

資料文件

立法會交通事務委員會 76TI 號工程計劃 - 屯門公路巴士轉乘站

- 財務委員會屬下工務小組委員會 在二零零九年十二月十六日會議上討論後 就原來建議提出的改善措施

目的

財務委員會屬下工務小組委員會於 2009 年 12 月 16 日的會議討論標題所示工程計劃的原來建議。委員對工程提出了一些建議和意見。委員要求當局在改善原來建議後，再提交工務小組委員會審議。

2. 本文件載述當局對上述工務小組委員會會議上提出的建議和意見所作的回應（包括就工務小組委員會的討論內容，提出措施以改善原來的建議），以供交通事務委員會參閱。

工程計劃的目的

3. 正如我們先前提交交通事務委員會的文件（見附件一）所述，本工程計劃旨在透過闢設巴士轉乘站，提高青山公路和屯門公路沿路的巴士網絡的效率，從而為青山公路及屯門公路一帶居民，提供覆蓋範圍更廣的巴士服務，前往本港各區。巴士轉乘站將為巴士乘客提供一個便利的轉乘設施，讓乘客轉乘取道青山公路及屯門公路往來新界西北的各條巴士線，從而為乘客提供更多巴士服務的選擇，提高網絡效率，以及提供機會重組巴士服務。

4. 巴士轉乘站的運作無疑涉及檢討及重整途經青山公路及屯門公路沿路的巴士線路。就此，當局已與相關的巴士公

司展開商討，以期擬定建議方案與屯門區議會進一步討論。改道行經巴士轉乘站的巴士線的實際數目，以及因而對現有巴士路線的相關重整安排，將取決於有關討論的結果。然而，不論餘下有多少條巴士路線會行經青山公路及屯門公路，當局會運用於巴士轉乘站的轉乘安排提升巴士網絡效率，便利乘客、紓緩交通擠塞，以及減低路邊空氣污染。

5. 在巴士線路檢討及重整的過程中，我們亦會鼓勵巴士公司提供巴士票價優惠，以吸引乘客使用巴士轉乘站。一有結果，我們便會向委員匯報。

改善巴士轉乘站的設施

6. 於工務小組委員會會議上，委員提出的其中一個主要信息，是我們應為使用巴士轉乘站的乘客提供更佳的服務。就此，我們已在工務小組委員會會議上承諾 –

- (a) 在不影響乘客輪候的情況下，於巴士轉乘站有上蓋的地方提供座位（標明擬設座椅的位置的位置圖見**附件二**）；
- (b) 提供覆蓋面更大的上蓋，為乘客提供最大的保護，免受惡劣天氣所影響；
- (c) 安排於每一個巴士轉乘站設置一個提供固網電話服務的電話亭（位置於**附件二**的圖則上標示）。

7. 繼工務小組委員會會議後，我們亦曾進一步考慮委員於會上提出的其他建議。下文載述我們計劃如何推展該等建議 –

(a) 提供乘客上落區

巴士轉乘站現時的設計只供巴士乘客轉乘取道青山公路及屯門公路一帶的各條巴士路線。因此，在巴士轉乘站的現有設計，沒有預留地方讓其他交通工具的乘客在巴士轉乘站上落。然而，當局同意，為了進一步鼓勵公眾於巴士轉乘站使用巴士服務，宜

便利使用其他交通工具的乘客於巴士轉乘站上落，惟須確保這些上落乘客的活動不會妨礙巴士轉乘站有效運作。然而，巴士轉乘站會否因過多車輛靠站上落客而超出負荷，以導致影響巴士轉乘站的運作，則只能在與區內人士和相關巴士公司就行經巴士轉乘站的巴士路線的數目以及實際安排完成商討後，方能作出評估（見上文第4段）。

不過，即使因轉乘站處理量有限而未能應付所有上落客活動，當局仍會致力於巴士轉乘站附近提供適當位置，作為乘客上落客之用。就屯門方向的巴士轉乘站而言，私家車可以使用巴士轉乘站旁的重置泊車位上落乘客；同時，各類車輛亦可以使用巴士轉乘站旁的一段青山公路上落乘客。就九龍方向的巴士轉乘站而言，如有需要的話，在旁的青山公路路段，亦可用作上落乘客。上述的位置（於附件三的圖則標示）與相關的巴士轉乘站的距離屬合理的步行距離。我們稍後會就有關安排諮詢屯門區議會。

(b) 為乘客提供巴士及交通資訊

我們確定，可於兩個巴士轉乘站提供三對可變信息顯示屏（將連接至將安裝在屯門公路來回方向上的同類顯示屏）－一對將設於往九龍方向及兩對於往屯門方向（一對於青山公路及另一對於屯門公路），為兩個巴士轉乘站的候車乘客提供屯門公路來回方向的交通擠塞信息（位置於附件二的圖則上標示）。運輸署亦會按技術可行性與相關巴士公司探討，進一步改善為乘客提供與巴士路線有關的資訊（例如巴士班次時間表、同一行車方向的巴士站的位置及巴士票價）的模式。這些資訊現時透過位於巴士站的多面路線資訊顯示牌提供。

(c) 提供小型辦公室或類似設施以便利相關巴士公司於巴士轉乘站的運作

按實際的運作需要，巴士公司或會於主要轉乘站為職員設置更亭。在現擬關設的巴士轉乘站，當局已

為該等更亭預留合適的位置。如有需要，當局可安排鋪設基本設施，如電線及電話線。在巴士轉乘站投入運作之前，運輸署會提醒巴士公司評估設立更亭的需要，並協助有興趣的巴士公司向有關政府部門申請批准。

