

屯門繞道及屯門區道路改善工程

目的

本文件旨在向屯門區議會交通及運輸委員會（交委會）就屯門繞道及屯門區道路改善工程提供進一步資料，並就有關工程項目諮詢委員的意見。

背景

2. 我們於2021年2月8日向交委會匯報屯門西繞道的進展，並介紹最新建議的屯門繞道及屯門區道路改善工程，得悉委員希望了解更多屯門西繞道的背景及新建議工程項目的進一步資料，現就有關資料在下文作出闡述。

屯門西繞道

3. 自2007年起，我們曾提出十三個屯門西繞道走線方案與屯門區議會討論。經過多輪的諮詢後，屯門區議會在2010年11月2日通過支持屯門西繞道(屯門公路高架道路方案)。但在該會議後，我們收到大量不同的地區人士及個別議員提出反對意見，他們主要關注屯門西繞道(屯門公路高架道路方案)所產生的空氣、噪音、景觀、風水及土地等問題。因應居民的意見，我們於2015年3月3日向屯門區議會作出修訂建議，修訂後的屯門西繞道走線為全隧道方案，隧道北面的出入口設置於青田路，而青田路以北的高架道路就被刪除。但會議上仍有議員表示擔心方案會將車流引入屯門公路，導致該路段出現擠塞及空氣污染等問題。其後，我們於

2016 年把屯門西繞道修定為一條全長 9 公里的幹道，南面隧道的出入口連接屯門—赤鱗角隧道，北面的出入口則接駁至港深西部公路，中途設有分支隧道連接青田路。我們於 2016 年 7 月 5 日曾就這個方案再次諮詢屯門區議會，雖然區議會在是次會議表示原則上支持就有關方案進行研究，但仍堅持無需保留接駁青田路的隧道出入口，以免影響建生邨、大興邨及屯門醫院一帶的噪音及空氣質素。

4. 綜合過往的諮詢結果，我們得悉屯門區議會原則上支持興建屯門西繞道以改善屯門區內道路的交通情況，但反對在屯門區內（例如青田路）設置出入口，以避免新增的幹道帶來的額外車流導致區內交通擠塞，並造成噪音滋擾及空氣質素等問題。因此，在進行屯門西繞道勘測研究時，我們把屯門西繞道的青田路分支隧道移除，根據研究結果顯示，屯門西繞道的預測使用量偏低，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¹。因此，屯門西繞道方案未能有效地改善屯門公路（虎地段及市中心段）的交通情況。

5. 因應屯門區最新的發展規劃，擬議的幹道除了需要分流部份使用屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路的車輛，以達到改善屯門區內道路的交通情況之外，亦要滿足屯門區內未來的交通需求，因此我們重新檢視屯門區主幹道的交通規劃，並建議以「屯門繞道」取代「屯門西繞道」。

¹行車量／容車量比率是道路交通情況的指標。若行車量／容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量。若行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞。

屯門繞道

6. 屯門繞道為一條長約 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鄰近地區，在藍地東交匯處與元朗公路及港深西部公路連接。除了接駁屯門—赤鱗角隧道、元朗公路及港深西部公路的連接路為高架道路外，屯門繞道大部份路段均為地下行車隧道。擬議的屯門繞道走線圖及縱切面分別載於附件一及二。

7. 屯門繞道南面的隧道出入口將設置於屯門—赤鱗角隧道及龍富路迴旋處以北的山脈，隧道走線途經龍富路、湖山路、屯門避風塘及三聖邨地底的石層。由於隧道將深入岩石層，附近之構築物（例如：紅樓、兆山苑、三聖邨等）及屯門公眾貨物裝卸區的運作不會受到影響。擬議的屯門繞道在屯門第 40 區段的初步走線設計載於附件三。

8. 在三聖邨以東的隧道路段會在大欖郊野公園底下約 40 米深的岩石層向藍地石礦場方向徐徐攀升至大約海拔 40 米，北面的隧道出入口將設置於大欖郊野公園外的藍地石礦場，走線會以高架橋在藍地東交匯處連接至元朗公路及港深西部公路。擬議的屯門繞道在藍地東交匯處段的初步走線設計載於附件四。

