

青嶼連接路擬建 冀2033年通車

助紓屯門公路塞車 配合「北都區」「明日大嶼」發展



連接路構思

連接：青衣至大嶼山

初步走線：橫跨馬灣航道及汲水門航道的兩座跨海大橋、青衣連接處，以及北大嶼山交匯處

作用：配合十一號幹線，將新界西北地區與大嶼山連接，形成新的道路幹線連接市區

全長：約5.2公里，雙程三線行車

通車目標：2033年

香港特區政府近年着力發展新界西北，包括洪水橋／廈村新發展區及元朗南發展等，為應對未來交通基建需求，正計劃興建青衣至大嶼山連接路，目標是2033年或之前通車。路政署工程管理負責人昨日透露，該連接路配合「北部都會區」及「明日大嶼」等大型發展，以及有助紓緩屯門公路塞車問題，今次提出的走線方案比約10年前的初步研究，建造時間較短。惟目前仍於前期研究階段，故未能估算造價，日後是否要收費亦言之尚早。

◆香港文匯報記者 文森

根據路政署早前予葵青區議會的文件顯示，政府計劃在青馬大橋及汲水門大橋以南，興建全長5.2公里來回三線行車的青衣至大嶼山連接路，強調以最直接的走線連接大嶼山及青衣。

連接路初步走線包括分別橫跨馬灣航道及汲水門航道的兩座跨海大橋，東端位於青衣西面的擬議青衣連接處，可將連接路接駁青衣區內的道路，包括青衣北岸公路和青衣西路；西端是擬議的北大嶼山交匯處，將連接路與擬議的十一號幹線、交椅洲人工島相關道路，以及現有的北大嶼山公路接駁，目標在2033年或之前通車，配合「北部都會區」及「明日大嶼」等大型發展。

路政署工程管理組長（青衣至大嶼山連接路）杜錦標昨日接受電台節目訪問時表示，政府正推展一組由藍地途經掃管笏、大欖涌、北大嶼山至青衣的主要幹道，包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段），以及青衣至大嶼山連接路，以形成新的道路幹線連接市區。而連接路的设计主要是在馬灣以南建一條約5.2公里，與青嶼幹線近乎平行的行車線，將大嶼山與青衣連接起來。

大橋主跨度縮至1.4公里

他表示，約10年前所進行的初步研究，大橋主跨度長約1.8公里，因應環境改變，現時建議方案的主跨度縮至1.4公里，建造時間較之前建議的短，在規模、造價方面亦較可取。他估計新連接路可於4至5年後動工，用約6年興建，惟目前仍處於前期研究起步階段，下一階段工作複雜，要做勘

測及設計工作，暫時未能準確估算造價。

每小時單向可乘載4700架次車

被問到為何不能擴展現時的青嶼幹線，以應付交通需求，杜錦標表明無法擴闊青嶼幹線，並指青衣至大嶼山連接路是兩邊相稱、雙程三線設計，每邊有3條行車線的幹道，預計每小時每個方向可乘載車流4,700架次車；以2036年計算，屆時連接路在早上繁忙時間，車流量亦只佔上述設計流量的約一半，可以有效分流青嶼幹線的車輛。

他又指，新連接路可以改善青嶼幹線及新界西北來往市區主要道路的交通情況，增加大嶼山來往市區的選擇，加強大嶼山連接市區道路對交通事故的應變能力。

立法會議員陳紹雄在同一節目上說，新界西北發展項目將會令到該區人口增加，政府估計十一號幹線落成後，青嶼幹線將會擠塞，因此有需要推展新連接路，而政府早前開始諮詢議員意見，他樂見政府在計劃初期與不同持份者交流。

他認為，政府應加快興建速度，因為目前新界西北居民前往九龍或港島，尤其是屯門公路情況，已面對塞車的苦況，極之需要改善，現時建橋可以考慮採取組裝合成法，讓新連接路盡早落成越早越好，「目標慳得一年得一年」，而施工時亦要減低對周圍環境的影響。他亦提出希望新連接路可具備防風設計，惟政府回應稱由於造價問題，連接路在極端天氣下不會開放，駕駛者屆時則要改用青嶼幹線下層行車。

