

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1557/01-02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 : 2002年2月22日(星期五)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
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
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 : 石禮謙議員, JP (副主席)
何俊仁議員
陳國強議員
劉千石議員, JP
張宇人議員, 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
方舜文女士

運輸局首席助理局長(2)
葉李杏怡女士

運輸署

運輸署助理署長／策劃
高朗勤先生

總工程師／道路安全及標準
梁德輝先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長(3)
鄧忍光先生

運輸署

運輸署助理署長／管理及輔助客運
陸汝均先生

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

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)891/01-02號文件 —— 於2001年12月13日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；

立法會CB(1)1083/01-02號文件 —— 2001年12月17日會議的紀要；及

立法會CB(1)1084/01-02號文件 —— 2002年1月11日會議的紀要)

於2001年12月13日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要，以及2001年12月17日和2002年1月11日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)1054/01-02(01)及(02)號文件 —— 關於學生優惠票價的意見書；
- 立法會CB(1)1056/01-02(01)號文件 —— 監管非專利巴士服務；
- 立法會CB(1)1110/01-02(01)號文件 —— 2001年速度限制檢討進度報告；及
- 立法會CB(1)1126/01-02(01)號文件 —— 關於非專利巴士服務的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。關於立法會CB(1)1056/01-02(01)及CB(1)1126/01-02(01)號文件，主席表示“有關非專利巴士服務的政策”的事項已納入事務委員會的待議事項一覽表中。

3. 委員同意邀請地鐵有限公司就一羣成年學生所提交有關地鐵優惠票價的意見書(立法會CB(1)1054/01-02(01)及(02)號文件)提供意見。

III. 2002年3月15日會議的討論事項

- (立法會CB(1)1085/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
- 立法會CB(1)1085/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 主席請委員參閱事務委員會的待議事項一覽表及跟進行動一覽表(分別為立法會CB(1)1085/01-02(01)及(02)號文件)。

5. 委員察悉政府當局建議事務委員會於2002年3月15日舉行的下次例會討論下述兩項事宜：

- (a) 裝設自動電梯連接系統／升降機系統；及
- (b) 長遠更換咪錶計劃。

政府當局 6. 經商議後，委員同意要求政府當局就上述(b)項事宜提交資料文件，然後由委員決定是否有需要在稍後舉行的會議跟進有關事宜。除上述(a)項事宜外，委員亦同意按照周梁淑怡議員所建議，在下次會議討論“在進行道路挖掘工程期間規管交通的事宜”。

IV. 有關提高學童巴士安全水平的措施

- (立法會CB(1)1085/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；
- 立法會CB(1)1130/01-02(01)號文件 —— 褓姆司機協會有限公司提交的意見書；及
- 立法會CB(1)1130/01-02(02)號文件 —— 學童私家小巴協會有限公司提交的意見書)

7. 運輸署助理署長／策劃簡介政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)1085/01-02(03)號文件)，當中載述政府當局就加強學童巴士乘客安全的措施進行檢討所得的結果。

8. 運輸署助理署長／策劃表示，當局已就4項可行措施進行研究，它們分別是推行有關安裝及配用乘客安全帶的規定、裝設更安全的座椅、加強培訓及教育，以及強制規定提供跟車保姆。為進一步加強學童巴士的服務及安全，政府當局建議推行以下措施：

- (a) 強制規定接載幼稚園及小學學童的學校私家小巴(一般稱為“保姆車”)，須一如校巴(設有超過16個座位的車輛)般提供跟車保姆；
- (b) 所有新的學童巴士均須按照運輸署所定規格，裝設適當及穩固的座椅，而對於車上數個前面沒有遮擋的座位，則須作出特別安排；
- (c) 運輸署會與業內人士及有關各方聯絡，加強司機培訓及教育／宣傳；及
- (d) 由於學童在學童巴士上配用安全帶的效用及利弊等問題仍有待討論，故在現階段並無充分理由強制規定在此等車輛上裝設及佩帶安全帶。

