



## 嘉宾名单：

### 第 5 项

靳嘉燕女士	规划署 助理署长/全港
吴剑伟先生	规划署 总城市规划师/规划研究 2
胡国源先生	土拓署 可持续大屿办事处处长
叶伟民先生	土拓署 可持续大屿办事处副处长(工务)
郑雅思女士	土拓署 总工程师 / 大屿山 4
施宏楚先生	奥雅纳工程顾问有限公司 工程项目经理(规划及工程研究)
朱家敏女士	奥雅纳工程顾问有限公司 工程项目经理 (运输基础设施)
梁锦诚博士	奥雅纳工程顾问有限公司 工程项目组长(城市规划)

### 第 6 项

何汉栋先生	路政署 区域工程师/西区
任佑女士	路政署 维修工程师/结构(香港南)
谢业基先生	环保署 高级环境保护主任(区域南)1

### 第 7 项

卢俊匡先生	运输署 工程师/山顶
傅定康先生	运输署 高级运输主任/中西区

### 列席者：

梁子琪先生,JP	中西区民政事务专员 [注：出席时间由会议开始至下午 4 时 28 分]
谢颖嘉女士	中西区民政事务助理专员 [注：出席整个会议]
张帼莹女士	中西区民政事务处 高级行政主任(区议会)

### 秘书：

程惠锶女士	中西区民政事务处 行政主任(区议会)2
-------	---------------------

## 第一部分 - 选举委员会临时主席

### 欢迎

(下午 3 时 42 分至 3 时 43 分)

中西区民政事务专员梁子琪先生欢迎各委员及政府部门代表出席。由于中西区区议会辖下交通及运输委员会主席及副主席的职位同时悬空，根据《中西区区议会会议常规》第 34(7)条，会议需要在出席的委员会成员当中，选出一名议员为临时主席，主持该会议。由于区议会副主席杨浩然议员在与秘书处的初步沟通中曾表达会竞选临时主席，为表公平，将由专员主持会议的第一部分，即有关临时主席的选举。

2. 杨浩然议员表示没有补充。

### 第 1 项：通过第一部分会议议程

(下午 3 时 43 分)

3. 各委员对「第一部分 - 选举委员会临时主席」会议议程没有意见，专员宣布通过会议议程。

### 第 2 项：选举委员会临时主席

(下午 3 时 43 分至 3 时 45 分)

4. 专员询问委员是否同意以不记名形式投票，并以简单多数票方式选出委员会临时主席。在席委员没有意见。他请委员就选举委员会临时主席作出提名。

5. 杨浩然议员举手示意有意角逐委员会临时主席。

6. 专员宣布由于只有一位候选人，杨浩然议员当选为是次会议的临时主席。根据《常规》第 34(7)条，临时主席将主持是次会议，并享有《常规》赋予主席主持会议的一切权力。由于《常规》并未提及会议前后临时主席除主持会议外的其他主席权力，故秘书处将会继续按《常规》第 7(2)条的做法，在日后相关的委员会会议前，先拟备议程和传阅会议文件。如秘书处在会议的三个净工作日前接获过半数议员对有关讨论事项或文件的书面或口头反对，则有关讨论事项或文件须予撤销。

7. 专员表示「第二部分－正式会议」将交由委员会临时主席杨浩然议员主持。

## 第二部分 - 正式会议

### 欢迎

(下午 3 时 45 分)

8. 临时主席欢迎各委员及政府部门代表出席第二部分的会议，并表示为了更有效进行讨论，建议每项讨论事项以「四分钟包问包答」形式进行，请各位出席代表在发言和回应时尽量精简。

### 第 1 项：通过第二部分会议议程

(下午 3 时 45 分)

9. 临时主席宣布通过会议议程。

### 第 2 项：通过二零二二年十二月八日交运会第五次会议纪录

(下午 3 时 45 分)

10. 委员会通过第五次会议纪录。

### 第 3 项：临时主席报告

(下午 3 时 46 分)

11. 临时主席表示主要交通改善工程项目及时间表(截至 2023 年 1 月尾)已于会前转交各委员参阅，秘书处未有收到委员的意见。

## 讨论事项

### 第 5 项：交椅洲人工岛

#### (中西区交运会文件第 1/2023 号)

(下午 3 时 46 分至 4 时 28 分)

