

大嶼山發展諮詢委員會
第十次會議

日期： 2017年6月3日(星期六)
時間： 上午9時30分至下午12時15分
地點： 香港添馬添美道二號政府總部西翼2樓會議廳

會議記錄

出席者

馬紹祥先生	發展局局長	主席
陳恒鑞議員		
陳勇先生		
周轉香女士		
周玉堂先生		
朱鼎健博士		
哈永安先生		
何建宗教授		
郭正光先生		
林中麟先生		
林奮強先生		
林建岳博士		
林筱魯先生		
劉惠寧博士		
胡志偉議員		
丘應樺先生		
姚思榮議員		
余漢坤先生		
韓志強先生	發展局常任秘書長(工務)	
黃偉綸先生	發展局常任秘書長(規劃及地政)	
楊何蓓茵女士	運輸署署長	
林世雄先生	土木工程拓展署署長	
李啟榮先生	規劃署署長	
馮宜萱女士	房屋署副署長(發展及建築)	

謝展寰先生	環境保護署副署長(1)	
李炳威先生	民政事務總署離島民政事務專員	
黎卓豪先生	發展局首席助理秘書長(工務)5	秘書

缺席者 (因事缺席)

方舟博士	
劉炳章先生	
麥美娟議員	
蘇澤光先生	
王緝憲博士	
朱曼鈴女士	商務及經濟發展局旅遊事務專員

列席者

麥成章先生	發展局副秘書長(工務)2
劉思敏女士	發展局局長政務助理
馮英倫先生	發展局局長政治助理
江淑芬女士	發展局局長新聞秘書
文惠玲女士	總新聞主任(發展)
邱文珊女士	發展局助理秘書長(土地供應)1
黃衍佳先生	發展局助理秘書長(土地供應)3
黃珮瑜女士	發展局高級行政主任(大嶼山)
李志苗女士	規劃署副署長/全港
張綺薇女士	規劃署助理署長/全港
陳思偉先生	規劃署高級城市規劃師/策略規劃 6
廖美芳女士	規劃署城市規劃師/策略規劃 12
李鉅標先生	土木工程拓展署港島及離島拓展處處長
姜錦燕女士	土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長(專責事務)
劉曉欣女士	土木工程拓展署港島及離島拓展處總工程師/專責事務
黃志良先生	土木工程拓展署港島及離島拓展處高級工程師 13(專責事務部)
姚昱女士	土木工程拓展署港島及離島拓展處高級城市規劃師 1 (專責事務部)
蘇淑儀女士	土木工程拓展署港島及離島拓展處高級城市規劃師 2 (專責事務部)

- 葉沃增先生 土木工程拓展署港島及離島拓展處工程師 17 (專責事務部)
- 陳穎德先生 土木工程拓展署港島及離島拓展處城市規劃師 1 (專責事務部)
- 周哲先生 民政事務總署離島民政事務助理專員(2)

主席歡迎各委員參加大嶼山發展諮詢委員會(委員會)的第十次會議。

2. 主席說，方舟博士、劉炳章先生、麥美娟議員、蘇澤光先生、王緝憲博士，以及旅遊事務專員朱曼鈴女士因事未能出席是次會議。此外，主席歡迎新任官方委員，規劃署署長李啟榮先生。

議程項目1: 通過上次會議記錄

3. 上次會議記錄已於會前發送給委員察閱，秘書處沒有收到任何建議修訂。會上委員亦無其他意見，主席宣布通過上次會議記錄。

議程項目2: 大嶼山發展和保育藍圖

4. 主席表示，政府聯同委員會於2016年年初就大嶼山發展進行了為期三個月的公眾參與活動。經考慮和整理收集到的意見後，政府制定了規劃大嶼山發展和保育的《可持續大嶼藍圖》(《藍圖》)，目標以「北發展、南保育」為未來方向。大嶼山北岸將以經濟、房屋發展為主；東北大嶼將發展為休閒、娛樂及旅遊樞紐；南大嶼則主要作保育、休閒、文化及生態旅遊用途。政府會根據《藍圖》的實施時間表推展短、中、長期的工作。

5. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長李鉅標先生及總工程師劉曉欣女士向委員會簡介《藍圖》內容。

(會後補註：《藍圖》已於2017年6月3日下午上載到網頁 www.lantau.gov.hk，供公眾閱覽。)

6. 以下委員在會議上申報利益：

- 余漢坤先生申報繼承其父遺產，他與兄長在大澳共同擁有一項物業及一項土地，母親在大澳擁有一項土地。

(會後補註：余漢坤先生利益申報表的更新已於2017年6月29日上載到委員會網頁。)

