

荃灣路加建繞道與相關擴闊改善工程項目檢討及修訂設計

743TH 號工程項目 荃灣繞道、擴闊荃青交匯處及 葵青交匯處一段荃灣路、以及相關路口改善工程

840TH 號工程項目 荃灣路隔音屏障加建工程

1. 引言

1.1 本署在 2002 聘請顧問進行這工程項目的工地勘測、環境影響評估研究和初步設計，並於 2007 年及 2008 年就各項初步設計及建議諮詢相關委員會，詳情如下：

- a. 本署曾在 2007 年 9 月 4 日的交通及運輸委員會，就荃灣繞道及擴闊荃灣路的初步設計、工程效益及收地需要諮詢委員。委員表示歡迎是項工程，並就初步設計提出了寶貴的意見。本署會就諮詢期間所獲得的意見，作為詳細設計的基礎，並進一步優化上述工程項目的設計。
- b. 另外本署亦曾在 2008 年 5 月 8 日，就這工程項目向環境及衛生事務委員會進行諮詢。當時本署根據環評初步結果建議的隔音屏障，及現有荃灣路近祈德尊新邨段加建隔音屏障的初步構思諮詢委員，本署在會上提出的建議獲得委員會通過。

1.2 上述工程的初步設計階段已於 2009 年年中完成，本署亦於 2009 年 10 月批出詳細設計顧問合約。顧問現正就先前的初步設計進行檢討。本文目的是向議員匯報上述檢討結果，並徵詢議員對擬建設計的意見。

2. 背景

2.1 荃灣路是一條雙線雙程至三線雙程分隔的主要幹線，連接屯門公路與葵涌道。荃灣路亦接駁荃灣區內的道路網，沿荃灣路行駛的車輛可經大涌道交匯處往荃灣，亦可經荃青交匯處和葵青交匯處往青衣。

2.2 隨着新界西北部的發展、港鐵物業在荃灣西站附近的發展及其他地產項目的發展，荃灣路的交通流量會日漸增加，預計在 2016 年行車量/容車量比率¹將最高達至 1.30，表示交通擠塞情況相當嚴重。此工程之目的是以新建的荃灣繞道和擴闊的荃灣路增加現有的交通容量，以應付未來交通需求。

¹ 行車量/容車量比率是反映道路交通情況的指標。行車量/容車量比率若等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量/容車量比率若高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況已趨嚴重，若車輛數目再有增加，車速將會逐步減慢。

2.3 上述工程項目之計劃，包括在現有荃灣路位於屯門公路交界處至荃青交匯處一段長約 2.1 公里的路段，於來回方向的旁邊各增加一至兩條行車線；及在荃青交匯處至葵青交匯處一段長約 0.7 公里的路段，由雙程三線擴闊為雙程五線道路，和改善大涌道交匯處，荃青交匯處及葵青交匯處。請參閱附圖圖號 TWB/1001。

3. 設計時間表

3.1 初步估計工程的詳細設計將於二零一一年年底完成，工程計劃的施工時間表將在詳細設計完成後檢討。

4. 建議的道路設計修訂

4.1 連接路 A (原先方案)建議在新建的荃灣繞道往九龍方向於荃青交匯處前，分支出一線行車橋直達德士古道(請參閱附圖圖號 TWB/1002)，令由屯門往德士古道的車輛不需進入荃青交匯處。但此方案有以下設計上的限制：

- a. 該行車橋的位置會妨礙重型貨車從龍德街左轉入德士古道。為此需要在龍德街進行收地以擴闊行車道；
- b. 橋墩的位置在德士古道的行人路上，減少現有行人路的闊度。

4.2 詳細設計顧問在檢討原有的初步設計後有以下主要修訂：

- 建議以連接路 A (請參閱附圖圖號 TWB/1003, 1004 及 1005)取代上文 4.1 段提及的連接路 A (原先方案)，讓新連接路提早與地面道路(德士古道)連接，從而減少對現有鄰近工業大廈停車場使用者的影響。此外，橋墩的位置亦不會在現有行人路上，另外亦方便建造連接路 B(詳情見下段)。
- 現時德士古道與馬頭壩道之間的工業區道路較為擠塞，因為不少車輛經龍德街，德士古道，荃青交匯處，荃灣路前往葵青及九龍。經過檢討後，建議增加連接路 B (請參閱附圖圖號 TWB/1003, 1004 及 1005)連接現有永順街及馬頭壩道至新建的荃灣繞道，減少依賴龍德街往荃灣路的車輛，令德士古道與龍德街的交界處及荃青交匯處交通更暢順。
- 在現有青荃路北行線分支出一線新的連接路 C (請參閱附圖圖號 TWB/1006)，直往九龍方向，令由青衣往九龍的車輛不需使用荃青交匯處。

4.3 在加建新的連接路 B 和 C 之後，使用荃青交匯處的車輛將會減少。交匯處的交通將大為改善。

5. 交通噪音緩解措施的檢討

- 5.1 本項目已根據新修訂道路設計方案進行環境影響評估檢討。根據剛完成的環評檢討，整體上與原先方案大致相同。請參閱附圖圖號 TWB/1007 及 1008。在詳細設計階段，顧問會進一步優化設計。
- 5.2 因應新修訂的道路設計，顧問對連接路 A 和連接路 C 亦作出適當的噪音緩解措施建議。請參閱附圖圖號 TWB/ 1008。在實施建議的噪音緩減措施後，新建道路噪音水平將會符合「環境影響評估程序技術備忘錄」中所規定的交通噪音準則，而新建道路對整體噪音水平影響少於 1.0 分貝(A)。
- 5.3 就現有荃灣路加建隔音屏障，顧問亦檢討了先前的初步構思。現時建議的方案跟以前初步構思大致相同(請參閱附圖圖號 TWB/1007)。在詳細設計階段，顧問會進一步優化設計。
- 5.4 隔音屏障及隔音罩的設計，除了滿足隔音效果外，亦會儘量採用透光物料，而外形上會多運用流線形的設計，能照顧到外觀上的需要。同時在祈德尊新邨段前的現有荃灣路，將會改用架空構架支撐加建的隔音屏障，除較美觀之餘，亦方便橋底的空間作其他用途。請參閱附圖圖號 TWB/1007。

