

# 定 稿

## 離島區議會會議記錄

日期: 2014 年 2 月 24 日(星期一)

時間: 下午 2 時正

地點: 香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 14 字樓  
離島區議會會議室

### 出席者

#### 主席

周玉堂先生, BBS

#### 副主席

周轉香女士 BBS, JP

#### 議員

李志峰先生, BBS

翁志明先生, BBS

陳連偉先生

張 富先生

王少強先生

黃漢權先生

樊志平先生

余麗芬女士

李桂珍女士

容詠嫦女士

黃福根(森桂)先生

老廣成先生

鄧家彪先生

安慶英先生

鄭官穩先生

余漢坤先生, JP

賴子文先生

周浩鼎先生

### 應邀出席者

譚志源先生, GBS, JP

局長

政制及內地事務局

朱瑞雯女士

政務助理

政制及內地事務局

凌嘉勤先生, JP

署長

規劃署

林智文先生

總城市規劃師/策略規劃

規劃署

丘家泰先生

總工程師(跨界基建發展)

規劃署

譚燕萍女士

高級城市規劃師/離島 2

規劃署

劉振謙先生

城市規劃師/離島 3

規劃署

簡嘉露女士

助理城市規劃師(跨界基建發展 6)

規劃署

鍾錦華先生, JP

李廣浩先生

胡泰安先生

李鉅標先生

李民就先生

葉偉民先生

陳本標先生

麥志標先生

邱文珊女士

伍樹雄先生

王伯健先生

羅港西先生

李家曦先生

莊義雄醫生

署長

總工程師/香港及離島

總工程師/顧問工程管理

土木工程處副處長(海港及土地)

總工程師/海港工程

高級工程師/項目 4

港島及離島拓展處副處長

總工程師(港島發展部 1)

高級工程師 8(港島發展部 1)

首席運輸主任/管理

總運輸主任/渡輪檢討

高級工程師/離島

工程師/離島 1

北大嶼山醫院副行政總監

渠務署

渠務署

渠務署

土木工程拓展署

土木工程拓展署

土木工程拓展署

土木工程拓展署

土木工程拓展署

土木工程拓展署

運輸署

運輸署

運輸署

運輸署

醫院管理局

## 列席者

李炳威先生, JP

郭中宏先生

萬映頤女士

鄭家寶女士

陳慶群女士

盧國中先生

李建毅先生

羅敏琴女士

鍾文傑先生

阮康誠先生

林瑞蓮女士

張玉琮女士

羅卓堉女士

李喬奇先生

曹明龍先生

羅東華先生

林梅珍女士

彭潔玲女士

譚奇光先生

離島民政事務專員

離島民政事務助理專員(1)

離島民政事務助理專員(2)

高級聯絡主任(1)

高級聯絡主任(2)

總工程師/離島

離島地政專員

行政助理(地政)

西貢及離島規劃專員

總運輸主任(新界西南)

離島區衛生總督察

總康樂事務經理(新界西)

署理離島區康樂事務經理

水警海港警區指揮官

大嶼山警區指揮官

水警海港警區警民關係主任

大嶼山警區警民關係主任

中西南及離島區福利專員

高級房屋事務經理(青衣、荃灣及離島)

離島民政事務處

離島民政事務處

離島民政事務處

離島民政事務處

離島民政事務處

土木工程拓展署

離島地政處

離島地政處

規劃署

運輸署

食物環境衛生署

康樂及文化事務署

康樂及文化事務署

香港警務處

香港警務處

香港警務處

香港警務處

社會福利署

房屋署

## 秘書

陳心心女士

高級行政主任(區議會)

離島民政事務處

## 助理秘書

鄧華聯女士

陳倩文女士

譚仲軒先生

施文港先生

一級行政主任(區議會)

行政主任(區議會)1

行政主任(區議會)2

行政助理(區議會)

離島民政事務處

離島民政事務處

離島民政事務處

離島民政事務處

## 歡迎辭

主席歡迎議員和各政府部門代表出席會議，並介紹列席會議的政府部門代表：

- (a) 地政總署離島地政專員李建毅先生，他代替已調職的李妙蘭女士；
- (b) 康樂及文化事務署署理離島區康樂事務經理羅卓堦女士，她暫代陳佩貞女士；
- (c) 食物環境衛生署離島區衛生總督察林瑞蓮女士，她暫代黃偉宏先生；以及
- (d) 房屋署高級房屋事務經理(青衣、荃灣及離島)譚奇光先生，他暫代宋張敏慈女士。

## I. 二零一七年行政長官及二零一六年立法會產生辦法諮詢文件

2. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：政制及內地事務局局長譚志源先生,GBS,JP，以及政務助理朱瑞雯女士。

3. 譚志源局長表示，政改諮詢開始至今兩個多月以來，專責小組接獲各界不少意見，而現時的主流意見可歸納如下：

- (a) 不同政黨和背景的人士普遍希望能夠如期在2017年落實普選行政長官，很少意見認為2017年應原地踏步。
- (b) 大多數人認為應依法落實普選，根據《基本法》的原則和相關條文，以及全國人民代表大會常務委員會(“全國人大常委會”)對於2017年行政長官及2016年立法會產生辦法的相關決定，作為法律基礎，進行討論。
- (c) 大多數人希望“務實”地討論具體的方案。諮詢文件提到，在處理2017年行政長官及2016年立法會產生辦法時，必須在法律上、政治上和實際操作上作充分考慮。行政長官普選方案最終要得到全體立法會議員三分之二大多數通過，並獲行政長官同意和全國人大常委會批

准。因此，具體方案的設計，需要務實地兼顧社會各界的想法和關注。若要得到大多數立法會議員的支持，便需要取得跨黨派的共識，否則方案難以獲立法會通過，則最終本港的政制發展只能原地踏步。因此，在討論政改方案時，需要顧及不同黨派的原則立場，政府希望各界透過務實的討論，凝聚共識。此外，在設計具體方案時，亦需顧及中央的想法，才能獲得全國人大常委會的批准。中央真心希望特區政府如期在2017年落實普選行政長官，但必須符合《基本法》，因為全國人大常委會必須依法處理普選事宜，確保有關方案符合法律要求。同時，中央亦要求行政長官需要由愛國愛港人士出任。

- (d) 汲取過往兩次政改的經驗，希望社會各界有商有量，理性地討論和溝通。政務司司長會在三月下旬為立法會議員舉辦早餐會，並會邀請中聯辦官員出席，就政改交換意見。政府一直以開放、兼聽和務實的態度，聆聽各界的意見，並堅持必須依法落實普選的原則。政改方案的具體內容仍有很大的討論空間，他歡迎議員提出意見。

4. 王少強議員表示，政制發展必須符合《基本法》，而行政長官必需由愛國愛港人士擔任。他支持政府提出的方案。

5. 陳連偉議員表示，作為市民，他支持政府推動政制發展，以實現2017年普選行政長官，絕對不能原地踏步。他希望大家以理性、務實的態度，按照《基本法》的有關規定，推動政改發展，以維護香港的法治精神，實現普選的目標。

6. 李志峰議員表示，他全力支持2017年普選行政長官及2016年普選立法會議員。他認為普選一定要依照《基本法》的框架進行，不能脫離《基本法》。行政長官候選人必需是愛國愛港人士，否則中央難以委任。他認為透過篩選制度，可以挑選受市民歡迎的特首。

7. 容詠嫦議員表示，譚局長剛才提到，大部分市民都希望如期落實普選，不希望原地踏步。她認為，自回歸以來，政府施政舉步維艱，出現很多倒退情況，而社會上亦出現很多矛盾和紛爭，歸根究底是本港現時的選舉制度，行政長官是由少部分人選出，7百多萬市民沒有機會選特首。她贊成2017年以一人一票選特首，但若

設篩選機制，候選人必須由提名委員會提名，而提名委員會的認受性不高，則本港仍然是原地踏步，選出來的特首亦難以施政。至於“愛國愛港”的要求，她認為很多人認同“愛國愛港”，並會把“愛國愛港”放在心中，但現時有些人因被標籤為“非愛國愛港”而被排除在外，這樣會失去由賢能之士管治香港的機會。她請局長把她的意見帶回局方，她不希望香港繼續現時的情況，所有施政都舉步為艱。

8. 鄭官穩議員表示，綜觀現時的意見，主要的爭議在於提名委員會。雖然提名委員會的人數由最初 400 人增至 800 人，再增至現時的 1200 人，但仍有不少人關注該會的認受性。他認為局方應考慮將提名委員會的人數由 1200 人增至 2400 人的建議，並適當地調整各個界別的人數比例。就“愛國愛港”的要求，有些人認為“愛國愛港”是空泛的概念，沒有客觀的標準，但他不以為然，並舉例說明，若候選人或其配偶入籍其他國家，這便不是“愛國愛港”的表現。他認為可為“愛國愛港”訂定一些客觀的標準。

9. 李桂珍議員表示，諮詢文件內容符合《基本法》第四十五條的規定。一人一票選出行政長官是全港市民多年來的期盼，只要產生辦法符合《基本法》的規定和全國人大常委會的解釋和相關決定，則有關細節可再討論，待取得共識後，再提交立法會通過。她認為諮詢文件提出的產生辦法及政制的設計原則，合情、合理、合法，因此她支持文件。

10. 周浩鼎議員表示，他支持政府推動 2017 年的政制發展，並必須在《基本法》的框架內進行。他認為，《基本法》第四十五條清晰確認提名委員會的存在，並賦予提名委員會實質提名權。故此，“公民提名”或其他提名建議，如果會繞過或架空提名委員會，又或是削弱其實質提名權，便有違《基本法》。他強調應在《基本法》的框架內，考慮增加提名委員會的人數，從現時的 1200 人增至 1600、2000 或 2400 人，並優化現行四個界別的組成。他認為這樣才能在 2017 年達至一人一票普選行政長官，並符合《基本法》以及全國人大常委會的規定。

11. 周轉香副主席表示，政制發展對全港 7 百多萬市民尤為重要，她讚揚是次政改的諮詢和宣傳，成功引起了全港市民的重視和關心，大家都知道 2017 年將會普選行政長官。不少市民向她表示，在“一國兩制”下，行政長官若要真正向全港市民及中央負責，以及維繫香港長期的繁榮穩定，他必需愛國愛港。此外，《基本法》具