政府當局會進一步徵詢學童巴士業界及家長／教師協會的意見，以便訂定詳細的建議。

強制提供跟車保姆服務

9. 主席察悉該文件附件B僅載述業界對裝設安全帶的意見，並質疑當局有否就規定接載幼稚園及小學學

童的保姆車須提供跟車保姆服務的建議適當諮詢學童巴士業界。在此方面，她曾邀請業界就此項建議提出意見，而兩個主要業界組織，即保姆司機協會有限公司及學童私家小巴協會有限公司亦已就此提交意見書(分別隨立法會CB(1)1130/01-02(01)及(02)號文件發出)。她提請委員注意業界所提出的反對意見。在此方面，周梁淑怡議員認為當局不應以諮詢事務委員會為理由，跳過向業界作出諮詢的程序。

10. 運輸局副局長回應時澄清，政府當局實際上已就所有擬議措施徵詢學童巴士業界的意見。然而，和其他建議相比之下，當時業界的注意力顯然較為集中於裝設安全帶一事。當局已將業界所表達的意見載列於該文件附件B，以方便委員參閱。關於其他建議，她作出匯報謂，鑒於有關建議顯然可在提高安全及服務質素方面帶來若干效益，業界普遍認為可進一步作出研究。

11. 運輸局副局長亦指出，在研究提高學童巴士安全的未來路向時，政府當局的做法是探討所有可行措施，然後仔細研究其成本效益。此外，當局亦會評估該等措施對業界以至家長／監護人的影響。經研究所有此等因素後，政府當局得出4項建議，並已將之載入該文件，以供委員考慮。就此，她強調政府當局尚未就該等建議作出任何決定，並會聽取委員及有關各方(包括學童巴士業界)的意見。在此方面，當局亦會考慮上述兩個業界組織在其意見書內表達的意見。

12. 主席表示，政府當局於1997年2月強制規定接載幼稚園及小學學童的校巴須提供跟車保姆服務時，因保姆車服務營辦商擔憂此舉可能令其經營成本上漲，進而對其競爭力及業內生存空間構成不良影響，而決定不對保姆車施加相同的規定。鑒於在現時經濟不景的情況下，上述關注事項更形重要，她質疑目前是否擴大有關規定涵蓋範圍的適當時候，因為此舉難免會加重學校私家小巴業界及家長／監護人的財政負擔。

13. 朱幼麟議員對於提高學童巴士安全的整體方針雖表支持，但卻認為考慮到此事涉及的財政影響，政府當局須就其裝設更安全座椅及提供跟車保姆服務的建議提出充分理據以作支持，因為一般而言，學童巴士的意外率已極低。

14. 運輸署助理署長／策劃回應時強調，儘管學童巴士的安全紀錄良好，但政府當局會繼續研究減低意外率的方法。在此方面，政府當局相信擬議措施可帶來更多安全效益。關於裝設更安全座椅一事，他表示，雖然

此舉會令保姆車及校巴的成本分別增加約5,000至25,000元及15,000至60,000元，但所帶來的效益卻極高，因為海外經驗顯示，安裝堅固及加上防撞軟墊的座椅，對於發生撞車意外時令兒童避免受傷非常有效。此外，由於有關的額外成本會由乘搭同一校巴／保姆車的所有學童分攤，故在收費方面不會令每名學童每月的開支大幅增加。

15. 關於提供跟車保姆服務一事，運輸署助理署長／策劃解釋，目前已有約90%接載幼稚園學童，以及50%以上接載小學學童的保姆車以自願性質提供跟車保姆服務。以跟車保姆的平均月薪為2,000元計算，所需的額外營運成本約為每名學童每月100元。

16. 周梁淑怡議員表示明白裝設安全帶及更安全座椅可帶來若干安全效益，但她認為提供跟車保姆本身不會有助提高學童巴士的安全。由於缺乏任何詳細的研究資料或統計數據，證明提供跟車保姆確可帶來政府當局所聲稱的安全效益，她並不認為有必要訂定此項強制性規定。她認為若政府當局未經深思熟慮便提出建議是不負責任之舉，並詢問當局有否比較在校巴實施此項強制性規定之前及之後的安全紀錄，或有提供及並無提供跟車保姆的保姆車的意外率。

