

## 屯門西繞道 工程項目

### 目的

本文件旨在向元朗區議會交通及運輸委員會（委員會）匯報屯門西繞道工程項目的最新發展，並就最新發展諮詢委員的意見，以進一步推展是項工程項目。

### 背景

2. 我們曾於 2010 年 11 月 25 日的委員會會議上，向委員介紹屯門西繞道的原有走線方案<sup>1</sup>（下稱 2010 年走線方案）（見附件一）。及後，有地區人士對工程計劃表達強烈反對意見，憂慮屯門西繞道位於屯門區內的北面高架道路段及南面隧道段青田路隧道出入口會影響附近居民。我們其後曾檢討多個屯門西繞道的走線方案並優化青田路隧道出入口的設計，並一直就建議方案與相關持份者保持溝通，收集他們的意見。

3. 有關屯門西繞道工程項目的檢討已大致完成，下文介紹檢討結果及相關走線修訂建議。

### 最新建議走線

4. 屯門西繞道的 2010 年走線方案由隧道及高架道路兩部份組成（見附件一之圖一）。綜合各持份者對該走線方案提出的意見，我們現建議修訂屯門西繞道走線，並於下文闡述。

---

<sup>1</sup> 屯門西繞道原有走線方案在 2010 年在區議會討論並獲得採納。走線由隧道及高架道路組成，隧道北面出入口將設於震震路以東，連接屯門西繞道位於屯門公路旁的一條雙程雙線高架道路，跨越藍地交匯處，再沿青山公路北行，於亦園附近與港深西部公路連接。

## 修改高架道路方案

5. 眾多持份者曾對 2010 年走線方案的高架道路部份提出強烈反對意見。他們憂慮興建高架道路會引致空氣、噪音、景觀等問題。再者，興建高架道路亦無可避免會影響沿線的土地發展。

6. 吸納各方意見並經仔細研究後，政府決定不興建 2010 年走線方案的高架道路部分。新的建議走線會把屯門 40 區以隧道形式連接至屯門青田路，並在其中增設一段隧道連接至港深西部公路（見附件一之圖二）。這條建議走線可提供多一條連繫新界西北對外交通的道路，以應付當區長遠的發展需要。

## 連繫規劃中的洪水橋新發展區

7. 新增的隧道會在廈村以南近新生新村附近接駁至港深西部公路。擬議接駁位置有利連接規劃中的洪水橋新發展區的道路網絡，便利車輛前往發展區的各個部份。此外，來自洪水橋新發展區內的物流、港口勤貯及工業用地的重型車輛，更可以直接利用屯門西繞道經屯門至赤鱗角連接路前往香港國際機場、港珠澳大橋及香港口岸等地方。

## 維持屯門青田路的隧道出入口

8. 政府亦曾探討是否需要保留 2010 年走線方案中南面隧道段及其接駁屯門青田路的出入口。從交通規劃角度，若屯門西繞道只接駁至港深西部公路而沒有青田路的出入口，對屯門公路(市中心段)及皇珠路連接路所起的交通分流作用會較為遜色。因此，為維持屯門西繞道的主要交通功能，我們建議保留屯門青田路的出入口。屯門西繞道 2010 年走線方案與最新建議的走線圖，分別載於附件一之圖一及圖二。

## 交通功能

9. 按最新建議的走線，使用屯門西繞道的車輛將可以選擇從屯門至赤鱗角連接路前往屯門青田路或港深西部公路，再而通往

新界西北其他地區。根據運輸署最新的交通研究，最新建議的走線能有效紓緩屯門區內較為繁忙的主要路段，包括皇珠路連接路、屯門公路(虎地段)及屯門公路(市中心段)。而建議接駁至港深西部公路的出入口能為屯門及元朗區，提供多一條接駁屯門至赤鱗角連接路的通道。由元朗區前往屯門至赤鱗角連接路的駕駛者，除可經原有屯門公路的路線外，亦可選擇行經屯門西繞道前往，故屯門西繞道對元朗區內的交通亦可達致分流的作用。我們相信新建議走線將有助改善新界西北的交通網絡。經初步評估，相信新走線能夠在技術可行性、環保的關注，以及交通功能等各方面取得平衡。

10. 政府會繼續留意新界西北區道路網絡交通需求的變化，並會適時提供合適的道路基建設施，包括爭取資源就興建連接北大嶼山和元朗的十一號幹線進行可行性研究，以應付預期的交通需求，改善新界西北區的交通情況及其整體交通網絡。另外，運輸署亦會按交通需求變化，適時進行合適的道路管理措施，以改善交通。

### 工程計劃的範圍及時間

11. 由於工程計劃的範疇將牽涉多項大幅度的修訂，在得到區議會的支持後，政府會爭取資源聘請專業工程顧問就新建議的方案進行勘測及評估環境、交通等多方面的影響，使相關的法定程序得以進行。