有憲制地位，行政長官和立法會的普選已有清晰指引，而全國人大常委會亦作出了相關解釋和決定，因此，在討論政改時，如果不依從這些法律框架，便變成無法可依，本港的民主進程亦無法健康發展。此外，亦有市民向她反映，現時社會上很“嘈吵”，出現很多不必要的紛爭和分化，所以她贊同文件提出“有商有量，實現普選”的方向。香港是一個多元社會，要兼顧各階層的利益，提名委員會的機構提名是非常重要的。她曾諮詢一些婦女的意見，她們建議提名委員會的組成可參照選舉委員會的四個界別，每個界別的人數佔提名委員會的四分之一，並建議在第三界別內，增加青年和婦女代表，以擴闊該界別的涵蓋面。青年是未來社會的棟樑，而婦女佔人口的一半，她相信增加青年和婦女代表，符合市民的期望。至於提名委員會的人數，她建議在 2017 年由 1200 人增至 1600 人，以符合循序漸進的原則。最後，她認為一般市民害怕接觸法律條文，亦難以理解《基本法》的內容，因此她建議當局在餘下的諮詢期內，推行普“法”教育，向市民介紹《基本法》相關條文的內容和背景。她表示，民主政制發展要循序漸進，希望社會各界理性地討論，並達至共識，讓本港的政制發展行前一步，不要原地踏步。

12. 賴子文議員表示，作為一個市民，他真心希望政制可以向前發展，以循序漸進方式，在法律的基礎上，落實 2017 年普選行政長官。他表示，《基本法》是有效的法律文件，並有條文清晰列載行政長官的產生辦法，因此，他認為應按照《基本法》的規定推行政改，透過提名委員會選出行政長官。雖然在此機制下，市民或會認為不是由一人一票選出行政長官，但世界各地的選舉模式都不一樣，而提名委員會的機制是過渡至一人一票選舉模式的必經階段。他希望大家為了香港的福祉，能放下成見，凝聚共識，一步一步邁向目標。他不希望某些人因為未能達到要求而提出反對，導致政制發展原地踏步。

13. 余漢坤議員表示，是次政改諮詢的基礎是《基本法》和全國人大常委會的解釋及相關決定。他認為，一如球賽需要遵從規例一樣，任何普選建議都不能違反《基本法》。就提名委員會的組成，不少人建議參照現時選舉委員會的模式，並根據《基本法》第四十五條作出優化。他認為，任何意見只要符合《基本法》和全國人大常委會的解釋和相關決定，都可以考慮。

14. 譚志源局長綜合回應如下：

- (a) 如期落實 2017 年普選行政長官，是中央、特區政府和廣大市民的共同願望，而中央的誠意是毋庸置疑的。首先，《中英聯合聲明》只是列明“行政長官在當地通過選舉或協商產生”，並無提及普選，直至中央制訂《基本法》時，才在《基本法》第四十五條列明普選為最終目標，賦予香港普選行政長官的權利。其後，在 2007 年 12 月 29 日，全國人大常委會通過《關於香港特別行政區 2012 年行政長官和立法會產生辦法及有關普選問題的決定》（“《決定》”），訂明香港可以在 2017 年普選行政長官。中央領導人亦在不同場合再三強調，希望本港如期落實普選。由此可見中央的誠意。因此，特區政府有責任推動及落實普選的目標，希望廣大市民集思廣益，就政改方案凝聚共識。
- (b) 中央對香港特別行政區的政治體制有其憲制角色和權責。香港特別行政區是根據《中華人民共和國憲法》（“《憲法》”）第三十一條設立。全國人民代表大會根據《憲法》和“一國兩制”的原則，制訂《基本法》，規定香港實行的各種制度，包括政治、經濟和社會的制度。《基本法》的結構體現了“一國兩制”的原則。因此，本港的政制發展應依照《基本法》的相關章節，以及制訂《基本法》時的原則考慮，包括兼顧社會各階層利益、有利於資本主義經濟的發展、循序漸進，以及適合香港實際情況。此外，根據《基本法》附件一和附件二，行政長官和立法會產生辦法的修改，必須由全國人大委員會通過或備案。行政長官通過選舉產生後，須由中央任命。他又引述例子說明，中央任命行政長官並不是形式上的任命，是實質任命。因此，在設計政治體制時，需要考慮中央的原則、看法和憂慮。中央授權行政長官執行《基本法》，以達至“一國兩制”和“港人治港，高度自治”。從憲制角度而言，行政長官除了對香港特區負責，亦須對中央人民政府負責。“愛國愛港”有其憲制基礎。正如全國人大法律委員會喬曉陽主任委員所言，“愛國愛港”未必需要以新的法律條文形式規定，因為根據現有《基本法》的條文和其制訂的背景，“愛國愛港”是必須的條件。

就提名委員會的組成，不少意見提出可參照現時選舉委員會四個界別的組成框架。沿用現時四個界別的好處，是市民較為熟悉。其次，四個界別是社會的縮影，而四個界別的人數比例一致，有助達至均衡參與，代表社會上不同界別人士都能透過提名委員會參與提名。提名委員會的組成重點不在於人數的代表性，而在於界別的代表性。要兼顧社會各階層，便不能只論人數的多寡，而要考慮社會的結構和組成部分。兼顧社會各階層利益是整個政治體制的設計的主要原則，而四個界別的分佈符合此原則，因而符合有關《基本法》規定的機會亦較高。至於現時四個界別是否已具廣泛代表性，是否可讓新界別分組，例如婦女、青年和中小企代表等加入，以及提名委員會的人數，歡迎大家提出意見，集思廣益。

- (c) 他認同宣傳推廣的重要性，希望透過區議員在地區的網絡，向市民推廣及宣傳政改。

15. 主席總結，離島區議會支持政府推動政制發展，實現 2017 年普選行政長官，絕不應原地踏步。政制發展必須符合《基本法》，而經普選產生的行政長官亦必須愛國愛港。任何不符合《基本法》的建議，包括公民提名，都是不切實際的，對推動本港的政制發展沒有任何好處。希望大家以務實理性的態度討論政改，我們反對任何騷亂社會秩序的違法行為。離島區議會亦已成立工作小組，準備透過展覽和座談會等不同類型的活動，加強市民對《基本法》的認識。

(譚志源局長及朱瑞雯女士在是項議題討論完畢後離開會場。)

## II. 規劃署署長到訪離島區議會

16. 主席歡迎規劃署署長凌嘉勤先生,JP 及西貢及離島規劃專員鍾文傑先生到訪離島區議會，與議員會面。

17. 凌嘉勤署長利用電腦投影片簡介規劃署的工作及離島的規劃。



18. 容詠嫦議員表示，城市規劃委員會(“城規會”)最近就愉景灣兩個無線電發射站的規劃申請許可，諮詢公眾的意見。愉景灣只有她一人接獲文件，因為她是離島區議員及大嶼山分區委員會委員。但她在農曆新年前才接獲文件，而截止日期是2月14日，由於時間有限，她只可透過電郵通知居民，難以進行全面諮詢。她建議規劃署擴大諮詢對象，包括愉景灣城市業主委員會等。她又表示，現時規劃署會在規劃地點約一百呎範圍內張貼告示，但前往有關地點的居民不多，亦沒有留意那些告示。她認為現時的諮詢方式欠缺廣泛性，不是全面的諮詢。此外，根據《愉景灣分區計劃大綱圖》，愉景灣海澄湖畔會所的範圍，只包括一座會所建築物及泳池，其他設施例如兒童遊樂場、籃球場及網球場等，都不屬於該會所，但發展商將有關設施圍封在會所範圍內。她曾多次在區議會會議上提出有關問題，希望規劃署協助，讓發展商開放有關設施，供居民使用。

19. 陳連偉議員詢問，規劃署何時將南丫島南段部分土地劃為綠化地帶，以及準則為何。他認為政府應先收回土地及作出補償，才可將私人土地劃為綠化地帶，否則對私人土地業權人並不公平。

20. 余漢坤議員表示，署長剛才的簡介提到“以人為本”，但他認為規劃署及城規會在進行規劃時，嚴重向“城市人”的觀點傾斜。他表示，大部分規劃署的城市規劃師都是“城市人”，對鄉郊地區及村民的生活並不了解，所提出的土地規劃用途，沒有考慮鄉郊地區的情況，並未做到“以人為本”。他認為可持續發展應包括社區的可持續發展，並引述《大澳邊緣分區計劃大綱草圖》為例表示，村民多次向規劃署及城規會申述，因為政府在60年代興建水塘，以致村民沒有足夠水源，難以耕作，村民為社會作出犧牲，結果農地荒廢，並長出蘆葦草及紅樹。其後，規劃署因應部分郊遊人士的意見，將該處劃為自然保育區，但他質疑這樣並非可持續發展。他補充，大澳曾有約3萬多人居住，但現時只有約2千多人，而其中45%為65歲或以上人士。他認為，若要大澳持續發展，便需吸引青年人回流進行經濟活動，否則大澳將日漸式微。他明白規劃署在擬備草圖時，不能向村民進行諮詢，以免影響土地的價值，造成炒賣活動。但未進行規劃之前，他建議規劃署多落區實地視察，並與村民加強溝通。他認為，就《大澳邊緣分區計劃大綱草圖》的申述，雖然不少城規會委員表示同情，但最後城規會仍通過草圖，並沒有接納村民的意見，這是因為城規會是由“城市人”組成。過往城規會內有三

名或以上的委員具有鄉事背景，但現時只有一名，而在討論鄉郊規劃時，該委員必需申報及離席，無法在會上反映“鄉郊”聲音，故只能依賴村民的申述，可是村民縱使申述有理，但最終結果卻沒有改變。最後，他希望規劃署與區議會保持緊密聯繫，並加強與各鄉事委員會的溝通，以達至可持續發展。

21. 賴子文議員促請規劃署以未來整體發展的方向發展離島區，一併解決現有或積存已久的問題。他表示，離島區內有部分島嶼有不少居民居住，但卻沒有陸路交通接駁。他希望署方透過中部水域人工島策略性研究或其他研究，為這些島嶼提供陸路交通連接，以方便居民出入，無需再依賴渡輪。這樣可以紓緩繁忙的海上航道及交通，以及渡輪服務不足對本港市民(包括離島居民)的影響。他表示，政府為市區的道路投入大量資源，但離島區卻沒有，而離島居民的交通費負擔遠較市區居民為高。因此，他希望規劃署積極考慮為各孤島提供陸路交通的連接。

