

# 目錄

前言	1
報告摘要	III-IX
<b>第一章 引言</b>	<b>01-04</b>
委任專責小組	01
成員	01
職權範圍	02
工作計劃	02
報告概述	03
<b>第二章 二零零五年五月九日的事故</b>	<b>05-30</b>
引言	05
亞皆老街的事故	06
窩打老道的事故	10
太子道東的事故	14
觀察所得	26
<b>第三章 危機管理機制</b>	<b>31-42</b>
引言	31
運輸署在處理緊急交通事故方面所擔當的角色	34
警方以及其他部門擔當的角色	36
有待改善之處及建議	37
<b>第四章 內部協調加快善後工作</b>	<b>43-52</b>
引言	43
主要部門與現行做法	43
有待改善之處及建議	48

<b>第五章</b>	<b>紓緩交通擠塞的措施</b>	<b>53-62</b>
	引言	53
	主要部門與現行做法	53
	有待改善之處及建議	55
<b>第六章</b>	<b>向公眾發放資訊的方式</b>	<b>63-74</b>
	引言	63
	主要部門與現行做法	63
	有待改善之處及建議	67
<b>第七章</b>	<b>處理事故的架構</b>	<b>75-88</b>
	引言	75
	部署	75
	第一階段—發現及核實事故	77
	第一/二階段—場外支援協調工作	80
	第二階段—聯合督導模式	81
	第二階段—接到求助要求後的應變行動	82
	第二階段—在事故現場一帶管理交通	83
	第二階段—發放訊息	84
	第三階段—清理工作	85
	第四階段—復原工作	86
<b>第八章</b>	<b>建議摘要</b>	<b>89-98</b>

## 附錄

附錄I - 成員簡歷	101-102
附錄II - 公眾諮詢	103-112
附錄III - 公眾意見摘要	113-122
附錄IV - 事件概覽	123-144
附錄V - 電台通訊列表	145-161

# 前言

本港的道路網既繁忙又密集，一旦發生嚴重影響交通的事故，處理起來極為困難。迅速應變能減低交通癱瘓的機會。特別是短時間內相繼在相連的主要道路上發生意外，迅速應變更為關鍵。

二零零五年五月九日發生三宗事故後，各有關部門雖已全力以赴，但從中仍反映出緊急事故交通協調的架構存在不足之處，實有需要調整並互相協調各項危機管理安排、加強部門內部以及部門之間的溝通，善用先進科技改善交通管理，並採取所有可行步驟及早向公眾發放交通消息。

進行檢討期間，我們獲有關部門衷誠合作，提供全面性的協助。各部門更表明必須盡早改善現行的安排。正因為各部門充分合作，檢討才得以順利完成，報告方能以實事求是、積極前瞻的態度，提出可即時實施或日後落實的建議。

我們接獲各界提出寶貴的意見及建議，謹此致謝。我們已深入研究公眾的意見，並已在制定各項建議時詳加考慮。便捷有效的交通系統對香港極為重要。我們希望本報告提出各項建議後，假若日後出現同類情況，政府可以更為妥善處理。



鄭若麟資深大律師，JP  
(主席)



許浩明先生, JP



羅康錦教授

二零零五年六月

# 報告摘要

## 委任專責小組

二零零五年五月九日，天氣惡劣，引致本港多處發生緊急事故，令全港交通大受影響。其中三宗於五分鐘內在九龍區的交通主要幹道先後發生，交通嚴重擠塞，令數以萬計的乘客受阻。政府對事件深表關注。環境運輸及工務局局長為此委任專責小組，負責檢討緊急交通事故協調工作並建議改善措施。

## 專責小組的工作計劃

2. 我們在二零零五年五月二十日舉行首次會議。我們曾視察三個事故現場、運輸署的緊急事故交通協調中心(協調中心)以及警務處的總區指揮及控制中心，並直接與處理當日事故的各個部門代表會面。我們又徵求公眾意見，並致函170多個機構收集建議，讓市民參與檢討工作。專責小組根據五月九日發生各宗事故後所得的觀察，以及公眾的意見及提議，提出各項建議。

## 二零零五年五月九日的事故

3. 大樹塌下橫臥在窩打老道上、亞皆老街棚架鬆脫、太子道東棚架倒塌，這三宗事故令九龍區的交通異常擠塞。有關事故的細節請參閱第二章。我們已研究各有關部門所採取的行動。

4. 我們認為，這些事故反映現行緊急事故交通協調機制有尚待改善之處。從觀察所見，三宗事故有兩大共通點。第一，參與事故善後工作的人員集中處理其範疇內的工作，未夠全面掌握事故對交通造成的影響。因此，各有關人員需要從宏觀的角度處理問題，並要確保部門內部以及部門之間有效的溝通，這樣，高層管理人員以及有關部門才可通力合作以縮短善後工作的應變時間。第二，有關部門雖已盡力向公眾發佈關於事故及交通情況的資料，但乘客卻未能及時接收全部訊息。此外，訊息的內容亦未夠清晰及具體。

## 危機管理機制

5. 我們知悉政府訂有一套通用的緊急應變系統，處理對市民的生命財產及公眾安全構成威脅的緊急事故。不過，這次檢討集中研究嚴重影響交通事故的緊急應變安排。我們曾檢討運輸署、警方以及其他部門的緊急交通安排，並深入探討協調中心的角色。

6. 專責小組發現，協調中心處理預知事件及颱風的效率較高。運輸署制訂的應變計劃，主要應付公共交通受阻事故或主要基建設施受影響事故。因此，我們建議運輸署制訂一整套的應變計劃，處理交通敏感路線或公共交通敏感路線受阻或交通擠塞的情況。這些計劃應包括改道方案、燈號控制策略，以及人手支援等後勤方面的要求。有關部門亦應定期進行緊急事故演習。

7. 我們亦建議運輸署通報其他部門各項處理緊急交通事故的安排，並定期傳閱有關指引。部門應檢討其緊急事故處理程序，務求與其他部門（特別是運輸署）協調配合。各有關部門均須採納事故分階段處理的構思，簡化每一個階段的行動。

8. 我們認為，為使評估緊急情況的工作更為暢順，各部門必須為現場人員提供足夠指導，並設立機制，讓現場人員可迅速向上級報告，讓高級人員監察事態發展並及時發出指令。若支援部門的人員以及其他現場人員未能對情況作出肯定評估，確定行車線封閉的時間，支援部門的人員就應通知運輸署及警方，及早制定適當的交通改道措施。

9. 我們建議，發生重大緊急事故時，運輸署與警方的人員應集中在協調中心，以聯合督導模式運作，加強督導協調。環境運輸及工務局宜派出一名代表，以加強與其他決策局及政府高層之間的協調。其他支援部門的高級人員或需駐守協調中心，或隨時可以電話聯絡，以提高通訊及決策的效率。

10. 此外，我們建議改善協調中心現有的設施。運輸署亦應善用先進科技提高處理緊急事故的能力。

## 內部協調以加快善後工作

11. 我們認為，不論是部門內部抑或是部門之間，都需要有效溝通。我們研究現行的溝通機制後認為有多處不足及灰色地帶。為解決這些問題，我們建議明確界定各個部門處理交通事故時應擔當的角色。另外，各有關部門內部亦應確立更有效的通報系統，使高層管理人員得知事故的概況。

12. 我們建議，協調中心應更積極主動協調運輸交通事故的處理工作。採用聯合督導模式後，協調中心處理嚴重事故的能力應該相應提高。

13. 我們得悉，各個部門之間因沒有專用電話線而令通訊受阻延，故建議設立專用電話線，以加快善後工作。長遠而言，應發展一個有關部門共用的電腦化調派資源數據庫，以電腦輔助調派系統的形式運作，加強協調各部門之間的調派工作。隨著事件不斷發展，數據庫會相應更新並記存所有的要求以及事故的狀況。屆時，各個單位均可即時掌握現場最新最全面的資料，以及調派設備及人手的情況。

## 紓緩交通擠塞的措施

14. 我們認為，及時而準確的交通資訊、周全的改道安排、現場附近適當的交通管理措施，及有效的協調及指揮，對紓緩交通擠塞起關鍵作用。

15. 因此我們建議利用不同措施蒐集即時的交通資訊，以協助部署各項安排。即時改善措施包括利用事故地圖綜合來自各方的資訊。長遠措施包括擴大閉路電視系統的覆蓋範圍、利用全球衛星定位系統等先進技術測量道路網行車時間及車速，及以地理訊息系統為基礎，發展一套可顯示行車速度或車龍地圖的即時交通訊息的系統。

16. 要實行有效的應變行動，就要準確評估事故持續的時間以及對交通的影響。因此我們認為應建立事故資料庫，記錄以往事故的重要資料。根據事故資料庫的實際個案及預設的應變措施，並應用合適的交通模擬程式，以助確認關鍵地點，及早發出事故警告。

17. 為方便實施交通改道，專責小組建議向駕駛人士提供更多有關替代路線的資料及指引。有關部門應預先與巴士公司訂定各項安排，確保更改的路線實際可行並為乘客所接受。此外，巴士公司應多向乘客提供資訊，同時加強站長與乘客聯絡溝通的角色。

18. 我們指出，現場清理完畢後的跟進行動不應忽視。現場清理後應繼續實施交通管理措施，確保交通可盡快回復正常。運輸署應繼續監察受影響地區的交通情況並調節交通燈號，以便有效管理及疏導車龍。

## 向公眾發放資訊的方式

19. 公眾得知交通訊息，是及時減少出現交通癱瘓的關鍵因素之一。因此有關部門應盡量利用各種途徑，及時發放準確的交通訊息。

20. 我們認為，在二零零五年五月九日各宗事故發生期間，各政府部門已盡力循不同途徑向公眾發放交通訊息。不過，現有的安排仍可加強及改善，並可選擇最合適的方式聯絡傳媒及有關團體並加以跟進，以提醒對方處理訊息。

21. 此外，有關部門應考慮以其他創新有效的方式發放訊息。政府可自行安排的方式包括設立交通消息專用頻道、使用地理訊息技術並透過互聯網以行車速度或車龍地圖顯示即時交通資訊、及加強查詢中心發放緊急事故交通資訊的角色。

22. 與外界合作的方式包括與廣播電台合作，增加向公眾發放各道路交通訊息的次數，安排以電視直播交通訊息、要求智慧型大廈的管理公司發放訊息、經電郵發放訊息以及利用流動電話蜂窩式廣播。
23. 我們建議借助公共交通工具商會的傳呼台、使用可變訊息顯示屏及利用巴士及鐵路列車上的廣播設備，向在路途上的駕駛人士及乘客發放最新的交通消息。
24. 發放訊息的內容方面，我們認為應包括清楚說明擠塞的程度、建議改行的路線、估計解封的時間，以方便駕駛人士預先計劃行程，已在路途上的駕駛人士亦可改行其他路線。運輸署與警方在發放緊急交通消息方面應作出更妥善的協調，以免令公眾產生混亂。

## 處理事故的架構

25. 第七章提出一個架構，綜合發生會嚴重影響交通的事故後應採取的各項行動，並闡明前面各章所述的建議如何可提高整體運作效率。
26. 這個架構把事故管理分為四個階段：發現及核實事故、應變工作、清理現場、復原工作。我們提出，要有效減輕對交通造成的負面影響，關鍵在於縮短每個階段的應變時間。

27. 我們所提建議的理據及細節，分別於各章載述。第八章則概述建議的摘要。
28. 本報告提出的建議，有些實施起來較為容易，可即時改善目前的情況。另一些則需要長遠部署並增撥資源，方能付諸實行，以提高協調工作的效率。

# 第一章

## 引言

### 委任專責小組

1.1 二零零五年五月九日，天氣惡劣，引致本港多處發生緊急事故，令交通大受影響。其中，窩打老道、亞皆老街及太子道東這三條九龍區的主幹道路，在五分鐘內先後發生三宗大樹及棚架倒塌的意外。由於這幾條主要走廊受阻，九龍區在下午二時左右開始多車，至下午六時左右交通異常擠塞，情況嚴重。晚上九時之後，交通逐漸恢復正常。期間，數以萬計的市民受塞車影響，行程受到延誤。

1.2 政府對事件深表關注。二零零五年五月十八日，環境運輸及工務局局長委任這個專責小組，負責檢討緊急交通事故協調工作並建議改善措施。

### 成員

1.3 專責小組主席由資深大律師鄭若驛女士,J.P.出任，鄭女士現為交通諮詢委員會主席。另外兩名成員是許浩明先生,J.P.及羅康錦教授。許先生為高級行政人員，歷任多項公職，也是香港董事學會主席。羅教授為香港科技大學土木工程學系副教授。各成員的簡歷載於附錄I。

## 職權範圍

1.4 專責小組負責就以下範疇作出檢討及建議，以便在將來能更有效地處理同類會嚴重影響交通的突發情況：

- (a) 危機管理機制；
- (b) 內部協調以加快善後工作；
- (c) 紓緩交通擠塞措施；以及
- (d) 向公眾發放資訊的方式。

## 工作計劃

1.5 專責小組於二零零五年五月十八日成立。我們在二零零五年五月二十日舉行首次會議，在五月二十三日視察運輸署的緊急事故交通協調中心、警察九龍總區指揮及控制中心以及三個事故現場，並在二零零五年五月二十五日及二十七日、六月二日及十三日與直接處理五月九日各宗事故的各個部門代表會面。

1.6 正如我們在二零零五年五月十八日的新聞稿公布中提及，為確保公眾能參與檢討過程，我們特別開設電郵帳戶<[taskforce@etwb.gov.hk](mailto:taskforce@etwb.gov.hk)>並提供傳真熱線(2104 7274)，收集公眾意見及建議。我們亦致函各學術機構、專業團體、公共交通營辦商、運輸業界商會、傳媒、電訊公司及區議會等170多個組織，邀請各界提出意見及建議。附錄II載有我們致函的組織名單，而意見摘要則載於附錄III。



1.7 我們首先根據各個政府部門所存的文件記錄及口頭資料，以及提出的證據及／或澄清的內容，審視二零零五年五月九日當日發生的各宗事件。我們為職權範圍所述四個範疇制定建議時，已把來自市民及各組織的意見及建議，連同成員及／或各政府部門提出的意見及建議一併考慮。

## 報告概述

1.8 繼本章簡介後，第二章詳述事發當日重要事件的發展以及我們觀察所得意見。第三至六章概述是次檢討四個範疇的資料及考慮因素，並列出可以即時實施以及長遠實行的建議。第七章以處理事故四個階段的框架列出建議，以闡明如何使緊急交通事故協調工作更為暢順。第八章則載列我們的建議摘要。

# 第二章 二零零五年五月九日的事故

## 引言

2.1 根據香港天文台的記錄，二零零五年五月九日正午過後，一道夾雜強烈雷暴的雨帶經過香港。雨帶經過時，雷暴連帶猛烈狂風於下午十二時十五分至十二時四十五分期間為西部地區帶來狂風暴雨。

2.2 葵涌的持續風速最高約每小時50公里，陣風則高達每小時135公里。雖然陣風為時極短，但已相等於三號颱風時的風速。這是自一九八五年記錄風速數據以來在非熱帶氣旋情況下在葵涌錄得的最高陣風紀錄。九龍仔及啟德自動氣象站分別在下午十二時三十八分及四十分，錄得每小時106及88公里的最高一分鐘陣風風速。

2.3 黃色暴雨警告於下午十二時十分發出，有效時間至二時二十分。直至晚上八時，各區錄得超過60毫米的雨量。

2.4 二零零五年五月九日，中午十二時至晚上十二時全港各區發生約262宗涉及交通的緊急事故。這段時間內，單在九龍區就已發生140宗事故，其中47宗在中午十二時到下午二時之間發生。

2.5 下午十二時三十七分至四十二分之間的五分鐘內，九龍西部、中部及東部的主要道路先後發生三宗嚴重事故。

- (a) 亞皆老街棚架鬆脫；
- (b) 大樹塌下橫臥在窩打老道上；以及
- (c) 太子道東分別有棚架倒塌及鬆脫，水塔搖搖欲墜。

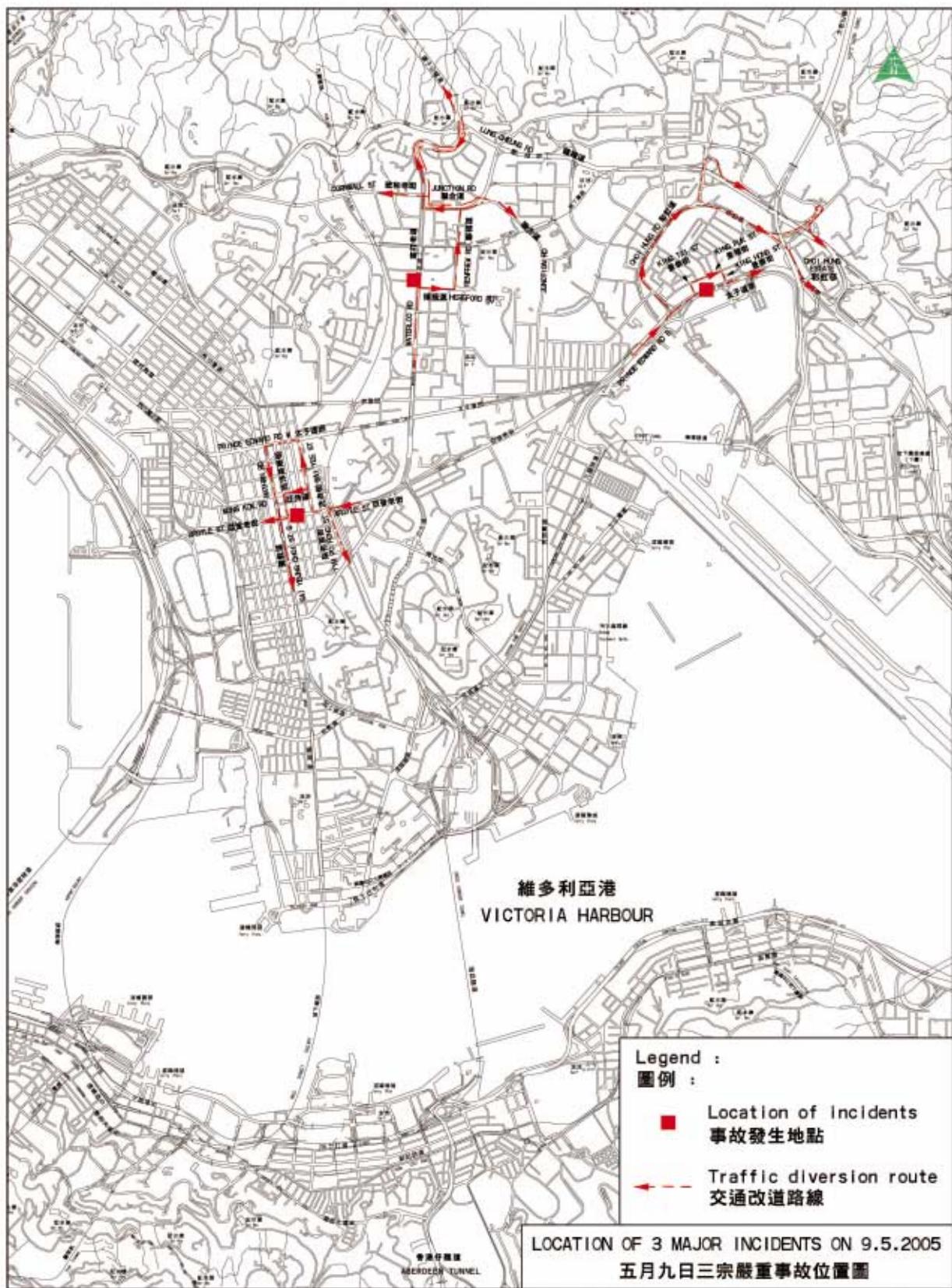
2.6 這三條道路分別是九龍中部東西行以及往返沙田及港島的主要走廊，因此這三宗事故令九龍區的交通異常擠塞。擠塞所產生的骨牌效應蔓延至海底隧道及獅子山隧道的引道，甚至灣仔區也受影響。圖2.1顯示三宗事故發生的地點。

2.7 附錄IV按三宗事故發生的先後，敘述其中的主要事件。

### 亞皆老街的事故

2.8 下午十二時三十七分，警方999熱線接報，指亞皆老街28至30號有棚架鬆脫，有塌下行車道的危險。

圖2.1：交通事故位置圖



2.9 上址外牆搭建了一幅7米乘11米的竹棚。屋宇署在二零零五年四月十九日接到投訴後曾派員視察棚架，發現該處可能會違例掛上招牌，但工程尚未獲批准，該署於是在上址張貼停工通知書。其後屋宇署與大廈業主面談，得悉棚架本為拆除一個舊招牌而搭建，該棚架原先由誰人搭建已無人得知。業主想保留該棚架，以便稍後掛上新招牌。為方便業主施工，屋宇署容許保留棚架，但繼續密切留意情況。屋宇署表明假如發現招牌遲遲仍未掛上，該署就會採取行動，要求拆除棚架。不過，在事故發生前，工程尚未展開。



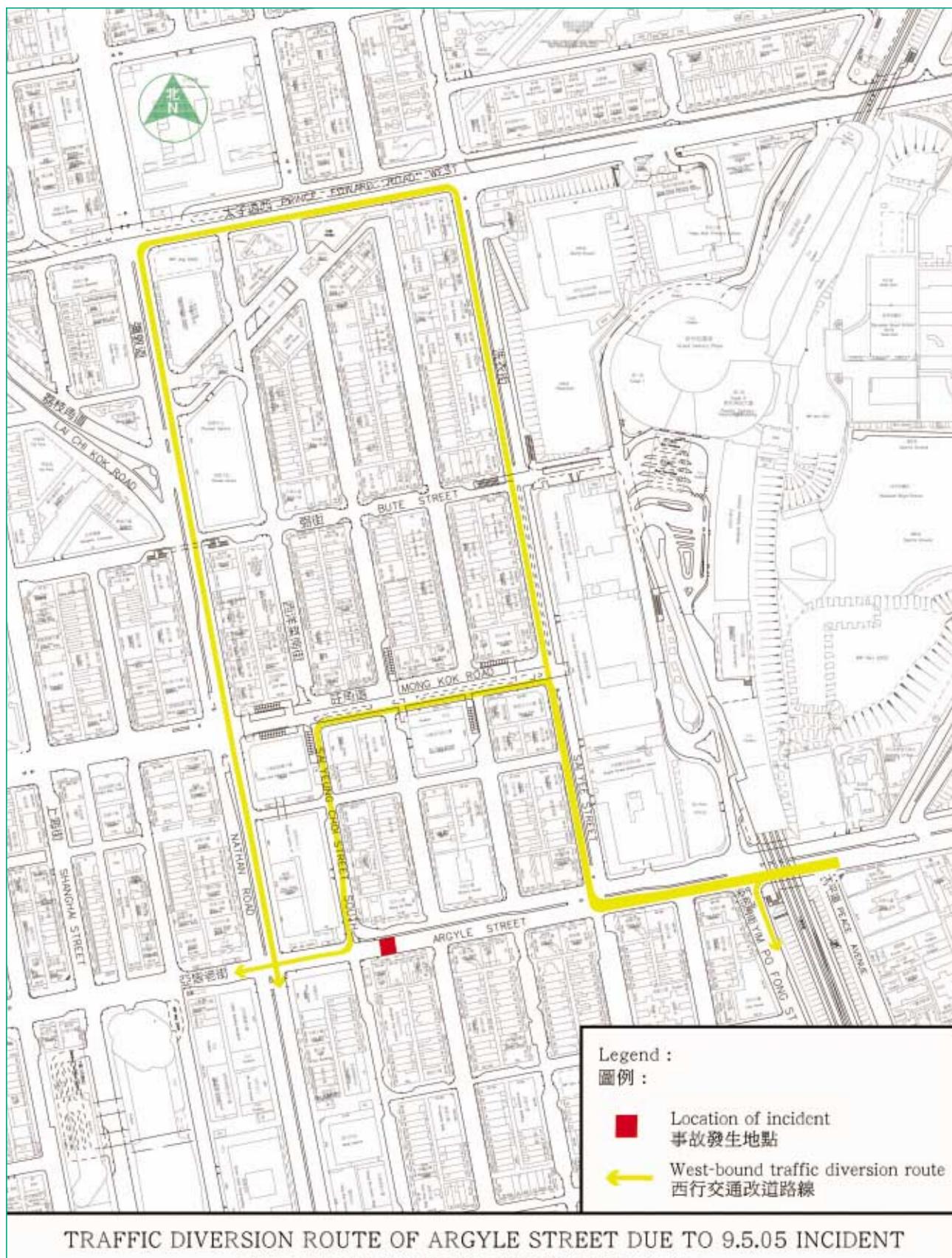
2.10 警務人員迅即在下午十二時四十三分到場，並在一時十一分把亞皆老街的三條西行線封閉。其後在一時三十一分把西行線四線全部封閉。警方實施交通改道計劃，把亞皆老街往彌敦道方向西行交通改道，先北行往洗衣街，然後西行轉入太子道西，再南行往彌敦道。往花園街及通菜街的車輛亦要改經南行染布房街。由於下述發生於窩打老道的事故，運輸署的緊急事故交通協調中心(協調中心)已在十二時四十五分啟動固定模式<sup>1</sup>。運輸署利用區域交通控制系統調校交通燈號，延長綠燈亮著的時間配合改道路線，巴士亦實行改道。圖2.2顯示事發地點以及改道路線。



