

屯門西繞道 工程項目

目的

1. 本文件旨在向屯門區議會匯報於 2009 年 2 月會議後，有關屯門西繞道工程項目的進一步研究和發展，以及收集議員對是項工程的最新意見。

背景

2. 屯門至赤鱸角連接路¹及屯門西繞道²為一策略性幹線，連接新界西北、港珠澳大橋香港口岸、赤鱸角香港國際機場及北大嶼山。建造幹線的目的是大大縮短新界西北和北大嶼山的行車距離，以及紓緩兩個地區之間的主要幹道（包括屯門公路、汀九橋、青嶼幹線及北大嶼山公路）的交通壓力。此幹線同時提供另一條往來香港國際機場（下稱“機場”）的陸上通道，直接將屯門與機場連接

¹ 擬建的屯門至赤鱸角連接路的南端起始於大嶼山大壩的北大嶼山公路，經過跨海高架行車道在香港國際機場東北連接擬建的港珠澳大橋香港口岸，接着透過海底隧道穿越龍鼓水道，在屯門內河碼頭側的新填海區著陸，並在屯門望后石連接現有龍門路及龍富路。

² 擬建的屯門西繞道起始於屯門望后石，緊接着擬建的屯門至赤鱸角連接路往北走，透過穿越青山的隧道及行車道繞過屯門市中心，接駁屯門北的現有主要幹道及港深西部公路。按計劃，屯門西繞道為雙線雙程分隔車道。

起來，並改善機場現時由單一道路接駁的情況，鞏固機場作為國際及區域航空樞紐的地位。

3. 屯門西繞道將會接駁擬建的屯門至赤鱸角連接路、港深西部公路及屯門市內主要道路，讓深圳灣口岸、元朗、天水圍、落馬洲口岸、北區及粉嶺的車輛，直接經屯門至赤鱸角連接路前往擬建的港珠澳大橋、機場及北大嶼山。當港珠澳大橋及相關的屯門至赤鱸角連接路通車後，汽車流量將會增加，對屯門公路（市中心段）的交通造成壓力。繞道建成後，將可紓緩上述壓力（詳見下文第 19 段）。

過往就屯門西繞道走線的討論

4. 路政署曾於 2008 年 11 月、2009 年 1 月及 2 月舉行的屯門區議會和交通及運輸委員會會議上，分別介紹了屯門西繞道 B1、B2 及 B3 三個走線原方案、B4 “青田路新方案” 和 B5 方案³。

³ 方案代號的名稱已作修訂，詳見表一。

B1 方案（現稱“青磚圍暨青田路方案”）－建議走線的北端在青磚圍附近連接港深西部公路，以兩段隧道建造，在中段以高架路連接，並有分支接駁青田路。

B2 方案（現稱“新生新村暨青田路方案”（一））－建議走線的北端在新生新村附近連接港深西部公路，以兩段隧道建造，在中段以高架路連接，並有分支接駁青田路。

B3 方案（現稱“新生新村方案（一）”）－建議走線的北端在新生新

5. 路政署在 2008 年年底諮詢公眾期間，收到一個途經白泥的方案（下稱“白泥沿海方案”），建議走線由南端的屯門至赤鱸角連接路沿海旁經下白泥、上白泥一直到達廈村附近，再連接港深西部公路。

6. 此外，在 2009 年 2 月舉行的屯門區議會交通及運輸委員會會議上，有議員提出一個新方案（下稱“屯門區議會方案”），建議走線由南端的屯門至赤鱸角連接路經白泥在廈村附近連接港深西部公路，南段主要為隧道，中間有隧道支路連接青田路，而北段則繞道白泥沿海地區。

7. 2009 年 3 月、4 月及 5 月，路政署也分別諮詢了屯門鄉事委員會、廈村鄉事委員會及新界鄉議局。各委員關注 B4 方案的北段對青磚圍及泥圍的環境影響及 B5 方案對圓頭山的風水影響，部分議員尤其關注各方案對青山寺及青雲觀的影響。新界鄉議局於會議

村附近連接港深西部公路，以兩段隧道建造，在中段以高架路連接，但沒有分支接駁青田路。

B4 方案（現稱“屯門路方案”）－建議走線的北端在亦園附近連接港深西部公路，南段以隧道連接青田路，北段以高架路沿屯門公路旁，貼近西鐵高架橋並排而行。

B5 方案（現稱“新生新村方案（二）”）－建議走線的北端在新生新村附近連接港深西部公路，以單一隧道建造，中段沒有分支接駁青田路。

上提出了另一方案（下稱“鄉議局方案”），要求路政署一併考慮。建議的走線南段為隧道，南端連接屯門至赤鱸角連接路，北段繞道白泥沿海地區，在廈村附近連接港深西部公路。

方案的比較

8. 連同上述三個建議途經白泥的方案（即公眾提出的白泥沿海方案、屯門區議會方案及新界鄉議局方案），路政署一共深入研究了十個走線方案的可行性。詳細走線方案見**表一**（實際地點載於**附件一**）。它們可概括地分為兩個組別，一組是有青田路連接路連接屯門市中心；另一組是沒有青田路連接路。