22. 黃漢權議員表示，就《坪洲分區計劃大綱圖》而言，他認為規劃署將一個環境惡劣的寮屋群劃作綠化地帶並不合適，並質疑該署在規劃時，沒有實地視察。他又舉例，坪洲沒有原居民，不能興建新界小型屋宇，但規劃署卻預留鄉村式發展地帶，結果居民需要申請更改土地用途，才可興建房屋。由此可見，《坪洲分區計劃大綱圖》有不少錯誤之處，他希望規劃署重新審視及主動修改大綱圖。就中部水域人工島研究，署長剛才的簡介提到，人工島預計距離港島西面兩至三公里，即小交椅洲附近。因此，他相信會在原規劃用作第10號貨櫃碼頭的地方發展人工島。他表示，現時的規劃，限制了南大嶼山及其他離島的人口及發展。他建議政府放寬部分離島土地的發展限制，以便興建高樓大廈，容納更多人居住，這樣既無需填海，亦不用破壞環境。

23. 李桂珍議員表示，在長洲墳場增建骨灰龕位的工程將近完成，而現時已經有百多人登記輪候。考慮到規劃及建造需時，她希望規劃署繼續在長洲規劃增建公共骨灰龕位，以免供不應求。

24. 樊志平議員認為，規劃署的規劃只顧及富人及環保人士，沒有考慮村民的需要。現時政府集中發展東涌東，忽略了東涌西。他希望該署平衡東涌東及東涌西的規劃發展。東涌西仍有不少土地和荒廢農地可供發展，為何仍要填海。他又批評規劃署將部分農地劃作綠化地帶，既不能興建房屋，亦不能耕作。

25. 周浩鼎議員表示，規劃署就《東涌餘下發展計劃的可行性研究》進行諮詢時，他曾提出東涌西南有不少土地可以發展，但規劃署卻把有關土地劃作綠化地帶，而另一方面又建議在東涌馬灣涌附近進行填海。他認為規劃署將私人土地劃作綠化地帶，影響土地的發展機會，對私人土地業權人並不公平。他表示，填海雖可提供大量土地，以解決土地不足的問題，但若另有土地可供興建房屋，政府為何不予以考慮。

26. 張富議員希望規劃署重新審視《大嶼山南岸分區計劃大綱圖》，並作出適當的修訂。

27. 黃福根議員表示，規劃署把大澳所有農地劃為綠化地帶，令居民不能發展，並不公平。他認為規劃署及城規會霸佔農地。

28. 李志峰議員認同余漢坤議員的意見。他表示，大嶼山有大量農地荒廢，是因為政府當年興建石壁水塘時，截斷所有水源，令居民無法耕作所致。但規劃署則認為村民未有妥善管理，令土地荒廢，因而把土地劃為綠化地帶、自然保育區或郊野公園。他表示，大澳過往曾約有 3 萬多居民，但現時只有約 2 千多人，主要是因為大澳對外交通不便，村民被迫離開。現時大澳只靠一條迂迴曲折的道路出市區，而羌山道彎多又路窄，他希望可以盡快改善。此外，大嶼山西部至機場一帶雖有不少土地，但卻因欠缺交通連接而無法發展。因此，他希望規劃署為大嶼山規劃一條環島公路，以便居民出入，而旅客亦無需走“回頭路”。

29. 鄧家彪議員表示，就東涌西的規劃，他建議政府避免在東涌西進行填海，保留東涌西的自然海岸線，發展鄉村經濟，並在鄰近的山丘上興建房屋，增加房屋供應。此外，他表示，東涌新市鎮需要更多街市，包括公共街市，他希望規劃署就興建公共街市和人口的比例，制訂規劃指引。

30. 凌嘉勤署長綜合回應如下：

- (a) 他不對個別個案作任何評論，並相信規劃署西貢及離島規劃專員鍾文傑先生與議員保持聯絡。根據城規會的指引，在接獲規劃申請後，規劃署會在申請地點較當眼處張貼告示，並會發信通知一百呎範圍內的業主立案法團

等，有關做法一直行之有效。至於鄉郊地區，署方亦會通知當區的鄉事委員會，並在其報告版上張貼告示。署方會因應情況而加強在個別地點張貼告示。

- (b) 不少議員關注發展和保育如何取捨平衡，這是城市規劃常見的議題。香港地形獨特，平地不多，所以發展會受到限制，因此一般會採用集中模式發展。署方會詳細評估發展區的發展潛力，制訂恰當的發展密度，以便充分發揮基建設施的最大效用。儘管如此，署方不會忽略低密度的鄉郊地區，在資源情況許可下會盡量作出改善，並繼續與地區保持溝通。
- (c) 就以陸路接連離島的意見，在進行人工島研究時，可一併考慮，但他希望議員明白，不可能為所有島嶼提供陸路連接。其中一個可考慮的方向，是利用渡輪接駁附近島嶼，再接駁至較接近的新發展區，然後轉乘陸路交通。
- (d) 《大嶼山南岸分區計劃大綱圖》是多年前製定，比例是1:20,000，當年的製圖方式與現時以數碼化製作不同，所以準確度或有不同。規劃署會不時修訂大綱圖，並會與議員保持緊密的溝通。
- (e) 有關在新市鎮提供街市的意見，規劃署在進行研究時，會因應各區情況作出考慮，例如在興建大型公共屋邨時，會研究是否需要提供不同公共設施，包括街市等。街市屬基層民生的設施，若政府政策有彈性，規劃署樂意與議員商討。
- (f) 一般而言，規劃署在制訂圖則前會進行研究，並會綜合聽取不同持份者的意見，不會只聽取部分人士的建議。在制訂圖則的土地用途地帶時，署方會根據不同部門包括漁農自然護理署及環境保護署所提供的資料，評估該處的生態環境及特質是否適合進行發展或保育，同時亦會聽取區議會的意見。土地不論被劃作綠化地帶或保育區，基本上地契所容許的農業活動，都可以繼續進行，其他發展用途亦可透過規劃機制向城規會提出申請。

- (g) 有關個別分區規劃大綱圖及個別項目的意見，西貢及離島規劃處會與議員繼續商討。規劃署的同事經常進行實地調研及考察，他鼓勵前線人員多落區實地視察，了解居民的生活。

31. 主席希望規劃署考慮及跟進議員提出的意見。

(鄧家彪議員在是項議題討論期間進入會場。)

(凌嘉勤署長在是項議題討論完畢後離開會場。)

### III. 渠務署署長到訪離島區議會 (文件 IDC 1/2014 號)

32. 主席歡迎渠務署署長鍾錦華先生,JP、總工程師(香港及離島)李廣浩先生，以及總工程師(顧問工程管理)胡泰安先生到訪離島區議會，與議員會面。

33. 鍾錦華署長利用電腦投影片簡介渠務署在離島區的工作。

34. 王少強議員讚揚渠務署在梅窩進行的防洪工程，並希望白銀鄉污水收集系統工程盡快完成，以造福居民。至於梅窩其他未有公共污水設施的鄉村(例如南生圍)，他亦希望署方加快規劃及推展相關工程。

35. 李志峰議員表示，大澳很多鄉村及棚屋區仍未有污水處理設施，他希望渠務署盡快規劃及興建污水收集系統。

36. 黃漢權議員詢問，“坪洲鄉村污水收集系統第 2 期”工程原訂於 2012 年開展及刊憲，但為何到現時仍只是在規劃中。由於坪洲正在進行填海工程，導致南灣和東灣一帶的化糞池失效，污水倒灌入民居。雖然環境保護署(“環保署”)及離島民政事務處亦曾接獲投訴，但卻未能尋獲污水源頭。此外，渠務署早前曾表示會與水務署同步開展相關工程。現時水務署經已動工，但渠務署負責的工程部分卻延至 2015 年才開展，對此他表示不滿。他表示，居民不滿工程進展緩慢，希望部門加速進行，以改善區內的環境衛生。

37. 余麗芬議員表示，“南丫鄉村污水收集系統第 2 期第 1 部分”工程涉及私人土地，該土地業權人近日才知悉政府將進行收地，並表示反對。她建議署方採用其他路線鋪設污水渠，盡量避免收地，並希望署方加強與居民溝通。

38. 鄭官穩議員表示，由於長洲持續發展，現有的化糞系統已未能配合實際需要，成效下降，導致清潔化糞池的次數，由一年一次增加至數月一次，十分擾民。因此，他希望渠務署盡快開展“長洲及大澳鄉村污水收集、處理及排放改善工程(工程編號 354DS)”。此外，他要求署方提供該工程的時間表，以便議員回應居民的查詢。

39. 黃福根議員滿意現時梅窩污水處理系統改善工程的進度。他讚揚顧問公司盡責督促承建商，在施工期間配合居民的需要，又經常在梅窩鄉事委員會與居民開會，遇到問題便立即處理，故居民甚少投訴。他希望工程盡快完成，以改善梅窩的環境衛生。此外，他關注白銀鄉段工程的進展。最後，他十分支持渠務署提升梅窩區的公共污水收集系統，希望盡快落實改善工程，讓居民受惠。

40. 周轉香副主席讚賞渠務署在大嶼山規劃大型防洪工程，讓居民受惠。例如在 2008 年大嶼山因為暴雨引致泥石流，該署立即調動大量資源，改善並重新檢視大嶼山的雨水收集系統。在污水處理方面，離島區早於 2002 年便提出，必需興建排污系統，以妥善處理污水，這樣才能有效推動旅遊業和發展本土經濟。政府當時預計離島區的污水收集系統工程於 2010 年完成，但卻一再延誤，至 2010 年才逐步動工，而整項工程(包括南大嶼部分)預計到 2022 年才能完成。她建議署方在推行渠務工程時，配合地區的規劃，例如活化大澳計劃及翻新梅窩景貌改善工程等。此外，南大嶼山是政府未來規劃的重點，但該區沒有排污系統，以致影響旅遊業的發展。她希望署方繼續與區議會緊密合作，聽取地區的聲音，改善離島區的渠務系統，造福社區。

