

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)871/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2001年12月14日(星期五)  
時 間：上午8時30分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
朱幼麟議員, JP  
何鍾泰議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員

缺席委員：周梁淑怡議員, JP  
何俊仁議員  
劉千石議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

### 運輸局

運輸局副局長  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長／運作及管理  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／新界  
區永禧先生

**參與議程第V項的討論**

運輸局

運輸局首席助理局長(6)  
張美珠女士

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長／運作及管理  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
陸汝均先生

路政署

路政署助理署長／九龍  
劉永禮先生

**應邀出席人士：參與議程第V項的討論**

香港隧道及高速公路管理有限公司

董事總經理  
楊顯中博士

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

**I. 通過會議紀要及續議事項**

- (立法會CB(1)562/01-02號文件 —— 2001年11月8日特別會議的紀要；
- 立法會CB(1)375/01-02號文件 —— 2001年10月29日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；及
- 立法會CB(1)564/01-02號文件 —— 2001年11月26日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要)

2001年11月8日舉行的特別會議，以及2001年10月29日和2001年11月26日與環境事務委員會舉行的聯席會議的紀要均獲得確認通過。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

- (立法會CB(1)538/01-02號文件 —— 2001年9月2日觀塘線來往觀塘站與鰂魚涌站列車服務受阻；
- 立法會CB(1)544/01-02號文件 —— 屯門青麟路輕便鐵路交匯處LT1分層交匯工程；
- 立法會CB(1)561/01-02號文件 —— 赤柱泊車問題；及
- 立法會CB(1)567/01-02號文件 —— 荃灣路改善工程)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。此外，主席請委員注意，政府當局打算於2001年12月及2002年1月，分別就立法會CB(1)544/01-02號文件及CB(1)567/01-02號文件所載的兩項擬議工程計劃，向工務小組委員會提出撥款申請。

### III. 2002年1月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)560/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及  
立法會CB(1)560/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在事務委員會訂於2002年1月25日舉行的下次例會上，討論由政府當局提出的下述事項：

- (a) 地鐵將軍澳支線通車後更妥善地協調公共交通服務；及
- (b) 有關機場鐵路事故的檢討。

4. 陳偉業議員提述最近在東涌道發生的意外，導致交通嚴重受阻，並對當地居民造成極大不便。他認為事務委員會有急切需要討論“改善東涌道”的事宜，特別是應否禁止運油車使用東涌道，以及處理重大的阻塞道路意外時的應變安排。譚耀宗議員贊同陳議員的建議，並認為應要求政府當局加快進行東涌道的擴闊工程。主席表示，離島區議會議員於2001年12月13日與立法會議員舉行會議時亦曾提出此事。

5. 關於是次會議議程第IV項“檢討公共小型巴士的營運”，主席告知委員，公共小型巴士業界要求出席事務委員會會議，以便就此事發表意見。委員同意事務委員會應安排舉行會議，以聽取代表團體的意見。

6. 經商議後，委員同意於2002年1月25日舉行的下次會議上，同時討論“改善東涌道”及“檢討公共小型巴士的營運”的事宜。由於該次會議的議程項目眾多，委員亦同意會議的舉行時間將為上午8時30分至下午12時45分。

7. 主席請委員留意政府統計處發表的《香港二零零一年人口普查簡要報告》。關於需否作出安排，以便就交通、城市規劃及房屋等範疇的有關結果舉行簡報會一事，她徵詢委員的意見。委員同意交通事務委員會無需舉行上述簡報會。

#### IV. 檢討公共小型巴士的營運

- (立法會CB(1)560/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；
- 立法會CB(1)560/01-02(04)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書；及
- 立法會CB(1)595/01-02(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟提交的意見書)

8. 主席扼要重述委員上次在2000年12月15日事務委員會會議上討論“有關公共小型巴士的政策”時，曾對公共小型巴士(下稱“小巴”)的角色及功能表示深切關注。因此，事務委員會要求政府當局就小巴的營運進行全面檢討。

