

## 有關"大嶼山發展策略建議"的意見

首先感請謝立法會發展事務委員會安排是次公聽會，聽會民間對大嶼山未來發展的意見。梁振英政府自 2014 年 1 月成立「大嶼山發展諮詢委員會」後，其組成成員的意見取向極其偏狹<sup>[1]</sup>，政府基本上只聽取這個委員會的意見，在「大嶼山發展諮詢委員會」制訂發展框架後，始向民間諮詢。由於框架已定，民間亦只能對大嶼山的發展方案發表反對與否的意見，公眾參與之跟，從來限制重重。希望藉著今次公聽會，民意得以向政府和社會反映。

### 走向死胡同的發展藍圖

政府指出因為要把握珠三角的發展機遇，滿足香港長遠的發展需要，於是要將大嶼山打造成區內的交通、物流和貿易樞紐，以「宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學的智慧型、低碳社區」為發展願景，去規劃大嶼山土地房屋供應、商業、康樂旅遊等發展，出現所謂的四大發展板塊<sup>[2]</sup>。今次政府的推出的規劃藍圖，即使當中有提及過保育，但是沒有一項不涉及大規模的土地發展和資源運用，但在龐大的發展計劃背後，卻沒有香港未來的願景，而且問題重重。

#### (一) 發展計劃過於龐大

政府的大嶼山發展計劃是空前龐大的，由大嶼山北邊的機場三跑連帶的商業發展區、人工島口岸、東涌市鎮發展、小濠灣填海、欣澳消閒娛樂區、迪士尼樂園擴建，到梅窩、貝澳、長沙、水口、分流、二澳、大澳、大東山、索罟群島等等，大嶼山每個角落都是發展項目。政府更打算在香港中部水域至大鴉洲，原本一片汪洋大海的地方填海造地，建造面積可能比機場島更大<sup>[3]</sup>的「東大嶼都會」，並由西環連接鐵路和公路，經梅窩到人工島口岸，此舉會將香港的地理版圖，以及大嶼山東部的鄉郊環境徹底改變。以上每一項都涉及複雜的規劃、人口和效益估算、環境評估、文化歷史考查、保育方案、對社區影響的評估、基礎建設的配置等等。

任何發展計劃都可以帶來不可逆轉的後果，所以必須經過嚴謹的規劃過程和社會討論。「東大嶼都會」的規劃涉及香港地理板圖的改變，受影響的不只我們現今這一代人，我們的後代是不可能將巨大的人工島從海中挖走。大嶼北的人工島口岸工程已經對生態造成破壞，據民

1 「大嶼山發展諮詢委員會」的成員絕大部份來自建制派政黨、鄉事背景、或有利益關係的財團，例如陳恒鏞和周轉香來是民建聯成員，麥美娟是工聯會成員，陳勇現任新界社團聯會（新社聯）理事長、民主建港協進聯盟副主席；余漢坤任職信和集團董事總經理，信和在大嶼山長沙亦有地產項目；劉炳章是瑞安房地產發展總監；林建岳是麗新發展主席；哈永安是香港亞洲國際博覽館行政總裁；林筱魯，現為古物古跡辦事處成員，他在二澳推行所謂「復耕」計劃，林的生意遍布大陸多個省市，其太太在規劃署任職總城市規劃師、可接觸城規會機密文件，但林卻從來沒公開申報。二十二位非官方委員，只有一位成員自來泛民主派，兩位成員來自環境科學專業，可見委員組成的偏狹，缺乏公信力。

「大嶼山發展諮詢委員會」成員名單：[https://www.devb.gov.hk/tc/boards\\_and\\_committees/landac/membership\\_2/index.html](https://www.devb.gov.hk/tc/boards_and_committees/landac/membership_2/index.html)

2 (一) 集中在北大嶼山走廊發展經濟和房屋，營造群聚效應，發展規模經濟；  
(二) 透過欣澳填海和香港迪士尼樂園擴展，促進東北嶼成為休閒、娛樂和旅遊匯點，締造東北嶼旅遊大門；  
(三) 善用中部水域鄰近港島的地理優勢，發展「東大嶼都會」；及  
(四) 把大嶼山大部分地區保留作保育、消閒、文化和旅遊用途。