2.11 屋宇署人員在下午二時接到警方通知，二時三十九分抵達現場。該署評估現場情況後，認為鬆脫的棚架會危及亞皆老街西行線上的車輛，因此建議繼續封閉全數四條行車線。

<sup>1</sup> 目前，協調中心定有候命、流動及固定三種運作模式，配合不同程度的運作規模。固定模式一般在發生嚴重交通運輸事故、颱風吹襲或發生其他天災時啟動，詳述於第三章。

圖2.2：亞皆老街事故交通改道路線圖



2.12 其後屋宇署聯絡上大廈的業主。業主同意即時拆除鬆脫的棚架，並把餘下部分固定在大廈牆身。業主的承建商於下午三時十五分到達現場，動員10至12名工人清理棚架。棚架最危險的部分拆除後，亞皆老街西行第三、四線於五時左右解封。屋宇署在六時十五分左右證實現場再無危險，餘下兩條行車線隨即重開。

2.13 在資訊發放方面，由事故發生至告一段落為止，運輸署及警察公共關係科共發出10份新聞稿及交通消息。電台亦廣播有關擠塞情況以及替代路線，隧道公司亦應要求在管道作緊急廣播。九龍巴士公司(九巴)應運輸署要求，利用11個巴士總站的大型顯示板向乘客發放交通消息。該署並請教育統籌局(教統局)向學校發放訊息，若校車因交通擠塞而遲到，請校方暫代照顧學童。

### 窩打老道的事故

2.14 下午十二時三十九分，警方999熱線接到塌樹報告，指窩打老道近禧福道一棵直徑達1.2米高15米的大樹塌下，擋住全部三條北行線及兩條南行線。大樹塌下時擊中一輛汽車，但無人受傷。



2.15 據運輸署以往所得經驗，假如窩打老道發生交通事故後一小時內未能通車，獅子山隧道及海底隧道就會十分擠塞。該署獲悉發生這宗事故後，已即時啟動協調中心的固定模式。



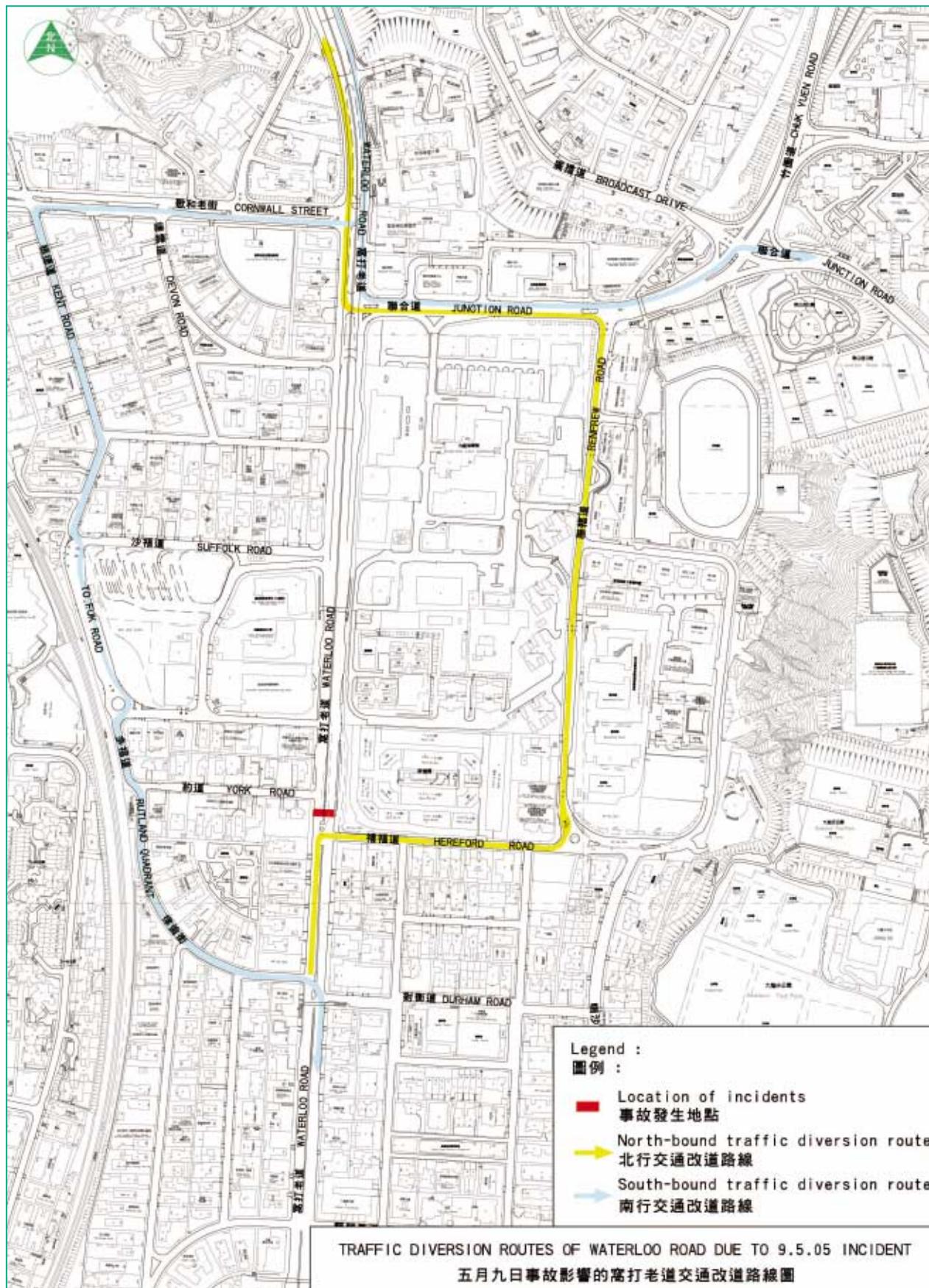
2.16 警員在下午十二時四十一分到場，制定封閉窩打老道的交通改道計劃。北行車輛改行禧福道、聯福道及聯合道。從獅子山隧道南行而來的車輛則改行龍翔道、聯合道或歌和老街。透過電台廣播，呼籲駕車人士改用大老山隧道。運輸署利用區域交通控制系統調校交通燈號，延長綠燈亮著的時間配合改道路線，並在下午一時二十四分與九巴聯絡實施巴士改道計劃。該署並要求獅子山隧道及海底隧道的管理公司在管道內作緊急廣播。有關廣播已及時播出。圖2.3顯示事發地點以及改道路線。



2.17 有關人員曾考慮把車輛改引往其他路線，但由於多個理由，結果沒有實行。這些理由包括：路面空間不足以讓大型車輛轉向、對面線有車輛行駛和該區本身的限制(例如九龍塘區不少家長及校車要接學童放學)。

2.18 為盡快移走擋住行車道南行線的大樹，警務人員開始鋸去塌樹部分落在南行線上的橫枝。警方並分別在下午一時十分及二十五分致電綜合電話查詢中心(查詢中心)要求路政署和康樂及文化事務署(康文署)緊急鋸樹隊派員協助。查詢中心分別在一時十九分及三十八分致電路政署及康文署，要求立即跟進。

圖2.3：窩打老道交通路線圖



2.19 路政署在下午一時二十分動員其合約承辦商進行緊急清理的工作。由於塌樹體積龐大，要先分割成段方能搬動。下午一時五十分，承辦商八名工人帶備鏈鋸，乘坐兩部貨車到場鋸斷並清理樹枝。路政署亦指示承辦商出動兩部夾斗車及一部重型起重貨車，加快清理現場。兩部夾斗車在二時三十分抵達，一部配備17噸起重機的貨車則在二時五十分抵達。



2.20 下午二時十分，康文署的緊急鋸樹隊到場加入清理工作。鋸樹隊共派出22名工人帶備9款不同大小的電鋸展開行動。

2.21 下午一時四十分，警方要求食物環境衛生署(食環署)到場清理。食環署職員要求其清潔服務承辦商派出一部卸斗車後，該職員於二時二十八分到達現場。二時三十五分，該名職員應警方要求，向承辦商徵用一部洗街車。該部洗街車要先為水缸加水，到三時二十分才可到達現場。警方於是在二時五十三分要求消防處出動協助清洗馬路。其後食環署的卸斗車及洗街車分別在三時及三時二十分到場。塌樹鋸開後，食環署的清潔服務承辦商在四時開始清洗馬路。



2.22 窩打老道兩條南行線在下午三時十分左右重開，另外三條北行線則在四時至四時三十分之間先後解封。

2.23 在資訊發放方面，運輸署及警察公共關係科共發出11份新聞稿及交通消息。電台亦廣播有關擠塞情況以及替代路線。運輸署要求九巴利用大型顯示板向乘客發放交通消息，並請教統局向學校發放訊息，若校車因交通擠塞而遲到，請校方暫代照顧學童。

### 太子道東的故事

2.24 下午十二時四十二分，警方999熱線接報，指太子道東698號寶光商業中心有棚架倒塌。塌下的棚架擋住三條東行車線，並擊中新世界第一巴士公司的一部雙層巴士，幸好車上無人受傷。警方在下午十二時四十七分到達現場。

2.25 寶光商業中心塌下的棚架面積為90米乘9米，為大廈的改建及加建工程而臨時搭建，方便視察及修葺，並配合大廈外牆鋪砌鋁板的工程。鋪砌工程已獲屋宇署批准。按照原定計劃，外牆的改建及加建工程在今年十月完竣後，就會拆走棚架。



2.26 正常情況下，當颱風迫近時，本港的風速會逐漸增強，香港天文台會有充分時間預早警示，讓承建商拆下竹棚上的尼龍網，減低竹棚承受的風力。承建商亦會特別縛緊竹棚，令棚架更為牢固，避免被強風吹倒。不過，這次風速在下午十二時三十九分突然加強，以致承建商沒有時間採取任何防風措施以防止棚架倒塌。

2.27 黃大仙警署及消防處均接到發生事故的報告。消防處派出泵車、細搶救車及救護車各一部，於下午一時零二分到達現場。

2.28 人命安全至為重要，因此消防處先要搜索是否有傷者被塌下的棚架壓住。該處範圍即時封鎖，方便消防人員執行搜索拯救工作。消防處在下午一時四十三分證實無人受傷。



2.29 消防處進行拯救期間，東行的全部四條行車線都要封閉。消防人員發現寶光商業中心懸掛在天台至二十七樓的棚架有潛在危險，亦有可能倒塌。



2.30 九巴在下午一時二十四分告知運輸署發生事故。該署的協調中心在下午二時十七分知會路政署。路政署人員在二時五十分到達。該署人員知道已經聯絡棚架的承建商前來清理，故留守現場候命。

2.31 下午二時二十一分，警方接獲市民報告，指寶光商業中心棚架塌下時損毀毗鄰大廈的冷氣機及水塔。

2.32 下午二時四十分，警方試圖聯絡屋宇署及機電工程署，惟屋宇署似乎無此記錄。無論如何，在二時四十二分，警察九龍總區指揮及控制中心致電查詢中心，一併報告康強街、彩虹道及太子道東發生的三宗事故。通話於二時五十分結束。

2.33 查詢中心即時多次致電聯絡屋宇署，電話終於接通。職員把該三宗事故(包括太子道東的事故)轉告屋宇署處理。通話下午三時零三分開始，並於三時零八分結束。

2.34 屋宇署負責新蒲崗區的人員已出動處理較早前發生的另一宗緊急事故，因此該署在下午約三時收到查詢中心報告的三宗事故後，調動另外三組職員(每組各有兩名人員)前往現場處理。

2.35 警方要求改建工程的承建商(興勝)清理塌下的棚架。承建商的辦事處正好設在寶光商業中心。興勝派出大約十名工人清理塌在太子道東路面的棚架，工人在下午三時二十七分到達，並在馬路中央分隔欄旁停放一部起重貨車配合清理的工作。承建商告知警方塌下的棚架可於四時三十分前清理妥當。警方於是把這個訊息轉告運輸署。



2.36 在這時候，尚未動工固定寶光商業中心頂部有潛在危險的棚架，也未有固定或拆除毗鄰大廈損毀的冷卻水塔。據我們所知，這兩項善後工程需動用兩部流動起重機以及一部大型起重機，但當時起重機不在現場。要調動起重機到場，必須先作安排。到起重機抵達現場時，已相隔頗長時間。

2.37 屋宇署人員在下午四時二十分抵達後發現以下三個問題需要處理：

- (a) 寶光商業中心改建工程的承建商正在清理塌下阻塞太子道東東行車線的棚架；
- (b) 棚架塌下時損毀毗鄰大廈三樓、五樓及七樓數個冷卻水塔。冷卻水塔及支架或會造成危險；以及
- (c) 寶光商業中心頂部外牆的棚架搖搖欲墜。

2.38 屋宇署一名職員抵達現場後不久，便致電上司(當時正處理另一宗緊急事故)報告。該名職員向同在現場的承建商授權簽署人再三查詢資料後，要求他即時採取行動處理。該名職員把情況告知另一名負責該區新工程的人員，這名人員於下午七時十分抵達。

2.39 同一時間，屋宇署人員正在評估復原善後工作的進展。興勝已調動大約十名工人清理塌在太子道東路面的竹棚。要拆除損毀的冷卻水塔，及拆走或固定在高空鬆脫的棚架，需要分別動用兩部流動起重機及一部大型起重機。屋宇署要求興勝安排起重機盡快到場，處理這項緊急工作。屋宇署人員向警方表示，如所需的機器裝置等設施齊全，處理冷卻水塔的工作估計需要一到兩個小時，處理天台棚架則需要三至四小時。為確保公眾安全，期間四條行車線必須一直封閉。

2.40 重開太子道東的時間難以肯定，運輸署於是徵詢路政署及警方的意見，著手部署反方向行車的安排。運輸署早在下午一時五十四分已要求地鐵公司及九廣鐵路公司留意交通需求，並在下午四時三十五分要求地鐵公司加密班次、通過電台廣播呼籲市民改乘九鐵地鐵等。該署又要求九巴的巴士盡量改用東九龍走廊及宋皇臺道，減輕擠塞。但由於天氣惡劣，大部分乘客拒絕下車或反對更改行車路線，以致改道的車輛數目甚少。

2.41 下午五時過後不久，屋宇署人員向承建商提出以下要求：

- (a) 拆走損毀的冷卻水塔；

- (b) 拆走或固定樓宇頂部鬆脫的棚架；以及
- (c) 提供照明以進行夜間工作。

當時已清楚預見工程不能趕及在繁忙時間開始前完成，並可能需要徹夜施工。

2.42 其後承建商告知屋宇署人員，固定鬆脫棚架需動用的大型起重機無法在短時間內到達現場。因此有關人員打消原本使用起重機拆走或固定鬆脫的棚架的想法。我們獲悉，在樓宇頂部拆除或固定棚架，須動用大型起重機方能順利施工。

2.43 我們並得悉，有關人員亦曾考慮使用寶光商業中心天台的吊船工作台來運載工人拆走棚架。興勝聯絡吊船承辦商，後者在下午五時十五分左右到達現場後曾經試用吊船工作台運載工人，但約七時左右發現這個做法亦不可行。其後到了下午七時二十分，該名屋宇署人員離開現場，由另一名職員接替。當時仍未決定如何處理天台鬆脫棚架的問題。

2.44 其後，屋宇署及承建商同意安排工人從大廈裏面攀出以及從天台施工，暫時固定鬆脫的棚架，希望可以消除塌棚的危險，以盡快重開東行線封閉的路段。承建商在七時三十分左右開始動員工人進行固定棚架的工程。

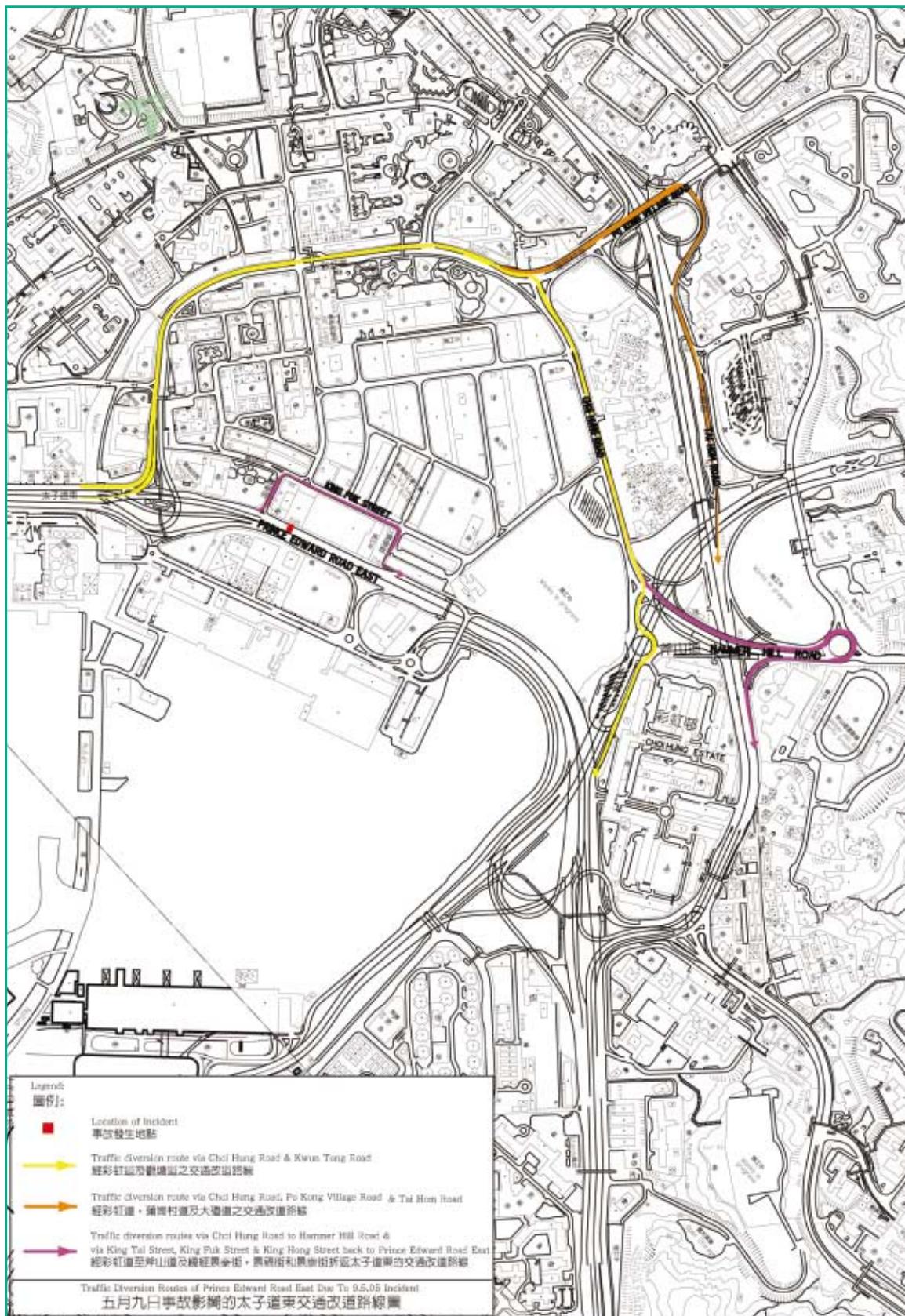
2.45 下午五時三十九分，警方估計塌下的棚架可於五時四十五分左右清理完畢，因此評估太子道東第三、四線可於六時三十分左右解封。

2.46 可是，警方再詢問屋宇署職員後獲悉由於冷卻水塔鬆脫，高空亦有棚架鬆脫，對市民造成危險，因此各線仍須封閉。棚架雖然已從行車道上移走，但是為確保安全，太子道東第三、四線仍未能解封。

2.47 從下午一時三十分至六時這段期間，警方聯同運輸署作出多項改道安排：

- (a) 所有從西九龍而來在九龍城迴旋處滙合使用太子道東東行線的車輛（從界限街、太子道西、亞皆老街及馬頭涌道駛來的車輛），全部要改用彩虹道北行線轉入新蒲崗。馬頭涌道天橋東行線封閉，天橋上的車輛全部改行彩虹道。圖2.4顯示事發地點以及改道路線。
- (b) 因為地理環境的限制，彩虹道是唯一可以用作交通改道的路線。運輸署及警方制定改道計劃時遇到以下問題：
  - (i) 平日太子道東東行車道每小時的行車量為4 000架次左右。彩虹道改道路線大概每小時可讓1 600架次的車輛通行。車輛若超出這個數目，就會以每小時2 400架次的速度結集，形成車龍。按照這個速度，如排隊等候的車輛全部不駛走，大約兩小時內車龍就會伸延至海底隧道。

圖2.4：太子道東事故交通改道路線圖



- (ii) 有關人員曾考慮把九龍城一邊的車輛引往舊啟德機場內的協調道，作為疏導交通的應變措施。不過，協調道早已封閉圍起，進行拆卸工程。否則改道計劃應可加入協調道，分擔彩虹道不少的行車量。
- (iii) 當時九龍城迴旋處已經十分擠塞，因此不可以把車輛引往機場隧道。車輛要先返回紅磡，駛上漆咸道北天橋，然後才可以駛往機場隧道。
- (iv) 受影響大廈西面的橫街景泰街改為單程北行，讓車輛改行景福街及景康街，經協調道天橋返回太子道東東行線或駛進新蒲崗區。但是，景康街連接協調道的一段由於路面較窄，大型車輛無法轉入，只能供3噸或以下重量的車輛行駛。因此實施這項改道安排時，必須加派警員到場，適當類別的車輛方可放行。

2.48 下午五時四十九分，屋宇署重申基於安全理由，有關行車線不可解封。運輸署及警方則繼續在現場安排交通改道，並繼續與公共交通營辦商聯絡，要求協助疏導交通。

2.49 下午六時三十二分，警方告知運輸署，謂屋宇署認為有關道路仍須封閉，以策安全。

2.50 差不多在同一時間，運輸署直接聯絡屋宇署署長要求協助。

2.51 晚上八時過後，屋宇署高層人員到場了解情況。高層人員證實安排工人從大廈攀出固定棚架是最妥當的做法，並要求承建商加快完成加固工程。他們並同意完成加固棚架及拆走損毀的冷卻水塔的工程後，可以重開兩條快線。運輸署與屋宇署在晚上九時二十分討論如何完成拆除或加固的工程，讓兩條行車線可於翌日早上重開。屋宇署指示承建商盡快完成拆除及加固的工程。

2.52 直到晚上十一時，寶光商業中心改建及加建工程的獲授權人才通知屋宇署大約凌晨一時至二時會有一部大型起重機到場。起重機準時到達，加固棚架的工程在凌晨三時完成。

