

敬啟者：

支持「明日大嶼願景」，但政府須還大嶼山居民欠缺的交通道路與配套設施

本人因事離港，抱歉未能出席 2019 年 2 月 23 日大嶼山發展諮詢委員會第十三次會議。就有關「明日大嶼願景」議題，意見如下：

本人**支持**「明日大嶼願景」，因為現時香港公屋輪候時間過長，私樓樓價過高，人均居住面積也偏小，情況極不理想，與此同時，市區未來有大量 70 年樓齡的建築物將要重建，故需提供流動空間與搬遷受影響居民，因此，加強土地供應及儲備實在必要。而「明日大嶼願景」的人工島最早入伙為 2032 年，與其他短期土地供應措施，如土地共享、發展棕地等，並無衝突，更可互補所需。

然而，支持「明日大嶼願景」的大前提是，本人強烈要求，特區政府須還大嶼山居民欠缺的交通道路以及配套設施。眾所周知，要發展須先從交通基建開始，中國內地不管多窮困，會先築路，建高鐵。事實上，打通大嶼各區交通的訴求，是當區居民由來已久的心願，大嶼山居民一直缺乏梅窩至東涌的南北通道，連接大澳至東涌的沿海道路，以至為貫通大嶼山各區的骨幹車路，進行重要優化工程等的交通配套設施發展。

發展大嶼山是大勢所趨，早在回歸前，彭定康年代，政府已有意擴闊嶼南道，及後在千億元「玫瑰園計劃」，港珠澳大橋等重要基建項目，都曾探討大嶼山發展。到了 2014 年，政府倡導大力開發大嶼山，更成立了大嶼山發展諮詢委員會，在不同階段，討論興建打通大嶼山南與北的通道，一直都是重要議題。

正如過去多年，政府發表的諮詢文件及工作報告等，也提出此願景，在其規劃中分別有公路和鐵路將大嶼南的梅窩及大嶼北的東涌接駁，並連接港島和新界多個交匯點，使大嶼山發展成全港的重要命脈。當中包括大嶼山發展諮詢委員會，2016 年 1 月出版的第一屆工作報告：《大嶼山：全民新空間》(圖一)，同年 10 月發展局及規劃署製作的《香港 2030+ 跨越 2030 年的規劃遠景與策略：東大嶼都會》(圖二)，以及 2017 年 6 月發展局及土木工程拓展署印製的《可持續大嶼藍圖》(圖三)，也有這條貫穿大嶼南北的道路及鐵路的計劃安排。

可是去年 10 月，特首發表施政報告推出的《明日大嶼願景》，接通大嶼南北的道路及鐵路的安排突然「被消失」，原有的定線不見了，當中「概念發展及策略性運輸計劃」(圖四)，只側重大嶼山到港島以及大嶼山到屯門的道路基建，令人憂慮南北的道路及鐵路安排，未知會否依原定計劃施行。

此外，與其他偏遠的鄉郊一樣，梅窩及大澳這兩個為人熟悉的地方，今天留下大多是老人家。舉例梅窩人口約六千，即使有年輕一輩居住，他們往返他區工作、上學，每日也需花上三小時交通時間，年青人畢業後就業，往往亦難以在離島找到理想工作，因此與家人分離，各自生活的情況很普遍。

而大澳早年是人丁興旺的小漁村，居住人口曾多達三萬人，至今只剩下約二千多人，逾半是六十五歲或以上的長者，更不斷在流失中。可是，前往大澳的遊客卻逐年增加，最高每年達五百多萬人次。年青人口流失，但遊客不斷增加，自然帶來怨氣。試想像在高峰期，大澳一天內錄得七八千訪客，以每程巴士乘載五十人計算，須一百五、六十架次才能疏導，耗時十多小時。所以，打通大澳與東涌的通道，不但對原區居民非常重要，從大嶼山整體可持續發展而言，也是必須、必然的訴求。

有鑑於此，大嶼山居民期望政府除了按原來計劃，建造梅窩至東涌的南北通道，更要兼顧居民交通便利及現時旅遊的需要，例如大澳一直受遊客歡迎，但旅客已超出現時道路承載的容量，故必須興建沿海道路連接大澳至東涌，也可參考不同城市個案，例如有研究提出重慶單軌鐵路的例子，以解決大澳的交通問題。最後，為了更完善貫通大嶼山各區，也應為具數十年歷史的骨幹車路，進行重要優化工程，當中包括嶼南道、東涌道、羌山道等非標準道路。

