

屯門區議會
2022-2023 年交通及運輸委員會
第十次會議記錄

日期：2023 年 6 月 9 日（星期五）

時間：上午 9 時正

地點：屯門區議會會議室

<u>出席者</u>		<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
周啟廉先生（主席）	屯門區議員	上午 9:00	會議結束
蘇嘉雯女士（副主席）	屯門區議員	上午 9:00	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:00	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:00	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:00	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:00	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:00	會議結束
賴嘉汶女士	屯門區議員	上午 9:00	會議結束
林詩嫻女士（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

缺席者

黃虹銘先生 屯門區議員

應邀嘉賓

張家亮先生	路政署主要工程管理處處長
胡廣波先生	路政署總工程師 4/主要工程
曾頌文先生	路政署高級工程師 1/十一號幹線
羅偉基先生	路政署高級工程師 3/十一號幹線
麥嘉為先生	路政署工程管理組長/屯門繞道
盧國中先生	路政署工程項目副組長/香港口岸旅檢大樓
何振達先生	路政署高級工程師 1/屯門繞道
吳漪琪女士	路政署高級工程師/屯門交通改善計劃
甘家元先生	路政署高級工程師/鐵路計劃（2）
唐鈞誠先生	運輸署高級工程師/主要工程 2
程凱盈女士	運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西
韓苑祺女士	路政署工程項目統籌/鐵路計劃（11）
關志輝先生	奧雅納工程顧問項目經理
楊尚志先生	奧雅納工程顧問高級工程師
王國康先生	奧雅納工程顧問項目經理
方家灝先生	奧雅納工程顧問項目主任（交通）

溫衛強先生	科進顧問（亞洲）有限公司項目經理
周穎豪先生	科進顧問（亞洲）有限公司交通工程組長
王錦添先生	九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司 助理經理（車務）
禰嘉豪先生	九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司 助理經理（公共事務）
布文彥先生	九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司 助理經理（車務）（署理）
郭智晴女士	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司企業 傳訊主任
黃覺明先生	香港鐵路有限公司高級建造經理－土木
周達祺先生	香港鐵路有限公司高級建造經理－土木
馮偉聰先生	香港鐵路有限公司高級統籌經理
郭文健先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
陳婉欣女士	香港鐵路有限公司助理企業傳訊高級經理－項目及 工程拓展

列席者

劉業強先生, BBS, MH, JP	屯門區議員
梁灝文先生	屯門區議員
梁竄琦女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（一）
楊樂文先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
曾玉琮女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
葉志偉先生	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
陳理桑先生	運輸署工程師/屯門北
龐頌賢先生	運輸署工程師/屯門中
李 萍女士	運輸署工程師/特別職務 2
周運賢先生	路政署區域工程師/屯門（東）
黃 龍先生	香港警務處屯門警區行動主任
梁基政先生	香港警務處屯門警區交通組主管
侯偉倫先生	土木工程拓展署工程師/ 33（西）
黃逸強先生	地政總署屯門地政處行政助理/地政
陳浩峯先生	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司營運 經理（九龍及新界）

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2022-2023 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第十次會議。

2. 因應會議室最近安裝了新的擴音設備，主席向委員簡介如何在新的裝置上簽到以及輪候發言。

3. 主席續表示，會議將會依議程的次序進行，如一切順利，估計可於上午 11 時 30 分左右完結。他會盡量控制時間，請委員發言盡量精簡，避免重複已提過的觀點。

4. 主席提醒各委員，如發現會議討論的事項涉及其個人利益，應在討論該事項前作出申報。他會根據《屯門區議會會議常規》第 38(12) 條，決定曾就某事項披露利益關係的委員可否就該事項發言或參與表決，可否留在席上旁聽，或應否避席。所有作出利益聲明的個案均會記錄在會議記錄內。

II. 委員告假事宜

5. 秘書表示，秘書處沒有收到委員的缺席申請。

III. 通過 2022-2023 年第九次會議記錄

6. 交委會一致通過 2023 年 4 月 14 日的會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）

（交委會文件 2023 年第 12 號）

7. 主席歡迎路政署主要工程管理處處長張家亮先生、總工程師 4／主要工程胡廣波先生、高級工程師 1／十一號幹線曾頌文先生、高級工程師 3／十一號幹線羅偉基先生、運輸署高級工程師／主要工程 2 唐鈞誠先生、高級工程師／房屋及策劃／新界西程凱盈女士、奧雅納工程顧問項目經理關志輝先生及高級工程師楊尚志先生出席會議。

8. 路政署張先生感謝交委會讓署方於會上簡介十一號幹線、屯門繞道及屯門區內主要道路擴建工程內容，並表示有關工程將改善屯門區現時的交通情況。署方將於 2024 年向立法會申請撥款以進行十一號幹線及屯門繞道的詳細設計工作，希望於 2033 年或以前開通整組連接新界西北和市區的主要幹道及屯門繞道。

9. 路政署曾先生透過投影片（見附件一）介紹此項工程。

10. 劉業強議員表示，屯門的認可殯葬區（位置編碼：TM-22）很大機會受此項工程所影響，需要搬遷至其他地方。然而，認可殯葬區內有清朝乾隆時期已存在的十二世祖墳，希望有關政府部門可恩恤處理，以免百年祖墳受工程影響而需要遷移。此外，他表示十一號幹線的工程於2027年才開展，而TM-22認可殯葬區已被凍結，詢問現時至2027年期間原居民可如何安葬先人。他續表示，現時TM-22認可殯葬區內有160個墳墓及500多個金塔，不可能將之遷出。就此，他建議優化現有的認可殯葬區，擴大TM-21認可殯葬區及進行殯葬區先導計劃，讓屯門新村、藍地、桃園圍、虎地村、泥圍及順風圍的原居民使用，希望可便捷十一號幹線工程的施工。他要求路政署、屯門民政事務處（下稱「民政處」）及屯門地政處盡快物色適合的土地代替TM-22認可殯葬區。

11. 路政署張先生回應表示，署方曾與村長及村民到TM-22認可殯葬區視察，經與顧問公司商討並優化走線設計後，有關十二世祖墳可原址保留，署方會繼續與村長保持溝通。至於其他受影響的祖墳，署方明白村民的關注，現正與民政處及屯門地政處溝通，並將於2023年6月13日與村民會面，詳細商討有關安排並回應村民的意見及訴求。

12. 林頌鎧議員表示，屯門公路交通擠塞的問題對地區發展及就業造成負面影響，因此他認為十一號幹線的工程刻不容緩，並表示十分支持此項工程。他希望署方盡快完成有關工程，同時妥善處理受影響村民的訴求，避免造成負面影響。

13. 路政署張先生回應表示，希望有關工程完成後，跨區車輛無需使用屯門區內的道路，如屯門公路市中心段、皇珠路等，釋放有關路段的容車量供車輛進出屯門區，紓緩屯門公路交通擠塞的問題。有關工程原本預計於2036年完成，現已將完工時間提前至2033年或之前，希望有關道路可盡早開放使用。

14. 陳有海議員表示，希望十一號幹線可解決屯門公路擠塞的問題。此外，他表示掃管笏的人口不斷上升，故請署方在設計路線時考慮人口增長帶來的交通需求及留意掃管笏交匯處的交通情況，避免交通擠塞的問題。他亦請署方重點留意三聖至小欖段的交通，並就十一號幹線的項目做好諮詢工作，以便工程能順利開展及完成。

15. 路政署張先生回應表示，十一號幹線及相關主要幹道開通後，掃管

笏的車輛可取道十一號幹線而無需經青山公路，藉此紓緩屯門區內的交通問題。

16. 路政署曾先生回應表示，掃管笏交匯處並非採用迴旋處設計，而是以多層橋樑連接附近的連接路，不會因駕駛者選擇路口而導致交通擠塞。署方現正利用交通模型進行估算，當中已包括規劃中的發展、人口數字及就業數據等，預計掃管笏交匯處有足夠的容量應付新增人口及現有的交通需求。除了諮詢區議會的意見，署方亦會進行地區諮詢工作，了解受影響居民的訴求，然後按既定程序作出補償及處理。署方亦曾與屯門鄉事委員會到工地視察，商討收地安排。署方會盡量優化走線，減少對居民的影響。

