

「屯門至赤鱸角連接路」工程項目

目的

1. 本文件旨在介紹「屯門至赤鱸角連接路」項目的推薦走線方案，並就此諮詢屯門區議會的意見。

背景

2. 「屯門至赤鱸角連接路」及「屯門西繞道」為策略性道路，接駁港深西部公路、新界西北、香港國際機場及北大嶼山。有關示意走線載於附圖一。
3. 2007 年 9 月，路政署向屯門區議會匯報新界西北交通及運輸基建檢討的進展，並諮詢區議會的意見（屯門區議會文件 2007 年第 27 號）；議員普遍支持「屯門至赤鱸角連接路」及「屯門西繞道」工程項目的建議，以進行工程項目的詳細勘測及初步設計工作。路政署於 2008 年 1 月得到立法會財務委員會批准撥款 8,860 萬元進行「屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道」的初步設計和工地勘測。路政署自 2008 年中就工程項目進行勘測及初步設計。
4. 「屯門至赤鱸角連接路」（全長約 9 公里）接駁屯門至擬建的港珠澳大橋香港口岸、香港國際機場及大嶼山。「屯門至赤鱸角連接路」能大大縮短屯門至機場及東涌的行車距離，疏導屯門公路、汀九橋、青嶼幹線及北大嶼山公路的整體交通，提高新界西北對外交通能力，更能為機場提供另一條陸路連接路，進一步鞏固香港國際機場作為國際及區域航空樞紐的地位。

交通功能

5. 根據運輸署 2005 年進行的新界西北交通及運輸基建檢討，屯門公路、汀九橋、青嶼幹線及北大嶼山公路在 2016 年後的行車量將超出其容車量。為應付 2016 年以後新界西北及大嶼山的預期交通需求，我們計劃在 2016 年建成一條連接新界西北與大嶼山的新公路。「屯門至赤鱸角連接路」連接港深西部公路、新界西北、北大嶼山公路、擬建的港珠澳大橋和香港國際機場，可為往來新界西北與大嶼山提供最直接的路線，疏導屯門公路、汀九橋、青嶼幹線及北大嶼山公路的整體交通。與現有屯門公路—汀九橋—青嶼幹線—北大嶼山公路的走廊相比，由新界西北往返機場及東涌的行車路程，將較現時路線縮短約 22 公里。
6. 另外，「屯門至赤鱸角連接路」可改善香港國際機場現時只有一條道路通往市區的情況，提供往來機場的獨立替代路線，以鞏固機場作為國際及區域航空樞紐的地位。「屯門至赤鱸角連接路」亦可連接新界西北的港口後勤用地、屯門內河貨運碼頭、環保園、機場以及港珠澳大橋，對本港物流業提供有利的支援。
7. 工程項目將於屯門望后石附近道路設置交通交匯處，以便車輛使用「屯門至赤鱸角連接路」往來屯門南至香港國際機場及北大嶼山，以及使用擬建的「屯門西繞道」往來屯門南至港深西部公路及新界西北，如附圖二示。為配合港珠澳大橋及其香港口岸的工程進度，「屯門至赤鱸角連接路」由香港口岸前往北大嶼山公路的部份，即南面連接路，計劃於 2015 年完成。

公眾意見

8. 路政署從 2008 年 9 月開始，就港深珠通道：「屯門至赤鱸角連接路」、「屯門西繞道」、「港珠澳大橋香港接線」及「港珠澳大橋香港口岸」等工程項目諮詢了多個界別，以及屯門和大嶼山地區人士。於 2008 年 10 月舉行了公眾參與工作坊、同年 11 月及今年 1 月於屯門區議會會議上介紹「屯門至赤鱸角連接路」的進展等。

9. 公眾人士對「屯門至赤鱸角連接路」的主流意見如下：

- a) 支持「屯門至赤鱸角連接路」的設計目的，並希望工程可盡早開展。
- b) 建議於「屯門至赤鱸角連接路」及「屯門西繞道」的連接位置設置交通交匯處，以接駁龍門路及龍富路。
- c) 期望該路的海底隧道北着陸點能盡量遠離蝴蝶灣一帶，避免直接影響該區一帶環境，保護蝴蝶灣沙灘的水質。

10. 於諮詢其間，亦有公眾人士認為應把北着陸點移至環保園和內河碼頭間的空置用地，就這個方案而言，建造隧道時需要長時間佔用龍鼓水道，以進行臨時填海，此舉會嚴重阻礙龍鼓水道的海上交通。此外，方案會引致隧道出口的路段相對迂迴彎曲，亦令行車距離增加約 2.5 公里。因此，擬議地點並不適宜作為連接路的着陸點。

推薦方案

11. 總結各方的要求和限制，北着陸點的最終選址為靠近內河貨運碼

頭的位置，即 N1 方案。「屯門至赤鱸角連接路」工程項目可分為三部分；包括興建長約 5 公里的海底隧道連接屯門至擬建的港珠澳大橋香港口岸人工島，另建兩段總長約 4 公里的高架路，分別連接南端的北大嶼山公路及北端擬建的「屯門西繞道」，見附圖二。

海底隧道

12. 「屯門至赤鱸角連接路」穿越龍鼓水道的部分路段將以海底隧道形式興建，連接屯門至擬建的港珠澳大橋香港口岸。海底隧道總長約 5 公里，雙程雙線行車。

北面連接路(如附圖三示)

13. 上述海底隧道以屯門 40 區為北着陸點，靠近內河貨運碼頭，着陸點需進行填海工程。北面連接路長約 0.5 公里，連接海底隧道北端出口及擬建在屯門 46 區的收費廣場。該收費廣場以東連接擬建的「屯門西繞道」，以及將在龍門路設置交通交匯處，方便車輛由屯門南利用「屯門至赤鱸角連接路」往來北大嶼山及香港國際機場，亦可使用「屯門西繞道」直達港深西部公路及元朗等地區。設計北面連接路走線時將盡量避免徵收私人土地及減少對屯門 40 區的影響。

