持續
智庫 SD Advocates
SD Advocates is a think tank under SDA Institute Limited, a non-profit organization

致: 大嶼山發展諮詢委員會秘書處
電郵: landac@devb.gov.hk

持續智庫就「大嶼山發展」公眾參與活動提交的意見
2016 年 4 月

持續智庫贊成適度發展大嶼山，善用珍貴的土地資源，以助解決香港土地不足的問題。大嶼山是香港最大的島嶼，其面積約為港島的兩倍，島上有不少歷史古蹟，而且有約七成的面積屬於郊野公園，擁有一定的生態價值，因此大嶼山也被譽為香港的後花園。

持續智庫認為只要透過適當的規劃，大嶼山在發展的同時也能兼顧保育，保留大嶼山原有的特色，在兩者之間取得平衡。

持續智庫就政府現時提出的大嶼山發展初步建議，在「交通運輸基建」、「整體規劃佈局」以及「東大嶼都會」三方面有以下意見。

交通運輸基建

持續智庫認為完善而切實可行的交通運輸基建是發展大嶼山的先決條件。現時大嶼山對外交通主要倚賴汲水門和青馬兩條大橋以及渡輪服務與市區連接，2015 年 10 月汲水門大橋遭船隻碰撞的事故發生後，大嶼山對外陸路交通完全癱瘓，正正反映大嶼山現時對外交通有改善的空間。

是次大嶼山發展建議中，政府提出以鐵路系統為骨幹，連接大嶼山、港島西、九龍西及新界西北，以加強新界西北-大嶼山-都會區的連接性，持續智庫對此建議表示贊同，並認為此舉對香港長遠發展有相當大的幫助。

鐵路系統是香港主要的交通運輸骨幹，新界西北的居民現時前往港島須倚賴西鐵線，經過九龍，然後過海到達港島。

隨著香港未來數個新發展區落成，新界將增加逾百萬人口，屆時對鐵路的需求將會更大。本港目前就業機會仍然集中於九龍和港島一帶，新界居民無論前往九龍或港島，都會對九龍段的鐵路系統造成相當大的負擔。

若大嶼山發展建議中的鐵路系統得以落實，新界西北的居民可以選擇不途經九龍前往港島，有助降低九龍段鐵路和西鐵線的負荷。

持續智庫對於興建上述擬議鐵路表示贊同，並有兩個關注點。首先，大嶼山有七成面積屬於郊野公園，受到《郊野公園條例》保護，在郊野公園範圍內興建鐵路將引起社會各界關注，尤其近年綠化和環保議題比較敏感，估計擬議發展會遇上不少的阻力。

如果鐵路採用穿山而過的方式，需要開鑿隧道，工程將十分浩大，此點亦需詳細考慮。

其次，擬議鐵路除了涉及大嶼山郊野公園範圍，在連接新界西北與大嶼山的路段將跨越龍鼓水道，而連接大嶼山、東大嶼都會和港島西的路段將橫跨西博寮海峽，兩者均屬於過海路段，由於不少船隻會經龍鼓水道及西博寮海峽進出本港，擬議鐵路需要考慮以高架橋或地下鐵路的方式建造，估計造價會相當高昂。

整體規劃佈局

持續智庫建議大嶼山發展可參考港島的發展模式，在大嶼山北部作較高密度的發展，在南部則作適度的低密度發展，善用珍貴的土地資源。

根據大嶼山發展建議，經濟及房屋發展將會集中在大嶼山北部走廊，而大嶼山南一帶則為「生態保育、康樂及綠色旅遊帶」，串連南大嶼的康樂旅遊景點，使南大嶼推廣為宜樂宜遊的目的地。

大嶼山七成面積被郊野公園覆蓋，可發展的土地顯得相對珍貴。南大嶼臨海部分有一條沒有被劃入郊野公園範圍的狹長地帶，包括長沙和水口，我們認為應該加以善用。目前政府分別建議長沙和水口規劃作「悠閒」及「康樂與野外活動」用途，包括發展為水療及休閒度假村、婚禮中心、動物農莊和露營地點等。我們認同未來發展須盡量保留南大嶼休閒的特色，也認為可考慮在適當地點發展低密度住宅。

以港島南的赤柱為例，它是本港著名的消閒旅遊景點，有一個富有特色的小市集，也有不少樓高只有數層的低密度式住宅。我們認為南大嶼臨海部分有潛力發展類似的低密度住宅，保留南大嶼休閒的特色之餘，也不必浪費廣闊的醉人海景。

東大嶼都會

持續智庫認為政府提出興建東大嶼都會作長遠策略性增長區這個建議甚具前瞻性，我們對於在交椅洲一帶水域發展人工島這個大膽創新的想法表示歡迎，並希望提出從另一角度考慮人工島發展方向的意見。

根據政府的初步建議，人工島將定位為智慧低碳新發展區，並設新的核心商業區；與發展近水休閒區的喜靈洲及以康樂旅遊元素為主的梅窩組構成整個東大嶼都會。

持續智庫從香港未來的整體發展方向思考，認為有其他發展項目比核心商業區更適合在人工島上進行。綜觀香港目前的情況，我們認為本港在房屋、工業、物流業以及發展核心商業區方面有加以思考的空間，相信透過適當的土地規劃能同時照顧這幾方面的發展。

