

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)822/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日期 : 2005年12月19日(星期一)
時間 : 上午8時30分
地點 : 立法會會議廳

出席委員 : 劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
鄭經翰議員

缺席委員 : 劉千石議員, JP
李永達議員
梁國雄議員

應邀出席人士 : 參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署
助理署長(管理及輔助客運)
何裕文先生

運輸署
總工程師／道路安全及標準研究
梁德輝先生

參與議程第II項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

環境運輸及工務局
總庫務會計師(運輸)
李光明先生

運輸署
總工程師／運輸策劃
杜錦標先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 主管(資料研究及圖書館服務部)
陳利華先生

研究主任8
林潔儀小姐

議會秘書(1)2
朱漢儒先生

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I 公共小型巴士的安全

(立法會CB(1)526/05-06(01) —— 政府當局提供的資料文件)

主席表示，事務委員會對上一次在2004年12月14日的會議上曾討論公共小型巴士(下稱“公共小巴”的安全一事。他接着邀請政府當局向委員簡介立法會CB(1)526/05-06(01)號文件所載有關加強道路安全及公共小巴營運安全的進展情況。

車輛監察系統

2. 王國興議員要求當局提供公共小巴車輛監察系統技術問題的詳情。環境運輸及工務局副秘書長解釋，車輛監察系統基本上是一個“黑盒”，現時已在巴士上使用。在2004年，政府當局曾進行試驗計劃，在4輛行走不同地區及營運模色不相同的綠色小巴上安裝該系統。該系統遇到一些技術問題，部分紀錄欠準確。現時，政府當局未發現市面上有任何供小巴使用的黑盒。政府當局會與各方，包括小巴製造商，繼續物色適合在小巴上使用的車輛監察系統，以作進一步測試。

行車倒數器

3. 王國興議員詢問政府當局有否考慮運輸業界提出有關安裝行車倒數器或綠燈閃動系統的建議，讓司機知悉交通燈號何時轉燈，從而加強道路安全。

4. 環境運輸及工務局副秘書長指出，政府當局曾考慮建議的行車倒數器或閃動綠燈，但市面上的行車倒數器與本港的電腦交通燈號系統並不兼容。政府當局會不時留意外國在這方面的發展，並檢討有否適用於本港的任何新科技。環境運輸及工務局副秘書長回應王國興議員的建議時，同意聯絡本地的專上學院，討論可否就香港公共小巴使用的車輛監察系統、行車倒數器及綠燈閃動系統的設計及應用進行研究。

車速限制系統

5. 鄭家富議員雖然歡迎政府當局為改善公共小巴安全而採取的措施，但他表示，為着駕駛人士及乘客的利益著想，當局應作出更大努力，加強公共小巴的安全。他表示，由於石油氣小巴的市場不大，故汽車供應商沒有很大誘因將資源及努力投放在研究及發展石油氣小巴車速限制系統之上。他對此事進展緩慢表示關注，並詢問石油氣小巴安裝車速限制系統的技術問題詳情，以及政府當局有否與供應商探討解決有關技術問題的方法。

6. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，車速限制系統可透過控制輸往引擎的燃料，有效地將車速限制在某個特定的水平，而這個系統已應用於柴油或汽油燃料。然而，由於石油氣小巴在市場上屬新產品，故需進行更多研究及發展，以解決在石油氣小巴上安裝車速限制系統的技術問題。

7. 劉健儀議員指出，所有中重型貨車及巴士的最高車速限制為每小時70公里。倘若政府當局決定在屬輕型車輛的公共小巴上安裝車速限制系統，這樣做將是對現行政策作出根本改變。假定公共小巴的車速限制定為每小時70公里，公共小巴司機在某些高速公路行駛時便要減慢車速，導致交通及運作方面的困難。政府當局應考慮此項措施對公共小巴是否恰當，以及對整體交通流量的影響。

8. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，政府當局將會研究在公共小巴上安裝車速限制系統的技術事宜，以及該項措施對公共小巴的運作及整體交通流量的影響。

9. 為進一步加強公共小巴的營運安全，鄭家富議員促請政府當局加快研究為公共小巴引入車速限制系統，並在3至6個月內向事務委員會匯報最新的進展。他表示關注的是，此事可能會陷入沒有任何突破的僵局，這將不利於公共小巴的營運安全。

