

定 稿

離島區議會會議記錄

日期： 2014 年 6 月 23 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

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

鄺官穩先生

余俊翔先生

余漢坤先生, JP

賴子文先生

周浩鼎先生

應邀出席者

陳甘美華女士, JP

署長

許國新先生, JP

助理署長(2)

朱燦培先生

高級顧問

盧美雲女士

項目經理

馬紹祥先生, JP

副局長

盧國華先生

首席助理秘書長(工務)5

鄧翠儀女士

助理秘書長(規劃)1

民政事務總署

民政事務總署

民政事務總署

民政事務總署

發展局

發展局

發展局

蕭鏡泉先生	總工程師/交通工程(新界東)	運輸署
羅港西先生	高級工程師/離島	運輸署
莊義雄醫生	北大嶼山醫院副行政總監	醫院管理局
謝達之博士	中醫部主管	醫院管理局
林錦江先生	高級總監(行動)	食物環境衛生署
楊文彬先生	警司(行動部)	香港警務處
林瑞光先生	總地政主任/管制 (鄉村改善及契約執行/土地管制組)	地政總署
鄭廣樂先生	離島地政處高級地政主任/土地管制	地政總署
楊國威先生	高級結構工程師/F4	屋宇署
譚燕萍女士	高級城市規劃師/離島(2)	規劃署
呂德成先生	城市規劃師/離島 6	規劃署
潘德和先生	海港工程部高級工程師/項目 1	土木工程拓展署
鄭建文先生	海港工程部工程師/項目 1B	土木工程拓展署
呂楚欽先生	高級農林督察(動物管理)香港	漁農自然護理署
葉卓文先生	一級農林督察	漁農自然護理署
馬耀文先生	飛行區運作總經理	香港機場管理局
李仲騰先生	建築工程環保事務總經理	香港機場管理局
李雪珊女士	首席傳訊主管	香港機場管理局
程明錦先生	顧問公司莫特麥克唐納代表	香港機場管理局
朱永強先生	高級助理船務主任/污染控制小組	海事處
譚偉文先生	署理海事主任/牌照及關務(3)	海事處
鄭偉漢先生	公共關係經理/客務	香港鐵路有限公司

列席者

李炳威先生, JP	離島民政事務專員	離島民政事務處
曾曉彤女士	離島民政事務助理專員(1)	離島民政事務處
萬映頤女士	離島民政事務助理專員(2)	離島民政事務處
許婉媚女士	高級聯絡主任(1)	離島民政事務處
盧偉綾女士	署理高級聯絡主任(2)	離島民政事務處
盧國中先生	總工程師/離島	土木工程拓展署
李建毅先生	離島地政專員	離島地政處
羅敏琴女士	行政助理(地政)	離島地政處
鍾文傑先生	西貢及離島規劃專員	規劃署
阮康誠先生	總運輸主任(新界西南)	運輸署
黃偉宏先生	離島區環境衛生總監	食物環境衛生署
陳佩貞女士	離島區康樂事務經理	康樂及文化事務署
金文諾先生	水警海港警區副指揮官	香港警務處
黎德禮先生	大嶼山警區指揮官	香港警務處
羅東華先生	水警海港警區警民關係主任	香港警務處
林梅珍女士	大嶼山警區警民關係主任	香港警務處
彭潔玲女士	中西南及離島區福利專員	社會福利署
黃漢傑先生	物業管理總經理 (黃大仙、青衣、荃灣及離島)	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
黃丹琳女士
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

因事缺席者

黃漢權先生

歡迎辭

主席歡迎議員和各政府部門代表出席會議，並介紹香港警務處水警海港警區副指揮官金文諾先生，他暫代李喬奇先生出席是次會議。他表示，是次會議議程較多，希望議員發言時盡量精簡。

2. 議員備悉，黃漢權議員因事未能出席會議。

I. 民政事務總署署長到訪離島區議會

3. 主席歡迎民政事務總署署長陳甘美華女士,JP，到訪離島區議會與各議員會面。

4. 陳甘美華署長簡介民政事務總署(“民政總署”)在本屆離島區議會任期內，加強地區行政的新措施，包括推行社區重點項目計劃、增加資源推廣地區藝術及文化活動，以及加強支援地區小型工程。此外，她表示離島區議會亦參與管理部分地區設施。她知悉離島區議會正推行一項試驗計劃，將離島區內 2 個社區會堂的開放時間延長至晚上 10 時正；就會堂管理方面，民政總署亦有推動一些特別措施，例如與有關音像版權機構簽訂在會堂使用這些機構控制或管理的版權

作品的特許協議，大大方便了會堂的使用者。她感謝離島區議會參與社區會堂管理，讓離島區居民從享用設施中受惠。

5. 陳連偉議員表示，民政事務專員的權力有限，例如沒有收地權力，以致在推行地區小型工程時，往往遇到不少困難，又經常因少數人士的反對而影響工程的進度。由於工程一再拖延，導致工程費用上升。他表示，一年一千多萬元的地區小型工程撥款並不足夠，因為離島地域廣闊，各個島嶼所獲分配的資源實不足以應付需要。他建議民政總署下放更多權力，以便民政事務專員因應地區的情況及民生需要，決定是否推行地區工程。

6. 鄧家彪議員表示，在地區小型工程方面，由政府部門(例如康樂及文化事務署(“康文署”))提出的工程項目，經議會同意後，往往很快便可開展及完工。但由議員提出的工程建議，則需由顧問公司進行研究及評估，籌備數年仍未落實，成效不彰。此外，民政處人員工作繁重。近年，不少公共機構或法定組織不時向區議會提供資助，以舉辦各種主題的推廣活動，聯絡主任除協助區議會籌辦活動外，亦需處理議員轉介的個案及地區問題，工作繁重，希望民政總署考慮增加聯絡主任的人手。

7. 余麗芬議員表示，區議員的職責包括監察政府的運作及向政府部門反映居民的意見。她欣悉政府在分配資源時，不會單純考慮各區人口多寡，亦會兼顧改善社區設施和配套。離島區議員及離島民政事務處(“民政處”)的前線人員一直努力推行地區工作。她希望政府在處理持份者的支持或反對意見時，應以民為本，採納多數人的意見。她舉出南丫島榕樹灣興建單車停泊處的工程為例，由於有少數人士的反對，以致最後需經行政及立法兩會通過，工程才得以開展，實在是浪費公帑。她希望將來政府規劃社區設施及配套時，應以考慮數據、理據及法理依據為主，而不應因少數人的反對而延誤工程。此外，南丫島北角村碼頭的安全問題已提出多年，但至今仍未有改善。政府在島上興建沒有人用的碼頭，卻不考慮重建這個使用率高的公眾碼頭，令居民非常不滿。她建議運輸署、海事處及土木工程拓展署一起研究該碼頭的安全問題。

8. 鄺官穩議員讚揚離島民政處工程組迅速跟進長洲多個水浸黑點的問題，並提供可行的解決方案，主動聯絡有關政府部門尋求支援。他希望民政總署加快審批撥款，以便早日進行改善工程。就 2015 年初舉行的長洲及坪洲街坊代表選舉，民政總署已向選舉管理委員會(“選管會”)建議，投票時間由早上 9 時至下午 6 時為止。不過參考過

往立法會及區議會的選舉，離島區晚上 6 時 30 分至 10 時 30 分的投票率為 12%，約佔總投票人數四分之一。因此，他建議將投票時間延長至晚上 10 時 30 分，讓晚歸者亦能投票。他表示，村代表選舉與街坊代表選舉的規模不同，前者可能只涉及百多至千多名登記選民，而長洲及坪洲街坊代表選舉的登記選民卻有數千人，因此，他希望署方考慮延長投票時間。他早前出席選管會舉辦的公眾諮詢會時，已提出有關建議，而選管會主席當時亦表示會向民政總署反映該意見。此外，長洲圓桌村、信義村及西灣三個美經援村，是由社會福利機構所提供的資助而建立，村民只有居住權，但沒有擁有權，因此未能向屋宇署、香港房屋協會或市區重建局等申請資助，以維修樓宇。他認為政府忽略了沒有資產的長者，只資助有產階級，不資助無產階級，這樣並不公平。他曾致函財政司司長，建議在財政預算案內為這些居民提供額外補助，惜未獲積極回應。他希望民政總署協助這些居民取得政府的資助，以維修樓宇。

9. 容詠端議員表示，大廈管理是民政總署其中一項主要職責。在《建築物管理條例》通過後，有關方面只就條例作“修修補補”，但條例未臻完善，而上一次修訂已是在 2007 年。她多年來一直在議會上建議政府修訂該法例，或重新立法，以保障小業主權益。她表示，在愉景灣根本難以取得 10% 的業主同意，以便成立業主立案法團。政府在本年 4 月提出《物業管理服務條例草案》，以便規管物業管理公司及管理人員，對此她表示歡迎。有關草案將於 7 月進行公眾諮詢，她會積極發表及反映民間的意見。她希望民政總署了解小業主的困難。她批評離島民政處近期的諮詢工作有不足之處，雖然對“中環－愉景灣”渡輪航線票價調整的諮詢反對者眾，但諮詢的結果卻沒有反映民意。其後，她根據《公開資料守則》取得有關資料後，才知悉除諮詢區議員外，民政處亦諮詢愉景灣城市業主委員會（“業主會”）。但在 22 名業主會成員中，有 7 名是發展商或其附屬公司的成員。她表示，其他政府部門是透過離島民政處而取得諮詢的資料，但有關資料並未反映有直接利益衝突的情況。她舉例表示，在諮詢當中只有一票的代表卻投下兩票，運輸署的諮詢報告亦有接納個別人士的意見，因此，她認為有關諮詢報告未能全面反映民意。她本人所進行的諮詢有數百人參與，當中有多於 90% 的居民反對，但結果卻不獲重視，有關事宜最終仍獲通過。此外，就容許旅遊巴士經過愉景灣隧道進入愉景灣的建議，居民非常反對。她希望離島民政處日後在進行諮詢時，若知悉有利益衝突的情況，應提醒相關政府部門，否則便無法全面反映民意，造成民意反彈。她認為離島民政處在把關方面有不足之處，希望處方改善。

10. 李桂珍議員表示，除發展大嶼山外，離島各個島嶼在本地旅遊方面佔有重要角色，但配套設施卻不足，必需進行優化。以離島渡輪服務為例，除不時加價外，渡輪服務班次亦經常不足，影響居民及旅客，政府應考慮如何改善渡輪服務。此外，她又以長洲西灣興建門樓為例表示，由於政府資源配套不足，部分旅遊設施經歷多年才能建成，反映有關建設未能配合區內人口及旅客的增長，希望民政總署繼續關注離島居民的需要。

11. 陳甘美華署長綜合回應如下：

- (a) 工程方面，以往政府透過工務工程計劃處理較複雜及需時較長的大型工程，當中或會涉及收地。而民政總署負責的工程為小型工程，為了更迅速靈活地處理這些工程，不會涉及收地。在數年前，政府為了強化區議會的地區管理角色，設立地區小型工程計劃，處理不涉及收地的小型工程。工程項目的規模較小，相對也不複雜，目的是盡快推行工程，以改善地區設施及提升居民的生活質素。若涉及收地的工程項目，則會繼續透過工務部門的工務工程計劃推行，處理時間相對會較長。公眾人士或許未必知悉，在推行大型工務工程計劃時，有關部門已經做了不少前期工作，才向立法會申請撥款。若把前期準備工作計算在內，地區小型工程的進度實較其他工務工程為快。此外，若工程建議較為簡單，各區民政處工程組亦可處理，不一定需要委託顧問公司。此外，增設顧問公司，可進一步加快推行地區小型工程項目。
- (b) 在推行工程項目時，政府不會只因個別人士的反對而擱置計劃，正反兩面的意見都會慎重考慮。民政處會諮詢區議會的意見，以決定是否推行工程，而民政處工程組亦會盡量配合區議會的意見。
- (c) 關於北角村碼頭的安全問題，民政處會聯同運輸署及海事處作出跟進，研究可行的改善方案。
- (d) 關於改善長洲水浸黑點的建議，署方會盡快跟進。
- (e) 在人手方面，在過去十年，民政總署不時獲政府撥款，以增聘人手。她明白市民的訴求與日俱增，同事的工作量亦