議員：紓青馬橋壓力 完善交通網絡



◆多名立法會議員表示，青衣至大嶼山連接路將大大紓緩十一號幹線建成後對青馬大橋造成的交通壓力。圖為青馬大橋堵塞時的情況。資料圖片

香港文匯報訊（記者 費小燁）根據路政署向葵青區議會提交的文件顯示，擬興建的青衣至大嶼山連接路將與包括十一號幹線等由藍地途經掃管笏、大欖涌、北大嶼山至青衣的主要幹道，以及元朗公路擴闊工程，策略性地連接新界西北和市區，改善現有主要道路及青嶼幹線的交通情況，同時亦可透過提升道路基礎建設，進一步加強主要幹道的連接及增強交匯道路承受能力，提升周邊發展的規模及聯繫，有效釋放相關區域的發展潛力，極具戰略意義。多名立法會議員昨日在接受香港文匯報訪問時均表示，青衣至大嶼山連接路將大大紓緩十一號幹線建成後對青馬大橋造成的交通壓力，同時令新界西北連接西九龍及大嶼山的交通網絡更完善。

加強對交通事故應變能力

據路政署文件指出，預期青衣至大嶼山連接路的主要功能在於改善青嶼幹線和新界西北來往市區主要道路的交通情況，增加大嶼山來往市區的路線選擇及加強大嶼山連接市區道路對交通事故的應變能力，以及連同十一號幹線增加新界西北來往市區的路線選擇。

民建聯立法會議員陳恒鑌表示，將來十一號幹線建成後，會將大量車流從新界西北帶出來，令青馬大橋及汀九橋造成擠塞情況，坦言如沒有青衣至大嶼山連接路，「會令大

橋頂唔順。」擬興建的連接路可令出行人士在大橋以外有多一個選擇，「曾經有人懷疑連接路的作用，但大橋是承受着整個新界西北一大半人口！」

惟他指出，將來連接路通車後，會令青衣有兩個匯合處，連同昂船洲來往南昌一帶均會出現交通樽頸，必須在配套上妥善解決可能面對的擠塞問題。同時，目前馬灣居民欲前往機場，只能乘車先往青衣再折返，建議特區政府在興建連接路時一併解決該問題，令他們可直接前往欣澳。

工聯會立法會議員陸頌雄指出，現時新界西北尤其是元朗往返西九龍甚至港島區的交通網絡需求大，加上隨着他日「北部都會區」逐漸落成，有興建十一號幹線的必要，但認為必須一併開通青衣至大嶼山連接路，「如果只駁去大嶼山卻無新的連接路駁去青馬，只會令青嶼幹線不勝負荷，其實現時繁忙時間交通流量已經很高。」他認為，青衣至大嶼山連接路有很大的分流作用。

翻查資料，2015年汲水門大橋被船碰撞，進出大嶼山陸路交通一度癱瘓。青馬大橋總工程師、前土木工程署署長劉正光認為，多建連接路能確保區內交通的穩定性，「青馬大橋、汲水門大橋，有任何意外，就算有時交通意外或有時汽車起火會有影響會擠塞，而且去機場交通我們不應有所阻礙。」

議員巡九東 揭多項衛生問題

香港文匯報訊（記者 文森）九龍東區部分路段的行人天橋及升降機衛生情況不理想，長期被市民投訴。立法會議員顏汶羽團隊本月初巡查了九龍東路政署轄下近20條行人天橋及升降機，並於昨日舉行調查結果發布會。調查發現，上述地點存在多項衛生問題，包括升降機按鈕可能未按時消毒、「撒靚」紙巾被隨地棄置、行人天橋防滑物料損壞、支援視障人士的設施不足；行人天橋排水口淤塞等。

顏汶羽指出，有關衛生問題或與外判清潔工人沒有充分履行職務有關。據市民反映，承辦商通常只要員工拍照作為上班證據，員工亦單靠「打卡」完成工作，政府和承辦商並未掌握有關區域的整體衛生情況；對違法停泊單車問題、違法商業廣告等情況，政府部門常存在「只建不管」的情況。

倡政府設「第一責任人」機制

他認為，管理部門應採取有效措施，杜絕「打卡扮返工」行為，如制定KPI，以確保維修項目由發現問



題至維修的整個過程得以盡快完成，又建議設立「第一責任人」機制，將衛生工作分配予單一部門主理。顏汶羽解釋，行人天橋及升降機由多個部門負責管理，「單單天橋的花圃是康文署管理，扶手是路政署管理，地面是食環署管理；升降機內地面由食



顏汶羽團隊昨日舉行發布會。顏汶羽團隊供圖

環署負責清潔，升降機機身以及按鈕則由路政署負責清潔。可見分工非常複雜、仔細。」政府部門「互相傳波」往往會減慢效率，他相信設立「第一責任人」機制，可令處理提速，避免問題因為責任不清而不了了之。