

## 立法會交通事務委員會

### 深港西部通道及后海灣幹線通車 對屯門公路交通的影響

#### 目的

本文件簡述深港西部通道及后海灣幹線通車對屯門公路交通的影響，並扼述當局就如何改善屯門公路交通的各個方案。

#### 背景

2. 深港西部通道是一條橫越后海灣的雙程三線分隔車道，連接新界西北部與深圳蛇口。后海灣幹線為深港西部通道與本地運輸網絡的接駁道路，把深港西部通道在新界西北的着陸點鰲磡石接駁至元朗公路。深港西部通道與后海灣幹線的建造工程分別在二零零三年六月和八月展開，預計在二零零五年年尾完成。

#### 屯門公路及三號幹線的交通情況

3. 屯門公路部分路段在一九七八年竣工並開始啟用，以連接荃灣和屯門。屯門公路在一九八三年全部完成，它包括兩個主要部分：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)。快速公路段的設計行車量為 118 000 架次。二零零三年，快速公路段在周日平均每日行車量為 106 000 架次。繁忙時間的行車量/容車量比率<sup>1</sup>為 1.1。

4. 至於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(上午七時至九時)，較繁忙的路段，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。在傍晚繁忙時間(下午五時至七時)，各段來回方向的行車量/容車量比率均低於 1。

---

<sup>1</sup> 行車量/容車量比率通常用以反映繁忙時間的交通狀況。行車量/容車量比率行車量/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，交通情況可以接受。行車量/容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；行車量/容車量在 1.0 至 1.2 之間顯示擠塞程度尚可控制。高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。行車量/容車量比率若達到這水平便為不可接受。

5. 深港西部通道及后海灣幹線通車後，屯門公路快速公路段最關鍵路段(即深井段)在繁忙時間的行車量/容車量比率會由二零零二年的 1.1 升至大約 1.19。至於屯門公路市中心段，行車量會增加 10% – 15%。其關鍵路段，即屯門公路位於青田交匯處和皇珠交匯處的南行行車線的行車量/容車量比率則由 1.04 至 1.18 不等。

### **改善屯門公路交通情況的措施**

6. 由於預計深港西部通道及后海灣幹線通車後屯門公路行車量將會有所增長，我們計劃進行下列改善工程以改善交通情況。

#### ***(a) 屯門公路市中心段的改善工程***

7. 為提高屯門公路市中心段的交通處理量，特別為應付二零零六年之後行車量的增長，我們現正考慮分階段進行屯門公路市中心段的改善工程。為配合深港西部通道通車時間表而進行的改善工程計有：

- (a) 增加屯門公路市中心段沿路巴士停車處的長度和闊度，以減輕巴士排隊輪候所造成的影響，並提高區內交通的效率和安全；
- (b) 延長合流車道，改善道路標記，方便現有車輛從屯喜路(與屯門公路平行的輔助道路)駛進匯合；
- (c) 擴闊屯門公路市中心段近青田路的路段，以增加容車量並紓緩早上繁忙時間的交通；以及
- (d) 增設方向指示標誌，把市內行車引往設在皇珠路的南面出口，以紓緩屯門公路市中心段關鍵路段的交通。

## **(b) 屯門公路重建及改善工程**

8. 我們將會進行屯門公路重建及改善工程，把屯門公路快速公路段盡量提升至現有公路的標準，並改善屯門公路的交通情況。工程包括重建屯門公路大部分的地面路段；擴闊屯門公路某些路段，以符合現行的公路標準；以及在可能情況下盡量設置符合標準的路肩。我們會在未來數月就計劃的詳情諮詢本委員會。

9. 在策劃改善工程時，我們已充分考慮施工期間工程可能對屯門公路交通造成的影響。我們會實施交通管理措施以減低工程對行車造成的干擾。另外，青山公路擴闊後，將可容納更多車輛，應有助紓緩屯門公路容車量因工程所受的影響。除小欖至嘉龍村一段於二零零七年前方可完成外，有關擴闊工程預計可在二零零五年前大致完成。

## **(c) 在區內的長期道路網絡**

10. 我們在二零零二年展開新界西北交通及運輸基建檢討(檢討)，以評估新界西北和大嶼山長遠運輸基建發展的需要。在二零零三年九月二十九日，我們向本委員會簡報檢討的初步結果，當中包括多個在區內的公路網絡組合(請參閱立法會文件 CB(1)2291/02-03(04))。我們會於未來數月向本委員會匯報檢討的進度。

## **把屯門公路的車輛分流往三號幹線**

### **三號幹線**

11. 三號幹線(郊野公園段)於一九九八年開始通車。該幹線是一條雙程三線快速公路，貫通南北，連接汀九與凹頭，可作為屯門公路與吐露港公路的替代路線。該幹線的設計行車量為每日 118 000 架次。三號幹線(郊野公園段)有限公司在一九九五年獲授予專營權，以建造並營運三號幹線，為期三十年，專營權將於二零二五年屆滿<sup>2</sup>。

