

荃灣區議會

青衣至大嶼山連接路

目的

本文件旨向荃灣區議會介紹青衣至大嶼山連接路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）、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交匯處段）擴闊工程。整組策略性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。在詳細審視上述主要幹道的推展時間表後，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主要幹道。

3. 路政署已分別於 2021 年 9 月及 2022 年 10 月開展十一號幹線的勘查研究及元朗公路（藍地石礦場至唐人新村交匯處段）擴闊工程的勘查研究及詳細設計工作。至於青衣至大嶼山連接路，政府於 2021 年 3 月開展了「青衣至大嶼山連接路工程技術研究」，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，制定了青衣至大嶼山連接路的初步走線，並確立了其效益及工程技術可行性。我們現就青衣至大嶼山連接路的初步走線設計諮詢區議會，及後會向立法會申請撥

款進行項目的勘查研究及詳細設計工作。

建議

4. 我們建議在現有青嶼幹線的南面建造約 5.2 公里長的青衣至大嶼山連接路，以最直接的走線連接大嶼山及青衣。其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、青衣連接處，以及北大嶼山交匯處。青衣至大嶼山連接路的平面圖載於附件一。

初步走線設計

5. 橫跨馬灣航道的路段將會是一座東西行雙程三線的跨海大橋，全長約 2.3 公里，於青衣西面連接青沙公路，並於馬灣南連接擬議橫跨汲水門航道的跨海大橋。

6. 橫跨汲水門航道的路段將會是另一座東西行雙程三線的跨海大橋，全長約 1 公里，於馬灣南連接擬議的橫跨馬灣航道的跨海大橋，並於北大嶼山連接北大嶼山公路、擬議的十一號幹線和擬議的交椅洲人工島相關道路。

7. 青衣至大嶼山連接路的東端是位於青衣西面的擬議青衣連接處，將連接青衣至大嶼山連接路至青沙公路及青衣區內的道路，包括青衣北岸公路和青衣西路。我們需要調整青沙公路和長青公路北行線的走線，以騰出空間建造青衣連接處。

8. 青衣至大嶼山連接路的西端是擬議的北大嶼山交匯處，將連接青衣至大嶼山連接路至擬議的十一號幹線、擬議的交椅洲人工島相關道路，以及現有的北大嶼山公路。

效益

9. 我們預期青衣至大嶼山連接路能紓緩將來於青嶼幹線出現的交通情況，創造容量以配合新界西北、大嶼山和香港國際機場的長遠發展需要。青衣至大嶼山連接路作為整組策略性幹道的一部分，連同十一號幹線及其他相關主要幹道將可改善新界西北來往市區主要道路的交通情況，並增加大嶼山來往市區的路線選擇，加強整體道路網絡對交通事故的應變能力。

(一) 改善青嶼幹線和新界西北來往市區主要道路的交通情況

10. 目前，青嶼幹線是大嶼山和市區最直接的連繫。根據初步的交通評估，我們預期在十一號幹線落成後，無論屆時交椅洲人工島的相關道路是否經已通車，仍需要建造青衣至大嶼山連接路以紓緩青嶼幹線的交通情況；同時，新界西北各主要幹道的交通情況亦將得以改善。有關青嶼幹線、青衣至大嶼山連接路及其相關的主要道路在 2036 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率估算載於附件二。

(二) 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

11. 青衣至大嶼山連接路將可作為現有的青嶼幹線外來往大嶼山及市區的另一選擇，加強通往香港國際機場及港珠澳大橋香港口岸的道路網絡對交通事故的應變能力。當青馬大橋、汲水門大橋或汀九橋發生重大緊急事故狀況時，來往大嶼山及市區的車輛可經昂船洲大橋、南灣隧道和青衣至大嶼山連接路來往大嶼山、香港國際機場及港珠澳大橋香港口岸。同時，在青衣至大嶼山連接路及長青公路北行線之間亦會設有緊急連接口，當青嶼幹線或汀九橋發生緊急情況時，讓長青隧道的車輛可經青衣至大嶼山連接路前往大嶼山或新界

西北，以疏導交通。

(三) 連同十一號幹線增加新界西北來往市區的路線選擇

12. 青衣至大嶼山連接路連同十一號幹線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，能提供一條可靠便捷的替代路線，疏導向市區出行的交通。

未來路向

13. 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青衣至大嶼山連接路的勘查研究及詳細設計工作，以期在 2033 年或以前通車。在勘查研究階段中，我們將會檢視可行性研究的結果，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。

14. 青衣至大嶼山連接路工程項目屬於《環境影響評估條例》的「指定工程項目」，路政署將會在勘查研究及詳細設計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》為青衣至大嶼山連接路工程項目進行刊憲，並會在進行刊憲前諮詢相關區議會。

15. 由於現時沿青衣西面及西南面海岸設有油庫及不同的海事設施，路政署在設計青衣至大嶼山連接路的初步走線時已顧及減少對現有設施的影響，亦盡可能減少對私人土地、政府土地及現有墳墓的影響。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，以確認受影響的土地。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。

16. 另一方面，我們亦會密切留意新界西北及大嶼山各項發展計劃的進度，按需要檢視各個項目的推展情況，以配合新界西北及大嶼山各項發展及應付因此而產生來往市區的交通需求。