10. 環境運輸及工務局副秘書長指出，一如以往，政府當局將會定期就加強道路安全的措施提供進度報告。然而，她不能肯定說出石油氣小巴車速限制系統的技術何時才取得突破。政府當局已採用多管齊下的方法，改善公共小巴的安全，包括公眾教育、司機訓練課程及相關的立法修訂措施。

11. 主席表示，由於委員非常關注公共小巴營運的安全，政府當局應聽取委員的意見，並推行積極措施以解決相關的問題。為此，政府當局應在6個月內作出回應。環境運輸及工務局副秘書長澄清，政府當局同樣關注此事。當局已推行在先前會議上所承諾的各項加強公共小巴營運安全的措施，並且在各方面均取得進展。主席表示，由於委員對政府當局承諾進行的工作的進度表示關注，當局應檢討有關情況，並繼續加快各方面的工
作，以加強道路安全。他要求政府當局在6個月內匯報相關工作的進展。

安全帶及高靠背座椅

12. 張學明議員察悉，截至2005年11月為止，只有1 663輛公共小巴已配備乘客安全帶及高靠背座椅。加上960輛車齡在8年或以上，並預計在末年一或兩年內將會由已配備乘客安全帶及高靠背座椅新車所取代的公共小巴，這只佔全港公共小巴總數的50%而已。就此，他詢問政府當局有何計劃在其餘的公共小巴上加裝安全帶及高靠背座椅。

13. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，公共小巴安全帶法例在2002年獲通過。根據有關法例，所有新登記的公共小巴必須配備安全帶及高靠背座椅。為了讓汽車製造商有時間調整其生產線，以符合新規定，公共小巴安全帶法例在2004年8月1日才生效。在未來的一至兩年，估計現有的公共小巴將會有額外20%由配備高靠背座椅及安全帶的新車所取代。至於在2004年8月1日前登記，並已拆除高靠背座椅及安全帶的公共小巴，政府當局將會鼓勵業界在車上重新裝上高靠背座椅及安全帶。至於較舊款的公共小巴，政府當局會與業界、汽車製造商及獨立的核證機構共同探討，看看如何在車上安裝安全帶，以加強道路安全。

14. 張學明議員詢問政府當局有何具體措施推動在公共小巴上加裝高靠背座椅及安全帶，因為按照現有的時間表，要將全港的公共小巴更換為新款小巴需時10年以上。

15. 環境運輸及工務局副秘書長指出，法例並無規定在2004年8月1日前登記的公共小巴須安裝高靠背座椅及安全帶。政府當局將會研究舊款小巴加裝安全帶的技術問題。當解決了這些問題後，政府當局會與業界討論如何加快進行加裝工作。

16. 鄭家富議員表示，政府當局應以新思維，制訂措施，解決涉及公共小巴安全的問題。他提述在法例生效日期前已登記的公共小巴加裝安全帶的問題時，要求政府當局在6個月內就報告此方面的最新進展，再向事務委員會匯報。

車速顯示器

17. 李鳳英議員提述政府當局文件第11段提及的車速顯示器時詢問，政府當局有否告知司機及行業商會有關的規定標準。她關注到，倘若已安裝此類設備的2 300

輛公共小巴並未採用有關標準，這些公共小巴在相關法例制訂後便要動用額外資源，重新安裝認可類型的設備。

18. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局在2005年4月，已將強制性在公共小巴安裝指定的車速顯示器作為發出車輛牌照或續牌的新發牌條件。政府當局現正擬備立法修訂，訂明根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)車速顯示器是公共小巴的標準設備。車主須適當維修保養有關設備，任何不當使用有關設備或任由其失靈的行為即屬犯法。

偵速攝影機

19. 劉健儀議員表示，道路安全不應只針對公共小巴，因為大部分公共小巴司機都是奉公守法的。由於他們大部分時間都在道路上行走，他們亦會受到其他危險駕駛的道路使用者影響。因此，運輸業一直支持政府當局為推廣道路安全所作的努力。她提述政府當局文件第6段時詢問，安裝偵速攝影機的工作進展緩慢的原因為何。

20. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局需時研究在個別地點安裝偵速攝影機在技術上的可行性。當局除了確定地底有空間可供架設攝影機箱的結構外，亦需與兩間電力公司研究電力供應的安排。

