

傳真號碼：2104 7274
電話號碼：2189 2182

TRAN 3/9/21 Pt.6

香港中區花園道 3 號
萬國寶通銀行大廈 3 樓
立法會秘書處
事務委員會秘書
劉國昌先生

劉先生：

檢討香港的速度限制

在本年一月二十八日舉行的立法會交通事務委員會會議上，委員要求政府提供北大嶼山公路和西九龍公路的設計標準和規格。現把有關資料詳載於附件 A。

北大嶼山公路和西九龍公路的設計速度分別為每小時 100 公里和 85 公里。但由於建設該兩段公路的地面環境可容許較佳的路面設計及定線，所以該兩段路實際完成的標準比設計標準稍高。在一九九九年檢討這兩段路段時，運輸署考慮到實際路面的幾何設計和定線、實際行車速度等因素，而決定可以將車速限制分別提升至每小時 110 公里和 100 公里。

在二零零零年一月二十八日的委員會會議上，當局解釋了超速駕駛與交通意外數字的關係。英國交通實驗研究所進一步研究出涉及傷亡的交通意外數字與超速駕駛司機的比例的關係。研究所得，如超速駕駛者所佔比率增加十分之一，而其他因素維持不變，則交通意外發生的頻率會上升 1.1%。在香港，我們沒有完整的統計數字反映出超速的嚴重性與交通意外數字的關係。但是，運輸署在一九九八年曾研究本港各條主要公路的交通意外數字，結果發現平均車速愈高，發生交通意外的比率通常也愈高。各條主要公路的平均車速和發生交通意外的比率詳載於附件 B。

運輸局局長

(盧世雄

代行)

二零零零年二月二十一日

北大嶼山公路的設計標準與規格
(摘錄自北大嶼山發展專題報告 TR9)

| | 理想 | 最低/最高* |
|--------------------|-----|----------|
| 設計速度(公里/小時) | | |
| 主要幹道 | 100 | - |
| 支路 | 85 | 70 (最低) |
| 機場半島道路 | 85 | - |
| 水平半徑(米) | | |
| 主要幹道 | 500 | 350 (最少) |
| 支路 | 250 | 125 (最少) |
| 最大傾斜度(%) | | |
| 主要幹道 | - | 2.5 |
| 支路(上斜) | - | 4.0 |
| 支路(落斜) | - | 6.0 |
| 最大彎而傾斜度(%) | | |
| 主要幹道 | - | 7.0 |
| 支路 | - | 10.0 |
| 視線距離(米) | | |
| 主要幹道 | 225 | 165 (最少) |
| 支路 | 165 | 95 (最少) |

* 在個別路段因受地勢環境限制而能接受的最低標準。

西九龍公路的設計標準與規格
(摘錄自西九龍公路的初步研究報告
第一期 - 工程可行性)

| | 理想 | 最大/最小 |
|---------------------|-----|-----------|
| 設計速度 (公里/小時) | | |
| 主要幹道 | 85 | - |
| 支路 | 70 | - |
| 水平半徑 (米) | | |
| 主要幹道 | - | 1250 (最少) |
| 最大傾斜度 (%) | | |
| 主要幹道 | 4.0 | 8.0 |
| 連接道路 | 5.0 | 10.0 |
| 視線距離 (米) | | |
| 主要幹道 | - | 165 (最少) |
| 支路 | - | - |

一九九八年香港主要高速公路的意外率
與平均車速的關係

| | 平均車速 (以 85%水平為界線) | 意外率 (每百萬行車公里) |
|-------------|----------------------|------------------|
| (1) 元朗公路 | 80 km/h | 0.14 |
| (2) 大老山公路 | 81 km/h | 0.25 |
| (3) 青葵公路 | 85 km/h | 0.28 |
| (4) 吐露港公路 | 85 km/h | 0.33 |
| (5) 粉嶺公路 | 90 km/h | 0.34 |
| (6) 沙田道 | 89 km/h | 0.38 |
| (7) 新田公路 | 94 km/h | 0.49 |
| (8) 北大嶼山公路* | 94 km/h | 0.22 |
| (9) 西九龍公路 | 91 km/h | 0.83 |

* 由於北大嶼山公路的意外率較其他高速公路為低，因此它的道路幾何設計及定線較佳。