

## 大嶼山發展諮詢委員會

### 交通及運輸小組 工作進展報告

#### 目的

本文件旨在向大嶼山發展諮詢委員會（下稱「委員會」）報告交通及運輸小組（下稱「小組」）的工作進展。

#### 引言

2. 小組是委員會轄下四個小組之一，負責有關交通和運輸服務及相關基建設施的建議。其職權範圍是就大嶼山發展建議帶來的交通運輸需求及影響向委員會提供建議。將會考慮的影響包括發展建議所需的配套運輸安排、推行這些安排的困難及克服困難的可行方案。

#### 工作進展報告

3. 自上次會議後，小組於2015年6月24日及9月16日舉行了小組第五及第六次會議。

#### 第五次會議

4. 第五次會議討論項目如下：

- (i) 南大嶼山的交通管制及封閉道路通行許可證安排；
- (ii) 大嶼山羗山道及嶼南道狹窄路彎改善工程進展；
- (iii) 研究發出新大嶼山的士牌照；及

(iv)大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組轄下工作小組工作進展報告。

### **南大嶼山的交通管制及封閉道路通行許可證安排 (小組文件第 08/2015 號)**

5. 經考慮現時南大嶼山的道路情況、交通流量、泊車位設施及其使用情況，運輸署建議每日進入嶼南的旅遊巴士數目上限由 30 部增加至 50 部；以及逢星期一至五(公眾假期除外)容許 50 部私家車進入嶼南的道路作康樂和消閒用途。小組經討論後支持有關建議，並要求政府盡快改善嶼南的道路情況和增加泊車設施、在旅遊景點提供足夠的泊車位、簡化申請手續及加強宣傳，和在有關措施實施一年後作出檢討。

### **大嶼山羗山道及嶼南道狹窄路彎改善工程進展 (小組文件第 09/2015 號)**

6. 小組得悉路政署已完成 10 個位於羗山道及嶼南道的彎位改善工程。餘下的彎位改善工程包括位於羗山道的 3 個彎位(K1, K4 及 K10)及位於嶼南道的 3 個彎位(S1, S2 的餘下部份及 S4)。路政署預計 K1(近大澳道)、S2 及 S4(近東涌道) 3 個彎位可於 2015 年底前完成。K4(近深屈道)及 S1(近東涌道) 2 個彎位現正進行地下設施及樹木的勘查、計劃在 2017 年中完工。至於 K10(近石壁水塘連接路)，由於需時進行環境評估(環評)報告及斜坡設計，工程預計在 2017 年開展。小組敦請有關部門盡快完成有關工程。

### **研究發出新大嶼山的士牌照 (小組文件第 10/2015 號)**

7. 小組聽取了運輸署就大嶼山的士服務水平調查所進行的分析結果，當中包括大嶼山的士在 2014 年的平均每日載客人次和平均載客車程次數均錄得升幅，而在的士站等候大嶼山的士超過十分鐘的乘客比例亦升至平日繁忙時段的 10%及周末的

13%。小組亦知悉過去兩年運輸署收到不少意見表示大嶼山的士服務不足。有關的調查結果和公眾意見反映現時服務未能滿足要求，而且考慮到大嶼山未來的發展，以及大嶼山人口和遊客數目的增長，運輸署認為有需要發出新的大嶼山的士牌照。確實所需的新牌照數目在研究當中，初步評估是增加現時牌照總數約一半應當合適。小組知悉運輸署會一如既往按法例經招標發出新的士牌照，而招標工作由籌備至完成一般需時約六個月。

## 大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組轄下工作小組工作進展報告

(小組文件第11/2015號)

8. 小組備悉大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組轄下工作小組報告中，有關改善往返機場島的專營巴士服務的工作和進展，及建議應交由旅遊事務署跟進調查外國遊客往大嶼山的交通。小組促請部門繼續跟進在嶼南各旅遊景點增加泊車位，開辦深宵特快巴士服務和協助機場島僱主為其僱員提供的僱員服務等建議。

9. 運輸署已批准專營巴士公司由今年7月23日起以試辦形式，提供四條通宵特快巴士路線由機場巴士總站開出，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，為期三個月。運輸署現正與相關的專營巴士公司及機管局檢討上述四條通宵特快巴士路線的試辦成效。若結果滿意，該四條通宵特快巴士路線將轉為長期服務。此外，運輸署並批准了一條連接機場島主要地區的深宵僱員服務於7月23日開始運作，方便接駁機場島各區員工前往機場客運大樓，轉乘其他通宵專營巴士服務。運輸署會繼續因應乘客需求的轉變改善往返機場島的專營巴士服務。

## 第六次會議

10. 第六次會議討論項目如下：

(i) 「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」；
- (ii) 港珠澳大橋香港口岸上蓋發展 - 初步交通連接分析；及
  - (iii) 大嶼山羌山道及嶼南道狹窄路彎改善工程進展。

## 跟進事項

### 放寬嶼南封閉道路的進度報告

11. 運輸署滙報在2015年7月已就建議的放寬措施諮詢離島區議會交通及運輸委員會、大嶼山四個鄉事委員會、公共交通營辦商、旅遊業界和環保團體。總括來說，運輸署收到支持和反對的意見。反對意見主要是關注建議會影響嶼南鄉郊的自然環境，大部份反對人士認為嶼南的道路設計低於標準，不能應付大量車流。他們又憂慮增加外來車輛會令嶼南的泊車問題惡化，而區外司機又不熟悉大嶼山的道路狀況，易生交通意外，也會對牛隻做成傷害。

