

傳真號碼：2890 5194

新界沙田
上禾輦路1號
沙田政府合署15樓
規劃署
大嶼山及離島規劃處
轉交：大嶼山發展專責小組
(經辦人：唐英年先生, GBS, JP)

立法會環境事務委員會、規劃地政及工程事務委員會及環境諮詢委員會

敬啟者：

大嶼山發展概念計劃諮詢摘要

1. 本人反對這項涉及大量發展大嶼山的建議計劃。這計劃美其名為可持續發展，實質為傳統的私人物業發展項目。概念計劃誤導市民，並無未告知他們數項重要事項，特別是有關決策的背景。
2. **有關建議顯示政府對大嶼山的政策及規劃意向有變**。數十年來，政府的一貫政策是，**保留大嶼山作自然保育及康樂用途**，並承諾保持大嶼山環境的自然原貌，在污染嚴重的港島及九龍以外提供一個能讓**慣常營營役役**的廣大市民享受清潔寧靜的自然天堂。
3. 香港政府年報《香港一九八零年》把大嶼山標誌為“**太陽島**”，是風景秀麗的重要康樂歷史地點。
4. 根據香港2030規劃遠景與策略第三階段公眾諮詢諮詢文件第7頁所載，當局“**應有適當的規劃懷育優美的郊區，例如西貢、大嶼山以及眾多離島**”。新的概念計劃並不符合這規劃意向。
5. 過去30年來，政府已多次違反這方面的政策。例如：
 - a. 愉景灣 —— 原來的承諾是配合環境，發展康樂度假勝地，但現時已變成住宅區，高樓大廈日增，發展已不受控制。
 - b. 赤鱸角機場 —— 政府曾表示，機場主要離岸興建，且無其他地方可供選擇。政府當時承諾會提供大量的紓緩措施，並擴大大嶼山的郊野公園。
 - c. 迪士尼 —— 雖然亦有違反政策，但仍以康樂及旅遊為主，符合大嶼山的發展政策。

6. 政府擴大康樂活動的定義，連專為商人而設的高爾夫球亦視為康樂活動，而最近竟然有官員支持開設引起噪音及其他污染的賽車場。政府對大嶼山的規劃意向及意念已有所改變，不再是原先建議的“太陽島”或生態旅遊規劃。
 - a. 當局現正規劃的康樂設施，與大嶼山的環境並不配合，這與規劃署的《香港規劃標準與準則》第四章第4頁有關康樂及休憩用地的載述一符。概念計劃所建議的康樂設施卻過於密集，並會造成污染。
 - b. 應對《香港規劃標準與準則》第四章第23頁所說明的郊野康樂活動作正確理解，並予遵從。
 - c. 須就任何擬議康樂發展，進行環境影響評估並提供景觀設計圖，以證明建議可行。
 - d. 特別要指出的是，須將康樂設施與自然保育地帶分開，以減少康樂活動對保育地帶造成的損害。
7. **大嶼山發展工作小組正試圖單方面更改大嶼山的規劃意向，由自然保育及配合環境的康樂活動和生態旅遊業，改為以發展物業為主導的傳統發展方向。**
8. 政府之前對郊野公園擴建計劃作出的種種承諾並未兌現，亦未有在概念計劃第19頁作出真正承諾，可見政府並無誠意紓減大嶼山所受到的環境破壞。
9. 公眾康樂活動及自然保育，要讓路予私人港口及私人物業發展項目。根據概念計劃，主要受惠的是港口及物業業務利益，而普通市民則會失去越來越多的假日好去處。
10. **並無真正平衡利益。** 概念計劃表示，大嶼山的自然保育和康樂發展價值早已獲得確認。必須在發展與自然保育之間作出適當平衡。但明顯的是，政府的真正心意，“大嶼山的巨大發展潛力”才是大前提。概念計劃進一步破壞平衡，偏重於私人商業物業發展的利益。
11. 當局應重新草擬新的土地用途，將物業發展比重大幅減少。
12. 經濟發展及勞工局就“香港港口規劃總綱2020”進行的諮詢，當中建議興建一個大嶼山西北部港口，涉及大幅填海約245公頃，連同其他道路設施，若真的落實，大澳與東涌之間的優美海岸線便會蕩然無存，但概念計劃並無提及這點。有關諮詢並無提供所有實情，以便將公眾的反對聲音減至最少。