紅色小巴的營運

21. 陳偉業議員注意到政府當局將會實施措施，改善司機管理。他指出，有黑社會滲入紅色小巴(下稱“紅巴”)的營運，例如停靠個別的公共小巴站及營運個別紅巴路線的權利。紅巴司機須支付入線費和月費，以便可在有關路線營運及在個別站頭停靠。雖然警方最近已採取行動，打擊滲入紅巴的黑社會分子，但他仍促請環境運輸及工務局和運輸署解決這個嚴重的問題。

22. 環境運輸及工務局副秘書長表示，黑社會滲入紅巴的營運基本上是一個治安問題。倘若運輸署接獲紅巴業界指黑社會滲入其營運的投訴，會轉交警方跟進。至於更妥善管理公共小巴路線及司機的問題，政府當局的政策是鼓勵紅巴轉為綠巴。

23. 陳偉業議員對政府當局的答覆表示失望，並表示他曾向警方反映黑社會滲入紅巴營運的問題，但有關問題仍然繼續存在。雖然他同意這基本上是一個治安問題，但其解決方法取決於政府當局對紅巴營運所採取的運輸政策。

24. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局鼓勵紅巴轉為綠巴營運，並不時推出新綠色專線供競投。運輸署助理署長(管理及輔助客運)補充，政府當局歡迎紅巴行內商會就改善紅巴的營運措施(包括指定額外的公共小巴站)提出建議。雖然非法管理公共小巴站主要是治安問題，但運輸署會嘗試與紅巴業界合作，在此方面提供協助。至於長期措施，政府當局會鼓勵紅巴轉為綠巴營運。

25. 陳偉業議員表示，目前的問題可能源於有個別行內商會進行非法營運，而他注意到政府當局現在依賴行內人士自行解決黑社會滲入紅巴營運的問題，他對此感到失望。

使用通訊設備

26. 陳偉業議員及王國興議員注意到，部分公共小巴司機在行車期間使用通訊設備與其他司機聊天，對乘客造成滋擾和引起安全問題。雖然電訊管理局(下稱“電訊局”)表示，司機現在使用的是持牌通訊設備，但使用這些設備難免會分散司機的注意力，因而對乘客構成危險。部分公共小巴司機濫用通訊設備，而委員詢問政府當局有何措施防止這種濫用情況。

27. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局關注到，若干公共小巴司機在駕車期間使用通訊設備。就此，政府當局已將在駕車期間使用手提通訊設備訂為一項罪行，而檢控程序最近亦已簡化。運輸署助理署長(管理及輔助客運)補充，公共小巴使用的通訊設備是由電訊局發牌，而根據現行法例，司機需行為恰當，並舉止合理，以確保乘客的安全。若乘客不滿司機的行為或司機危險駕駛，他們可向運輸署投訴。司機在駕駛時，須在其車輛的前方展示司機證及在車內展示交通投訴組的熱線號碼，作為客運營業證的一項條件。政府當局將會與綠巴營辦商討論處理有關投訴的方法。

28. 陳偉業議員建議邀請保安局及電訊局出席事務委員會的會議，討論黑社會滲入紅巴的營運和在駕車期間使用通訊設備的問題。主席表示陳議員可在事務委員會下次例會上提出有關建議。

優質服務計劃

29. 林健鋒議員及王國興議員舉出優質的士服務計劃成功為提高的士司機的服務水準提供指引作為例子，他們建議公共小巴可採用類似的計劃。環境運輸及工務

局副秘書長在回應時證實當局已推行公共小巴優質服務計劃。

公眾教育及宣傳

30. 林健鋒議員認為，政府當局應加強對公共小巴乘客的宣傳及教育工作，以便向他們有效傳遞需配帶安全帶的信息。他詢問政府當局採取了哪些措施，宣傳及教育乘客需配帶安全帶。李鳳英議員認同此意見，並指出就配帶安全帶的宣傳及教育工作的重要性。

31. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局曾使用多個方法，例如電視及電台公布，將印了“扣好安全帶”字樣的標貼貼在座位背後，以及向公共小巴乘客派發傳單，提醒他們配帶安全帶。較早前，警方曾向沒有配帶安全帶的乘客發出口頭警告，而近數月更加強執法行動，檢控沒有配帶安全帶的乘客。傳媒對此方面執法行動的報道亦有助提醒市民需配帶安全帶，以及不配帶安全帶的乘客會被罰款。然而，此類宣傳工作需要一定時間才會見效。

