

屯門區議會
2020-2021 年交通及運輸委員會
第六及第七次合併會議記錄

日期：2021 年 2 月 8 日（星期一）

時間：上午 9 時 33 分

地點：屯門區議會會議室

出席者		出席時間	離席時間
潘智鍵先生（主席）	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
王德源先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
陳樹英女士	屯門區議會主席	上午 9:33	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:36	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:36	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:33	上午 10:27
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
李家偉先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
巫堃泰先生	屯門區議員	上午 9:41	下午 12:29
何國豪先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
林明恩先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
林健翔先生	屯門區議員	上午 9:40	會議結束
周啟廉先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
馬旗先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
張可森先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
張錦雄先生	屯門區議員	上午 9:40	會議結束
梁灝文先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
黃虹銘先生	屯門區議員	上午 9:43	會議結束
曾振興先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
曾錦榮先生	屯門區議員	上午 10:03	會議結束
甄霈霖先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
黎駿穎先生	屯門區議員	上午 9:33	上午 11:30
盧俊宇先生	屯門區議員	上午 9:58	下午 12:52
賴嘉汶女士	屯門區議員	上午 9:33	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		

應邀嘉賓

劉宗奇先生	運輸署高級工程師 1/運輸策劃
簡悅敏女士	運輸署高級工程師 5/運輸策劃
朱劍峰先生	運輸署工程師 5/運輸策劃
伍偉康先生	路政署主要工程管理處副處長（2）
杜錦標先生	路政署工程管理組長/青衣至大嶼山連接路
曾頌文先生	路政署高級工程師 1/十一號幹線
賴慧雯女士	路政署高級工程師/青山公路
孫慧珮女士	路政署工程師/青山公路
盧國中先生	路政署統籌組組長 3/專責事務
何振達先生	路政署高級工程師 19/專責事務
葉嘉賢先生	路政署工程項目統籌 19/專責事務
李振輝先生	艾奕康有限公司執行董事
錢偉文先生	艾奕康有限公司駐工地高級工程師
麥德明先生	邁進基建環保工程顧問有限公司－澳昱冠（香港）有限公司聯營營運董事－基建
梁家欣女士	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（公共事務）
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（策劃及發展）
羅耀華先生	龍運巴士有限公司高級主任（策劃及發展）

列席者

梁竚琦女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（一）
鄭詠欣女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
楊樂文先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
馮羨儀女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
馬翊球先生	運輸署工程師/屯門中
尹美賢女士	運輸署工程師/屯門北
梁靜文女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務 2
黃棟濱先生	香港警務處屯門區行動主任
梁偉業先生	香港警務處屯門區警區交通隊警長
吳 梵先生	路政署區域工程師/屯門（東）
陳凱琪女士	路政署區域工程師/一般職務（3）
鄭浩麟先生	土木工程拓展署工程師/15（西）
黃逸強先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2020-2021 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第六及第七次合併會議。

2. 主席表示，屯門民政事務處行政主任（區議會）二周文俊先生已經調職，他代表交委會歡迎接任的林詩嫻女士，並感謝周先生過去與交委會的合作。

3. 主席表示，為降低病毒在社區傳播的風險，屯門民政事務處（下稱「屯門民政處」）會在區議會及其轄下委員會／工作小組會議進行期間實施以下措施：

- (i) 與會者、新聞界人士及議員助理（限額五名）進入會議室前，必須佩戴其自備的外科口罩以及填寫健康申報表，並由秘書處職員協助量度體溫，體溫高於攝氏 37.6 度者，不得進入會議室；
- (ii) 與會者、新聞界人士及議員助理（限額五名）的個人資料（如姓名、所屬傳媒機構及職員編號等）會被妥善記錄，以便衛生部門有需要時可追蹤所有曾進入會議室的新聞界人士；以及
- (iii) 會議的茶水服務暫停供應，請與會者自備食水和飲用器皿。

4. 主席表示，為減少人群在密集空間聚集的時間，會議的時間不宜過長。就此，他會把相關的議題合併討論，而仍需繼續討論的事項則會交由相關工作小組跟進。就此，他提醒與會人士發言宜精簡扼要，避免重複已提及的論點。

5. 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》（下稱「《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

6. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2020-2021 年第四次及第五次會議記錄

7. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 跟進青山公路青山灣段擴闊工程相關事宜

(交委會文件 2020 年第 58 號)

8. 主席表示，交委會曾於 2020 年 10 月 12 日舉行的第五次會議討論文件 2020 年第 58 號，並議決續議有關議題。

9. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2020 年 12 月 9 日將有關的書面回應分發予各委員。

10. 主席歡迎路政署高級工程師/青山公路賴慧雯女士、工程師/青山公路孫慧珮女士、艾奕康有限公司執行董事李振輝先生及駐工地高級工程師錢偉文先生出席會議。

11. 路政署賴女士匯報工程計劃背景、進展及安排，她簡述此工程是擴闊介乎屯門海榮路至香港黃金海岸第一期之間的一段青山公路青山灣段，由現時雙線不分隔行車線改為雙程雙線分隔道路，即往返荃灣及屯門各兩線，每邊方向的行車道擴闊至 7.3 米闊，以配合其他已擴闊的青山公路路段，加強青山公路疏導荃灣及屯門交通的效益，加強道路安全，增強此段道路對交通事件或緊急工程的應變能力，以及應付未來的交通需求。另外，此工程會改善上述路段內的九個現有道路交界處及一個迴旋處、改建毗鄰三聖邨的現有行人天橋，並興建升降機；以及進行附屬工程，包括渠務、輔助交通設備、公共照明、環境緩解措施、環境美化、斜坡、護土牆、機電及其他輔助工程。

12. 路政署賴女士匯報此工程將於三聖邨設置半密封式隔音罩及隔音屏障，亦會於松苑及幹華小築設置隔音屏障。由於刊憲的法定遞交反對意見期完結前，署方沒有收到反對於香港黃金海岸一期外設置隔音屏障的意見，因此授權方案中包括了於香港黃金海岸一期外設置隔音屏障。署方明白香港黃金海岸第一期的業主對興建隔音屏障有所關

注，因此署方曾於 2020 年 4 月及 5 月與有關業主代表及持份者會面，講解有關工程安排。視乎現時屋苑業主及持份者的整體主流意見，署方會按有關程序作出跟進，包括諮詢區議會及按《道路（工程、使用及補償）條例》（下稱「《條例》」）進行刊憲。

13. 路政署賴女士匯報署方於 2020 年年中按照工務工程程序為本工程計劃向立法會申請撥款，並於 2020 年 7 月獲得立法會財務委員會批准撥款。其後，署方為工程合約展開招標，並於 2020 年 11 月 30 日開展工程，預期最快於 2024 年完工。

14. 艾奕康有限公司錢偉文先生匯報已於松苑及翠峰小築、南岸及海景花園以及入境事務學院對出施工，包括移走樹木、勘測研究及興建護土牆。顧問公司預計本年 2 月底於恆福花園及三聖邨進漁樓對出拆卸現有行人天橋的斜道，以及進行升降機興建工程。現時，顧問公司正就臨時交通安排與運輸處及警務署溝通。

15. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 朱順雅議員表示，她於會前曾與路政署及顧問公司會面，希望署方答應下列要求：
 - 在施工期間，來回行車道路各保留一條行車線，以免造成屯門東南大塞車；
 - 有關工程安排於上午 10 時至下午 4 時之間進行，避免早上及晚上繁忙時間施工；
 - 保留 1.5 至 2 米闊的行人路通道；以及
 - 於受影響巴士站設置上蓋。
- (ii) 巫堃泰議員表示，就香港黃金海岸一期外設置隔音屏障一事，早前已向署方提出反對意見，惟是次署方匯報中仍包括有關工程的模擬圖，要求署方解釋。另外，他要求署方提供具體的時間表，以供各位參考及通知市民有關的臨時交通安排；
- (iii) 林頌鎧議員表示，現時海榮路至青山公路是一線行車，近恆福花園的交通燈位置經常有塞車問題，他詢問署方會否將行車線改為兩線行車及就交通燈作出安排，並促請署方盡快施工；以及
- (iv) 馬旗議員表示，署方於匯報中未有提及交通燈的安排及具體的時

間表，要求署方回應。另外，他詢問樹木會否移到行人路上，以及此工程有沒有預留位置擴建珠海書院對出的巴士站。

16. 路政署賴女士綜合回應如下：

- (i) 署方確保施工期間，現有來回行車道數目不變；
- (ii) 施工期間，臨時行人路的闊度不少於 1.5 米；
- (iii) 施工期間，臨時巴士站將設置上蓋；
- (iv) 在刊憲的法定遞交反對意見期內，署方沒有收到反對於香港黃金海岸一期外設置隔音屏障的意見，因此授權方案包括了於香港黃金海岸一期外設置隔音屏障。署方明白香港黃金海岸第一期的業主對興建隔音屏障有所關注，由於物業管理公司早前提交的意見已是 2015 年的分期物業業主會議決定，因此，署方已要求物業管理公司提交書面確認現時屋苑業主及持份者的整體主流意見仍為支持取消隔音屏障，以便署方跟進有關事宜。另外，她表示現時的工程合約文件中並不包括於香港黃金海岸一期外設置隔音屏障，但如果未能及時收到物業管理公司的書面確認現時屋苑業主及持份者的整體主流意見而未能適時完成處理取消隔音屏障事宜，署方仍需要按已獲行政長官會同行政會議根據《條例》授權的方案完成工程；以及
- (v) 署方會盡快制定有關工程的時間表。

17. 艾奕康有限公司錢先生綜合回應如下：

- (i) 顧問公司確保施工期間，現有來回行車道數目不變；
- (ii) 如工程只在上午 10 時至下午 4 時之間進行，會令工期延長，難以執行。但顧問公司確保工程只會在工地範圍內進行，不會影響周圍的行车情况；
- (iii) 施工期間，臨時行人路的闊度不少於 1.5 米；而完工後，行人路的闊度將不少於 2 米；
- (iv) 施工期間，臨時巴士站將設置上蓋；
- (v) 已有初步的施工時間表，多個工地將同時開始施工；以及
- (vi) 樹木不會被移到行人路上。

