

大嶼山發展諮詢委員會
第十一次會議

日期： 2018年1月6日(星期六)
時間： 上午10時至下午12時10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

黃偉綸先生	發展局局長	主席
陳勇先生		
周轉香女士		
周玉堂先生		
朱鼎健博士		
方舟博士		
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		
劉炳章先生		
劉惠寧博士		
麥美娟議員		
王緝憲博士		
胡志偉議員		
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)	
朱曼鈴女士	商務及經濟發展局旅遊事務專員	
林世雄先生	土木工程拓展署署長	
陳美寶女士	運輸署署長	

李啟榮先生	規劃署署長	
區偉光先生	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	
陸光偉先生	房屋署助理署長(工務)(一)	
胡國源先生	發展局首席助理秘書長(工務)5	秘書

缺席者 (因事缺席)

陳恒鑾議員	
蘇澤光先生	
丘應樺先生	
甯漢豪女士	發展局常任秘書長(規劃及地政)

列席者

廖振新先生	發展局副局長
麥成章先生	發展局副秘書長(工務)2
馮英倫先生	發展局局長政治助理
許海航先生	發展局總助理秘書長 (工務) 5
謝淑欣女士	發展局助理秘書長(土地供應)2
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)
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
姜錦燕女士	土木工程拓展署署理可持續大嶼辦事處處長
劉曉欣女士	土木工程拓展署可持續大嶼辦事處總工程師/大嶼山 3
勞智祥先生	土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/1 (大嶼山)
李群先生	土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/4 (大嶼山)
朱智強博士	土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/7 (大嶼山)
司徒侃然先生	土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/9 (大嶼山)
陳騰麟先生	土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/12 (大嶼山)

- 張繼祥先生 土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/13
(大嶼山)
- 林偉全先生 土木工程拓展署可持續大嶼辦事處高級工程師/15
(大嶼山)
- 歐尚旻先生 民政事務總署離島民政事務助理專員(1)

主席歡迎各委員參加大嶼山發展諮詢委員會(委員會)的第十一次會議。

議程項目1: 通過上次會議記錄

2. 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。會上委員亦對會議記錄沒有提出意見，主席宣布通過上次會議記錄。

議程項目2: 小組工作進展報告

3. 主席邀請各小組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01/2018號)

4. 可持續發展小組主席林建岳博士報告，小組轄下的「大嶼山保育工作小組」於2017年9月15日舉行了第三次會議。工作小組討論了土木工程拓展署就與保育相關的「首批討論項目」建議的一系列優先工作。成員亦就保育大嶼山牛隻的議題交換意見。

5. 此外，小組於2017年11月20日舉行了第三次會議，小組在會議上聽取土木工程拓展署簡介大嶼山各項策略性研究的進度。小組關注香港口岸人工島上蓋未來土地用途。小組知悉土木工程拓展署會就發展方案進行技術評估，當技術可行性評估完成後，該署會就研究建議諮詢小組及透過第二階段社區參與活動收集公眾的意見。另外，有關各項專題策略性研究的結果，小組知悉適用的研究建議已被納入在《可持續大嶼藍圖》內。

6. 有關保育的工作，小組希望政府在自然保育之餘，亦應重視人文歷史的保育工作；以及建議政府研究推廣大嶼山與市區之間的水上交通，特別是連接大澳、東涌及市區的水上交通。小組知悉土木工程拓展署將盡快就專項範疇展開專家小組討論，深入研究自然環境及人文歷史的保育等議題。小組亦知悉土木工程拓展署進行的《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及大嶼山的旅客接待能力的可行性研究》會收集數據並進行分析，以評估水上交通的需求及探討水上公共交通運輸服務的機遇。

7. 林博士續說，小組備悉土木工程拓展署有關大嶼山鄉郊保育先導項目的工作，其中在研究基金資源方面，小組認為可考慮運用基金資源資助非牟利團體在大嶼山推廣綠色鄉郊旅遊。另外，小組支持東涌新市鎮擴展計劃中的可持續發展項目建議，包括建造河畔公園，以及為東涌東新發展區的非住宅發展提供區域供冷系統。

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02/2018號)