(d) 提供公廁

我們會於巴士轉乘站啟用後提供流動式公廁（位置於附件二的圖則上標示）。我們會按流動式公廁的使用量評估就固定公廁的需要。我們已於巴士轉乘站預留合適的位置，供日後興建固定公廁之用。

回應就擬建的九龍方向巴士轉乘站鄰近危險品倉庫的安全關注

8. 擬建的九龍方向的巴士轉乘站鄰近一個危險品倉庫。在推展工程建議前，我們已小心評估這個危險品倉庫的潛在安全風險。這個倉庫符合消防處訂立的安全要求並已獲取運作所需的牌照。值得一提的，是這個倉庫有圍牆包圍，而且倉庫入口實施管制，只限獲授權車輛和人士出入。此外，倉庫內的危險品儲存於置有防火牆和保護門的特別單位內，以加強安全。因此，我們信納倉庫將不會對使用巴士轉乘站的乘客及巴士公司駐站職員構成任何額外風險。

9. 然而，我們已讓消防處得知公眾對九龍方向的巴士轉乘站的鄰近危險品倉庫的關注。該處已確定已對有關倉庫特別留意。

未來路向

10. 我們會向小組委員會重新提交工程計劃的修訂撥款申請，以便委員在二零一零年一月二十日會議上再次審議，重新考慮我們提出把工程計劃提升至甲級的建議。撥款申請如獲批准，我們計劃在2010年4月開展工程，以期在2013年4月完成。

徵詢意見

11. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
路政署
運輸署

二零零九年十二月

資料文件

立法會交通事務委員會 76TI 號工程計劃 — 屯門公路巴士轉乘站

目的

我們擬把 76TI 號工程計劃 — 屯門公路巴士轉乘站(工程計劃)提升至甲級。工程計劃會在屯門公路關設兩個巴士轉乘站，使服務青山公路和屯門公路一帶居民的巴士網絡提高效率。本文件載述我們的建議。

工程計劃的範圍和性質

2. 76TI 號工程計劃的範圍包括 –
 - (a) 在小欖交匯處附近的屯門公路(往九龍方向)關設巴士轉乘站，主要包括 –
 - (i) 建造長約 220 米、闊約 8.5 米、與屯門公路並行的道路；
 - (ii) 建造面積約 1 040 平方米的巴士落客處，以及面積約 680 平方米的乘客等候處；
 - (iii) 修改青山公路與屯門公路(往九龍方向)支路交界處的一個燈號控制路口一個燈號控制路口，以及青山公路與一條未命名道路的交界處的路口；
 - (iv) 把約 150 米長的未命名道路擴闊為雙線行車道，以連接上文第 2(a)(ii)項所述的巴士落客處；
 - (v) 擴闊青山公路一段長約 300 米的路段，並重新定線；以及
 - (vi) 重置青山公路與屯門公路(往九龍方向)之間的單線道路；
 - (b) 在大欖角迴旋處附近的屯門公路(往屯門方向)關設巴士轉乘站，主要包括 –

- (i) 建造長約 280 米、闊約 8.5 米、與屯門公路並行的道路，以及面積約 560 平方米的乘客等候處
 - (ii) 在大欖角迴旋處建造最少 6 米闊的 U 形道路，以及面積約 250 平方米的有蓋乘客等候處；
 - (iii) 建造淨闊 2.5 米、長約 30 米的連接橋及兩部升降機，以連接上文第 2(b)(i)及(b)(ii)項所述的兩個乘客等候處；以及
 - (iv) 把兄弟橋擴闊約 17 米，作為上文第 2(b)(i)項所述道路一部分；
- (c) 進行附屬工程，包括重建道路、建造上蓋、渠務、環境美化、交通輔助設施、街道照明和斜坡等工程；以及
- (d) 就上文第 2(a)至(c)項所述工程實施環境監察及審核計劃。

—— 擬議工程的圖則（包括切面圖）載於附件 1。

3. 我們已大致完成工程計劃的詳細設計。我們計劃在二零一零年四月展開建造工程，以期在二零一三年四月完成。

理由

4. 現時，有 57 條巴士線途經青山公路或屯門公路，連接屯門與香港其他各區。屯門居民(尤其是沿青山公路一帶居民)長期以來不斷要求擴大巴士服務網絡至全港不同地區。鑑於增設巴士線會增加交通流量，同時會令現有巴士網絡不能有效運用，我們認為應在屯門公路近小欖路段闢設巴士轉乘站，以回應居民的訴求。事實上，當局在二零零六年十一月就「屯門公路重建及改善工程」諮詢屯門區議會時，議員亦建議在屯門公路闢設巴士轉乘站，以提高巴士網絡的效率。

5. 工程計劃會在屯門公路闢設兩個巴士轉乘站，一個設於往九龍方向路段，另一個設於往屯門方向路段。擬議轉乘站旨在提供方便轉乘的設施，讓乘客轉乘青山公路及屯門公路的其他巴士線。這項安排既能讓乘客於轉乘站有更多巴士路線的選擇，又能大大提升新界西北巴士網絡的整體效率。

6. 擴闊後的兄弟橋會成為與屯門公路並行的擬建道路的一部分(見上文第 2(b)段)。橋上的等候處，可供巴士在屯門公路(往屯門方向)轉乘站的等候處上落乘客，而不影響屯門公路現有交通。屯門公路(往屯門方向)轉乘站的等候處與大欖角(往屯門方向)轉乘站的等候處在高度上相差 7 米，需要建造連接橋，讓乘客可以步行往來兩個等候處轉乘其他巴士線。就此，連接橋會設有兩部升降機，方便殘障人士往來。