2.53 運輸署與屋宇署討論並掌握有關資料後，認為實有需要安排反方向行車。於是該署在晚上十一時十七分要求路政署調動資源，安排切割中央分隔欄的工作。

2.54 晚上十一時三十分，屋宇署證實假如天氣情況許可，加固工程可望於五月十日上午六時完成，隨後可重開兩條快線。

2.55 晚上十一時四十五分，路政署與運輸署在現場討論切開中央分隔欄以及實行反方向行車的安排。圖2.5顯示反方向行車安排。

2.56 天台鬆脫棚架的加固工程徹夜進行。正如上文所述，工程在五月十日凌晨三時完成。

圖2.5：太子道東反方向行車安排



2.57 至於毗鄰大廈損毀的冷卻水塔，則要安排兩部起重機到場方能動工善後。屋宇署估計移走冷卻水塔需時一至二小時。第一部起重機大約在晚上八時到達，但由於當時天氣惡劣，無法動工。屋宇署其向我們指出，要到晚上十時三十分第二部起重機到達現場後，工程才可以展開。

2.58 可是，承建商發現有關的三個冷卻水塔的電路設計會對工程構成潛在危險，因此要安排電工到場。電工要到翌日凌晨一時才抵達現場。其後冷卻水塔終於拆走，工程於五月十日凌晨五時完成。

2.59 路政署指派其合約承建商切開中央分隔欄。零晨一時二十分，承建商切開在太子道東天橋東行線下坡的一個安全島的伸延部份(近景泰街交界)，一時四十五分及三時分別再切開兩個各長30米的缺口。不過，工程要在五月十日早上暫停，讓該路段在早上繁忙時間前恢復行車。在中央分隔欄切開兩個缺口的工程分別要到五月十日下午一時及四時方告完成，反方向行車安排緊隨在下午四時三十分起實施。



2.60 在資訊發放方面，運輸署及警察公共關係科共發出45份新聞稿及交通消息。電台亦廣播有關擠塞情況及替代路線。有線電視播放新聞節目時，亦應運輸署要求加上游走字幕，發放最新交通消息。隧道公司亦應要求在管道作緊急廣播。九巴應運輸署要求，利用大型顯示板向乘客發放交通消息。該署並請教統局向學校發放訊息，若校車因交通擠塞而遲到，請校方暫代照顧學童。



2.61 五月十日上午七時十五分，警方重開太子道東東行線第三、四線，反方向行車於下午四時三十分實施。

2.62 五月十日，屋宇署繼續進行善後工程，安裝墜台，進一步保障公眾的安全。由於天氣惡劣，加上勞工處認為大雨下不應動工，工程無法在早上展開。安裝工程在下午一時十五分開始，同日晚上十一時四十五分完成。墜台安裝妥當後，屋宇署確定太子道東餘下的兩條東行線可以重開。五月十一日凌晨二時五十分，太子道東四條行車線全面解封，有關消息亦已發放各廣播電台。

### 觀察所得

#### 整體意見

2.63 參與事故善後工作的人員集中處理其範疇內的工作，未能全面掌握事故對交通造成影響。因此，各有關人員要從宏觀的角度處理問題，並要確保部門內部以及部門與部門之間能有效溝通，高層管理人員以及有關部門通力合作才可以減少善後工作的應變時間。

2.64 警方及運輸署均已盡力向公眾發報資訊，但乘客卻未有及時接收全部訊息。訊息的內容亦應更為清晰具體。

## 亞皆老街的事故

2.65 既然市民報稱事故涉及危險棚架及鬆脫棚架，而這點其後又經證實，就應在更早時候通知屋宇署。

2.66 如招牌的擁有人迅速行動，就能避免發生這宗事故。

## 窩打老道的事故

2.67 以我們所見，有些部門，例如警方及消防處在極短時間就能動員處理事故。不過，路政署合約承辦商的兩部夾斗車應能更早抵達現場，搬走已鋸成數段的樹幹。食環署的洗街車亦應能更早到場清洗衣道。

2.68 路政署的合約承辦商如帶備更多或更強力的電鋸，可能就無需康文署協助。因此如能檢討合約規格，檢視是否可改善這一點或許會有用。

## 太子道東的事故

2.69 消防人員抵達而現場亦已封鎖後，即使有關人員已經到達現場，亦無法採取任何行動。不過，假如能更早通知屋宇署，該署人員就能在消防人員執行拯救行動時前往現場。

2.70 固然處理倒塌棚架屬屋宇署工作範圍，但由哪一個單位負責聯絡屋宇署，卻有含糊不清的地方。現場警員未必有時間致電屋宇署，這點可以理解。因此，聯絡的工作應由不在現場的支援人員負責。可能由於同一時間發生的事故太多，令資源左支右绌，因此結果是警察九龍總區指揮及控制中心在下午二時四十分才致電屋宇署及查詢中心報告太子道東的事故以及另外兩宗事故，要求屋宇署協助。

2.71 嚴格來說，查詢中心並非在緊急事故發生後為政府部門傳達求助訊息的單位，不過中心亦即時回應來電者的要求，聯絡屋宇署的負責人員。

2.72 屋宇署派往現場的人員只有一次致電聯絡其上司。當日屋宇署要處理13宗在九龍區的緊急事故，資源緊絀。雖然這宗棚架事故顯然屬嚴重事故，卻沒有及時啟動署內通報機制，上報署內更高級的人員，以致到下午六時三十分之後該署才派出較高級的人員到場指導工作。

2.73 雖說如此，屋宇署向我們表示，即使高級人員能更早到場，兩部小型起重機以及一部大型起重機抵達前，仍然無法拆走或固定毗鄰大廈的冷卻水塔以及天台鬆脫的棚架。該署向我們表示，除非該部大型起重機領有許可證，否則不得在路上行駛，加上起重機體積龐大，必須待午夜之後或在有警方開路的情況下，方可前赴現場。

2.74 若情況確實如是，我們就必須制定措施，以便日後應付緊急情況，拆除或固定鬆脫的棚架。特別是無論其原因為何，沒有大型起重機配合便無法從大廈裏面迅速施工，我們更加需要預先訂定措施。假如因棚架鬆脫構成危險需要實施封路以便進行加固工程，而所等候的起重機卻要在午夜過後或有警方開路才可以前來動工，實在令人無法接受。

2.75 入夜前屋宇署一直未能就善後工程的完工時間作出實際的估計，協調中心因而無法向公眾交代。完工時間難以估計，是因為施工時間雖然可以評估，動工時間卻要視乎起重機何時可供使用而定，因此無法及時作實。及早評估太子道東何時可以重開對公眾來說是十分有用的資料。假如能知道繁忙時間前太子道東無法全面解封，就可以另定措施。這些措施縱使不能令交通回復暢通，但也可能有助減輕擠塞的程度。

2.76 駕駛人士不願改行其他路線，堅持不駛離車龍；乘客亦不同意巴士改道。這些行為雖是絕對可以理解，但卻令善後工作更難執行。

2.77 實行反方向行車需時部署。即使更早決定實施這個安排，這樣的改道措施亦非解決或減輕擠塞問題的對策。

# 第三章

# 危機管理機制

## 引言

3.1 危機管理要取得成效，必須部署周詳的應變計劃，盡快準確評估情況，迅速應變並採取有效的緩解措施。

3.2 我們知悉政府已實施一套三級制的緊急應變系統，處理對市民的生命財產及公眾安全構成威脅的緊急情況。這套系統如何運作雖然不屬我們的工作範圍，但卻有助我們了解政府所採用的危機管理安排的理念及其運作方式。

3.3 我們在研究這政府通用的系統後，集中研究處理嚴重影響交通的緊急事故的安排，並就現有安排建議改善措施。

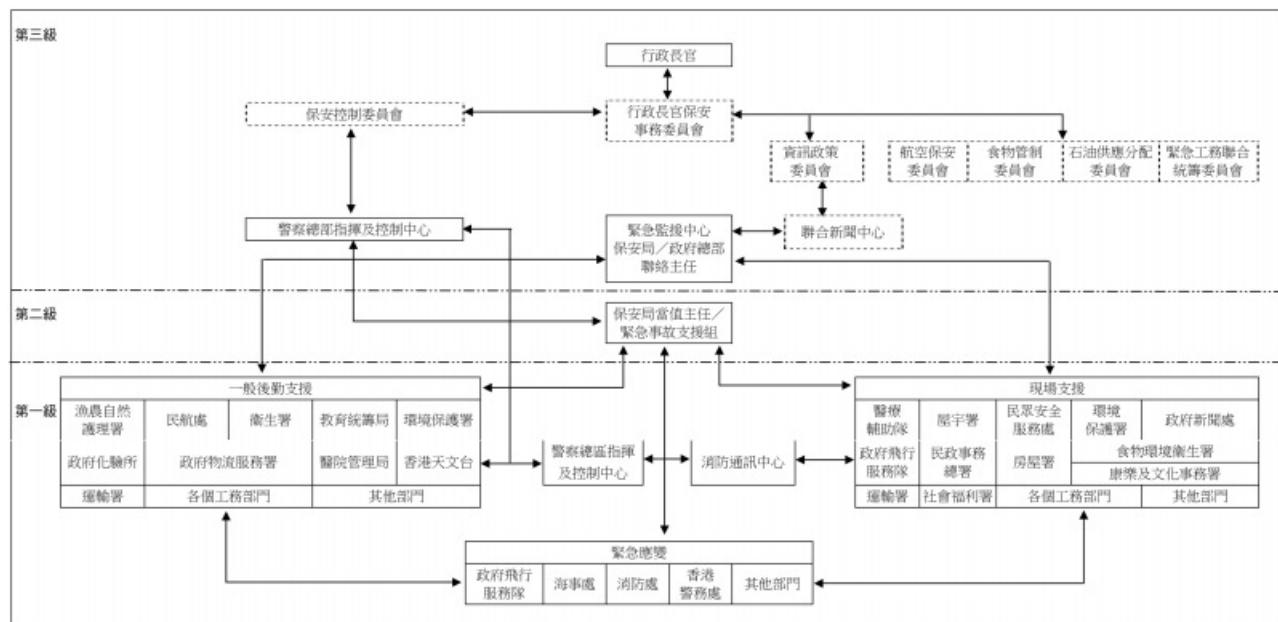
## 緊急應變系統

3.4 據我們所理解，當局制訂這套緊急應變系統時，力求精簡指揮及聯絡溝通的系統，盡量減少指揮及控制層次的數目。

圖3.1載列緊急應變系統的啟動準則及應變形式。

級別	系統啟動準則	應變形式
第一級	部門行使本身的職權就能處理的事故。	警方及消防處等救援部門完全在本身所屬指揮單位的指示、監管及支援下採取行動。
第二級	對市民生命財產以及公眾安全構成威脅的事故，且事態有可能惡化，可能需要較複雜的緊急應變行動來處理。	政府總部會透過緊急事故支援組 <sup>2</sup> 密切監察事態發展。
第三級	對市民生命財產及公眾安全構成重大威脅的重大事故，且需要政府全面展開救援工作。	緊急事故監察及支援中心接到保安局局長或指定的保安局高級人員的指示後，便會啟動。如有需要，其他高層次的保安委員會亦會召開會議。

圖3.2顯示不同級別應變工作流程表。



2 緊急事故支援組在一九九六年成立，隸屬保安局，負責協調保安局當值主任的工作。如發生緊急事故，保安局當值主任是局內的第一個聯絡點。

3.5 緊急事故監察及支援中心(緊急監援中心)位於中區政府合署，於實行第三級應變措施時啟動。

3.6 如有問題需要政府全力處理時，緊急監援中心會與其他協調中心緊密合作；與公共關係及傳媒有關的事項，會與政府新聞處協調處理；另外也會與民政事務總署合作，協調緊急救援工作，特別是幫助災民獲取各政府部門的全面協助。

3.7 發生緊急事故時，緊急監援中心負責監察整體情況，所有參與應變工作的部門均須執行其指定職務，成立場外緊急協調中心，以監察、支援及協調本身職責範圍內的工作。緊急事故交通協調中心(協調中心)便屬於這類緊急協調中心(詳情見第3.14至3.20段)。

3.8 各決策局及部門(包括運輸署)的聯絡主任可能會奉召到達緊急監援中心，就涉及其專業範圍的事宜提供意見。

## 個別部門的緊急事故處理安排

3.9 據我們所知，在處理對市民生命財產及公眾安全構成威脅的重大事故方面，除了適用於整個政府的緊急應變系統外，某些部門也有參照緊急應變系統，自行制訂緊急事故處理安排。各部門訂有各類常規界定各種緊急情況、闡述知會高級管理人員的準則及程序，並概述應變計劃及行動一覽表，詳細內容根據部門的慣例而定。

## 運輸署在處理緊急交通事故方面所擔當的角色

### 緊急交通安排

3.10 我們曾深入研究運輸署處理交通事故所用的常規。

3.11 按照現行安排，緊急交通事故主要分為四類：

- (a) **天災緊急事故**—如暴雨、熱帶氣旋及山泥傾瀉；
- (b) **公共交通緊急事故**—涉及公共交通服務廣泛嚴重受阻或停頓的事故；
- (c) **主要道路緊急事故**—因交通嚴重擠塞、路陷或道路受阻或交通意外而引起的事故。為處理因道路受阻而引致的緊急事故，特定出交通敏感路線、公共交通敏感路線以及通往容易擠塞地區的路線。嚴重道路緊急事故指導致上述路線須長時間局部或全面封閉的事故；以及
- (d) **隧道緊急事故**—在隧道管道內或在隧道範圍內引路發生的事故。嚴重隧道事故指導致管道內或引路上的行車線須長時間封閉的事故。

3.12 我們知悉運輸署設有一個全日24小時運作的聯絡點，供各部門及公共交通營辦商使用。緊急訊息會傳送到有關運輸署人員，他們負責處理在協調中心以候命模式及流動模式運作期間發生的所有緊急交通事故。這兩種模式的詳情載於第3.15及3.16段。

3.13 運輸署亦會負責擬訂交通及運輸應變計劃，處理在策略性幹路或地點發生的特定類別的事故。該署會不時檢討應變計劃所載的運作安排，並加以改善。

## 緊急事故交通協調中心

3.14 協調中心主要負責：

- (a) 發生緊急事故後，監察交通及運輸情況；
- (b) 預先知會並聯繫公共交通營辦商，要求加強服務或更改行車路線；
- (c) 與警方、消防處及所有救援部門以及收費道路公司聯絡，商討緊急交通安排；以及
- (d) 向公眾發放有關緊急交通及運輸安排的消息。

3.15 運輸署當值人員隨時候命，不分晝夜接收各聯絡點發出的報告。

3.16 當值人員接獲報告後，以流動模式運作的協調中心隨即啟動。當值人員會在接獲報告的位置執行職務。

3.17 如發生嚴重交通或運輸事故，導致公共交通服務嚴重受阻，以固定模式運作的協調中心就會啟動。此外，遇有新鐵路線通車、香港迪士尼樂園開幕等預先計劃的活動，或全港多處地方出現交通擠塞，協調中心亦會以固定模式運作。

3.18 以固定模式運作的協調中心設於運輸署總部控制室。另有一個規模較小的協調中心控制室設於運輸署九龍分區辦事處。

3.19 協調中心控制室裝有閉路電視監察系統，顯示主要幹道及重要地區的情況。

3.20 協調中心設有直線電話，可與公共交通營辦商、隧橋公司、機場管理局、緊急監援中心、電台及警察各總區指揮及控制中心聯絡。協調中心另設有視聽器材、電腦設施及會議室，有關人員可在會議室開會討論及決定各項措施。

## 警方以及其他部門擔當的角色

3.21 除運輸署外，下述五個部門在二零零五年五月九日發生的緊急事故中各司其職：

- (a) 警方負責為受緊急事故影響的道路作出交通改道安排；安排拖車把在交通意外中損壞的車輛移走；聯絡其他部門以便盡快清理現場，例如移走倒塌的樹木及棚架等；
- (b) 消防處負責執行滅火及拯救行動；
- (c) 康樂及文化事務署負責切割及清理在市區內及公用道路上的塌樹；
- (d) 屋宇署負責處理危險招牌及棚架；以及
- (e) 路政署負責清理及修復受阻的公用道路。

3.22 我們把上述部門處理影響交通的事故的緊急程序，與運輸署的相關程序作一比較。

3.23 據我們所知，除了這次調查的三宗事故所涉及的上述部門外，很多其他部門在影響交通的緊急事故應變方面也擔當重要角色。化學品洩漏、水浸、水管爆裂及山泥傾瀉等事故會對交通造成影響，我們曾分別研究環境保護署、渠務署、水務署及土木工程拓展署處理這幾類事故所採用的緊急程序。如發生嚴重交通事故(例如涉及多部車輛的碰撞)，醫院管理局亦擔當為傷者提供醫療服務的角色。

## 有待改善之處及建議

### 應變計劃

3.24 我們發現，協調中心處理預先計劃的活動以及經常發生的緊急事故(如颱風)的效率較高，勝過處理今次的情況，也就是在沒有任何預兆之下，三宗嚴重事故在短時間內相繼發生。

3.25 運輸署雖已制訂一系列應變計劃，處理公共交通受阻及停頓或在主要基建設施發生的意外，但處理因市區主要幹道封閉而導致交通擠塞的改道計劃或行動一覽表則不多。欠缺這類應變計劃，不同部門的人員在處理危機或突如其來的事故時會出現困難。運輸署如有較周詳的計劃，或許能夠避免情況惡化致令交通癱瘓的情況。

3.26 因此，我們建議運輸署參照交通模擬程式及從不同途徑收集所得的資訊，制訂一整套的應變計劃，處理交通敏感路線或公共交通敏感路線封路或交通擠塞的情況。這些計劃應包括改道方案、可應付交通超出負荷能力的燈號控制策略，以及人手支援等後勤方面的要求。改道方案亦需包括巴士路線改道及加強其他交通服務模式(如鐵路及穿梭巴士服務)的計劃。我們知悉市民也提出了同類建議。

3.27 此外，運輸署及其他有關部門應定期進行緊急事故演習，測試應變計劃的成效，並確保部門人員熟習程序如何運作。市民也提出這些建議。

#### 緊急交通安排

3.28 我們注意到，儘管運輸署定期向各主要部門傳閱緊急交通安排，有些部門仍未能掌握有關安排或交通敏感路線或公共交通敏感路線的分類。在今次的事件中，大部份部門並不知道受影響的三條道路是交通敏感路線，在道路網中佔有重要位置。結果，某些部門在執行其職責時，並無適當顧及對交通的影響。在處理緊急事故方面，各部門之間在工作層面的協調合作也未見充分。

3.29 據我們所理解，運輸署汲取二零零五年五月九日發生的各宗事件的經驗，正檢討並改善其緊急交通安排。運輸署必須通報其他部門(特別是當值人員)各項緊急事故的安排，並定期傳閱有關指引。

3.30 我們也建議不同部門應確保各部門處理緊急事故的程序互相配合，使各部門日後可更有效地溝通合作。

3.31 有建議提出，政府應研究每個危機管理階段(包括危險識別、運作準備、應急預備、危機處理及事後復原)工作的強處和弱點。我們同意並認為有關部門除全面檢討現行的緊急交通安排外，亦須採用事故分階段處理的構思，並研究如何簡化每一個階段的行動。這點在第七章再作詳細討論。

3.32 我們也收到意見，提議可邀請大學或顧問公司參考海外的緊急交通協調系統，就如何改善香港的事故管理系統及道路網危難救援方面提供意見。鑑於不同地方的系統和道路網各有特色，在進行比較時，務須小心處理。**我們認為長遠而言，如資源容許，值得進行這類研究。**

## 情況評估

3.33 我們知悉，對問題嚴重性的初步評估以及許多就採取適當行動及要求增援人手的決定，都是由現場人員作出的。不過，他們未必能掌握事故的整體形勢，或有時因經驗不足而未能準確評估實際情況，結果令處理緊急事故的行動未夠迅速。

3.34 我們認為，各部門必須為屬下人員提供足夠指導，例如行動一覽表及指引，提升他們的判斷能力。另一方面，各人員應留意整體情況，並從宏觀的角度衡量其行動所造成的影響。此外，個別部門也應設立機制，讓現場人員可向上級通告，亦可讓高級人員監察事態發展並及時發出指令。

3.35 關於這點，我們曾研究支援部門的人員以及其他現場人員未能肯定評估情況並清楚指出行車線封閉時間。**我們建議在這些情況下，現場人員應向上級報告並要求給予指示。此外，如有關部門未能就封路時間作出確實評估，應通知警方及運輸署，讓有關方面可作出較長時間的交通改道安排，並啟動下文所述的聯合督導模式。**

## 督導與協調

3.36 從這三宗嚴重事故可見，各部門之間交換資訊、充分協調，實在極為重要。

3.37 我們收到意見，指協調中心應由一名高級政府人員領導，以確保有關支援部門在事發時迅速採取行動。我們理解，個別部門的工作涉及各類專門知識，所以由當值人員作出即時反應，或許最適合不過。然而，我們認為，聚集各有關部門的高級人員一起，有助更迅速作出決策及加強協調。

3.38 我們建議，發生重大緊急事故時，協調中心應以聯合督導模式運作，加強督導協調。這種模式是較第3.17段所述固定模式其後提升一級的模式。建議的重點，是由警方與運輸署聯合督導。遇有預先計劃的大型活動(如新的交通基礎建設啟用及節慶活動)、嚴重事故(如天災、長時間封閉主要幹道及跨境事故)以及其他須運用高層次督導協調處理的情況，這個機制就會啟動。

3.39 在這機制下，一名運輸署高級人員(如助理署長或以上職級人員)會通知警察交通總部調派一名經驗豐富的高級人員駐守協調中心。雖然有關代表的職級高低將視乎情況而定，該名人員的職級必須配合他/她執行任務的層次。除運輸署外，警察交通總部也可根據上文所述的啟動準則，啟動聯合督導模式。以聯合督導模式運作，不但有助加強運輸署、警察各總區指揮及控制中心與現場警務人員之間的溝通及協調，也可令事故及交通運輸安排等資訊的發放更加協調一致。

3.40 此外，環境運輸及工務局如能委派一名首長級人員留守協調中心，以加強與其他決策局及政府高層的之間的協調，則更為理想。這項建議不但可加強溝通，也有助加快作出決定。如有需要，其他支援部門的高級人員或需駐守協調中心或隨時可以電話聯絡，以提高通訊及決策的效率。

## 協調中心的設施

3.41 以我們巡視所見，以一個協調中心而言，緊急事故交通協調中心現有的設施略嫌簡陋。

3.42 我們建議改善協調中心的設施，藉此提高協調中心工作的效率。協調中心尤其應該添置第5.17段所述有更強部門連接功能並內置地理訊息系統的先進電腦系統，以監察交通情況。

## 利用科技處理危機

3.43 我們接獲若干有關利用科技處理危機的建議。舉例來說，應多用路邊裝置，如閉路電視攝影機、自動事故偵測科技及全球衛星定位系統(如巴士上的監察器)，讓決策者更加了解事故的整體情況。另外，也可採用即時運輸資訊系統或其他智能運輸系統，協助實施交通改道安排，在道路受阻時制定應變計劃，以及向公眾發放訊息。另有意見提議可將現有全部交通管制及監察系統和市區道路區域交通控制系統整合，成為一個綜合系統。第五章會詳細討論用於紓緩擠塞的科技。

3.44 據我們所理解，運輸署在二零零一年檢討其智能運輸系統策略，上述建議正是策略的部分建議。**考慮到在二零零五年五月九日發生的各宗事件，我們建議運輸署應更新智能運輸系統策略，引進一些最新科技，並盡快實施有關建議。**

