

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組

「大嶼山整體空間規劃及保育概念－策略性運輸基建初步構想」
及「大嶼山社會發展策略－完善交通建議」

1. 引言

- 1.1 規劃及保育小組與經濟及社會發展小組在2015年9月10日的聯席會議上，通過了「大嶼山整體空間規劃及保育概念」（詳情請參閱規劃及保育小組文件第04/2015號）及「大嶼山社會發展策略」（詳情請參閱經濟及社會發展小組文件第07/2015號）。該兩份文件當中分別建議了多項完善大嶼山對外策略性交通基建的構思和在大嶼山區內外的交通措施建議。本文旨在向小組委員介紹該兩份文件中有關交通及運輸的各項建議。

2. 大嶼山整體空間規劃及保育概念

- 2.1 擬議大嶼山整體空間規劃及保育概念佈局的重點如下(圖一)：

- (一) 北大嶼山走廊集中發展策略性經濟及房屋；
- (二) 東北大嶼發展休閒、娛樂及旅遊；
- (三) 「東大嶼都會」作長遠策略性增長區；
- (四) 其餘地區尋找適合的發展空間，善用政府土地，例如整合懲教設施及探討發展岩洞及地下空間；
- (五) 整體策略性交通基建；
- (六) 大嶼山大部分地區在加強生態及文化保育的前提下，發展康樂消閒、文化及綠色旅遊；及
- (七) 基礎建設配合大嶼山整體發展。

3. 策略性交通基建

3.1 大嶼山現有道路交通主要依賴北大嶼山公路及青馬大橋來往市區。鐵路方面有港鐵東涌線、機場快線和迪士尼線。為配合大嶼山各項策略性發展、香港整體的發展需要，以及加強深圳、新界西北，以至大嶼山及機場主要經濟增長帶的連繫，以達至更大的協同效益，有需要為大嶼山規劃全面的交通網絡，提供策略性交通基建，包括鐵路、道路系統，並輔以適當的水上交通。因應整體空間規劃及保育概念而提出的策略性交通基建網絡見圖二。有關各項概念性基建的需求及初步可行性應與相關建議發展一併研究。在確定需求及可行後，它們的落實時序將會按相關發展的優次及資源分配情況，循序漸進的施行。

(A) 鐵路系統

3.2 基於大嶼山北岸及「東大嶼都會」的規模及發展定位，建議以鐵路系統為骨幹，連接大嶼山主要的增長區與市區及新界的鐵路網絡，增強整體鐵路網絡的連繫，形成一條貫通新界西北—大嶼山—都會區的鐵路走廊：

- 東涌西延線及東涌車站：除了在《鐵路發展策略 2014》建議的東涌西延線及東涌西站外，現時由規劃署和土木工程拓展署共同進行的「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究—可行性研究」亦建議增設一個東涌車站，以配合東涌東的發展規劃。日後若確定有此需要，我們會進行詳細研究以進一步探討其可行性。
- 香港口岸人工島鐵路系統：因應口岸人工島上蓋將來大規模的商業活動及機場島上北商業區和亞洲國際博覽館的發展，建議進一步研究口岸人工島與北大嶼的鐵路連接，及北大嶼與未來的「東大嶼都會」的連接性。香港口岸人工島與機場島的連接方案亦正研究中¹。
- 「東大嶼都會」鐵路系統：由於「東大嶼都會」的規模人口達數十萬，將等同新市鎮的發展規模，而建議的第三個核心商業區亦有相當的就業機會，以集體運輸系統接駁現有市區，包括傳統商業中心區，甚為關鍵。建議可研究以鐵

¹ 香港口岸人工島與機場島的連接方案包括研究高效的行人系統，確實方案有待進一步研究。

路為骨幹，內部連接「東大嶼都會」，對外連接至港島西、九龍西及北大嶼，接駁現有及未來的鐵路系統。

- 連接大嶼山與新界西鐵路系統：為了與新界西有更高效率的連接，讓新界西北的勞動人口可以更便捷到大嶼山就業，在興建中的屯門至赤鱗角連接路之外，建議考慮興建一條連接港珠澳大橋口岸人工島至屯門南的鐵路，更可考慮接駁建議的屯門南延線，以達致形成一條接通新界西—大嶼山—都會區的鐵路走廊。
- 研究於小蠔灣增設鐵路站以配合小蠔灣填海及其車廠上蓋及周邊發展。