12. 土木工程拓展署可持续大屿办事处(土拓署)处长胡国源先生表示,土拓署和规划署在 2021 年中就交椅洲人工岛的项目,开展规划及工程研究。这次提交的文件是向大家进行阶段性汇报。作为背景资料,《香港 2030+》的最终报告指出,交椅洲人工岛可提供约 1000 公顷土地,以支持香港中长期的发展需要。透过多管齐下的土地供应措施,政府早前预计未来十年全港可提供约 3000 多公顷的可供发展土地,当中约 300 公顷是来自人工岛的新建土地。综合而言,交椅洲人工岛将会为香港带来三大裨益;第一,增加土地兴建房屋,发展第三个核心商业区,提升香港经济竞争力;第二,新增的策略性交通基建能够完善香港整体交通网络;第三,人工岛将会提供调迁的空间,支援旧区重建所引起的连锁流动。对中西区而言,新增的策略性交通基建提供了一条不用经过九龙而能够来往中西区以及新界西北的替代路线,有助中西区应对紧急交通事故的抗御力,也能加强中西区连接交椅洲人工岛和北部都会区甚至到深圳的通达性。日后,中西区来往人工岛将非常方便,中环去人工岛的车程会少于十分钟;而经铁路从香港大学站到人工岛更只需要约五分钟。因此,人工岛上多元的商业和就业机会、社区设施,以及休闲娱乐的设施,中西区的居民也能受惠。

13. 土拓署总工程师/大屿山 4 郑雅思女士表示研究团队为人工岛计划制定了三个规划目标,分别是繁荣多元、绿色宜居和前瞻创新。她特别介绍人工岛的六大亮点;第一,采用「三个岛屿」的设计以配合周边环境;第二,透过智慧、环保及具抗御力的城市策略,达致碳中和的目标;第三,联通世界及大湾区,开辟关键路线,打通香港策略交通网络;第四,采用「15 分钟生活圈」概念,创造宜居社区;第五,构建一个不一样的核心商业区,集工作、居住及休闲娱乐于一身;第六,邀请专业学会组成平台细化人工岛设计,体现民间参与规划新一代核心区域。初步建议约 1000 公顷的交椅洲人工岛会由三个岛屿组成,分别为 A 岛、B 岛和 C 岛。在制订填海范围时,水流水质是重要的考虑因素。部门进行了水动力学分析,以一个岛屿为基础,并且在人工岛以及邻近岛屿之间,引入最少 200 米的水道作为分隔,配合南北天然潮汐流方向,最后形成三个岛屿的布局。这个布局是能够保持邻近水域的水流适度流动,避免因为海床沉积而引起的水质和生态问题。生态环境亦是另一个重要的考虑因素,根据初步的生态调查结果,在交椅洲、小交椅洲、周公岛和坪洲等沿岸浅水区发现具生态价值的石珊瑚群落,而当中有多种属于造礁石珊瑚,具有较高的生态价值。另外,在中部水域并没有发现中华白海豚,只发现少量的江豚。土拓署亦发

现周公岛上有一对白腹海雕。而刚才提及的水道，正可以避免直接影响邻近的白腹海雕和沿岸的石珊瑚群落。在制订填海范围的时候还有其他考虑因素，例如在较浅水的水域进行填海，减低对现时航道及锚区的影响。而水道的设计会配合盛行风向，减低城市热岛效应。弯弯曲曲的海岸线，也为市民的生活带来趣味性，譬如在两岸提供海滨休憩空间和水上活动的设施。

