

資料文件
2014年10月30日

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組
文件第 03/2014 號

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組

檢視大嶼山現時道路網絡及近年完成的大型道路工程

目的

本文件目的在於向大嶼山發展諮詢委員會(下稱「委員會」)轄下交通及運輸小組介紹大嶼山現時的道路網絡、近年完成的大型道路工程，以及大嶼山的未來網絡發展。

現有道路網絡

2. 在1997年香港赤蠟角國際機場及其相關的道路及鐵路基建建成以前，大嶼山居民主要分佈於梅窩、大澳及愉景灣，對外交通完全依靠渡輪和街渡。由於大嶼山當時仍屬郊區，整個大嶼山的道路網有別於市區，屬於鄉郊型設計，提供低流量的交通需求，因此運輸署將整個大嶼山的道路列為封閉路段，只允許大嶼山居民及在此營商地人士/機構使用車輛。當時主要公路包括愉景灣道、嶼南道、東涌道、羗山道及大澳道。大嶼山亦主要依靠嶼南道、羗山道及大澳道作為貫通南大嶼山的道路，連接梅窩至大澳及沿路的村落，而東涌的居民則需經當時仍是在大部分路段約3.5米闊單線雙程的東涌道連接至嶼南道，再前往其他地區。大嶼山於1995年的道路網絡請見**附件1**，藍色線為主要道路，粉紅色線為鄉郊小路。

3. 隨著香港國際機場搬遷至北大嶼山，東涌新市鎮隨著落成，

青馬大橋（包括港鐵東涌線及機場快線）、汲水門大橋及北大嶼山公路等亦相繼落成，將北大嶼山與香港市區以高速公路及鐵路連接，使大嶼山得以陸續發展。過往十年，南大嶼交通網絡包括東涌道、嶼南道、羗山道、大澳道、昂坪路及深屈道亦相繼逐漸改善，方便居民出入梅窩、大澳等各村落（見**附件 2**）。以下會較詳細介紹於過往十年新機場落成後南大嶼山交通網絡曾進行的道路改善工程：

- 東涌道改善工程
- 昂平路及昂坪巴士總站改善工程
- 大澳巴士站改善工程
- 沿羗山道及嶼南道的道路改善工程

東涌道改善工程

4. 東涌道改善工程於 2004 年 6 月展開，經改善後的東涌道於 2009 年 2 月全面開通。原有的一條在大部分路段約 3.5 米闊單線雙程道路，在改善工程完成後，成為一條 7.3 米闊供雙程行車的雙線道路，。該工程提升了東涌道的容車量，而運輸署亦已因應東涌道的地理環境，在各有關路段採取合適的措施，提昇其道路安全，當中包括在沿路適當地方設置高防撞等級的安全護欄，適當道路標記，及讓車處等。東涌道現時的走線及相關交通措施請見**附件 3**。龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程圖則請見**附件 4**。現時東涌道的總長度約為 8 公里，全年平均每日交通流量為 3,690 架次。東涌道的車容量約為每日 10,000 架次，可見東涌道仍有剩餘容量應付行車需求。

5. 自東涌道全面開通後，基於路面情況大為改善，運輸署已：
- 在 2009 年決定放寬東涌道的車速限制，即由每小時 30 公里提高至每小時 50 公里（北段：2009 年 4 月 9 日，南段：2009 年 7 月 17 日）；
 - 在 2010 年 6 月撤銷部分東涌道禁區的限制，東涌道（石門甲道以南）及嶼南的所有道路仍然維持為封閉道路，「大嶼山封閉道

路通行許可證」的持有人可按許可證所列的條件全日使用東涌道；及

- 在 2011 年 4 月指定兩段舊有東涌道為禁區。

6. 大嶼山南部一直被列為自然保育區。東涌道改善工程雖然已完成，道路可容納較多的車輛，但在保育的理念下，運輸署仍維持《大嶼山封閉道路通行許可證》的制度安排。有關細節請參閱文件 5/2014「根據大嶼山現時規劃實施的交通運輸安排及措施：南大嶼的封閉道路」。

昂平路及昂坪巴士總站改善工程

7. 昂平路原為鄉村通路，隨著大嶼山的發展，昂平路已改善至 7.3 米闊的雙線雙程不分隔車路，供旅遊巴士進出，接載乘客觀光。昂平路段情況請見**附件 5**。

8. 過往的昂坪巴士總站在寶蓮禪寺對開的空地，即當時昂坪墟市。昂坪巴士總站曾於 1993 年在寶蓮禪寺大門牌區外進行擴建。及後，為配合興建昂坪 360 纜車及改善昂坪的旅遊設施而興建的昂坪公共運輸交匯處於 2006 年完成，並為市民提供電單車、私家車、的士、公共巴士及旅遊巴士泊位。昂坪公共運輸交匯處情況請見**附件 6** 至**附件 7**。

大澳巴士站改善工程

9. 隨著大澳發展，市民對大澳區內的旅遊車泊車位需求日增。有見及此，運輸署為了盡量配合並促進旅遊發展，運輸署在 2011 年於大澳興建了一個停車場，供旅遊巴士及貨車停泊。該停車場能為市民提供 9 個旅遊巴士停泊位及 7 個貨車停泊位。停車場的圖則請見**附件 8**。

沿羗山道及嶼南道的道路改善工程

10. 根據本署記錄，羗山道約 4.4 公里長，嶼南道約 15 公里長，羗山道及嶼南道的闊度為 6.8 米；介乎深屈路至大澳巴士總站的一段羗山道的全年平均每日交通流量為 1,120 架次，介乎深屈路至梅窩的一段羗山道及嶼南道的全年平均每日交通流量約為 2,700 架次。羗山道及嶼南道的車容量為每日 8,000 架次，可見羗山道及嶼南道仍有剩餘容量應付行車需求。該兩段道路的交通意外率與本港一般道路相約。

