

屯門西繞道 工程項目

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，並就最新發展諮詢議員的意見，以進一步推展是項工程項目。

背景

2. 我們曾於 2015 年 3 月 3 日屯門區議會會議上，匯報屯門西繞道工程項目的初步檢討並提出修訂的建議，有關修訂主要包括將 2010 年走線方案¹改為連接屯門第 40 區至青田路的全隧道走線方案，同時擱置 2010 年走線方案的高架道路部分，並優化震寰路/青田路交匯處的設計。因應屯門區議會的意見，我們進一步檢討屯門西繞道工程，包括走線方案及工程時間表。

3. 有關屯門西繞道工程項目的進一步檢討已大致完成，下文會就檢討結果及相關修訂作出闡述。

最新建議走線

4. 綜合各持份者對屯門西繞道走線方案提出的意見及考慮新界西北地區的最新發展後，我們建議保留較早前擬議接駁青田路的隧道出入口，以維持西繞道的主要交通功能，即分流來往屯門

¹ 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。

一赤鱗角連接路的交通，疏導對屯門公路（市中心段）及皇珠路的一帶交通負荷，並紓緩屯門區內的交通情況。從交通規劃角度，若屯門西繞道只接駁至港深西部公路而沒有青田路的出入口，對屯門公路（市中心段）及皇珠路連接路所起的交通分流作用會較為遜色。另一方面，我們亦明白屯門區議會關注青田路及其附近道路的交通情況，憂慮該路段能否承載未來新界西北各項發展所帶來的預期行車量。吸納各方意見並經研究後，我們建議在屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路，為規劃中的洪水橋新發展區及其他發展，提供多一條連繫新界西北對外交通的道路，以應付該區長遠的發展需要。屯門西繞道 2015 年建議的走線圖及最新建議的走線圖，載於附件一。

5. 綜合而言，根據最新建議的走線，使用屯門西繞道的車輛將可以選擇前往青田路或港深西部公路，再而通往新界西北其他地區。我們相信新建議的走線將有助改善新界西北的整體佈局，促進屯門區主要道路（包括青田路及其附近道路）的交通分流，進一步減低工程項目對周邊居民的影響。經初步評估，相信新走線能夠在技術可行性、環保的關注，以及交通功能等各方面取得平衡。

震寰路／青田路交匯處設計

6. 正如我們在去年三月諮詢區議會時所指，我們會優化震寰路／青田路交匯處的設計（2010 年走線方案的設計見附件二），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)

7. 新改建方案(一)大致將2010年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2010年方案的設計相若，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)

8. 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2010年方案，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。

9. 上述兩個改建方案對環境的影響大致相若。對比2010年走線的改建方案，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。2010年及新建議的交匯處改建方案的綜合比較載於附件五。

10. 我們希望聽取區議會就兩個新改建方案的寶貴意見，以助我們選擇最合適的交匯處改建方案。

交通評估

11. 根據運輸署最新的交通研究，屯門區內較為繁忙的相關主要路段的交通評估數據如下：

繁忙時間行車量/容車量比率²

主要路段	在 <u>沒有</u> 屯門西繞道的情況下		在屯門西繞道由屯門第40區接駁至青田路的情況下	在屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路的情況下
	現時	2031年	2031年	2031年
皇珠路連接路	1.0	1.3	0.9	0.9
屯門公路(虎地段)	1.0	1.2	1.2	1.1
屯門公路 (市中心段)	0.9	1.2	1.1	1.1

12. 政府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，包括爭取資源就興建連接北大嶼山和元朗的十一號幹線進行可行性研究，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。另外，運輸署亦會按交通需求變化，適時進行合適的道路管理措施，以改善交通。

² 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

13. 由於工程計劃的範疇將牽涉多項大幅度的修訂，在得到區議會的支持後，政府會爭取資源聘請專業工程顧問就新建議的方案進行勘測及檢視環境、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。

