

大嶼山發展諮詢委員會
交通及運輸小組
第六次會議

日期: 2015年9月16日(星期三)

時間: 下午3時至下午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	主席
周轉香女士	副主席
陳恒鑛議員	
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	
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)	
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)	
曾永強先生(運輸及房屋局助理秘書長(運輸)3B)	
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(民政事務總署離島民政事務專員)	
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))	秘書

缺席者 (致歉)

陳勇先生

朱國樑先生
何建宗教授
胡志偉議員
李樹榮博士
商務及經濟發展局代表

列席者

方舟博士
林奮強先生
張國文先生(研究員(香港黃金 50)，林奮強先生助理)
王舜義先生(國泰航空人事總經理)
黃浩雲先生(亞洲博覽館行政總裁助理)
何慧賢女士(運輸署助理署長/新界)
羅港西先生(運輸署高級工程師/離島)
朱信華先生(路政署總工程師/工程)
廖業勤先生(路政署工程部工程組/港島)
黃國輝先生(路政署新界區高級工程師)
劉寶儀女士(規劃署總城市規劃師/策略規劃)
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)
邱文珊女士(土木工程拓展署高級工程師(8))
楊詠珊女士(奧雅納工程顧問董事)
朱家敏女士(奧雅納工程顧問董事)
方家灝先生(奧雅納工程顧問工程師)
葉昱蔚先生(奧雅納工程顧問助理城市規劃師)
葉鴻平先生(發展局助理秘書長(土地供應)1)
姚昱女士(發展局助理秘書長(大嶼山) 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)
周哲先生(民政事務總署離島民政事務助理專員(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六次會議。陳勇先生、朱國樑先生、何建宗教授、胡志偉議員、李樹榮博士、及商務及經濟發展局代表因事未能出席。由於委員的工作量大，個別委員或會携同其私人助理出席小組會議，或在事忙時委派其助理列席小組會議，以協助相關委員適時和有效地處理小組事務。但携同私人助理出席小組會議需向秘書處申請，並需得到小組主

席之批准。私人助理只可列席於小組會議上旁聽，既不可在會上發言亦不容參與討論。私人助理需於首次列席小組會議前，向小組秘書處提交填妥的「利益登記表」。秘書處其後會把「利益登記表」上載至委員會網頁供公眾閱覽。

議程項目1：通過上次會議記要

2. 秘書處已於會前發送上次會議記要擬稿予各委員閱覽，未有收到修訂建議。會上沒有其他修訂建議，小組通過擬議的第五次會議記要。

議程項目2：續議事項

南大嶼山的交通管制及封閉道路通行許可證安排及於梅窩、大澳及嶼南道加設泊車位(第五次會議會議記要第5段)

3. 運輸署何慧賢女士表示在諮詢放寬南大嶼山封閉道路通行許可證的限制時，運輸署收到支持和反對的意見。大部份反對意見表示放寬限制會影響大自然環境、現時道路不符安全標準、外來駕駛者不熟悉南大嶼的路況及泊車位不足等。運輸署會繼續致力改善大嶼山的狹窄路段，及考慮分階段實施建議以控制車輛進入南大嶼道路的數目和時段。運輸署計劃於今年底或明年初實施建議，到時會向道路使用者加強宣傳南大嶼的道路情況及提醒駕駛者注意道路安全等。

4. 在增設泊車位方面，運輸署何慧賢女士表示位於梅窩3幅土地因為各種原因暫時未能即時作停車場用途。運輸署會優先處理位於大澳鹽田壩足球場旁邊的空地，預計可設立約250個泊車位及在2016年中投入服務。此外，運輸署正與其他有關部門積極跟進位於塘福及水口的兩幅空地，期望增加約70個泊車位。在貝澳，離島民政事務處會透過鄉郊規劃及改善策略計劃增加10個路旁私家車泊車位。運輸署亦已安排在貝澳增設4個私家車泊車位和在長沙增設4個旅遊車泊車位。政府會透過發展項目提供更多泊車位，例如在梅窩及大澳的改善工程分別增加90和47個私家車泊車位。

增發大嶼山的士牌(第五次會議會議記要第8至9段)

5. 運輸署楊何蓓茵女士匯報運輸署正如上次小組會議討論，計劃於2015年內開展增發大嶼山的士牌照的安排。增加牌照的數目約為現時的一半。

6. 一委員感謝運輸署的努力及決心，增發大嶼山的士牌照、增設泊車位和放寬南大嶼道路的限制。但在規劃增加泊車位時要善用有限的土地，例如考慮興建多層停車場。至於放寬南大嶼道路的限制採用限時限車量的方式，運輸署要盡量簡化申請手續以方便駕駛者。另一委員表示有市民建議在梅窩游泳池旁的空地興建一個3層停車場，而他亦做了一個調查，搜集居民對在該地段興建多層停車場的意見。他會

稍後將有關建議和資料提供給運輸署考慮。

(會後補充資料: 該委員在9月25日送交交通及運輸小組主席有關規劃興建多層式停車場的建議列於附錄一)

議程項目3: 大嶼山整體空間規劃及保育概念 — 「策略性運輸基建初步構想」及「大嶼山社會發展策略—完善交通建議」

(交通及運輸小組文件第12/2015號)

7. 規劃署劉寶儀女士及發展局葉鴻平先生分別向委員簡介了規劃及保育小組與經濟及社會發展小組在2015年9月10日的聯席會議上，通過的「大嶼山整體空間規劃及保育概念」及「大嶼山社會發展策略」兩份文件當中所提及的多項完善大嶼山對外策略性交通基建的構思和在大嶼山區內外的交通措施建議，並介紹該兩份文件中其他有關交通及運輸的建議。

8. 主席表示有一委員較早時已書面提交了對此討論項目的意見，秘書處已於席上發給各委員參閱。(參閱附錄二)

9. 委員就文件的討論和意見綜合如下:

9.1 一委員表示公共巴士服務仍有不足，特別是在亞洲國際博覽館和逸東邨的公共巴士服務尤為嚴重。他希望有關部門要求巴士公司加強服務，於繁忙時間加開特別班次以方便市民。

9.2 一委員表示文件內未有列出規劃的時間表。他指出相關中部水域填海的建設可能是十多二十年後的發展計劃，但是港珠澳大橋、口岸大樓及機場北發展則會在2018至2020之間相繼落成，因此認為政府應該列出時間表以定緩急先後次序，優先處理所需的交通配套規劃。此外，他歡迎文件提及研究興建東涌東、小蠔灣及欣澳一條新路，但他表示新路可能會引致青馬橋一帶的路段變成交通樽頸，因此表示亦要研究有否需要加建青馬橋之外的另一條新路。

