

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組
第四次會議

日期: 2015年3月5日(星期四)
時間: 下午2時30分至下午6時
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
哈永安先生	
王緝憲博士	
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)	
梁世豪先生(運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B)	
黎卓豪先生(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)	
詹錦秋先生(商務及經濟發展局高級政務主任(旅遊)2)	
陳本標先生(土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長)	
溫健雄先生(路政署高級工程師/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)	
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
陳勇先生
朱國樑先生
何建宗教授
胡志偉議員

列席者

方舟博士
林奮強先生
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)
黃雲浩(亞洲博覽館行政總裁助理)
唐偉邦(國泰航空企業事務董事)
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)
李家曦先生(運輸署工程師/離島 1)
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)
萬映頤女士(離島民政事務助理專員(2))
盧國忠先生(土木工程拓展署總工程師/離島)
邱文珊女士(土木工程拓展署高級工程師 8)
黃國輝先生(路政署新界區高級工程師)
丘家泰先生(規劃署總工程師/跨界基建發展)
梁偉翔先生(規劃署高級城市規劃師/跨界基建發展 2)
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四次會議。

議程項目1：通過上次會議記要

- 2 秘書處已於會前發送出席會議記要擬稿予各委員，並因應隨後收到就其中第15.2段和15.3段的修改建議，再將經修改的會議記要擬稿發予各委員。會上並沒有其他修改建議，小組通過第三次會議記要。

議程項目2：續議事項

- 會上沒有續議事項需要討論。

議程項目3：港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究

(交通及運輸小組文件第05/2015號)

- 規劃署丘家泰先生、土木工程拓展署盧國忠先生及邱文珊女士、及奧雅納工程顧問楊詠珊女士，分別簡介港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究的背景資料、研究範圍、進度，以及市場定位的研究方法及交通連接的策略性方向。機場管理局湯遠敬先生及林愛華女士其後簡介了機場北商業區發展的最新情況。
- 委員就文件的討論和意見綜合如下：
 - 有委員詢問有關第一期工程的交通配套安排。機場管理局湯遠敬先生表示第一期發展會以公共巴士及旅遊巴士為主要運輸工具，並將提供一個公共交通交匯處，初步研究認為可以滿足第一期發展對交通運輸的需求。
 - 有委員發表他對港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的意見，包括：
 - 港珠澳大橋香港口岸落成後會是香港最大的交通樞紐和對外門戶，對香港的經濟發展十分重要，因為香港口岸可連接機場、跨境大橋、鐵路系統、海天碼頭、以至香港的道路網絡。上述各運輸系統將匯聚於香港口岸，把香港和珠江三角東西兩岸各地連貫起來；
 - 由於港珠澳大橋香港口岸，加上機場北商業區和東涌新市鎮的發展，將會令大嶼山成為香港及區內最具特色和最大的零售中心區之一。這些新的商業零售發展會共同組成「超級區域零售中心」和綜合休閒娛樂中心，對象主要是旅客，可舒緩市區和北區遊客過多所造成的壓力；
 - 由於連接珠江三角洲西面的港珠澳大橋及連接東邊的屯門赤鱸角連接路將匯聚於香港口岸，因此大嶼山能收橋頭經濟之效。然而，珠三角東無論在人口和經濟都比珠西更發達，所以連接珠東的交通配套是同樣重要的；
 - 而且粵港的往來正由傳統的「前店後廠」模式朝著新的「一小時生活圈」模式轉變，可以預見港珠澳大橋的運輸功能，貨車的比重將會相