不斷增加，署方會繼續爭取增加人手，她亦感謝議員嘉許民政處職員的工作表現。

- (f) 關於長洲及坪洲街坊代表選舉的投票時間，現行的建議是上午 9 時至晚上 6 時，較上一屆長洲街坊代表選舉已延長兩小時。就進一步延長投票時間的建議，待 7 月 16 日選民登記結束後，署方會與選管會一起作全面考慮。
- (g) 在大廈管理方面，民政總署在 2013 年就《建築物管理條例》進行大規模檢討，而檢討委員會已在去年公布中期報告。若建議不涉及修訂條例，署方已透過行政措施作出跟進。民政總署已制定兩套指引，以便協助業主立案法團處理經常面對的問題。至於涉及立法的建議，署方正研究如何修訂相關條例。此外，檢討委員會最近亦已向民政總署提交最終報告，署方會一併研究及檢視該兩份報告，然後再與律政司商討立法及後續的工作。如有需要，便會進行公眾諮詢。
- (h) 她感謝議員對規管物業管理公司及管理人員的關注，希望市民在諮詢期內多表達意見。民政總署會檢視所有意見。
- (i) 關於愉景灣的個案，民政處會繼續跟進。一般而言，民政處在進行諮詢時，會諮詢所有持份者，並把所收集的意見全數轉交相關部門考慮。日後民政處會盡可能就某些意見可能涉及利益衝突提醒有關政府部門。
- (j) 在旅遊配套方面，若能提供更多設施，相信會有助釋放離島的旅遊發展潛力。民政處會不時與各政府部門聯絡，研究短期、中期及長期措施，以配合和發揮離島的旅遊優勢。

12. 主席感謝陳甘美華署長在百忙中抽空出席會議，與議員交流意見。

(周浩鼎議員、周轉香副主席及老廣成議員在是項議題討論期間進入會場。)

(陳甘美華署長在是項議題討論完畢後離開會場。)

II. 通過 2014 年 4 月 28 日的會議記錄

13. 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。

14. 議員沒有提出其他修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

III. 大嶼山發展的初步意見

(文件 IDC 71/2014 號)

XI. 有關興建大嶼山環島公路的提問

(文件 IDC 48/2014 號)

XII. 有關大嶼南發展的提問

(文件 IDC 53/2014 號)

15. 主席表示，由於議程(3)、(11)及(12)的內容相關連，建議一併討論。他歡迎出席講解文件及回應問題的嘉賓：發展局副局長馬紹祥先生，JP、首席助理秘書長(工務)盧國華先生和助理秘書長(規劃)鄧翠儀女士；以及運輸署總工程師/交通工程(新界東)蕭鏡泉先生和高級工程師/離島羅港西先生。

16. 馬紹祥先生簡介文件 IDC 71/2014 號和大嶼山發展諮詢委員會(“委員會”)的背景和工作。接著，盧國華先生利用電腦投影片介紹大嶼山發展的背景、策略性定位和概括發展主題。

17. 李志峰議員介紹文件 IDC 48/2014 號的提問內容。

18. 王少強議員補充，早在興建赤鱲角機場時，政府已有計劃興建梅窩至大蠔的道路，而顧問公司亦曾進行研究，但其後不知為何擱置計劃。他表示，東涌道經常塞車，而近日更不時發生交通意外，造成嚴重阻塞，往往延誤數小時，有人因此而趕不及飛機航班。因此，他建議興建大嶼山環島公路。

19. 黃福根議員介紹文件 IDC 53/2014 號的提問內容，並關注羨山道的問題，希望有關方面盡快作出改善。

20. 馬紹祥先生表示，在委員會的會議上，亦有委員提出類似意見。他會整理及反映有關意見，以便委員會討論如何在短期、中期和長期，改善大嶼山的配套設施。

21. 李志峰議員表示，文件提到在優化的交通連接下，大嶼山具備潛力加強發展休閒、文化及綠色旅遊的機會。他希望局方解釋將如何優化大嶼山南部和西部的交通連接。

22. 容詠嫦議員關注第三個策略性定位，即在交椅洲水域興建人工島，打造東大嶼都會。在附件 2.1 的地圖上，交椅洲四周有四條藍色箭咀的虛線，她不明白其所表達的意思。在大海中興建人工島需要填海，工程龐大，費用不菲，故她質疑計劃的成效。她表示，現時在機場、港珠澳大橋和機場人工島上均設有商業中心，而觀塘及啟德亦正在發展中，港島區則由中環一直延伸至金鐘、銅鑼灣及港島東，都是副都會。既然陸地上已有這些副都會，為何局方計劃在海中心交椅洲附近建立繼中環及東九龍後的另一個都會，這個構思實在是匪夷所思。她強調，這項計劃將涉及龐大人力、財力和物力，同時會對環境及水路航道造成非常大影響。此外，還需要興建連接的大橋和隧道。她認為，基建項目應有先後緩急次序，故質疑為何政府有會這個構思，她極力反對這個策略定位方案。至於剛才幾位議員提出需要改善大嶼山的道路建設，例如擴闊東涌道、羌山道及其他道路，她十分支持。這些項目所需的時間和金錢較少，而且對民生、經濟和旅遊發展都有很大裨益，因此，她希望政府將資源投放在這些重點項目上。她表示，梅窩怡情小鎮項目已討論了四年多，她曾實地視察，但沒有發現任何進展。她希望當局先落實這些工程，推行實際利民的政策，而不要空談定位及策略性計劃。

23. 樊志平議員表示，政府正積極發展大嶼山，特別是東涌，但舊區的原居民完全未能受惠。東涌道是一條標準道路，但東涌居民需要申請禁區紙才能使用，而且未必獲得批准，對此他表示不滿。他希望將來興建的道路，可讓東涌居民自由使用。他又批評現時東涌的發展集中在東面及北面，而西面的鄉村及農地，則可能被劃入保育區及綠化地帶，影響舊區的發展。他希望局方平衡大嶼山各區的發展，並多考慮舊區居民的需要。他重申，非常不滿東涌道未有向當地居民開放。

24. 鄧家彪議員表示，東大嶼都會區北面屬飛機噪音 25 等量線範圍，他詢問該處有何潛力發展旅遊。他又詢問，在未來的人工島上，是否有交通基建連接香港島，再經梅窩及北大嶼山公路前往機場。他關注若同時擴大北大嶼山郊野公園範圍，是否會影響梅窩至東涌和梅窩至北大嶼山的道路網絡，並質疑此方案是否可行。此外，他歡迎透過地區發展以創造就業機會，但現時東涌居民已有頗多就業機會，反而物價高漲的問題卻遲遲未能解決。根據過去數年他進行的民生物價

調查顯示，東涌的物價高昂，在東涌街市購買兩餸一湯的食材約需 120 元，較其他地區為高。他擔心，若日後發展經濟的模式仍然偏重於綜合發展區及大型商場，則居民不但未能受惠，反而會導致物價持續上升，影響民生。他在本年 3 月訪問了 200 多位街坊，有較多被訪者認為發展會弊多於利，當中 42% 的街坊認為會帶動租金上升，55% 則認為會進一步旅客導向，約 30% 憂慮旅客會與本地居民爭購物品。此外，被訪的街坊並不認同發展經濟會令物價下降。他提出“二元經濟”的概念，希望委員會除了發展大型項目外，亦應保留社區的經濟空間，為基層市民提供街市、墟市及夜市，而不是空談創造就業職位。他向局方代表遞交了意見書。

25. 馬紹祥先生綜合回應如下：

- (a) 關於發展東大嶼都會，政府早前就“優化土地供應策略”進行公眾諮詢，提出透過多種途徑，例如發展岩洞、填海及更改土地用途等，以增加土地供應。中部水域的生態資源較少，而交椅洲較其他新發展區接近港島，與西營盤和堅尼地城相距只有約 4 公里，所以具有發展潛力。在 1990 年代末，政府已留意交椅洲在交通配套及各方面的優勢，並曾將其規劃作港口發展用途。在港珠澳大橋建成後，大嶼山可連接珠三角西面的發展；而在屯門與赤鱲角的連接道路開通後，更可與新界西連成一體，這是經濟發展上的一個優勢。因此，政府提出打造東大嶼都會的建議。當局將進行策略性研究，希望議員就日後研究的土地用途提出意見。
- (b) 根據初步諮詢所收集的意見，政府認為除了住宅發展外，亦需關注本港的就業情況。在地理位置上，交椅洲鄰近港島，可發展成為第三個商業中心，並提供更多不同階層的職位，令大嶼山居民有更多就業機會。
- (c) 在委員會會議上，亦有委員就大嶼山的交通情況提出意見，特別是大嶼山南部的交通問題。此外，局方了解現時大嶼山的基建未能追上旅遊的發展要求，亦明白當地居民所遇到的問題。委員會會繼續討論大嶼山將來的發展方向，並會盡力平衡社區經濟及旅遊經濟。

26. 盧國華先生補充如下：

- (a) 本港的土地供應緊張，人口現時約有 710 多萬，預計到 2041 年人口將增至 840 多萬。本港整體的土地約有 1,100 平方公里，在扣除綠化地帶及郊野公園後，已發展土地約佔 265 平方公里。根據現時很高的人口密度計算，將來仍需要增加 50 平方公里的土地供應，以容納 840 萬人口。在增加土地供應方面，若要收地，對現有社區必定有影響，所以難度甚高。因此，政府在約 10 年前，主要是透過填海工程造地，平均每 5 年增加 10 平方公里的土地。但《保護海港條例》實施後，填海速度放緩，創造土地日益困難。
- (b) 政府早前曾進行公眾諮詢，收集市民對政府提出以六管齊下方式優化土地供應的意見，當中包括更改土地用途、重建、收地、維港以外填海、發展岩洞及重用前石礦場。在整理及分析所收集的公眾意見後，政府再就填海選址進行第二階段公眾參與，收集市民對在維港以外五個近岸地點及中部水域填海的意見。在接獲的意見當中，有 6,000 多份（約 73%）表示支持和 2,000 多份（約 27%）表示反對，顯示在中部水域填海是可接受的。初步估計填海規模約 6 至 8 平方公里。這個計劃將會是一個契機，除可容納新增人口，以紓緩市區的擠迫外，同時亦可打造一個新商業中心區，為未來新增人口提供就業機會。因此，希望議員理解發展中部水域的重要性和填海的必要性。
- (c) 至於人工島對環境及航道的影響，局方現正向立法會申請撥款進行策略性研究，以確定初步工程的可行性，以及評估其對環境的影響。除了人工島和近岸填海外，現有社區的情況和發展機遇，亦是研究的重點之一。而日後所制定的短期、中期和長期發展策略，必定會平衡各方面的需要。在提出發展建議時，亦必定會諮詢公眾。此外，行政長官委任了地區人士擔任委員會成員，包括周玉堂主席和周轉香副主席。而局方亦已安排在本年 7 月 3 日與大嶼山 4 個鄉事委員會代表會面。由此可見，政府非常重視地區的意見。公眾（包括地區人士）的意見亦已列載於委員會文件內，以便委員會在 7 月舉行的會議上考慮及討論。他重申，局方在制訂發展策略有需要時，必定會諮詢地區人士的意見。

27. 蕭鏡泉先生就大嶼山的交通情況回應如下：

- (a) 多謝議員提出的多項意見及建議，包括興建環島公路、改善嶼南道及羌山道等建議。運輸署一直關注大嶼山道路的情況。在 2009 年東涌道完工後，署方亦有長期監察該道路的交通流量。現時車輛經東涌道往大嶼南需要出示“禁區紙”，這措施有效控制交通流量。東涌道高峰期的交通流量是每小時約 290 架次，相信現有道路系統足以應付。
- (b) 運輸署一直有在大嶼山(包括嶼南道及羌山道)進行道路改善工程。至於將道路擴闊至 7.3 米標準道路的建議，工程規模龐大，因為嶼南道及羌山道相當長，當中又涉及郊野公園及自然保育區，情況複雜，工序繁複。單是現時正在進行的小型改善工程，例如彎位改善工程，路政署亦曾被要求進行生態評估。故若非有足夠理據，比如車流達一定數目，或嶼南一帶的規劃有變，否則署方暫時不會考慮於此區域進行大規模的道路改善或建造計劃。
- (c) 在短期方面，儘管於嶼南進行道路改善工程相對困難，署方仍會盡力爭取於可行範圍下改善嶼南現有道路，包括正進行的彎位擴闊，及正在研究增建巴士彎位等，希望透過地區的小規模改善工程逐步改善嶼南道及羌山道的行車舒暢程度。長遠而言，署方會因應大嶼山的交通狀況及發展策略的改變，制定相應的交通策略及網絡以作配合。

