

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組
第三次會議

日期: 2015年1月8日(星期四)
時間: 下午2時30分至下午5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
陳恆鑛議員	
陳勇先生	
朱國樑先生	
哈永安先生	
何建宗教授	
王緝憲博士	
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	
楊何蓓茵女士(運輸署署長)	
羅鳳屏女士(運輸署副署長/公共運輸事務及管理)	
杜錦標先生(運輸署副署長/策劃及技術服務)	
陳志明先生(發展局副秘書長(工務)2)	
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))	
李炳威先生(離島民政事務專員)	
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)

老廣成先生
王少強先生

列席者

方舟博士
林奮強先生
丘昌賢先生(香港機場管理局二號客運大樓及公眾區運作總經理)
張國文(研究員(香港黃金 50))
潘俊軒(亞洲國際博覽館管理有限公司市場推廣及品牌經理)
萬映頤女士(離島民政事務助理專員(2))
何慧賢女士(運輸署助理署長/新界)
陳于遠先生(運輸署助理署長/策劃)
阮康誠先生(運輸署總運輸主任/新界西南)
樊容權先生(運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 4)
梁偉雄先生(運輸署總運輸主任/的士策劃)
林超宇先生(運輸署總工程師/運輸策劃)
伍樹雄先生(運輸署首席運輸主任/管理)
葉鴻平先生(發展局助理秘書長(土地供應)1)
黃珮瑜女士(發展局高級行政主任(大嶼山))
李發揚先生(發展局項目統籌主任)
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三次會議。

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，並未有收到任何修訂建議。小組通過擬議的第二次會議記要。

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4段)

3. 主席表示工作小組會於其他事項匯報工作進展。

議程項目3：在大嶼山使用環保交通工具的意見

(交通及運輸小組文件第01/2015號)

4. 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路4樊容權先生及運輸署總運輸主任/的士策劃梁偉雄先生分別簡介政府推動專營巴士營辦商及的士業界使用環保車種，包括在大嶼山提供公共運輸服務的專營巴士及的士的情況。
5. 委員對此文件提出多項意見，綜合討論結果如下：
 - 5.1 除了使用環保交通工具之外，亦要評估大嶼山的最高交通流量，不致讓過多車輛進入大嶼山，造成空氣污染。
 - 5.2 建議在大嶼山施行環保的士試驗計劃，引入電動的士及混合動力推動的的士，以觀察哪類型的士適合行走於大嶼山較多山路斜坡的環境。此外，建議當局應考慮在大嶼山，特別是接近郊野公園的地區設立低排放區，規限進入該等地區的車輛需為符合環保要求的車輛。
 - 5.3 建議運輸署要調控大嶼山主要交通通道的各個交通燈，透過合適的交通燈轉換時間，減少不必要的路面和車輛擠塞，造成空氣污染。
6. 小組備悉文件內容。

議程項目4：開放海天碼頭作其他用途的建議

(交通及運輸小組文件第02/2015號)

7. 香港機場管理局二號客運大樓及公眾區運作總經理丘昌賢先生簡述大嶼山海天客運碼頭現時的運作安排。海天客運碼頭位於香港國際機場的機場限制區內，屬機場管理局擁有及管理的設施，而設立該碼頭的主要目的是為中轉旅客提供空海聯運快船服務，往來香港與珠江三角洲地區。目前每天共有約90個班次，年客運量已達約300萬人次。海天客運碼頭並沒有設置海關、出入境及檢疫設施，因此並不開放予非中轉旅客使用。
8. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下：