訓練司機

32. 在訓練公共小巴司機方面，鄭家富議員認為這些課程透過向司機講述魯莽駕駛行為可能會導致的後果，有效協助改善公共小巴司機的駕駛態度。他詢問政府當局會否規管公共小巴司機每天的工作時數，並強制新入行的司機接受訓練，以及為在職司機提供復修課程，並在其接受訓練的日子給予工資津貼。

33. 環境運輸及工務局副秘書長和運輸署助理署長(管理及輔助客運)表示，政府當局經常鼓勵公共小巴司機修讀訓練和復修課程。舉例而言，倘若新綠巴線的投標標書包括為其司機提供訓練課程，準投標者在遴選專線小巴營辦商時可會獲加分。

34. 劉健儀議員指出，大部分公共小巴司機都會合作，實施改善公共小巴安全的措施。然而，她觀察到只有奉公守法的司機才會參與加強道路安全的宣傳運動，而危險駕駛的司機通常都不會參加有關活動。為了改善有關情況，她建議所有公共小巴司機均須參加訓練課程才可投身公共小巴司機行列。同時，亦要強制在職司機須定期參加復修課程。政府當局應加強針對不當駕駛行為的執法行動，並增加衝紅燈攝影機及偵速攝影機的數目。

35. 王國興議員詢問政府當局有何措施推廣為所有公共小巴司機而設的訓練課程，因為在10 000名司機當中，只有900名曾參加有關的訓練課程。他建議政府當局可考慮要求所有新入行及現職公共小巴司機參加駕駛訓練課程。當司機參加此類課程時，他們應可向僱主支取日薪或領取政府津貼。

36. 林健鋒議員指出，參加技能提升計劃下培訓課程的在職工人可以向政府取回70%的課程費用津貼，他要求政府當局與有關機構研究運用這些資助，安排公共小巴司機定期修讀駕駛訓練課程。

37. 環境運輸及工務局副秘書長表示，自願參加有關訓練課程者都是道路安全意識較高的司機。為針對該等有不當駕駛行為的司機，採取嚴厲的執法措施應更為有效。政府當局會與公共小巴及的士業討論委員的建議，即要求司機提出證據證明他們在入行前曾修讀駕駛訓練課程和為在職司機提供進修課程。劉健儀議員同意這項建議應擴展至適用於所有職業司機。

公共小巴司機過往因觸犯交通罪行而被定罪的紀錄

38. 主席注意到，兩名涉及北角英皇道兩輛公共小巴意外的司機均有多次超速及危險駕駛的紀錄。他詢問政府當局有否研究解決該問題的措施，以便多次觸犯交通罪行的司機不應獲准駕駛公共小巴，以加強乘客的安全。

39. 環境運輸及工務局副秘書長表示，公共小巴駕駛執照的申請者需要在申請表內申報他在提交申請前的過往5年並無被裁定觸犯嚴重交通罪行。至於在職司機，違例駕駛記分制度是一項具阻嚇作用的有效措施。不遵守交通燈號的違例駕駛記分最近由3分增至5分，政府當局相信這有助遏止不負責任的駕駛行為。政府當局會與綠巴營辦商討論有何方法管制曾觸犯交通罪行的司機。至於紅巴司機，政府當局將需研究其他措施。主席表示當局理應實施有關措施，以解決該問題。他促請政府當局加快進行相關的工作。

40. 劉健儀議員表示，將查驗公共小巴司機的責任加諸營辦商的身上並不公平，因為基於私隱理由，營辦商不可索閱申請任職司機人士過往定罪紀錄的資料。她提述保安及護業的發牌制度，當中訂明向保安人員發出許可證的其中一項條件包括具備良好品格，即申請人在提交申請前的5年內沒有觸犯指定的罪行。當局可制訂類似措施，以分辨以往曾被裁定觸犯交通罪行的申請者。

其他措施

41. 李鳳英議員認為，公共小巴的安全涉及各個方面。雖然司機是政府當局應集中注意的其中一方，但不適宜只針對公共小巴司機。她注意到業界曾指出道路設計存在一些缺陷，並詢問政府當局有否積極回應及作出改善。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，運輸署與公共小巴業商會定期舉行會議，而政府當局歡迎業界就改善某些道路或路口設計的措施提出建議。

42. 林健鋒議員表示，為了加強道路安全，政府當局應將焦點放在不同的道路使用者身上。將道路安全的責任全部加諸公共小巴司機身上並不公平。由於用以偵測汽車速度的手提式雷射測速儀能有效阻嚇超速駕駛，他建議政府當局加強相關的工作。政府當局察悉此項建議。

