

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1261/00-01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3月16日(星期五)
時 間：上午10時45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
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, 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
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：劉慧卿議員, JP

缺席委員：陳國強議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸局首席助理局長(6)
張美珠女士

經辦人／部門

運輸署

運輸署署長
霍文先生

總工程師／新界東
單國強先生

署理總工程師／九龍
林廣信先生

拓展署

總工程師／將軍澳
吳錦池先生

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(2)
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／技術服務
譚澄邦先生

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)808/00-01號文件 —— 2001年1月19日會議的紀要)

2001年1月19日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)809/00-01號文件 —— 擬議《2001年地下鐵路(修訂附例》；
- 立法會CB(1)810/00-01號文件 —— 地鐵將軍澳支線坑口站、將軍澳站及調景嶺站的公共運輸交匯處；
- 立法會CB(1)826/00-01號文件 —— 新入伙屋邨的配套交通安排；
- 立法會CB(1)827/00-01號文件 —— 三號幹線(郊野公園段) — 增加使用費；及
- 立法會CB(1)834/00-01號文件 —— 更換隧道的系統和設備)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。陳偉業議員認為，當局應在較早時間就三號幹線(郊野公園段)的增加使用費建議諮詢事務委員會。他表示，由於新的使用費將於2001年4月1日開始生效，事務委員會須召開特別會議，就該事項進行急切的討論。

3. 經商議後，委員同意押後進行於2001年3月30日參觀西鐵的活動，以便在當日上午8時30分舉行特別會議，討論下述3份文件：

- (a) 三號幹線(郊野公園段) —— 增加使用費；
- (b) 地鐵將軍澳支線坑口站、將軍澳站及調景嶺站的公共運輸交匯處；及
- (c) 更換隧道的系統和設備。

4. 委員同意將其餘兩份文件納入事務委員會的待議事項一覽表。

5. 劉千石議員建議在日後的會議上討論政府隧道私有化的問題。主席表示，由於政府當局現正就隧道的營運進行全面檢討，包括不同隧道的收費差異及交通流量不平均的問題，她建議待政府當局於2001年6月向事務委員會提交檢討結果時，一併討論劉議員的建議。

III. 2001年4月27日下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)814/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)814/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

6. 委員同意於2001年4月27日舉行的下次會議討論下述事項：

- (a) 十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路介乎北大嶼山至掃管笏段；及
(b) 落馬洲的交通情況。

7. 委員亦察悉政府當局有意提出“更換運輸署牌照電腦系統”的事項，在事務委員會於2001年4月27日舉行的下次會議進行討論。然而，鑒於該次會議的議程項目繁多，委員認為政府當局較宜就該事項提交資料文件，向他們簡報有關情況。

IV. 將軍澳的交通情況

- (立法會CB(1)814/00-01(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

8. 總工程師／新界東應主席所請，向委員簡介立法會CB(1)814/00-01(03)號文件所載的要點。

潮水式行車措施

9. 鑒於環保大道／將軍澳隧道／寶順路的迴旋處路口(以下稱為“R1迴旋處”)出現交通擠塞情況，導致通往隧道的各條引道均形成“車龍”，鄭家富議員認為政府當局應進行試驗及研究，以便在早上繁忙時間於將軍澳隧道實施潮水式行車措施。黃宏發議員贊同鄭議員的意見，並認為在有關計劃推行之初，便應一併進行R1迴旋處的改善工程。對於當地居民面對的交通問題，他亦深表關注，並籲請政府當局推行措施紓緩該等問題。

10. 總工程師／新界東表示，政府當局曾研究在早上繁忙時間於將軍澳隧道實施潮水式行車措施的可行性，藉以作為短期的緩解措施。當局在詳細研究將軍澳隧道的交通流量後，認為此舉並不可行。他解釋，將軍澳隧道現時往將軍澳方向的交通吞吐量為每小時約2 400

架次車輛，而另一條替代路線(即寶琳路)的行車量則為每小時約600架次。如實施潮水式行車措施，每小時將有約1 400架次車輛會改用寶琳路而非將軍澳隧道前往將軍澳。由於寶琳路的設計容車量為1 000架次以下，此舉將導致九龍方向出現長長的“車龍”及交通擠塞情況。因此，政府當局認為在將軍澳隧道實施潮水式行車措施並非可取的做法。

政府當局

11. 鄭家富議員認為建議中的潮水式行車措施，難免會對道路使用者造成影響及招致若干社會成本。為了研究該計劃的可行性，政府當局應進行試驗計劃以確定其成本及效益，並向委員提交所需的交通資料數據，以供省覽。

