

## 屯門西繞道

### 目的

本文件旨在向屯門區議會匯報屯門西繞道工程項目的最新研究和發展，並收集議員對最新發展的意見，以進一步推展是項工程項目。

### 背景

2. 我們曾於 2014 年 1 月 7 日屯門區議會第十四次會議上，匯報屯門西繞道工程項目的進展。會議中，我們獲得各議員的寶貴意見，有助我們其後積極檢討屯門西繞道的走線及推行時間表，以配合新界西北的發展及交通需求。

3. 在工程項目檢討期間，我們亦積極在區內進行其他道路改善工程，包括已完成的屯門公路市中心段交通改善工程及屯門公路重建及改善工程，以優化新界西北的交通網絡。

4. 我們在本年初完成就屯門西繞道工程項目的初步檢討並建議作出修訂。我們相信修訂方案是一個能平衡技術可行性、居民對環保的關注，及交通功能和經濟效益的道路計劃。下文會就工程項目各方面的初步檢討結果及相關修訂作出闡述。

### 走線方案檢討

5. 屯門西繞道的原有走線方案<sup>1</sup>由隧道及高架道路兩部分組成。綜合各持份者對該走線方案提出的意見，我們建議對屯門西繞道走線作出下文所述的修訂。

---

<sup>1</sup> 屯門西繞道原有走線方案在 2010 年在區議會討論並獲得採納。走線由隧道及高架道路組成，隧道北面出入口將設於震寰路以東，連接屯門西繞道位於屯門公路旁的一條雙程雙線高架道路，跨越藍地交匯處，再沿青山公路北行，於亦園附近與港深西部公路連接。

## 擱置高架道路

6. 我們過去曾收到眾多持份者對原有走線方案的高架道路部分提出強烈反對，憂慮興建高架道路會引致空氣、噪音、景觀、風水等各方面影響周邊環境的問題。再者，興建高架道路亦無可避免會影響沿線的土地發展。吸納各方意見並經多番研究後，當局決定擱置原有走線方案的高架道路部分。

## 新建議隧道走線

7. 根據當局的最新交通研究結果，將隧道的北面出入口接駁至青田路，能有效疏導屯門公路（市中心段）及皇珠路的一帶交通，對紓緩屯門區內的交通情況十分重要。

8. 另一方面，聽取各方持份者的建議後，我們亦曾研究其他隧道走線，例如途經石排頭路，杯渡路等，並研究將隧道北面出入口設置在屯門公路兩旁的可行性，包括杯渡路至藍地之間的路段，唯結果皆顯示因區內樓宇及公共設施密集（例如多條大型雨水渠、輕鐵高架橋、連接兆康站的行車天橋、輸電塔）、地面空間不足等限制，以致這些隧道走線在技術上皆不可行。基於上述的考慮因素，我們建議將隧道北面出入口接駁至青田路。

9. 綜合而言，經修訂後的屯門西繞道走線為全隧道方案，車輛駛出隧道北面出入口後，將直接經青田路及屯門公路接駁至新界西北其他地區。由於新走線將不涉及在兆康西鐵站外屯門公路旁興建高架道路，我們相信這新建議走線將有助大幅減低工程項目對周邊居民的影響。經初步評估，新走線在平衡技術可行性、環保的關注，以及交通功能和經濟效益等各方面，能達致屯門西繞道預期的效益。

10. 屯門西繞道原有及最新建議的走線圖，載於附件一。

## 屯門西繞道新建議走線的北面出入口 - 震寰路/青田路交匯處改建方案檢討

11. 在原有走線方案中，震寰路/青田路交匯處為迴旋處。詳情請參閱附件二。我們聽取了各持份者就原有走線方案的意見，建議將震寰路/青田路交匯處的設計修改，以減低對毗鄰建生邨和大興邨的環境、空氣及景觀影響。就此，我們提出以下兩個方案。

### 新改建方案(一)

12. 新改建方案(一)大致將原有方案中迴旋處的面積縮減及降低交匯處的路面高度，以減低對周邊景觀的影響。此方案的路面較周邊地面高約3米。此方案的其他方面則大致與原有方案的設計相若，盡量發揮交匯處的功能，以應付往來各方向的交通需求。詳情請參閱附件三。