9.3 一委員歡迎文件建議的策略性交通基建包含鐵路、道路系統和水上交通的建設。他表示集體運輸系統是最有效的運輸工具，既可紓緩區內交通，又可帶動遊客快捷地進出大嶼山，及疏導員工上下班時間的擠塞情況。他建議可加建一條鐵路支線，接駁現時東涌站和機場鐵路，以大大地縮短東涌市和機場範圍的旅程時間。

9.4 另一委員歡迎加強大嶼山的水上交通的建議。他表示增加水上交通可以疏導假日繁忙的交通，尤其南大嶼。但他建議水上交通網絡應要覆蓋一些現

時交通不便及偏遠的地點，例如二澳及分流等。但水上交通的成本效益比陸路交通低，只能輔助陸路交通，長遠目標應該加強陸上交通建設。

- 9.5 一委員表示若只從成本效益及運輸系統及承運者的角度出發，便會要求先有需求才考慮提供交通及運輸所需的配套設施。但處理大嶼山這一龐大的發展計劃，政府應以一個主動、宏觀和具前瞻性的方式去制定策略和訂立未來的運輸交通藍圖，及以運輸基礎設施先行去推動大嶼山的發展。
- 9.6 一委員表示政府應趁這次開發大嶼山的契機盡量引入一些基礎設施，特別是一些平時都會被認定是沒有成本效益及需求的交通設施，例如興建西北公路、南北通道及徹底改善大嶼山的危險路段等。他建議策略性交通基建應包含這些基建建議，以完善整個大嶼山現時及將來的交通藍圖，供大眾市民討論及考慮。
- 9.7 一委員表示文件內的基建構想已涵蓋了大嶼山與新界西北的聯繫。但大嶼山與新界東仍然缺少一個完善的網絡連結，他表示擬議的「東大嶼都會」鐵路系統在連接「東大嶼都會」、港島西、九龍西及北大嶼之時，可考慮興建支線接駁沙田現有及未來的鐵路系統，這樣便可更快捷地聯接新界東。
- 9.8 一委員表示大嶼山的發展是一個逾三、四十年大型計劃，政府應該把握機遇更前瞻性地去制定發展交通基建的策略。他表示不應單純以目前的需求，例如人口、使用量低等因素去衡量運輸基建項目，反之要將一些對發展大嶼山具深遠意義的擬議項目，如較早前小組曾經討論過的大嶼山西北臨海公路加入規劃藍圖，讓公眾參考和討論。
- 9.9 一委員建議大嶼山北郊發展應伸延到沙螺灣、石灣及深屈，建立一條大嶼山西北發展路走廊，以免浪費那裏美麗的自然環境，及全未開發大量土地資源與機場鄰近，同屬一區域。若將沙螺灣、礮石灣及深屈之土地畧為平整，可相等於幾個東涌谷，為何不考慮發展？
- 9.10 一委員參考了另一委員提交的書面意見，他表示過去的新市鎮開發，交通設施往往落後於房屋，學校，社區休閒設施等建設。發展大嶼山需要交通運輸基礎設施先行，以帶動發展，不能重蹈覆轍。他同意在90年代能及時完成的新機場核心工程就是一個成功的例子。現今政府亦應同樣以前瞻性的目光去發展大嶼山的交通配套，要引領需求而不單由需求主導。
- 9.11 運輸及房屋局(運房局)曾永強先生表示理解委員的意見。局方一直有與其他

有關政策局及部門協調跟進不同的研究及建議。運房局會致力配合工作，以交通運輸基礎設施盡量配合大嶼山發展。有委員表示運房局不單止要配合工作，更應主導帶領和推動大嶼山的發展。

- 9.12 規劃署張綺薇女士表示文件內擬議的大嶼山整體空間規劃及保育是一個概念性佈局建議，務求羅列所有發展機遇，評估發展規模及配對合適的基礎設施。規劃署不僅會審視大嶼山發展項目的時間，更會通盤考慮及配合整個香港發展的情況及需求，例如人口及社會經濟狀況的變動，以循序漸進，按照緩急先後次序分階段去發展。規劃署會繼續與其他有關的政策局及部門緊密合作去制訂短、中及長期的發展策略。
- 9.13 運輸署楊何蓓茵女士指出擬議的大嶼山整體空間規劃及保育現時屬概念性建議，真正實施前還需要仔細部署。她表示理解委員的意見是交通運輸基礎設施應比其他發展項目先行。另一方面，她表示若有需要發展水上交通網絡以配合發展，運輸署樂意配合，但由於陸路交通比水路交通的效率為高及成本較低，發展道路網絡會是個優先的選擇。
- 9.14 有委員表示現時香港經濟及發展正處於一個前所未有的困局，亦面臨周邊地區及城市的激烈競爭，形勢十分迫切及險峻，已不容香港再蹉跎，而是要勇敢及大膽地去考慮及推行任何有利發展的措施及政策，不能過於顧慮而否定一些被認為是沒有成本效益及需求的交通設施，錯過發展的機遇。
- 9.15 一委員表示小組較早前曾討論過撤銷青嶼幹線收費，這建議除了與運輸及交通有關之外，也是一個經濟問題。他建議有關政策局及部門要研究，撤銷或調低收費會對經濟有甚麼影響。
- 9.16 有委員認為政府應考慮以上就發展大嶼山提出的建議，政府要制定長遠整體交通運輸基礎建設，及應按緩急先後次序，分期實施建議。政府要盡早提供中、短期大嶼山本島運輸基建及交通安排，在偏遠地點，例如分流，提供水陸交通設施，及盡快展開整體性運輸基建和交通安排的詳細研究，以配合土地規劃及社會經濟發展的需要。小組同意將各項意見呈交有關政策局及部門考慮，並建議成立一個工作小組，與相關政策局及部門跟進。

議程項目4：港珠澳大橋香港口岸上蓋發展－初步交通連接分析

(交通及運輸小組文件第13/2015號)

10. 土木工程拓展署邱文珊女士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(下稱「上蓋發展研究」)的初步交通連接分析的最新進展。她表示上蓋

發展研究會規劃通往擬議商業發展及其他經濟活動所需的交通網絡(包括道路、鐵路和行人網絡)，令擬議發展能便利連接機場島北商業區、香港國際機場、北大嶼山及其他周邊地區，以產生協同效應，有利發展「橋頭經濟」。研究亦會評估擬議發展在交通及運輸方面的影響和建議緩解措施。現時正進行交通及運輸影響評估，並已考慮委員在3月5日小組第四次會議上所提出的意見，就上蓋發展與機場島及北大嶼山的交通連接(包括鐵路方案)進行了一些初步分析。研究會繼續進行，預計於2016年初會有初步結論。

