

HKIHT comments on the 2030+ and Lantau Development

Background

The Airport Core Programme in the 1990s, which included the new airport at Chek Lap Kok, has brought huge benefits to the economic development of Hong Kong in the past 20 years. It demonstrated how infrastructural investments can benefit the long term well-being of Hong Kong as a world class city.

A new wave of infrastructural investments in the past eight years, including new MTR lines, the Express Rail Link and the Hong Kong – Zhuhai – Macao Bridge Link, will no doubt bring similar benefits to Hong Kong going forward.

Current Challenges

What Hong Kong now faces is an urgent social problem of housing shortage, particularly public housing. This demand will exert enormous pressure on the production of land. Indeed, Hong Kong needs a long term plan of land production to meet the target population of 8 million.

According to the 2012 land utilization analysis in Hong Kong, there are 1108 sq. km. of land, of which about 30.1% has been developed. The balance of 69.9% or 775 sq. km. comprises 40% country park (which is untouchable) and 29.9% green belt. A good % of the green belt can in fact be turned into feasible building land. But local oppositions would make the process at best lengthy.

Consultation

The Lantau Development Public Engagement Digest published in Jan., 2016 outlines *“the planning vision for Lantau development as balancing and enhancing development and conservation, with a view to developing Lantau into a smart and low-carbon community for living, work, business, leisure and study. This will benefit Hong Kong people by providing new opportunities associated with land and housing supply, economic development, commerce and trade, leisure, recreation and tourism, and at the same time enhancing the conservation of our natural, cultural and heritage resources.”*

The current HK2030+ Lantau Future Development Plan is an extension to the above consultation.

HKIHT Comments

As always, we in HKIHT believe that any sustainable development must balance the interests of economic, social and environmental benefits. The above statement appears to aspire to meeting these criteria.

With the completion of the HZM Link and the Tuen Mun – Chek Lap Kok Link, Lantau will no longer be a cul-de-sac Island. It offers huge opportunities for development. We, in HKIHT, therefore support HKSAR Government’s initiatives to develop Lantau.

We support in principle the following proposals in terms of Land Use Planning:

- i) North Lantau Corridor for strategic economic and housing development. It is good to see that a population target of 300,000 is envisaged.**
- ii) East Lantau Metropolis as long-term strategic growth area including building artificial islands. With the provision of expensive transportation links, Government should maximize the population level in this area [i.e. 700,000 as a minimum target]**

We in HKIHT also support in principle the proposed **rail links** to Hong Kong Island, including **strengthening the connectivity of NWNT-Lantau-Metro area.**

Concluding Remarks

Taking the lessons learnt from the recent high volume of infrastructural works, resulting in shortage of labour and high construction costs, a more evenly spread of workload over a longer stretch is welcomed by consultant firms and contractors alike.

In closing, we in HKIHT support the “2030+ and Developing Lantau” initiatives. HKIHT look forward to providing constructive comments on HKSAR Government’s more detailed proposals in developing Lantau in future.

Development Bureau Reference Documents:

1) 香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略

建立土地儲備的原因和重要性

- 土地問題是社會矛盾的根源之一。「生地」變成「熟地」的過程漫長。造地難，儲地更難。
- 沒有土地儲備，土地供應只能追落後，亦缺乏任何空間及彈性去滿足不停轉變的需要。鑒於環球經濟氣候的不確定性，我們有需要未雨綢繆，為香港的未來發展盡早作好準備，不能臨渴掘井，否則我們可能會錯過發展的機會。

各項用地的土地需求

- 缺乏土地是香港近年經濟發展的一大樽頸。為確保香港經濟可持續發展，我們必須提供足夠和合適的土地和空間。
- 此外，在全球求才若渴的環境下，增加宜居度亦有助吸引及留住人才。我們有需要提供相關的教育和培訓設施，以培育及保留人才。
- 而且，如果已落實或規劃的發展項目未能如期或全數落實，又或期間出現未能預測的需求，土地赤字只會越來越大。因此，我們有需要未雨綢繆，為香港的未來發展盡早作好準備。