41. 鍾錦華署長感謝議員提出的寶貴意見，並綜合回應如下：

- (a) 在離島各區推展渠務工程，不時會遇到各種問題，以致影響工程的進展，幸好一直得到各區議員的協助，解決問題，令工程得以順利推展。以坪洲為例，在刊憲期

間，就工程所涉及的業權問題，署方接獲居民的反對意見。署方於是將工程分拆成兩部分，並計劃先在沒有業權爭議的地段展開工程，但刊憲時仍收到反對意見。其後在議員的協助下，居民撤回反對意見，工程才能繼續推展。因此，工程延誤約一年多。他強調，署方必須完成法定程序，才可推展工程，但署方仍會加緊推展各項工程。

- (b) 政府將投資 20 多億元，在南大嶼山興建污水收集和處理系統，以配合該區及香港未來發展的需要。
- (c) 由於棚屋的承載重量有限，須先解決此限制，才可為大澳棚屋區接駁污水收集系統。
- (d) 就議員關注南丫島工程涉及私人土地一事，署方在鄉郊地區鋪設污水渠時，會盡量在政府土地上進行，但因技術上的限制，並不可能完全避開私人土地，否則部分鄉村便無法接駁污水渠。如無法避開私人土地，署方亦會盡量減少收地範圍。

42. 黃漢權議員詢問，坪洲的工程已於 2013 年年中刊憲，能否如期在 2015 年動工。

43. 李志峰議員詢問署方是否有計劃擴展大澳區的污水收集系統。

44. 鍾錦華署長補充如下：

- (a) 署方在 2012 年年底就坪洲的工程第一次刊憲，當時有居民反對，所以將工程分為 A/B 兩部分處理。在 2013 年 3 月再次刊憲時，署方亦接獲居民的反對。其後得到議員的協助，有關人士於 2013 年 8 月撤回兩份反對意見書。環保署根據法例的規定，在 2013 年 9 月 6 日刊憲，建議落實不涉及業權部分的工程(即 A 部分)。至於涉及業權問題的工程(即 B 部分)，署方在議員和相關政府部門的協助下，經多次討論和溝通後，最終與居民達成共識。署方計劃在 2014/15 財政年度申請撥款，如獲批撥款，便可在 2015 年落實工程。

(b) 署方有計劃擴展大澳區的污水收集系統，日後會就工程規劃與相關鄉事委員會及區議會商討。

(c) 關於編號 354DS 工程的時間表，署方將於會後提供。

(會後註：渠務署已於 2014 年 3 月 14 日去信鄺官穩議員，提供工務工程項目 354DS 的工程時間表。)

45. 主席希望署長將議員提出的意見，帶回署方研究。

(鍾錦華署長、李廣浩先生及胡泰安先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

#### IV. 通過 2013 年 12 月 16 的會議記錄

46. 主席表示，上述會議記錄已收錄政府部門及議員就初稿提出的修改建議。

#### V. 北大嶼山醫院的發展進度報告 (文件 IDC 4/2014 號)

47. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：醫院管理局北大嶼山醫院副行政總監莊義雄醫生。

48. 莊義雄醫生介紹文件內容。

49. 老廣成議員表示，北大嶼山醫院提升服務，對居民來說是福祉。在資源許可的情況下，他希望院方盡快提供 24 小時急症室服務，以及增加門診服務的名額，以應付需求，否則居民可能被迫前往急症室求診，因而增加後者的壓力。

50. 周轉香副主席對北大嶼山醫院的持續進步表示欣賞。她讚許醫院用心為居民服務，並與地區團體緊密合作，提升醫院義工對保健方面的認識。她表示，現時各區均面對普通科門診名額不足的問題。不少居民因未能透過電話預約門診服務，轉往急症室求診。



她希望醫院管理局(“醫管局”)檢討普通科門診的政策及配套，盡快作出改善。她又詢問，北大嶼山醫院將來提供 24 小時急症室服務後，會否即時提供住院服務。

51. 莊義雄醫生表示，醫管局明白市民對普通科門診服務的需求殷切，但現階段由於醫生人手緊絀，未能在同一時間提升所有服務，北大嶼山醫院會以提供 24 小時急症室服務為優先目標。他會向醫管局和食物及衛生局反映議員的意見，讓局方考慮來年的人手及資源調配。至於醫院在 2014/15 年度的服務發展，有進一步資料便會向區議會匯報。

(鄧家彪議員及莊義雄醫生在是項議題討論完畢後離開會場。)

## VI. 有關興建大嶼山環島公路及大澳至東涌沿海公路的提問 (文件 IDC 8/2014 號)

52. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級工程師/離島羅港西先生及工程師/離島李家曦先生。

53. 李志峰議員介紹提問內容。

54. 羅港西先生表示，關於擴展大嶼山道路網的建議，運輸署興建道路時需考慮一系列因素，包括可持續發展的原則、交通情況、交通需要、人口增長、自然保育和資源等。運輸署認為，目前沒有充足理據支持興建東涌至大澳的道路。他表示，所有道路都是配合規劃而興建的，如果大嶼山的發展規劃有所改變，則運輸署會再檢討及考慮道路網絡的規劃，以配合發展需要。

55. 李志峰議員批評運輸署官員的頭腦古舊，回應屬陳腔濫調，並質疑該署如何評估交通需要。大澳的巴士客量從過往 10 萬人次一年，增加至現時 300 多萬人次一年，以致居民難以乘搭巴士，這足以證明有交通需要。他批評運輸署沒有聽到地區的聲音，議員在議會中多次提出興建道路的要求，但署方仍然以同樣的說法回應，對此他不能接受，亦非常不認同運輸署的政策。

56. 王少強議員表示，政府在 90 年代曾就興建大嶼山南北通道進行規劃。他不滿運輸署指現時大嶼山人口不足而不興建道路。他表示，大嶼山的道路已建成多年，並非標準道路，他要求運輸署將有關道路擴闊至 7.3 米寬，以配合地區的需要。

57. 樊志平議員表示，雖然新建的東涌道是標準道路，但東涌居民需要付費申請“禁區紙”才能使用該道路。他希望運輸署回覆為何東涌道不能開放給居民使用。

58. 余漢坤議員表示，興建道路是政策性的問題。政府在 90 年代曾規劃在大嶼山興建道路，包括由大嶼/八芒興建一條隧道至銀礦灣，以及大澳至東涌的沿海公路。因此，他不認同運輸署指現時沒有需要在大嶼山興建道路的說法。正如李志峰議員所述，大澳的巴士客量在 2012 年已達至 356 萬人次(尚未包括使用其他交通工具和步行至大澳的人)，估計 2013 年的數字會更高，加上現時政府正研究發展大嶼山，包括東大嶼商貿區，因此從預見道路需求及持續發展的角度來看，他認為有需要在大嶼山興建道路。他建議運輸署重新考慮 90 年代的規劃，為大嶼山環島公路進行可行性研究，以配合大嶼山未來的發展。

59. 張富議員表示，大嶼山現時的道路是死胡同，車輛需駛至梅窩才能折返，因此，他要求運輸署考慮興建大嶼山南北通道。此外，梅窩至大嶼南的公路均非標準道路，由於道路狹窄又多彎位，容易發生意外，故他要求運輸署盡快開展道路改善工程，將有關道路擴闊至 7.3 米。

60. 羅港西先生表示，在長遠而言，政府會配合大嶼山的發展而規劃道路。就東涌道的問題，一般而言，運輸署鼓勵市民盡量使用公共交通工具。在春秋二祭時，東涌居民可以申請“禁區紙”。

61. 樊志平議員表示，只容許居民在春秋二祭時使用東涌道，並不合理。他希望該道路平日都可開放給居民使用。

62. 主席請運輸署代表把議員的意見帶回署方研究。

(羅港西先生及李家曦先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

VII. 有關要求檢討《電訊條例》的動議  
(文件 IDC 9/2014 號)

63. 主席表示，是項動議由鄭官穩議員提出，黃漢權議員及賴子文議員和議。

64. 鄭官穩議員介紹動議內容。

65. 主席表示，由於沒有議員提出修訂，他請議員以舉手方式就動議進行表決。他總結投票結果，有 18 票支持，無人棄權和反對。因此，動議獲離島區議會通過。  
(在進行投票時，有一位議員已離開及一位議員不在會場而沒有參加投票。)

VIII. 中部水域人工島策略性研究  
(文件 IDC 5/2014 號)

66. 主席歡迎出席講解文件的政府代表：土木工程拓展署土木工程處副處長(海港及土地)李鉅標先生、總工程師/海港工程李民就先生、高級工程師/項目 4 葉偉民先生，以及規劃署總城市規劃師/策略規劃林智文先生。

67. 李鉅標先生利用電腦投影片簡介文件內容。

68. 黃福根議員關注中部水域人工島工程對海上航道的影響。他表示，現時船隻以鯉魚門為入口，經過東博寮海峽及汀九橋離開，若在中部水域填海興建人工島，在遇上潮漲時，或會造成暗湧。近年本港貨櫃碼頭的處理量有所下降，他憂慮填海工程會影響本港的貨運及航運業。此外，興建人工島或會影響附近的水流、海床及積聚淤泥，特別是愉景灣外的水域。他理解本港現時面對房屋短缺的問題，建議政府利用填海方式，把喜靈洲、萬角嘴及長洲連接，以便興建房屋。他認為，芝麻灣半島的山勢不高，而奧運徑至汲水門的山勢亦不險要，可考慮興建低密度住宅。他又建議在芝麻灣半島上興建橋樑接連長洲，方便居民出入，以解決渡輪問題。過往本港港口水深港闊，但填海會令航道收窄，水流變急，影響渡輪服務。他表示，政府一方面把大嶼山約三分之二的土地劃為保育用途，另一方面卻不斷填海造地。他對文件不表示反對，但關注人工

島的建議可否獲保護海港團體的支持。

69. 周浩鼎議員表示，由於人工島位於本港航道上，他希望政府會如文件所述，詳細研究建議對航道安全、航運業、海洋生態及漁業等各方面的影響。他建議政府藉此契機，一併研究興建橋樑將人工島與附近的島嶼(例如長洲及大嶼南)連接的可行性。