14. 规划署总城市规划师/规划研究 2 吴剑伟先生表示研究团队已为人工岛制订概括的土地用途，包含四个元素：第一，在 A 岛的东面最接近港岛的位置，发展一个占地约 100 公顷的第三个核心商业区（即 CBD3）；第二，分别在 A 岛、B 岛和 C 岛构建七个宜居生活社区；第三，规划与旅游、康乐、休闲的相关设施，以及在 CBD3 以外的其他商业用途，一方面为居民提供各式各样的生活空间，另一方面令岛上的经济活动更多元化；最后在 C 岛的东面集中设置一些必需的公用设施，例如污水处理厂、海水淡化厂和废物转运设施等。这项填海计划规模相对较大，可以采用及呈现不少完整的城市规划和设计概念。首先介绍的是约 100 公顷的 CBD3，CBD3 预计会提供约 400 万平方米的商业楼面面积，规模约为中环商业楼面面积的八成，主要供金融、贸易及专业服务产业使用，同时配合国家推动香港成为国际金融和贸易中心以及法律服务方面的政策方向。新一代的 CBD 规划目标会跟中环不同，建议透过多元化的活动、混合用途和地方营造，将 CBD3 塑造为一个集工作、居住和休闲娱乐的优质环境，供在岛上工作和居住的人士享用，同时希望 CBD3 成为香港另一个独特和具吸引力的旅游目的地。第二个规划和设计概念是希望在人工岛上打造七个宜居生活社区，每个社区面积大约为 80 至 100 公顷，以环保集体运输系统连接。社区与社区之间会有蓝绿走廊分隔，沿岸也会设有绿化海滨长廊。社区设施的用地会以「15 分钟生活圈」概念去规划，目标主要是供居民可以于 15 分钟内以步行和骑单车的方式往来日常生活所需设施和地方。这样的概念有助缩短居民日常出行距离，同时鼓励居民健康生活。另外，生活社区中也会预留具有一定规模的经济用地，合共提供约 100 万平方米的商业楼面以增加岛上的经济多元性，以及提升居民原区就业的机会。第三个概念是蓝绿网络，包括各个社区与社区之间的蓝绿走廊、一条超过 20 公里鼓励亲水文化的易达海滨长廊、生态海岸线，以及不同规模的休憩用地。另外，岛与岛之间的水道约有 200 米阔，非常适合进行各类水上活动，包括举办本地和国际的赛事。这些蓝绿设施会为岛上的居民和工作人士提供多样的休闲、康乐和运动的机会，同时创造不同生境，提高生物多样性。最后一个规划概念是智慧、环保而具抗御力的城市策略，务求岛上发展长远能够应对气候变化，促使香港在 2050 年前达到碳中和的目标。这城市策略主要涵盖三方面，第一，是可持续规划和城市设计，包括透过规划不同的用途布局，减低楼宇的能源消耗，同时提升建筑物的环境表现及鼓励绿色建筑，并推动适合城市林务的措施，增加碳封存及生物多样性。第二，建设综合

智慧、环保、及具抗御力的基建系统，例如采用「海绵城市」设计、使用再生能源、采用区域供冷系统、兴建海水化淡厂、设置先进的厨余设施及铺设地下公用设施地下共同沟。第三方面，是智慧出行，研究会规划整全的行人及单车径网络，方便市民出行。同时也会提供电动或其他新能源汽车例如氢能车的支援设施。发展参数方面，初步建议采用七比三的公私营房屋比例，在岛上兴建约 19 至 21 万个住宅单位，供最多 50 至 55 万人居住，并且提供约 27 万个就业机会，当中约有 20 万个是位于 CBD3 的职位。这些估算是参考了《香港 2030+》的部分建议，包括将岛上公私营房屋单位的平均面积提升一至两成，同时将休憩用地及社区设施用地与人口比例分别增加至每人不少于 3.5 平方米。刚才提及的规划和设计概念仍然需要进一步细化，政府已邀请相关的专业学会组成平台讨论人工岛的设计和建建议，让他们能够参与规划这个新一代的核心区域。