3.45 我們也建議，如有資源可供運用，運輸署應利用先進科技，提升該署處理緊急事故的能力。

# 第四章 內部協調加快善後工作

## 引言

4.1 迅速有效的善後工作，可把交通事故造成的影響減至最低。二零零五年五月九日的各宗事件發生後，使人對不同部門之間的協調是否能有效地加快善後工作，深表關注。

4.2 我們認為，不論是部門內部抑或是部門之間，都需要有效溝通。我們已研究現行架構，找出有待改善之處。

## 主要部門與現行做法

### 警方

4.3 我們發現，市民遇上緊急事故時，通常會致電999熱線。這條電話熱線由警方負責接聽，因此發生緊急事故時，警方通常是部門間的第一個聯絡點。

### 與運輸署/緊急事故交通協調中心的聯繫

4.4 市民求助的緊急電話由分別位於港島、九龍及新界的總區指揮及控制中心負責處理。

4.5 總區指揮及控制中心的交通控制台取得所需資料後，就會調派警務人員前往現場處理。警員會評估情況，然後向交通控制台報告。如事故對交通造成影響，控制台就會通報運輸署。

## 與其他部門的聯繫

4.6 發生某些類型的事故(例如交通意外、颱風吹襲等)時，警員須依照既定的工作程序執行職務。如需要其他部門協助，例如需要移走塌下的大樹及清理油污等，總區指揮及控制中心或現場警務人員就會直接聯絡有關部門，或經綜合電話查詢中心(查詢中心)進行聯絡(於下文詳述)。

## 消防處

4.7 警方與消防處之間設有直接溝通聯絡的渠道。假如總區指揮及控制中心接聽電話的人員認為發生的事故須動員消防處處理，例如需要拯救交通意外中被困車廂的乘客，消防處通訊中心便會同時收到該求助訊息。

4.8 消防處會隨即調派配備所需設備的消防車及救護車，同赴現場拯救。前線人員會經消防處通訊中心與其他部門溝通聯絡。

## 綜合電話查詢中心

4.9    查詢中心由政務司司長辦公室轄下的效率促進組設立，於二零零一年七月啟用，二零零二月十月全面運作。



4.10    查詢中心處理市民的查詢及投訴，範圍遍及13個政府部門<sup>3</sup>提供的服務。這些部門的電話查詢熱線已轉駁至查詢中心代接。

4.11    查詢中心處理市民利用電話(1823政府熱線或參與部門的電話查詢熱線)、信件、傳真、互聯網或電郵提出的查詢及投訴，提供快捷有效而且簡單易用的一站式服務。查詢中心亦會在政府推出推廣計劃及宣傳活動時特別解答市民的查詢。

4.12    目前，查詢中心如動員全部人手，可以接聽超過200條電話線的電話。查詢中心每月接聽18萬至20萬個來電，八成屬一般查詢，餘下兩成為投訴及其他查詢。服務標準是八成以上的來電可在12秒內接聽，九成以上的查詢可在首次來電時解答。

4.13    處理來電的先後次序，是按接通電話的時間而定。如同一時間收到多個來電，而電腦系統預計來電者須等候至少120秒時，查詢中心就會讓來電者選擇是否留下口訊給客戶服務主任。如果來電者選擇留下口訊，客戶服務主任會按照服務承諾訂明的標準，在三小時內回覆。

<sup>3</sup> 參與部門為建築署、漁農自然護理署、屋宇署、土木工程拓展處、機電工程署、食物環境衛生署、路政署、勞工處、康樂及文化事務署、海事處、香港郵政、差餉物業估價署及運輸署。

### 與運輸署/緊急事故交通協調中心的聯繫

4.14 目前，查詢中心每月接到的電話當中，大約有1萬7千至2萬個與運輸署有關，查詢交通情況的佔當中1至2%。

4.15 運輸署利用傳真向查詢中心提供交通消息，方便解答市民的查詢。這些資料由當值經理負責保存。若發生嚴重交通事故，有關資料就會轉播全體客戶服務主任的工作台，方便處理市民的查詢。

4.16 若市民來電查詢為何某條道路行車擠塞，客戶服務主任就會檢核工作台的轉播或翻閱當值經理保管的交通消息，了解運輸署是否有提供任何資料。如能確定擠塞的原因，客戶服務主任就會即時回覆來電者。如未能找到有關擠塞的資料，而查詢中心又連續接到多個相近的查詢，以致當值經理懷疑可能發生嚴重交通事故，經理就會聯絡緊急事故交通協調中心(協調中心)求證，索取進一步的資料。

4.17 查詢中心發放資料的細節，會在發放資訊的一章內載述。

### 與參與部門的聯繫及查詢中心的角色

4.18 查詢中心的客戶服務主任為13個參與部門處理查詢及投訴。如果客戶服務主任無法即時解答來電者的查詢或未能提供資料，會聯絡部門的有關負責人員跟進。臨近回應客戶時限，如仍未能解答，電腦系統將自動提醒部門的有關負責人員。時限一過，電腦系統會把有關個案轉報負責人員的上司。負責部門須在完成本身的工作後向查詢中心報告。當部門已把有關資料交到查詢中心或完成跟進工作後，客戶服務主任便會回覆來電者。

4.19 如果來電者查詢資料涉及的部門並非查詢中心的參與部門，客戶服務主任會向來電者提供有關部門的聯絡資料。

4.20 參與部門會向查詢中心提供詳細指引，指示客戶服務主任如何提問以協助部門處理不同課題及不同情況。這些指引存於查詢中心的資料庫。例如市民投訴建築物損毀，客戶服務主任會詢問損毀的地點、面積及類別、是否有人受傷等，以協助屋宇署評估情況，採取適當行動跟進。

## 緊急事故交通協調中心

4.21 正如第3章所述，協調中心的主要功能，是監察交通運輸情況，並與公共交通營辦商、橋隧公司、警方以及其他救援部門聯絡，商討緊急交通安排及加強服務。

4.22 協調中心的固定運作模式一旦啟動，就會知會所有有關部門<sup>4</sup>和環境運輸及工務局。香港天文台如發出暴雨、水浸、山泥傾瀉或熱帶氣旋的警告，亦會直接警示運輸署。

## 路政署

4.23 如事故發生在交通敏感路線或公共交通敏感路線，需要路政署採取緊急行動，路政署須在接報有關事故後30分鐘內向警察總區指揮及控制中心、運輸署以及有關工務部門或公用事業公司發放資料。

4 獲通報的部門包括民航處、教育統籌局、機電工程署、緊急事故監察及支援中心、消防處、路政署、民政事務總署、政府新聞處、海事處及水務署。

### 其他部門

4.24 個別部門備有內部通告或指引，說明緊急情況下應如何採取行動。有關部門會在有需要時接到發生事故的通知。

### 有待改善之處及建議

#### 部門之間協調不足

4.25 若參與善後工作的部門彼此溝通不足，工作就難以取得預期的成效。有關部門必須盡早得悉事故，迅速行動。有人批評處理二零零五年五月九日發生的各宗事件的各個部門協調不足。

4.26 此外，某一工作應由哪一個部門負責處理，似乎在某程度上也有混淆不清的地方，以致可能出現兩個極端的結果：一是處理的部門不止一個，一是沒有部門承擔工作，令問題得不到處理。

4.27 有建議提出應檢討目前做法，確保各政府部門之間職責清楚劃分、在分工之餘加強溝通。我們支持這些建議。我們知悉處理緊急事故的各個政府部門的角色與職責在緊急事故監察及支援中心及運輸署所發出的通告中，均有列明，但其中說明略嫌概括，未夠具體。

4.28 因此，我們建議在部門通告中明確界定各個部門處理涉及交通的緊急事故時應擔當的角色。這些通告須定期給參與處理緊急情況的人員傳閱，以收提醒作用。

4.29 不同部門需要定期進行緊急事故演習，以確保各部門熟習在緊急情況下各自的工作。(見第三章 - 危機管理機制)。

## 部門的內部溝通不足

4.30 發生重大的緊急事故後，必須盡早通知高級人員，以決定及時採取最適當的善後行動，並調動內部資源配合。部門亦應提醒處理緊急情況的人員要小心留意事故可能造成的影響，有需要時向上級報告，讓高級人員可給予足夠的督導。

4.31 我們建議所有參與處理緊急情況的部門檢討其內部溝通機制，務求確立更有效的通報系統，使高層管理人員得知部門正處理的緊急情況的概況，並調撥資源配合。

4.32 此外，正如第3章所述，所有參與處理緊急情況的部門應覆檢其內部通告，特別請部門內人員留意事故造成的交通影響以及須盡早警示運輸署。

## 市民對協調中心角色的期望

4.33 緊急事故交通協調中心這名稱似乎令人認為它有權協調各部門的工作，有需要時還可以指揮行動。然而，目前情況卻不是這樣。

4.34 封路及改道措施大多由現場警員決定，警方亦會視乎事故的性質要求有關部門協助。然而，前線警務人員即使能即時判斷現場情況，卻未必可以掌握附近一帶的形勢，更未必清楚事發地點前方路段應實施怎樣的措施，及在遠離現場的地點實施改道會否更為有效。

4.35 雖然協調中心透過閉路電視攝影機應可全面地掌握全港各區發生的事故，但據我們所知，閉路電視系統亦有很多“盲點”，必須由其他消息來源補充資料。運輸署會視乎情況派員往現場觀察情況。

4.36 如部門作出決定前，有充足的數據和資料作出確實的評估，善後工作就可取得更佳的成效。運輸署提出改道路線和替代的交通安排後，必須先與警方商討研究，方能確定這些措施是否實際可行；決定採用何種改道措施前，亦需與其他部門聯繫。採用怎樣的交通改道措施最為合適，要視乎現場拯救行動或善後工作所需時間而定。

4.37 因此，我們建議協調中心應更積極主動協調運輸交通事故的處理工作。我們已建議協調中心特別為重大緊急事故設定聯合督導模式。啟動這個模式後，就會動員運輸署、警方及其他有關部門的高級人員。詳情見第3.38段至3.40段。

4.38 此外，我們建議其他部門體察實況，盡可能估算負責的善後工作需時多久，方便有關人員決定應實行哪些交通措施。如未能作出估算，亦應通知運輸署及警方。

## 部門之間未有特設的溝通渠道

4.39 警方可能遇到的其中一個問題，是與查詢中心聯絡需時，再向有關部門轉達訊息亦花去不少時間。舉例說，在二零零五年五月九日，警務人員或警察總區指揮及控制中心曾嘗試利用部門的熱線聯絡屋宇署，安排善後行動。但由於部門的熱線轉駁至查詢中心，而當日中心所收到的來電數目特別多，警方無法聯絡上客戶服務主任。五月九日下午一時至二時四十五分期間，查詢中心接到約950個來電。

4.40 由於查詢中心不設警方或其他政府部門專用的電話線，故此警方雖曾多次致電有關部門，但仍聯絡不上。即使撥往查詢中心的電話可以接通，警方仍須像其他市民一樣等候接聽。換句說話，警方需與其他較非緊急的查詢電話共同輪候電話線。如果警方有特設的溝通渠道可直接聯絡屋宇署負責人員，便會節省許多時間。

4.41 因此，我們建議設立專用電話線，連繫各個部門，以加快善後工作。專用電話線可由查詢中心的職員接聽。此外，客戶服務主任手上的資料庫亦必須定期更新，讓負責人員可即時取得所需的資料。

4.42 在尚未設立專用電話線期間，各部門可實施當值主任制度，以便在發生緊急事故時可直接溝通聯絡。部門必須公布及更新當值主任的聯絡資料，確保在辦工時間外仍可聯絡他們。

4.43 另一項較長遠的建議，是發展一個各個有關部門共用的電腦化調派資源數據庫，以電腦輔助調派系統的形式運作，加強協調各部門之間的調派工作。隨着事件不斷發展，數據庫會相應更新並記存所有的要求以及事故的狀況。屆時，各個單位，包括現場人員在內，均可即時掌握現場最新資料以及調派設備及人手的情況。

# 第五章 紓緩交通擠塞的措施

## 引言

5.1 在事故持續期間實施紓緩擠塞的措施，可謂分秒必爭。如能迅速實施交通改道，可防止車輛在個別地點結集，及避免擠塞蔓延至運輸網絡的其他部分。另一方面，如能及時發放交通資訊，將有助司機和乘客改變行程，例如更改選擇的路線或目的地、出門時間以及交通工具，以免前往擠塞地區。此外，應用燈號控制及反方向行車安排等交通管理措施，亦有助紓緩事故發生期間及其後的擠塞程度。

## 主要部門與現行做法

### 警方

5.2 當值警務人員可掌握交通情況及事故的第一手資料，亦可通過999緊急電話取得事故的資料。然而，不同警察總區及各總區指揮及控制中心並無其管轄地區以外的交通情況資料。

5.3 我們知悉警方可藉制訂及實施交通改道計劃、指派警務人員以人手操作路口交通燈及在重要地點指揮交通以改善車流，執行交通改道的工作。

## 運輸署

5.4 我們得悉，運輸署借助不同的設備收集即時交通訊息。其中一個重要消息來源是閉路電視系統。目前全港共有544部閉路電視攝影機，裝設在各個重要地點，運輸署人員可從閉路電視縱覽各區的交通情況。不過，閉路電視系統有很多“盲點”，例如太子道東受影響的地點便是其中之一，故必須由現場警員補充資料。

5.5 運輸署利用自動事故偵察科技偵察直通的主要路線(特別是行車隧道)發生的事故。目前，某些行車隧道<sup>5</sup>及青馬管制區設有自動事故偵察儀器，偵察引致行車緩慢或交通停滯的事故，使隧道公司可即時採取應變措施。

5.6 此外，三條行車過海隧道設有行車時間顯示系統，可計算行車時間，方法是追蹤設有全球衛星定位系統的巴士車隊的位置，並輔以在重要地點所安裝的攝影機的錄像，以顯示車輛行車速度。

5.7 在路面下亦埋有線圈檢測器，可用以收集交通資訊。

5.8 除上述設備外，運輸署亦可從公共交通機構、隧道公司及綜合電話查詢中心等來源取得交通資訊。

<sup>5</sup> 目前，東區海底隧道、西區海底隧道、香港仔隧道、機場隧道、大老山隧道、大欖隧道、城門隧道及將軍澳隧道均設有自動事故偵察器。

5.9 交通管制方面，如須長時間封路，運輸署會與警方商討改道安排，並部署反方向行車安排<sup>6</sup>。為免車龍結集，該署可利用區域交通控制系統調節交通燈號，延長改道路線綠燈亮着的時間。該署亦會提醒隧道公司，密切留意交通情況，迅速採取行動，保持隧道行車暢順。

5.10 交通安排方面，運輸署與各巴士公司商討巴士改道計劃，並提醒鐵路公司監察交通需求，在交通嚴重擠塞時加強列車服務。

### 路政署

5.11 除警方及運輸署外，路政署亦有協助加快解封道路的工作。該署負責緊急維修，移除阻塞交通的障礙，並在警方、運輸署、各工務部門及公用事業公司決定行動過程中提供協助，在事故持續期間提供專業意見，協助部署解封道路。

### 有待改善之處及建議

#### 資料蒐集

5.12 我們得悉，該三宗重大事故差不多同時發生，雖則地點不同，但有交通聯繫。因此，不論是運輸署還是警方，都未能全面掌握交通情況的整體形勢。即時數據不足及未有充分利用，阻礙部門全盤部署及實行改道計劃的工作，以致未能達致最佳效果。

6 某些情況下，反方向行車安排未必是有效的短期緩解措施，因為拆除護欄須花上不少籌備時間，處理混凝土中央分隔欄尤其費時。

5.13 要作出即時改善，警方及運輸署必須不時互換最新的交通資料。我們建議利用事故地圖綜合來自各方的資訊，更準確地評估擠塞的嚴重程度及蔓延情況。

5.14 運輸署可善用香港現有的科技，探討利用埋於路面下面的線圈檢測器蒐集即時的交通資訊的可行性。若果可行，運輸署可考慮在交通敏感路線或公共交通敏感路線擴大這些檢測器的覆蓋範圍。

5.15 長遠而言，我們建議改善閉路電視系統的覆蓋範圍，特別是在交通敏感路線或公共交通敏感路線安裝更多閉路電視。當局亦可研究使用流動閉路電視，使資料蒐集的工作更具成效。這個構思與部分市民提出的建議一致。

5.16 我們也建議運輸署探討調配設有探測設備的車隊，多如設有全球衛星定位系統的巴士及其他公共交通車輛，以測量道路網行車時間及車速的可行性。行車時間顯示系統已採用這個做法推算行經不同過海隧道的即時行車時間。我們也接獲市民提出類似的建議。

5.17 此外，我們建議運輸署研究可否以地理訊息系統為基礎，發展一套以行車速度或車龍地圖顯示即時交通訊息的系統。這系統方便運輸署觀察擠塞的增長情況，從而掌握擠塞擴散至事故周圍一帶的情況。以圖像方式顯示即時交通擠塞情況，有助及早偵察事故，同時方便擬訂事發現場一帶的改道及燈號管制計劃。

### 交通管理

5.18 目前，交通改道計劃主要由現場警務人員擬訂及實施，只有遇上須長時間封路或涉及大規模改道的情況，運輸署才會參與。

5.19 一如第三章所述，我們建議根據協定的準則，啟動協調中心的聯合督導模式，由警方及運輸署聯合協調及督導，以監察及按情況作出回應。雙方一同設計改道路線，既可顧及計劃的可行性及人手安排，亦可從較宏觀的角度，同時考慮現場四周以外受影響地區交通管理的問題。

5.20 要提升處理事故時管理交通的能力，我們建議運輸署應如上文第3.26段所述，為處理交通敏感路線或公共交通敏感路線上發生的事故，編訂一套應變計劃。這些計劃內的人手支援和後勤方面的安排，會確保有足夠警務人員在主要路口指揮交通，避免緊急車輛在交通擠塞時受困，同時疏導車輛縮短車龍。

5.21 我們接到一項建議，認為政府應時常召集有關決策局及部門檢討處理事故的工作。我們同意這類的檢討可以總結經驗汲取教訓，將來遇上類似情況可更處理得宜。

5.22 我們建議日後運輸署考慮是否可以設計一套以電腦化專家系統為本的事故管理系統。這樣的系統可監察事故及受影響的地區的交通情況，亦可選用參考應變措施以及在過往事故中所得經驗而擬備的預設燈號控制策略或改道計劃。協調中心的人員可按照即時交通情況，微調預設的計劃。事故由發生至終結，期間所有關於交通情況變化的數據以及採用過的控制及管理策略，均會記錄在電腦系統，以供日後參考並研究改善方法。

### 交通影響評估

5.23 要作出有效的應變行動，其中一個關鍵考慮因素在於事故持續的時間以及最終對交通的影響。事實上，協調中心啟動固定模式，以及其後提升一級至聯合督導模式，亦取決於這項評估。

5.24 事故持續的時間由支援部門的現場人員負責估計，而事故對交通的影響則倚賴運輸署評估人員根據經驗作出。

5.25 要提高交通影響評估的準確程度，可發展一套有系統的方法，讓各部門可以汲取過往經驗。我們建議，有關事故類別、持續的時間、清理時間、應變措施、對交通情況的影響、擠塞的程度及範圍以及其他重要參數等記錄，應以事故資料庫的方式儲存，以供評估及分析。

5.26 長遠而言，隨著第4.43段所述的即時電腦輔助調派系統的發展，備存事故資料庫的過程可自動化處理，方便查閱及檢索。

5.27 根據事故資料庫的實際個案及預設的應變計劃，運輸署可設計及應用某些交通模擬程式，在延誤和擠塞蔓延及程度等方面作出交通影響推論估計。這些推論評估可有助確定關鍵地點，和及早發出事故警告。

### 有助改道的措施

5.28 我們得悉，二零零五年五月九日當日各政府部門嘗試安排駕駛人士改行其他路線，及將巴士改道。但因駕駛人士無意改行其他路線，而巴士乘客亦反對改道，所以難以實施。由於當時天氣惡劣，而擠塞地區附近並無鐵路網絡，這些反應可以理解。此外，由於部分駕駛人士及巴士乘客對替代路線並不熟悉，亦寧願維持原先路線及目的地。

5.29 有建議如果某區太過擠塞，應暫停該區的專營巴士服務，或在緊急情況之下，巴士應不停某些巴士站。由於這些措施將大幅影響巴士班次，所以不可輕率採用。此外，亦須考慮擠塞道路沿線是否有替代交通工具。

5.30 另一方面，我們得悉有人提議巴士公司應提供特別巴士服務，疏導結集在擠塞地區的乘客。我們理解巴士公司在現時已按需要調整巴士班次或實行改道。這個方法是否奏效，得視乎乘客的反應而定。

5.31 **為有助改道安排，我們建議有關部門向駕駛人士提供更多有關替代路線的資料及指引。另一方面，有關部門應預先與公共交通營辦商訂定各項安排及程序，確保更改的巴士路線實際可行並為車上乘客所接受。此外，巴士公司應改善向乘客提供的資料，同時加強站長在緊急情況下與乘客聯絡溝通的角色，向站長提供更多培訓及更清晰的指引，以處理交通擠塞或事故。**

5.32 我們也得悉太子道東反方向行車部署需時。有人建議應在主要道路中央分隔欄相隔一段距離設置緊急出口。據我們所知，現時已有設置這類緊急出口。**我們建議政府在顧及財政及安全等因素下，應考慮是否增設這類緊急出口。**

5.33 我們接到應在交通改道時設置更清駭的指示牌的建議。雖然這樣做會有助疏導交通，但除非是早有安排的改道計劃，否則在緊急情況下恐怕難以安排這些指示牌。運輸署可考慮採用第6.11(i)段所述的流動可變訊息顯示屏作此用途。

### 復原管理

5.34 我們認為，緊急事故發生時各部門雖已努力處理事故並實施交通改道，但現場清理完畢之後的跟進行動亦不容忽視。

5.35 我們建議在清理現場後應繼續實施改道等交通管理措施，以確保交通盡快順暢地回復正常。有關部門需設計新的替代路線，以配合事故發生後的交通變化。此外，運輸署應繼續監察受影響地區的交通情況，並利用區域交通控制系統調節交通燈號，以便有效管理及疏導車龍。

### 道路設計及鐵路網絡

5.36 我們亦有收到關於改善道路設計及鐵路網絡的建議，例如檢討輔助道路是否足夠、規劃及建造道路網時應兼顧路網聯通及互補的概念、以及建造更多鐵路。亦有市民提出九龍南北行道路較發達，但東西行道路則不敷應用，他們認為有需要考慮增加東西行交通容量。

5.37 雖然，我們理解缺乏改道可用的道路是二零零五年五月九日嚴重擠塞的原因之一，而九龍中部東面地區並無鐵路網絡也令改道較難實施，可是這類長遠的基建不屬專責小組的職權範圍。

