

敬呈：發展局局長馬紹祥先生

就 2030+ 西部經濟走廊發展，大嶼山發展聯盟有以下立場及建議：

主體立場：

我們對於政府在《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（《香港 2030+》）提出的「西部經濟走廊」表示支持。

隨著港珠澳大橋、機場三跑系統相繼就緒，北大嶼山座落珠江三角洲和東南亞地區的交通樞紐，加上港珠澳大橋香港口岸人工島、東涌新市鎮擴展所帶來的商業用地供應，可支援並超越傳統四大支柱產業，推動香港支柱產業升級轉型。

東涌新市鎮擴展、小蠔灣車廠上蓋等住宅用地，以及配合屯門至赤鱗角連接路接通新界西北地區，與空港橋頭經濟區的就業機遇相輔相成，作為香港未來經濟新亮點，在傳統市中心地區的擠擁、租金高企和交通不暢順以外提供新出路。

北大嶼山作為港珠澳大橋落腳點，加上道路網直接連通深圳西部，可以發揮香港在教育、專業服務和認證上廣受國際認可的優勢，與珠海協同發展航空產業、並與深圳協同發展創新及科技。

東涌新市鎮擴展、洪水橋新市鎮的新增住宅供應，可以為年青人居住問題提供可行出路。而走廊相關的商業用地可以為近年興起的新創企業提供支援，為年青人發展提供空間。

按照現時發展規劃，未來居住和就業人口將會大幅度增長，所以需要多方面，以提升地區「宜居」、「宜業」潛力，包括：

改善北大嶼山內部交通，包括機場、東涌逸東邨、主要旅遊景點，以便利居民和遊客穿梭往來。

短期措施包括巴士路線重組、引入較直接的小巴服務；中長期措施包括增設鐵路站並設立中型鐵路系統。

減免青嶼幹線和未來屯門至赤鱗角連接路收費，減低交通成本之餘，亦可減低與外區物價水平差異。

新增商業用地不應單純以「價高者得」方式批出，為發展新興產業提供土壤。

進一步強化大嶼山在旅遊業的優勢，例如成立旅遊業相關學院，仿效其他國家地區提供旅遊點交通專線，在主要旅遊據點設立旅遊服務中心提供綜合旅遊服務，改善景點分散問題。

建基於現有優勢，進一步發展高增值旅遊產業，例如為北大嶼的商務博覽旅遊、南大嶼的生態旅遊提供更多支援。

為土地儲備作審慎研究：

《香港 2030+》提到「東大嶼都會」和「新界北」策略發展區。作為負責任的政府，香港需要為下一代的長遠發展，預備足夠土地儲備。但必須符合平衡經濟和生態可持續發展的前提，並經過全面的研究並獲得社會共識後才推行。

除了環境和經濟，大型土地規劃項目更牽涉就業、民生、社區發展等複雜議題，在發展大型土地規劃項目時，政府應成立新的跨部門平台，以確保規劃能充份包括及平衡各持份者的意見。

劉克華 謹啟

大嶼山發展聯盟主席

2017年2月27日