8. 交通運輸及地區改善項目小組主席劉炳章先生報告，小組於2017年11月30日舉行了第三次會議。小組知悉路政署會盡快完成菴山道的K10彎位改善工程，並期望於2018年農曆新年前開放道路。增加停車位方面，運輸署報告已要求地政總署盡快進行相關程序，在大澳鹽田壘設立可容納約60個私家車的臨時公眾停車場。另外，土木工程拓展署已就重置現有梅窩熟食市場的方案初步諮詢當區居民，現正就位置及運作模式進行內部討論及研究，之後會與相關經營者及居民作進一步交流。

9. 小組亦關注現時北大嶼山公路於繁忙時間的擠塞情況，認為延伸P1公路至計劃中的十一號幹線對整體北大嶼山未來發展具重要性及迫切性。小組知悉土木工程拓展署正進行的《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》會按大嶼山的未來發展及基建設施，審視興建P1公路的時間表。

10. 劉先生表示，小組期望研究在制定評估旅客接待能力的指標時能充分考慮地區人士的意見。小組知悉土木工程拓展署會從多角

度去檢視承載能力，當中包括相關持份者及地區人士的意見及期望。

11. 另外，小組關注港珠澳大橋香港口岸啓用後，供本地車輛使用的私家車停車位數目能否配合需求。運輸署表示香港口岸所提供的停車位預計可應付大橋開通初期的泊車需求，並會要求停車場的營辦商適時公布有關剩餘車位數目的訊息，給市民參考。

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03/2018號)

12. 公眾關係及推廣小組主席哈永安先生報告，小組於2017年12月12日舉行了第三次會議，聽取由土木工程拓展署簡介公眾關係及推廣活動的最新情況。小組亦討論了2018年的公眾關係及推廣計劃。小組建議制定指標以定期檢視宣傳及推廣成效，以及利用不同的社交網絡平台擴大宣傳對象群組。小組知悉土木工程拓展署將與公共關係顧問跟進有關建議。

13. 哈先生續說，小組亦建議透過舉辦及與其他機構和民間團體協辦不同類型的活動，提升公眾對發展及保育大嶼山的認識。小組知悉土木工程拓展署會積極透過合適活動，以多元化方式推廣大嶼山的可持續發展和保育的重要性，例如與香港青年旅舍協會合作於2018年1月14日舉行的「昂步棧道2018」慈善步行活動宣傳保育大嶼山的訊息。

14. 委員備悉三個小組的工作進展報告。主席感謝小組主席及成員的貢獻。

議程項目3: 大嶼山發展諮詢委員會第二屆工作總覽

(大嶼山發展諮詢委員會文件第04/2018號)

15. 主席表示，《可持續大嶼藍圖》(《藍圖》)訂定「北發展、南保育」為總體原則，政府將陸續推展各項建議，需要諮詢委員會的意見以落實建議，促進大嶼山及香港的整體發展，令市民受惠。主席指出，就「北發展」項目，短期內將有港珠澳大橋開通。稍後，港鐵公司在小蠔灣車廠上蓋發展的發展圖則將會提交城市規劃委員會(城規會)審議；而香港國際機場三跑道系統預計於2020年運作。至於「南

保育」，主席強調「發展不忘保育」，政府重視經濟增長，同時亦注重保育鄉郊、自然環境，以及人文歷史。他續說，大嶼山面積相當大，亦是連接香港與珠三角西部的樞紐，委員會的工作對發展和保育大嶼山非常重要。

16. 秘書胡國源先生簡介委員會第二屆工作總覽。胡國源先生報告，第二屆委員會舉行了四次會議，三個小組則合共舉行了七次會議，就廣泛議題作出深入討論，而政府亦已把委員的意見納入相關的工作計劃內。因應公眾對大嶼山保育事宜的關注，委員會在2016年12月於可持續發展小組轄下成立了「大嶼山保育工作小組」。除了會議，委員於2016年9月參觀了科學園，跟園內多間機構就智能生活和創新科技的應用作出交流。而交通運輸及地區改善項目小組則於2016年12月舉行了大嶼山交通及運輸實地考察，並與香港機場管理局、港鐵公司及相關政府部門進行會議。