# 第六章 向公眾發放資訊的方式

## 引言

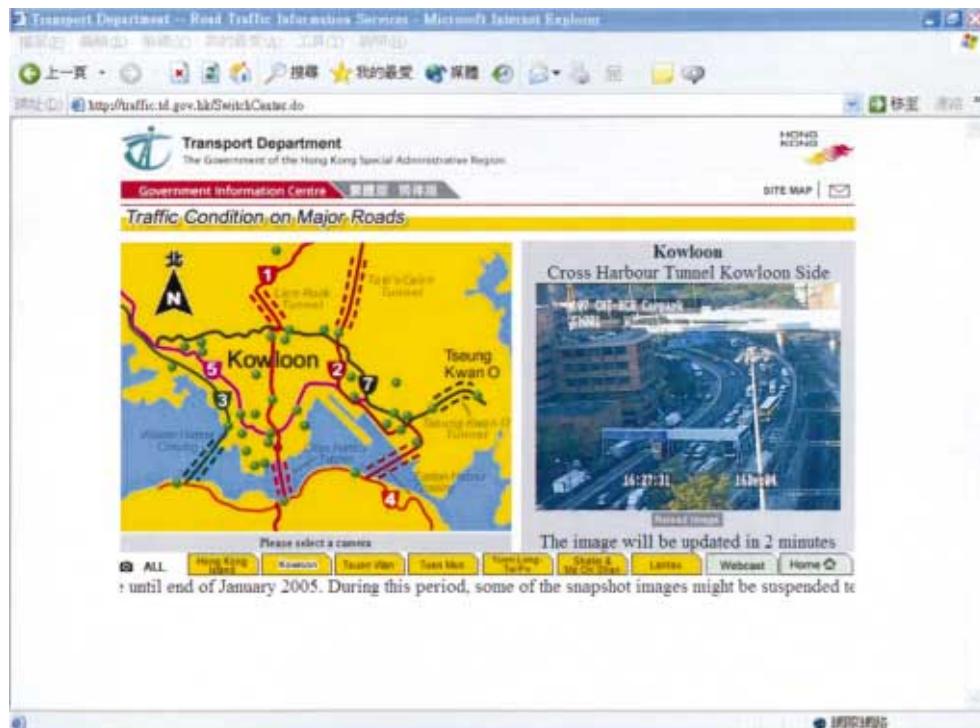
6.1 公眾得知交通訊息，是減少出現交通癱瘓至為關鍵的因素。

6.2 市民如獲知交通訊息，便可掌握足夠資料決定選用哪條路線或何種交通工具，避免行程受阻或縮短延誤的時間。有關部門應盡量利用各種途徑，及時發放準確的交通訊息。

## 主要部門與現行做法

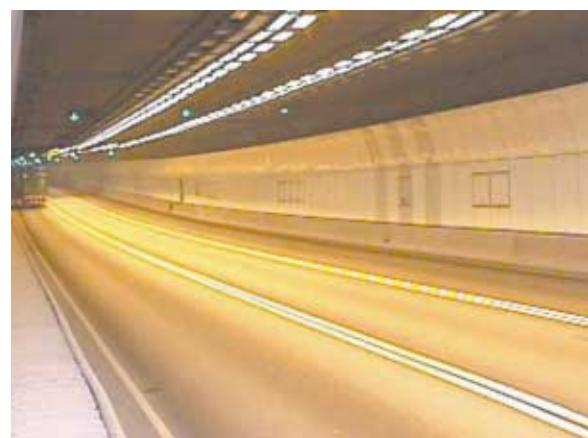
### 運輸署發放訊息的方式

6.3 目前，交通訊息主要由運輸署發放。運輸署在個別重要地點裝設閉路電視攝影機，錄影即時的路面情況，然後傳送給各電子傳媒，讓公眾可收看到這些地點的交通情況。閉路電視錄下的影像也會上載運輸署網頁 <[www.info.gov.hk/td](http://www.info.gov.hk/td)>，供市民瀏覽。



6.4 遇有交通事故，運輸署會向政府新聞處、綜合電話查詢中心(查詢中心)、電台、流動電話公司及傳呼公司發出有關緊急交通及運輸安排的消息。倘若事故會對交通造成嚴重影響，該署也會利用以下途徑，向公眾發放訊息-

- 經電台廣播提醒聽眾留意交通擠塞的情況，並呼籲改行其他路線；
- 經由隧道公司在隧道管道內緊急廣播；
- 在青馬管制區、香港仔隧道及機場隧道的可變訊息顯示屏顯示訊息；
- 在地鐵及九廣鐵路的車廂及站內廣播



- 在巴士公司設於各主要巴士總站及渡輪碼頭的大型顯示板通報情況；以及
- 在政府網頁(香港特別行政區政府訊息中心網頁[www.info.gov.hk](http://www.info.gov.hk)及運輸署網頁)通報情況。



6.5 就先後在二零零五年五月九日下午十二時三十七分(亞皆老街)、三十九分(窩打老道)及四十二分(太子道東)發生的三宗事故而言，運輸署通知公眾的步驟如下-

- 以多路圖文傳真方式向傳媒、政府新聞處、流動電話公司、傳呼公司及查詢中心傳送新聞稿。第一份新聞稿在下午十二時五十八分發出，前後共發出38份；
- 利用緊急事故交通協調中心(協調中心)的直線電話聯絡各廣播電台。第一個電話在下午十二時五十一分接通，前後共撥出16個；
- 由下午一時四十一分開始，要求除愉景灣隧道以外所有隧道每隔一段時間在管道內緊急廣播；

- 下午二時，要求有線電視在新聞節目中加上游走字幕，公布最新的交通情況；
- 由下午二時零七分開始，指定的九巴巴士總站及巴士站的大型顯示屏開始顯示該三宗事故的訊息；
- 由下午二時五十二分開始，要求教統局向學生發放消息，指校車可能會受交通擠塞影響而遲到；以及
- 由下午三時二十五分開始，接受第一個電台訪問。前後共在11次在電台新聞及聽眾來電節目中簡報情況並接受電台訪問。

## 警察公共關係科

6.6 警方的警察公共關係科亦會負責通知公眾有關封路及交通改道的安排。二零零五年五月九日各宗事故發生期間，警察公共關係科採取的步驟如下-

- 從下午十二時五十八分開始，通知電台有關該三個事發地點的封路安排；
- 從下午十二時五十八分開始，直接致電各廣播電台共28次，提供最新的交通訊息；以及
- 通知公共交通機構(九巴／新巴／城巴)及獅子山隧道公司最新的交通改道安排。

### 綜合電話查詢中心

6.7 除運輸署及警察公共關係科外，查詢中心是向公眾發放交通訊息的另一個途徑。市民可致電熱線電話(1823)，查詢交通情況或某條道路行車擠塞的原因。客戶服務主任會檢核其工作站的有關廣播，或翻閱當值經理保管的交通消息，向市民提供最新的資料。

6.8 二零零五年五月九日下午一時至二時四十五分期間，查詢中心共接獲大約950個查詢，當中包括查詢交通情況。

### 可待改善之處及建議

#### 及時發放訊息

6.9 據附錄V的電台通訊列表顯示，部門可進一步改善向市民發放交通訊息的效率。

6.10 我們認為及時發放交通訊息，讓聽眾可改用其他路線或改乘其他交通工具十分重要。此舉可減少因擠塞而受阻的駕駛人士及乘客。我們明白，在訊息發放過程中傳媒所起的作用非常關鍵，然而，是否播出訊息以及何時播出訊息，傳媒有權自行決定。

6.11 我們理解，在二零零五年五月九日各宗事故發生期間，各政府部門已努力循不同途徑向公眾發放交通訊息。**隨著科技日新月異，我們建議政府應不斷探討以創新有效的方式發放公眾訊息。**可考慮的方式歸納如下：

	政府可自行安排的方式	需與外界合作的方式
預先計劃行程	<ul style="list-style-type: none"><li>• 設立交通消息專用電台廣播頻道</li><li>• 利用地理訊息系統技術</li><li>• 設立緊急公眾查詢熱線</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 安排現場電視直播交通訊息</li><li>• 要求商業樓宇及商場的管理公司發放訊息</li><li>• 經電郵發放訊息</li><li>• 利用流動電話蜂窩式廣播</li></ul>
已上路的駕駛人士/ 乘客	<ul style="list-style-type: none"><li>• 設立交通消息專用電台廣播頻道</li><li>• 使用可變訊息顯示屏</li><li>• 利用公路廣播電台頻道</li><li>• 設立公眾查詢熱線 (適用於乘客)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 借助公共交通工具商會的傳呼台</li><li>• 利用巴士及鐵路列車上的廣播設備</li><li>• 利用流動電話蜂窩式廣播 (適用於乘客)</li></ul>

有關方式的詳情如下：

## (a) 設立交通消息專用電台廣播頻道

**設立專用頻道後，駕駛人士可隨時獲得交通訊息，除了有助預先計劃行程外，即使已出發前往目的地，也可中途改用其他路線。雖然個別市民也有提出相同建議，我們知悉這項建議需要大量資源。另外，運輸署也可與廣播電台合作，增加播放交通消息的次數，讓訊息可以盡早發放。**

### ( b ) 利用地理訊息系統技術

正如第五章所述，地理訊息技術可透過互聯網以行車速度或車龍地圖顯示即時交通訊息，方便市民了解事故現場一帶交通擠塞蔓延的情況。**利用這種科技，市民可從數碼地圖中得知各條道路的交通情況，令市民可避免使用擠塞的道路。**

### ( c ) 設立緊急公眾查詢緊急熱線

有人建議設立熱線，供市民查詢交通消息。目前查詢中心正發揮類似的功能，把運輸署的交通消息轉告來電者。**我們建議運輸署與查詢中心商討進一步的措施以加強中心在發放緊急交通訊息方面的角色。**

### ( d ) 安排在運輸署現場電視直播交通訊息

目前，運輸署的人員透過廣播電台訪問或簡報情況，發放最新的交通訊息。除此以外，**該署還可考慮效法香港天文台，安排在運輸署現場電視直播交通情況，以助市民了解事故的嚴重程度。**

亦有人建議在協調中心啟動時設立新聞中心。然而，並非所有的事故均需要作這個層次的報道，因此考慮這項建議的可行性及需要時，必須顧及資源方面的限制。

### ( e ) 要求商業樓宇及商場的管理公司發放訊息

現今有不少智慧型商業樓宇可在升降機大堂或升降機內的顯示屏提供各類訊息。**運輸署可把交通事故告知這些樓宇的管理公司，讓出入的人士在離開樓宇/購物商場前得知有關訊息。**

## ( f ) 經電郵發放訊息

通常大機構的辦公室都設有互聯網及內聯網設施供職員使用。運輸署可事先安排聯絡機構的代表，一旦發生事故，該署就能利用電郵向機構內的僱員傳送交通訊息，並鼓勵他們選擇其他路線或公共交通工具。

## ( g ) 利用流動電話蜂窩式廣播

有電訊公司建議利用流動電話蜂窩式廣播技術在短時間內向大量人士發放訊息。**我們建議運輸署與流動電話公司研究，探討如何利用這種技術發放訊息。**

我們接到一項建議，指運輸署應與電訊管理局研究，探討可否在流動網絡公司的持牌條件或營運指引中加入免費發放某個數量的緊急訊息短訊的條件。目前，這些公司毋須免費為政府發放訊息。**我們認為運輸署應先與流動電話公司協定發放訊息的安排，然後才考慮利用強制指定的形式。**

## ( h ) 借助公共交通商會的傳呼台

有人建議把交通訊息傳送至的士商會、公共小巴商會及其他公共交通商會，再利用無線電(如有的話)或其他方法轉達商會會員。**我們贊成這項建議，因有關安排可讓這些行業的司機得知最新的交通情況，盡量避免前往擠塞地區。**

### (i) 使用可變訊息顯示屏

可變訊息顯示屏可提供前面路段交通情況的訊息。目前，青馬管制區、香港仔隧道及機場隧道已裝設11個可變訊息顯示屏。**我們建議在更多重要地點和路口裝設可變訊息顯示屏。此外，在沒有可變訊息顯示屏的路段，亦可使用流動的顯示屏。**市民也有提出類似的意見。



### (j) 利用巴士及鐵路列車上的廣播設備

不少巴士上已裝有影音設備，巴士公司可考慮讓巴士接收電台廣播，讓乘客得知最新的交通訊息和在發生重大事故時的改道安排。此外，亦可考慮使用在地下鐵路及九廣鐵路列車上的影音設備。

此外，有人建議巴士車長之間設立通訊網絡，讓他們可以交換資料，並向乘客轉達有關訊息。我們同意，一旦發生緊急事故，這項建議有助巴士車長之間的通訊及協調。不過，在車上安裝通訊設備的安全問題亦須考慮。

### (k) 利用公路廣播電台頻道

這種流動系統的用途類似隧道管道內的緊急廣播系統，把系統安裝在重要地點或事故地點附近的地方，接收範圍內的駕駛人士便可得知最新的交通情況及改道安排。然而，我們知悉這種裝置可能影響附近居民接收電台廣播，因此在實施這項建議前須考慮不少法律及技術上的問題。

6.12 除研究利用新方式發放訊息外，我們還收到改善現有安排的建議，例如除利用多路傳真外，可以使用電郵及電話核實，以提醒對方處理訊息，並把所有有關單位（例如隧道公司）均列入多路圖文傳真的接收名單內。**我們同意並建議運輸署盡量採取多種方法進行聯絡。以傳真發出新聞稿後再以電話跟進，有助傳媒留意已發出的訊息。**

6.13 此外，有人建議在更多的巴士總站安裝大型顯示屏，向乘客發放緊急交通消息。**我們提議運輸署應與巴士公司加以研究，並考慮可否提供預計巴士延遲到站的資料。**

6.14 有人建議利用短訊服務發放訊息，但這種通訊模式有若干限制。首先，短訊服務以先儲存後傳送的方式發放訊息，因此訊息何時發送難以確定。再者，短訊佔用龐大的網絡資源，若需要將訊息發放到大批接收者，則播出時間會甚長，發出的訊息的字數亦有上限。因此，要向大眾發放緊急的訊息時，短訊服務並非一個有效的方法。

## 訊息的清晰度及效用

6.15 有人批評運輸署發放的交通消息，未能準確反映擠塞的程度，而且二零零五年五月九日當天講述交通情況所用措詞與平日無異，以致廣播電台未能察覺擠塞如此嚴重。

6.16 此外，駕駛人士不願改行其他道路的其中一個原因，是掌握的訊息不足或不熟悉替代路線。由於當時天氣惡劣，我們可以理解駕駛人士的行為，但這令復原措施更難執行。

6.17 為解決這兩項問題，我們建議運輸署以加入以下各項資料，改善發放訊息的內容，：

(a) 清楚說明擠塞的程度

該署應更具體地說明擠塞程度(例如車龍長度)，讓駕駛人士得知擠塞的嚴重程度，並增加傳媒即時播出有關訊息的機會。該署可設計嚴重事故新聞稿專用的表格，以區別平常發出的新聞稿。發出新聞稿後應致電核實，提醒對方處理。

(b) 建議改行其他路線

雖然駕駛人士可能從不同的道路駛來而目的地亦各異，運輸署可建議交通較為暢順的替代路線/道路，以方便駕駛人士改行其他路線。該署亦可向非駕駛人士，提供其他公共交通服務資料。

(c) 估計封路時間

我們認為，如能粗略估計並公布某路段重開的時間，駕駛人士就能預先計劃行程，避開估計會出現擠塞的路段。這些估計必須合理而實際。假設出現某些情況以致無法作出估計，亦應向公眾說明未能確定封路時間。

6.18 我們亦得悉有人建議設置一個類似颱風訊號的警示系統，向市民發放緊急事故的訊息。這項建議值得考慮，不過須確保有關受影響地區的訊息必須清晰明確，因為交通意外一般不會影響全港各區。

## 運輸署與警察公共關係科分工有欠清晰

6.19 目前，運輸署與警察公共關係科均有向公眾發放緊急交通訊息。我們認為須改善兩者間的協調，以免傳媒及市民產生混亂。**我們建議運輸署與警方應交換互放的訊息，確保內容一致，盡量減少出現矛盾及不必要的重覆。**

# 第七章 處理事故的架構

## 引言

7.1 前文提出的各項建議，有些實施起來較為容易，另有一些則需要長遠規劃並增撥資源，方能付諸實行。我們會在本章提出一個架構，綜合處理對交通有負面影響的事故涉及的各項行動，並闡明這些行動如何提高整體運作效率。

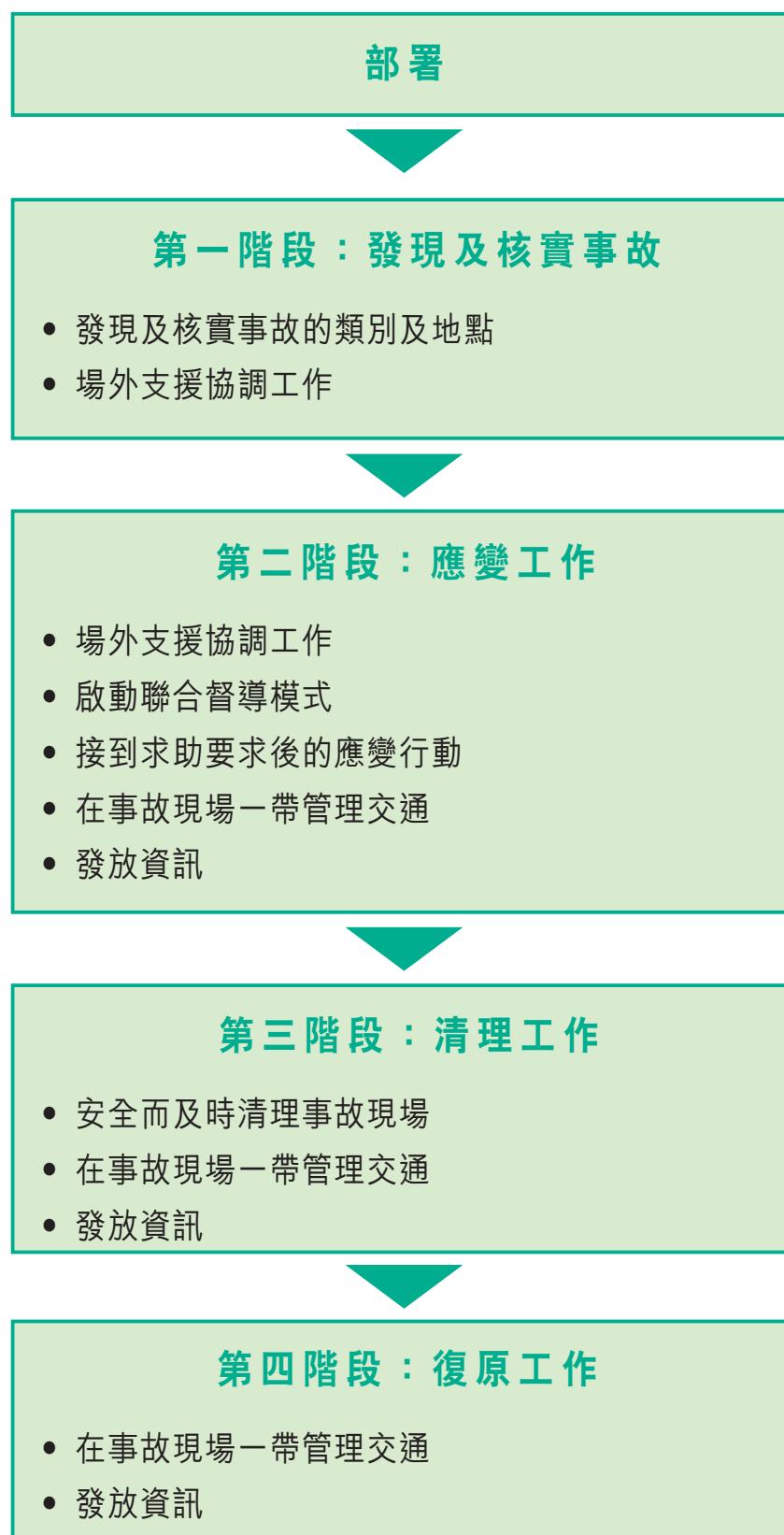
7.2 我們把處理事故的各個程序分為四個階段，並認為要有效減輕對交通造成的負面影響，關鍵在於縮短每個階段的應變時間。

7.3 圖7.1列出處理事故的四個階段。

## 部署

7.4 制訂適當並可隨時應用的應變計劃，是周密部署的基礎。利用歷年來收集的交通數據及資料，加上運輸署人員的專業知識，就可以假設各種不同的情況，預早評估在特定的情況下應如何控制交通。

圖7.1：處理事故的四個階段



7.5 要有效執行各項計劃，溝通及指揮必須以清晰直接的方式進行。故此，有必要就部門內部和部門之間的溝通擬備清楚簡潔的通告。一旦發生緊急事故，現場人員必須迅速作出適當的判斷。因此前線人員應清楚知道應何時向上級報告、何時要求協助和通知其他有關部門。部門通告應提供這些方面的指引。

7.6 參與行動的人員不單要瞭解自己所屬部門的職責，還要知道自己所作的行動或不採取行動對其他事宜(例如交通)的影響。前線人員若欠缺這方面的認識，就難以及時有效執行適當的清理、改道及復原措施。

7.7 在適當的情況下，各部門應舉行定期演習，提高部門人員的警覺性，確保他們明白如何妥善執行通告所述的工作。這類演習應有多個部門參與，務求各個部門都能互相了解彼此的角色。一旦發生事故需要動員各個部門，彼此就能合作無間。

### 第一階段—發現及核實事故

7.8 發現及報告事故，可以有不同的方法，如警員巡邏、致電999熱線、交通服務機構轉達資料或緊急事故交通協調中心(協調中心)的閉路電視。

7.9 在香港，使用流動電話非常普遍，因此大多數市民仍然選擇致電999報告事故。

7.10 一般來說，接到發生事故的報告後，工作人員就會被派往現場。首名到場的人員會核實事故的類別、性質以及涉及的範圍，然後向場外的支援單位，例如警察總區指揮及控制中心(控制中心)，報告有關細節。

7.11 發生事故後，如未能及時知會協調中心，就會阻遲應變時間。若同時發生多宗本來只影響局部地區但最終蔓延至廣泛地區的事故，上述問題尤其嚴重。如能訂定第四章闡釋的更清晰的指引及程序，說明運輸署與警方之間應如何協調及警方應何時通知運輸署已發生多宗影響局部地區的事故，就可以加快應變的速度。一套統一路線類別及事故嚴重程度的系統，能為各部門提供共通的語言和共識。

### 進一步的改善措施

7.12 我們可以善用本港已採用的科技，透過上文第5.4至5.7段所述的閉路電視系統、自動事故偵察科技、行車時間顯示系統及線圈檢測器，監察即時交通情況。

7.13 如上文第5.17段所述，以地理訊息系統提供的行車速度或車龍地圖顯示即時交通資料，可以一目了然地觀察交通擠塞的情況如何隨著時間擴展。圖7.2顯示通往紅磡海底隧道的主要道路的車速顯示圖，各路段按照車輛的平均行車速度編成不同顏色。

圖7.2：通往紅磡海底隧道的主要道路的車速顯示圖



7.14 我們要強調一點，基於實行這些改進技術的措施，需要增加撥款及人手，故當局推展這方面的計劃前，應先深入討論這些措施是否可取，並徵詢有關方面的意見。

## 第一/二階段—場外支援協調工作

7.15 首名到場的警務人員一般要查看當時現場的各樣情況，因此若要求其他部門協助，可由警察總區指揮及控制中心通知。無論如何，都應清楚訂明各項程序，確保現場警務人員與警察總區指揮及控制中心之間的溝通全無隔閡。

7.16 聯絡運輸署以及其他有關部門求助，應由警察總區指揮及控制中心負責。

7.17 各部門之間的溝通途徑應予簡化，並且讓所有當值人員知悉這些途徑。正如我們在上文第4.28段所建議，發出適當而切實可行的通告給有關人員傳閱，妥善部署，就能達到上述效果。

7.18 目前，各部門之間配調資源的要求，有不少經由綜合電話查詢中心(查詢中心)轉駁。當初成立查詢中心的目的是服務市民。年來，不少部門利用查詢中心，向其他部門提出有關服務或聯絡的要求。要加強部門間調派設備及人手的協調，其中一個建議是設定專線電話，可由查詢中心負責操作，以轉達及跟進部門提出的要求。政府有需要設置特別通話系統，協調各部門的求助要求，以縮短等候接聽來電的時間。

7.19 另一個方法是恢復部門與部門之間的直接溝通。應定期公布並更新各部門當值人員的詳細聯絡資料，亦必須確保辦公時間後亦能與有關人員聯絡。

7.20 部門處理緊急事故的程序應載述指引，清楚說明需索取哪些和多少資料，以助判斷應調派哪些資源到場。資源若調派不當，更會因要重新調動而拖長應變時間。如能預早部署，就可以編定合用的資料一覽表，因此預早部署相當重要。

7.21 及早聯絡支援部門，協調得宜，對及早完成清理工作至為重要。

## 進一步的改善措施

7.22 利用上文第4.43段所述的電腦輔助調派系統，可改善部門之間的協調工作。

## 第二階段—聯合督導模式

7.23 正如前文第3.38至3.40段建議，如有需要，協調中心應由固定模式提升一級為聯合督導模式。

7.24 當發生嚴重事故，協調中心固定模式亦隨之啟動。隨著事故增多或嚴重程度提升，固定模式亦會按照第3.38段所述的啟動準則更進一級，聯合督導模式隨之啟動。在那時，交通總部會派出一名高級警務人員到協調中心監督情況，並與總區指揮及控制中心以及現場警務人員聯絡協調。警方與協調中心的人員集中一處，可令督導及協調工作更為暢順有效。有關改道計劃的可行性及人手安排和現場四周以外受影響地區交通管理的問題可得到解決。雙方一同設計的改道路線亦應會更符合實際需求。