3 截至現時為止，政府仍然未公佈「東大嶼都會」的面積，跟據星島日報 2014 年 1 月 16 日的報導，擬建「東大嶼都會」坐落於擬議填海的中部水域人工島，方案原料提供一千四百至二千四百公頃土地。不過消息人士表示，擬建「東大嶼都會」實際面積需視乎交通、基建、鐵路運輸等技術研究結果，但規模會比新機場大，「不會只有數百公頃」。  
<https://hk.news.yahoo.com/%E5%BB%BA%E4%BA%BA%E5%B7%A5%E5%B3%B6%E6%89%93%E9%80%A0%E6%9D%B1%E5%A4%A7%E5%B6%BC%E9%83%BD%E6%9C%83-215752241.html>

間團體調查，中華白海豚的數目已經在附近一帶大幅下降<sup>[4]</sup>。二澳至分流自 2012 年起，村民開展「復耕」工程，破壞了 80 萬呎農地，當地是受保護物種盧文氏樹蛙棲息地，極具價值生態；近日更有商家趁二澳改劃草圖，入紙申請將 29 萬平方呎綠化地帶改劃為其他指定用途，擬建一座三至五星的水療生態旅館。

政府正推行將本為行車禁區的嶼南道開放，大嶼南封閉道路設立的是基於南大嶼的主規劃意向為自然保育區<sup>[5]</sup>，開放嶼南道隨之而來是車流人流增加以及更多的發展項目<sup>[6]</sup>，進而需要量大基建配合，將會對現存生態環境及景觀帶來深遠的影響。

如果政府提出的大嶼山發展計劃中提出的商業、物流、運輸、社區、旅遊、都會營造等方面的發展，與大嶼山現有的自然、歷史、文化環境和鄉郊居民的生活方式並不協調，如果這個龐大的發展方案得以實施，大嶼山的面貌將有翻天覆地的改變。況且每一項工程項目的估算難免出現錯誤，如果所有項目都赴諸實施，成本效益、環境社區承受能力等不定確因素帶來失控的風險自然增加，最後淪為一個又一個的大白象工程，大嶼山的環境已經出現不可逆轉的影響。

## （二）發展計劃欠缺細節

政府指要張大嶼山發展為「成為一個宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學的智慧型、低碳社區」，整份諮詢文件充滿了很多宏闊的字眼，例如「策略性定位」、「大珠三角國際運輸、物流及貿易樞紐」、「大珠三角地區和亞洲的服務核心區」、「策略性增長地區及新的大都會」、「自然及文化資產寶藏」、「四大支柱產業」、「宜居、宜業、宜商、宜樂、宜學的活力社區」、「明日之橋」、「展示香港及

世界創新的平台，並提升成為一個智慧島 / 創新的樞紐」……即使整個諮詢文件數次，一般人總是看不明白的，因為當中提出的發展概念和項目，並沒有細節，例如「北大嶼走廊作策略性經濟及房屋發展」一項，文件提及的內容是「善用鄰近交通基建的優勢，將策略性經濟及房屋發展集中在北大嶼山走廊，營造聚效應，發展規模經濟，推動香港整體經濟發展」，沒有交代發展原因、所針對的問題、數據分析、成本效益估算、環境社區影響評估等等。又例如「明日之橋」，內容只有兩句「將大嶼山發展成為一個展示香港及世界創新的平台，並提升成為一個智慧島 / 創新的樞紐。」，不明所言。

文件所描述的只是一堆空洞的概念，和一些流於浮誇的字眼堆砌，替龐大的發展計劃向一般市民叫賣，沒有現實理據支持，更沒有勾劃對香港未來的願景。一般人微少至買件電器，尚且會衡量價錢、自己的需要，和產品的用法好處；更可況大嶼山的發展計劃涉及數以百億（甚至千億）公帑，豈可能憑幾張不明所言的諮詢文件，教香港市民決定大嶼山的未來路向？這是不負責任的。