17. 胡先生續說，委員會於2016年1月聯同發展局及相關政府部門就大嶼山發展展開為期三個月的公眾參與活動，就大嶼山發展的願景、策略性定位、規劃原則及發展建議等多個範疇諮詢公眾。公眾參與活動涵蓋廣泛層面，包括三場公眾論壇、五場不同界別的焦點小組會議，以及28場諮詢會。公眾參與報告已於2016年11月發布及上載於網頁，讓公眾查閱和下載。經充分考慮委員會以及公眾的意見，以及各項研究的結果，政府於2017年6月公布了《可持續大嶼藍圖》。《藍圖》的標誌採用了「發展及保育大嶼山標誌設計比賽」的公開組大獎作品。這項比賽是由公眾關係及推廣小組策劃，並參與評審的工作。

18. 《藍圖》訂定了大嶼山以「北發展、南保育」為總體原則，經濟及房屋發展將集中在北大嶼山及東大嶼都會，東北大嶼山則發展為休閒、娛樂及旅遊匯點。大嶼山的大部分地區則會作保育、休閒、文化及生態旅遊用途；期望把大嶼山打造成一個宜居、宜業、宜商、宜樂和宜學的智慧型低碳社區。委員透過定期會議及小組會議就多項關乎大嶼山的發展項目提供意見，包括東涌新市鎮擴展、港珠澳大橋香港口岸、南大嶼越野單車徑，以及大嶼山的交通及運輸事宜。至於保育方面，保育小組從政府提出的87項涉及保育的建議，歸納出11項首批討論項目讓相關部門作出跟進，當中涉及綠色運輸交通、保育自然生態、大嶼山自然及人文現況的數據收集等。政府已陸續就首批討論項目展開進一步探討和研究落實的可行性，例如已於2017年展開了

《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及大嶼山的旅客接待能力的可行性研究》和《貝澳、水口、大澳及其鄰近地區的生態研究》。為積極規劃及推行大嶼山的發展和保育計劃，政府已於2017年12月1日成立可持續大嶼辦事處，並會繼續聽取委員和不同持份者的意見，適時推展《藍圖》內的各項建議。

19. 有一委員表示，北大嶼山公路經常發生交通意外，導致大嶼山以至屯門交通擠塞，他期望在屯門至赤鱗角連接路通車後，情況會有所改善。但港珠澳大橋、機場島北商業區、香港國際機場三跑道系統及小蠔灣車廠上蓋發展將增加大嶼山的交通需求，而擬建的機場島倉庫中心亦會增加北大嶼山公路的貨車流量。他認為發展前必須先做好交通配套，政府因此應盡快增加北大嶼山公路的容量，以滿足經濟發展的需要。此外，該委員建議發展深屈，以增加房屋供應，並興建東涌至大澳的沿海道路，以及連接機場島的交通，讓居民更便捷地前往機場就業，達到宜居、宜業的目標。

20. 有一委員指出，北大嶼山公路交通意外亦影響葵涌、青衣等地，以及往來機場的交通。他認為政府需要盡快落實改善北大嶼交通的建議，亦需要改善南大嶼的通達度，使本地居民可以返回原居地居住，並在大嶼山就業，既可做到宜居、宜業，亦有助保存當地的人文文化。政府在規劃道路時應該以創造經濟價值為主要考慮因素，而非單以人口估算評估道路需求。如要以人口作估算，則必須考慮居住、就業和流動人口的道路需求。

21. 有一委員認為委員會應多討論大嶼山的大規模交通運輸發展，如東大嶼都會的發展及主要幹線、大嶼山連接港島西和九龍西以至深圳的交通網絡，以及港珠澳大橋香港口岸人工島的交通議題，如車輛流量和停車位數量等。

[麥美娟議員於此時出席會議。]

22. 有一委員認為深屈有潛力提供土地作發展用途，希望政府可以切實研究發展深屈及以綠色交通(如輕軌鐵路)連接東涌及大澳的可行性。他反映大澳居民普遍贊成興建東涌至大澳沿海道路，道路旁亦有其他適合發展的土地。他指出本地居民致力保存文化，但由於南大嶼交通問題，因此他們沒有返回原居地居住。他認為進行大型建

設前應該先做好交通運輸網絡。至於利用水上交通改善南大嶼對外的連接和發展觀光船服務的建議，他反映業界因面對不少實際問題(如機場至東涌橋的高度限制問題)而仍未能落實。他期望委員會多討論有關綠色交通的建議，並盡快落實推行《藍圖》的建議。

