

梅窩還要「霉」多久？

拓嶼未受惠 鄧家彪倡活化 打造「旅遊重鎮」推經濟

香港文匯報訊（記者 鮑曼珊）最近一份的《施政報告》宣布成立「大嶼山發展諮詢委員會」，研究進一步開發大嶼山東部，以建設「東大嶼都會」，更希望大嶼山成為中區及九龍東以外的一個新核心商業區。但發展計劃有其局限性，梅窩村民反映梅窩一直被忽略，未能受惠於大嶼山發展帶來的經濟效益及人流。有政黨提出多項建議活化當區的歷史建築及發展本地遊，包括古蹟單車遊及興建特色碼頭，冀將梅窩打造成一個「旅遊重鎮」，帶動當區經濟。

工聯會立法會議員鄧家彪表示，「發展旅遊景點之餘，都應要與當區歷史有一定的關聯性，不可隨便興建一個公園，就當作一個景點」，遂提出多項建議，包括發展古蹟單車遊，建議制訂的路線由梅窩碼頭停車場出發，途經多個歷史建築物及景點，有袁氏大屋主屋、更樓、文武廟、銀礦洞、銀礦灣泳灘等，車程需時約1小時。

其中一個景點銀礦洞，有四個入口，因受水浸及風化影響，安全成疑，所以政府封閉主洞及下洞，其餘兩個洞則被山泥堵塞。在4月中，工聯會聯同村民與土木工程拓展署署長韓志強開會，主要就銀礦洞開放工程進行商討，當時署方再度重申指，若開放銀礦洞花費甚大，而且涉及安全問題，故只計劃開放30米，並在洞外建一座涼亭供旅客休息，惟未有提供實質需花費的金額數目。

倡礦洞建200米廊 感昔日氣氛

鄧家彪批評署方的計劃被動，建議署方落實梅窩第二期及第三期改善工程時，再進行評估，如在洞內進行鞏固工程，修建100米至200米的長廊，讓旅客可進入礦洞內參觀，感受昔日採礦的氣氛，亦可於洞穴及洞口增設歷史廊，展出當年礦洞出產的礦藏、工具等，從而增加趣味性，他提醒，開放礦洞之餘，同時亦需顧及礦洞的安全性。他亦促請政府對古蹟群進行歷史評級，如馬鞍山的礦場，真正達到保育

及活化古蹟。

倡設假日墟市 售特色產品

另外，現時梅窩碼頭及廣場的設計過時，僅有少量商業設施，而鄰近的酒吧及熟食店舖的數量較少，未能滿足旅客的需要，工聯會建議提升梅窩的旅遊硬件設施，打造一個特色碼頭，包括在碼頭沿岸設酒吧食肆街，令旅客既可享受美食，又可飽覽梅窩及銀礦灣的景色，亦可設假日墟市讓當區居民以廉租方式，銷售特色產品，吸引更多旅客到訪，冀為梅窩帶來旅遊商機。

土木署：首期標書料下月完成

土木工程拓展署就「梅窩改善工程(第一期)」計劃的進度回覆指，梅窩改善工程(第一期)合約的標書審核工作現正進行中，預計於今年7月完成。當有關合約批出後，第一期工程將隨之展開，工程合約期為26個月。有關梅窩改善工程計劃的餘下階段工程，現正進行詳細設計及檢討其推行時間表。

環團：發展大前提須為保育

環保組織綠色力量表示，保育環境並不可以進行發展，而發展的大前提必須是以保育為先，因為南大嶼山是有豐富的生態價值。若政府要進行發展，發展的形式須以生態保育、生態旅遊及教育性為主，而且在選擇硬件配套時要小心，避免對環境構成損害。



■麥美娟(左)及鄧家彪(右)要求發展梅窩旅遊業。後為梅窩銀礦洞。 莫雪芝 攝



■梅窩碼頭附近有不少人踏單車。 莫雪芝 攝

活化梅窩古蹟資料

■梅窩銀礦洞：銀礦洞位於梅窩井頭新村附近，為本港碩果僅存、擁有逾百年歷史的人工開鑿礦洞。銀礦洞本為一個鉛礦，由於大部分鉛礦均含有少量銀，因而吸引不少人到此採集銀礦。到1886年，銀礦洞開始有大規模的採鑿工程，由香港華人企業家何獻輝的天華礦業公司負責採礦工作。直至1890年，唐廷樞、徐潤等華人企業家接辦採礦工作。後來因為銀礦質素欠佳，礦洞於1896年停產。

■袁氏大屋：袁氏大屋位於梅窩近銀灣邨附近，又名為「餘德利園」，在2009年12月被評定為二級歷史建築，建築群包括主屋、東更樓、西更樓、小屋、前屋及穀倉。大屋是由台灣國民黨前委員袁華照所建，以花崗石所砌成，在二次大戰時，發揮瞭望及防禦日軍侵襲的重要作用，目前仍有一座大炮處於大屋。

■白銀鄉文武廟：梅窩文武廟位於梅窩白銀鄉，根據資料顯示，為本港最古老廟宇之一，建於明朝萬曆年間，大約是1573年至1620年，擁有400多年歷史。文武廟面積雖小，但規模頗為完整，供奉文帝文昌帝君及武帝關聖帝君。每逢農曆五月十三日，村民便會到廟宇欣賞大戲及吃飯。