28. 張富議員不滿運輸署的回應。他支持局方增加土地供應，以解決房屋問題，但發展大嶼山，最急切的是改善交通配套和擴闊道路。他關注港珠澳大橋通車後，將會吸引大量旅客前往大嶼山的旅遊景點，包括寶蓮寺、大澳、梅窩及大嶼南的海灘，交通流量因而會大增，但署方只表示會考慮改善交通，而沒有實際行動。他表示，嶼南道當年只是一條運輸道路，路窄彎多，易生意外。早前東涌道車輛失事，造成交通擠塞達 4 小時，影響大嶼南居民出入。因此，他促請政府盡快改善大嶼山的道路，包括擴闊道路和貫通由梅窩至大蠔的南北通道。

29. 余俊翔議員表示，從附件 2.1 的地圖，可見大部分發展計劃都集中在大嶼山北面，尤其是東涌北，而且非常密集，當中涉及長時間的基建及大量填海工程。他詢問，發展局及相關政府部門有否初步評估在大嶼山北部同時進行這些工程，將會對居民造成甚麼影響。他

引用三跑道系統的環境影響評估為例表示，報告只涵蓋該項工程對環境的影響，這樣並不足夠。因應大嶼山北面將會進行大規模又密集的基建發展計劃，他詢問局方會否引入機制，評估各項發展計劃對生態及環境的累計影響，以保障東涌北及大嶼山居民的健康。

30. 周轉香副主席表示，就大嶼山的發展，當局應清楚解釋 4 個策略性定位，讓公眾了解發展大嶼山，並不是要填平土地或開發郊野公園。現時 4 個策略性定位只展示不切實際的遠景，地區人士認為他們不但未能受惠於發展，甚至會將其生活邊緣化，令發展障礙重重。因此，她認為應有短期、中期和長期的發展方案，以落實各個定位，再配合適當的佈局和規劃。她表示，港珠澳大橋預計在 2016 年完工，政府需盡快做好各方面的銜接，吸引旅客在大嶼山停留和住宿，以帶動本土經濟發展和促進就業。她支持剛才多位議員的意見，認為必需有足夠的交通承載力，以配合地區的發展。她不認同運輸署代表的說法，指現時的道路系統尚有空間應付更多車輛流量。她引述例子表示，如欲在假日乘搭巴士前往大澳，往往要在東涌等候 2 小時，因而令人卻步。而大澳居民回家，亦需長時間候車。這情況實不利於大嶼山的經濟發展，亦會影響對外的形象。大嶼山南部具發展綠色休閒旅遊的潛力，加上大橋通車後，相信會有大量旅客湧入，但區內的交通情況會減低旅客到訪的意欲。因此，她促請局方從大嶼山的承載力以及整體香港的發展作出考慮。從長遠發展而言，她認同東大嶼都會的構思，這樣可以增加土地儲備，並作為另一個副都會，為下一代建設美麗的香港。但她認為局方目前應先回應大嶼山現有社區及居民的訴求，盡快落實正在規劃的項目，例如東涌擴展研究，並積極回應議員提出的意見，讓居民安居，並在附近就業。此外，就梅窩面貌改善工程和大澳活化計劃，她希望第一期工程盡快完工，並開展第二期工程，以配合 2016 年港珠澳大橋的通車。但若道路網和交通不能配合，便會浪費有關項目所帶來的經濟效益和就業機會，並非如運輸署代表所言，這是長遠的問題。她促請署方盡快從短期及中期研究有關問題。她強調，興建大嶼山南北通道和梅窩至大澳連接路的建議，並不是現在才提出，而是早在 1993 年由政府向大嶼山 4 個鄉事委員會提出，並有文件記載。她重申，改善大嶼山的交通網絡刻不容緩。

31. 余漢坤議員表示，近期媒體、本土居民、委員會委員和離島區議員，均就大嶼山的交通問題提出意見。而不同立場人士所提出的內容其實同出一轍。有關問題存在已久，但大部分政府官員並不了解，嶼南道是早年為興建石壁水塘而開闢的運輸道路，並不是為大嶼山而建設，而且經過長年累月的使用和局部維修，該道路並不合符規格，根本無法容納兩輛巴士同時駛過。雖然平日可能足夠應付交通流

量，但在假日則絕不足夠。因此，道路改善工程是刻不容緩的。他認為若要發展，便應雙軌並行，而不是待各方面的量化標準達標後，才開始改善交通，以免浪費時間。此外，有不少居民認為委員會的代表性不足，現時 19 名委員當中，只有周玉堂主席、周轉香副主席和他本人是離島區的委員。4 個鄉事委員會是地區的重要持份者，但委員會卻沒有其代表。他認為局方除了諮詢公眾和區議會，亦應多聽取 4 個鄉事委員會的意見。委員會曾討論成立工作小組及加設增選委員的建議，他希望能盡快落實。就東大嶼都會或政府早前提出有關中部水域的發展建議，他表示，任何有利大嶼山及香港發展的計劃，都值得研究。在過去多個月，他曾與“島嶼活力行動”的人士會面，他們提出的一些意見，非常值得參考。以本港現今的資訊透明度，市民會要求發展計劃有數據支持。局方早前表示會先就東大嶼都會的位置進行工程的可行性研究，但他認為應同時就多方面的需求進行分析，包括預計可容納的人口、年齡組合和分佈、房屋需求(包括公私營房屋的比例)、公共交通網絡、未來經由港珠澳大橋、西部通道和機場第三跑道到港的旅客如何分流、商業活動的種類和原區就業等，以確定發展計劃是否能應付社區的需要和有利香港的發展。日後，局方便可向公眾展示研究結果，讓市民了解中部水域可填海的範圍有多少，是否足以應付實際需求，以及相關配套的安排等。他重申，局方不應在完成工程的可行性研究後，才考慮其他方面的配合，所有行動應同步進行，這是現時市民對政府的期望和要求。

32. 容詠嬌議員認同余漢坤議員的意見，又認為局方的回應不能有效地說服她不要反對東大嶼都會的概念，因為不論填海土地有多少公頃，交通連接、配套及各方面仍然存在很多問題。她表示，這個概念在 20 年前已有人提出，但最終被擱置。她不明白為何局方現時又重提舊事，並提出進行可行性研究，浪費納稅人的金錢。她表示，20 年後的香港將會如何沒有人知道，而現時最迫切的是處理大嶼山的交通運輸系統的問題，但多年來卻沒有任何進展。她促請局方先做好大嶼山的交通運輸系統，這樣才是有效運用納稅人的金錢。至於交椅洲的人工島，正如周轉香副主席所述是不切實際的，她認為與其填海興建人工島和連接道路，不如興建一個空中之城，反對聲音可能會較少。至於填海的地點，她表示，香港島與南丫島相距更近，為何局方不考慮在南丫島附近進行填海及發展。當然，部分市民或團體可能反對在南丫島附近填海及發展，但也有人認為該處適宜發展和居住，成本效益可能更佳。她強調，交椅洲進行大範圍填海工程興建人工島和各種交通連接，實在所費不菲。她關注會否在研究 2 年後便擱置計劃，然後在 20 年又再重提建議。就東大嶼都會的概念，正如余漢坤

議員所言，希望局方增加透明度，解釋提出這個發展定位的原因，因為作為一個普通居民，她根本不理解有關建議將會帶來甚麼效益，反而惹來更多市民的反對。她表示，對局方這個計劃的可信性存疑。至於其他策略性定位，她則沒有意見，並重申極力反對這個策略性定位。

33. 鄧家彪議員表示，部門代表並沒有回應有關東涌新市鎮面對物價高企的問題。這個問題是因為規劃不當，沒有街道經濟，只集中進行綜合式發展所致。他重申，東涌現時沒有社區經濟，希望日後能透過規劃和發展各項設施，在東涌建立“二元經濟”，提供街市、夜市及墟市，讓基層市民有生活及創業空間，令他們有機會可以致富。此外，他關注本港的橋隧收費並不一致。昂船洲大橋及汀九橋不用收費，但青嶼幹線的收費極高。他關注未來屯門連接北大嶼山及赤鱲角的道路會否收費。若大嶼山的橋隧需要收費，其他大橋則不用，他認為並不公平。

34. 周轉香副主席澄清，她剛才的表述，是指外來及地區人士均不理解大嶼山的發展策略，所以給人不切實際的感覺。雖然她不認同“東大嶼”這個名稱，但從長遠發展而言，她支持持續發展大嶼山，並認同興建人工島有助增加土地儲備，因此她贊成進行可行性研究。

35. 李志峰議員不認同運輸署的說法，指大嶼山的道路足以應付需求。他引述大嶼山巴士公司所提供的數據，在 2012 年有 300 多萬人次前往大澳，數字尚未計乘搭旅遊巴士、渡輪、昂坪 360 纜車及步行的市民和遊客。在 2013 年，前往大澳的巴士乘客增至 370 多萬人次，加上其他非巴士乘客的到訪總人次實超過 400 萬，並且每年持續上升。若運輸署認為大嶼山的道路足夠應付交通需求，他建議在下個月試行開放東涌道、嶼南道及大澳一帶的禁區道路，容許車輛自由出入，便可得知這些道路是否有足夠的承載力。

36. 張富議員表示，就改善嶼南道彎位的建議，他批評多年來都沒有任何進展。

37. 馬紹祥先生綜合回應如下：

(a) 未來大嶼山的發展涉及不同部門的範疇，而委員會是一個跨局/部門的工作組，成員包括發展局、運輸及房屋局和環境局等政策局代表。政府希望透過這個跨局/部門的平台，聽取各方面的意見，然後制訂短期、中期和長期的改善計劃。委員會將會成立專責小組，探討在短期內改善大

嶼山情況的可行方法。局方亦留意到大嶼山有豐富的旅遊資源，但部分交通配套或未能配合。他希望議員多提意見，一起尋找解決方法。

- (b) “東大嶼”是一個概括性的概念，名稱只是暫時性，日後會再討論。在 20 年多前進行的港口及機場研究，當時大嶼山東面是規劃作興建第 10 和 11 號貨櫃碼頭之用，後來因應貨櫃物流業的情況而改變規劃用途。政府一直因應社會的變化，而靈活運用土地資源。提出這個概念，是希望大嶼山的產業及就業更多元化，商業向高端及多方面發展。
- (c) 局方已安排與大嶼山 4 個鄉事委員會代表會面，歡迎鄉事委員會和議員將來繼續提出建議，供委員會討論和考慮。在信息發放方面，局方往後會繼續向議員匯報進展。若委員會有任何建議影響社區，局方必定會諮詢區議會。
- (d) 在累積評估方面，在現行機制下，局方進行的環境評估及工程研究，已包括累積性的環境影響評估，涵蓋附近多項正在進行的大型工程項目。

38. 盧國華先生補充，局方現正進行非法定的累積性環境影響評估，包括大嶼山以北及沿海一帶的填海項目，例如東涌、小蠔灣、欣澳和龍鼓灘等。目的是研究同時進行多個大型工程項目對環境和生態所產生的影響，有助日後考慮該等大型工程項目的規模和優先次序。將來在推行個別項目時，局方須按照《環境影響評估條例》再進行法定評估。同時，亦會進行交通的累積性影響評估，以評估多個大型工程項目一起進行時對現有交通的影響，以及如何減低對居民的影響。此外，香港國際機場所帶來的經濟商機，加上港珠澳大橋的通車，會將內地的經濟活動帶到本港。附件 2.1 地圖中顯示的藍色箭咀，是現階段根據東大嶼都會的概念有可能興建的主要交通基建，用以接駁大嶼山、香港島及九龍市區，藉此增強整體的連貫性和通達性，更有效發揮大嶼山的潛力。