徵詢意見

17. 請各議員就本文件提供推展青衣至大嶼山連接路的下一階段工作的意見。

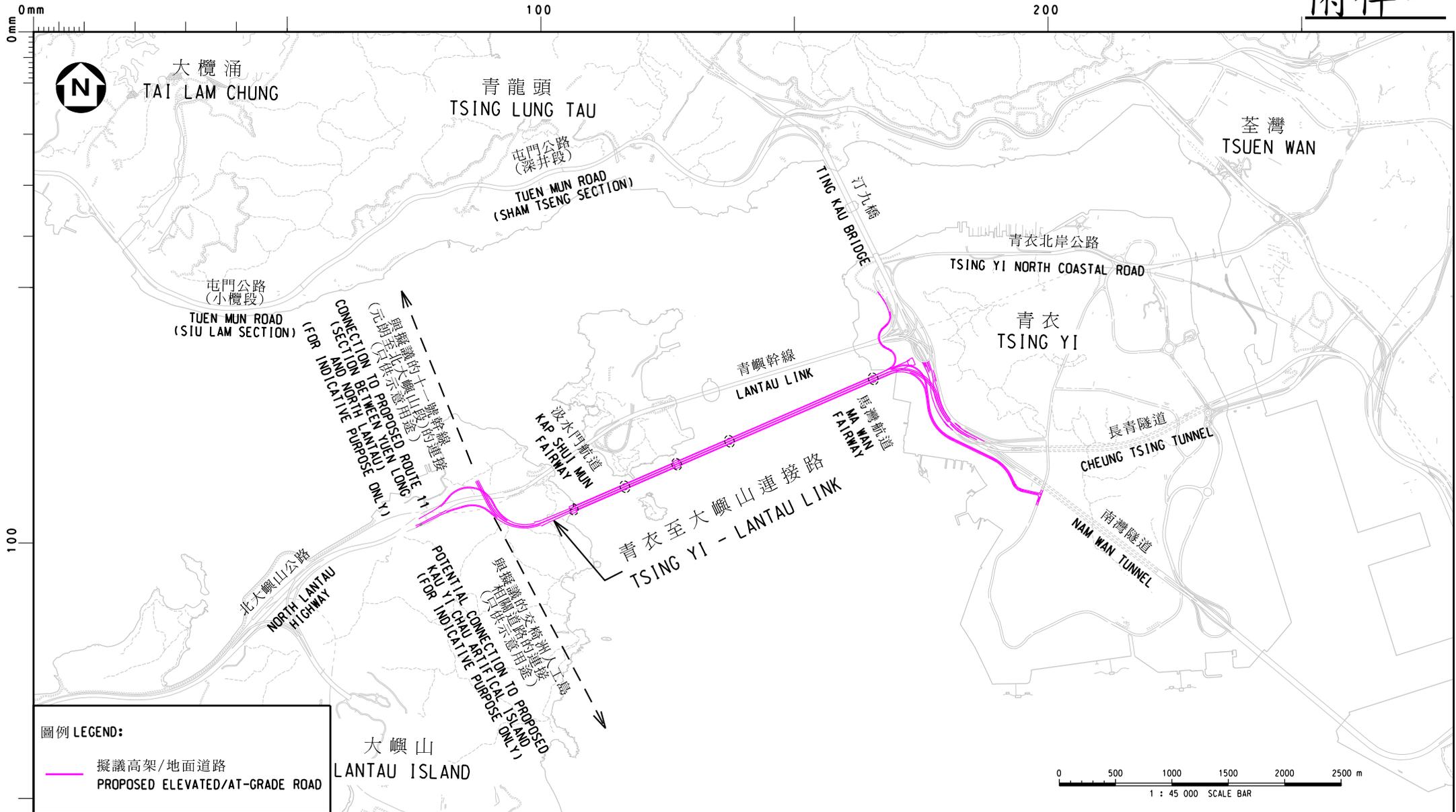
附件

附件一： 青衣至大嶼山連接路的初步走線平面圖

附件二： 青嶼幹線及其相關的主要道路在 2036 年繁忙時間的行車量/容車量比率

路政署

2022 年 11 月



圖則名稱 drawing title

青衣至大嶼山連接路的初步走線平面圖
LAYOUT PLAN FOR PRELIMINARY ALIGNMENT OF TSING YI - LANTAU LINK

圖則編號 drawing no. HMW6870TH-SK0093	比例 scale 1:45000
--------------------------------------	---------------------

© COPYRIGHT RESERVED



HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG

青嶼幹線及其相關的主要道路

在 2036 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率¹

	擬議道路在交通模型中的設定		
	沒有十一號幹線、 交椅洲人工島相關道 路及青衣至大嶼山連 接路	有十一號幹線， 但沒有交椅洲人工島 相關道路及青衣至大 嶼山連接路	有十一號幹線、 交椅洲人工島相關道 路及青衣至大嶼山連 接路
主要道路	行車量/容車量比率		
汀九橋	1.1	0.9	0.7
青嶼幹線	1.1 [@]	1.2 [#]	0.8 ^{#, 2}
南灣隧道	0.5	0.6	0.7
昂船洲大橋	0.5	0.6	0.7
青衣至大嶼山連接 路			0.5

@ 青嶼幹線在十一號幹線通車前，西行線車數會比東行線車數多。因此，該數值為早上繁忙時間西行的行車量/容車量比率。

青嶼幹線在十一號幹線通車後，東行線車數會比西行線車數多。因此，該數值為早上繁忙時間東行的行車量/容車量比率。

¹ 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。

² 在「有十一號幹線及交椅洲人工島相關道路、但沒有青衣至大嶼山連接路」的情況下，由於沒有青衣至大嶼山連接路分流由新界西北及大嶼山前往九龍市區的車流，青嶼幹線在 2036 年早上繁忙時間的行車量/容車量比率將會達到 1.1。