17. 運輸署助理署長／策劃回答時解釋，意外成因不一而足，因此不大可能在連串意外中單單着眼於某個因素，又或將意外率的差異歸因於某項規則在某一特定時刻強制施行。關於強制提供跟車保姆的建議，政府當局是根據倘有跟車保姆在場，將有助控制學童行為及活動此項常理推斷而提出的。

18. 周梁淑怡議員對於政府當局所作解釋不感信服。她表示，提高車內安全的正確做法是着重進行教育，使學童知道在乘搭學童巴士時必須守規矩，而不是提供跟車保姆，以被動方式控制學童在車上的行為。朱幼麟議員對此亦有同感，並認為立法並非解決該問題的有效方法。此外，他認為乘搭保姆車的學童數目較少，曾接受所需訓練的司機應有能力加以照顧，因此並無需要強制規定保姆車必須提供跟車保姆。

19. 然而，鄭家富議員卻有不同意見。他指出，學童巴士的安全紀錄普遍良好，或許部分歸功於當局由1997年開始強制規定校巴須提供跟車保姆，而且有多達90%接載幼稚園學童的保姆車已自願提供跟車保姆。若不提供跟車保姆，司機根本不可能在駕車之餘同時監管學童的行為。有見及此，他相信如有跟車保姆在場，將可

取得真正的安全效益，而跟車保姆提供的額外保障，對較小型的保姆車更形重要。因此，當局應盡早把強制提供跟車保姆的規定，延展至同時適用於接載幼稚園及小學學童的保姆車。

20. 鄭議員進一步表示，在學童巴士安全方面實在不容有失。因此，政府當局不應被目前的經濟情況等其他因素影響其決定。他對於上文第8段所述的措施表示支持，並認為政府當局已採取前瞻性的態度處理此極為重要的問題。為了及早從該等建議中得益，他籲請政府當局加快進行實施有關建議的工作。

21. 然而，主席關注到政府當局現時有關強制性規定保姆車須提供跟車保姆的建議，未必能在家長／監護人的負擔能力及安全考慮因素之間取得適當的平衡。她擔憂如學童因家長／監護人無力負擔額外費用而被迫改乘其他公共交通工具，此項本意良好的措施或會造成適得其反的效果。鑒於已有多達90%接載幼稚園學童的保姆車自願提供跟車保姆，主席及周梁淑怡議員認為此事應由市場力量決定。然而，鄭家富議員始終認為，提供跟車保姆的規定最低限度應延展至適用於餘下10%接載幼稚園學童的保姆車，因為較年幼兒童在發生意外時照顧自己的能力較低。

22. 運輸署助理署長／策劃回應時表示，不同人士在評估擬議措施的成本效益時會有不同的考慮因素。關於政府當局就家長／監護人對取消“三人作二人計算”的規則、在學童巴士上裝設安全帶，以及強制規定保姆車須提供跟車保姆服務的意見而進行的問卷調查，他指出，約有20%至37%受訪家長／監護人表示，他們願意為改善服務支付每月100元以上的額外費用。

23. 運輸局副局長明白委員表達的意見及關注事項，並表示當局可分階段實施有關建議。鑒於已有90%接載幼稚園學童的保姆車提供跟車保姆服務，初步規定餘下的10%保姆車亦須強制性提供該項服務，可能是恰當的做法。視乎經濟復甦的進度，當局可於隨後將有關規定延展至適用於接載小學學童的保姆車。

24. 鄭家富議員表示，以他所接觸的大部分家長／監護人而言，他們均願意考慮支付額外費用以獲得額外的安全效益。他認為如把所涉及的額外費用維持於每月100元以下的水平，有關建議將較易為家長／監護人所接受。黃宏發議員對此亦有同感，並要求當局闡釋每名學童每月須支付100元額外營運成本的計算方法。他進一步

