

大嶼山發展諮詢委員會
第五次會議

日期： 2015年3月21日(星期六)
時間： 上午9時30分至下午1時10分
地點： 香港添馬添美道二號政府總部地下6號會議室

會議記錄

出席者

陳茂波先生	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		
朱國樑先生		
方舟博士		
哈永安先生		
林中麟先生		
林奮強先生		
林建岳博士		
藍列群女士		
劉炳章先生		
王緝憲博士		
胡志偉議員		
姚思榮議員		
余漢坤先生		
王倩儀女士	環境局常任秘書長	
周達明先生	發展局常任秘書長(規劃及地政)	
韋志成先生	發展局常任秘書長(工務)	
韓志強先生	土木工程拓展署署長	
楊何蓓茵女士	運輸署署長	
朱曼鈴女士	旅遊事務專員	
凌嘉勤先生	規劃署署長	

馮宜萱女士	房屋署副署長(發展及建築)	
黃海韻女士	民政事務總署助理署長(2)	
黃展翹女士	發展局首席助理秘書長(工務)特別職務	秘書

缺席者 (因事缺席)

何建宗教授
林筱魯先生
羅康瑞先生
麥美娟議員

列席者

林天福先生	香港機場管理局行政總裁
馬紹祥先生	發展局副局長
陳志明先生	發展局副秘書長(工務)2
劉思敏女士	發展局局長政務助理
黎卓豪先生	發展局首席助理秘書長(工務)5
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
盧鴻女士	發展局總新聞主任(發展)
葉鴻平先生	發展局助理秘書長(土地供應)1
黎學舜先生	發展局高級經理(基礎建設)
黃志輝先生	總行政主任 (政策及發展)
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
仇穎君女士	發展局社區關係主任
唐嘉鴻先生	土木工程拓展署港島及離島拓展處處長
盧國中先生	土木工程拓展署總工程師/離島
馬漢榮先生	土木工程拓展署高級工程師/工程管理(離島發展部)
邱文珊女士	土木工程拓展署高級工程師 8 (離島發展部)
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
劉寶儀女士	規劃署總城市規劃師/策略規劃
黃文耀先生	規劃署高級規劃統籌主任
萬映頤女士	民政事務總署離島民政事務助理專員(2)

主席歡迎兩位官方委員首次參加大嶼山發展諮詢委員會(委員會)會議，包括代表商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)的旅遊事務專員朱曼鈴女士，以及代表民政事務局常任秘書長的民政事務總署助理署長(2)黃海韻女士。此外，主席歡迎香港機場管理局(機管局)行政總裁林天福先生列席今次會議，向委員會提供關於機場三跑道系統的資料。

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修改意見。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: 續議事項

3. 主席表示，秘書處於2014年12月11日安排了第二次大嶼山考察活動，給小組增選委員及未能出席第一次考察活動的委員會委員參加。

4. 主席指出，2015年施政報告提及東大嶼都會和《東涌新市鎮擴展研究》。至今，《東涌新市鎮擴展研究》的第三階段公眾參與活動已經完成，研究項目的餘下工作繼續進行中。至於東大嶼都會，由於當局向立法會工務小組委員會申請撥款進行研究時遭受部分議員拉布而未至表決，為免阻礙其後待議的項目，當局決定暫時收回東大嶼都會的撥款申請，因此仍未能確定何時方能開展所需的相關研究。

議程項目3: 小組工作進展報告

5. 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。

規劃及保育小組工作進展報告(大嶼山發展諮詢委員會文件第01/2015號)

6. 規劃及保育小組副主席劉炳章先生向委員會簡介委員會文件第01/2015號。該小組於2014年12月17日考察了大嶼山的部分保育地點，包括鹿湖、羗山、水口、梅窩、貝澳及東涌，旨在讓委員認識大嶼山在保育、生態環境、歷史文物、康樂旅遊的特質和潛力，作為日後擬備大嶼山整體空間發展和保育策略的基礎。

7. 劉先生續說，小組於2015年3月18日舉行了第三次會議，會議上規劃署的顧問團隊簡介了「大嶼山綜合經濟發展策略及大嶼山主要發展上商業用地的初步市場定位研究」的目的和工作，以及對大嶼山經濟狀況及大嶼山與珠三角地區發展近況的初步分析。有關研究已於2015年2月開展，為期約6個月。

8. 小組對研究有以下關注：(1)應考慮未來商業發展的供求關係，發展策略應分為短、中、長期；(2)應顧及交通配套設施、各商業用途的協調、大嶼山的承載力、各產業運作模式的變化(如電子商貿對物流業的影響)和國家的最新政策(包括十三五規劃)；以及(3)應探討其他產業的發展(如醫療、航空和科技等產業)、就業與專業訓練的配合、宗教旅遊及其所帶動的相關行業的潛力和如何吸納高端旅客。

9. 此外，規劃署亦於第三次小組會議上介紹了大嶼山保育、康樂及綠色旅遊的初步構想，概念主要來自保育地點的考察活動。小組同意透過加強保育及善用資源兩大方向，探討保育、康樂及綠色旅遊潛力。規劃署向小組提出了四項主要的初步構想，包括：(1)西北大嶼歷史文化自然之旅；(2)鹿湖羗山禪林保育區；(3)大嶼南岸生態保育、康樂及綠色旅遊帶，以及(4)增加大嶼山郊野公園樹木研習徑。

