

大嶼山發展諮詢委員會  
交通及運輸小組  
第一次會議

日期： 2014年10月30日(星期四)  
時間： 下午3時至下午6時15分  
地點： 香港灣仔告士打道7號入境事務大樓41字樓4110B號運輸署會議室

會議記要

出席者

林中麟先生	交通及運輸小組主席
周轉香女士	交通及運輸小組副主席
陳勇先生	
哈永安先生	
何建宗教授	
王緝憲博士	
張子琦先生	
李志峰先生	
李樹榮博士	
老廣成先生	
楊何蓓茵女士(運輸署署長)	
杜錦標先生(運輸署(副署長/策劃及技術服務))	
鍾瑞琦女士(運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5)	
陳志明先生(發展局副秘書長(工務)2)	
盧國華先生(發展局首席助理秘書長(工務)5)	
陳本標先生(土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長)	
陳焯明先生(路政署總工程師/鐵路拓展 2-2))	
曾曉彤女士(離島民政事務專員(署任))	
劉寶儀女士(規劃署總城市規劃師/策略規劃)	
詹錦秋先生(商務及經濟發展局高級政務主任(旅遊)2)	
黃志輝先生(發展局總行政主任(政策及發展))	交通及運輸小組秘書

## 缺席者 (致歉)

陳恆鑛議員  
胡志偉議員  
余漢坤先生  
朱國樑先生  
王少強先生

## 列席者

林奮強先生  
蕭鏡泉先生(運輸署助理署長/新界(署任))  
潘志文先生(運輸署助理署長/新界(署任))  
阮康誠先生(運輸署總運輸主任/新界西南)  
麥志光先生(運輸署總工程師/主要公路發展部)  
羅港西先生(運輸署高級工程師/離島)  
陳于遠先生(運輸署助理署長/策劃)  
黃國輝先生(路政署高級工程師/技術職務)  
沈振雄先生(漁農自然護理署助理署長(郊野公園及海岸公園))  
魏遠娥女士(漁農自然護理署高級郊野公園主任(西北))  
萬映頤女士(離島民政事務助理專員(2))  
葉鴻平先生(發展局助理秘書長(土地供應)1)  
李慧敏女士(發展局工程師(土地供應)特別職務)  
黃珮瑜女士(發展局高級行政主任(大嶼山))  
葉偉民先生(土木工程拓展署高級工程師/項目4)  
盧國中先生(土木工程拓展署總工程師/離島)  
馬漢榮先生(土木工程拓展署高級工程師 / 工程管理 (離島發展部))  
黃文耀先生(規劃署高級規劃統籌主任)

1. 主席歡迎各委員、增選委員及政府部門代表出席首次交通及運輸小組之會議，並邀請小組各委員、政府部門代表及列席者作簡單自我介紹。

## 議程項目1：職權範圍、內務守則及利益申報制度

(交通及運輸小組文件第01/2014號)

2. 主席簡介文件的要點，包括建議的職權範圍及採用大嶼山發展諮詢委員會(委員會)的內務守則及利益申報制度，務求與委員會的規定保持一致。為求意思更清楚明確，主席建議刪除職權範圍文中的「(如有的話)」四字。

3. 主席指出已邀請李樹榮博士出任增選委員並獲李博士答應，請小組備悉。

4. 會上委員沒有提出其他任何特別意見，會議通過修改了的職權範圍、及建議的內務守則及利益申報制度。

## **議程項目2：交通及運輸小組工作計劃**

(交通及運輸小組文件第02/2014號)

5. 運輸署署長楊何蓓茵女士簡介擬議的小組工作計劃內容，包括初步制定小組三次會議可討論的項目。

6. 委員對有關工作計劃作出以下意見及討論，綜合如下：

- (i) 備悉昂坪360大澳延線擬議項目將列入經濟及社會發展小組的第二次會議其中一項討論的項目內，因該項目包含旅遊元素。
- (ii) 建議日後會議可加入討論大嶼山的的士和綠色環保運輸系統。
- (iii) 小組在討論大嶼山的發展建議時，亦會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，使三個小組可以在有需要時合適地調節整合對大嶼山的發展方案。
- (iv) 制訂建議需要有遠景思維，以確保工程項目能符合大嶼山及香港的長遠發展。
- (v) 部門在提出建議時，要考慮配合大嶼山的發展主題，同時要列出建議發展的理據以供參考。
- (vi) 部門在審理交通運輸建議時，應聚焦建議，列出長、中、短各種建議及先後優先處理次序，以達至規劃實施一個全面性的交通及運輸的藍圖，同時亦要配合大嶼山的發展主題。

7. 小組備悉文件內的工作計劃初步內容。

### **議程項目3：檢視大嶼山現時道路網絡及近年完成的大型道路工程**

(交通及運輸小組文件第03/2014號)