11. 從上文可見現時的羗山道及嶼南道基本上滿足該區的交通需求。雖然如此，過往數年，運輸署亦銳意改善南大嶼道路的行車狀況，經研究後，已在嶼南道及羗山道等路段推行多個行車道路改善工程，當中包括已完成擴闊 8 個道路彎位，而現時還有彎位改善工程正在進行或計劃中。羗山道及嶼南道的道路改善工程位置圖請見**附件 9**及**附件 10**。同時，在現場環境許可的情況下，會盡量為巴士站加設停車彎位，以進一步提升路面行車的暢順程度。

12. 近年有建議全面擴闊及拉直羗山道。由於整段羗山道兩邊都是斜坡，路旁亦有不少樹木及地下設施阻礙，所以在設計及進行改善工程時會遇到很多的技術問題，且當中所涉及不少工程皆屬於大嶼山郊野公園的範圍，有關工程將會影響大量的樹木及當區原有的自然生態。鑒於現時羗山道的車流量不高，及嶼南仍主要是一個保育區，現階段似乎未有足夠理據支持羗山道的全面擴闊及拉直工程。運輸署會繼續密切監察羗山道及嶼南道的使用情況，在有需要及可行的情況下推出適當的計劃以進一步改善該道路的行車情況。

未來網絡發展

13. 大嶼山陸續發展，交通網絡會更趨完善。根據現時已知的規

劃，大嶼山將會有下列主要發展：

- 東涌新市鎮擴展
- 港珠澳大橋
- 大澳改善工程
- 梅窩改善工程

東涌新市鎮擴展

14. 大嶼山修訂發展概念計劃已於 2007 年完成，計劃中的願景包括將東涌發展成能容納約 22 萬人口的新市鎮。2012 年 1 月，規劃署和土木工程拓展署合作展開東涌新市鎮擴展研究，為擴展東涌新市鎮成為更具規模的社區。

15. 現時東涌東的新發展計劃包括沿北大嶼山公路北面興建一條主要幹路，貫通東涌東新發展區及連接至東涌北市區。東涌東的新發展區亦會有相應的道路網絡應付市民所需。東涌新市鎮發展將分別於東涌東及東涌西興建新鐵路站，以更有效地接駁東涌新發展區的運輸網絡。

16. 東涌東及東涌西的建議發展大綱草圖請見**附件 11**及**附件 12**。
港珠澳大橋

17. 擬建的港珠澳大橋位於珠江口伶仃洋海域，是連接香港特別行政區、廣東省珠海市和澳門特別行政區的大型跨海通道，解決香港與內地（特別是珠江西岸地區）及澳門三地之間的陸路客貨運輸要求。

18. 於 2011 年 12 月 14 日港珠澳大橋香港本地工程正式開展，其餘相關工程合約亦陸續簽署。港珠澳大橋的圖則請見**附件 13**。與港珠澳大橋有關的道路建設詳細情況將會於交通及運輸小組的第二次會議中討論。

大澳改善工程

19. 為配合大澳的發展及改善居民的生活環境，大澳改善工程正在區內進行。其中，第二期第一階段工程包括公共交通總站及停車場。第二期第二階段工程包括旅遊巴士停泊區。可行性研究報告建議加設 37 個私家車及 18 個旅遊巴士泊車位，相信屆時可改善區內泊車的情況。

梅窩改善工程

20. 土木工程拓展署於 2007 年 6 月為翻新梅窩景貌改善工程進行可行性研究，並已於 2009 年完成。第一期的道路工程已於 2012 年 5 月 4 日就道路(工程、使用及補償)條例刊登憲報，並於同年 12 月獲授權進行。第二期工程包括停車場的興建，應付居民所需。