15. 土拓署郑雅思女士表示交椅洲人工岛提供良好的契机让香港规划一组策略性的运输基建，打通香港策略交通网络。港岛西至大屿山东北连接路分为南北两段，全长约 13 公里，南段以海底隧道连接港岛西，成为第四条行车过海隧道；而北段则以高架桥、隧道接驳至大屿山，这是第一条无须经九龙连通港岛到新界西北的主要干道。这条连接路四通八达，往西连通机场、珠海和澳门，往北连通北部都会区、前海和深圳，往东连通九龙西，往南则连通港岛西和中环。连接路的北段，除了接驳十一号干线和青衣至大屿山连接路外，同时会兴建一条支路经竹篙湾连结北大屿山公路，以应对空间限制和技术困难。另外，参考海外经验，为了避免连接路和支路占用 A 岛核心商业区的土地，连接路在交椅洲人工岛的登陆点将会设置在 C 岛。为了确保核心商业区的连通性，研究建议提供一条支路，由连接路接驳至 A 岛的核心商业区，而各个岛之间会有道路互相连接。在港岛西方面，连接路将会直接接驳四号干线，来往港岛各区。至于策略性铁路，即是港岛西至洪水桥铁路。随着 2021 年的施政报告公布发展北部都会区，政府正规划港深西部铁路连接洪水桥和前海，促进香港和大湾区的互联互通。借着这个机遇，研究建议将策略性铁路向北延伸至北部都会区的洪水桥，以便利接驳港深西部铁路，从而更有效地提升交椅洲人工岛的策略性地位和香港铁路网络的连通性。港岛西至洪水桥铁路全长约 30 公里，沿线将有多个车站。研究建议于 A 岛和 C 岛各设一个车站，往南在香港大学设置车站转乘港岛线；而往北在欣澳设置车站转乘东涌线；也会在屯门东设置车站，最后于洪水桥站可以转乘屯马线和港深西部铁路。而研究会同时探讨于坚尼地城增设车站转乘港岛线的可行性。至于交椅洲人工岛，研究初步建议会由一组环保集体运输系统连接三个人工岛，并于岛上合适的地点转乘港岛西至洪水桥的铁路，方便市民出行。研究同时建议于欣澳填海造地，设置铁路车厂，方便日常营运及调配，另外初步建议在 C 岛预留位置设置车厂，研究团队会配合下一个阶段的工作，检视并制订环保集体运输的模式、走线以及车厂的位置。另一个公众关注的议题是财务安排，

政府曾于 2019 年进行了粗略的工程造价估算，当时香港测量师学会都为项目估算土地收益，而土地收益是高于建造成本。由于近期楼市及土地价格有所调整，为审慎起见，研究也为经济效益评估做了情景测试。就土地收益方面，参考了 2022 年 11 月的土地及物业的成交价格，再引入较保守的市况假设，人工岛的卖地收入估计约为 7500 亿元；建造成本方面，若以先前按 2018 年 9 月的价格，再进行价格调整，2022 年第二季的项目造价估算约为 5800 亿元。即使以较近期的市况和保守的假设，土地收益仍然高于工程造价。事实上，基建投资可带动经济增长，研究估计人工岛的经济活动每年可带来约 2000 亿元的增加值，占本地生产总值约百分之七。加上公营房屋和运输基建具社会及经济价值，推展人工岛项目是符合社会及经济的效益。人工岛项目的工程将由 2025 年年底起跨越 20 年，粗略而言，假设工程量平均分布，项目的每年平均开支约 300 亿元。既然项目发展属于有经济效益的长远投资，研究团队认为无须纯倚赖公共开支推展项目，除了以基本工程储备基金支付外，可以考虑加入一个或多个融资方法，以便适度运用市场力量，研究也会进一步分析融资选项的可行性。研究团队会听取议员以及在公众参与活动所收集的意见，进一步深化初步建议，目标是在 2023 年开展环境影响评估的法定程序，并于 2024 年年年初展开详细工程设计及土地勘测的申请拨款，2024 年的下半年会完成填海相关的法定程序，目标于 2025 年的下半年为填海工程申请拨款，且在同年年底启动填海工程，如一切顺利，首批建成的住宅发展最早可于 2033 年供市民入伙。

16. 临时主席表示建造成本 5000 亿元，但香港库房盈余也只有这几千亿。到底香港库房是否能够负担，或其实需要借钱兴建，他表示想了解更多关于融资方案的详情。他也明白项目将来会有收益，但收益却是完成项目后卖地才会有，他询问项目期间如何过渡，会否掏空整个库房。