39. 蕭鏡泉先生表示，署方明白議員對改善大嶼山交通的期望。擴展大嶼山道路網的建議需考慮多項因素，包括可持續發展規劃原則、交通需求及情況、自然保育及資源等等，若日後大嶼山發展規劃有所改變，署方會作出相關的檢討及跟進所需的計劃。至於羌山道及嶼南道的改善工程，署方已完成其中 7 個彎位。尚餘的幾個彎位，部

分需要先進行生態評估，通過後方能開展工程，故所需時間因而較長。他重申，署方會繼續積極跟進各項道路改善建議及工程。

40. 主席請有關部門跟進和研究議員提出的意見。

(張富議員、馬紹祥先生、盧國華先生、鄧翠儀女士、蕭鏡泉先生及羅港西先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

IV. 九龍西醫院聯網 2014/15 年度週年工作計劃簡介及北大嶼山醫院的發展進度報告
(文件 IDC 70/2014 號)

41. 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。

42. 莊義雄醫生利用電腦投影片介紹文件內容。

43. 老廣成議員表示，醫院管理局(“醫管局”)已兌現承諾，北大嶼山醫院將提供 24 小時急症室服務及開展其他服務，對此他感到高興。此外，現時北大嶼山社區健康中心門診(即東涌普通科門診)經常滿額，文件提到醫管局將於 2014/15 年度增加 13,750 個普通科門診名額，他詢問東涌普通科門診的名額會否增加。如會，將會增加多少名額。

44. 鄧家彪議員歡迎莊醫生不時向區議會匯報北大嶼山醫院的最新情況。他詢問，現時北大嶼山醫院急症室服務的平均輪候時間為多少、醫管局有否評估急症室服務延長至 24 小時後的輪候時間，以及與九龍西醫院聯網(“九龍西聯網”)其他醫院急症室的輪候時間比較又如何。此外，他又詢問，北大嶼山社區健康中心門診(“門診”)的名額會否增加，以及醫院在提供 24 小時服務後配藥房的開放時間為何。他表示，醫院在提供 24 小時服務後，對交通接駁服務的需求必定大增，他詢問開設來往醫院的小巴服務一事有何進展。

45. 容詠嬪議員讚揚北大嶼山醫院由規劃至完工及投入服務，一直保持服務承諾及高透明度。她感謝莊醫生詳細介紹九龍西聯網 2014/15 年度週年工作計劃。在資源緊絀的情況下，對醫務人員的需求龐大，在人手調配方面有相當難度，而北大嶼山醫院仍可如期完工及投入服務，實在十分難得。她表示，北大嶼山醫院是一項公私營協

作的醫院計劃，第一期公營醫院已經投入服務，她詢問醫管局何時開展第二期私營醫院的計劃。

46. 周浩鼎議員讚揚莊醫生及其團隊一直跟進議員就北大嶼山醫院所提出的意見。而醫院投入服務後，居民的反應正面。他表示，居民對普通科門診服務的需求殷切，他詢問醫管局會否增加北大嶼山社區健康中心的門診名額，以縮短輪候時間，以及調整配藥房的服務時間，以便居民在求診後可即時取藥。此外，隨著東涌人口不斷增加，對醫療服務的需求亦會上升。就開展北大嶼山醫院第二期發展計劃，他詢問當局有沒有時間表。

47. 周轉香副主席讚揚莊醫生及北大嶼山醫院全體員工的表現，以及院方能按承諾如期在本年第三季提供 24 小時急症室服務。在住院服務方面，雖然現時 40 張病床的分配是 20 張急症病床和 20 張復康/療養病床，但若復康/療養病床不敷應用，她建議院方靈活運用空置的急症病床，減少將病人轉送往瑪嘉烈醫院。在門診服務方面，不少居民反映門診經常滿額，以及有關電話預約系統的問題。在情況許可下，她建議院方調動專科醫生的人手，為門診病人診治。此外，她欣悉九龍西聯網其他醫院將會在專科服務方面支援北大嶼山醫院。她建議醫管局與地區團體協作，舉辦講座，讓居民了解九龍西聯網專科服務的安排。

48. 莊義雄醫生綜合回應如下：

- (a) 現時北大嶼山醫院急症服務的輪候時間，達到服務指標。以第四或第五類病人(即半緊急或非緊急病人)為例，較其他公營醫院的輪候時間一般會較短。然而市民對醫院服務需求與日俱增，院方暫時難以評估在延長急症室服務後的輪候情況。為提供更全面的照顧，本院將於本年 9 月 24 日(星期三)上午 8 時提供住院服務及 9 月 25 日(星期四)凌晨 0 時 1 分開展 24 小時急症服務。
- (b) 至於配藥房的開放時間，暫定由 2015 年起，配藥房在星期一至五上午 9 時至晚上 10 時提供服務，週六及週日則提供半日服務，時間由上午 9 時至下午 1 時。北大嶼山醫院會繼續向醫管局總部爭取資源，以便逐步擴充服務。

- (c) 在交通配套方面，他希望議員協助向運輸署爭取開設小巴服務，為北大嶼山醫院及區內居民提供更好的交通接駁服務，院方會全面支持和配合。
- (d) 在普通科門診服務方面，雖然醫管局因醫生人手問題未必可在 2014/15 年度增加北大嶼山社區健康中心的門診名額，但會以不同方式增加偶發性門診的名額。例如，局方會靈活調動醫生人手，安排其他門診的醫生提供跨區服務，以便為北大嶼山醫院提供額外人手。醫管局亦會靈活調配門診名額，例如將公務員門診的剩餘名額調撥給輪候的病人。此外，醫管局亦會完善分流病人的工作，轉介他們接受合適的治療，例如由護士跟進，或物理治療及職業治療等，以便騰出門診名額給其他有需要的病人。
- (e) 食物及衛生局（“食衛局”）一直密切留意北大嶼山醫院的服務發展情況，亦已預留土地，以便進行第二期發展計劃。他相信食衛局會考慮東涌及整體大嶼山未來的發展，以決定何時開展第二期計劃。
- (f) 40 張住院病床是在同一病房內，相信院方可靈活調配病床。
- (g) 在支援服務方面，他引用例子表示，若病人在門診求診時出現精神科病徵，醫生可將病人轉介至精神科跟進，讓專科醫生為病人提供更全面的治療。此外，亦可騰出門診名額給其他病人，以便更靈活地運用醫院資源。

（莊義雄醫生在是項議題討論完畢後離開會場。）

V. 在東涌設立中醫診所

（文件 IDC 57/2014 號）

49. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：醫院管理局中醫部主管謝達之博士。
50. 謝達之博士簡介文件的內容。

51. 周轉香副主席欣悉“仁愛堂－香港大學中醫教研中心(東涌)”(“中醫中心”)在7月7日便開始投入服務，日期較預期為早。她讚揚該中心一直與地區的持分者保持緊密聯繫，並希望中心將來與社區結合，成為中醫及中草藥研發教育的基地，並提高社區的保健意識。在交通接駁方面，她希望運輸署提供多類交通服務(包括巴士及小巴)，以方便大嶼山居民前往該中心。

52. 翁志明議員詢問中醫中心的收費。

53. 謝達之博士表示，中醫中心由仁愛堂、香港大學及醫管局以三方伙伴協作模式，提供醫療服務(醫)、教學(教)及學術研究(研)。在與社區合作方面，醫管局經已與中文大學及浸會大學聯絡，以便探討合作的方式。在交通方面，他希望當局提供專線小巴，以接駁鄰近社區。在養生方面，仁愛堂會陸續在社區進行中醫保健的教育活動。在收費方面，由於三方伙伴協作的中醫中心需自負盈虧，政府只提供部分資助，故收費較一般醫院管理局轄下的門診為高。由於中醫中心的質素、服務項目和人手專業性均有保證，市民普遍認為收費合理。一般中醫門診的收費為120元，包括兩劑中藥，而針灸的費用為150元至200元。

(謝達之博士在是項議程討論完畢後離開會場。)

VI. 加強處理店鋪阻街公眾諮詢 (文件 IDC 46/2014 號)

54. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：民政事務總署助理署長(2)許國新先生、高級顧問朱燦培先生及項目經理盧美雲女士；食物環境衛生署(“食環署”)高級總監(行動)林錦江先生及離島區環境衛生總監黃偉宏先生；香港警務處(“警務處”)警司(行動部)楊文彬先生；地政總署總地政主任/管制(鄉村改善及契約執行/土地管制組)林瑞光先生、離島地政處高級地政主任/土地管制鄭廣樂先生，以及屋宇署高級結構工程師/F4 楊國威先生。

55. 許國新先生表示，民政總署、食環署、地政總署、警務處及屋宇署於本年3月14日就加強處理店鋪阻街問題諮詢公眾，為期四個月，直至2014年7月14日。除了區議會外，亦會諮詢受影響的業界代表，並透過多種途徑，收集市民的意見。

56. 朱燦培先生利用電腦投影片介紹公眾諮詢文件的內容。
57. 鄧家彪議員表示，是次公眾諮詢是否只針對店鋪阻街，卻忽略了在街頭擺放“易拉架”的阻街行為。他認為，與食肆阻街比較，居民更厭惡此類在街頭推銷服務的商業活動。若不處理，而只針對小販或食肆執法，並不公平。
58. 鄺宜穩議員支持政府加強對店鋪阻街的執法行動。他建議以每平方米計算店鋪阻街的面積，從而釐定罰款額。他表示，是次公眾諮詢並沒有探討有何機制，讓非食肆店鋪申請擴展經營範圍。以長洲為例，大部分店鋪設於鄉村式屋宇內，面積最多只有 700 多呎，對某行業可能足夠，但對某些行業並不足夠。他建議政府設立機制，在情況許可下(例如道路較寬闊)，容許店鋪申請擴展可能 2 至 3 平方米的營業範圍，並在處理申請時，諮詢當區區議員的意見。他表示，現時食肆申請擴展經營範圍以提供露天餐飲服務的程序複雜。對於非食肆店鋪，例如售賣衣服的店鋪，由於沒有爐具，故不具危險性，因此建議簡化申請程序，而申請門檻亦不宜過高。他重申，除加強處理店鋪阻街外，政府亦應協助商鋪繼續經營。
59. 余俊翔議員表示，擬議的定額罰款制度是處理店鋪阻街問題一個額外的執法工具，並不會取代現行法例。他詢問在執法時，政府有甚麼準則，決定應採用定額罰款制度，或引用其他現行法例。
60. 賴子文議員支持政府加強執法，處理店鋪阻街問題，但執法準則必須清晰，不應“頭痛醫頭、腳痛醫腳”，應有長遠的解法方法。他引述地政條例表示，希望政府檢討有關法例(例如張貼告示的條文)是否已經過時。如有需要，則應修訂相關法例，以便更有效處理阻街的問題。在罰款額方面，他建議按阻街所佔用的公共面積，訂定分級制的罰款額。此外，他關注若有豁免機制，或會增加不明朗因素。根據以往經驗，各區都有其地區特色，而部分店鋪阻街情況，或涉及歷史問題，情況較為複雜，未必能迅速解決。他表示，店鋪經營者與政府部門可以合作，尋求解法辦法。他表示，商戶多是為了生計，亦明白阻街是不當行為，故大多願意作出改善。他以露天茶座為例表示，如果相關部門提供協助，相信可以解決食肆阻街問題。至於非食肆店鋪(例如售賣飾物或紀念品的店鋪)，他建議參考通菜街和西洋菜街攤檔的運作，商戶可向政府申請租用在店鋪範圍外的地方，用以臨時擺放物品，但營業時間過後便要清理妥當，類似露天茶座的模式。最後，他感謝各個政府部門，包括食環署、警務處、離島地政處、離島民政處及消防處等，一直致力為長洲解決店鋪阻街的相關問題，希望各方繼續努力，一起解決有關問題。