- 8.1 建議將海天客運碼頭搬往香港口岸人工島。有委員表示以往亦有和有關當局討論開放使用海天客運碼頭，所得的初步回應是：現有碼頭並沒有足夠空間設置通關設施，加上由於目前兩個跨境渡輪碼頭，即港澳碼頭及中國客運碼頭，在可見的將來仍有足夠的容量應付預計的跨境渡輪服務需求，因此政府沒有計劃開設第三個跨境渡輪碼頭；此外，在港珠澳大橋落成通車後，往來香港與珠三角西部的陸路交通將更趨便捷，因此，並無需要在香港口岸提供跨境渡輪服務至澳門和珠三角西部的相同地點。
- 8.2 但該委員表示應以宏觀角度善用海天客運碼頭。日後的香港口岸人工島將會有大規模的通關設施，倘若將來的海天客運碼頭得以搬往香港口岸人工島後便可共用該等設施，解決現有碼頭並沒有足夠空間的問題。此外，日後人工島上的商業大樓及在將來機場北的商業發展合共提供多達1,000多萬平方呎的商業樓面面積，足以構建成為香港其中一個最大的商業區，因此有極大需求開放碼頭提供跨境渡輪服務作往返至澳門和珠三角西部之用。開放碼頭後，碼頭便可接載旅客進出其他的內陸城市，例如江門、順德、南沙、虎門及蛇口等，到時旅客亦可沿用口岸人工島的中轉設施連接機場轉乘航班，又可以通關前往香港的商業區或到鄰近的旅遊景點。
- 8.3 建議運輸署施行試驗計劃，可先讓團體申請在假期試辦一、兩班航班，利用海天客運碼頭上落客，再檢視計劃以釐定日後長遠方案。
- 8.4 港珠澳大橋的陸路交通主要是連接珠江西面的城市，而碼頭客運足以吸引珠江以東的旅客到港。不同意目前兩個跨境渡輪碼頭將足以應付預計的跨境渡輪服務需求，因為應從分流地區乘客以達致以客為本的目標。此外，分流到大嶼山不單止創造經濟價值，也可以帶動整個新界西的地區經濟。
- 8.5 有委員查詢現時海天客運碼頭是否尚有容量接待更多旅客、貨運及航班。香港機場管理局二號客運大樓及公眾區運作總經理丘昌賢先生回應表示碼頭發展主要建基在營運公司的經營狀況，據他們對營運公司的理解，營運公司對碼頭的發展是樂觀的，亦願意增加航班，但機管局在評核碼頭設施後，發覺碼頭及大樓的接待空間不足以容納更多航班。貨運方面，現時都經由碼頭旁邊的海運碼頭處理海路貨運。
- 8.6 委員得悉三跑的環評報告已規限航班數目，故現時定下每天最高92班次已需要減少，因此贊同搬遷海天客運碼頭到香港口岸，共用通關設施，容許旅客可以出入境。搬遷後更可騰出相關土地作其他更有價值的發展用途。

- 8.7 要正視機場長期出現有大量職位空缺的問題，建議有關當局考慮輸入外地勞工到機場禁區範圍工作，可即日來回，免卻申請入境工作的繁複手續。在基層勞工短缺的問題上，雖然初步一般認為都與交通配套不足有關，但都要探討箇中的確實原因，才能對症下藥。
- 8.8 希望有關方面可以就機場北的規劃概念提供資料及數據；至於應否開放碼頭提供跨境渡輪服務，有委員建議參考以往屯門碼頭的經驗，檢討當時碼頭不能持續經營的原因。
- 8.9 發展局副秘書長（工務）陳志明先生表政府正在尋求撥款開展口岸人工島上蓋商業用地的顧問研究，亦已與運輸及房屋局及機管局商討搬遷海天客運碼頭的可行性。由於仍有很多未明朗因素，如應否一併搬遷接駁鐵路，不同程度的基建投資可能，及日後港珠澳大橋及屯門連接路通行後的人流情況等，所以有必要詳細研究，在得到更多資料和數據後，方可考慮採用哪種方案。此外，有關勞工就業的問題，勞工及福利局會出席經濟及社會發展工作小組下次會議，希望可以探索更多資料及統計數字以分析問題。
- 8.10 東涌其實失業情況並非十分嚴重。根據資料，現時機管局有約百分之十一員工，即約8,000人是東涌居民，不包括亞洲博覽館及島上其他大機構，因此就業機會其實不少，基層勞工亦不難在島上找工作。建議日後的東涌新市鎮擴展，除了增加人口外，亦要加強交通、房屋、教育、衛生等設施的配套，以達致安居樂業的目的。
- 8.11 贊同搬遷及開放海天客運碼頭和設立跨境渡輪碼頭。認為海天客運碼頭一定會有很大的需求，因為很多珠江西邊城市的交通現時已十分擠塞，而港珠澳大橋間的接駁上落位亦未必較海路運輸方便旅客。此外，現時海天客運碼頭於晚上早段時間及清晨期間並不運作，建議可申延其繁忙時段，使碼頭更能物盡其用。更建議連接機場要用鐵路而非運輸帶。
- 8.12 初步估算若基於每年約300萬人使用海天客運碼頭，即每日平均客流量約8,000人；而據運輸署估計日後大橋每日會有約14,000輛車次使用，以平均每輛車有兩名乘客（包括司機）計算，即等於約28,000人使用口岸設施；即使再加上海天客運碼頭的流量，一天亦只有約36,000旅客使用人工島大樓的相關設施，因此口岸大樓應有很多空間而不會出現容量不足的問題。
- 8.13 建議鐵路站可設在機場島和人工島中的海道上，與每邊的距離均只有大約400多米，這樣設計應可更方便兩邊旅客及可降低建造成本。