17. 黃丹晴議員查詢會有多少使用屯門公路的車輛轉用十一號幹線及所佔的百分比為何。

18. 路政署羅先生回應表示，交通模型大致完成，預計十一號幹線及相關主要幹道開通後，能有效分流屯門公路及大欖隧道當中 30%的車輛，紓緩交通擠塞的問題。

19. 黃丹晴議員詢問，30%的數字是參考哪一年的車流量。

20. 路政署羅先生回應表示，交通模型是估算 2036 年、2041 年、2046 年及 2048 年的情況。署方預計 2036 年至 2048 年期間，至少有 30%的車輛會由屯門公路及大欖隧道分流到十一號幹線。

21. 主席表示，現時大欖隧道的隧道費較昂貴，大多數元朗的駕駛者會選擇屯門公路。他詢問將來十一號線會否收費及收費多少，他擔心收費高會降低吸引力。

22. 路政署羅先生回應表示，十一號幹線尚在勘查研究階段，署方會於詳細設計階段探討道路收費的安排，當中會考慮市民的負擔能力、交通分流的情況及政府收益，並會適時諮詢區議會及市民。

23. 運輸署唐先生回應表示，十一號幹線暫未有擬定收費政策，而大欖隧道的專營權將於 2025 年 5 月屆滿。運輸署將會研究來往新界西北的交通數據，並訂定合適的收費政策，署方會適時向委員會匯報有關安排。

24. 陳有海議員表示，若十一號幹線需要收費，將會影響使用率。此外，

他表示希望政府於大欖隧道的專營權屆滿後豁免隧道費用，讓大欖隧道分擔屯門公路的交通負荷。

25. 路政署羅先生回應表示，在訂定行車隧道收費時，署方會考慮市民的負擔能力及整體交通分流的效果；署方亦並已備悉委員的意見，會訂定合適的收費。

26. 路政署張先生回應表示，十一號幹線暫未有收費政策，運輸署會監察交通情況，訂定合適的收費，並會適時諮詢區議會及市民。

27. 運輸署唐先生回應表示，大欖隧道的專營權屆滿後，署方會研究採用不同道路徵費的交通模型所產生的車流量及進行分析，並訂定合適的收費政策，以更有效分流屯門公路及大欖隧道的交通。

28. 主席詢問，大欖隧道的專營權屆滿後，收費會否調整。

29. 運輸署唐先生回應表示，署方現正分析不同時段不同收費的交通模型數據，亦會參考十一號幹線交通模型的數據，再整合有關收費模型，因此署方暫未有相關收費調整的計劃。

30. 甄紹南議員表示，當初興建屯門—赤鱗角隧道（下稱「屯赤隧道」）時，預計需要徵收道路費用，因此興建了多個收費亭。其後，政府決定豁免有關道路費用，並將收費亭移除，浪費了不少公帑。他質疑運輸署待大欖隧道的專營權屆滿後才作收費評估的做法，並詢問十一號幹線的詳細設計將於何時完成，以及會否將收費亭納入設計。

31. 路政署曾先生回應表示，「易通行」服務現已實施，無論十一號幹線收費與否，都不會設收費廣場。署方預計於 2026 年至 2027 年完成詳細設計，並會適時向區議會匯報。

32. 運輸署唐先生回應表示，「易通行」服務將會取代傳統「人手收費亭」及「快易通」行車道，因此十一號幹線的設計並不需要預留相關收費廣場用地及設施，將來的收費政策計劃不會影響十一號幹線的設計及建興進度。

33. 路政署張先生總結表示，署方將於下半年就十一號幹線工程擬議的方案進行刊憲，然後將適時按工務工程計劃的既定程序執行，預計於 2024 年向立法會申請撥款以進行十一號幹線的詳細設計工作，希望此工程可

得到區議會的支持。

34. 林頌鎧議員表示支持有關方案。

35. 主席總結表示，沒有委員反對題述工程，故宣布通過上述方案，並請路政署及顧問公司考慮委員提出的意見。

(B) 屯門繞道及屯門區內主要道路擴建工程
(交委會文件 2023 年第 13 號)

36. 主席歡迎路政署工程管理組長／屯門繞道麥嘉為先生、工程項目副組長／香港口岸旅檢大樓盧國中先生、高級工程師 1／屯門繞道何振達先生、高級工程師／屯門交通改善計劃吳漪琪女士、奧雅納工程顧問項目經理王國康先生、項目主任（交通）方家灝先生、科進顧問（亞洲）有限公司項目經理溫衛強先生及交通工程組長周穎豪先生出席會議。

37. 路政署張先生表示，署方現正推展屯門繞道，為往返新界西北及屯門西部和大嶼山的車輛提供新通道，分流屯門公路市中心段及皇珠路的車輛，跨區車輛無需駛入屯門市中心，藉此釋放有關路段的容車量以供車輛進出屯門區，紓緩屯門公路及相關道路交通擠塞的問題。此外，屯門繞道亦可配合屯門西部及龍鼓灘的發展。他請署方兩位高級工程師簡介工程的內容。

38. 路政署何先生透過投影片(見附件二)先介紹屯門繞道工程的內容。

39. 路政署吳女士透過投影片(見附件二)續介紹屯門區內主要道路擴建工程的內容。

40. 林頌鎧議員表示，屯門繞道中部通風大樓擬建於華發遊樂場附近，而華發遊樂場附近有數個屋苑，人口密度較高，故他對選址有所保留。他詢問海榮路連接路的目的，是希望將車輛引導去青山公路近恆福花園／三聖一帶，還是南浪海灣／嘉悅半島附近，因為兩者在設計方面會有所不同。若署方希望將車輛引導去青山公路方向，應在三聖廟路口的行車線指示車輛靠左線行駛，不應讓車輛切線至海榮路往南浪海灣及屯門碼頭方向，以免造成危險。他建議署方仔細研究有關路口。此外，他同意擴闊皇珠路連接路於技術上十分困難。

41. 路政署張先生回應表示，屯門繞道中部通風大樓會採用綠化屋頂設計，以融入周邊自然環境。通風大樓會為行車隧道提供新鮮空氣，署方

已進行相關的空氣質素影響評估，結果顯示，屯門繞道不會帶來不可緩解的環境影響，並符合《環境影響評估條例》的要求。工程完成後，署方會擴建華發遊樂場，並將設施升級。署方會諮詢當地居民的意見，完善相關設計。就海榮路連接路工程，有關工程可讓車輛無需繞經屯興路及青山公路—青山灣段便可前往三聖，車輛駛過海榮路連接路後左轉即可前往海榮路及屯門南面，而前往青山公路北面的車輛會使用屯門公路前往屯興路及青山公路—青山灣段。就擬議擴闊皇珠路連接路方面，當屯門繞道落成後，前往屯門西的車輛將使用屯門繞道進出屯門西，預計皇珠路的車流將會大幅減少。由於皇珠路連接路擴闊工程需要在兆麟街實施單線雙程行車的安排，將會長時間影響到兆麟街的交通，署方在平衡工程的整體效益後，決定只推展龍富路連接路和海榮路連接路擴建工程，以減低對附近居民及公眾的影響，希望題述工程可得到委員的支持。

42. 陳有海議員表示，希望署方盡快推展屯門繞道的工程，改善屯門區交通擠塞的問題。他表示，擬議的龍富路連接路附近有輕鐵交匯處，詢問署方是否已考慮給予輕鐵優先過路權。此外，他建議運輸署改善石排頭路的路面及交通燈設計，讓車輛可右轉前往鳴琴路及青田路，疏導繁忙時段的交通。他亦建議署方放寬龍富路的車速限制至每小時 70 公里。

43. 路政署盧先生回應表示，運輸署會於青雲路、鳴琴路及石頭排路的路口進行改善工程。

44. 運輸署龐頌賢先生回應表示，署方現正於鳴琴路與石頭排路交界路口進行改善工程，若更改石頭排路路面設計，或會影響交界處的容車量。署方備悉委員的意見，並會研究有關建議的可行性。

[會後補註：運輸署表示，就署方計劃於鳴琴路與石頭排路交界路口進行的改善工程，該工程包括將現時石排頭路（近該路口路段）的行車線由現時的兩線西行及兩線東行，改為三線西行及一線東行，令該石排頭路西行路段增至三條行車線（包括一條左轉、一條直駛和右轉及一條右轉的行車線），從而疏導從石排頭路右轉前往鳴琴路的車輛。署方會與路政署及相關部門保持緊密聯繫及溝通，以期盡快落實有關安排。]

45. 運輸署葉志偉先生回應表示，龍富路的車速限制受多項因素影響，包括現時車輛的車速、交通流量、龍富路的意外率及車輛分布的情況。由於實施新的車速限制後，發生交通意外的次數有所下降，就道路安全而言，署方暫未有計劃放寬龍富路的車速限制。署方備悉委員的意見，並會適時檢視有關道路的車速限制。