10. 劉先生表示，小組基本上支持規劃署提出的初步構想，並建議應作進一步詳細技術及可行性研究。同時，小組亦提出了其他可考慮的事宜，包括在嶼南道增加單車徑的可行性及合適的交通模式、交通系統的承載力、替代交通運輸模式、配套設施的提供，以及構思的項目對環境和社區的影響。小組亦強調須與各持分者及地區人士商討，以了解他們的意見。

11. 小組建議由發展局負責的「大嶼山康樂與旅遊發展策略研究」及土木工程拓展署負責的「由昂坪至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島的水療度假村發展的初步可行性研究」跟進該些初步構想的可行性及研究如何落實安排；並建議將其納入大嶼山初步土地使用概念，以擬訂整體空間發展和保育策略。

12. 余漢坤先生申報他已不在信和置業有限公司任職。

13. 有一委員表示大致同意規劃保育的方向，但認為前提是必須有通達的道路。此外，該委員提出發展宗教旅遊，這不單具文化特色和宗教內涵，亦具商業價值，並建議將宗教發展元素納入大嶼山的規劃發展考慮。

14. 有一委員表示，以往較多探討北大嶼的發展，他樂見委員會文件第06/2015號中就南大嶼的康樂及旅遊發展提出比較聚焦的建議。他希望政府對南大嶼整體發展的規劃有更具體的思路，以及建議可行的發展方案，供相關小組詳細討論。他又建議在有需要時，小組應邀請業界、專業人士及持分者提供意見或資料。

15. 有一委員指出，一般人的意見認為各項發展必須要有交通配套，但其實現時大嶼山已有交通接駁到主要地點，遊人下車後可步行或踏單車前往各旅遊點。因此，他認為不必要有道路直達每個旅遊點，傾向只改善現有道路網絡。該委員指出，大嶼山的地理情況令擴闊道路以滿足新增的交通需要存在極大困難，因此現時只能基於交通安全理由而擴闊嶼南道特別狹窄的路段或拉直部分彎位。他認為不應將未來交通改善期望推得太高，以免觸動公眾對大肆發展大嶼山的神經線。另外，有關在南大嶼發展康樂旅遊項目的建議，該委員認為南大嶼郊野公園本身已經是一個旅遊項目，正如外國的國家公園，並不一定發展其他項目。他建議可連結郊野公園內現有的各項設施及景點，將之整合發展成一個具體的旅遊項目。

16. 有一委員認為如在南大嶼發展旅遊，委員會應該先決定需要聚焦發展的項目，再由相關小組討論如何配合發展，並與旅遊事務署商討及徵詢業界的意見。倘若建議太多，便很難取得成果。

17. 旅遊事務專員朱曼鈴女士指出，歐美及日本的遊客喜歡來港作綠色旅遊，而本港旅遊業界及經濟發展委員會轄下的會展及旅遊業工作小組(工作小組)普遍認為，發展大嶼山旅遊時必須先訂立願景和使命，即希望大嶼山整體上能帶給旅客獨特的感受及旅遊體驗。朱女士期望有關小組可以考慮發展重點，以及在策劃階段適時與本港旅遊業界、旅遊發展局及旅遊事務署保持溝通。

18. 在交通方面，朱女士明白如發展郊野公園及綠色旅遊，雖然不一定需要大型道路接通，但必須提供交通接駁設施。她建議可參考其他地方的交通模式，考慮發展具當地特色的交通接駁設施，以期做到可持續發展。

19. 有一委員留意到東涌和小蠔灣將會有具規模的發展，故希望發展局和地政總署在批出土地發展新市鎮時，一定要考慮機場噪音的問題。於2023年機場三跑道系統落成啟用後，飛機起降時段將增加約百分之五十，雖然跑道在較北位置，遠離民居，但航班增加仍將會影響北大嶼山的居民。為免如英國希斯路機場和日本成田機場般產生居民與機場之間的衝突，政府必須重視有關問題，考慮在賣地時加入在興建房屋時必須提供防噪音措施等條款。

20. 有一委員建議在規劃東涌東及東涌西的發展時，應於面向機場的用地契約內加入限定條款，如安裝封閉式玻璃幕牆、雙層窗戶等措施，這不但可以增加土地價值，亦可以減低機場噪音對鄰近居民的影響。

21. 規劃署署長凌嘉勤先生表示，在考慮整體大嶼山發展時，規劃及保育小組必定會處理發展和保育的關係以期盡量在兩者之間取得平衡。回應機場跑道帶來的噪音問題，凌先生表示進行土地用途規劃時一定會考慮有關問題，他相信如果制定了恰當的規劃方案，地政總署會相應配合。凌先生續說，現正進行的東涌新市鎮擴展研究，在界定合適的住宅用地時，機場所引致的噪音問題是基本的考慮因素之一，當局會透過嚴謹的環境影響評估機制以確立可以發展的地方，特別是住宅發展。

22. 發展局常任秘書長(規劃及地政)周達明先生補充說，現時政府在規劃時採用NEF25等量線為準則，如將來出售對噪音敏感的政

府土地要加入防噪音措施等賣地條款，必須先審視NEF25等量線的政策。

23. 有一委員認為交通可達性對旅遊發展非常重要，否則只有少數人可以享受那些偏遠的旅遊設施。他指出可達性並不代表一定要興建多線行車道，反而可以考慮擴闊嶼南道及增建單車徑，鼓勵在南大嶼踏單車旅遊。此外，他建議制訂時間表，將建議項目列入短、中、長期發展計劃，以便跟進。他提出政府發展旅遊時，應該考慮支持引入不同類型的活動及旅遊經歷，如南大嶼的露營車。