7. 有一委員指出，雖然政府在《藍圖》提出「南保育」的方向，但據他了解，郊野公園的範圍在嶼南道約50米等高線以上的位置，南大嶼其餘大部分土地由村民和私人發展商擁有。他指出，當南大嶼內部交通網絡改善後，可能會陸續帶來發展。他詢問政府當南大嶼的可達性得到改善後將如何確保南大嶼繼續受到保護。此外，他認為《藍圖》所提及改善大嶼山可達性的目標對象不清晰，並指出嶼南道仍有容車餘量。如果政府在三至五年內進行改善地區交通連接的研究，並提出多項建議，可能會影響「南保育」的目標。該委員又指出，《藍圖》建議在喜靈洲進行填海，興建交通運輸走廊連接梅窩、北大嶼及新界西，這走線令人質疑政府能否真正保護南大嶼。

8. 有一委員對《藍圖》的制定感到高興。《藍圖》提出「北發展、南保育」，大嶼山中部地區為郊野公園，他認為公眾應關注《藍圖》對郊野公園可能帶來的影響。他續說，中部是貫通南北的關鍵，現時只有東涌道貫通南北，日後必須研究加強南北連接。從環境保育角度和發展概念來看，「水」(包括海濱、海岸線及河流)是關鍵，進而新市鎮發展和鄉郊保育都與河流有關連。他認為河谷管理(river basin management)或海岸管理(coastal management)必須以「水」為整體概念，該委員支持建設低碳社區，並希望了解政府的政策和如何推動電動車的使用。另外，他認為《藍圖》應該加強在水資源管理方面的工作。大嶼山將容納更多人口，石壁水塘不足以應付食水需求。如運用水管長途輸送食水，其建造和運作均會增加碳排放量。因此，他建議引入全面水資源管理，利用新科技建設供水系統(如海水化淡)。自供自給的供水系統可以減少浪費資源，同時配合現代化、創新科技和高質素的新市鎮發展。

9. 有一委員認為《藍圖》帶出清晰的「北發展、南保育」概

念，以及臚列短、中、長期的發展項目，有利公眾及持份者的了解。他提及《藍圖》把香港迪士尼樂園度假區進一步發展視為可伸延至2030年後的長期發展項目，並指出香港國際主題樂園有限公司現時持有計劃用作香港迪士尼樂園度假區第二期發展的60公頃土地的先買權，如遲遲不決定是否進行第二期發展，將影響欣澳填海區的發展。因此，他認為《藍圖》應該對香港迪士尼樂園度假區進一步發展的時間表保留彈性。有關機場島北商業區和港珠澳大橋香港口岸人工島（香港口岸人工島）的上蓋發展，該委員指出前者已完成規劃並開始招標，但《藍圖》沒有清晰交代後者的規劃定位，他擔心兩者會出現競爭情況。他希望政府早日落實香港口岸人工島的上蓋發展，與機場島北商業區做到分工和互補。

10. 有一委員提到現時只有一條道路連接南、北大嶼山，曾經因為山泥傾瀉而阻斷大澳對外的陸路交通連接，因此他認為必須興建另一條道路連接南、北大嶼山。至於由喜靈洲經梅窩連接到北大嶼的交通運輸網絡建議，他認為在未有具體方案前，不應排除任何可能性。他認為可考慮不同的道路設計及建造方式，限制車輛數目，例如興建隧道、設立管制區，並強調道路網絡對居民和旅客十分重要。該委員指出現時政府的停車位供應短缺，他認為要發展旅遊必須提供足夠停車位，以免當區居民因要跟旅客競爭停車位或令停車位費用上升而反對發展。他希望政府規劃南大嶼時可以提供足夠私家車及旅遊巴士停車位，避免影響居民的生活。此外，該委員表示曾到南大嶼的露營營地(包括籬箕灣)露營。該營地沒有供水及排污設施，只有一個旱廁，衛生情況不佳。他認為南大嶼有條件增加露營營地，並建議在營地提供完善的基本設施，如洗手間和食水供應，既可保護環境，亦可提供活動空間給市民。

11. 有一委員對《藍圖》終於完成感到高興。他詢問香港口岸人工島有否提供足夠停車位予駕車經港珠澳大橋來港的旅客，以及旅客入境後前往香港國際機場的交通安排。他知悉澳門口岸會有大型停車場，但珠海和香港口岸的安排仍未確定。他認為如果沒有足夠停車位，內地和澳門旅客不能駕車來港，可能會影響港珠澳大橋的使用率。此外，該委員詢問為何《藍圖》沒有提及在大嶼山設置遊艇停泊處的建議。他指出香港需要有一個新的遊艇停泊處滿足需求，這對香港的長遠發展非常重要。

12. 有關《藍圖》提出的願景，有一委員認為可以把大嶼山建設成最綠色和最智慧型的島嶼。綠色建設方面，他建議政府審批土地作發展用途時，應要求發展商的新建築須達綠建環評(BEAM Plus)「金級」或以上認證標準。此外，他認為東九龍已經是智慧型城市，香港國際機場亦陸續落實智慧型設施，大嶼山發展必須以最綠色和最智慧型的目標為原則，他相信香港市民亦願意為環保付出較高的成本。該委員又指出，磡石灣鄰近的東涌及香港國際機場可提供大量職位，只要有道路發展配合，便具條件發展成10至20萬人口的新市鎮，做到原區就業。有關機場島北商業區的發展，該委員表示第一期項目將在未來一季進行招標，預計分兩期進行的商場及娛樂設施的樓面總面積可達36萬平方米，第一期項目樓面面積更達20萬平方米，預計將於2024年落成。

