

透視施政系列之發展篇



預告：「透視施政系列之醫療篇」將於下周二(4月15日)刊登。

新火車頭

「東大嶼都會」是行政長官梁振英在最新一份施政報告所提出的嶄新發展概念。

有人認為，在港珠澳大橋的拱照下，它勢必是未來的商業核心焦點，成為推動本港經濟的新火車頭；也有人認為，這個火車頭的建造工程浩大，需時動輒十幾年，可能「遠水不能救近火」。究竟「東大嶼都會」會否創造經濟奇蹟？它將如何為本港發展帶來翻天覆地的變化？在政府支持下，會全速前進或後勁難繼？下文將逐一探討。

香港文匯報記者 吳欣欣



東大嶼都會可望分擔其他地區的旅客壓力。圖為東涌購物景點。資料圖片

填海造人工島 發展橋頭經濟

行政長官梁振英在施政報告宣布，將成立「大嶼山發展諮詢委員會」，研究進一步開發大嶼山東部水域及鄰近地區，打造優質的「東大嶼都會」，發展橋頭經濟，成為中區及九龍東以外的第三個核心商業區。有政府消息人士透露，經早前諮詢後，大嶼山欣澳及港島與大嶼山之間的中部水域，可優先研究填海，中部水域會研究興建1,400公頃至2,400公頃的人工島，即施政報告中提到的新核心商業區，並於年中展開研究，包括交通接駁，例如經隧道或橋連接港島及大嶼山，預計有關研究在2016至2017年度完成。

為回應施政報告，政府於1月17日宣布成立「大嶼山發展諮詢委員會」，任期兩年。有關委員會由發展局局長陳茂波率領，包括19名非官方委員、9名官方委員，就充分發揮大嶼山作為連繫香港、澳門及珠三角西部主要交通基建交匯點優勢所帶來的社會及經濟發展機遇，滿足香港長遠發展需要，以及促進大嶼山可持續發展和保育相關政策和措施提供意見。

香港文匯報記者 吳欣欣

基礎級



有團體促請政府成立「大嶼山發展委員會」，把握經濟機遇。資料圖片

今日香港 + 現代中國 + 能源科技與環境

建東大嶼都會 拱照未來商核



梁振英率領官員視察港珠澳大橋香港口岸工程。資料圖片

港珠澳大橋落成後將有助推動東大嶼都會的發展。設計圖片

今日香港 (按教育局課程指引)

議題探索

主題1：生活素質

探討主題：香港維持或改善居民的生活素質的發展方向如何？

- 香港居民對不同層面的生活素質的優次有甚麼不同看法？
- 哪些方面的生活素質被視為最重要？哪些被視為最急切的需要？甚麼人可作出相關的決定？為甚麼？
- 不同人士或機構為維持或改善生活素質作出甚麼貢獻？有甚麼障礙？在沒有清除障礙的情況下，哪些群體最受影響？

能源科技與環境 (按教育局課程指引)

