

屯門區議會
區議會大會

關注龍富路及皇珠路行車線車速限制——建議改變該路段車速限制、考慮各類型減低重型車輛車速措施，以及於屯門使用偵察平均車速攝影機系統

本文件旨在提出對屯門龍富路及皇珠路現時道路車速限制的關注。運輸署於二零二二年初落實對上述路段的車速限制改變，而就此舉措，文件提交人接獲諸多來自駕駛人士的意見——概而言之，本文件期望可以簡略地剖析上述議題，並綜合所接獲的意見反映，從而提出相應建議。下文首先會簡略地陳述實施車速限制於上述路段的背景。其後，根據文件提交人和其所接獲來自區內駕駛人士就有關路段之意見，分別闡述該路段現時所實施的車速限制所衍生的道路交通問題以及相關潛在風險。最後，就該路段的實際情況，文件提交人嘗試向署方提出於該路段平均設置多部「偵速攝影機」或設置「均速偵速攝影機」計算車輛走畢路段的平均車速，以更有效控制和監察行駛該路段之車輛的車速，甚至乎可以考慮於屯門範圍加以使用有關技術規勸超速駕駛等行為。

背景：龍富路及皇珠路統一最高車速為每小時五十公里

自二零二二年一月一日起，運輸署落實劃一龍富路及皇珠路的車速限為每小時行走最多五十公里。此限制落實前，駕駛人士沿著屯門公路(每小時七十公里)南行，駛至置樂花園連接路(每小時三十公里)後，前往皇珠路一段的最高車速限制為每小時七十公里；而駛進龍富路近龍門居之彎位的最高時速限制則為每小時五十公里，其後龍富路大部分之路段的最高時速限制均為每小時七十公里；直至迴旋處前的路段之最高時速限制便改為每小時五十公里，至龍富路迴旋處交界以北的其餘路段之最高時速則是每小時七十公里。換而言之，有關路段由因應道路情況而改變最高車速限制，改為劃一車速限制。

根據署方於二零二一年的諮詢文件¹所示，有關路段的最高車速限制改動是根據一籃子因素，包括交通意外率、車速需要變更改數及地區人士要求等。然而，不論在修改前的諮詢，還是措施正式實施後，均有地區人士及駕駛者對現時的車速限制表示不滿²。同時，實際的道

¹ 二零二一年中旬，運輸署透過民政事務處向地區人士諮詢有關龍富路來回行車線及皇珠路西行行車線車速限制改動。而當時有時任區議員表示反對，其後該時任議員收到來自運輸署的回覆，當中表示：「(有關路段的檢討工作)當中考慮了不同因素，包括交通意外率、目前的行車速度、路面特徵、車速需要變更改數等等……」有關資料依然可以網上平台可見，有關資訊可參考以下網頁：

[facebook.com/photo/?fbid=10158201120436430&set=pcb.473396633967444](https://www.facebook.com/photo/?fbid=10158201120436430&set=pcb.473396633967444)

² 除了文件提交人所接獲來自駕駛人士的意見反映外，根據傳媒報道，二零二一年的交通諮詢委員會轄下之交通投訴組亦曾接獲對該路段以最高每小時五十公里行駛的限制投訴。有關報道可見以下網址：

https://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/news/20210629/bkn-20210629171836776-0629_00822_001.html

路情況亦反映出有關的車速限制為區內整體道路交通運輸情況帶來深遠的影響。

關於皇珠路的車輛使用的情況簡略剖析——現時有關路段車速限制交通情況之影響

皇珠路及龍富路一帶路段的車速安全關注並非突然而來。該路段多年以來亦的確曾經發生不同程度的交通意外³。就此而言，本文件用意並非質疑署方旨在減少交通意外發生機率而實施此舉措的動機。但是，自二零二二年起實施新的車速限制後至今，有關措施引起不同的實際交通情況，以及引來社區上大量駕駛者的投訴。同時，此措舉亦對駕駛人士引申出各類型的潛在風險，以至對該路段整體帶來更沉重的負荷。就此而言，本文件歸納出現時相關路段實施車速限制下所引申出來的三方面影響。