13. 有一委員同意需要在南大嶼及香港口岸人工島提供足夠停車位，這對接待旅客和將來發展非常重要。他認同保育南大嶼，但認為應該包括保存本土族群和社區。他指出，由於現時南大嶼道路屬於封閉道路，使用量低，有容車餘量。但南大嶼可達性低，來往大澳和中環或灣仔需時，大部分居民惟有移居到市區及工作。在南大嶼居住的外來人士則認為應保持該區的現況，反對發展。該委員建議興建東涌至大澳沿海公路或提供輕軌鐵路，方便旅客及居民出行，有助保存本土族群。他續說，幾十年前大澳的常住人口約有26 000人，連同流動人口計算，總人口超過30 000人。但現時只有約2 600人，而超過百分之四十五人口是65歲或以上。他擔心進一步推廣大澳後，將會有越來越多外來人於大澳居住，相反本土人口不斷減少，令大澳本土文化容易失傳。他強調交通對本土族群的可持續性非常重要，因此政府應該致力研究改善交通措施，例如東涌至大澳沿海公路，沿路亦可興建低碳生活區。有關東大嶼都會計劃，該委員詢問政府是否已經進行需求分析，以確定所需的土地面積及用途，如商業、公私營房屋分佈等。

14. 有一委員對《藍圖》為大嶼山發展訂立「北發展、南保育」的框架感到高興。他指出興建赤蠟角機場時，當時政府已考慮打通大嶼山的道路網，當中包括三條道路，分別是擴闊東涌道，以及興建東涌至大澳沿海公路和白芒至梅窩的道路。現時由於交通不便，令居民不能在原鄉村居住。他建議與其在嶼南道進行局部改善工程，政府應興建東涌至大澳沿海公路，把來往兩地的交通時間由50分鐘縮短至13

分鐘，並利用科技減少對環境的影響。他續說，當機場第三跑道啟用後，飛機噪音等量線將移離大嶼山北岸，東涌至大澳沿海公路旁因此適合房屋發展，居民既可以在大嶼山原區就業，亦可達到低碳目標，有利於民。他亦希望政府在規劃大嶼山的土地發展時，做到「低碳、智能」，作為規劃其他地區時的借鑒。至於有委員擔心因為南大嶼大部分土地不屬於政府土地，政府難以做到「南保育」，他認為只要政府在南大嶼進行全面規劃，私人土地的業權人便可以因應規劃進行發展，配合保育、生態、旅遊及康樂計劃，產生協同效應。此外，他建議參照屯門的[源.區] (T. Park)，把大嶼山以南的石鼓洲綜合處理廢物中心發展成教育基地，甚至國際旅遊基地。他又建議在塘福提供旅遊船前往廢物中心，但必須先打通南大嶼的交通網絡，才可以發展本土經濟。

15. 至於北發展，該委員指出東涌新市鎮擴展區分區計劃大綱圖已經刊憲，但多年來不少建議仍未推展，例如東涌谷的河岸公園、活化馬灣涌、市鎮公園等。另外，東涌停車位不足的問題嚴重。他認為應該盡快推展東涌新市鎮擴展計劃，並趁著擴展區規劃解決當前問題，讓居民感受到發展的好處。該委員又說，東涌居民現時生活所需均被集團所壟斷，缺乏居民可負擔的消費模式。因此，他們希望可以盡快發展，為東涌規劃合理的佈局。

16. 有一委員指出，《藍圖》建議保育的面積相當大，而《藍圖》內有關保育的篇幅亦較發展為多，可見政府重視保育。他說新加坡聖淘沙是全世界受歡迎的旅遊項目之一，面積只有5平方公里，而大嶼山面積為147平方公里，大嶼山理應有多於30倍的發展機會。《藍圖》亦提到大嶼山可以提供約47萬個就業機會，東涌新市鎮擴展可供約14萬人口居住，這些都是年青人未來的發展機遇。雖然《藍圖》與年青人的未來發展有密切關係，但現時的宣傳工具只限於網頁，並沒有利用社交媒體，無法讓公眾，特別是年青人參與及互動。他表示公眾關係及推廣小組會跟進訂立社交媒體的宣傳策略。

17. 該委員亦同意遊艇停泊處、停車場和道路網絡的需求很大及不斷上升。遊艇可以帶動水上運動、觀光和旅遊，但香港沒有大型遊艇停泊處，亦沒有如漁人碼頭般的景點，政府應該要作出探討。另外，大嶼山擁有自然資源和天壇大佛，有潛力發展三類旅遊產業，分別是養生旅遊(wellness tourism) (全球產值每年達4,390億美元)、綠色

