

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)860/08-09號文件

檔 號 : CB1/PL/TP

2009年2月27日
交通事務委員會會議

有關重建及改善屯門公路的背景資料簡介

目的

此文件載列重建及改善屯門公路的背景資料，並綜述交通事務委員會(下稱"事務委員會")就此事提出的主要意見及關注。

屯門公路

2. 屯門公路包括兩個主要部分：快速公路段(皇珠路至荃灣路)及市中心段(皇珠交匯處至藍地交匯處)。

3. 據政府當局在2004年1月提交的文件[立法會CB(1)848/03-04(03)號文件]所述，快速公路段的設計行車量為118 000架次。在2003年，快速公路段在周日平均每日行車量約為106 000架次。繁忙時間的行車量／容車量比率¹為1.1。屯門公路市中心段的設計行車量為78 000架次。在早上繁忙時間(上午7時至9時)，繁忙路段，即青田路交匯處兩線南行行車道、屯門市廣場段及皇珠路交匯處段的行車量／容車量比率分別為1、0.9及1。

深港西部通道通車後對屯門公路交通的影響

4. 根據政府當局在2004年5月提交的文件[立法會CB(1)1912/03-04(26)號文件]所述，深港西部通道(其後改稱為深圳灣口岸)及后海灣幹線通車後，快速公路段最關鍵路段(即深井段)

¹ 行車量／容車量比率通常用以反映繁忙時間的交通情況。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；行車量／容車量比率低於1.0，表示交通情況可以接受。**行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始頗為擠塞**；而行車量／容車量在1.0至1.2之間，則顯示擠塞程度尚可控制。高於1.2則表示擠塞情況更加嚴重，當車輛數目進一步增加，車速逐漸減慢，而行車量／容車量比率達到這樣的水平便屬於不可接受。

在繁忙時間的行車量／容車量比率，預計會由2002年的1.1升至約1.19。至於屯門公路市中心段，行車量亦預計會增加10%至15%。其關鍵路段，即屯門公路位於青田交匯處及皇珠交匯處的南行行車線的行車量／容車量比率，則介乎1.04至1.18不等。

5. 由於預計屯門公路行車量將會有所增長，政府當局建議推行多項改善工程，以改善道路情況。這些工程包括屯門公路市中心段改善工程及快速公路段重建工程。此外，新界西北及北大嶼山運輸基建長遠發展的需要，將會在新界西北交通及運輸基建檢討(下稱"該檢討")中探討。當局於2005年4月向事務委員會匯報檢討的結果。該檢討提出多項建議，包括興建屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路。有關深圳灣口岸及新界西北交通基建的資料載於**附錄I**。

將屯門公路擴闊為雙程四線分隔車道的可行性

6. 委員在2004年4月23日的事務委員會會議上考慮有關重建及改善屯門公路的撥款建議時，曾要求政府當局進行研究，檢討將屯門公路由目前雙程三線擴闊至雙程四線是否可行。政府當局其後在2005年4月22日向事務委員會匯報研究的結果，並建議實施短期至中期措施，以改善屯門公路交通情況。

7. 政府當局指出，除汀九及小欖交匯處兩個路段外，把屯門公路擴闊為雙程四線行車，建造標準寬度的路肩，在技術上是可行的，但當局考慮到以下各項，決定不實施有關建議 ——

- (a) 雙程四線擴闊計劃會對掃管笏及深井一帶的土地帶來重大影響。估計進行該項計劃需收回約7 000平方米私人土地，收地費用總額為2億元左右，更遑論收地所需的時間；
- (b) 把屯門公路擴闊為雙程四線分隔車道會增加容車量，並繼而會造成更大的噪音影響，因而有需要加裝隔音屏障，預算費用約為13億元；
- (c) 把屯門公路擴闊至雙程四線的工程預料會較在現有雙程三線分隔車道上進行重建及改善工程所需的施工期長最少20個月；及
- (d) 把屯門公路擴闊至雙程四線預算造價約為55億元，相比之下，在現有雙程三線分隔車道進行重建及改善工程的費用則為32億元。