23. 另一委員亦期望陸續推展《藍圖》的建議。他建議委員會可實地考察有關交通及保育的項目，例如考察即將通車的港珠澳大橋，讓委員會可以按實際情況，作出更實質的討論。他又建議盡快改善大澳的交通及開通屯門至赤鱸角連接路，以解決大澳及北大嶼的交通問題。他認為委員會可就港珠澳大橋香港口岸人工島商業用地的定位及東大嶼都會計劃提供意見，當中東大嶼都會計劃對香港未來的發展尤為重要，他希望委員會能出一分力，協助凝聚社會的共識。

24. 有一委員認為大嶼山應該以發展為主，同時注重保育。雖然委員會在過去幾年就多項建議提出意見，但已落實的項目並不多。其中一個原因是政府未能獲得立法會撥款推展某些項目。但他認為發展大嶼山在策略上非常重要，政府必須有決心盡快推展項目。他指出，現時香港國際機場的客運量及貨運量較20年前增長超過一倍，當三跑道系統於2024年運作後，更可應付一億人次的客運量。但北大嶼山的道路網絡仍是20年前的規模，因此他認為實在有急切需要盡快改善北大嶼山的交通運輸情況，以應付日益增加的需求。

25. 有一委員期望政府在落實《藍圖》建議的項目時，能讓公眾了解有關發展及進度，包括機場三跑道系統、機場島北商業區和港珠澳大橋香港口岸人工島商業用地所發揮的功能如何互相配合，以及在大灣區經濟發展的功能。政府亦需要向公眾介紹在北大嶼興建道路和相關交通設施的計劃。至於南大嶼，有關的道路改善工程已經大致完成，他認為下一步要處理南大嶼的交通管理。他建議試行綠色交通，並希望可持續大嶼辦事處與運輸及房屋局和運輸署探討推動水上交通的政策安排及具體計劃。此外，該委員認為在不破壞環境的情況下，可在大嶼山發展深度旅遊，當中需要交通資訊發放和公眾推廣配合。委員會可推動公眾協作，例如透過小組跟業界探討水上交通的可行性、改善鄉郊服務、引入資訊科技，以助可持續大嶼辦事處推動相關計劃。

26. 有一委員指出，科技可以解決很多問題，但相對外國而言，香港較少發展和應用新科技。他希望政府利用創新思維制訂政策，令

創新科技可以在短時間內得以應用，並要不斷作出嘗試和改變，這樣才能找到解決問題的方案。他舉例說，政府可以試行要求進入大嶼山封閉道路的車輛必須安裝全球定位系統或感應器。此外，該委員建議政府放寬審批資助保育計劃的條件，令團體可以推行創新的計劃，而有關數據必須公開，讓公眾監察團體是否善用公帑。

[胡志偉議員於此時出席會議。]

27. 有一委員認為大嶼山應以智慧型城市為發展方向，並可把創新科技應用在不同範疇，包括創造智慧型鄉郊、智慧型交通、智慧型水資源管理等。該委員期望委員會成立相關工作小組，就落實各項大嶼山發展及保育計劃的方案提出建議，供委員會歸納討論。

28. 有一委員指出，多項計劃將陸續落實，如港珠澳大橋、機場島北商業區、機場三跑道系統、東涌新市鎮擴展、小蠔灣車廠上蓋發展、香港迪士尼樂園擴建，加上大灣區的發展，大嶼山的人流及車流會因此增加，令人懷疑現有鐵路和公路的承載力能否應付大嶼山發展所帶來的需求。他期望委員會在交通承載力方面多作討論及提供意見。

29. 有一委員認為必須盡早逐步落實《藍圖》所提出的計劃，令公眾看到推動《藍圖》的進展；又建議政府試行新措施，並做好期望管理。有關港珠澳大橋的交通安排，由於香港可容納內地來港的私家車數目有限，該委員建議提供班次頻密的穿梭巴士服務，方便三地市民。