70. 李桂珍議員認為政府過往的填海計劃欠缺整體性。不少漁民及地區人士反映，現時喜靈洲避風塘只有棄置船隻停泊，故建議在該處填海，效益可能會更好。她表示，大嶼山現有不少土地被劃為綠化地帶，政府應善用大嶼山的土地資源。

71. 容詠嫦議員表示，政府提出這個大型人工島的概念，實在匪夷所思，她大力反對計劃，因為欠缺成本效益，亦涉及很多技術和財務問題，恐怕難以成事。除了影響航道外，她質疑人工島與其他島嶼如何連接，亦關注人工島會對港內渡輪航線及服務造成影響。土木工程拓展署(“土木工程署”)在簡介時表示，人工島是用來居住，亦提到“都會”及有就業機會，但現有島嶼面對就業艱難的問題，政府卻未有在現成島嶼作出改善及做好建屋計劃。因此，她認為政府不應浪費時間和金錢，進行中部水域人工島策略性研究。她認為計劃不可行，不明白政府為何提出有關建議。她又詢問政府曾否諮詢香港迪士尼樂園(“迪士尼”)的意見。據悉迪士尼不希望樂園附近有任何人工化的建築物，愉景灣內的建築物都須被遮蓋，而人工島上的樓宇很可能會面向迪士尼園區。她表示，她在自擔任離島區議員以來，從未聽過如此荒謬的計劃。她重申，不理解政府為何提出這般計劃，並表示大力反對。

72. 李志峰議員表示，香港是一個天然的港口，進行填海不應對港口運作造成不良影響。他認同黃福根議員的建議，若必需填海，則應在近岸填海，將現有島嶼連接，成效會更佳。他表示，大嶼山仍有大量土地尚未開發，若需發展大嶼山都會，政府必先完善大嶼山的道路網絡與對外交通連接。不少居民批評政府沒有在大嶼山投放資源。他希望政府改善大嶼山的交通網絡，縮短交通時間，又重申大嶼山有不少土地，居民支持政府發展大嶼山。

73. 黃漢權議員表示，根據規劃署署長在議程II的簡介，人工島預計與港島西面的距離為兩至三公里，而土木工程署的文件卻未能顯示。亦有傳媒報道，人工島將位於交椅洲附近，根據分區計劃大

綱圖，該區已規劃作貨櫃碼頭，可進行填海。此外，迪士尼曾因坪洲興建直昇機坪影響園區的景觀而提出意見，故他詢問政府是否有信心迪士尼會接受計劃，而市民是否願意遷入人工島居住。他表示，現時大嶼山仍有不少尚未發展的土地，政府應適當規劃，善用這些土地，並改善大嶼山的道路。他又關注坪洲及愉景灣的景觀會被人工島上的樓宇所遮蔽。最後，他認為政府無意在人工島興建橋樑連接其他島嶼。

74. 鄭官穩議員表示，政府一直估計所有居民及旅客都是經中環往返離島，但這樣會對中西區的道路和鐵路系統，造成很大負擔。現時離島居民主要依靠渡輪出入，交通時間很長，以長洲為例，不論是在假日或平日，渡輪服務都不足夠，因而影響居民的生計。他希望政府透過是次策略性研究，探討為各離島提供交通基建，以便利居民往返九龍西或青衣等地，節省交通時間。他希望政府考慮離島區的整體佈局，把區內各島嶼與市區的交通連接納入研究內，當中包括東涌至大澳的连接路。

75. 賴子文議員表示，政府建議在中部水域興建人工島，是希望利用鄰近中環商業中心的地理優勢，藉此迅速把人工島發展為商業中心，但他認為計劃非常短視。他表示，政府有意發展大嶼山，但卻未有考慮在大嶼山發展商業及住宅，然後再延展至其他島嶼。他認為人工島計劃欠缺延展性，擔心若一個人工島不足以應付需求，政府會否不斷興建人工島。若需要填海，他請政府考慮在黃福根議員所建議的地點填海，連接現有的島嶼，以增加土地作發展之用。

76. 張富議員表示，在中部水域興建人工島可能會對航道造成影響，希望土木工程署能仔細研究這技術問題，否則他不贊成計劃。

77. 周轉香副主席表示，根據文件所述，政府有意打造優質的“東大嶼都會”，以容納新增人口，以及作為中區及九龍東以外的一個新核心商業區。她相信政府是根據諮詢期間所接獲的意見而提出計劃。多年前，離島區議員曾希望藉著興建新機場的機遇，貫通大嶼山的交通，但未有成果。區議會一直要求政府發展大嶼山，政府亦已成立大嶼山發展諮詢委員會，商討大嶼山未來的發展。但現時政府提出“東大嶼都會”的概念，卻令人誤以為政府又再放棄發展大嶼山。就人工島計劃，她認為任何技術上的問題都有辦法解決。她

關注人工島如何與離島的交通連接，希望政府藉此機會，先研究貫通大嶼山的道路網絡，再以橋樑或隧道連接人工島和其他島嶼，成為具分流作用的副都會。最後，她認為文件欠缺詳細資料，並希望研究結果不要再令離島居民失望。

78. 王少強議員表示，香港是一個金融中心及運輸貿易港，填海不應影響港口運作。他建議利用填海方式，連接芝麻灣、長洲及喜靈洲，這樣可獲得大量土地，以供發展。若填海興建人工島，他擔心會影響航道及水流，不利船隻航行。

79. 李鉅標先生感謝議員提出意見，並綜合回應如下：

- (a) 投影片顯示的位置圖，只是研究範圍，並不是人工島的具體選址。行政長官在2014年施政報告中提出，政府會研究在香港島和大嶼山之間的中部水域，打造“東大嶼都會”。是項研究希望配合香港的長遠發展，透過在中部水域尋找合適地方興建人工島，建立一個可容納數十萬人的新市鎮，以及打造一個都會區，作為中環及九龍東以外的一個新核心商業區。除住宅發展外，這個新市鎮亦會提供就業機會，讓人工島、大嶼山及附近島嶼居民無須前往外區工作。大嶼山居民將來可透過鐵路或道路，前往人工島及其他地區。
- (b) 關於議員提出為何不發展現有島嶼的意見，若發展現有島嶼，或會對人口較多的地區，例如長洲、坪洲及梅窩等，造成影響。擬議人工島的規模(約數百公頃)比一般現有島嶼大，有利整體及全面的規劃。人工島上亦會興建適當的鐵路/道路網絡接駁，包括橋樑或隧道，方便前往各區。
- (c) 關於人工島對渡輪航線的影響，將會在是項研究深入探討。若將來人工島有鐵路連接，離島居民或不需再乘船前往中環，而是改往人工島，再轉乘鐵路前往各區。
- (d) 地圖所顯示的研究範圍內，中部水域是一個中流作業區，在該水域發展人工島，可避免影響現有島嶼。是項研究會探討人工島及相關填海建議的工程可行性，包括在不影響居民的情況下，進行少量近岸填海，以便人工

島與周邊地區連接。此外，研究亦會探討如何將人工島與大嶼山南北的道路網絡連接，以配合整體發展。

- (e) 有議員提到喜靈洲避風塘的使用率不高，而大嶼山現有不少土地可供發展。政府會透過這項研究，確定初步的技術可行性，從而訂定人工島的具體選址。另外，大嶼山部分地方山勢較為陡峭，雖並非完全不能發展，但發展限制很大。就整體規劃而言，除了人工島和近岸填海外，現有社區的情況及發展機遇，亦是研究的重要考慮因素之一。
- (f) 政府會仔細研究人工島計劃在技術及財務上的可行性。至於對迪士尼園區的景觀影響，政府會在研究中仔細探討。
- (g) “東大嶼都會”概念是希望打造一個新都會，在區內以及香港其他地區提供就業機會，並透過適當的道路網絡，連接人工島、香港島及大嶼山南至北，再接通屯門至新界西等地方，從而改變過往的南北走向，轉為東西走向。“東大嶼都會”的概念，必需透過技術研究，才可確定其可行性及機遇，以活化大嶼山東部及整個地域。因此，希望議員支持展開研究。
- (h) 署方備悉議員關於利用填海方法連接長洲、喜靈洲及芝麻灣的建議。若獲撥款展開研究，預計需時一年半取得階段性成果，屆時會再向區議會匯報和建議技術和財務上可行的整體佈局及方案。
- (i) 在水流方面，根據初步研究顯示，整個水域內有不少深水區，最深水的位於東博寮海峽。一般而言，在水深不多於十米的水域進行填海工程，經濟效益較高。當局將會按實際情況深入研究水流及港口運作等問題，從而尋找合適的地點作人工島發展。

80. 容詠嫦議員表示，剛才發言的議員均不支持有關計劃，希望土木工程署節省公帑，不要考慮此項“大白象”工程。她表示，有關計劃曾在 1990 年代提出，在 20 年後現在又再次提出聘請顧問公司進行研究，她認為這樣是浪費資源，希望政府不要捨易取難，在離

島的島嶼進行發展，較在海中心興建人工島為佳。在副都會方面，她認為太古是香港島的副都會，東涌亦是一個副都會，而將來的觀塘及啓德也可能是另一個副都會。因此，她促請政府不要浪費顧問費，研究不切實際的計劃。她會嘗試游說立法會議員不批准有關的撥款申請。

81. 周轉香副主席表示，與去年的諮詢比較，署方現時較清晰地講述未來人工島的土地用途。她認為，研究應考慮利用橋樑或隧道連接人工島和離島各島嶼，以解決交通問題，她才不會反對計劃。

82. 黃福根議員不反對土木工程署申請撥款進行研究，但條件是研究需包括擴闊嶼南道及羗山路，以及在梅窩興建一條隧道通往大嶼山北部(例如大蠔)，以配合填海工程。他會繼續跟進有關建議。

83. 余漢坤議員同意周轉香副主席及黃福根議員提出，有條件地支持土木工程署申請撥款進行研究的意見。正如土木工程署代表剛才所言，他希望文件清楚列明，研究會包括少量近岸填海、人工島與大嶼山道路網絡的交通連接，以及規劃交通網絡，以接駁人工島與大嶼山其他地區，包括機場及西部通道等。若上述項目全部納入研究內，對大嶼山的整體發展有利，相信大部分議員會有條件地支持計劃。