對財政的影響

7. 按付款當日價格計算，估計 76TI 號工程計劃的費用為 1.623 億元，分項數字如下：

	百萬元
(a) 道路及渠務工程	27.6
(b) 土方及斜坡工程	30.1
(c) 橋面擴闊工程	34.2
(d) 乘客等候處	19.2
(e) 設有兩部升降機的連接橋	14.5
(f) 環境美化工程	3.5
(g) 顧問費用	1.1
(i) 工程監督及合約管理	0.4
(ii) 駐工地人員管理	0.1
(iii) 環境監察及審核計劃	0.6
(h) 駐工地人員酬金	13.0
(i) 應急費用	12.8
小計	156.0 (按2009年9月價格計算)

	百萬元
(j) 價格調整準備	6.3
總計	<u>162.3</u> (按付款當日價格計算)

8. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 184 個(34 個專業／技術人員職位和 150 個工人職位)，共提供約 3 187 個人工作月的就業機會。

公眾諮詢

9. 我們在二零零六年十一月就「屯門公路重建及改善工程」進行諮詢期間，屯門區議會議員亦建議在屯門公路闢設巴士轉乘站，以提高巴士網絡的效率。我們先後在二零零八年三月十四日及九月十二日，就工程計劃的概念圖則和初步設計諮詢屯門區議會屬下交通及運輸委員會。委員大致贊成擬議道路方案，並希望當局盡早施工。不過，有些委員對巴士轉乘安排會令交通時間有所增加表示關注，並要求運輸署仔細考慮巴士轉乘服務的路線和票價。

10. 二零零九年三月，我們就工程計劃項下兄弟橋擬擴闊部分、行人天橋和升降機的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會¹，委員會接納擬議的外觀設計。

11. 二零零九年一月十六日，我們根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱《條例》)在憲報公布擬議工程，其後接獲一份反對書。反對意見和當局回應的詳載於附件 2。我們回應反對者第二輪提問後，並未收到反對者的回應。因此，這項反對視為尚未調解。

12. 二零零九年十一月三日，行政長官會同行政會議考慮上述尚未調解的反對意見後，根據《條例》授權進行擬議工程。授權公告在二零零九年十一月二十日刊憲。

¹ 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公用公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和隔音罩)的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、一個學術機構、建築署、路政署、房屋署及土木工程拓展署的代表。

對環境的影響

13. 工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)的指定工程項目，但我們已進行環境審查，包括施工期間噪音、空氣質素和水質影響，以及景觀、視覺和廢物處理事宜。環境審查的結論是，工程計劃不會對環境造成長遠影響。我們會落實所有建議的緩解措施，令環境影響符合既定的標準和指引。

14. 我們會特別在工程合約訂定條文，要求承建商採取適當的緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃和從工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的準則。我們會在施工期間實施環境監察及審核計劃，確保採取適當的措施，避免對公眾造成負面的環境影響。

15. 我們會要求承建商盡可能在工程計劃的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的岩石和泥土物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施²的建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

16. 此外，我們會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與核准的計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

17. 我們估計工程計劃合共產生約 59 120 公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約 30 000 公噸(50.8%)惰性建築廢物，把另外 28 220 公噸(47.7%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把 900 公噸(1.5%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為 90 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；運送到堆填區的物料，每公噸收費 125 元³)。

² 公眾填料接收設施在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。所有人士均須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，方可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

³ 上述估計金額，已計及關設和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。這個數字不包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，關設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

對文物的影響

18. 工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

19. 擬議工程無須徵用土地。

樹木建議

20. 在工程計劃範圍內有 250 棵樹，我們會保留其中 56 棵。進行擬議工程需要移走 194 棵樹，包括砍伐 190 棵樹，以及在工地範圍內移植 4 棵樹。需要移走的樹木全非珍貴樹木⁴。我們會把植樹建議納入工程計劃，包括估計會種植 3 630 棵樹和 15 400 叢灌木，以及闢設 3 370 平方米草地。

未來路向

21. 我們擬於二零零九年十二月十六日提請立法會工務小組委員會支持撥款申請，並於二零一零年一月八日向立法會財務委員會申請撥款，把工程計劃提升為甲級。撥款申請如獲批准，我們計劃在二零一零年四月開展工程，以期在二零一三年四月完成。