46. 黃丹晴議員詢問署方使用甚麼技術過濾隧道內的空氣，以及可吸引多少現時行經屯門公路的車輛轉用屯門繞道及所佔百分比為何。此外，他表示屯門繞道沒有連接屯門市中心的出入口，即直接繞過屯門區，只便利元朗、天水圍及洪水橋的居民，他請署方考慮加設連接屯門市中心的出入口。

47. 路政署張先生強調指，屯門繞道通風大樓排出的空氣質素會符合《環境影響評估條例》的要求，而署方亦會進行地區諮詢，讓居民了解有關工程的設計及施工安排。屯門繞道落成後，行經元朗公路及港深西部公路的車輛可於藍地石礦場交匯處直接進入隧道，無需進入屯門區內主要道路。署方曾研究於屯門市中心附近新增支路的可行性，根據現行法例，隧道內行駛的車輛不能轉線，若於屯門繞道新增支路，則需於隧道內新增一條行車線供進入隧道支路的車輛使用，大大改變隧道原有的設計；若於隧道新增支路及出口，由於隧道深入地下 40 至 50 米，則需興建一條較長的分支道路才可到達地面，或會涉及收地問題，亦會令車輛集中於其中一點離開，容易在出口處造成交通及環境問題。綜合各考慮因素後，署方認為擬議的方案能有效分流現時駛經屯門的跨區車輛，大幅紓緩屯門區於繁忙時段的交通擠塞情況。

48. 主席表示，屯門繞道落成後，將取代屯赤隧道成為香港最長的行車隧道，他擔心駕駛者行經屯赤隧道及屯門繞道時，會因在兩條隧道的行車時間太長而無法集中精神，故建議署方從隧道設計着手，提升行車安全。此外，主席認同海榮路連接路新設的出口可便利三聖邨的居民，但他擔心海榮路出口連接路坡度太大會衍生安全問題。他留意到龍富路近龍門居的 S 彎經常發生交通意外，故建議將龍富路連接路(北行)設於左邊，從而改善龍富路的彎度，同時又不至於太靠近龍逸邨及龍門居造成噪音滋擾問題，亦可避免重置後的青雲路至皇珠路連接路彎位過急，並減少對龍富路連接路下方將興建的「綠在屯門」的影響。

49. 路政署張先生回應表示，本港的道路設計主要將車輛引導至高速公路／主幹道，而香港大多數使用高速公路的行程時間都少於一小時，故委員無需太擔心行車時間過長。

50. 路政署盧先生回應表示，屯門繞道雖然將會成為全港最長的隧道，但其走線並非如一般隧道呈一直線，因此駕駛者使用屯門繞道時不會因為長時間行走直線而不集中精神。署方備悉委員的意見，會於詳細設計階段要求顧問公司針對此潛在風險建議合適的設計，如隧道牆壁、燈光

設計等。至於海榮路連接路的坡度，署方指擬議坡度約 8%，雖然香港道路網絡中亦有相約的坡度，但署方就這比較陡峭的坡度，在設計上已作出特別考量，包括於該處設置偵速攝影機，亦已於勘查研究階段進行了獨立道路安全審核，繼而優化了走線設計。署方亦會於詳細設計及建造階段，分別再次進行獨立道路安全審核，確保道路走線及所有相關設施都符合交通安全標準。

51. 科進顧問（亞洲）有限公司溫先生回應表示，擬議龍富路連接路的南行和北行段屬於新的高架路段，需跨越現有龍富路行車天橋及龍門路（北行）往皇珠路（東行）的行車天橋。為配合現有行車天橋的高度限制，署方於設計有關連接路的走線上會考慮不同因素，包括減低擬議龍富路連接路的坡度及滿足運輸署的相關技術要求；因此，擬議龍富路連接路均需要有一定的彎度。為配合港鐵重置「綠在屯門」的工程，顧問公司與港鐵保持緊密聯繫，以減少對重置項目的影響，而有關緩解方案亦已得到其同意，在實施建議的緩解措施後，相信可解決有關問題。

52. 梁灝文議員表示，屯門繞道落成後，署方應放寬龍富路的車速限制。他詢問署方如何計算屯門繞道落成後的車流及如何查閱有關數字。

53. 路政署張先生回應表示，顧問公司會使用規劃的數據作評估。

54. 奧雅納工程顧問方先生回應表示，屯門繞道的車速限制有彈性，顧問公司會與署方再研究龍富路在屯門繞道落成後的車速限制。就交通模型而言，顧問公司會收集現有年度的數據並考慮多項因素，包括現有車流和行車時間，按此建立基準年度的交通模型，然後把將來的人口、就業數據、其他新的交通設施、社會發展、車輛需求及過境需求等納入考慮，再對不同路徑的行車時間、收費及速度作出人性化的估算，從而得出駕駛者會選擇的道路。總括而言，交通模型是一個較複雜的估算模型，透過考慮不同數據得出將來年份的預測。

55. 賴嘉汶議員表示支持題述工程。此外，她指出藍地附近經常有不同的發展計劃，有很多大型車輛會行經藍地路段，希望署方進行題述工程時同時做好道路交通安排，避免交通擠塞及意外發生。她亦請署方留意藍地支路和青山公路的交通情況，並請署方盡快提交報告，讓委員了解青山公路經屯門繞道分流後的交通評估。

56. 林頌鎧議員表示，中部通風大樓非常接近民居，工程期間亦需要暫時關閉華發遊樂場，認為署方應先進行地區諮詢及就選址加以解釋。

57. 黃丹晴議員詢問署方使用甚麼技術過濾隧道內的空氣。

58. 路政署盧先生回應表示，署方會稍後就工程進行地區諮詢。雖然工程期間需要暫時關閉華發遊樂場，但署方會使用海榮路／青山路的三聖停車場部分面積，興建一個臨時籃球場設施供居民使用。當工程完成後，署方將重置及優化華發遊樂場，提供更大面積的綠化和活動空間，以及全新的康體設施。他指出中部通風大樓原選址的屯門避風塘是香港西部水域唯一的避風塘，目前使用量已飽和。若署方於該處進行填海工程，將會影響屯門避風塘的日常運作。此外，設置排放口於防波堤會於建造期間影響到三聖街、青山灣海濱長廊和隔鄰泳灘。署方平衡利弊後，最終選擇於華發街靠近山邊位置興建中部通風大樓，該選址毗鄰大欖郊野公園的山坡，可將大部分的機電設施藏於地底，減低噪音。署方亦曾就車輛排放進行初步估算，有關結果符合《環境影響評估條例》標準，而相關的環評報告快將完成，之後會發布以供市民參閱，署方亦會舉行居民大會就中部通風大樓的選址進行解說。

59. 路政署張先生回應表示，將於詳細設計階段擬定抽風系統的設計，隧道的空氣排放須跟從空氣質素指標，並符合《環境影響評估條例》的要求。而隨著電動車的普及和環境保護署推行的一系列措施，本港整體的空氣質素將會大為改善。就藍地一帶的交通安排，他表示藍地石礦場交匯處將使用支路形式接駁，這樣的設計相比起迴旋處的設計可令交通更為流暢，亦更安全。施工期間，署方會嚴格遵守運輸署的要求，盡量保留現有行車線，並盡量選擇於夜間才進行必要的封路以配合工程的需要。署方亦會設置臨時交通標誌提醒駕駛者，並與警務處及運輸署設立恆常機制檢討臨時交通改道措施，有需要時會諮詢地區人士，減少施工時對交通的影響。他希望此工程可得到區議會的支持並盡快推展。

60. 主席總結表示，請路政署及顧問公司考慮委員提出的意見，並適時向委員匯報研究結果。

(C) 屯門南延綫項目

(交委會文件 2023 年第 14 號)

61. 主席歡迎路政署高級工程師／鐵路計劃(2)甘家元先生、工程項目統籌／鐵路計劃(11)韓苑祺女士、香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)高級建造經理—土木黃覺明先生、高級建造經理—土木周達祺先生、高級統籌經理馮偉聰先生、高級統籌工程師郭文健先生及助理企業傳訊高級經理—項目及工程拓展陳婉欣女士出席會議。