7.25 一如前文所述，要提升處理事故時管理交通的能力，運輸署就得按第5.20至5.27段所載，為處理交通敏感路線或公共交通敏感路線上發生的事故，編訂一套應變計劃。

7.26 協調中心聯合督導模式可監察各項事故，在決定採用哪些應變計劃及長期改道措施的事宜上，發揮督導角色。此外，協調中心與警察總區指揮及控制中心以及現場警務人員之間，亦可以加強溝通協調。

## 第二階段—接到求助要求後的應變行動

7.27 有關部門一旦接到要求或通知須提供協助，便應立即動員、協調及管理適當的部門人員及設備以處理事故。

7.28 為此，準確而詳細分辨事故的類型、性質及範圍，是縮短應變時間的關鍵。需要哪些部門提供協助，要視乎事故的性質而定，不盡相同。例如化學物洩漏的事故就要環境保護署及消防處處理，棚架倒塌就要屋宇署處理，而清除路障則需要路政署處理。

7.29 聯合督導模式啟動後，第一步的工作是確保已通知各有關部門，並已調動適當的人手及設備處理事故。

7.30 從支援部門調派到場的人員所作的專業判斷不能輕視。為確保現場人員所作判斷正確無誤，應向他們提供足夠指導，並設立機制指明在哪些情況須把事情提交部門內經驗較豐富的上級人員核實並提供意見。配備錄像及攝影功能的智能電話已相當普遍，有關人員除可口述現場情況外，還可傳送現場的影像或錄像至支援部門以供核實。

7.31 支援部門派往現場的人員所作的專業判斷，還應包括估計事故持續的時間，特別是道路持續封閉的時間，讓各有關部門(特別是協調中心)知悉。根據事故持續時間的估計，就能為事發現場周圍地區制定適當的交通管理措施，而發放訊息亦會更具效率。

## 進一步的改善措施

7.32 第4.43段所述的電腦輔助調派系統可以更新並記存所有的調派要求以及事故的狀況。有關部門可即時全面掌握現場情況，有助為調動設施及人手作出正確的判斷。

## 第二階段—在事故現場一帶管理交通

7.33 在聯合督導模式啟動下，加上能較準確估計事故持續的時間，便可訂出更有效的交通改道計劃。如能按第5.20段所載為處理交通敏感路線或公共交通敏感路線上發生的事故編訂一套應變計劃，可更進一步提升處理事故時管理交通的能力。

## 進一步的改善措施

7.34 我們認為值得考慮設計一套以電腦專家系統為基礎的事故管理系統是否可取。這個系統可記錄過往事故所得的經驗，並提供數據以供日後參考。有關建議於第5.22段闡述。

## 第二階段—發放訊息

7.35 目前，協調中心十分依賴傳媒發放新聞稿及簡報情況，但這個做法使播出的時間及內容受到限制。與媒體協定發放訊息的安排，並根據不同緊急程度為新聞稿劃分類別，就能盡量減低以上不足之處。

7.36 協調中心須編定不同表格，提供簡潔而準確的訊息，讓傳媒可立即掌握訊息的重要程度。以傳真發出新聞稿後再致電跟進，亦有助訊息及時向市民發放。

7.37 鑑於及時發放訊息對減輕事故造成的交通影響十分重要，運輸署應嘗試與隧道公司、流動電話公司、物業管理公司、大機構僱主以及其他網上媒體公司加緊合作，以增加發放資訊的途徑。

## 進一步的改善措施

7.38 日後協調中心可考慮設立專用的通訊途徑，確保能及時而準確地發放有關交通訊息及改道計劃的資料。其中一個可行方法，是在道路網的重要地點安裝可變訊息顯示屏。此外亦可探討設立專用的電台廣播交通消息以及利用公路廣播電台頻道是否可行，但必須審慎考慮這些方案在資源及法律方面的問題。

## 第三階段—清理工作

7.39 安全而及時地清理事故現場，結束事故，至為重要。

7.40 支援部門派出的人員及設備陸續抵達後，關鍵的工作是有效管理現場。協調是否妥當，直接影響應變工作的成效，尤以處理嚴重事故為然。指揮控制的組織結構如能清楚界定，各個部門能透徹明白並嚴格依循，對協調工作大有幫助。這樣的組織結構需要先行設定，經各有關部門同意，並事先加以測試。我們認為，除卻消防處在現場執行拯救的情況外，應由警方繼續在現場擔當領導的角色。

7.41 現場管理的工作包括各種細節安排，例如安排位置停放部門車輛及設備，以及由警方開路護送重型設備以盡早送達現場。審慎考慮這些後勤工作的細節，預先議定安排，可以提高解決事故工作的效率。

7.42 現場人員與聯合督導模式運作的協調中心之間的聯絡極為重要，兩者一直要保持聯繫，直至交通情況回復正常為止。有關事故及交通情況的訊息須不斷更新。有關人員須監察交通改道計劃及燈號控制策略，並按照即時交通情況相應調節。

7.43 在這個階段，現場一帶的交通管理必須繼續進行，並需繼續向市民發放最新的訊息。

### 進一步的改善措施

7.44 我們可採用先進的科技以制定更周全的計劃。有關交通情況的訊息、執行的程序以及採用的計劃的資料可記錄在電腦系統供日後參考，以作改善。

## 第四階段—復原工作

7.45 事故解決後，交通就會逐漸回復正常。可採取一些步驟縮短復原所需時間。實行這些步驟的主要目的，是盡快令行車回復正常，防止車龍結集和蔓延至交通網絡的其他部分。

7.46 交通情況訊息應繼續不時更新，並應繼續監察燈號控制系統，以及按照即時交通情況相應調節。

7.47 在這個階段，現場一帶的交通管理必須繼續進行，並繼續向市民發放最新的訊息。

### 進一步的改善措施

7.48 協調中心若取得廣泛地區的即時交通訊息，可從策略性的角度制定並實行交通管理計劃，考慮計劃對整體交通網絡的影響。在整個交通網絡回復正常之前，應持續執行這個程序。

# 第八章 建議摘要

## 引言

本章摘要載述我們對緊急交通協調工作各個範疇的建議。

## 應變計劃

1. 制訂一整套的應變計劃，處理交通敏感路線或公共交通敏感路線封路或交通擠塞的情況。這些計劃應包括改道方案、燈號控制策略，人手支援及後勤方面的要求。
2. 定期進行緊急事故演習，測試應變計劃的成效，並確保有關人員熟習程序如何運作。

## 資料蒐集

3. 警方及運輸署不時互換最新的交通資訊。
4. 利用事故地圖綜合來自各方的資訊，評估擠塞的嚴重程度及蔓延情況。

5. 探討利用埋於道路下面的線圈檢測器蒐集即時的交通資訊的可行性。如認定可行，日後也可探討沿交通敏感路線或公共交通敏感路線擴大這些檢測器的覆蓋範圍。
6. 長遠而言，改善閉路電視系統的覆蓋範圍，特別是交通敏感路線或公共交通敏感路線沿路安裝的閉路電視系統。
7. 研究安裝流動閉路電視是否可行，使資料蒐集的工作更具成效。
8. 探討調配設有探測設備的車隊(主要是設有全球衛星定位系統的巴士以及其他公共交通工具)測量道路網行車時間及車速是否可行。
9. 研究可否以地理訊息系統為基礎，發展一套以行車速度或車龍地圖顯示即時交通訊息的系統，及早偵察事故，擬訂改道及燈號管制計劃。

## 情況評估

10. 在可行的情況下確實評估善後工作所需的時間，以助決定有關交通運輸管理的事宜。

11. 如未能評估封路時間，須通知警方及運輸署，以便制訂適當的交通運輸計劃。
12. 為前線人員提供足夠指導，例如行動一覽表及指引，提升他們的判斷及評估能力。
13. 有關人員須留意整體情況，並從較宏觀的角度衡量其行動或不採取行動所造成的影響。

## 事故處理

14. 以事故資料庫的方式儲存有關事故類別、持續的時間、清理時間及應變措施等記錄，以供評估分析，令交通影響評估的結果更為準確。
15. 長遠而言，發展即時電腦輔助調派系統。備存事故資料庫的過程可自動化處理，方便查閱及檢索。
16. 根據事故資料庫的實際個案以及預設的應急情況，發展及應用某些交通模擬程式，在延誤、擠塞的蔓延範圍及程度等方面，作出交通影響推論估計。

17. 舉行檢討會以總結經驗並汲取教訓，使將來遇上類似情況時會更處理得宜。
18. 考慮設計一套以電腦化專家系統為本的事故管理系統的可行性。這樣的系統有助參考過往事故的應變情況以及所得經驗而擬備預設燈號控制策略或改道計劃。

### 有助改道的措施

19. 為駕駛人士提供更多有關替代路線的資料及指引，方便實施改道安排。
20. 預先與公共交通營辦商訂定各項安排及程序，確保更改的巴士路線實際可行並且能獲車上乘客接受。
21. 巴士如需改道，多向乘客提供資訊。
22. 加強緊急情況下站長與乘客聯絡溝通的角色。向站長提供更多培訓及更清晰的指引，以處理交通擠塞及事故。
23. 考慮對財政及安全的影響後，研究在主要道路的中央分隔欄每隔一段距離增設一個緊急出口。

## 復原管理

24. 在事故發生後繼續實施交通管理措施，確保交通盡快順暢地回復正常。
25. 繼續監察受影響地區的交通情況，並利用區域交通控制系統相應調節交通燈號，以便有效管理及疏導車龍。

## 部門的內部溝通

26. 在各部門內部設立機制，讓現場人員可向上級通告，讓高級人員可調動資源、監察事態發展並及時發出指令。

## 部門之間的協調

27. 根據五月九日所得的經驗，檢討並改善緊急事故交通安排。
28. 通報其他部門(特別是前線人員)各項緊急事故的安排，並定期傳閱有關指引。
29. 覆檢內部通告，明確界定各個部門處理涉及交通的緊急事故時應擔當的角色，並請部門內人員留意考慮事故的交通影響，盡早警示運輸署。

30. 不同部門的緊急事故處理程序應互相協調配合，使各部門可更有效地溝通合作。
31. 採用分階段處理事故的概念，並研究如何逐一精簡其中的程序。
32. 長遠而言，在資源許可下，邀請大學或顧問公司，在參考海外的經驗後，提出建議改善香港事故管理系統。

### 部門之間特設溝通渠道

33. 設立專用電話線，連繫各個部門，以加快善後工作。
34. 長遠而言，發展一個各有關部門共用的電腦輔助調派系統，加強協調各部門之間的調派工作。

### 緊急事故交通協調中心的角色

35. 緊急事故交通協調中心(協調中心)更積極主動協調運輸交通事故的處理工作，透過設定聯合督導模式，加強溝通，由警方及運輸署聯合督導。

36. 安排環境運輸及工務局的一名首長級人員在協調中心處於聯合督導模式時留守協調中心，以加強與其他決策局及政府高層之間的協調。
37. 如有需要，安排其他支援部門的高級人員駐守協調中心或隨時可以電話聯絡，以方便通訊及制定決策。

## 緊急事故交通協調中心的設施

38. 改善協調中心的設施，尤其應該添置有更強部門連接功能並內置地理訊息系統的先進電腦系統，以監察交通情況。

## 善用科技管理危機

39. 更新智能運輸系統策略，盡早實行各項建議。
40. 如有資源可供運用，善用先進科技(例如新的閉路電視系統、自動事故偵測技術、全球衛星定位系統以及交通管制及監察系統)，加強處理緊急事故的能力。

### 及時發放資訊

41. 嘗試以創新有效的方式向公眾發放資訊。
42. 設立交通消息專用廣播頻道，或與廣播電台合作，增加播放交通消息的次數。
43. 利用地理訊息系統技術，透過互聯網上的數碼地圖，向公眾發放各道路交通情況的訊息。
44. 與綜合電話查詢中心商討新措施，加重查詢中心發放緊急事故交通資訊的角色。
45. 安排運輸署於其部門內現場電視直播交通資訊。
46. 向商業樓宇及商場的管理公司發放交通事故的訊息，讓出入的人士在離開樓宇和商場前得知有關消息。

47. 利用電郵向大機構的僱員發放交通訊息。
48. 與電訊公司研究可否及如何利用流動電話蜂窩式廣播發放資訊。
49. 在考慮強制指定的形式前，與流動電話公司商討協定發放訊息的安排。
50. 向的士商會、公共小型巴士商會以及其他公共交通工具商會發放訊息，由商會轉達會員。
51. 在重要地點及路口安裝可變訊息顯示屏。沒有固定可變訊息顯示屏的路段，亦可使用流動的顯示屏。
52. 考慮讓巴士車廂可接收廣播。另外亦可利用地鐵及九廣鐵路列車上的廣播設備。
53. 盡量利用多種方式聯絡。把新聞稿傳真給傳媒後，可致電提醒對方處理。

## 訊息的清晰度及效用

54. 改善向傳媒(特別是廣播電台)發放訊息的內容，清楚說明擠塞的程度，並建議改行其他路線。
55. 若情況許可，粗略估計有關路段重開的時間，若不能作出實際的估計，則須向公眾交代無法肯定何時解封的原因。

## 運輸署與警察公共關係科的分工

56. 運輸署與警方作出更妥善的協調，以免傳媒及市民產生混亂。雙方應交換發放的訊息，確保內容一致，減少矛盾及不必要的重覆。

# 鳴謝

我們感謝各專業團體、學術機構、電訊公司、電子傳媒及新聞界、公共交通營辦商、隧道公司、運輸業界商會、其他與運輸有關的團體、區議會及市民以書面或其他途徑，向我們提出寶貴意見。

我們的工作得以順利進行，全賴環境運輸及工務局、屋宇署、政務司司長辦公室效率促進組、消防處、食物環境衛生署、路政署、香港天文台、香港警務處、康樂及文化事務署及運輸署迅速提供資料。我們感謝其他部門與我們分享其緊急事故處理安排。我們亦對公務員事務局法定語文事務部提供翻譯服務表示謝意。

我們亦衷心感謝秘書處在檢討期間所提供的協助。

# 附錄 I

## 成員簡歷

### 主席

#### 鄭若驛資深大律師, JP

執業大律師鄭若驛女士在二零零零年獲委任為資深大律師。鄭女士兼獲特許工程師及特許仲裁員資格，現任交通諮詢員會主席，熟悉道路交通法例及本港交通運輸事務。鄭女士兼任香港國際仲裁中心副主席，並為特許仲裁學會信託委員會委員。鄭女士還歷任多項公職，並擔任多個審裁處的主席。

### 成員

#### 許浩明先生, JP

許浩明先生是香港董事學會主席及海域集團有限公司副主席。許先生在商業、管理及企業融資方面經驗豐富，他並在多間上市公司擔任董事。許先生現任香港學術評審局副主席，並在多個政府委員會中擔任成員。

## 羅康錦教授

羅康錦教授現為香港科技大學土木工程學系副教授，曾任教於美國加州大學柏克萊分校運輸研究學院。羅教授是運輸系統模擬程式、交通管制及公共運輸分析方面的專家，並擔任多份交通學報的編輯委員會成員。羅教授榮獲二零零一年世界交通運輸研究大會獎，並為二零零零年香港工程師學會會刊獎得主。

# 附錄 II

## 公眾諮詢

### 獲邀請提交書面意見書者

#### (1) 專業團體

- 美國土木工程師學會 - 香港分會
- 香港顧問工程師協會
- 香港物流及運輸學會
- 香港工程師學會
- 香港交通研究學會
- 英國公路及運輸學會 - 香港分會
- 英國土木工程師學會 - 香港分會

#### (2) 學術機構

- 香港中文大學
  - 計算機科學與工程學系
  - 訊息工程學系
  - 新聞與傳播學院
- 香港城市大學
  - 科學及工程學院

□ 香港浸會大學

■ 地理系

■ 傳理學院

□ 香港理工大學

■ 土木及結構工程學系

■ 土地測量及地理資訊學系

■ 物流學系

□ 香港科技大學

■ 土木工程系

■ 資訊與系統管理學系

□ 香港大學

■ 城市規劃及環境管理研究中心

■ 土木工程學系

■ 計算機科學系

■ 地理系

■ 交通運輸研究所

■ 新聞及傳媒研究中心

■ 資訊科技學部（香港大學專業進修學院）

■ 物流及運輸課程中心（香港大學專業進修學院）

### (3) 電訊公司

- 香港流動通訊有限公司
- 和記環球電訊有限公司
- 新世界電訊有限公司
- 華潤萬眾電話有限公司
- 數碼通電訊有限公司
- 汇亞通訊有限公司

### (4) 電子傳媒

- 亞洲電視廣播有限公司
- 香港有線電視有限公司
- 香港寬頻網絡有限公司
- 香港商業廣播有限公司
- 新城廣播有限公司
- 凰凰衛視有限公司
- 香港電台
- 電視廣播有限公司

### (5) 報章

- 蘋果日報
- 中國日報（香港版）

- 香港商報
- 新報
- 信報
- 香港經濟日報
- 都市日報
- 明報
- 東方日報
- 成報
- 星島日報
- 南華早報
- 大公報
- 英文虎報
- 太陽報
- 文匯報

### (6) 公共交通營辦商

#### 專營巴士公司

- 城巴有限公司
- 九龍巴士(一九三三)有限公司
- 龍運巴士有限公司
- 新大嶼山巴士(1973)有限公司
- 新世界第一巴士服務有限公司

## 鐵路公司

- 九廣鐵路公司
- 地鐵公司

## 小輪公司

- 全記渡有限公司
- 珊瑚海船務有限公司
- 愉景灣航運服務有限公司
- 香港仔小輪公司
- 富裕小輪有限公司
- 港九小輪有限公司
- 香港油麻地小輪船有限公司
- 新世界第一渡輪服務有限公司
- 珀麗灣客運有限公司
- 坪洲街渡有限公司
- 天星小輪有限公司

## (7) 隧道公司

- 中國道路管理有限公司
- 愉景灣隧道有限公司
- 香港隧道及高速公路管理有限公司

- 新香港隧道有限公司
- 三號幹線(郊野公園段)有限公司
- 信佳集團管理有限公司
- 大老山隧道有限公司
- 青馬管理有限公司
- 香港西區隧道有限公司

### (8) 運輸業界商會

- 汽車交通運輸業總工會

### 非專利巴士同業聯會

- 汽車交通運輸業總工會非專利巴士分會
- 非專利公共巴士同業聯會
- 非專利公共巴士從業員協會
- 公共巴士同業聯會
- 學童車協會

### 的士 - 市區的士聯會

- 全利電召的士聯會有限公司
- 忠誠車行有限公司
- 城市的士車主司機聯會有限公司

- 友聯的士車主聯誼會
- 車馬樂的士聯會有限公司
- 港九電召的士車主聯會有限公司
- 港九利萊無線電召車中心
- 香港九龍的士貨車商會有限公司
- 香港計程車會
- 香港的士小巴商總會有限公司
- 九龍的士車主聯會有限公司
- 汽車交通運輸業總工會
- 百佳的士車主聯會有限公司
- 四海的士車主司機聯會有限公司
- 環保的士車主聯會有限公司
- 的士權益協會有限公司
- 豪華優質的士電召聯會有限公司
- 泰和車行有限公司
- 的士司機從業員總會有限公司
- 的士同業聯會有限公司
- 港聯的士車主聯會有限公司
- 交通事業從業員協會
- 聯友的士同業聯會有限公司
- 市區的士司機聯委會有限公司
- 偉發的士車主聯會有限公司

- 惠益港九及新界的士車主聯會
- 榮利無線電車商會有限公司
- 榮泰車主及司機聯合有限公司

### 的士 - 新界的士聯會

- 新界電召的士聯合有限公司
- 新界的士商業聯誼會
- 香港無線電的士聯誼會
- 新界的士商會有限公司
- 新界的士電召中心
- 新界的士車主司機.
- 新界的士司機協會
- 新界的士司機權益大聯盟
- 新界的士營運協會
- 北區的士商會
- 營業車聯誼會
- 西貢的士工商聯誼會有限公司
- 新興的士電召聯合會
- 新興台的士從業員聯合會
- 新界港九合眾的士聯誼會有限公司
- 的士車行車主協會

## 的士 - 大嶼山的士聯會

- 大嶼山的士聯會

## 公共小巴商會

- 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司
- 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
- 香港公共小巴車主司機協進總會
- 漢華小巴商會有限公司
- 香港公共及專線小巴同業聯會
- 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
- 九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會
- 九龍鳳凰小巴商工總會有限公司
- 藍田惠海小巴商會
- 鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司
- 龍翔公共小型巴士福利事務促進會有限公司
- 汽車交通運輸業總工會
- 新界新田公共小型巴士(17)商會
- 公共小型巴士總商會
- 荃灣公共小型巴士商會有限公司
- 屯門公共小型巴士商會
- 元朗大埔公共小巴商會有限公司

## **(9) 其他與運輸有關的組織**

- 道路安全議會
- 香港汽車高級駕駛協會
- 香港汽車會
- 香港交通安全會
- 香港機場管理局

## **(10) 區議會交通及運輸委員會**

# 附錄 III

## 公眾意見摘要

回應

(附有關段落編號)

### (1) 危機處理機制

#### ■ 提高處理危機的能力

- 重新研究每個危機管理階段(包括危險識別、運作準備、應急預備、危機處理及事後復原)工作的長處和弱點； 3.31
- 檢討現行做法，刪去不必要的程序； 3.29
- 安排危機管理小組候命處理同類事故，除監督外還須迅速採取果斷的行動； 註1
- 制訂應變計劃以實施交通改道； 3.26, 5.20
- 各類執行復原工作的車輛須候命清理現場；以及 3.26, 5.20
- 建議把應變計劃由處理現場為本，改為應變為本。後者處理危機的方式，著重協調及綜合各個單位的應變工作，而非制定應變計劃處理現場情況。 3.29-3.31

註1 運輸署已設有24小時運作的小組，專責處理緊急交通事故。不過該組或需加強人手方能符合新的要求。

回應

(附有關段落編號)

## ■ 改善技術及通訊

- 安裝更多路邊裝置(如閉路電視攝影機及使用全球定位系統技術的設備等)，讓乘客可較全面掌握事故的形勢，採取果斷行動； 3.43-3.45, 5.15
- 與公共交通機構合作，在巴士上安裝監察器，以監察主要走廊的交通； 3.43-3.45, 5.16
- 研製即時運輸資訊系統，並採用以地圖為基礎的技術(例如地理訊息系統)，使數據一目了然，方便發放資訊； 3.42-5.17
- 在交通管理及資訊中心設一個綜合系統，將現有分散使用的系統(包括公路的交通管制及監察系統以及市區道路的區域交通控制系統)全部整合； 3.43-3.45
- 研究在市區安裝自動事故偵測器； 3.43-3.45
- 考慮採用運輸資訊系統或其他智能運輸系統，以便在交通阻塞時進行交通改道並訂出應變計劃；以及 3.43-3.45
- 改善前線警員與控制室決策者聯絡的電訊設施，加強傳送錄像的功能，以便評估情況。 註2

註2 警方支持這建議，但他們需考慮對資源的影響。

回應

(附有關段落編號)

**■ 加強運輸署協調中心的組織**

- 把協調中心提升為交通危機管理中心，由一名局長級或最少屬常任秘書長級別的高級政府人員領導，並有權力去確保在危機發生時能迅速採取行動； 3.37-3.40
- 界定協調中心的職責，確保在協調中心督導工作的運輸署署長或主管人員迅速應變，在協調中心指導參與復原的單位工作；以及 3.14, 3.36-3.40
- 建議各主要公共交通機構委派代表駐守協調中心。 註3

**■ 研究海外做法**

- 邀請大學或顧問公司參考海外的緊急交通協調系統，提供意見改善香港的事故管理系統及道路網危難救援工作。 3.32

註3這是預先計劃而又會嚴重影響交通的大型活動的現行安排。

回應

(附有關段落編號)