總結

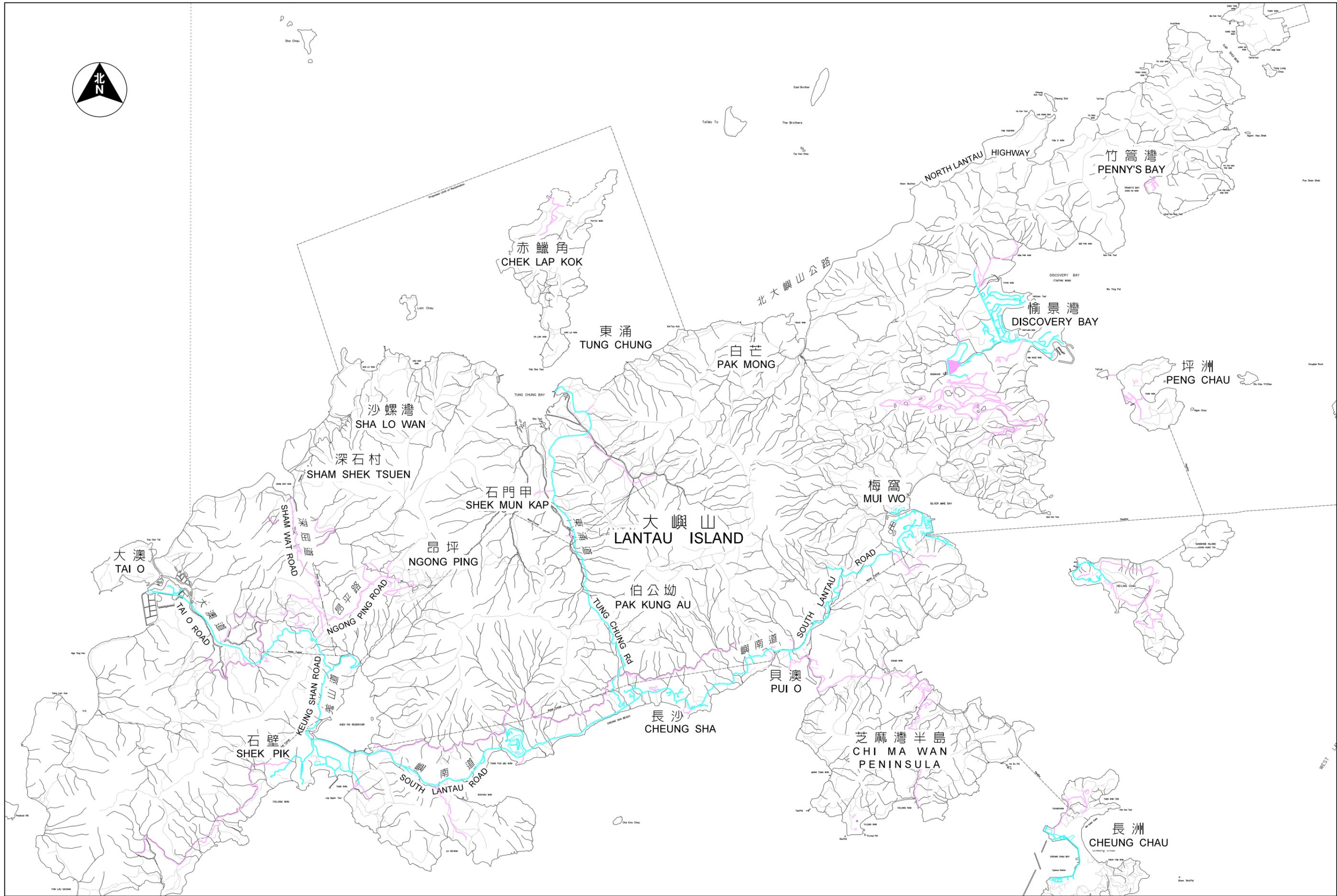
21. 大嶼山的道路網絡是根據 2007 年 5 月發表的「經修訂的大嶼山發展概念計劃」發展，對外及對內交通現時均能應付因應規劃所產生的交通需求。隨著未來港珠澳大橋的落成，大嶼山的進一步發展，運輸署會繼續留意市民需要，採取適當的交通措施。若日後大嶼山發展規劃有所改變，運輸署會作出相關的檢討。