62. 港鐵郭先生透過投影片（見附件三）介紹屯門南延綫項目的走綫及車站、最新進展、重置社區設施及臨時交通管理措施。

63. 港鐵陳女士表示，工程期間將盡量減低對社區的影響，車站部分結構會以預製組件的方法建造，希望減少現場施工的工序。在進行地基工程時，會盡量避免使用撞擊式打樁，以減低工程聲響。工地方面，會實施適當的噪音及泥塵緩解措施，包括設置隔音布、使用聲響較小的機器、灑水抑制揚塵，以及妥善覆蓋易生塵埃的物料等。此外，她透過投影片（見附件三）介紹社區聯絡的工作。

64. 甄紹南議員表示特別關注工程期間帶來的空氣污染及噪音問題。因工地附近有不少住宅及學校，他詢問港鐵有甚麼緩解措施減輕對社區及學校的影響。

65. 副主席表示，由於將來屯門區有多個大型工程，包括十一號幹線、屯門繞道及屯門區內主要道路擴建工程，而屯門南延綫又同時興建，她擔心同時實施多個臨時交通安排會加劇屯門的交通問題，請路政署及相關人士就臨時交通安排保持良好溝通，避免交通問題在施工期間更加嚴重。

66. 陳有海議員表示，第 16 區站與龍富路連接路的工地非常接近，請港鐵與路政署、運輸署及警務處商討相關的臨時交通安排。他收到湖景路多間學校的意見，表示擔心工程會帶來空氣污染、噪音污染、環境衛生、學校及工程安全等問題，希望港鐵為他們安裝雙層隔音玻璃及補貼冷氣電費，減低對學生的影響。

67. 港鐵陳女士回應表示，港鐵已於 2022 年 8 月成立學校聯絡小組，作為與相對接近未來屯門南站工地的中小學校的溝通平台，處理及協調學校就工程的關注，包括空氣、噪音及交通等事宜。港鐵早前與學校溝通，如學校因題述工程而需要關閉窗戶及使用空調所產生額外的冷氣電費，承建商會與學校跟進有關補貼事宜，並已請學校保留現有的電費單，以便日後作對比。港鐵已就題述工程完成環境影響評估，結果顯示當實施適當的緩解措施後，預計工程的噪音水平將符合相關的環保要求。雖然如此，港鐵會在基於睦鄰關係的考慮下審視學校提出補貼校舍加設隔音玻璃的建議，會優先考慮面向湖景路工地的課室。日後承建商會與學校檢視個別情況，作出跟進。

68. 港鐵郭先生回應表示，工程期間，港鐵會盡量避免使用撞擊式打樁，減少工程所產生的震動。此外，工地會實施適當的噪音及泥塵緩解措施，包括灑水抑制揚塵、設置隔音布以及妥善覆蓋易生塵埃的物料等。就工程安排而言，港鐵會與相關政府部門保持溝通，協調屯門南延綫項目及區內其他由政府部門進行的工程項目的推展事宜。

69. 黃丹晴議員表示，請港鐵留意私隱問題，確保車站內的乘客不會看到民居。此外，他建議「屯門南站」的名稱改為「屯門碼頭站」，以更具地區特色。

70. 主席表示，港鐵的社區聯絡工作有待改善，如有多幅土地被收回用作屯門南延綫工程的臨時施工區，但港鐵從未向公眾交代有關事宜，令人質疑港鐵的溝通機制是否有效。此外，港鐵亦從未向公眾展示車站的詳細設計，他建議港鐵召開居民大會，向居民作詳細介紹。

71. 港鐵郭先生回應表示，港鐵會於車站兩旁適當位置加設擋板，以保障鄰近屋苑的私隱。

72. 港鐵陳女士回應表示，港鐵預計於本月下旬舉辦第 16 區段及屯門南段的社區聯絡小組會議。小組成員包括鄰近工地及項目走線的屋苑或機構代表，希望上述小組可作為與居民溝通的平台。工程項目的最新資訊亦將會上載至屯門南延綫網站，以便公眾查閱。港鐵亦會就題述工程的規劃與委員保持聯絡，希望有關項目可更切合社區的需要。就車站命名事宜，她表示「屯門南站」屬暫定名稱，港鐵會於稍後階段為車站正式命名，而港鐵備悉委員的意見，於命名時將考慮社區的意見及名稱的代表性。

73. 主席總結表示，請港鐵考慮委員的意見。

V. 報告事項

(A) 交通及運輸工作小組報告

(交委會文件 2023 年第 15 號)

74. 主席表示，交通及運輸工作小組於本年 5 月 30 日召開第三次會議，並議決就「宣傳交通道路安全活動」邀請夥拍團體合辦活動，預算撥款額為 100,000 元。秘書處正跟進邀請夥拍團體事宜。

75. 沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2023 年第 16 號)

76. 運輸署楊樂文先生表示，城巴有限公司（下稱「城巴」）已恢復第 B3 及 B3A 號線的日間服務，維持每 30 分鐘一班。署方現正與城巴商討延長上述兩線的服務時間，並會適時向委員報告。此外，署方已於 5 月 29 日起改善掃管笏區的巴士服務，當中九巴第 252 號線會以循環線運作，另有部分巴士路線會繞經管翠路，現時服務狀況大致良好。與此同時，城巴亦已調整第 952P 號線特別班次的行車時間，能有效疏導由掃管笏及小欖一帶前往港島的乘客。署方及城巴會繼續留意乘客量的變化及聆聽居民對改動的意見，適時與城巴再作調整。

77. 主席表示，屯門公路「拓海灣」再次發生交通意外，懷疑因天雨關係或橋面接駁位的金屬令車輛滑胎，詢問運輸署有甚麼改善措施。

78. 運輸署李萍女士回應表示，署方會與路政署及警務處跟進有關事宜，找出事故原因及研究改善措施。

79. 主席亦建議運輸署考慮於該位置加設偵速攝影機，以免駕駛者在彎位加速而「跣軚」發生交通意外。

80. 運輸署李女士回應表示，備悉委員的意見，並會考慮有關建議。

(C) 路政署報告

(交委會文件 2023 年第 17 號)

81. 委員備悉題述報告。

(D) 警方報告

(交委會文件 2023 年第 18 號)

82. 委員備悉題述報告。

VI. 其他事項

83. 陳有海議員表示，屯門區議會收到禰氏律師行代表帝濤灣浪琴軒／海琴軒服務處的信函，而就信函中有關重建項目及交通影響的意見，秘書處已轉交規劃署及運輸署考慮。他詢問運輸署就有關意見有沒有回應。

84. 運輸署李女士回應表示，署方知悉懲教署已向城市規劃委員會遞交有關重建懲教所職員宿舍的申請。申請期間，有關部門及城市規劃委員會已收到帝濤灣居民的意見，並已舉行會議回應居民的訴求。根據懲教

署的資料，懲教署將增加宿位至 130 多個，同時會配置相應的停車位及上落客貨位置，以配合有關需求。懲教署的顧問公司亦已就有關申請進行技術評估，當中包括交通影響評估。評估結果顯示，有關重建工程不會為附近交通及道路帶來重大影響。署方收到秘書處轉發有關信函，當中提及康輝路於繁忙時間（早上 6 時 30 分至 9 時）的車流為 270 架，交通情況暢順。此外，署方知悉社會福利署（下稱「社署」）就小欖綜合康復大樓（下稱「大樓」）的職員及訪客的出入已有計劃及安排。如委員有意了解更多有關懲教署就重建工程進行的技術評估，可向懲教署查詢。

85. 運輸署楊先生回應表示，署方於 2021 年曾向社署及其顧問了解大樓的使用狀況及交通安排，得知大樓的主要使用者為中度至嚴重弱智或殘疾人士，他們於大樓內留宿或進行復康訓練，不會頻密進出大樓，而出入大樓的人則主要為照顧者或醫護人員。署方已向社署了解於大樓上班的人數及其工作時間模式等，並與社署及其顧問就接駁巴士的安排進行溝通。大樓現正申請兩項接駁巴士服務，分別來往屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）及兆康站。考慮到巴士可能配備升降台供輪椅或行動不便的人士上落，接駁到兆康站平台會較為方便上落和轉乘鐵路、輕鐵或其他公共運輸工具，同時可避免在屯門站公共運輸交匯處造成擠塞。署方相信有關員工及到訪者大多會使用接駁巴士服務，因此對於康輝路或附近居民的影響不會太大。此外，帝濤灣設有居民巴士服務，部分居民或會選擇步行前往轉乘站乘車，相信對其出行模式不會有太大的影響，整體公共運輸安排能應付有關需求。