84. 張富議員希望土木工程署能在研究中充分考慮如何改善大嶼山的道路網絡。

85. 李志峰議員表示，他同意研究的先決條件是政府必需研究大嶼山的環迴公路，希望政府不要“過橋抽板”。若土木工程署把議員的意見納入研究範圍內，他才會支持研究。

86. 主席表示，議員關注人工島計劃對大嶼山交通的影響，希望土木工程署考慮議員提出的意見和關注，並在這項研究中一併研究有關交通網絡的問題。

87. 李鉅標先生表示，土木工程署將於本年 3 月向立法會發展事務委員會匯報，並會於 4 月向立法會申請撥款進行研究。他感謝及明白議員提出的意見，包括希望在進行研究時，特別關注人工島與



大嶼山現有道路網的接駁，並作整體規劃。他補充，是項研究的範疇十分廣泛，包括人工島與香港島、大嶼山、及由大嶼山向西或西北的交通接駁。關於先研究大嶼山道路的意見，他表示，“東大嶼都會”是一個龐大及長遠的計劃，交通基建及與周邊地區的接駁，需一併作出考慮，才能配合整體的規劃及發展。若只興建地區道路，而沒有相關契機，道路所帶來的益處或未能盡顯。因此，土木工程署承諾在是項研究中，必定會就人工島的初步土地用途、大嶼山現有道路網絡的交通連接及其他技術問題作詳細研究，以制訂將來的發展方向，希望議會支持開展是次策略性研究。

88. 主席總結，希望土木工程署在進行策略性研究時能充分考慮議員提出的意見。

(周浩鼎議員、李鉅標先生、李民就先生、葉偉民先生及林智文先生在討論完畢後離開會場。)

## IX. 港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究 (文件 IDC 6/2014 號)

89. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長陳本標先生、總工程師(港島發展部 1)麥志標先生、高級工程師8(港島發展部 1)邱文珊女士；規劃署總工程師(跨界基建發展)丘家泰先生，以及助理城市規劃師(跨界基建發展 6)簡嘉露女士。

90. 陳本標先生表示，希望透過是日的簡介，區議會可支持開展“港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究”。

91. 邱文珊女士利用電腦投影簡介文件內容。

92. 周轉香副主席表示，她早在 2009 已經提出為何 130 公頃的香港口岸土地只作通關用途。她希望政府加快步伐，盡早展開研究。她表示，港珠澳大橋將於 2016 年通車，但預計研究屆時才完成，故希望研究團隊抓緊時間。她關注在大橋通車後，如何將香港口岸每日 9,200 至 14,000 架次的車流量疏導至市區。如果政府不能解決車流量的問題，則只會帶來污染，亦只會為橋頭帶來一條“運輸帶”，而非“橋頭經濟”。她非常支持研究，希望早見其成。

93. 張富議員關注港珠澳大橋會影響大嶼山的道路。他表示，大橋通車後，預計前往大嶼山的人流和車流都會增加，他擔心大嶼山的現有道路不足以應付將來的需要。

94. 主席支持並希望盡早展開研究，否則工程費用只會不斷增加。

95. 陳本標先生表示署方明白議會關注“橋頭經濟”的發展，因此會抓緊時間進行研究，盡早提出建議。就張富議員的意見，他表示，研究會探討港珠澳大橋香港口岸商業區與周邊地區的連繫，包括機場北商業區和東涌等，亦會研究如何完善道路運輸網絡及相關的配套設施，疏導及滿足旅客需求，希望能分享珠三角發展的經濟成果。

96. 主席總結表示，離島區議會支持並希望盡快展開研究。

(陳本標先生、麥志標先生、邱文珊女士、丘家泰先生及簡嘉露女士在是項議題討論完畢後離開會場。)

#### X. 六條主要離島渡輪航線的牌照續期安排 (文件 IDC 19/2014 號)

97. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署首席運輸主任(管理)伍樹雄先生及總運輸主任(渡輪檢討)王伯健先生。

(長洲鄉事委員會聯同長洲各界代表、四位長洲區議員、梅窩鄉事委員會主席及黃福根議員，分別向運輸署代表遞交意見書，以表達他們對議題的關注。)

98. 伍樹雄先生介紹文件內容。

99. 翁志明議員表示，運輸署在批准渡輪加價之前，完全沒有諮詢區議會及鄉事委員會，是不尊重議會，對此他表示非常不滿。以長洲為例，他曾建議長洲航線獨立招標，不理解署方為何仍繼續合併招標。長洲航線乘客眾多，船公司應該有盈利，但仍提出大幅加價。他不認同運輸署指票價加幅溫和的說法，認為該署欺騙離島居民。他重申，該署在批准加價之前沒有諮詢長洲鄉事委員會和居

民，對此居民表示極度憤怒和不滿。他要求運輸署日後在調整票價之前，必先諮詢鄉事委員會及居民。

100. 陳連偉議員表示，他及南丫島居民對是次加價表示不滿。渡輪營辦商以油價高企和員工薪酬增加等為理由，申請加價。多年來，離島區議會及各議員一直反對渡輪加價，但政府只是順從船公司，不但提供 1 億 9 千多萬元補貼，還批准加價，完全沒有考慮居民的承受能力。他認為，政府單方面把成本增加的壓力轉嫁給島民，令島民生活壓力大增，因此他反對加價。他表示，南丫島居民並不滿意現時的服務，他不認同文件所述，現行營辦商提供的服務大致令人滿意。加價後，服務質素應該有所提升。就南丫島航線而言，他建議將假日凌晨 2 時 30 分由中環開出的班次轉為尾班船，讓月票持有人無需另行購買回程船票，這樣便可減輕居民的負擔，希望運輸署與船公司跟進該建議。他引述例子表示，其他離島渡輪航線均有多班清晨航班，唯獨南丫島沒有，現時星期一至六最早航班為早上 6 時 20 分，而假日最早為 6 時 40 分，這樣對南丫島居民並不公平。因此，他建議增加清晨時段的班次，以配合島民的需要。他促請運輸署與渡輪營辦商商討，以改善服務。

101. 李桂珍議員表示，在上次續牌時，居民非常不滿運輸署在批准加價之前沒有進行諮詢。這次續牌，該署亦是在沒有任何諮詢的情況下便批准加價，又遲遲不提交討論文件，對此她感到不滿。她表示，渡輪班次不足，服務又差，運輸署不但沒有監管，反而批准加價，而且加幅高於通漲，令居民怨聲載道。她批評船公司只會要求加價，卻沒有改善服務，居民要求增加班次，亦十分困難，而渡輪又經常誤點，影響居民接駁其他交通工具。她強調，離島居民出入只可依靠水路交通，她要求運輸署正視問題，改善渡輪服務。

102. 容詠嫦議員認同之前幾位議員的意見，運輸署對渡輪營辦商的監管令人非常失望。她表示，即使進行諮詢亦是徒然。以“愉景灣—中環”航線為例，在 2013 年申請加價 9.5% 時，運輸署亦曾進行 2 次公聽會，居民均表示反對，但最終渡輪營辦商仍獲准加價。她在 2013 年 4 月 30 日晚上 8 時以後才接獲運輸署的電郵通知，該航線將會加價，否則便會停辦。但翌日是公眾假期，令她無法跟進，亦反映運輸署容易向營辦商屈服。在兩星期後，她發現營辦商有 20 多名員工沒有付船費乘搭渡輪，這並不是個別事件，是運輸署監管不力。她認為運輸署的處事方法令人反感。據她所知，“愉景灣—中環”的渡輪營辦商在今年已申請加價，“T 卡”票價加幅為

4.1%，單程票價將加至 40 元一程，加幅高達 8.1%，居民實在難以負擔。而政府對“愉景灣—中環”航線，完全沒有提供任何補貼。就“愉景灣—中環”航線的加價申請，她希望運輸署不要如處理 6 條主要渡輪航線的手法一樣，在沒有諮詢的情況下，突然批准加價。作為愉景灣的區議員，她需向居民負責。她提供數據表示，“愉景灣—中環”航線在 2011 年、2013 年及 2014 年的加幅，分別為 6.9%、9.5% 和 4.1%，連同未被反映單程票價的加幅，都遠超物價指數及入息中位數的增長。運輸署至今仍未提供文件，所以她無法就愉景灣航線的加價申請進行諮詢。而在過往的諮詢中，運輸署完全忽視民意，以支吾以對的方式回應查詢，營辦商表示會停辦，該署便批准加價。她指出，根據公契，發展商必須提供來往中環及愉景灣的渡輪服務。她認為運輸署只會向渡輪公司屈服，而沒有為居民爭取公道。若日後有任何反對離島各條渡輪航線加價的行動，她會全力支持，亦希望議員支持愉景灣居民，反對渡輪加價。她又引述例子重申，運輸署對營辦商監管不力，令居民十分反感。

103. 黃漢權議員表示，政府為六條主要離島渡輪航線提供 1 億 9 千萬元補貼，但渡輪營辦商仍然要加價。他希望運輸署清楚交代營辦商就每條航線所獲得的補貼金額。他表示，這次延續牌照安排，只提及加價，並未有改善服務。以坪洲航線為例，他建議使用單一船種，以減低營運成本。此外，凌晨 3 時有兩班渡輪由中環開出，分別前往坪洲及長洲，他建議兩班船可同時前往坪洲及長洲，以加強服務。最後，他表示，議員已多次要求運輸及房屋局（“運房局”）局長到訪離島區議會，商討長遠渡輪政策，而不是每三年續牌時，便提出加價。

104. 余麗芬議員表示，居民對於渡輪航線每次續牌時都要加價，感到非常憤怒。她明白營運成本不斷增加，渡輪營辦商的經營困難。她認為，政府已為營辦商提供 1 億 9 千萬元補貼，以及協助它們提升非票務收入，但每次續牌時仍要加價，是缺乏整體渡輪政策所致。她希望政府顧及離島居民的需要，制訂渡輪政策，避免不斷加價，以減輕市民的負擔。政府應考慮各項建議，包括由政府購買船隻、延長渡輪航線的牌照年期至五年或十年，以及設立油價穩定基金等，這樣政府、市民和營辦商三方面都會得益。此外，正如陳連偉議員所言，她希望運房局及運輸署考慮居民的意見，將南丫島航線假日凌晨 2 時 30 分的班次轉為尾班船，以及增加平日清晨的班次。最後，她希望運輸署全面檢討渡輪政策及票價的加幅，以及改善渡輪服務及班次，令離島居民受惠。