### 新改建方案(二)

13. 新改建方案(二)將不採用迴旋處，而會大致維持現有交通燈號路口的運作模式，以保留其交通功能，應付往來各方向的交通需求。對比原有方案，此方案的範圍面積比較小，路面的高度亦可降低。此方案的路面較周邊地面高約2米。並且，在交通燈號路口下會加建一段地下行車通道，用以優化其交通功能。將來車輛可使用這條加建的地下行車通道在無需停車的情況下直接通過該路口，前往屯門公路。此外，建生邨對出一段行人道及單車徑則需要於附近適當位置重置；而位於建生邨與青松觀之間橫跨震寰路的行人天橋則會改建為行人隧道，方便居民。詳情請參閱附件四。

14. 上述兩個改建方案對環境的影響大致相若。對比原有走線的改建方案，兩個新方案皆可保留現有的交通功能，並可降低交匯處的路面高度，當中涉及需要重建的路面範圍亦較小，以減低對周邊環境的影響。此外，對比新方案(一)的迴旋處設計，新方案(二)所需要興建的隔音屏障規模亦比

較小。原有及新的交匯處改建方案的綜合比較載於附件五。我們希望聽取區議會就兩個新改建方案的寶貴意見，有助我們選擇最合適的交匯處改建方案。

### 青田路/屯門公路交匯處連接路改建方案

15. 按新建議走線，車輛駛出屯門西繞道的北面出入口後，將經青田路進入屯門公路通往新界西北其他地區。為配合新建議走線，我們需要改建青田路/屯門公路交匯處的兩條連接路以作配合。相關的平面圖載於附件六。

### 交通評估

16. 隨著新界西北發展項目陸續開展，當局的最新交通研究亦已經考慮新界西北未來發展對附近道路網絡帶來的交通需求。根據當局最新交通研究顯示，直到 2026 年間，現有屯門區道路網絡（包括皇珠路及屯門公路（市中心段））的交通情況仍能維持在可控制的水平。

17. 此外，當局的研究亦顯示連接屯門公路的皇珠路連接路於 2013 年的行車量／容車量比率<sup>2</sup>是 1.0，並估計於 2026 年增升為 1.2。當屯門西繞道新建議走線的通車後，我們估計皇珠路連接路於 2026 年的行車量／容車量比率將會是 0.8。因此，將屯門西繞道北面出入口接駁現有青田路，是疏導皇珠路及屯門公路（市中心段）一帶交通最有效的方案，使皇珠路及屯門公路（市中心段）等區內主要路段皆可應付至 2036 年的預期交通需求。

18. 與此同時，政府亦會繼續留意屯門區道路網絡的交通需求變化，並會適時提供合適的道路基建設施，以應付預期的交通需求，改善屯門區的交通情況及新界西北的整體交通網絡。

---

<sup>2</sup>行車量／容車量比率是繁忙時間道路交通情況的指標。相等於或低於 1.0 為可以接受。在 1.0 至 1.2 之間則表示擠塞情況仍受到控制。大於 1.2 時，表示交通擠塞較為嚴重。

## 工程計劃的範圍及時間

19. 按照最新建議方案，屯門西繞道工程項目主要包括興建一條長約 4.8 公里的雙程雙線行車隧道，連接屯門 46 區至青田路。由於 2014 年起環境影響評估採用了要求更高的空氣質素指標，建造方案必須採取更嚴格的措施，確保建造期間和落成使用的公路符合最新法例的要求。為推展屯門西繞道工程項目，我們需要聘請專業工程顧問就新建議的方案重新檢視環境、交通等多方面的影響評估，使相關的法定程序得以繼續進行。