86. 陳有海議員表示，希望運輸署與帝濤灣服務處保持緊密聯絡，聆聽居民的意見。

87. 主席表示，康輝路附近的行人路較狹窄及危險，路面有不少坑渠及接近山坡，容易有碎石掉到路面。他建議擴闊行人路，或加建行人通道上蓋，令行人路更安全。

88. 運輸署李女士回應表示，由於康輝路兩旁均是陡峭斜坡，擴闊工程受到不少限制。根據懲教署重建工程的交通影響評估，現時行人路可配合未來的需求。署方會繼續檢視有關行人路的狀況，以及聆聽居民的意見。

[會後補註：運輸署已將有關行人路旁斜坡情況的意見交由路政署相關組別跟進。]

89. 委員沒有提出其他事項，主席遂宣布會議於上午 11 時 43 結束，下次會議將於 2023 年 8 月 4 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2023 年 6 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/22



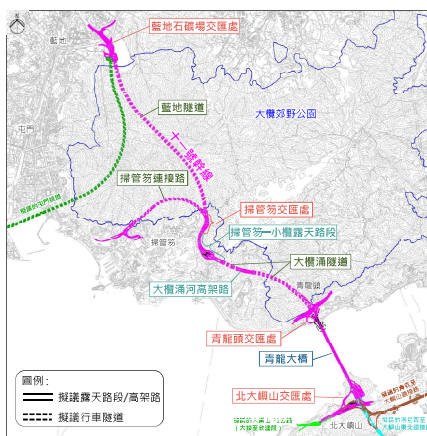
- 為應付新界西北的逐步發展所產生的交通需求，政府正推展一組由藍地至青衣的策略性幹道，包括十一號幹線和青衣至大嶼山連接路，以及擴闊藍地石礦場至唐人新村的一段元朗公路
- 已於2021年9月就十一號幹線展開調查研究



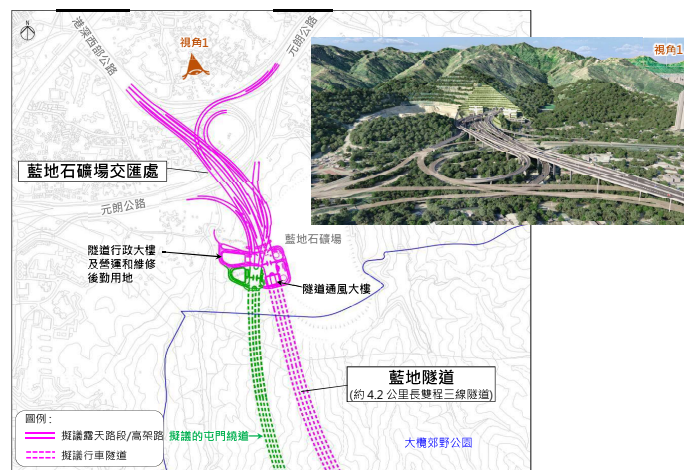
背景

十一號幹線由以下組成：

- 四個大型交匯處**
 - 藍地石礦場交匯處
 - 掃管笏交匯處
 - 青龍頭交匯處
 - 北大嶼山交匯處
- 三段隧道**
 - 藍地隧道
 - 掃管笏連接路
 - 大欖涌隧道
- 兩段露天路段**
 - 掃管笏—小欖露天路段
 - 大欖涌河高架路
- 一條青龍大橋**



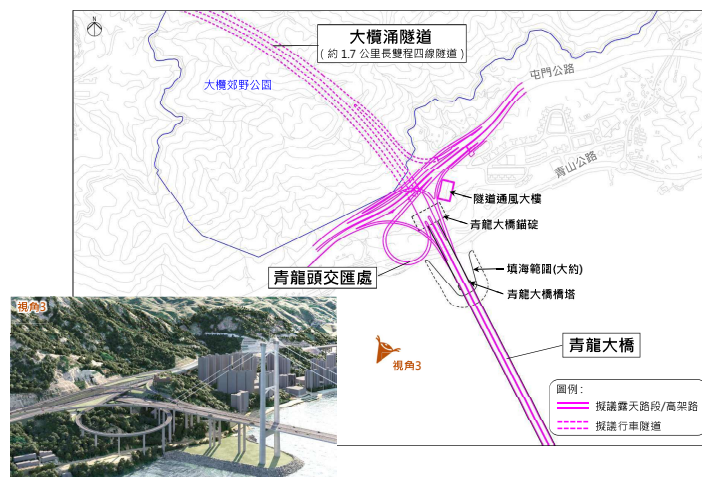
走線設計



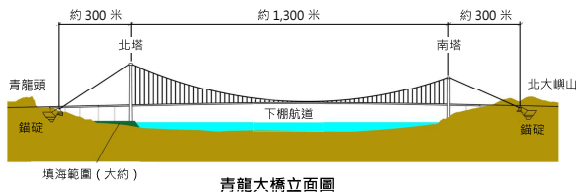
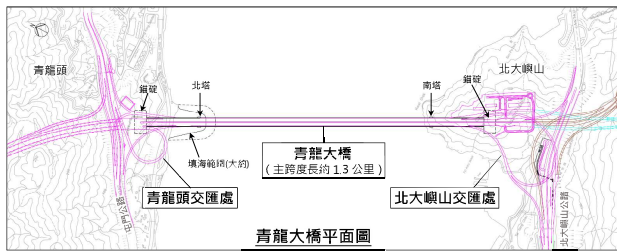
藍地段



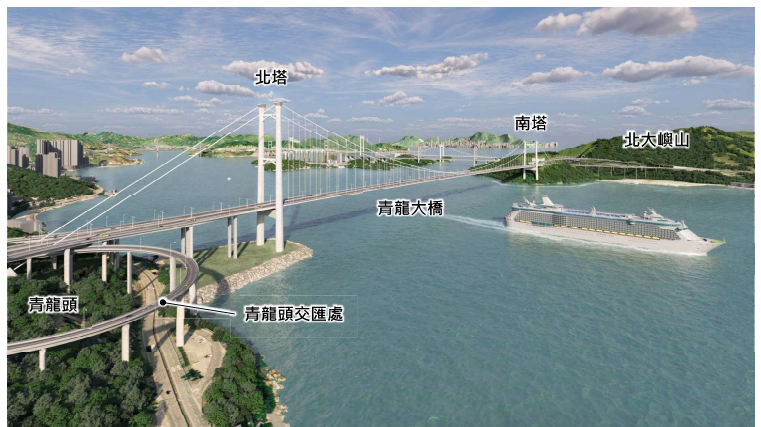
掃管笏及小欖段



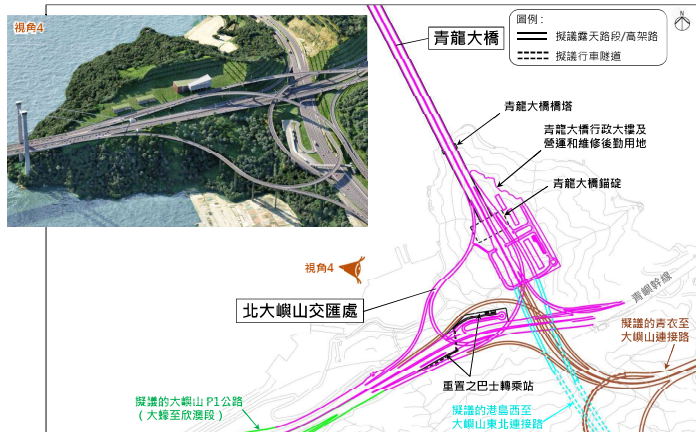
大欖涌及青龍頭段



青龍大橋



青龍大橋 - 模擬效果圖



北大嶼山段



緩解新界西北交通擠塞

- 有助改善新界西北往返市區主要道路（包括屯門公路、大欖隧道和汀九橋）的交通情況
- 通車後多條現有主要道路擠塞情況得以舒緩

縮短行程

- 為新界西北市民提供更直接及更暢順的連繫，並且可以整體縮減人流及物流的行程時間以及部份行程的行程距離
- 預計在整組策略性幹道落成後，使用十一號幹線由新界西北出市區，在早上繁忙時間的行程時間預料將會比使用屯門公路最多節省大約25分鐘

效益



完善交通網絡

- 十一號幹線可連接多條策略性道路，包括港深西部公路、元朗公路、屯門公路、北大嶼山公路、青嶼幹線、擬議的青衣至大嶼山連接路、擬議的港島西至大嶼山東北連接路及擬議的大嶼山 P1 公路 (大嶼至欣澳段)
- 進一步加強主要幹道的連接以及增強交匯道路承受力，提升周邊發展的規模及連繫，有效釋放相關區域的發展潛力