(一) 有關交通意外頻率：相關路段於落實措施後發生事故之頻率依然

根據二零二零年屯門區議會交通及運輸委員會第四次會議中的文件³所指出，自二零一七年至二零二零年間，龍富路每年的交通意外宗數為每年不多於十宗，而皇珠路於此時期內的交通意外宗數則為每年不多於二十宗。對比同時屯門公路和青山公路的意外發生宗數——分別為每年超過二百宗以及每年發生超過四十宗而宗，皇珠路及龍富路路段的意外發生交通事故的次數相對之下並不算特別高。自本年初落實統一車速限制後，根據大眾傳媒對有關路段的交通事故報道所作的交通事故宗數粗略統計，上址所發生交通意外的宗數並未見特別顯著的改變⁴。當中的事故同樣涉及輕微和嚴重的交通意外——輕則有車輛碰撞做成道路擠塞，重則有車輛失控翻側及導致受傷。

本文件認為導致上述路段發生交通事故的主因在於：駕駛者違反現時的車速限制，高速行駛及胡亂切線令到於彎位收掣不及失控撞向石壘或附近車輛而發生意外。故此，相關違反駕駛者是令該路段意外頻生的原因之一，落實改變車速限制的措舉或未必完全可以回應該路段意外頻生的問題癥結。

(二) 有關現時措施下的潛在風險：東西行車速限制差異與調整車速的隱憂

至於現時車速限制措施下的潛在風險，本文件認為主要來自於現時皇珠路東西行

³ 二零二零年第六屆屯門區議會交通及運輸委員會的第四次會議上的第五十三號文件中，運輸署在回覆文件中羅列了二零一七年至二零二零八月為止，於有關路段發生的交通意外宗數。詳細可見於：
https://www.districtcouncils.gov.hk/tm/doc/2020_2023/sc/committee_meetings_doc/ttc/18430/ttc_2020_053_TD.pdf

⁴ 文件提交人檢視由二零二二年一月起，有關該路段發生交通意外的新聞報道，由實施有關措施後至今，由一月至七月為止，每月該路段最少發生兩宗交通意外。以二月和八月作為例子，二月十八日與二月二十五日均有交通意外於該路段發生；而八月份截至文件提交日為止則於十五日、十七日和十九日均有意外發生。另外，發生意外的涉事車輛多為重型車輛，而事故的發生時間則較為早上和黃昏的繁忙時段。雖然有關紀錄只是由文件提交人自行搜羅的統計，或與官方正式統計和紀錄有所出入。不過，觀乎傳媒的新聞報道數字，依然可見有關路段發生交通事故的宗數，與實施現時車速限制並沒有顯著減少。

之車速限制差異容易令駕駛人士出現混淆，以及於調整車速時有可能出現的問題。

皇珠路東行方向車速限制現時為每小時七十公里，而西行方向則為每小時五十公里——簡言之，東西行方向的車速限制並不一致。相對於落實現時車速限制的措舉前，不同路段會有最高車速限制，現時東、西行不一致的車速限制其實令駕駛者更加難以清晰記住相關路段的車速限制，容易出現混淆。

另一方面，皇珠及龍富路大部分是直路，相對比迂迴彎曲的屯門公路更是平坦和視野清晰。現時的車速限制反而會引申出其他的潛在交通風險。皇珠路為連接快速公路的主幹路，駕駛者在準備駛離車速較高的屯門公路（時速七十）進入皇珠路（時速五十）時，對於駕駛者而言，或需要以比較急迫的程序調整車速。而且該路段以非固定車速偵速儀器監察駕駛者車速，使致有較熟悉該路段的司機會於較熟悉偵速儀器之位置方放慢車速，導致有機會增加該路段因車輛明顯的不同車速而發生碰撞的機會。

以上情況主要是文件提交人自身的駕駛經驗，駕駛人士的意見反映，以及相關傳媒報道而綜合所得。本文件並非建議將東行方向統一為每小時五十公里，但就實際情況可見到以每小時七十公里行走皇珠路，本屬能安全通行的設計車速；相反調低最高車速限制反而引申其他安全隱患。