30. 有一委員認為公眾已開始意識到需要發展大嶼山，現階段應該加強公眾參與的工作，讓公眾與政府共同推動發展計劃，爭取公眾支持。他續說，早前在大學演講時，發現不少學生並不清楚了解大嶼山未來的發展。他認為年青人將受惠於大嶼山發展所帶來的住屋增長及就業機會，因此在推動各項計劃時應利用不同的社交平台讓年青人更容易了解及參與。

31. 有一委員認為委員會需要探討北大嶼兩個重點區域的發展，分別是港珠澳大橋香港口岸人工島及欣澳填海區。香港口岸人工島經港珠澳大橋可通往珠三角地區西部，經屯門至赤鱗角連接路則可通往

深圳，即打通整個珠三角區域的東西兩面。基於香港口岸人工島的策略性位置，他建議探討其發展如何跟機場島北商業區的功能協調。另外，他建議探討欣澳填海區發展為休閒、娛樂及旅遊區的具體功能及推行方案。

32. 交通方面，該委員認為需要就機場島、香港口岸人工島、東涌新市鎮，以及東大嶼都會之間的交通連繫進行策略性研究，尤其是發展鐵路和輕軌系統的可行性。另外，當港珠澳大橋通車後，大嶼山便會由一個島變成香港連接內地的樞紐，經大橋來往香港和內地的車輛數目日後將逐漸增加，因此必須在現階段考慮增加北大嶼山對外交通的承載力。該委員指出，現時尚未發展機場島以西的地方，他建議在研究由機場島到東涌至大澳的交通連繫時，同時探討有關沿海地方作大規模住宅發展區的潛力。

33. 有一委員建議若委員會認為交通運輸對大嶼山發展至為重要，可集中討論相關議題，並籌組小組作深入討論和研究。

34. 有一委員認為委員會是一個很好的平台，可以讓委員就多項議題提出意見，下一階段政府需要考慮如何回應不同平台的意見，並把建議落實。他以全世界的海運量在過去10年增加兩倍，以及中國港口所處理的貨運量由百分之十七增加至百分之二十八為例，客運及貨運量增加亦是香港國際機場的趨勢，加上香港的優勢可以吸引人才和資金流入，北大嶼山將會是其中一個人才和資金流入的目的地，促使交通流量增加。因此，政府有迫切性檢討北大嶼的交通運輸情況，以配合未來交通需求的增加。

35. 主席表示，經歸納委員會的建議後，政府在《藍圖》提出以「北發展、南保育」作為發展大嶼山的方向為社會普遍接受，這是委員會的成就。主席回應委員有關交通運輸的意見時說，他明白委員會重視大嶼山的交通運輸安排，政府會考慮有關建議，他亦認同可以透過非政府組織就各項交通運輸建議帶起討論，從而建立社會共識。就委員建議在大嶼山試行新措施及利用新科技，主席指出，委員或可先建議一些試點項目，然後逐步把試行範圍擴大。

36. 主席回應委員就發展項目提出的意見時向委員介紹多個發展項目的進展。立法會剛通過撥款進行東涌東填海工程，預計首批住

宅單位將於2023至2024年入伙。小蠔灣車廠上蓋發展將可提供14 000個住宅單位，城規會已同意其規劃意向，稍後會進行相關的諮詢工作。主席補充說，提交城規會審議的項目一般需先完成交通影響評估，以考慮項目連同鄰近項目對該區的交通影響。以東大嶼都會項目為例，擬議填海的面積可達10平方公里，可容納40至70萬人口，並利用公路或鐵路連接香港其他地方，使其發展成香港第三個核心商業區，亦可成為改善大嶼山對外交通的契機。東大嶼都會牽涉大規模的工程，必須先研究其可行性，政府計劃於今年爭取立法會撥款進行《中部水域人工島策略性研究》，屆時亦會諮詢委員會的意見。有委員認為在建設前應先做好交通基建，主席回應說，政府會盡量在居民遷入新區時提供適當交通配套，以盡量方便居民出行。主席希望委員會繼續積極提出意見，而政府定會虛心聆聽。

[麥美娟議員於此時離開會議。]

