

屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路 工程項目

目的

1. 本文件旨在匯報 2008 年 11 月 14 日屯門區議會交通及運輸委員會會議後，有關“屯門西繞道”及“屯門至赤鱸角連接路”工程項目走線的進一步研究和發展，以及回應屯門區議員對該項目提出的建議。

屯門西繞道

背景

2. 擬議的屯門西繞道，將提供直接的通道接駁屯門市內道路、港深西部公路（深西）、大嶼山及香港國際機場，從而達至疏導屯門市內及新界西北的整體交通，便利屯門居民。繞道亦為來往元朗、新田及新界北的車輛，提供了屯門北、中及南多個出入口的選擇，以求達到車輛分流的目的。

3. 路政署自 2008 年中開始對此項目進行勘測及初步設計，在設計屯門西繞道走線時，將會考慮各方面的限制和因素，包括交通需求、工程技術、環境影響及公眾意見等。

4. 2008年11月，路政署向屯門區議會交通及運輸委員會匯報有關“屯門西繞道”及“屯門至赤鱸角連接路”的主要觀點和關注。我們介紹了B1、B2、B3三個原方案（如附圖1所示），和“青田路新方案”，我們會繼續跟進這些方案的可行性研究。

5. 由於較早時建議的青田路連接路十分接近新圍苑及良景邨一帶，我們現將該段高架路改以隧道形式興建，並於菠蘿山腳近鳴琴路與青田路連接，減低對上述地區的影響。

6. 在上次屯門區議會交通及運輸委員會會議後，我們進一步研究了“青田路新方案”及其連接北面路網的可行性（現命名為B4方案），我們會在今次會議匯報進展。

7. 另外，原B3隧道方案的路線也經過修訂（現命名為B5方案），作為“青田路新方案”的比較路線，我們會在今次會議一併匯報。

B4 方案：青田路新方案

8. 如附圖3所示，建議中的連接路主線將利用現有青田路路旁的遊樂場、花園、斜坡及通道等設施，作適當的擴闊和改道，以作配合。受影響的行人道、自行車徑、行人、行車天橋和隧道，也會盡量於附近重置。

9. 震寰路／青田路的交匯處會因應此方案而作出改動。此交匯處的基本設計會保留現有的功能，並提供連接路讓車輛進出青田路至望后石一段的屯門西繞道。

10. 為能較原 B1 方案移離新圍苑及良景邨一帶，此方案目前的設計需要進行隧道工程，所以未必能如原 B1 方案般設置支路延伸北段隧道與港深西部公路連接。

11. 此方案的具體環境和交通影響將作進一步分析。

B4 方案：與北面路網的連接

12. 為了提供與原 B1 方案類似的道路接駁功能，我們研究了“青田路新方案”如何與現有路網連接。如附圖 4 所示，現建議於屯門公路旁提供一條雙程雙線的引路，橫越藍地交匯處，再沿青山公路旁北行，在“深西”橋底開始左轉，越過西鐵，並於現有水泥廠附近設置交匯處與“深西”連接。

13. 此引路基本上是以高架路的形式設置，以避免於建造期間對現有屯門公路和青山公路的交通構成太大的干擾，沿途將會跨過數條橫越屯門公路的鐵路、行車和行人天橋。

14. 此方案可為來往元朗、新田及新界西北的車輛，提供了屯門北、中及南多個出入口的選擇，以求達到車輛分流及紓緩屯門公路(市中心段)交通擠塞的目的。

15. 此方案的具體環境和交通影響將作進一步分析。

B5 方案：長隧道方案

16. 經連月來收集公眾及區議會的意見後，B1, B2 及 B3 方案在北部與“深西”的數個建議連接點都收到反對意見。B5 方案與原 B3 方案相似，擬興建一條長達 8 公里的隧道，連接屯門南和“深西”，但將走線稍作修改以繞過圓頭山，及修改了與“深西”的交匯處。（見附圖 2）

17. 由於此方案並未能提供中途出入口作為屯門區的連接點，如“青田路新方案”，不免削弱其交通分流功能。因此，我們仍會繼續研究將此隧道與青田路連接的可行性。另外，8 公里長隧道的抽風系統設計及緊急疏散問題仍須繼續研究。

回應屯門區議員於 2008 年 12 月 1 日的函件

18. 屯門西繞道的目的是提供直接的通道接駁屯門市內道路、港深西部公路、大嶼山及香港國際機場，從而達至疏導屯門市內及新界西北的整體交通。屯門區議員於 2008 年 12 月 1 日建議的部份走線與上述 B4 方案相似，但其中途經白泥的路段，走線較迂迴，與興建屯門西繞道的目的並不相同，因此，我們現階段會暫緩白泥路段的建議，但會密切注視交通情況的變化並在有需要時對該路線進行諮詢。