(三) 有關所引申的交通問題：未能發揮主幹路最大效益和加劇該路段塞車問題

降低西行方向標準車速，除了會混淆駕駛者外，亦使道路未能發揮最大效益。官方文件顯示皇珠路為主幹路⁵，該主幹路更劃定為快速公路的道路，設計為標準的多線分隔車路，可供大量車輛以較快速度行駛。跟隨其他主幹路以每小時七十公里或以上行車，除了更符合主幹路的定義外，更能發揮其功能。相反，自屯門—赤鱗角隧道通車後，皇珠路及龍富路車流量大增，每日繁忙時間形成長長的車龍「排隊」上皇珠路連接橋（俗稱「30橋」），順帶阻塞屯門公路的車輛。在新車速限制下，車輛需在主幹道緩慢行車，令車輛在道路逗留的時間增加，道路同一時間需要容納更多車輛，令道路未能有效消化車龍，做成囤積「散唔切」問題。雖然道路仍為可通行狀態，情況卻猶如事故處理過後各行車線已回復通行，但由於前方車輛慢駛，後方車輛仍要跟隨緩慢通過，車龍不能快速消化，做成不必要的擠塞。

除此之外，在屯門公路（近置樂花園）的連接路天橋進入皇珠路後，車輛會匯入到皇珠路右線。現時皇珠路已容納非常多車輛，「車貼車」的情況下，左線已沒有空間讓身處右線的車輛切入，加上右線和左線車輛均已用最高限制車速行駛，在右線的

⁵ 可見運輸署網頁：

https://www.td.gov.hk/tc/road_safety/road_users_code/index/chapter_5_for_all_drivers/expressways_and_trunk_road/

車輛不能加快車速「超車（俗稱：爬頭）」切換至左線離開主幹道，只能被逼一路直行走畢整段皇珠路及龍富路，直至進入龍富路迴旋處調頭。此為另一個加劇有關路段塞車情況的原因。

圖片一至三為文件提交人曾於早上繁忙時間到該位置實地情況，可見現時措施並未能發揮分流作用，亦有相當程度地影響地區內和跨區道路網及交通工具。雖然，近年運輸署多次回應皇珠路仍未達至飽和，仍能維持在可控制水平。但事實上，此「未達飽和」的情況，正如附件一所示，已經令有關路段承擔相當程度的負荷，尤其於繁忙時段做成明顯的交通擠塞情況。隨著疫情放緩，日後屯門內河碼頭、機場客運及貨運業日漸復甦，可預示到該路段的需求會更進一步的增加。因此，有必要回復正常的車速，讓車輛能快速有效率地駛離道路。

圖片一：

此圖為八月中旬的下午，皇珠路往屯門公路－元朗方向繁忙時間擠塞，影響往九龍方向情況



圖片二：

此圖為八月中旬的下午，屯門公路（近置樂花園）往皇珠路連接橋排隊情況



圖片三：
此圖為八
月中旬的
下午，大
型車輛行
走龍門路
（往龍鼓
灘方向）
情況



倡議實施平衡道路安全與交通需要的相關措施取代單純以降低最高車速限制之措舉——就現時龍富路及皇珠路情況的四項建議

綜合文件提交人的自身駕駛經驗，以及來自駕駛人士對上述路段的意見反映，文件提交人認為現時於該路段所實施的車速限制存在修改空間，亦應考慮落實其他措施的可能。文件提交人認為交通安全是相當重要，亦應該設法減少發生交通事故的機會。可惜現時主要依靠調低有關路段的最高行駛時速，並非能夠有效針對該路段發生交通意外的主因。若要提高龍富路及皇珠路的行車安全，以降低車速限制的方法並非唯一出路，亦非完全有效方法，更何況現時的措施是令該範圍的交通運輸出現負面的影響，更會引起上述的多個問題。故此，文件提交人認為主張提高道路安全的要領之外，道路的設計以及相關規範的訂立，應該配合整個交通計劃的設計以及駕駛人士實際的行駛情況。換而言之，單純地以降低最高車速限制的措舉是應當被取替，取而代之的是實施能夠平衡道路安全與交通需要的相關措施。

建基於此倡議，本文件提出以下四項建議：

（一）改變龍富路及皇珠路的車速限制以回應地區要求

有鑑於現時文件提交人所接獲來自駕駛人士的反映主要對現時車速限制有意見，加上現時的限制並未能針對發生交通意外的主因，以及導致一連串的交通問題，本文件認為需要重新檢討現時劃一以最高每小時五十公里行駛的限制，並改作調整以回應地區訴求。具體建議方面，本文件提議：一方面可以再向地區人士以及駕駛人士進行諮詢工作；另一方面該路段寬闊平坦的直路路段恢復至舊日每小時最高七十公里之車速限制。從而讓該路段可以以符合主幹路定義的規限下該駕駛人士使用，同時藉此改善有關路段