(B) 道路系統

3.3 建議透過策略性的道路系統將大嶼山北岸及「東大嶼都會」與香港市區及新界的道路網絡連接，形成一條貫通新界西—大嶼山—都會區的環型道路走廊；再通過港珠澳大橋、屯門至赤鱗角連接路、港深西部公路及深圳灣公路大橋連接深圳及珠三角地區，以至廣東西部，促進人流、物流及經濟活動：

- P1 路(由東涌東至欣澳)：隨著北大嶼各發展區的落成，有需要研究興建 P1 路，加強大嶼山北岸的主幹道連繫，連接東涌東、小蠔灣及欣澳重點發展項目，以促進大嶼山北岸的發展及其協同效應。
- 「東大嶼都會」道路系統：建議東接香港島西，北接大嶼東北，並進一步研究透過新道路，連接新界西北。日後便能經東大嶼都會貫通新界西北與香港島西。此外，「東大嶼都會」可經梅窩連接至大嶼山北岸，如小蠔灣，再接駁屯門至赤鱗角連接路，並接駁至其他地點。

(C) 水上交通

3.4 大嶼山現時共有六條常規渡輪航線服務連接至屯門、中環及周邊離島²。另外，由機場管理局擁有及管理的海天客運碼頭位於香港國際機場的機場限制區內，為中轉旅客提供便捷的空海聯

² 六條渡輪航線包括：(1) 橫水渡 (坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲)；(2) 梅窩—中環；(3) 大澳—沙螺灣—東涌—屯門；(4) 愉景灣—中環；(5) 愉景灣—梅窩；(6) 愉景灣—坪洲。兩個渡輪碼頭包括：東涌發展碼頭、梅窩渡輪碼頭。七個公眾碼頭包括：沙螺灣碼頭、大澳公眾碼頭、東涌公眾碼頭、大水坑碼頭、芝麻灣碼頭、白芒碼頭、東涌發展碼頭[公眾用]。另沿岸有其他碼頭設施。

運快船服務，往來香港與珠三角地區。而大嶼山北部與南部主要依靠東涌道連接，加上東涌道（石門甲道以南）及嶼南的所有道路為封閉道路，因此建議加強大嶼山的水上交通。增加水上交通，一方面輔助陸路交通，疏導假日繁忙的交通，尤其南大嶼；另一方面，可為大嶼山的居民及旅客提供相對休閒的另類交通選擇，對於大嶼山旅遊發展有推動作用。水上交通的可行性、營運規模及模式有待研究，初步構思主要建議包括：

- 欣澳設碼頭設施：配合欣澳作為東北大嶼旅遊大門的定位，建議研究在未來欣澳填海區／欣澳灣增設碼頭設施及遊艇停泊處，提供休閒的水上交通，與東涌新市鎮擴展區的擬議遊艇停泊處及碼頭設施、香港迪士尼樂園碼頭設施，以及大嶼山周邊及離島的碼頭設施連成網絡。
- 連接「東大嶼都會」及其他外島：研究在其他地方，例如「東大嶼都會」，大嶼南的塘福、石壁及分流及擬議發展水療渡假村的索罟群島設置碼頭，除可加強各地點的連繫外，亦可作為另類的旅遊觀光活動。