11. 委員就文件的討論和意見綜合如下:

- 11.1 一委員查詢有關口岸停泊境外車輛的設施，他期望有關部門爭取在港珠澳大橋的各個口岸都設有境外車輛泊車設施，以方便市民自駕到其他口岸停泊。他認為香港口岸亦應容許本地車輛停泊。另一委員表示據他所知，澳門方面已在口岸地下空間預留4,000個境外車輛泊車位。
- 11.2 土木工程拓展署陳本標先生表示運房局正聯同粵澳政府商討有關港珠澳大橋的跨界通行政策，土木工程拓展署會研究於口岸人工島設置境外車輛停車場的技術可行性。運房局曾永強先生表示會向局方有關組別反映委員的訴求。運輸署楊何蓓茵女士補充，表示香港口岸人工島會設有泊車位供給本地車輛停泊。
- 11.3 有委員表示要預留足夠的泊車位予公共交通工具，例如巴士及的士等，以避免再次出現類似機場公共車輛泊車位不足的情形。
- 11.4 土木工程拓展署陳本標先生表示顧問公司現正估算上蓋發展所產生的泊車位需求，以及如何盡量利用現有空間來設置泊車位。雖然興建地下停車場的建築成本比較高，但部門會考慮需求、成本和可用空間等因素並作出平衡，以建議合適的方案。
- 11.5 一委員表示在規劃泊車設施可參考其他口岸的數據以制定合適方案。他表示區內人士亦很關注擬議上蓋發展所帶來的交通流量會否影響區內交通，建議有關部門應該作出相應的交通分流措施。他亦關注香港口岸人工島與機場島的連接，認為政府不能只倚靠自動行人通道，應規劃一個更全面的連接方案，以方便攜帶行李的旅客。
- 11.6 一委員表示，雖然機管局指由於其屬下的海天客運碼頭服務對象為來自珠三角利用碼頭前往香港機場離境的旅客，故此決定不會搬遷海天客運碼頭，但政府應考慮香港整體利益，研究如何方便海天客運碼頭的乘客到達香港口岸

人工島，以善用海天客運碼頭。

- 11.7 一委員表示海天客運碼頭如果搬到香港口岸人工島，共用口岸的清關設施，便能開放碼頭作其他用途。若機管局不願意支付搬遷費用，政府可考慮承擔費用以解決問題。
- 11.8 一委員表示鐵路發展不應只看需求，集體鐵路運輸系統可幫助開發大嶼山。此外，若香港口岸人工島只設有南北向的鐵路和單單利用自動行人通道接駁人工島及機場，他認為並不是一個理想的方案。他表示應該加建一條獨立的軌道，接駁機場快線站與人工島，而非利用東涌東或小蠔灣站作為接駁點，這方案可減低對現有鐵路的負荷。
- 11.9 一委員表示在機場南加設一個鐵路站可解決機場與東涌現有新市鎮的連接，以及員工到機場島上班的問題。此外，他不同意要先估算需求才制訂停車場的面積。他表示日後單是機場北商業區的設施便有約5百萬平方呎之多，而商場的人流取決於是否有足夠外地旅客駕車到港。缺乏境外車輛泊車位會減低外地旅客駕車到港的意欲，不符合興建港珠澳大橋的原來目標。所以政府應提供足夠境外車輛泊車位，以鼓勵更多車輛使用大橋到港。
- 11.10 土木工程拓展署陳本標先生表示就加建一條獨立的鐵路，接駁機場快線站與人工島的建議，顧問公司初步分析是技術上有相當的困難，機鐵快線的剩餘容量亦是另一考慮因素。土木工程拓展署會繼續與路政署研究。另外，海天客運碼頭是機管局負責管理的設施，搬遷碼頭的建議應交由機管局考慮。至於在香港口岸人工島提供跨境渡輪服務，顧問研究的初步結論是現階段未有殷切的需求。
- 11.11 一委員表示由於文件只提出交通連接的初步構思，他要求土木工程拓展署及顧問公司盡快提交詳細建議及數據供小組考慮。部門亦可舉辦工作坊以便與委員進行更深入的討論。土木工程拓展署表示願意在研究有較詳細結論時再與委員會討論，亦會邀請運房局及路政署出席，參與討論跨境車輛泊車位及鐵路網絡的規劃。

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14/2015號)

12. 路政署黃國輝先生表示路政署在與委員和有關地區代表實地視察後，決定增加5個位於羗山道的路彎改善工程(K12至K16)。路政署至今已完成了11個位於羗山道及嶼南道的路彎改善工程。餘下的路彎改善工程包括位於羗山道的8個路彎(K1, K4,

K10, K12至K16)及2個位於嶼南道的路彎(S1及S4)。路政署預計2個分別在K1及S4的路彎改善工程可於2015年底完成。S1路彎改善工程則在2016年底完工。至於K10，經工作小組(成員包括環境保護署、漁農自然護理署和路政署的代表)研究後，將採用環評條例下之[直接申請環境許可證]以加快進度。路政署預計工程會在2016年底展開，並由原定的2019年第三季提前至2018年上半年完成。

13. 委員就文件的討論和意見綜合如下:

13.1 一委員感謝各部門與地區人士的協助，再找出5個需要改善的路彎，及K10斜坡工程可以引用[直接申請環境許可證]，縮短了半年的時間完工。但他表示由於K10路彎對車輛構成極大的危險，所以他希望跨部門工作組繼續努力，盡量縮短工程時間以加快完工。他表示增加了的5個路彎改善工程應該是比較小型的工程，所以希望工程亦要盡早完成。此外，據離島區議會轄下的一個工作小組所討論，在嶼南道旁很多相思樹已有病死的跡象，所以部門可以考慮移除這些樹木以擴闊及改善嶼南道。另一委員補充表示離島區議會轄下的工作小組，在2012年已諮詢了一些環保團體，當時初步認為直徑50厘米以下樹齡約20至30年的台灣相思樹共有252棵，其中約百分之八十已有病死的跡象，應該移除。此外，他認為工程進展只有些微改善，跨部門工作組應該再接再厲，進一步加快工程的進度。

14. 小組備悉文件，及要求路政署進一步加快工程進度。

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

15. 發展局聯同「公眾關係及參與小組」自本年4月22日至8月4日就「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17項希望徵求小組意見，建議包含交通及運輸基建、巴士服務、泊車位等項目。