對下降，而客流的重要性會上升，令港珠澳大橋未來客流的重要性超過貨流，因此車輛通關安排設計上必須詳細考慮；

- 5.2.5 要貫通港珠澳大橋香港口岸、機場北商業區和東涌新市鎮的發展，交通必須四位一體地考慮，除了方便遊客之外，還要吸引附近居民到島上工作；
 - 5.2.6 建議可在現有鐵路運輸網絡上發展一個鐵路運輸圈，連接東涌新市鎮、機場、機場北商業區，和港珠澳大橋香港口岸；
 - 5.2.7 建議將海天客運碼頭搬往香港口岸人工島。日後的香港口岸人工島將設有大規模的通關設施，倘若海天客運碼頭可以搬往香港口岸人工島，便可共用該等設施，以提高經濟效益，亦可以釋放機場島非常有價值的土地供商業發展；
 - 5.2.8 香港口岸和機場島可以利用架空小火車連接起來，一條火車線連接聯檢大樓到機場禁區讓旅客直接前往登機，而另一條火車線則可把清關後的旅客接載到機場島。如果不興建架空小火車，則可考慮在機場島和人工口岸島之間興建連接大嶼山的地鐵路站；及
 - 5.2.9 建議在人工口岸島禁區提供數千個私家車位，以供粵西單牌私家車經港珠澳大橋到港停泊，可以方便外地旅客乘坐私家車來港，讓旅客不用出關也可在禁區內的商場購物消費。
- 5.3 另一委員亦認同意港珠澳大橋香港口岸於落成後會是香港最大的交通樞紐和對外門戶之一。現時從深圳灣口岸到機場車程只需約30分鐘，日後當屯門赤鱗角連接路完成後車程更可大大縮短，必會吸引更多旅客使用。鐵路站究竟建在小濠灣或東涌東需要盡快確定，而現時東涌綫應否擴建多個車站也要詳細研究，以免窒礙旅客到臨大嶼山各景點暢遊。此外，雖然現今網上購物已十分流行，但港珠澳大橋香港口岸及機場北商業區的商業定位可考慮加入一些在購網未能提供的貨品，例如高質量的單車等，並提供貨運物流服務。但貨運物流服務該設置於大嶼山以外的地方，例如屯門及洪水橋等，而香港口岸或機場北商業區則適宜作為貨物展示。總之，購買及物流服務可以是日後香港機場貨運的最大增長點之一。
- 5.4 興建鐵路系統連接香港口岸之大嶼山除了可為遊客提供便捷的交通及運輸服務外，亦可為大嶼山居民提供快捷的交通，便利他們到達機場及香港口岸，這可為居民到機場及口岸上班提供誘因。而在口岸和機場島擴建鐵路網

絡圈的構思，將有利於大嶼山的發展。

- 5.5 至於港珠澳大橋交通模式轉變，另一委員認為私家車使用的增長將會大大高於貨車，而由於鐵路及公共運輸系統會成為交通及運輸的主要工具，顧問公司應探討跨區渡輪服務的需求，並考慮重置渡輪碼頭設施及提供其他接駁工具及協作設施，例如停車位等。進行市場定位時亦需考慮珠三角地區現有及計劃中的商業設施，研究購物及消費模式的轉變和趨勢，從而訂定適合的交通配套模式。整體來說，他支持發展鐵路系統，但認為現時建議在大嶼山的鐵路運輸圈的走線方案，在技術上會有很大的困難。由於公眾諮詢及參與對任何大型基礎建設來說都不可或缺，因此建議顧問公司應加強社區參與及諮詢，由下而上的聽取持份者的意見，再歸納為大眾都可接受的方案。
- 5.6 另一委員同意顧問對口岸上蓋發展的研究，並提議探討本地及海外市場不同類型的商業及其他經濟活動的發展和需求，及把上蓋商業設施定位於創新產業和專業服務的範疇，並集中發展一些創新、高增值和專業品牌，以達致升級轉移，而不是停留於一些低階的產品服務。由於高增值的創新和專業服務並非勞力密集的行業，發展這些行業可幫助減輕人流及車流的問題。至於機場北商業發展，大部分到港的商務旅客都會到尖沙嘴及九龍站的商場消費，所以建議機場管理局研究這些客群的購物模式，從而發展機場北商業設施以吸引這群高消費旅客日後在大嶼山消費。這樣才可減輕將來往來大嶼山的交通配套需求的壓力。
- 5.7 另一委員歡迎機場管理局打算盡快展開機場北商業區的發展，希望可以趕及承接港珠澳大橋通行後的旅客。他查詢有關早前提議的航天城概念是否仍然存在。同意機場北商業區應發展為零售及酒店設施，但現時2號客運大樓的商業設施仍然未盡使用，機場管理局應考慮研究可否將2號客運大樓用於轉運乘客及作為商業辦公用途。至於就業人口方面，由於東涌要到2023年人口才達到27萬人，所以要銜接大嶼山的發展及應對島上缺乏勞工問題便應與新界西北更好地連接，以吸引更多居民到大嶼山上班。屯門西繞道於屯門的接口要盡快定案，以免延誤道路的開放及使用。此外，由於深港西部快速軌道並未有再進一步的發展方案，所以繞道有必要早日落成。歡迎初步建議的連接東涌及梅窩的通道，這對銜接東大嶼及對大嶼山的持續發展有重大的影響。若要連接港珠澳大橋及盡快打通東涌與機場，應將機場鐵路雙用，增設車站，便可更符合經濟利益及疏導人流，所以顧問研究要在技術層面深入探討其可行性。
- 5.8 機場管理局林愛華女士表示在2000年代的航天城概念，主要是機場的商業發展，而大部分的建議，例如商場、酒店及展覽中心等都已落實。而機場2