旅遊(全球消費每年達700億美元)和宗教旅遊(全球產值每年達180億美元)。

18. 有一委員表示大嶼山不是一個普通的地區，其規模與將軍澳至屯門的距離相若，可提供很大空間容納不同的發展和保育項目。保育包括自然、鄉郊歷史、人文文化等，跟發展其實可以共融，並不是互相排拒。他認為在推動《藍圖》時應該多強調發展和保育共融的理念，以及應用科技及管理概念以促進共融，亦要令當地居民感到受惠。他支持成立專責辦事處，進行相關工作。此外，該委員指出羗山和鹿湖一帶擁有重要的歷史及文化背景，他希望《藍圖》可以加強在歷史及人文文化保育方面的工作。

19. 有一委員指出，大嶼山的特色在於擁有「城、鄉、郊、野」四大元素，他希望發展時能夠保留這個特色，令當地居民和其他市民可以享用。《藍圖》提到不少保育措施，當中包括增設海岸公園，該委員指出了大嶼山西面水域現時為中華白海豚其中一個主要棲息地，亦應該被劃定為海岸公園，以補償受大嶼山北面填海影響的中華白海豚棲息地。南大嶼的文化保育方面，他認為除歷史建築外，亦要保存人文文化。現時南大嶼有不少鄉村，他建議帶動村民和保育人士進行文化、生態保育以活化鄉村，讓村民和旅客感受鄉土情懷。由於有關建議牽涉不同利益人士、土地問題、政策配合等，因此必須由政府牽頭推動。交通方面，該委員指出興建道路會令更多車輛出入南大嶼，導致停車位不足。他認為不宜提供大量停車位，因為停車位佔用寶貴的土地，大型或多層停車場亦不配合自然環境。他建議研究其他方法，在不增加私家車和停車位的情況下，帶動旅客進入南大嶼，例如利用創新科技、公共交通工具和水上交通。此外，他認為興建新道路必然會帶動發展。在發展前必須詳細考慮避免發展造成城市化，改變原本的鄉郊環境。

20. 至於東大嶼都會，該委員指出計劃涉及龐大資源及長時間進行填海和發展，他同意必須慎重考慮東大嶼都會的需求。根據人口增長估算，香港人口於2043年高峰後開始回落，而中、長期房屋供應已足夠滿足住屋需求，政府必須清楚向公眾解釋發展東大嶼都會的必要性。

21. 有一委員對《藍圖》歸納了委員會過去幾年討論的項目及意見感到高興。他關注現時有多少項研究或工程正等待立法會撥款，並希望立法會盡快批出撥款進行東大嶼都會研究，以及成立專責辦事處，推展各項大嶼山發展和保育項目。此外，該委員提出必須探討大嶼山發展如何配合大灣區發展。

22. 主席強調「南保育」是《藍圖》的重點，亦是政府的承諾，發展主要在大嶼山的北岸和東北部。另外，根據實施時間表，東大嶼都會是2030年以後的遠期計劃，現階段必須先研究其發展定位、基建規模、經濟效益等，才可確立計劃。但相關研究以及可持續大嶼辦事處的撥款申請仍未獲得立法會通過，主席希望能盡快成立可持續大嶼辦事處，專責統籌和推動大嶼山發展和保育工作。若維持現時由不同部門分開處理相關工作，進度仍會相當緩慢。

23. 主席回應委員的意見。有關智慧型城市的建議，主席表示政府已在新發展區(如九龍東發展區)的賣地條款要求新建築須達到綠建環評「金級」或以上的評級，屋宇署亦正在研究將來的綠色建築必須達到一定程度的認可才可以獲得相關寬免。另外，東涌河谷的河岸公園已納入東涌西的規劃，並會根據《藍圖》的實施時間表推展。主席認同需要利用社交媒體宣傳《藍圖》及鼓勵年青人參與，當局現正積極跟進。

24. 發展局常任秘書長(工務)韓志強先生表示，有別於政府在2007年公布的《經修訂的大嶼山發展概念計劃》，《可持續大嶼藍圖》這名稱沒有發展的字眼，而專責辦事處亦名為可持續大嶼辦事處，把未來幾十年的大嶼山規劃、發展和保育定位為可持續，即「發展中保育、保育中發展」。藉著地理優勢，大規模發展集中在大嶼山北岸及東北部，部分基建工程已在進行中。但政府在推行發展中加入保育元素，例如在東涌新市鎮擴展計劃中建造河畔公園、保育大蠔谷、展示和保存東涌的文化歷史等。大嶼山南面大部分地方則會作保育用途，政府在南大嶼進行保育工作時有兩方面考慮。第一，不應該把所有地方封閉，事實上自然環境是市民的資產，因此有需要在南大嶼進行小規模發展，方便市民享用。另一方面，政府理解南大嶼部分鄉郊的通達性未如理想。韓先生重申，政府不會一刀切進行發展和保育，而是會以「發展中保育、保育中發展」為原則。