9. 當屯門繞道落成後，從新界西北前往屯門西、香港國際機場、東涌及大嶼山其他地區的跨區車輛，將可以從元朗公路經屯門繞道直接前往上述的目的地。無需再經過屯門公路(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。

「屯門繞道」與「屯門西繞道」之比較

10. 駕駛者從元朗公路藍地東交匯處，經屯門繞道前往屯門第40區或屯門—赤鱗角隧道，行車距離約8公里，預計行車時間約6分鐘。相比從元朗公路藍地東交匯處向北行前往港深西部公路，再經屯門西繞道前往屯門第40區或屯門—赤鱗角隧道，行車距離約11公里，而預計行車時間約8分鐘，詳情請參閱附件五。

11. 根據最新的交通評估，屯門區內較為繁忙的相關主要路段在2036年的交通數據如下：

2036年早上繁忙時間行車量/容車量比率

主要路段	在 <u>沒有</u> 屯門西繞道/ 屯門繞道的情況下	在有屯門西繞道 的情況下	在有屯門繞道的 情況下
	2036年	2036年	2036年
屯門公路 (虎地段)	1.15	1.09	0.95
屯門公路 (市中心段)	1.11	1.05	0.90
皇珠路和 其連接路	1.04	0.98	0.75
屯門西繞道	不適用	0.34	不適用
屯門繞道	不適用	不適用	0.73

註：假設龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程及十一號幹線分別於2031年及2036年或之前已經完成。

12. 在屯門繞道建成通車的情況下，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。而屯門繞道的行車量/容車量比率亦達到0.73，顯示有一定數量的車輛會選擇使用屯門繞道，但仍有足夠

的剩餘容車量配合屯門區未來的發展規劃。

13. 綜合上述分析，由於經屯門繞道前往屯門第 40 區或屯門—赤鱗角隧道的行車距離及時間都較屯門西繞道為短，因此屯門繞道的預計使用率會較屯門西繞道為高。相對屯門西繞道而言，車輛將無需經過屯門公路(虎地段及市中心段)、皇珠路及其他相關連接路，屯門繞道將更有效改善屯門區內道路的交通情況，並滿足屯門區內未來的交通需求。因此，屯門繞道是改善屯門區交通情況的較佳方案。

屯門區龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程

龍富路改善工程

14. 擬議的龍富路改善工程主要將龍富路的高架路段擴闊，以便在南北方向的行車線各加建一條額外行車道連接青雲路，讓車輛可以從龍富路新增的行車道直接往來青雲路，避免行駛較多交通燈控制路口的龍門路路段，這有助分流繁忙的屯門公路(市中心段)及皇珠路往返屯門中部及屯門西部的車輛。關於擬議的龍富路改善工程的內容，請參閱附件六。

皇珠路及海榮路改善工程

15. 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進行擴闊，以及在屯門公路(三聖段)北行線興建新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。關於擬議的皇珠路及海榮路改善工程的內容，請參閱附件七。

龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程的預測交通改善效果

16. 當龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程完成後，以下路段在 2031 年早上繁忙時間的行車量 / 容車量比率將會如下：

路段	工程前	工程後
<u>皇珠路(東行)</u>	1.05	1.00
<u>皇珠路(西行)</u>	1.20	0.98
屯門公路(南行)至 皇珠路(西行)的連接路	1.35	0.67

17. 由於龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程的走線對現有的樓宇或構築物仍保持一段距離，所以我們預計工程將不需要遷拆任何樓宇或構築物。同時，改善工程亦需要符合《環境影響評估條例》的要求，我們會檢視該工程的環境影響評估和提出所需的緩解措施，務求減低該工程項目可能帶來的空氣質素及噪音等環境影響。

下一步計劃

18. 我們會在 2021 年爭取資源就屯門繞道，以及龍富路、皇珠路及海榮路道路改善工程進行勘測研究及初步設計工作，評估環境、交通等多方面的影響，並進行相關的法定程序。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。