加強交通事故應變能力

- 若遇上重大緊急事故時，將能提供替代路線，疏導向市區出行的交通
- 十一號幹線能夠提供額外 3 至 4 條來往新界西北及市區的行車線



效益



- 我們已大致完成工程項目的環境影響評估。初步結果顯示，在實施建議的緩解措施後，十一號幹線工程項目不會帶來不可緩解的環境影響
- 我們將就十一號幹線工程擬議的方案根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）進行刊憲
- 我們將適時按推展工務工程計劃的既定程序，向立法會申請撥款以進行十一號幹線的詳細設計工作
- 我們最新的目標是於 2033 年或以前開通整組連接新界西北和市區的主要幹道

未來路向





多謝

屯門區議會
交通及運輸委員會

屯門繞道及屯門區內主要道路擴建工程

2023年6月9日



2



內容大綱

- 1. 屯門繞道
- 2. 屯門區內主要道路擴建工程
- 3. 未來路向



項目背景

屯門繞道是一條連接新界西北至屯門西的新幹道，完善新界西北的主要幹道網絡。落成後的屯門繞道將有助分流現時駛經屯門區的跨區車流，釋放屯門區內，特別是屯門公路(虎地段及市中心段)、皇珠路和龍富路的容車量，減輕屯門區內相關道路的交通負荷，並能支持屯門西及新界西北各個擬議的發展。

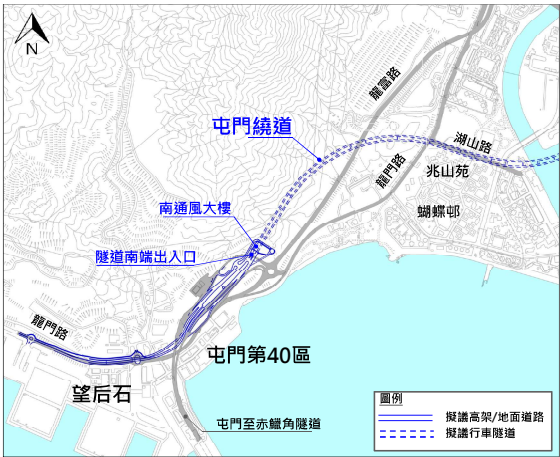


4

屯門繞道 Tuen Mun Bypass



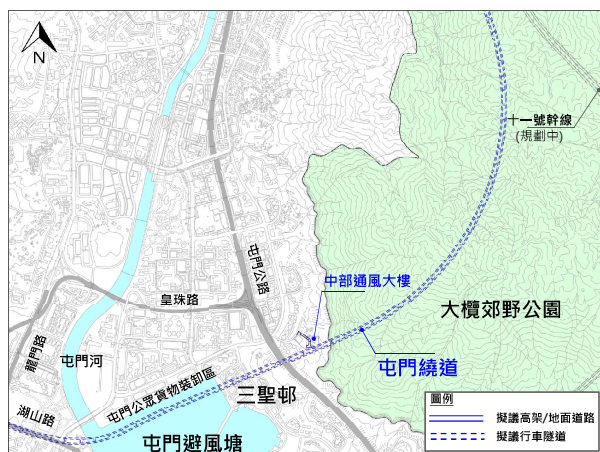
走線設計 (1/3)



6

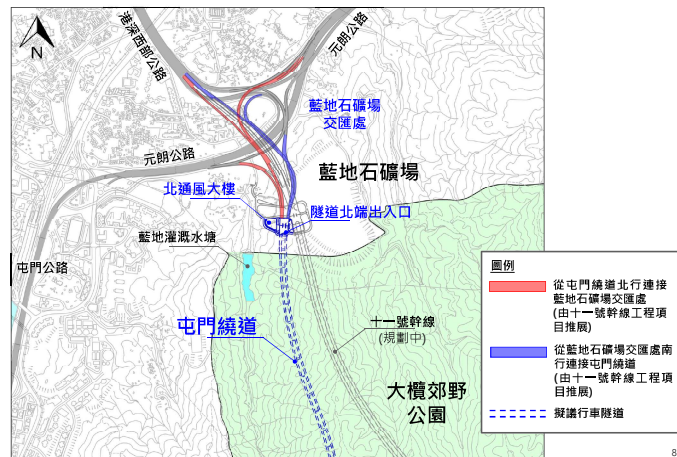
屯門繞道 Tuen Mun Bypass

▶ 走線設計 (2/3)



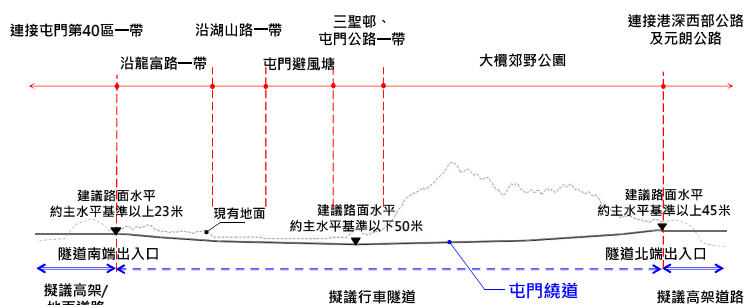
屯門繞道 Tuen Mun Bypass

▶ 走線設計 (3/3)



屯門繞道 Tuen Mun Bypass

▶ 走線設計 - 縱切面



屯門繞道 Tuen Mun Bypass

▶ 通風大樓 (1/4)

屯門繞道的隧道長約 7.5 公里，需要設置三座通風大樓以發揮下列重要作用：

- ❑ 為行車隧道內提供新鮮空氣，保持空氣流通
- ❑ 過濾隧道內車輛排放的廢氣
- ❑ 提供空間放置隧道所需的機電設備如供電、消防和交通管制系統等



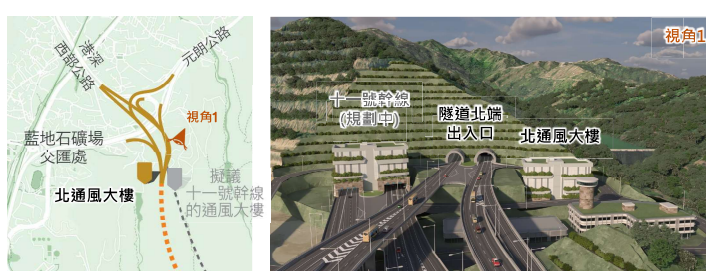
屯門繞道 Tuen Mun Bypass

▶ 通風大樓 (2/4) - 南通風大樓



屯門繞道 Tuen Mun Bypass

▶ 通風大樓 (3/4) - 北通風大樓



屯門繞道 Tuen Mun Bypass

► 通風大樓 (4/4) - 中部通風大樓

- 擬於華發街靠近山邊位置，興建一座兩層高的通風大樓
- 採用綠化屋頂設計，以融入大欖郊野公園的天然山巒之中
- 工程期間需要暫時關閉華發遊樂場
- 工程完成後，將重置及優化華發遊樂場，提供更大面積的綠化和活動空間，以及全新的康體設施



屯門繞道 Tuen Mun Bypass

► 效益



屯門繞道 Tuen Mun Bypass

► 環境保護

- 避免在大欖郊野公園地面施工
屯門繞道主要以隧道方式連接藍地石礦場交匯處至屯門第40區，施工期間不會在大欖郊野公園地面進行工程。
- 避免填海，保護近岸水質
屯門繞道以避免在屯門避風塘填海為設計原則，並建議於華發街靠近山邊位置興建中部通風大樓。此方案既能避免影響屯門避風塘日常運作，亦能保護屯門避風塘附近水質。
- 減少工程期間對環境的影響
屯門繞道主要採用隧道設計，在三聖邨和屯門公路一帶的隧道路段將深入地面以下約40-50米，相當於13-15層樓的高度，可減少工程期間的噪音及震動滋擾。