徵詢意見

14. 歡迎各議員就本文件發表意見。

運輸署

路政署

二零一六年七月

附件

附件一 屯門西繞道-2015 年建議及新建議走線圖

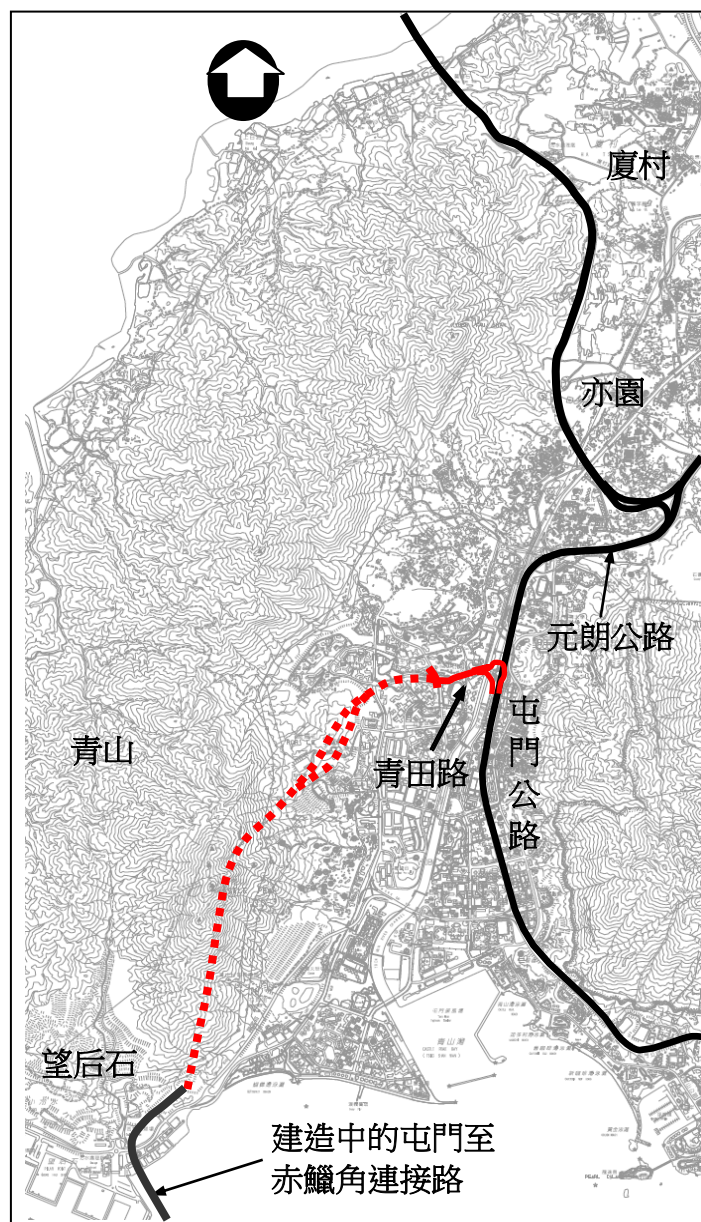
附件二 2010 年走線方案下震寰路/青田路交匯處改建方案－
平面圖