9. 運輸署署長簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)560/01-02(03)號文件)。該文件載述政府當局對小巴營運的意見，以及當局為協助小巴業而將會採取或研究的措施。他特別請委員注意下列各點：

- (a) 由於集體運輸工具網絡在過去多年來作出了顯著的改善，加上在進一步擴展鐵路網絡方面訂定了宏圖大計，當局進行的檢討再次確認了小巴在香港運輸系統中扮演的輔助角色。雖然小巴所擔當的是輔助角色，但卻依然是重要的公共交通工具，每日的載客量更達到約160萬人次。
- (b) 為支援小巴所擔當的輔助角色，政府會繼續實施其既定政策，亦即鼓勵紅色小巴(下稱“紅巴”)轉為綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)，以及將紅巴的營運範圍局限於現時的服務地區。
- (c) 政府當局一直在上述政策架構的範圍內研究各項協助小巴業的措施，例如鼓勵專線小巴在私人住宅區提供服務、探討增加小巴間接收入來源的方法，以及實施提高服務質素的措施。就紅巴而言，政府當局會考慮在可行情況下，容許紅巴在指定的小巴站作短暫時間的停泊，並在多個地方劃定供紅巴落客的地點。

- (d) 政府當局會繼續透過各種渠道與小巴業界緊密合作，確保其日後的營運在財政上盡量可行。

10. 主席請委員注意香港公共小巴車主司機協進總會及環保小巴大聯盟提交的意見書，該兩份意見書已分別隨立法會CB(1)560/01-02(04)及CB(1)595/01-02(01)號文件送交委員。香港公共小巴車主司機協進總會提交的另一份意見書，以及分別由香港專線小巴持牌人協會和一羣小巴司機提交的兩份意見書，亦已於會議席上提交，供委員參閱。

(會後補註：在會議席上提交的香港公共小巴車主司機協進總會、香港專線小巴持牌人協會及一羣小巴司機的意見書，其後已隨立法會CB(1)628/01-02(01)至(03)號文件送交委員。)

#### 對紅巴的營運作出的限制

11. 陳偉業議員察悉政府當局已致力鼓勵紅巴轉為專線小巴，但是對於當局把紅巴的營運範圍局限於其現時的服務地區，而拒絕考慮更改此項不合時宜的政策，他極表不滿。他指出，由於紅巴不可進入新發展地區，因而被迫在繁忙市區內經營，進而導致空氣污染情況日趨惡化。他以大欖隧道為例，表示當局如放寬對紅巴實施的限制，便能更加善用珍貴的隧道資源，使用量增加亦能有助紓緩提高隧道費的壓力。此外，由於車程時間可大為縮短，乘客及紅巴服務營辦商均可從中受惠。事實上，紅巴服務營辦商已表示，如當局准許他們使用大欖隧道，他們願意將車費調低2元。

12. 就此，陳議員強烈譴責政府當局未有聽取事務委員會在2000年12月15日會議上通過的要求。根據該項要求，委員促請政府當局放寬對紅巴使用大欖隧道的限制。鑒於他先前所闡述放寬上述限制可能帶來的各項益處，陳議員籲請政府當局重新考慮其就此事的立場。

13. 運輸署副署長／運作及管理回應時解釋，根據現行政策，紅巴只可在其現時服務地區行走。由於新建快速公路通常服務新發展地區，因此紅巴不可使用。此外，當局就該等發展區進行規劃時，通常已提供充足的公共交通服務。然而，倘出現鐵路或專利巴士網絡未能應付的特殊交通需求，當局會根據鼓勵紅巴轉為專線小巴此項普遍獲得接納的政策，考慮以提供固定路線及班次的專線小巴滿足有關的需求。因此，她強調當局並非禁止小巴使用大欖隧道。事實上，運輸署現正計劃訂定