徵詢意見

22. 請小組備悉以上文件。

運輸署

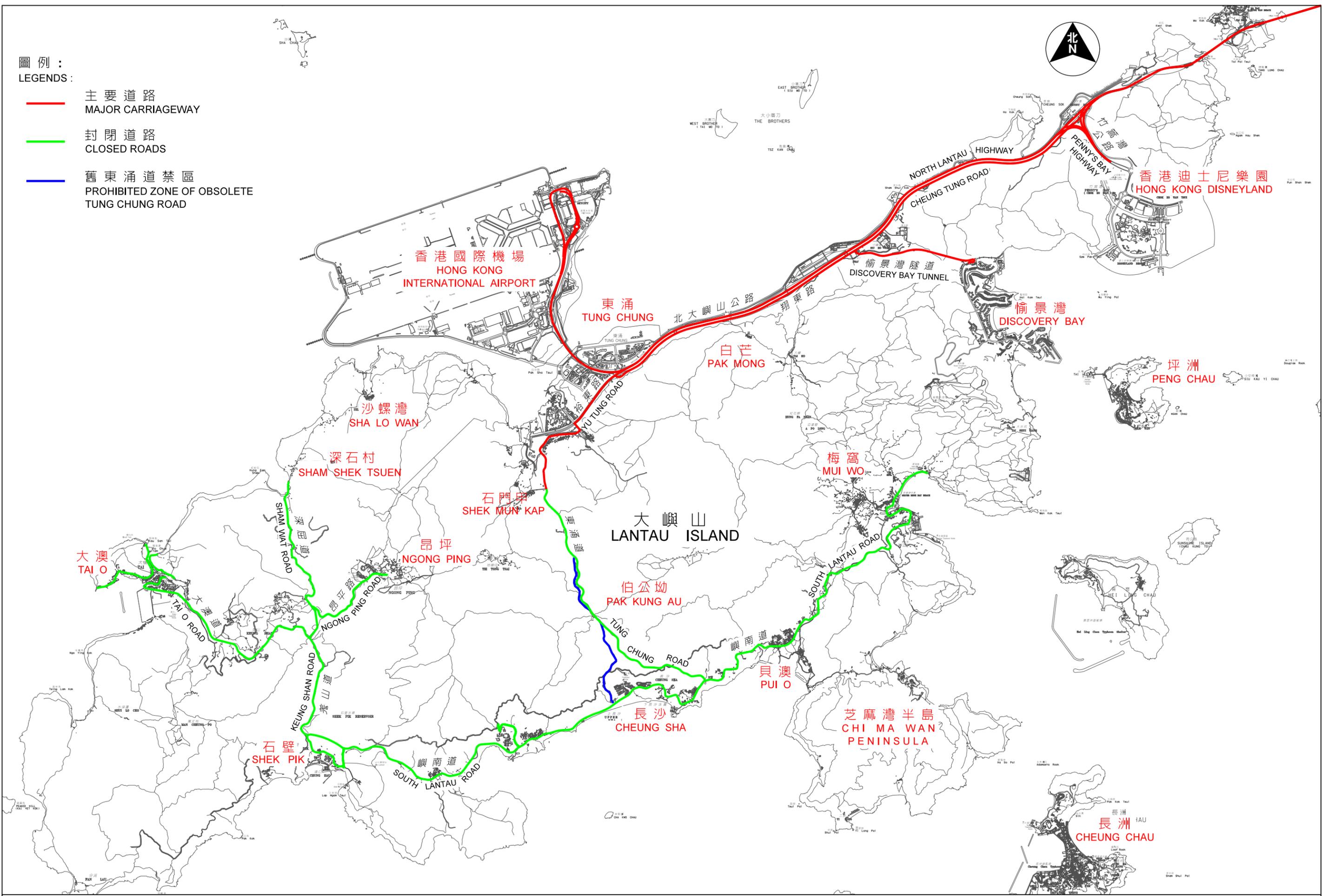
二零一四年十月



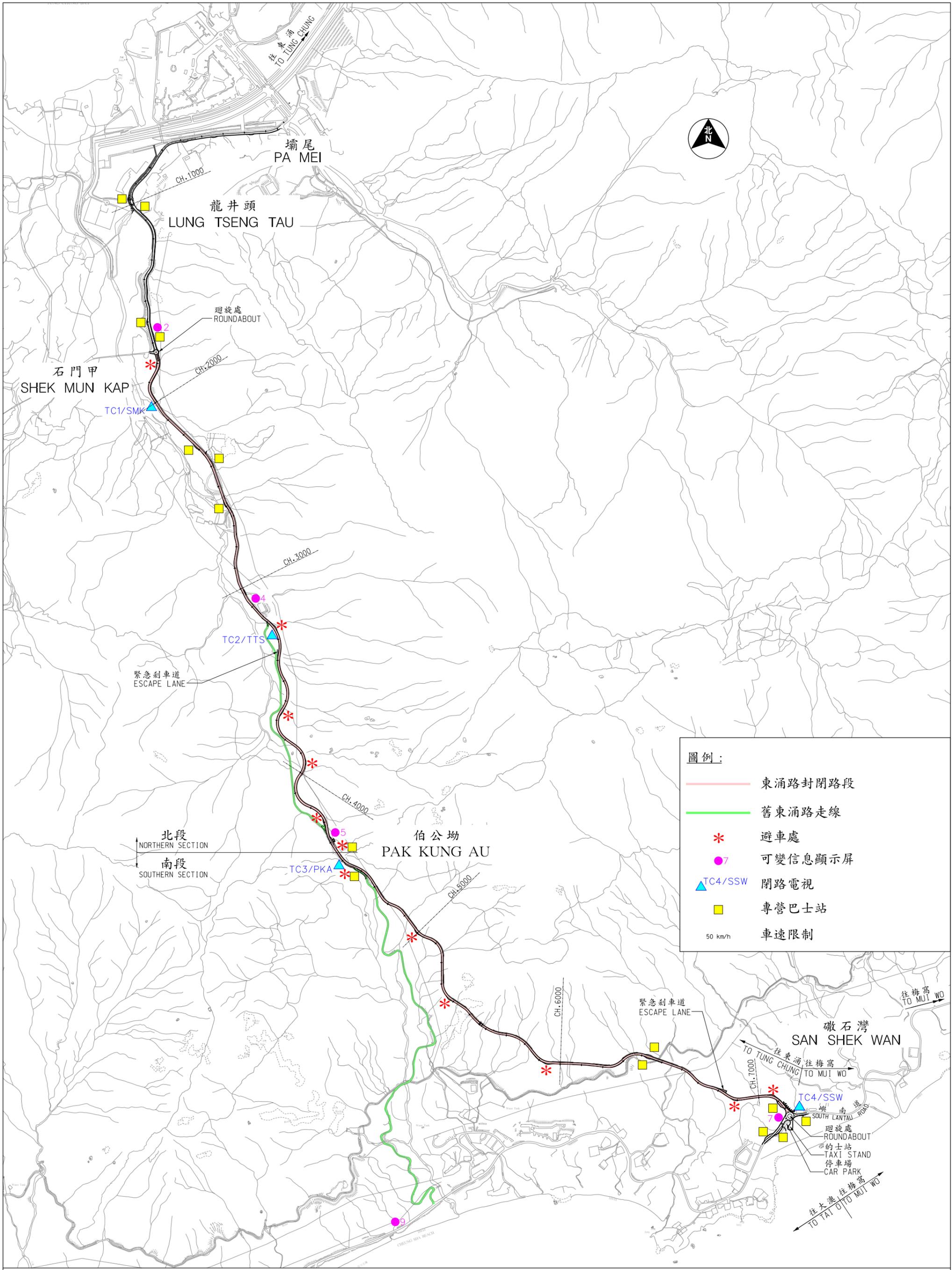
附件1 大嶼山於1995年的道路網絡

圖例：
LEGENDS:

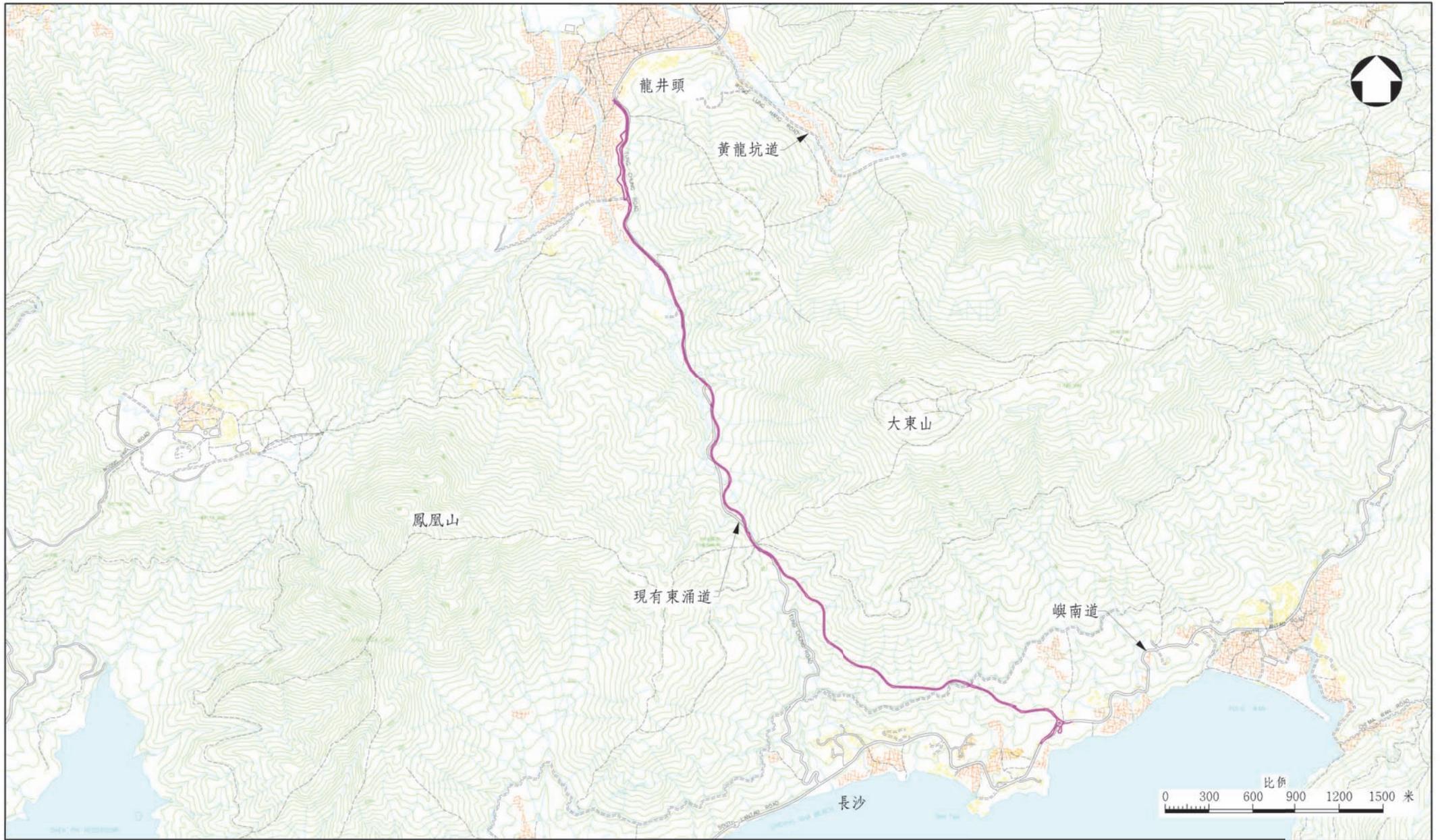
- 主要道路
MAJOR CARRIAGEWAY
- 封閉道路
CLOSED ROADS
- 舊東涌道禁區
PROHIBITED ZONE OF OBSOLETE
TUNG CHUNG ROAD