6. 收地需要

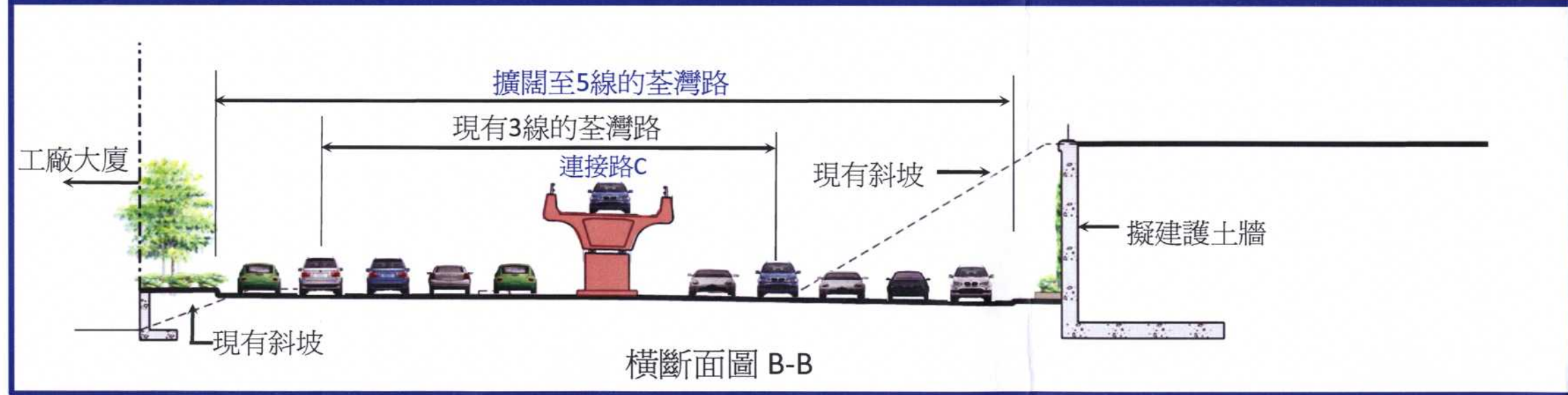
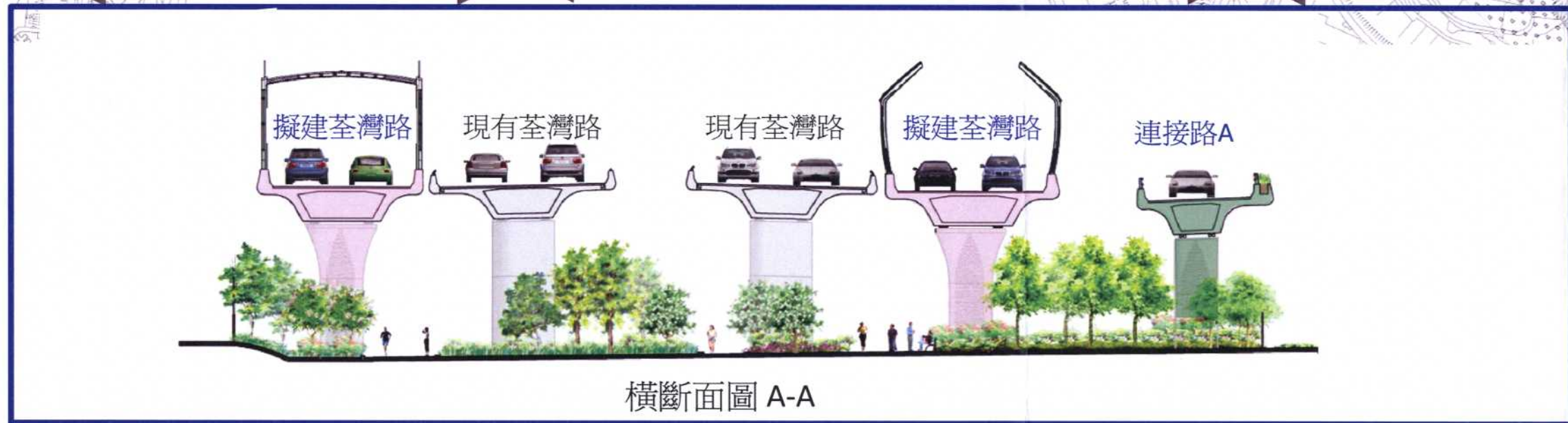
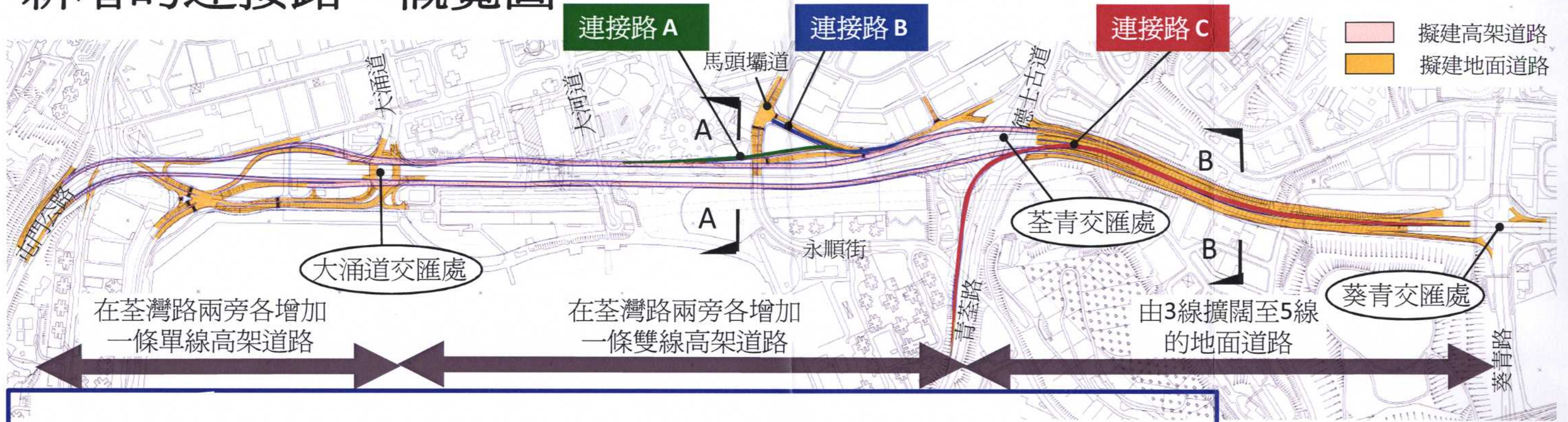
- 6.1 現時荃灣路已非常接近祈德尊新邨，由於部分的擬建橋墩及架空橋面將會位於荃灣市 307 地段（“祈德尊新邨”）的地界範圍內，所以需要徵收橋墩位置的土 地。設計上已盡量把橋墩位置貼近地界以減少對居民的影響。我們會繼續徵詢祈德尊新邨居民的意見，以建議適當的施工期間安排及完工後的設施重置設計。