徵詢意見

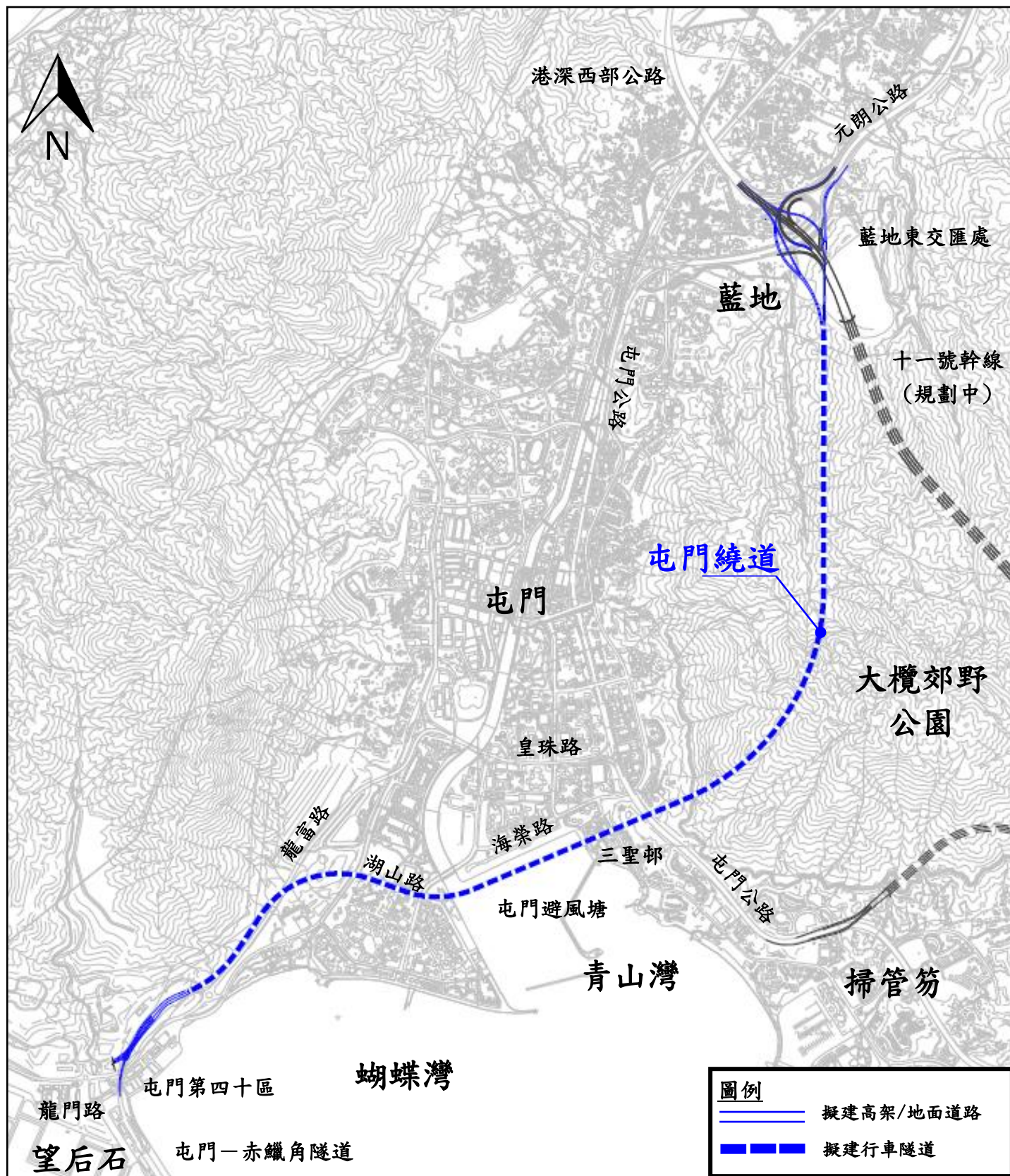
19. 歡迎各委員就本文件提出意見。

運輸署及路政署
二零二一年四月

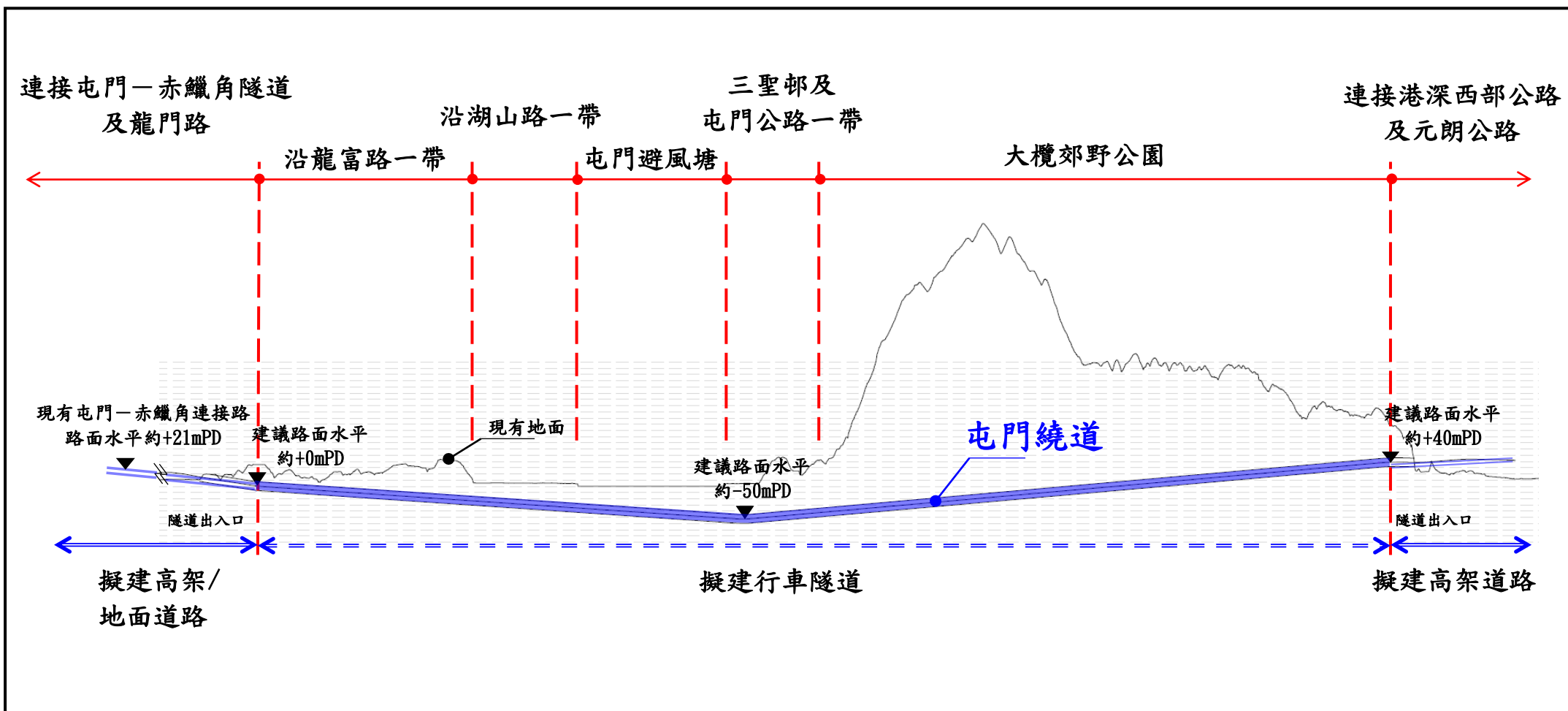
附件

- 附件一 屯門繞道建議走線圖
- 附件二 屯門繞道—縱切面
- 附件三 屯門繞道初步走線設計—屯門第40區
- 附件四 屯門繞道初步走線設計—藍地東交匯處
- 附件五 屯門西繞道和屯門繞道行車距離和時間的比較
- 附件六 龍富路改善工程
- 附件七 皇珠路及海榮路道路改善工程