的擠塞情況，並以此應付日後所能預視的交通需求增加和道路負荷。

(二) 於皇珠路接駁龍富路的轉彎位置使用令大型車輛減速的改動

該路段發生交通意外的主因之一是大型車輛的超速駕駛以致失控所造成。觀乎在降低最高車速並未帶來顯著的改善時，本文件認為需要有能夠針對此問題，令大型車輛於該該路段減速的措動。具體措施方面可以綜合為兩方面。一方面是有關提示警告，以警剔大型車輛司機注意駕駛時的速度。譬如加設大型發光二極顯示板提示重型車司機控制車速和靠左行駛；另一方面改變路面設計以減低重型車車速，包括於彎位及落斜路段加鋪防滑鋼砂及加劃地面減速提示黃條。

(三) 於有關路段加強監管及作出檢控懲罰

除了在車速限制和道路告示外，應該增加對該路段超速行為的監控。就此而言，本文件提出的具體建議包括於增加監察車速的儀器，以及透過相關部門於該路段的合適位置恒常當值。在現時的車速限制下，違規的駕駛者依舊繼續違規高速行駛及胡亂切線，既影響到遵守有關車速限制行車的駕駛者，更甚者，偶爾在彎位收掣不及失控撞向石壘及附近車輛則衍生意外。改善該路段發生意外的重點應是針對違規高速駕駛的司機，故相關部門設置恒常的隊伍於有關路段的合適位置進行監察，以提高對違規司機的阻嚇力。另一方面，配合監察車速的儀器，以進一步警示違規司機。除了普遍使用的偵速攝影機外，本文件亦建議可考慮使用早前於區外試驗使用的平均車速攝影系統⁶。根據相關文件所示，有關均速攝影系統主要以車輛的平速車速作計算，藉此警剔駕駛人士注意整個路段的車速，而非單一於偵速攝影機出現前的車速。

(四) 盡快完成屯門繞道工程的以分流及舒緩大型車輛主要使用皇珠路相關路段的需求

在現時情況上著手之外，本文件亦提出從整個區域的交通規劃著手以減少相關路段的負荷，藉此減少意外發生的機率。當中，本文件認為屯門繞道的興建是有助舒緩重型車輛對皇珠路及龍富路一帶的需求。本屆區議會的交通及運輸委員會第六及第七次合併會議中，署方亦表示出同樣的意見——認為屯門繞道的設立可以分擔皇珠路及其他相關連接路的負荷⁷。就此，本文件亦希望敦促署方盡快完成屯門繞道之工程，以舒緩皇

⁶ 偵察平均車速攝影機系統早於二零一三年由相關當局提出。二零二零年，第六屆葵青區議會中交通及運輸委員會的一份傳閱文件中，有關部門提出於荃灣路進行偵察平均車速攝影機系統試驗計劃。文件中表示，有關的系統是「偵察較長路段車輛的平均車速，以監察駕駛活動，令駕駛者更注意在整個路段上的車速。」有關二零一三之相關文件可見：<https://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0524cb1-1059-3-c.pdf>；而二零二零年葵青區議會的文件則可於以下網址瀏覽：

https://www.districtcouncils.gov.hk/kwt/doc/2020_2023/sc/committee_meetings_doc/TTC/19007/17_2020.pdf

⁷ 可參見該次會議紀錄：

https://www.districtcouncils.gov.hk/tm/doc/2020_2023/tc/committee_meetings_minutes/ttc/ttc_7th_minutes_20210208.pdf

珠路一帶的需求，甚至舒緩整個屯門區的交通負荷。

結語：配合相關技術之使用，考慮交通安全和道路實際使用情況的平衡

就皇珠路及龍富路一帶路段現時劃一的車速限制，本文綜合地區和駕駛人士的意見，加上對現實道路情況的分析，指出現時的車速限制所衍生的三個問題，並在指出應該平衡交通安全和實際駕駛者需要的倡議作為前題下，提出四項建議。總括而言，本文件希望署方可以有效地運用現時已掌握並使用的技術儀器，以及配合適當措施，針對導致意外發生的違規超速駕駛情況，以取代單單降低最高車速限制的做法——一個既未能針對意外發生主因，亦會衍生其他交通問題的做法。

文件提交人：周啟廉 梁灝文

二零二二年八月十九日