

2021年3月19日

討論文件

立法會交通事務委員會
十一號幹線（元朗至北大嶼山段）－ 勘查研究

目的

本文件就下述撥款申請建議諮詢委員的意見－

- (a) 把 **884TH** 號工程計劃「十一號幹線（元朗至北大嶼山段）」的一部分提升為甲級，編定為 **885TH** 號工程計劃，稱為「十一號幹線（元朗至北大嶼山段）－ 勘查研究」；按付款當日價格計算，估計所需費用為3億1,900萬元；以及
- (b) 把 **884TH** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

工程計劃的範圍和性質

2. 視乎勘查研究的結果，目前 **884TH** 號工程計劃的範圍包括－

- (a) 興建長約 4.2 公里雙程三線的藍地隧道連接藍地及掃管笏，於藍地連接港深西部公路和元朗公路，並於掃管笏連接大欖涌隧道和掃管笏連接路；
- (b) 興建長約 1.7 公里雙程四線的大欖涌隧道連接掃管笏及青龍頭，於掃管笏連接藍地隧道和掃管笏連接路，並於青龍頭連接青龍大橋和屯門公路；
- (c) 興建長約 1.4 公里雙程三線的青龍大橋連接青龍頭及北大嶼山，於青龍頭連接大欖涌隧道和屯門公路，並於北大嶼山連接青嶼幹線、北大嶼山公路、以及擬議的青衣至大嶼山連接路；
- (d) 興建長約 2.9 公里雙程雙線的掃管笏連接路連接藍地隧道及大欖涌隧道至屯門公路近掃管笏的位置，其中約

1.3 公里為隧道；

- (e) 建造以上各路段的連接路、交匯處和支路；以及
- (f) 進行相關的建築、土木、結構、機電、環境及其他有關工程，並設立交通管制及監察系統等。

3. 建議提升為甲級的 **884TH** 號工程計劃的一部分（即 **885TH** 號工程計劃）的內容如下—

- (a) 十一號幹線的勘查工作，包括—
 - (i) 檢討以往研究的結果，審議走線和設計方案；以及
 - (ii) 評估對環境、交通、文物、土地和其他有關方面的影響；
- (b) 十一號幹線的初步設計工作；以及
- (c) 相關工地勘測和工程監管工作。

4. 我們計劃在立法會財務委員會（下稱「財委會」）批准撥款後展開擬議的勘查工作，預計約在 54 個月內完成。

理由

5. 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、初步環境影響及工程項目推展時間表等範疇進行綜合評估，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。研究同時確立了建造青衣至大嶼山連接路、以及擴闊藍地至唐人新村的一段元朗公路的需要，並且探討了相關交通方案。

6. 根據十一號幹線可行性研究結果，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往返市區主要幹道(包括屯門公路、大欖隧道和汀九橋)的交通情況，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，增強周邊發展的連繫，有效釋放相關區域的發展潛力。上述整組擬議主要幹道的初步走線平面圖載於附件 1。

7. 建議的新主要幹道各有其獨特功能，能平衡新界西北往返市區主要幹道的整體布局。藍地隧道曾經擬議的藍地石礦場交匯處直接連接港深西部公路及元朗公路。該交匯處位於元朗區與屯門區中間，與「洪水橋/厦村新發展區」及「元朗南發展」中心的距離相若，能同時便利元朗區及屯門區的市民、減輕屯門公路及大欖隧道屆時的負擔。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。青龍大橋及青衣至大嶼山連接路是跨海大橋，提供一條經大嶼山及青衣的快速主要幹道往返市區，而無需經過汀九橋等較為繁忙的道路。

8. 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，路政署計劃擴闊與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交匯處。連同與元朗南等發展區相關的天水圍西交匯處、唐人新村交匯處、十八鄉交匯處及博愛迴旋處等道路及交匯處改善工程，將會全面優化有關地區的整體道路網絡，同時避免區外車流影響元朗區內的交通。

9. 建議的十一號幹線勘查研究(下稱「本研究」)，旨在確定十一號幹線的走線、整體布局、初步設計方案和土地需求。我們會在勘查研究中進行相關影響評估，包括環境影響評估(下稱「環評」)及文物保護事宜，以確定所涉及的影響及所需的紓減措施。我們亦會進行工地勘測工作，為相關設計提供土力及地質資料。

10. 由於十一號幹線與青衣至大嶼山連接路及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程環環相扣，為盡快落實青衣至大嶼山連接路以及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程，路政署會同時啟動整體撥款總目 706 分目 6100TX 下的丁級工程項目程序，以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

得出的建議適時推展下一階段的工作，以期在不遲於 2036 年開通整組主要幹道（包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、青衣至大嶼山連接路及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程）。

效益

11. 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。

12. 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量／容車量比率下降至 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。有關新界西北往返市區主要道路在 2036 年早上繁忙時間的行車量／容車量比率載於附件 2。