7. 徵詢意見

- 7.1 請各議員就上述修訂設計的建議提出寶貴的意見及對工程項目作出支持。

土木工程拓展署
新界西及北拓展處
二零一零年五月

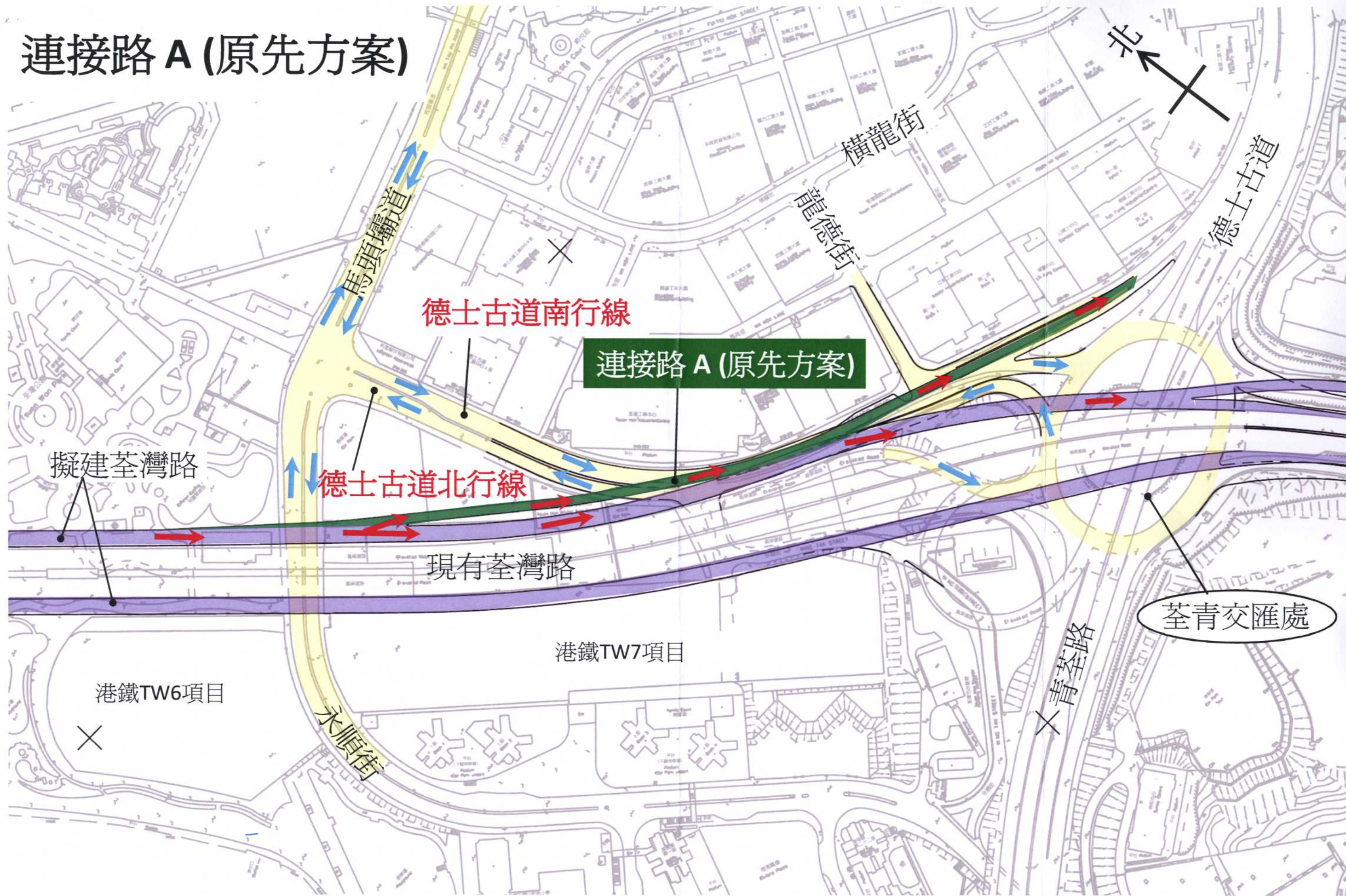
新增的连接路 - 概覽圖



標題: 新增的连接路 - 概覽圖
 圖號: TWB/1001



連接路 A (原先方案)



