

本人要求「明日大嶼」盡快上馬，並提供實質時間表！

本人作為兩個小孩子的父親，真不想下一代的居住環境惡化下去！

政府應訂立長遠人均居住面積目標

根據統計數據顯示，香港人均居住面積只有 170 平方呎，遠遠低於東京的 210 平方呎和新加坡的 270 平方呎。

從不同的數據顯示，估計香港新增私樓供應的數量，於 2021 年將會跌到 10000 多伙，然後在 2022 年後將會更少。至於公營房屋方面，在 2018 年 12 月底，有 15 萬宗公屋申請，平均輪候時間為 5.5 年，遠超 3 年的目標。

我認為香港應急起直追，長遠要訂立香港人均居住面積的目標，要達至居住面積每人至少有 300 呎。

香港人今時今日為什麼一直居於窩居之中，就是因為香港自回歸後沒有規劃發展新市填、填海造地建屋，2000 年起再沒有新市填的落成，以至近 20 年經濟發展、外資流入，香港市民的居住環境每況愈下。

造價昂貴政府應做好估價、擴大外傭工作範圍

今時今日的建築費昂貴，基建項目經常超支，政府實在應引入專業人士，如工料測量師去做估算，以至去避免過往基建超支。

另一個原因是由於香港生活指數高以及地價昂貴。香港今日的生活指數住球排第 4，不像新加坡輸入外勞，我們建造業工人的工資媲美專業人士，以至我們今日發展要 6000 億的天價成本。面對各行各業人手短缺，政府應擴大外傭工作範圍，於各行各業(特別是建造業)從事低技術工作。縱使如此，明日大嶼將會收回的 10000 億賣地收入，長遠能解決香港人住屋的問題，發展「明日大嶼」實在是當務之急！

優先發展棕地不可行，反對「收地致富」

面對新界收地所遇到的「不遷不拆」、「發展農業」的要求，一方面會導致有更多像「菜遠村」、「新界東北」的事件發生。於市區重建局的經驗來看，市區收地時間冗長(例如觀塘重建計劃，自 1998 公佈計劃至今，超過 20 年，裕民坊仍未完成收樓)。又如新界東北計劃，只要有十分一人堅持「不遷不拆」，已不可能為新發展區鋪橋搭路。這些事實都證明收地並不能提供土地大規模發展。

另一方面收地只會助長樓價，例如有內地人在香港置業是因為「收地致富」，這種模式的發展，長遠只會幫助新界地主「收地致富」，推高本港樓價。

應優先解決新界東北交通問題，而非高鐵支線

颱風「山竹」一役，特顯東鐵線的弱點，只要一顆樹木打倒電纜都會導致東鐵癱瘓。政府應考慮根據<2030+>的概念性空間框架，盡快發展並興建南北運輸走廊，興建地鐵快線由新界東北連接市區往人工島。同時應盡快上馬北環線以及考慮借用西鐵管道(甚至擴建西鐵管道)以接駁鐵路出人工島及港島，。

以後政府面對與內地共同發展人工島的項目應該開誠佈公，以釋除港人對於人工道「被規劃」的疑慮。



人工島應研究新的建築、城市規劃科技

政府應與科研界、地產規劃、工程及建築界研究，引入新的建築、城市規劃科技，例如「地下共同管道」、「公交導向發展」、「智能地下停車場」等新科技。

地下管線越來越多，都間接導致更多的掘路工程出現。日本、珠海等地於新發展區開始建設地下共同管道以鋪設電力、通信、供排水以及燃氣等設施，方便工作人員進入維修、檢測，這可以避免重複開挖道路，也方便定期檢查。

公交導向發展 (Transit Oriented Development)，將行車路盡量引入地下空間，配合智能地下停車場。一方面可以節省空間，讓地面有更多文化娛樂休憩運動的空間，第二方面又可以減少路面廢氣，第三方面又可以鼓勵以環保運輸為主要交通工具進出人工島。

面對溫室效應，海平面正有不斷上升的風險。因人工島面向南中國海，政府應做好評估以興建足夠高度的海堤。

總結

這一代的年青人面對「安居」已經十分艱難，又怎能「樂業」呢？每日都有年青人在網上抱怨如何「上車難」，我們怎叫年青人可以安心做科研甚至創業呢！這都是香港人與地產霸權合作底下的「共孽」！作為2個孩子的爸爸，只希望下一代可以真的能夠「安居樂業」，有自己的財務自由，大學畢業之後能夠在香港實踐自己的夢想。

謝謝！

林靖國測量師

2019年3月31日