

## 立法會交通事務委員會

### 將軍澳交通情況的補充資料

#### 背景

在二零零一年三月十六日立法會交通事務委員會會議上，委員曾討論「將軍澳的交通情況」的文件(立法會文件第CB(1)814/00-01(04)號)，並要求政府考慮若干事項，包括於早上繁忙時間在將軍澳隧道試驗潮水式行車。

2. 二零零一年五月，政府向委員提供補充資料（立法會文件第CB(1)1313/00-01(01)號），說明運輸署對擬議的潮水式行車措施的成效有所保留；不過，如果觀塘區議會和西貢區議會均表示贊同，運輸署亦準備安排試行這項措施。

3. 本文件旨在告知委員有關諮詢上述兩個區議會的結果，以及為改善將軍澳交通情況而採取的各項短期和中長期措施目前的情況。

#### 就擬議的潮水式行車措施的諮詢

4. 運輸署在二零零一年四月十七日和六月十一日先後兩次諮詢觀塘區議會。區議員得悉運輸署對擬議的潮水式行車措施所作的交通評估後，要求運輸署進一步研究其他辦法，來解決將軍澳的交通問題。當時，區議員並沒有表示支持擬議的試驗。

5. 運輸署在二零零一年四月二十日和六月十四日亦先後兩次諮詢西貢區議會的交通及運輸委員會。該會的委員意見不一；雖然有委員表示支持進行試驗，但亦有其他委員對擬議的潮水式行車措施有所保留。因此，在上述會議上，並沒有作出結論。西貢區議會曾致函觀塘區議會，邀請該會舉行聯席會議，討論有關事宜，但觀塘區議會的反應並不積極。

6. 運輸署為嘗試進一步研究潮水式行車的試驗是否可行，在二零零一年六月底會見觀塘區議會和西貢區議會的主席，以及兩個區議會轄下交通及運輸委員會的主席，一同再討論有關事項，彼此廣泛交換意見。不過，兩個區議會仍未能達成共識。

7. 由於兩個區議會就擬議的試驗未能取得共識，運輸署在考慮下列因素後，決定暫時不進行擬議的試驗：

- (a) 潮水式行車措施可稍為疏導駛離將軍澳的車輛，但卻可能在九龍方面造成嚴重的交通擠塞；
- (b) 西貢區議會交通及運輸委員會的委員，在二零零一年四月和六月舉行的諮詢會議上，就擬議的試驗潮水式行車措施意見不一；
- (c) 進行有關試驗前，用以評估措施是否有效的準則必須經兩個區議會同意。不過，兩個區議會未能就擬議的潮水式行車措施達成共識。

## 其他改善措施

8. 雖然如此，當局會繼續採取各項措施，以紓緩將軍澳即時和中長期的交通情況。至於推行這些措施的進展，現載於下文。

### 短期措施

9. 為確保將軍澳一帶交通暢順，運輸署、警務處、巴士公司和隧道營辦商一直保持緊密聯絡，以備將軍澳的主要路口交通嚴重受阻時，可採取緊急應變措施，有關安排運作令人滿意。

10. 我們已在二零零零年年底擴闊寶順路往 R1 迴旋處的入口部分，使車輛較易駛入。此外，我們亦在二零零一年年中擴闊了 R1 迴旋處附近的一段將軍澳隧道公路，方便車輛從寶康路左轉。自此，有關路段的車輛流通情況已有顯注改善。

11. 待 R1 迴旋處的道路工程展開，以建造分層道路交匯處後(見下文第 13 段)，我們會檢討在通往該迴旋處的所有道路上安裝部分時間操作的交通燈號，藉此改善迴旋處路口的交通流通情況的方案是否可行。

12. 有建議當局於早上繁忙時間在將軍澳隧道公路沿途劃設巴士專用線，以紓緩擠塞情況。由於巴士目前只佔將軍澳隧道行車量的 8%，我們必須審慎考慮讓巴士優先使用有限的路面，以免對其他道路使用者(例如貨車和私家車)可能造成不利影響，因為貨車和私家車目前分別佔將軍澳隧道總行車量的 20%和 70%。我們會繼續密切監察交通情況，並會按實況所需檢討有關劃設巴士專用線的需要。

### 中期措施

13. 我們已計劃以一個分層道路交匯處取代 R1 迴旋處路口，紓緩寶順路的擠塞情況。在二零零一年五月三日舉行的工務小組委員會會議上，委員不贊成這項工程計劃，並要求當局檢討這項計劃的噪音緩解措施。政府現正檢討這項計劃的未來路向。我們會在工程動工前，提供更多資料，讓委員得知分層道路交匯處施工期間的交通安排。

14. 藍田至將軍澳的地下鐵路支線工程進展順利，可望在二零零二年年底或之前投入服務。中期來說，這項工程計劃可大大紓緩將軍澳隧道的交通負荷。

### 長期措施

15. 坑口道的分隔車路建造工程，以及大埔仔至坑口道一段清水灣道的分隔車路建造工程，正如期進行。按照目前的計劃，上述工程分別會在二零零七年和二零零八年竣工。

16. 此外，政府計劃建造西岸公路，以便在將軍澳隧道之外，提供另一條連接將軍澳與東九龍的路線。目前，政府正研究可否改用隧道路線，以解決市民所關注的環境問題。

17. 由現在開始，至地下鐵路新支線在二零零二年年底啟用期間，我們會密切監察各項已計劃的交通措施的實施進度，並會繼續檢討將軍澳的交通需要以應付長遠的需求。

運輸局

二零零一年十月