

立法會交通事務委員會

將軍澳的交通情況

目的

本文件旨在告知委員將軍澳的交通情況。此外，政府為紓緩該處早上繁忙時間的交通擠塞，現正計劃採取或正在實行多項交通管理措施；本文件亦會闡述有關的最新情況。

背景

2. 將軍澳現有人口約 25 萬，預料這數字會逐步上升，到二零零六年會增至 39 萬。遷入這個新市鎮的人口不斷增加，為該處現有的道路網帶來壓力。

3. 就過去十二個月來說，在平日早上繁忙時間，環保大道／將軍澳隧道公路／寶順路的迴旋處路口(即圖一所示的 R1 迴旋處)均有交通擠塞。在將軍澳隧道公路和寶順路上，分別都有“車龍”出現。

評估

早上繁忙時間的交通流量

4. 我們研究過將軍澳隧道在早上繁忙時間的交通流量。在上午八時至九時，取道該隧道往九龍方向的車輛，每小時約有 3 000 架次。這數字略高於該隧道每小時 2 800 架次的設計行車量，以致在通往隧道入口的各條道路上形成“車龍”。

5. 將軍澳隧道公路沿途的“車龍”，有時候會向後延伸至 R1 迴旋處路口，因而影響到該迴旋處無法暢順行車。

6. 寶順路是連接坑口各個新發展區與將軍澳隧道的其中一條主幹路，沿途會經過 R1 迴旋處。通往隧道入口的道路上的“車龍”，會延續至寶順路。有時候，在環保大道往 R1 迴旋處的道路上，也會出現不超過 0.1 公里的短“車龍”。

7. 車輛難以進入 R1 迴旋處，也是寶順路出現“車龍”的原因。由於 R1 迴旋處車速頗快，以致寶順路上的車輛很多時候都受阻，難以駛進迴旋處。R1 迴旋處內的車輛，大部分來自將軍澳隧道，目的地是將軍澳工業區或尚德邨一帶。

觀察所得

8. 目前，將軍澳隧道每日的行車量約為 7 萬架次，並沒有超出 78 500 架次的設計行車量。在早上繁忙時間經將軍澳隧道往九龍的高峰期交通需求，是導致將軍澳交通擠塞的主要原因，由此所形成的“車龍”亦影響到 R1 迴旋處和其他連接道路的運作。不過，“車龍”往往只在上午八時至八時四十五分期間出現。

交通措施

9. 為應付將軍澳的交通情況，我們研究了多項即時和中期措施。各項擬議措施詳載於下文。

短期措施

10. 為確保 R1 迴旋處行車暢順，目前在早上繁忙時間內，警方都有加派人手到有關的各個繁忙路口指揮交通。

11. 運輸署、警務處、巴士公司和隧道營辦商一直保持緊密聯絡，以備將軍澳主要路口的交通嚴重受阻時，可採取緊急應變措施。為了盡量減低在將軍澳隧道公路發生交通事故所造成的影響，並確保事故現場能迅速回復正常，將軍澳隧道營辦商已派出轄下一輛救援車輛，在早上繁忙時間駐守於將軍澳方面的隧道入口。此舉可確保在將軍澳那邊發生的交通事故大部分都可及早完成清理工作。九龍巴士公司也安排了一輛服務支援車駐守將軍澳，以應付巴士故障。

12. 為改善寶順路的交通情況，政府會擴闊寶順路往 R1 迴旋處的入口部分，讓車輛較易於駛入。有關工程會在二零零零年十一月展開。

13. 我們亦曾考慮在早上繁忙時間於將軍澳隧道實施潮水式行車，作為紓緩交通擠塞的短期措施。這項措施是否可行，須視乎是否有某個時段會出現以下情況：就是往九龍方向的行車量超過兩條行車線的通車容量時，往將軍澳方向的行車量單靠一條行車線亦能夠負荷得來。我們在詳細研究將軍澳隧道的交通流量後，認為目前並沒有這

樣的時段。如實施潮水式行車，會導致九龍方面嚴重交通擠塞，因此這並不是一個可行的方案。

14. 為了改善 R1 迴旋處路口的交通流通情況，我們也考慮過另一個方案，就是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。不過，由於當局會在二零零一年年初展開道路建造工程，興建一個分層道路立體交匯處以增加 R1 迴旋處路口的通車容量(見下文第 15 段)，我們認為在有關道路工程展開後再檢討這方案，會較為恰當。

中期措施

15. 為了改善 R1 迴旋處路口的通車容量，當局現計劃以一個分層道路立體交匯處取代上述路口，有關建造工程會在二零零一年年初展開。這項計劃在二零零三年完竣後，會有助紓緩寶順路的擠塞情況。

16. 藍田至將軍澳的地下鐵路支線正如期施工，預期可在二零零二年投入服務。地下鐵路是便捷的交通工具，作為中期措施，它可為將軍澳居民提供另一選擇，亦可大大紓緩將軍澳隧道的交通負荷。

進一步行動

17. 政府會繼續密切監察將軍澳的交通情況，並會由現在起至二零零二年地下鐵路新支線啟用期間，實行適當的短期和中期交通措施。政府並會致力確保適時建成新的運輸基礎設施，以應付將軍澳居民長遠的交通需求。

運輸局

二零零零年十月