號客運大樓的規劃是以客運服務為主，不會著重於商業發展。

- 5.9 土木工程拓展署陳本標先生表示，透過東涌擴展研究的公眾參與活動，知悉從大嶼山往機場島上班的交通並不便捷，該署會先了解現有鐵路系統的承載力，而利用現有鐵路系統，連接香港口岸和機場北商業區的可行性會是優先的選擇。而興建新鐵路線經過梅窩把香港口岸連接至東大嶼都會則會訂為長遠目標，部門會與港鐵公司及有關部門探討設計及運作問題。運輸署署長楊何蓓茵女士表示屯門西繞道的規劃暫定於2020年代中後期落成，現時仍在檢視繞道的走線及策略性需求，較早前亦有收集屯門區議會對走線的意見，而繞道並非規劃在港珠澳大橋落成時同步使用的。
- 5.10 另一委員表示規劃大嶼山發展要從長遠宏觀角度研究，假設每年有15,000大學生畢業，而每人需使用約200平方呎樓面面積，一年便有約300萬平方呎的樓面面積需求，待口岸商業大樓落成(即大約在8年)後，總需求便會達至約2,400萬平方呎，因此商場設施是有需求的，而且需要發展較大和集中的一些專門行業服務，例如科技、醫療或文化與藝術有關的行業。而根據研究及其他城市例如仁川及阿姆斯特丹的經驗，機場附近的土地是最為珍貴的，而商業用地都不少於2,200萬平方呎。北大嶼山商業用地及口岸大樓的商業用地的面積分別只有約200萬和300萬平方呎，並不會過多;相對口岸島總面積約1,300萬平方呎而商業用地只有約300萬平方呎，實際上是未有地盡其用，故此應該盡量加大口岸上蓋的商業面積。而且，隨著中國多個城市的生產總值不斷提升，香港應致力吸引這方面的客源而並非只是服務700多萬港人，因此研究應以長遠目光來規劃發展。
- 5.11 除了已經或正在規劃中的鐵路及道路網絡外，亦應加快規劃大嶼山西北的通道連接大澳，以進一步更完善地連接機場、人工口岸島以及整個大嶼山。
- 5.12 要興建超級商業零售中心必須注意地點的通達性和可達性，以免重蹈一些因通達性不很理想而影響商業活動的問題。
- 5.13 另一委員同意加強大嶼山各定點對外的通達性，亦應考慮把屯門至赤鱸角連接路接合鐵路網絡。
- 5.14 由於屯門至赤鱸角連接路需待2018年才能通車，故預計在港珠澳大橋通車後，北大嶼山公路會變得擠塞，加上北大嶼山公路是現時連接機場及市區的唯一公路，應考慮增建另一條公路應對。
- 5.15 土木工程拓展署陳本標先生表示在公眾諮詢方面，部門及顧問公司會仔細

與各持份者，包括商業持份者和地區人士討論，亦會舉辦公眾論壇收集各方人士的意見。就環形交通連接的概念而言，未必局限於鐵路，亦可考慮南北通道；至於人工口岸島的商業用地，研究將包括地下空間發展的可行性，並會與民航處及機場管理局商討高度限制。另一方面，顧問公司會詳細研究禁區與非禁區商業設施的連接，部門亦會與相關決策局及部門探討這問題。

5.16 除發展橋頭經濟，亦應考慮航天城或以機場帶動的發展區，同時需研究機場與其他地區的連接安排。在交通配套方面，短期要處理大橋通車後的交通問題，中期應研究機場北商業區及口岸與各地區的連接，長期則要規劃與本土各區及珠三角城市，甚至北面城市貫通的問題。最後亦需注意長遠經濟活動的轉移，預留空間以便可彈性地處理日後經濟發展的轉變。

5.17 相關部門在研究有初步結果時，會適時向小組匯報以作討論。

議程項目4：南大嶼山的交通管制及封閉道路通行許可證安排

(交通及運輸小組文件第06/2015號)

6. 運輸署何慧賢女士及阮康誠先生簡介現行發放封閉道路通行許可證的安排，以及為南大嶼旅客提供的公共交通服務及其他主要配套設施，並向小組闡述放寬道路管制應考慮的因素，包括有關措施須與現行南大嶼山作為自然保育區的規劃意向相符；有關措施須考慮旅遊配套設施的承受能力；及放寬程度不應對環境和交通安全及居民生活造成不能接受的負面影響。基於上述考慮，運輸署不建議即時全面取消封閉道路以及發放許可證的安排。