12. 黃宏發議員亦要求當局澄清在早上繁忙時間經將軍澳隧道前往將軍澳的車輛分布狀況。總工程師／新界東表示，此等車輛的目的地大多為將軍澳工業區或尚德邨一帶。此外，亦有部分車輛前往第137區的公眾填土區和第85區的地下鐵路車廠。

13. 劉江華議員對於交通意外引致交通阻塞的情況表示關注，並查詢隧道區域一帶的緊急應變計劃的詳情。總工程師／新界東表示，運輸署、警務處、巴士公司及隧道營運公司一直保持緊密聯繫，以便將軍澳各主要路口一旦發生任何嚴重的交通阻礙事故時，可採取緊急應變交通安排。有關方面已調派拖車駐守各主要地點，以便加快清理現場。至於中期措施方面，則有待地鐵將軍澳支線建成後，將軍澳居民便可使用另一種便捷的交通工具，而將軍澳隧道的交通負荷亦可得到重大的紓緩。

巴士專線

14. 關於鄭家富議員提出在通往隧道入口的引道劃出巴士專線的建議，總工程師／新界東表示，政府當局基本上支持該項建議，但卻認為現時並非推行該建議的適當時候。他解釋，目前車輛從各條引道進入R1迴旋處已有困難，若進一步把部分路面劃為巴士專線，交通擠塞情況將更趨惡化。劃定巴士專線所帶來的益處，極可能因為迴旋處擠塞情況惡化而被抵銷。然而，他答允在R1迴旋處的分層道路交匯處工程完竣後檢討該建議。

為早出門的道路使用者提供票價及隧道費優惠

15. 劉千石議員詢問政府當局曾否考慮要求巴士公司在上午7時至8時的一段時間內，為早出門的乘客提供票價優惠，以協助分散繁忙時間的人潮及交通。總工程師／新界東表示，政府當局會與巴士公司保持定期對話，以便討論雙方同感關注的事項，包括在適當情況下提供票價優惠的可行性。副主席亦認為當局可同時實施隧道收費優惠，鼓勵駕車人士提早出發。

政府當局 16. 應劉千石議員提出的要求，總工程師／新界東答應提供有關將軍澳隧道早上繁忙時間乘客量的資料。

西岸公路

17. 為應付將軍澳的發展計劃及人口增長情況，鄭家富議員認為有迫切需要加快進行建造西岸公路的工程。

18. 總工程師／將軍澳表示，關於建造西岸公路的初步研究業已完成。政府當局現正因應修訂建議對已規劃的將軍澳發展項目的影響，探討採用隧道替代路線的可行性。當局預計該項研究可於2003年完成。屆時，政府當局將可訂出工程計劃的實施時間表。

19. 鑒於將軍澳目前交通擠塞的情況相當嚴重，鄭家富議員及主席對於西岸公路工程計劃遲遲未能動工感到不滿。他們亦質疑該工程計劃的初步研究既已完成，為何要再作研究，以便對隧道替代路線進行評估。

20. 運輸局首席助理局長(5)表示，原有的隧道路線未必可配合將軍澳若干已規劃的發展項目，因此，當局有需要因應整個地區的土地用途規劃，對另一條隧道路線作出評估。政府當局知道有需要加快推行西岸公路工程計劃，並會在適當時採取所需措施。

另一條連接道路

21. 劉江華議員注意到並無即時計劃可有效紓緩R1迴旋處的擠塞情況，他因此認為政府當局應把維景灣畔的現有通路延長，以便與將軍澳新發展區的道路網絡連接起來，藉以提供短期的紓緩措施。

22. 總工程師／新界東表示，劉議員所指的私家路是一條由碧雲道通往維景灣畔的道路。鑒於該道路網絡的容車量有限，連接該等道路的建議會令九龍方面的交通情況惡化。劉江華議員表示，由於西岸公路工程計劃

需要一段長時間方可完工，他促請政府當局研究可否提供該條替代路線，作為其間的短期緩解措施。總工程師／新界東察悉劉議員的要求，並答允進一步研究此事。

施工期間的交通安排

政府當局 23. 委員對分層道路交匯處建造期間的交通安排深表關注，並籲請政府當局訂定足夠的措施以解決有關問題。政府當局察悉委員的關注，並會在日後就此提供更多資料。

