

立法會 CB(2)1607/99-00(03)號文件

香港特別行政區首長、行政、立法會議暨各政府部門、區議會、鄉政機構台鑒：

敬啓者：

增取實現興建連接大嶼山南部至大濠標準公路的願望及改善大嶼山居民的生存空間

(一) 背景與現況：

大嶼山西部及南部自宋朝(公元一一九七年)已被開發成爲珠江口外、零汀洋的經濟軍事中心，南宋皇朝的最後，戰便是以『劔州』『龍翔縣』令大嶼山西部石壁、大澳、東涌及外海島嶼建立『行朝』作爲基地。明朝(一五一七年)葡萄牙人到達大澳番鬼塘補給水源食物而窺探澳門。清朝(一八零柒年)海盜張保仔以東涌爲基地，雄霸南中國海，張保仔與中葡聯合戰船的最後一戰在赤立角發生，此後投降清朝。

十九世紀，六十年代，大澳鹽田仍在生產運作，魚業生產方面十分興盛，往往爲魚獲過多，魚船超載而斷網、棄魚；現今盛產黃花魚、白花魚的整個零汀洋魚場，大澳外海已無魚可捕，黃花疏落、白花絕跡。大英帝國管治下的香港商業繁榮昌盛，我們這個以捕

魚維生的西陲小鎮在「積極不干涉」管治思想下自生自滅。

五、六十年代，香港人口壹百萬居民，我們已有兩、三萬居民在此居住；油麻地小輪每天零晨三時由大澳開往香港仔的渡輪，就是把大澳的魚獲運到香港仔魚市場，供應香港市民。隨著魚船的

機動化，魚場缺乏管理，使魚業步向萎縮，大澳依賴維生的魚業一蹶不振，我們希望立法局黃容根議員提出魚場管理的意見能夠實現，環境食物署及魚農自然保護署能夠擔當積極的角色，並與廣東省合作立例管制水產資源濫捕，亦可保護白海豚。

五十年代香港食水危機政府把整個大嶼山建成引水道遷徙石壁三村建成水塘，但現今的石壁原住居大浪灣村及石壁山上的昂平村仍未獲得標準的食水供應。

九七年赤立角建成機場，東涌被開發成新市鎮，青嶼幹線快捷方便，但是大嶼山西南岸仍是禁止其他車輛進入的區域。九九年昂平道口污水車意外司機死亡，便是因為缺乏後備車輛而不間斷每天出車欠缺維修的意外是禁區車輛運作政策的犧牲者，路政署對大嶼山道路改善的緩慢工作進度難詞其咎。

前離島政務專蘇啓龍先生為大澳帶來一個訊息，大澳可從事旅

遊事業的發展。

在這個形勢下我們需要改變依靠魚業生產，放棄世世代代賴以為生的老本行，就是這樣我們期盼了十多年，政府終於對大澳發展計劃展開研究。政府的房屋工作，在大澳龍田村過億元投資被受挫折，無人願意入住。大澳依靠公共援助生活的居民不斷增加，老弱人口比例集中，人口結構失衡，這充份顯示政府未有整體統籌本區的發展，許多基建投資得不到逾期效益。

## (二) 大嶼山的價值和定位：

大嶼山現今在香港整體來看有甚麼價值呢？

大嶼山九成以上地方已列為郊野公園，郊野公園是香港市民郊遊的好地方，愛好遠足的市民不斷增加，鳳凰徑的建成提高了郊遊人士的興趣，南岸四個泳灘風景優美，亦是消閒的好去處，完善的郊遊設施為環境保護的推廣工作提供了一個良好的基礎，市民可藉著郊遊增加對環境保護意識的教育，並且舒緩一下市民在城市的緊張生活，到訪大嶼山的市民每年都有所增加。

在大澳水鄉，我們可以看到一百年前維多利海港還未開發前的魚村面貌，在這裏仍然保存下來，我們如何增加香港市民在自己社區的歸屬感呢？在教科書裏香港是從一個細小的魚村發展成爲今天的

的面貌，完整保留大澳魚村對教育的工作有重要的意義。蛋族「蛋家人」的生活模式及習俗從來沒有受到政府的重視，他們避開城市的發展在這幸存下來，政府要保存大澳的面貌是需要下一點工夫的。