南面連接路

14. 上述海底隧道的南着陸點將設於機場東側的港珠澳大橋香港口岸人工島上，從屯門南下的車輛，既可透過人工島上的公路連接機場，亦能選擇經南面連接路接駁北大嶼山公路。南面連接路全長約 3.5 公里，為一條雙程雙線的跨海高架路，連接海底隧道南端出口及北大嶼山公路，其主橋樑將跨過東涌航

道。南面連接路可為香港口岸提供前往北大嶼山的直接接駁道路，減少車輛使用東涌市內道路所引致的交通和環境影響。

環境影響評估

15. 工程項目屬於《環境影響評估條例》（第 499 章）（《環評條例》）附表 2 所列明的指定工程項目，幹線的建造及運作必須符合《環評條例》和其技術備忘錄內的有關規定和法定標準，並且獲發環境許可證，才可動工。路政署預計項目的環境影響評估報告將於 2009 年中下旬完成。

未來路向

16. 為配合港珠澳大橋及其香港口岸的工程進度，我們計劃以上述推薦方案為基礎，在 2009 年中下旬為「屯門至赤鱸角連接路」，根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）在憲報公布工程計劃。整項「屯門至赤鱸角連接路」工程預計於 2016 年完成。

徵詢意見

17. 請各議員就本文件發表意見。

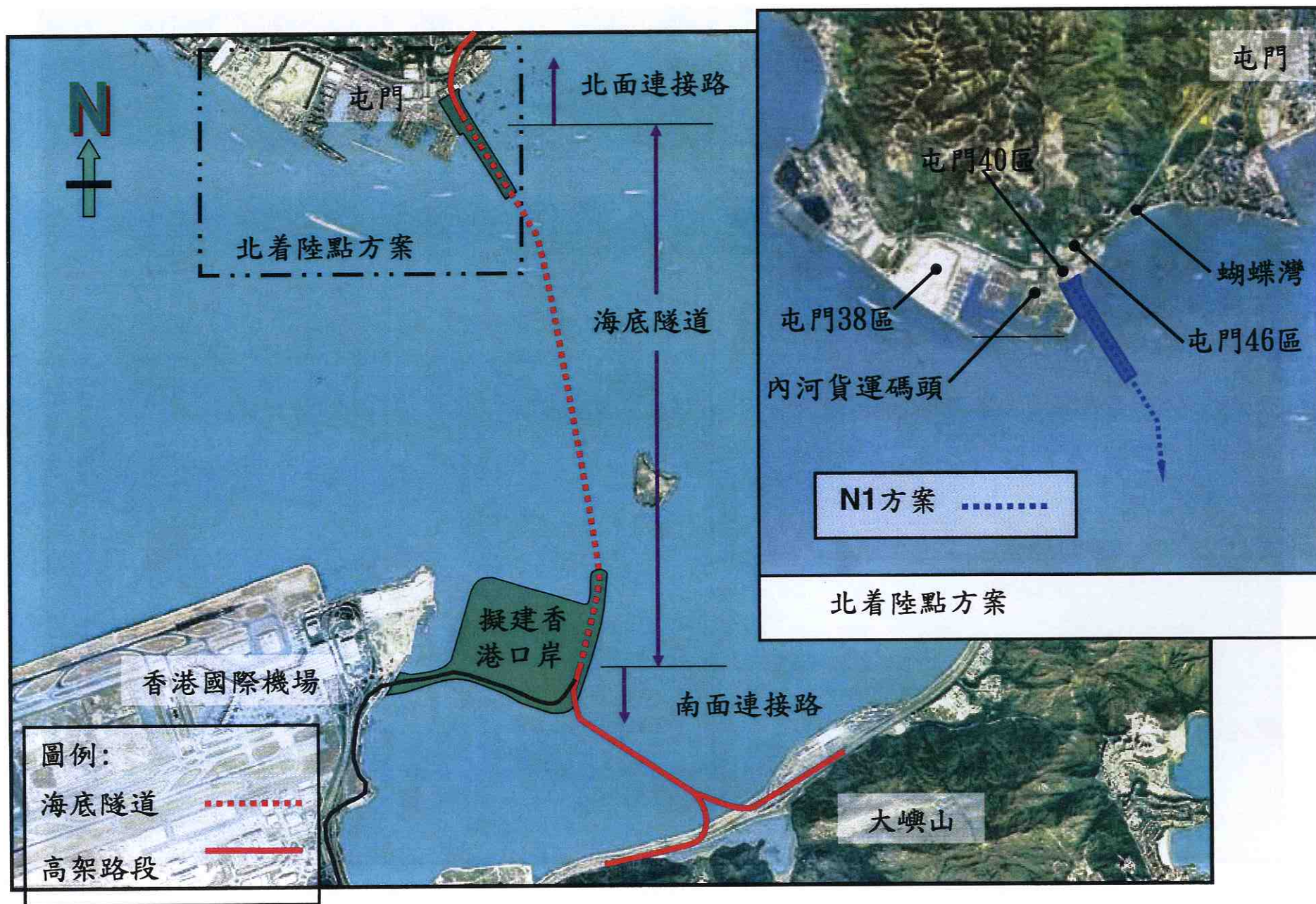
路政署

2009 年 4 月

圖一：擬建「屯門至赤鱓角連接路」



圖二：擬建「屯門至赤鱸角連接路」



圖三：擬建「屯門至赤鱗角連接路」