不難預計，「明日大嶼願景」對大嶼山居民，以至整體香港社會都是好事，不過，本人希望當局對明日大嶼的規劃，能兼具更寬廣的視野，給大嶼山一個真正有明日的機會，包括在解決土地問題的同時，亦要在其上發展產業，帶動本地就業機會，為年青人締造更好的社會環境。以往的年代，大嶼山的原區居民，為興建石壁水塘、為興建赤鱸角國際機場，為謀求全港市民利益而犧牲小我完成大我，今日，我們希望不要第三次犧牲小我。本人期望得到雙贏、共贏，令大嶼山原區居民感受到《明日大嶼願景》，並非只集中在填海造地，而是讓你我重新出發的大轉機，不再停頓於今天、不見明天的困局中。

此致 大嶼山發展諮詢委員會

大嶼山發展諮詢委員會委員

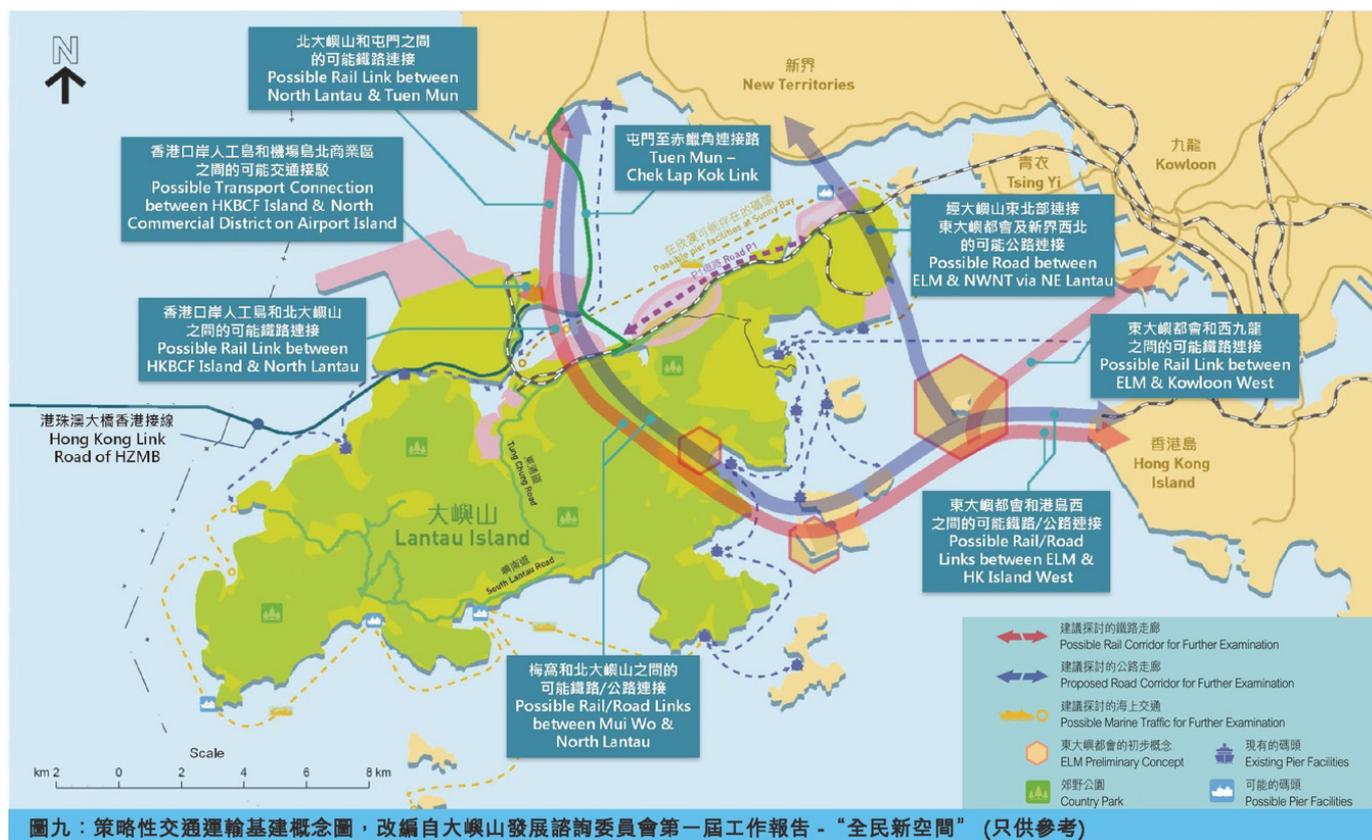
余漢坤謹上

二零一九年二月二十日

圖一 資料來源：《大嶼山：全民新空間》P.17



圖二 資料來源：《香港 2030+跨越 2030 扶的規劃遠景與策略：東大嶼都會》 p.27



圖四 資料來源：《明日大嶼願景》