表一：走線方案

方案		港深西部公路 連接點	青田路 連接點	備註
1	青磚圍暨青田路方案	青磚圍	有	前稱 B1
2	新生新村暨青田路方案（一）	新生新村	有	前稱 B2
7	屯門路方案	亦園	有	前稱 B4
8	新生新村暨青田路方案（二）	新生新村	有	-
-	屯門區議會方案	廈村交匯處	有	-
3	新生新村方案（一）	新生新村	沒有	前稱 B3
5	新生新村方案（二）	新生新村	沒有	前稱 B5

9	青磚圍方案	青磚圍	沒有	-
-	白泥沿海方案	廈村交匯處	沒有	-
-	鄉議局方案	廈村交匯處	沒有	-

9. 我們分別研究了十個走線方案的交通功能、環境影響、工程技術要求、建造成本、營運費用、經濟效益、社區影響、土地及規劃影響。各方案的研究指標的比較結果載於**附件二**。

(甲) 沒有青田路連接點的走線方案

10. 由於屯門西繞道是策略性幹線，必須充分發揮其交通運輸上的紓緩、疏導及連接等功能。我們的研究結果顯示，沒有青田路連接點的走線方案（見**表一**）交通功能較弱，尤其未能發揮把屯門公路（市中心段）的交通分流的功能，因此不建議採用。

(乙) 有青田路連接點的走線方案

(a) 屯門區議會方案

11. 屯門區議會方案的北段走線是沿上白泥、鰲磡沙和鰲磡石的海岸線北上，以地面道路、短隧道和高架路混合形式興建，最後於廈村附近連接港深西部公路。由於這走線方案途經的白泥現階段未有任何發展規劃，所以難以向公眾解釋為何需要興建這北段走

線，再加上這方案會為上白泥帶來嚴重的環境生態影響，估計社會更難以接受。此外，這方案是眾方案中成本及營運費最高昂的，沿途亦需要收回大量土地，並不符合成本效益。因此，這方案並不可行。

(b) 新生新村暨青田路方案（二）

12. 這方案的北段亦是以隧道形式興建，因此隧道總長度比其他方案長，除施工時遇到地質變化以致工程延期的風險較高外，其建造成本及營運費用亦遠較其他方案高昂，因此亦不理想。

(c) 青磚圍暨青田路方案（前稱 B1 方案）及新生新村暨青田路方案（一）（前稱 B2 方案）

13. 由於這兩個方案位於菠蘿山的高架路段鄰近民居，對他們所造成的噪音影響，會引起該處居民的強烈反對，所以亦不理想。

(d) 屯門路方案

14. 與各個走線方案相比，屯門路方案在多方面均較為優越。除了因為有青田路連接點而有較好的交通功能外，方案不會涉及興建長程行車隧道，其建造成本及營運費是各走線中第二低。在土地及環境方面，雖然北段的高架道路可能對鄰近居民帶來環境影響，

亦會涉及收地，但相對於其他方案而言，影響較為輕微。

推薦方案

15. 在權衡各方案的優劣後，我們推薦屯門路方案。建議的屯門路方案走線（見**附件三**），南段以隧道形式興建，隧道出口將設於震寰路以東，避開震寰路／青田路交匯處，減少對毗鄰建生邨和大興邨的一段青田路造成交通影響。震寰路／青田路的交匯處會因應這方案而作出改動，將現有交通燈號路口改為迴旋處及將路面提升，但仍會保留現有的交通功能。青田路旁的花園、斜坡及通道等設施，將適當地更改位置，以作配合。受影響的行人道、單車徑、行人天橋，也會於附近重置。

16. 建議的屯門路方案北段，於屯門西鐵兆康站外屯門公路旁提供一條雙程雙線高架路，跨越藍地交匯處，再沿青山公路北行，經過港深西部公路橋底後，往左轉跨越西鐵，於亦園的現有水泥廠附近與港深西部公路連接。這段走線基本上是以高架路的形式貼近現有的西鐵高架橋並排而行，減少對現有屯門公路和青山公路的交通及沿途民居的景觀構成干擾。有鑑於地區人士在路政署於 2009 年進行諮詢時表示關注這方案的前身（即 B4 方案）的環境影響（見上文第 7 段），路政署將會於走線確定後，作出詳細的環境影響評

估，並於工程進行時，採取適當措施，盡量減少工程對附近鄉村及居民的影響。

17. 這方案的合成效果圖，載於**附件四**。

工程計劃

18. 按現時的推薦方案，屯門西繞道全長 8.2 公里，工程包括興建一條長 4.8 公里穿越青山的行車隧道、一條長 3.4 公里沿屯門公路及青山公路而行的高架道路，以及在屯門 46 區設置一個收費廣場。整項工程的估計造價為 96 億港元（2010 年 9 月價格），建築期約為 60 個月。如項目推展順利，工程最早可於 2013 年展開。