- 9 經討論後，小組備悉環評限制航班的要求，但要求有關當局搬遷及開放海天客運碼頭，以及設立跨境渡輪碼頭。發展局在統籌顧問研究時，安排顧問與小組成員在適當時候互相交流意見。

議程項目5: 撤銷青嶼幹線收費的建議

(交通及運輸小組文件第03/2015號)

- 10 運輸署總工程師/運輸策劃林超宇先生介紹青嶼幹線收費的背景及分析青嶼幹線收費及將來屯門至赤鱸角連接路免收費的建議。
11. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下:
- 11.1 不同意文件第7段內「故免除收費對於駕車來往大嶼山的出行意欲是否有影響，實在成疑」，及第8段「用者自付」的原則。認為收費對駕車來往大嶼山的意欲一定有影響。如果只依「用者自付」的原則，則市民可能會不同意政府施行其他大規模及建築費用極高的基建建設提議。建議政府可先行施行試驗計劃，再檢視成效及長遠方案。
- 11.2 撤銷青嶼幹線收費是市民的期望。若要維持收費，當日後其他連接大嶼山的道路落成後便需在青嶼幹線進入大嶼山方向加建收費廣場。除了收費系統昂貴之外，車輛慢駛停下付費亦會造成擠塞。此外「用者自付」的原則亦似乎有選擇性，因為現時某些道路或隧道都不收費，例如長青隧道、昂船洲大橋。要收取大嶼山的道路費用是與開發和建設大嶼山的原則背道而馳。
- 11.3 要體恤東涌居民的感受，他們無論是運送貨品入大嶼山或在區內買餸菜都比較其他區昂貴，其中一個原因就是有過橋費，所以收費會間接影響民生。開發大嶼山乃是政府的政策，若要安置數十萬人口但在這個基本民生問題上卻不能解決，只就會讓政策目標的達成變得遙不可及。
- 11.4 要實行「用者自付」的原則其實也可以考慮其他方法。以上海浦東隧道為例，較早前亦取消了隧道收費，而隧道費用是在車輛牌費上收取，這樣間接地便可收回部分成本。建議運輸署研究其他的可行方案。
- 11.5 不同意以「用者自付」的原則來計算青嶼幹線收費。青嶼幹線收費其實是補貼了來自屯門而途經汀九橋的駕車人士，因為汀九橋原來是歸入青馬管制區的，故現時的「用者自付」收費模式並不公平。重申贊同應該撤銷青