屯門繞道 Tuen Mun Bypass

屯門區內主要道路擴建工程

屯門區內主要道路擴建工程

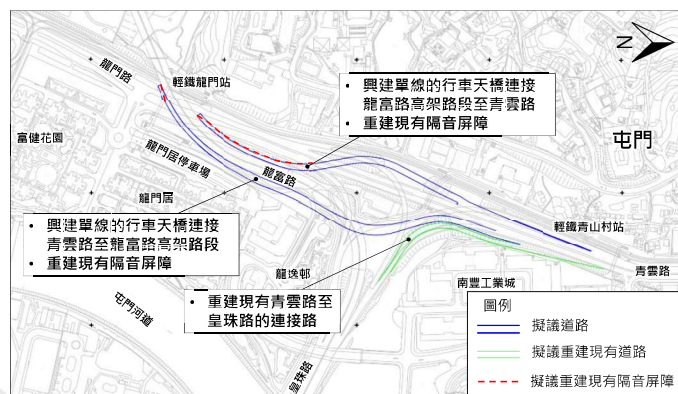


屯門區內主要道路擴建工程



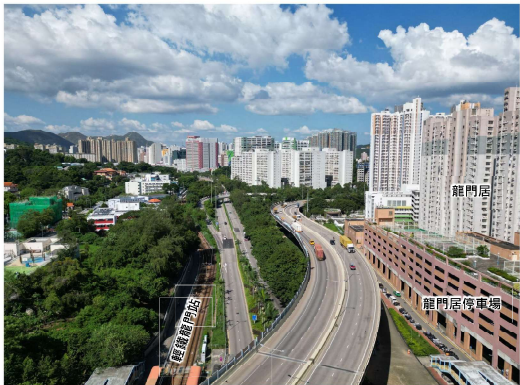
屯門區內主要道路擴建工程

擬議的龍富路連接路



屯門區內主要道路擴建工程

擬議的龍富路連接路



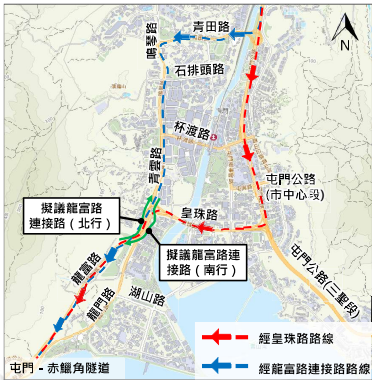
(以上只供參考 - 最終佈局以詳細設計為準) (擬議之前)

擬議的龍富路連接路



(以上只供參考 - 最終佈局以詳細設計為準) (擬議之後)

擬議的龍富路連接路



- 讓車輛從龍富路直接往來青雲路
- 分流屯門公路(市中心段)、皇珠路及其連接路的車輛
- 紓緩皇珠路及相關連接路的擠塞情況
- 預計工程後兩者的整體行車時間大致相若

早上繁忙時段的行車時間		
工程前	工程完成時	節省時間
經皇珠路路線	經龍富路連接路	3分鐘
經龍門路路線	經龍富路連接路	7分鐘

擬議的海榮路連接路



擬議的海榮路連接路



(以上只供參考 - 最終佈局以詳細設計為準) (擬議之前)

擬議的海榮路連接路



(以上只供參考 - 最終佈局以詳細設計為準) (擬議之後)

擬議的海榮路連接路



擬議的海榮路連接路



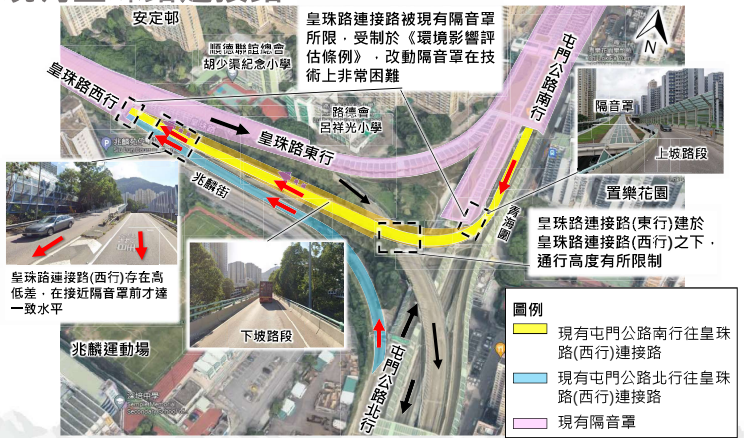
擬議的海榮路連接路



擴建工程效益

- 改善屯門區內主要道路的交通情況
- 紓緩現時皇珠路及相關連接路繁忙時段的交通擠塞情況
- 便利市民日常出行，預計早上繁忙時段的相關行車時間可節省約三至九分鐘

現有皇珠路連接路



擬議的皇珠路連接路 - 研究結果及建議

- 擬議皇珠路連接路的部分路段因受兩旁現有發展和構築物所限制，**擴闊整條連接路於技術上非常困難**
- 擴闊皇珠路連接路的部分路段對改善區內交通情況的**效果並不明顯**
- 我們認為有需要平衡工程的整體效益及減低對附近居民及公眾的影響，**只推展龍富路連接路和海榮路連接路擴建工程**
- 同時集中資源全速推展相關工程項目

擬議的交通分流方案及運輸署路口擴闊工程



未來路向

未來路向

- 根據環境影響評估初步結果顯示，在實施建議的緩解措施後，各工程不會帶來不可緩解的環境影響
- 我們計劃稍後根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）進行刊憲
- 我們將適時按推展工務工程計劃的既定程序，分別向立法會申請撥款以進行屯門繞道的詳細設計工作，以及展開屯門區內主要道路擴建工程的建造工程
- 我們最新的目標是於2033年或以前開通屯門繞道，而屯門區內主要道路擴建工程預計於2029年至2031年分階段完成

謝謝

屯門南延綫項目

屯門區議會交通及運輸委員會

2023年06月09日

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司



屯門南延綫走綫



註：新車站名稱為暫時名稱

MTR Corporation

09/06/2023

Page 2



屯門南延綫走綫



屯門南延綫高架橋外觀模擬圖

(註：由於設計工作仍在進行中，展示內容僅供參考，未來高架橋設計可能會略有不同)

MTR Corporation

09/06/2023

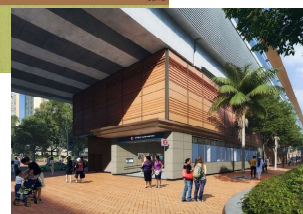
Page 3



屯門南站



- 架空車站
- 將設於湖景路
- 3個出入口
 - 近湖景路花園
 - 近兆禧苑商場
 - 湖翠路近屯門碼頭



屯門南站外觀模擬圖

(註：由於設計工作仍在進行中，展示內容僅供參考，未來車站與設計可能會略有不同)

MTR Corporation

09/06/2023

Page 4



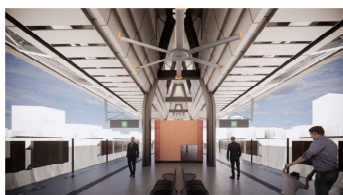
屯門南站

低碳環保設計

- 部分頂部綠化、自然採光、太陽能板、智能控制LED照明系統
- 開放式車站設計，配合世界各地廣泛使用的「低轉速高風量」風扇，加強空氣流通



屯門南站採用纖巧設計，保持湖景路通風走廊特色



屯門南站月台層概念切面圖

(註：由於設計工作仍在進行中，展示內容僅供參考，未來車站與設計可能會略有不同)

MTR Corporation

09/06/2023

Page 5



第16區站



- 地面車站
- 將設於屯門游泳池現址
- 兩個出入口
 - 近海皇路花園現址
 - 近「綠在屯門」現址



新站均以綠建築評金級為目標



第16區站外觀模擬圖。車站將配合未來物業發展
(註：由於設計工作仍在進行中，展示內容僅供參考，未來車站與設計可能會略有不同)

低碳環保設計

- 部分綠化
- 智能控制LED照明系統

MTR Corporation

09/06/2023

Page 6



重置社區設施



MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

重置屯門游泳池

為配合第16區站及相關鐵路設施的建造，屯門游泳池將進行重置



MTR Corporation

09/06/2023

Page 8

重置屯門游泳池

- 設計更現代化，將融入可持續發展元素，與附近環境融合
- 各方面提升**
- 室內暖水池
- 提升室內看台觀眾席容量：由現時700人增至約1,200人
- 加入更多無障礙設施，包括所有樓層均以升降機連接



重置屯門游泳池外觀模擬圖

(註：由於設計工作仍在進行中，展示內容僅供參考，未來泳池設計可能會有所不同)

進展

- 重置屯門游泳池的前期工程已於2023年2月起在屯門高爾夫球中心練習草坪展開

MTR Corporation

09/06/2023

Page 9

重置海皇路寵物公園



- 面積與現有寵物公園相若
- 將設有圍欄分隔公園及其他範圍
- 計劃約於2024年年中優先開放部分重置寵物公園，以減少對使用者的影響
- 寵物公園餘下部分將於項目工程完成後才進行重置