V. 資訊科技在運輸管理的應用

(立法會CB(1)814/00-01(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

政府當局 24. 劉江華議員要求政府當局提供智能運輸系統的顧問研究報告。

25. 劉江華議員表示，假如沒有資料文件第13段所述的新發展計劃，例如為駕車人士裝置導向系統，建議中的智能運輸系統只不過是舊酒新瓶，仍然是採用現有的科技，但冠以智能運輸系統的新名字而已。他不滿該文件並未載有充足資料，交代將由私營機構發展的先進功能，以及政府當局相應制定的法例架構。他又表示在過去多年來，他一直催促政府當局在吐露港公路／大埔公路重要岔路前安裝數碼顯示器。他對有關工程進展緩慢感到不滿。

26. 運輸署助理署長／技術服務表示，政府將負責提供支援智能運輸系統的基礎設施。由此而取得的交通及運輸數據將可轉而作商業用途。然而，增值商業應用方面的發展，須由私營機構在顧及本身的財政狀況、技術知識及其他有關因素後進行。

27. 鑒於商業應用功能的發展將有賴私營機構的參與，劉江華議員質疑是否有需要一如資料文件第20段所載，增設首長級職位以督導智能運輸系統的發展。

28. 運輸署助理署長／技術服務答稱，當局認為下述系統及設施較宜由政府負責發展：

- (a) 運輸資訊系統：此系統是一個中央數據庫，其功能是收集、處理、分析和發放全面的交通資料，包括交通情況、道路工程的進展、交通改

道措施、公共交通服務，以及交通事故調查；
及

- (b) 交通管理及資訊中心：此中心將取代現有的各個控制中心，並直接操控所有現有及日後設立的區域交通控制系統和交通管制及監察設施。

29. 運輸署署長補充，該文件旨在向委員綜述智能運輸系統不同範疇的概況，該系統着重不同系統和功能的結合。推行個別計劃的詳細理據會在有關項目提交財務委員會審議前，先行提交事務委員會省覽。在運輸資訊系統下，政府當局計劃把交通及運輸資料存入中央數據庫，以便市民可透過互聯網取得該等資料。另一方面，私人服務供應商可利用運輸資訊系統提供的基本資料及智能道路網，發展各種增值用途供市民使用。交通管理及資訊中心日後將取代現有的各個控制中心，並直接操控所有現有及日後設立的區域交通控制系統和交通管制及監察設施，包括閉路電視攝影機、可變信息標誌及行車線管制燈號，以便更有效協調全港的交通管理及事故處理工作。推行智能運輸系統將對社會帶來莫大裨益。該系統旨在提供更快捷準確的交通及運輸資料、使公眾更容易取得該等資料，以及提高事故處理及道路網絡管理工作的效率。

30. 運輸局副局長補充，在過去多年，不同的資訊及電訊科技一直已應用於交通管理方面，但所採用的大多為規模細小並獨立運作的個別單一系統。建議中的智能運輸系統旨在結合不同的系統。在推行該系統後，市民大眾可透過互聯網享用一站式的資訊服務，取得所有公共交通服務資料。該系統會提供和路線及票價有關的資料，包括按價錢、時間、是否需要轉車等準則列出可選用的路線及服務資料。駕車人士亦可利用該系統的搜尋行車路線功能。此外，當局會裝設可變信息標誌，向駕車人士提供其他路線交通狀況的資料，以便他們在到達重要岔路之前可及早選用合適的路線。

31. 關於私營機構參與的發展，運輸局副局長表示，運輸署曾舉辦一連串研討會，讓有興趣的機構掌握擬議智能運輸系統的最新資料，以及利用交通及運輸資料發展其他增值用途的方法。

32. 陳偉業議員認為，香港在發展智能運輸系統方面落後於其他先進國家，例如日本。他對於香港在推行有關計劃方面進度緩慢感到不滿，並詢問智能運輸系統及建議中的實施進度如何能令市民大眾受惠。他亦擔憂

一般市民未必可享用私營機構建議提供的增值服務，因為他們不能負擔此方面的費用。

33. 運輸署助理署長／技術服務表示，運輸資訊系統發展計劃的第一期將於2003年年初完成。屆時，市民大眾可透過互聯網享用一站式的資訊服務，取得所有公共交通服務的靜態資料。

34. 陳偉業議員對政府當局的回覆感到失望。他表示，一般市民未必可輕易接達互聯網。他引述日本的做法為例子，指出當地市民只須打出一個電話，便可獲得有關的交通及運輸資料。他籲請政府當局以合理價錢提供類似服務，例如每次致電收費1元。鑒於政府當局在資訊科技應用於交通管理方面已花費大量金錢，而且已把許多交通及運輸資料上存於互聯網，他質疑為何仍要到2003年，市民大眾才可取得所需資料。