18. 艾奕康有限公司李先生綜合回應，此工程會擴闊青山公路近恆福的路口，並調整交通燈時間，以改善路口擠塞問題。

19. 主席詢問初步的時間表是否已備妥，可供參閱。

20. 路政署賴女士回應表示，署方在審視承建商提交的時間表後會發放有關工程的時間表給議員參考。

21. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 陳樹英議員詢問署方會否收回使用中的土地，以及方案是否包括單車徑。她亦希望署方一併換走破舊的地磚；
- (ii) 陳有海議員查詢，海榮路至青山公路會否轉為兩線行車，以及會否利用鄰近空地進行擴闊工程。另外，三聖邨右轉出青山公路的車輛較多，容易造成塞車問題，希望有關工程能改善該處的樽頸位；以及
- (iii) 朱順雅議員表示，2012-13 年期間就興建隔音屏障舉行的諮詢除了包括黃金海岸一期，亦包括海景花園、翠濤居及碧翠花園，而上述三處地方已在刊憲的法定遞交反對意見期提出反對，現時已不在授權方案中，但黃金海岸一期仍在授權方案中，要求署方解釋。

22. 路政署賴女士綜合回應如下：

- (i) 就是次工程，署方沒有收回私人土地，只收回現有的政府土地，包括綠化土地及公園；
- (ii) 興建單車徑事宜由土木工程拓展署負責，署方已跟有關部門聯絡，設計此方案時已一併考慮興建單車徑一事；以及
- (iii) 至於海景花園、翠濤居及碧翠花園外設置隔音屏障的方案，由於工程項目就設計進行初期公眾諮詢階段時，署方收到來自上述屋苑的反對意見，因此隔音屏障並未納入刊憲的方案內。

23. 艾奕康有限公司錢先生回應表示，為改建毗鄰三聖邨的現有行人天橋及興建升降機，需臨時封閉麒麟崗公眾公園對出的現有行人路作為工地範圍，而臨時行人路線改為經麒麟崗公眾公園，預計圍封時間

為 2021 年第三季至 2022 年第二季。

24. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 巫堃泰議員查詢，三聖邨進漁樓對出的拆卸行人天橋斜道工程是否有延誤。另外，他表示黃金海岸一期的業主大會因疫情未能舉行，故無法提供會議記錄。業主希望向路政署提交信件以反映主流反對意見，惟署方不接受以信件形式提交的意見；
- (ii) 林頌鎧議員詢問海榮路至青山公路會否轉為兩線行車；
- (iii) 馬旗議員詢問交通燈及單車徑的安排；以及
- (iv) 陳樹英議員詢問署方有沒有使用鄰近停車場作擴闊工程，以及單車徑的安排。

25. 艾奕康有限公司李先生回應表示，此工程會改善青山公路青山灣段內的九個現有道路交界處及一個迴旋處，當中九個現有道路交界處中有兩個燈號控制路口及七個優先通行路口，有關工程會將七個優先通行路口其中兩個重置為燈號控制的路口，工程完成後，將有四個燈號控制路口、五個優先通行路口及一個迴旋處。而海榮路至青山公路的路段會轉為兩線行車，現有部分路邊花槽及三角島的地方會被善用，用作擴闊工程，以提升容車量。顧問公司與運輸署會留意交通燈的訊號，適時調整交通燈訊號。

26. 艾奕康有限公司錢先生回應表示，已將臨時過路設施的交通數據提交到運輸署，有關部門現正審視有關數據。

27. 主席總結表示，交委會將於第八次會議續議題述議題。

V. 討論事項

(A) 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及相關主要幹道

（交委會文件 2021 年第 4 號）

28. 主席歡迎路政署主要工程管理處副處長（2）伍偉康先生、工程管理組長/青衣至大嶼山連接路杜錦標先生、高級工程師 1/十一號幹線曾頌文先生、運輸署高級工程師 5/運輸策劃簡悅敏女士，以及邁進基

建環保工程顧問有限公司－澳昱冠（香港）有限公司聯營營運董事－基建麥德明先生出席會議。

29. 路政署曾先生介紹十一號幹線（元朗至北大嶼山段）（下稱「十一號幹線」）及相關主要幹道的背景、初步走線設計、效益及下一階段的研究工作。他表示為了應付新界西北逐步發展（包括洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展等）所產生的交通需求，政府計劃推展由藍地途經掃管笏、大欖涌、北大嶼山至青衣的一組主要幹道，包括由藍地隧道、大欖涌隧道、青龍大橋及掃管笏連接路組成的十一號幹線、青衣至大嶼山連接路以及元朗公路（藍地石礦場至唐人新村段）擴闊工程。整組策略性幹道會連接新界西北和市區，帶來整體交通利益，除了能改善新界西北來往市區主要道路（包括屯門公路、大欖隧道和汀九橋）的交通情況外，亦能透過提升道路基礎建設，進一步加強主要幹道的連接以及增強交匯道路的承受能力，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，造福市民。

30. 路政署曾先生表示政府就十一號幹線展開可行性研究，就不同走線方案在交通效益、工程技術可行性、土地徵用、初步環境影響以及工程項目推展時間表等範疇進行綜合評估，從而制定了十一號幹線的初步走線。初步走線設計如下；

(i) 藍地隧道

藍地隧道會連接港深西部公路及元朗公路，將分別連接洪水橋/厦村和元朗南等新發展區以及鄰近地區。藍地隧道將會是南北行雙程三線隧道，全長約 4.2 公里，於掃管笏連接通往大欖涌隧道的相關道路和掃管笏連接路；

(ii) 掃管笏連接路

掃管笏連接路將會是東西行雙程雙線道路，當中約 1.3 公里為雙程雙線隧道。掃管笏連接路將作為支路於其東端連接通往大欖涌隧道的相關道路和藍地隧道，並於其西端連接屯門公路；

(iii) 大欖涌隧道

大欖涌隧道將會是南北行雙程四線隧道，全長約 1.7 公里。大欖涌隧道及相關道路將於青龍頭連接青龍大

橋和屯門公路，並於掃管笏連接藍地隧道和掃管笏連接路；以及

(iv) 青龍大橋

青龍大橋將會是南北行雙程三線跨海大橋，全長約 1.4 公里，於北大嶼山連接青嶼幹線、北大嶼山公路、擬議青衣至大嶼山連接路和擬議 P1 公路，並於青龍頭連接大欖涌隧道和屯門公路。

31. 路政署曾先生續表示十一號幹線及相關主要幹道的三大效益如下：

(i) 改善新界西北來往市區主要道路的交通情況

可行性研究中，署方採用規劃署於 2019 年最新編製以 2016 年為基礎年期的全港人口及就業數據矩陣，當中已考慮到洪水橋/厦村和元朗南等新發展區及數據矩陣中尚未考慮但已獲得確認的發展參數作交通影響評估。根據十一號幹線可行性研究的交通影響評估預測，在沒有十一號幹線及相關主要幹道的情況下，屯門公路（小欖段和深井段）和大欖隧道在 2036 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率將達 1.2；而汀九橋和青嶼幹線在 2036 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率則達 1.1，並會逐漸增加。若十一號幹線及相關主要幹道得以落實並不遲於 2036 年通車，將可提供一條有剩餘容量的替代路線連接新界西北及市區。署方預期在 2036 年早上繁忙時段，屯門公路（小欖段）、大欖隧道、汀九橋和青嶼幹線的行車量/容車量比率將下降至 1.0 或以下；而屯門公路（深井段）、青嶼幹線及元朗公路（藍地石礦場至唐人新村段）行車量仍然維持在 1.1，因此署方擬議青衣至大嶼山連接路及元朗公路（藍地石礦場至唐人新村段）擴闊工程，預期在 2036 年於整組主要幹道通車後早上繁忙時段，屯門公路（深井段）、青嶼幹線及元朗公路（藍地石礦場至唐人新村段）行車量/容車量比率有所下降，整體交通情況得以改善；

(ii) 縮短新界西北來往市區的行車時間

由於新界西北來往市區主要道路（包括屯門公路、大欖隧道和汀九橋）的交通情況得以改善，加上十一號幹線

及相關主要幹道能為屯門區市民提供更直接的連繫和為部份行程縮短行車距離，署方預計在 2036 年由新界西北到市區的行車時間平均可減少約十分鐘；以及

(iii) 增加路線的選擇及加強道路網絡對交通事故的應變能力

十一號幹線及青衣至大嶼山連接路將可作為除大欖隧道及屯門公路外往返新界西北及市區的另一選擇，加強新界西北整體道路網絡對交通事故的應變能力。當其他新界西北來往市區主要道路（包括屯門公路、大欖隧道或汀九橋）發生重大緊急事故狀況下，十一號幹線及青衣至大嶼山連接路亦能夠提供多個出入口連接鄰近新界西北主要道路，作為一條可靠的替代路線，疏導向市區出行的交通。同時亦可提供另一條來往新界西北及大嶼山的策略性通道，進一步加強通往機場的道路網絡對交通事故的應變能力。

32. 路政署曾先生指出，署方在設計十一號幹線的初步走線時已顧及減少徵收私人土地。儘管如此，署方預計工程項目將涉及收回部分私人土地、清理政府土地、影響部分認可原居民殯葬區及遷移部分墳墓。署方將會在下一階段根據走線設計進行檢視及確認受影響的土地。屆時，署方會與可能受影響人士緊密溝通，並按照現行政策及機制處理相關事宜。此外，他表示署方會按推展工務工程計劃的程序，向立法會財務委員會申請撥款，以進行十一號幹線的勘查研究工作。與此同時，署方會開展青衣至大嶼山連接路的工程技術研究，以及元朗公路（藍地石礦場至唐人新村段）擴闊工程的勘查研究，並會就研究得出的建議適時諮詢相關持份者，以及推展下一階段的工作，以期在不遲於 2036 年通車。路政署會在後續的研究中，審視每條主要幹道的推行優次，並會嘗試提早分階段完成。

33. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 朱順雅議員詢問前十號幹線與十一號幹線的走線有何不同及其原因。另外，她表示十一號幹線的走線會影響掃管笏的農地、丁屋及金塔，詢問署方有沒有就走線設計諮詢居民。最後，她詢問掃管笏有沒有直接路連接到十一號幹線，以及有關的車流數據；
- (ii) 甄紹南議員詢問十一號幹線是否為「明日大嶼願景」（下稱「明

日大嶼」)而設。另外，他詢問為何選擇藍地作交匯處；如藍地隧道塞車，會否對其他公路造成影響。最後，他詢問元朗公路只擴闊藍地石礦場至唐人新村段的原因；以及

- (iii) 巫堃泰議員詢問署方會否考慮將青山公路連接到十一號幹線，以及青衣至大嶼山連接路是否為「明日大嶼」而設。

34. 路政署杜先生綜合回應如下：

- (i) 署方設計初步走線時，會先進行交通影響評估，考慮十一號幹線及相關主要幹道帶來的交通效益，以及連接點的承接能力。十一號幹線為主要公路，其車流較多及車速較高，因此不適合將連接點設計在並不是主要道路的地區道路中。另外，署方亦會考慮其工程技術、工程規模以及對居民及環境的影響等。他表示雖然青山公路沒有連接到十一號幹線，但十一號幹線可直接紓緩屯門公路的交通情況，同時亦有助紓緩平行屯門公路之青山公路的交通問題；以及
- (ii) 元朗區市民可選擇透過天水圍西交匯處及唐人新村交匯處有序地由地區道路連接至元朗區的主要幹道（即元朗公路及港深西部公路），並經這些主要幹道連接至十一號幹線前往市區。十一號幹線完成後，預計大欖隧道及其鄰近的元朗公路路段（即唐人新村交匯處以東的元朗公路）的交通情況會得以改善，同時由於預計藍地石礦場至唐人新村段交通會較為繁忙，因此建議擴闊該段元朗公路。他表示興建十一號幹線是為了應付新界西北的逐步發展（包括洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展等）所產生的交通需求，以及紓緩屯門公路、大欖隧道及汀九橋的交通情況，並非為「明日大嶼」而設。他表示十一號幹線通車後，預計青嶼幹線東行的交通情況漸趨嚴重，因此署方認為需要興建新的道路，即擬議青衣至大嶼山連接路連接大嶼山及市區，以改善青嶼幹線交通情況。由於十一號幹線是為了應付新界西北發展所產生的車流，所以無論「明日大嶼」的推展情況如何，十一號幹線本身仍需完成。

35. 路政署曾先生回應表示，十一號幹線的初步走線是參照前十號幹線的走線，當中主要不同之處是前十號幹線將掃管笏連接路接駁到屯門公路時，會途經掃管笏村及老青山村。但由於居民對此設計持不同意見，因此在設計十一號幹線的初步走線時，署方已經修改掃管笏連接路的走線將有關路段向北移並以隧道形式穿越大欖郊野公園，然後

接駁到屯門公路。而其他改變則是配合新界西北的逐步發展（包括洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展等）所產生的交通需求。十一號幹線的走線暫屬初步階段，署方現時先諮詢區議會，並在下一階段進行環境影響評估及確認受影響的土地，然後諮詢受影響人士及進行刊憲。

36. 顧問公司麥先生回應表示，由於青山公路現正進行擴闊工程，預計青山公路的容車量將大大提高，因此將青山公路連接到十一號幹線的需求不大。由於受制於地形、現有及將來的發展，將青山公路連接到十一號幹線在技術上亦極為複雜。另外，若將青山公路連接到屯門公路，預計屆時屯門公路的行車量將會上升，加重屯門公路的交通負擔。

37. 委員就題述事宜提出第二輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 陳樹英議員對前十號幹線無法完成表示遺憾。她表示當年前十號幹線未有詳細設計，而預計完工時間為六年。現時十一號幹線已完成詳細設計，希望署方能提早於 2027 年順利完成十一號幹線。另外，她希望掃管笏連接路可連接到屯門公路或十一號幹線，以及於此方案加建小欖連接路；
- (ii) 黃丹晴議員表示，是次部門提交的文件沒有提及交椅洲，詢問十一號幹線是否有機會接駁到交椅洲；以及
- (iii) 陳有海議員希望十一號幹線可以紓緩屯門公路堵塞問題，令屯門居民出市區更快捷。另外，他希望署方考慮將屯門區道路接駁到十一號幹線，令屯門居民多一個選擇出市區。他詢問屯門公路近青龍頭的擴闊工程詳情。他詢問十一號幹線落成後，青衣前往市區所需的時間。

38. 路政署曾先生回應表示，前十號幹線的南段部分已進行刊憲工作及進入詳細設計階段，當年預計由詳細設計到通車需要約七年。對比起十一號幹線現階段只大致完成可行性研究，而及後的勘查研究、刊憲、詳細設計及施工有待完成。署方的目標是在不遲於 2036 年開通上述整組主要幹道。署方會在後續的研究中審視每段主要幹道的推行優次，並會嘗試提早分階段完成。掃管笏連接路將會連接十一號幹線的主線及屯門公路，而署方亦會重置位於青龍頭的屯門公路，以配合興建大欖涌隧道及青龍大橋。

39. 顧問公司麥先生回應表示，顧問公司於可行性研究中對小欖連接路進行了初步評估。現時小欖已有不少住宅發展，將來亦有新的住宅發展陸續落成。如於小欖加設連接路，擬議的連接路會非常接近小欖精神病治療中心及大欖懲教所，並對這些住宅發展及設施造成嚴重環境影響，當中包括空氣質素、噪音、景觀及視覺等影響。由於受制於附近的發展及地理空間，擬議小欖連接路及其交匯處將會極為複雜及需要佔用大量土地，從而令工程上的難度及規模大幅提升。因此，顧問公司不建議於小欖提供連接路將十一號幹線連接青山公路。

40. 路政署杜先生綜合回應如下：

- (i) 興建十一號幹線是為了應付新界西北的逐步發展（包括洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展等）所產生的交通需求，以及紓緩屯門公路、大欖隧道及汀九橋的交通，並非為「明日大嶼」而設。青衣至大嶼山連接路及香港島至大嶼山（經交椅洲）連接路兩個項目有著不同的目的。有關香港島至大嶼山（經交椅洲）連接路的詳情需交由相關團隊作答；以及
- (ii) 署方希望先得到議員對十一號幹線的支持，然後再對青衣至大嶼山連接路進行可行性研究提出意見，包括其帶來的交通效益。由於現階段並未完成相關的可行性研究，因此未能交代青衣到市區所需的行車時間。

41. 委員就題述事宜提出第三輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 馬旗議員表示，如工程項目將影響掃管笏村的殯葬區及遷移該村部分墳墓，原居民必定反對，他建議署方改變十一號幹線的初步走線。另外，掃管笏連接路的出口接近麥理浩村，該村的居民有意見，他建議署方將出口稍作更改。他表示青盈路有預留位置，可接駁到掃管笏連接路，建議署方考慮；
- (ii) 張錦雄議員表示，藍地居民關注藍地隧道的出入口，請署方做好諮詢工作。他表示大欖隧道現時尚未飽和，質疑興建十一號幹線的必要性。他詢問，如收回大欖隧道專營權，其車流量會有何變化，能否為其他道路起到分流作用；
- (iii) 何國豪議員表示，現時，當青山公路塞車，屯門公路亦會隨着出現塞車問題。他詢問興建藍地隧道出入口，會否令屯門公路及元朗公路的塞車問題更加嚴重。另外，他表示現時藍地交匯處於早

上及晚上的繁忙時段經常塞車，就此向署方查詢，藍地交匯處於 2036 年是否仍有承载力容納更多車輛。他表示藍地隧道的施工地點非常接近富泰一帶住所，例如富泰邨、福亨村、綠怡居及豫豐花園等，詢問署方有沒有工程規劃，可供他們參考或安排實地視察。最後，他詢問藍地石礦場規劃研究報告的進展，以及將來興建的道路與樓宇發展會否產生衝突；以及

- (iv) 主席詢問，2036 年大欖隧道來往市區的行車量/容車量比率以甚麼準則估算。

42. 路政署杜先生綜合回應如下：

- (i) 署方預計，新界西北於 2036 年及 2041 年的人口，將分別增加四五十萬及五六十萬。由於發展規模甚大，交通需求亦會大大提升，因此有迫切性興建十一號幹線及相關主要幹道。進行行車量/容車量估算時，署方會將不同隧道收費納入估算模型；以及
- (ii) 十一號幹線可作為大欖隧道及屯門公路以外、往返新界西北及市區的另一選擇。另外，元朗公路（藍地石礦場至唐人新村段）擴闊工程能紓緩元朗公路的塞車問題。因此，興建十一號幹線不會加劇屯門公路及元朗公路的塞車問題，亦能改善青山公路的交通問題。

43. 路政署曾先生綜合回應如下：

- (i) 十一號幹線的初步走線已盡量貼近大欖涌水塘或郊野公園範圍，而署方亦會採用高架道路的設計。他表示掃管笏連接路是一條非常重要的支線，署方在設計掃管笏連接路的初步走線時，同樣會採用高架道路的設計，以避免貼近民居及減少徵收私人土地。現時掃管笏連接路的初步走線為可行性研究中最優的選項。署方將會在勘察研究階段中，進一步檢視其規模及設計方案，以盡量達到最高的交通效益；
- (ii) 在興建十一號幹線前，署方會申請環境許可證，並實施緩解措施以減低工程對環境的影響；以及
- (iii) 藍地石礦場發展的規劃研究由土木工程拓展署及規劃署負責，詳情由相關部門作答會更為合適。儘管如此，署方亦有與相關部門緊密聯絡，他表示將來興建的道路與樓宇發展不會產生衝突。

44. 運輸署簡女士回應表示，大欖隧道的容車量能應付現時的行車量，但署方留意到繁忙時間大欖隧道的使用率漸趨飽和。政府已於 2019 年展開擠塞徵費研究，審視政府收費隧道及管制區（包括專營權將於 2025 年 5 月屆滿並交還政府的大欖隧道）的收費階梯和水平，現有待研究結果。