政府當局

43. 主席在總結時表示，事務委員會將於2006年6月再研究此事，並要求政府當局加快進行相關的工作，以及向事務委員會匯報以下各項旨在加強公共小巴營運安全的措施 ——

- (a) 在公共小巴上安裝車輛監察系統及車速限制系統的可行性；
- (b) 強制規定公共小巴司機須接受職前訓練的實施情況，以及規定公共小巴司機需參加某種形式的持續訓練；
- (c) 2004年8月1日前登記的公共小巴安裝乘客安全帶及高靠背座椅的進度；
- (d) 在公共小巴上配帶安全帶的宣傳計劃及執法行動；
- (e) 擴大衝紅燈攝影機的覆蓋範圍和安裝綠燈閃動系統的可行性，以利便司機遵守交通燈號；及
- (f) 禁止多次觸犯交通罪行的司機駕駛公共小巴的機制。

44. 鑑於委員提問及政府當局回應的時限設定於5分鐘，主席提醒政府官員在回答委員的問題時力求精簡及完整，不應包括委員並無問及的不相關資料。

II 改善3條過海行車隧道車流量分布和提高三號幹線的使用率的措施，以及對以“建造、營運及移交”模式興建的運輸基建項目進行檢討的最新進展

(立法會CB(1)526/05-06(02)——政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)526/05-06(03)——資料研究及圖書館服務部就選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運所擬備的進度報告)

就選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運進行的研究

45. 應主席的邀請，資料研究及圖書館服務部主管以電腦投影片簡介由立法會秘書處資料研究及圖書館服務部所擬備的“選定地方收費道路、大橋及隧道營運研究的初步結果”。該項研究涵蓋以下的交通設施 ——

- (a) 美國加利福尼亞州的91號高速車道；
- (b) 美國弗吉尼亞州的杜勒斯大道；
- (c) 英國的新、舊塞汶大橋；
- (d) 英國阿爾科貝里與彼得伯勒之間的A1(M)高速公路；及
- (e) 澳洲新南威爾士州的東部幹路。

46. 資料研究及圖書館服務部主管闡述所研究的交通設施的以下特點 ——

- (a) 交通設施的營運及融資模式(有否採用建造－營運－移交或其變體模式)；
- (b) 由公營機構出資發展有關設施的方案與由私營機構出資方案的比較；
- (c) 特許經營權／合約的年期及條款；
- (d) 收費政策；
- (e) 收費水平及收費調整機制；
- (f) 財務表現及財務匯報；及
- (g) 解決爭議的機制及重新談判的架構。

討論

過海行車隧道

47. 鄭家富議員表示，民主黨接受政府當局的意見，認為以延長西區海底隧道(下稱“西隧”)及東區海底隧道(下稱“東隧”)的專營期和令3條過海行車隧道(即紅磡海底隧道(下稱“紅隧”)、西隧和東隧)的收費更為合理以便使其交通流量更加平衡這種雙管齊下的方法值得進一步研究。然而，他強調政府當局應確保這個“有得有失”的方法可有效達致原定的目標，並指出西隧及東隧減價可能只維持短暫時間，而專營公司可以憑藉現行相關規管法例所訂明的收費調整機制，在其專營期獲延長後便增加收費。以西隧的情況為例，法例訂明專營公司可在某些指定日期增加隧道費，而專營公司在任何一個年度的實際淨收入若少於條例就該年度指明的最低估計淨收入，專營公司便可提前加費。鄭議員建議應引入其他輔助措施，例如類似適用於巴士公司的富彈性收費調整機制，在該機制下，票價可加可減，以及一個在符合若干條件下可靈活延長專營期的制度。他亦建議政府當局研究可否加入一項強制性條款，規定專營公司須提供財務報表及資料以供查核，如英國新、舊塞汶大橋的情況一樣。

48. 環境運輸及工務局副秘書長告知委員，政府當局已積極與相關的專營公司討論多項與專營權有關的事宜，當中包括如何在目前的專營權屆滿前令收費更合理和令收費合理化對交通的影響，以及可能需要延長的專營權所延長的期限。她補充，收費調整及專營權可能會受到不同的變量所影響。政府當局文件概述的方案重點說明政府當局的初步構思。實際上，當局會進一步詳細研究有關變量的不同變化情況。