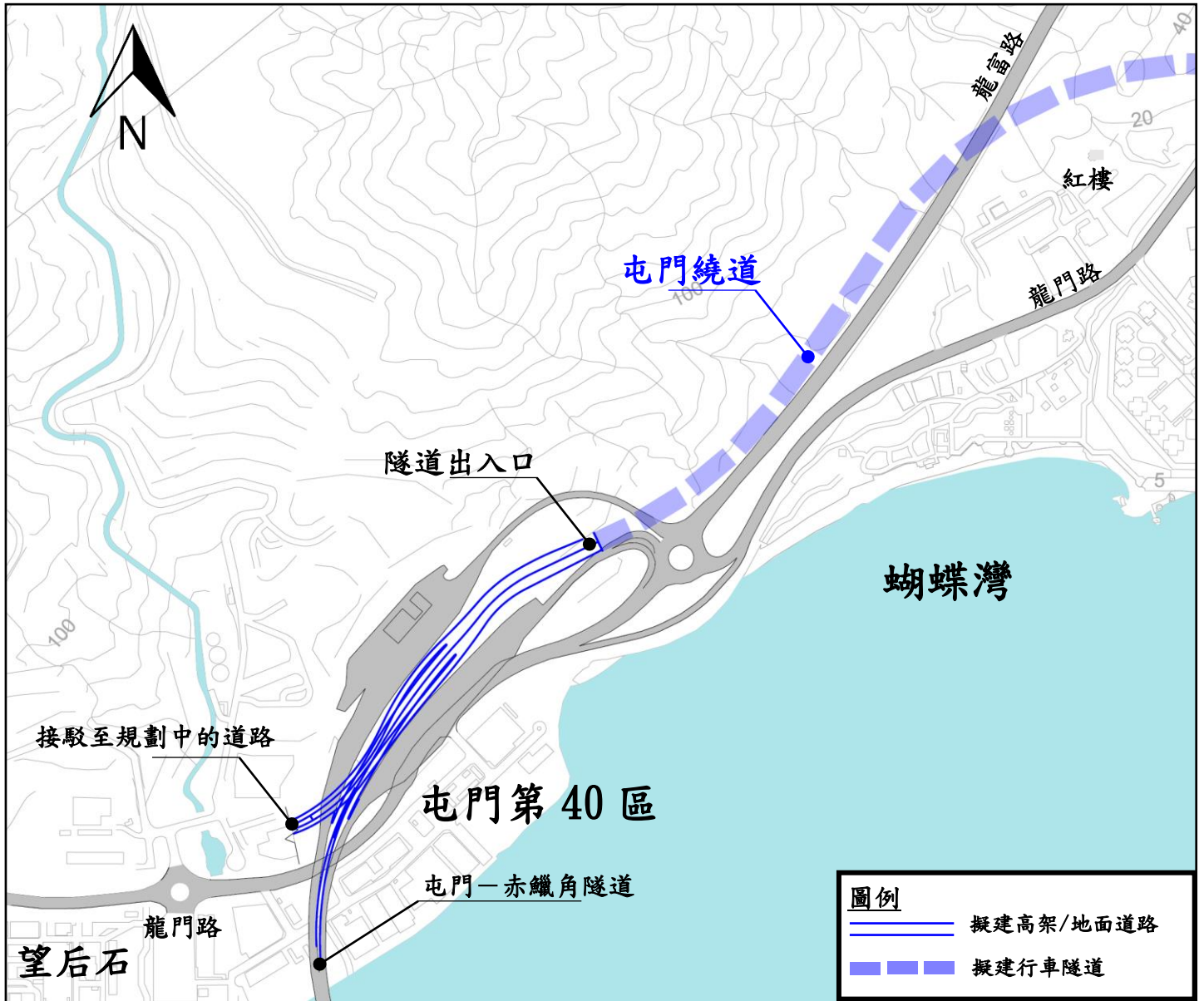
屯門繞道建議走線圖



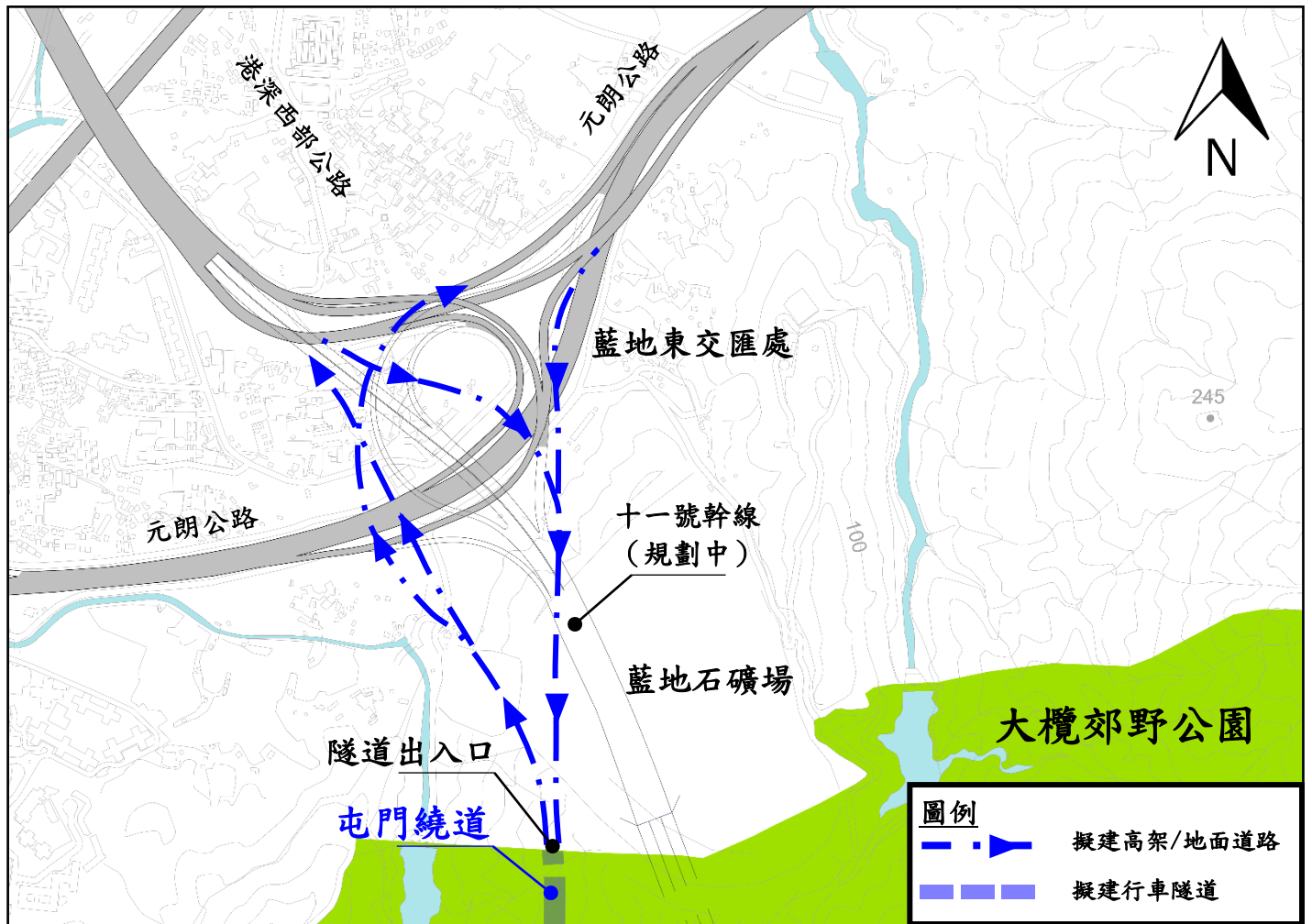