13. 由於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）的交通情況得以改善，加上十一號幹線及相關主要幹道能為新界西北市民提供更直接的連繫，並縮短部份行程的行車距離，我們預計在 2036 年由新界西北到市區的行車時間將會減少約 10 分鐘³。

14. 十一號幹線及青衣至大嶼山連接路將可作為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。當其他新界西北往返市區主要道路（包括屯門公路、大欖隧道或汀九橋）發生重大緊急事故，十一號幹線及

¹ 交通影響評估採用了規劃署於 2019 年最新編製的以 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／容車量比率低於 1 表示交通情況可以接受；高於 1 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 則表示擠塞情況轉趨嚴重。

³ 可節省的行車時間視乎以下因素而定：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。

青衣至大嶼山連接路亦能提供多個出入口，連接鄰近新界西北的主要道路，作為可靠的替代路線，疏導向市區出行的交通。同時亦可提供另一條往返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。

對財政的影響

15. 按付款當日價格計算，我們估計本研究的費用為 3 億 1,900 萬元，當中包括相關工地勘測工程的開支。由於本研究甚為複雜，而且涉及多個專業範疇，我們計劃委聘顧問進行本研究，並監督相關的工地勘測工程。

公眾諮詢

16. 相關部門在 2021 年 2 月 8 日就十一號幹線及相關主要幹道諮詢屯門區議會轄下交通及運輸委員會、荃灣區議會轄下交通及運輸委員會和離島區議會，並在 2021 年 2 月 23 日諮詢元朗區議會。

17. 各區議會均就十一號幹線的初步走線、環境影響及土地需求等範疇提出意見。相關部門向議會解釋了初步走線的理據、以及勘查階段中的環評及其他法定諮詢工作。此外，屯門區議會希望政府能順利推展並完成十一號幹線，令屯門區交通受惠；荃灣區議會及離島區議會均沒有反對十一號幹線的走線方案或推展十一號幹線的下一階段工作。至於元朗區議會方面，雖然相關部門已清楚解釋十一號幹線的規劃與「明日大嶼願景」並不相關，但議員仍然基於十一號幹線於北大嶼山可能容許將來進一步連接至擬議道路通往中部水域人工島、以及十一號幹線沒有直接接駁元朗南（特別是大棠），而不支持推展十一號幹線。

18. 我們備悉各區議會就十一號幹線的意見，並會在勘查研究適當跟進對項目有裨益的意見。

對環境的影響

19. 擬建的十一號幹線屬於《環境影響評估條例》（第 499

章) (下稱《環評條例》) 附表 2 的指定工程項目，路政署須就十一號幹線的施工和設施運作申領環境許可證。我們將進行環評研究以符合《環評條例》的規定。該環評研究會評估工程對環境所產生的影響，當中將涵蓋空氣質素、水質、生態、漁業、文化遺產、噪音、景觀及視覺影響等範疇。然而，本研究不是指定工程項目，不會對環境造成長遠不利影響。我們已在項目估算中包括實施適當的污染管制措施的成本，以減輕本研究下的工地勘測工程所產生的短期環境影響。

20. 本研究和相關的工地勘測工程只會產生極少量建築廢物。我們會要求顧問全面考慮如何在日後進行建造工程時，盡量減少產生建築廢物，以及盡量再用或循環使用這些建築廢物。

對文物的影響

21. 本研究和相關的工地勘測工程不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古研究價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。我們會在研究的環評研究中進行文化遺產影響評估。如有需要，我們會建議適當的緩解措施。