嶼幹線收費。

- 11.6 運輸署署長楊何蓓茵女士表示「用者自付」的原則是財務政策而非運輸政策，如果技術上能做得到的，例如可建立收費亭，政府一般都會按照「用者自付」的原則去收費。她會向財經事務及庫務局反映委員的意見。另一方面，政府也會運用收費作為財政手段以調控香港的道路、橋樑或隧道的交通流量。雖然青嶼幹線暫時仍未有需要使用財政手段來控制車流，但亦不希望輕易放棄這能有效調控車流的工具。至於涉及財務原則的撤銷青嶼幹線收費建議及其他創新方法以收回成本，至於因新建收費設施而可能會影響交通流速的問題，她表示用一些較新科技的收費系統或可以減省付費時間。另一方面，她表示送貨到大嶼山的運輸費用昂貴的主因是車程較長因而油費較貴，而青嶼幹線收費所佔成本的比率相對較低。
- 11.7 開發大嶼山，會引入更多人口，加上小蠔灣及欣澳填海以發展商業等項目都會吸引更多車輛進出大嶼山，為免與開發大嶼山的原則不符，不同意以財務手段去減少車輛進出大嶼山。
12. 小組要求運輸署盡快處理委員的意見，並會因應需要，徵詢大會意見作跟進。

議程項目 6: 大嶼山的士服務

(交通及運輸小組文件第4/2015號)

13. 運輸署總運輸主任/的士策劃梁偉雄先生簡介大嶼山之的士服務安排及情況。
14. 委員對有關項目作出以下意見及討論，綜合如下:
- 14.1 大嶼山嚴重缺乏區內的士，尤以假日問題更大，這樣會大大窒礙經濟發展，希望部門的回應不再重覆只會繼續監察情況、檢討大嶼山公共交通的整體服務水平、及聽取意見等的舊調，因為市民的聲音已很清楚，是要增加大嶼山的的士牌照。
- 14.2 建議在假期間引入特別出租車牌、及引入區外的士行走大嶼山試驗計劃。但有委員補充表示大嶼山的士車主反對引入區外的士到大嶼山營業，他們寧願增發大嶼山的士牌以解決問題。政府應趁此機會增發電動的士牌照，以改善空氣污染的問題。

- 14.3 同意增發的士牌，可以多發30個牌，因為隨着近年設施景點和遊客增加，往往令到大澳居民沒有的士服務。
- 14.4 支持增發的士牌及引入環保車，但要仔細與的士行業相討，以免造成他們的反彈。
- 14.5 政府在檢視總體交通政策時要加入檢討的士牌照的問題，及應否容許的士牌照如商品般買賣令牌照價格高昂。
- 14.6 大嶼山的的士牌照數目在過去十多年都未有改變，要配合大嶼山現時及將來的發展，希望部門能應該盡快跟進研究增加大嶼山的的士牌照數目
15. 小組備悉文件內容，希望部門能盡快跟進委員的建議。

議程項目7: 其他事項

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

16. 大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組轄下工作小組匯報工作進展。委員作出的意見及討論綜合如下:
- 16.1 工作小組集中討論大嶼山現有的公共交通服務及建議。工作小組已於去年12月4日召開了第一次會議，主要討論及建議優化往返機場的專營巴士服務，以方便在該處上班的員工。工作小組大致認同專營巴士應服務乘客需求較穩定的地點/路線。另外，由於不少在機場島工作的員工居住在新界西北，建議運輸署繼續鼓勵專營巴士公司增加巴士轉乘優惠。工作小組知悉運輸署已落實一些路線重組建議，包括將E34號線巴士路線分拆為E34A號線及E34B號線分別服務天水圍及元朗市中心；以及將S64號線分拆為S64X(往返逸東邨及機場客運大樓)和S64C(往返逸東邨及機場貨運/航膳區)。
- 16.2 委員建議展開機場島企業員工使用公共運輸模式的調查，以便更了解大嶼山居民使用公共交通上下班的需求，從而改善公共交通服務以吸引居民在島上工作。建議調查可由機管局與其他機構及運輸署協調統籌，以了解居民在大嶼山上下班使用公共交通的模式及需求，繼而與巴士公司商討以作出的改善服務措施。
- 16.3 小組傳閱了委員對機場島公共運輸的檢討及改善建議。小組建議工作小組

繼續探討調查的模式及向合適的機構建議進行相類調查。

17. 建議匯編小組已討論有關大嶼山交通及運輸的項目及建議，以供委員參考。
18. 餘無別事，會議於下午5時15分結束。