8. 政府當局得出的結論是，將會以雙程三線分隔車道為基礎，着手進行重建及改善屯門公路的計劃。

改善屯門公路交通情況的替代措施

9. 政府當局亦告知委員，雖然當局不會進行雙程四線擴闊工程，但會把屯門公路提升至現行快速公路標準，從而改善屯門公路的整體運作情況。此外，政府當局已／將會實施**附錄II**所載的各項短期至中期措施，例如把屯門公路青田路交匯處段由雙程雙線行車，擴闊為雙程三線，以改善屯門公路的交通情況。

10. 2006年11月，政府當局進一步建議將仁愛廣場至皇珠路一段屯門公路由雙程雙線擴闊為雙程三線分隔車道(一如**附錄III**所示)。事務委員會表示支持擬議擴闊道路工程，並促請當局及早落實。

事務委員會提出的關注事項

紓緩其他道路網對屯門公路交通造成影響及令三號幹線與屯門公路的車流量分布更為平均的措施

11. 事務委員會向來關注其他道路網對屯門公路交通造成的影響，尤其關注深圳灣口岸及后海灣幹線所造成的影響。2004年1月30日，事務委員會討論這些可能造成的交通影響，並檢討政府當局為改善屯門公路交通流量而進行研究的各個方案。事務委員會亦曾在2004年4月23日的會議上，討論改善屯門公路交通情況的措施及為改善屯門公路與三號幹線之間的車流量分布而做的工作。

12. 在商議的過程中，事務委員會對於當局得出新界西北現有公路網絡足以應付深圳灣口岸／后海灣幹線通車後帶來的交通需求的結論所採用的理據表示懷疑。委員呼籲政府當局建造足夠的運輸基建，以便適時應付不斷上升的交通需求。

13. 事務委員會在2005年4月22日的會議上檢討新界西北與北大嶼山運輸基建長遠發展需要時曾通過一項議案，促請政府當局盡快研究興建屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路，以便應付深圳灣口岸通車後日益增加的交通需求。

14. 為了使三號幹線及屯門公路的車流量分布更為平均，以紓緩屯門公路的交通擠塞情況，事務委員會曾與政府當局及三號幹線(郊野公園段)公司(下稱"專營公司")檢討增加三號幹線使用率的方法。事務委員會在2005年12月19日的會議上，要求政府當局與

專營公司商討使三號幹線與免費的替代路線的使用率合理化的措施，以及調低隧道費，以達致交通分流的目的的需要。事務委員會於2007年5月5日舉行特別會議，跟進提高三號幹線使用率的進展。委員促請政府當局及專營公司推行減費試驗計劃，以取得減費對交通造成的實際影響的實質資料和數據，用以評估以延長專營權來換取減費的可行性。政府當局在2008年11月匯報，表示曾與專營公司探討多項措施，包括以延長專營權來換取減費及推行擬議減費試驗計劃，但有關討論未能取得突破。

為應付深圳灣口岸啟用後屯門公路交通擠塞而訂出的應變措施

15. 在2007年4月27日的事務委員會會議上，當局向事務委員會匯報深圳灣口岸啓用後的交通及運輸安排。委員對為應付深圳灣口岸啟用後屯門公路交通擠塞而訂出的應變措施表示關注。因應委員的關注，政府當局提供文件[立法會CB(1)2073/06-07(01)號文件]，講述為此而專門訂定的各項應變措施(**附錄IV**)。

重建及改善屯門公路對交通及環境造成的影響

16. 委員在事務委員會多次會議上曾一再促請政府當局採取足夠措施，確保在屯門公路進行重建及改善工程期間，道路交通暢通無阻。政府當局告知委員，在繁忙時間(即早上7時至晚上7時往九龍方向，以及下午2時至9時往屯門方向)會維持3線行車。在非繁忙時間，則會最低限度維持雙線行車。警方及運輸署會與承建商一起推行適當的交通改道計劃，以盡量減低對交通的影響。