---

<sup>2</sup> 專營公司由二零零一/零二年度起開始錄得營運利潤。

12. 二零零三年內，三號幹線周日的平均每日行車量為 46 000 架次<sup>3</sup>。三號幹線在繁忙時間的行車量/容車量比率在二零零三年約為 0.7。預計深港西部通道通車後，三號幹線在繁忙時間的行車量/容車量比率會由二零零三年的 0.7 升至 0.9。

13. 如第 11 段所述，三號幹線可作為屯門公路的替代路線。我們估計如沒有興建三號幹線，每天使用三號幹線的 46 000 車輛，大部分會改用屯門公路。故三號幹線有助避免屯門公路出現極度擠塞，即在繁忙時間其行車量/容車量比率可能高達 1.6 的情況。三號幹線在某程度上，有紓緩屯門公路的交通情況的作用。

14. 儘管如此，我們仍然有研究不同的方案，務求把更多在屯門公路行駛的車輛分流往三號幹線，以進一步改善兩條路線行車量的分布。但這問題並不簡單，由於其間牽涉把使用免費道路的行車分流往收費道路。此外，駕車人士亦會考慮費用（包括燃料收費和隧道費）、行車的時間以及路經的地區等種種因素，才選定行車路線。下文各段臚列我們正研究的措施。

#### **(a) 擴闊藍地至十八鄉交匯處的一段元朗公路**

15. 元朗公路在一九八九年興建，行車量為 78 000 架次。現時，在十八鄉交匯處的一段公路的行車量/容車量比率為 0.9。我們現正擴闊藍地至十八鄉交匯處的一段元朗公路，由雙程雙線改為雙程三線。財委會已在二零零三年二月批准撥款九億三千一百萬用於此計劃，而有關工程已於二零零三年七月展開，並預計在二零零五年年尾完成。

---

<sup>3</sup> 行車量約為專營公司交通預測的 56%，而為政府在工程項目摘要內預測的 76%（若參照高行車量的預測）至 109%（若參照低行車量的預測）之間。

**(b) 三號幹線減低收費**

16. 如前面所述，有很多因素會影響駕駛者對行車線的選擇，而在現時的經濟環境下，費用是一個重要的因素。故此我們認為三號幹線如能減低收費，收窄該幹線與屯門公路之間的費用差距，對吸引車輛使用三號幹線最為有效。

17. 我們了解三號幹線由二零零二年七月為掛接重型貨車（重型貨車）提供收費優惠，無載貨拖架的掛接重型貨車，或在午夜時分（午夜至早上六時）使用三號幹線的重型貨車只需付 25 元（原本費用為 40 元）。這個優惠頗為成功，除了大大減低重型貨車的成本外，亦增加重型貨車的使用量和三號幹線公司從中收取的收入，達致該公司及市民雙贏的局面。我們會繼續與該公司討論可否減低收費，或為更多類別的車輛提供更多的優惠。

**(c) 交通管理措施**

18. 我們現正研究有助改善屯門公路流量的交通管理措施，例如安裝可變訊息顯示屏，讓駕車人士知道各條重要路線即時的交通情況，目的在於鼓勵駕車人士使用交通較暢順的路線，以善用道路的容車量。我們進行深港西部通道工程時會設置可變訊息顯示屏，方便把屯門公路上的行車分流往三號幹線。

**(d) 興建東行連接路**

19. 我們有研究是否可興建一條東行連接路作為額外通路，把深港西部通道及后海灣幹線與現有道路系統連接起來，方便從后海灣幹線東行的車輛。在二零零二年十二月的會議上，我們曾告知議員東行連接路各條定線的建議（請參閱立法會文件 CB(1)527/02-03(05)）。但是，我們必須留意一點，就是東行連接路是否能吸引駕車人士改用三號幹線，主要取決於三號幹線的收費水平。我們相信除非三號幹線的收費水平可減低，否則駛經東行連接路，以使用三號幹線的駕車人士的數目將十分有限。故此，我們現正與三號幹線公司研究是否可減低三號幹線的收費，才就東行連接路作出定案。

**(e) 收購三號幹線**

20. 有人建議政府應收購三號幹線。支持這個建議的人士相信，三號幹線收歸政府所有後，就可以調整其收費，改善兩條路線行車量的分布。這方案須動用公帑，成本和經常性開支龐大。以目前政府的財政情況看來，我們在短至中期不會考慮這個方案。

**(f) 補貼駕車人士**

21. 另外，也有人建議政府向駕車人士提供補貼，以鼓勵他們改用三號幹線。我們對此建議有所保留。首先，這項建議須動用公帑，經常性開支龐大。第二，針對某些類別的車輛或居民推出的補貼計劃，不但在技術上有極大困難，還可能有各種濫用的情況。此外，這方案亦會引致不公平對待不同使用者的問題，故我們不考慮採納這方案。

**徵詢意見**

22. 請議員就以上各項使屯門公路交通較為暢順的措施表達意見。

政府總部  
環境運輸及工務局  
二零零四年一月二十九日