標題:新增的連接路 - 原先方案
圖號: TWB/1002

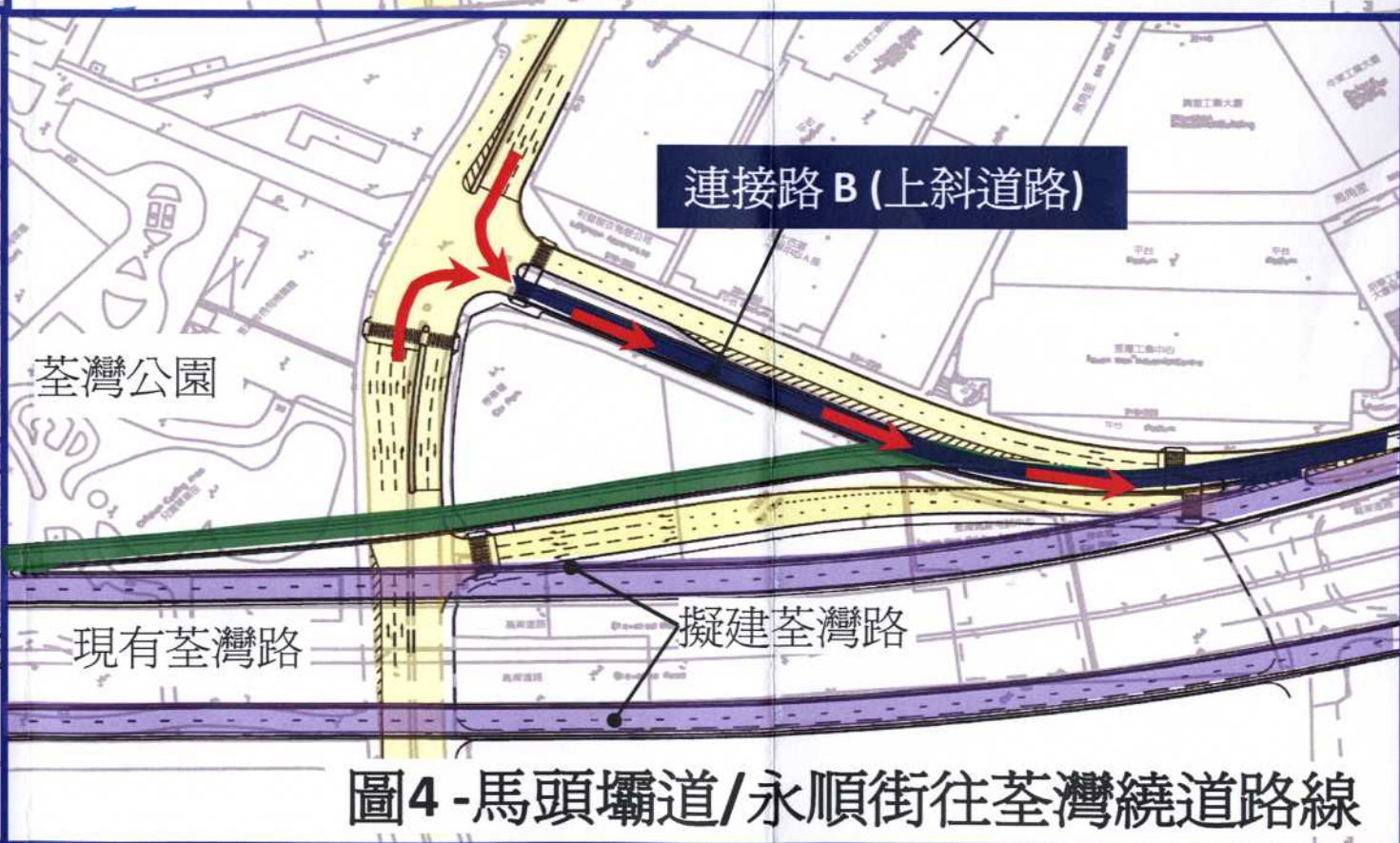
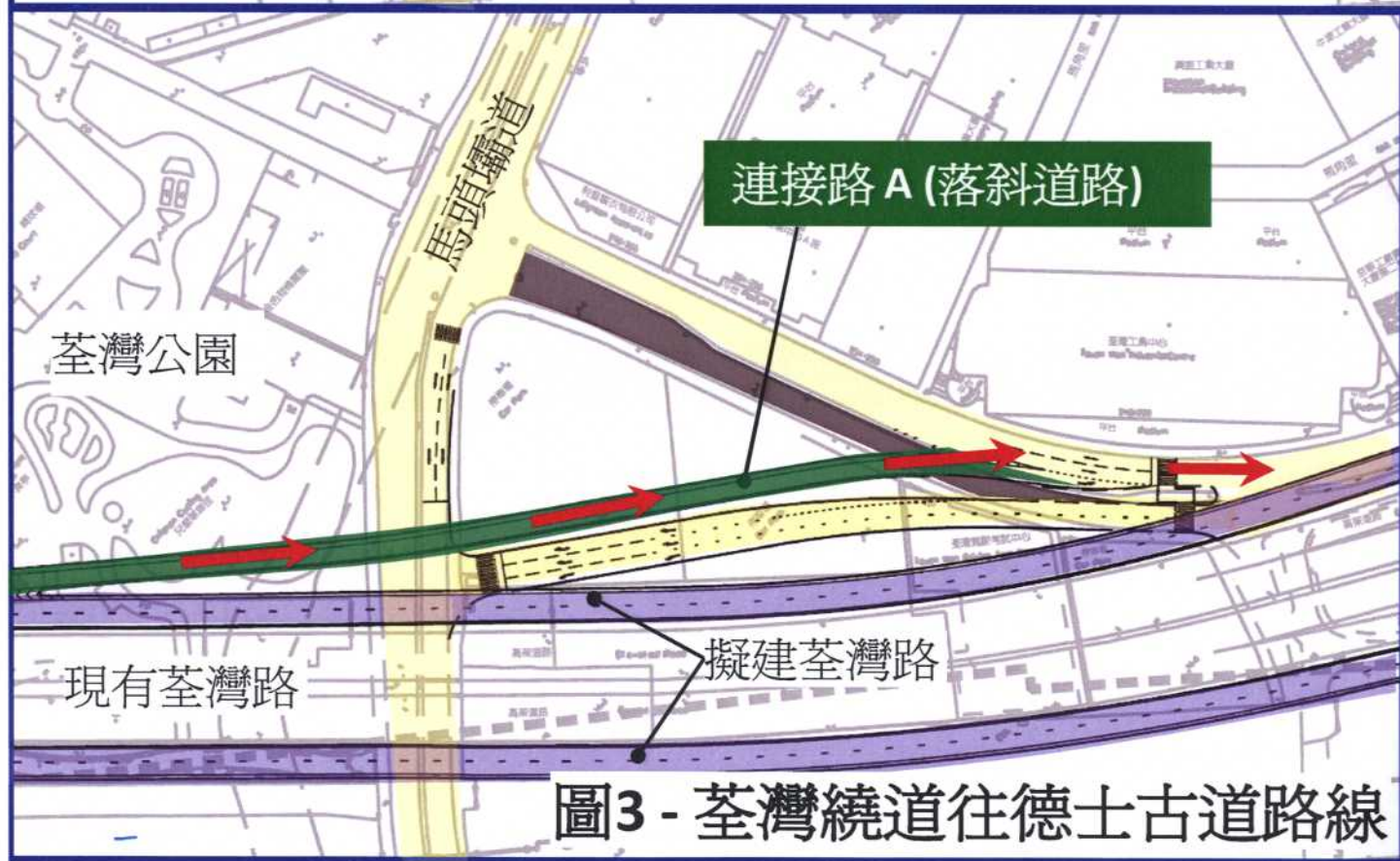