24. 有一委員讚賞規劃及保育小組提出有關大嶼山保育、康樂及綠色旅遊的初步構想。他也認同其他委員的意見，應該先推展已具備發展條件的項目，並建議由私人公司推動某些項目，如參觀宗教地點的旅行團或在水口舉辦快艇風箏活動等，可加快推展時間，惟必須先得到政策上的支持。

25. 該委員又指出現時大嶼山東部的發展凋零，除了因為缺乏吸引的旅遊點外，亦由於船費昂貴。另一方面，大澳在假日時遊客眾多，他們往往需要候車兩個多小時才能離開大澳。他認為要整體推動大嶼山的發展，必須吸引遊客到大嶼山不同的地方及逗留較長時間，而完善的交通配套將有助景點發揮其吸引力。

26. 有一委員表示，南大嶼居民二、三十年以來一直期望發展路邊經濟，擴闊道路由6.8米到7.3米，雖然地理上存在困難，但只要不是大規模擴建道路，收地問題應該不大。有關禪林發展，該委員表示知道龍仔悟園的園主有意將園地作禪修之用。

27. 回應宗教發展的建議，規劃署署長凌嘉勤先生指出宗教活動可劃分為兩大類別，分別是比較大衆化的，如遊人較多的宏偉寺廟；以及較著重靈修性的，兩者所需要的交通配套及自然環境截然不同。他認為要特別小心處理交通和旅遊發展對後者的影響，以顧及參與宗教活動的人士對清幽環境的需要。

28. 發展局常任秘書長(規劃及地政)周達明先生補充說，最近處理對鹿湖、羗山分區計劃大綱圖的申述時，參與會議來自該區的法師和善眾反對在該區推展任何商業化及旅遊化活動的建議，並指出現

時已有很多旅行團到訪該處，對寧靜的禪修環境造成負面影響。因此，周先生認為在發展旅遊時必須考慮現有地區人士的感受。

29. 有一委員預計在未來五至十年，大嶼山將沒有足夠土地興建住宅以容納人口應付新增職位，亦即不能達至原區就業。為增加住宅用地，他建議將石壁水塘填平，並以隧道連接東涌，一方面提供土地興建房屋，另一方面可以藉此改善南大嶼的交通及協助大嶼山東部的發展。

30. 發展局常任秘書長(工務)韋志成先生回應指出，石壁水塘為供水給大嶼山的主要水塘，因此就填平石壁水塘的建議，必須審慎考慮，並先進行詳細研究。

31. 環境局常任秘書長王倩儀女士支持規劃及保育小組提倡在發展和保育之間取得平衡的原則，她相信委員會文件第06/2015號中所羅列的研究及工程的設計亦必定會反映發展和保育之間的平衡原則。她並關注建議的越野單車徑的走線可能牽涉郊野公園範圍。她希望有關部門可以在進行研究和規劃時盡早與郊野公園委員會溝通。

[會後註：土木工程拓展署已就南大嶼山越野單車徑網絡改善工程，提交文件予郊野公園委員會於2015年4月21日的會議上討論。]

32. 回應各委員的意見，劉炳章先生表示規劃及保育小組亦有討論交通配套的問題，包括大規模發展交通網絡對大嶼山的影響、大眾化及靈修性宗教活動的需要。他同意有委員指出要聚焦考慮發展建議，及制訂短、中、長期發展計劃。至於噪音問題，他認為機管局及政府應該在規劃機場發展和考慮批地條款時處理。最後，他表示會將委員的意見帶到規劃及保育小組討論。

33. 主席總結說，當討論旅遊相關項目時必須盡早與本港旅遊業界溝通，了解他們的意見，以確定不同建議項目的可行性。

[陳勇先生此時離席。]

02/2015 號)

34. 經濟及社會發展小組主席林建岳博士向委員會簡介委員會文件第02/2015號。林博士表示該小組於本年1月28日舉行了第三次會議，審視了大嶼山現時在社會發展和教育就業等方面的數據及討論未來發展。小組認為，大嶼山現時的整體社會發展情況不俗，例如該區失業率只得3.1%，較全港的3.4%為低；而工作人口的平均年齡中位數為39歲，亦較全港的平均年齡41歲為低；其餘的社會發展項目狀況亦大致令人滿意。

35. 林博士續說，小組關注大嶼山將來能否提供足夠的工作人口，應付日後三跑道系統和機場島北商業區等所帶來的大量新增職位。雖然新落成的運輸基建，例如屯門至赤鱗角連接路，可以便利附近其他地區的市民前往大嶼山工作，但市民仍需要花大量時間和金錢往返大嶼山，尤其是那些在機場夜班工作的人士，需面對晚間公共交通(公交)配套不足之苦。林博士認為交通是支持經濟及社會發展的最重要一環。

36. 考慮到大嶼山目前人力資源不足及錯配現象、房屋發展未能配合需求、往返大嶼山的交通費用昂貴，以及區內優質學校不足等情況，小組初步建議大嶼山社會發展策略為(1)吸引市民到大嶼山居住及促進原區就業；以及(2)完善區內外交通。

37. 為了吸引市民到大嶼山居住和促進原區就業，小組認為可以研究幾個社會發展方向：房屋方面，提供合適的房屋配套，例如鼓勵企業為員工提供長期或短期宿舍，或提高公營房屋中的居屋比例，以滿足將來到東涌就業市民的住屋需求；教育及就業方面，小組建議加強就業支援和職業教育、提升區內教育質素的措施，以及提供配合區內職位空缺的課程如旅遊、飛機工程、零售服務等；環境方面，小組認為可以探討為大嶼山打造優質生活環境，以增加社區的吸引力，例如要求區內建築物符合高規格的環保標準，以打造低碳的居住環境；小組亦建議改善社區設施和營商機會，如按人口需求，興建不同檔次的商場、街市等利民設施，以增強對社區的歸屬感。