17. 土拓署胡国源先生表示现时并未落实任何融资方案，在文件上的附件 12 中有提及融资选项例如发行债券，或透过授权营运商收取道路费用的建造-营运-移交公私营合作模式兴建隧道；另外亦可透过提供物业发展权去建造铁路，此为公私营合作中的铁路加物业发展模式；也可参考当年发展沙田第一城的公私营合作做法，以提供物业发展权去进行填海及基建设施工程。以上是一些建议的方案，部门希望在公众参与活动期间，听取公众的意见，以研究这些选项的可行性，并于下一阶段进行详细考虑。

18. 临时主席询问刚才提到的发展例子，规模相对较小，现时讨论的项目似乎是有史以来最大型的规划，先前提到的得益都是工程完成后才会有，但兴建期间该如何处理，是发债还是借钱，而这些会否影响香港的信贷评级，或掏空整个库房的钱，他表示对此有疑虑。另外，他询问是否有迫切需要于此时进行如此大型的项目。现时的楼价下降、写字楼的空置率上升等等的情况大家有目共睹，他询问如此大型项目部门是否有研究于现

时启动项目的迫切性，希望部门能提供更多此方面的资料。

19. 规划署助理署长/全港靳嘉燕女士表示交椅洲人工岛项目是《香港2030+》建议的其中一个中至长期可能供地项目，以满足全港中长期的发展需要。虽然香港经济近期有下滑迹象，人口亦出现下跌，但作为负责任的政府，政府必须在土地规划方面就将来复常情况作好准备，不应受短期的因素而影响香港的长远规划。再者这一届政府的目标非常清晰，无论是人工岛或是北部都会区，都需要同时推展。2022年《施政报告》更强调要不断增强发展动能、「抢人才」及「抢企业」，为未来发展做好准备。人工岛建议在维港都会区兴建第三个商业区，将为香港发展扩容扩量，积极提升香港作为国际金融及贸易中心的地位。加上「十四五」规划、大湾区建设和「一带一路」倡议等国家战略，已清楚确立香港「八大中心」的定位，这些长远国策不应受中短期的因素影响，考虑到创造土地是需要时间的，并非一朝一夕可以做到，要把握这些机遇，政府必须尽早做好人工岛规划和设计的工作。

20. 临时主席询问人工岛面积约1000公顷，实际是多大，是否跟香港岛差不多大小。

21. 规划署吴剑伟先生表示人工岛的面积大约相当于九龙城区议会涵盖的范围。

22. 杨哲安议员表示感谢各部门的付出和介绍，他作为中西区议员表示欢迎如此有生气且长远的基建，为香港长远未来带来新的动力并制造经济发展及更新的宏大项目。钱方面他未能提出意见，但另一方面，因为连接了中西区，未来只需几分钟就能到达人工岛。但要有这样成功的系统，人流和物流都要配合才能成事。他希望部门作出任何决定的时候，要三思而后行，他担心项目会不会为中西区的交通系统和其他公共设施带来负荷或造成深远的影响。再者整个项目主要是连接两个地方，即大屿山和港岛，而连接港岛唯一的落脚点就是中西区。当整个港岛的人都要透过中西区去人工岛，或许会带来交通问题。他希望部门以后有更多细节时，能在会上详细解释讨论。总而言之，概念上他表示完全支持项目也希望能够尽快落成。不过对于2033年第一批市民是否能够入住人工岛他表示怀疑。虽然部门表示计划会按部就班进行，但最近一些类似的发展项目如启德发展区，都一波三折。当区居民在入住后才得悉政府打算引入其他类型的住所，导致民怨四起。他建议部门可以借镜，仔细安排人工岛的居民数目、居民平均用地等，希望政府吸收经验，避免重蹈覆辙。他也询问未来A岛、B岛、C岛会否重新改名。