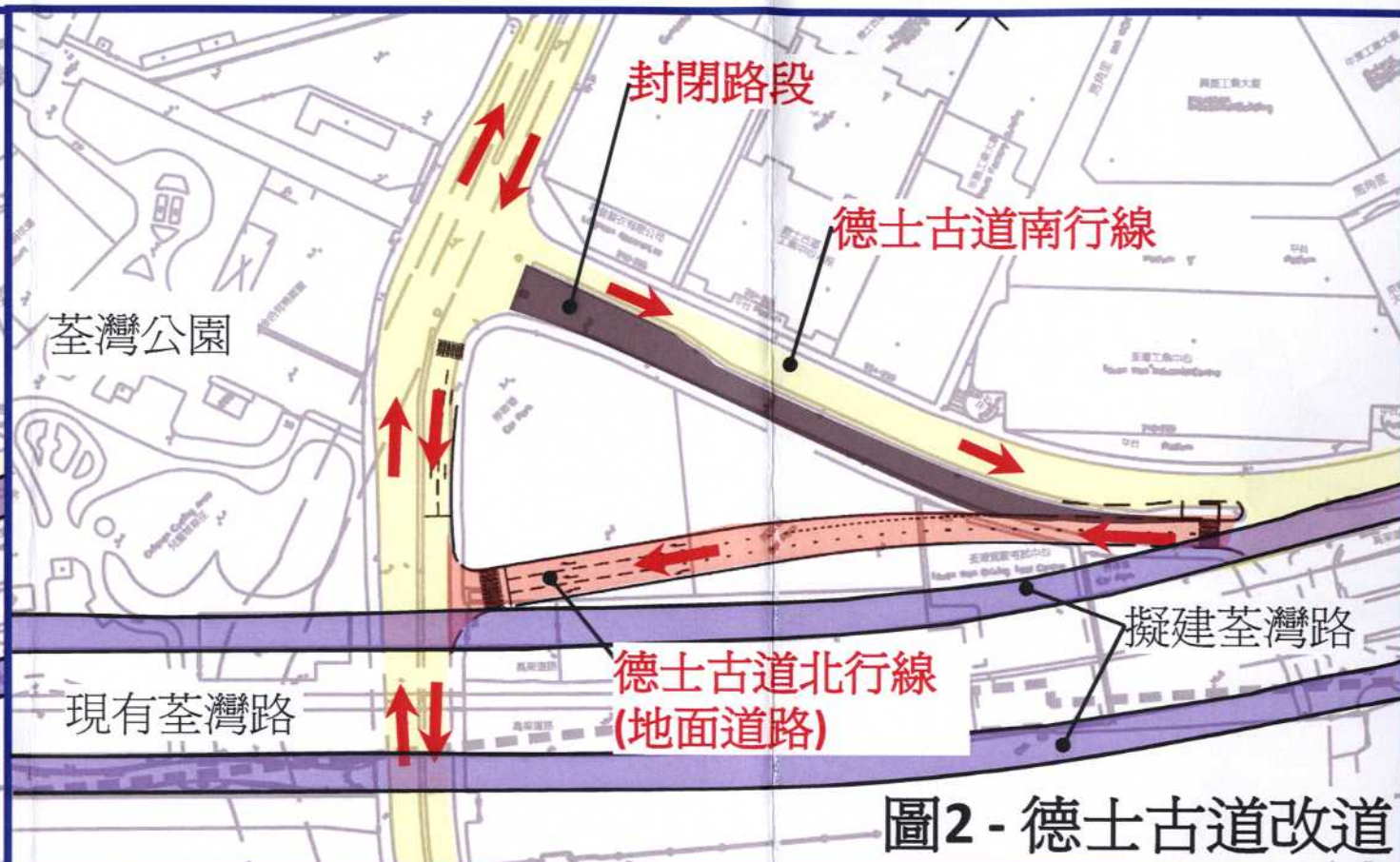
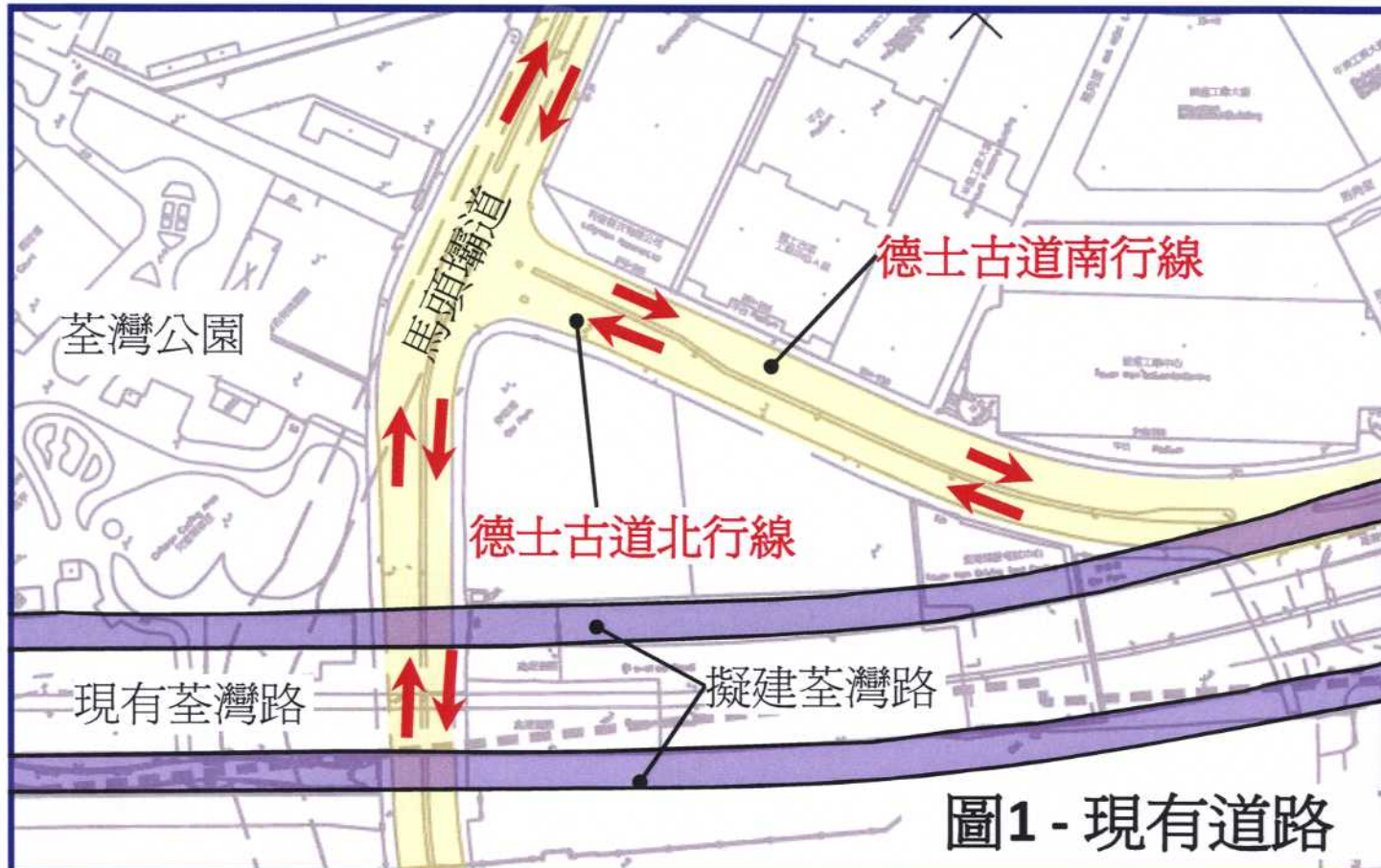