詢問，當局有否比較現時有提供及沒有提供跟車保母的保姆車的收費水平。

25. 運輸署助理署長／策劃匯報，根據問卷調查所得結果，願意每月多付少於100元費用的幼稚園、小學及中學學生家長／監護人的百分比，分別為77%、80%及約63%。受訪的大部分家長／監護人會考慮為改善服務支付每月約100至150元的額外費用。他答允於會後提供上述問卷調查的詳情，供委員參閱。

政府當局

26. 運輸署助理署長／策劃進一步解釋，在評估所涉及的額外費用時，政府當局的重點在於聘用跟車保姆所帶來的額外成本。對於其他因素如業界的現行做法、跟車保姆的平均薪酬、使用相同跟車保姆服務的平均學童數目，當局均已加以考慮。在此情況下，黃宏發議員關注到如現時有提供及沒有提供跟車保姆的保姆車，所收取的費用差額為每名學童每月少於100元，可能顯示部分並無提供跟車保姆的保姆車服務營辦商牟取暴利。運輸署助理署長／策劃察悉黃議員的意見及關注事項，並答允嘗試查證現時有提供及沒有提供跟車保姆的保姆車的收費水平。

政府當局

其他建議

27. 委員普遍支持當局有需要加強進行教育及宣傳。在此方面，他們籲請政府當局立即採取行動，並相應與業界人士、學校當局及家長教師會進行聯繫。

28. 鄭家富議員雖接受政府當局就強制規定安裝及配用安全帶和“三人作二人計算”的規則所提出的初步建議，但卻認為為了進一步提高學童巴士的安全，政府當局須進一步研究該兩項建議。

29. 運輸署助理署長／策劃回應時解釋，政府當局在檢討強制規定學童巴士須安裝及配用安全帶一事時，已就“三人作二人計算”的規則進行研究。由於當局在現階段並未建議強制規定須安裝及配用安全帶，因此亦無意更改“三人作二人計算”的規則，因為現時提出的所有建議均無需更改該項規則。

30. 主席在總結有關討論時提請政府當局因應委員在會議席上表達的意見，修訂其所提出有關強制規定保姆車須提供跟車保姆的建議，並於適當時向事務委員會匯報有關的詳細建議。事務委員會將視乎政府當局所作報告，決定是否邀請有關團體(包括學童巴士業界及家長教師會)發表意見。

政府當局

V. 有關興建隧道及隧道營運的政策

(立法會CB(1)1085/01-02(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

31. 主席扼要重述，委員上次於2000年12月15日會議上討論“不同隧道的收費差異及其對交通構成的影響”時，曾要求政府當局因應事務委員會通過的議案進行研究。該項議案為：“本會要求政府盡快研究長遠隧道政策及提出新方案，以解決隧道擠塞及充分善用公共資源之問題。”其後，委員亦曾在不同場合就改善以“建造、營運及移交”機制運作的隧道(下稱“專營隧道”)的使用率提出下述建議：

- (a) 設立基金，以穩定隧道費；
- (b) 延長專營隧道的專營期，以換取較低的隧道收費增幅；
- (c) 成立隧道及橋樑管理局；及
- (d) 協調隧道收費，以調節隧道行車流量的分布情況。

32. 運輸局副局長應主席所請，向委員簡介政府當局提交的文件(立法會CB(1)1085/01-02(04)號文件)的重點。她特別指出，政府興建隧道及隧道營運政策的指導原則如下：

- (a) 政府應在切實可行的情況下，盡量鼓勵私營公司透過“建造、營運及移交”方式參與隧道工程計劃；
- (b) 以“建造、營運及移交”方式營辦隧道服務的公司(下稱“隧道專營公司”)應獲給予獲取合理投資回報的機會，但該等公司亦須承擔有關的商業風險；
- (c) 政府並不保證隧道專營公司在專營期結束時可達到其所訂的目標回報率；及
- (d) 恪守用者自付原則，即政府不會動用公帑補貼隧道專營公司或駕車人士。