MTR Corporation

09/06/2023

Page 10

重置「綠在屯門」回收環保站



「綠在屯門」回收環保站現貌

預計2024年底完成重置

MTR Corporation

09/06/2023

Page 11

其他設施遷移

以下設施預計2024年展開拆卸工程，重置安排：



- **兆禧橋**
 - 重置的兆禧橋預計會配合政府的升降機加建工程完成後啟用
- **湖月橋**
 - 改建為地面行人過路設施
- **屯門碼頭公廁**
 - 工程期間會於原址附近設置臨時公廁
 - 其後會於屯門海濱近屯門碼頭進行重置

MTR Corporation

09/06/2023

Page 12

屯門南延綫項目進度

06-08. 2022

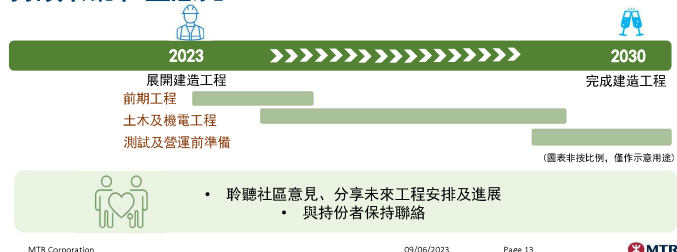
按《鐵路條例》批准方案、
環境影響評估報告獲批准



2023
(現階段)

進行主要工程合約的招標

持續聆聽社區意見

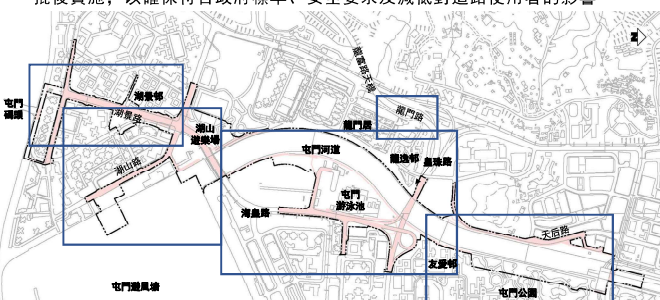


臨時交通管理措施

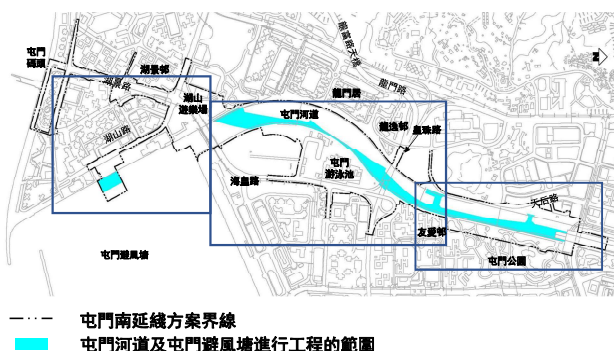


臨時交通管理措施

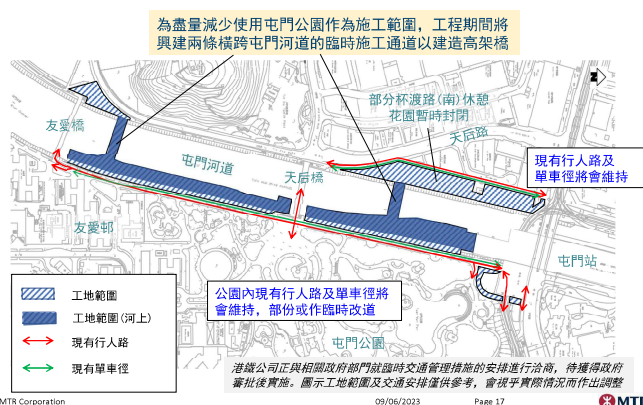
- 將按工程需要而分階段實施臨時交通管理措施及設立工地
- 港鐵公司正與相關政府部門就臨時交通管理措施的安排進行洽商, 待獲得政府審批後實施, 以確保符合政府標準、安全要求及減低對道路使用者的影響



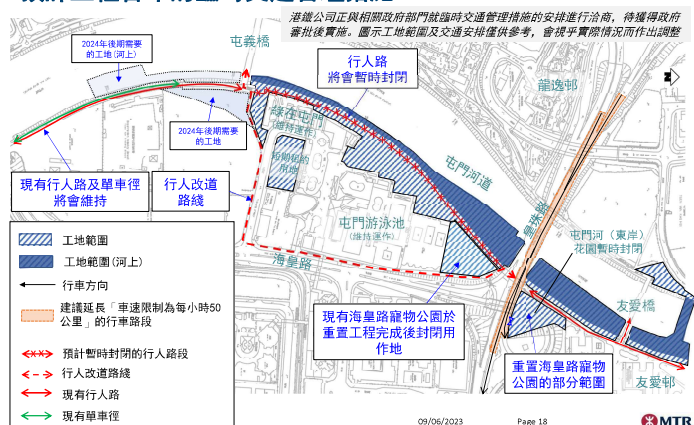
屯門河道及屯門避風塘工程範圍



屯門公園及杯渡路(南)休憩公園附近 預計工程首年的臨時交通管理措施

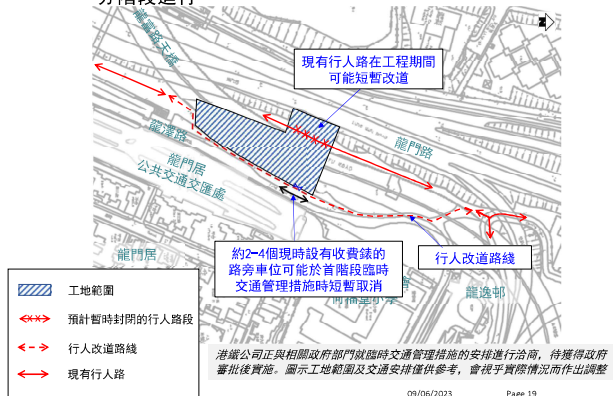


皇珠路及屯門游泳池附近 預計工程首年的臨時交通管理措施

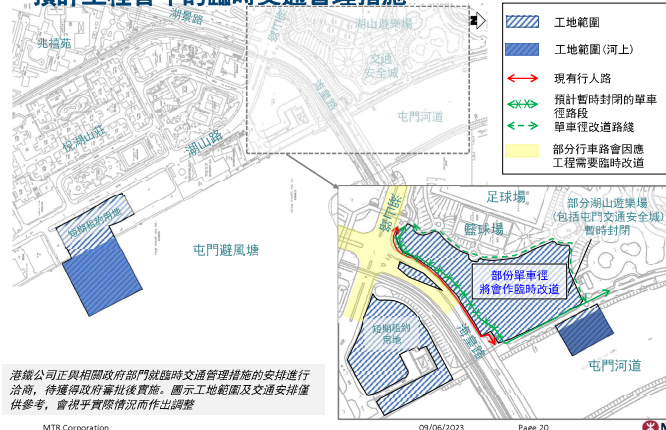


龍澤路近龍富路橋底 - 重置「綠在屯門」回收環保站 預計工程首年的臨時交通管理措施

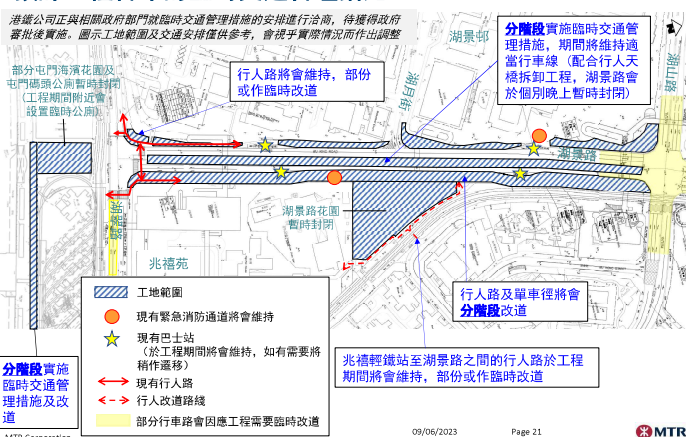
分階段進行



湖山路及湖山遊樂場（包括交通安全城） 預計工程首年的臨時交通管理措施



湖景路 預計工程首年的臨時交通管理措施



社區聯絡

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

工程的資訊及溝通渠道



- 社區聯絡小組 (將成立) 工程通告/單張
- 學校聯絡小組



港鐵工程熱線: 2993 3333



網上意見表



電郵: newprojects@mtr.com.hk

連繫社區



舉辦了超過20場講座
加深社區對項目的認識

舉辦及參與各種社區活動促進與持分者交流

謝謝



MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司