

大嶼山發展聯盟

關於大嶼山發展公眾諮詢意見書

(2016年3月) 大嶼山發展聯盟一直致力推動發展大嶼山，期望充份發揮大嶼山的資源、現有設施及地理優勢，建議打造新旅遊博覽經濟區。大嶼山發展諮詢委員會早前綜合大嶼山長遠發展潛力及社會期望，向政府提交工作報告，初步發展策略建議，涵蓋空間規劃及土地利用、保育、策略性交通運輸基建、康樂旅遊和社會發展等。

聯盟對委員會確立大嶼山發展願景，平衡經濟發展和保育，創建宜居，宜業，宜商，宜樂及宜學的大嶼山，予以肯定和支持。多項大型基建即將落成，香港一定要好好利用我們的資產，及大嶼山現有的豐富企業、旅遊、文化及自然的資產，產生更多社會及經濟效益，令全港市民受惠。就政府展開三個月公眾參與活動，聯盟提出以下建議：

A. 空間規劃及土地利用

1. 透過北部發展策略性經濟和房屋，保育大部份地區，令大嶼山成為宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學的智慧型低碳社區，大嶼山發展聯盟肯定並支持此方向。
2. 香港中西區為主的核商業區，發展已達飽滿階段，加上寫字樓租金昂貴，窒礙金融以外的產業發展。大嶼山可以憑藉港珠澳大橋及三跑道等基建，善用機場島上可隨時發展的熟地，配合港珠澳大橋人工島一併發展寫字樓、酒店、零售、物流及博覽業項目，吸引珠三角企業落戶，分流現時港島區的商業活動，促進大嶼山商務旅遊發展及提升競爭力。
3. 大嶼山北部發展為橋頭商業區，成為一個「宜業」地區；東涌則可聚焦成為一個「宜居」新市鎮，以講求環保綠化、發展自給自足，不假外求的新一代市鎮。
4. 新大嶼北走廊每個項目之間，需要有清晰的定位規劃和協調。同時，要分隔旅遊區及居住區，旅遊及商業區可以人工島、機場北一帶作落腳點；住宅區則集中在東涌新市鎮，發展為自給自足的社區。政府須對區內購物商場有清晰的定位，提供不同商品及服務給旅客及居民，協助分流旅客之餘，亦可維持區內居民日常生活，免受過份滋擾。

5. 東涌需要發展「街道經濟」，即以小商戶為主的街道規劃，例如小餐廳或特色零售商舖，能提供日常生活用品或服務等，既能滿足居民的需要，為居民提供更多選擇，亦可降低地區居民的創業門檻，更可成為地區特色產業的櫥窗。
6. 政府提供條件，例如臨時或短期撥出待用或未發展空地；考慮在東涌放寬小販政策，發展小商品及服務交換場所，讓居民在購物及就業上，有更多選擇。

B. 保育發展

1. 對於大嶼山大部份地區，聯盟支持政府加強保育的方針，但可按照地區接待能力引入有限度的經濟活動，例如民宿、本土手作等，以延續地區活力，並為遊客和港人帶來不一樣的體驗。
2. 視乎當地需要，修繕或優化交通接駁，以便利居民出入和上班，以及遊客往來大嶼山各景點，同時保障市民及路上動物的安全。
3. 透過引入有限制的經濟活動和適度放寬交通限制，有助保育日漸式微地區文化，為社區注入動力。

C. 策略性交通運輸基建

1. 為推動大嶼山博覽旅遊發展，發展橋頭經濟，聯盟一直推動大橋口岸提供大量泊車位，分禁區和非禁區兩部分，禁區部分鼓勵珠三角到港旅遊或乘搭飛機人士自駕，以泊車換乘方式到港旅遊、公幹及乘搭飛機，推動大嶼山成為世界級博覽旅遊中心，也便利市民到珠三角旅遊或公幹。橫琴大橋口岸計劃中提供的車位達到 10,000 個，唯文件建議只提供 650 停車位遠遠未能滿足需求，希望當局增加泊車位。
2. 為充分發揮橋頭經濟的效益，大橋口岸上蓋及機場北商業區必須有良好交通接駁。我們歡迎運輸署建議開辦接駁巴士路線接駁大橋口岸，但擔心只靠一條接駁巴士路線未能滿足日後需求。聯盟建議現時機場 A 線巴士，除擴展到大橋口岸外，同時延伸至亞洲國際博覽館及機場北商業區，大大提升口岸 / 機場北商業區 / 博覽館 / 機場等區域的接駁承載力及服務水平，亦能方便市民到此橋頭