13. 概念計劃並未提及對多個離島的發展，如對喜靈洲的大量發展、或中華電力有意在索罟群島上興建液化天然氣儲存庫等，亦無提到公眾約在1990年反對在分流興建發電廠等事項。
14. **通往澳門的港珠澳大橋或貨櫃港等不得觸及大嶼山的天然海岸線。**
15. 建議中的貨櫃車路線或港珠澳大橋將穿過約4公里的林木區，以及有高休憩、文化和生態價值的地區。
16. 當局原先承諾，東涌與深屈之間部分海岸可劃為北大嶼山郊野公園的擴建部分。當局為何不履行這項承諾？
17. 港口計劃及讓大橋路貫穿大嶼山西北部海岸，與規劃遠景及整體概念的原意相悖。有關原意是把主要的基礎建設集中在北大嶼山已受破壞的部分，而保護其餘高質素景觀和生態易受破壞的自然環境。大嶼山令四分之一的天然海岸線已受破壞，不能再破壞多10公里的海岸線。
18. **諮詢有誤導成分，亦有欠妥善。**有關諮詢隱瞞實況，亦無披露有關建議所帶來的後果。政府完全改變對大嶼山的政策，但並無作出解釋，亦無理據支持。本人反對政府改變對大嶼山的政策。
19. **失去農地及郊區。**第13段所載大嶼山的規劃原則和概括土地用途模式不可接受。政府改變規劃意向，並無意作可持續發展。
20. 重新劃分綠化地帶。第13(g)段述明，多處地方的建築群將作有限度的發展。這點過於含糊，若不設定具體的分區、高度和密度限制，根本毫無意義。若要將農地重新劃分，應將之劃為郊野公園、自然保育區、自然景色保護區或海岸保護區。
21. 發展地區或鄉郊地區？
 - a. 當局擬對鄉郊地區作何等程度的發展？
 - b. 法定分區的綠化地帶與鄉郊地區有何分別？
 - c. 何處是鄉郊地區？
 - d. 綠化地帶准許的建築物高度及密度為何？
 - e. 鄉郊地區准許的建築物高度及密度為何？
 - f. 若批准對鄉郊地區作出多於農地的發展，而又批准將農地轉為發展用地，將完全抵觸大嶼山的原來規劃意向。

22. 重新分區如何達至可持續發展？
- 因發展及興建基礎建設道路等，將令大嶼山損失多少樹木灌木，受影響範圍有多廣？
 - 將有關地區劃為綠化地帶或其他發展地區，要損失多少公頃的農地？
 - 大嶼山有多少農地會重新分區或改變用途？
 - 有多少公頃會舖成柏油地？
 - 將會興建多少公里的道路？
 - 連貨櫃碼頭等，大嶼山會受到多大破壞？
23. 將大嶼山非發展用地劃為綠化地帶，實質是以公帑向這些用地的擁有人或投機者送大禮。將農地劃為綠化地帶並不能真正保護自然環境，只會鼓勵投機者向政府和區議會等施壓，逐步要求放寬私人發展，結果導致市郊伸延。
24. 將沿嶼南道農地改為綠化地帶會助長物業投機發展，導致海岸線與山坡腹地分開。連綿不絕的綠蔭會被房屋、接駁道路和私人物業取代。根據《香港規劃標準與準則》，這類“帶狀發展”不可接受。
25. 公眾現時可從山上遠眺海岸的景觀和通往海岸的路線，應予保留。當局只應在現有鄉村的範圍發展，而不得容許市郊或市區沿岸伸延。
26. 並無必要將大澳道及山谷一帶農地改為綠帶，這只會破壞郊野公園大片地方的康樂及旅遊潛力和周圍的景觀，亦失去文物及生物多樣化價值。
27. 當局完全沒有考慮到喪失可耕農地的問題。有機耕作仍有經濟、康樂、教育、文化和治療價值。當局聲稱保護傳統文物，但卻忘記了農業為華南文化傳統極其深遠的一部分。
28. 應將擬設為綠化地帶／鄉郊地區的地方劃為加強保護區，不容許隨便進行發展，亦應盡量保留此地區的優美風景及完整。
29. 將綠化地帶伸展，便會訂下不良先例，令日後難以拒絕更改土地用途的申請。
30. 無須興建豪華私人度假村。香港能方便大眾的康樂設施已然不足，因此更有必要為普羅大眾而非優越的少數保留康樂設施。如興建道路通往大浪灣等擬設的海灘度假村，將破壞大幅郊野地區，違背配合天然環境的原則。