25. 韓志強先生認為大嶼山在大灣區發展佔重要位置，但現時大嶼山的交通基建仍然不足，而《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（《香港2030+》）亦指出香港需要土地以應付人口增長/老化、社會及經濟發展，以及改善生活質素，因此政府建議東大嶼都會發展作為香港其中一個策略增長區。此外，2011年《優化土地供應策略》已因應香港土地需求而選出適合填海的位置，當中包括中部水域。東大嶼都會位處香港島和大嶼山之間，當完成基建道路接駁後，東大嶼都會便能四通八達，除連接新界西北和都會區外，藉著港珠澳大橋、三號幹線和香港國際機場，大灣區內的暢達性亦相當高。韓先生補充說，《藍圖》所顯示的中部水域填海範圍和基建設施只為示意之用，需待進行詳細研究才可確定。該項研究需待立法會撥款後才能開展。至於個別地方的交通連接和停車位不足等問題，韓先生表示可持續大嶼辦事處會進行大嶼山交通運輸與旅客接待能力的研究，亦會探討水上交通的可行性，特別是連接南大嶼的景點。韓先生重申，政府會平衡鄉郊保育、發展需要和市民所需要的通達性等方面。《藍圖》涉及廣泛和策略層面的建議，可持續大嶼辦事處成立後會根據《藍圖》的路線圖和時間表跟進，並詳細研究規劃及執行細節。

26. 規劃署署長李啟榮先生表示，《香港2030+》屬於全港性策略規劃，《藍圖》屬於區域性策略規劃，而東涌新市鎮擴展則屬於地區性的規劃，三個層面的規劃會互相配合。《香港2030+》為期六個月的公眾參與活動剛於本年4月底完成，該署現正整理和分析所收集到的意見。東大嶼都會是其中一個收到較多意見的項目，當中包括支持和反對的意見。落實東大嶼都會計劃的需要性、優次及規模等，會待《香港2030+》確定。《香港2030+》估算香港尚欠缺1 200公頃土地以滿足長遠需要，因此建議東大嶼都會和新界北作為兩個策略增長區。雖然兩者為長遠規劃項目，但政府必須在現階段開始進行研究，以期適時作出決定和發展。他補充說，如果要增加土地供應作長遠發展，填海是其中一個選項。中部水域的生態敏感度較低，而且位置具策略性優勢，是值得考慮的填海選址。政府需要適時開展深入研究，以取得更多資料確定中部水域填海的可行性。

27. 李啟榮先生續說，《藍圖》的部分項目正在推展，當中東涌新市鎮擴展區的法定圖則已經制定。他回應其中一位委員有關遊艇停泊處的查詢時表示，當局已建議在東涌新市鎮東擴展區預留土地供康

樂船隻停泊。至於香港口岸人工島，現正興建的主要為口岸設施，包括出入境、海關及相關的車輛通道設施等。政府正進行上蓋發展可行性研究，預計在2018年完成。研究包括為抵境車輛提供停車位，但需要處理技術性問題以配合正在興建的口岸設施。《藍圖》內有關大嶼山北岸的小蠔灣發展，李先生表示，2017年施政報告提到港鐵小蠔灣車廠的法定規劃程序將於本年度開展，現時港鐵公司正就該車廠上蓋發展項目進行技術評估。至於南大嶼的保育建議，李先生相信委員認同保育的大方向，亦備悉委員提到應結合人文和自然保育的建議。由於南大嶼並不是新發展區，他認為需要以新思維處理南大嶼保育建議所面對的挑戰。

[陳恒鑽議員此時離席。]

28. 運輸署署長楊何蓓茵女士回應委員有關交通運輸的意見。她表示，該署會配合大嶼山個別康樂和旅遊地點的需要，研究增加停車位。她同意委員的意見，認為增加停車位可能會導致更多車輛進入南大嶼而造成道路阻塞或影響空氣質素，因此該署會研究盡量利用集體運輸系統方便旅客前往南大嶼，以及研究水上交通的可行性。電動車方面，何女士同意在大嶼山增加充電設施，鼓勵市民駕駛電動車。現時該署容許25輛私家車於星期一至五進入南大嶼封閉道路作康樂活動，其中有五個名額編配給電動車。至於有委員建議興建由東涌至大澳沿海公路，何女士知悉土木工程拓展署會進行大嶼山的交通運輸研究，當中會研究該建議道路的效益及對環境影響，研究將於2018年年底完成。

[林中麟先生此時離席。]

