

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組
第二次會議

日期： 2014年11月10日(星期一)
時間： 下午3時至下午6時10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
陳恆鑛議員
胡志偉議員
余漢坤先生
張子琦先生
李志峰先生
李樹榮博士
老廣成先生
王少強先生
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)
曾永強先生(運輸及房屋局助理秘書長(運輸)3B)
盧國華先生(發展局首席助理秘書長(工務)5)
黃展翹女士(發展局首席助理秘書長(工務)特別職務)
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))
萬映頤女士(離島民政事務助理專員(2))
張綺薇女士(規劃署助理署長/全港)
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)

陳勇先生
哈永安先生
何建宗教授
王緝憲博士
朱國樑先生

列席者

林奮強先生
張國民(研究員(香港黃金50))
劉克華(理副行政總裁, 亞洲國際博覽館)
吳敏慧女士(亞洲國際博覽管理有限公司企業策劃及發展總監)
蕭鏡泉先生(運輸署總工程師/新界東)
陳于遠先生(運輸署助理署長/策劃)
何慧賢女士(運輸署助理署長/新界)
阮康誠先生(運輸署總運輸主任/新界西南)
李錦波先生(運輸署總工程師/主要公路發展(署任))
羅港西先生(運輸署高級工程師/離島)
項穎先生(路政署高級工程師8/港珠澳大橋)
陳志豪先生(路政署高級工程師13/港珠澳大橋)
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))
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交通及運輸小組第二次會議，並邀請首次出席的小組委員、政府部門代表及列席者作簡單自我介紹。

議程項目 1：通過上次會議記要

2. 主席表示秘書處已於會前發送出席會議記要擬稿予各委員閱覽，及後收到漁農自然護理署建議於擬稿第14段後加入以下一段：

「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。」

3. 委員對上述建議並無反對，亦未有對擬稿有其他修訂，小組通過經修訂的第一次會議記要。

議程項目2：續議事項

現時大嶼山公交安排及交通運輸設施工作小組（會議記要第13段）

4. 主席表示上一次會議已通過成立一個工作小組，研究現時公共交通運輸安排的建議，從而加快改善相關服務。王緝憲博士同意出任小組主席，主席邀請有興趣的委員加入工作小組。

議程項目3：與港珠澳大橋相關的道路建設

(交通及運輸小組文件第07/2014號)

5. 運輸署助理署長/策劃陳于遠先生及總工程師/主要公路發展（署任）李錦波先生簡介與港珠澳大橋相關的道路建設及擬議香港口岸上蓋發展計劃。
6. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下：
 - 6.1 建議需要加入周邊酒店承載力的研究，以迎接港珠澳大橋啟用後可能帶來的大量遊客。
 - 6.2 在人工島與大嶼山的連接路方面，部門應考慮在適當地點預留足夠的出口，連接大蠔灣一帶地段，及研究未來的交通接駁，如發展鐵路等設施，令遊客可從人工島快捷地進入機場。
 - 6.3 由於初步預計大橋車流每日14,000架次，估計對私家車來說，便需要大約70萬平方米的停泊空間，建議部門要預留足夠車位。
 - 6.4 建議現時政府計劃中的香港口岸上蓋發展計劃顧問研究報告要包括研究是否要加入鐵路運輸系統，才足以舒緩日後的交通需求。而由於預計橋頭經濟效應，部門要考慮興建鐵路設施連接機場、口岸和東涌市，以方便和吸引更多員工在島上上班。

- 6.5 由於現時機場缺乏日間停泊車位，建議日後口岸要預留多些這類車位。
 - 6.6 建議海天客運碼頭應搬移到口岸人工島，以方便人流及共用清關設施，這樣既可以減輕對環境評估的負面影響，亦可以釋放有價值的土地供其他用途。
 - 6.7 建議部門考慮在現時鐵路沿線增加車站以應付乘客對交通運輸服務日益增加的需求。
7. 小組備悉文件內容。

議程項目4：大嶼山對外渡輪服務

(交通及運輸小組文件第08/2014號)

8. 運輸署助理署長/新界何慧賢女士簡述大嶼山現時的渡輪服務和當局考慮開辦新渡輪服務的主要因素、渡輪在本港客運系統中扮演的角色、當局對開辦新渡輪服務建議的主要考慮因素。
9. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下：
 - 9.1 由於在星期六、日都有大量遊客前往大澳，除了一般的公共交通例如巴士外，建議部門與服務承辦商商討在星期六、日增加額外渡輪服務。
 - 9.2 解決大嶼山的交通及運輸問題要多管齊下，建議考慮小組在上次會議討論需要檢討的在南大嶼山封閉道路的措施、及稍後會討論的新連接路的建議。就開放南大嶼山的封閉道路，運輸署解釋這不是道路現時容量有所限制，主要視乎對大嶼山整體保育的政策而定。
 - 9.3 以渡輪作為主要公共交通工具並不符合成本效益，因為經營成本高以致船費高昂。長遠解決方法是增建道路。
 - 9.4 以往從梅窩到喜靈洲的渡輪直航已取消了，乘客須先到坪洲才可轉船到喜靈洲。建議應回復原來航線以方便居民。
 - 9.5 建議有關政策局/部門聯絡承辦商提供一些航線服務，以連接大嶼山的主要景點及地區，例如東涌、昂坪、大澳、迪士尼樂園、坪洲及梅窩等。主席要求商務及經濟發展局會後提供由本地旅行社舉辦的大嶼山旅行團