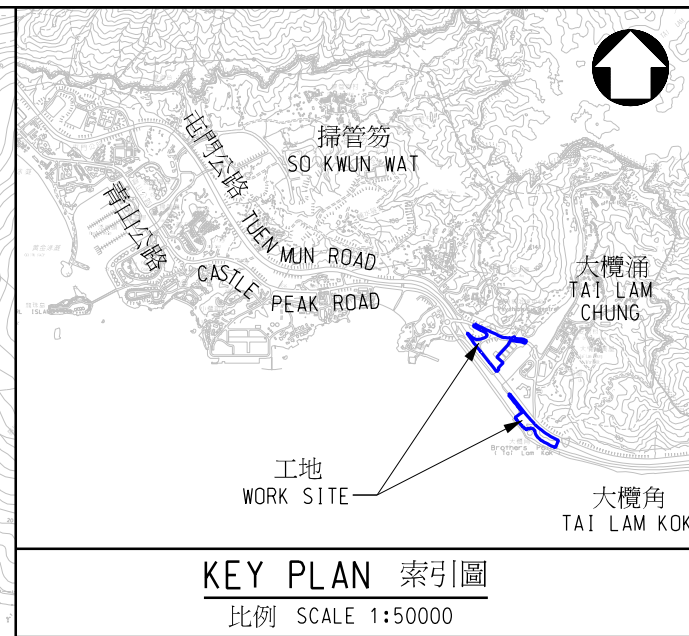
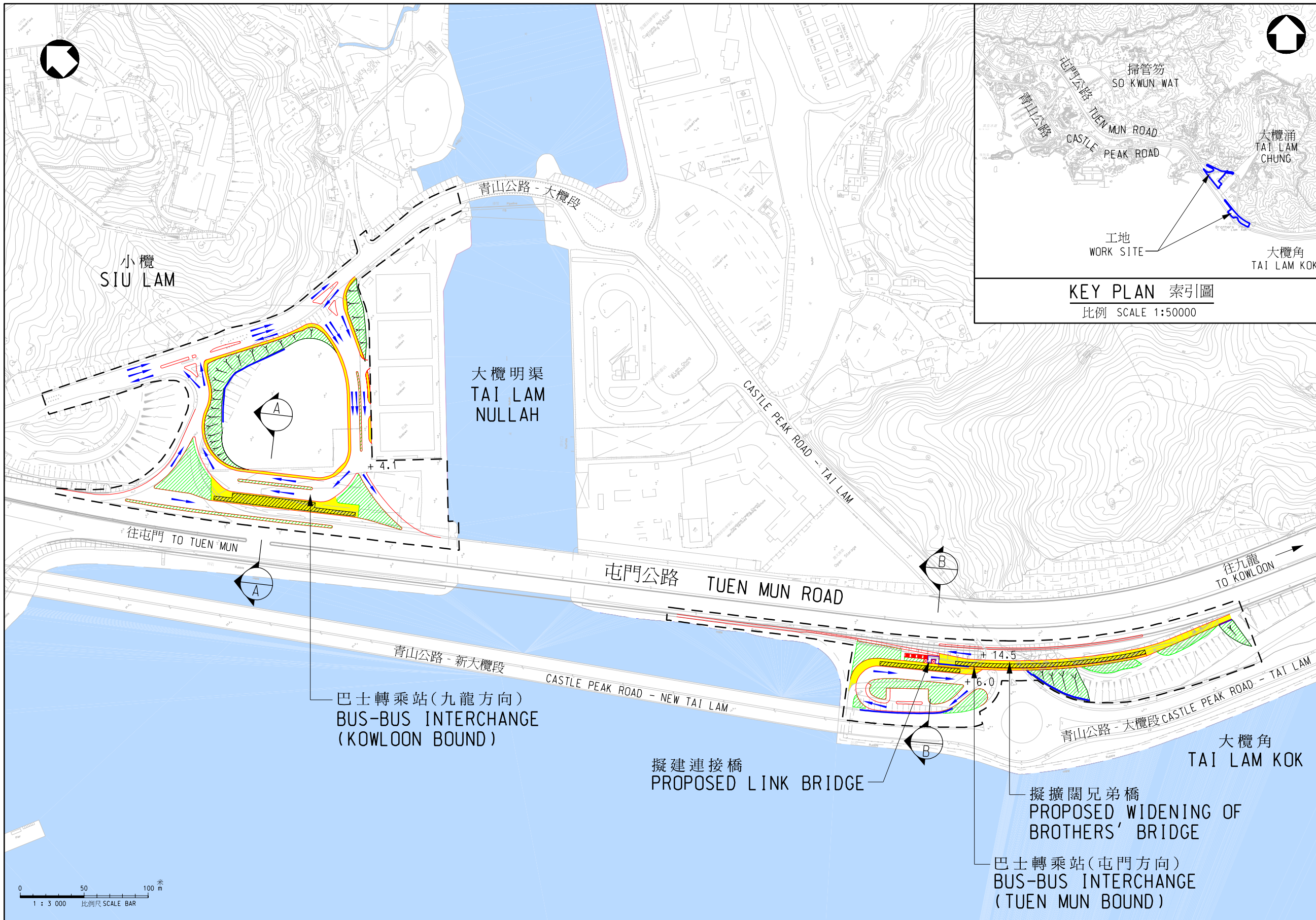
⁴ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木 -

- (a) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木，以及紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹木、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在高出地面 1.3 米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾 25 米。

徵詢意見

22. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零零九年十一月



- 註釋:
NOTES:
- 所有水平均以米為單位, 並在香港主水平基準上。
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM.
- 圖例:
LEGEND:
- 施工區界限
LIMIT OF WORKS AREA
 - 擬修改的行车道路線
PROPOSED ROAD ALIGNMENT
 - YY 擬建填土斜坡
PROPOSED FILL SLOPE
 - 擬建擋土牆
PROPOSED RETAINING WALL
 - ☒ 擬建升降機
PROPOSED LIFT
 - ▬ 擬建樓梯
PROPOSED STAIRCASE
 - 擬建乘客等候處 / 行人路
PROPOSED PASSENGER HOLDING AREA / FOOTPATH
 - ▨ 擬建遮蔽處
PROPOSED SHELTER
 - ▨ 擬建環境美化地帶
PROPOSED LANDSCAPING AREA
 - 行车線數
NO. OF TRAFFIC LANE

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第76TI號 - 屯門公路巴士轉乘站 - 平面圖
PWP ITEM NO. 76TI - BUS-BUS INTERCHANGES ON TUEN MUN ROAD - LAYOUT PLAN