8. 運輸署助理署長/新界(署任)蕭鏡泉先生簡介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。有關工程包括東涌道改善工程、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、東涌新市鎮擴展、和大澳及梅窩改善工程等。運輸署助理署長/新界(署任)蕭鏡泉先生指出目前已有8項沿羗山道及嶼南道的道路改善工程完成，另有新的改善計劃正在推展，但他指出路政署於計劃工程期間有時會因地下設施，斜坡，樹木及進入郊野公園範圍等因素而影響進度。

9. 委員對大嶼山現時道路網絡及近年完成的大型道路工程作出以下意見及討論，綜合如下：

- (i) 大澳門廊及廣場改善工程應盡快施工，但因該處未能提供足夠的旅遊巴士泊車位，建議施行交通管理措施，例如落客後旅遊巴士不能停泊，及把附近球場旁的空地填平以提供更多停車位。
- (ii) 雖然羗山道已作出多處改善，但由於現時越來越多旅遊巴士使用，加上巴士車身亦日趨加長，政府應盡快擴闊羗山路，以確保道路安全。
- (iii) 交通及運輸改善措施要從長遠發展需求出發，不能只求小修小補。另外，交通及運輸改善措施一般只針對行車路，而忽略收窄了的行人路對遊人的影響，建議一併考慮行人路的改善工程。
- (iv) 要做到綠色旅遊經濟，行人通道和單車徑不可或缺。拉直羗山路其中一個困難是解決山坡的問題，另外，若需要填海開闢道路，亦要符合環境保護的要求，所以在設計和規劃時必須超前和富前瞻性。
- (v) 開展東涌至大澳的連接路，需要社會的共識，要研究大澳的容量，以確保它能持續發展，才可以估算出交通的流量。
- (vi) 建議在適當的地點設立轉車站，提供環保接駁車給遊客來往大澳，以協助控制交通流量。是項建議可以作為一個短期試行方案，配合中、長期開展大型道路工程，例如隧道及架空橋等整體作出考慮。

- (vii) 但也有意見認為除了遊客，來往大澳的也包括當地居民，所以提供環保接駁車的建議未必可行。
- (viii) 現時羗山道有行車安全問題，要求盡快落實改善方案。
- (ix) 現時在整條羗山路旁都長了大量台灣相思樹，而有環保團體也認為台灣相思樹並不適合在香港路旁生長，若在擴闊羗山路時，有需要可考慮砍伐台灣相思樹以騰出空間。而大嶼山居民也並不是要求擴闊全條羗山路至7.3米，但基本上，完善嶼南路及擴闊羗山路是刻不容緩的。建議部門應盡快提供有關道路改善工程的開展時間和資料。
- (x) 建議部門提供星期六和日深屈路至大澳巴士總站的一段羗山道、深屈路至梅窩的一段羗山道交通流量的數據資料，以供詳細參考。
- (xi) 運輸署助理署長/新界(署任)蕭鏡泉先生對以上部分問題曾作過以下解說：羗山道現時只有以全年計算平均一天交通流量數據，但根據日常觀察，該段路平日或假日未有出現擁擠現象，部門亦未收過交通擠塞的報告或投訴。至於該路的交通安全情況，運輸署助理署長/新界(署任)蕭鏡泉先生報告去年共六宗交通意外，其中五宗只牽涉一部單車，只有一宗涉及機動車輛。
- (xii) 漁護署代表表示該署亦樂意盡量配合改善路道的工程

10. 小組備悉文件內容。

#### **議程項目4:大嶼山發展諮詢委員會委員及公眾人士提交有關現時大嶼山公交安排及交通運輸設施的建議**

(交通及運輸小組文件第04/2014號)

11. 就現有公共交通服務安排及交通基建有關的建議，運輸署助理署長/新界(署任)潘志文先生向小組簡介附件一所述有關交通運輸範疇的意見和建議，及附件二所載的跟進工作。

