



島嶼活力行動對放寬南大嶼山交通管制措施的回應

檢討南大嶼山的封閉道路安排和建議放寬措施

謝謝貴委員會給予我們機會，對離島區議會屬下交通及運輸委員會文件第 33/2015 號（以下簡稱「文件」）及其建議作出回應。島嶼活力行動對此事深表關注。我們徵詢並收集了成員的意見，在委員會裡深入討論。

我們其中一大關注是不同團體，對文件開宗明義的目標「推動旅遊業和其他發展」的意思都有不同理解。那應在文件裡更詳細定義和闡述。但一般都認為，大規模的旅遊業並不適合南大嶼山，而其他經濟發展亦已如火如荼，例如梅窩和大澳的不同住宅和更新項目。我們認為在這一時刻並不需要額外的經濟刺激。

下文我們會再詳細一點反映這些觀點，現先總結我們的意見：

- 島嶼活力行動反對任何在這一時刻對非居民私家車配額進一步放寬的措施，這是基於嶼南居民對長期許可證的需求殷切，而這種需求還會在短期內再度上升。
- 另一方面，我們強力支持改善及增加公共交通，包括改良的巴士服務、更多持牌的士、更頻密的渡輪以及其他措施，以滿足個人及小型旅行團前往嶼南作康樂和其他用途。

我們的觀點建基於對南大嶼山交通需求的廣泛分析，相信定能滿足本區的實際和預期發展狀況。

住宅物業迅速發展造成的交通議題

就如文件正確地指出，目前南大嶼山的規劃意向是保育……「作自然保育和符合可持續發展原則的康樂和旅遊用途。」同時大眾亦理解為南大嶼山只有有限量的低密度住宅發展。

然而，觀乎有關當局快速發放興建村屋的許可證，嶼南道幾項豪宅發展項目以及梅窩 650 伙新建居屋單位，嶼南人口將會上升，造成大嶼山封閉道路通行許可證的需求亦同告上升。隨著上述項目落成並入伙，內部需求增長將在未來數年持續。梅窩及其他

地區的公眾泊位一向極度緊張（即使在現有的自用車擁有率水平），是眾所周知的。根據現時趨勢，那隻會在未來兩、三年大幅惡化。

有見及此，島嶼活力行動認為現時開放嶼南道予非居民私家車並不明智。雖然原有建議的規模不大，但這個政策方向將造成日後進一步開放的錯誤預期，以至於不可持續的水平。相反，島嶼活力行動建議在梅窩和大澳完成更新後重新評估情況，屆時能準確評估這些發展對交通和泊位造成的實際影響。

南大嶼山旅行團造成的問題

2007年發佈的經修訂大嶼山發展概念計劃指出南大嶼山的主要機遇是作康樂（遠足、單車、水上運動等）和生態旅遊發展。南大嶼山並不被視為適合大規模發展旅遊業，吸納大量旅客。然而，文件指出區內有兩個「主題」旅遊景點，也就是昂坪寶蓮禪寺和大澳漁村。可是這兩個景點的承載量已接近全滿，並不需要額外刺激需求。

因此，我們看不到有需要增加進入嶼南的旅遊巴士。事實上，周末及假日嶼南道回程巴士及旅遊巴士的大量車流，對受影響地區如水口和塘福村的居民來說也是同樣危險和傷害環境。

另一方面，替代的交通安排，例如把港鐵纜車延長至大澳，以及加強東涌碼頭和大澳之間的渡輪服務，倒是能協助旅客進出景點，或許這樣才是以可持續的方式來促進新增長。我們認為更充分使用雙向纜車是特別可取，那能紓緩路面交通繁重所帶來的部分環境壓力。

方便個人前往大嶼山進行康樂活動

島嶼活力行動視更多個人或小型旅行團（包括很多來自嶼南以外地區的「本地人」）前往南大嶼山作康樂用途為正面發展，亦與嶼南可持續發展的整體願景吻合。

可是，旅客和居民均異口同聲投訴，指出使用公共交通工具周遊嶼南相當困難。持牌的士嚴重短缺，巴士服務儘管在周末有所加強，但仍是不足，造成長長的人龍，要浪費很多時間候車。來往中環的渡輪服務目前看來足夠，但隨著島上進駐更多居民和旅客，不久後便會受壓。

整體而言，我們相信目前的討論重點應該從放寬嶼南的私家車管制，改為為旅客和居民大幅提升公共交通服務。

島嶼活力行動亦寄望當局探索其他公共交通選項，例如引進小巴服務和雙層巴士。另一項提議是在東涌設立私人/公共交通轉車站。

安全及警務議題

我們很多成員均非常關注放寬措施所造成的安全議題。眾所周知嶼南道及其連接道路均是多彎路窄，不適合大型車輛。對不熟悉環境的司機來說，大嶼山的道路更是危機四伏。

警方已指出他們沒有資源去 1)對危險駕駛和超速駕駛作足夠的監察以及 2)有效確保進入嶼南的汽車均遵照要求張貼許可證。

就第 1 點，島嶼活力行動與其他持份者已多番要求在嶼南道路系統的主要路段設定更嚴謹的車速限制及交通紓緩措施，尤其是穿越鄉村的路段，唯至今有關訴求仍然石沉大海。我們強烈相信必須先檢討這些議題，才再考慮推出任何進一步的放寬措施。

就第 2 點，現時已有證據傳出，不少並無持有許可證的車輛進入嶼南。此外，文件亦完全沒有提到如何監察新簽發的許可證的使用情況以至執法。我們認為，當局早應在東涌道的閘口設置電子系統，來監察和控制進入嶼南的車輛。

根據文件，目前已簽發 4000 張長期許可證，然而區內只有 350 個泊位。儘管目前未能肯定區內有多少私家泊位，可是很明顯在各條村落尤其梅窩，所謂非正式，往往是違例的泊車情況越來越普及。若不仔細管理，那可能造成社會問題。警方執法亦無濟於事，因為根本沒有替代的泊車設施。如前述，情況在未來幾年幾乎勢必惡化。

結論

儘管島嶼活力行動支持改善南大嶼山的交通安排，但我們認為那必須符合經修訂大嶼山發展概念計劃所表明的發展目標。重點應該置於改善公共交通設施，以迎合急增的人口以及享用康樂活動和生態旅遊的旅客。

1. 把旅遊巴士配額增加至每日 50 個的提議並無數據支持，也許只有部分公眾假期及慶典除外。因此島嶼活力行動並不支持這項提議。
2. 島嶼活力行動亦不支持引入非居民的私家車配額，因為那無法對應公眾於周末前往南大嶼山的需求，並會令人預期未來進一步放寬配額。交通需求應由公共交通工具滿足才是。

我們建議進一步諮詢南大嶼山社區，或許可舉辦公眾論壇，看看可如何在改善旅客體驗之餘，又不至於傷害本地環境和生活品質。

島嶼活力行動主席 Merrin Pearse 博士致意

2015 年 9 月 24 日