

離島區議會  
交通及運輸委員會  
文件 T&TC 14/2022 號

檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及  
旅客接待能力的研究

目的

本文件旨在向委員簡介「檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究」(下稱“研究”)的主要研究結果和建議。

背景

2. 土木工程拓展署(下稱“土拓署”)一直收到不少公眾的意見，關注大嶼山發展對交通及運輸的影響，以及大嶼山的旅客接待能力等事宜。土拓署轄下可持續大嶼辦事處(下稱“辦事處”)已於最近完成相關研究，並提出可行的改善措施。

研究重點

3. 上述研究按照《可持續大嶼藍圖》中建議的「北發展、南保育」總體規劃原則進行，研究工作主要包括以下各項：

- 進行案頭研究，檢視大嶼山現有和規劃中的策略性交通運輸基建是否足以配合大嶼山的長遠發展需要；
- 探討改善大嶼山區內的交通運輸和連接，例如東涌至大澳及北大嶼山至梅窩，以及進行初步可行性研究；
- 評估大嶼山旅遊地點的旅客接待能力，並就大嶼山的可持續發展提出建議及相關措施；以及
- 探討及提出其他改善大嶼山交通運輸的可行建議，包括推廣綠色交通等。

主要研究結果

大嶼山策略性交通運輸基建

4. 辦事處正進行或推展下列研究和工程計劃：

- (i) 中部水域人工島相關研究，當中包括鄰近交椅洲約 1 000 公頃的人工島，以及一組優先運輸走廊，以道路和鐵路連接香港島、中部水域人工島、大嶼山東北地區和屯門沿海地區；
- (ii) 全長約 12 公里的 P1 公路計劃；以及
- (iii) 東涌新市鎮擴展計劃，包括為東涌東擴展區及東涌新市鎮提供對外通道，以及在區內興建道路、行人路、行人隧道、單車徑以及其他基礎設施。

5. 香港機場管理局(下稱“機管局”)正推展「航天走廊」項目，興建橋樑系統將「航天城」、港珠澳大橋香港口岸和香港國際機場連成一體。機管局下一步更計劃將「航天走廊」的自動駕駛運輸系統延伸至東涌市中心，建立一個連接東涌市中心、機場島及香港口岸人工島的完整及環保的交通接駁系統。

6. 香港鐵路有限公司正推展東涌線延線項目，包括(a)於東涌東填海區建造擬議的東涌車站；(b)從現有東涌站的鐵路隧道向西延伸約 1.3 公里，於逸東邨以西建造擬議的東涌西站。

7. 研究認為現有所提出的策略性交通運輸基建大致可滿足大嶼山長遠未來對外的交通運輸需要。

### 大嶼山區內的交通運輸和連接

8. 至於連接南、北大嶼之間的交通，目前主要是通過東涌道、嶼南道及羗山道等與北大嶼連繫再通往區外。由於這些道路都是封閉道路，這些道路全年平均每日交通流量只佔其設計容車量的一半或以下。考慮到這些路段仍有相當的剩餘容量，以及大嶼山的總體規劃主要以「北發展、南保育」為主調，研究認為未有足夠理據在交通流量方面支持興建大規模交通基建以連接大嶼山南北兩面。

9. 然而，東涌道現時是唯一貫通南北大嶼的車輛通道，一旦發生嚴重事故，將嚴重影響南大嶼對外的陸路交通。研究建議可考慮為南大嶼提供替代行車路線，以提升其對外交通網絡的抗禦力。另外，研究亦建議可考慮改善部分連接石壁和大澳道比較陡峭和多彎狹窄的羗山道，以加強大澳與其他地區的連接性及安全性。

10. 在作出整體性考慮後<sup>1</sup>，研究認為可在下一階段就以下的道路網絡優化方案(附圖一)進行可行性研究，以揀選可行及最合適的方案組合：

提升大嶼山南北之間道路網絡應對緊急事故抗禦力的初步優化方案分別為

- (a) 建造一條新行車隧道連接梅窩和愉景灣的現有道路/隧道；或
- (b) 建造一條新行車隧道直接連接梅窩和小蠔灣；及/或
- (c) 改善舊東涌道。

改善羗山道/東涌及大澳的道路連接的初步優化方案分別為

- (d) 建造一條新行車隧道連接石壁和大澳道；及/或
- (e) 建造高架行車橋樑以取代現時一段連接石壁和大澳道多彎狹窄的羗山道。

11. 就上述(a)及(b)初步優化方案，除考慮環境影響、現有相鄰道路/隧道的剩餘容車量、相關持份者意見及成本效益外，我們亦會研究其合適的運作模式，例如是否只容許公共交通工具使用，以符合大嶼山「北發展、南保育」的總體規劃原則。辦事處計劃在 2022/23 年度內開展相關的可行性研究。