經大欖隧道的可行專線小巴路線，以便在明年開始營運。

14. 陳偉業議員雖支持開辦經大欖隧道的新專線小巴路線，但他認為由於現時行走元朗至荃灣／佐敦路線的紅巴服務營辦商不能使用大欖隧道，因此他們在申辦經大欖隧道的新專線小巴路線時，應獲給予額外分數。儘管如此，他始終不信納當局應繼續實施對紅巴的限制。鑒於紅巴獲准使用快速公路某些指明路段如西區海底隧道(下稱“西隧”)，他認為政府當局現時對紅巴實施的限制既缺乏充分理據支持，在實施上亦有欠統一。

15. 運輸署副署長／運作及管理回應時解釋，紅巴獲准使用西隧的原因，在於其現時服務地區的範圍並沒有因為作出該項放寬而擴大。她補充，在評審新專線小巴路線的申請時，當局會考慮一籃子相關因素。倘有兩名申請人獲得相同分數，當局或會同時考慮其過往營運紀錄。

16. 鄭家富議員贊同陳偉業議員的意見，並認為政府當局應同時檢討本港中、小型載客量公共交通工具的整體政策，包括小巴及屋邨巴士服務。他尤其關注的是，對於居住在並無充足鐵路或專利巴士服務的偏遠地區的乘客而言，政府當局削減前往中區及金鐘的受歡迎屋邨巴士路線，是漠視其交通需要及交通服務期望的做法。鑒於此事涉及龐大的社會資源，他表示運輸局顯然有責任確保以有效方式照顧偏遠地區居民的交通需要。

17. 運輸局副局長明白鄭議員的關注事項，並重申根據政府的既定政策，當局在滿足市民的交通需要方面會優先考慮採用集體運輸工具(即鐵路及專利巴士服務)。根據此項政策，當局現正推行多項新的工程計劃如西鐵及馬鞍山至大圍鐵路線，以擴大現有的鐵路網絡。作為提供輔助公共交通服務的工具，小巴在接駁集體運輸工具方面將扮演重要的角色。在此方面，政府當局已採取各項措施，協助業界發揮其提供接駁服務的功能，以及改善小巴服務的質素和形象。

18. 鄭議員特別指出，政府有必要就屋邨巴士服務及其他非專利巴士服務制訂明確的政策，他並籲請政府當局考慮其要求，檢討中、小型載客量公共交通工具的角色。關於此事，主席表示“有關非專利巴士服務的政策”的事宜，已納入事務委員會的待議事項一覽表。

19. 運輸署助理署長／新界回答梁富華議員的問題時，解釋運輸署現正考慮的一項建議的背景。按照該項建議，屯門公路介乎荃灣及深井的往新界路段將予開放。他表示，青山公路介乎荃灣西及嘉龍村路段的道路擴闊工程剛剛展開，並預計將於2005年竣工。由於青山公路是行走荃灣至新界西北的紅巴的主要所經路線，因此，運輸署現正研究在上述工程進行期間，為紅巴提供替代路線的可行性，改為經屯門公路以代替青山公路。倘該路線被認為可行，當局將於明年實施有關建議。

#### 把紅巴轉為專線小巴

20. 梁富華議員關注到政府當局將採取何種措施，加快把餘下的1 902輛紅巴轉為專線小巴。在此方面，他詢問當局可否提供數據，從財政上是否可行的角度證明有充分理據支持實施此項既定政策。

21. 運輸署副署長／運作及管理回應時表示，運輸署會藉服務營辦商提供的財務數據，監察所有專線小巴路線在財政上的可行程度。一般而言，專線小巴的營運在財政上大致可行。專線小巴及紅巴近年的每日載客量總數維持於約160萬人次的水平。她補充，由於專線小巴的服務較有規律，市民對於將紅巴轉為專線小巴普遍表示歡迎。藉着鼓勵紅巴轉為專線小巴，在市區繁忙道路上行駛的紅巴數目將告減少，從而有助進行交通管理。因此，政府當局會繼續致力推廣專線小巴服務，鼓勵紅巴轉為專線小巴。透過運輸署的路線甄選工作，當局會就新的專線小巴路線進行規劃，並相應徵詢業界及有關區議會的意見。有關路線一經落實，便會邀請紅巴服務營辦商申請經營該等路線。