17. 委員亦關注到，擴闊屯門公路會令交通噪音水平有所增加。委員曾促請政府當局制訂有效的紓緩措施，並就如何改善為減低所增加的交通噪音而沿屯門公路加建隔音屏障和半密閉式隔音罩的設計提出建議。委員亦關注到在有關工程範圍內推行的綠化措施，以及促請政府盡量減少砍伐樹木。

最新發展

18. 財務委員會在2008年4月批准撥款建議，用以重建及改善屯門公路快速路段，使屯門公路符合現有的快速公路標準。由於近期主要建築材料價格飆升，政府當局計劃在2009年4月向工務小組委員會提交撥款申請，增加把屯門公路提升至快速公路標準的核准預算費，以應付投標價高於預期的情況。政府當局擬在2009年2月27日的事務委員會會議上，就該撥款建議諮詢事務委員會。

相關文件

19. 委員可瀏覽立法會網頁(<http://www.legco.gov.hk>)，細閱相關文件和事務委員會會議的紀要。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年2月26日

深圳灣口岸及新界西北部的交通基建設施

深圳灣口岸

深圳灣口岸是一條橫跨后海灣的雙程三線分隔車道，連接新界西北部與深圳蛇口。

十號幹線

2. 政府當局在2001年10月就深港西部通道(其後改稱為深圳灣口岸)及后海灣幹線計劃諮詢交通事務委員會時，事務委員會關注到深圳灣口岸及后海灣幹線通車後，會導致屯門市中心及屯門公路出現令人難以接受的擠塞情況。部分委員認為有關輔助基建設施，尤其是十號幹線北大嶼山至元朗公路(十號幹線北段)的規劃工作，應與深圳灣口岸及后海灣幹線的施工計劃互相配合。三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱"三號幹線公司")表示，目前三號幹線尚有剩餘容車量，容車量到了2016年才會飽和，故沒有需要在2016年之前興建十號幹線北段。

3. 根據政府當局在2001年的預測，到了2010至2011年，三號幹線的容車量在繁忙時間才告飽和。由於事務委員會、屯門區議會及元朗區議會提出關注，故政府當局打算在2002年展開十號幹線北段的詳細設計工作，以便工程計劃在完工時間方面較具彈性，可在2007至2008年及2010至2011年間完成。

4. 曾有人建議以一條連通屯門與赤鱲角的連接路取代十號幹線，政府當局解釋現正考慮興建該條連接路，但其優先次序較十號幹線為低。這是因為該條連接路與日後進一步發展大嶼山所引致的交通需求有關。這條連接路不能發揮十號幹線的重要功能，例如連通新界西北部、市區及貨櫃港，以及長遠而言，紓緩屯門公路及三號幹線的交通壓力。

5. 有關為十號幹線北段進行詳細設計工作的撥款建議在2002年3月被財務委員會(下稱"財委會")否決。政府當局其後把十號幹線北段納入"新界西北交通及基建檢討"(下稱"該檢討")，作為將會研究的可行公路方案之一。該檢討其後得出的結論是，現有及已承擔興建的道路網連同必要的改善措施，最低限度可應付該區直至2016年的交通需求，包括深圳灣口岸及港珠澳大橋通車後帶來的交通需求，因此無須開展新的主要公路基建項目。

新界西北交通及基建檢討

6. 在2003年8月，當局向事務委員會簡介該檢討的初步結果。該檢討旨在制訂新界西北及北大嶼山公路基建發展的長遠策略。事務委員會在2004年6月重新研究該檢討。政府當局指出，待掌握到港珠澳大橋所帶來的交通需求，以及定出大嶼山的發展計劃後，才能制訂落實所需基建的建議時間表。

7. 在2005年4月22日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡報該檢討的最新結果。事務委員會通過一項議案，促請政府加快研究興建屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路，以便應付深圳灣口岸通車後帶來的車流。

8. 政府當局於2007年7月向事務委員會匯報該檢討的最新進展。委員普遍支持興建屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路的建議，以求為機場提供另一條陸路連接，並大大縮減新界西北和大嶼山的距離。事務委員會表示支持有關撥款建議，以便為該兩個道路項目進行勘察及初步設計研究。然而，一些委員關注到在興建屯門西繞道後，新界西北居民可能傾向駕車經屯門西繞道及屯門公路前往市區，從而為屯門公路帶來額外的交通負荷。事務委員會促請政府當局加快進行屯門公路改善工程。