正反對對碰

主題2：環境與可持續發展

探討主題：可持續發展為何成為當代的重要議題？其出現與科學及科技的發展又有何關係？

- 人們的生活方式及社會發展怎樣影響環境和能源的使用？
- 社會大眾、不同的團體和政府，可以為可持續發展的未來作甚麼回應？

多角度觀點

陳茂波：增交通配套 董耀中：製吸金良機

本港官方、測量界、政黨等不同持份者都對政府發展大嶼山的計劃有以下看法：

- 發展局局長陳茂波**：港珠澳大橋落成後，大嶼山交通策略位置會改變，本港來往珠三角將形成「一小時生活圈」，並有海底隧道連接屯門，拉近新界西與大嶼山的距離，加上東涌新市鎮調整發展，人口會由9萬人增至20萬……大嶼山發展除增加土地外，也會加強交通配套。
- 大嶼山發展聯盟主席哈永安**：政府提出的發展方向有助提升區內交通等配套設施，可推動本港旅遊、會展、酒店及零售業發展。施政報告提出，將就港珠澳大橋口岸區發展大型購物、餐飲、娛樂和酒店等設施的可行性盡快開展研究，歡迎有關構思。
- 離島區議員暨立法會議員鄧家彪**：政府應重新考慮東涌舊墟的規劃，發展（「東大嶼都會」）的同時，也要考慮本土社區如何得益，舊墟有不少不錯的小型食肆和商舖，但那裡重建限制多，幾塊綠地地一直「曬太陽」。重新規劃舊墟，東涌就可像西貢一樣有小店的靈活和熱鬧。

進階級

旅遊業議會總幹事董耀中：大嶼山擁有機場博覽館這個大型基建，連同多個景點，絕對可在規劃上與港珠澳大橋串連在一起，為港製成吸金良機……不認為發展一個地區必會與居民及環保團體發生衝突，彼此之間可相輔相成，只要有足夠的就業機會，自然會令區內樓市暢旺……環保團體不應一刀切否定有關方案。

香港航海學校校董李建強：東大嶼中部水域非本港主要航道，該處水淺，只有平底拖船行走，大的遠洋船和郵輪都不走……特首「聰明」，選對填海地方。海事處的水深圖顯示，東大嶼中部水域是香港平均水深最淺的地方，只有8米至12米，填料也可省回，加上該處被三面包圍，應是全港風勢最弱的內海，相當安全。

資料來源：綜合各大報刊
香港文匯報記者 吳欣欣

港珠澳大橋照應 VS 恐損白海豚生態

社會各界對政府發展大嶼山的計劃存在支持和反對的聲音：

支持

- 雖然大嶼山是離島，但近年的基建迅速發展，包括早年的青馬大橋的開通，港珠澳大橋和屯門至香港國際機場連接路全段將先後於2016年及2018年落成，大嶼山會成為往來香港和珠海、澳門的必經之地，加上香港國際機場第三條跑道將於9年後建成，可見發展潛力巨大。
- 內地旅客越來越多，對傳統旅遊旺區（如油尖旺等）居民的生活造成一定程度的影響，發展大嶼山橋頭經濟，可擴大旅遊遊載量，分擔本港其他地區的旅客壓力，避免旅客過分集中在傳統旅遊旺區。

反對

- 為發展大嶼山，日後將於東部水域填海，可能對中華白海豚和其他海洋生態造成一定程度的負面影響。當局應進行環境研究，包括有關工程對環境影響等。
- 建造工程浩大，而且仍在構想階段，事前必須交給專家研究眾多細節，估計需時15年至20年才能建成，未能趕及與第三條跑道和港珠澳大橋同步運作。

香港文匯報記者 吳欣欣

- #### 想一想
- 根據上文，說明特首提出發展「東大嶼都會」的背景。
 - 「東大嶼都會」的發展涉及哪些持份者的利益？試舉3項並加以說明。
 - 「東大嶼都會」的發展可能面對甚麼障礙？試舉兩項並加以討論。
 - 「東大嶼都會」將在何等程度上拉動大嶼山的整體發展？解釋你的答案。
 - 試評論「東大嶼都會」有望成為香港第三個核心商業區的可行性。

香港文匯報記者 吳欣欣

- #### 延伸閱讀
- 《「東大嶼都會」關第三核心商區》，香港《文匯報》，2014-04-05 <http://paper.wenweipo.com/2014/04/05/HK1404050002.htm>
 - 《陳茂波網誌：大嶼山新機遇》，香港政府新聞網，2014-01-26 http://www.news.gov.hk/tc/record/html/2014/01/20140126_113830.shtml
 - 《立法會一題：在大嶼山發展橋頭經濟》，2013-12-11 <http://www.info.gov.hk/gia/general/201312/11/P201312110303.htm>
- 香港文匯報記者 吳欣欣