圖則編號 drawing no.
HMW6076TI-SK0010

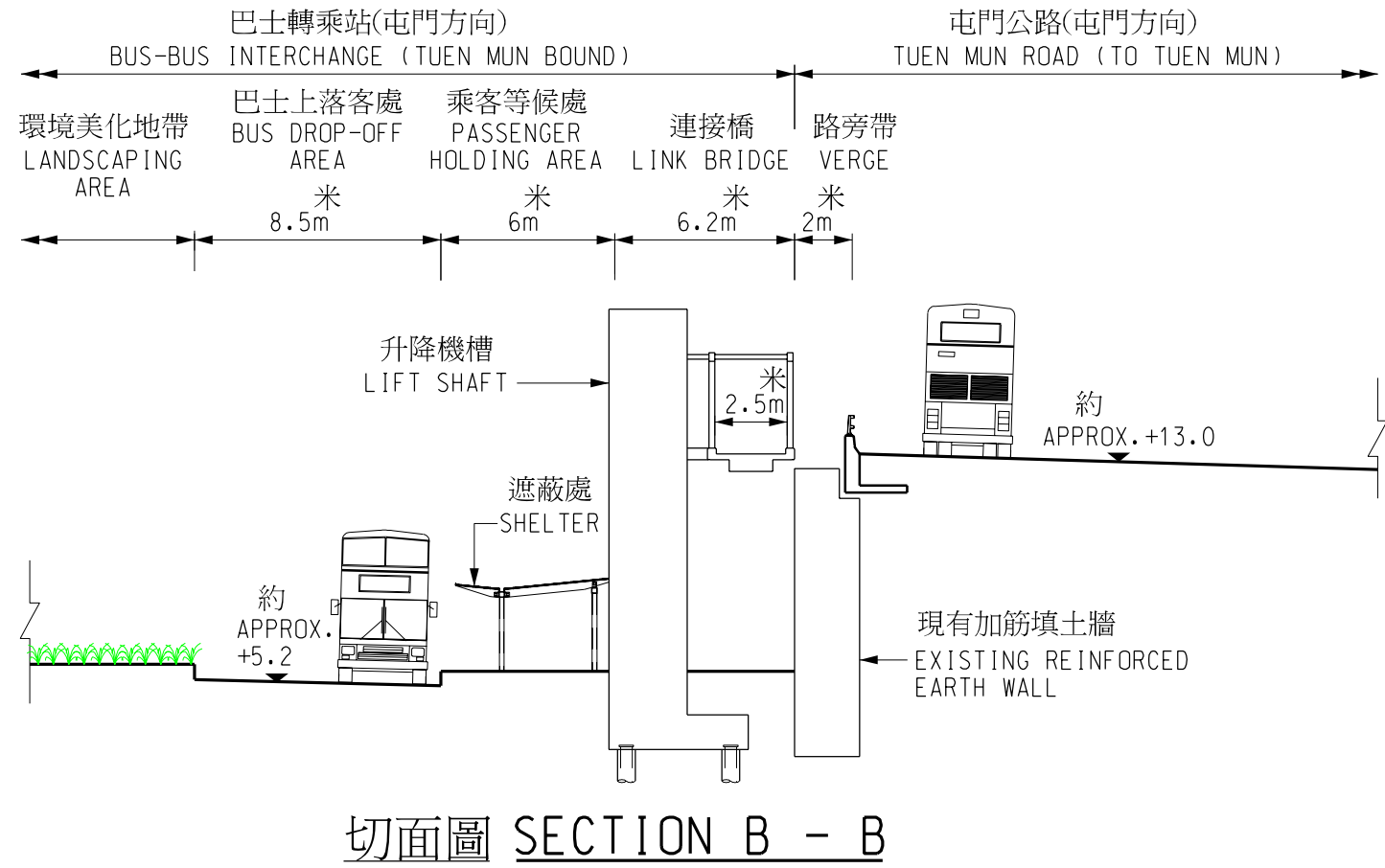
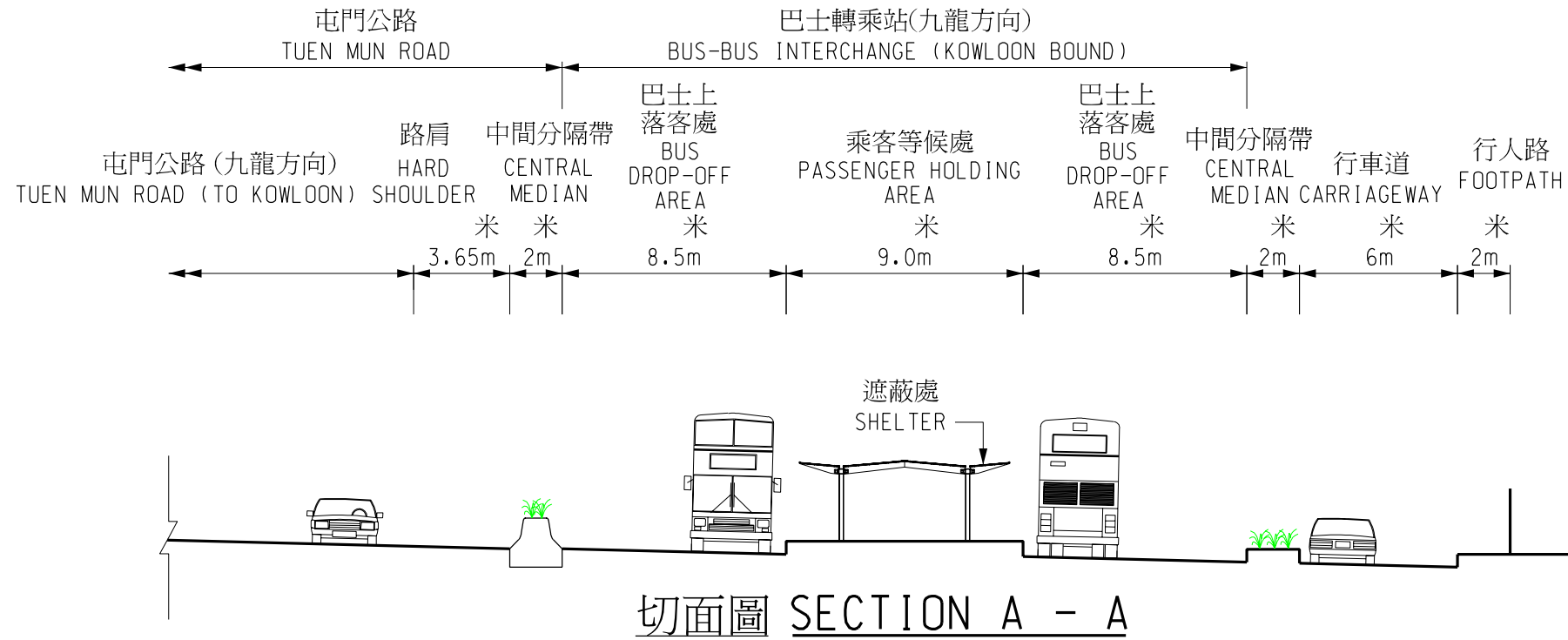
比例 scale
1:3000
OR
AS SHOWN