61. 許國新先生綜合回應如下：

- (a) 現時本港有六條法例處理涉及店鋪阻街的不同情況。擬議的定額罰款制度只是一個處理店鋪阻街的額外措施，並不會取代現時其他執法工具。公眾諮詢文件亦清楚說明，無論定額罰款制度的建議是否獲得市民支持，政府會繼續按現行法例執法，並會加強執法行動，以及繼續改善現行包括不同專責範疇的執法制度。
- (b) 地方行政督導委員會及區議會均留意到店鋪阻街問題日趨嚴重，儘管政府已多番努力對付店鋪阻街，問題仍然持續，店鋪阻街情況蔓延。因此，政府有需要加強執法。至於公眾諮詢文件沒有提及的其他阻街情況，例如在街道上擺放“易拉架”的商業宣傳行為等，有關執法部門會按相關的法例處理。
- (c) 關於議員提出以佔用公眾的地方按比例訂定罰款額的建議，在實際執法上會有困難，因為執法人員難以準確量度阻街的面積，而違規者亦未必同意量度的結果。他引用超速駕駛及亂拋垃圾的例子表示，利用定額罰款制度處理一些直接和清晰的個案，爭議性較少，執法亦較容易。此外，亦有意見認為應以累進方式，訂定不同級別的罰款額。例如，初犯者的罰款金額是第一級，而重犯者的罰款金額將按重犯次數而遞增。累進制在實際執法上亦會有困難，因為執法人員需要翻查記錄，以確定重犯次數，而違規者亦未必同意記錄的重犯次數。政府會就罰款制度聽取各方意見，詳細考慮，再作定案。
- (d) 若擬議的定額罰款制度獲得社會各界及市民的主流意見支持，政府會進行立法程序修訂相關法例，屆時有關的執法部門會制訂清晰的指引，包括在何種情況下發出定額罰款通知書或採取其他執法行動。有意見認為，如果店鋪阻街情況嚴重，罰款 1500 元實在微不足道，沒有阻嚇力。他以違例泊車作為參考表示，如違例人士在接獲定額罰款通知書後，在合理時間內沒有糾正其店鋪阻街行為，視乎情況而定，執法人員可繼續執法，向違例人士發出定額罰款通知書。上述的“一日多票”執法行動，加上適當的定額

罰款款額，應具阻嚇作用。此外，若違例情況嚴重，執法人員可以傳票方式就所涉店鋪阻街行為提出檢控，將個案交由法庭按實際情況決定其罰款額。

- (e) 關於法例的問題，現時有六條法例處理不同的店鋪阻街情況。若店鋪阻街涉及豎建混凝土平台、斜道或梯級等違例構築物，地政總署可根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6 條採取執法行動。該法例訂有通知期，讓違例人士於通知期內將違例構築物移除。對於這種店鋪阻街情況，給予正式通知及時間以便清拆違例構築物，或會較為合適。如有需要，有關執法部門會檢討相關法例，以便更有效處理店鋪阻街的相關問題。
- (f) 文件第 4.4 段提到，在制訂對店鋪阻街執法優次的準則時，其中一項考慮因素是地點的地區特色，例如社區對有關情況的意見及期望，歡迎議員提出意見。如文件第 4.5 段所述，如有關情況可為當區增添姿采和營造獨特的地區特色，但又不會對行人和交通造成迫切危險，在店鋪經營者能自律遵照經執法部門同意的擴展範圍的大前提下，可列為容後執法，甚至容忍。
- (g) 至於在食肆店鋪範圍外經營露天茶座的申請，則由食環署及各區的地政處負責。關於設立機制讓非食肆店鋪申請擴展經營的建議，將會交由相關執法部門研究。

62. 林錦江先生表示，是次公眾諮詢主要集中處理店鋪阻街，並不包括“易拉架”。就“易拉架”阻街的問題，食環署職員會按部門既定工作指引執法。

63. 周轉香副主席表示，是次公眾諮詢只針對店鋪阻街，卻沒有處理其他阻街行為，區議員實在難以配合。她引述例子表示，北大嶼山醫院側有一個廢物回收場，經常把廢物放在店鋪外，亦有很多單車停泊處被用作存放廢紙，但有關部門卻未能引用現行法例採取執法行動。她批評政府把處理店鋪阻街的責任推給區議會，而公眾諮詢文件的建議令區議員和市民處於對立的局面。

64. 鄺官穩議員表示，公眾諮詢文件只提到執法，希望區議會就執法優次向政府提供意見，卻沒有任何措施協商商戶，因此他建議設立機制，讓非食肆店鋪申請擴建營業範圍，讓它們有生存空間。他認

為，若政府對所有阻街的店鋪採取執法行動，商戶實在難以生存，而問題並非離島區獨有。若政府要區議會提供店鋪阻街的黑點，便應同時提供緩解措施，協助基層個體戶的店鋪。他引用花園街和通菜街的例子表示，希望政府設立機制，解決各區的阻街問題，然後才加強執法。他強調並非反對政府加強執法，但有些店鋪確實有需要政府提供額外申請程序以擴展經營範圍，若只容許食肆申請擴展經營，而其他店鋪不在此列，並不公平。

65. 李桂珍議員表示，一直以來，食環署對店鋪阻街所採取的執法行動，包括發出警告和進行票控等，行之有效。她認為，由區議員建議執法黑點並不合適。處理阻街問題，需要跨部門合作。她引用例子表示，若違例停泊的單車轉移位置，執法人員便難以作出票控。她建議政府統一構成阻街的定義，然後才進行執法。她表示，現時已有相關法例規管店鋪阻街的行為，但有關部門的執法行動未見成效，令問題日趨嚴重。

66. 賴子文議員認為不應由區議員提供店鋪阻街的黑點，因為區議員並不是政府部門或執法機構。有關政府部門應該最清楚哪些店鋪有違規情況。他表示，處理阻街問題涉及多個政府部門，各個部門應互相協調和配合，並根據現行法例所賦予的權力，或是修訂法例，以處理店鋪阻街問題。此外，就店鋪阻街問題，他認為民政總署並非主導部門，亦無權執法，不明白為何該署的標誌會放在文件的首位，實際上食環署的角色更為重要。他再次感謝各個政府部門，包括食環署、警務處、離島地政處和離島民政處等，成功採取聯合行動，處理長洲店鋪阻街的問題。

67. 翁志明議員表示，有很多商戶將部分鋪位分租，在店鋪範圍外擺放所售賣的商品，造成阻街。在長洲及本港各區都有類似問題，他詢問有關部門如何執法。

68. 許國新先生綜合回應如下：

- (a) 公眾諮詢文件提出加強處理店鋪阻街的執法措施，並非只針對食肆，而是包括所有店鋪。而現時六條相關的條例，是處理涉及店鋪阻街的不同情況。
- (b) 他澄清並強調，政府並非把執法權交給區議會。由於區議會有豐富的地區知識，而區議員亦熟悉當區的情況，所以有關執法部門在處理店鋪阻街問題時，諮詢區議會的意

見。有關諮詢可以是雙向的，有關執法部門可提出店鋪阻街黑點及執法優次，諮詢區議會的意見；而區議員亦可就區內的店鋪阻街情況及區內居民的意見和期望，向有關執法部門提出意見，以供參考。所有的執法行動和細節，必定由有關執法部門決定和執行；而有關執法部門亦必須承擔執法的後果。

- (c) 有關處理店鋪阻街的相關法例訂有通知期的問題，有關執法部門會引用不同的法例去處理不同的阻街情況。例如對於在未批租政府土地上豎建的混凝土平台、斜道或梯級等違例構築物，地政總署可根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6 條採取執法行動。該法例訂有通知期，讓違例人士於通知期內將違例構築物移除。由於移除違例構築物一般需要較長時間，所以通知期較長。對於在公眾地方造成阻礙因而對道路使用者造成不便或危害者，食環署和警務處可根據《簡易程序治罪條例》(第 228 章)第 4A 條執法，採取檢控行動，不須給予通知期。
- (d) 地方行政督導委員會曾經充份討論店鋪阻街問題。儘管政府已多番努力對付店鋪阻街，問題仍然持續，政府認為有需要加強力度處理與店鋪阻街相關的問題。民政總署與食環署、地政總署、警務處和屋宇署商議後，一起擬備了公眾諮詢文件，就如何更有效處理店鋪阻街相關的問題諮詢公眾，而跨部門公眾諮詢小組成員包括上述五個部門的代表。公眾諮詢文件封面部門標誌的排列次序並無特別意思，主要是由於地方行政督導委員會的主席是由民政事務局常任秘書長擔任，所以民政總署的標誌排在首位。
- (e) 現時在 18 區當中，有 5 區共 8 個地點內的店鋪延伸被列為容後執法，在該地點內的店鋪可作有限度的延伸，而店鋪類別並不限於食肆，例如花墟等。至於可否容後執法，是取決於公眾是否認同該地點具有地區特色，可為當區增添姿采，而有關的店鋪延伸又符合一定的條件等。在考慮有關地點時，相關執法部門可提出並諮詢區議會；而區議會及區議員亦可提出與相關的執法部門討論。

69. 鄭官穩議員表示，他明白是次公眾諮詢包括非食肆店鋪。由於加強執法的措施適用於所有店鋪，故他建議設立機制，讓有需要的非食肆店鋪申請使用公共地方，以擴展經營。

70. 許國新先生感謝各位議員的意見。關於設立機制讓非食肆店鋪申請擴展經營的建議，將會交由相關執法部門研究。在公眾諮詢期屆滿後，署方會整合所收集的意見，然後向地方行政督導委員會提交報告。

71. 主席請有關政府部門考慮議員提出的意見。

(許國新先生、朱燦培先生、盧美雲女士、林錦江先生、楊文彬先生、林瑞光先生、鄭廣樂先生及楊國威先生在是項議程討論完畢後離開會場。)

VII. 鹿湖及羌山分區計劃大綱草圖編號 S/I-LWKS/B (文件 IDC 42/2014 號)

72. 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。

73. 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片介紹大綱草圖的內容。

74. 李志峰議員表示，就鹿湖及羌山分區計劃大綱草圖，大澳鄉事委員會希望原有鄉村維持不變，原居民所擁有的私人土地、農地及興建小型屋宇(丁屋)的土地，都不要劃入綠化地帶或郊野公園範圍內，以便居民進行耕種，而現時已存在的屋宇亦應繼續保留並容許進行維修。現時在羌山的原居民村，有 10 多名居民符合資格興建丁屋，加上另外有 20 多名年滿 10 歲而在未來 10 年內會符合資格的居民，他希望規劃署預留足夠土地興建丁屋。他稍後會將有關居民的資料轉交規劃署。他表示，只有農地在耕種的情況下，河流及溪澗才有塘蝨、田螺及蟹等生物，而並非如環保人士所言，在荒廢的農地上會發現上述生物，希望規劃署不要被欺騙。

75. 余漢坤議員表示，現時區內年滿 18 歲或以上，又或年滿 10 歲而在未來 10 年內會符合資格申請興建丁屋的居民，為數不少，但草圖內預留作“鄉村式發展”的土地只有 0.85 公頃，他認為並不足夠滿足居民的實際需求，因此他希望規劃署重新計算，預留足夠土地作“鄉村式發展”用途。此外，雖然現時擬劃入郊野公園的土地只有 0.38 公頃，但在牛過田及集水區一帶有部分仍是私人土地。他已多次向規劃

署反映，政府在上世紀 60 年代末至 70 年代初，為了向全港尤其港島市民供水而興建石壁水塘，以至當地不少水源被納入集水區內，居民因而未能耕作，造成土地荒廢。《郊野公園條例》在 1979 年生效時，政府曾透過宣傳表示，有人居住的土地屬不包括土地。他質疑政府現時以有關土地已荒廢及無人居住為理由，把這些私人土地納入郊野公園範圍內，對私人土地業權人完全沒有保障。他又引述例子表示，由於居民的資源有限，若要根據《城市規劃條例》第 16 條提出規劃許可申請，以便興建房屋，實際上並不可行。他認為，在未有良好及整體的保育政策前，政府不應剝奪私人土地業權人的權利。他明白農業屬經常性許可用途，但有關土地位於集水區內，自然水源被截，居民實在難以務農。他重申，希望規劃署不要忽視私人土地業權人的權益。