的日程例子，包括交通安排，以供委員參考。

- 9.6 建議與香港旅遊發展局商討，承包兩艘渡輪在假日提供短期及快捷的交通紓緩措施。初步估計包船費用每年需約200萬元。
 - 9.7 若要創造更多客源，應開放海天碼頭，讓遊客除過境直接乘坐飛機外，亦可到香港境內遊覽。
 - 9.8 有關部門在處理承辦商的營業服務申請時應盡量提供協作，以便為市民提供更多更快的服務。
- 10 委員再沒有其他意見，小組備悉文件內容。

議程項目5: 大嶼山現時單車徑概念佈局及建設計劃

(交通及運輸小組文件第09/2014號)

11. 土木工程拓展署總工程師/離島盧國中先生簡述大嶼山的擬議單車徑/越野單車徑網絡。土木工程拓展署會先分階段改善梅窩單車徑、東涌至欣澳的北大嶼山沿岸單車徑、與及南大嶼山的越野單車徑，繼而再逐步研究將單車徑/越野單車徑擴展至大嶼山的其他部分是否可行，包括梅窩至大嶼的越野單車徑、東涌至分流的北大嶼山沿岸單車徑/越野單車徑及南大嶼山沿岸單車徑。
12. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下:
 - 12.1 土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長陳本標先生表示越野單車徑是一個新的項目，現時仍未有規劃準則。但現時在嶼南間斷都有一些由市民修建及使用的越野單車徑，部份位於郊野公園及行山徑的範圍。土木工程拓展署現正研究連接現有越野單車徑，並於設計時注意安全準則以確保行山人士和越野單車徑使用者的安全，並會參考海外的規格興建越野單車徑和訓練場地，也會與漁農自然護理署商討在郊野公園興建的越野單車徑及管理問題。
 - 12.2 單車徑的興建可以配合旅遊發展，土木工程拓展署會在會後提供資料顯示各單車徑的落成次序。
 - 12.3 東涌至欣澳的北大嶼山沿岸單車徑如不涉及填海工程，單車徑工程應要

盡早完成，不應到2020年方才落成，希望單車徑能早日落成以吸引賽車手轉用單車徑而不需要利用馬路。

- 12.4 土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長陳本標先生表示會再行審視工作進度。部門也收過要求在馬路旁加建2米闊的單車線讓速度較快的單車使用，但有關建議受制於一些技術性問題如交通燈、巴士站等，土木工程拓展署會與運輸署研究其他可行方案。
 - 12.5 單車徑比越野單車徑更普遍及需求更大，所以應優先處理其研究及加快工程進度。
 - 12.6 從梅窩到大蠔的越野單車徑不可佔用奧運徑；在白銀鄉和大地塘的地段，也不能佔用緊急車輛通道。
 - 12.7 主席請土木工程拓展署會後提供單車徑的造價供小組參考。
13. 委員再沒有其他意見，小組備悉文件內容。

議程項目 6: 在北大嶼山興建連接東西的沿海公路

(交通及運輸小組文件第10/2014號)

14. 運輸署總工程師/交通工程(新界東)蕭鏡泉先生就委員會收到公眾建議興建一條連接東涌經磡頭、沙螺灣、磡石灣、深石村、深屈至大澳的沿海公路，提供了一些粗略的參考資料，包括估計造價、沿路的現有人口、可能節省的行程時間，及工程對環境、郊野公園和古蹟的影響。
15. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下：
 - 15.1 有一委員表示當年大澳人口有3萬多人，但因缺乏道路，才導致現時只得2千多人，他支持有一條從東涌到大澳的連接路，不單可以解決現時大澳的交通問題，也可方便居民的日常生活。而且大嶼山的道路多了以後就可以減少禁區範圍，短期內就要靠渡輪以紓緩交通問題。
 - 15.2 擬建新路最有利是可以大大節省行車時間。從旅遊需要來創造經濟價值、及以推廣大嶼山旅遊形象來看，新路是絕對值得發展的。
 - 15.3 有關部門亦可考慮指定在大嶼山限用環保車輛以減少將來使用新路的車

輛所帶來的空氣污染。

- 15.4 若以經濟效益計算，建造新路比興建單車徑更為化算，應優先考慮。
- 15.5 由於建造新路已有初步的設計概念，所以應該比興建單車徑的技術問題較少複雜性，而初步預計的造價為63億亦是符合經濟效益的。
- 15.6 現時大澳只得2千多人口，並不構成一個完善的社區結構，交通不便會導致更多人口流失。假設若有3萬居民，粗略估計，大概需要700萬呎的總樓面面積，等同約140億元的價值，所以建造一條約60億的道路是完全符合經濟效益的。
- 15.7 若有新路，很多在大澳有自己物業但因交通及生活不便捷的居民會回流，而建造新路會是一個契機，由於環境優美，必定會吸引市民遷入大嶼山。擬建新路不只惠及2千多居民，而是配合抓緊其他發展契機例如旅遊、房屋等。
- 15.8 有委員表示建造道路需時很長，但對於現時通往沙螺灣村、深屈村及礮石灣村只能靠富裕小輪，交通十分不便。所以建議應從機場島興建天橋到鄰近對岸的沙螺灣。
16. 委員再沒有其他意見，小組備悉文件內容。
17. 餘無別事，會議於下午六時十分結束。