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署 香港

註釋 NOTES :

1. 所有量度均以米為單位。
ALL DIMENSIONS ARE IN METRES.
2. 所有水平均以米為單位，並在香港主水平基準上。
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM.



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目 第76TI號 - 屯門公路巴士轉乘站 - 切面圖
 PWP ITEM NO. 76TI - BUS-BUS INTERCHANGES ON TUEN MUN ROAD - SECTIONS

圖則編號 drawing no. HMW6076TI-SK0011 比例 scale 1:250

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED



在道路(工程、使用及補償)條例下就
76TI 號工程計劃 — 屯門公路巴士轉乘站的反對意見

反對者是一名屯門居民，反對擬建的巴士轉乘站的位置。反對者認為擬建的屯門方向轉乘站會影響道路安全與及市民在大欖角海旁的消閒活動。反對者提出反建議，認為可進行填海，把擬建的屯門方向轉乘站改設於大欖明渠入口西面的填海地上。

2. 反對者亦反對擬建的九龍方向轉乘站的位置，認為其位於危險品倉庫附近。反對者除關注對交通安全的影響外，亦認為擬建工程會危害上述倉庫及對環境構成潛在影響。他提議政府應檢討上述倉庫的土地用途。

3. 我們回應反對者，指屯門方向轉乘站的設計會符合現行道路設計標準以確保車輛出入暢順及道路安全。由於反對者就屯門方向轉乘站的位置的反建議會對工程和環境造成重大影響，因此並不可取。建議中的填海工程尤其會有可能對海洋生態造成不良影響。

4. 就擬建的九龍方向轉乘站而言，我們曾向反對者解釋相關的危險品倉庫有圍牆包圍，而且倉庫入口實施管制，只限獲授權車輛和人士出入。上述倉庫將不會對九龍方向轉乘站構成額外風險。儘管我們已作出上述解釋，而反對者提出檢討上述倉庫的土地用途並不屬於建議工程範圍，路政署亦已把反對者的建議轉達予有關部門，以便日後作出考慮。

