

荃灣區議會
交通及運輸委員會

十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及相關主要幹道

目的

本文件旨在向荃灣區議會轄下交通及運輸委員會介紹十一號幹線（元朗至北大嶼山段）（下稱"十一號幹線"）及相關主要幹道的初步走線設計和下一階段的研究工作。

背景

2. 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，政府於2018年5月展開十一號幹線的可行性研究，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，並確立了其效益及工程技術可行性。研究同時亦確立了青衣至大嶼山連接路，以及擴闊一段藍地石礦場至唐人新村段的元朗公路的需要，並且探討了相關的交通方案。

建議

3. 根據十一號幹線可行性研究的結果，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。

4. 建議的新主要幹道均有其獨特功能。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。掃管笏連接路及大欖涌隧道將為掃管笏至青龍頭之間的一段屯門公路提供替代路線,同時預留容量予有關地區日後發展。青龍大橋以及青衣至大嶼山連接路則是跨海大橋,提供一條經大嶼山及青衣的快速主幹道往返九龍,而無需經過汀九橋等較為繁忙的道路。

5. 同時,為了進一步提升十一號幹線與元朗南等發展區的連繫,路政署正計劃擴闊與十一號幹線擬議的藍地石礦場交匯處緊接的一段元朗公路,初步設定該路段涵蓋擬議的藍地石礦場交匯處至唐人新村,連同與元朗南等發展區相關的道路及交匯處改善工程,將會為有關地區整體道路網絡帶來全面優化,同時避免區外車流影響元朗區內的交通。

6. 整組連接新界西北和市區的主要幹道的初步走線平面圖載於附件一,目標在不遲於2036年通車。

十一號幹線的初步走線設計

7. 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,並於藍地連接港深西部公路和元朗公路。

8. 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。

9. 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。

10. 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。

推展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

11. 由於十一號幹線可行性研究已確立了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）擴闊工程的需要，路政署會繼續推展有關工程的下一階段工作，包括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，以確立其建議之走線方案、接駁道路安排、相關範疇的影響評估及工地勘測等。

效益

12. 十一號幹線及相關主要幹道將可配合新界西北包括洪水橋/厦村以及元朗南等新發展區的交通需要。除了改善新界西北來往市區主要道路的交通，也能縮短新界西北來往市區的行車時間。此外，

十一號幹線及青衣至大嶼山連接路亦可以增加路線的選擇及加強道路網絡對交通事故的應變能力。

(一) 改善新界西北來往市區主要道路的交通情況

13. 根據十一號幹線可行性研究的交通影響評估預測¹，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²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。

14. 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至市區。我們預期在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）巴士專線以外的行車道的行車量/容車量比率將下降至1.1，屯門公路（深井段）巴士專線的行車量/容車量比率則會低於1.0，表示巴士專線屆時將會暢通無阻。有關新界西北來往市區主要道路在2036年早上繁忙時間的行車量/容車量比率載於附件二。

(二) 縮短新界西北來往市區的行車時間

15. 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

¹ 交通影響評估採用規劃署於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。

² 行車量/容車量比率是一個反映繁忙時間道路交通情況的指標。行車量/容車量比率若低於1，表示情況可以接受。高於1則表示交通開始輕微擠塞。1至1.2表示擠塞情況尚可控制。高於1.2則表示情況轉趨嚴重。

為市民提供更直接的連繫和為部份行程縮短行車距離，我們預計在 2036 年由新界西北到市區的行車時間平均可減少約 10 分鐘³。

(三) 增加路線的選擇及加強道路網絡對交通事故的應變能力

16. 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。

未來路向

17. 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的勘查研究工作，以期在不遲於 2036 年通車。在勘查研究階段中，我們將會檢視可行性研究的結果及其建議的初步走線，並進行相關影響評估及工地勘測等工作，以優化設計及減少工程可能對居民和環境的影響。此外，我們亦會密切留意新界西北發展計劃的進度，按需要將項目分階段推展，以配合新界西北的發展及應付因此而產生來往市區的交通需求。

³ 可節省的行車時間視乎以下因素：由新界西北出發的位置、市區目的地的位置、在十一號幹線及相關主要幹道尚未通車前行程的原有路線及出行的時間。

18. 十一號幹線工程項目屬於《環境影響評估條例》的「指定工程項目」，路政署將會在下一階段（即勘查研究階段）完成環境影響評估報告，按《環境影響評估條例》向環境保護署署長申請批核及發出環境許可證，並建議環境緩解措施。路政署亦將會在下一階段按《道路（工程、使用及補償）條例》為十一號幹線工程項目進行刊憲，並會在進行刊憲前諮詢相關區議會。

19. 路政署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，我們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。路政署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，路政署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。

20. 與此同時，為盡快落實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，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。

徵詢意見

21. 請各議員就本文件提供推展十一號幹線及相關主要幹道的下一階段工作的意見。

附件

附件一： 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及相關主要幹道的初步
走線平面圖

附件二： 新界西北來往市區主要道路在 2036 年早上繁忙時間的行
車量/容車量比率

路政署

2021 年 1 月