新增的连接路 A 及 B

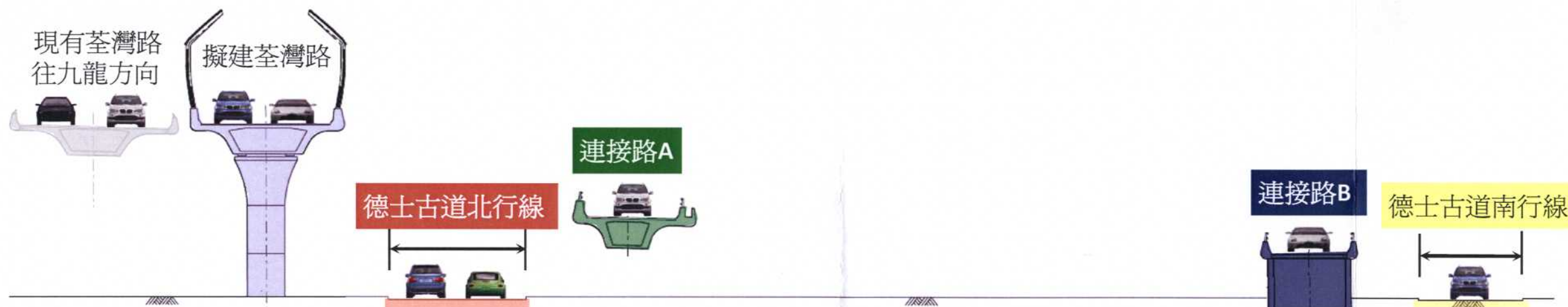
- ➔ 往连接路3車輛路線
- ➔ 經龍德街達至荃灣路車輛路線



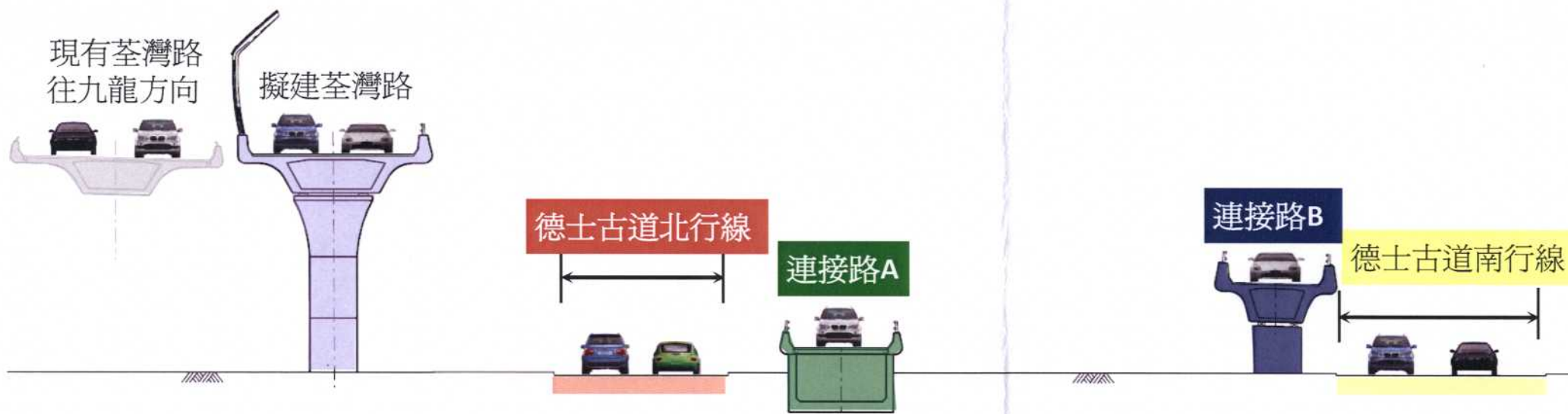
新增的连接路 A 及 B



新增的连接路 A 及 B



橫斷面圖 A-A

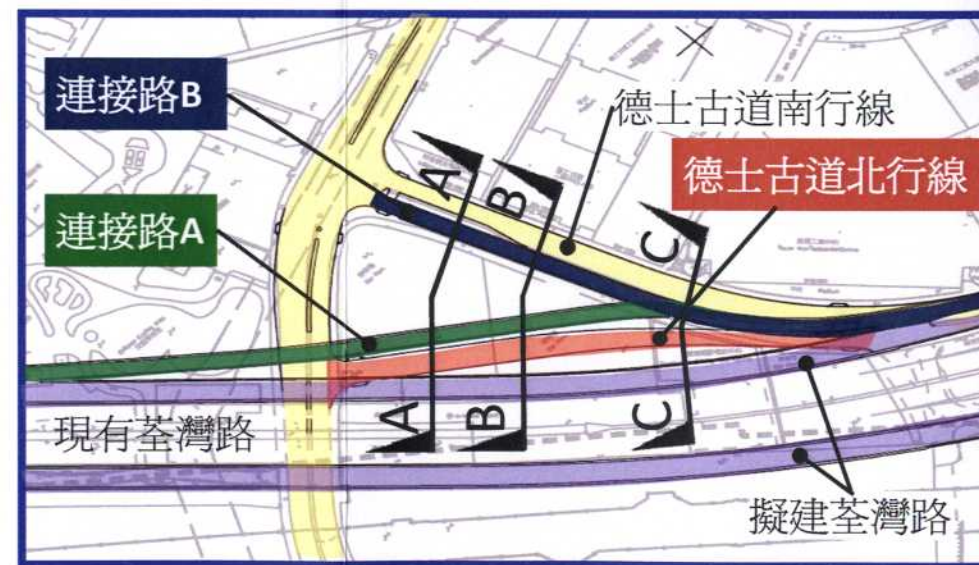