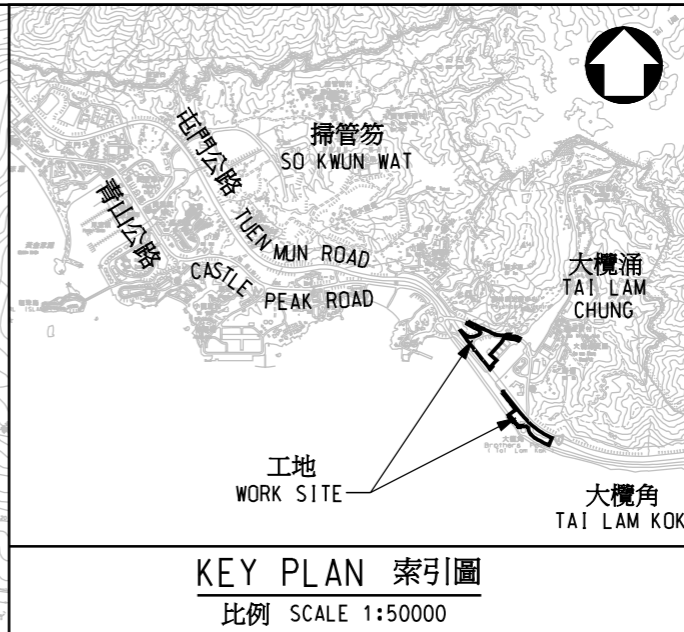
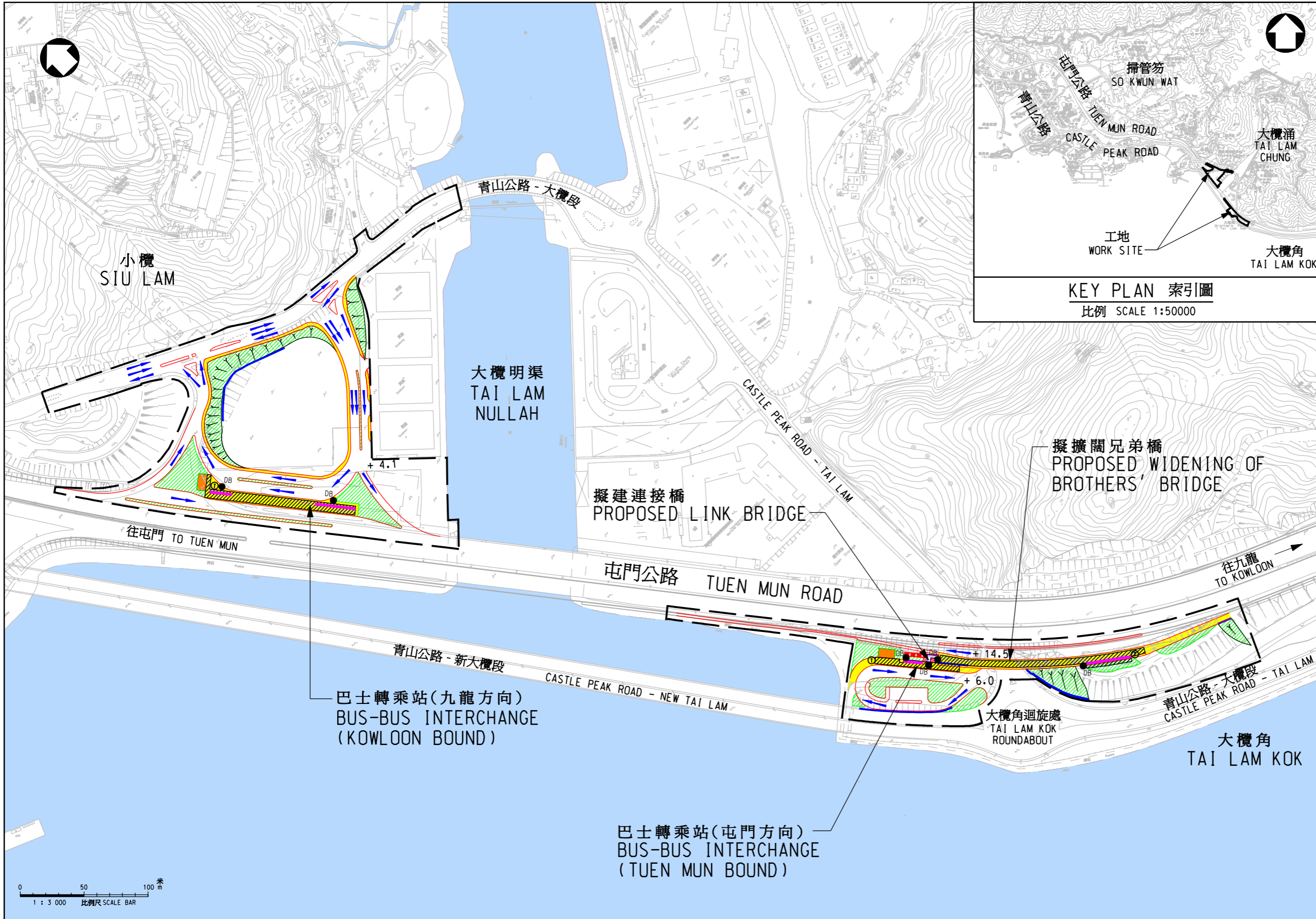
5. 反對者隨後對擬建的屯門方向轉乘站附近山頂的一個氣象雷達站表示進一步關注。他認為雷達站釋放的微波可能會危害轉乘站候車乘客的健康。

6. 經諮詢天文台後，確定擬建雷達站只會橫向或向上釋放微波，而且設有機動停止裝置，防止雷達向下掃描，因此釋放的微波不會影響建議的屯門方向轉乘站候車乘客的健康。

7. 雖然我們作出解釋，但反對者堅持反對，並就擬建九龍方向轉乘站的選址表達進一步關注，原因是該址附近有一條高壓總煤氣管。

8. 我們已向反對者解釋，煤氣公司指有關的高壓總煤氣管通往小欖水警署的總煤氣管，是鋪設於大欖明渠的渠床。該高壓總煤氣管行經大欖明渠水底，不會增加四周的構築物面對的風險。

9. 我們未有收到反對者就我們進一步回覆的回應，因此反對書視為仍未撤回。



註釋:
NOTES:
1. 所有水平均以米為單位, 並在香港主水平基準上。
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM.