19. 港珠澳大橋的建造工程已經展開，預計於 2016 年落成。大橋的落成可以大幅減省往來香港、澳門和珠海之間的陸路客運及貨運成本和時間，令陸路交通變得較為吸引。我們希望屯門至赤鱗角連接路能在同一時段內完成，以接駁大橋和新界西北，再加上屯門西繞道，成爲一氣呵成的通道，減低對現有道路網絡的交通壓力，把屯門公路（市中心段）的交通分流（見上文第 3 段）。否則，該路段及皇珠路的交通預期會於 2019 年左右飽和。因此，我們應把握時間，盡快落實屯門西繞道的走線，使工程的初步設計及相關程序

得以繼續進行，讓這條重要通道能早日落成，令新界西北能經屯門與機場以至澳門及珠海連接起來。

相關事宜

20. 青磚圍一帶的鄉村式用地臨近繞道的青磚圍暨青田路方案及青磚圍方案。鑑於較早前走線方案尚未落實，為避免日後可能需要清拆建築物或收回土地，以致工程的建造成本增加，或令村民興建中的丁屋中途受阻，當局暫時凍結有可能受工程影響的土地。

21. 根據上述的走線建議，我們應不會採納該兩個臨近青磚圍的方案。若各方就繞道走線方案達成共識，我們會請地政總署盡快重新處理有關的丁屋申請。

徵詢意見

22. 請各議員就本文件發表意見。

23. 本署會與區議會保持緊密溝通，優化走線方案，並尋求一個既具經濟效益又為社會各方所接受的方案。

路政署

二零一零年十一月

附件

附件一 屯門西繞道 - 走線方案總覽

附件二 屯門西繞道各走線方案的研究指標比較

附件三 屯門路方案 - 走線圖

附件四 屯門路方案 - 合成效果圖

屯門西繞道 - 走線方案總覽

附件一

(設有青田路連接點)



青磚圍暨青田路方案
方案 1



新生新村暨青田路方案(一)
方案 2



屯門路方案
方案 7

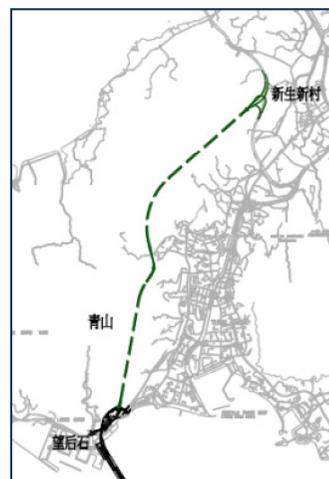


新生新村暨青田路方案(二)
方案 8



屯門區議會方案

(沒有青田路連接點)



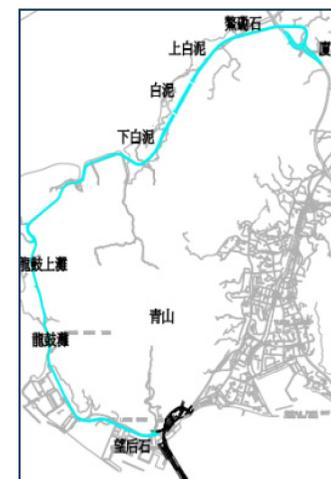
新生新村方案(一)
方案 3



新生新村方案(二)
方案 5



青磚圍方案
方案 9



白泥沿海方案



鄉議局方案

屯門西繞道各走線方案的研究指標比較

方案	交通功能	環境影響	工程技術要求	建造成本及營運費用		經濟效益 (預計經濟回報率)	社區影響	土地及規劃影響
				建造成本的排名 (由第一至第六，以第一位為最低)	營運費用的排名 (由第一至第六，以第一位為最低)			
1	青磚圍暨青田路方案	<ul style="list-style-type: none"> • 高架或地面路段較長，在嘈音及空氣質素兩方面會影響較多居住在沿線的居民 • 青磚圍暨青田路方案及新生新村暨青田路方案(一)繞經菠蘿山，會影響景觀；青磚圍暨青田路方案會經過考古遺址 • 屯門路方案北段為 3.4 公里長的高架路，會影響景觀 	<p>工程技術相對簡單，但須考慮建造時將對青田路及沿路設施造成影響</p>	3	4	6.3%	<ul style="list-style-type: none"> • 高架路對良景邨、新圍苑、大興邨和建生邨的社區有所影響 • 有居民擔心可能影響菠蘿山上的風水龍脈、何氏及文氏的祖墳 • 青磚圍暨青田路方案會影響青磚圍村屋羣的發展 	北段位於青磚圍的龍口，會穿過認可墓地，而該段的高架路鄰近松山附近的認可墓地
2	新生新村暨青田路方案(一)			3	5	5.8%	<ul style="list-style-type: none"> • 青磚圍暨青田路方案會影響青磚圍村屋羣的發展 	新生新村出口方案以隧道為主，影響的私人土地面積最少，亦不會進入任何認可墓地的範圍
7	屯門路方案			2	2	6.2%	<p>走線方案的高架路部份(特別是須沿屯門路建造隔音屏障)，對沿途居民可能帶來環境上的影響</p>	北段鄰近新慶村的高架道路，可能會影響陶氏族人的現存墓地
8	新生新村暨青田路方案(二)			<ul style="list-style-type: none"> • 以長隧道形式穿越青山至圓頭山的山嶺，對生態的影響相對有限，對景觀的影響亦較少 	<ul style="list-style-type: none"> • 隧道長度比其他方案長，施工時遇到地質變化以致工程延期的風險較高，隧道運作及維修方面較困難 • 走線建議於隧道裏面分叉，車道會合和分叉時的安全問題須特別關注 	5	6 [營運費用最高]	3.8%
	屯門區議會方案	<ul style="list-style-type: none"> • 方案會途經上白泥，對當區沿海地區的生態有嚴重影響(見註 2) • 會經過考古遺址 		6 [建造成本最高]	6 [營運費用最高]	3.0%	<ul style="list-style-type: none"> • 走線方案於白泥的高架路部份建造隔音屏障，可能對沿途居民帶來環境上的影響 • 有村民擔心對廈村的墓地的風水可能帶來影響 	<ul style="list-style-type: none"> • 以高架路穿越上白泥、鰲磡沙、鰲磡石和廈村，影響的私人土地(大部分為農地)面積最大 • 途經的白泥現階段未有任何發展規劃