9. 財委會於2008年1月批准撥款建議，用以為上述兩個道路項目進行勘察及初步設計研究。為協助進行設計研究工作，政府當局在2008年9月舉辦數個公眾參與活動，收集市民的意見。有關項目將於2011年動工，以期於2016年完成。

在立法會會議席上動議的相關議案

10. 在2006年3月8日的立法會會議席上，周梁淑怡議員就"從速改善新界西及西北部的交通安排"動議的議案經王國興議員及張學明議員修正後獲得通過。

11. 在2007年2月7日的立法會會議席上，張學明議員就"從速落實興建香港與內地跨境交通基建"動議的議案經何俊仁議員修正後獲得通過。

12. 在2008年1月30日的立法會會議席上，林健鋒議員就"善用深港西部通道"動議的議案經張學明議員及鄭家富議員修正後獲得通過。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年2月26日

改善屯門公路交通情況的短期至中期措施

改善屯門公路市中心段

(1) 加長屯門公路市中心段沿路的巴士停車處

工程範圍

工程涉及加長屯門公路南行線近井財街現有的巴士停車處，並已於二零零五年二月完成。

對交通帶來的好處

2. 近井財街的巴士停車處在改善工程完成前，每次最多只可容納三部巴士。由於這巴士停車處的停車位有限，巴士在上落乘客時，往往會形成長隊，以致阻塞屯門公路市中心段沿路的交通。加長此巴士停車處至十三米後能增加其容量，因而減少對主要道路交通的干擾。

(2) 改善屯喜路駛入屯門公路市中心段的合流車道

工程範圍

3. 改善工程包括加長合流車道及改善道路標記，以方便車輛從屯喜路駛入屯門公路北行線。工程定於二零零五年年中動工，並預計於二零零五年底完成。

對交通帶來的好處

4. 屯喜路是一條與屯門公路平行的輔助道路，附有一條能駛入屯門公路北行線的短合流車道。由於車輛難以經由該合流車道駛進屯門公路，因此屯喜路經常出現車龍，特別在繁忙時間，車輛難以從屯門公路駛入屯喜路上落客貨，引致車龍延至市中心段，令交通擠塞。這項擬議改善

工程可改善該區交通，亦可提高道路安全。

(3) 擴闊屯門公路近青田路交匯處段

工程範圍

5. 改善工程會把屯門公路青田路交匯處段擴闊為雙程三線分隔車路，有關工程的可行性研究現正進行。改善工程暫定於二零零七年初展開，並於二零零八年年中完成。

對交通帶來的好處

6. 現有的屯門公路青田路交匯處段是雙程雙線分隔車路，行車量/容車量比率約為 1.04。該段是屯門公路市中心段其中一個極為關鍵的路段。預計深港西部通道及后海灣幹線通車後，這個路段的行車量/容車量比率會上升至 1.18。把這個路段擴闊為雙程三線分隔車路後，行車量/容車量比率預計會降至 1 以下。建議工程設計圖載於附錄。