38. 在完善區內外交通方面，小組認為應探討改善區內的交通

連繫，包括機場島北商業區及香港口岸人工島的连接、北大嶼山住宅區內及住宅區與商業區的连接、北大嶼山住宅區和商業區與香港鐵路系統的連接、及大嶼山各個旅遊景點間的連接。小組亦建議探討降低往返大嶼山的交通費用和開放愉景灣通往北大嶼山公路的私家路的可行性。

39. 此外，林博士表示在小組會議上，機管局代表介紹了機場島北商業區的發展計劃。小組贊同在該區興建大型商場及酒店設施，認為可以藉此幫助社會和經濟發展。小組希望機管局與當局緊密溝通和互相配合，避免機場島北商業區發展與口岸人工島上蓋發展的功能重疊；同時亦需要確保商業區對外的交通連繫得宜，以促進人流。

40. 有一委員認為人力資源是大嶼山發展的其中一項重要因素，而經濟發展的定位則會影響將來的人口組成。若大嶼山循中高端經濟發展，便需要有如愉景灣般適合中上階層的住宅區。因此，他建議考慮擴大愉景灣的發展模式，以及開通愉景灣與北大嶼公路的连接。

41. 機管局行政總裁林天福先生認同大嶼山進一步發展後，適切的交通配套及人力資源是十分重要的。他指出，政府現正興建屯門至赤鱘角連接路，當落成後由屯門至機場只需十多分鐘車程，因此在概念上不需要所有在機場工作的人均住在大嶼山。實際上建立新社區需時，而屯門則已經是一個相當成熟的社區。機場現有約百分之三十至四十的員工來自屯門區，他相信當連接路於2018年開通後，屯門可以成為機場的主要就業人口來源。現時機場有超過6萬名員工，當三跑道系統於2023年落成後，將會增加10多萬個職位。因此，他認為現時需要計劃如何為機場發展提供足夠的就業人口。

42. 有一委員表示交通費用昂貴是大嶼山房屋發展的一大障礙，如果要鼓勵屯門居民到機場工作，必須先考慮如何降低將來屯門至赤鱘角連接路的收費。他又指出，現時青嶼幹線的收費間接影響市民搬入大嶼山居住的意欲及當區企業招聘員工。他認為交通費用影響經濟及房屋發展，因此要從經濟及房屋的宏觀角度考慮青嶼幹線及其他將來道路的收費。

43. 有一委員指出由於大嶼山有相當大面積的土地作保育用途，

而道路收費可以控制交通流量，因此不贊成撤銷道路收費的安排。他認為一般工作人口關注公交費用，所以應該透過與專營巴士公司及港鐵公司商討下調公交費用。總括而言，他建議在保留道路收費以控制交通流量的基礎上，下調公交費用，令市民可以選擇收費合理而便捷的交通工具。就開放愉景灣私家隧道的建議，該委員認為現行透過行車許可證以控制交通流量的安排可以避免不必要的車輛進入該社區，因此應該予以保留。他重申應該集中改善公交的安排，以平衡改善交通暢達度及不影響大嶼山生態環境兩方面的需要。

44. 有一委員同意提供土地給大嶼山企業興建員工宿舍，方便居民原區就業。此外，該委員支持在大嶼山興建大專學院或大學，並建議當區的大型企業，如機管局、國泰航空公司和迪士尼公司，贊助開辦相關課程，培訓繼而聘用他們需要的人才，盡量做到當區學習、就業和居住。興建大專學院亦可配對提供物流業、旅遊業等人才。有關交通問題，如因環境限制而不能擴闊道路，該委員認為當局可以探討連接大澳和東涌的海路交通，以舒緩現時陸路交通的壓力。

45. 有一委員指出，市場經濟難以保證未來十年或以後有多少大嶼山居民在機場工作，屯門居民的質素亦未必可以配合機場工種的需要。他提出在大嶼山增加人口的同時，亦要做到工種多樣化，才有機會達致原區就業。該委員又指出梅窩及其鄰近的土地有發展空間，可以配合東大嶼都會的發展。

46. 回應各委員就交通運輸方面的意見，運輸署署長楊何蓓茵女士表示，現時由香港其他地方前往大嶼山的陸路公交成本最貴的是燃油費和司機人工費用，主要是由於路途較遠和車程時間較長。當屯門至赤鱗角連接路建成後，由新界西北屯門、元朗區前往大嶼山的距離和時間將會大大縮短，屆時相關的公交費用應可相應調低。有關道路收費的問題，何女士指出香港的交通政策著重公交，不鼓勵使用太多私家車。現時青嶼幹線的收費平均分配給每位巴士乘客只屬小數目，對車費的影響不大，但收費則可以控制私家車的使用量，有助保持道路暢通及避免過多車輛進入大嶼山，以維持大嶼山的空氣質素及環境，至於道路收費水平則可以再議。

47. 規劃署署長凌嘉勤先生同意往返大嶼山應以公交優先，並指出所有重要規劃方案均以此原則設計。他續說，大嶼山北岸(即東

涌一帶)的空氣質素在發展研究項目中是一個非常重要的考慮因素，要控制空氣質素，必須以公交優先，尤其是著重鐵路發展。至於梅窩的發展，根據東大嶼都會的初步概念，可以考慮在梅窩進行策略性發展，但由於東大嶼都會策略性研究的撥款申請仍未獲得立法會批准，在現階段未有任何補充資料。