經濟區旅遊及上班。此外，聯盟也建議倣效福田口岸連接橋，建造行人通道將港珠澳大橋口岸上蓋和機場北商業區連接，方便旅客，減少道路交通負荷。

3. 長遠而言，大橋口岸交通必須倚賴集體運輸系統 (港鐵及輕軌等) 解決未來 (1) 機場擴建 (2) 港珠澳大橋通車 (3) 東涌市擴建 (4) 機場北商業區發展等帶來的交通壓力。
4. 我們注意到另一條接駁巴士服務只連接口岸至欣澳站，認為有關接駁巴士服務應延伸至香港迪士尼樂園，免卻旅客尤其是與幼兒同行的家庭旅客轉車之苦。
5. 以大嶼山發展聯盟為例，我們目前只有約 15% 員工是原區就業，不少員工往來機場一帶工作所需的交通時間甚長。例如由東涌逸東邨前往亞洲國際博覽館工作，就需要約一小時；也有居於映灣園的員工，認為交通不便，寧願搬往青衣居住。我們非常歡迎運輸署為大嶼山引入專線小巴服務，希望有關服務長遠能延伸至大嶼山其他屋邨及地區，方便居民出入及上班。
6. 我們歡迎所有類別的的士可在口岸交匯處營運，為推動橋頭經濟及方便市民到橋頭經濟區旅遊，購物及上班，我們建議運輸署開放新界的士 (綠的) 可在機場北商業區 / 亞洲國際博覽館上落客。待大嶼南道路改善後，運輸署需考慮再增加大嶼山的士 (藍的) 牌照，以滿足因口岸而增加的額外需求。
7. 目前大嶼山各企業都面對招聘困難，大嶼山交通不便和昂貴的交通費用是其中一個重要原因，目前只有大型企業有足夠需求及能力去提供服務，大部分中小企未能受惠。聯盟建議運輸署開放為僱員服務的非專營巴士 (A04) 服務，容許企業聯合營運及提供僱員接駁巴士服務，讓中小企員工受惠，推動大嶼山成為「宜業」的地區。
8. 政府可考慮撤銷管制區的青嶼幹線收費，一方面加快交通流量，另一方面可以減低交通成本，並有助吸引市民遷入，也鼓勵居民原區工作生活、不假外求，締造自己理想家園，以賺取更多的時間，享受更有質素的生活。
9. 利用單車徑貫通區內多個區域，包括現時東涌港鐵站。例如倣效台灣的 UBike 及西九文化區的單車共享計劃，在大嶼山各區域設立單車自助租賃及停泊點，居民在熟悉的社區騎乘，帶動社區凝聚力及歸屬感，遊客可漫遊區內著名景點，如候王廟、東涌炮台等，體會風土人情，有助降低空氣噪音污染，推廣旅遊業。

D. 康樂旅遊

1. 旅遊方面，為配合未來發展，大嶼山有需要提升旅客接待能力，紓緩市區樽頸問題。聯盟建議，將大嶼山定位為類似美國奧蘭度（Orlando）的新旅遊博覽經濟區，適合中產、或於本港逗留至少一晚之人士，如商務博覽旅客及家庭旅客，既可以參加博覽活動，亦可旅遊度假。
2. 大嶼山將成為珠三角交通樞紐，形成「一小時生活圈」，三地可進一步加強合作，包括：憑藉粵港澳三地豐富旅遊資源，發展「一程多站」商務旅遊產品及活動；將休閒旅遊業作為各自重點發展的產業之一；擴展生活空間，香港可積極探討在珠海、中山等粵西地區，為市民提供優質社會服務的可能性，也方便粵西地區居民享用香港國際級服務。

E. 社會發展

1. 為應付將來人口增加及提高區內就業率，建議當局須增設以服務業（包括航空服務業）及飲食業為主的專上院校及職業訓練學校，例如職業訓練局轄下各院校，教育機構主辦的社區書院。亦可考慮因應東涌社區周邊的餐飲酒店設施，及陸續出現的商業都會，引入國際知名學校如藍帶廚藝學院等，以逐步提升居民的就業技能及素質。
2. 當局分階段擴展新市鎮時，需確保社區具齊備基本設施，例如、學校、停車場、運動場、診所、公園、警署等，當局更可規劃足夠的街市等與民生息息相關的設施，從而引入競爭、增加售賣的貨品種類、令物價更相宜合理，以減輕居民的生活負擔。
3. 為釋放區內勞動力，建議增設政府綜合設施，例如政府合署，社福設施綜合大樓等，增建託兒設施及服務，讓上班父母安心工作，幼兒得到合宜生活照顧，以至學前教育。

大嶼山發展聯盟

2016年3月