## （三）發展的估算成疑

政府預算，本港人口在 2043 年將增加一百萬至 822 萬<sup>[7]</sup>，又稱現時沒有足夠土地去滿足房屋需求，於是需要去發展新土地和填海造地，於是政府在大嶼山發展計劃提在擴展東涌新市

4 見香港海豚保育學會的數據：<http://hk.hkdc.org/30victims/>

5 見運輸署提交大嶼山發展諮詢委員會的諮詢文件 [http://www.devb.gov.hk/filemanager/tc/content\\_925/TT\\_SC\\_Paper\\_06\\_2015\\_\(Chi\).pdf](http://www.devb.gov.hk/filemanager/tc/content_925/TT_SC_Paper_06_2015_(Chi).pdf)

6 自 90 年代政府提出發展大嶼山，地產商早已開始在大嶼山收購土地  
<https://antiforcedintergration.wordpress.com/2014/04/22/%E9%96%8B%E6%8B%93%E5%A4%A7%E5%B6%BC%E5%B1%B1%E6%B6%89%E5%9A%B4%E9%87%8D%E5%88%A9%E7%9B%8A%E8%A1%9D%E7%AA%81-%E7%99%BC%E5%B1%95%E5%A7%94%E5%93%A1%E6%9C%83%E5%9C%B0%E7%94%A2%E5%95%86%E9%AB%98%E5%B1%A4/>

7 [http://www.censtatd.gov.hk/press\\_release/pressReleaseDetail.jsp?pressRID=3799&charsetID=2](http://www.censtatd.gov.hk/press_release/pressReleaseDetail.jsp?pressRID=3799&charsetID=2)

鎮，擴展面積約 235 公頃，以容納約 14 萬新增人口。政府又提發展「東大嶼都會」可容納 40 至 70 萬人口，甚至成為香港第三個核心商業區。有學者指出，本港有 800 公頃棕地，如全部用來建屋，已經可以提供 80 萬住屋單位，足夠滿足未來 20 年房屋需求，根本沒必要填海造地建屋。<sup>[8]</sup>

正在進行的港珠澳大橋香港口岸人工島佔地 150 公頃，政府指有潛力發揮「橋頭經濟」的作用，並規劃用作陳列推廣 / 活動場地，設立「智慧型辦公園區」，吸引內地、本地及外國企業進駐，配以商務酒店，並且發展「高增值物流服務」，特別為藝術品、古董、葡萄酒、藥品和電子產品提供綜合服務，儼如羅湖、落馬洲一類的購物中心。不過在一些學者認為，人工島的經濟效益未必如政府構想一樣。中文大學地理與資源管理學系副教授姚松炎表示，港珠澳大橋落成後，珠海、澳門及香港將成 1 小時生活圈，因交通便利，旅客會反流向房價低的地方，如以往旅客住在香港較方便，但日後可選擇住在珠海或澳門，令本港酒店需求下降<sup>[9]</sup>。

港珠澳大橋採取的是「單Y」方案珠江口東面只在香港設落腳點，往來深圳和珠江口東面的車輛並不會使用港珠澳大橋，這令車流量受先天限制<sup>[10]</sup>。政府預計港珠澳大橋落成後每天約有 6 萬人使用，人工島計劃興建的商場大於三個銅鑼灣時代廣場，須知時代廣場在平日周末每天人流逾 16 萬，即使口岸商場可以接受人流密度低一半，也需每天有 24 萬人消費才能支撐<sup>[11]</sup>。在政府的發展計劃裡面，在機場北商業區、東涌新市鎮擴展區、小蠔灣填海和周邊發展，和東大嶼都會，每一個項目點都用於建設商場和酒店，人工島口岸跟這些工目點的定位是沒有分別，這不禁令人要問，在政府的思維裡面，經濟發展就只有一個又一個的商場酒店？