45. 委員就題述事宜提出第四輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 賴嘉汶議員表示關注青山公路藍地路段的發展。現時該處非繁忙時間的車輛數目已經很多，她擔心藍地交匯處的堵塞問題會更加嚴重。她希望署方能認真審視道路的規劃，並盡快進行公眾諮詢，以及提交詳細報告供他們參考；
- (ii) 盧俊宇議員擔心大欖涌隧道接駁到屯門公路（深井段）後，會令往九龍方向的車輛增加，令塞車問題更嚴重。他認為十一號幹線無法疏導屯門區往九龍方向的交通，只是服務北區前往大嶼山的市民；以及
- (iii) 黃麗嫦議員詢問，題述工程會否與屯門西繞道一併進行，而此決定會否影響道路的使用及效益。另外，進行擬議工程後，屯門公路（深井段）在 2036 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率只能減少 0.1，她認為改善不明顯。最後，她詢問會否將道路連接到欣澳，以便市民使用鐵路出市區。她希望署方做好公眾諮詢工作，令此項工程順利完成。

46. 路政署杜先生綜合回應如下：

- (i) 十一號幹線的北端於藍地將使用已預留的接駁位連接港深西部公路和元朗公路，而避免使用現有藍地交匯處，因此不會令藍地交匯處的交通情況會更加嚴重。儘管如此，署方會於勘察研究階段對十一號幹線的接駁位置的交通情況作深入研究；
- (ii) 他表示附件中顯示屯門公路（深井段）的行車量/容車量比率為巴士專線以外的行車道的行車量/容車量比率。屯門公路（深井段）巴士專線的行車量/容車量比率屆時會低於 1.0，表示巴士專線將會暢通無阻。而有擬議工程計劃後屯門公路（深井段）的行車量/容車量比率仍然大於 1，原因是署方預計仍有不少市民會使用此路段前往荃灣區及葵青區。署方預計有關數字於日後亦不會上升，因部分市民會選擇青龍大橋或青嶼幹線前往這些地區；
- (iii) 題述工程及屯門西繞道均有不同的功能定位。提述工程主要應付

新界西北往來市區的車流，而屯門西繞道則應付屯門東北往來屯門西南的車流，並提供一條繞道以免車流引入屯門市中心，預計兩項工程互相產生的影響機會較微。儘管如此，署方會緊密聯繫兩項工程於建造的臨時交通措施；以及

- (iv) 他表示於勘查研究階段已預留時間諮詢有關區議員及居民。

47. 委員就題述事宜提出第五輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 何杏梅議員表示，雖然署方稱興建十一號幹線是為了應付新界西北逐步發展（包括洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展等）所產生的交通需求，以及紓緩屯門公路、大欖隧道及汀九橋的交通，並非為「明日大嶼」而設，但署方表示十一號幹線仍能接駁到「明日大嶼」及香港島南邊。她表示雖然支持興建十一號幹線，但反對「明日大嶼」；她表示藍地石礦場一帶的交通非常繁忙，而有關的擴闊工程仍未展開，十一號幹線的興建工程會令藍地石礦場一帶更加繁忙。她建議署方考慮黃崗圍路及促請署方盡快開展擴闊工程；
- (ii) 甄霈霖議員認為，此項工程主要是便利深圳灣入境的市民直達人工島。他詢問十一號幹線的工程費用，以及其開通後，深圳灣入境的人流會增加多少；
- (iii) 曾錦榮議員詢問十一號幹線沿路的行車路線設計，以及屯門公路將有多少條行車線接駁到十一號幹線。署方稱十一號幹線的初步走線已盡量貼近大欖涌水塘或郊野公園範圍，他詢問工程會否影響麥理浩徑的景觀及空氣質素；以及
- (iv) 周啟廉議員表示，十一號幹線及屯門繞道為平行幹線，詢問署方會否考慮結合兩者。另外，他希望十一號幹線的設計以直線為主，因彎曲的道路較容易發生交通意外。他表示有不少人反對興建青龍大橋，如反對興建青龍大橋聲音仍然強烈，會否對十一號幹線的效益造成影響。

48. 路政署杜先生綜合回應如下：

- (i) 藍地隧道出入口將會連接港深西部公路和元朗公路，以避免高速及高流量的交通直接駛入地區道路，並造成擠塞情況及交通安全問題。儘管如此，署方會於勘查研究階段對十一號幹線的接駁位置的交通情況作深入研究；

- (ii) 根據規劃署有關過境交通的資訊，並沒有資料顯示十一號幹線的落成會令跨境活動更加活躍；
- (iii) 由於題述工程仍在研究階段，最終走線或會有所更改，因此現階段未能提供準確的造價估算。署方亦會於勘查研究階段收集更多的資料，包括工地勘測工作及進行環境影響評估以建議所需的紓緩措施等；以及
- (iv) 十一號幹線沿路的行車路線設計方面，署方會因應地理情況，令轉接暢通。署方會避免於直路作出行車線數目的更改，及就於車輛路線轉變地方作出適當設計，以免造成塞車。

49. 顧問公司麥先生回應表示，署方將會在下一階段完成環境影響評估報告，以減低對麥理浩徑的景觀及視覺影響。

50. 路政署曾先生綜合回應如下：

- (i) 掃管笏連接路將會是雙程雙線道路；
- (ii) 如將屯門繞道及藍地石礦場於隧道中合併，將會涉及較複雜的交通安排及影響道路安全；
- (iii) 十一號幹線及屯門繞道結合兩項工程的走線除了在藍地石礦場外都是不一樣的，預計兩項工程互相產生影響的機會較微。儘管如此，運輸署會檢查交通情況，而署方會緊密聯繫兩項工程於建築期間的臨時交通措施；以及
- (iv) 受制於地理環境，署方已盡力將走線設計成直線，提升道路安全。

51. 委員就題述事宜提出第六輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 陳樹英議員建議 2025 年收回大欖隧道的專營權後，免費開放給市費使用。十一號幹線將車輛分流到大嶼山，要到青衣的市民會使用 3 號幹線或青嶼幹線，可能會造成上述兩條幹線塞車；因此須善用青山公路及將車輛分流到欣澳，作用或會更大；
- (ii) 黃丹晴議員詢問署方會否設立轉車站；以及
- (iii) 曾振興議員詢問大欖涌隧道接駁到青龍大橋和屯門公路的方式，以如何預計車輛行使的路向。

52. 路政署杜先生綜合回應如下：

- (i) 署方同意青衣至大嶼山連接路接駁至青沙公路對青嶼幹線有更好的分流作用。另外，市民經青龍大橋、青衣至大嶼山連接路及青沙公路來往九龍區會比起使用青嶼幹線、長青隧道及葵涌的道路更為快捷及方便；以及
- (ii) 大欖涌隧道會以交匯處形式接駁到屯門公路；

53. 路政署曾先生回應表示，署方使用交通模型估算車輛行駛的路向及行車路線的數目。他並向委員簡介來自北大嶼山及屯門的車輛使用大欖涌隧道前往不同地方的方法。

54. 顧問公司麥先生解釋選擇青龍大橋而不選擇青龍隧道的原因。他表示，十一號幹線須連接位於青龍頭的屯門公路及位於北大嶼山的主要幹道，即青嶼幹線及北大嶼山公路。若採用隧道設計，在設計上須採用較大的坡度及延長相關道路的長度，影響整條十一號幹線的整體效益。另外亦需要進行大規模填海，也會在施工期間影響海上交通，因此並不建議以隧道方式代替青龍大橋連接兩端的道路。

55. 路政署杜先生補充如下：

- (i) 署方曾考慮將青龍大橋東移或西移，但東移對當區居民的影響更大，西移則會更接近飛機航道，令橋塔受到限制及整體行車時間會延長。因此，擬議青龍大橋已是最合適的位置；以及
- (ii) 可行性研究主要是確認初步走線、位置及行車線，而巴士轉車站將於下一階段再作研究。

56. 主席詢問署方有關下一步的跟進工作。

57. 路政署杜先生回應表示，署方會諮詢其他相關的區議會，並計劃於3月份起向立法會申請撥款，進行下一階段勘察研究工作。

58. 主席總結表示，希望署方認真考慮議員的意見，與區議會保持密切聯繫，順利完成有關工程，令屯門區交通受惠，及後若有最新進度

可提交到交委會，以供議員參閱。

(B) 屯門西繞道的進展、屯門繞道及屯門區道路改善工程建議

(交委會文件 2021 年第 5 號)

59. 主席歡迎路政署統籌組組長 3/專責事務盧國中先生、高級工程師 19/專責事務何振達先生、工程項目統籌 19/專責事務葉嘉賢先生、運輸署高級工程師 1/運輸策劃劉宗奇先生及工程師 5/運輸策劃朱劍峰先生出席會議。

60. 路政署盧先生匯報屯門西繞道勘測研究的進展，介紹最新建議的屯門繞道及屯門區道路改善工程，以及署方的下一步計劃。他表示屯門西繞道或屯門繞道是提供一條新的主要幹道，連接新界西北至屯門南，從而分流現時駛經屯門區的跨區交通，改善屯門區道路的交通情況。

61. 路政署盧先生續表示，屯門西繞道是一條約九公里的隧道，隧道連接在南面的屯門第 40 區及屯門－赤鱗角隧道（下稱「屯赤隧道」），以及在北面的港深西部公路，當中有青田路分支隧道接駁到屯門公路（虎地段）。署方於 2016 年收到部分議員表達對屯門西繞道的青田路分支隧道的顧慮，擔心有關的分支隧道可能會增加屯門公路（虎地段）的交通負荷，同時會影響建生邨、大興邨及屯門醫院一帶的空氣質素及造成噪音滋擾。及後，署方於 2017 年 10 月就屯門西繞道開展了勘測研究。因應議員上述的關注，署方在進行勘測研究時，曾研究把屯門西繞道的青田路分支隧道移除的可行性。根據研究結果顯示，在沒有青田路分支隧道的情况下，屯門西繞道的使用量變得十分低，而跨區車輛將會繼續使用屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路，使相關路段的行車量／容車量比率預計於 2036 年仍處於 1.0 或以上的水平，表示交通擠塞情況仍會出現。因此，屯門西繞道方案不能有效地改善屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路的交通情況。另一方面，政府在 2019 年的施政報告中提出就屯門西的沿海發展重新規劃及進行研究，因此署方檢視了區內未來主要幹道及其他連接道路的規劃和交通改善措施，特別是對屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路的交通情況。因應上述考慮，署方詳細研究了不同的主要幹道走線方案，現建議以「屯門繞道」取代「屯門西繞道」，以改善屯門區內的交通情況。

