

2001年3月21日(星期三)
財務委員會特別會議席上
運輸局局長發言稿

主席先生：

我先簡介2001至2002年度財政預算草案中有關交通運輸方面的支出，然後會同運輸署署長和路政署署長回答大家對這部份開支預算的有關問題。

2. 在2001至2002年度，用於運輸政策範疇的撥款為64億9千萬元，比去年的修訂預算多2.9%。其中約35億是撥作非經常開支用途，較去年增加0.9%，而其餘的30億是經常開支，增幅則為5.5%。

非經常開支

3. 非經常開支主要有兩點值得注意，第一是道路工程的撥款減少約5,100萬元，第二是購置機器、器材及電腦化計劃撥款增加約8,600萬元。今年興建道路的撥款減少的主要原因並非政府減少基建方面的承擔，而是由於多項主要道路工程仍在設計階段，所以還未需要支付大筆的建築費用。因此今年在這方面的撥款減少1.6%。一定程度上，撥款的減少亦反映了已下降的建築成本。個別道路所獲的撥款資料已詳列於預算草案內。今年已獲預留撥款的器材及電腦化項目包括發展一套完善的智能運輸系統及更新隧道系統裝置和運輸署電腦發牌系統。

4. 發展智能運輸系統的主要目的是要更有效地使用現有的運輸基礎設施、提高交通管理方面的效率、及讓道路使用者取得即時的道路交通資訊。要發展一套完善的智能運輸系統，我們必須先要配備三項基礎設施。第一、要建立一個完整的交通運輸資料庫；第二、要將我們的區域交通控制系統及交通管制及監察設施擴展至所有新市鎮及主要交通幹道，使我們可以得到所有主要道路即時的交通資料；第三、我們需要設立一個中央的交通管理及資訊中心，利用收到的即時交通資料，有效地統籌及管理全港的路面交通，及處理任何突發的交通事故。

5. 在2001-02年年度，我們會用1,500萬元去發展運輸資訊系統，建立所需的交通運輸資料庫，並與將來的“交通管理及資訊中心”連接，以收集、處理、分析和發放全面的交通資料。整個項目約需6,400萬元，預計會在2003-04年度完成。

6. 此外，我們會在來年用2,500萬元去逐步將區域交通控制系統擴展至大埔及北區。預計整個工程需費約1億元，會在2003年年底完成。其後，我們會進一步將系統擴展至屯門、元朗、將軍澳等新市鎮，工程總開支預計為5億元。

7. 我們亦會設立一個“交通管理及資訊中心”取代現有的各個區域交通控制中心和快速公路控制中心，直接操控所有現存的區域交通控制系統和交通管制及監察設施，以管理全港交通及應付突發的交通事故。整個計劃約需2億1,000萬元，在下一年度我們會預留約7,000萬元發展該中心，該中心預計可在2006年開始運作。

經常開支

8. 經常開支涵蓋部份主要包括：

- 落實《鐵路發展策略2000》中的有關核心鐵路項目；
- 實施一系列同環境有關的措施，例如實行人區計劃及制訂減低車輛廢氣的措施；
- 聘請非公務員合約僱員為主要道路計劃進行工程管理；及
- 增加現有及新建成的道路的日常維修撥款等。

9. 為了開展上述的新措施，運輸署和路政署共增設了26個職位。詳細的經常開支撥款細則已載列於預算草案內，我不再重複。不過，我想趁今天這機會向議員匯報鐵路發展的最新情況。目前，我們正積極推展耗資港幣1,000億元的六個鐵路項目，以期在未來四年間陸續完成這些鐵路。地鐵將軍澳支線將如期在2002年年底投入服務，而西鐵亦會於2003年年底通車。馬鞍山鐵路和尖沙咀支線鐵路預計會於2004年落成。迪士尼鐵路線則約於2005年完成，以配合香港迪士尼主題公園的開幕。至於上水至落馬洲支線，則正在進行有關落實規劃的法定程

序。我們同時亦正全速推行在去年五月公布的《鐵路發展策略2000》；這份策略建議興建另外六條鐵路，總投資額亦達千億。在本年一月，我們邀請了兩間鐵路公司在七月或之前就沙田至中環線、港島線延線及九龍南環線提交建議書。我們預計這三個項目需耗資約港幣550億元。至於北環線、區域快線和港口鐵路線，我們會密切留意交通的增長，並完成有關籌劃工作，以便可及早開展這三個項目。