

討論文件

2002 年 1 月 23 日

立法會交通事務委員會  
補充資料文件

本文件提供委員在 2002 年 1 月 17 日委員會特別會議上所要求的補充資料。

**十號幹線、三號幹線及屯門公路的車輛組合**

2. 按委員的要求，我們從模擬測試的結果摘錄了十號幹線在繁忙時間的貨車與載客車輛比例。我們預期使用深港西部通道的車輛中，貨車佔大多數（80%）。而十號幹線主要功能是應付來自深港西部通道及其他來自新界西北地區的車輛。測試結果顯示，十號幹線在 2011 年早上繁忙時間貨車與載客車輛的比例為 50/50。至於屯門公路及三號幹線，在 2011 年早上繁忙時間貨車與載客車輛的比例分別為 30/70 及 20/80。

**兩個方案的敏感度測試**

3. 委員要求當局對兩個方案進行測試，即(a)十號幹線收費高於三號幹線及(b)交通量高增長，顯示這兩個方案對屯門公路的影響。

**(a) 十號幹線收取較高收費**

4. 早前向委員會簡介的預測，是基於十號幹線的收費水平與三號幹線相等。從該預測看到，屯門公路在 2011 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率是 1.01，該處的擠塞情況仍然在可控制水平。如果我們收取較低費用，屯門公路的情況自然會有所改善。

5. 如十號幹線的收費高於三號幹線，屯門公路的情況會變壞。我們曾分別就 2011 年收取高一成及高五成收費的兩個方案

進行測試。在收取高一成收費的方案下，改變並不顯著，即屯門公路在 2011 年早上繁忙時間的行車量／容車量比率會由 1.01 增至 1.04。在收取高五成收費的方案下，行車量／容車量比率則會由 1.01 增至 1.17。

**(b) 高增長方案**

6. 在第三次整體運輸研究內，高增長及中增長方案之間的主要分別是車輛數目。我們向委員會提交的預測，採用低至中增長方案，假設在 2011 年的私家車數目為 490 000 部，而貨車數目則為 126 000 部。我們就高增長方案進行了敏感度測試，假設私家車總數為 750 000 部，而貨車總數為 212 000 部。

7. 基於以上高車輛數目的假設，所增加的車輛會令屯門公路及三號幹線在 2011 年上午繁忙時間的行車量／容車量比率，分別由 1.0 上升至 1.3 及 0.9 上升至 1.2。

**三號幹線(郊野公園段)有限公司及施偉拔有限公司所提出的意見**

8. 三號幹線(郊野公園段)有限公司及施偉拔有限公司提出多項意見。我們在早前所提交的文件中，已就大部分意見作出回應。

9. 施偉拔有限公司指第三次整體運輸研究的模型，並非為工程特定的運輸模型，因此並不適宜在這項為工程特別進行的評估中採用。關於這方面，我們事實上已聘請顧問公司，就十號幹線北段進行交通影響評估，以評估有關工程會造成的交通影響。顧問公司所製作的運輸模型是一個為工程特定的模型。此外，該模型經與 2000 年的實際交通情況進行準確程度測定，結果相當吻合。根據有關的交通調查線顯示，上午繁忙時間模擬的交通流量為每小時 11 300 架次，而實際觀察所得則為每小時 11 200 架次，準確程度誤差僅為 1%。

**運輸局**  
**2002 年 1 月**