62. 屯門繞道方面，路政署盧先生表示此乃一條長約八公里的雙線雙程分隔道路，主要以隧道形式連接屯門第 40 區及屯赤隧道至位於現有藍地石礦場旁的藍地東交匯處，途經屯門南部及大欖郊野公園鄰近地區，再接上元朗公路及港深西部公路。在屯門繞道落成後，新界西北的車輛將可以從元朗公路經由屯門繞道，直接抵達屯門第 40 區，以及經屯赤隧道前往香港國際機場、東涌及大嶼山其他地區。當中無需經過屯門公路（虎地段及市中心段）、皇珠路及其他相關連接路，因此屯門區內相關道路的交通負荷將得以減輕。在設有屯門繞道的情況下，預計屯門公路（虎地段及市中心段）、皇珠路及相關連接路的行車量／容車量比率於 2036 年將可處於 1.0 或以下，因此署方認為屯門繞道是改善屯門區交通情況的較佳方案。他表示屯門繞道長約八公里，行車時間約六分鐘；而由藍地東交匯處，經港深西部公路及屯門西繞道，再前往屯門第 40 區及屯門－赤鱗角隧道，預計行車距離約 11 公里，行車時間約八分鐘。綜上所述，署方建議採用屯門繞道取代早前建議的屯門西繞道，而署方現正從技術、環境、交通、土地等各方面，為不同的屯門繞道走線方案進行比較，希望盡量減低對附近居民和現有構築物及公共設施的影響。署方現時預計屯門繞道將於 2036 年或以前完成；在屯門繞道開通之前，署方建議先在龍富路、皇珠路及海榮路進行道路改善工程，以改善屯門區內道路網絡的交通情況。

63. 就署方建議的屯門區道路網絡中期改善工程，路政署盧先生指出現時有兩個選擇供車輛由屯門市中心到達屯門南。第一，車輛可經青雲路及龍門路；第二，由杯渡路經屯門鄉事會路，往屯門公路再到皇珠路及龍富路。因龍門路交通燈控制路口較多，因此只有較少數駕駛者選擇此路線。而使用後者雖然較為便捷，但會增加皇珠路的交通負荷。因此，署方建議於龍富路、皇珠路及海榮路進行改善工程。

64. 路政署盧先生續指出，擬議的龍富路改善工程將擴闊現時龍富路的高架路段，並為南北方向的行車線建造額外的兩條單線行車道，使車輛可從龍富路新增的行車線直接往來青雲路，避免行駛有較多交通燈控制路口的龍門路路段，這亦有助舒緩屯門公路（市中心段）的擠塞情況。另一方面，擬議的皇珠路及海榮路改善工程將分別於屯門公路（市中心段）南行線至皇珠路西行線的連接路擴闊至雙線行車，增加容車量，以及在屯門公路（三聖段）北行線興建新的行車道連接海榮路的西行線。有關道路改善工程除了可增加屯門公路（市中心段）

南行線至皇珠路西行線的連接路的容車量，亦善用海榮路以分流部分皇珠路西行線的車輛，從而改善皇珠路西行及其連接路的交通情況。

65. 路政署盧先生表示署方下一步會於 2021/22 年爭取資源就屯門繞道及龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程進行勘測研究及初步設計，並進行環境及交通等多方面的影響評估，使相關的法定程序得以進行。署方現時預計屯門繞道將於 2036 年或之前完成，而龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程則預計於 2031 年或之前完成。

66. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 巫堃泰議員表示，議員先從傳媒報道得知路政署的工程建議，及後路政署才到區議會匯報有關事宜，認為做法不理想。他認為屯門繞道工程的難度相當高，因涉及的坡度大，受影響的地方多。他詢問署方現時屯門繞道的初步走線如何，以及海榮路改善工程是否已考慮徵收土地及將來興建單車徑的問題；
- (ii) 楊智恒議員對署方改變屯門西繞道的走線表示遺憾，認為做法不理想，但對屯門區道路網絡中期改善工程表示支持。他表示，署方擬議的屯門繞道所需時間比屯門西繞道更長，因屯門西繞道已在 2017 年進行可行性研究。由於屯門繞道與屯門西繞道的走線截然不同，他希望署方於下一次交委會前諮詢公眾；以及
- (iii) 李家偉議員詢問屯門繞道的走線設計，特別是青山灣路段。他擔心屯門繞道工程會影響屯門碼頭一帶工程的進展，例如房屋及南延線等。由於署方提供的資料簡短，他認為無法在會上討論，希望署方日後先將有關資料送交議員參考，避免議員要從傳媒報道得知署方安排，並希望於下次會議續議此議題。

67. 路政署盧先生綜合回應如下：

- (i) 因受疫情影響，原定於 2021 年 1 月初召開的區議會大會因而延期，署方直至今天才有機會向交委會匯報；
- (ii) 屯門繞道南端的起點位於屯門（40 區）與屯赤隧道北邊出口相連，大部份路段為雙線雙程分隔隧道，途經湖山路，青山灣的海底，再以隧道形式穿過三聖邨的屋群，續而進入大欖郊野公園的山下至藍地東交匯處，然後以天橋接駁元朗公路及港深西部公路；以及

- (iii) 屯門繞道有足夠的長度讓隧道的坡度逐漸調整，整體隧道坡度符合運輸署的設計標準。

68. 路政署何先生回應表示，早前與土木工程拓展署了解過，海榮路改善工程將不會影響土木工程拓展署建議的單車徑走線。

69. 委員就題述事宜提出第二輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 何國豪議員表示，十一號幹線及屯門繞道的工程會於 2036 年前完成，擔心兩項工程於藍地施工時，以及通車後車輛數目上升而造成嘈音，嚴重滋擾民居。他對署方未有於事前諮詢有關居民感到不滿。他表示，現時元朗公路的車流量已經十分高，將屯門繞道接駁到元朗公路，會加重其交通負荷。他詢問屯門繞道的起點設於屯赤隧道北邊出口，會否加劇其塞車問題；
- (ii) 周啟廉議員擔心屯門繞道途經湖山路會造成嘈音，影響湖景邨居民，認為署方應先諮詢有關居民。他詢問署方會否考慮將屯門繞道及十一號幹線合併，以便利居民前往荃灣及分流皇珠路的車輛。他建議署方考慮對龍門路進行改善工程，讓居民從龍門路直達屯赤隧道，免經龍富路迴旋處，改善堵塞問題；
- (iii) 主席詢問屯門繞道與屯門南延線是否會形成十字交叉；以及
- (iv) 甄紹南議員表示，十一號幹線及屯門繞道會對藍地交匯處造成極大的交通負荷，萬一藍地交匯處塞車，屯門公路及元朗公路可能會受影響。他表示屯門第 38、40 及 46 區將來的物流中心會令皇珠路及海榮路更加繁忙，並認為其改善工程只能紓緩早上繁忙時間的交通，效益不大。他建議把屯門繞道接駁至屯門公路，以改善皇珠路及海榮路的交通問題；

70. 路政署盧先生綜合回應如下：

- (i) 藍地東交匯處的環境影響評估將於勘查研究階段進行，工程進行時署方會實施緩解措施，減低對居民的滋擾；
- (ii) 屯門繞道的目的是令原本經屯門公路到元朗公路的車輛改行屯門繞道到達元朗公路，因此屯門繞道不會增加元朗公路的車流量；
- (iii) 屯門繞道及十一號幹線有不同的功能，十一號幹線是將新界西北連接到市區，而屯門繞道是將新界西北連接到屯門西，透過屯赤

- 隧道到大嶼山。因此，署方不建議將上述兩條幹線合併；以及
- (iv) 屯門南延線是高架道路，而屯門繞道則是隧道。因此，兩者雖然可能會有交匯點，但屯門南延線的地基不一定需要設於與屯門繞道交匯之地點而形成衝突，署方會於詳細設計階段與港鐵公司保持緊密溝通。

71. 運輸署劉先生綜合回應如下：

- (i) 現時行經屯門公路及元朗公路的車流主要分為三部分，分別為前往市區，前往屯門區內，及前往屯門南至屯赤隧道到北大嶼山。當十一號幹線於 2036 年落成後，署方預計前往市區的車輛大部分將會使用十一號幹線，前往屯門區內的車輛則會繼續使用屯門公路及元朗公路，而前往屯門南的車輛大部分會使用較直接的屯門繞道。因此，署方預計屯門公路及元朗公路南端的交通問題在十一號幹線及屯門繞道落成後將會得以改善；
- (ii) 屯門繞道主要作用是分流現時進入屯門區內的跨區車輛，並不會對元朗公路造成負面影響；以及
- (iii) 署方知悉在屯赤隧道開通後，皇珠路東行方向於晚上繁忙時間較為擠塞。但當龍富路改善工程完成後，車輛可從新增的龍富路連接路直接前往青雲路，從而對皇珠路及屯門公路起到分流作用。另外，在屯門繞道落成後，可分流經皇珠路前往新界西北方向的車輛。因此，皇珠路東行方向的交通情況將會得以改善。

72. 委員就題述事宜提出第三輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 黃丹晴議員對龍富路改善工程表示同意，但由於青雲路附近地方狹窄，詢問工程的可行性。他表示雖然屯門南延線是高架道路，但其打樁工程或會影響屯門繞道的工程。他詢問屯門繞道會否有接駁位，讓屯門車輛使用屯門繞道；
- (ii) 曾振興議員表示，屯門繞道並沒有於屯門中部及南部設置出入口，對此方案感到失望。他表示，屯門區內車輛須使用屯門區內道路，駛到藍地交匯處才能使用屯門繞道，他詢問如屯門區內塞車問題嚴重，署方會否有其他方案，讓屯門車輛駛到藍地交匯處以使用屯門繞道。另外，他表示屯門區道路網絡中期改善工程有機會令杯渡路及蔡意橋的交通更加繁忙；
- (iii) 盧俊宇議員表示，此方案仍未有可行性研究報告，沒有討論空