七十年代政府的土地政策，使目不識丁的「蛋家人」失去了世代居住的土地，這一片泥濘淺灘上的棚屋已被編號碼，列入政府土地上的寮屋，整個大澳只有三數幅細小的土地是識字並且有錢的「蛋家人」從政府買下，「蛋家人」世代居住的棚屋都成為政府待價而沽的土地。英國人並未如清朝政府的寬大，容許當時被視為賤民的蛋族能夠穿鞋上街，自由居住；蛋族棚民在城市化的引力下向市區遷徙，壹、貳拾年後老弱一代去世後，這坐水上市鎮在歲月的消磨、失去保養的情況下自然消失。

中國浙江紹興、烏油的水鄉面貌在大陸的建築師的美化下得到保存及重建，建築特色及精神面貌重現眼前，意大利威尼斯積極保存建築，改善水道及環境污染方面的工作。荷蘭阿姆斯特丹的風車小村亦能保存小魚村的面貌，為荷蘭保存風車村落的特色，保存這些文化財產相信是值得的，政府是否又願意去做呢？

在日本京都，每年的學校旅遊季節，京都火車站出現了許多學生

和推廣文化旅遊的「的士叔叔」，他們五人一組在這位「導遊叔叔」的引領下到這座日本的文化城市參觀，持有牌照的「導遊叔叔」帶領他們到各寺院、皇宮、神社講解日本的歷史及文化，大大增加日本人民的歸屬感及民族意識，也許我們可以從中獲得一點啓發。

### (三) 一個合乎成本效益的建設投資，大梅公路

連貫大嶼山南北的道路，大梅公路能否落實興建，已經成爲大嶼山居民在自己出生的土地上改善生存空間的標誌，政府及大機構在大嶼山多項建設投資未能獲得愈期效益，大澳龍田村過億元的房屋建設，乏人問津，大嶼山巴士虧損變賣，很多的士只在假日運作，大量出租渡假屋經營者相繼結業，居民主要營生的捕魚業更成爲夕陽行業，年青一代離鄉別井，到市區營生，大嶼山居民到市區工作用於交通時間及金錢倍於其他市民，扼殺了年青一代在大嶼山居住的意欲，交通工具在假日更有假日附加費，旅遊及探親人士對高昂的交通費望而卻步，大嶼山巴士如不積極推廣旅遊，取消假日附加費，殺雞取卵，便會與大嶼山的經濟步上同一命運，年年虧損。如此造成社會資源的浪費，極不乎合環保精神。在蜿蜒的東涌道，傾斜度一比六，雙向單程行車，七公里有五十餘個避車處，比美台灣

橫貫公路，旅遊人士往往驚嘆司機出眾的駕駛技術，大嶼山巴士公司確實擁有良好的司機隊伍，每日平安進出這道天險，當年開闢水塘留下的羊腸小道。

我們並不贊成極端人士的自私言論提倡在大嶼山封山造林，保持原始生活的狀態，阻礙市民到大嶼山，全港最大的郊野公園的意欲，對環境保護的教育和推動工作做成障礙，浪費社會資源，我們應該持開放的態度，推動政府積極改善主要的公路，重建許多沿海村落的行人徑，為日漸增加的郊遊人士提供一個安全的道路設施，亦為本地的居民提供能夠在自己出生長大的地方生活居住的生存空間。一九七三年石壁巴士交通意外二十餘人死亡，我們不要忘記這個歷史慘痛教訓，市民的生命安全必須獲得高度的重視。很多市民在疑問，為甚麼不能在市區乘坐旅遊巴士直接到達大嶼山郊野公園、梅窩、大澳或昂平，而需要轉車再轉車呢？這正是大嶼山交通問題的癥結所在，在大嶼山發展旅遊亦只能成空話，如此做成惡性的巡環，由於道路的危險而列為禁區，因為是禁區而做成交通攔斷，交通費昂貴，交通費昂貴而沒有乘客，巴士公司虧損而不作改善。

政府工程及日常運作的需要禁止其他車輛使用東涌道。興

建新路大梅公路又與小部份極端人士的理想相阻。我們十分希望政府能及早展開建路的工程，解決一籃子問題的死結，為政府已經投資在大嶼山的公帑及社會的運作更具成本效益，更乎合環保意念，避免資源浪費。大嶼山更能發揮在環境保護及教育推廣方面的角色，亦使小部份仍在大嶼山生活的村民提供一個可以生存的生活空間。

最後我們向香港特區的美好明天作出良好的祝願！  
政通人和！萬事如意！

大嶼山大澳協青社：廖健生

大澳永安街九十四號地下



二零零零年三月