橫斷面圖 B-B

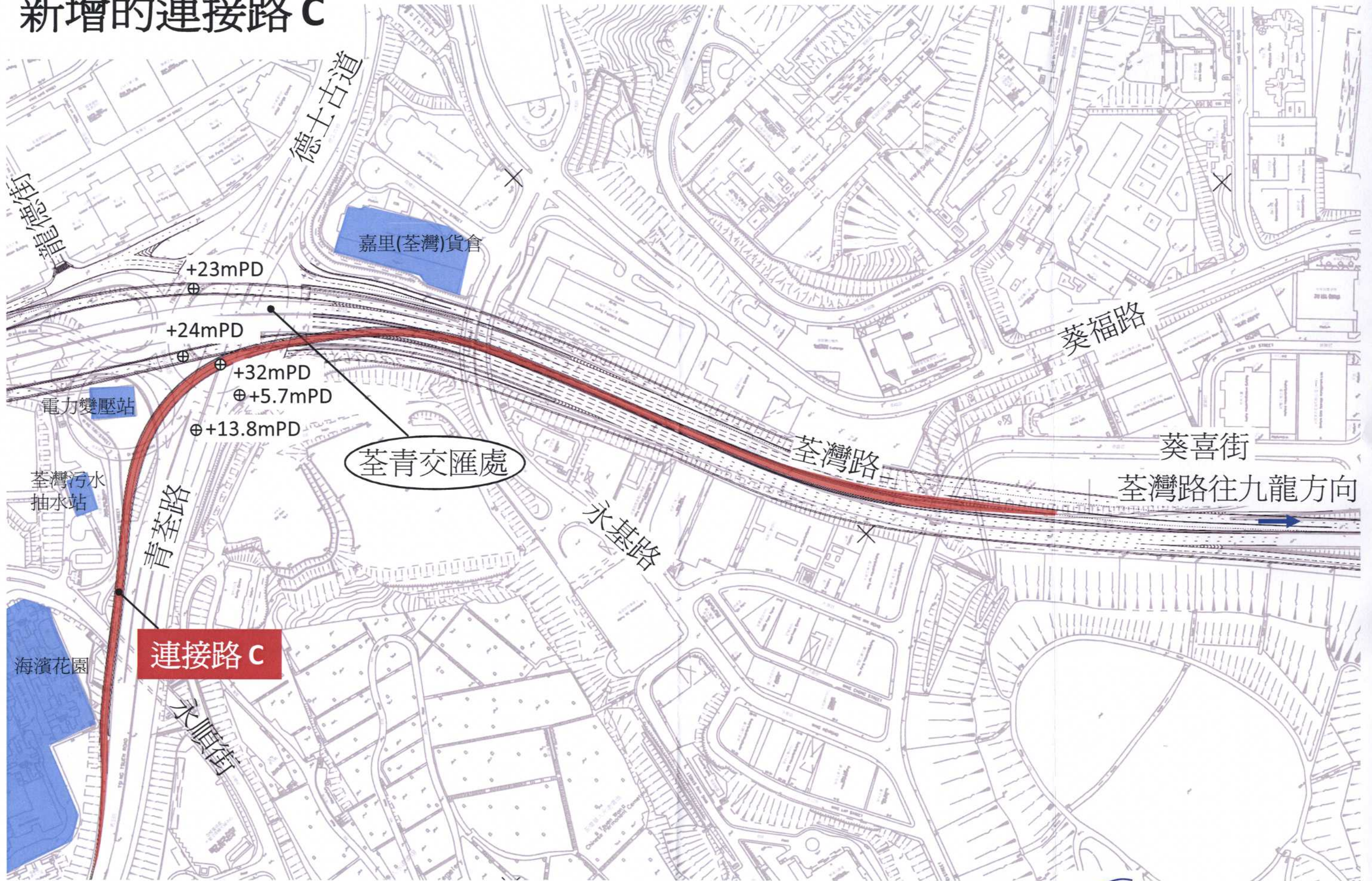


標題: 连接路 A 及 B 橫斷面圖 C-C

圖號: TWB/1005



新增的连接路 C

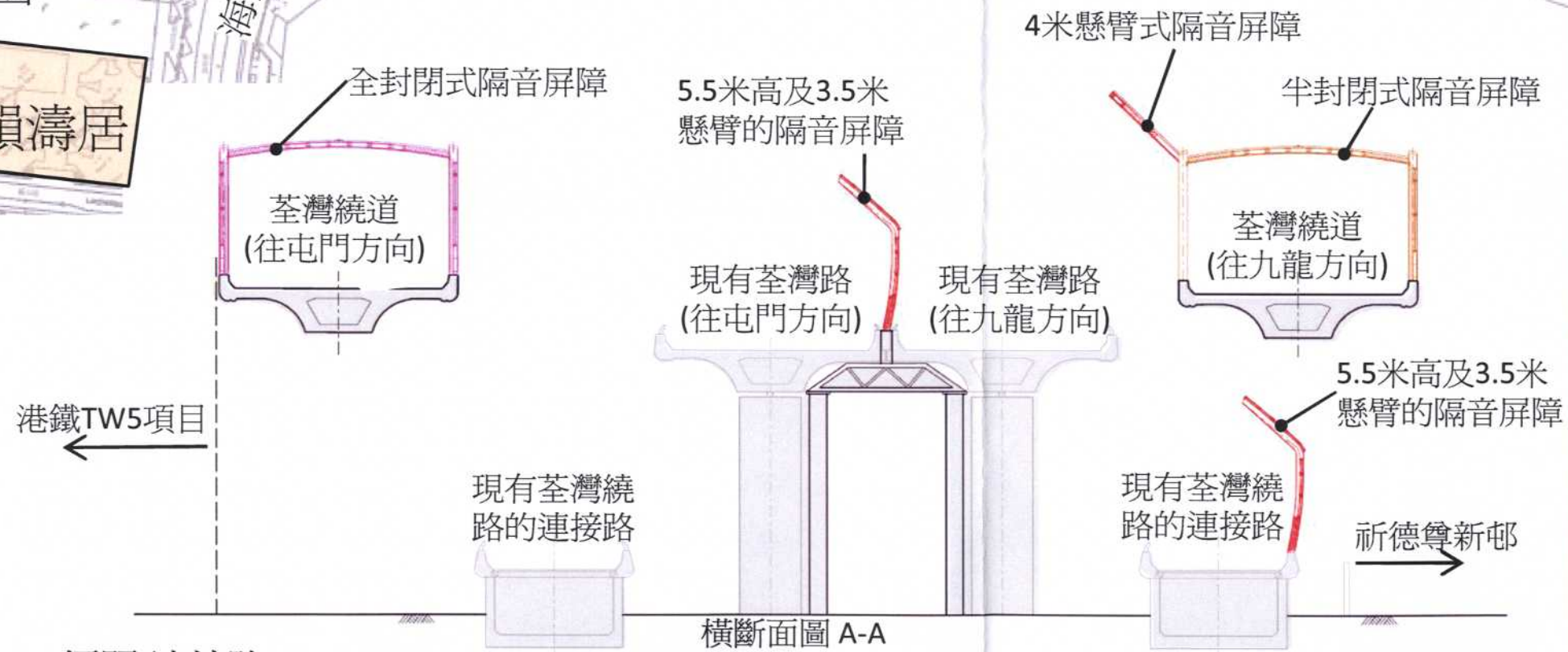
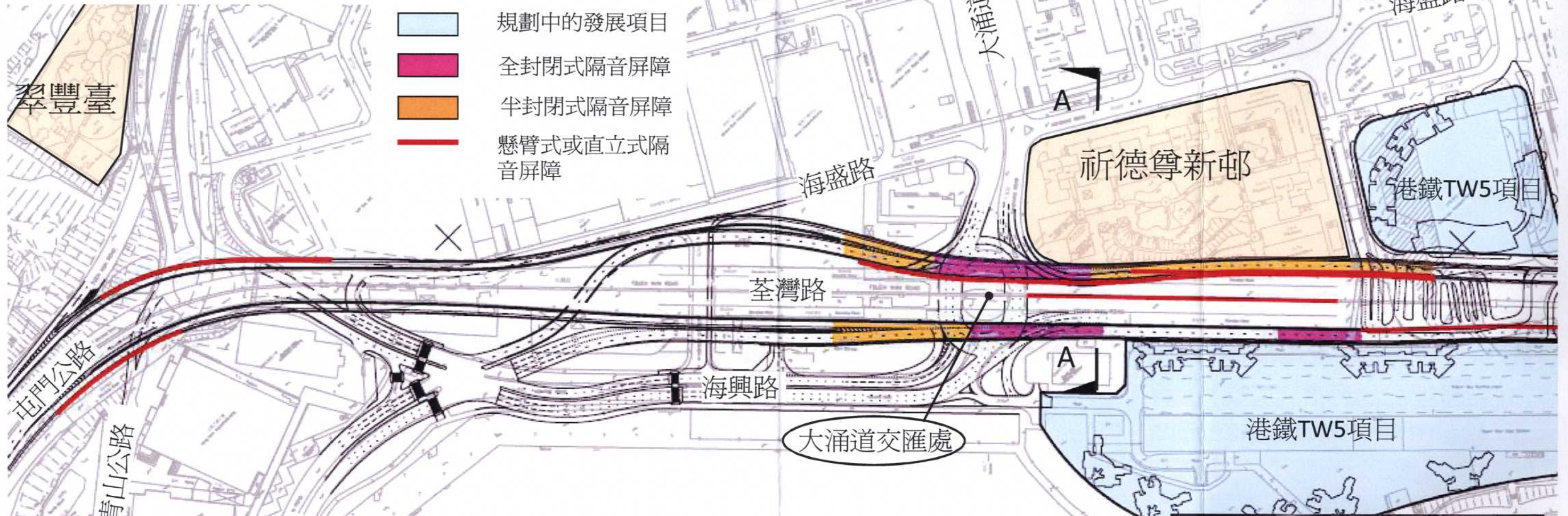


標題: 连接路 C
圖號: TWB/1006