48. 回應委員有關設立專上學院的建議，主席表示在東涌新市鎮擴展規劃中，已預留土地作專上教育發展的用途，至於具體計劃則有待與相關政策局(包括教育局)溝通。至於撥地興建員工宿舍的建議，主席指出現時計劃在東涌東及西增加約48 000個住宅單位，難以再從該區撥地作興建宿舍用途。由於現時土地供應緊絀，倘若相關機構可以自行覓地興建員工宿舍，政府樂於支持。

交通及運輸小組工作進展報告(大嶼山發展諮詢委員會文件第03/2015 號)

49. 交通及運輸小組主席林中麟先生向委員會簡介委員會文件第03/2015號。林先生報告該小組自上次委員會會議後開了兩次會議。他多謝運輸署及土木工程拓展署為所述的兩次會議提供了豐富資料供小組討論。林先生續說，第三次小組會議的討論項目包括使用環保交通工具、開放海天碼頭、撤銷青嶼幹線收費及加強大嶼山的士服務，大部分項目與運輸署有關。第四次小組會議的討論項目則包括封閉道路許可證的安排、大嶼山羗山道及嶼南道狹窄路彎改善工程進展、港珠澳大橋香港口岸上蓋發展研究，及機場島北商業區的發展。小組亦討論了發展遠景，以及短期、中期及長期的工作項目。

50. 林先生表示其小組主要考慮整體的交通運輸情況，認為完善的交通配套及連接對大嶼山發展十分重要，尤其是當中四個主要發展項目的交通連接，包括東涌東、小蠔灣、口岸人工島及機場島，以及商業活動及時間的配合。此外，有小組委員建議未來可建一條路連接口岸人工島及機場島上的海天碼頭，或將海天碼頭遷移到口岸人工島並共用旅檢大樓。

51. 土木工程拓展署署長韓志強先生補充說「港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究」已於本年一月底開展，為期

約兩年。研究重點在於為口岸上蓋發展進行市場定位研究，以及基建配套、環境影響和交通及運輸影響評估等。在研究的首六個月內，顧問工程師會先制訂市場定位，並會與規劃署負責的「大嶼山綜合經濟發展策略及大嶼山主要發展上商業用地的初步市場定位研究」的顧問緊密聯繫及配合。

52. 關於大嶼山封閉道路許可證的安排，運輸署署長楊何蓓茵女士表示在早前的小組會議上已初步討論過有關的放寬安排。運輸署現正制訂較詳細安排，初步構思是傾向在假日放寬給大承載量的旅遊巴士並在非假日放寬給私家車使用相關的封閉道路。

53. 至於大嶼山的士方面的問題，何女士表示運輸及房屋局與運輸署現正研究公交的整體規劃，當中包括有關的士服務的專題研究。當局將於下一季向立法會提交報告。

54. 有一委員關注日後港珠澳大橋通車時，大橋、口岸人工島及機場的連接安排。他希望可以盡早讓旅遊業界知道有關安排，從而向旅客宣傳利用港珠澳大橋到香港或經香港機場離港。

55. 機管局行政總裁林天福先生表示，他們現正研究大橋、口岸人工島及機場的連接安排，並與有關部門磋商技術問題，他希望可以盡快制訂方案。另外，他表示對委員會文件第03/2015號第6段中有關搬遷海天碼頭至口岸人工島的建議有所保留。他指出，海天碼頭的服務對象為來自珠三角的旅客，他們利用海天碼頭前往香港機場離境。機場三跑道系統的環境影響評估報告要求船隻使用一條較長的航道，航行時間將增多約10分鐘，船公司已提出這安排將會降低珠三角西部旅客使用香港機場的意欲。因此，如將碼頭搬遷到口岸人工島，將會為旅客帶來更大的不便。林先生續說，如果技術上可行，機管局不反對開放海天碼頭或輪船予跨境旅客使用。但他認為坐飛機的旅客比跨境旅客較受時間限制，因此應盡量遷就前者而不應搬遷碼頭。

56. 有一委員表示，參考上海虹橋機場的規劃，以機場為中心幅射至華東一帶的交通網絡，使機場、火車、巴士及其他配套在上海市內及華東一帶互動連接，發揮協同效應。他關注機場島北商業區與口岸人工島的協同關係，並認為進行規劃時要分析港珠澳大橋、機場三跑道系統、海天碼頭，以及巴士和鐵路的交通流量、人流及其流向，

以及人流的不同活動。他認為不應將海天碼頭的使用局限於服務機場旅客，希望政府及機管局以虹橋機場為例，整體規劃機場島及口岸人工島與大嶼山的交通連繫，否則將引發一連串的交通問題。

57. 有一委員指出，現時海天碼頭仍以服務機場過境旅客為主，只發揮其一小部分功用。他認為若將來的口岸人工島沒有水路交通連接，將減低其可達性。他補充說，水路運輸的優點是沒有擠塞問題及準時，因此口岸人工島需要碼頭設施以加強其與周邊地區的緊密連繫。他希望各方對海天碼頭的發展保持開放態度以考慮研究結果，不應先摒除任何發展的可能性。