12. 委員對大嶼山發展諮詢委員會委員及公眾人士提交有關現時大嶼山公交安排及交通運輸設施的建議作出以下意見及討論，綜合如下：

- (i) 支持分拆S64巴士線的建議，以方便居民更快到達所需目的地。但由於博覽館的巴士服務需求也很大，希望該巴士線可再延伸到博覽館及酒店等地段。同樣道理，S56線也希望作出類似安排，以方便更多居民使用。
- (ii) 分拆建議與該線開初投入服務時的線路類似：即駛經過貨運區、航線區、機場大樓及赤鱗角碼頭（即現時的萬豪酒店及博覽館等地段）。而數年前因應乘客量大減才將S64巴士線改為現行路線，由於現時乘客量的增加，該線巴士應還原原來路線。
- (iii) 雖然運輸署表示在大嶼山開辦專線小巴服務需要就需求及顧及營運和財政可行性進行研究並確定適合才開展申辦服務，但可先行為北大嶼山投標引進小巴或其他運輸模式的承辦商，試看業界反應。但亦有意見認為不應貿然嘗試投標，應先考慮多方因素，由其是引進小巴對專營巴士的影響。
- (iv) 在評估專線小巴服務營運和財政可行性時，亦需考慮現時僱請小巴司機的困難。
- (v) 現時在大嶼山很多地點，例如東涌北的兩間直資學校及一些舊村，都沒有全日的公共運輸服務到達。此外，位於東涌北的屋邨明年入伙後亦會增加對公共交通服務的需求，所以若大嶼山只靠單一間巴士公司服務是並不足夠的。由於大嶼山有不少旅遊景點，相信只要提供充裕的公共交通接駁，就能吸引更多旅客。故此若能令巴士公司保持財政健康，就不會存在需求不足和營運問題。
- (vi) 歡迎現時在青嶼幹線收費廣場提供的巴士A線和E線的轉乘安排，但希望轉乘優惠要提高，以吸引更多乘客使用。
- (vii) 就機場管理局即將展開的員工交通需求調查，除了機管局之外，亦應包括在大嶼山的各大機構例如博覽會，酒店，貨運公司，港機，國泰及東薈城等。調查對象可包括區內上班居民、飛機乘客、以及前往大嶼山看表演的市民，以求搜集更多資料。
- (viii) 以便利交通以鼓勵市民到大嶼山上班，如開辦一些直接的巴士線，雖然車費會比迂迴線路貴，但若時間快了，也可吸引市民到大嶼山上班。
- (ix) 除現有的各類運輸服務，例如鐵路、專營巴士、顧員服務等外，引入訂制公交，市民可利用在互聯網上訂坐巴士，定點從家到工作地點，雖然

車費價格會比較貴，但因為訂制公交能節省大量乘車時間，又不需轉乘，所以可以更方便及吸引更多人利用此類公交上班。

13. 主席建議及小組通過成立一個工作小組，由委員及運輸署與巴士公司商討及研究公共交通運輸的安排，從而加快改善及優化服務。王緝憲博士同意出任小組主席。

#### **議程項目5：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** (交通及運輸小組文件第05/2014號)

14. 運輸署助理署長/新界(署任)潘志文先生向委員簡報南大嶼山現行的封閉道路安排。

15. 就本議題所提及的道路管制措施，漁農自然護理署助理署長(郊野公園及海岸公園)沈振雄先生指出，大嶼山發展諮詢委員會規劃及保育小組的最近討論，仍以自然保育作為嶼南的規劃意向。漁農自然護理署支持可持續發展的旅遊活動，並鼓勵遊客盡量使用公共交通工具前往旅遊地點(包括郊野公園)，以配合嶼南的自然保育規劃意向。在增加旅客流量之餘，旅遊發展更應著重維持有質素的旅遊服務及為遊客提供良好的康樂體驗。

16. 會上委員提出以下主要事項：

- (i) 假若部門仍本着保留嶼南作為自然保育區的規劃意向，在嶼南劃設封閉道路作為交通管制措施的政策完全不變，那就會與開發大嶼山成為綠色旅遊及發展本土經濟的概念相違背。部門應該以前瞻性的態度考慮開發大嶼山，可以先行試點，審視情況，以配合整個大嶼山的長遠發展。
- (ii) 雖然大部份旅客可使用現有的專營巴士服務(以大嶼山巴士第11號在一個星期日整天共載運11,000人次往返東涌和大澳之間為例，而當中約一半為遊客，即約5,000人次)，一天只有大約30輛旅遊巴士使用嶼南路的臨時許可證接載旅行團(即約1,500人)顯示在現時大嶼山封閉道路通行許可證制度下，大嶼山道路有剩餘容量可讓更多巴士使用。
- (iii) 是否開放嶼南路亦是一個長遠和定位問題。若決定要發展旅遊，便要有適當的交通配套配合，所以考慮有關問題亦要與另外兩個小組協作。
- (iv) 現時一天30個配額都並未用盡，是因為往返大嶼山平均的車費比到其他

地區貴。同時，由於現時交通不便，乘公共交通工具的遊客回程時往往要等很長時間，這些都會阻礙大嶼山的發展。

- (v) 南大嶼的道路封閉措施乃為配合嶼南的保育政策，而並不是道路的容量問題所引起。建議小組在審視南大嶼山的封閉道路的問題時，要參考其他兩個小組的建議。

17. 小組通過參考其他兩小組有關南大嶼的討論後，在適當時候再檢討目前安排。

**議程項目 6：東大嶼都會計劃介紹及東大嶼都會與大嶼山的道路連接**  
(交通及運輸小組文件第06/2014號)

18. 土木工程拓展署高級工程師葉偉民先生向委員簡介東大嶼都會及其與大嶼山的策略性運輸基建的概念計劃。

19. 會上委員提出以下主要事項：

- (i) 發展東大嶼都會是一個長遠的計劃，而中部水域亦要定在大嶼山的接駁點，就此政府應先盡快研究是否接駁梅窩，及連接小蠔的南北通道的可行性。
- (ii) 中部水域如果只填出大約1,000公頃的島嶼，並不足夠日後香港及大嶼山的發展。建議除填海之外，亦可考慮開發芝麻灣，既可將山泥作填土，減低填海費用，也可以有更大面積的土地以供發展。

20. 委員再沒有其他意見，小組備悉文件內容。

21. 餘無別事，會議於下午六時十五分結束。