珠江口沿岸城市近十多年迅速發展，內地的商業、零售業和貨運業憑低廉的收費而高速增長，政府鼓吹的「橋頭經濟」，是假設大橋落腳點的人工島有先天的地理優勢，只要建設龐大的商業設施，自然會有人流聚集，帶動消費。不過為甚麼內地民眾要捨近圖遠，去價錢可能更貴的人工島口岸消費？國內籌劃中的「深中通道」，直接連接深圳和中山，除了行車，也可以通鐵路，而港珠澳大橋只可以行車，國內民眾不一定選擇香港往前珠江東西兩邊。政府說港珠澳大橋可以發揮「協同效應」，不過事實上珠三角內部都有競爭，城市間的利益一直變化。港珠澳大橋的造價總數已經累達 1,123 億元！<sup>[12]</sup>世界上竟然有全完不計成本，不問效益，將公眾財產和市民福祉棄之不顧的事！

在大嶼山發展方案裡面，已經預計爭議中的機場三跑必定落實進行，並且依三跑進行規劃。三跑又是一個千億的天價工程，有關學界和民間對三跑的成本效益、程序工義等方面的質疑，實在已經太多！<sup>[13]</sup>

8 [https://issuu.com/savelantaualliance/docs/dr\\_yiu\\_lantau\\_development\\_3\\_blindsp](https://issuu.com/savelantaualliance/docs/dr_yiu_lantau_development_3_blindsp)

9 <http://www.savelantau.org/2015-01-19-23416327732496228207296642859527211-2106624369282073214728639.html>

10 有民間關注土地發展的團體指：「自九十年代後期至二十一世紀初期，中港兩地的經濟力量出現逆轉，香港的角色逐漸由協助內地企業走向世界的窗口，變成滿足內地資本消費需要的地方。內地的貨運業憑低廉的收費和較簡便的運輸過程而高速增長，香港的物流業開始呈現萎縮的跡象，曾經倡議用作發展貨櫃碼頭的竹篙灣已成了某主題樂園現址。在二零零三年中央政府屬意港珠澳大橋使用「單Y」方案，即珠江口東面只在香港設落腳點，變相令現時往返深圳和珠三角西部地區車輛無法受惠於此新路，已令港珠澳大橋的車流量受到先天性的局限。在二零零八年時，港珠澳三地亦達成共識，大橋只容許擁有兩地車牌的車輛使用，此舉就進一步限制了大橋的車流量。根據運輸及房屋局 2006 年呈交的數據顯示，預測在 2020 年時港珠澳大橋每日車流量介乎 15350 至 22300 架次，每日旅客量則介乎 91250 至 112950 人次，但大橋設計卻可以容納每日 20 萬的車流。可見大橋的規模遠大於實際需要。」  
<http://www.inmediahk.net/node/1029247>

11 <http://www.inmediahk.net/node/1022311>

12 <http://www.hk01.com/%E6%B8%AF%E8%81%9E/5010/-%E6%B8%AF%E7%8F%A0%E6%BE%B3%E5%A4%A7%E6%A9%8B-%E6%96%AC%E4%BB%B6%E5%BC%8F-%E7%94%B3%E8%AB%8B%E6%92%A5%E6%AC%BE-%E7%B8%BD%E6%88%90%E6%9C%AC%E9%80%BE%E5%8D%83%E5%84%84>

13 <https://thestandnews.com/tag/%E4%B8%89%E8%B7%91/>

#### (四) 沒有具體的保育方案

在充滿開山劈石的發展方案裡面，政府稱「相關的政策、措施和個別建議，以促進大嶼山的可持續發展和保育」，在任何一個填海、住宅用地、商業用地、旅遊發展的工程項目，都會提及「環保」、「保育」、「綠色」等字眼，不過諮詢文件裡面沒有任何提及保育的措施。在 2007 年，政府就大嶼山發展曾經訂立概念大綱，並制訂了涵蓋自然、文物和景觀三個主要範疇的「保育策略」，當中一項重要原則，是「所有發展建議對大嶼山的天然資源造成不利影響應減至最低」。<sup>[14]</sup>

