

財務委員會 工務小組委員會參考文件

補充資料 17TC – 大埔及北區區域交通控制及閉路電視系統

引言

工務小組委員會委員在 2001 年 4 月 18 日會議上，審議有關 17TC 號工程計劃「大埔及北區區域交通控制及閉路電視系統」的文件 [PWSC(2001-02)8]。會上，政府答允提供詳細資料，說明大埔和北區裝設區域交通控制系統後，車輛減少的行車時間、交通阻延時間和停車次數是如何計算的。

政府的回應

2. 我們預計大埔和北區裝設區域交通控制系統後，車輛的行車時間、交通阻延時間和停車次數均可減少，平均減幅分別為 30%、50% 和 40%。這些數字是根據沙田區一項交通調查的結果推算得出。該項調查是探討沙田區在 1998 年裝設相類系統之前和之後的交通情況。有關詳情載於附件。

3. 大埔和北區位於沙田區以北，三區的地理環境相近，故此我們預期在大埔和北區裝設區域交通控制系統後，在減少行車時間、交通阻延時間和停車次數方面所取得的效益，與沙田區相若。

運輸局
2001 年 5 月

**沙田區區域交通控制系統裝設前和裝設後
的交通情況調查摘要**

調查的目的，是評估沙田區在 1998 年裝設區域交通控制系統之前和之後，一些選定路線和燈號控制路口的交通情況。

2. 區域交通控制系統裝設前和裝設後的調查，先後在 1997 年 6 月和 1998 年 3 月／4 月進行，分別探討裝有區域交通控制系統以外其他系統的路口和裝有區域交通控制系統的路口的交通情況。兩項調查均在星期二至星期四一連三天進行，調查範圍同為大圍、小瀝源和沙田市中心 12 條選定路線，包括小路和主要道路的路口。
3. 根據調查所得，裝設系統後，車輛的行車時間、交通阻延時間和停車次數均大為減少，平均減幅分別約為 30%、50% 和 40%。詳情如下—

時段	行車時間 (以分鐘計)	阻延時間 (以秒鐘計)	停車次數
- 所調查的 12 條路線的總計 -			
早上繁忙時間			
裝設前	84.6	1 795.6	65.9
裝設後	59.3	873.8	36.8
相差	25.3	921.8	29.1
效益比率	30%	51%	44%
下午繁忙時間			
裝設前	88.7	1 988.5	68.4
裝設後	64.4	955.6	38.1
相差	24.3	1 032.9	30.3
效益比率	27%	52%	44%

4. 區域交通控制系統設有探測器，可以因應交通情況略去或縮短燈號時間，以及選定最適當的燈號周期時間，從而盡量善用綠燈時間，令整體交通情況得以改善。