16. 小組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。)

17. 有委員建議有關政策局及部門為小組委員舉辦到大嶼山實地視察各項有關交通及運輸工程及建議項目，讓委員進一步理解。

18. 餘無別事，會議於下午5時15分結束。

日期：25/9/2015

敬啟者：

有關改善梅窩交通及泊車問題

建議規劃興建多層式停車場

梅窩墟市內泊車車位嚴重不足，存在已久。在這數月間，本辦事處收到居民和車主的投訴及意見，他們表示在早上及晚間時段，違例泊車情況最為嚴重。本辦事處為了讓貴會進一步了解梅窩墟市中心泊車情況，特別安排高空拍攝，片段可瀏覽<https://youtu.be/iCAxS0OWFcs>。違例泊車危及生命安全，因為車輛停泊在路邊，遮擋了行人及駕駛者的視線，有機會造成交通意外，而且也為居民帶來不便。事實上，為解決日益嚴重的問題，近來警方也有出動執法抄牌，卻因此引起警民衝突。

本辦事處曾實地統計車輛違泊的情況，以清晰問題所在，包括分別在梅窩消防局、銀石街、銀樹街、涌盛街等墟市中心一帶點算，統計發現每日最少有 186 架車輛違泊，其後又在梅窩碼頭路及銀運路一帶進行點算，每日最少亦約有 110 架車輛違泊，最終結果，違泊車輛每日約超過 300 輛之多。若適逢時節，違泊車輛更多出數十架不等，證明問題確實嚴重。

最重要者，梅窩居者有其屋計劃，現進行得如火如荼。據香港房屋委員會資料，未來將為本區提供 700 個居屋單位，可是預計供應給住戶使用的私家車位卻只有 54 個，所以，不難預計本區的車位需求將更為殷切。雖然回歸後，特區政府為提高梅窩的旅遊吸引力，以及促進社區經濟發展，期間不斷推出一系列改善梅窩的工程建議，希望透過各項工程，改善環境，再加上在大嶼山發展諮詢委員會的討論中，亦提到梅窩的未來發展等，不過，如未來旅遊人士、外來者增多，卻又不能兼顧本區人士需求，本人擔心政府提供的公共設施，尤其是泊車位的提供，將與居民期望形成很大落差。

有見及此，本人希望了解 貴會將如何改善梅窩區內交通及泊車等問題？此外，也有意見要求有關部門，在當區規劃興建「多層式停車場」。建議之一是將梅窩銀石街露天停車場（梅窩綜合大樓對出）改建，連同銀石街銀河公園（梅窩游泳池對面）的範圍一併擴充，改建成三層的「多層式停車場」，停車場建於地下及一樓，而天台將提供康樂及文娛服務，例如天台備有運動設施，包括如排球場或網球場等，這樣既能增加泊車車位數量，也為市民提供更多的康樂設施，一舉兩得，詳情請參考附件內容。

本人期望 貴會可用特事特辦的方式處理問題，我們靜候佳音，謝謝。

此致 大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組主席林中麟先生

二零一五年九月二十五日

附件一：要求擴建梅窩銀石街露天停車場為多層停車場建議

附件二：多層停車場設計擬稿

副本抄送：

離島民政事務專員李炳威太平紳士

(電話 2852 4332/ 傳真 2815 2291/ 電郵 dois@had.gov.hk)

運輸及房屋局局長張炳良教授, GBS, JP

(電話 3509 8153/ 傳真 2523 9187/ 電郵 sthoffice@thb.gov.hk)

運輸署署長楊何蓓茵女士, JP

(電話 2829 5200/傳真 2824 0433/ 2511 5892/ 電郵 comr@td.gov.hk)

要求擴建梅窩銀石街露天停車場為多層停車場



梅窩銀石街銀河公園(梅窩游泳池對面)