### 南大嶼區內道路改善工程

12. 現時南大嶼的主要道路不少是位於郊野公園範圍內，道路兩旁皆是斜坡、樹木、地下設施或毗鄰私人土地，在研究區內道路的改善方案時，需要小心考慮有關工程對環境生態的影響。研究初步建議在嶼南道、羗山道及大澳道等路段進行改善工程，包括擴闊部分路段及改善行車道的彎位。辦事處正與相關部門就有關的初步道路改善方案(附圖二)商討後續安排。

### 水上公共交通運輸

13. 研究建議改善水上公共交通運輸，以輔助陸路交通，包括

---

<sup>1</sup> 所考慮的因素包括「北發展、南保育」的總體規劃原則、交通需求、道路安全、技術可行性、居民訴求、成本造價、旅客接待能力和環境因素(例如對鄉郊特色或具生態價值地區的影響)、相關人流車流對當地居民和社區的影響、道路網絡應對緊急事故的抗禦力等。

改善現有萬角咀碼頭，及研究在南大嶼海濱(如塘福、長沙及貝澳一帶)興建新碼頭設施。萬角咀碼頭改善工程已納入土拓署的第二階段「改善碼頭計劃」內，相關可行性研究預計於 2022 年年底完成。辦事處亦於「南大嶼生態康樂走廊下的建議一勘查研究」中，進一步研究在南大嶼海濱興建新碼頭設施的需要、建議選址及進行可行性評估，預計於 2023 年年底完成。

### 綠色交通及單車徑/越野單車徑網絡

14. 研究建議增設和完善電動車輛所需的充電基礎設施和相關配套設施，例如電動車充電站等。辦事處已於 2021 年年中完成梅窩的電動車充電設施，而大澳的電動車充電設施亦將於 2022 年第三季完成。現正進行中的東涌新市鎮擴展計劃亦會增設有相關的充電設施。

15. 就擴建大嶼山島上的單車徑/越野單車徑網絡方面，研究建議檢視進一步延伸單車徑由大蠔至欣澳的可行性。研究亦建議在南大嶼越野單車徑網絡擴建工程(餘下階段)中檢視現有及新增的越野單車徑道和練習設施的使用情況，就進一步擴展越野單車徑網絡的需要再作考慮。

### 檢視大嶼山的旅客接待能力

16. 研究參考了國際通行的做法和例子，制訂評估旅客接待能力研究方法的框架及指標，指標包括交通運輸、供水及公用設施等基礎設施的容量、旅客的滿意度，以及旅客活動對社區的環境、經濟和民生的影響等。

17. 研究於 2019 年第三至四季期間進行意見調查，訪問了超過 2 000 名<sup>2</sup>當地居民、旅客、商戶及公眾對大嶼山現況和有關可持續的休閒和康樂活動的意見。研究結果顯示大嶼山的旅遊地點及交通基建大致能夠應付旅客的需求，旅客的滿意度亦很高。然而，個別地點(如大澳和東涌市中心)在周末和假期，由於旅客集中在高峰時間到訪，因此導致有關地點在這些時間出現比較擁擠的情況。意見調查的主要結果如下：

---

<sup>2</sup> 街頭訪問受訪者包括 1 008 位當地居民、1 031 位訪客及 100 位當地商戶；電話訪問受訪者包括 336 位市民。

- (a) 約 8 至 9 成的受訪旅客對到訪的熱門地點<sup>3</sup>(包括旅遊景點及設施等)整體感到滿意；
- (b) 分別約 7 成及 8 成的受訪東涌及大澳居民認為在周末有太多旅客，導致過分擁擠；
- (c) 約 7 成的受訪東涌及大澳居民認為在周末已沒有剩餘容量承載較現時更多的旅客。約 5 至 6 成的受訪東涌及大澳旅客認為已沒有剩餘容量承載較現時更多的旅客；以及
- (d) 約 7 成或以上的受訪者<sup>4</sup>認為優化公共交通服務、酒店/住宿、飲食、娛樂和購物設施，有助提升旅客的旅遊體驗。

18. 為進一步提升旅客的旅遊體驗，研究建議實施緩解措施，包括優化公共交通服務及配套設施(例如改善等候/上落車安排)、加強公共交通服務的資訊(例如東涌往來大澳渡輪服務的班次)、優化東涌市中心至東涌發展碼頭的步行路線、探討提供旅遊熱點人流的資訊等。辦事處會就上述建議與相關部門檢視及跟進有關的後續工作。

19. 另外，研究建議探討在大嶼山不同地點提供多元化的可持續休閒和康樂活動設施，讓旅客有不同體驗之餘，這有助將旅客分流到不同地點遊覽。辦事處已於 2020 年 12 月制訂了《大嶼山保育及康樂總綱圖》，以及《大嶼山遠足徑及康樂設施計劃》，現正分階段進行研究，提供多元化的休閒和康樂體驗等。

## 總結

20. 請委員備悉研究的主要研究結果和建議。

土木工程拓展署  
2022 年 7 月

---

<sup>3</sup> 即東涌、大澳、昂坪、梅窩及大嶼山南面海濱等五個旅遊地點。

<sup>4</sup> 包括當地居民、商戶及訪客。