105. 賴子文議員批評運輸署不尊重離島區議會及離島居民，在向傳媒公布加價消息前，沒有進行任何諮詢，亦沒有知會區議員，又遲遲不提交討論文件。他引述例子表示，文件內容不盡不實。例如文件第 3 段提到，現行營辦商服務大致令人滿意，如營辦商提出加價申請，政府會做好把關工作，但他不認同。他表示，議員早前就渡輪服務向營辦商及運輸署署長遞交了意見書，但運輸署完全沒有跟進，而在加價一事上，政府亦沒有做好把關工作。此外，議員多次提出，建議政府自行購買船隻，然後交由營辦商營運，這樣既符合船種及設施的規定，政府亦無需浪費 1 億 9 千萬元的補貼。文件第 10 段又提到，過去兩年的綜合消費物價指數的累積增幅為 10.5%，因此運輸署認為建議批准的加幅溫和，他對此說法極為不滿。他認為，綜合消費物價指數包括多個部分，而渡輪所佔的比例只有 0.06%，所以不宜將渡輪票價的加幅與此指數作比較。他強調，運輸署同意加價之前沒有進行諮詢，漠視民意，他反對加價。此外，對於局方或署方沒有派高層人員出席會議，以回應議員的關注，他表示非常失望。最後，他促請署方檢討，就營辦商的加價申請，做好把關工作。

106. 王少強議員反對加價。他建議政府提升補貼金額，以維持現行票價。

107. 鄭官穩議員表示，他不同意文件所述，現行營辦商服務大致令人滿意。他曾在 2013 年年中就長洲渡輪服務進行問卷調查，對象多是長洲居民或每天在長洲上班的市民。結果顯示，約 30% 受訪者認為服務尚可，而約 30% 則對渡輪服務表示不滿意。因此，他質疑運輸署的調查結果，指有超過 90% 市民滿意營辦商提供的服務。運輸署署長早前在區議會上表示，購買船隻的資本開支龐大 (2010 年的估價為 17 億元)，但他不認同，並認為由政府購置船隻的建議可行，不但可以避免每三年續牌，以及重新招標時可能出現的“流標”情況，亦可增加政府的議價能力。他表示，離島區議會曾邀請運房局局長出席會議，與議員商討渡輪事宜，但局長沒有理會，不尊重議會。就是次加價的申請，如果營辦商有可觀盈利仍要求加價，又不改善服務，議員及居民都不能接受。

108. 周轉香副主席詢問，坪洲航線建議平均票價加幅為 6.2% 是否高於通漲率。假日高速船的票價，坪洲為 41.8 元，而梅窩則高達 42.9 元，並非一般市民所能負擔，亦會令遊客卻步。如署方認為加幅合理，實在令人難以接受。在渡輪服務方面，議員在會議上多次反映現有服務水平不理想，尤其是長洲航線的服務，她質疑為何署方仍希望保持現有服務質量。她促請政府全面檢討渡輪政策，包括特別協助措施的補貼金額、資助項目等，並考慮成立油價穩定基金，以及由政府購置船隻的建議。

109. 黃福根議員詢問，運輸署只是向區議會匯報票價加幅，還是就加價申請諮詢議員的意見，而票價的加幅又是否可以調整或凍結；政府在 2011 年提供的 1 億 2 千萬元撥款是否已經用完；在中環 4 至 6 號碼頭加建樓層，讓船公司增加非票務收入的計劃，現時的進展為何。此外，離島很多偏遠村落沒有陸路交通接駁，島民只能倚靠街渡出入。他認為政府應把街渡航線納入資助計劃內，為經營困難的街渡營辦商提供補貼，以減輕其營運成本，便利居民。最後，他要求政府凍結 2014 至 2017 年的票價加幅。

110. 伍樹雄先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署於 2013 年 8 開始與兩間船公司商討續牌事宜，由於當中涉及多方面的安排，包括特別協助措施、各支出項目的補貼上限和票價調整等，所以討論時間較長。署方在商討完結後，隨即就建議安排諮詢區議會。是次諮詢的安排若有不足之處，請議員包涵。
- (b) 就議員要求改善服務的意見，包括長洲快速船的服務、南丫島航線的班次，以及坪洲的船務安排等，署方會記錄在案，並與船公司跟進如何改善服務，以切合離島居民的需要。
- (c) 在渡輪政策方面，多位議員提出為何政府不自行購買船隻、設立油價穩定基金，以及只資助六條航線等問題。根據 2010 年完成的檢討結果，政府認為購買船隻的資本開支龐大(2010 年的估價為 17 億元)，加上政府需負擔船隻管理和維修的經常開支，故對建議有保留。政府提供的特別協助措施，主要是補貼一些可實報實銷的開支，

例如船隻維修及碼頭清潔費等，而燃料和員工薪酬等開支，則需由船公司負責。按政府的既定政策，公共交通服務應由私營機構根據商業原則經營，以提高營運效益。如有需要，政府會適時檢討有關政策及措施。此外，政府在本牌照期提供給船公司的補貼，預計會差不多全部批出。

- (d) 在票價方面，署方與船公司經過數個月的磋商後，已將其申請的加幅減低，並建議票價加幅以 5% 至 6% 較為合理，讓船公司有繼續營運服務的意向。署方認為再降低加幅的空間不大。
- (e) 在增加非票務收入方面，城規會通過在中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層，政府稍後會向立法會申請撥款，如獲批撥款，預計工程最早可在 2018 年尾完成。最後，為了租務方面有更佳安排，當局會考慮延長牌照的年期，但當中涉及更改政策及法例。

111. 容詠嫦議員表示，伍先生剛才提到調低加幅的空間不大，換言之，上述六條航線必定會加價。就“愉景灣—中環”航線而言，營辦商已透露票價加幅分別為 4.1% 及 8.1%，但署方仍未提供文件及諮詢居民。她擔心署方最後會在沒有諮詢居民的情況下，便批准加價。

112. 賴子文議員表示，如果建議票價的加幅仍未落實，他強烈要求署方體察民情，盡量不要加價，以及減低長洲航線的票價。此外，他不認同政府指購買船隻租予營辦商的建議不可行。他認為，改建中環 4、5 及 6 號碼頭的工程費用亦不菲，而且政府可收取租船費用以補貼 17 億元的資本開支，這樣比現行補貼政策更佳。

113. 李桂珍議員贊成黃福根議員提出有關凍結加價的建議。

114. 黃漢權議員詢問，在上次渡輪續牌及加價時，署方曾提供 6 個月的地鐵轉乘優惠，為何今次卻沒有。此外，他關注中環 4、5 及 6 號碼頭上蓋改建後，碼頭入口位置是否禁止泊車。若是，對將來運送貨物往離島區會造成不便。

115. 鄭官穩議員反對這份文件的加價建議。他認為，17 億元的非經常性開支對政府來說只是微不足道。他表示，現時香港有經驗和有船隊的營辦商有限，若政府能提供船隊，他相信會有更多營辦商願意營運渡輪服務，這樣便可增加政府與營辦商談判的籌碼。他認為，局方不接納議員的意見，亦未能提出解決方法，局長需負上責任。

116. 李桂珍議員表示，一般來說，船隻可使用約 20 多年。如政府以 17 億元購買船隻，以 25 年計算，每年平均開支只需約 6 千萬元。與政府現時三年提供 1 億 9 千萬元的補貼差不多。

117. 容詠嫦議員支持鄭官穩議員的意見，亦反對文件的建議。她表示，運輸署沒有回應有關“愉景灣—中環”航線的加價問題。如果該署沒有進行諮詢，最後只提供文件就加價的決定知會愉景灣居民，是非常不負責任。因此，她要求主席邀請運房局派代表出席交通及運輸委員會會議，與議員討論有關問題。最後，她又引述例子重申，運輸署對營辦商的監管非常失敗，希望該署盡快提供有關“愉景灣—中環”航線申請加價的資料，以便她諮詢居民。

118. 伍樹雄先生表示，營辦商於 2014 年年初向運輸署表示有意調整“愉景灣—中環”航線的收費。署方現正與營辦商商討，並要求提供相關數據以作評估。署方對票價的調整未有取態，完成評估後便會盡快進行諮詢。

119. 王伯健先生補充，署方去年向離島區議會提交文件(IDC 46/2013 號)，匯報離島渡輪服務中期檢討的結果。正如文件所述，根據該署於 2013 年 1 至 2 月進行的乘客意見調查，75%以上的乘客對六條航線的整體服務表現，表示非常滿意/滿意/可接受。至於港鐵轉乘優惠，是香港鐵路有限公司(“港鐵”)在商業考慮下提供的優惠。他會將議員的意見轉交予港鐵考慮。有關中環 4 至 6 碼頭的擴建工程，土木工程署正在估算工程造价。有關碼頭出入口的泊車安排，由於工程仍在設計階段，所以暫時未有安排。署方明白居民有需要利用船隻運載日用品往離島，故會要求保留碼頭出入口的上落貨區。最後，購買船隻需要 17 億元是 2010 年的估計，現時的估價應會更高。政府當年決定不採納有關方案，署方在早前會議上已經解釋，主要是因為在渡輪營辦商的營運成本中，船隻折舊部分佔整體營運成本的比例很低，方案對六條主要離島渡輪航線的營運幫助不大。雖然如此，他會向運房局轉達議員的意見。



120. 鄭官穩議員重申，購買船隻所需的開支(即使估價增至約 20 億元)，對政府而言只是微不足道。他強調，政府購買船隻並非只為減低渡輪營辦商的營運成本，而是希望藉此引入更多競爭者，提高政府談判的籌碼。對於運房局局長不接納離島區議員的意見，亦不應離島區議會的邀請出席會議，他表示極度失望，並離場抗議。

121. 賴子文議員同意鄭官穩議員的意見。政府購買船隻可引入競爭者，提高與營辦商談判的籌碼，令營辦商降低票價。此外，購買船隻及發展碼頭上蓋可同時進行。他亦離場抗議。

122. 主席表示，議員就渡輪政策及服務提出多項意見，他請運輸署代表向運房局反映，並希望局方考慮及跟進有關意見。

(鄭官穩議員、翁志明議員、伍樹雄先生及王伯健先生在是項議程討論完畢後離開會場。)