方案	交通功能	環境影響	工程技術要求	建造成本及營運費用		經濟效益 (預計經濟回報率)	社區影響	土地及規劃影響
				建造成本的排名 (由第一至第六，以第一位為最低)	營運費用的排名 (由第一至第六，以第一位為最低)			
9 青磚圍方案	沒有青田路連接點，交通功能相對屬一般	<ul style="list-style-type: none"> 以長隧道形式穿越青山至圓頭山的山嶺，對生態的影響相對有限，對景觀的影響亦較少 青磚圍方案會經過考古遺址 	方案的隧道超過6公里長，隧道運作及維修方面較困難	2	3	3.8%	<ul style="list-style-type: none"> 影響青磚圍村屋羣的發展 有村民擔心對圓頭山的風水可能帶來影響 	北段位於青磚圍的龍口，會穿過認可墓地
5 新生新村方案(二)				3	5	0.9%		
3 新生新村方案(一)				2	5	1.3%		
白泥沿海方案	沒有青田路連接點，而北段經白泥的距離較長(尤其以白泥沿海方案為甚)，交通功能相對較弱	<ul style="list-style-type: none"> 高架或地面路段較長，在嘈音及空氣質素兩方面會影響較多居住在沿線的居民 會途經上、下白泥，對當區沿海地區的生態有嚴重影響(見註2、註3) 會經過考古遺址 	工程技術相對簡單(當中以白泥沿海方案的施工最容易，面對的風險最少)	1 [建造成本最低]	1 [營運費用最低]	-7.9%	北段與屯門區議會方案的影響相約	<ul style="list-style-type: none"> 以高架路穿越上白泥、鰲磡沙、鰲磡石和廈村，影響的私人土地(大部分為農地)面積最大 途經的白泥現階段未有任何發展規劃
鄉議局方案				<ul style="list-style-type: none"> 方案會途經上白泥，對當區沿海地區的生態有嚴重影響(見註2) 會經過考古遺址 	4	5		