31. 愉景灣的豪華低密度度假村變成興建高樓大廈的藉口，是個好例子。我們不希望海灘市鎮或海岸市郊把大嶼山的海灘與山脈分開。
32. 並非真正的可持續發展。政府根本沒有可持續發展政策，對香港的可持續發展亦無真正承諾。現正持續發展的是發展項目，因為正如概念計劃所述，港珠澳大橋、主題公園等繼續扮演推動香港持續發展的重要角色。
33. 就整個香港特區及華南地區而言，概念計劃完全不切合香港的需要。
34. 大嶼山的綠蔭風景，是唯一可彌補香港其他地區過去所遭受的環境破壞和損失。隨着香港、華南及珠三角地區人口增長，對野生動植物生長地所造成的壓力愈來愈大，保育大嶼山更形重要。
35. 原則上，興建龐大港口和物流基礎建設是錯誤選擇，並無需要，且不可持續發展。如內地可提供較便宜的港口服務，污染較少，又損失較少郊區面積，便應加以鼓勵。不應為了競爭而污染和破壞環境。
36. 概念計劃、新的土地用途需求、規劃考慮因素及“香港港口規劃總綱2020”，均會損害環境，且破壞持續發展。我們應在港口方面與內地合作，而非由政府補貼經營者，損害公眾利益，使概念計劃成為官商勾結的另一明證。
37. 由多個環保團體於1998年提出的大嶼山自然保育策略，更適合大嶼山，當時亦受到政府歡迎，但概念計劃卻並無提及。
- 在概念計劃發表前，大嶼山發展專責小組曾否參閱該建議？
 - 政府曾經或將會按照該策略建議實施的措施為何？
 - 地球之友於1997年提出的大嶼山海岸指引所提出的措施中，有何措施是政府正考慮實施的？
38. 所有地球之友建議的保育策略建議均應予以採納支持。這些建議較7年前更見重要。
39. 公眾完全反對任何剝奪他們充分享用大嶼山天然美景的建議。
40. 康樂地區並無增加。概念計劃第12至17頁所述的康樂活動，其實是公眾已免費享用的。農地及海岸地區上不應興建私人設施。現時的公用土地一旦成為可發展用地，公眾便無法再免費享用。
41. 東涌至大澳的擬設生態教育徑或文物徑應維持原貌，穿過美麗的海岸區及郊野，而不應在房屋及貨櫃車路中穿插；東涌至大澳及石壁的小路亦不應有視覺污染，並應予以保留。工作小組可有參

閱各環保團體及各書報一再對保育大嶼山海岸景觀的呼籲？為何不把大嶼山整個海岸定為海岸保護區？

42. 並無增設自然保育區。概念計劃並無提供額外保育措施，以減少擬建的新港口、新大橋、物流設施、基礎建設及物業發展所造成的額外破壞。
43. 當局並無就大蠔河及河谷制訂真正的保育計劃。
44. 東涌谷新市鎮範圍過大。根據《規劃標準與準則》，新市鎮應由寬闊的緩衝區包圍，以保護郊野公園免受市區邊緣影響和污染。新市鎮的範圍絕不宜伸延至山谷，特別是大東山下極富生態價值的郊野公園部分，而大東山谷應為郊野公園擴建部分之一。
45. 建議市民拒絕接受概念計劃，而當局提出以自然保育及康樂為首要目標並配合原來的大嶼山規劃意向的新計劃。將大嶼山視為香港的天然公園，是港人的合理期望。當局應摒棄偏重物業、基建和運輸發展的不平衡概念，並提出以履行生物多樣化保育的國際義務，達致真正可持續發展的目標為基礎的新建議。
46. 第20及21段所述的零碎做法，肯定會逐步蠶食大嶼山的整體優美環境。當局必須立刻放棄概念計劃，並重新作出重大修改。
47. 在草擬概念計劃的過程中，明顯並無公眾參與。本人建議大幅修改概念計劃，並制訂大嶼山自然保育建議，着重國際自然保育、可持續發展，並充分依從規劃署的《標準與準則》的規劃原則。

Ruy Barretto S.C.
謹啟

2005年2月28日