

明日大嶼建千七公頃人工島

【香港商報訊】記者鄺偉軒報道：為解決土地供應嚴重不足問題，以及有效連接粵港澳大灣區，行政長官林鄭月娥在《施政報告》提出「明日大嶼」願景，建議在中部水域的交椅洲及喜靈洲附近填海1700公頃，最快2025年開展工程，2032年遷入首批人口。林鄭月娥表示，「明日大嶼」計劃長遠，若因為費用昂貴而不進行，是短視的表現。

消息人士估算，整個「明日大嶼」的開支介乎4000億至5000億元。林鄭月娥稱，雖然難以估算項目的具體成本，但強調香港仍「負擔得起」。不過，冠域商業及經濟研究中心主任關焯照接受本報訪問時相信，項目未來仍有很大機會超支，一旦經濟進入下行周期，導致庫房收入較預期為少，政府有可能需要發債。

可提供70萬至110萬人口居住

今天的交椅洲及喜靈洲分別只是無人島嶼及懲教所，但2030年後該區不僅提供26萬至40萬伙住宅單位，更有望成為繼中上環及九龍東後，香港第三個核心商業區。填海後的中部水域人工島，預料可提供70萬至110萬人口居住，其中七成成為公營房屋。林鄭月娥強調，「明日大嶼」是本屆政府的重點工作，政府將盡快成立專責統籌辦事處，統籌並監察項目規劃，未來按需要擴展。

為配合「明日大嶼」，政府將興建全新道路和鐵路，連接屯門沿海、北大嶼山、中部水域人工島及中上環。主幹道落成後，市民可透過新建的幹道，從中上環出發，取道人工島連接北大嶼山及港珠澳大橋，接通珠三角西部。

初步估算創造34萬個就業

政府期望，「明日大嶼」可釋放中部水域、龍鼓灘近岸填海土地、內河碼頭區、屯門東西等地區的潛力，紓緩現時西鐵線和屯門公路的擠迫情況。整個項目初步估算提供34萬個就業職位。

「明日大嶼」亦會涉入環保理念。政府計劃在將來的人工島，打造成為近零排放的先導區；同時研究採用再生能源、環保交通運輸模式，並以東涌新市鎮為首個試點，推行具抗禦力的城市概念。