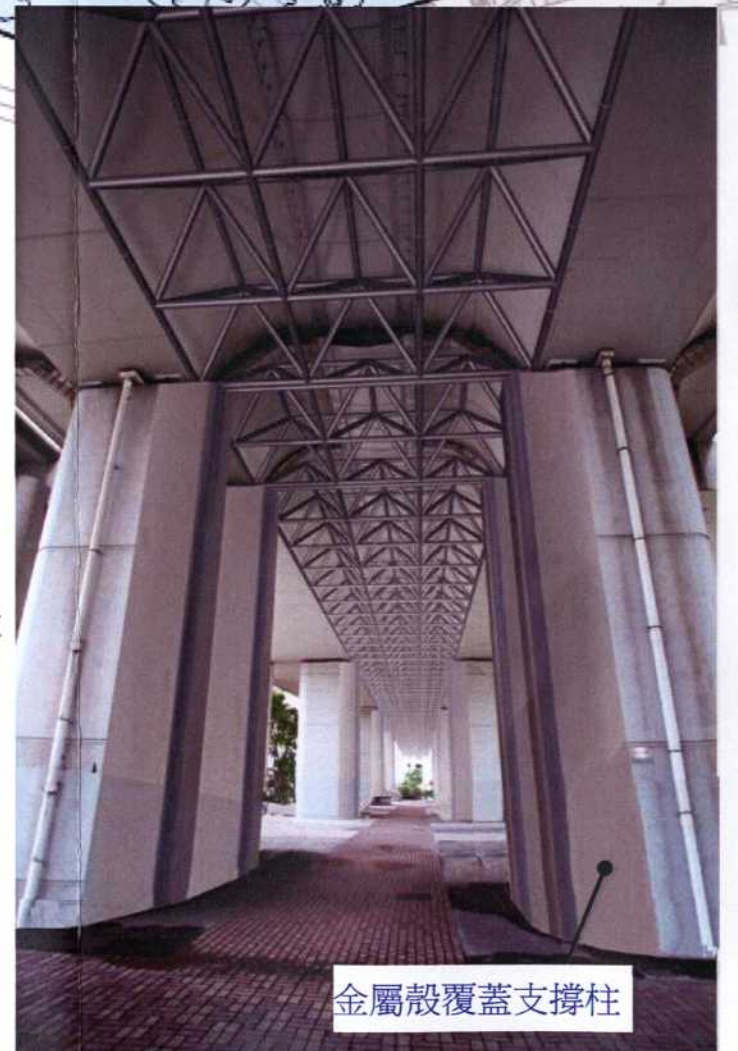


噪音緩減措施

- 噪音敏感地方
- 規劃中的發展項目
- 全封閉式隔音屏障
- 半封閉式隔音屏障
- 懸臂式或直立式隔音屏障



標題: 連接路 C
圖號: TWB/1007



金屬殼覆蓋支撐柱

噪音緩減措施



- 噪音敏感地方
- 規劃中的發展項目
- 全封閉式隔音屏障
- 半封閉式隔音屏障
- 懸臂式或直立式隔音屏障

標題: 連接路 C
圖號: TWB/1008