### 徵詢意見

12. 歡迎委員就本文件發表意見。

運輸署

路政署

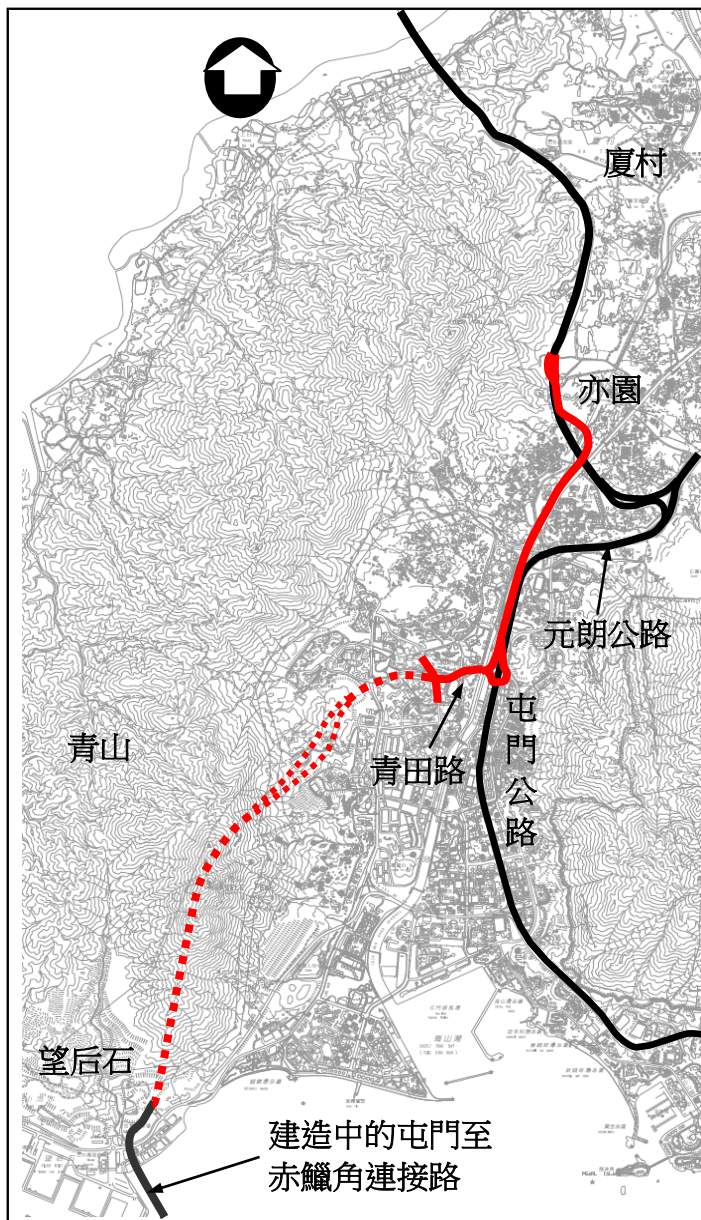
二零一六年七月

附件

附件一 屯門西繞道-原有及新建議走線圖

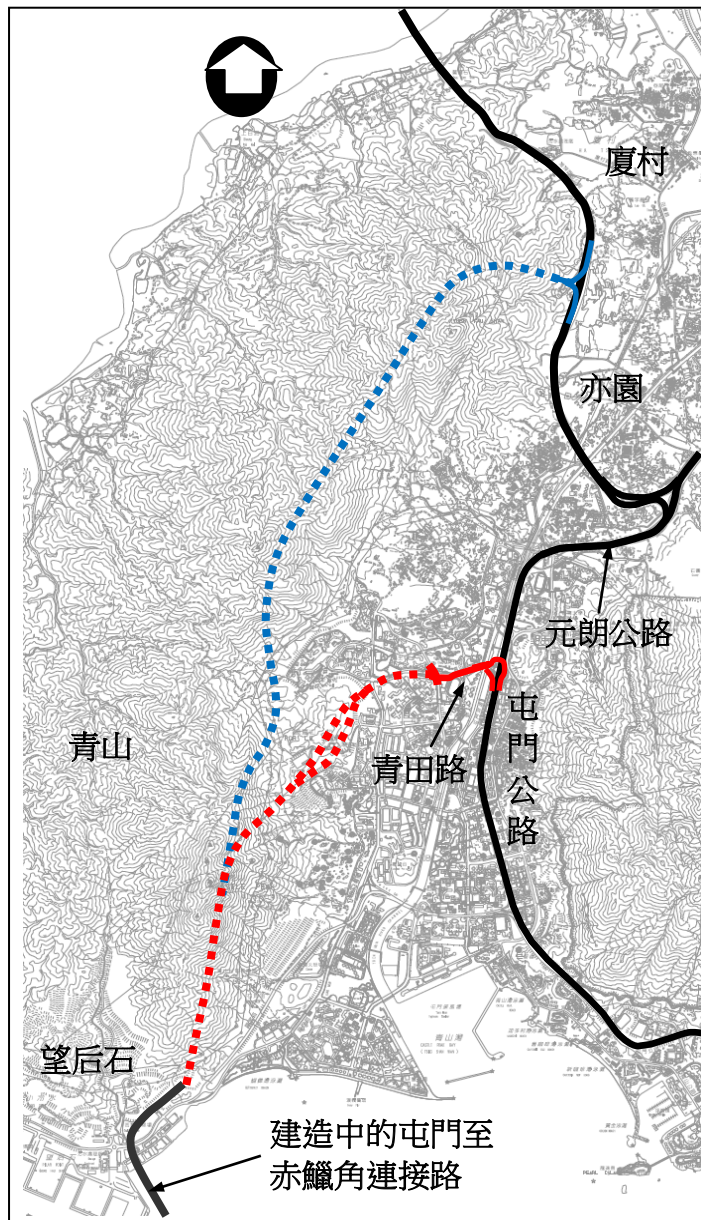
## 屯門西繞道 - 走線圖

圖一



2010 年建議走線

圖二



新建議走線