土地徵用

22. 本研究和相關的工地勘測工程無須徵用土地。本研究會審視在進行擬議的十一號幹線時，徵用及／或土地清理的需要和範圍。

對樹木的影響

23. 本研究和相關的工地勘測工程不直接涉及任何移走或種植樹木的建議。本研究會審視施工階段時工程對樹木的影響、保護樹木的需要、以及種植樹木的建議。

背景資料

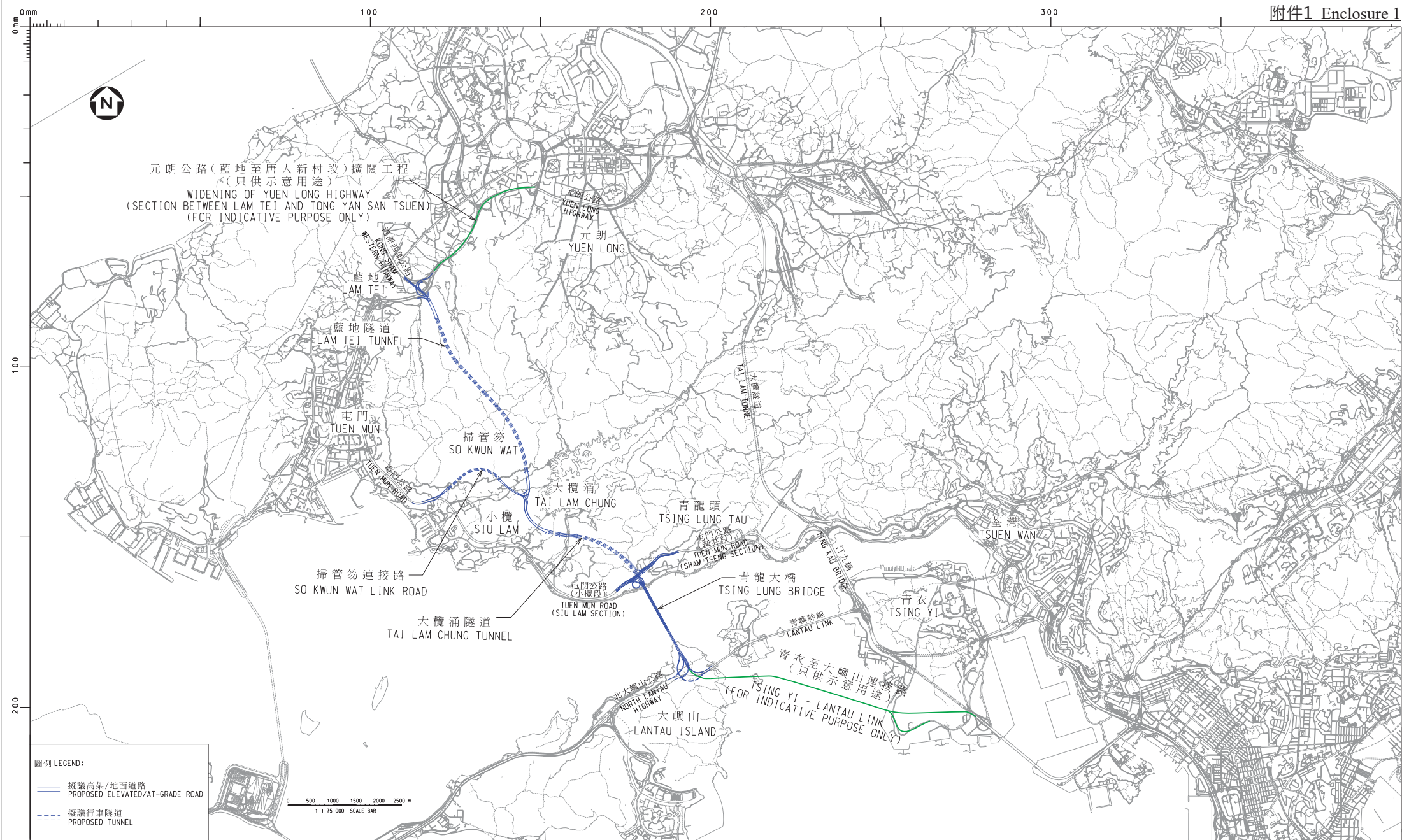
24. 政府於 2015 年檢視了新界西北長遠的總體對外交通需求，認為有需要研究十一號幹線的可行性。我們在 2018 年 4 月獲立法會財委會批准撥款申請，並於 2018 年 5 月展開十一號幹線的可行性研究。我們在 2020 年年底基本完成可行性研究，並在 2020 年 10 月把 **884TH** 號工程計劃提升為乙級。

下一步工作

25. 在徵詢交通事務委員會後，我們擬在本立法年度向工務小組委員會尋求支持，並向財委會申請撥款，把 **884TH** 號工程計劃一部分提升為甲級，編定為 **885TH** 號工程計劃，並把 **884TH** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

運輸及房屋局

2021 年 3 月



圖例 LEGEND:

- 擬議高架/地面道路
PROPOSED ELEVATED/AT-GRADE ROAD
- - - - 擬議行車隧道
PROPOSED TUNNEL

圖則名稱 drawing title

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

LAYOUT PLAN FOR PRELIMINARY ALIGNMENT OF ROUTE 11 (SECTION BETWEEN YUEN LONG AND NORTH LANTAU) AND ASSOCIATED MAJOR ROADS

圖則編號 drawing no. HMW6870TH-SK0040
 比例 scale 1:75000

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED



HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署
 HONG KONG 香港

RA:\Team 2\6870TH (Route 11)\DRAWING\HMW6870TH-SK0040\HMW6870TH-SK0040.dgn

新界西北連接市區主要道路
在2036年早上繁忙時間的行車量／容車量比率

	行車量／容車量比率	
	沒有 擬議工程計劃 ^{註1}	有 擬議工程計劃
主要道路		
- 屯門公路（小欖段）	1.2	1.0
- 屯門公路（深井段）	1.2	1.1 ^{註2}
- 大欖隧道	1.2	0.7
- 汀九橋	1.1	0.7
- 青嶼幹線	1.1	1.0
- 元朗公路（藍地至唐人新村段）	1.1	0.9
十一號幹線		
- 藍地隧道	/	0.9
- 大欖涌隧道		0.8
- 青龍大橋		0.9
- 掃管笏連接路		0.4
青衣至大嶼山連接路		0.7

註

1. 擬議工程計劃包括十一號幹線及相關主要幹道。
2. 該數值為屯門公路（深井段）巴士專線以外行車道的行車量／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。