

2023 年 6 月 19 日
討論文件

十一號幹線（元朗至北大嶼山段）

目的

本文件旨在向離島區議會簡介十一號幹線（元朗至北大嶼山段）（下稱“十一號幹線”）的最新進展，並就擬議工程計劃諮詢議員的意見。

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，政府正推展一組由藍地途經掃管笏、大欖涌、北大嶼山至青衣的策略性幹道，包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段）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。在詳細審視上述道路工程的推展時間表後，政府最新的目標是於 2033 年或以前開通整組連接新界西北和市區的幹道。

3. 我們已於 2021 年 9 月就十一號幹線展開勘察研究，現時正就上述工程的建議走線進行初步設計，並同步完成各項影響評估工作（包括交通影響評估及環境影響評估等）。十一號幹線的走線平面圖載於附件一。該平面圖亦有顯示擬議的青衣至大嶼山連接路、元朗公路擴闊工程（藍地石礦場至唐人新村段）及屯門繞道的走線。

走線設計

4. 十一號幹線是一組由藍地途經掃管笏、大欖涌至北大嶼山的主要幹道，由四個大型交匯處（包括藍地石礦場交匯處、掃管笏交匯處、青龍頭交匯處及北大嶼山交匯處）、三

段隧道（包括藍地隧道、掃管笏連接路及大欖涌隧道）、兩段露天路段（包括掃管笏—小欖露天路段及大欖涌河高架路）及一條青龍大橋組成。十一號幹線策略性地設置於屯門公路（屯門至青龍頭段）及青朗公路之間，整體布局有效地平衡新界西北往返市區主要幹道的交通需求。

藍地段

5. 藍地隧道是南北行雙程三線隧道，全長約 4.2 公里，於藍地石礦場交匯處連接港深西部公路及元朗公路，並於掃管笏交匯處連接掃管笏—小欖露天路段和掃管笏連接路。藍地隧道的剖面圖載於附件二。

掃管笏及小欖段

6. 掃管笏連接路是東西行雙程雙線道路，全長約 3 公里，作為屯門公路（小欖段）的繞道於其西端連接屯門公路，並於其東端經掃管笏交匯處連接掃管笏—小欖露天路段和藍地隧道。連接路當中有約 2 公里的路段將以隧道形式穿越大欖郊野公園，而地面工程亦盡量遠離郊野公園及現有村落，藉以減低對附近民居、土地及環境的影響。掃管笏連接路的剖面圖載於附件二。

7. 此外，我們亦建議於掃管笏連接路增建一條地區連接道路接駁至掃管笏路，令當區居民可以更直接使用十一號幹線來往市區，避免增加青山公路或屯門公路（小欖段）的交通負荷。

8. 我們亦建議於掃管笏—小欖露天路段設置巴士轉乘站，此策略性選址能同時服務來自藍地、天水圍、元朗、洪水橋及元朗南等新發展區和掃管笏的巴士路線，為乘客提供更多巴士路線選擇，善用巴士資源。

大欖涌及青龍頭段

9. 大欖涌隧道是南北行雙程四線隧道，全長約 1.7 公里，於其北端連接掃管笏—小欖露天路段，並於其南端經青龍頭交匯處連接青龍大橋和屯門公路。十一號幹線由小欖往青龍頭的一段走線，大部分為穿山隧道（即大欖涌隧道），只有其中途經大欖涌河的一段為高架路（即大欖涌河高架路）。大欖涌隧道將會是本港第一條雙管雙程四線的穿山隧道，其剖面圖載於附件二。

青龍大橋及北大嶼山段

10. 青龍大橋將會是全港首座南北行雙程四線的跨海大橋，主跨度長約 1.3 公里，於其北端經青龍頭交匯處連接大欖涌隧道和屯門公路，並於其南端經北大嶼山交匯處連接青嶼幹線、北大嶼山公路、擬議的青衣至大嶼山連接路、擬議的大嶼山 P1 公路（大嶼至欣澳段）和擬議的港島西至大嶼山東北連接路。因應最新的機場高度限制並透過調整青龍大橋的跨度和橋塔位置，青龍大橋南塔將移至北大嶼山近岸位置，在北大嶼山將不需進行填海工程。青龍大橋的立面圖和剖面圖載於附件三。

效益

11. 十一號幹線及相關主要幹道會連接新界西北和市區，改善新界西北來往市區現有的主要道路（包括屯門公路、大欖隧道和汀九橋）及青嶼幹線的交通情況外，亦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。我們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車時間預料

將會比使用屯門公路最多節省大約 25 分鐘¹。

12. 此外，十一號幹線連同青衣至大嶼山連接路亦可作為除大欖隧道連同汀九橋以及屯門公路外，往返新界西北及市區的另一選擇，並能提供一條可靠便捷的替代路線，疏導向市區出行的交通。相比現時利用屯門公路(3 至 4 條行車線)以及大欖隧道(3 條行車線)連接新界西北至市區，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。十一號幹線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。

交通影響評估

13. 我們已大致完成十一號幹線的交通影響評估。評估結果顯示，十一號幹線將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。我們預期多條現有主要道路的擠塞情況均得以舒緩，例如屯門公路由於有十一號幹線作為近距離的替代路線，其交通情況將有明顯改善。大欖隧道至汀九橋的行車情況亦將由緩慢改善為暢順。另一方面，落成後的十一號幹線的行車情況亦會暢順。

14. 另外，根據研究結果，建造工程不會對相關地區的交通網絡造成顯著影響。我們亦會在施工期間，妥善實施臨時交通措施，以進一步減低工程對區內道路交通帶來的影響。

¹ 可節省的行車時間視乎以下因素而調整：由新界西北出發的位置(包括元朗、屯門、掃管笏等地區)、市區目的地的位置，以及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。

環境影響評估

15. 十一號幹線工程項目屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)下的「指定工程項目」，我們正就十一號幹線建造工程及營運進行環境影響評估研究，研究內容包括噪音、空氣質素、生態、視覺和景觀等各方面，並會提出相關的緩解措施。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。而在完成環境影響評估報告後，我們會按《環境影響評估條例》的既定程序申請環境許可證，並按環境影響評估報告的建議，實施適當緩解措施。

16. 我們也將在工程期間實施適切的緩解環境影響措施，減低對鄰近市民的影響。

土地徵用

17. 我們在設計十一號幹線的走線時，已盡可能減少對私人土地、政府土地及現有墳墓/金塔(甕盅)的影響。但礙於地形及現場環境等因素限制，我們預計工程項目將涉及收回及暫時佔用私人土地、清理政府土地及遷移墳墓/金塔(甕盅)。我們及其他相關部門將適時與可能受影響的人士商討，並按照現行政策及機制處理相關事宜。

未來路向

18. 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，然後將適時按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。在充分落實精簡法定和行政程序後，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。

徵詢意見

19. 請議員就本文件提供意見，並支持推展十一號幹線工程項目。

路政署

主要工程管理處

2023 年 6 月

附件

- 附件一 十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、青衣至大嶼山連接路、屯門繞道以及元朗公路擴闊工程(藍地石礦場至唐人新村段)的走線平面圖
- 附件二 十一號幹線 - 藍地隧道、掃管笏連接路及大欖涌隧道
- 附件三 十一號幹線 - 青龍大橋