58. 有一委員歡迎機管局對開放海天碼頭持積極態度。他表示，海天碼頭於設計時是作雙用途的，但於啟用後則變成單用，只服務機場過境旅客。他知悉碼頭現在尚有空間應付更多旅客，亦不存在關口問題以致碼頭不能全面開放，他希望各方能積極探討開放海天碼頭的建議。從交通樞紐的角度考慮，他認為人工島上蓋研究應處理海、陸及空的接駁問題。

59. 有一委員指出，海天碼頭現時的局限性發展可能與機場鄰近的空港城規劃沒有太大進展有關，如果未來口岸人工島及機場的發展以空港城為目標，海天碼頭應該可以發揮更大功用。若機場配合發展航空物流業，即可考慮增加海天碼頭貨流的功能。因應空港城及人工島發展，該委員認為應該要考慮海天碼頭的雙向發展，包括服務經機場離港的旅客及到香港的旅客。

60. 有一委員認為需要一體化考慮海天碼頭、機場島及口岸人工島的發展。他建議提供完善及便捷的交通及海關安排，使旅客能夠快捷地從口岸人工島或搬遷後的海天碼頭前往機場大樓及出入境禁區。

61. 有一委員提出，交通及運輸小組曾討論在大嶼山西北興建道路連接東涌及大澳的建議。他認為有關道路可以吸引更多人於大嶼山居住及令原來居於大澳的人士回流。另外，有關改善恙山道和嶼南道狹窄彎位的建議，該委員表示此乃施政報告提出的其中一項短期工作，他關注如何盡快優化該兩條道路及配合放寬使用大嶼山南部封閉道路的安排。他指出根據時間表，恙山道K4及K10彎位改善工程要到

2019年才完成，嶼南道S1彎位要到2016年才能動工，他希望當局可以加快進行工程。就羗山道而言，他建議跟相關政府部門實地視察，以確定改善彎位的部分是否確實觸及郊野公園範圍。

62. 該委員續說，他知悉當區區議會尚未同意赤蠟角連接路在屯門的道路安排。此外，新界西部的居住人口將增至200萬，如果交通配套完善，便可以為大嶼山提供足夠的就業人口。至於大嶼山的內部交通，他認為擬設於逸東邨的東涌西鐵路站若於2018年才動工，將不能解決大嶼山人口增加的需求。他希望相關部門加快動工，並建議運輸署應研究引入其他專營巴士公司及增加巴士路線以配合當地人口的交通需求。另外，現時大嶼山超過百分之二十的在職人口需要跨區工作，他希望政府能在當區及周邊地區加強職業配對服務。

63. 運輸署署長楊何蓓茵女士回應說，屯門區議會已就赤蠟角連接路到達屯門後連接西繞道的走線提出意見。政府會繼續就西繞道的車輛流量、對居民的影響及建議的走線等議題與屯門區議會保持溝通。

64. 至於東涌區內(特別是逸東邨)的交通配套，何女士回應說該署一直著力改善交通服務，當中包括改動巴士服務以縮短在上班時段由逸東邨到博覽館的巴士行車時間。何女士表示，在東涌西鐵路站落成前，該署會繼續改善當區的巴士服務以滿足人口增加的需要。她補充說，現時巴士專營權的安排有利巴士公司規劃服務及長遠投資，該署會與專營巴士公司跟進，以進一步改善服務。

65. 有一委員認為大嶼山的交通規劃應以公交優先使用為原則。他建議專營巴士公司在規劃巴士E線時可以順時針或逆時針方向前往機場島上的不同車站，同時亦建議考慮設A線及E線組合的分段收費，配合東涌居民在工作上的交通需要。

66. 有一委員認為整體規劃口岸人工島與機場的交通配套非常重要。據他了解，現時珠江共有八個點與香港連接，每天約有95班船、1 000班巴士及1 000架次私家車往來香港。人工島商業區及機場島北商業區將發展面積約兩個半海港城大的商場，旅客前往該區的目的將會多樣化，包括以此作終點站、購物、過境或接駁等，因此在規劃商業區的發展時應該貫徹多元性，以及考慮加強與珠三角之聯繫。他建

議政府及機管局合作進行整體規劃。另外，他希望可以早日解決一地兩檢的問題。

67. 旅遊事務專員朱曼鈴女士表示，工作小組亦曾討論大嶼山的未來經濟及旅遊發展方向，該小組認為需要協調大嶼山的整體發展，避免與區內其他發展項目的定位、市區內的購物設施以至珠三角地區的大型商場重疊。

68. 土木工程拓展署署長韓志強先生表示，研究發展口岸人工島上蓋時會配合港珠澳大橋及擬建的三跑道系統。研究會以科學化的方法去分析及調查客流、旅客種類、旅客的消費能力及本地生產總值等數據，並考慮整體的發展方向。當局亦會研究大嶼山北岸、機場島北商業區及人工島口岸上蓋發展角色，以避免出現重疊的情況。

[胡志偉議員此時離席。]

69. 機管局行政總裁林天福先生同意要有系統地考慮大嶼山的整體交通配套，特別是機場島及口岸人工島的交通配套。機管局亦願意考慮探討開放海天碼頭給跨境旅客使用，但由於乘搭飛機的旅客對時間要求比較高，他重申應該優先考慮他們的需要。

70. 林中麟先生總結各方面的意見，他表示大嶼山整體規劃需要發揮協同效應，政府和機管局需要共同探討口岸人工島及機場島的連繫及如何配合發展。此外，他亦希望機管局探討海天碼頭的發展，以滿足空港需求及尋求兩全其美的方案。林先生知悉運輸署現正計劃港珠澳大橋開通後的交通安排，小組日後會就此討論繼而會適時向委員會報告。最後，他希望各部門可以加強協調，盡快開展羗山道和嶼南道的彎位改善工程。