3.5 除策略性交通基建外，大嶼山的區內外交通安排亦有需要改善之處，有關的交通建議已在下段的「社會發展策略」中考慮。

4. 大嶼山的社會發展策略 - 交通措施建議

4.1 我們期待大嶼山能夠發展成為一個宜居、宜業及宜樂的地方。發展的目標須包含：

- 促進香港整體社會及大嶼山地區的可持續發展；
- 改善地區的生活環境；及
- 提供充足和均衡的社區設施。

4.2 為達致以上目標，大嶼山的社會發展策略主要可訂為：

- 致力吸引人才，以促進大嶼山經濟及就業均衡發展；
- 配合發展需要，提供適當的區內外交通，利便居民宜居宜業；及
- 顧及大嶼山鄉郊及偏遠地區所需。

4.3 在提供適當的區內外交通方面，我們建議詳細社會發展策略為：

- 在討論大嶼山社會發展策略的過程中，很多委員多次提及交通與社會發展及就業的關係，這一點值得特別留意。
- 運輸署正着力改善機場島對外的交通連接，當中已推行數項措施(載於附件一)。機管局和其他在機場島上的僱主如有意申請增設僱員服務路線，運輸署會繼續提供協助。當屯門至赤鱗角連接路通車後，將吸引更多新界西北部的居民到機場或東涌就業；運輸署會繼續監察及按需求檢討東涌/機場島與新界西北的巴士服務，以方便市民往返大嶼山。
- 運輸署會繼續密切監察及按需求改善大嶼山的公共交通服務，適時要求公共交通營辦商增加服務；並和營辦商適時制訂巴士路線計劃，配合預計新增的交通需求。
- 運輸署正就放寬南大嶼山封閉道路的交通管制及發放大嶼山封閉道路通行許可證的建議諮詢持份者。若有關建議落實，除可吸引遊客或非大嶼山居民到大嶼山遊玩，亦會便利居於大嶼山北面的居民到訪大嶼山南面、大澳及梅窩。除此之外，運輸署正研究在南大嶼增設泊車位及增發大嶼山的士牌照，以改善大嶼山的交通配套，並會與環保署共同評估電池電動巴士在大嶼山試驗行駛的實際運作效能、表現和可行性。
- 為改善羗山道及嶼南道的行車狀況，路政署已分別在 2014 年及 2015 年完成改善 10 個及 1 個路彎，現正着力完成餘下的 5 個路彎改善工程；此外，亦有 5 個路彎改善工程正在研究當中。
- 政府將繼續研究改善大嶼山區內外的道路及交通設施，按現時工作計劃，各北部地區的詳細交通規劃及連接將會納入各項目研究之中，包括東涌新市鎮擴展、港珠澳大橋香港口岸上蓋商業發展、小蠔灣和欣澳填海及「東大嶼都會」等，就整體策略性交通基建的初步構想，可參閱上文第 3.1 至 3.4 段。另外，土木工程拓展署現正進行中的由昂坪延伸至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島的水療度假村發展的初步可行性研究，以及發展局就大嶼山的康樂及旅遊發展策略的可行

