

屯門對外交通道路網絡發展問題

目的：

探索西繞道、皇珠路、11號幹線及康寶路連接堆填區隧道等道路發展或改善建議，以配合新界西北的整體發展。

背景：

長期以來，我們都一直非常關注屯門的對外交通問題。目前，雖然西鐵的發展確實紓緩屯門的緊張情況，但隨着天水圍、元朗及屯門人口的日漸激增和洪水橋新市鎮等大型基建陸續發展，整個新界西北的道路交通網絡將承受更大的負荷壓力；而港珠澳大橋、赤鱗角至屯門連接路約 2018 年落成和深圳前海的大型發展，都會令交通流量大大激增，屯門可以承受嗎！？

事實，我們在2011、2012、2013年已分別五次提交文件，強烈要求有關部門從速回應落實西繞道的走線和興建時間表、和分流皇珠路的改善方法，但可惜，所得到的回覆都是「拖」字訣！現就各道路發展的問題和意見，細述如下：

1. 西繞道：

自2010年，屯門區議會定下方案後，足足4年多，竟然了無寸進！我們不但在區議會、立法會多次反映意見，亦曾向張炳良局長等相關首長和部門力陳和敦促西繞道必須配合赤鱗角連接路一併落成啓用！可惜，相關部門一直以因有反對聲音為由而進展緩慢，甚至透露可能需重新定線，或將計劃擱置！

路政署陳惠忠先生於 2013 年 10 和 11 月曾向區議會解釋該署正研究西繞道是否有修訂的空間。現今已相隔一年多，研究的結果如何？請路政署從速交待！在此，重申我們的立場：西繞道必須恢復直接連接港深西部公路，而不是集中青田路和皇珠路，途經藍地連接港深西部公路。建議將康寶路取代青田路連接西繞道和元朗公路（見附件一）。

2. 皇珠路：

2013 年 5 月 10 日，我們在交通運輸委員會提出皇珠路現時的交通樽頸和未來擠塞問題！眾所周知，皇珠路是唯一最直接連繫屯門公路往來九龍和元朗方向的主要通道；可惜受原先設計所局限，往來九龍和元朗都是單線行車；而且由屯門市中心往皇珠路方向的置樂上斜天橋段，更只可 30 公里時速！導致經常車流緩慢，造成連鎖性擠塞！試想，現時皇珠路已經常發生交通事故，引致屯門西面及區內道路受到嚴重影響！日後屯門西面的焚化爐、骨灰龕、環保園、40 和 46 區等發展相繼落成，而赤鱗角通道 2018 年通車，車輛的流量必然倍增！皇珠路可以「頂得順」嗎！？擴闊皇珠路的可行性，相信極微！但速建西繞道和復建前 10 號幹線北段，則可大大解決皇珠路的死結。

3. 康寶路至堆填區隧道：

正如很多區議員同事都有共同意見，認為由康寶路開闢一條約 3.5 公里長的隧道直達堆填區、骨灰龕等一帶。除可解決稔灣路、龍鼓灘路等道路繁忙擠塞、噪音和空氣污染民居外，更可為龍鼓灘及附近一帶帶來更大經濟效益，包括興建居屋、公屋和發展物流業、工業等。事實，發展局亦曾建議在龍鼓灘建大量房屋。若能將該隧道銜接西繞道和元朗公路、青山公路則更為理想！（見附件一）

4. 11 號幹線(即前 10 號幹線)：

早前運輸署代表透露，政府已取消前 10 號幹線，取而之為 11 號幹線，並且開始研究該計劃！但我們和很多議員都認為無論 10 號或 11 號幹線，由藍地石礦場至大欖一段(即前 10 號幹線北段)應優先儘速興建。此安排可改善、分流屯門市心、和往返皇珠路的交通流量！

上述 4 條道路、隧道都是互相緊扣、互動分流車輛，對整個屯門新市鎮中心地帶的交通網絡、居住環境、空氣污染、噪音等問題都有很大的正面作用。政府不應掉以輕心，妄顧屯門 50 多萬人的權益。

建議：

1. 路政署應快完成研究和公佈屯門區的整體規劃發展所帶來的整體累積交通流量評估，兌現路政署陳惠忠在 2013 年 11 月 5 日區議會上的承諾；
2. 應儘速完成和公佈西繞道的定線和設計修訂結果，並儘速動工；
3. 落實研究康寶路至堆填區、龍鼓灘的可行性；
4. 儘快公佈 11 號幹線計劃和諮詢公眾。要求優先興建藍地至掃管笏、大欖的路段。

文件提交人：

嚴天生、江鳳儀

(發言人)

二零一四年十二月十六日

屯門對外交通道路網絡發展問題

附件一

