

「明日大嶼」計劃勞民傷財堅決反對政府「盲填海」

(深水埗區議會文件 226/18)

發展局的回覆

就深水埗區議會文件 226/18，我們會在本文簡介於今年施政報告提出的「明日大嶼願景」(簡稱「願景」)，並回應公眾對相關填海建議的主要關注事宜，以供參考。

政府提出的「願景」包括五項政策方針，分別是「增加土地供應，建立近零碳排放的宜居城市」、「運輸基建先行，鞏固大嶼山“雙門戶”優勢」、「發展“機場城市”及第三個核心商業區，推動經濟發展」、「提升環境實力，達致可持續發展」和「增加休閒娛樂設施，推動健康生活」。詳情可參閱 2018 年施政報告和「願景」小冊子¹。

「願景」其中一項主要建議是盡快展開研究，於生態敏感度相對較低的中部水域興建數個人工島，提供土地儲備配合社會長遠在房屋、經濟發展和就業方面的需要。而填海所得土地不但可用作改善居住環境、降低現時市區的人口密度及協助落實舊區重建，亦可提供土地儲備協助應對未來需求。

研究會分階段進行，我們會首先聚焦研究發展鄰近交椅洲約 1 000 公頃的人工島(簡稱"交椅洲人工島")，其擬議面積與土地供應專責小組提出「發展東

¹ 2018 年施政報告網頁連結：https://www.policyaddress.gov.hk/2018/chi/policy_ch03.html
「明日大嶼願景」小冊子網頁連結：http://www.lantau.gov.hk/download/leaflet_c1.pdf

大嶼都會」選項中提及的 1 000 公頃人工島相若。我們會致力於人工島建立近零碳排放的先導區，為市民締造宜居城市。藉著靠近中環傳統核心商業區及大嶼山策略性基礎設施，我們會規劃交椅洲人工島為第三個核心商業區，促進香港的經濟發展和提供就業機會。

為配合中部水域人工島的分階段發展安排，我們將會優先推展興建一組全新的主要道路及鐵路網絡，貫通交椅洲人工島，香港島西、北大嶼山及屯門沿海地帶，並為日後長遠發展預留可能的運輸走廊。優先推展的道路及鐵路將連接現有交通網絡，預計可減低現時西鐵和屯門公路的交通負荷，以及改善新界西北以至全港交通運輸的表現。

落實交椅洲人工島及相關主要道路及鐵路網絡的建議既可增強地區的通達度和可達性，釋放附近地區的發展潛力，亦可增加土地供應，應付香港的社會和經濟需要。根據粗略估算，交椅洲人工島可容納約 40 萬至 70 萬人口，提供約 15 萬至 26 萬個單位，當中七成屬公營房屋，並預計首批住宅單位可於 2032 年入伙。此外，規劃於交椅洲人工島建立的第三個核心商業區可提供約 400 萬平方米商業/寫字樓的樓面面積，可擴大香港的經濟容量，提升經濟增長潛力。我們會在上述研究詳細評估有關項目對經濟的影響。

政府在 2018 年 10 月 10 日公布《施政報告》後，社會對中部水域人工島的意見紛紜。有人歡迎有關建議，認為既可提供更多土地解決殷切的房屋需要，而建議的策略性運輸基建計劃亦可提供一個新的交通運輸走廊，一方面可改善交通擠塞情況，同時亦可配合未來發展。不過，亦有公眾人士就人工島的填海建議提出關注，當中主要涉及填海規模、工程造價、環境

影響和應對氣候變化的事宜。我們就這些事宜的回應如下：

- (一) 就填海規模方面，我們重申會首先聚焦研究發展約 1 000 公頃的交椅洲人工島，其擬議面積與土地供應專責小組提出「發展東大嶼都會」選項中提及的 1 000 公頃人工島相若。即使未來人口增長速度放緩，但香港社會對各類用地的需求仍然殷切。正如土地供應專責小組的初步觀察，香港需要更多土地（甚至超越《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》所估計的最少 1 200 公頃短缺），建立土地儲備，未雨綢繆，避免土地短缺的困局再次出現。因此，我們計劃在上述研究中收集有關於鄰近喜靈洲建造約 700 公頃人工島和長洲以南水域的技術數據，作為日後長遠規劃的參考。儘管如此，我們會考慮土地供應專責小組暫定於 2018 年 12 月公布的最終報告資料後，才敲定研究的細節，而最終的填海範圍要視乎研究結果。
- (二) 就工程造價方面，我們會在研究中作出詳細的財務評估，現時未有正式預算。雖然如此，我們：初步估算中部水域人工島的填海成本每平方米約 13,000 元至 15,000 元，與收回私人農地比較，兩者成本相若。倘若我們在新界北開拓規模相約的新發展區，無可避免要興建全新且距離更長的主要運輸基建，而接駁至現有核心商業區所涉的建造成本亦會很高昂，當中並未計算這些基建在興建及操作期間可能對現有發展/社區帶來的影響。此外，項目會分期推展，工程費用將會是經多年攤分。另一方面，未來幾年陸續有大型工務工程完工，包括

剛通車的廣深港高速鐵路(香港段)和港珠澳大橋(香港段)，相關工程開支將會陸續減少。我們會在研究中制訂推展策略，當中會顧及財政可持續性等相關因素，確保政府有能力承擔所需的開支。

(三) 就環境影響方面，政府在構思「願景」時，已顧及自然環境和生態的保育，並會堅定秉承「北發展、南保育」的規劃原則，在推展基建及發展項目的同時貫徹「先保育，後發展」的方針。土木工程拓展署曾對填海選址進行策略性環境評估，當中，中部水域較香港其他水域的生態敏感度相對較低。現時的填海技術(例如非疏浚填海技術)已能減低工程對周遭水質和生態的影響。雖然如此，我們會在研究中進一步探索其他更先進及環保的填海技術和設計。此外，我們將一如既往，致力鼓勵環保團體和相關持份者參與保育工作，並善用「願景」所提出的十億元大嶼山保育基金，繼續綜合有序地在大嶼山規劃、設計和落實多項發展和保育措施以及社區改善工程。

(四) 至於應對氣候變化，我們會在研究中妥善處理相關風險。土木工程拓展署已於 2018 年年初更新《海港工程設計手冊》，當中已參考由聯合國轄下政府間氣候變化專門委員會的《第五次評估報告》的內容。我們會密切留意聯合國對氣候變化的最新報告，適時更新海事工程的設計標準。並會在日後的工程研究按照最新設計標準，設計中部水域人工島的海堤和土地平整水平，以確保有足夠的抗禦能力來應對氣候變化。視乎研究結果，我們可增設防波堤，或在近岸的陸地預留空間作緩衝，以期進一步提

升人工島應對氣候變化的抗禦能力。

除了「願景」提議的建造人工島外，政府會繼續透過多管齊下(徵收鄉郊土地、重建、更改土地用途、重用前石礦場、發展岩洞及維港以外填海等)的土地供應策略，致力增加土地供應，滿足不同的社會需要。

我們明白社會對中部水域建造人工島的關注，並會繼續細心聆聽社會各界人士的意見和建議。我們亦會在將來的研究進行所需的土地勘測，技術研究，以及項目對交通、環境等影響的評估，以制定詳細方案，為日後舉辦的公眾諮詢提供更全面的資料。

發展局

2018年11月