- 圖例:
LEGEND:
- 施工區界限
LIMIT OF WORKS AREA
 - 擬修改的行车道路線
PROPOSED ROAD ALIGNMENT
 - YYY 擬建填土斜坡
PROPOSED FILL SLOPE
 - 擬建擋土牆
PROPOSED RETAINING WALL
 - ⊠ 擬建升降機
PROPOSED LIFT
 - 擬建樓梯
PROPOSED STAIRCASE
 - 擬建乘客等候處 / 行人路
PROPOSED PASSENGER HOLDING AREA / FOOTPATH
 - 擬建遮蔽處
PROPOSED SHELTER
 - 擬建環境美化地帶
PROPOSED LANDSCAPING AREA
 - 行车線數
NO. OF TRAFFIC LANE
 - Ⓣ 電話亭
TELEPHONE KIOSK
 - 洗手間
WASHROOM
 - DB 電子顯示屏
ELECTRONIC DISPLAY BOARD
 - 長椅
BENCH

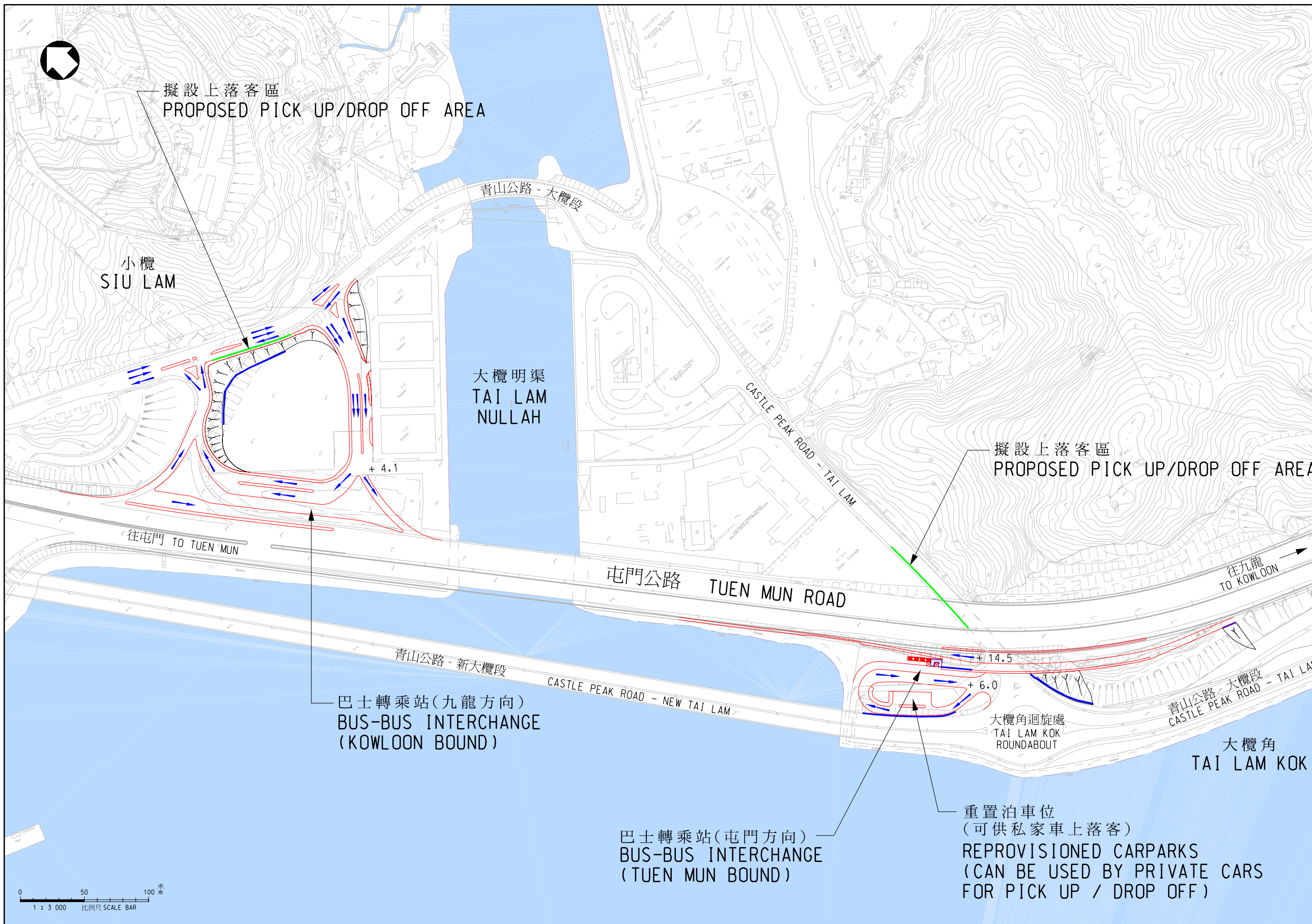
圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第76TI號 - 屯門公路巴士轉乘站 - 平面圖
PWP ITEM NO. 76TI - BUS-BUS INTERCHANGES ON TUEN MUN ROAD - LAYOUT PLAN

FOR INFORMATION ONLY

圖則編號 drawing no. HMW6076TI-SK0020
比例 scale 1:3000 OR AS SHOWN

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED
HONG KONG HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署



註釋:
NOTES:
1. 所有水平均以米為單位, 並在香港主水平基準上。
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM.

- 圖例:
LEGEND:
- 擬修改的行车道路線
PROPOSED ROAD ALIGNMENT
 - 擬建填土斜坡
PROPOSED FILL SLOPE
 - 擬建擋土牆
PROPOSED RETAINING WALL
 - ⊠ 擬建升降機
PROPOSED LIFT
 - ▬ 擬建樓梯
PROPOSED STAIRCASE
 - 擬設上落客區
PROPOSED PICK UP/DROP OFF AREA
 - 行车線數
NO. OF TRAFFIC LANE

圖則名稱 drawing title

屯門公路巴士轉乘站 - 擬設上落客區
BUS-BUS INTERCHANGES ON TUEN MUN ROAD - PROPOSED PICK UP/DROP OFF AREA

FOR INFORMATION ONLY

圖則編號 drawing no. HMW6076TI-SK0021
比例 scale 1:3000 OR AS SHOWN