12. 運輸署現正研究有否需要修訂建議的放寬措施，例如分階段實施，或限制私家車進出封閉路段的時間，並期望在今年底或明年初實施有關建議。當實施放寬措施時，運輸署會做好宣傳，並會向申請私家車配額的人士發出「使用嶼南道路提示」，闡述嶼南的道路情況，提醒申請人安全駕駛。

13. 泊車設施方面，運輸署正積極和地政總署聯絡，研究在合適地點利用空置土地設立短期租約停車場，當中包括在嶼南的十幅土地。其中三幅位於梅窩，研究後因為有其他用途及土地業權等原因而不可行。而在大澳的三幅則可行，運輸署會先推展近鹽田壘足球場的一幅土地，作為約可提供250個泊車位的臨時停車場，期望可在明年年中投入服務。另外在嶼南道一帶有四幅土地可劃設為停車場，當中近塘福及水口兩幅土地可提供共約70個車位，運輸署正與相關部門積極跟進。

「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」  
(小組文件第12/2015號)

14. 小組聽取了規劃署簡介因應大嶼山的整體空間規劃及保育概念而提出的策略性交通基建網絡，包括：

(甲) 鐵路系統：

- 建議以鐵路系統為骨幹，連接大嶼山主要的增長區（包括「東大嶼都會」）與市區及新界的鐵路網絡，形成一條貫通新界西北－大嶼山－都會區的鐵路走廊，包括：
  - 「東大嶼都會」鐵路系統；
  - 連接大嶼山與新界西鐵路系統；
  - 香港口岸人工島鐵路系統；
  - 東涌西延線及東涌車站。
- 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。

(乙) 道路系統：

- 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。建議的「東大嶼都會」道路系統東接香港島西，北接大嶼東北，並進一步研究透過新道路，連接新界西北。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。
- 建議 P1 路(由東涌東至欣澳)。

(丙) 水上交通

- 建議加強大嶼山的水上交通。一方面增加水上交通以輔助陸路交通，疏導假日繁忙的交通；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。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；
  - 連接「東大嶼都會」及其他外島，例如大嶼南的塘福、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。

15. 小組亦聽取了發展局簡介大嶼山的社會發展策略為：

- 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。

與及當中關於提供適當的區內外交通方面的詳細社會發展策略建議(載於附件一)。

#### **港珠澳大橋香港口岸上蓋發展 - 初步交通連接分析 (小組文件第13/2015號)**

16. 土木工程拓展署聯同規劃署就上蓋發展研究向交通及運輸小組簡介初步交通連接分析的最新進展。當局會繼續就香港口岸人工島的內部連接、與機場島和北大嶼山的接駁，以及於人工島提供跨境渡輪服務的需求進行研究，預計於 2016 年初會有初步結論。小組就初步分析作出討論並提出意見。

17. 小組認為發展項目的規劃應以交通連接為先，亦建議當局於人工島上提供足夠泊車設施以應付日後需求。當局備悉小組意見，並會在研究中詳細考慮及適時匯報最新進展。

#### **大嶼山羗山道及嶼南道狹窄路彎改善工程進展 (小組文件第 14/2015 號)**

18. 小組得悉路政署因應委員和有關地區代表在實地視察後的建議增加 5 個位於羗山道的路彎改善工程(K12 至 K16)。路政署已總共完成了 11 個位於羗山道及嶼南道的彎位改善工程。餘下的彎位改善工程包括位於羗山道的 8 個彎位(K1, K4, K10, K12 至 K16)及 2 個位於嶼南道的彎位(S1 及 S4)。路政署預計 2 個分別在 K1 及 S4 的彎位可於 2015 年底完成。S1 彎位則在

2016 年底完工。至於 K10，經工作小組(成員包括環境保護署、漁農自然護理署和路政署的代表)研究後，將採用環評條例下之[直接申請環境許可證]以加快進度。路政署預計工程會在 2016 年年底展開，並由原定的 2019 年第三季提前至 2018 年上半年完成。但發展局經進一步審視該工程的工序和時間表後，認為路政署可以提早展開部分工序(例如查勘樹木及申請遷移樹木)，與其他工序同步進行，有望令該路彎改善工程提前於 2016 年第三季開展並於 2017 年底完工。發展局已要求路政署修定有關的工序安排。新建議的 5 個路彎(K12 至 K16)，將會在 2017 年開始分階段完成。

### 未來工作

19. 小組會進一步因應規劃及保育小組和經濟及社會發展小組建議的發展方向和具體的發展方案，討論交通運輸安排及基建應如何配合，而交通及運輸小組就交通運輸安排及基建的結論亦會讓該兩個小組知悉，使三個小組可以整合對大嶼山的總體發展方案。

### 總結

20. 請委員會備悉小組的工作進度及提供意見。

### 發展局

大嶼山發展諮詢委員會

交通及運輸小組秘書處

2015 年 9 月

### 關於提供適當的區內外交通方面 的詳細社會發展策略建議

- (i) 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。
- (ii) 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（載於小組文件第 12/2015 號附件一）。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。
- (iii) 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。
- (iv) 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。
- (v) 為改善羗山道及嶼南道的行車狀況，路政署已在 2014 年完成改善 10 個路彎，現正着力完成餘下的 6 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。
- (vi) 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，可參閱規劃及保育小組文件第 04/2015 號。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。

- (vii) 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。