

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T) L4/6/291
來函檔號 YOUR REF.:

電話 Tel. No.: 3509 8181
傳真 Fax No.: 2136 8017

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)
(傳真：2978 7569)

電郵及傳真

劉女士：

立法會交通事務委員會
2014 年 4 月 11 日會議
855TH 號工程計劃—西九龍填海發展的道路改善工程（第一期）

補充資料

在 2014 年 4 月 11 日舉行的立法會交通事務委員會會議上，有委員要求當局提供有關題述工程計劃的補充資料。我們現回覆如下：

(一) 就擬議道路改善工程前後的行車量／容車量比率之比較

一般而言，道路系統處理交通的能力取決於道路能提供的行車線數目，或道路交界處的剩餘容車量¹或設計流量／容車量比率²。

對於一段較長而中間不設交界處的行車路（例如北大嶼山公路），其行

¹ 燈號控制交界處的交通情況以剩餘容車量顯示。若剩餘容車量為正數，表示該交界處仍可容納更多車輛。若剩餘容車量為負數，則表示該交界處超出負荷，以致出現車龍，令行車時間延長。

² 設計流量／容車量比率是量度優先通行交界處交通（由「停」或「讓」的交通標誌及／或有關的道路標記控制）飽和程度的設計參數，比率高於 1，表示會出現車龍。設計道路交界處時，如情況許可，一般會把設計流量／容車量比率定為 0.85。

車量／容車量比率³較能標示該道路處理交通的能力。然而，在市區的街道網絡，道路交界處的交通情況往往會決定該街道網絡處理交通的能力。

由於西九龍填海發展區的道路網包括多個燈號控制交界處，主要交界處的剩餘容車量的變化可更有效反映是次擬議工程計劃為交通帶來的效益。因此，我們在已提交予題述會議的文件中第七段提供有關數據。

（二）擬議工程計劃的費用

廣深港高速鐵路香港段的非鐵路建造工程（即 57TR 號工程計劃）的範圍包括進行主要公共基建工程，如建造行人天橋、行人隧道、地下道路系統及行車路，而不包括是次擬議工程計劃的四項道路改善工程。57TR 號工程計劃的核准預算並不包括為是次道路改善工程擬申請的 8 億 1,310 萬元撥款。

（三）交通研究報告的結果

為配合西九龍填海區發展帶來的交通需求，運輸署於 2009 年完成《西九龍填海發展區交通研究》，報告副本已於 2009 年 11 月 30 日呈交立法會秘書處。研究報告建議了一系列的交通改善計劃，當中包括是次申請撥款的道路改善工程，以適時改善西九龍區部份道路交界處的預計擠塞情況。

如獲得工務小組委員會同意及財務委員會批准撥款，我們計劃在 2014 年年中展開建造工程，預計在 2017 年完成主要工程。當相關改善工程完成後，西九龍填海發展區內的交通情況會大為改善。

運輸及房屋局局長

（吳梓聰 代行）

2014 年 6 月 9 日

副本抄送：

路政署署長（經辦人：江大榮先生）

（傳真號碼：2714 5198）

³ 行車量／容車量比率是繁忙時間道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0 為可以接受。行車量／容車量比率在 1.0 至 1.2 之間則表示擠塞情況仍受到控制。行車量／容車量比率大於 1.2 時，表示交通擠塞較為嚴重。