間，認為署方準備馬虎。他質疑屯門繞道未能疏導屯門交通，因屯門區內前往機場的巴士不會到藍地交匯處經屯門繞道前往機場。他建議署方進行可行性研究時，考慮於屯門繞道加插分支，以便屯門區內車輛使用屯門繞道；

- (iv) 何杏梅議員認為，比起屯門西繞道，屯門繞道只節省兩分鐘時間，但要 2036 年才能落成，所需時間太長。屯門西繞道已經完成可行性研究報告，施工到落成的時間會比屯門繞道快，認為沒有必要擬議屯門繞道。另外，她認為署方準備不足，難以討論，並要求署方於下次會議準備更詳細的資料，以便續議；
- (v) 曾錦榮議員詢問龍富路改善工程詳情。另外，他詢問署方預計有多少車輛會使用新增的龍富路行車線直接前往青雲路，會否令青雲路的交通更加擠塞，以及因車輛太多而產生嘈音問題；以及
- (vi) 黃麗嫦議員詢問屯門繞道排氣口的安排，會否非常接近民居，造成空氣污染。

73. 路政署盧先生綜合回應如下：

- (i) 現時屯門公路已經飽和，隨著新界西北的發展，屯門公路的交通問題更加嚴重，因此興建與屯門公路平行的屯門繞道，可以將前往屯門西或大嶼山的新界西北的車輛分流，避免使用屯門公路，從而改善屯門公路及區內的交通問題；以及
- (ii) 屯門繞道的排氣口會安排在南及北兩端，而中間的排氣口安排會於勘察研究階段作詳細研究。署方可考慮將排氣口設於防波堤，盡可能遠離民居。署方會於勘察研究階段完成環境影響評估報告，表示此工程不會對環境造成極大負面影響。

74. 路政署何先生回應表示，龍富路改善工程方面，南豐工業城外的青雲路仍有足夠的空間建造額外的南行行車線，亦不會影響附近的輕鐵站及廉政公署訓練營。另外，署方會為屯門區道路網絡中期改善工程進行環境影響評估。屆時，署方會實施環境影響評估建議的緩解措施，減低對居民的滋擾。

75. 運輸署劉先生回應表示，署方認為雖然屯門繞道的走線方案暫未考慮於屯門區內設置出入口，這或會使較少屯門區內的車輛使用屯門繞道，但如採用屯門西繞道方案，屯門公路（虎地段及市中心段）和

皇珠路的行車量／容車量比率預計於 2036 年將仍處於 1.0 或以上的水平。反之，如採用屯門繞道方案，上述路段的行車量／容車量比率預計於 2036 年會處於 1.0 以下的水平。再者，屯門西繞道北面的出入口位置較遠，部分新界西北的車輛未必會使用屯門西繞道，從而選擇屯門公路，以致未能有效改善屯門公路的交通問題。因此，署方認為屯門繞道方案比屯門西繞道方案更能有效紓緩屯門公路的交通問題。

76. 委員就題述事宜提出第四輪意見，有關內容綜述如下：

- (i) 張錦雄議員認為，在大欖隧道專營權收回後，署方無須吸引車輛到藍地使用屯門繞道。另外，由於太多幹線使用藍地作出入口，他擔心藍地日後的環境會受污染。他詢問署方，如可行性研究發現屯門繞道方案不可行，會否擱置方案或重用屯門西繞道；
- (ii) 黃虹銘議員詢問屯門繞道會否於屯門區內設置支路，供屯門市民使用，以及署方是否已放棄屯門西繞道方案；
- (iii) 陳樹英議員認為，署方應引導新界西北的車輛經大欖隧道、青嶼幹線及十一號幹線前往大嶼山，而非使用屯赤隧道。她表示，當時屯門西繞道無法於屯門河以隧道形式興建，詢問擬議的屯門繞道以隧道形式途經湖山路到青山灣海底是否可行。她認為擴闊 L7 幹線更可行，更能改善屯門區內交通問題。她詢問屯門繞道會否令屯赤隧道的迴旋處出現交通問題。最後，她認為署方準備不足，難以輕易說服議員支持屯門繞道方案；
- (iv) 張可森議員關注屯門繞道的造價，詢問十一號幹線及屯門繞道之間會否有重疊的路線，可以合併兩條幹線的道路，縮短工程時間並降低成本。他建議署方考慮於望后石附近加建出入口，接駁屯門繞道，便利屯門西北居民使用屯赤隧道；
- (v) 陳有海議員表示，屯赤隧道開通後，車輛經皇珠路進入屯門公路，不論南北行線都出現塞車情況，認為屯門公路的容車量已經非常飽和。因此，署方於下一階段研究屯門繞道的出口時，不應將出口接駁到屯門公路。他查詢，如青山灣段設置出口，會否加劇塞車問題。他表示署方可研究使用鳴琴路接駁到龍富路前往屯赤隧道，以解決短期的交通需求；
- (vi) 江鳳儀議員表示，屯門西繞道已討論多年，亦已完成可行性研究，對署方提出以屯門繞道方案取代屯門西繞道，她感到愕然。她認為署方準備不足，難以輕易獲得議員支持，並要求署方於下次會議準備更詳細的資料，以便續議；

- (vii) 曾振興議員認為大欖隧道的作用已經是分流新界西北往大嶼山的車輛，再使用屯門繞道作分流是本末倒置。他亦詢問屯門繞道會否於屯門設立出入口；
- (viii) 楊智恒議員希望署方可以加快屯門區道路網絡中期改善工程的進度，於 2031 年前完成。屯赤隧道開通後，屯門公路（市中心段）、皇珠路及屯門碼頭龍門路的交通負荷有所增加。因此，他認為屯門西繞道工程應盡快開展，以紓緩屯門區內的交通問題。然而，署方如今以屯門繞道方案取代屯門西繞道，尚未完成可行性研究，進展太慢。因此，現階段他反對此方案，希望署方可以提供更多資料，於下次會議續議；以及
- (ix) 李家偉議員要求於下次會議續議題述議題，並將屯門繞道工程及屯門區道路網絡中期改善工程分為兩個議題討論。

77. 路政署盧先生綜合回應如下：

- (i) 屯門西繞道及屯門繞道南面的出入口均設於屯門第 40 區，而北面出入口則分別設於港深西部公路及藍地東交匯處，由於港深西部公路與藍地東交匯處相連，因此屯門繞道及屯門西繞道具備相同的交通功能。而不論是屯門西繞道或屯門繞道，這兩條擬議的幹道均不會設立支路與屯門市區內的道路相連；
- (ii) 當年屯門西繞道無法於屯門河以隧道形式興建的原因是由於走線鄰近民居，設於淺層的隧道技術上不可能穿逾房屋群的地基；現時屯門繞道的走線繞過屯門市，以隧道形式穿逾青山灣，附近沒有障礙物阻礙工程，亦不需要填海，因此署方認為上述設計是可行；
- (iii) 有關屯門繞道於屯門區內設立出入口事宜，他表示由於車輛在隧道不能轉線，因此若在隧道中途設立出入口需額外增加行車線，這需增大隧道口徑，令建造成本大幅上昇。事實上，由於屯門繞道會在海床的石層興建，把區內道路接駁到位於海底深處的隧道技術上亦不可行；以及
- (iv) 署方已擱置屯門西繞道方案，因在沒有青田路分支隧道的情況下，屯門西繞道的使用量變得十分低，而跨區車輛將會繼續使用屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路，使相關路段的行車量／容車量比率預計於 2036 年仍處於 1.0 或以上的水平。因此在屯門西繞道方案不能有效改善屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路的交通情況下，署方已確認屯門西繞道不具備成本效益，

因此不會再作進一步研究。

78. 運輸署劉先生綜合回應如下：

- (i) 大欖隧道雖然仍可支持現時的車流量，但隨著新界西北的逐步發展，將來大欖隧道的使用量會相應提高；大欖隧道現時除了可讓新界西北市民前往大嶼山，亦可供市民前往市區。署方預計如只有大欖隧道及十一號幹線，將未能使屯門公路於 2036 年的行車量／容車量比率降低至 1.0 以下。因此，署方認為有需要興建屯門繞道，以紓緩屯門區內交通問題；以及
- (ii) 有關屯門繞道於屯門區內設立出入口事宜，他表示除了需要考慮技術可行性外，若出入口的交通需求高，亦可能會令屯門區內個別路段產生交通問題。署方會於下一階段就屯門繞道於屯門區內設立出入口的需要及可行性作進一步研究。

79. 主席表示，署方準備的文件不夠詳盡，欠缺走線設計等資料，令議員無法深入討論。另外，屯門西繞道已討論多時，如今署方以屯門繞道取代屯門西繞道，難免令議員及居民感到不滿。他認為屯門繞道以全隧道形式興建，造價會相當昂貴，技術上亦有難度。

80. 張可森議員表示，希望就題述議題召開特別會議。

81. 主席回應表示會與秘書處聯絡，商討有關場地事宜，如場地許可，會考慮舉行特別會議。

82. 陳樹英議員表示，希望運輸署於下次會議提交屯赤隧道的行車數據，以及交代迴旋處疏導車流的情況。

83. 江鳳儀議員表示，希望將屯門西繞道相關的文件再作討論，並就題述議題召開特別會議。

84. 主席表示，希望路政署於下次會議一併提交與屯門西繞道相關的文件，以供參閱。

85. 路政署盧先生表示會於下次會議提交更詳盡的文件，詢問議員是否支持屯門區道路網絡中期改善工程，以便盡快展開。

86. 黃麗嫦議員及陳樹英議員表示，屯門區道路網絡中期改善工程應留待下次會議表決。

87. 曾振興議員、何國豪議員、張可森議員及黃丹晴議員表示，因會上發言時間有限，建議路政署於會後約見個別議員，就題述議題作詳細討論，然後於下次會議進行表決。

88. 主席總結表示，交委會將於第八次會議續議題述議題。

VI. 其他事項及下次會議日期

89. 主席表示，他將與秘書處商討召開特別會議的安排，以處理是日會議未及討論的事項。

[會後補註：交委會第三次特別會議已安排於 2021 年 3 月 15 日舉行。]