[方舟博士此時離席。]

公眾關係及參與小組工作進展報告(大嶼山發展諮詢委員會文件第4/2015號)

71. 公眾關係及參與小組主席哈永安先生向委員會簡介委員會文件第04/2015號。哈先生表示該小組於本年1月12日舉行了第三次會

議，會議上報告了各項工作的進度，包括截至2014年12月31日為止小組聯同政府代表出席了四項大嶼山發展推廣活動，以及已完成製作推廣大嶼山發展的宣傳單張和海報等。此外，土木工程拓展署現正籌備公關顧問公司的招標工作，預計顧問公司可於6月開展工作。哈先生續說，小組已將在推廣活動中收到的意見轉介給委員會其他小組或相關政府部門跟進。在第三次會議上，小組亦協調了2015年上半年的擬議公眾推廣活動及短期工作，並在會議後將宣傳單張和海報上載至委員會網頁，及分發到大專院校和其他團體。

72. 哈先生續說，小組於本年2月11日舉行了一次特別會議，邀請委員和委員會其他小組的正、副主席就宣傳短片初稿發表意見，當局現正修改短片及進行後期製作，預計將於2015年第二季完成。

73. 哈先生表示當局聯同小組秘書處已安排到十八區區議會介紹及宣傳大嶼山的發展，至今已到訪四個區議會，預計將於今年7月底前向其餘14個區議會完成簡介。另外，小組亦正計劃於2015年第二及三季出席公眾論壇和學校推廣活動，以及安排專業團體研討會等。

74. 有一委員認為，規劃及保育小組工作報告中就大嶼山發展提出不少新概念，特別是南大嶼山的旅遊發展。他建議在宣傳工作中加入這些元素，深入介紹大嶼山的旅遊資源，以及在整體佈局上注重保育與發展平衡等訊息。

75. 有一委員表示，由於大嶼山的策略性定位與機場有密切關係，因此希望機管局或運輸及房屋局可適時向委員介紹機場三跑道系統發展的最新情況，讓委員可向公眾帶出有關計劃對大嶼山發展的好處或挑戰。他亦希望當局可以在海天碼頭及因應噪音問題而實施的房屋安排和環保措施等方面向公眾介紹比較實在的建議安排。他建議秘書處準備一套標準的大嶼山發展宣傳材料予各委員及小組增選委員作參考。他亦鼓勵委員列席相關範疇的小組會議，了解建議項目的最新進展。

76. 有一委員同意統一資訊的安排，並認為委員會可透過宣傳工作，向公眾介紹香港於環保方面的前瞻性和先進技術，以展示香港積極面對發展所帶來的問題，並在環保及保育的原則下創造經濟價值。

因此，他認為不同的政府部門及持分機構應互相配合提供資訊，讓公眾可深入理解情況。

77. 機管局行政總裁林天福先生表示，機管局會積極向社區介紹三跑道系統方案，讓公眾了解該系統在創造就業機會及經濟方面的好處，以及將來機場設計如何更符合環保需要。他歡迎委員對計劃提出意見或疑問，機管局樂意作出解釋。

78. 有一委員認為進行宣傳時發放的訊息十分重要。目前市民關注環保及保育的議題，故進行宣傳時不應只注重大嶼山發展對香港及地區經濟的重要性，應著重經濟發展和保育兩者之間的平衡關係，例如可讓市民清晰知道發展地區與保留郊野公園的比例，以消除公眾疑慮。另外，他又認為宣傳訊息應強調與一下代的關係，強調延續和持續經濟發展的重要性。

79. 主席認同各委員的意見，指下一階段的社區宣傳工作預計於今年第三季開展，屆時委員需要協助分擔對外推廣的工作，因此有需要準備一套標準的大嶼山發展宣傳材料，以確保訊息的一致性。有關三跑道系統及機場噪音對日後住宅發展的影響，主席認為宣傳大嶼山發展的資料不能太技術性，尤其是有關批地興建房屋的土地契約條款事宜並不簡單，政府難以在短期內備妥處理方案。另外，主席建議稍後機管局代表向委員會講解三跑道系統相關項目的詳情。

[會後註：公眾關係及參與小組已備妥大嶼山發展推廣錦囊。有關資料亦已於2015年5月27日發送至委員會及其他小組委員參考。此外，委員會秘書處已安排機管局代表於2015年6月9日向委員會介紹三跑道系統。]

議程4: 策略性研究及地區改善項目進度報告

80. 委員會備悉委員會文件第05/2015號有關策略性研究及地區改善項目的進度。

議程5: 南大嶼康樂及旅遊發展

81. 發展局首席助理秘書長(工務)黎卓豪先生向委員會簡介委員會文件第06/2015號。黎先生報告，當局現正就南大嶼的康樂及旅遊發展，推展兩項研究和一個建造項目，包括：「大嶼山康樂與旅遊發展策略研究」、「昂坪至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島的水療度假村發展的初步可行性研究」，及「南大嶼越野單車徑網絡工程」。