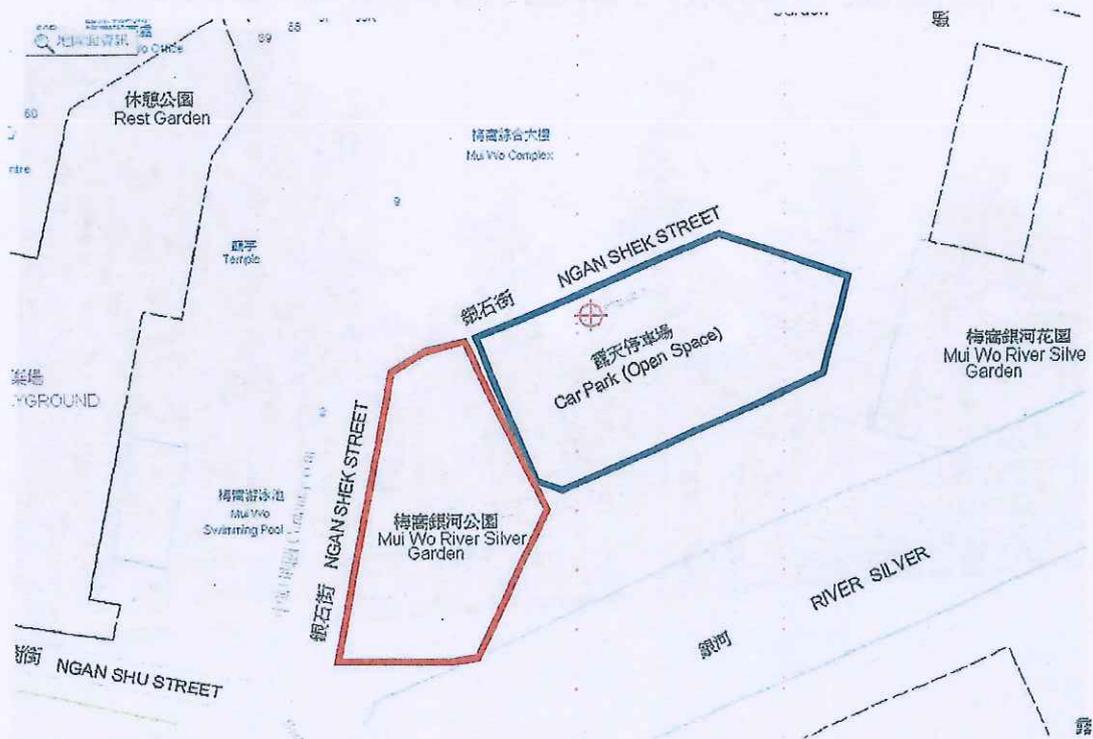


要求擴建停車場的位置。

要求擴建梅窩銀石街露天停車場為多層停車場

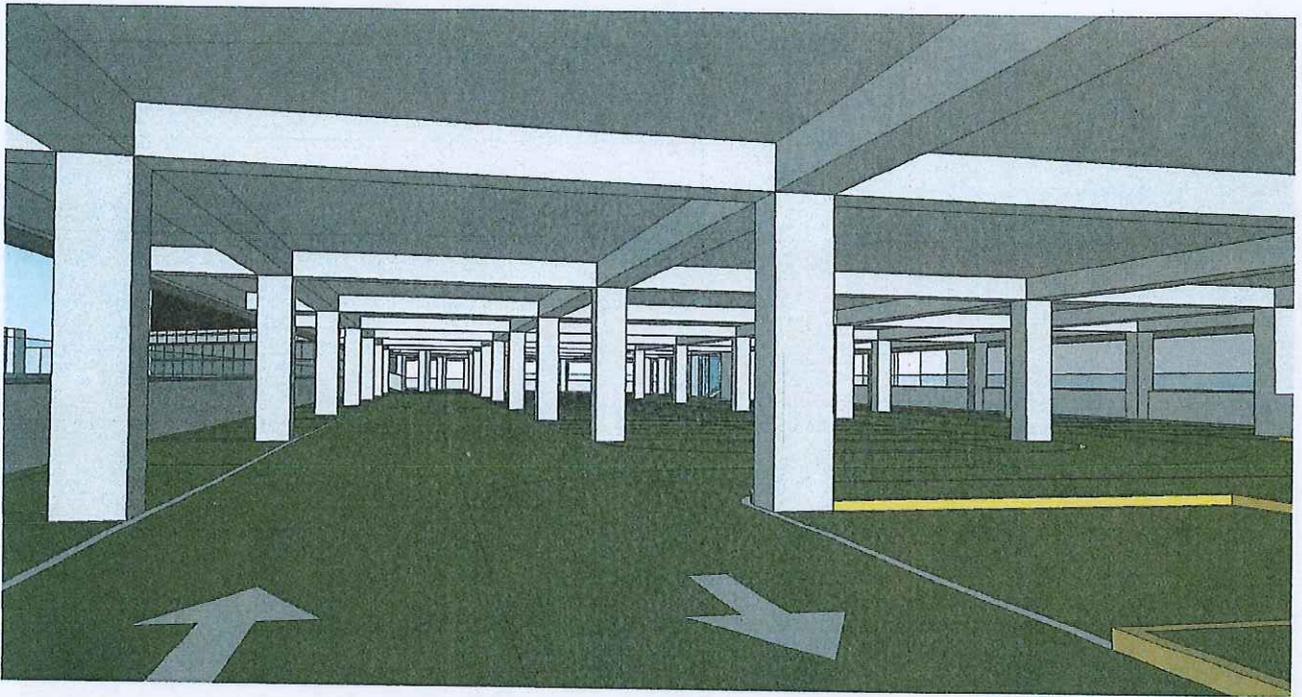
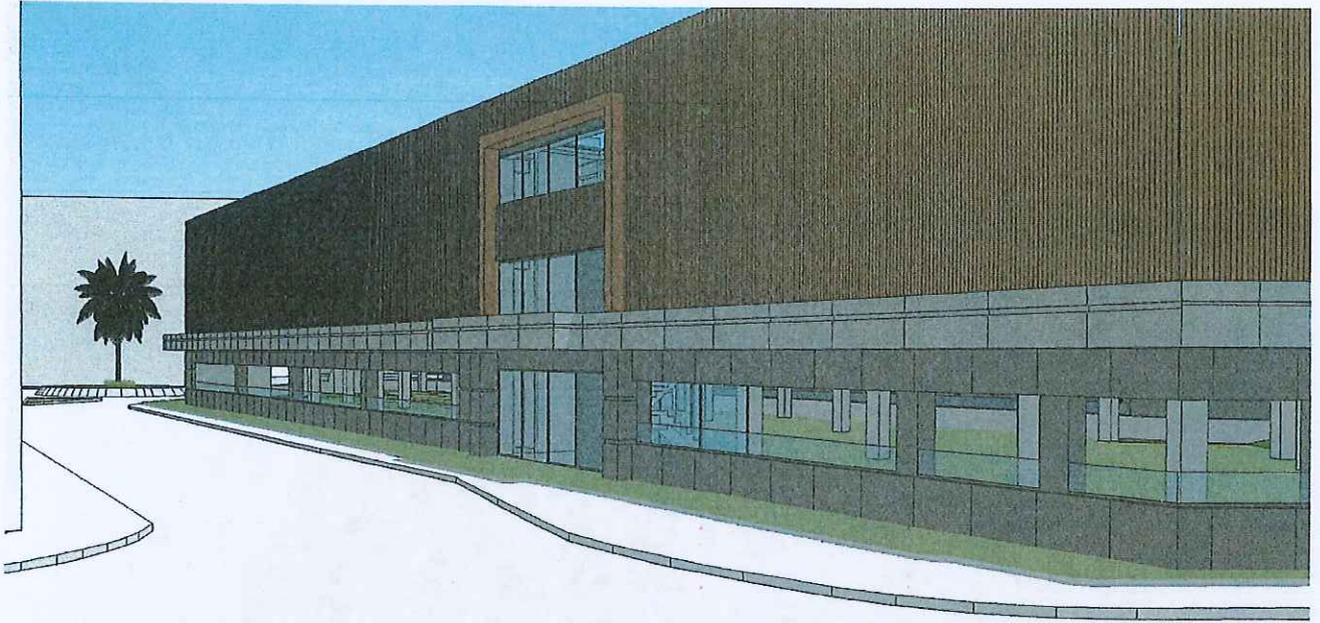