37. 陳美寶女士回應委員有關交通運輸方面的意見。她表示兩項有關交通運輸的研究正在或即將進行，第一項是由土木工程拓展署進行的《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》，當中會檢視北大嶼山公路的交通流量以及應對北大嶼發展的需要；另一項是運輸署聯同路政署將於2018年開展的《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，當中包括研究東大嶼都會及新界北兩個策略增長區所需要的運輸配套。當局會適時向委員會匯報研究的進展。陳女士續說，港珠澳大橋開通後將增加北大嶼山公路的交通流量，但屯門至赤鱗角連接路未能在大橋開通時落成，紓緩交通壓力。有見及此，運輸署會做好交通事故管理，利用交通偵測儀，加快偵測交通事故和作出應變。如在北大嶼山公路和青嶼幹線發生交通事故，該署會與警方和港鐵公司協調，盡量縮短封閉道路的時間，盡快疏導交通。該署亦會透過流動應用程式，加強交通資訊的發放，市民可以參考相關資訊，選擇合適的出行路線。此外，為了加強港珠澳大橋的公共交通配套，該署會引入三條新的接駁巴士路線及一條專線小巴路線，而三地政府亦會提供400個跨境巴士的配額。

38. 陳美寶女士回應委員有關港珠澳大橋私家車配額的查詢時表示，經三地政府商議後，因應外界的要求，往來粵港的香港兩地牌私家車配額將會增加至10 000個。至於停車位方面，香港口岸人工島

已預留約650個私家車停車位，運輸署會聯同發展局及路政署研究增停車位數目的可行性，會適時向委員會報告研究進展。

39. 主席表示秘書處樂意安排委員考察港珠澳大橋，屆時會請運輸署講解相關的交通配套。

40. 有一委員稱讚運輸署過往推行了多項措施，改善大嶼山的交通運輸情況，包括增加大嶼山的士牌照、增加進入南大嶼封閉道路的私家車配額、改善道路彎位的情況，以及增加停車位。他認為處理港珠澳大橋通車後的交通安排將會是該署非常重要的工作。

41. 有一委員建議相關決策局和部門官員與委員共同討論顧問報告的建議及推展工作，以期更有效地跟進建議項目的進展。另外，他認為北大嶼山公路發生交通意外可能是因為道路設計及容量以外的原因，如道路維修、超速、司機狀態等。興建或擴闊道路需時，他建議分析過往發生交通意外的原因，然後在短期內推行針對性措施，例如利用創新科技監察司機的駕駛狀況並提醒司機，以及監測車輛超速的情況，以預防交通意外。該委員表示，住屋、就業和交通運輸息息相關，政府在規劃發展時必須整體考慮對各方面的影響。他續說，根據2013年的資料，1.6倍地球資源已被利用，顯示發展已超越地球的承載力，導致氣候變化、水資源等方面的問題。因此，他認為必須有實際需要下才推展長遠的發展計劃，並需要顧及保育地球資源。

42. 主席回應說，當局會盡量適時向委員會提供與建議項目相關的資料作參考及討論，但顧問研究一般需時18至24個月進行，期間當局未必能提供進行中的研究資料。

43. 有一委員指出，委員會在過去兩年已為大嶼山發展制訂大方向，他期望當局可以在政策和部門運作上配合，盡快落實建議項目，例如進一步加強水上交通，在短期內紓緩陸路交通問題。立法會在審議顧問研究的撥款申請時，往往就研究範圍及內容持不同意見。他建議當局在申請撥款前，先諮詢委員會的意見，從而調整研究範圍及內容，以期爭取立法會的撥款。

44. 有一委員提到文件第04/2018號附件三有關專題策略性研

究的報告，他建議政府聘請顧問公司就東大嶼都會、大嶼山、香港島及九龍西的主要幹線連接及基建設施進行專題策略性研究。該委員又建議研究在大嶼山預留土地，讓缺乏土地擴建的市區大學興建教學及科研等設施，以達到大嶼山宜學的目標。

45. 另一委員建議在大嶼山設立大學分校，提供學位課程，學生畢業後亦可以在大嶼山的專業機構就業。

46. 主席感謝委員就委員會的工作及議題提供意見，由於議題眾多，委員會及轄下小組可先決定討論的優先次序，再予以跟進。

議程項目4: 其他事項

47. 主席代表行政長官感謝各位委員在過去兩年出謀獻策，委員的意見有助推動大嶼山及香港的整體發展。

48. 餘無別事，會議於下午12時10分結束。