(4) 改裝方向指示標誌

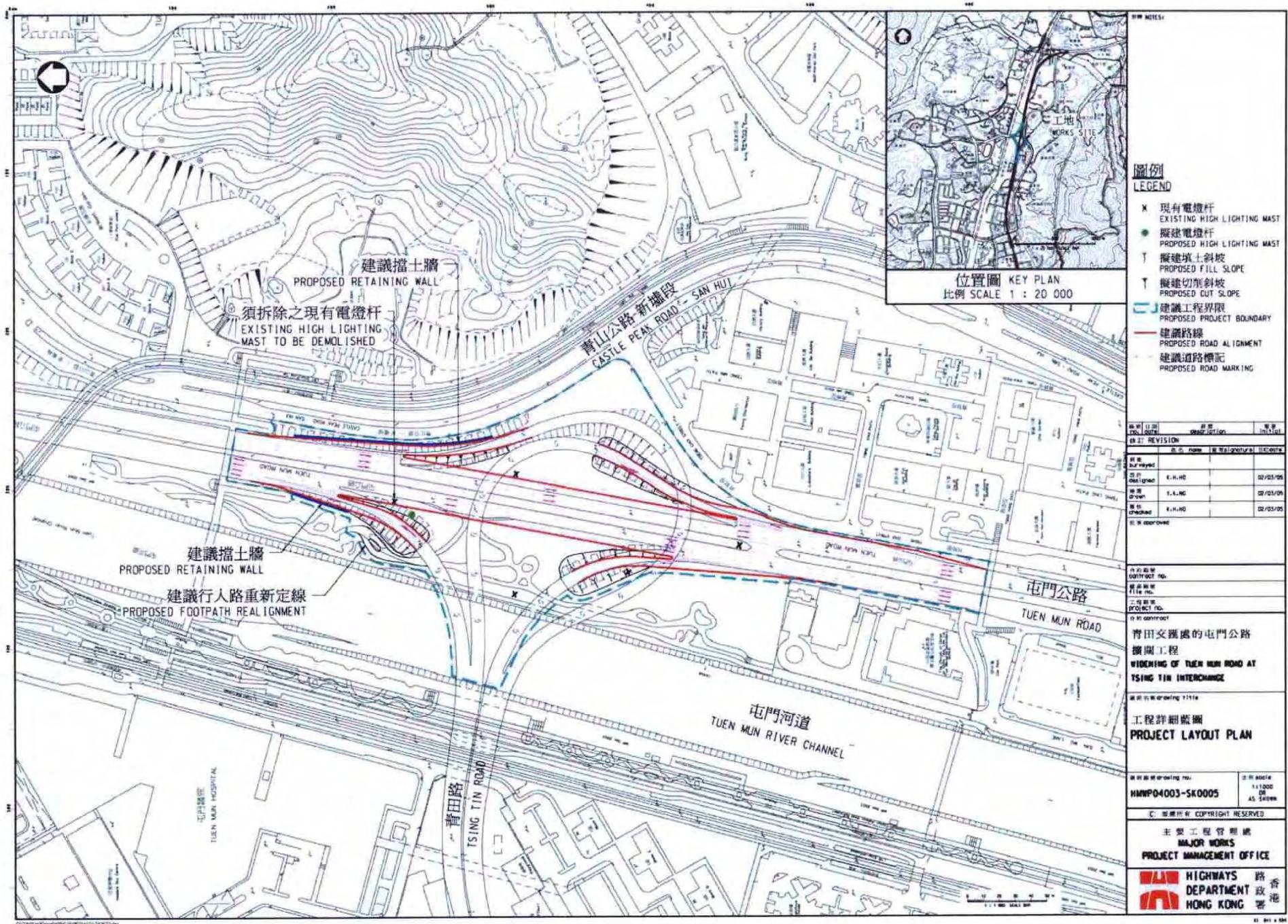
工程範圍

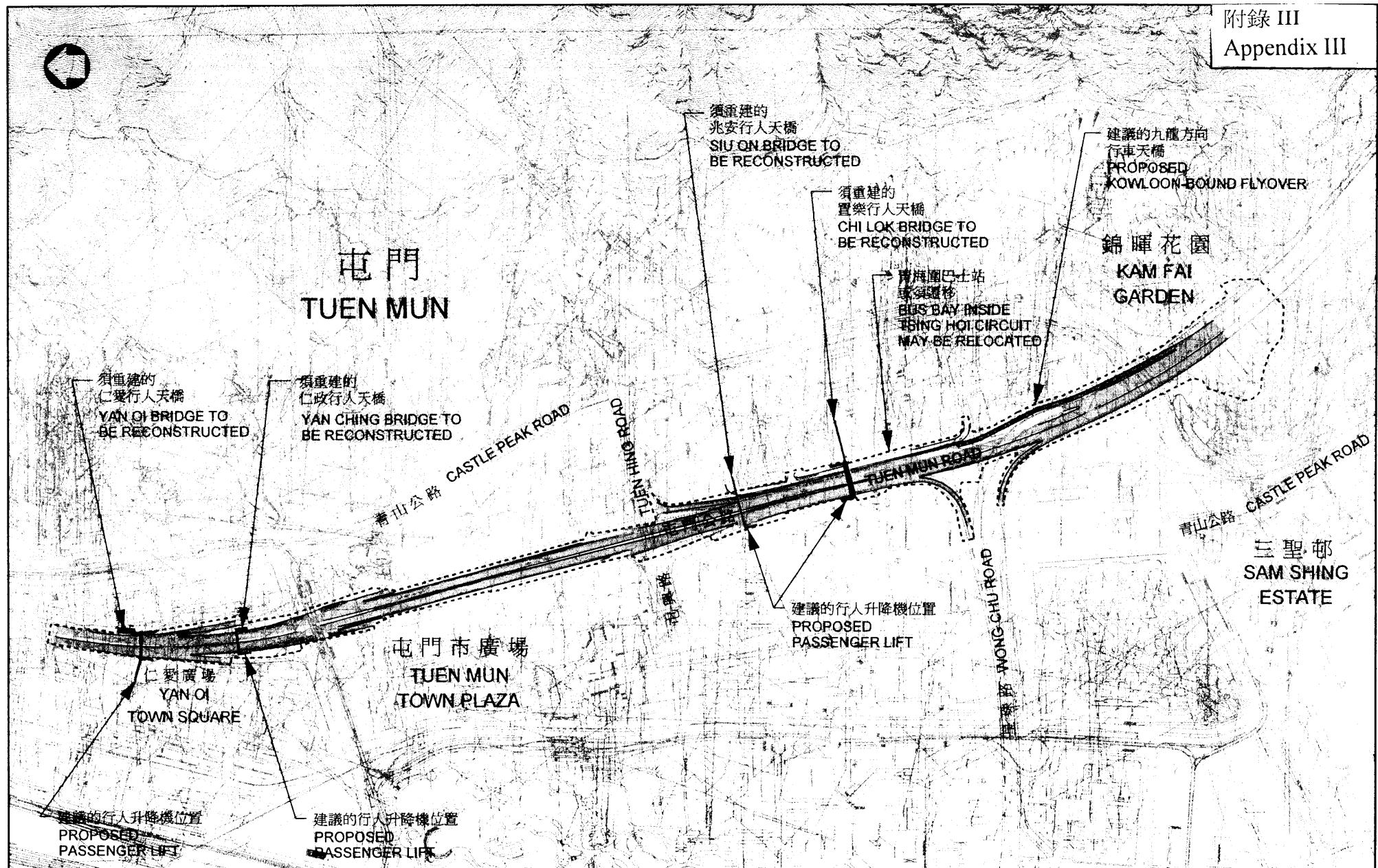
7. 我們建議改裝屯門區現有的方向指示標誌，並在市中心內增設新標誌，鼓勵屯門新市鎮的駕車人士，在往返荃灣及九龍時，捨用屯門公路市中心段，改用其他平行的路線。改裝工程會在二零零五年底前完成。

對交通帶來的好處

8. 鳴琴路、青雲路及皇珠路都是與屯門公路市中心段平行的路線，在三聖邨與屯門公路會合。把從屯門公路市中心段駛往荃灣及九龍的車輛，分流往這些平行路線可減輕屯門公路市中心段的交通負荷。