註1 有青田路連接點的走線方案的整體預測交通流量較沒有青田路連接點走線方案為多，相信是青田路連接點較接近現有的屯門公路和元朗公路，能有效地吸引車輛使用所致。

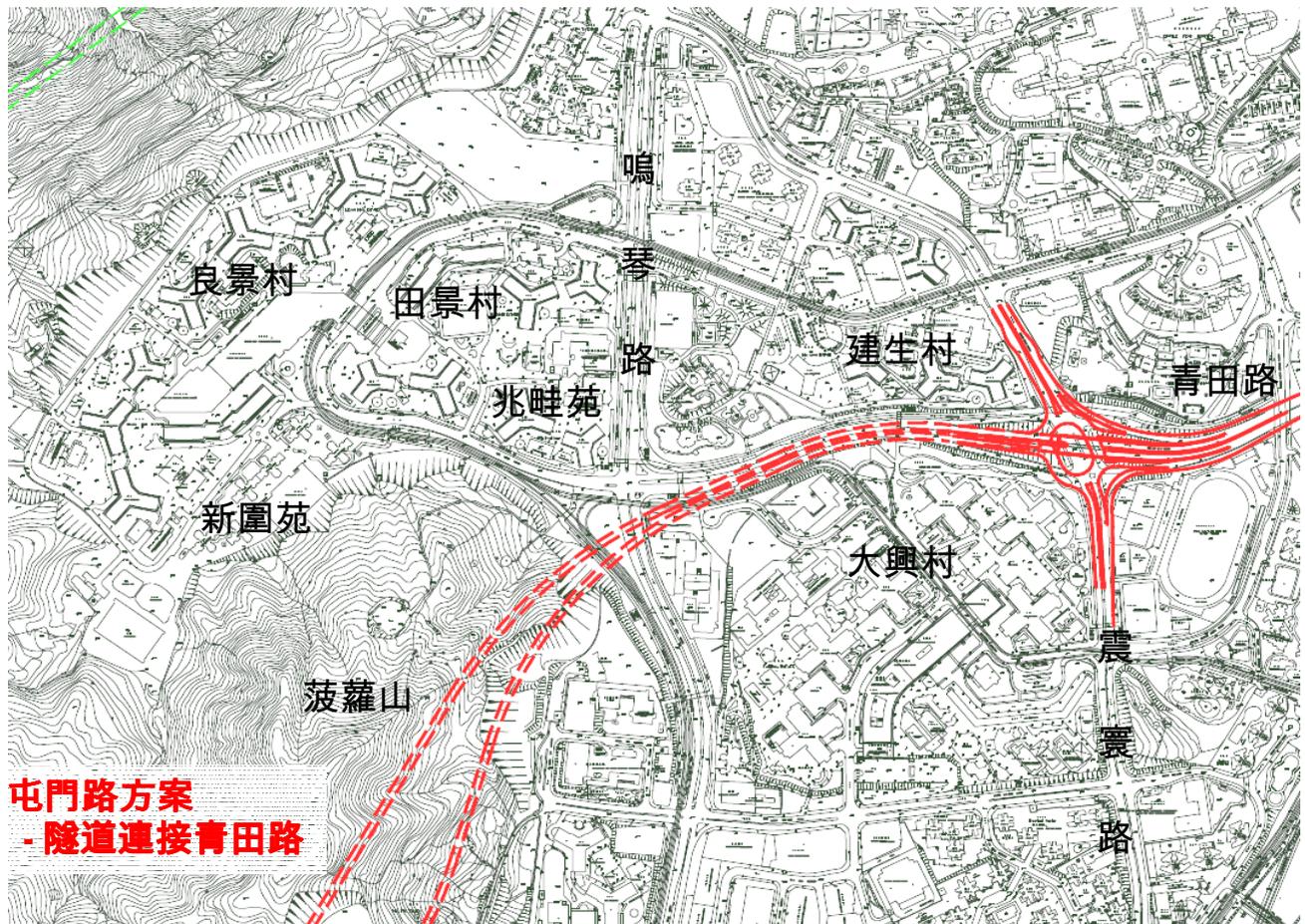
註2 有關方案北段繞經白泥沿海地區，會影響生態易受破壞的地區，包括白泥兩個鷺鳥林、上白泥和鰲磡石之間的魚塘；同時亦非常接近具有生態保育價值的海濱保護區，此地區有高生態保育價值的紅樹林、海草和馬蹄蟹，其生態可能會受影響。

註3 有關方案南段繞經沿海地區，可能會影響龍鼓灘北朗和南朗的蝴蝶觀賞地點及曾咀鷺虎繁殖地區。方案途經的大水坑，亦發現有一種罕有魚類側條光唇魚的踪影；有關方案可能會影響大水坑的生態。