附件三 震寰路/青田路交匯處新改建方案(一)－平面圖

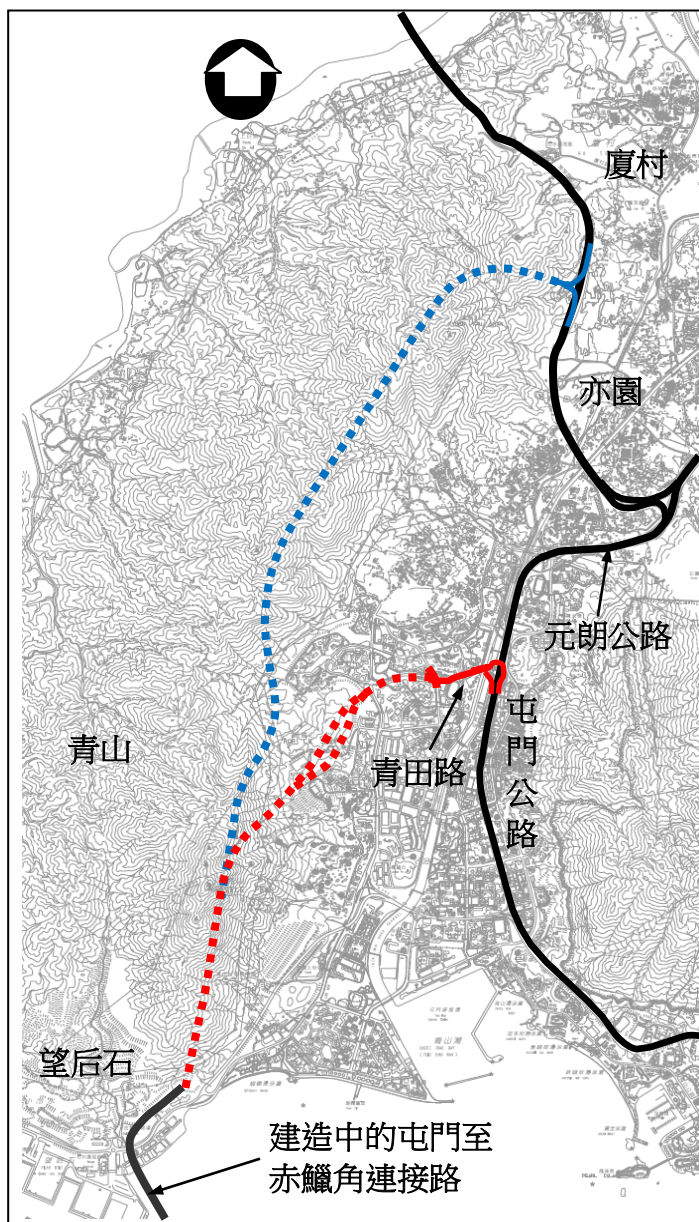
附件四 震寰路/青田路交匯處新改建方案(二)－平面圖

附件五 震寰路/青田路交匯處－改建方案綜合比較表

屯門西繞道 - 走線圖