49. 資料研究及圖書館服務部主管在回應李鳳英議員查詢海外制度就收費調整進行公眾諮詢的情況時表示，美國加利福尼亞州的91號高速車道和弗吉尼亞州的杜勒斯大道均設有諮詢監察當局及其他機構的機制。他請委員參閱研究報告第13頁所載相關資料的列表。

50. 王國興議員詢問，政府當局會否考慮海外地方所採取的不同措施，例如可定期作出檢討而可作更改的收費調整制度，向載有某特定數目乘客的合夥用車提供減費優惠，及在繁忙和非繁忙時間就不同類別的車輛收取不同的費用。

51. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局曾考慮多項措施，包括在現有3條過海行車隧道中最繁忙的紅隧，收取繁忙時間附加費和實施可變更的收費調整制度等。於繁忙時間徵收附加費和在非繁忙時間提供優惠收費被認為無助減輕紅隧的交通流量，因為紅隧的營運已超出其容車量，在日間大部分時間均交通擠塞。這些措施會令交通情況惡化而非有所改善，尤其是在繁忙及非繁忙時間交替期間。其他措施例如禁止某類車輛在繁忙時間使用紅隧，或禁止單／雙數車牌的車輛在一星期內的某數天使用紅隧，將會局限司機的選擇，並對公眾造成極大不便。此類措施亦會產生嚴重的執法問題。至於採用一個可變更的收費調整機制，在例如6至12個月期間內定期調整紅磡海底隧道的收費，並因應如車龍長度及交通流量等指標而作出，政府當局傾向不贊成此種方法，因為這樣會令使用者感到混亂及無所適從。經考慮各個方案後，政府當局認為令收費更為合理，再以延長專營期配合是直接和有效方法，值得探討。

52. 譚耀宗議員表示，“建造、營運及移交”模式最初被認為是可取的模式，可以鼓勵私營機構參與提供及營運大型交通設施，改善香港的交通情況。然而，以往各項“建造、營運及移交”工程項目的經驗顯示，結果未能盡如人意，因為政府當局高估了有關設施的使用率，尤其是西隧和三號幹線，因而導致未能充分運用資源及收費水平過高的情況。譚議員進一步認為，政府當局奉行的“大市場、小政府”原則，在交通事宜方面的成效欠佳，因為商業考慮往往無助改善交通情況及減少交通擠塞，這樣會嚴重妨礙香港的經濟發展。譚議員提述政府當局在其文件內就不贊成收購西隧和東隧的專營權的立場所作的解釋時表示，政府當局不應排除這個可能性，並應進一步探討此方案。

53. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局現正與西隧和東隧的專營公司就收費合理化和延長專營期的構思積極進行討論。至於“建造、營運及移交”的模式，她表示該模式的優點是可以透過邀請私營機構參與大型基建項目，盡量善用資源及獲取最大的經濟效益。“建造、營運及移交”模式亦有不同的形式，而政府當局會仔細考慮最適當的模式，務求最能切合日後項目的特定需要和目的。

54. 劉健儀議員表示不會質疑採用“建造、營運及移交”模式的理據，但她認為政府當局應小心評估有否足夠方案，以改善目前應付交通問題的制度。她指出，海外交通設施的資料研究顯示，收費政策的主要目的是改善收費道路，並盡量令交通暢通無阻。收費應設定在一個

令營辦商可維持財務的可行性及從投資中賺取合理回報的水平。在所研究的海外地方採用了不同方法來增加調整收費的彈性，例如可根據指數化的方程式調整的影子收費。此外，在若干進行研究的個案中，設施經營商的合約年期具有彈性，可以延長，以應付影響經營商收入而事前未能預計的風險。她認為這些元素對政府當局考慮作出對道路使用者有益和對納稅人及設施營辦商公平的安排時甚有用處。林健鋒議員認同劉健儀議員的意見，並表示政府當局與專營公司重新研究有關措施時，應進行更廣泛的研究，探討改善“建造、營運及移交”模式的方法。

55. 劉健儀議員進一步表示，為了達致令3條過海行車隧道的車流量分布更為平均的措施，當局應採取緊急措施，透過改善主要幹路與隧道接駁道路的連接道，使車輛更容易前往東隧及西隧。她指出，現時告士打道東行和中環西行嚴重的交通樽頸問題阻礙了駕駛者駛往東隧和西隧。林健鋒議員表達類似的關注。他表示，深港西部通道在不久的將來通車後，經三號幹線及其相關路線和西隧前往香港島的交通預料會非常繁忙，當局急需採取有效措施，改善道路網絡及接駁西隧的引道。

56. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局知悉有效將車輛分流至東隧和西隧以盡量善用該兩條過海隧道的重要性。當局已在實際及地理環境限制的範圍內，持續不斷地探討各項措施，包括改善接駁道路和新的交通管理措施，並致力令香港島東行和西行交通行車順暢，以及更方便駕駛者駛往各條過海行車隧道。她表示，就更長遠而言，興建中環灣仔繞道是一個較有效的解決方法。

57. 王國興議員認為，政府當局應就與西隧和東隧專營公司就延長專營權及收費合理化的談判設定時間表。譚耀宗議員和石禮謙議員贊同王議員的意見，他們表示，由於此事備受公眾關注，並對社會產生重大經濟影響，當局有急切需要找出最能保障公眾利益，而又為政府和專營公司接受的解決方法。

58. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局認為，談判過程不宜操之過急，因為當中涉及全盤考慮對最有效運用3條道路海底隧道和令其車流分布更平均造成影響的所有因素。為最終完成商討硬性設定時間對於達致解決方法方面會適得其反，並不符合公眾利益。

59. 陳偉業議員對政府當局的回應深表遺憾。他表示，就應付交通擠塞的方法和如何尋求交通營辦商合作以改善交通情況的問題已討論多年，但仍然沒有跡象可找到令人滿意的解決方法。政府當局在與專營公司談判時仍是拖拖拉拉，了無“寸進”。他評論政府當局不願為談判設定談判時間表是政府當局議而不決的另一個例子。陳議員補充，以往經驗顯示，政府當局與大型商業機構談判時，經常處於下風，他沒有信心政府當局今次可以成功取得原定的結果。他表示不會支持將西隧和東隧專營公司的專營權延長，依他之見，這是向大財團輸送利益的一種方式。

60. 李鳳英議員認為，政府當局應在現行的專營權期限屆滿前，盡最大努力就新安排與西隧和東隧的專營公司達致共識，以便有足夠時間就有關方案進行公眾諮詢，而在達成任何協議之前，當局應將與專營公司談判的進展情況告知立法會。石禮謙議員表示，政府當局應提供詳細資料，包括政府當局所聘請的顧問就各個方案提供的數據，使立法會可以監察進展情況。

政府當局

61. 環境運輸及工務局副秘書長在回應李鳳英議員及石禮謙議員的要求時表示，政府當局可就其與專營公司的商討提供進度報告，以及在適當時間解釋考慮當中的各個方案。

62. 主席認為，在任何情況下，當局與西隧和東隧專營公司的談判均應在任何一間專營公司再次申請調整隧道費之前結束。他詢問政府當局是否知悉有此申請。

63. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，一如政府當局文件第5段解釋，西隧／三號幹線和東隧／大老山隧道的收費調整機制已分別在有關的規管法例中訂明。她向委員表示，政府當局不知道西隧和東隧的專營公司何時會申請調整收費。

64. 譚耀宗議員指出，西隧和東隧曾在世界貿易組織最近在香港舉行第六次部長級會議期間提供優惠，鼓勵駕駛者在該段期間更多使用有關隧道，以紓緩紅隧的壓力。他要求政府當局提供數據及資料，顯示有關優惠的成效。環境運輸及工務局副秘書長答稱，除了西隧和東隧在第六次部長級會議舉行期間提供優惠之外，政府當局亦採用其他措施，減少該會議對交通的影響和對公眾造成的不便。舉例而言，當局曾廣泛宣傳，勸諭市民盡量避免前往會議場地附近的地區。她表示，第六次部長級會議剛結束，而初步資料顯示，3條過海行車隧道在該段期間的車流量普遍有所減少。然而，各條過海行車

隧道在總流量所佔的比例並無明顯變化。她同意提供有關資料，供委員參閱。

三號幹線

政府當局

65. 劉健儀議員察悉政府當局亦正與三號幹線的專營公司商討令三號幹線使用率合理化的可行措施，以及興建免費的替代路線，她詢問有關商討的進展情況。環境運輸及工務局副秘書長答稱，考慮中的事情包括可否及如何調整收費，以提高三號幹線的使用率和協助分流來自其他免費道路的車輛。迄今尚未達成協議。譚耀宗議員認為，隨着深港西部通道和后海灣幹線快將通車，新界西北部的交通壓力將會加重，故當局應急切處理此事。

III 其他事項

66. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年2月2日