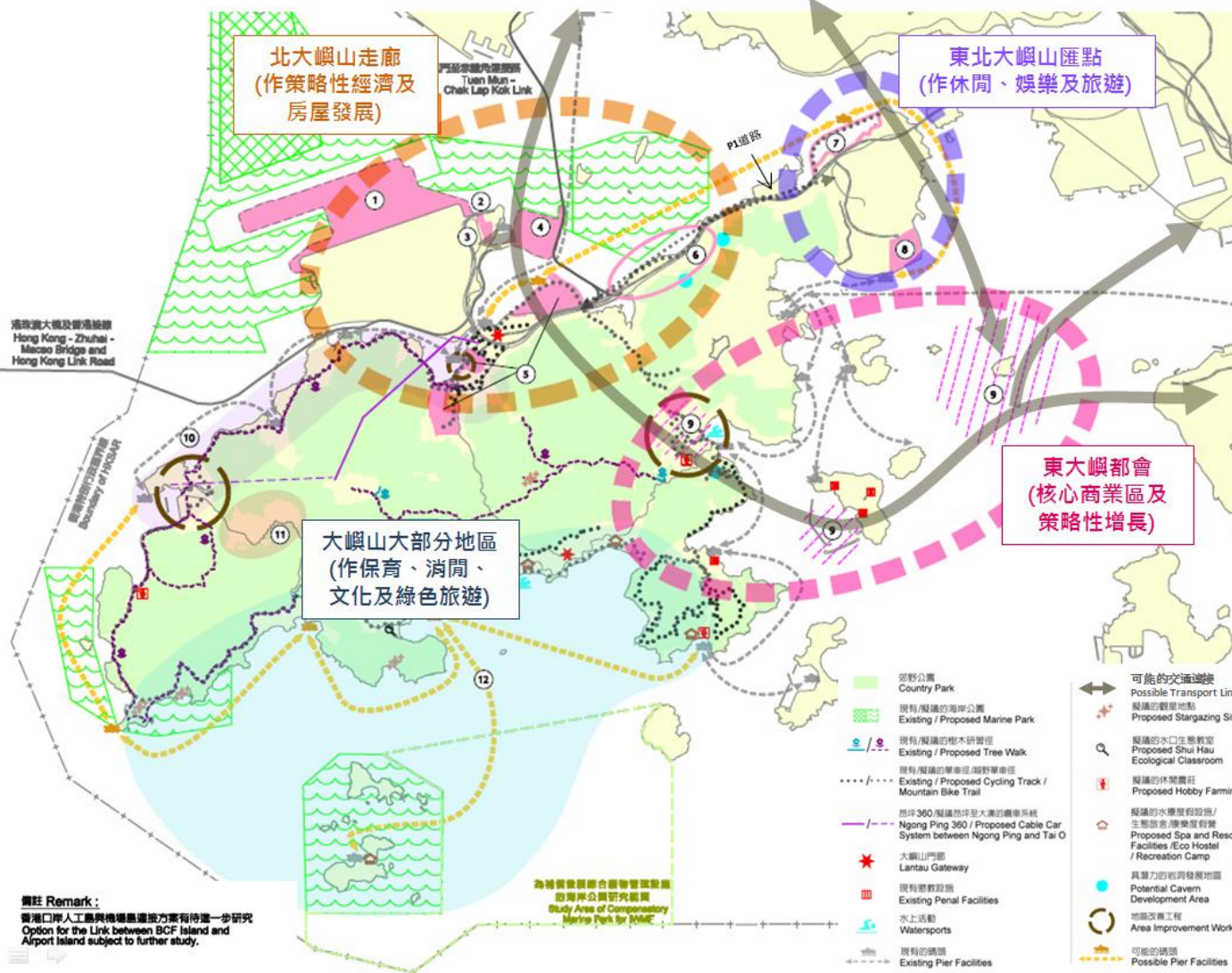
性研究，都會初步檢討有關項目對交通的影響及建議所需的配套。

- 各項改善工作已在進行中。運輸署、路政署和各推動改善工作的相關部門會緊密合作，確保有合適的交通設施配套和公共運輸服務，以配合各項社會發展與服務的規劃及推展。我們建議民政事務總署可作為溝通橋樑，加強協調部門的工作，以更切合地區居民的需求。

5. 下一步

- 5.1 在聽取小組委員對上述有關大嶼山各項交通及運輸建議的意見後，如有需要，規劃署及發展局會綜合及整理收集到的意見，並會在「大嶼山整體空間規劃及保育概念」及「大嶼山社會發展策略」作出適當的反映或修改。

發展局
規劃署
2015年9月



圖例
LEGEND

- 北大嶼山走廊
(作策略性經濟及房屋發展)
Northern Lantau Corridor (For Strategic Economic and Housing Development)
- 1 擬議的機場第三條跑道
Proposed HKIA Third Runway
- 2 亞洲國際博覽館擴展
AsiaWorld-Expo Expansion
- 3 機場北商業區
North Commercial District on Airport Island
- 4 港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展
Topside Development at HKBCF Island of HZMB
- 5 東涌新市鎮擴展
Tung Chung New Town Extension
- 6 小蠔灣發展
Siu Ho Wan Development
- 東北大嶼山匯點
(作休閒、娛樂及旅遊)
(For Leisure, Entertainment and Tourism)
- 7 欣澳填海
Sunny Bay Reclamation
- 8 香港迪士尼樂園度假區第二期發展
Hong Kong Disneyland Resort Phase 2 Development
- 東大嶼都會
(核心商業區及策略性增長)
(For Strategic Growth with a Core Business District)
- 9 東大嶼都會初步概念
East Lantau Metropolis Preliminary Concept
- 大嶼山大部分地區
(作保育、消閒、文化及綠色旅遊)
(For Conservation, Leisure, Cultural and Green Tourism)
- 10 西北大嶼山歷史、文化、自然步道
Northwest Lantau Heritage, Cultural and Nature Trail
- 11 鹿湖苑山禪林保育區
Luk Wu Keung Shan Zen Conservation Zone
- 12 大嶼山南岸生態保育、康樂及綠色旅遊帶
South Lantau Eco-Conservation, Leisure and Green Tourism