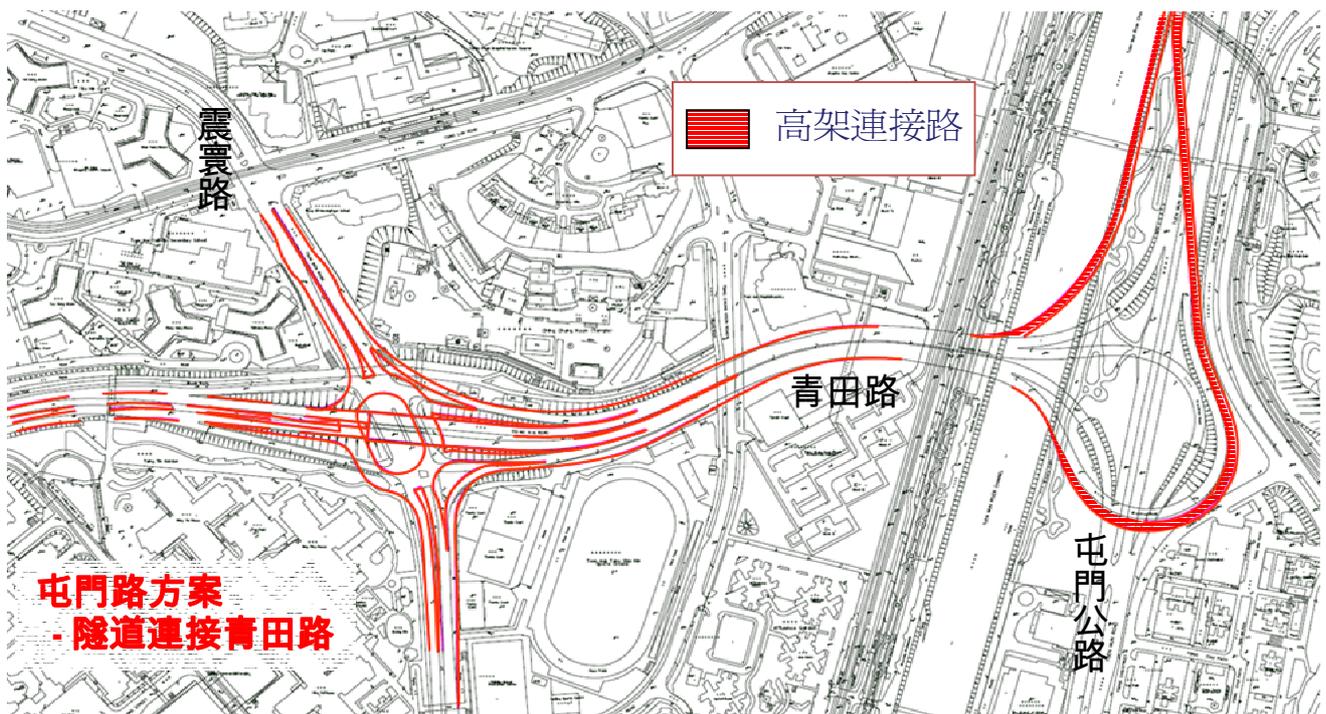
附圖三：屯門路方案 - 走線圖



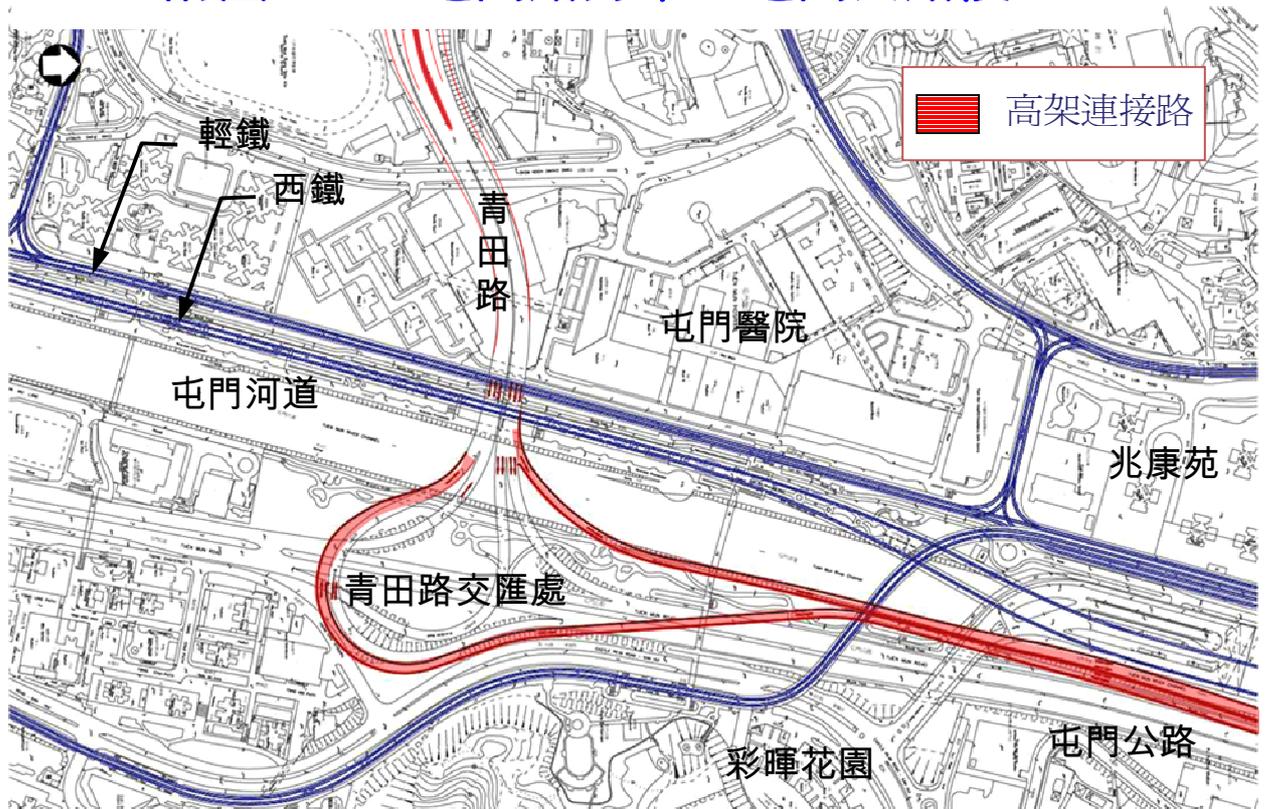
附圖三 A : 屯門路方案 - 連接青田路



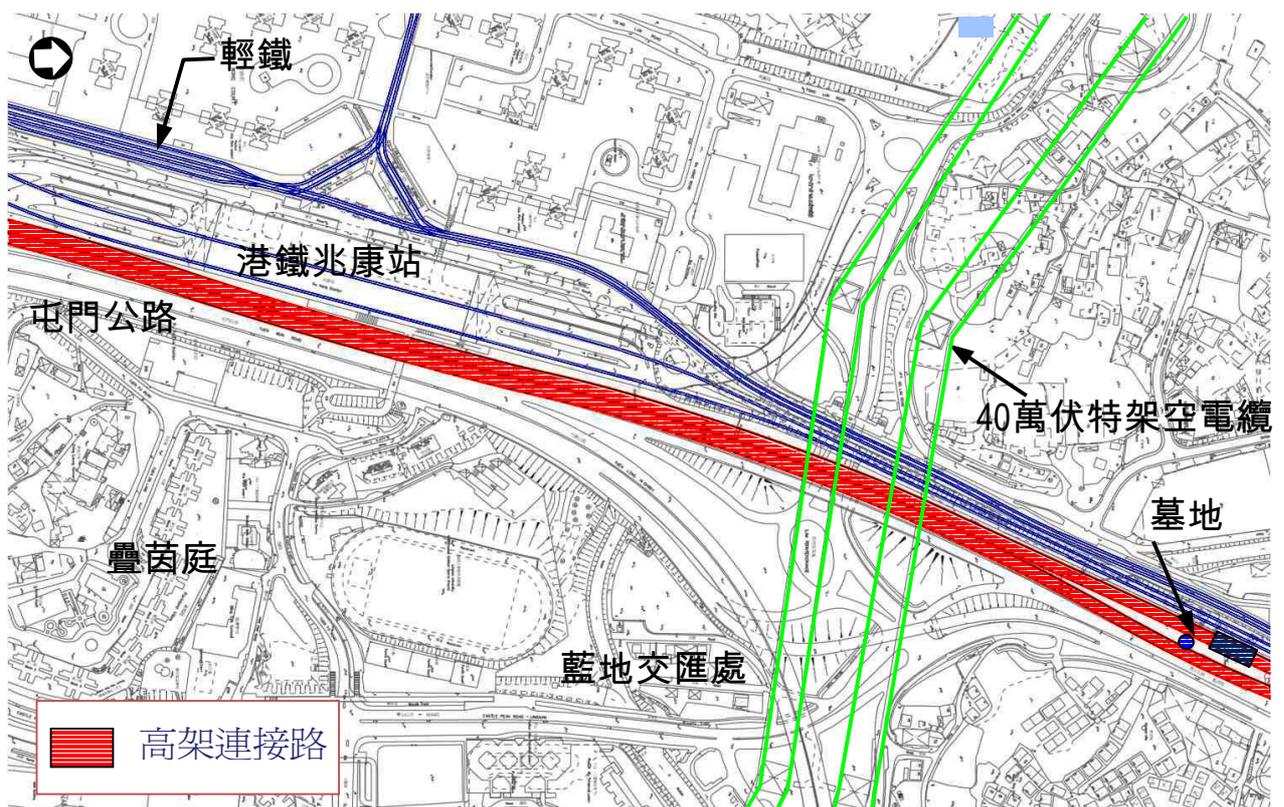
附圖三 B : 屯門路方案 - 連接屯門公路