29. 有一委員讚賞政府制定了有系統和清晰的《藍圖》。他認為政府可以大膽嘗試利用科技或新思維解決停車位不足、交通和保育的問題，令市民覺得發展和保育可以同時實現。他舉例說，內地已流行共享汽車計劃，既環保又可增加載客量。他又建議政府大膽制訂自然和文化保育的量化指標，例如制訂水質和空氣質素的指標，規定未來30年的發展不可以令水質和空氣質素下降，否則要實施相應的改善措施。該委員續說，《藍圖》規劃未來的對象是年青人，政府可以考慮推動外國受歡迎的極限運動(extreme sports)，吸引年青人。

30. 有一委員認為《藍圖》提出許多好建議，希望政府可以盡快推展。有關交通的問題，他認為在不妨礙保育措施的情況下，應盡量方便香港市民進入大嶼山。他說可以參考內地高鐵，部分路段以高架橋方式興建，或建造隧道，減少基建佔用土地和保護生態。他又建議以試驗形式，因應情況分階段增加進入南大嶼的車輛數目；亦可考慮增加電動車和共享單車。至於共用汽車的建議，則需待解決相關法律問題才可推展。此外，該委員認為《藍圖》可以為中、基層市民和年青人帶來願景，尤其是住屋和工作方面。他認為必須滿足年青人住屋和交通的需要，否則會帶來社會問題。他又建議政府定期報告實施《藍圖》的進度，讓中、基層市民和年青人對未來感到希望。

31. 有一委員認為政府在公布《藍圖》時，必須向公眾詳細解釋幾個主要的議題，以釋除疑慮，否則會帶來反對聲音。例如他認為應該先處理中部水域交椅洲填海項目，才考慮在喜靈洲填海。但政府現時在《香港2030+》提出的東大嶼都會計劃，發展範圍包括交椅洲、喜靈洲及梅窩，因而引起多方面反對。此外，該委員指出興建道路會帶動沿路的發展機遇，令土地價值上升。政府必須向公眾解釋如何處理村民的利益問題和落實「南保育」的建議，否則可能出現「先破壞，後發展」的情況。他同意有委員提出制訂水質和空氣質素指標的建議，有助實行「南保育」。南大嶼擁有豐富的旅遊資源，該委員認為如要提高暢達度，政府只需提供適當的交通配套，並非安排交通設施連接每個地點。這種交通模式亦適合歷險旅遊、生態旅遊等的發展。

32. 有一委員指出，當局早前曾就康樂及旅遊發展進行研究，他詢問顧問的建議是否已納入《藍圖》，抑或會在下一階段公布。他表示大嶼山可以提供土地作短、中、長期進行規劃，他同意有委員提出智能城市和保育方面的建議，並認為《藍圖》應該加強在這兩方面的建議，配合香港下一代的願景。

33. 有一委員指出大嶼山發展可提供約47萬個就業機會，相等於香港職位的百分之十二，數目相當龐大。他亦關注香港口岸人工島停車位的問題，指出九龍半島人口約300萬，海港城是該區最大的商業設施，樓面面積約200萬呎，提供2 000多個停車位，泊車時間一般為兩至三小時；珠三角地區人口約7 000萬，如旅客駕車經港珠澳大橋來港停泊兩至三日，推算香港口岸人工島需要有至少6 000個停車

位。如果沒有足夠停車位，可能影響前往香港口岸人工島的旅客人數。該委員建議進行公眾參與時，要求公眾提出解決香港住屋和商業硬件不足等問題的建議，予政府參考。

34. 有一委員認為政府不單要增加充電站以支援市民駕駛電動車，更要推行政策配合，例如提供優惠措施。另外，他認為東大嶼都會計劃是獨特項目，應該與其他大嶼山項目分開處理，建議專責辦事處有專人負責東大嶼都會計劃。

[周轉香女士此時離席。]

35. 有一委員同意政府向公眾介紹《藍圖》時，必須準備資料回應不同持份者的提問。當中有關大嶼山的交通運輸研究，他明白要待立法會通過成立可持續大嶼辦事處的撥款申請後才可進行。有關停車位不足問題，他指出現時梅窩欠缺300個停車位，導致嚴重違例泊車，加上新建居屋入伙後的停車位需求，他認為必須在短期內解決問題。該委員稱大嶼山跟新界不同，大嶼山的原居民村和大面積的祖堂地不多，私人土地的業權比較分散。例如大澳，大多數為政府土地，即使是私人土地，亦由多個業權人擁有，當中最大業權人擁有的土地面積不超過10 000平方呎，因此他認為不用太擔心興建道路會帶來大量發展。與此同時，興建道路有助人文文化保育和環境保護。另外，該委員表示「民間起動」現正在大澳籌建文化歷史展覽館，亦希望在大澳打造「智能景區」，提供資訊把旅客分流到繁忙街道(如永安街、街市街)以外的地方，以紓緩大澳承載大量旅客的情況。

36. 有一委員認為以上有關大嶼山跟新界情況不同的訊息很重要，有助公眾掌握大嶼山的情況，以免聯想到新界發展的問題會在發展大嶼山時出現。他希望局方可以整理相關資料，以便回應公眾的意見。

37. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長李鉅標先生回應有關顧問研究的查詢時表示，該署將進行大嶼山交通運輸與旅客接待能力的研究。該研究與過往的接待能力研究採用需求估算基建設施的方法不同，會探討南大嶼或個別地點在不影響環境情況下的旅客接待能力，以及現時道路的承載能力。李先生預計最快於本年8月開展研究。至於宣傳方面，李先生表示公共關係顧問會協助制訂《藍圖》的宣傳

策略，現階段將先推出網頁，稍後會研究以不同途徑及形式接觸公眾，特別是年青人。

38. 土木工程拓展署署長林世雄先生補充說，早前的顧問研究建議，包括由昂坪至大澳的纜車延伸段、長沙與索罟群島的水療度假村、大東山觀星設施等，該署經參考公眾參與活動的意見以及初步分析後，認為這些建議可行性比較低，因此沒有納入《藍圖》內。

[胡志偉議員此時離席。]

議程項目3: 小組工作進展報告

39. 主席邀請各小組主席或副主席簡介其小組的工作進展報告。

可持續發展小組工作進展報告 (大嶼山發展諮詢委員會文件第01/2017號)

40. 可持續發展小組主席林建岳博士表示，小組於2016年12月成立大嶼山保育工作小組(保育小組)，由小組副主席林筱魯先生擔任召集人。林博士續說，成立保育小組的目的是提供平台讓環保團體/人士及相關持份者就大嶼山的保育項目提供意見和作出檢視，並向小組匯報有關自然、歷史及文化保育方面的建議和措施，以促進大嶼山的可持續發展。保育小組共有13位成員，分別來自可持續發展小組、環保團體及地區團體。保育小組成員擬備了一份「與保育相關的主要項目清單」，當中共有87個項目，主要分為六個策略層面，包括：(1) 設訂保育原則；(2) 加強管理措施；(3) 加強自然保育；(4) 加強文化保育；(5) 改善交通管理及發展綠色交通策略；以及(6) 推廣可持續旅遊。保育小組其後選出合共11個首批討論項目，並就項目的效益/機遇、迫切性、政策考慮及推行項目時的考慮提交了意見。

41. 另外，小組於2017年5月2日聯同交通運輸及地區改善項目小組舉行了第二次聯席會議。林博士說，小組在會議上聽取了環保團體有關大嶼山環保交通及運輸策略的建議。小組委員提出的意見包括：(1) 關注大嶼山空氣污染情況，以及大嶼山的環境承載能力，尤其是人

流、物流及車流對環境的影響；(2)鼓勵在大嶼山推行綠色交通；(3)建議利用科技追蹤泥頭車去向，以加強管制違例廢物棄置；以及(4)建議考慮香港整體發展方向，制定降低碳排放目標，以改善環境。土木工程拓展署會跟進小組委員的意見。

42. 林博士表示，署方計劃稍後向保育小組成員簡介《藍圖》內的保育建議。此外，由於「與保育相關的主要項目清單」的首批討論項目涉及的層面甚廣，保育小組將繼續就項目作深入討論。

公眾關係及推廣小組工作進展報告 (大嶼山發展諮詢委員會文件第03/2017號)

43. 公眾關係及推廣小組主席哈永安先生表示，小組於2017年4月7日舉行了第二次會議。哈先生續說，由土木工程拓展署主辦的「發展及保育大嶼山標誌設計比賽」已經圓滿結束。比賽分為公開組和學生組，一共徵集了超過300份作品，反應熱烈。參賽者以不同風格，表達他們對大嶼山未來的期盼。得獎作品除了意念創新外，亦充分體現了大嶼山「平衡發展與保育」的規劃願景。公開組大獎的得獎作品將會應用於大嶼山發展和保育的宣傳及推廣活動，以及相關宣傳品。小組委員建議以比賽主辦單位名義向所有參賽者發出感謝函；在得獎學生就讀的學校及亞洲國際博覽館展出得獎作品，以表揚得獎者及宣傳大嶼山發展和保育。此外，小組委員亦建議製作宣傳短片，介紹得獎標誌的設計理念。

44. 哈先生表示，小組委員就大嶼山發展和保育的宣傳策略提出建議，包括參與在6月下旬於中環海濱舉辦的香港特別行政區成立20周年慶祝展覽活動，以及聘請公共關係顧問為大嶼山發展和保育制訂社交媒體宣傳策略。

交通運輸及地區改善項目小組工作進展報告 (大嶼山發展諮詢委員會文件第02/2017號)

45. 主席表示，由於交通運輸及地區改善項目小組主席劉炳章先生因事未能出席是次會議，而小組副主席周轉香女士亦因事提早離開會議，因此請小組秘書黃志良先生向委員會簡介小組工作進展報告。