7月16日早上9時半停車場泊滿私家車。

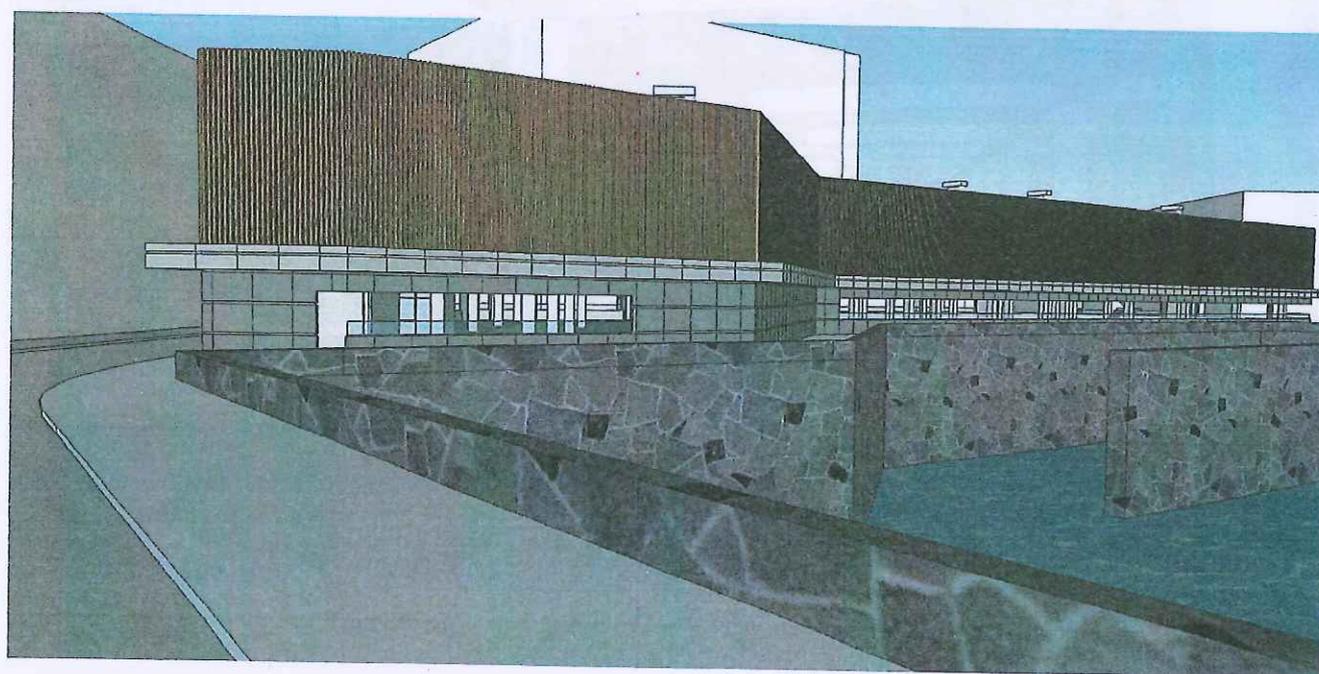


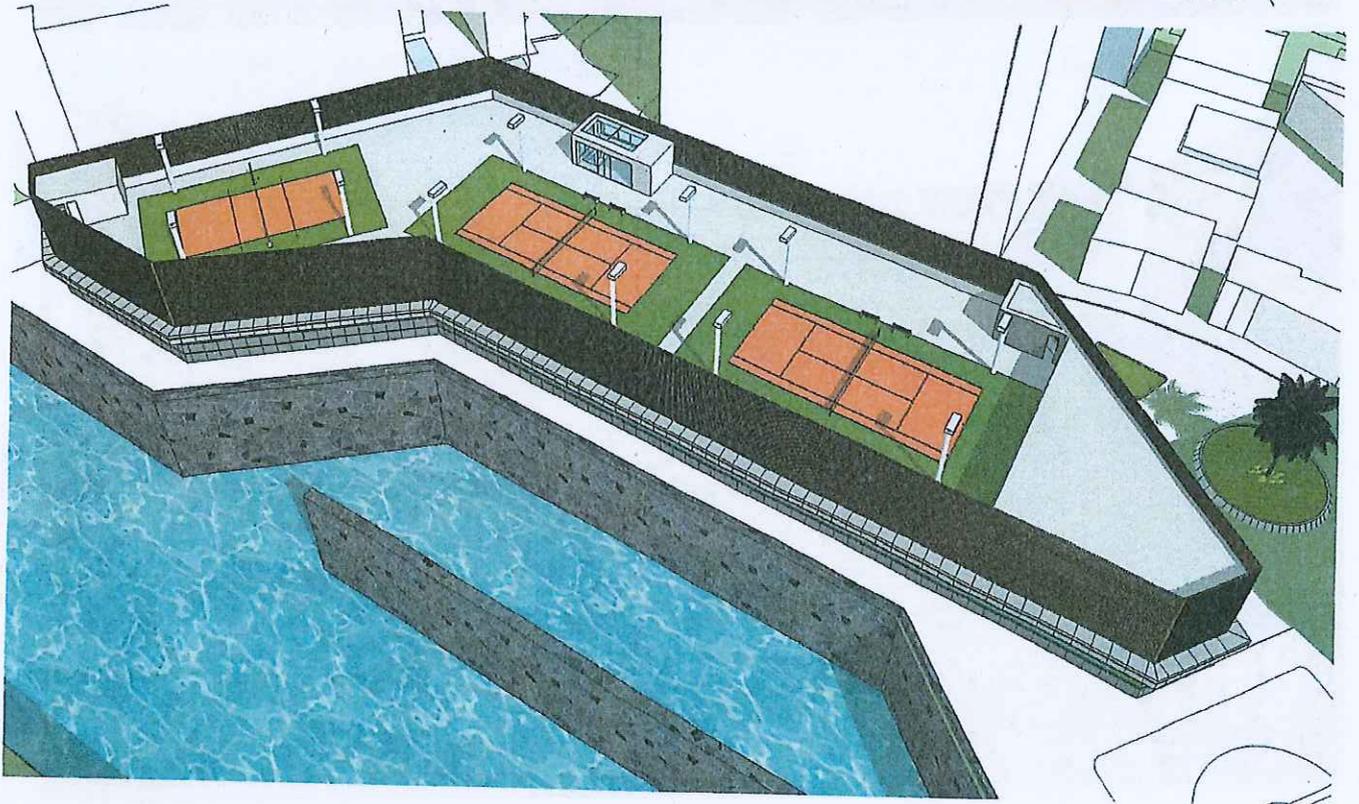
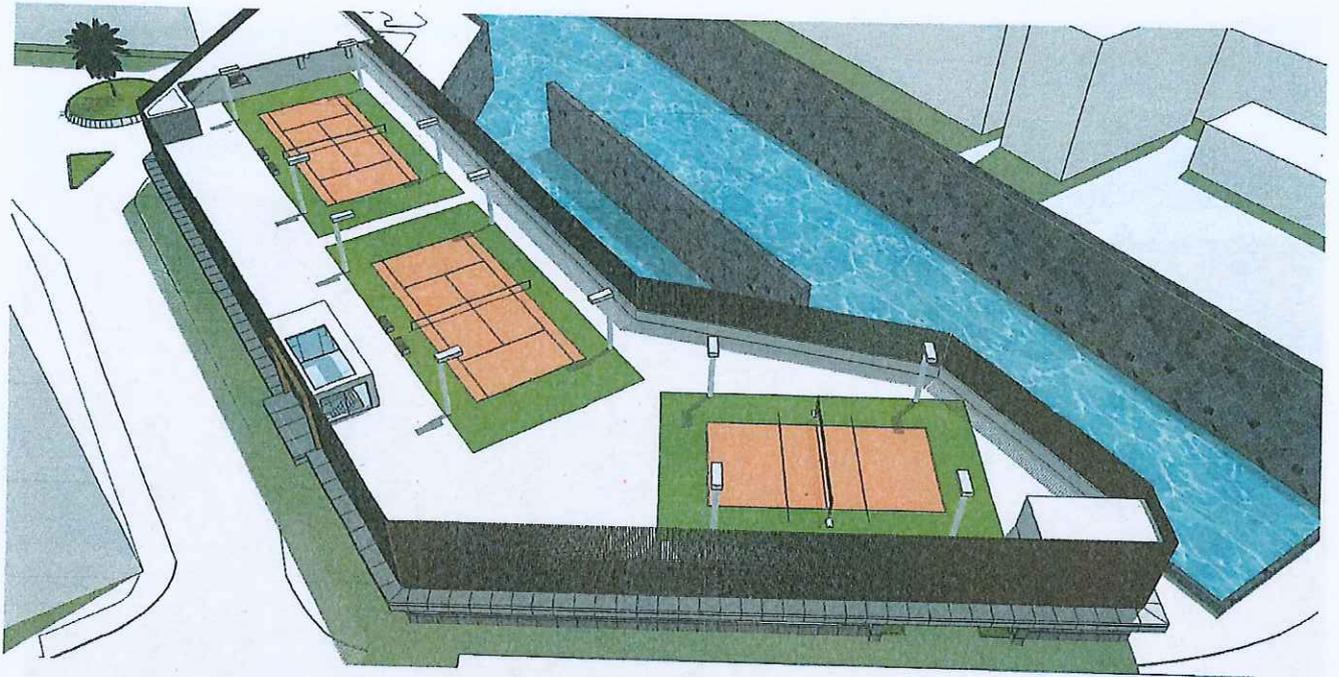
註解：——藍線為現有銀石街露天停車場位置