屯門繞道一縱切面



屯門繞道初步走線設計—屯門第40區



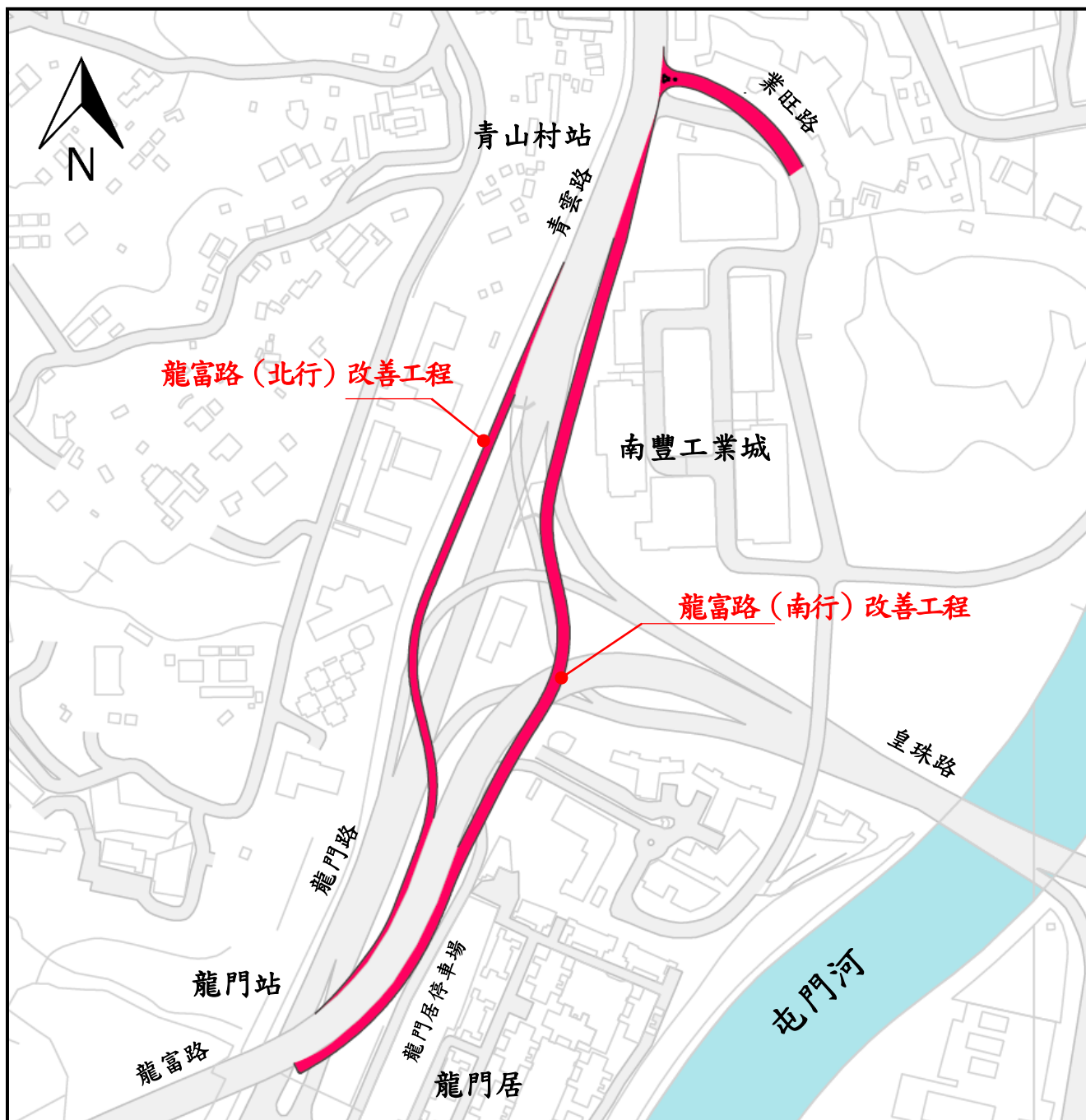
屯門繞道初步走線設計—藍地東交匯處



屯門西繞道和屯門繞道行車距離和時間的比較



龍富路改善工程



皇珠路及海榮路改善工程