23. 彭家浩议员表示同意杨议员所提出的交通问题，他询问陆路上接

驳人工岛出口位置在城西道附近，靠近坚尼地城海旁。而现时城西道在繁忙时间车流并不少，虽然未算挤拥，但他担心人工岛发展会否影响日后该区一带例如城西道的高速公路和卑路乍街等的交通负荷。现时卑路乍街繁忙时间已经有「三线变一线」的情况，担心未来发展落成后，会大大增加当区的交通负担。第二，他想了解商业 CBD3 产业结构为何，该商业用地是针对甚么商业用途。文件上曾提及创意产业、医疗、教育、旅游等等包罗万有，但如若只是兴建更多甲级写字楼，让跨国企业租用，与奥运站、九龙站的甲级写字楼有何分别。另外香港已有九龙东 CBD 2，CBD 2 和交椅洲的 CBD 3 分别又为何，他询问会否有发展的重心。第三，十四五规划中，讲述香港要把握发展机遇，但论机会的话，北部都会区是否一个更好的选址。其实北部还有很多棕地尚未收回，适合进行发展。虽然两件事并没有冲突，但比较起来，人工岛发展的风险相较北部都会区要大，毕竟涉及填海、融资等工程。参考外国的例子，通常采用公私营合作的填海工程，风险都较大，例如工程未能完成，或最后公私营土地比例失衡，这些都是风险。他认为应该更详细地评估项目的风险，而不是只介绍项目所带来的好处，建议部门坦承面对项目风险的问题。他表示对项目保持开放态度，只是在风险评估上，希望部门能够提供更多资料以供参考再作决定。最后他表示人工岛工程预留 250 公顷作居住用途，资料上预计有 50 万人口，其实是相当多的数字，部门会否计算过人口密度相关的数字。另外，住宅通常集中于 A 岛、B 岛或 C 岛中其中一个，若集中于其中一个岛，岛或岛之间的交通负荷会否很大。另外就是人口密度的问题，现时香港人口密度最高的岛应该是鸭脷洲海怡半岛，他询问人工岛相比海怡半岛的人口密度是多少。

24. 土拓署胡国源先生回应关于交通影响的问题。他理解大家对交通问题的忧虑及现时于干诺道西天桥近林士街多层停车场至中环海滨国际金融中心的道路于早上繁忙时间的挤塞情况。他表示路政署于上年年中已启动一项研究，于干诺道西天桥近林士街多层停车场的路段增建行车道，经民吉街接驳到干诺道中近毕打街的下行道。他相信若推展此项目后，能纾缓现时挤塞的交通。此外，关于交椅洲人工岛发展后的情况，他认为中西区是一个发展相当成熟的地区，同时评估过中西区未来的就业机会并不会大幅增加，因此早上从其他区来中西区上班的人数，经评估后应不会大幅增加。另外，研究建议的策略性道路是会直接接驳到干诺道西天桥，其实现时有一个预留的接驳位，因此不需经过城西路，而是直接接驳到高速公路去其他区域，因此跨区的交通是不需经过中西区的地面道路。他补充交椅洲人工岛不是一个纯住宅用途的发展，预计可提供约 27 万个就业岗位，其中约 20 万个是位于核心商业区内。因此部分交椅洲人工岛的居民是有条件原区就业的，研究也预计有部分新界西或中西区的居民会到交椅洲人工岛工作。根据初步的交通影响评估，交椅洲人工岛的发展和相关的策略性道路是不会对中西区的交通造成严重影响。研究会按需要于地面的

路口或道路交界处制定小型改善工程，确保有足够的容量应付需要。

25. 规划署靳嘉燕女士强调北部都会区及交椅洲人工岛两个项目都是未来香港发展的重要引擎，人工岛的发展是属于维港都会区的扩展部分。在「十四五」规划里很明确的提到香港要稳固「八大中心」的定位，当中包括国际金融、国际创新科技、国际贸易、国际航运、国际航空枢纽、亚太区国际法律及争议解决服务，以及区域知识产权贸易。北部都会区因为有接壤深圳占有跨境的优势，在定位上是向着国际创新科技中心这个发展目标推进。至于位处维港都会区的交椅洲人工岛，则侧重于其他方面，特别是国际金融中心、国际贸易中心，以及法律及争议解决服务中心等。