46. 小組秘書報告，小組於2016年12月14日舉行了大嶼山交通及運輸實地考察暨會議，並於2017年5月2日聯同可持續發展小組舉行了第二次聯席會議。香港機場管理局、港鐵公司及相關政府部門的代表於大嶼山交通及運輸實地考察暨會議期間向小組委員講解大嶼山現有的交通及運輸安排，以及因應大嶼山人口增加和各大型基建落成後所帶來的交通及運輸需求。而小組委員就東涌的交通及運輸事宜提出多項改善建議，包括興建東涌至大澳的沿海公路、擴展新界的士的營運範圍至亞洲國際博覽館、改善達東路和東涌地鐵站外的上落客點，以及把達東路近東薈城第一座的單車停泊架改為旅遊巴士停泊位等建議。

47. 小組秘書續說，運輸署就小組委員於考察暨會議期間所提出各項改善東涌交通及運輸的建議作出回應及提供補充資料，並承諾會進一步研究如何就達東路/順東路路口及東涌地鐵站A出口交匯處的交通安排作出改善。另外，小組委員就大嶼山的交通及運輸事宜提出關注，包括嶼南道的闊度和安全性，以及港珠澳大橋香港口岸啓用後的交通安排(例如兩岸三地車輛的泊車安排)等。運輸署回應會進一步跟進，並於下次小組會議向委員匯報。

48. 主席多謝三個小組的主席協助跟進小組的工作。主席請委員就小組工作進展報告提出意見。

49. 有一委員指出，大澳假日交通繁忙，旅客等候巴士的時間十分長。他知悉現時有大澳至東涌的渡輪服務，他建議旅遊發展局向旅客宣傳這條航線，同時建議政府投入資源，在短期內就巴士等候時間過長的問題提出解決方案，避免公眾指政府在未有處理現時交通接駁問題前，倉卒提出旅遊發展及保育項目。另外，政府亦可以考慮增設由屯門青龍頭至大澳的渡輪服務，令旅遊路線多元化。

[林建岳博士此時離席。]

50. 有一委員表示，「發展及保育大嶼山標誌設計比賽」的300多份作品中，其中約200份來自就讀初中及高中的年青人，委員就年青人對大嶼山發展有興趣表示高興。他又解釋得獎作品的設計，綠色是「山」字代表保育；灰色是「與」字，像建築物以代表發展，合併

便是大嶼山的「嶼」字。標誌設計比賽籌備委員會已向所有參賽者發出感謝函，多謝他們參加比賽。另外，他指出《藍圖》沒有提及亞洲國際博覽館(博覽館)，但其實很多年青人參與在博覽館舉行的演唱會、展覽等活動；博覽館亦創造很多就業機會，值得在大嶼山發展中提及。

51. 土木工程拓展署署長林世雄先生回應有關大澳至東涌水上交通的意見時表示，該署將於本年8月開展大嶼山交通運輸與旅客接待能力的研究，當中會研究水上交通，初步方向是研究加強現時由大澳至東涌的渡輪服務，尤其是在旺季的服務。另外，林先生表示該署已經與地區人士溝通，探討於嶼南道沿路的海岸是否設有碼頭或登岸梯級可以供遊艇等船隻停泊。林先生相信相關的陸上及水上交通安排，可以維持南大嶼的暢達度。

52. 有一委員指出，現時使用大澳至東涌渡輪服務的乘客並不多，主要原因是東涌碼頭距離東涌鐵路站比較遠，而且指示牌不足。他建議改善配套以吸引更多人使用。他又建議把水上交通作為旅遊推廣的一部分，例如把渡輪設計成觀光船並加設向海的座位，方便乘客欣賞景色。他認為雖然乘搭渡輪時間較長，但票價便宜，如作為旅遊的一部分，可以吸引旅客使用水上交通。

53. 有一委員補充說，大澳至東涌渡輪服務是由富裕小輪提供的街渡服務，平日乘客不多，但假日渡輪經常爆滿。另外，由大澳至東涌的船程在30分鐘以內，時間較現時50分鐘的陸路交通為短。經大澳鄉事委員會爭取後，小輪公司已於幾個月前開始在星期六、日及公眾假期下午四時至七時的繁忙時段增加四個班次，大嶼山巴士公司亦已配合船期，提供由東涌碼頭至東涌鐵路站的接駁巴士服務。他同意委員建議把渡輪服務與旅遊結合，發展水上旅遊。

54. 有一委員指出，雖然運輸署早前已增發大嶼山的士牌照，但現時大嶼山的士仍然不足，因此建議政府再考慮增發牌照。

55. 主席多謝各位委員的意見。主席表示，可持續大嶼辦事處成立後會全面跟進大嶼山的交通情況。另外，他亦希望可以盡快開展短期改善措施的研究。

議程項目4: 其他事項

56. 主席表示，是次會議是委員會在現屆政府的最後一次會議，他代表政府多謝各委員抽出時間參與委員會的工作，並提供寶貴意見。

57. 餘無別事，會議於下午12時15分結束。