82. 旅遊事務專員朱曼鈴女士感謝發展局早前曾提供有關南大嶼康樂及旅遊發展建議的資料予旅遊事務署參閱，以及向工作小組簡介建議內容，她期望顧問公司在進行研究時可盡早與旅遊事務署及工作小組深入交流。朱女士續說，工作小組委員初步認為南大嶼有具潛力作旅遊發展的地方，但現時建議的新旅遊設施位置過於分散及規模太小。從旅遊角度來說，他們希望新發展的旅遊點有其獨特性及吸引力，因此建議顧問公司進行基準研究，比較香港與鄰近地區的旅遊點，以免重覆。此外，朱女士認為在制訂發展策略和發展新旅遊點時，必須考慮旅遊點的承載能力。大嶼山擁有美麗的天然資源，部分地方具保育價值，因此發展時應保持這方面的優勢，否則未必能達到預期的旅遊發展的成效。她期望顧問公司盡早進行諮詢工作，並在諮詢持分者時考慮上述角度，留意平衡發展的需要及有關承載能力、管理方面等事宜。

83. 有一委員補充說，工作小組提出在研究發展水療度假村時要小心處理度假村規模及級別的問題，因為規模太小或級別太高均會影響大嶼山發展的形象，令人以為只為高消費群而設。該委員續說，若度假村規模只有建議中的100間房間，業界認為難以推展計劃。他希望顧問公司考慮上述意見。

84. 朱曼鈴女士補充說，工作小組在討論水療度假村時，亦認同100間房間的規模太小，加上地點比較偏遠，財務上未必可行，難以吸引投資者。她希望顧問公司在研究時與業界商討發展規模。

85. 有一委員說，當港珠澳大橋通車，香港跟澳門只有23分鐘車程的距離，澳門於未來六年將會興建多間世界級酒店，他認為如在索罟群島興建水療設施，不及澳門的設施豪華，亦欠缺配套設施。他

認為大嶼山消閒康樂設施在數量及規模上一定不及鄰近地區，因此，顧問公司必須要研究在商業上有特色及可增值的項目。

86. 有一委員指出其中一項建議為發展民宿，但現時政府正在收緊賓館發牌的要求。該委員認為顧問公司需要研究管制民宿的安排，他相信旅遊事務署在這方面亦可提供意見。

87. 有一委員認為顧問公司需要研究推行發展建議的實際安排。此外，他關注由發展局和規劃署負責的研究在時間上如何配合以及有何協調。有關在索罟群島發展水療度假村的建議，該委員指出在附近設立的海岸公園將會刊憲，顧問公司必須研究水療度假村對海岸公園的影響及兩者之間的配合。

88. 有一委員指出有部分建議項目如水口滑翔傘正由私人公司承辦，他建議政府如要發展有關項目，應該跟持分者溝通，並可考慮以試辦模式推行。他重申聚焦和分階段推行有關發展大嶼山的建議非常重要。

89. 有一委員認為越野單車徑所需要的路面比一般單車徑多，而且造成的影響比較大，因此建議集中在芝麻灣建造越野單車徑供有興趣的人士使用，減低對其他遊人的影響。土木工程拓展署署長韓志強先生回應說工程主要是改善現有單車徑的設施，不會增加佔用路面。該署即將開展第一期工程，並會爭取資源盡快進行第二期工程。

90. 有一委員指出，現時南大嶼有一個郊野公園，他認為顧問公司必須先了解南大嶼發展的定位，然後根據定位建議配套設施。他認為現時建議設施太鬆散，有水療、復耕等建議。他同意旅遊事務專員朱曼鈴女士所說，要注意市民對南大嶼發展的感覺及發展的獨特性。他認為必須要有清楚定位，再參考其他國家或地方的成功經驗，納入發展建議，然後徵詢委員會的意見。他續說，顧問公司應該要研究南大嶼發展與郊野公園的互補關係，而不應只著眼投資於硬件之上。

91. 主席感謝各位委員就南大嶼的康樂及旅遊發展提供寶貴意見。

議程 5: 其他事項

92. 有一委員指出在聽取各小組工作進展報告後，相信大家均認同交通運輸很重要，但現時當局進行的多項策略性研究中缺乏有關大嶼山整體交通運輸的研究。他認為政府內部在適當時候應該考慮進行此項研究，以考慮將大嶼山各地點和功能連繫起來，以及適時提供交通運輸配套，尤其是鐵路方面的配套，否則便會錯失發展的良機。

93. 有一委員查詢香港迪士尼樂園主題公園的契約內容，如高度、範圍，以及有關契約會否局限大嶼山的發展。他建議政府與迪士尼公司在商討擴建迪士尼樂園時，應盡量爭取減少影響大嶼山發展的限制。

94. 旅遊事務專員朱曼鈴女士回應說，政府現正與迪士尼公司商討迪士尼樂園第二期擴建計劃，有關詳情屬於政府與迪士尼公司的合約保密內容，現階段不便透露。

95. 主席表示在第一次會議時曾簡介迪士尼樂園的資料，而發展局亦知悉迪士尼樂園第二期擴建計劃，會留意進一步的發展。有關大嶼山整體交通運輸研究的建議，主席表示發展局會跟相關政策局溝通。

[會後註：就一委員建議的大嶼山整體交通運輸研究，秘書處(亦即發展局)已將之轉交至運輸及房屋局考慮。]

96. 主席表示，發展局常任秘書長(工務)韋志成先生在服務政府超過34年後，將於稍後開始其退休前休假，今次是他最後一次參加委員會的會議。主席讚揚韋先生為政府和香港社會工作和服務多年、貢獻良多，並祝願韋先生退休生活愉快。

97. 韋志成先生衷心多謝委員，特別是非官方委員，花了大量時間參與和支持委員會的工作，讓委員會得以在成立後的短時間內完成許多工作。

98. 餘無別事，會議於下午1時10分結束。