

資料文件

立法會交通事務委員會

新界西北交通及基建檢討

引言

二零零四年六月二十五日的立法會交通事務委員會會議上，議員討論立法會 CB(1)/2180/03-04(02)號文件有關新界西北交通及基建檢討的最新進展後，要求當局提供以下補充資料：

- (a) 評定新界西北現有公路網絡足以應付深港西部通道和后海灣幹線通車後帶來的交通需求的理據；
- (b) 為改善屯門及元朗交通網絡處理交通流量而採取的措施；
- (c) 就三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的“東行連接路的比較研究：方案4與方案6A的比較”意見書所作回應。

當局的回應

新界西北現有公路網絡的容車量

2. 評定現有公路網絡的容車量是否足夠時，我們會從整體的角度考慮有關區域主要公路的總容車量。我們政策的原意，是先盡量善用現有的公路網絡，然後才考慮提供新的公路基建。

3. 我們假設深港西部通道及后海灣幹線的行車如要駛往市區及貨櫃碼頭，會取道屯門公路及三號幹線(郊野公園段)這兩條新界西北的主要公路。這兩條公路合計每日容車量為25萬架次。目前，以早上繁忙時間計算，這兩條公路每日行車量為150 400架次，平均行車量／容車量比率¹為0.88。考慮到跨境交通預計會隨着深港西部通道建成而增長，區內的人口亦會增加，我們估計到二零

¹ 行車量／容車量比率一般用以反映繁忙時間道路的交通情況。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量。高於 1.0 表示開始稍為擠塞，1.0 至 1.2 則表示擠塞情況尚可控制。

一一年時，使用屯門公路及三號幹線的車輛每日約有203 500架次，早上繁忙時間的整體平均行車量／容車量比率約為1.06。

4. 主要交通及規劃數字扼列如下：

	屯門公路及三號幹線合計的交通情況			新界西北
	上午行車量 ¹	上午平均 行車量／容車量 比率	全年平均 每日行車量	人口
現時情況 ²	8 270架次	0.88	150 400架次	104萬
二零一一年 ³	9 960架次	1.06	203 500架次	119萬

- 註：
1. 按每小時計算
 2. 落馬洲全年平均每日行車量為3萬架次
 3. 預測二零一一年時，落馬洲及深港西部通道的全年平均每日行車量分別為25 000架次及49 000架次。

改善屯門及元朗交通網絡的措施

5. 我們在立法會CB(1)2291/02-03(04)號文件中，勾畫出新界西北交通基建的藍圖，當中包括四個公路發展組合。正如文件中指出，當局會不斷檢討所有組合，以配合轉變中的情況及規劃參數。我們特別在立法會CB(1)2180/03-04(02)號文件中提到大嶼山多個規劃中的重大策略性發展項目，這些項目的推行時間和規模會影響區內新公路基建的施工計劃。我們預計在二零零五年年初，就會更清楚這些主要發展項目的規劃情況，到時應可取得進一步資料，為新界西北和大嶼山擬訂所需支援基建設施的時間表。

6. 根據預測，從短期至中期而言，新界西北現有的公路網絡足以配合預計的交通增長。雖然如此，我們相信，當深港西部通道和後海灣幹線通車後，屯門公路近屯門市中心某些路段，繁忙時間的交通會出現緊張。除進行元朗公路藍地至十八鄉交匯處擴闊工程和青山公路擴闊工程外(前者預期在二零零五年年底前完竣，後者大部分工程亦可望在二零零五年²完成)，我們會在屯門公

² 青山公路嘉龍村至小欖一段的擴闊工程預期在二零零七年四月完成。

路市中心段實行多項改善措施。有關詳情已載於立法會CB(1)1912/03-04(26)號文件，其重點現重述於下：

改善措施		好處
1.	把屯門公路青田路交匯處一段擴闊至雙程三線行車	行車量／容車量比率由預期1.18的水平降至低於1。
2.	延長／擴闊屯門公路市中心段的巴士停車處	提高巴士停車處的容量，以減少對主要道路交通造成的阻塞。井財街巴士停車處延長後可有助縮短車龍三分之一。
3.	改善屯喜路至屯門公路市中心段的入線車道	屯喜路至屯門公路北行線的車輛入線安排得以改善，便可改善區內交通流量和道路安全情況。這樣可減低因入線距離不足引致交通意外的機會。
4.	改良方向指示標誌，以鼓勵前往荃灣和九龍的駕車人士使用其他平行路線，以替代屯門公路市中心段	把屯門公路市中心段的交通轉往平行路線，可減輕屯門公路市中心段的負荷。假設屯門西部有10%的車輛(約180輛)會轉用皇珠路，則屯門公路市中心段(皇珠路段)的行車量／容車量比率會降至大約1.09。

我們會繼續緊密監察區內道路網線的交通情況，有需要時再訂定其他改善措施。

就三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的“東行連接路的比較研究：方案4與方案6A的比較”意見書所作回應

7. 我們已研究三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的“東行連接路的比較研究：方案4與方案6A的比較”意見書(意見書)。這項研究總結時指出方案4較方案6A為佳，但意見書並未提供足夠資

料可歸納出這個論據。再者，意見書採用的多項假設仍有待闡釋和提供理由支持。這些假設包括以下兩項基本假設：

(a) 興建低於地面的道路的可行性

8. 研究認為方案4的主要路段，應以低於地面的道路的方式沿洪水橋北面邊界的一條擬建道路的定線興建，盡量減低對環境的影響以及對擬建道路造成的阻礙。然而，研究卻未能提供資料，說明從工程角度來說低於地面的道路確實可行。須留意的是，東行連接路須在高處連接后海灣幹線主線／高架道路，在考慮有關的斜度需要後，即使能建成低於地面的道路，這條道路的長度亦非常有限。

(b) 屯門公路與三號幹線分流行車

9. 意見書認為屯門公路與三號幹的總容車量足以應付至二零一年的交通需求，這項意見與當局的研究結果一致。不過，並無資料可顯示意見書就預計兩條公路分流行車所作的假設。例如意見書似乎未有考慮到返往新界西北及東北與深港西部通道之間的行車，使用屯門公路及三號幹線的可能性不大。意見書內亦無資料顯示三號幹線的收費以及東行連接路的兩個方案對兩條公路行車量的分布有何影響。

徵詢意見

10. 請委員閱覽本文內容。

環境運輸及工務局
二零零四年七月