22. 關於小巴載客量的歷史數據，主席指出在90年代中期，小巴的每日載客量接近180萬人次。與近年平均150萬人次的載客量相比之下，小巴的整體乘客量似乎出現大幅下降的現象。她尤其關注到專線小巴的營運在財政上的整體可行程度，因為雖然今年專線小巴的數目會有約4%增幅，但相對而言，每日載客量的增幅只有2%。

23. 運輸署副署長／運作及管理回應時匯報謂，在過去10年間，小巴的每日載客量一直均有增長，直至近年才出現若干下調波動。儘管過去數年的小巴平均載客量約為150萬人次，但今年的數字已輕微上升至163萬人次。根據運輸署最近進行的研究所得，紅巴的使用率維持於97%的水平。此外，每日的租金亦由1995年的650元增至2001年的900元。凡此種種，均可顯示小巴業的營運仍然可行。



24. 鑒於專利巴士服務近年已有重大改善，譚耀宗議員關注到整體而言，小巴的營運在財政上是否可行，以及在物色合適的專線小巴路線以吸引紅巴轉為專線小巴方面亦日見困難。就此，他詢問政府當局會否考慮向專線小巴業提供協助，俾能在非繁忙時間向長者提供票價優惠。譚議員認為，倘能作出此項安排，除可令長者受惠外，專線小巴的載客量亦會有所增加。

25. 運輸署副署長／運作及管理回應時表示，當局會盡可能為小巴業提供援助，以方便其營運。在此方面，政府當局已採取不少措施以推廣專線小巴服務，以便物色新的路線供紅巴轉為專線小巴。關於為長者提供票價優惠一事，她解釋此項安排並非經營專線小巴服務的強制性規定。目前，有個別營辦商主動就某些專線小巴路線向長者提供票價優惠。

26. 然而，陳偉業議員認為運輸署如覺得合適的話，大可就專線小巴路線的營運條件施加有關的規定。他亦表示運輸署就新的專線小巴路線進行規劃時，應考慮批准為新發展地區開辦更多通宵小巴服務。

#### 改善小巴營運的措施

27. 為提高小巴服務的安全程度，鄭家富議員籲請政府當局加快進行在小巴安裝安全帶的工作，並詢問推行該項工作的時間表為何。運輸署助理署長／新界回應時表示，當局現正擬備各項法例修訂事宜，以實施有關安全帶及高背座椅的全新車內安全規定，以及把現時的小巴重量限制放寬至5公噸。當局打算於2002年首季向立法會提交有關的立法建議。

28. 主席提醒委員，小巴業界的代表將獲邀出席於2002年1月25日舉行的會議，就此事向事務委員會表達意見。

#### **V. 處理重大交通及運輸事故的應變安排**

(立法會CB(1)560/01-02(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

29. 運輸署署長應主席所請，向委員簡介處理重大交通及運輸事故的應變安排，以及運輸署就2001年11月26日在海底隧道發生的事故進行檢討的結果，詳情載於政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)560/01-02(05)號文件)。

30. 鄭家富議員指政府當局未有及早提交有關的資料文件，並提醒當局有必要準時向委員提交事務委員會會議的討論文件。

31. 關於訂定及實施應變計劃的事宜，運輸署署長解釋，政府已訂有若干既定程序，以便處理交通及運輸事故。在有關的制度下，各個政府部門及公共交通機構會擔當不同的角色。運輸署的主要職責是與各公共交通機構聯絡，確保在發生任何事故時能盡量提供最佳的公共交通服務。運輸署的另一職責是向公共交通工具的乘客及道路使用者發布消息。在過去數年來，運輸署處理此類事故的能力已不斷加強。運輸署在2000年5月成立運輸事故管理組後，便擁有一支全日24小時運作，專責處理交通及運輸事故的工作小組。運輸事故管理組平均每月處理約130宗事故。在過去11個多月，運輸事故管理組曾處理逾50宗重大事故，其中包括颱風期間的交通安排、葵涌的交通擠塞事故，以及較近期封閉東涌道的事故。在發生重大交通及運輸事故時，運輸署的緊急事故交通協調中心會開始運作，當局更會調派額外人手協助運輸事故管理組執行其工作。