7. 委員對有關項目作出討論，綜合意見如下：

7.1 就委員查詢有關開放嶼南道的最大困難，運輸署阮康誠先生回覆是缺乏足夠的配套設施如泊車位。現時南大嶼只有353個私家車泊車位，假日的使用率十分高，而嶼南道臨近郊野公園地段，缺乏足夠的空間開設新的停車位。

7.2 嶼南道應擴闊至7.3米，以提高使用者的安全。現時大嶼山道路根本不敷應用，尤其是大澳成為旅遊景點後，所以應該開闢一條沿海新路從東涌直達大澳。有新路後便可減低使用嶼南道的壓力。

7.3 開發新路可以是長期的目標，短期而言，認為可利用嶼南道旁現時的空置農地，以短期租約模式發展為臨時停車場，從而改善泊車位短缺的現況。雖然沿途部分地段可能位於郊野公園範圍，受郊野公園的保育條件限制，但郊野

公園條例其實已列明倘若目的是提供康樂用途，便不應純為了保育而禁止發展或大眾市民使用道路。

- 7.4 文件列出許可證配額使用率低是有誤導成分，因為平均數不能反映週末及假日的需求。歡迎部門以試行方式在平日逐步放寬開放嶼南道，可鼓勵市民平日多使用道路而不致令週末或假日的大嶼山道路擠塞。同意開發廢棄農田以改作臨時停車場。在道路試驗開放後，地區人士可與政府部門協作及檢視，共同研究管制及規範措施。
- 7.5 非假日時段可考慮在北大嶼山提供觀光巴士，方便接載遊客前往南大嶼山遊覽。建議當區區議會可跟進有關建議可行性，或轉達有關意見予香港旅遊發展局參考。
- 7.6 政府近年收回很多土地改為緊急通道用途，建議可將部分緊急通道提升為鄉村通道，以提供更多道路供汽車使用。
- 7.7 行政長官已在施政報告宣告政府會全力開展檢討大嶼山的封閉道路和發放許可證的安排，以配合大嶼山短期的經濟及社區發展，部門應該以創新及開放態度處理及解決問題，而不是讓現有的限制網綁。部門亦需要做風險評估及互相協調。至於文件顯示的低使用率，可能有其他因素例如惡劣天氣，或因申請證件的程序繁複、及價格高昂等原因而窒礙申請。可用智能交通系統、加強管理及執法以提升道路使用的安全性。
- 7.8 現時大嶼山因嚴重缺乏停車位，即使政府已著手在大澳及梅窩增建停車位但亦只能在數年後落成，所以同意以短期豁免方式提供臨時停車位。建議在八月份學校假期時試行以車牌的最後號碼讓部分車輛在星期一至五使用嶼南道；週六及週日則可考慮讓紅色及綠色的士進入大嶼山提供服務。
- 7.9 現時遊客會集中到訪某幾個大景點，例如梅窩、長沙及大澳等，所以可以在這些大景點興建多層停車場以增加車位數目。在眾多大嶼山道路之中，最危險的是羗山路，但其餘大部分道路其實也並不比一些在港島的道路條件差，長遠而言，要在大嶼山西北部興建新路。
- 7.10 一委員同意讓紅色及綠色的士到大嶼山服務。而私家車位經常會被貨車霸佔，所以有關部門要加強執法。由於大澳缺乏土地，所以十分贊同興建多層停車場以舒緩泊車位不足的問題。
- 7.11 認為可施行試驗計劃，及局部開放嶼南道，但必先解決臨時停車位的問題，

以免造成嚴重的交通阻塞。

- 7.12 離島民政事務專員李炳威先生同意以循序漸進方式開放大嶼山道路，然後再與相關部門檢視成效，而區議會及地區管理委員會亦會協助相關部門收集社區及各持份者的意見，以審視未來路向。
- 7.13 運輸署楊何蓓茵女士表示在2014年共有14天供旅遊巴士進出嶼南配額(每天30個)的使用率是達到百分之百，而現時市民已可在網上下載申請表；並可於兩個星期前預先知道某天配額的申請情況。至於道路情況，港島區現時尚有某些道路的濶度只有或低於6.8米，而一些路段更禁止3噸以上的貨車使用，這些道路的運作仍屬順暢。在嶼南仍有一些較為狹窄的路彎，駕駛人士都需特別小心。而局部開放嶼南道後，各大小景點的停車位需求便會增加，所以要先在適當地點提供停車位。運輸署會與有關部門商討加設臨時車位事宜，日後會向小組匯報進展。一委員表示地區人士會盡力協助部門，以期盡快解決問題。
- 7.14 建議工作小組可以跟進在嶼南增設臨時停車位的建議，適時向小組匯報進展。民政事務處及區議會可以同步跟進處理在相關地點提供臨時廁所，以便能配合逐步開放嶼南道。