附件2 大嶼山現時的道路網絡



附件3 東涌道現時的走線及相關交通措施



附件4 龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程



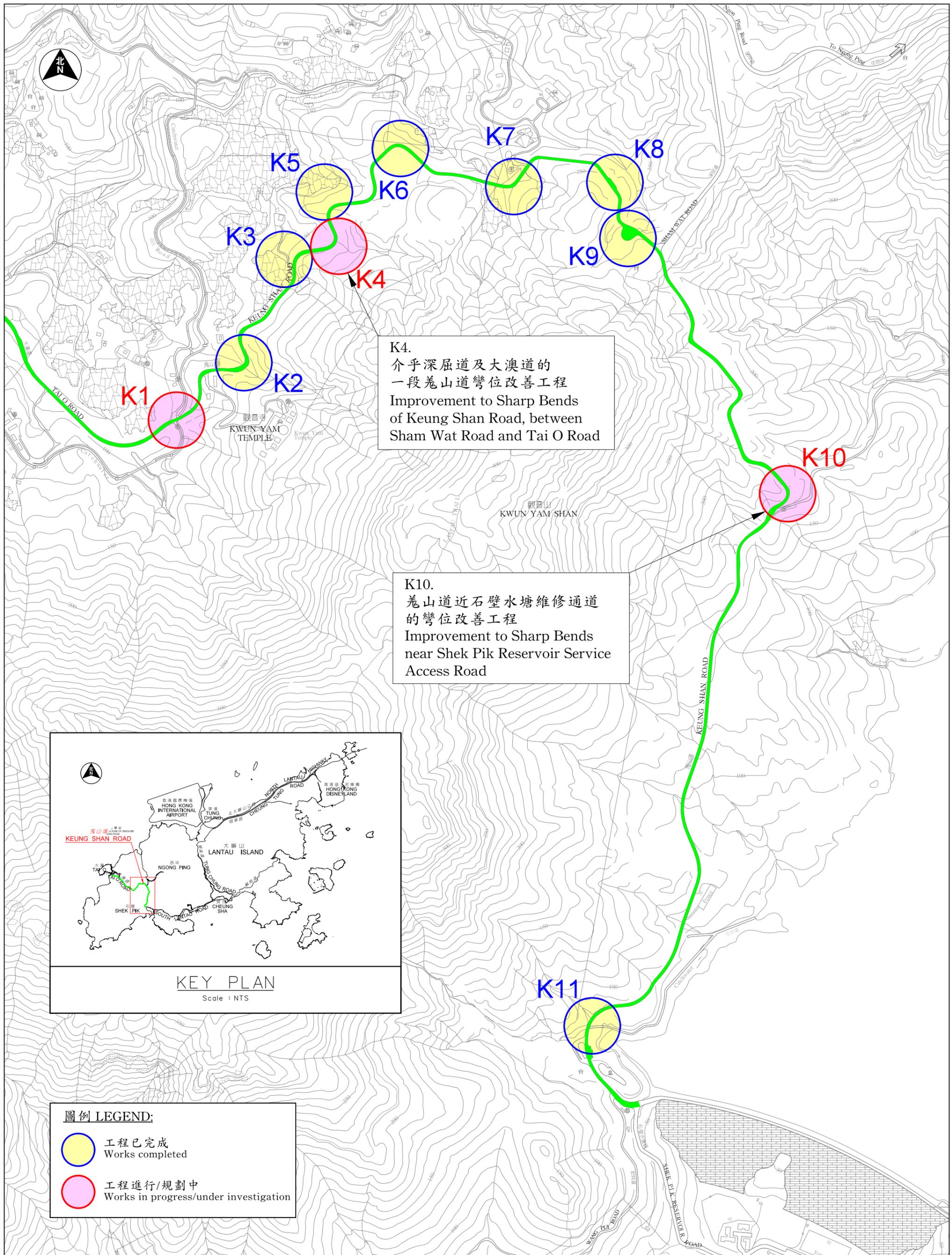
附件 5 昂坪路近蓮坪路的相片



附件 6 昂坪公共運輸交匯處的相片 1

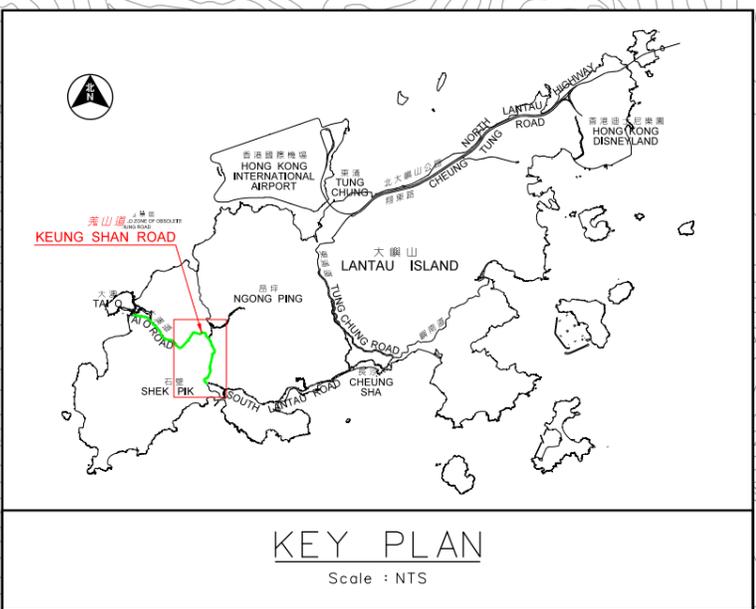


附件 7 昂坪公共運輸交匯處的相片 2



K4.
 介乎深屈道及大澳道的一段羗山道彎位改善工程
 Improvement to Sharp Bends of Keung Shan Road, between Sham Wat Road and Tai O Road

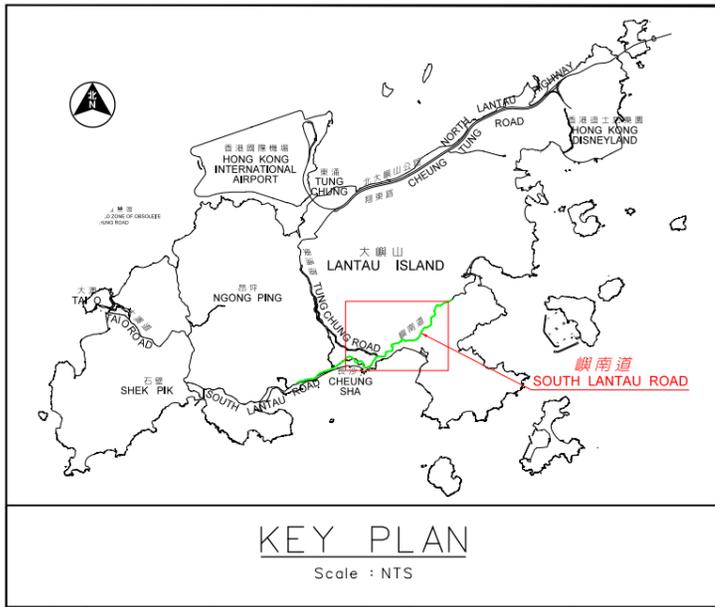
K10.
 羗山道近石壁水塘維修通道的彎位改善工程
 Improvement to Sharp Bends near Shek Pik Reservoir Service Access Road