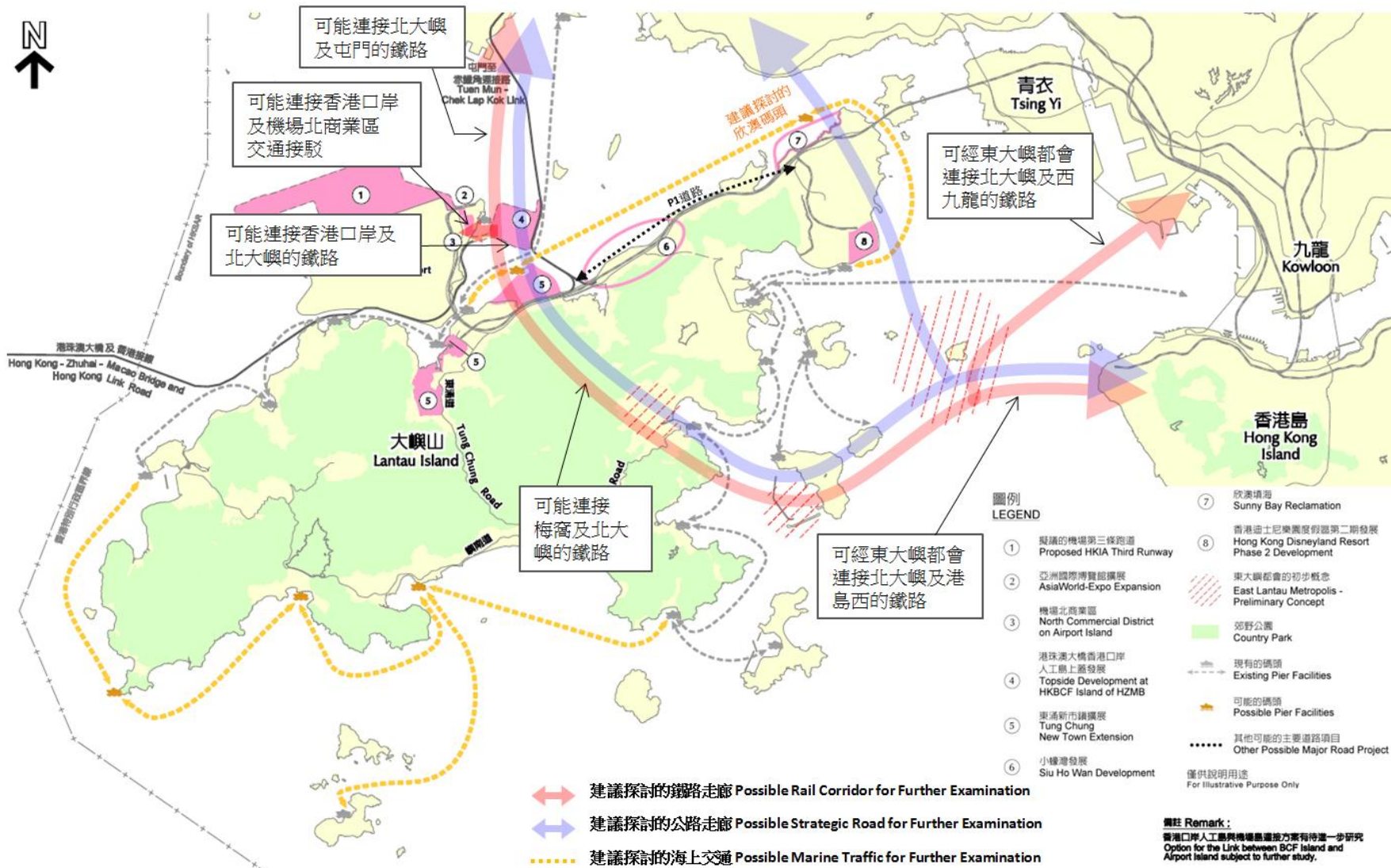
備註 Remark:
香港口岸人工島與機場島連接方案有待進一步研究
Option for the Link between BCF Island and Airport Island subject to further study.

海濱發展區合體發展區
即海岸公園研究區
Study Area of Complementary Marine Park for RMMC

圖一：大嶼山空間規劃概念

規 劃 署
PLANNING DEPARTMENT

圖則編號 Plan No. :	
日期 Date :	



圖二：策略性交通基建概念

規劃署
PLANNING DEPARTMENT



圖則編號 Plan No.	:	
日期 Date	:	

正在推行中的改善機場島對外交通連接措施

- (i) 分拆巴士路線，令路線更直接，包括：2014年12月起全日分拆第E34號為E34A號(天水圍市中心 — 機場)及E34B號(元朗 — 機場)；及在2015年2月起早上繁忙時間分拆S64號為S64X號(東涌逸東邨 — 機場(客運大樓))及S64C號(東涌逸東邨 — 機場(貨運及航膳區))。
- (ii) 增加車輛及加密班次，包括：E32號(葵芳站 — 亞洲國際博覽館)、E33P號(屯門兆康(南)站 — 機場(地面運輸中心))、E34A號、E34B號、E34P號(天水圍市中心 — 東涌(逸東邨))及S56號(東涌站巴士總站 — 機場客運大樓)。
- (iii) 延長機場員工乘車優惠，包括：N30號、N30P號及N42號的機場員工乘車票價優惠已延長至2016年5月。
- (iv) 提供四條通宵特快巴士服務，已於2015年7月23日起試辦3個月，由機場巴士總站開出(不繞經機場島)分別前往旺角/大角咀、深水埗/黃大仙/觀塘/將軍澳、屯門及元朗/天水圍。
- (v) 機管局及其他在機場島的相關僱主於2015年7月23日開辦一條連接機場島主要地區的深宵僱員服務路線，以配合以上第(iv)項所述的四條通宵特快巴士服務。