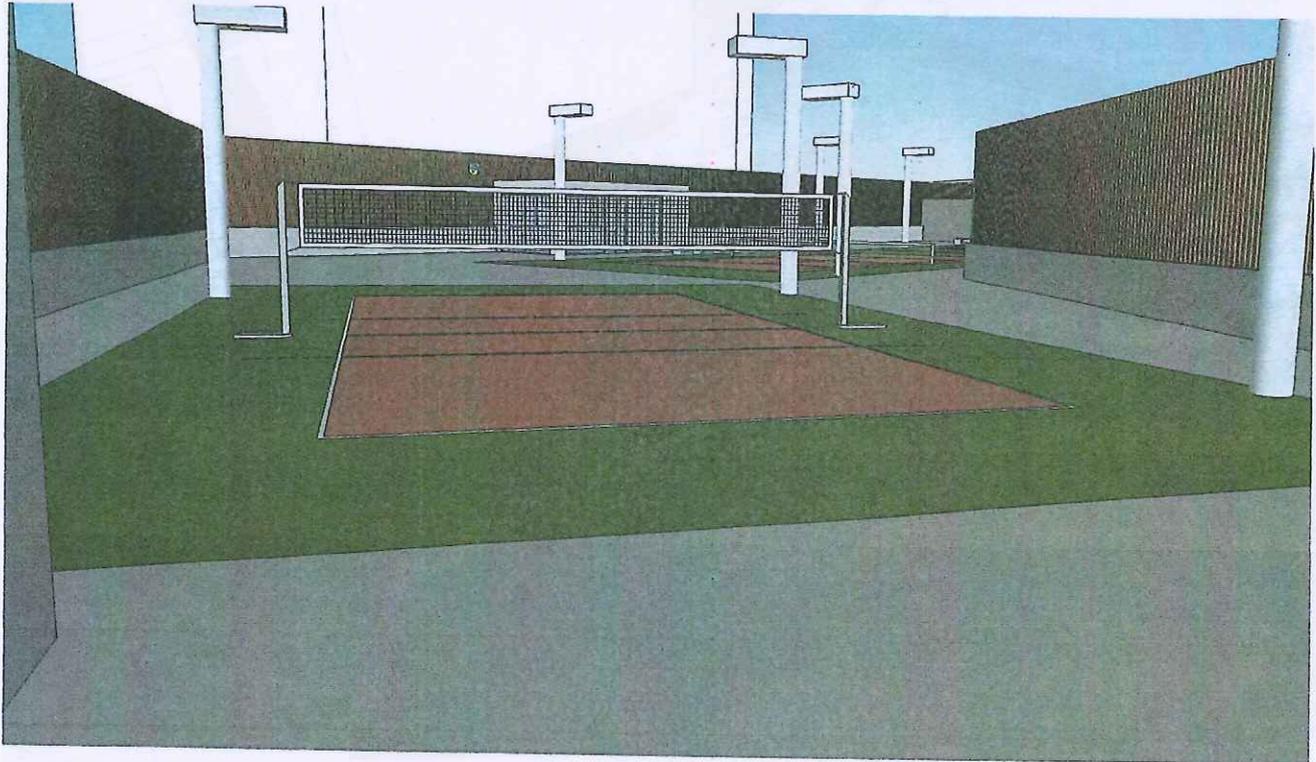
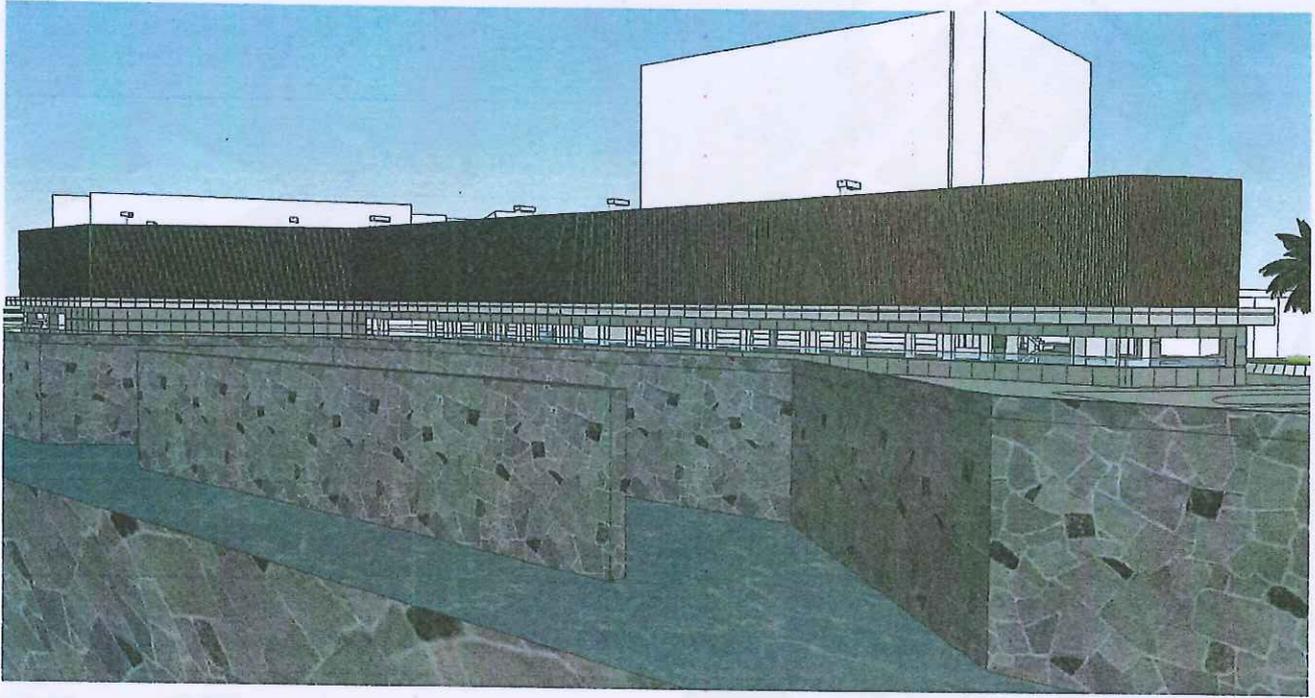
——紅線為要求爭取擴建的停車場部份