策略增長區

- 為滿足香港長遠在社會及經濟發展的需要，我們應採取靈活的策略尋找發展空間，包括優化使用土地（例如提升／改劃合適的土地及搬遷不需要設於優越地點的用途）。但有關策略只能緩解土地不足的燃眉之急。就此，我們有需要規劃新的策略增長區，以滿足需求。
- 再者，市區重建會導致需要額外單位作重置。當大量樓宇需要重建、住戶需要重置，而單位亦可能會減少時，我們無疑需要更多的土地和房屋，作為市區重建的緩衝。
- 此外，面對香港人口結構的改變如人口老齡化，我們更需要穩健但具彈性的

發展策略。

- 東大嶼都會及新界北兩個策略增長區可提供超過 1,700 公頃土地，不單是提供土地作住宅發展，亦提供機遇在傳統商業區以外，設立經濟和就業中心，而且能夠提升我們應對未來轉變的能力。
- 不發展東大嶼都會及新界北兩個策略增長區可能引致兩種情況。首先，預計可提升現有公共和社區設施及家居空間，以及改善 / 改造現有市區高密度發展的空間可能會完全被扼殺或制約。此外，我們長遠並沒有足夠的經濟用地供應，以解決預計甲級寫字樓及特殊工業用地供不應求的情況，及提供創新及科技及再工業化的用地，讓香港長遠經濟升級轉型。

填海造地

- 在低生態價值的水域進行適度的填海造地以供發展，不但可以避免影響現有社區，亦有較少的規劃限制，有利綜合規劃和設計。
- 填海造地在香港發展的進程當中擔當重要的角色，由來已久，一些現有的新市鎮，例如沙田和將軍澳新市鎮都涉及填海造地。

規劃宜居的城市

- 香港正面人口老化、樓宇老化、生活空間狹小等問題。在提升宜居度、照顧老齡化社會需要，以及改善密集式發展地區等方面，香港確實有進一步改善的空間。
- 展望未來，我們要推動一些「以人為本」的策略方針及措施，提升香港的宜居度，尤其是提供合適的房屋供應。
- 另外，未來人口增長速度放緩，提升香港的宜居度能夠保住吸引和挽留人才，維持香港的經濟競爭力。

經優化的創造容量策略性規劃模式

- 土地的規劃和發展，動輒需時十年、廿年甚至卅年，橫跨單一屆政府任期，所以我們需要以踏實和專業的態度為香港的未來綢繆。
- 經優化的策略性規劃模式是為免重蹈過往的覆轍，重複現時香港受制於土地

和基建設施的樽頸情況，亦確保香港不論在任何短期的經濟波動和社會轉變下，都可適時地供應足夠土地作發展。

- 儘管人口增長速度會逐漸放緩，但香港社會對各類用地（包括房屋、經濟活動及社區設施等）的需求越趨殷切。
- 我們不應只着眼人口增長數字，而應考慮更多宏觀的因素，包括香港住戶平均人數一直下降、人口老化，以至支持香港經濟發展的用地需要。

人均 GIC(政府、機構或社區設施用地) 及休憩用地的比率

- 人口結構轉變對政府、機構或社區設施的需求有直接影響。政府需調整這些用地的人均比率，以應付未來對教育、安老、醫療等設施的需要，令香港成為真正的宜居城市。
- 按現時《香港規劃標準與準則》，人均休憩用地只有 2 平方米，比其他國際城市為低。為促進宜居城市的發展，政府應提高人均休憩用地的比率。

藍綠資源

- 香港擁有豐富的藍綠資源，但過往缺乏整合，這概念在其他國際城市亦越趨普及。《香港 2030+》建議綜合規劃這些藍綠資源，可有效地整合及善用這些寶貴的資源，提升生活環境的質素。

樓宇老化

- 眼見 30 年後的香港有共 33 萬個樓齡 70 或以上的住宅單位，樓宇老化的問題非常嚴峻。單靠市區重建局及政府的力量是不足夠的，社會要考慮如何加強市區更新的力度，推動更多舊樓管理及維修措施，延長樓宇的壽命。