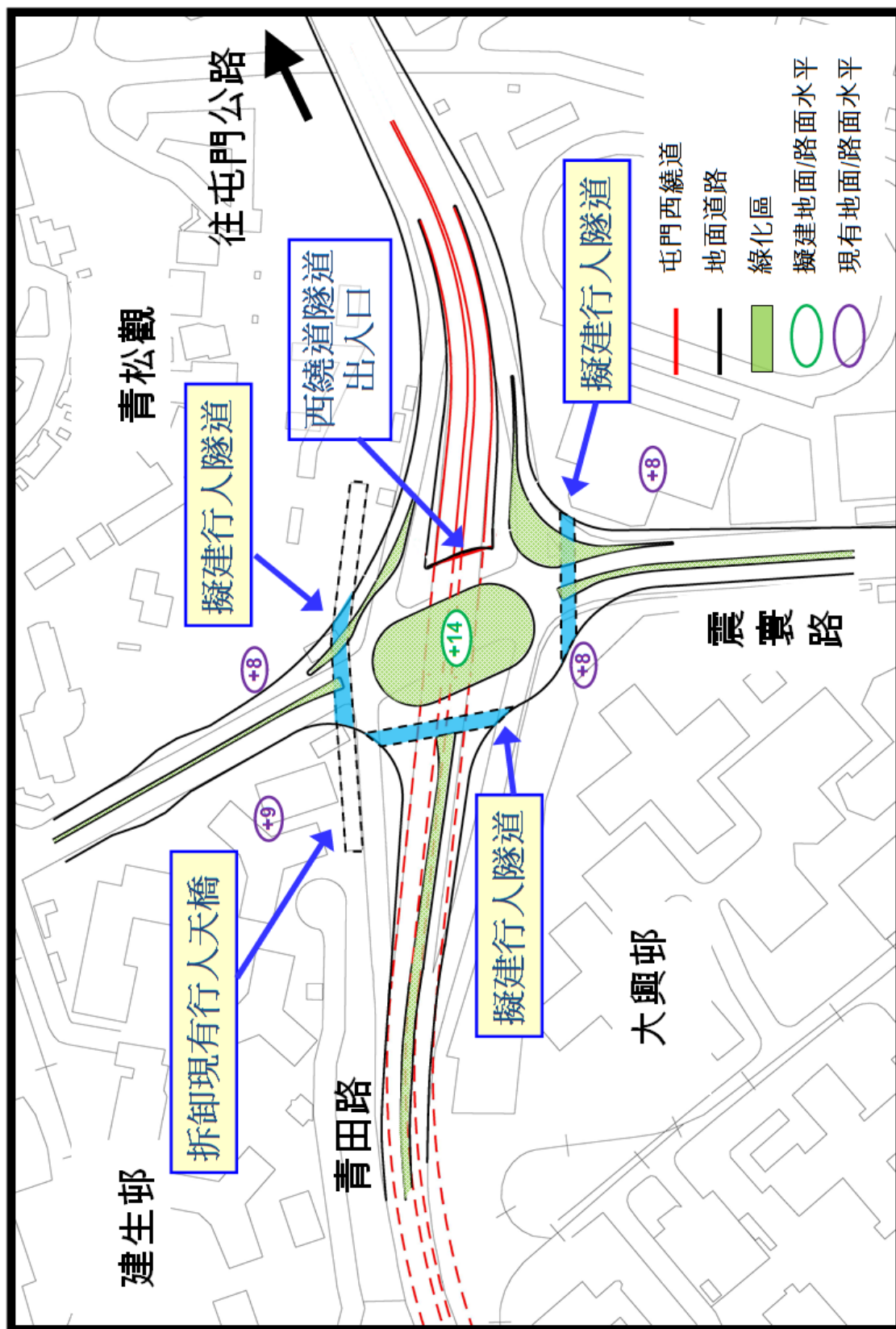


2015 年建議走線

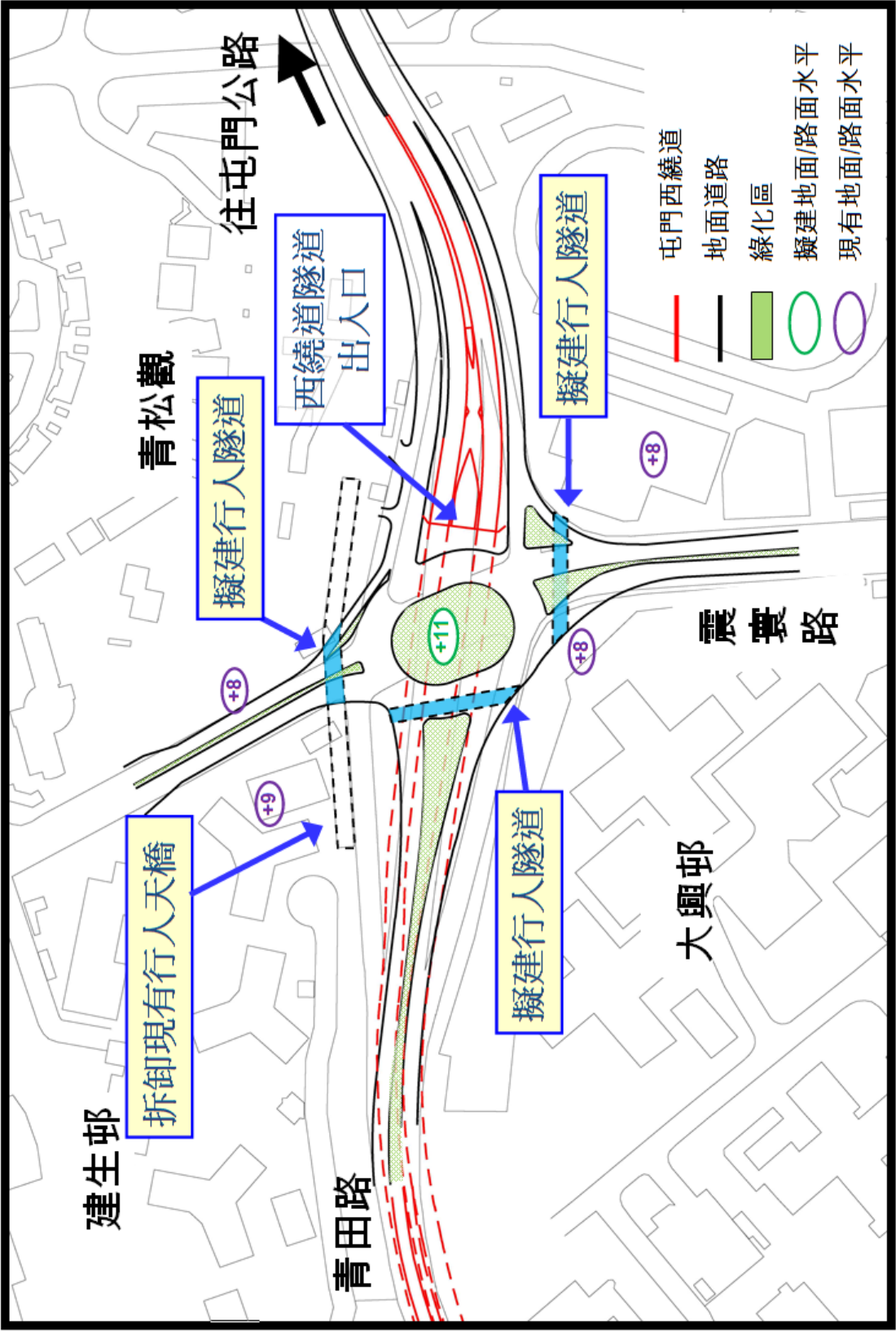


新建議走線

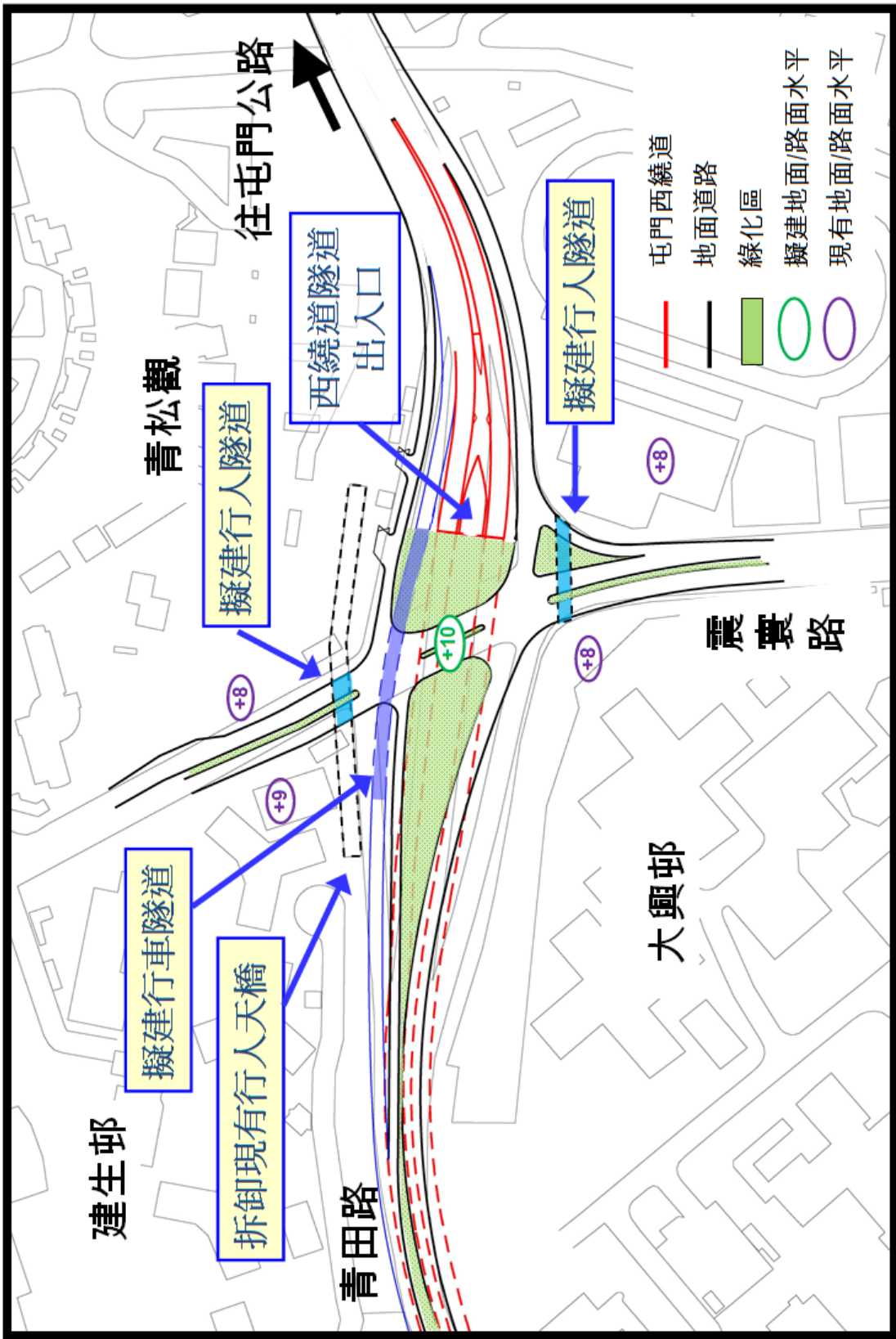
2010 年走線方案下震寰路／青田路交匯處改建方案－平面圖



震寰路／青田路交匯處新改建方案（一）－平面圖



震寰路／青田路交匯處新建方案（二）－平面圖



震寰路／青田路交匯處 - 改建方案綜合比較表

		2010 年方案 (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