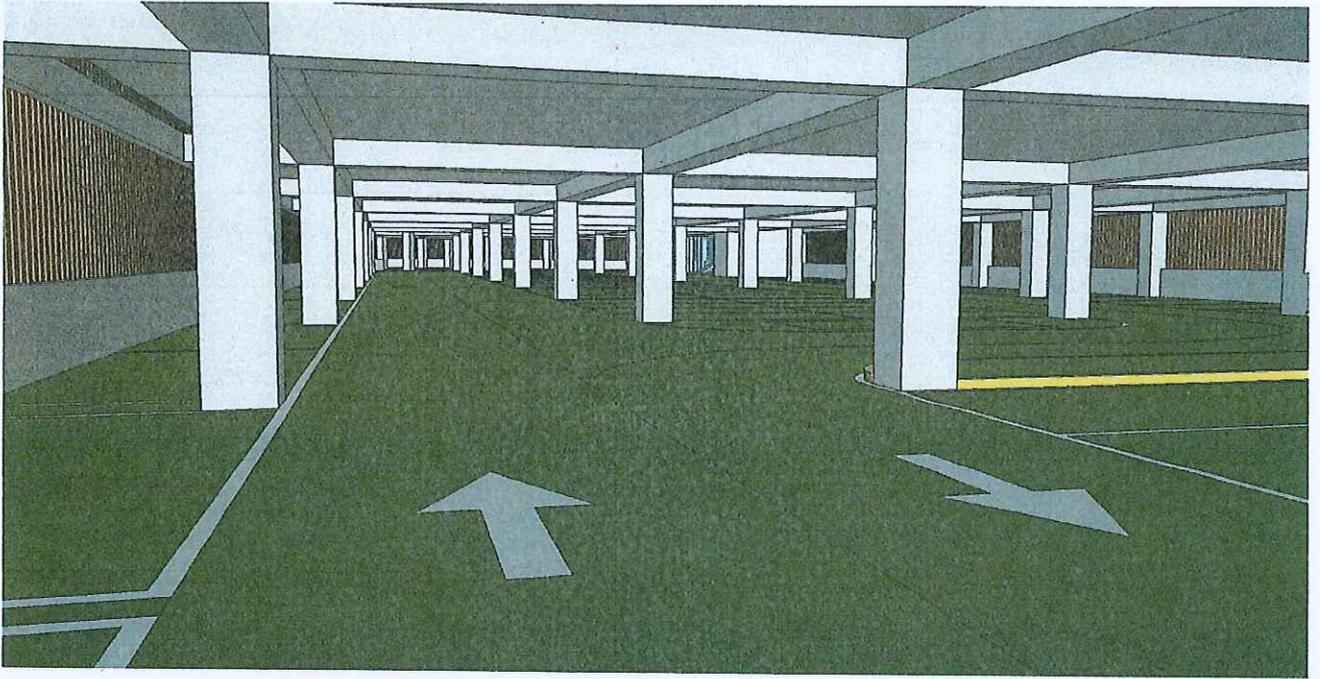


多層停車場設計擬稿









一 交通及運輸小組委員對 TTSC Paper No. 12/2015 的意見
(只有英文版原文)

- The paper lists out the proposed transport infrastructure but does not position them from an overall systems approach.
- The spatial planning concept and conservation approach are supported. However, at a strategic level, the paper does not address the time factor. There is no mention of the “design years”, and ignores the criticality of interim facilities.
- In past new town development, the provision of transport facilities tended to lag behind housing, jobs, school places (including classes), social and leisure facilities etc. This must be changed. Better coordination is essential for Lantau, so as not to repeat past mistakes from which the Government had to bear the huge social and political costs.
- The conventional wisdom whereby market force would adjust between supply and demand, including provision of transport facilities and jobs etc. is a myth and has proved to be untrue for public projects.
- The agony and social problems faced by residents of Tin Shui Wai and Tung Chung are typical of this mismatch.
- Government should proactively intervene by practical government policies that support the integration of transport supply and demand. The timely completion of the Airport Core Projects in the 1990s is a good example and should be adopted for Lantau development. Facilities should be approved and implemented en bloc. Otherwise, society would have to continue to tolerate delays as exemplified in the over-due improvement of bends in Keung Shan Road and South Lantau Road.
- Government should plan such that transport is provided ahead of population and jobs, and not the other way round. This policy is

particularly important because we are facing fierce competition in the neighbourhood (cf Hengqin in Zhuhai, Qianhai in SZ).

- Government should apply CE's 適度有為 policy on Lantau, especially on resources allocation. This would be a golden opportunity to test this policy.