## (2) 內部協調加快善後工作

- 列明各政府部門的角色與職責，確保各部門之間的職責清楚劃分。 4.27-4.28

## (3) 舒緩交通擠塞的措施

### ■ 檢討基建

- 檢討輔助路是否足夠； 5.36-5.37
- 在規劃及建造香港道路網時兼顧路網聯通及互補的概念，確保日後道路網能承受內部及外間的干擾及事故(例如水浸、天氣惡劣、山泥傾瀉或交通意外)； 5.36-5.37
- 增建沙田至中環線等鐵路，擴大鐵路網絡； 5.36-5.37
- 主要道路的中央分隔欄每隔一段距離設一個緊急出口，方便實施反方向行車；以及 5.32
- 加快更換及維修水管等城市設施。 註4

註4 這項建議會轉交工務部門考慮。

回應

(附有關段落編號)

**■ 調派足夠人手**

- 確保調派足夠警員往主要道路路口指揮現場交通。 5.20

**■ 檢討緊急公共交通服務**

- 在各總站暫停前往受影響地區的專營巴士服務； 5.29-5.30
- 緊急情況下要求車長不停站前行；以及 5.29-5.30
- 提供經改道的特別巴士服務以將乘客載離擠塞地區。 5.29-5.30

**■ 制訂應變計劃**

- 避免緊急車輛在交通嚴重擠塞時受困； 5.20
- 編訂分區交通改道計劃，提供疏導交通的路線，以應付不同道路網多處出現問題的情況； 5.20
- 警方在車龍結集前迅速到場疏導交通； 5.20
- 舉行檢討會，向決策局／部門提供緊急交通安排的最新資料；以及 5.21
- 設置更清晰的改道指示牌。 5.33

回應

(附有關段落編號)

## (4) 向公眾發放資訊的方式

### ■ 加強溝通聯繫

- 現時靠傳真訊息，訊息未必即時送出，亦無法引起傳媒注意。建議利用電郵、互聯網或電話通知傳媒及公共交通營辦商； 6.12
- 增加電台播放交通消息的次數(例如每隔15分鐘一次)，提供最新訊息； 6.11(a)
- 與所有公共交通機構(包括鐵路、專營巴士、公共小巴、渡輪)及商會(包括的士、保姆車、旅遊巴士)設立通訊系統，以發放資訊； 6.11(j)
- 除使用目前的方式直接致電隧道公司外，還可以把隧道公司加入多路傳真發送名單，盡量傳達詳細的訊息； 6.12
- 建議運輸署官員積極主動聯絡傳媒，以中英文在電台公布有關緊急事故的即時消息；以及 6.4-6.6
- 借助公共交通機構商會的傳呼台發放訊息。 6.11(h)

## 回應

(附有關段落編號)

**■ 運輸署發放訊息的內容**

- 設立三級制警示系統，發放緊急事故的訊息； 6.18
- 加強訊息及資料的內容，引起傳媒對事件的注意； 6.17  
以及
- 訊息應包括事發地點、受影響路線、輔助路線、可改用的其他公共交通服務、改道計劃、預期復原時間、車龍長短及延誤時間等。 6.17

**■ 增加並改善發放交通消息的途徑**

- 檢討運輸資訊系統，使資訊在適當時間發放； 3.43-3.44
- 除最普遍的短訊服務外，探討採用其他方式的流動電話警示服務，讓電話用戶可主動及自願地選用。  
例如採用蜂窩式廣播技術，向大量接收者同步發放訊息； 6.11(g)

## 回應

(附有關段落編號)

- 與電訊管理局研究，探討可否在流動網絡公司的持牌條件或營運指引中加入條件，規定免費發放某個數量的短訊，提供市民須知、緊急訊息或其他消息； 6.11(g)
- 在更多重要地點裝設可變訊息顯示屏，以提醒駕駛人士前面道路發生事故並提議使用輔助路； 6.11(i)
- 在更多巴士總站安裝大型顯示板，並在巴士上採用液晶體顯示屏向乘客發放緊急交通消息(例如預計延誤持續的時間)； 6.13
- 考慮在受影響地區作定點廣播，並提供輔助道路的資料； 6.11(k)
- 在巴士站及商場等地方發放電子通告； 6.11(e), 6.13
- 經政府新聞處系統向傳媒發出警示； 6.4至6.6
- 啟動協調中心後設立新聞中心； 6.11(d)
- 在香港電台設立交通消息專用頻道； 6.11(a)
- 設立緊急電話熱線，方便公眾查詢；以及 6.11(c)
- 直接向電台報道由高空拍攝所得的交通消息。 註5

註5當局可考慮這個建議，特別在發生對所有地區的交通有重大影響的預先計劃的活動或事故時。

回應

(附有關段落編號)

## (5) 整體意見

- 研究為何現有危機管理機制在五月九日未能發揮作用； 3.29
- 檢討參與復原的單位遲遲未能到現場的原因； 見第二章
- 研究為何未能迅速移走新蒲崗路邊塌下的棚架； 見第二章
- 提高香港天文台對狂風迫近的警覺性；以及 註6
- 考慮藉競投方式簽發牌照以解決交通問題。 註6

註6 建議會轉交有關部門考慮。

# 附錄IV

## 事件概覽

### 二零零五年五月九日的事件/行動

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1237	> 警方 999 热線接獲事 故報告。				
		1239	> 警方 999 热線接獲事故 報告。		
		1241	> 警方到場，制定交通改 道計劃，封閉窩打老道 北行交通。		
				1242	> 警方 999 热線接獲事 故報告。
1243	> 警方到場。				
		1245	> 香港電台(港台)告知運輸 署發生事故。 > 運輸署啟動固定模式緊 急事故交通協調中心(協 調中心)。		
				1247	> 警方到場。
		1248	> 運輸署告知專營巴士公 司、獅子山隧道公司、 海底隧道公司及綜合電 話查詢中心(查詢中心)發 生事故。		

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
		1251	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署回覆港台</li> <li>&gt; 運輸署要求海底隧道廣播事故的消息，呼籲駕駛人士改用其他路線前往沙田。</li> </ul>		
		1256	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署致電商業電台(商台)。</li> </ul>	1256	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 消防處接獲電話報告發生事故。</li> </ul>
		1258	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署發出第一份新聞稿。</li> <li>&gt; 警察公共關係科告知各廣播電台實施封路。</li> </ul>		
				1300	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 警察公共關係科告知各廣播電台實施封路。</li> </ul>
		1302	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署回覆港台</li> </ul>	1302	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 消防處到場。</li> </ul>
		1305	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 警方告知運輸署事故的資料。</li> <li>&gt; 消防處表示該處人員已經到場。</li> <li>&gt; 海底隧道確認已在隧道內廣播窩打老道發生事故的消息。</li> </ul>		
		1307	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 港台播放交通消息。</li> </ul>		
		1308	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 商台播放交通消息。</li> </ul>		
		1310	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 警方告知查詢中心發生事故，並要求路政署派員到場。</li> </ul>	1310	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 消防處發現一幅棚架塌落在一輛雙層巴士尾部車頂，無人受傷。</li> </ul>

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1311	> 警方封閉三條西行線，實施改道計劃。				
		1313	> 獅子山隧道表示其南行管道間歇性封閉。		
1315	> 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士實施封路。				
				1317	> 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士交通阻塞。
				1318	> 警方告知巴士公司交通改道，並要求巴士督導人員協助巴士改道。
		1319	> 查詢中心向路政署人員轉達警方的要求。	1319	> 警方封閉所有東行線，實施改道。太子道東所有東行車輛改行彩虹道。
		1320	> 路政署指示合約承辦商動員工人及設備，進行緊急清理工作。		
		1323	> 消防處表示其設備無法鋸開塌樹。現場交回警方接管。		
1324	> 九龍巴士公司(九巴)告知運輸署發生事故。 > 消防處到場。 > 警方實施交通改道。	1324	> 運輸署與九巴商討封閉窩打老道的巴士改道計劃。	1324	> 九巴告知運輸署發生事故。 > 警方告知運輸署發生事故。
		1325	> 警方通知查詢中心聯絡康樂及文化事務署(康文署)。		

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
				1328	> 新世界第一巴士服務有限公司(新巴)報稱棚架塌下時擊中一部796C號巴士，乘客並無受傷。
1330	> 運輸署發出第一份新聞稿。				
1331	> 警方封閉全部西行線。			1331	> 運輸署告知各巴士公司發生事故。
				1333	> 運輸署發出第一份新聞稿。
1335	> 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士實施改道安排。	1335	> 路政署到場。		
		1338	> 康文署接獲查詢中心來電，要求協助鋸開一棵塌下的大樹。		
		1340	> 運輸署發出第二份新聞稿。 > 警方要求食物環境衛生署(食環署)清理窩打老道塌樹的範圍。		
1341	> 運輸署告知隧道公司發生三宗事故，要求廣播九龍多處地點嚴重擠塞的消息。	1341	> 運輸署告知隧道公司發生三宗事故，要求廣播九龍多處地點嚴重擠塞的消息。	1341	> 運輸署告知隧道公司發生三宗事故，要求廣播九龍多處地點嚴重擠塞的消息。
				1343	> 消防處確定無人傷亡。
				1344	> 警方要求運輸署區域交通控制中心調校新蒲崗區內所有交通燈的燈序，延長綠燈亮著的時間。

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
		1345	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 路政署及其合約承建商昭興的代表到達事故現場。</li> <li>&gt; 警方正利用鏈鋸剪去阻礙南行車道的樹枝。</li> <li>&gt; 康文署的督導人員到場研究情況。</li> </ul>		
		1347	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 昭興的工人到場前，路政署職員聯同警方把阻礙行車道的樹枝移往旁邊的行人路。</li> </ul>		
		1349	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署嘗試聯絡康文署協助鋸樹，但聯絡不上。</li> </ul>		
		1350	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署署長告知會康文署署長發生事故，並要求協助。</li> <li>&gt; 昭興的工人駕駛兩部貨車並帶備鏈鋸到場，開始剪除及清理阻礙南行車道的樹枝。</li> <li>&gt; 路政署指示昭興提供兩部夾斗車及一部重型起重貨車，並要求警方開路。</li> </ul>		
		1351	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署詢問窩打老道重開的時間，警方答稱曾嘗試聯絡康文署但聯絡不上。</li> </ul>		

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1354	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署告知九鐵及地鐵發生三宗事故，要求密切留意有關情況，特別是九龍塘轉車站的情況。</li> <li>&gt; 運輸署請九鐵向乘客廣播事故的消息，並呼籲市民使用鐵路。</li> </ul>	1354	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署告知九鐵及地鐵發生三宗事故，要求密切留意有關情況，特別是九龍塘轉車站的情況。</li> <li>&gt; 運輸署請九鐵向乘客廣播事故的消息，並呼籲市民使用鐵路。</li> </ul>	1354	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署告知九鐵及地鐵發生三宗事故，要求密切留意有關情況，特別是九龍塘轉車站的情況。</li> <li>&gt; 運輸署請九鐵向乘客廣播事故的消息，並呼籲市民使用鐵路。</li> </ul>
1355	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 警察公共關係科經由廣播電台通知駕駛人士封路的消息。</li> </ul>	1355	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署署長告知路政署署長發生事故，並要求協助。</li> </ul>		
		1357	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 康文署致電回覆，表示其職員正趕赴現場跟進。該署一些職員已經在場。</li> </ul>		
				1358	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 警方重開第四條行車線。</li> </ul>
1400	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署通知查詢中心的當值經理須留意以圖文傳真方式發出的交通消息。</li> <li>&gt; 屋宇署獲警方告知發生事故。</li> </ul>	1400	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署要求港台、商台及新城電台報導窩打老道的塌樹事件。</li> <li>&gt; 運輸署通知查詢中心的當值經理須留意以圖文傳真方式發出的交通消息。</li> <li>&gt; 警方再次聯絡康文署的緊急鋸樹隊。</li> </ul>	1400	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署通知查詢中心的當值經理須留意以圖文傳真方式發出的交通消息。</li> <li>&gt; 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士第四條行車線重開。</li> </ul>
1405	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署啟動協調中心(九龍)。</li> </ul>	1405	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署啟動協調中心(九龍)。</li> <li>&gt; 警方通知運輸署已聯絡路政署有關辦事處的當值主任，該名人員已通知該署的外勤組採取緊急行動。</li> </ul>	1405	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署啟動協調中心(九龍)。</li> </ul>

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1407	> 九巴在巴士總站的大型顯示板顯示交通擠塞的資料。	1407	> 九巴在巴士總站的大型顯示板顯示交通擠塞的資料。	1407	> 九巴在巴士總站的大型顯示板顯示交通擠塞的資料。
		1410至 1416	> 康文署的緊急鋸樹隊到場。		
		1411	> 運輸署發出第三份新聞稿。		
				1412	> 警方再次封閉第四條行車線。
		1413	> 運輸署要求港台增加播放窩打老道封路消息。	1413	> 警察公共關係科經由廣播電台通知駕駛人士太子道東全面封閉。
		1414	> 九巴確定窩打老道封路的資料，已顯示在巴士總站的大型顯示板。		
1415	> 九巴通知運輸署受該三宗事故影響的巴士路線。	1415	> 九巴告知運輸署受該三宗事故影響的巴士路線。	1415	> 九巴告知運輸署受該三宗事故影響的巴士路線。
1416	> 警方找到有關建築物的業主以及負責搭棚工程的承建商。				
				1417	> 運輸署告知路政署發生事故。
1419	> 運輸署發出第二份新聞稿。				
				1421	> 一名市民向警方報告發生事故。
1422	> 運輸署要求大老山隧道呼籲駕駛人士留意電台公布的最新消息。	1422	> 運輸署要求大老山隧道呼籲駕駛人士留意電台公布的最新消息。	1422	> 運輸署要求大老山隧道呼籲駕駛人士留意電台公布的最新消息。
		1428	> 食環署職員到場。警方要求出動洗街車，清洗衣行車道路面。		

## 附錄 IV

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1430	> 港台播放交通消息。	1430	> 運輸署要求港台、商台及新城電台報導窩打老道塌樹及太子道東塌棚的事件。 > 港台播放交通消息。 > 昭興的夾斗車在警方開路下到場，加入清理行動。	1430	> 運輸署要求港台、商台及新城電台報導窩打老道塌樹及太子道東棚架倒塌的事件。 > 港台播放交通消息。
				1436	> 警方通知運輸署東行線已全面封閉，並預計該條行車線會在18:00重開。
				1433	> 警方指示小型及大型車輛分別改行景泰街及彩虹道。
		1435	> 按警方要求，食環署要求其承辦商派洗街車到現場。		
		1438	> 警察公共關係科透過廣播電台呼籲駕駛人士使用大老山隧道代替窩打老道。		
1439	> 屋宇署到場後聯絡業主。業主同意委託承建商拆除棚架。				
		1440	> 警方表示，康文署需要兩小時才可移走塌樹，並表示緊急鋸樹隊會接手搬走塌樹。	1440	> 警方告知屋宇署，並要求機電工程署到場。
		1442	> 運輸署確定海底隧道已安排電台廣播。	1442	> 警方致電查詢中心，要求屋宇署人員跟進太子道東事故。
		1446	> 發出第四份新聞稿。		

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1449	> 運輸署告知考試局發生三宗事故。考試局表示所有考試均已開考，無須再把最新情況告知考試局。	1449	> 運輸署告知考試局發生三宗事故。考試局表示所有考試均已開考，無須再把最新情況告知考試局。	1449	> 運輸署告知考試局發生三宗事故。考試局表示所有考試均已開考，無須再把最新情況告知考試局。
		1450	> 運輸署要求港台、商台及新城電台報導窩打老道塌樹及太子道東塌棚事故並呼籲駕駛人士改行其他路線。 > 路政署路燈部獲悉北行行人路有街燈燈柱輕微傾斜。 > 昭興吩咐配備17噸起重機的貨車到場。	1450	> 運輸署要求港台、商台及新城電台報導窩打老道塌樹及太子道東塌棚的事故，並呼籲駕駛人士改用其他路線。 > 路政署到場。
1452	> 教統局應要求提醒學校，校車可能受封路影響而遲到。校方應代為照顧學童。	1452	> 教統局應要求提醒學校，校車可能受封路影響而遲到。校方應代為照顧學童。	1452	> 教統局應要求提醒學校，校車可能受封路影響而遲到。校方應代為照顧學童。
1453	> 播出封路的特別新聞報導。	1453	> 播出封路的特別新聞報導。 > 警方要求消防處派出消防車協助清洗行車道路面。	1453	> 播出封路的特別新聞報導。 > 警方告知查詢中心發生意外。
1500	> 港台主要新聞報導該三宗事故。	1500	> 港台主要新聞報導該三宗事故。 > 南行中線解封。 > 食環署承辦商的卸斗車到場。	1500	> 港台主要新聞報導該三宗事故。

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
				1503	> 檢查中心聯絡屋宇署，並把事故轉交屋宇署人員跟進。
		1504	> 運輸署回覆港台	1504	> 發出第二份新聞稿，公布巴士改道的細節。
1505	> 城巴告知運輸署巴士改道的細節。	1505	> 路政署搬走損壞的欄杆，清理南行快線上的塌樹樹枝。		
				1508	> 檢查中心與屋宇署人員通話完畢。
		1509	> 一部消防車到場。		
		1510	> 警方重開南行線。		
1515	> 動工清拆棚架。				
		1520	> 食環署的洗街車到場。		
1525	> 運輸署接受港台及商台的錄音訪問。	1525	> 運輸署接受港台及商台的錄音訪問。	1525	> 運輸署接受港台及商台錄音訪問。
				1527	> 警方表示，興勝到達事發現場。該公司估計可在16:30之前清理好現場。
1528	> 運輸署發出第三份新聞稿，公布巴士改道詳情。				

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1530	> 警方估計亞皆老街可於一個半小時內重開。	1530	> 警方估計窩打老道可於30分鐘內解封。 > 南行快線已經清理，整條行車道全面重開。	1530	> 警方估計太子道東可於兩個小時內重開。
		1540	> 運輸署發出第五份新聞稿。窩打老道南行線全部重開。		
				1550	> 警方告知運輸署，塌下的棚架將會搬走，有關路段(所有行車線)可於16:30左右全面重開。
1552	> 協調中心(九龍)表示，亞皆老街鬆脫的棚架即將加以穩固，估計亞皆老街可於16:30重開。				
		1555	> 海底隧道表示，由於窩打老道北行線封閉，前往何文田及窩打老道的車龍伸延至隧道管制區，往九龍方向的北行線因而實施間歇性封閉。		

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
		1600	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 窩打老道一條北行線解封。巴士服務於15:56恢復正常路線。</li> <li>&gt; 警察公共關係科經由廣播電台通知駕駛人士南行線已解封。</li> <li>&gt; 康文署緊急鋸樹隊已把樹幹鋸成數段，隨後離開現場。</li> <li>&gt; 路政署移走行車道上大部分樹幹後，食環署的承辦商開始清洗行車道路面。</li> </ul>		
		1607	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 北行中線解封。</li> </ul>		
				1609	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署發出第三份新聞稿，呼籲市民考慮乘搭地鐵。</li> </ul>
		1610	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 運輸署表示獅子山隧道一條北行線已經解封。</li> <li>&gt; 路政署的街燈承辦商到場，動工裝好傾斜的街燈燈柱。</li> </ul>		
				1620	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 屋宇署人員到場。</li> </ul>
1623	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 海底隧道報稱交通十分擠塞，車龍已伸延至隧道。</li> </ul>	1623	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 海底隧道報稱交通十分擠塞，車龍已伸延至隧道。</li> </ul>	1623	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 海底隧道報稱交通十分擠塞，車龍已伸延至隧道。</li> </ul>

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
		1625	> 食環署清洗道路完畢。	1625	> 警方表示清理工作仍在進行。路面未能在16:30解封。
		1630	> 北行慢線解封。 > 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士北行快線及南行全線解封。		
		1632	> 運輸署發出第六份新聞稿，窩打老道全線解封。		
1635	> 屋宇署告知警方，移走棚架最危險的部分後，兩條行車線可於17:00左右解封。	1635	> 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士全線解封。	1635	> 運輸署要求地鐵公司安排後備列車，並監察乘客量。
		1636	> 運輸署告知商台，窩打老道北行線解封。 > 運輸署告知獅子山隧道，窩打老道北行全線解封。		
1640	> 屋宇署證實拆卸工程正在進行，預計亞皆老街兩條行車線可於17:00解封。			1640	> 協調中心要求西鐵安排後備列車，並監察乘客量。
		1643	> 由於窩打老道嚴重擠塞，海底隧道往九龍的管道需間歇性封閉。		
1645	> 屋宇署再確定亞皆老街的中快線可於17:00解封。			1645	> 警方通知運輸署，屋宇署人員已到場評估搖搖欲墜的棚架的危險程度。太子道東暫時未能解封。路面清理工作正在進行。 > 協調中心(九龍)通知警方，車龍已伸延至海底隧道。

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1659	> 清除即時危險後，警方重開亞皆老街西行第三、四線。				
1700	> 港台新聞報導。 > 九巴表示亞皆老街西行第三及第四線已解封。巴士改道措施於16:57終止。 > 運輸署發出第四份新聞稿。亞皆老街西行中快線已經解封。	1700	> 港台新聞報導。	1700	> 港台新聞報導。 > 屋宇署通知警方四條行車線須繼續封閉。
1705	> 港台播放交通消息。			1705	> 港台播放交通消息。
1707	> 警察公共關係科告知駕駛人士亞皆老街兩條行車線解封。				
1711	> 運輸署通知巴士公司亞皆老街西行中快線重開。				
				1715	> 運輸署發出第四份新聞稿。 > 吊船公司／承辦商到場。

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
1730	> 港台播放交通消息。	1730	> 食環署承辦商的職員離開現場。	1730	> 城巴表示其巴士沒有改道。 > 香港仔隧道表示西行管道施間歇性封閉。 > 港台播放交通消息。 > 警方發出交通簡報，並勸諭駕駛人士使用聯合道及龍翔道。
				1732	> 運輸署要求地鐵加強列車服務。 > 地鐵公司表示乘客量可以應付，並答應加強列車服務。
		1735	> 港台播放交通消息		
				1737	> 運輸署告知商台最新交通消息。
				1738	> 協調中心(九龍)要求九巴安排巴士改行東九龍走廊，並要求警方協助實行巴士改道安排。 > 運輸署致電港台，告知最新的交通情況。 > 警方發出交通簡報，表示海底隧道擠塞，並勸諭駕駛人士使用其他道路前往九龍。
				1739	> 警方告知運輸署，屋宇署最少要用30分鐘檢查及維修搖搖欲墜的棚架。塌下太子道東東行第三／四線路面上的雜物已經清理，行車線可於18:30重開。

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
				1745	> 行車道上的棚架清理完畢。
				1749	> 屋宇署認為須繼續封閉所有行車線。
1800	> 鬆脫的竹枝全部清除。	1800	> 運輸署接受商台訪問。	1800	<p>&gt; 九巴通知運輸署，九巴部分巴士改行東九龍走廊，但乘客拒絕在漆咸道下車。因此，巴士會經宋皇臺道離開東九龍走廊。</p> <p>&gt; 運輸署透過港台及商台的新聞節目，向公眾發放最新的交通資訊。</p> <p>&gt; 屋宇署通知警方，阻礙太子道東行車道的棚架已經清理，但由於損毀的冷卻水塔仍未穩固妥善，以及高處鬆脫的棚架仍有待清拆，故建議繼續封閉全部四條行車線。</p>

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
				1804	> 査詢中心致電查詢香港仔隧道的交通情況。運輸署報稱，由於堅拿道交通擠塞，車龍伸延至香港仔隧道，隧道已實施間歇性封閉。
				1805	> 港台播放交通消息。
				1806	> 警察公共關係科經由廣播電台告知駕駛人士，由於海底隧道九龍出口交通擠塞，香港入口實施間歇性封閉。
				1809	> 警方表示，第三、四線未能重開。
1815	> 屋宇署確認事發地點安全後，警方重開亞皆老街所有西行線。			1815	> 地鐵表示，觀塘線將會加密班次，加強列車服務。
				1818	> 九巴發出紅色警報。
1825	> 警察公共關係科告知駕駛人士，亞皆老街行車線全面解封。				
1830	> 港台播放交通消息。			1830	> 運輸署致電屋宇署署長，要求協助處理太子道東的事件。
				1832	> 警方表示太子道東不能重開。清拆工作不能在一個小時內完成。