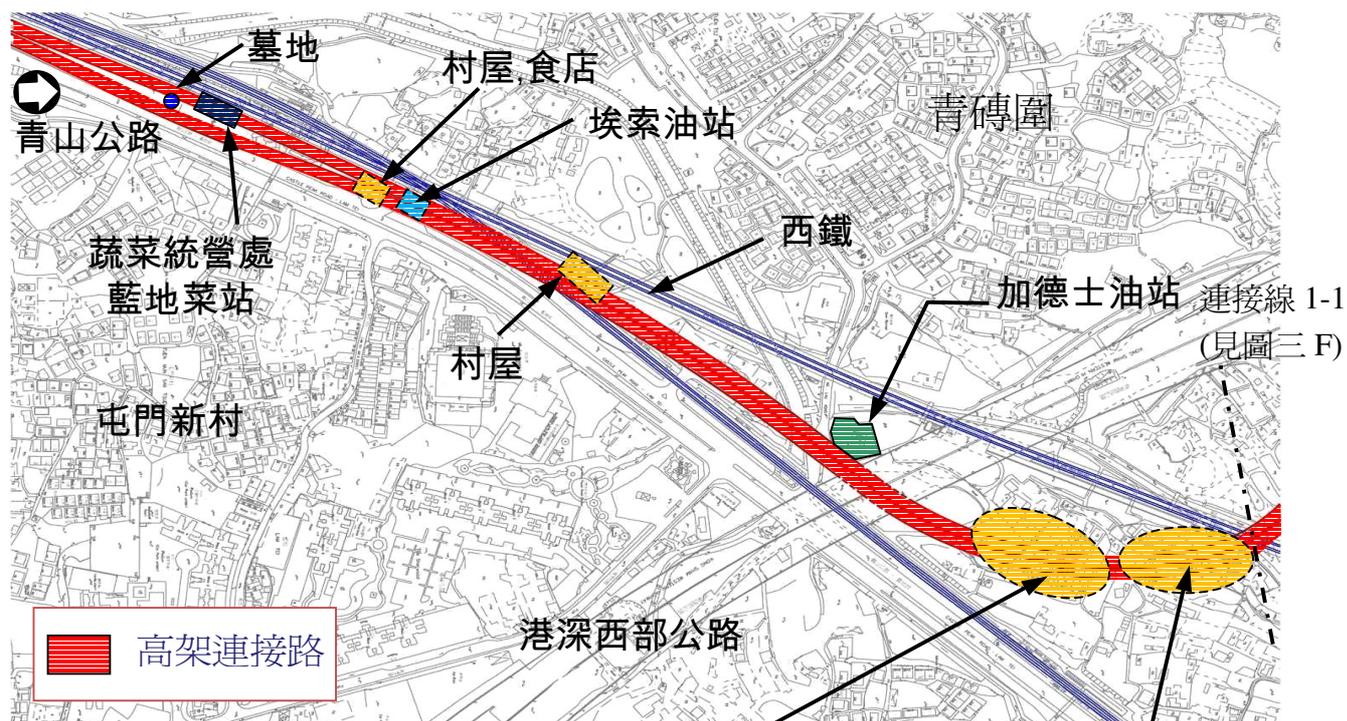
附圖三 C : 屯門路方案 – 屯門公路段



附圖三 D : 屯門路方案 – 藍地段



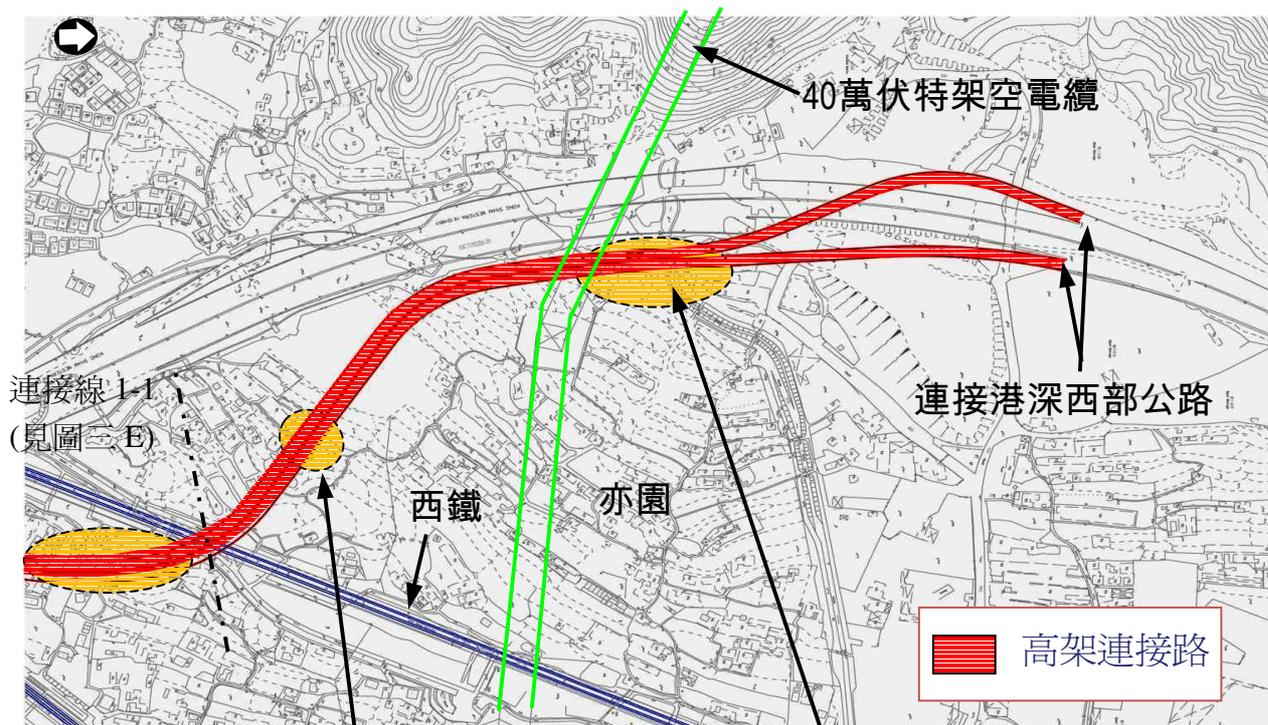
附圖三 E : 屯門路方案 – 青山公路段



受影響農屋,村屋

受影響農屋,村屋

附圖三 F：屯門路方案 – 連接港深西部公路



受影響農屋, 村屋



受影響農屋, 村屋

附圖四：屯門路方案 - 合成效果圖

附圖四 A：屯門路方案 - 青田路連接點



附圖四 B：屯門路方案 - 青山公路(藍地)段 (向北望)



受影響的村屋、食店

受影響的油站

附圖四 C : 屯門路方案 - 港深西部公路連接點



附圖四 D : 屯門路方案 - 港深西部公路連接點