在 2007 年的《經修訂的大嶼山發展概念計劃》裡面提出多項保育策略，包括：

1. 制訂中華白海豚的保育計劃
2. 在南山建立蝴蝶生境及在東涌坳建立魚類和兩棲動物的生境。
3. 活化歷史建築物（例如舊大澳警署）
4. 北大嶼郊野公園（擴建部分）
5. 西南大嶼山海岸公園
6. 其他自然保育建議(大蠔河、東涌河、其他濕地)
7. 針對不同景觀價值的地區，製訂不同的保護方法

2007 的計劃，對大嶼山的郊野公園、具特殊科學價值地點、規劃為與保育相關的用途地帶、具生態價值地點、歷史建築和古蹟等進行過考察，並將具體的保育措施列在計劃報告上，嘗試從發展和保育間取得平衡。2007 年的發展計劃是經過完整的諮詢和研究過程後制定的，不過現屆政府竟然在沒有充份理據的情況下推倒重來。<sup>[15]</sup>

#### (五) 不民主不公義的規劃程序

今次大嶼山發展計劃的框架，是由「大嶼山發展諮詢委員會」制訂的。「大嶼山發展諮詢委員會」二十二位非官方委員，只有一位成員自來泛民主派，兩位成員來自環境科學專業，其他成員則分別屬於「梁營」、鄉事營及建制營。他們主要來自地產、測量、航運、物流、商場、旅遊等行業，當中亦不乏與大嶼山土地發展有利益衝突的人士，可見委員組成的偏狹，缺乏公信力和專業能力去做規劃判斷。

城市規劃從來是影深社會深遠的事，所以從制訂規劃框架開始，本應要讓社會各持份者參與。然而「大嶼山發展諮詢委員會」除了成員基礎狹窄，運作亦欠缺透明。大嶼山發展諮詢委員會於 2015 年 3 月 21 日的會議紀錄，揭示有一個委員在會議上曾提出將大嶼山郊野公園內的石壁水塘填平建屋的荒謬意見，政府竟然沒有立即在會上否定有關建議，只稱須審慎考慮，並先進行研究。可見委員毋須為其言行負上任何責任，公眾亦不可能問責。政府視一個缺乏公信力的「大嶼山發展諮詢委員會」為正式的諮詢架構，而該委員會是毋須對社會負責。沒有程序公義的規劃程序，最後得出的發展計劃很容易向社會某一方人士的利益傾軌。

一份沒有社會討論基礎、構想脫離現實、缺乏理據和嚴謹分析、成本效益成疑、耗費巨額公

14 [http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/lantau/tc/images/revised/booklet.pdf](http://www.pland.gov.hk/pland_en/lantau/tc/images/revised/booklet.pdf)

15 陳茂波稱 2007 年的研究有參考價值，「但規劃是一個不斷演變的過程，是有生命的，要隨著社會發展，有合適的調整，所以未來大嶼山的籌劃上，現階段不想設太多框框限制」。他重申，發展大嶼山並非五年或十年的問題，屬長遠發展計畫，發展與保育同樣重要，兩者可取得平衡，而非互相排斥，已經在會上向委員會講述郊野公園的範圍，「讓大家天馬行空之餘，亦腳踏實地」。  
<https://hk.news.yahoo.com/%E9%99%B3%E8%8C%82%E6%B3%A2-%E7%99%BC%E5%B1%95%E5%A4%A7%E5%B6%BC%E5%B1%B1%E7%84%A1%E6%A1%86%E6%9E%B6-215711050.html>

帑、以嚴重破壞自然和人文環境為代價，但要今代和後世香港人承擔後果的發展計劃，政府卻一意孤行地推行。究竟，發展為誰而設？

## 可持續發展 對香港未來的想像

發展如果可以改善市民生活，人與自然可以共存，這絕對是好事。問題不是「發展」本身，而是我們需要怎樣的發展，由此我們需要清楚自己的定位。香港大學前校長王賡武說的香港賴以為生的獨異性(differentiation)和質優性(quality)，到底是甚麼，怎樣維持和創造自己的特色，做和別人不同，別人做不了，只有你才做得了的，值得香港世界最前沿的生活水準。香港過往經過大規模的城市改造，大部份鄉效變成了今日的市區和新市鎮，成就了香港以往成為製造業中心，和今日金融業、服務業的城市。如今面對鄰近城市的競爭，不少人都認為今日香港恍似要不斷依靠中國大陸才能生存，結果香港受制於外在環境，位於很被動的位置，香港的出路在哪？