議程項目5: 大嶼山羗山道及嶼南道狹窄路彎改善工程進展

(交通及運輸小組文件第07/2015號)

8. 路政署黃國輝先生向委員介紹大嶼山羗山道及嶼南道狹窄彎位改善工程的進展。小組得悉路政署已完成10個位於羗山道及嶼南道的彎位改善工程，包括於2014年底完成的嶼南道近南山彎位(S5)，及於今年初完成的嶼南道近貝澳老圍村彎位(S3)。餘下的彎位改善工程包括位於羗山道的3個彎位 (K1, K4及 K10)及位於嶼南道的3個彎位(S1, S2的餘下部份及 S4)。預計K1(近大澳道)、S2及S4(近東涌道) 3個彎位可於2015年底前完成。至於K4(近深屈道)、K10(近石壁水塘連接路)及S1(近東涌道) 3個彎位由於需時處理土地及樹木的勘查和設計、進行環評報告及調解居民的反對，預計需要在2019年才能完成。
9. 委員對有關項目作出討論，綜合意見如下:
- 9.1 有委員詢問K4和K10的彎位改善工程為何需要到2019年才可完工。路政署黃國輝先生解釋兩地段都有超過70度的斜坡，工程範圍內亦有很多樹木，砍伐這些樹木需要根據既定的程序，然後作出諮詢及審批，因此預計到2019年才

能完工。

- 9.2 區議會並未收到有人反對在羗山路的改善工程，若有收到有關反對意見，部門可以與區議會溝通、研究和處理問題。對於該兩個地點的工程，區議會亦有向部門提供意見，經修改後的建議工程應該不需涉及環評報告。由於改善工程涉及道路安全問題，尤其是K10的彎位，有關的政策局及執行部門應該加快完成改善工程，路政署可以再與區議會研究解決方案。
(會後補充資料: 由於K10道路改善工程是一項屬於環境影響評估條例附表內的指定項目，所以是需要進行環境影響評估研究，而路政署亦需要較長時間進行所需工作。)
- 9.3 是項改善工程只能局部增闊道路但並未能改善馬路的斜度，這樣對巴士及旅遊巴士的幫助不大，因為車底亦會撞到斜坡，只加闊路面而不處理斜度依然隱藏危機，所以建議部門要提升工程範圍並申請工務撥款，工程應以改善深屈路及昂平路的標準為主，希望趁著這契機以工務工程拉直彎位及改善斜坡。
- 9.4 至於嶼南道彎位S1的改善工程，運輸署何慧賢女士表示較早前已對工程範圍修改，現時正再次諮詢居民的意見，預計3月中便有結果，到時會與民政事務處研究處理，希望工程可以盡快施行。
- 9.5 改善道路可分短期及長期工程，建議路政署聯同運輸署盡快與區議會實地視察，了解尚未解決的問題並共同商討更快和有效的改善方法。
10. 小組備悉文件，並促請有關部門盡快完成有關工程。

議程項目6: 其他事項

「公眾關係及參與小組」所接收到的意見及評論

11. 發展局聯同「公眾關係及參與小組」自去年11月至12月31日為止一共就「大嶼山發展」出席了多項推廣活動，「公眾關係及參與小組」秘書處把活動期間所收到的意見整合分類，並建議跟進行動，其中有兩項希望徵求小組意見，包括:(1)建議考慮興建跨海橋連接長洲及大嶼山、及(2)同意大嶼山有很大的發展潛力，但市民出入大嶼山的交通費用相當昂貴，應考慮新的措施減低交通費，例如將部分賣地收益撥入基金補貼市民交通費用。
12. 小組經討論後，同意將建議轉達相關政策局跟進。

(會後補充資料: 秘書處已將建議轉達相關政策局跟進。)

交通及運輸小組委員會會議跟進事項一覽表

13. 有關部門匯編了小組已討論關於大嶼山交通及運輸項目的跟進事項一覽表，並在會上派發供委員參考。列表上的項目都是小組關注的事項，部門會根據日後會議討論和跟進事項的進度不時更新一覽表。
14. 餘無別事，會議於下午6時結束。