圖一 2008年11月的研究方案

方案	圖例
B1	
B2	
B3	
青田路新方案	

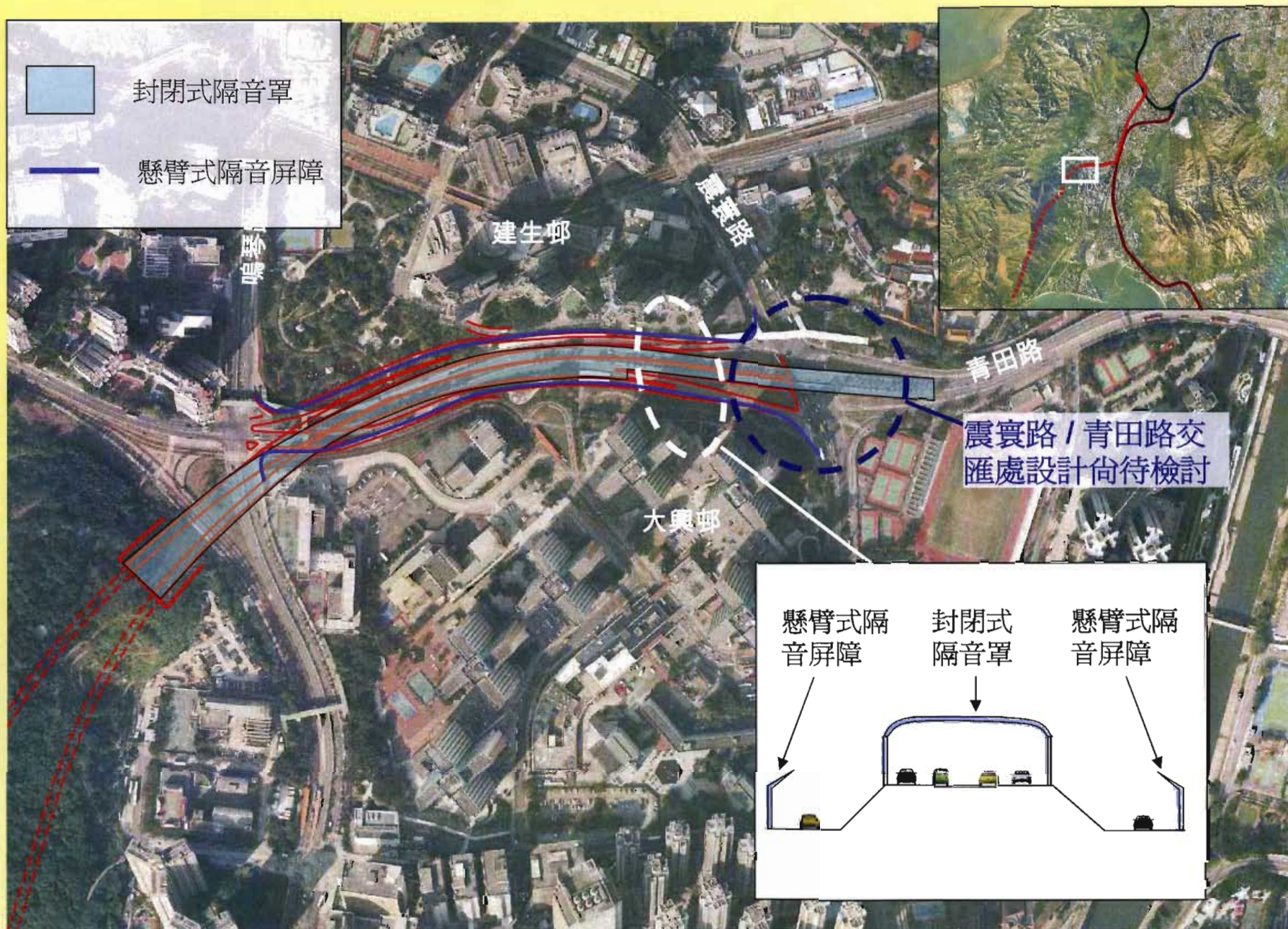


圖二 此會議展示的最新方案

方案	備註
B4 	4公里隧道及3公里高架連接路(由屯門公路經青山公路到港深西部公路)
B5 	8公里隧道, 沒有中間連接點



圖三 青田路連接路(橫越鳴琴路方案)



圖四 方案B4的北面走線