房屋

住屋短缺及缺乏建屋用地是本港社會目前面對的困境之一，政府亦視解決房屋問題為「重中之重」。為了能提供更多公私營房屋，政府利用多管齊下的方式覓地建屋，包括改劃用地、增加發展密度、開發新發展區等，但在社會浮現反發展氣氛的情況下，估計未來大規模的開發會遇上更多的阻力，覓地建屋將成為一大難題。

工業

隨著 80 年代大量本港製造業工廠北移，本港經濟亦轉型至以金融及服務業為主，製造業佔本港的 GDP 百份比從 1987 年的 22%跌至 2015 年的不足 1%，令不少人誤認為香港已經沒有製造業，也不再需要工業。為了善用土地資源，政府推行活化工廈政策，並鼓勵把舊工業地及舊工廈轉為其他用途，使本港的工業用地變少。此外，部分新興工業對於用地和工廈的需求與以往不同，偶爾亦有聞希望回流本港的製造業廠家在本港尋找適合的工業樓宇時因工廈的設計、環境和租金等因素而遇到困難。

我們認為香港的經濟單靠金融及服務支撐，會使經濟結構變得狹窄、就業機會類別變少，導致社會階層的向上流動變得困難，因此本港有需要復興工業。現在全球經濟體都進行「再工業化」，我們認為香港已經刻不容緩，需要制訂全面的工業政策。

物流業

持續智庫曾邀請香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究所張惠民教授進行《香港物流業持續發展研究》，研究結果指出香港物流業主要優勢在於擁有高度的靈活性及效率，客戶可以就營銷狀況而迅速反應，從海、陸、空三路之中靈活改變物流方案，實現高效率的聯運，所以必須保持空運、海運、陸運三腳鼎立的全面物流系統。

葵青貨櫃碼頭原本的設計只是為了處理本港的貨物出口，但其後有越來越多來自境外的轉口貨物需要處理，以致碼頭不勝負荷，後勤用地不敷應用，倉庫設施也追不上現代需求；加上全球物流業傾向使用愈趨巨型的貨輪，而葵青貨櫃碼頭足以讓巨型貨輪停靠的泊位不足，貨輪需要輪候較長的時間才能裝卸貨物，降低了物流運作的效率。

核心商業區

香港初期憑藉維多利亞港這個優良的天然港口，貿易發展相當蓬勃，為方便進行貿易生意，銀行、專業機構、酒店和政府部門等也自然聚集在中環一帶發展，久而久之，中環成了本港具標誌性的核心商業區。

香港經濟轉型，金融及服務業成了本港經濟的重要組成部分，社會對商業用地的需求日益增加，商業發展從中環慢慢往東面延伸擴展，形成今天港島北商業發展

蓬勃的模樣。

雖然政府積極把本港其他地區如尖沙咀、九龍東等打造成商業中心，但我們認為目前這些地區只是商廈的集中點，並非核心商業區。基於歷史慣性，當談及本港的核心商業區時，中環的標誌性仍然相當強烈，不容易說服一些具規模的主要國際商業機構遷移到尖沙咀、九龍東等其他次要地點。

在大嶼山發展建議中，政府提出把人工島發展成本港另一個核心商業區，我們認為有值得深思的地方。政府指人工島與港島之間僅距離 4 公里，我們注意到這個數字是人工島與港島最西面岸邊一點的直線距離，而這個「西點」與中環之間實際上仍被西環一帶的舊發展阻隔，未能成為中環的延伸。以往中環街市環境與核心商業區差異很大，將中環和西環具體地分隔。今日，中環街市已經不再是街市，我們認為應該鼓勵中環的核心商業區向西面延伸，形成連綿的商業發展帶，作為中環商業區的擴展，避免在不同地點發展零散而未達核心商業區水平的商業群，而且伸延至西環的鐵路經已通車，使西環成為中環核心商業區的擴展締造了重要條件。

持續智庫把上述各方面的因素作綜合考慮後，認為人工島應該用來建造現代化工業區、現代化貨櫃碼頭及現代化物流區，以便同時解決上述多個問題。

以新加坡的裕廊島為參考對象，在人工島建設現代化的工業區，吸納新舊工業生產及支援設施，不但能夠騰出大片市區內原工業土地作住宅用途，而且能除去舊工廈對市區的污染。人工島上新設計的工廠設施能協助工業回流，推動再工業化，有助本港復興工業，擴闊經濟結構，提供多樣化的就業機會，從而提升社會向上的流動性。

其次，也可參考上海洋山深水港集裝箱碼頭的做法，在島上興建新的現代化貨櫃碼頭，代替設施已經落後的葵青貨櫃碼頭，並建設現代化物流區，支援港口運作、倉貯和貨物處理。物流區與碼頭相鄰，可就近處理佔香港吞吐量 60%的海運貨物；此外，國際機場、港珠澳大橋的落腳點也就在附近，而通過屯門赤鱲角連線可與內河碼頭和港深西部公路連接。

只要把本港目前的工業區和葵青貨櫃碼頭遷往人工島，即可釋放共約 790 公頃的土地作其他發展，解決土地短缺的問題之餘，亦可協助本港多方面的長遠發展。

持續智庫期望經適當規劃的人工島，能夠協助解決本港在房屋、工業、物流業以及發展核心商業區方面現正面對的各個問題，達到香港可持續發展這個長遠目標。

持續智庫