76. 鍾文傑先生表示，有關“鄉村式發展”地帶的規劃，除了丁屋需求外，亦需考慮當地實際環境(例如地形及樹木)，以及集水區等因素。在擬備分區計劃大綱草圖時，規劃署曾諮詢水務署及漁農自然護理署(“漁護署”)的意見。有關部門要求署方詳細考慮鄉村式發展對水質的影響。此外，署方亦有參考由地政總署提供，有關丁屋需求的資料。他歡迎李志峰議員提供進一步資料，以便署方考慮是否有檢討空間。他澄清，草圖約有 3,800 平方米的土地被劃作郊野公園，只是反映已被納入郊野公園範圍的土地，並沒有把新土地或私人土地劃入郊野公園範圍內。在土地業權方面，根據圖則的規定，在綠化地帶內，農耕是一項經常准許的用途。若個別土地業權人希望把土地用作其他用途，可透過《城市規劃條例》第 16 條，向城規會提出規劃許可申請。規劃署會盡量為申請人提供協助。在整理是次會議及稍後在大澳鄉事委員會所收集的意見後，署方會再諮詢相關部門意見並向城規會匯報。

(譚燕萍女士在是項議程討論完畢後離開會場。)

VIII. 有關港珠澳大橋工程進度的提問 (文件 IDC 49/2014 號)

77. 主席表示，路政署未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供議員參閱。

78. 周浩鼎議員介紹提問內容。他表示，雖然路政署已提供書面回覆，但未能派代表出席會議，對此他感到遺憾。他關注現時本港建造業人手短缺，如果大橋工程中有一個項目延誤，將會影響其他項

目。他認為路政署的回覆沒有正面回應有關問題，並重申對該署未能派代表出席會議表示遺憾。

IX. 有關南丫島第二期填海工程進度的提問

(文件 IDC 50/2014 號)

79. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：規劃署城市規劃師/離島 6 呂德成先生，土木工程拓展署海港工程部高級工程師/項目 1 潘德和先生，以及海港工程部工程師/項目 1B 鄭建文先生。

80. 余麗芬議員介紹提問內容。

81. 呂德成先生表示，南丫島榕樹灣第二期填海工程的規劃程序經已完成。規劃署已經將有關項目納入南丫島分區計劃大綱圖內。在項目推行期間，署方接獲很多不同的公眾意見。土木工程拓展署、規劃署及離島民政處將會繼續聆聽並考慮公眾的意見，以檢討如何推展有關計劃。

82. 潘德和先生表示，土木工程拓展署在 2011 年年初，為南丫島第二期填海工程項目展開環評研究，並在報章刊登了工程簡介。而環境保護署(“環保署”)亦發出及刊登了此項目的環評研究概要。及後，政府部門接獲不少對有關工程項目的反對意見。有關部門現正就公眾意見進行歸納及分析。

83. 余麗芬議員詢問南丫分區計劃大綱圖於何時制定。

84. 陳連偉議員表示，在他未擔任離島區議員之前(約八年前)直至現在，有關部門仍然以有反對意見為理由而拖延工程。他表示，填海工程對榕樹灣十分重要，因為填海後才能改善現有的南北通道，而島民一直關注及期待工程的進行，但至今只有規劃，而未見落實。南丫島民非常失望。他希望當局正視島民的意見，不要因為外來的反對聲音而一再拖延。

85. 呂德成先生補充表示，就榕樹灣第二期填海工程，規劃署曾於 2003 年檢討及修訂分區計劃大綱圖，並將該填海的工程範圍納入大綱圖內，而大綱圖亦於 2004 年獲行政長官會同行政會議核准。因此，該項工程的規劃程序在當時已經完成。

86. 潘德和先生表示，在 2011 年年初開始環評研究的過程中，署方接獲不少意見。作為推行項目的部門，署方必需聽取及重視各方面的意見。由於接獲不少反對的意見，故署方一直與規劃署及其他相關部門商討，並考慮就有關項目的規劃進行檢討的需要。

87. 主席表示，南丫島確實需要發展，而該工程拖延已久，他希望有關部門平衡正反意見，調整工程細節並加速研究。他表示，南丫島唯一的通道需要填海後才能改善，請有關部門盡早落實工程。

88. 余麗芬議員要求有關部門提供日後由碼頭通往健康院鄉村式道路的設計圖則，以及工程時間表，以便諮詢居民。

89. 主席請部門盡快跟進議員的建議。

(呂德成先生、潘德和先生及鄭建文先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

X. 有關南丫島狗隻咬傷人事件的提問 (文件 IDC 51/2014 號)

90. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：漁農自然護理署高級農林督察(動物管理)香港呂楚欽先生及一級農林督察葉卓文先生。

91. 余麗芬議員介紹提問內容。

92. 呂楚欽先生表示，有關狗隻咬傷人，狗主會否有罪的問題，需按個別個案來判斷，不能一概而論。如發生狗隻咬傷人的事件，漁護署職員會到現場調查及搜集證據，包括向傷者及狗主進行搜證及記錄證詞、檢查狗隻，以及調查狗隻當時是否在妥善管束下咬傷人。法例列明，如果狗隻並不是在妥善管束下咬傷人，漁護署可根據法例控告狗主。在搜證及調查後，如果證明狗主未有按法例要求妥善管束狗隻，署方便會提出檢控。因此，如果狗隻咬傷人，狗主並不一定有罪。署方需先進行調查，才能決定狗主是否有罪。在執法方面，漁護署會安排職員了解整件事件發生的過程，包括事發地點是公眾還是私人地方、事發時狗主有否控制狗隻，以及是否有人激怒狗隻等。署方會根據調查所得作出總結，如有足夠證據，便會作出票控。在一般情況下，如咬傷人的狗隻已注射狂犬病疫苗，署方會因應其健康情況，以及過往有沒有咬傷人的記錄，進行風險評估，才決定是否需捕捉有關狗隻。

到漁農署轄下的動物管理中心進行狂犬病觀察。如咬傷人的狗隻沒有注射狂犬病疫苗，署方便會捕捉狗隻進行觀察。一般而言，署方會盡量在意外發生後七日內作出跟進。

93. 陳連偉議員表示，咬傷人的狗隻通常都沒有佩帶狗帶及口罩。由於狗隻失控時，每每襲擊小孩，令父母非常擔心。他詢問如狗隻在沒有妥善控制下咬傷人，為何狗主不需負上責任，為何漁護署又沒有提出檢控，仍然任由沒有佩帶狗帶及口罩的狗隻在街上隨意走動。他詢問漁護署有沒有成功檢控的個案。

94. 余麗芬議員表示，根據現時的法例，二十公斤以上的狗隻才須佩帶口罩及牽繩。但在鄉村地方，狗隻可以隨處走動，附近又可能有孩童，所以狗隻咬傷人的可能性亦會增加。此外，現時的法例沒有限制市民帶狗隻上街的數目，狗主是否有能力妥善管理狗隻，令人十分擔心。她關注南丫島上狗隻咬人的個案有上升趨勢，據她所知，有部分居民被家狗咬傷而沒有報警，同時狗隻隨處便溺的情況亦非常嚴重。她認為現行法例賦予漁護署或警方的權力並不足夠，以致執法上有困難。她建議政府檢討法例，並加強宣傳教育，希望狗主自律，讓人狗和諧共存。

95. 主席表示，狗主有責任妥善管束狗隻。他請有關部門跟進議員提出的問題。

96. 呂楚欽先生表示，根據記錄，在 2013 年，漁護署接獲 21 宗南丫島上狗隻咬傷人的個案。其中 6 宗個案，署方掌握足夠證據，並成功檢控狗主。至於其餘個案，有傷者不願提供資料，又或涉及流浪狗而未能尋獲狗主，因而無法提出檢控。他表示，在南丫島及新界的鄉村地方，狗主對狗隻的管束相對比較寬鬆。為加強教育，署方在前年成立了發展科，希望透過教育及宣傳，讓狗主知道了解其責任，在公眾地方如何控制狗隻，以及提醒狗主需要為狗隻打針及領牌。在今年八月及十二月，署方將會在南丫島舉行兩個大型的宣傳活動和展覽，主題是如何管束狗隻以及為狗隻打針及領牌。此外，署方亦會派發小冊子及在多個地點懸掛橫額。以去年為例，署方曾在不同地方(包括榕樹灣碼頭、大灣舊村附近、以及在幼稚園前及安徒生會對出的空地)懸掛橫額，宣傳狗主需有效地管束狗隻。在未來一年，署方會著重教育宣傳，讓狗主熟識法例的要求。

97. 李桂珍議員詢問漁護署如何方有效制止非法喂食野狗，以免野狗的數量增多。

98. 呂楚欽先生表示，由於市民非法喂食野狗，間接助長其生育，而由於野狗沒有絕育，故衍生很多問題。針對此問題，署方的做法是派職員到相關地點捕捉流浪狗，並將有關問題轉介至食環署跟進。

99. 樊志平議員詢問，二十公斤以下的狗隻在街上是否不需要配帶口罩，而狗主最多帶多少狗隻上街才算合適。

100. 金諾文先生表示，漁護署是處理狗隻咬傷人事件的主導部門。警方一直與該署通力合作，採取聯合行動，教育狗主及捕捉野狗。警方亦已在南丫島的黑點加強巡邏。他強調，如發生狗隻咬傷人事件，又或有路人感到不安全，可隨時報警求助。

101. 呂楚欽先生表示，根據現行法例，二十公斤或以下的狗隻沒有硬性規定必須綁狗繩及帶口罩。但狗主需要以合適的控制方式管束狗隻，至於何謂合適的控制方式，在法例上並沒有清楚列明。如果狗隻咬傷人，便說明狗隻沒有受到合適的控制方式管束。因此，署方是可以根據法例控告狗主。

(呂楚欽先生及葉卓文先生在是項議程討論完畢後離開會場。)

XIII. 有關反對《大蠔發展審批地區草圖》的動議 (文件 IDC 52/2014 號)

102. 主席表示，是項動議由王少強議員提出，周浩鼎議員和議。

103. 王少強議員介紹動議內容。

104. 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。投票結果有 14 票支持，無人反對和 2 票棄權。因此，以下動議獲離島區議會通過：

“離島區議會反對規劃署《大蠔發展審批地區草圖編號 DPA/I-TH/1》的規劃。”

(在進行投票時，有 3 位議員已經離開會場而沒有參加投票。)

(李志峰議員及樊志平議員在是項議題討論完畢後離開會場。)

XIV. 有關香港迪士尼樂園餐廳內雀鳥的提問
(文件 IDC 54/2014 號)

105. 主席表示，香港迪士尼樂園未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供議員參閱。

106. 李桂珍議員介紹提問內容。她表示，迪士尼樂園回覆表示會作出改善，包括提供指引及加強清潔，她並沒有其他意見。

(金文諾先生及黎德禮先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

XV. 有關香港國際機場噪音、水質及空氣質素控制的提問
(文件 IDC 55/2014 號)

107. 主席歡迎出席回應的嘉賓：香港機場管理局飛行區運作總經理馬耀文先生、建築工程環保事務總經理李仲騰先生、首席傳訊主管李雪珊女士，以及顧問公司莫特麥克唐納代表程明錦先生。環境保護署的書面回覆已在會前送交議員參閱。

108. 容詠端議員介紹提問內容。

109. 李仲騰先生利用電腦投影片介紹三跑道系統的最新進展，內容如下：

- (a) 香港機場管理局(“機管局”)在 2011 年 3 月公布《香港國際機場 2030 規劃大綱》(“《2030 規劃大綱》”)，提出機場未來發展策略性方向的可能方案，並開始為期三個月的公眾諮詢，就“維持現有雙跑道系統”和“擴建成三跑道系統”兩個方案作出選擇。根據香港大學社會科學研究中心整理及分析公眾意見問卷調查結果，在超過 24,000 名回應者中，73%回應者支持三跑道系統方案。基於這項調查結果，政府在 2012 年 3 月，原則上批准機管局採納三跑道系統方案作為機場未來發展規劃方向。環保署於 2012 年 8 月就三跑道系統工程項目發出環境影響評估(“環評”)研究概要。經過兩年研究，機管局在本年 4 月 17 日向環保署遞交環評報告。獲環保署審批後，三跑道系統的環評報告已於 6 月 20 日公布，供公眾查閱，直至 7 月 19 日。公