#### 有關事故

32. 關於2001年11月26日在海底隧道發生的事故，運輸署署長重申，政府對於廣大乘客及駕駛人士因該次事故而蒙受的不便感到抱歉。他表示，該宗事故涉及鋪路機油管爆裂的意外，期間海底隧道往九龍管道內剛完成重鋪的路面受到油污影響。補救工程起初看來頗為簡單直接，但其後卻發現有關的問題被低估，以致需要較長時間才能完成補救工程。因此，在早上繁忙時間開始前重開隧道管道的安排受到阻延，以致港島區通往隧道入口的各條引道在上午8時後出現廣泛的交通擠塞情況。

33. 運輸署署長強調，是次事件實為一宗罕見事故，事件的發展更是令人始料不及。當局與有關的政府部門及隧道公司檢討該次事故後，已訂定若干改善措施，所涉及的事項分別為作出更佳的施工安排、遵照訂明的警報系統行事及發布消息。

34. 香港隧道及高速公路管理有限公司董事總經理在補充時扼要說明控制中心主任在上午5時45分首次接獲漏油報告時，基於何種理由並未立即啟動警報程序。香港隧道及高速公路管理有限公司董事總經理表示，控制中心主任根據過往紀錄作出評估，認為隧道即使以單一管道行車，亦理應可以應付上午約7時30分前的交通流

量。經諮詢路政署的承辦商後，他相信修復工程應可及時於上午7時30分前完成。鑒於過早發出警報可能會不必要地造成不便，控制中心主任遂決定暫不發出任何警報。香港隧道及高速公路管理有限公司董事總經理明白此事最終造成嚴重的交通阻塞事故，並藉此機會向所有受該次事故影響的人士表達懇切的歉意。

#### 警報系統的運作

35. 梁富華議員表示，據某些報道所述，運輸署最初沒有採取行動，是因為該署並不承認隧道公司透過電話作出的通知。他關注到運輸署處理該次事故的工作可能會因此而受到阻延，並要求當局澄清啟動警報系統的正确程序為何。

36. 運輸署副署長／運作及管理回應時解釋，每當發生意外時，出現事故的機構(亦即在提供服務方面遇到問題的機構)應評估服務受阻的情況可能會為時多久，並向受影響的其他各方發出警報信息，以便各方盡快啟動其本身的應變措施，從而盡量減輕所造成的不良影響。為便於把信息迅速傳達至各方，當局採用了多路傳真系統，以便把警報信息同時傳送予有關的各方。因此，運輸署雖已透過電話得悉發生該次事故，但卻不能取代按照既定程序發出正式警報信息的需要。在是次事故中，隧道公司直至上午7時40分才發出警報信息。香港隧道及高速公路管理有限公司董事總經理回答梁議員提出的跟進問題時證實，如要啟動警報程序，必須向隧道經理報告有關事故。然而，以是次情況而言，接獲控制中心主任報告的較高級人員只有控制中心總主任及副隧道經理。

37. 鄭家富議員認為，儘管已有既定的警報制度，但政府當局應檢討是否有需要為“重大緊急交通事故”訂定明確的定義，讓公共交通機構的前線人員即時知悉在該等情況下有需要啟動警報系統。他又質疑，若公共交通機構提供的資料是運輸事故管理組的唯一消息來源，該小組能否有效發揮其監察職能。他認為如運輸署及其他有關部門(例如是次事件中的路政署)之間能建立直接的聯繫，是次事故或可得到較佳的處理。

38. 運輸署副署長／運作及管理回應時重申啟動警報系統的重要性。她表示，在發出警報後，各有關方面均會得知發生緊急情況，並因而提高警覺。此外，有關的各方亦會相應作出所需的應變安排。為達到此目的，在有關的管理合約或營運協議中，均已清楚訂明隧道公司在遇到緊急情況時須承擔何種職責。運輸署助理署長