26. 规划署吴剑伟先生补充在 2021 年公布《香港 2030+》的最终建议中，已清楚指出香港三个 CBD 在功能上是相辅相成的。CBD3 属维港都会区的延伸，配合其策略运输基建，功能上正好利用国家政策并配合交通联系的机遇，预计它所产生的辐射作用将会很大。而 CBD1 则需要整合，中环始终已发展多年，很多旧的商业楼宇需要重建，而 CBD3 就提供一个调迁空间，为 CBD1 提供更新机会。而 CBD2 相对上较多传统工业楼宇，功能上会较吸引中小企业，特别是对于租金成本较敏感的企业，提供一个转型的角色。而 CBD3 的规划，会特别强调集工作、居住和休闲娱乐于一身的概念。参考外国例子，研究团队希望这个 CBD 二十四小时七天都能充满活力，为当地凝聚到自身特色，既有人居住，又同时引进文化和其他元素。至于人口密度，首先三个岛会合共规划七个生活社区，A 岛有两个，B 岛有三个，而 C 岛有两个，因此不存在将住宅发展集中于其中一个岛的情况。以三个岛 1000 公顷的面积计算，人口密度大概是每平方公里 50,000 至 55,000 人，相当于沙田和马鞍山新市镇总和的密度，宜居度相对其他旧区如观塘高，人口密度也相对较低。

27. 临时主席表示感谢部门的简介，相信未来会有更多更新资料，希望部门有进一步的消息可以再到会上讨论。

## **第 6 项：关注山道天桥安全及噪音问题** **(中西区交运会文件第 2/2023 号)**

(下午 4 时 28 分至 4 时 34 分)

28. 彭家浩议员表示路政署回复中提到研究于山道天桥近薄扶林道使用其他物料减低噪音，但明白因为弯度、斜度等等不同因素导致某些物料不能使用，他询问部门是否有研究到可行的物料。

29. 环保署高级环境保护主任(区域南)1 谢业基先生表示部门在收到

查询后曾与路政署联络。路政署已基于现有技术或物料研究山道天桥加建隔音屏障或铺设低噪物料的可行性。铺设物料方面，因为山道天桥是相对较斜且多弯位的道路，现有物料并不适合在天桥上铺设。至于新的物料，部门和路政署都有一直探讨使用其他低噪物料铺设地区道路，有关研究还在进行中。基于现有技术，暂时未有适合物料可铺设在山道天桥。

30. 临时主席询问使用隔音屏障的可能性。

31. 路政署区域工程师/西区何汉栋先生表示部门早年曾研究过加建隔音屏障的可行性，但山道天桥不能承受加建隔音屏障或隔音罩所带来的额外负荷。

32. 临时主席表示以前曾询问过相关问题。因为山道天桥经常很大灰尘，导致山道天桥下的公园都门可罗雀。只需站在公园一会儿，已经满脸灰尘。若增设隔音屏障更可以顺道挡着灰尘。事隔多年，部门会否有新型且较轻便的隔音屏障物料可以提供。

33. 路政署何汉栋先生表示路政署一直研究适用于市区道路的新低噪音铺路物料。基于山道天桥斜度和弯度的限制，部门会继续研究新低噪音铺路物料是否适合在山道天桥铺设，如能物色适合的物料会继续跟进情况。

34. 临时主席表示希望部门继续保持开放态度研究铺地和隔音屏障物料，始终山道天桥的问题存在已久。

35. 彭家浩议员询问混凝土剥落的问题。附近居民表示很紧张，主要因为看到天桥驳位有损毁情况，他明白空隙是天桥正常的接驳位，但居民认为天桥缝隙会引起安全问题，因此十分担忧。他询问上次混凝土剥落的原因为何，而山道天桥整体上有否任何安全隐患问题。

36. 路政署维修工程师/结构(香港南)任佑女士表示部门于2022年8月进行过一次结构检查，是次检查并无发现任何安全结构问题。而桥底看到的伸缩缝的间隙大小会因天气而变化，并不会影响天桥的结构安全。

## **第7项：解决旅游大巴使用山顶道问题**

### **(中西区交运会文件第3/2023号)**

(下午4时34分至4时44分)