眾查閱結束後，環境諮詢委員會將會審閱報告，歷時約 2 個月，該會及公眾的意見將交予環保署署長考慮，以決定是否批准報告及發出環境許可證。預計法定環評程序可於 2014 年 10 月完成。下一階段工作則包括通過法定規劃程序、完成詳細設計，以及更新計劃成本及落實融資方案等。預計三跑道系統最快可於 2023 年投入運作。

- (b) 在機場發展方面，航空交通增長較預期為快。在過去 12 個月，機場的客運量、貨運量及飛機起降量的年增長率分別為 7.2%、4.1% 及 6.4%。根據最新檢討，機場現有雙跑道系統可能較《2030 規劃大綱》內的預測提前達到飽和。若不發展三跑道系統，航空公司將無法增加新航班，只會提供利潤較可觀的航線，乘客的航點選擇將會減少，而機票價格亦會因此上升。此外，機場的應變能力及作為樞紐機場的吸引力亦會減低，這樣會削弱香港的航空中心地位及長遠競爭力。
- (c) 三跑道系統工程需要拓展約 650 公頃土地，用以興建第三條跑道、新跑道客運廊、停機坪和相關設施，以及新旅客捷運系統等。
- (d) 機管局的環評團隊由多名經驗豐富的本地及國際知名專家組成，經過兩年時間進行全面研究，探討三跑道系統計劃的 12 項主要環境範疇，包括空氣質素、水質、噪音及生態(陸地及海洋生態，包括中華白海豚)等，並制訂了超過 250 項措施，以應對各項環境事宜。

110. 接著，程明錦先生利用電腦投影片介紹環評報告在飛機噪音、空氣質素及水質三方面的內容：

(I) 飛機噪音影響評估

- (a) 香港採用嚴謹的飛機噪音標準。大部分國際機場，包括香港國際機場，均採用累積平均噪音能量衡量標準，以進行噪音規劃。以香港國際機場為例，相應飛機噪音預測值為 NEF25(飛機噪音預測等量線 25)，其飛機噪音標準較不少先進國家的機場(如加拿大、美國、新加坡)更為嚴謹。環評已探討三種不同情況下的飛機噪音，包括(i)現有飛機噪音環境—在 2011 年，全年飛機起降量為 333,806 架次，

這是在 2012 年展開環評時的最新全年數據；(ii)過渡階段運作模式－在 2021 年，全年飛機起降量預計為 420,000 架次；以及(iii)最高飛機噪音水平運作模式－在 2030 年，全年飛機起降量預計為 607,480 架次，而在 2032 年，全年飛機起降量預計為 620,000 架次。

- (b) 雙跑道系統的短期噪音緩解措施將會陸續落實。在 2014 年 3 月底起，民航處禁止僅僅符合第三章噪音標準的飛機，在 2300 至 0659 時段(禁止時段)內起降。而由 2014 年 10 月底起，在現有雙跑道運作下，將會全日禁止。此外，機管局將會制訂環境收費/獎勵計劃，以鼓勵航空公司採用較寧靜的飛機機種。此外，局方將實施夜間航班需求管理，確保噪音預測等量線不會伸延而至新的易受噪音影響地方。
- (c) 在三跑道系統落成後，在可行情況下，將安排南跑道在夜間處於備用狀態，以盡量減少對北大嶼山的影響。此外，在飛機航道使用上，會建議避免在夜間飛越人口稠密地區，以及管理跑道夜間使用方向，盡量減低噪音影響。在 2030 年，飛機噪音預測等量線 25 將向北移，進一步遠離東涌及北大嶼山一帶。在 2032 年，隨著飛機科技不斷進步，雖然飛機起降量有所增加，但飛機噪音預測等量線 25 將與 2030 年相若。
- (d) 在環境監察及審核方面，報告建議機管局在收集第三條跑道首個全年運作年度數據後，將進行預測驗證工作，並編製年度檢討報告，以檢討與噪音相關的運作統計數據及合規狀況。而每五年亦會編製一份飛機噪音預測等量線報告，並繼續與持份者聯繫，以收集他們對飛機噪音的意見。

(II) 空氣質素影響評估

- (a) 環評已評估工程的潛在累積空氣質素影響，包括機場運作排放、鄰近現有和將來的基建排放，以及周圍環境排放。評估包括工程項目五公里範圍內所有主要易受空氣污染影響地方。另外，工程項目五公里範圍外，即包括其他本地工業排放、陸路排放、海上排放，以及來自珠江三角洲的排放，都被納入累積空氣質素影響評估。結果顯示，研究範圍內所有易受空氣污染影響地方(包括香港口岸、踏

石角、東涌和沙螺灣等)，完全符合現行的空氣質素指標。而機場排放對東涌及屯門的二氧化氮年均濃度的影響輕微，而沙螺灣的二氧化氮年均濃度則較高，因為該處較接近機場，但沙螺灣的空氣質素仍然符合現行空氣質素指標。

- (b) 環評報告建議機管局持續推行緩解措施，以減少排放，包括由 2008 年起，除已獲豁免的車輛外，機場禁區內所有車輛及設備不得空轉引擎。在 2014 年年底後，飛機不可在廊前停機位使用輔助動力裝置。在 2017 年年底後，機場禁區內所有房車須為電動車。到 2018 年年底，將設立合共 290 個電動車及地勤設備充電站。此外，新型飛機亦有助減低空氣污染物及噪音排放。

(III) 水質影響評估

- (a) 評估是利用立體模型，預測在施工階段所釋出的懸浮固體及從污泥坑所釋出的污染物對水質所帶來的潛在影響。同時，亦利用立體模型，預測在營運階段，北大嶼山的水流形態，以及排放至海洋環境的雨水或已冷卻水，對水質的累計影響。
- (b) 在實施緩解措施下，在所有易受水污染影響地方的懸浮固體水平，將會符合水質指標規定的要求。預期三跑道系統在施工及營運階段，均沒有顯著水質影響。
- (c) 報告建議的主要緩解措施包括：在鑽孔出土位置附近安裝防漏系統，將徑流及洩漏減至最少；採用定向鑽孔法進行海底航油管道改道，以避免對海床造成干擾及產生任何潛在水質影響；利用深層水泥拌合法，在拓地範圍內的污染泥料卸置坑進行地質改良，以防釋出污染物及令水質惡化；利用水力噴柱方法以及封閉式抓斗，進行海底電纜改道的接口安裝挖掘工程，以將懸浮固體及污染物的排放減至最少。

(會後註： 主要緩解措施亦包括在工程活躍範圍周圍設立淤泥屏障，並在鄰近海水進水口設置隔泥網，將因舖設砂墊層及填料活動所釋出的懸浮

固體減至最少；以及於停機坪及停機位範圍設計及安裝防漏系統。）

他總結，透過有效的緩解措施，三跑道系統對鄰近地區的空氣質素、噪音及水質影響均獲評估為可接受水平。

111. 李仲騰先生表示，有關新跑道客運廊的短片，他將於會後提供網址，以便議員在上網觀看。

112. 容詠嫦議員感謝機管局及顧問公司代表的詳細介紹。她表示，若機管局能在會議前提供電腦投影片，議員便有時間參閱有關資料，然後提出更有意義的問題。她關注現時東涌的空氣質素經已超標，在過去十四年，東涌的空氣質素共有 213 日是超出標準。環保署現時已採用較嚴謹及接近國際的空氣質素指標，在三條跑道落成後，對空氣質素的影響是否如局方所評估這麼低，她對此有保留。在減少噪音方面，她歡迎局方安排南跑道於夜間進入備用狀態，並盡量使用北面的第三跑道，以減少噪音對北大嶼山居民的影響。雖然局方表示會根據飛機的數量來決定飛行的航道，但據她了解，飛機起飛的方向乃根據風向決定，例如在十月至三月期間，吹北風的時間較多，便會選擇向南逆風起飛。在晚間，載貨飛機所產生的噪音最大。因此，她對局方指將根據飛機的數量而決定飛行航道的說法有保留。此外，她又詢問在三跑道系統投入服務後，是否需要使用及擴建二號客運大樓，或興建新的客運大樓。如有需要，她會後會跟進其他問題。

113. 周浩鼎議員表示，在噪音及空氣質素方面，由於環評報告已提出一系列的緩解措施，以減少對附近居民的影響，故他的關注相對較低。他比較關注水質問題，希望局方提供更多資料。

114. 李仲騰先生綜合回應如下：

- (a) 空氣質素方面，機場產生的污染物主要是二氧化氮和懸浮粒子。環評結果顯示，機場排放對東涌區的空氣影響，只佔整體的 5% 至 6%。現時東涌區的空氣污染主要與臭氧有關，而臭氧是一個區域性的問題。無論機場是否進行三跑道工程，東涌的臭氧情況亦差不多。相反，進行三跑道項目後，東涌的臭氧水平會有輕微減少。
- (b) 在三跑道系統運作後，在晚上 11 時至早上 7 時，南跑道盡量會處於備用狀態。在選擇跑道方面，正如容詠嫦議員

所述，飛機一般都是逆風起飛及降落，但在“小順風”，即在 5 海里以下的環境下，飛機仍可順風起飛及降落。因此，在風力及風速許可下，局方希望大部分飛機能在機場西面水面範圍起飛及降落。局方已就有關方案與民航處溝通，確認在三跑道系統下，上述方案是可行的。

- (c) 現時 2 號客運大樓只能用作辦理登機手續，而登機則須前往 1 號客運大樓的客運廊。未來 2 號客運大樓將會擴建，其面積約等同 1 號客運大樓，並提供全面服務，以便乘客辦理出入境手續及登機。日後，1、2 號客運大樓及新跑道客運廊，將會透過“無人駕駛列車”連接。
- (d) 在水質方面，顧問公司剛才已經解釋，在施工及營運階段，機管局均會採取相應的緩解措施。根據環評結果，在實施緩解措施下，施工階段所釋出的懸浮固體及污染物，不會對水質有負面影響。而在營運階段，局方亦以立體模型預測，發現有關項目對水流及水質並沒有顯著影響。詳情可參閱環評報告。

115. 鄺管穩議員認為，遠洋渡輪及油輪所使用的燃油產生大量污染物，是本港空氣污染的主要源頭之一，與機場的排放無關。此外，他希望局方解釋有何措施以保育中華白海豚。

116. 李仲騰先生表示，在保育中華白海豚方面，重點的緩解措施是設立一個海岸公園，將計劃中的大小磨刀海岸公園、將來機場附近的海事禁區、以及現有沙洲及龍鼓洲的海岸公園連結，藉此產生協同效應，加強對中華白海豚的保育。建議的海岸公園面積有 2400 公頃，等同於本港現時 4 個海岸公園面積的總和。同時，在施工期間，局方亦會實施一系列的緩解措施，以減少工程對水質的影響。例如海天客運碼頭往來珠海及澳門的高速船，將改為經沙洲及龍鼓洲海岸公園北面航行。而海豚專家亦確定局方一系列的措施，能有效保育中華白海豚。

117. 主席表示，現時機場的客運量及貨運量持續上升，若不盡早落實興建第三條跑道，日後工程費用將會增加。因此，他個人支持盡快興建第三條跑道。

(馬耀文先生、李仲騰先生、李雪珊女士、程明錦先生、林梅珍女士及羅東華先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

XVI. 有關長洲碼頭外加設銀通櫃員機的提問
(文件 IDC 56/2014 號)

118. 主席表示，政府產業署和差餉物業估價署的書面回覆，已於會前送交議員參閱。

119. 鄺官穩議員表示，政府產業署和差餉物業估價署已提供書面回覆，表示將會覆核該個案，因此，他沒有其他意見。

XVII. 有關長洲避風塘內的垃圾的提問
(文件 IDC 58/2014 號)

120. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：海事處高級助理船務主任/污染控制小組朱永強先生及署理海事主任/牌照及關務(3)譚偉文先生。