亞皆老街 塌棚事故		窩打老道 塌樹事故		太子道東 塌棚事故	
時間	事件／行動	時間	事件／行動	時間	事件／行動
二零零五年五月九日					
				1840	> 屋宇署表示，該署會檢查太子道東塌下的棚架，稍後會作出回覆。
				1850	> 運輸署發出第五份新聞稿。
1900	> 港台播放交通消息。			1900*	> 屋宇署告知運輸署，塌下路面的雜物已經清理。不過，屋宇署仍需時間清理大廈外牆搖搖欲墜的棚架。 > 港台播放交通消息。
1929	> 運輸署發出新聞稿。				

\*太子道東事故在19:00以後的事件／行動於下頁延續

## 太子道東

## 塌棚事故

時間	事件 / 行動
二零零五年五月九日	
1909	> 警方把景福街西行線改為東行，讓小型車輛駛過事故現場。
1910	> 警方表示彩虹道巴士總站巴士專線已開放供所有車輛行駛。 > 屋宇署另一名人員到場。
1911	> 警方表示景康街與景泰街之間的一段景福街西行線已改為只准東行。
1915	> 屋宇署表示起重機仍未到達。 > 警察公共關係科經由電台告知駕駛人士上述安排。
1920	> 運輸署發出第六份新聞稿。 > 16:20到場的屋宇署人員離開現場。
1930	> 港台播放交通消息。 > 承辦商開始動員工人作加固工作。
1950	> 運輸署徵詢警方對以下安排的意見： A. 景福街改為只准東行，以疏導交通；以及 B. 太子道東之西行線改為東行。 > 警方回答運輸署說景福街的改道計劃已在19:09實行，但西行線改為東行則不可行。
2000	> 第一部起重機到場。
2003	> 運輸署要求九巴的巴士改道駛入機場隧道及啟祥道，然後在九龍灣提供轉車站讓乘客轉乘其他西行巴士。九巴回報說車上乘客反對巴士改行其他路線。 > 運輸署請警方留意，漆咸道北近歐化傢俬的位置有大批市民聚集。警方回答說會派員了解情況。
2008	> 屋宇署表示起重機仍未到達現場。運輸署詢問有沒有方法可以協助屋宇署加快工作。屋宇署表示需要使用重型起重機，但現時仍在聯絡有關承建商安排該起重機到來。 > 屋宇署不同意在確保現場安全前重開太子道東。
2018	> 屋宇署助理署長表示正前往現場。
2110	> 警察公共關係科經廣播電台告知駕駛人士，由於交通擠塞，海底隧道已實施間歇性封閉。
2118	> 運輸署促請屋宇署估計道路重開的時間，特別是不能在翌日重開的道路。
2120	> 屋宇署與運輸署商討，表示會盡力在翌日早上較早時分完成拆除／加固棚架的工程，務求能重開兩條行車線。
2140	> 運輸署正研究可否把太子道東西行線改為東行。
2146	> 運輸署向政府新聞處發出新聞稿。
2200	> 商台播放交通消息。
2205	> 運輸署與路政署商討反方向行車安排。
2230	> 第二部起重機到場。 > 警方告知駕駛人士有關四美街的改道安排。
2300	> 港台新聞報導。

太子道東  
塌棚事故

時間	事件 / 行動
二零零五年五月九日	
2306	> 興勝向運輸署表示另一部起重機即將到達。興勝打算在五月十日06:00動工拆除棚架，預計工程大約可於四小時內完成。拆棚工程施工期間，太子道東部分或全部東行線可能需要封閉。運輸署不同意上述計劃，因為太子道東東行線持續封閉會令早上繁忙時間交通嚴重擠塞，故強烈要求承建商加快工程。
2317	> 運輸署確定需要實行反方向行車的安排，並指示合約承建商新福港動工。
2325	> 警察公共關係科呼籲從界限街東行前往觀塘區的駕駛人士使用露明道、亞皆老街或聯合道及龍翔道。
2330	> 屋宇署向運輸署證實，如天氣情況許可，臨時固定棚架的工程可於五月十日06:00完成。屆時太子道東兩條東行線就可以重開。
2345	> 警方禁止所有車輛駛入景泰街，把車輛改引往彩虹道。 > 路政署及運輸署到場，準備切開太子道東的中央分隔欄。
2349	> 警察公共關係科促請前往觀塘的駕駛人士使用聯合道及龍翔道。
2357	> 警察公共關係科呼籲馬頭圍道的駕駛人士利用天光道、露明道及亞皆老街往觀塘。往觀塘車輛也可利用聯合道及龍翔道。

## 二零零五年五月十日的事件 / 行動

時間	事件 / 行動
二零零五年五月十日	
0023	> 警方確定太子道東可實行反方向行車。
0100	> 電工切斷電源。
0120	> 油壓破碎機到場。開始切開缺口一。
0122	> 路政署請協調中心聯絡水務署一同施工。
0123	> 運輸署向水務署轉達路政署的要求，並請水務署直接聯絡路政署。
0145	> 九巴表示太子道東東行線近景泰街一段仍然封閉。 > 開始切開缺口二。
0300	> 開始切開缺口三。 > 屋宇署告知運輸署鬆脫棚架已被固定。兩條東行車道可以解封。
0500	> 屋宇署告知運輸署，固定鬆脫棚架以及拆走冷卻水塔及支架的工作已經完成，東行車道兩條快線可以重開。
0530	> 屋宇署表示該署在太子道東進行的工程已經完成，但路政署的工作仍未完成。

太子道東 塌棚事故	
二零零五年五月十日	
時間	事件 / 行動
0545	> 路政署按照警方的指示開始清場。
0554	> 運輸署表示太子道東的工程有部分已完成，估計兩條東行線及四條西行線可於0630後重開。 > 向巴士公司提供估計太子道東重開時間的最新消息。
0658	> 警方表示預計兩條東行線可於07:15左右解封。警方會通知警察公共關係科，並要求運輸署告知傳媒。
0700	> 運輸署發出新聞稿。
0702	> 運輸署告知九巴、城巴及新巴預計太子道東兩條東行線的重開時間。
0715	> 有線電視報導，警方於07:15重開太子道東兩條東行線。
0720	> 警察公共關係科告知駕駛人士太子道東東行第三、四線重開。
0725	> 運輸署發出新聞稿。
0800	> 港台新聞報導訪問運輸署。 > 路政署繼續切開缺口二。 > 運輸署發出新聞稿。
0810	> 運輸署接受商台"在晴朗的一天出發"訪問。
0835	> 運輸署接受港台"千禧年代"訪問。
0950	> 警察公共關係科經廣播電台通知駕駛人士，太子道東交通非常擠塞。
1030	> 屋宇署要求承建商安裝墜台以保障安全，讓餘下的行車線可以重開。
1035	> 現場的勞工處職員表示，應待大雨停歇才動工裝設墜台。與此同時，屋宇署著手準備裝設墜台，要求承建商裝上錨栓及鋼架以支撐墜台。
1057	> 運輸署與警方商討如何在12:00實行反方向行車。
1130	> 運輸署副署長(策劃及技術服務)視察太子道東現場，向在場新聞界簡報。 > 運輸署應有線電視要求接受單獨訪問。
1142	> 運輸署發出新聞稿，表示太子道東東行線近景泰街的東行線並無出現車龍。
1220	
1247	
1300	> 路政署完成切開缺口二。
1315	> 繼續切開缺口三。 > 承建商開始裝設墜台，進一步保障公眾安全，方便拆除鬆脫的棚架。
1330	> 運輸署發出新聞稿。
1400	
1430	
1501	
1600	> 路政署完成切開缺口三。

## 太子道東

### 塌棚事故

時間	事件 / 行動
二零零五年五月十日	
1622	> 運輸署發出新聞稿。
1645	
1630	> 太子道東實施反方向行車。
1700	> 運輸署發出新聞稿。
1730	
1745	
1730	> 實施反方向行車後，運輸署署長視察太子道東現場的交通情況，向在場新聞界簡報。
1745	> 運輸署接受港台及商台新聞節目的訪問。
1800	> 商台播出交通消息以及運輸署的情況簡報。 > 警察公共關係科告知駕駛人士已實施新的交通安排計劃(反方向行車)。
1815	> 運輸署發出新聞稿。
1840	
1850	> 運輸署接受商台"左右大局"訪問。
1900	> 運輸署發出新聞稿。 > 副署長／策劃及技術服務接受商台"左右大局"訪問。
1942	> 運輸署發出新聞稿。
1945	> 運輸署發出新聞稿，表示太子道東實施反方向行車後交通正常，行車暢順。
1950	> 運輸署告知九巴翌日早上四條行車線可能可以解封。
2148	> 警方重開太子道東行第二線並告知駕駛人士重開東行第二線。當時只剩下一條行車線仍然封閉。
2205	> 屋宇署表示墻台工程可於23:30至午夜完成。
2345	> 屋宇署表示墻台工程已經完成，可進一步保障公眾安全，另外，實行反方向行車後需要進行工程，把行車線改回西行。修復工程預計可於一小時內完成。
2353	> 警方表示已封閉太子道東行快線來回方向，預計已封閉的行車線可於兩小時內重開。

## 二零零五年五月十一日的事件 / 行動

### 太子道東

### 塌棚事故

時間	事件 / 行動
二零零五年五月十一日	
0005	> 屋宇署表示墻台工程已於五月十日23:50完成。
0202	> 警方表示慢線解封時間押後30分鐘。
0250	> 警方重開太子道東全部行車線，經廣播電台通知駕駛人士。
0300	> 行車線修復工程於02:52完成。 > 太子道東東行線全部解封。

# 附錄 V

## 電台通訊列表

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
			1240	香港電台(港台) 交通中心由資料 來源收到資料				
			1245	港台致電運輸署 澄清資料				
			1250		港台第二 台，第五 台，普通話 台特別交通 消息報導			
			1251	運輸署致電香港 電台				
			1254		港台第二 台，普通話 台特別交通 消息報導			
			1256	運輸署致電商業 電台(商台)				
			1258	運輸署向綜合電 話查詢中心(查 詢中心)、政府 新聞處、電視 台、電台、傳呼 公司及流動電話 公司發出新聞稿  警察公共關係科 通知電台封路				

## 附錄 V

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
						1300	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士太子道東東行三條行車線封閉	
			1302	運輸署回覆港台				
			1305		港台第一台，第五台交通消息報導	1305		港台第一台，第五台交通消息報導
			1308		商台交通消息報導	1308		商台交通消息報導
1315	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士亞皆老街封路							
						1317	警察公共關係科 經由電台通知駕駛人士太子道東交通擠塞	

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1330	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿		1330		商台新聞報導			
1332		商台交通消息報導	1332		商台交通消息報導	1332		商台交通消息報導
1333		港台第二台交通消息報導	1333		港台第二台交通消息報導	1333	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	港台第二台交通消息報導
1335	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士亞皆老街封路的改道安排							
			1340	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿				
			1349		港台第一台，第五台特別交通消息報導			
1355	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士亞皆老街封路							

## 附錄 V

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
			1359		港台第二台特別交通消息報導			
			1400	要求港台、商台及新城電台(新城)報導窩打老道塌樹事故	港台普通話台新聞報導訪問廖秀冬局長 新城新聞報導 商台新聞報導	1400	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士第四線重開	港台交通消息報導
1405		港台第一台，第五台交通消息報導 商台交通消息報導	1405		港台第一台，第五台交通消息報導 商台交通消息報導	1405		商台交通消息報導
			1407		普通話台特別交通消息報導			
			1411	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿				
			1413	運輸署致電港台		1413	警察公共關係科 經由電台通知駕駛人士太子道東全面封路	
1416	港台致電運輸署							
1418	運輸署回覆港台							

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1419	運輸署向查詢 中心、政府新 聞處、電視 台、電台、傳 呼公司及流動 電話公司發出 新聞稿							
			1422		港台普通話台 特別交通消息 報導			
1430		港台新聞報 導錄音訪問 運輸署  新城新聞報 導	1430	要求港台、商台 及新城報導窩打 老道塌樹事故。	港台新聞報導 訪問運輸署  新城新聞報導  商台新聞報導	1430		港台新聞報 導錄音訪問 運輸署  新城新聞報 導
1434		商台交通消 息報導	1434		商台交通消息 報導	1434		商台交通消 息報導
			1438	警察公共關係科 經由電台呼籲駕 駛人士由窩打老 道改行大老山隧 道				
			1445		港台第五台特 別交通消息報 導			

# 附錄 V

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
			1446	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿				
			1450	要求港台、商台及新城報導窩打老道塌樹事故並呼籲駕駛人士改行其他路線		1450	要求港台、商台及新城報導太子道東塌棚事故並呼籲駕駛人士改行其他路線	
			1453		港台播出封路的特別新聞報導			
			1457		港台第二台特別交通消息報導			
1500	港台主要新聞報導窩打老道、亞皆老街及太子道東封路  普通話台新聞報導  新城新聞  商台訪問運輸署	1500		港台主要新聞報導窩打老道、亞皆老街及太子道東封路  普通話台新聞報導  商台訪問運輸署	1500		港台主要新聞報導窩打老道、亞皆老街及太子道東封路  普通話台新聞報導  新城新聞  商台訪問運輸署	
1503	港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	1503	港台致電運輸署	港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	1503		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	
		1504	運輸署回覆港台		1504	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司再發出新聞稿		

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1508		商台交通消息報導	1508		港台普通話台特別交通消息報導 商台交通消息報導	1508		商台交通消息報導
1525	運輸署接受港台及商台錄音訪問		1525	運輸署接受港台及商台錄音訪問		1525	運輸署接受港台及商台錄音訪問	
1528	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司再發出新聞稿							
1530		新城新聞報導	1530		商台新聞報導	1530		新城新聞報導 商台新聞報導
1533		港台第一台，第二台交通消息報導	1533		港台第一台，第二台交通消息報導	1533		港台第一台，第二台交通消息報導
			1540	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司再發出新聞稿				
1600		港台新聞報導 普通話台新聞報導 港台第一台，第二台，第五台交通消息報導 新城新聞報導	1600	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士南行線全面重開。	港台新聞報導 普通話台新聞報導 港台第一台，第二台，第五台交通消息報導 商台新聞報導	1600		港台新聞報導 普通話台新聞報導 港台第一台，第二台，第五台交通消息報導 新城新聞報導

## 附錄 V

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1608	運輸署致電港台		1608	運輸署致電港台		1608	運輸署致電港台	
						1609	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司再發出新聞稿	
1612		商台交通消息報導	1612		商台交通消息報導	1612		商台交通消息報導
1628		新城新聞／交通消息報導	1628		新城新聞／交通消息報導	1628		新城新聞／交通消息報導
		1630 警方公共關係科告知駕駛人士重開北行快線及南行全線						
		1632 港台致電運輸署查詢最新情況。		運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿				
1633		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	1633		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	1633		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導
1634		商台交通消息報導	1634		商台交通消息報導	1634		商台交通消息報導
1635	運輸署致電港台		1635	運輸署致電港台 警方公共關係科告知駕駛人士全線重開		1635	運輸署致電港台	
		1636 運輸署致電商台						
1700	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	港台新聞報導 新城新聞報導 商台新聞報導訪問運輸署	1700		港台新聞報導 普通話台新聞報導 商台新聞報導訪問運輸署	1700		港台新聞報導 普通話台新聞報導 新城新聞報導 商台新聞報導訪問運輸署

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1705		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	1705		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導	1705		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導
			1706		普通話台特別交通消息報導			
1707	警察公共關係科通知駕駛人士亞皆老街兩線重開							
1708		新城交通消息報導	1708		新城交通消息報導	1708		新城交通消息報導
						1715	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1730		港台新聞報導	1730		港台新聞報導	1730	警方發出交通簡報並勸諭駕駛人士改行聯合道及龍翔道	港台新聞報導
1733		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導  普通話台特別交通消息報導	1733		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導  普通話台特別交通消息報導	1733		港台第一台，第二台，第五台交通消息報導  普通話台特別交通消息報導
1734		商台交通消息報導				1734		商台交通消息報導
1736	運輸署致電港台	新城交通消息報導	1736	運輸署致電港台	新城交通消息報導	1736	運輸署致電港台	新城交通消息報導
						1737	運輸署致電商台	
						1738	運輸署致電港台  警方發出交通簡報並勸諭駕駛人士選用其他道路前往九龍。	

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1758		港台第一台交通消息報導	1758		港台第一台交通消息報導	1758		港台第一台交通消息報導
1759		商台交通消息報導				1759		商台交通消息報導
1800		商台新聞簡報	1800		港台新聞報導 普通話台新聞報導 商台新聞簡報	1800		運輸署接受商台新聞記者訪問 運輸署接受港台新聞記者訪問 商台新聞簡報
1802		新城交通消息報導	1802		新城交通消息報導	1802		新城交通消息報導
						1805		港台第二台交通消息報導
						1806	警察公共關係科 經由電台通知駕駛人士由於海底隧道九龍出口擠塞，香港入口間歇性封閉	
1808		新城新聞報導				1808		新城新聞報導
1824		商台交通消息報導						
1825	警察公共關係科 通知駕駛人士亞皆老街各線重開					1825		港台第五台交通消息報導
1830		港台第一台交通消息報導	1830		港台第一台交通消息報導	1830		港台第一台交通消息報導
1834		商台交通消息報導				1834		商台交通消息報導
1839		新城交通消息報導				1839		新城交通消息報導

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
						1850	運輸署向查詢 中心、政府新 聞處、電視 台、電台、傳 呼公司及流動 電話公司發出 新聞稿	
1900		新城新聞 商台新聞報導	1900		商台新聞報 導	1900		新城新聞 商台新聞報導
1905		港台第一台， 第二台，第五 台交通消息報 導				1905		港台第一台， 第二台，第五 台交通消息報 導
						1906		商台交通消 息報導
						1915	警察公共關係 科經由電台通 知駕駛人士這 項安排	
1917	港台就封路致 電協調中心							
						1920	運輸署向查詢 中心、政府新 聞處、電視 台、電台、傳 呼公司及流動 電話公司發出 新聞稿	
1925	運輸署回覆港 台							
1929	運輸署向查詢 中心、政府新 聞處、電視 台、電台、傳 呼公司及流動 電話公司發出 新聞稿							
1930		商台新聞報 導				1930		商台新聞報導 新城新聞報導

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
1932		新城新聞報導						
1933		港台第一台，第二台交通消息報導				1933		港台第一台，第二台交通消息報導 商台交通消息報導
2000		商台新聞報導				2000		商台新聞報導
						2007		商台交通消息報導
			2030		港台新聞報導	2030		新城新聞報導
						2034		商台交通消息報導
2100		商台新聞報導	2100		商台新聞報導	2100		商台新聞報導訪問學童 巴士營辦商
						2110	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士由於交通擠塞，海底隧道間歇性封閉	
						2130		商台新聞報導
						2134		商台交通消息報導
						2146	運輸署向政府新聞處發出新聞稿	
2200		港台新聞報導	2200		港台新聞報導	2200		港台新聞報導 商台新聞報導

亞皆老街 塌棚事故			窩打老道 塌樹事故			太子道東 塌棚事故		
時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑	時間	發放訊息	發放途徑
二零零五年五月九日								
						2230	警察公共關係科告知駕駛人士有關四美街的改道安排	新城新聞報導 商台特別新聞
			2300		商台新聞報導	2300		港台新聞報道 新城新聞報導 商台新聞報導
						2325	警察公共關係科呼籲界限街東行駕駛人士利用露明道、亞皆老街或聯合道及龍翔道前往觀塘區	
						2330		新城新聞報導 商台新聞報導
						2349	警察公共關係科呼籲駕駛人士使用聯合道及龍翔道前往觀塘區	
						2357	警察公共關係科呼籲馬頭圍道的駕駛人士利用天光道、露明道、亞皆老街往觀塘。往觀塘車輛也可利用聯合道及龍翔道	

\* 由2357開始，消息發放集中在太子道東事故

太子道東  
棚架倒塌事故

時間	發放訊息	發放渠道
二零零五年五月十日		
0000		新城新聞報導 商台新聞報導訪問屋宇署
0030		新城新聞報導 商台新聞報導
0100		新城新聞報導 商台新聞報導
0130		新城新聞報導 商台新聞報導
0200		新城新聞報導 商台新聞報導
0230		新城新聞報導
0300		新城新聞報導
0330		新城新聞報導
0400		新城新聞報導
0430		新城新聞報導
0500		新城新聞報導
0530		新城新聞報導 商台新聞報導
0600		新城新聞報導 商台新聞報導
0630		新城新聞報導 商台新聞報導
0700	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導 商台新聞簡報現場報導／訪問運輸署
0720	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士太子道東第三條及第四條行車線重開	
0725	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
0730		新城新聞報導 商台新聞報導
0734		商台交通消息報導
0739		新城新聞報導
0800	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	港台新聞報導訪問運輸署 商台現場報導
0807		商台交通消息報導
0808		新城交通消息報導
0810		運輸署接受商業電台"在晴朗的一天出發"訪問
0830		新城新聞報導 商台新聞報導
0834		商台交通消息報導
0835		運輸署接受港台"千禧年代"訪問
0900		新城新聞報導 商台新聞報導
0905		商台交通消息報導

太子道東  
棚架倒塌事故

時間	發放訊息	發放渠道
二零零五年五月十日		
0930		新城新聞報導 商台新聞報導
0934		商台交通消息報導
0950	警察公共關係科經由電台通知駕駛人士太子道東交通繁忙	
1000		新城新聞報導 商台新聞報導
1008		商台交通消息報導
1030		新城新聞報導 商台新聞報導訪問廖秀冬局長
1100		新城新聞報導 商台新聞報導訪問廖秀冬局長
1106		商台交通消息報導
1130		運輸署副署長現場向在場新聞界簡報 新城新聞報導
1142	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1200		新城新聞報導 商台新聞簡報
1220	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1230		新城新聞報導
1247	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1300		新城新聞報導 商台現場報導／訪問運輸署
1330	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導 商台新聞報導
1400	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導 商台新聞報導
1430	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導 商台新聞報導訪問屋宇署
1500		新城新聞報導 商台新聞報導
1501	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1530		新城新聞報導 商台新聞報導
1600		新城新聞報導
1622	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1628		新城交通消息報導

太子道東  
棚架倒塌事故

時間	發放訊息	發放渠道
二零零五年五月十日		
1630		新城新聞報導 商台新聞報導
1634		新城交通消息報導
1645	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1700	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導
1708		新城交通消息報導
1730	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導 商台新聞報導 運輸署署長巡視太子道東事故現場，向在場新聞界簡報
1734		商台交通消息報導
1735		新城交通消息報導
1745	運輸署接受港台及商台訪問 協調中心向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1800	警察公共關係科通知駕駛人士反方向行車安排	港台新聞報道播出運輸署錄音聲帶 商台新聞報道
1802		新城交通消息報導
1804		新城新聞報導
1815	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1837		商台交通消息報導
1839		新城交通消息報導
1845	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1850		運輸署接受商台"左右大局"訪問
1900	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	新城新聞報導 商台新聞報導 運輸署副署長/ 策劃及技術服務接受商台"左右大局"訪問
1906		商台交通消息報導
1930		商台新聞報導
1931		新城新聞報導
1942	運輸署向查詢中心、政府新聞處、電視台、電台、傳呼公司及流動電話公司發出新聞稿	
1945	運輸署向政府新聞處發出新聞稿	
2000		新城新聞報導 商台新聞報導
2030		新城新聞報導
2148	警方告知駕駛人士重開東行第二線	
2234		商台交通消息報導

太子道東  
棚架倒塌事故

時間	發放訊息	發放渠道
二零零五年五月十一日		
0250	警方告知駕駛人士全線重開	

資料來源： 運輸署、警方、商台、港台、新城