附件
Annex





屯門市中心路段交通改善工程
TRAFFIC IMPROVEMENTS TO TUEN MUN ROAD TOWN CENTRE SECTION

新界西北地區的交通改善及應變措施

為進一步完善新界西北的交通情況，我們一直積極研究和推展所需的基建項目和交通措施。各項新界西北的交通改善措施工作進度如下：

改善新界西北交通的措施	進度
(一) 元朗公路擴闊工程	元朗公路(藍地至十八鄉交匯處)的擴闊工程已於二零零六年三月完成。
(二) 青山公路擴闊工程	青山公路(荃灣第二區至小欖段)擴闊至雙線雙程行車的工程，現已二零零七年六月完成，並已開放通車。
(三) 新田交匯處改善工程	新田交匯處改善工程已於二零零七年五月底完成，並已開放通車。
(四) 加長屯門公路南行線近井財街的巴士停車處	屯門公路南行線近井財街巴士停車處已局部延長，有關部門現正籌劃再加長此巴士停車處。
(五) 改善屯喜路駛入屯門公路的合流車道	改善屯喜路駛入屯門公路的合流車道工程已經完成。
(六) 改裝屯門市中心現有的方向指示標誌及在市中心內增設新標誌	改裝屯門市中心現有的方向指示標誌及在市中心內增設新標誌的措施已經完成。
(七) 裝設交通管制及監察系統和可變信息顯示屏	為配合深港西部通道及后海灣幹線的交通管理，我們安裝了一套包括閉路電視、可變信息顯示屏、行車綫管制燈號和可變速度限制標誌的交通管制及監察系統。

(八)	擴闊雙程雙線分隔車道的屯門公路青田交匯處段至雙程三線分隔車道	我們於二零零六年十一月二十四日就三項改善屯門公路整體行車情況的擬議工程徵詢委員的意見。委員均贊成落實建議。視乎所需的法例規定和程序是否能順利進行，我們計劃在二零零八年展開擴闊青田交匯處的工程，並預計於二零零九年完成。在二零零八年展開擴闊市中心段的工程，並預計於二零一零年完成。同時，在二零零八年分階段展開改善快速公路段的建造工程，並預計於二零一二年或之前分階段完成。有關部門將繼續和區議會保持密切聯繫，以期順利推展各項工程。
(九)	擴闊雙程雙線分隔車道的仁愛廣場至皇珠路一段屯門公路至雙程三線分隔車道	
(十)	重建及改善屯門公路的快速公路段	
(十一)	博愛交匯處改善工程	我們已就博愛交匯處改善工程，向環境保護署申請環境影響評估研究概要，以進行環境影響評估研究。同時，路政署的顧問將於二零零七年七月底完成工程的交通影響評估及路線設計研究工作。視乎各項前期工作是否順利，我們計劃於二零零九年初展開博愛交匯處改善工程，並預計於二零一零年年底完成。
(十二)	屏廈路和田廈路改善工程	預計有關工程可於二零一一年前完成。
(十三)	連接廈村交匯處和屏廈路的新道路	有關部門正積極研究連接廈村交匯處和后海灣幹線的新道路，並期望新道路能在二零一三年左右完成。

就長遠的交通需要而言，我們已就新界西北交通基建檢討的最新進展及建議的公路組合向委員會提交文件，並將於二零零七年七月九日的會議討論。

有關運輸署為深圳灣口岸開通後可能出現的特別交通情況所作出的安排

就深圳灣公路大橋上遇上交通事故或特殊道路情況的安排，上文第七項所述的大橋交通管制及監察系統，將通過行車綫管制燈號和可變速度限制標誌預早指示駕駛人士。

在連接大橋的后海灣幹線和附近的幹線道路上(包括元朗公路、青朗公路及粉嶺公路等)亦共設有十一個可變信息顯示屏。若深圳灣大橋、落馬洲口岸及其他附近的幹道(如屯門公路、元朗公路、新田公路、粉嶺公路、吐露港公路等)有交通事故，這些顯示屏可提示司機改道。

至於若屯門公路出現特殊交通狀況，有關部門亦會按實際情況採取相應的措施，包括利用設於深圳灣大橋、港深西部公路、新田公路近古洞、落馬州新深路、元朗公路、洪天路及朗天路的可變訊息顯示屏，向駕駛人士發放有關屯門公路的即時交通訊息，並視乎情況的需要，建議駕駛人仕使用其他幹線公路前往市區。

此外，若陸路交通服務因屯門公路擠塞而受影響，運輸署會與有關的公共交通營辦商作出適當安排，加強鐵路和渡輪服務來往屯門至市區及離島等地，以疏導往來屯門及市區的乘客。