37. 杨哲安议员表示今年外地旅客数目开始增加，山顶更是旅客必到的地方，而前往山顶的方法通常包括乘搭旅游巴。运输署的回复中提到山

顶缆车提升了载客量，但考虑到价钱方面，依然会有很多旅客选择乘搭旅游巴，因此也预计会有很多大型旅游巴前往山顶。他表示过往大量旅游巴停泊在凌霄阁等候旅客使用公厕，此举严重阻碍山顶交通，引来居民投诉，此为多年死症。虽然山顶广场重建后预留更多位置让旅游巴停泊，但依旧会有不太熟悉路况的旅游巴司机在山顶的弯路发生碰撞，从而导致山顶道挤塞。现在的专营巴士长度为 10.4 米、阔度为 2.5 米、高度为 4.2 米，但旅游巴的长度限制却是不得超过 12 米长。换言之部门限制专营巴士的长度比旅游巴还要严谨，他表示难以理解。他明白限制使用山顶道的车辆长度、阔度或高度是不可行，但政府曾在波老道和大潭水霸增设了智能交通管制系统，他询问于山顶道采用智能交通管制系统的可行性，并希望政府部门能未雨绸缪，积极研究方案解决旅游巴挤塞问题，为新一波的旅客做好准备。另外，在回复当中部门提到禁止三公吨以上的车辆进入山顶一带。但有居民反映，新型的电动私家车相对较重，或许会超过三公吨，他询问若按现时条例是否超过三公吨的私家车都不能进入山顶一带。他同时建议政府部门检视现时的私家车重量，并按需要适当地进行调整。

38. 运输署工程师/山顶卢俊匡先生表示部门一直有跟警方合作，密切留意山顶道交通情况。至于加设智能交通系统，部门会留意是否经常有大型车辆在山顶道迎头相遇而造成交通阻塞，并收集更多数据，在有需要时研究于某些较窄的道路增设智能交通系统的可行性及对其他车辆的影响。至于车辆重量限制方面，运输署会与其他相关部门检视现行私家车制造的重量，以及车辆重量限制的安排。

39. 杨哲安议员表示主要是某部分弯路需要特别关注，毕竟山顶道很长而且只有一条路，倘若两辆大型车辆迎头相遇又意外地碰撞到，就会造成挤塞。他表示欢迎部门考虑不同解决方案，如于某些弯位削去斜坡或是加阔道路，甚至于某些弯道进行适当的交通管制等。他表示希望部门可以积极研究，避免重蹈覆辙。

40. 临时主席询问居民对大型车辆进入山顶一带的意见。

41. 杨哲安议员表示居民普遍反对大型车辆进入山顶一带，但也明白道路是共同使用的。

42. 临时主席询问运输署会否考虑限制大型车辆进出山顶一带。以澳门为例，澳门很多路都限制旅游巴进出。毕竟山顶道本身就比较窄，倘若强行扩阔道路，方便更多大型车辆进出，令居民更加困扰就得不偿失。他询问部门会否考虑鼓励旅客更多乘搭缆车或使用较小型的车辆进出山顶一带。另外，他也询问运输署扩阔山顶道技术上是否可行。

43. 运输署卢俊匡先生表示由于山顶道是一条山路，两旁都有斜坡或私人物业，扩阔道路的难度相当大。然而，当有私人物业进行重建，运输署会要求私人发展商配合改变地界，以达至扩阔道路的目标。运输署亦会继续与路政署检视扩阔道路的可能性。至于限制大型车辆进出山顶一带的方案，现行上山顶有两条路线，一条经马己仙峡道，另一条则经湾仔司徒拔道。由于马己仙峡道相对狭窄和弯曲，故此运输署现时已在马己仙峡道和梅道的路口，禁止三公吨或以上的车辆进入山顶一带。因此比较大型的车辆都会取道司徒拔道前往山顶。部门考虑到如若禁止大型车辆进出山顶道，同时会影响山顶及湾仔半山区居民，学校和游客使用大型车辆前往该区。运输署对此建议有所保留。

#### **第 8 项：其他事项**

（下午 4 时 44 分）

44. 临时主席表示没有其他事项。

#### **第 9 项：下次会议日期**

（下午 4 时 45 分）

45. 临时主席宣布下次交通及运输委员会的会议日期为二零二三年四月二十日，政府文件截止日期为二零二三年三月三十一日，委员文件截止日期为二零二三年三月二十七日。

46. 会议于下午四时四十五分结束。

会议纪录于 二〇二三年四月二十日 通过

临时主席：杨浩然议员

秘书：程惠锶女士

中西区区议会秘书处  
二〇二三年四月