20. 在得到區議會的支持後，我們將會儘快推展工程項目，使屯門區的交通情況適時得到改善。

## 意見徵詢

21. 請各議員就本文件發表意見。

運輸署

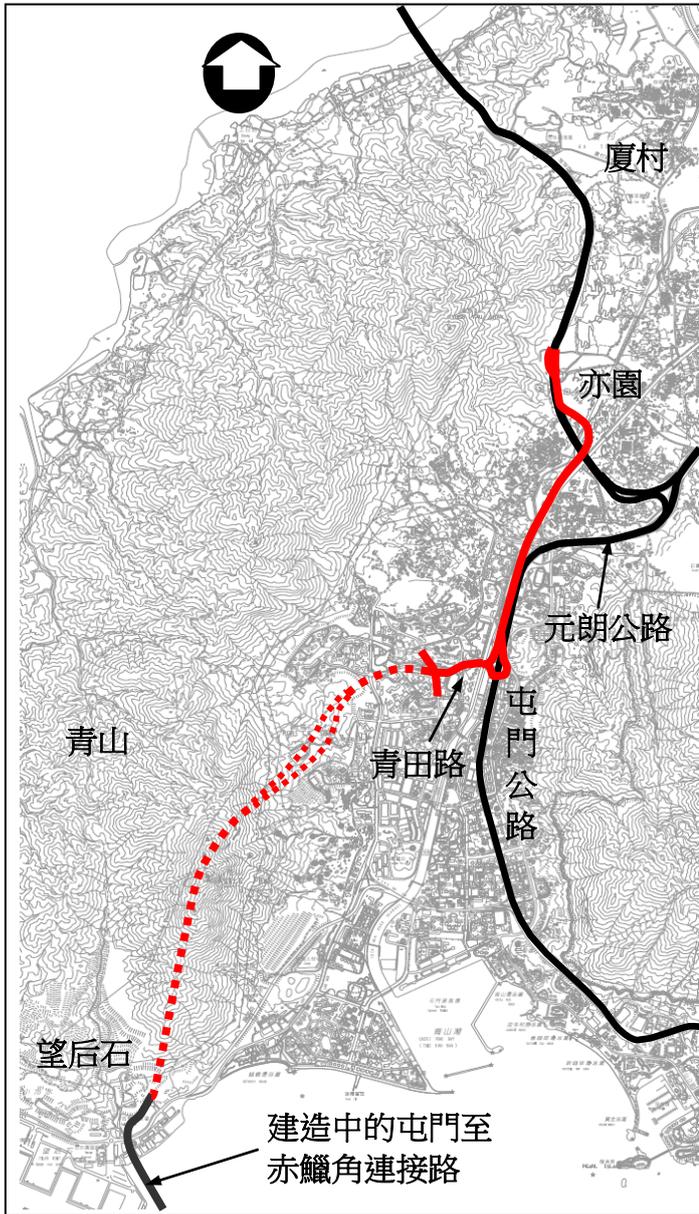
路政署

二零一五年二月

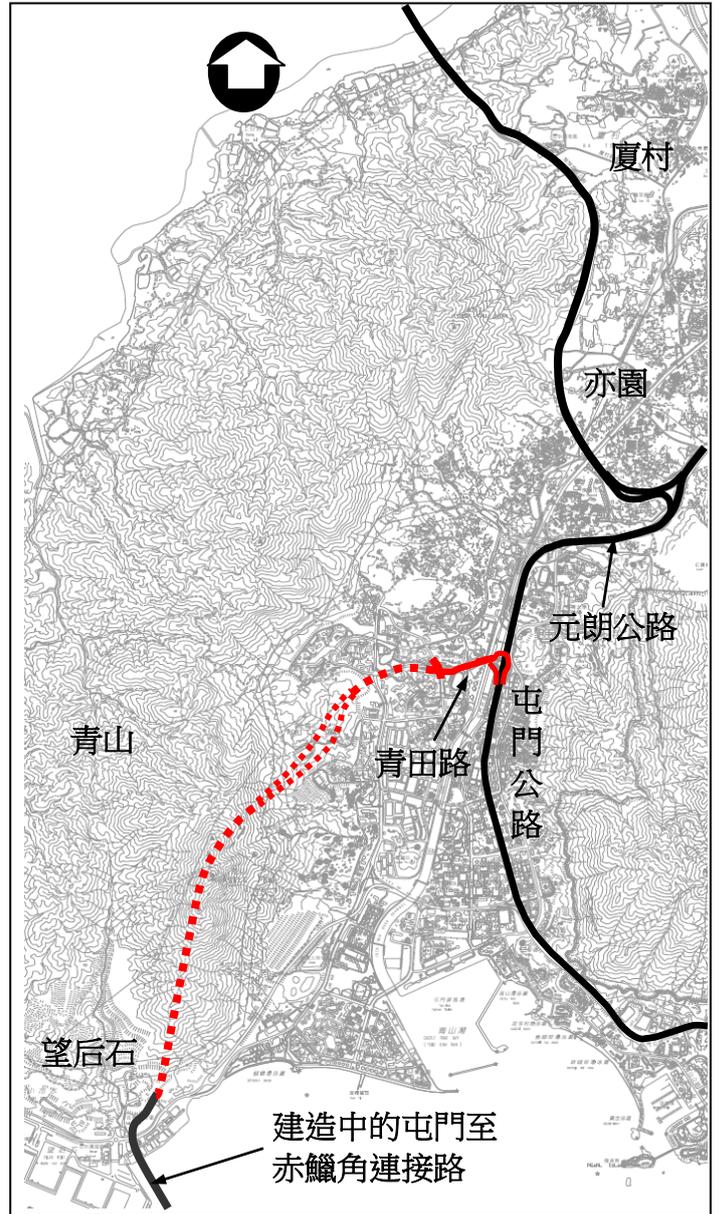
## 附件

- 附件一 屯門西繞道 - 原有及新建議走線圖
- 附件二 原有走線方案下震寰路/青田路交匯處改建方案 - 平面圖
- 附件三 新走線方案下震寰路/青田路交匯處改建方案(一) - 平面圖
- 附件四 新走線方案下震寰路/青田路交匯處改建方案(二) - 平面圖
- 附件五 震寰路/青田路交匯處改建方案綜合比較表
- 附件六 新走線方案下青田路/屯門公路交匯處改建方案 - 平面圖