33. 運輸局副局長進一步表示，政府當局已根據上述原則檢討委員所提出的建議。評估詳情載於政府當局

所提交文件第15至23段。她強調，任何涉及動用公帑的建議均須加以審慎研究，以確保該等措施一旦付諸實行，將可達到最佳的成本效益。此外，有一點必須緊記，就是政府與隧道專營公司均受專營權合約條款所約束。專營權的涵蓋範圍如有任何變動，均應根據香港法律處理。在此方面，她邀請委員就上述文件的內容提出意見。

34. 然而，主席指出，從該文件的內容看來，政府當局大致上已對委員提出的建議作出定論。她質疑政府當局若已就此事作出決定，委員再進一步提出意見的作用亦不大。在此方面，她要求政府當局證實在委員提出的4項建議中，當局是否仍會跟進其中所有或任何建議。

35. 運輸局副局長回應時表示，該文件第15至23段的內容，只是載述政府當局因應政府興建隧道及隧道營運政策的4項指導原則，對委員所提建議的想法。政府當局可視乎委員對此等指導原則的意見，重新研究其對委員所提建議的立場。

提高專營隧道使用率的措施

36. 鄭家富議員對於政府當局所作的檢討毫無新意深表失望。政府當局再一次漠視委員就本港隧道使用率不均所造成的不良影響而提出的合理關注事項。他指出，政府當局如繼續依循其不合時宜且屬高大空言的原則，問題將永遠無法解決，以致白白浪費昂貴的隧道資源及珍貴的社會資源。

37. 鄭議員重申，政府當局須認真研究任何有助解決該問題的可行方法。他提述在事務委員會討論十號幹線工程計劃時，王于漸教授及其他人士曾建議採用財政措施“資助”若干類別車輛，藉以充分利用現有的隧道及道路資源。就此角度而論，當局並非使用公帑資助隧道專營公司或駕車人士。反之，公帑是用於有價值的用途上，目的是提高道路使用情況的效益，並為整個交通網絡帶來整體利益及減低道路使用者的時間成本。在此情況下，當局應檢討隱含政府不會動用公帑資助隧道專營公司或駕車人士之意的“用者自付原則”，是否仍然適用。

38. 劉江華議員亦認為，儘管政府與隧道公司訂有專營合約，但建造隧道難免涉及珍貴的社會資源，例如土地。如不充分使用隧道，便等於浪費了此等社會資源。

39. 陳偉業議員認為，政府當局一直未有就採用“建造、營運及移交”安排興建隧道制訂一套明確的政策及準則。在此方面，他表示以道路／隧道／橋樑方式興建新的道路，應是在地理限制下作出的選擇。因此，即使有需要興建隧道，亦不表示必定要採用須徵收隧道費的“建造、營運及移交”模式。目前，政府就使用道路／隧道／橋樑收取費用的政策顯然有欠一致。因此，部分道路／隧道／橋樑屬收費設施，而其他則不然，以致造成不必要的擠塞情況。

40. 陳議員進一步表示，鑒於就使用道路／隧道／橋樑收取費用存在不一致的情況，他並不完全同意當局指根據“用者自付原則”，政府不應動用公帑資助專營隧道使用者的論點。在某程度上，政府可被視為正在資助某些使用由政府興建的免費隧道或橋樑的人士。可是，在另一方面，當局亦有向駕車人士徵收各種費用、收費及稅項。所有此等收費均屬政府收入的一部分，不僅用於支付此等隧道／橋樑的建造及管理費用，還用作支付其他政府開支。因此，當局應從更廣義的角度對資助問題作出研究，並同時考慮駕車人士的利益。因此，陳議員籲請政府當局全面檢討透過“建造、營運及移交”方式興建隧道的安排。黃宏發議員贊同陳議員的意見，並認為政府當局在應用該等指導原則方面未必一致。

41. 何鍾泰議員指出，由於現時出現財政預算赤字，當局或須更多採用“建造、營運及移交”機制，為政府已公布會在未來數年進行的大量基建工程進行融資。在此情況下，他認為政府當局有需要檢討其有關“建造、營運及移交”安排的政策，以避免日後發生現時由專營隧道所引致的問題。