■記者 鮑曼珊

發展拖拉10載 麥美娟憂完工無期

香港文匯報訊（記者 鮑曼珊）早於2004年底，政府提出「大嶼山發展概念計劃」，為未來發展大嶼山提供一個全面的規劃，到2007年就梅窩第一期工程進行公眾論壇諮詢，直到去年，立法會就第一期工程通過撥款。有立法會議員及梅窩村民均指，政府拖延梅窩發展已近10年，惟第一期工程的開展及完工的時間表仍未出現，擔心餘下工程會不了了之，完工無期。

根據土木工程拓展署的網頁資料顯示，政府在2004年底提出「大嶼山發展概念計劃」，規劃署於2006年中擬備了翻新梅窩景觀的土地利用概念圖則，同年11月進行地區論壇。而土木工程拓展署於2007年6月為翻新梅窩景觀改善工程進行可行性研究，舉辦了兩場公眾論壇諮詢，可行性研究已於2009年完成，並擬備了初步設計方案等建議。其後，委託顧問公司為項目進行詳細設計工作。署方再於2012年1月14日舉辦了一個公眾論壇以聽取公眾對第一期工程深化設計的意見。去年，立法會就

第一期工程通過撥款。

首期動工完工仍無時間表

工聯會立法會議員麥美娟批評政府「無聲氣」，前後拖延梅窩發展已近10年，仍未有第1期工程動工及完工的確實時間表，「驚政府拖延十多年八載。」有梅窩村民則表示，因政府多番拖延而感到失望，而且工程內容細則未見，以第一期工程為例，工程中擬訂的市鎮公園仍未知範圍大小。

第一期工程包括在梅窩熟食市場與銀河之間，沿海建造一條長230米、闊11.5米的人車分隔連單車徑的行人道；一條長35米、闊4.8米橫跨銀河的行人橋；在梅窩舊墟附近興建一個市鎮廣場，連圍景美化區、康樂文娛設施及一個表演場地等。餘下階段工程則包括重整梅窩碼頭路及停車場；改善梅窩碼頭廣場，以及增設、改善梅窩的單車徑網絡及文物徑。

倡商業收入補貼船費減票價

香港文匯報訊（記者 鮑曼珊）有指居民賴以來往市區的渡輪服務收費高昂，不但令居民的交通費負擔重，生活百上加斤，亦令旅客卻步，減低到訪的意慾，轉而改往其他離島，工聯會建議改善碼頭的商用設備，增加具吸引力的商戶進駐，期望透過商業收入補貼渡輪收費，從而降低票價。

梅窩早年因收生率持續低迷，島上的中小學校被迫「殺校」，令區內的學生需要跨區上學，渡輪公司又未有提供學生票，學生每日來回船費驚人，動輒需要數十元。工聯會立法會議員鄧家彪建議透過一籃子的發展，改善碼頭的商用設備，利用商業收入補貼渡輪收費。

他續稱，可透過兩種模式發展碼頭現

有設備，包括委託私人公司發展碼頭，或由政府負責承租及收租，吸引不同的商戶進駐碼頭，再於租金中抽某一個百分比，來補貼個人或渡輪公司，從而降低票價。而幾多個百分比需要多方進行詳細研究。

鄧家彪認為，補貼梅窩居民較為合理，一來居民可以直接受惠，尤其是學生，二來無須補貼旅客，做法較為公平。又以新市鎮為例，來往市區，單程一般需要20多元，他希望現時單程的票價可以下降至20元左右，並認為價錢合理。

旅遊硬件待完善 受限船貴巴士少

香港文匯報訊（記者 鮑曼珊）有別於其他離島如長洲、南丫島，梅窩一向為本地旅客所忽略，即使到假日，都未見人頭湧湧，主要原因除了欠缺完善的旅遊硬件外，交通不便為發展梅窩帶來局限性。居民及旅客來往梅窩至市區，主要依賴渡輪，但收費較高；而巴士的班次疏落，候車時間長；自駕亦需要通行許可證，令交通的選擇更少。

渡輪來往中環 非繁忙1小時一班

現時來往梅窩至中環是依靠渡輪服務，船期於繁忙時間約30分鐘一班，非繁忙時間約1小時一班，輪候的時間與前往其他離島相若，船程約35分鐘至55分鐘不等，惟收費與相近航距的長洲，各類票價均高出17%，以高速船服務為例，星期日及公眾假期的成人票價為42.9元，而在同樣的情況下，來往長洲至中環的票價只需35.3元。

等巴士隨時40分鐘 車程45分鐘

巴士服務方面，現時只有一條由新大嶼山巴士經營的巴士路線3m，來往梅窩及東涌市中心，但班次疏落，在早上繁忙時間，平均需候車10分鐘至15分鐘，其他時間則要等20分鐘至30分鐘，甚至要等候40分鐘，車程則約45分鐘，可見候車及車程時間長，對居民而言，出入頗為不便。

此外，居民若選擇駕駛汽車出入，需要領取通行許可證，根據運輸署的資料顯示，東涌道（石門甲道以南）及嶼南的



■梅窩對外主要依靠渡輪服務。 莫雪芝 攝

所有道路仍然維持為封閉道路，任何人士如需駕駛機動車輛進出東涌道及嶼南的道路，仍必須持有有效「大嶼山封閉道路通行許可證」，並遵照封閉道路通行許可證上所載的有關的使用條件。

如要申請以上通行證，只限居住於大嶼山南區的居民，即梅窩至大澳一帶，而租客需有屋主簽發有效的租單。