90. 委員沒有提出其他事項，主席宣佈會議於下午 1 時 36 分結束。

屯門區議會秘書處

日期：2021 年 3 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/21

屯門區議會
交通及運輸委員會
青山公路 - 青山灣段擴闊工程

2021年2月8日

青山公路
Castle Peak Road



路政署
TRANSPORTS DEPARTMENT
AECOM

簡報目錄

- * 項目背景
- * 工程計劃的範圍
- * 項目進展
- * 工程進度報告
- * 施工期間的安排
- * 麒麟崗公眾公園相關安排
- * 協調及聯絡工作

2

項目背景

將介乎屯門海榮路至香港黃金海岸第一期之間的一段青山公路青山灣段，由現時約10.3米闊的雙線不分隔行車道改為雙程雙線的分隔行車道 -

- 以配合其他已擴闊的青山公路路段
- 加強青山公路疏導荃灣與屯門交通的效益
- 加強道路安全
- 增強此段道路對交通事件或緊急工程的應變能力
- 應付未來的交通需求



行車道擴闊前



行車道擴闊後



道路模擬圖

3

工程計劃的範圍



4

工程計劃的範圍

本工程計劃的範圍包括：



擴闊介乎屯門海榮路至香港黃金海岸第一期之間長約1.9公里的一段青山公路青山灣段，由現時的雙線不分隔行車道擴闊至雙程雙線的分隔行車道；



改善上述路段內的九個現有道路交界處及一個迴旋處；

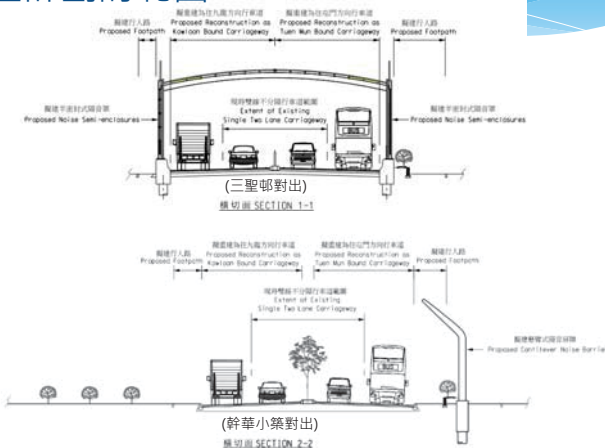


改建毗鄰三聖邨的現有行人天橋，並興建升降機；及



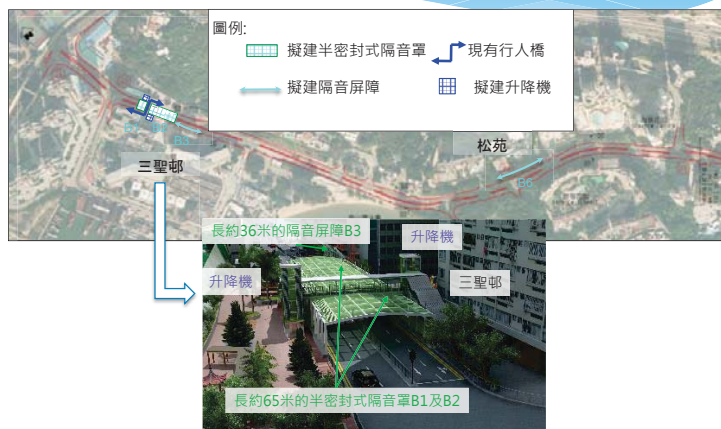
進行附屬工程，包括渠務、輔助交通設備、公共照明、環境緩解措施、環境美化、斜坡、護土牆、機電及其他輔助工程。

工程計劃的範圍



6

工程模擬圖 (一)



7

工程模擬圖 (二)



8

項目進展

路政署於2020年年中按照工務工程程序為本工程計劃向立法會申請撥款

於2020年7月10日獲得立法會財務委員會批准撥款

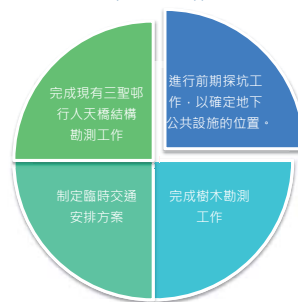
路政署為工程合約展開招標

於2020年11月30日開展工程，預期最快於2024年完工。

9

工程進度報告

本季的工作



未來一季將展開的工作



10

施工期間的安排

◆優先改善



11

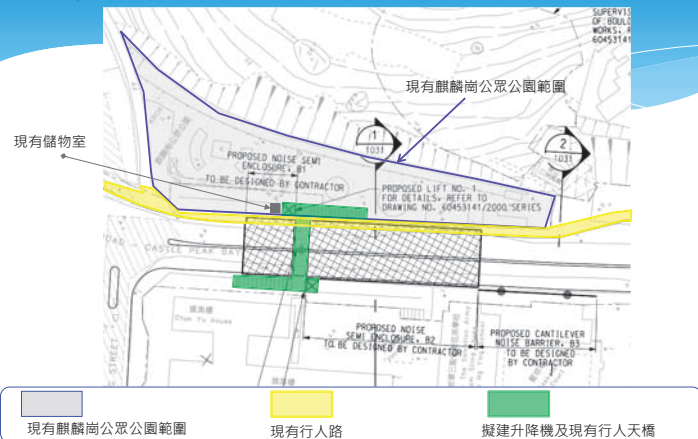
麒麟崗公眾公園臨時行人路線



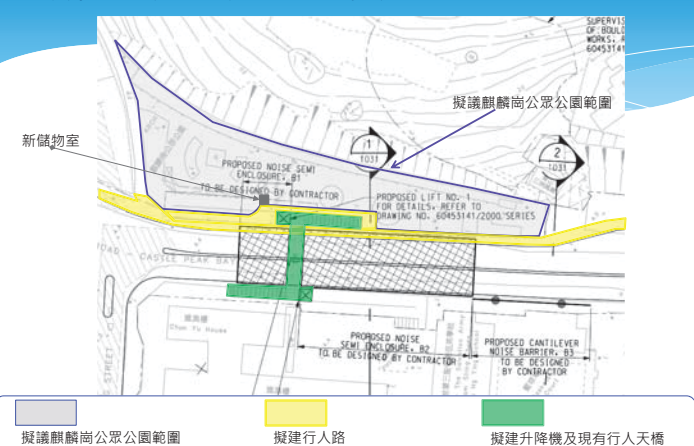
預計圍封時間：
2021年第3季至2022年第2季

12

麒麟崗公眾公園相關安排



麒麟崗公眾公園相關安排



施工期間的安排

臨時交通安排

- 確保現有來回行車道數目不變
- 交通管理聯絡小組
- 諮詢區議會

環境緩解措施

- 採用優質機動設備
- 臨時隔音屏障
- 定時灑水
- 臨時渠道收集及處理工地徑流

15

協調及聯絡工作

- 路政署及工程團隊會繼續與相關部門、區議員及持分者保持溝通
- 成立聯絡小組，如地盤聯絡小組、交通管理聯絡小組，以及社會聯絡小組等
- 工程社區聯絡中心
- 工程網站 (<http://www.cprcpb.hk/>)
- 24小時電話熱線：6191 9337
- 工程項目聯絡人：錢偉文先生 (駐地盤高級工程師)

16

謝謝

17



屯門區議會
2021年2月8日

十一號幹線 (元朗至北大嶼山段) 及相關主要幹道

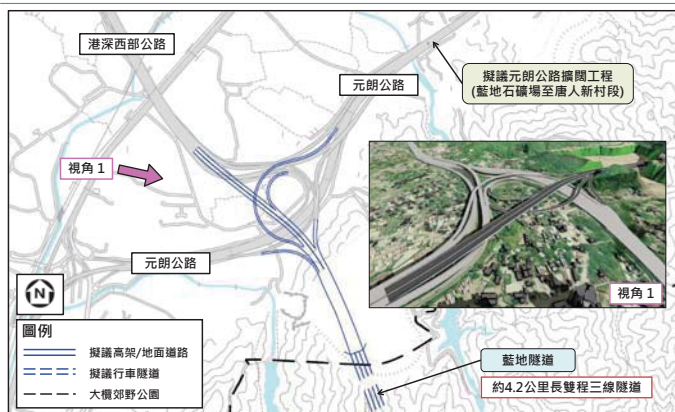
背景

- 應付新界西北的逐步發展 (包括洪水橋/廈村新發展區及元朗南發展等)
- 策略性幹道連接新界西北和市區
- 改善新界西北主要對外道路 (包括屯門公路、大欖隧道和汀九橋) 的交通情況