42. 運輸局副局長回應時強調，興建新隧道會達致兩項同等重要的目的，分別是使車輛從現有隧道分流至其他隧道，以紓緩擠塞情況；以及應付因進行新發展而預期出現的交通需求。因此，即使某條隧道在初期出現剩餘容車量，也不表示珍貴的社會資源會被浪費，因為該等容車量是為了應付日後需要而設。儘管令車輛由現有的擠塞道路／隧道分流相當重要，但政府當局亦須以前瞻性的態度，就新的運輸基建設施進行規劃，以應付新發展項目所帶來日益增加的需求。

43. 關於隧道營運的特色，運輸局副局長表示，新隧道啟用後往往需要經過一段時間，行車量才會逐漸增加。在新隧道投入服務的最初數年，使用該隧道的大部分車輛可分為因現有隧道或道路交通擠塞而改用新隧道的車輛，以及曾因現有隧道或道路交通擠塞而減少行駛，

但受到新隧道啟用及多一條路線可供選擇所吸引而使用新隧道的車輛。隨着新隧道所服務地區的不斷發展，將會產生新的交通需求。以本港情況而言，根據觀察所得，隧道專營公司通常須在經營4至5年後(亦即專營權開始生效後，包括建造期在內的第7或8年)才開始錄得盈利。運輸局副局長回應主席時表示，大老山隧道於去年開始錄得盈利。

44. 運輸局副局長以西區海底隧道(下稱“西隧”)為例，指出西隧的行車量由1997年的22 000架次車輛上升至2001年的40 000架次車輛，而海底隧道(下稱“紅隧”)的每日行車量則由1997年的123 000架次車輛下跌至1998年的120 000架次車輛，而且即使整體的過海交通流量出現增長，紅隧的使用量仍維持在該水平。因此，政府當局相信西隧確已達到令車輛由紅隧分流的作用。隨着大嶼山及西九龍的人口增加，西隧的行車量預料亦會穩步增加。另一方面，當局預期紅隧的行車量會維持於較高水平，因為該隧道的所在位置最為便利，且為港島與九龍市區的主要連接路。

45. 主席對政府當局所作解釋不感信服，因為僅僅基於紅隧的行車量出現每日3 000架次的輕微減幅，便聲稱西隧已成功達到交通分流目的，這說法實在全不恰當。在此方面，她要求政府當局向委員提供當局就西隧及大欖隧道進行規劃時所採用的原來一套交通流量預測資料。

政府當局

46. 主席進一步表示，興建任何新道路／隧道／橋樑的主要目標，必須是改善現有路段的交通情況，而非因此造成更多擠塞問題。然而，政府當局的指導原則並未反映此項重要的目標。事實上，該等原則全為商業而非運輸上的考慮因素。鄭家富議員對此亦有同感，並認為政府當局如接納修改其指導原則是可取的做法，便應重新研究委員所提出的4項建議，特別是由屬於民主黨的議員所提出成立隧道及橋樑管理局的建議。

47. 運輸局副局長察悉興建隧道的目的，當然是紓緩擠塞情況及應付計劃中的交通增長。政府當局所提交文件第2段的目的，是載列當局在謀求達到此項整體運輸目標方面的指導原則。既然這項目標已眾所周知，該文件便沒有提及。儘管政府當局作出以上解釋，主席仍認為當局過分強調此等指導原則，以致忽略了興建新隧道以紓緩擠塞情況的主要目標。在此方面，她要求當局對政府興建隧道及隧道營運的政策作出根本的檢討。

48. 劉江華議員贊同主席的意見，並籲請政府當局在其政策中對確保達到交通分流的目標給予適當重視，以便採納新措施，令不同隧道的使用率更趨平均，例如大老山隧道與獅子山隧道之間及3條過海隧道之間的使用率。在此方面，他認為最重要的是政府當局能夠制訂進一步措施，改善使用率嚴重偏低的隧道的情況，例如大欖隧道及西隧。

49. 陳偉業議員亦表示，政府興建隧道及隧道營運的政策，應同時顧及交通網絡在促進本港經濟發展方面所擔當的角色。鑒於現時着重發展物流業，當局應作出適當調整以配合此目標。其他考慮因素如“用者自付原則”及資助問題，或許應該成為次要因素。