121. 李桂珍議員介紹提問內容。

122. 朱永強先生表示，海事處污染控制小組現有兩艘清理海上垃圾艇在長洲避風塘內工作。至於望邊堆聚垃圾問題，由於該處位置比較狹窄及淺水，亦有很多小艇停泊，因此，該兩艘垃圾艇未能靠近該處。若該處發現有垃圾堆積，處方會安排近岸清潔隊清理。處方已與承辦商商討，將安排一艘小艇進入近岸位置清理垃圾。但若以小艇清理近岸垃圾，成效會比較低。該處現正研究一些改善方案。

123. 主席希望海事處繼續跟進有關問題及作出改善。

(會後註：七月份開始，承辦商已應處方要求，加派一艘小艇在狹窄及淺水位置清理海上飄浮垃圾。)

(朱永強先生及譚偉文先生在是項議程討論完畢後離開會場。)

XVIII. 有關愉景灣居民與運輸及房屋局副局長邱誠武會面的提問
(文件 IDC 67/2014 號)

124. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署總運輸主任(新界西南)阮康誠先生。運輸及房屋局表示，運輸署將會代表該局回答議員的提

問，該局的書面回覆已放置桌上，供議員參閱。

125. 容詠嫦議員介紹提問內容，並希望邱誠武副局長出席會議回應提問，因為在 2014 年 3 月 27 日的乘客聯絡小組(Passenger Liaison Group)會議上曾發生混亂，有人因而在會後報警求助。

126. 阮康誠先生表示，運輸及房屋局(“運房局”)已提供書面回覆，他沒有補充。

127. 容詠嫦議員表示，運房局的書面回覆並沒有解答她的提問。她相信議員都了解運房局的政策，包括渡輪航線的補貼(海路方面)和邨巴的路線(陸路方面)等。她希望邱副局長澄清曾否選擇性地向愉景灣居民作出有關言論，或是居民錯誤引述他的言論。她譴責運房局，原因是離島區議會在多個月以來，一直要求運房局局長與議員見面，但至今仍未成事。而運房局邱副局長選擇性地接見居民。在會面後，他亦不願證實會面時的言論，又還是有居民錯誤覆述他的言論，因而造成很多混亂。她表示，若運房局繼續這樣運作，會令議員處於困境，亦會在社區上引起不必要的紛爭。她希望能夠記錄在案，她嚴重譴責運房局，亦要求運房局局長盡快與離島區議員會面。

128. 主席表示，他已經兩次去信運房局，希望局長能夠與離島區議員會面，但至今仍未有回覆。秘書處會再向局方轉達議會的要求。

129. 容詠嫦議員重申，她譴責運房局選擇性與居民會面，並發放一些虛假的信息，在社區中製造混亂。

(會後註：運房局於本年 7 月 21 日回覆表示，局長已委派副局長邱誠武先生與離島區議員稍後會面。)

XIX. 有關港鐵東涌綫服務和列車班次的提問 (文件 IDC 68/2014 號)

130. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港鐵路有限公司(“港鐵”)公共關係經理/客務鄭偉漢先生，以及運輸署總運輸主任(新界西南)阮康誠先生。

131. 余俊翔議員介紹提問內容。

132. 鄭偉漢先生表示，港鐵是一個國際公認可靠的鐵路網絡，整體準時率達 99.9%，這表示每天平均約 520 萬乘客可以準時或在預定時間 5 分鐘內到達目的地。根據記錄，在 5 月至 6 月期間，港鐵東涌綫發生了個別輕微的延誤，這與列車機件有關，而延誤時間可能多於 8 分鐘。他希望議員明白，港鐵的系統十分複雜，有數以十萬計的組件無間斷的運作。港鐵每天運作超過 8 千班列車，很難做到零延誤，偶然會出現機件故障或輕微延誤的情況，港鐵非常感謝乘客的忍耐、合作及了解。關於東涌綫的班次，港鐵在 2012 年起推出“用心聽、用心做”計劃。在該計劃下，港鐵在 2012 年每週增加了 303 班車，改善東涌綫在繁忙時間、非繁忙時間及週末的列車班次。現時，於平日早上繁忙時段，東涌綫往來香港站至青衣站維持平均每 4 分鐘一班車，而往來香港站至東涌站則維持均每 4 至 8 分鐘一班車。港鐵一直致力提供既安全又可靠的鐵路服務，而不同地區的乘客量及使用鐵路的模式各有不同，港鐵會因應不同地區的情況安排列車的班次。在早上繁忙時段，東涌綫最繁忙路段(奧運站到九龍站)的載客率為 84%，相信大致可照顧到東涌綫整體乘客的需要。

133. 余俊翔議員批評港鐵只引用數據作回覆，並不了解實際情況。他詢問鄭偉漢先生有沒有在早上繁忙時段及假日乘搭東涌綫。

134. 鄭偉漢先生表示曾經在繁忙時段乘搭東涌綫由市區前往青衣上班。

135. 周浩鼎議員表示，他在上次交通及運輸委員會(“交運會”)會議上，亦曾提出相關的提問，但港鐵沒有派代表出席會議。現時，東涌綫每小時有 20 班車，其中 5 班車是行走機場快綫，15 班則來往東涌(當中有 5 班車是開往青衣)。據他了解，東涌綫每小時最多可運作 32 班車，包括 8 班車行走機場快綫，而其餘 24 班車則往來東涌及青衣。他明白增加班次會受制於訊號系統，但隨著東涌人口增加，旅客數目持續上升，若維持東涌綫現行的營運模式，根本無法應付需求。因此，他詢問港鐵何時會增加東涌綫的班次，由每小時 20 班增至 32 班。由於東涌綫沿綫月台只能容納 8 個車卡，他詢問港鐵會否考慮擴建月台，以增加載客量。

136. 余俊翔議員表示，在上次交運會會議上，他請運輸署要求港鐵就增加東涌綫班次的安排提供書面回覆，但至今仍未有回覆。他不認同港鐵指東涌綫現時的服務足以應付需求。現時東涌約有 8 萬人，隨著大嶼山未來的發展，未來人口將會增至 20 多萬人。他詢問港鐵有何長遠基建規劃，例如提升系統訊號，以增加載客量。他請港鐵代

表回應提問第三點，有甚麼客觀及技術上的原因，導至港鐵未能加密東涌綫的班次，以及港鐵有何解決方法。他表示，更換系統或增建路軌等基建項目需時數年才能完成，港鐵應及早規劃，以應付未來的需要。他表示，香港的交通系統是以鐵路為骨幹，港鐵因此責無旁貸。

137. 鄭偉漢先生回應，東涌綫 84% 的載客率是以繁忙時段最繁忙路段(即奧運站到九龍站)單一方向每小時的載客量統計。而在非繁忙時段，列車的載客量仍然充足。在提升可載客量方面，港鐵會分階段提升各鐵路綫的訊號系統，市區綫預計在 2022 年完成。其後，東涌綫的訊號系統亦會相繼提升。他表示，雖然現時東涌綫的安排能夠應付乘客的需求，但港鐵會繼續密切留意其載客量及服務情況，如有需要，便會作出特別安排。他會把議員的意見帶回公司考慮。

138. 主席請港鐵跟進議員所提出的問題及意見。

(鄭偉漢先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

XX. 有關東涌健康中心通往富東邨四間學校通道的提問
(文件 IDC 69/2014 號)

139. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：房屋署物業管理總經理(黃大仙、青衣、荃灣及離島)黃漢傑先生。

140. 周轉香副主席介紹提問內容。

141. 黃漢傑先生表示，該通道現時只有兩個明渠的去水位置，署方已有改善方法。有關工程經已納入房屋署 2014-2015 年度的維修計劃內，並會在本月底動工，預計在八月(暑期)前便會完成工程。在工程進行期間，物業管理公司會留意及處理去水的情況。

142. 賴子文議員表示，據他了解，若學校位於公共屋邨內，有關改善工程的先後次序，是由房屋署決定，與建築署無關。他認為學校應獲優先處理，如日後有同類情況，他希望房屋署不要拖延工程。

143. 周轉香副主席表示，管理公司只是承辦屋邨的管理工作，而屋邨的整體改善工程應由房屋署負責。因此，她多年來一直透過屋邨管理諮詢委員會要求署方撥款，進行改善工程。她指出，由於先天性的設計，故整個去水渠都存在問題。她亦要求署方多留意在公共空間

的問題，例如屋邨路面凹凸不平，為了行人的安全，她希望房屋署定期巡查及維修。

(李桂珍議員在是項議題討論完畢後離開會場。)

XXI. 2014 至 2015 年度週年地區工作計劃-規劃
(文件 IDC 43/2014 號)

144. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：規劃署西貢及離島規劃專員鍾文傑先生。

145. 黃福根議員表示，有關擬備大蠔發展審批地區圖(第(I)6 項)，文件只提到“在 2014 年 4 月 7 日和 28 日已分別諮詢鄉事會及區議會意見”。在 4 月 28 日舉行的離島區議會會議上，有 16 位議員反對該審批地區圖。他詢問為何文件沒有列出區議會的表決結果，以作記錄。

146. 鍾文傑先生表示，文件主要是列出規劃署本年度的工作計劃。至於在上次及今次會議上所收集的意見，署方會如實向城規會匯報。而兩次會議的會議記錄全文，亦會夾附在呈交城規會的文件內，以供城規會考慮。

147. 王少強議員詢問修訂梅窩邊緣分區計劃大綱圖的內容。

148. 鍾文傑先生表示，修訂梅窩邊緣分區計劃大綱圖是有關房屋署居者有其屋計劃的土地規劃。

149. 黃福根議員詢問如何獲取城規會的會議記錄。他質疑城規會沒有如實反映地區的意見。

150. 鍾文傑先生表示，就大蠔發展審批地區圖，城規會秘書處在會議舉行前會為所有申述人士提供文件。在會議結束後，亦會發出信件通知有關申述人士。

151. 黃福根議員表示曾就大澳的草圖作出申述，但沒有收到城規會的會議記錄。他希望得知城規會委員的意見。

152. 鍾文傑先生表示，據他了解，城規會公開會議的錄音及會議記錄均會上載該會的網頁。而會議記錄是以不記名方式記錄委員的意見。公開會議的文件亦可供公眾查閱。

XXII. 運輸署 2014-2015 年度交通及運輸工作計劃簡介
(文件 IDC 44/2014 號)

153. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任(新界西南)阮康誠先生。

154. 黃福根議員感謝運輸署的職員盡心處理大嶼山的事宜。他認為羌山道部分彎位小型改善工程的規模太小，不足以應付居民的訴求。此外，嶼南道近貝澳坳礮石灣的工程，部分已經完成。由於近日天雨路滑，彎位處時有交通意外發生，故他促請運輸署盡快申請撥款，以便早日展開改善工程。

XXIII. 2014/15 年度房屋署離島區屋邨管理工作大綱
(文件 IDC 45/2014 號)

155. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：房屋署物業管理總經理(黃大仙、青衣、荃灣及離島)黃漢傑先生。

156. 黃福根議員希望房屋署在 2014/15 年度增撥資源，以便在銀灣邨及龍田邨進行一些小型改善工程。

XXIV. 離島區管理委員會工作報告(2014 年 5 月)
(文件 IDC 59/2014 號)

157. 議員備悉及通過上述文件。

XXV. 離島區議會轄下各委員會及工作小組的工作報告
(文件 IDC 60-64/2014 號)

158. 議員備悉及通過上述文件。

XXVI. 區議會撥款

- (i) 區議會撥款最新的財政報告
(文件 IDC 65/2014 號)

159. 議員備悉及通過上述文件。

- (ii) 區議會由 2014 年 4 月 1 日至 5 月 31 日以傳閱文件方式處理的
撥款事項
(文件 IDC 66/2014 號)

160. 議員備悉及通過上述文件。

XXVII. 下次會議日期

161. 議事完畢，會議於下午 7 時 50 分正結束，下次會議定於 2014 年 9 月 1 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-