## XI. 大澳市中心分區計劃大綱草圖編號 S/I-TOTC/E (文件 IDC 7/2014 號)

123. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：規劃署高級城市規劃師/離島譚燕萍女士及城市規劃師/離島劉振謙先生。

124. 鍾文傑先生簡介文件的背景。接著，譚燕萍女士利用電腦投影介紹大綱草圖的內容。

125. 李志峰議員表示，現時《大澳市中心分區計劃大綱草圖》的規劃並非發展大澳，而是限制大澳的發展，當中只有保存棚屋區的規劃值得讚賞。關於容許居民申請將棚屋重建或改用作其他用途一事，他希望規劃署協助居民向地政總署提出申請。此外，位於大澳永安街、太平街、街市街和吉慶街及吉慶後街的屋宇已有數百年歷史，屬於“紅契地”，屋宇的高度應不受限制。由於大澳已有大量土地被劃為“綠化地帶”和“自然保育區”，故可供發展的土地越來越少。他認為規劃署不應將上述地段劃為“鄉村式發展”地帶(“V 地”)及限制建築物的高度，建議參考龍田邨的規劃及高度限制，容許在該地段興建多層樓宇。由於居民建屋時受《建築物條例》的規管，所以無需擔心樓宇的安全。至於停車場旁邊的魚塘以前是鹽田，但興建龍田邨後，每逢下雨及水漲時，水便會湧入塘中，但在水退時，

池塘中的魚無法游走，結果死在池塘內並發出惡臭。多年來，大澳鄉事委員會就魚塘提出意見，但政府卻沒有接納。他建議將魚塘填平作公共用途，例如停車場，以解決大澳泊車位不足的問題。在商業用地方面，他認為，將石仔埗現有一座構築物的用地劃作“商業”地帶，並不合適，應將永安街、太平街、街市街和吉慶街及吉慶後街一帶發展作商業區。

126. 余漢坤議員認同李志峰的意見。他讚揚棚屋區的規劃，保留了大澳的傳統和特色。他希望規劃署考慮鄉事委員會和漁民早前提出的意見，包括棚屋重建作永久建築物的地權問題。此外，根據規劃，在“鄉村式發展”地帶的屋宇，只有地面一層可作商業和社區用途。現時很多屋宇全三層均用作商業或社區用途(例如酒樓)，但若進行重建，則受上述規劃的限制，只有地面一層可用作商業或社區用途，而且亦有高度限制。換言之，居民會喪失原有使用土地的權利。他建議容許在大綱草圖中建議的“V 地”作綜合發展，並參考龍田邨的規劃，容許興建 6 至 12 層高的樓宇，而非只得 27 呎高，因為這是有數百年歷史的土地而不是“丁地”。此外，他對魚塘的規劃亦有保留。他表示，漁農自然護理署(“漁護署”)的專業意見並非完全正確，該署人員可能沒有在潮退進行視察，以致未能發現池塘中的死魚及臭味。他促請漁護署在潮退時再實地視察，如議員所言屬實，他希望規劃署將魚塘一帶從“自然保育區”中剔除，改劃作康樂或泊車用途。

127. 黃福根議員反對將草圖刊憲。他表示，現時大嶼山已經有很多土地被劃為“綠化地帶”和“自然保育區”，可供發展的土地很少。他批評規劃草圖限制了大澳市中心區的土地用途，影響發展，並強調居民如欲發展，須向城規會申請更改土地用途，但往往困難重重。因此，他批評規劃署及城規會的規劃，扼殺了大嶼山僅餘的發展空間。

128. 鍾文傑先生表示，除郊野公園外，政府的長遠政策是為未有法定圖則(“圖則”)覆蓋的地方制訂圖則，以便規管。而城規會是按發展局局長的指示，為大澳市中心擬備法定圖則。在制訂圖則時，城規會需在發展和保育之間取得平衡。大澳不但具有鄉郊及漁村特色，亦有自然保育價值，同時又有發展的需求。是次規劃希望在發展和保育兩者之間取得平衡。他會將議員的意見帶回部門研究，並向城規會匯報。他感謝議員支持將棚屋區劃為“住宅(丁類)”地帶。此地帶的規劃意向，主要是保存建於棚腳上的住用建築物的

整體特色。至於日後重建的安排，由於棚屋屬於臨時構築物，受政府土地牌照的規管，涉及政府土地政策的執行，規劃署會與相關部門(包括地政總署)再詳細研究。有關“鄉村式發展”地帶的規限，是按照城規會就原居民村或非原居民村的一貫做法而制訂。公眾亦可透過規劃機制向城規會提出其他發展/重建項目的申請。至於龍田邨的規劃，則涉及房屋署的發展，當時曾進行綜合評估，包括供水、排污和其他配套等方面。日後居民如希望在“V 地”上發展，包括將屋宇的第二、三層用作商業用途，亦有機制可以提出申請。有關石仔埗商業用地的規劃，主要是反映地契內的要求，亦有機制容許向城規會申請作住宅用途。至於池塘用地的規劃，他稍後會聯絡李志峰議員、漁護署和其他相關部門實地視察，評估其生態保育價值及其他發展空間。在了解地區人士的要求和考慮專業部門(包括漁護署)的意見後，規劃署會再作評估及檢討。在整理意見後，便會向城規會匯報，再決定下一步工作。

129. 余漢坤議員表示，他明白大澳因街道設計所限而難以興建較高的屋宇，但這是地權問題，如能組合一些地盤(例如永安街至太平街)，便有發展的可能。若城規會將該處劃為“V 地”，則居民將來須按《城市規劃條例》第 16 條訂明的程序，向城規會提出申請，才可進行發展項目。但居民資源有限，而申請要獲批亦不容易。他認為，現時的規劃是以城市人的角度出發，為大澳設下“緊箍咒”，猶如將大澳居民及地權人放進籠內供人觀賞。換言之，大澳居民出籠要申請，即是大澳居民付鈔而其他人去觀賞，實在看不出理由何在，因此，在沒有賠償機制下，城規會的規劃是剝削土地業權人的權利，因此他反對有關“V 地”的規劃。

130. 黃福根議員質疑規劃署是否應環保團體的要求而作出規劃。他又批評規劃署將南涌村、番鬼塘和新村唯一可供興建丁屋的土地劃作“綠化地帶”，並質疑該署會否批准在“綠化地帶”興建丁屋的申請。有關魚塘的規劃，他曾接獲很多居民投訴魚塘的臭味。最後，他批評規劃署沒有就是次規劃諮詢當區區議員(他本人)。

131. 鍾文傑先生表示明白議員對“鄉村式發展”地帶的關注。規劃署在制訂圖則時，為了便利居民，在新界豁免管制屋宇的地面一層，列出多種經常准許的用途。有關規劃不會影響現有用途，但若業權人希望三層均用作酒樓用途，因為涉及走火通道等問題，所以須向城規會申請。他明白議員的關注和地區人士的訴求，但在規劃時需平衡公眾和私人利益。黃福根議員提到的鄉村，並非在大綱草

圖的範圍內，城規會有清晰指引，用以處理在“綠化地帶”興建丁屋的申請，而過往亦有成功獲批准的個案。規劃署職員一直與有關村民保持聯絡，提供協助。他重申，就議員提出的意見和關注，署方一定會向城規會匯報，再決定下一步的工作。

132. 周轉香副主席表示，大澳水鄉的特色是當地旅遊業發展的重要資源。她希望規劃署小心處理棚屋區的規劃。

133. 黃福根議員表示，大澳的棚屋全部是“牌照屋”，居民沒有地權，他質疑他們的重建申請會否獲城規會的批准。他認為棚屋區的規劃是哄騙大澳居民支持草圖的陰謀，藉此將大澳市中心的土地劃為“綠化地帶”和“自然保育區”，因此他反對大綱草圖刊憲。

134. 余漢坤議員重申，現行《城市規劃條例》沒有補償業權人的機制，是嚴重剝削業權人的權益。此外，就魚塘用地的規劃，他希望規劃署根據實地視察的結果及當地居民和漁民的意見，作出適當的修訂。

135. 張富議員建議，大綱圖應清楚列明容許棚屋重建作永久建築物的條件，例如補地價。

136. 主席請規劃署代表將議員的意見帶回部門研究。

(李建毅先生在是項議題討論期間離開會場。)

(安慶英議員、容詠嫦議員、余漢坤議員、譚燕萍女士及劉振謙先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

## XII. 離島區主要工程項目進度報告 (文件 IDC 2/2014 號)

137. 主席歡迎講解文件的嘉賓：土木工程拓展署總工程師/離島盧國中先生。

138. 黃福根議員希望梅窩改善工程(414RO)第二期盡快由乙級提升至甲級工程，並早日動工。

139. 李志峰議員詢問大澳改善工程(餘下工程)的進展，以及入口廣場工程進行時，如何安排在附近停泊的車輛。

140. 盧國中先生表示，梅窩第二期工程現正進行詳細設計，希望在年內刊憲。當完成刊憲程序後，預計署方明年便可為工程申請撥款。此外，大澳活化計劃第二期工程將會分兩階段進行，階段甲工程包括興建入口廣場及停車場，現正進行詳細設計，顧問公司會向有關部門提交臨時停車安排，待有進一步資料，署方會再向區議會及鄉事委員會匯報。至於大澳雙橋工程，則須在完成環境影響評估及生態調查後，才進行詳細設計。

XIII. 離島區管理委員會工作報告 (2014 年 1 月)  
(文件 IDC 11/2014 號)

141. 議員備悉及通過上述文件。

XIV. 離島區議會轄下各委員會的工作報告  
(文件 IDC 12-15/2014 號)

142. 議員備悉及通過上述文件。

XV. 區議會撥款

(i) 區議會撥款最新的財政報告  
(文件 IDC 16/2014 號)

143. 議員備悉及通過上述文件。

(ii) 區議會由 2013 年 12 月 1 日至 2014 年 1 月 31 日以傳閱文件方式處理的撥款事項  
(文件 IDC 17/2014 號)

144. 議員備悉及通過上述文件。

XVI. 下次會議日期

145. 議事完畢，會議於下午 7 時 58 分結束。下次會議定於 2014 年 4 月 28 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-