／管理及輔助客運補充時表示，就海底隧道而言，如發生任何事故以致隧道管道須封閉逾20分鐘，即須發出警報。

39. 運輸署副署長／運作及管理進一步解釋，由於運輸署並沒有任何派駐工地的職員可對有關情況作出評估，該署只可依賴由出現事故的機構所作出的判斷及所提供的資料。雖然在遇到緊急情況時，運輸署會監察交通及運輸情況、與其他部門及機構聯絡以決定所需採取的緩解措施，以及向廣大乘客發放消息，但其他部門及機構亦須承擔本身的職責。因應是次事故而建議採取的其中一項改善措施，是由海底隧道公司同時參與監察在隧道內所進行工程的工作，並就所發現的問題直接向運輸署作出報告。此外，運輸署與路政署人員亦會進行直接的溝通，以便在有需要時將問題交由高層人員處理。

40. 儘管政府當局作出上述解釋，但鄭議員始終認為當局應適當地擬備文件，將根據警報制度處理重大交通緊急事故的明確程序及指引記錄下來。他就此要求政府當局在會後向事務委員會提供補充資料。運輸署副署長／運作及管理答允有關的要求。

政府當局

41. 陳偉業議員關注到運輸署在是次事故中欠缺警覺性。他認為運輸署在上午5時45分接獲消息，得知往九龍管道的重開時間可能會受到阻延時，便應該更密切監察有關情況，而非等待隧道公司每小時向其匯報最新情況。因此，他詢問運輸署應否因應其擔當的監察角色，在有需要時代為發出警報，而不應依賴出現事故的機構發出該警報。

42. 運輸署署長回應時承認運輸署在處理該類事故時必須更加提高警覺。然而，他希望委員理解，由於運輸事故管理組的規模不大，其前線人員在是次事故中已竭盡所能。他重申此次事故極不尋常，並表示所涉及的各方均真誠地相信有關問題並不嚴重，且已受到控制。他們利用常識作出判斷，因而忽略了警報制度下的既定程序。此情況當然不應發生，但事實上卻已不幸發生，並造成嚴重的後果。他向委員保證，運輸署會採取積極態度處理此事，並會在完成檢討後訂定各項改善措施，確保同類事故不會再次發生。當局會舉辦訓練課程，提高前線人員對緊急事故的意識，以便日後發生此類事故時能及時向高層人員作出匯報。

改善措施

43. 鄭家富議員對於運輸署以誠懇態度檢討是次事故表示欣賞，但他認為如有任何管理失當之處，應以審慎態度確定責任誰屬，並在有需要時作出懲處。在此方面，陳偉業議員詢問，海底隧道公司會否因為未能在緊急情況下啟動警報系統而受罰。運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，雖然現時的管理合約並沒有就發生此等事故訂明任何懲罰條文，但日後如有機會，當可就此進行檢討。

44. 陳議員認為訂定不同級別的警報或許有用，因為有關的各方可據以採取相應的行動。運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時解釋，現行制度已根據情況的嚴重程度把警報分為兩級，即黃色警報及紅色警報。當局已就此項分級制度擬備適當的文件，以知會所有有關的部門及機構。陳議員建議，市民亦應獲告知當局所發出的警報屬何種級別，使他們可相應作出其交通安排。運輸署副署長／運作及管理察悉陳議員的建議。

45. 鑒於嚴重的交通障礙事故可對社會造成重大影響，梁富華議員認為最重要的是確保隧道公司員工獲提供充足的訓練，使他們有能力處理此類緊急情況。在此方面，他認為運輸署或需檢討以“價低者得”方式批出隧道管理合約的機制。此外，當局在審批標書時亦須考慮其他因素，例如聘請富經驗的員工。運輸署助理署長／管理及輔助客運察悉其意見。

46. 香港隧道及高速公路管理有限公司董事總經理回答主席提出的跟進問題時表示，有關的控制中心主任具有超過20年的隧道管制運作經驗。在發生該次事故後，隧道公司會加強前線人員的培訓。

**VI. 其他事項**

47. 議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處

2002年1月22日