

To: panel\_dev@legco.gov.hk  
From: Tsz Kit Chan [REDACTED]  
Date: 09/04/2019 11:14PM  
Cc: [REDACTED]  
Subject: 中部水域人工島計劃之意見

### 中部水域人工島計劃之意見

執事先生/女士：

本人十分支持中部水域人工島之發展計劃，認為這項具潛力的計劃對香港有以下多方面的正面影響和優勢：

#### **具填海做地的經驗和技術**

香港有不少在北大嶼山填海造地的經驗，例如東涌新市鎮第一期填海工程於 1992 年年中開始，1995 年年中完成，合共三年；赤蠵角機場工程，1991 年開始施工，1998 年營運；迪士尼樂園第一期填海工程 200 公頃於 31 個月內完成；現時的東涌東填海工程將會在三年內交出第一部分土地，供政府興建房屋。可見建造業業界有足夠的經驗去完成工程。

#### **選址優良並具發展潛力**

中部水域人工島將會有望成為香港第三個核心商業區 - 東大嶼都會，除了能夠促進整體香港經濟發展，亦能夠為社區提供就業機會。此外，東大嶼都會將可以與港珠澳大橋香港口岸人工島上的商業發展、機場北商業區、北大嶼山新市鎮的擴展計劃，以及在欣澳和小蠔灣填海建議等發展計劃，產生協同效應，促使大嶼山的發展更具規模，發揮更大及持續的經濟效益，提升香港、特別是在珠江三角洲中的競爭力，並且增加大嶼山的整體商業、就業機會及促進地區發展。完善的策略性交通運輸網絡配合，更有機會把 中部水域人工島 與大嶼山、新界西北、港島西及九龍西連繫起來，形成可貫通新界西北 - 大嶼山 - 都會區的交通運輸走廊。

#### **新型填海技術減少生態破壞**

填海工程上引入新的技術，當中機場第三條跑道的填海首次引入「深層水泥拌合法」，及後亦實施在東涌新市鎮擴展的填海計劃內，將會有助降低填海帶來的生態污染。這項技術在日本、南韓等鄰近地區的填海工程上亦有應用，做法是利用特製的工

程船用鑽頭鑽入海床內的沙層，注入水泥漿與淤泥攪拌，從而將淤泥加固成堅硬的水泥柱，並將會傾倒填料。由於在施工的過程並不會如傳統疏浚式填海，挖走海床淤泥，將不會影響附近水質，減少對海洋生態的影響。

### 比較發展棕地更有效率

棕地業權分散，要全部收回、整合，再組成一塊較大的地皮來規劃，牽涉工序十分煩瑣，且困難重重。棕地業主賣價的希望值（Hope Value），遠高於政府法例容許所能負擔的收購價。當然，政府可按照收回土地條例，收回相關土地。但相信期間所產生的激烈對抗，是社會不想見到的。從收地需時看，棕地變成熟地，未必比填海快，所需費用甚至比填海高。發展局早前透露，現時填海成本每呎約 1,300 至 1,500 元，相信棕地業主肯接受的土地賠償金額遠高於此。此外，只有填海能供應一塊完整且面積較大、方便規劃的土地。填海的其中一個特點是土地由無變有，而填海出來的土地將屬於政府。土地供應專責小組提出的 18 個選項，大部分是更改原有土地用途，如把農地、工業用地、郊野公園邊陲改劃為興建房屋用地。這只是更改土地用途，香港土地整體面積並沒有增加。而改劃土地亦限制其他土地用途的發展。填海卻是整體上增加香港土地供應。

敬祝安康

陳祉杰