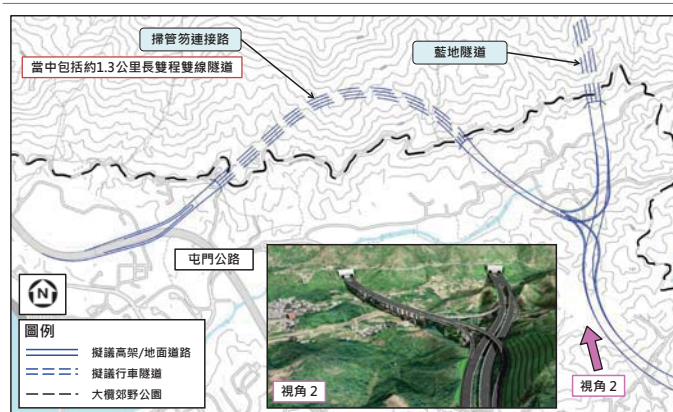
2

初步走線設計 – 藍地



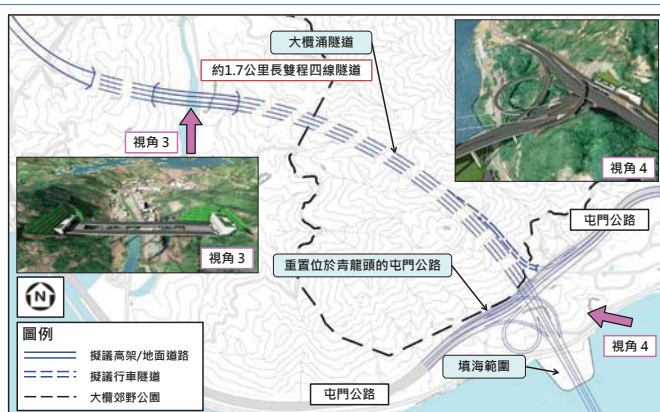
3

初步走線設計 – 掃管笏



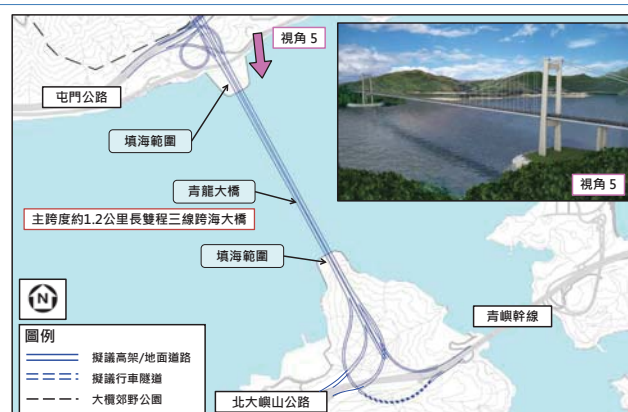
4

初步走線設計 – 大欖涌及青龍頭



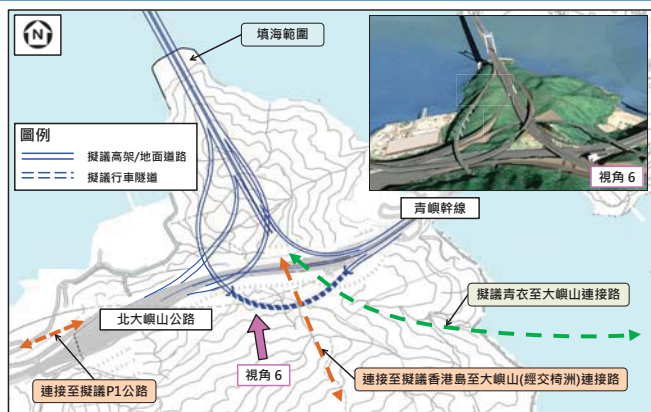
5

初步走線設計 – 青龍大橋



6

初步走線設計 – 北大嶼山



7

效益一 改善新界西北來往市區主要道路的交通情況



8

效益一 改善新界西北來往市區主要道路的交通情況



9

效益一 改善新界西北來往市區主要道路的交通情況



10

效益二 縮短新界西北來往市區的行車時間

新界西北主要道路的交通情況得以改善

十一號幹線(元朗至北大嶼山段)及相關主要幹道能提供更直接的連繫

為部份行程縮短行車距離

預計在2036年

由新界西北到市區的
行車時間平均可減少
約 **10** 分鐘

11

效益三 增加路線的選擇

新界西北居民來往市區路線

- 十一號幹線(元朗至北大嶼山段)及相關主要幹道
- 大欖隧道
- 屯門公路



12

效益三 加強道路網絡對交通事故的應變能力

當其他新界西北主要道路(如屯門公路)發生重大緊急事故狀況下

- 提供多個出入口連接鄰近新界西北主要道路
- 作為一條可靠的替代路線
- 疏導向市區出行的交通



13

效益三 加強道路網絡對交通事故的應變能力

當其他新界西北主要道路(如屯門公路)發生重大緊急事故狀況下

- 提供多個出入口連接鄰近新界西北主要道路
- 作為一條可靠的替代路線
- 疏導向市區出行的交通



14

未來路向

- 初步走線設計已儘量減少土地徵收
- 預計將涉及收回部分私人土地、清理政府土地、影響部分認可原居民墳葬地、遷移部分墳墓
- 下一階段
 - 檢視及確認受影響的土地
 - 會與可能受影響人士緊密溝通
 - 按照現行政策及機制處理相關事宜

15

未來路向

- 路政署將會按推展工務工程計劃的程序，向立法會財務委員會申請撥款以進行十一號幹線(元朗至北大嶼山段)的勘察研究工作
- 路政署會同時開展青衣至大嶼山連接路的工程技術研究，以及元朗公路(藍地石礦場至唐人新村段)擴闊工程的勘察研究，並會就研究得出的建議適時諮詢相關持份者以及推展下一階段的工作
- 路政署的目標是在不遲於2036年開通上述整組主要幹道。路政署會在後續的研究中審視每條主要幹道的推行優次，並會嘗試提早分階段完成。

16



歡迎大家就推展十一號幹線(元朗至北大嶼山段)及相關主要幹道的下一階段工作提供意見

多謝

屯門區議會
交通及運輸委員會

屯門西繞道的進展、
屯門繞道及屯門區道路改善工程建議

2021年2月8日

目的

- 提供一條新的主要幹道，連接新界西北至屯門南，從而分流現時駛經屯門區的跨區交通，從而改善屯門區道路的交通情況。

屯門西繞道

- 2016年曾向屯門區議會介紹屯門西繞道建議的走線方案；
- 建議的屯門西繞道連接南面的屯門第40區及屯門 - 赤鱗角隧道，至北面的港深西部公路，並設有**青田路分支隧道**；
- 部分議員擔心**青田路分支隧道**可能會增加屯門公路(虎地段)的交通負荷，同時會影響建生邨、大興邨及屯門醫院一帶的空氣質素及造成噪音滋擾。



屯門西繞道 - 勘測研究

- 2017年開展了勘測研究，包括研究把**青田路分支隧道**移除的方案；
- 在沒有青田路分支隧道的情況下，**屯門西繞道**的使用量變得十分低；
- 跨區車輛將會繼續使用屯門公路(虎地段及市中心段)和皇珠路；
- 屯門公路(虎地段及市中心段)和皇珠路的行車量 / 容車量比率預計於2036年仍處於**1.0或以上**的水平；
- 未能有效改善屯門公路(虎地段及市中心段)和皇珠路的交通情況。



屯門西繞道

- 2019年的施政報告中提出就屯門西的沿海發展重新規劃及進行研究；
- 我們檢視了區內未來主要幹道及其他連接道路的規劃和交通改善措施，特別是對**屯門公路(虎地段及市中心段)**和**皇珠路**的交通情況；
- 我們建議以**屯門繞道**取代原來的**屯門西繞道**，以改善屯門區內的交通情況。

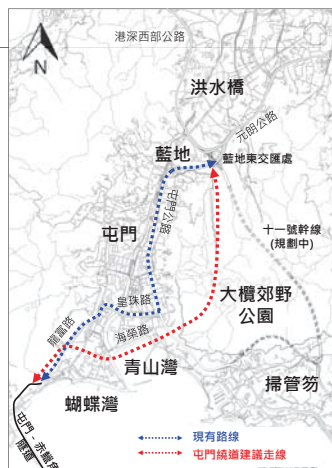
屯門繞道

- 8公里的雙線雙程分隔道路，主要以隧道形式連接屯門第40區及屯門 - 赤鱗角隧道至位於現有藍地石礦場旁的藍地東交匯處；
- 途經屯門南部及大欖郊野公園，再接上元朗公路及港深西部公路。



屯門繞道

- 新界西北的車輛可從元朗公路經由**屯門繞道**，直接抵達屯門第40區，再經屯門 - 赤鱗角隧道前往香港國際機場、東涌及大嶼山其他地區；
- 無需經過**屯門公路(虎地段及市中心段)**、**皇珠路**及其他相關連接路；
- 上述路段的行车量 / 容車量比率預計於**2036年將可處於1.0或以下**，因此**屯門繞道**是改善屯門區交通情況的較佳方案。



屯門繞道

- 屯門繞道**走線較**屯門西繞道**為短；
- 從交通規劃角度考量，**屯門繞道**的效益明顯較**屯門西繞道**為佳；
- 亦可為市民提供更便捷的道路連接新界西北至屯門第40區，以配合未來屯門西的沿海發展。



屯門繞道

行車距離及車程時間之比較

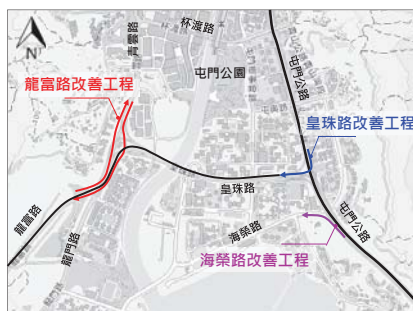


屯門繞道

- 綜上所述，我們建議採用**屯門繞道**取代早前建議的**屯門西繞道**；
- 我們現正從技術、環境、交通及土地等各方面，為不同的屯門繞道走線方案進行比較，希望盡量減低對附近居民和現有構築物及公共設施的影響；
- 我們現時預計**屯門繞道**將於**2036年或以前完成**。

屯門區道路改善工程

- 需要為**屯門繞道**進行勘测研究；
- 建議在屯門繞道開通前，先在**龍富路**、**皇珠路**及**海榮路**進行道路改善工程，以改善屯門區內道路網絡的交通情況。



屯門區道路改善工程

龍富路改善工程

- 擴闊現時龍富路(高架路段)，建造額外的南北單線雙程行車線，車輛可從新增的龍富路行車線直接前往青雲路；
- 車輛可避免行駛部分較多交通燈控制路口的龍門路路段。



屯門區道路改善工程

皇珠路及海榮路改善工程

- 將屯門公路（市中心段）南行線至皇珠路西行線的連接路擴闊至雙線行車，增加容車量；
- 在屯門公路(三聖段)北行線興建新的支路連接海榮路西行線，以分流部分皇珠路西行線的車輛；
- 可以改善皇珠路西行及其連接路的交通情況。



下一步計劃

- 於2021/22年爭取資源就屯門繞道及龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程進行勘測研究及初步設計，並進行環境及交通等多方面的影響評估，使相關的法定程序得以進行；
- 現時預計屯門繞道將於2036年或以前完成，而龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程則預計於2031年或以前完成。

謝謝