有望成大灣區商業核心區

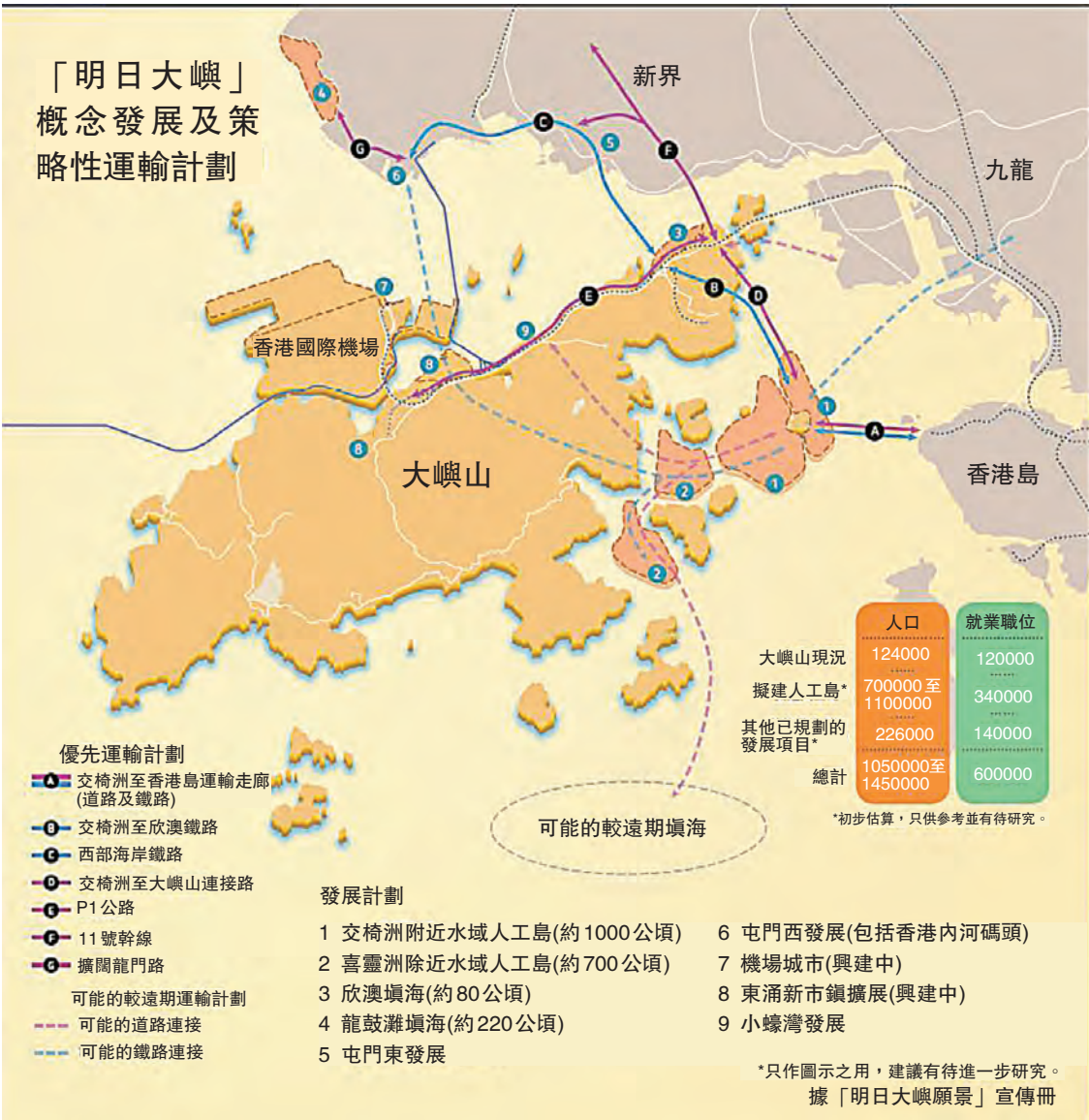
「一國兩制」研究中心研究總監方舟認為，「明日大嶼」計劃關乎香港未來發展，不僅能夠

運輸基建先行 鞏固「雙門戶」

【香港商報訊】記者鍾穎琳報道：在昨日《施政報告》記者會上，行政長官林鄭月娥指出，「明日大嶼」願景涉及五方面的政策方針，其中包括釋放土地潛力，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「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；增加休閒娛樂設施，推動健康生活。

打造「機場城市」連接灣區

在運輸基建方面，林鄭強調，港府會研究興建一條新的主要運輸走廊，以道路和鐵路連接屯門沿海地帶、北大嶼山、中部水域人工島和港島北的傳統商業中心，並會推展一條與北大嶼山公路並行的高速公路和擴建龍門路。新的運輸走廊既可以拉近赤鱗角機場與香港島的距離，從而鞏固大嶼山的「雙門戶」角色，更有助新界西部經濟走廊的形成；與此同時，亦會釋放中部水域人工島、龍鼓灘近岸填海土地、內河碼頭區、屯門東和屯門西等沿線地區的發展潛力。這條運輸走廊亦會紓緩現時西鐵和屯門公路繁忙時段的擠迫情況，大大改善新界西北的交通運輸系統和提升香港整體交通網絡的彈性及抗禦力。



解決香港公私營房屋及中環寫字樓供應不足的問題，更有望成為「粵港澳大灣區」重要商業核心區；雖然「明日大嶼」成本頗高，但相信日後可透過賣地收回發展成本。

對於有意見認為，「明日大嶼」或會成為全新商業區，取代現有中上環的地位，方舟認為，香港作為金融中心，需要更多商業土地，加上當下中環根本不夠，故在人工島興建新商業區，絕非旨在取代今天的中環。

土地供應專責小組主席黃遠輝則指，香港正承受土地供應短缺的代價，而解決土地供應短缺，絕對不能單一方案解決；觀乎一眾增加土地供應的方案，不論在規模及成本效益方面，填海均較其他方案為高。他又認為，特首昨日提出的「明日大嶼」計劃，與土地供應專責小組的工作並沒有互相違背。

成立10億元大嶼山保育基金

「明日大嶼」願景會堅定秉承「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。港府會成立10億元的「大嶼山保育基金」，在大嶼山郊區推動及落實保育工作，及在一些偏遠鄉村和社區進行民生改善工程。此外，港府會分階段制訂及落實全面的大嶼山遠足徑和康樂設施計劃。