進一步改善通往隧道的交通及提高隧道使用率的措施

50. 劉江華議員認為當局須制訂更多設想周到的交通措施，以進一步改善通往新隧道及道路的交通及提高該等隧道及道路的使用率。他以西隧為例，指出佐敦的擠塞情況、亞皆老街南行線車輛難以前往西隧等問題，均會令駕車人士棄用西隧，特別是那些來往港島與尖沙咀之間的駕車人士。陳偉業議員贊同劉議員就西隧所表達的意見，並就提高大欖隧道使用率的交通措施不足的問題表達了類似的關注。

51. 回應委員提出的關注，運輸局副局長表示，政府當局會諮詢隧道公司，致力解決有關問題。除豎立更多經過改良的交通標誌及道路標記，令道路使用者熟悉有關路線外，當局亦會調節重要道路交界處的交通燈號，使隧道附近的交通暢順。當局已在適當地區推行交通改善計劃，藉以改善接駁道路的交通情況。

52. 劉江華議員在察悉政府當局所作回覆之餘指出，紅隧的隧道費收入會撥歸政府一般收入，而西隧的隧道費收入則全歸隧道公司所有。兩條隧道之間實在存在競爭。儘管如此，他籲請政府當局審慎研究他所提出的具體事項，並採取進一步措施提高西隧的使用率。在此方面，委員要求當局提供資料，說明政府當局為了促進使用率偏低的隧道(包括西隧)的使用率而採取的改善措施的詳情。劉議員亦要求當局提供隧道公司建議採用但其後遭政府當局否決的改善措施的資料。

政府當局

政府當局

53. 關於其他改善措施，運輸局副局長告知委員，智能運輸系統之下的行車時間顯示系統，將於2002年年底左右準備就緒。在通往隧道的引路的策略性位置裝設電子顯示牌後，行車時間顯示系統將可即時提供最新

資料，顯示利用3條過海隧道過海將分別需時若干，令道路使用者可根據有關資料選擇最佳行車路線。

54. 劉江華議員認為透過行車時間顯示系統，駕車人士可在途中獲得有用的資料。在此方面，他詢問政府當局將行車時間顯示系統擴展至其他隧道如獅子山隧道和大老山隧道的時間表為何。運輸局副局長回答時解釋，行車時間顯示系統將分階段推行，而當局於現階段會在通往3條過海隧道及相連的接駁道路前面裝設電子顯示牌。若獲得額外撥款，當局便會將行車時間顯示系統擴展至其他隧道。

55. 劉江華議員查詢裝設顯示牌的位置，運輸署助理署長／管理及輔助客運回答時匯報謂，暫定的裝設位置為漆咸道、堅拿道天橋北行線、告士打道東行線及東區走廊西行線。他補充，當局會視乎檢討結果，將該系統擴展至其他隧道及相連的接駁道路。

56. 劉江華議員提述在事務委員會之前討論有關議項時，委員曾就有需要在策略性位置裝設顯示牌一事提出意見。對於政府當局在重要岔路前裝設顯示牌以達到交通分流目的方面欠缺整體規劃，他感到不滿。除裝設地點的數目有限之外，他特別關注到當局只會在九龍一處地點(即漆咸道)裝設顯示牌。若駕車人士在抵達漆咸道時才決定改用其他隧道，可能為時已晚。在此方面，他強烈要求當局在九龍其他地方(如公主道)加設顯示牌，以便改善該系統的效能。否則，該系統如不能應付來自新界的駕車人士的需要，其所發揮的用途將極為有限。

57. 鑒於在席上提出了多項關注事宜，委員同意將“提高隧道使用率的交通措施”加入事務委員會的待議事項一覽表。

58. 主席在總結有關此事的討論時重申，委員要求政府當局就其興建隧道及隧道營運的政策進行根本的檢討。因應委員提出的要求，運輸局副局長同意在數個月後向事務委員會作出匯報。

政府當局

VI. 其他事項

59. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
2002年4月23日