有人提倡香港應向創意產業和創新科技的方向走，「人」的因素十分重要，人的創造力不能刻意培育，只能培養，需要鼓勵學生獨立思考的教育制度，同時需要尊重自然、歷史，尊重人的文化土壤。

### 保育大嶼山——香港重要的自然和文化土壤

歷史建構著我們的身分，看似抽象，卻很實在。

大嶼山過往的歷史，風雲變幻，在上中古代的中國，大嶼山是天涯海角，很多不容於世的人流落此地。大嶼山古稱大奚山，奚者，奴役也，是流放罪犯的地方。傳說東晉有將領盧循，因反抗朝廷管治而發動民變，事敗後，部眾流落大嶼山，化身半人半魚生物，稱為盧亭。

南宋時有鹽梟之亂，鹽民在大嶼山生產私鹽，遭朝廷派三百摧鋒軍清剿。南宋末，帝昞帝昺曾駐錫大嶼山，相傳帝昞在大嶼山病死，帝昺隨即登基。還有明中葉至上世紀三十年代，叱咤一時的南海海盜；一群逃避國內動蕩政局而南來的僧侶；既是山賊，又是國民黨軍官的袁氏家族。還有眾多平凡而動人的故事。

大嶼山是在雲霧間的海島，風雲變幻，山中有靈氣，大嶼人世代在這裡生根，有情人在這裡結下不解緣。

所有事物緣聚而生，緣散而滅，城市變質在一念之間。香港需要一個尊重自然歷史的人文環境，才令自己看見自身的獨特性。人有氣質的培養，才能創造。一個沒有本土歷史的城市，也注定了它是沒有未來的，選擇都是我們自己的。

大嶼山所需要的發展，可能本來只是很簡單，只是改善居民各種生活所需，例如交通、增加區內學額、醫療設施、處理非法堆填，政府可以與地區團體合作，舉辦地區歷史課程，培養地區人士帶領導賞團，推廣真正的綠色旅遊。新鮮刺激的遊樂設施放在任可一個地方都沒有分別，玩兩次便厭。唯一可以吸引人再到大嶼山，是大嶼山本身的文化和自然景觀。大嶼山需要的是保育，不是推土式的發展。

### 香港需要的是對未來的想像

我們對發展的觀念往往是修橋築路、填海造地、大量起樓起商場、增加人流，刺激旅遊和消

費，大嶼山的發展規劃正正依這個模式進行，其背後的理念急功近利，大量破壞土地去成就發展人工化的建設，急速消耗我們後代的資源。「五色令人目盲；五音令人耳聾；五味令人口爽」過幾年後，當旅遊點失去吸引力，我們又得破壞土地，建造新的景點；日後如果經濟環境逆轉，三跑、港珠澳大橋、東大嶼都會等大型基建，將變成碩大無朋的大白象，為後代人帶來極沉重的付擔。

香港現正進行多項大型基建項目，包括新界東北，洪水橋發展區、高鐵、沙中線、蓮塘口岸□□市民看不到發展的急切需要和好處，但盲目的發展和不民主不公義的程序，已經造成很深的社會矛盾。政府實在有需要暫時大型基建項目，想像香港的定位，貫切去做。

**本人希望向對政府建議：**

（一）撤回在不民主不公義的情況下制定的大嶼山發展策略建議

（二）即立解散具濃厚裙帶關係的「大嶼山發展諮詢委員會」

（三）重新檢視政府 2007 的《經修訂的大嶼山發展概念計劃》，如果需要改變規劃方案，必須邀請對環境科學、歷史、城市規劃、社區經濟等方面的學者，以及民間各持份者，同共參與大嶼山規劃方案的制定，使方案能在保育和發展間取得平衡，及貼近現實需要。

如果政府能夠在充份尊重自然、歷史、居民生活、和民意的基礎下進行規劃，發展才真正產生意義，造福社會。

恭請 鈞安

市民

謝錦昌