2) 發展「東大嶼都會」

規劃遠景及初步發展概念

- 《香港 2030+》對香港長遠的土地供應和需求作出了綜合的評估及分析，認為如要滿足香港 2030 年後的社會及經濟需要，預計將缺乏最少 1 200 公頃土地，土地短缺主要包括房屋用地及核心商業區甲級寫字樓用地。現時政府正在進行的多項大型發展，包括新界東北及洪水橋新發展區，及其他增加土地供應的措施，估計可大致能應付直至 2030 年的需要。而在《香港 2030+》的概念性空間框架內，提出以東大嶼都會作為兩個擬議策略增長區之一，以滿足香港在 2030 年以後的土地需求。
- 東大嶼都會極具地理優勢，不但交椅洲一帶水域與香港島西部相距約 4 公里，而且附近的水域亦較香港其他水域的生態敏感度為低，適合進行填海作綜合發展，成為嶄新的都會平台，透過提供大片平地，發展優質、低碳、智慧的生活及工作空間，應付本港長遠的社會及經濟需要及提升香港的宜居度。
- 根據初步概念，東大嶼都會的發展面積約 1,000 公頃，主要包括在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘進行填海興建人工島，及善用在梅窩未被充份利用的土地。
- 按初步估算，東大嶼都會或有能力容納介乎 40 至 70 萬居住人口，並作為中區及九龍東以外，在香港西部的一個新核心商業區，促進經濟發展和提供最少約 20 萬個就業機會。東大嶼都會亦可在重建現有市區時提供需要的土地及空間作調遷之用。
- 我們將透過構思中的策略性交通運輸基建，把東大嶼都會與港島西、九龍西、大嶼山的主要增長區及新界西北連接。同時亦有效連接傳統商業核心區與珠三角東西兩岸，讓該區成為具發展潛力的新平台。

機遇及優勢

策略性位置

- 東大嶼都會的位置優越，交椅洲一帶水域與東面的港島西相距僅約 4 公里，相比新界其他地區更靠近香港島的傳統核心商業區。如有策略性交通運輸基建配合，東大嶼都會極有潛力發展為第三個核心商業區，成為一個新的智慧型金融及工商業支援服務樞紐，並與現時的傳統核心商業區、九龍東（即第二個核心商業區）連繫成為一個都會商業核心圈。

- 大嶼山坐擁香港國際機場及即將落成的港珠澳大橋，使之成為香港與全球及珠江三角洲地區連繫的國際及區域雙門戶，東大嶼都會可善用大嶼山現在及即將落成的策略性交通運輸基建所帶來的機遇，及與大嶼山北岸的主要發展，例如港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展和東涌新市鎮擴展，產生協同效應，發揮更大的規模經濟效益。
- 透過發展東大嶼都會的契機，可建立新的策略性交通運輸網絡，經由東大嶼都會及大嶼山將港島西、九龍西及新界西北連接，以發展「新界西北—大嶼山—都會區的鐵路走廊」及「新界西北—大嶼山—都會區的環型道路走廊」。這走廊亦可成為通往機場及新界西北的另一條通道。（見圖）
- 擬議的「新界西北—大嶼山—都會區的鐵路走廊」或有可能向北伸延至深圳西，以加強港島西與深圳的連繫和功能對接。它將會是本港核心都會區與珠三角地區東西兩岸的主要增長區之間的重要連繫通道，有助鞏固香港作為珠三角地區內主要城市的地位。

經濟機會

- 東大嶼都會的新核心商業區不但可提供大量商業用地，達至相當的經濟規模，更補足傳統核心商業區甲級寫字樓用地持續短缺的情況，從而保持香港作為國際金融中心和區域商貿樞紐的地位，並繼續成為企業設立總部的一個首選地點。此外，更可提供大量就業機會，幫助改善現時香港居所與職位地點分布不均的情況。

綜合規劃

- 東大嶼都會位處香港的中部水域，其生態敏感度相對較香港的東部及西部水域為低，有利進行大規模的填海造地。採用填海方法不但可以避免影響現有社區，亦有較少的規劃限制，有利綜合規劃和設計（例如引入低碳、無汽車／汽車限制社區計劃），建造低碳智慧新都會。

市區重建

- 按推算，到 2046 年樓齡在 70 年或以上的私人住宅單位總數將達 33 萬個，是現時的 300 倍，而且絕大部分是在市區。因應這大量樓宇續漸老化的預期，將來需推進重建、復修、活化及保育措施，以及加強市區更新的力度及政策，以活化殘舊的城市結構。東大嶼都會正可在重建現有市區時提供需要的土地及空間作調遷之用。