中大商學院助理院長李兆波接受本報訪問表示，赤鱗角機場位置偏遠，目前各方面設施都不夠完善，當年建設機場亦未有這麼深遠的計劃，此次「明日大嶼」規劃大有可行，若未來機場附近有足夠的人口，降低請人成本，都有利於機場周邊甚至整個大嶼山地區的發展。

「明日大嶼」或超「玫瑰園」

施政報告拆局

從上世紀80年代的《香港機場核心計劃》（「玫瑰園計劃」）到新一份《施政報告》提出的「明日大嶼」願景，發展大嶼山從來都不是一蹴而就的，正如行政長官林鄭月娥所言，世上無事是無爭議，如果要等社會有共識才開始工作，是不負責任，亦只是將長期工作延後。填海亦是不二之選，除了提供土地，更有助發展經濟和提供更多工作職位，看不到為何香港能迴避。

林鄭昨晚出席電視論壇時說，1980年代提出「玫瑰園計劃」時，政府財政儲備肯定不如現在般有過萬億元，當年「仲要借錢」仍有魄力去實行計劃，相信當年外界對計劃亦有很多負面意見

及擔心，「今日咁光景大家都知道」，因實行計劃，香港現在才有全球空運第一、有鐵路連接的新機場。她還透露，「明日大嶼」願景規模可能大過「玫瑰園計劃」。而自己作為特首，有領導責任去為未來謀劃。

大嶼山成「雙門戶」

對比這兩個大嶼山發展規劃，不難發現如今的大嶼山已不同往日，過去往往覺得大嶼山好偏僻，是在整個香港的西邊，但是如果將眼光放遠些，看整個珠三角，看粵港澳大灣區，其實大嶼山這個最大的島的位置是非常具策略性，連接性亦非常好，尤其是香港國際機場是位處大嶼山。所以此次《施政報告》形容大嶼山其實是一個「Double Gateway」（「雙門戶」），通往世界及

粵港澳大灣區其他城市。

至於造價方面，「玫瑰園計劃」最新預算為2000億元以上，昨日港府未有公布「明日大嶼」的預算金額，但消息人士指造價會達4000億到5000億元。雖然「明日大嶼」初步預算金額較30年的規劃，高出不止一倍，但若果計及同期通脹和財政儲備數字，或有多一重理解。根據統計處資料，港府1989年財政儲備為615億元，「玫瑰園計劃」最初預算是當時儲備的3倍以上；至今年6月底，港府儲備則有10785億元，「明日大嶼」的5000億元預算相當於現有儲備約一半。另外，參考近30年消費物價指數，1989年的615億元時至今日相當於4961億元，頗巧合地與政府消息所說的4000到5000億元相近。

香港商報記者 鍾俠

「明日大嶼」願景建造約1700公頃的多個人工島，供70萬至110萬人居住。



回應

方舟：「明日大嶼」關乎香港未來

一國兩制研究中心研究總監方舟指出，「明日大嶼」計劃關乎香港未來發展，不僅能夠解決香港公私營房屋及中環寫字樓供應不足的問題，更有望成為「粵港澳大灣區」重要商業核心區。雖然「明日大嶼」成本頗高，但相信日後可透過賣地，收回發展成本。



黃遠輝：解決土地供應不能靠單一方案

土地供應專責小組主席黃遠輝表示，解決香港土地供應短缺問題不能靠單一方案，特首提出的「明日大嶼」計劃與土地供應專責小組的工作並無互相違背。



關焯照：未來或為填海發債

冠域商業及經濟研究中心主任關焯照認為，填海牽涉材料成本、天氣、時間及儀器及控制沉降幅度的事宜，相信未來很大機會超支；一旦經濟進入下行周期，導致庫房收入較預期為少，未來有可能就是次填海發債。



李兆波：對政府有信心

中大商學院助理院長李兆波認為，由於這次建設架構不一樣，所以對政府有信心，不一定超支。



巫伯雄：「明日大嶼」對港最有利

獨立經濟學者巫伯雄認為，按過往政府基建前例來看，預計5000億元存在超支的可能，這是一個對香港最有利、影響最深遠的項目。