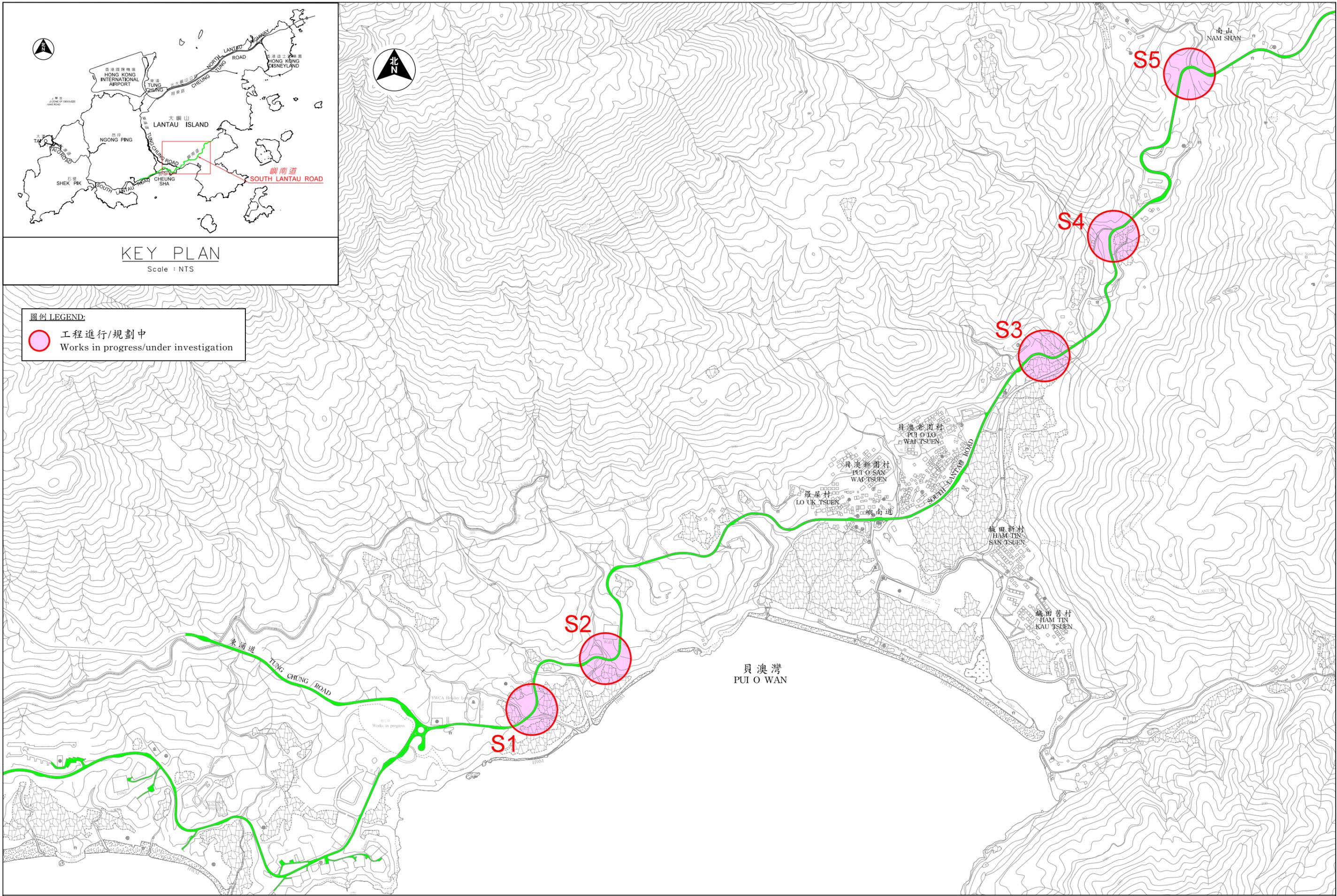
圖例 LEGEND:

- 工程已完成
Works completed
- 工程進行/規劃中
Works in progress/under investigation

附件9 羗山道彎位改善工程



圖例 LEGEND:
 工程進行/規劃中
 Works in progress/under investigation



附件10 嶼南道彎位改善工程

東涌東之建議發展大綱草圖
Draft Recommended Outline Development Plan of Tung Chung East

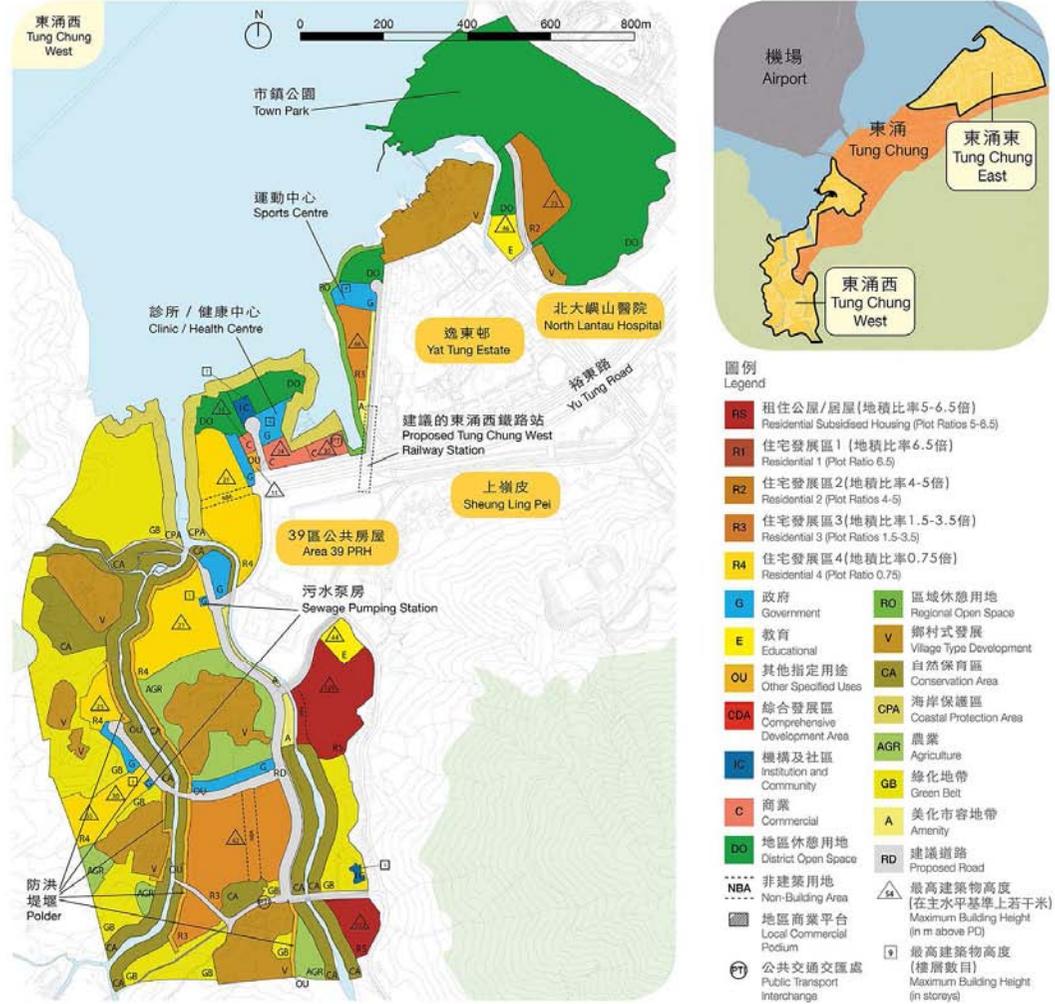


圖例
Legend

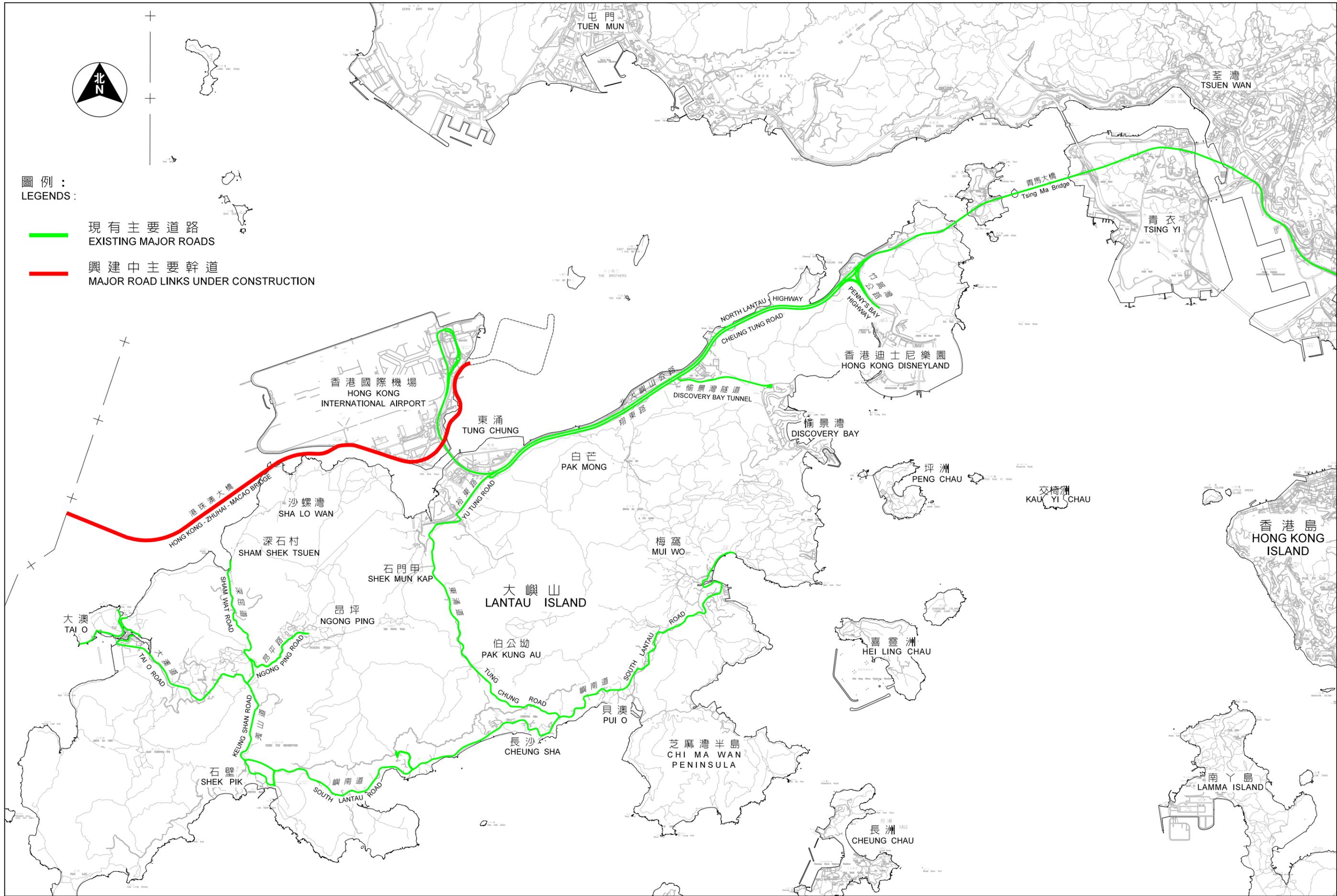
RS 租住公屋/居屋(地積比率5-6.5倍) Residential Subsidised Housing (Plot Ratios 5-6.5)	OU 其他指定用途 Other Specified Uses	V 鄉村式發展 Village Type Development	NBA 非建築用地 Non-Building Area
R1 住宅發展區1(地積比率6.5倍) Residential 1 (Plot Ratio 6.5)	CDA 綜合發展區 Comprehensive Development Area	CA 自然保育區 Conservation Area	Local Commercial Podium 地區商業平台 Local Commercial Podium
R2 住宅發展區2(地積比率4-5倍) Residential 2 (Plot Ratios 4-5)	IC 機構及社區 Institution and Community	CPA 海岸保護區 Coastal Protection Area	FTI 公共交通匯處 Public Transport Interchange
R3 住宅發展區3(地積比率1.5-3.5倍) Residential 3 (Plot Ratios 1.5-3.5)	C 商業 Commercial	AGR 農業 Agriculture	△ 最高建築物高度 (在主水平基準上若干米) Maximum Building Height (in m above PD)
R4 住宅發展區4(地積比率0.75倍) Residential 4 (Plot Ratio 0.75)	DO 地區休憩用地 District Open Space	GB 綠化地帶 Green Belt	□ 最高建築物高度 (樓層數目) Maximum Building Height (in storeys)
G 政府 Government	RO 區域休憩用地 Regional Open Space	A 美化市容地帶 Amenity	
E 教育 Educational		RD 建議道路 Proposed Road	

附件 11 東涌東的建議發展大綱草圖

東涌西之建議發展大綱草圖
Draft Recommended Outline Development Plan of Tung Chung West



附件 12 東涌西的建議發展大綱草圖



附件13 港珠澳大橋的位置圖