35. 運輸署助理署長／技術服務答稱，部分靜態的交通及運輸資料已上存於互聯網。然而，如使用者希望根據本身意願作出特定的查詢，便需要為此目的發展一套應用系統。運輸局副局長補充，政府當局已向電台發放重大交通事故的資料。政府當局察悉委員對發展計劃時間表的關注，並會在可能情況下加快推行有關計劃。

36. 黃宏發議員認為為了方便委員瞭解智能運輸系統，當局應提供更多有關最終產品的資料，並交代需要對現有系統作出何種提升功能及改善的工作，以及由此引起的開支。他又認為除了安裝固定的閉路電視攝影機外，當局應考慮在巴士、警車或緊急服務車輛裝設流動交通監察設施，以達到監察交通的目的。

37. 運輸署助理署長／技術服務答稱，憑藉現有科技，政府當局已能獲取有關資料，以偵測車速及查察主要交通走廊有否發生任何重大事故或擠塞情況。然而，他答允在日後進行的交通管理計劃中考慮黃宏發議員的建議。

38. 譚耀宗議員詢問高樓大廈對推行全球定位系統有何影響。運輸署助理署長／技術服務澄清，政府當局可動用不同科技在市區偵測車速。此外，當局計劃將區域交通控制系統的覆蓋範圍擴展至所有新市鎮，以便收集所需的交通及運輸資料。

39. 譚耀宗議員及劉炳章議員關注到擬議智能運輸系統對個人私隱的影響。他們的關注點是，現時設有何種機制(如有的話)防止該系統被濫用，從而保障道路使用

者的私隱。運輸署助理署長／技術服務表示，市場上有不同種類的科技可供收集交通及運輸資料，並且不會對個人私隱造成任何影響。劉議員亦擔憂私營機構參與的發展會對個人私隱造成影響，特別是裝置可記錄詳細車輛行踪的車內接收儀器。主席提出結論時表示，政府當局在推行有關計劃時須留意會否出現委員提出的關注事項，並採取所需措施以防止政府及私營機構濫用有關系統。

40. 劉炳章議員亦關注到向私營機構提供交通及運輸資料以供發展其他商業用途，是否屬於一種補貼。運輸局副局長表示，市民大眾可透過互聯網取得公共交通服務資料，並可免費享用搜尋合適行車路線的功能。另一方面，如商業機構有意利用此等資料作商業用途，當局會向其徵收費用。

41. 鄭家富議員認為，鑒於智能運輸系統涉及約32億元的龐大資金，他覺得事務委員會有必要在個別計劃提交財務委員會審議前，詳細研究建議中的智能運輸系統是否符合成本效益。他又認為資料文件並未載有足夠資料，供委員審議有關的財務建議。劉慧卿議員贊同鄭議員的意見，並認為事務委員會在個別計劃提交財務委員會審議前，應有充裕時間詳細研究該等建議，以及在有需要時聽取公眾意見。

42. 運輸署署長重申，該文件旨在向委員綜述智能運輸系統的概況，而該系統實由不同系統及計劃組成。政府當局將個別計劃提交財務委員會審議前，定會就每一計劃向委員提供詳細資料，以證明有充分理由推行該計劃。關於將區域交通控制系統的覆蓋範圍擴展至所有新市鎮的建議，運輸署署長表示，現有區域交通控制系統已證實行之有效，該等系統亦有助加強交通管理及事故處理工作的效率及效能。

43. 主席在總結討論時表示，事務委員會在接獲政府當局就個別計劃提交的資料文件後，會決定是否需要跟進有關計劃。在此方面，委員察悉政府當局將於2001年5月向財務委員會提出撥款申請，以便推行運輸資訊系統及行車時間顯示系統。

44. 黃宏發議員認為政府當局不應將智能運輸系統分拆成不同的計劃，然後分別提交財務委員會審議。然而，為免對推行運輸資訊系統及行車時間顯示系統造成阻延，他支持將此兩項建議另行提交財務委員會審議的安排。他促請政府當局檢討有關問題及加快推行此計劃。運輸局副局長察悉黃議員的意見。

45. 委員察悉在推行區域交通控制系統後，當局會裝置交通燈控制器以調節不同時段的人流及車輛交通，而在非繁忙時間，行人亦會享有優先權。

VI. 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
2001年5月23日