## 屯門西繞道 - 原有及新建議走線圖

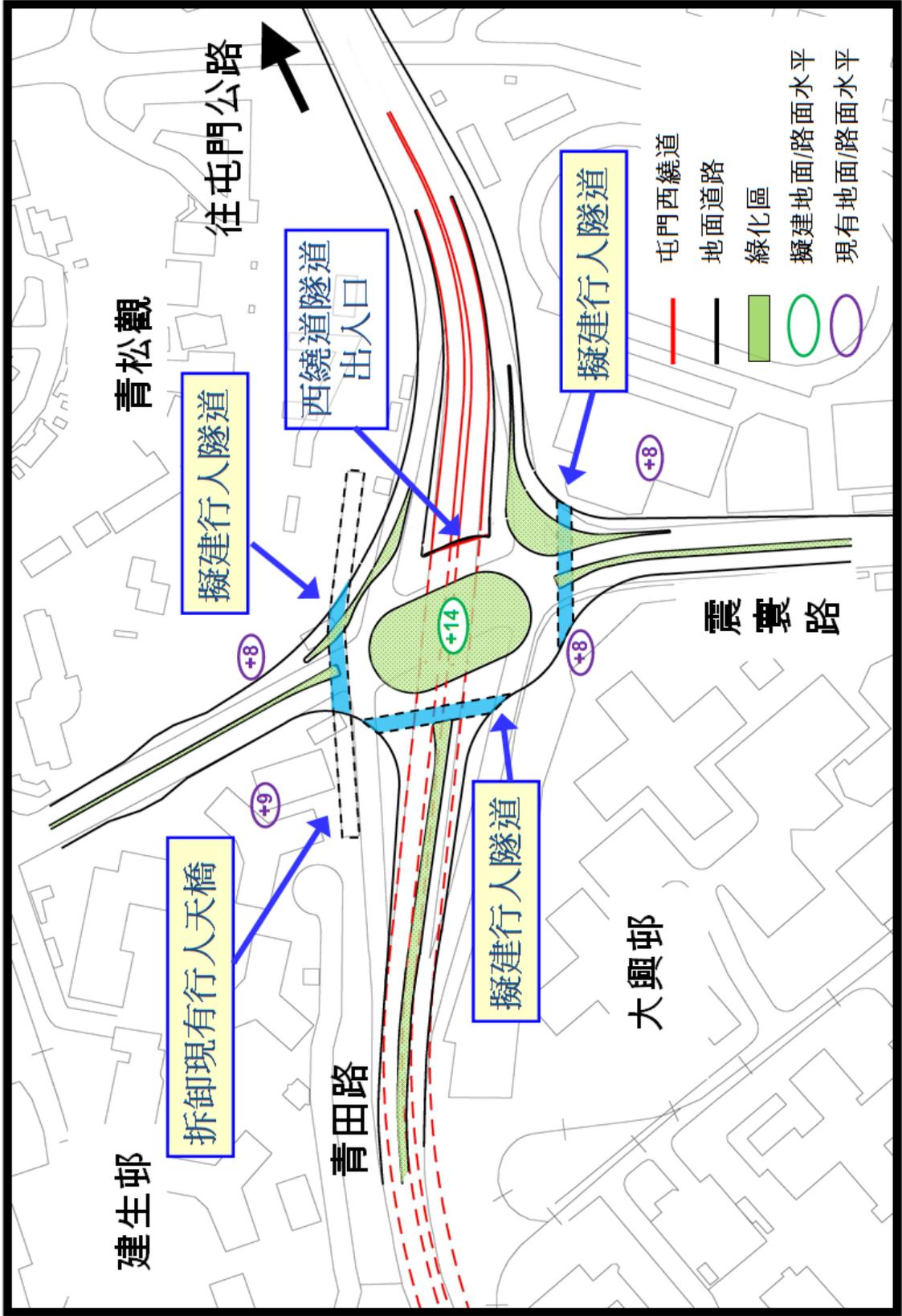


原有走線

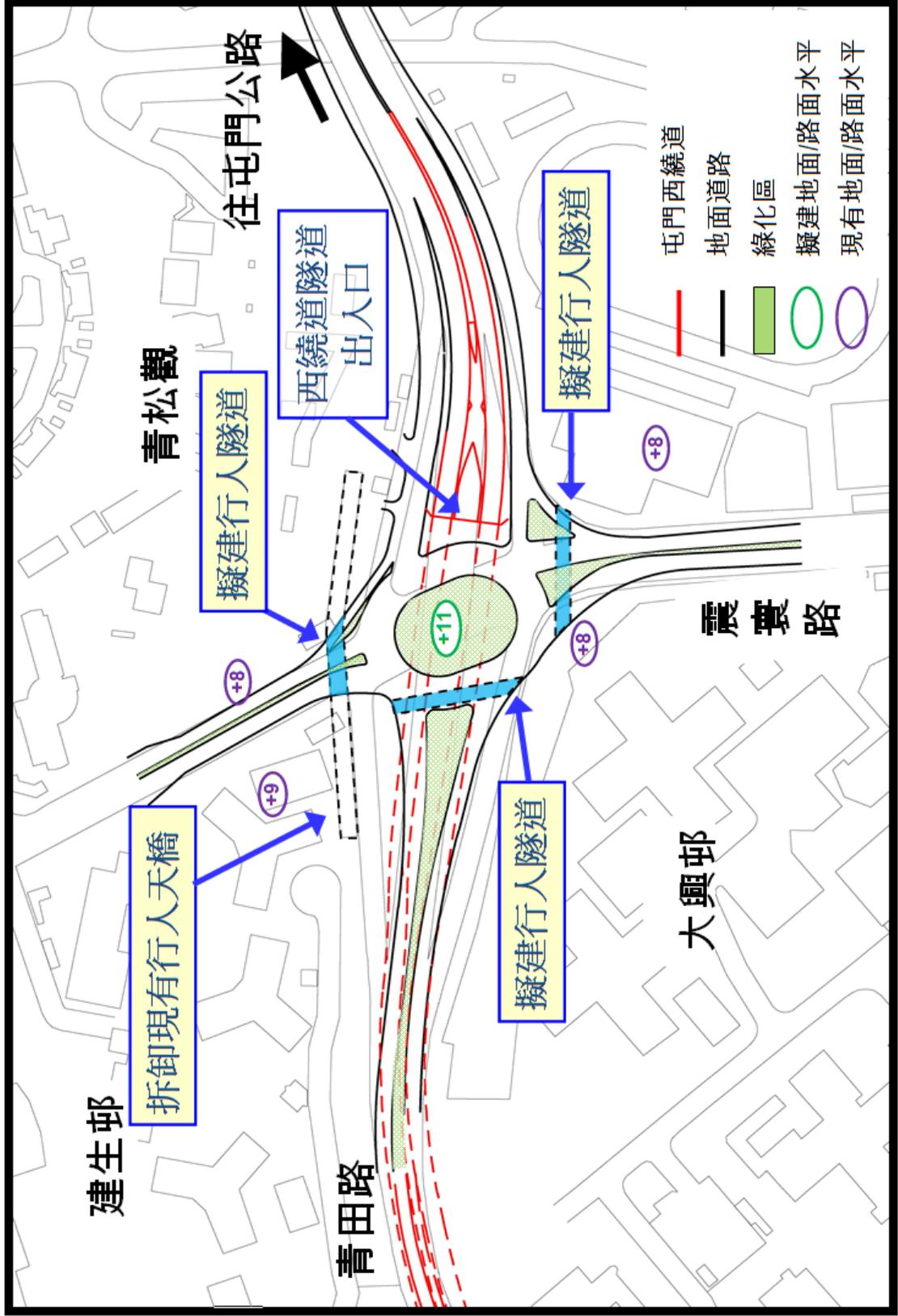


新建議走線

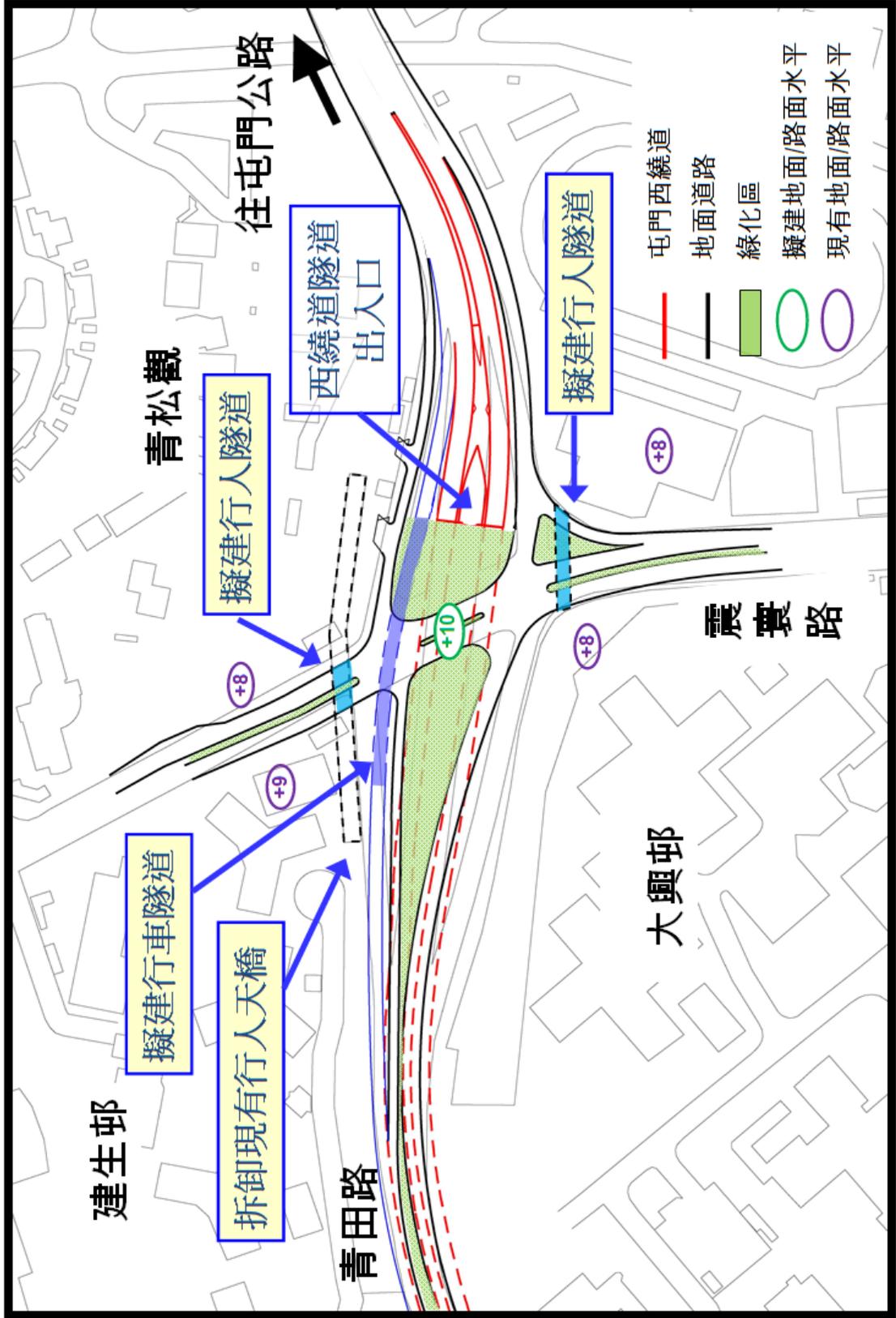
# 原有走線方案下震寰路／青田路交匯處改建方案－平面圖



新走線方案下震寰路／青田路交匯處改建方案（一）－平面圖



新走線方案下震寰路／青田路交匯處改建方案（二）－平面圖



## 震寰路／青田路交匯處 - 改建方案綜合比較表

		原有方案 (大迴旋處)	新改建方案(一) (小迴旋處)	新改建方案(二) (交通燈號)
交通功能	道路連接	維持	維持	維持
	交通容量	較大	較小	較小
	行人路連接	維持	維持	維持
景觀影響		較大	較小	最小 (交匯處的路面 高度最低)
空氣質素		大致相若	大致相若	大致相若
噪音		改善	改善	改善
影響周邊設施		較大	較小	最小
施工的範圍及規模		較大	較小	最小

# 新走線方案下青田路／屯門公路交匯處 改建方案 - 平面圖

