



# 《香港 2030+》民間替代方案

「低成本，高效益」城市規劃·智慧增長·生態親和設計

參與作者包括：

姚松炎 (立法會議員)、鄒崇銘 (土地正義聯盟成員)、任憲邦 (守護大嶼聯盟成員)、龍子維 (影子長策會成員)、彭皓昕 (城市單車行動發言人)、謝穎琳 (健康空氣行動項目主任)、何尚衡 (城市研究學者)、陳珏軒 (羅冠聰立法會議員辦事處)、蘇文英 (姚松炎立法會議員辦事處高級項目幹事)、鄭司律 (姚松炎立法會議員辦事處政策研究員)

2017年4月26日

## 第一部分：引言

- 《香港 2030+》諮詢文件，繼續以傳統的發展模式，以經濟增長為目標，不斷靠增加土地供應，發展新商業中心和都會區，發展創新科學園區，加大基建，吸引外資，增加人口，推高地價等作為未來主軸。然而，這種傳統發展模式，已經走到盡頭，不能再走下去。
- 全球暖化和不斷的金融風暴已經向世界發展前景提出警號，不停以破壞環境和生態，以竭澤而漁的方式追求高速經濟增長，妄顧自然的承載力(carrying capacity)，最終苦果自嘗。
- 各國領袖早已意識到傳統發展模式必須改變，包括 2015 年簽訂全球減少碳排放的巴黎協議。近年更有不少著作均提出新發展模式，不能再以經濟增長為發展目的，以應對承載力問題，才可達至可持續發展。譬如經濟學者 Tim Jackson (2009) Prosperity Without Growth: Economics for a Finite Planet，提出「毋須增長的繁榮」：

『2008 年金融危機的最清晰的信息是，我們目前的經濟成功模式有根本的缺陷。對於發達經濟體，沒有增長的繁榮不再是烏托邦的夢想，而是一種財政和生態需要。』

(見姚松炎 (2017)：〈繼續傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)
- 本建議書將分為三個部分：先在第二部分分析《香港 2030+》整體情況。第三部分為東大嶼和新界北兩個策略增長區的專案分析，第三部分為政策建議。

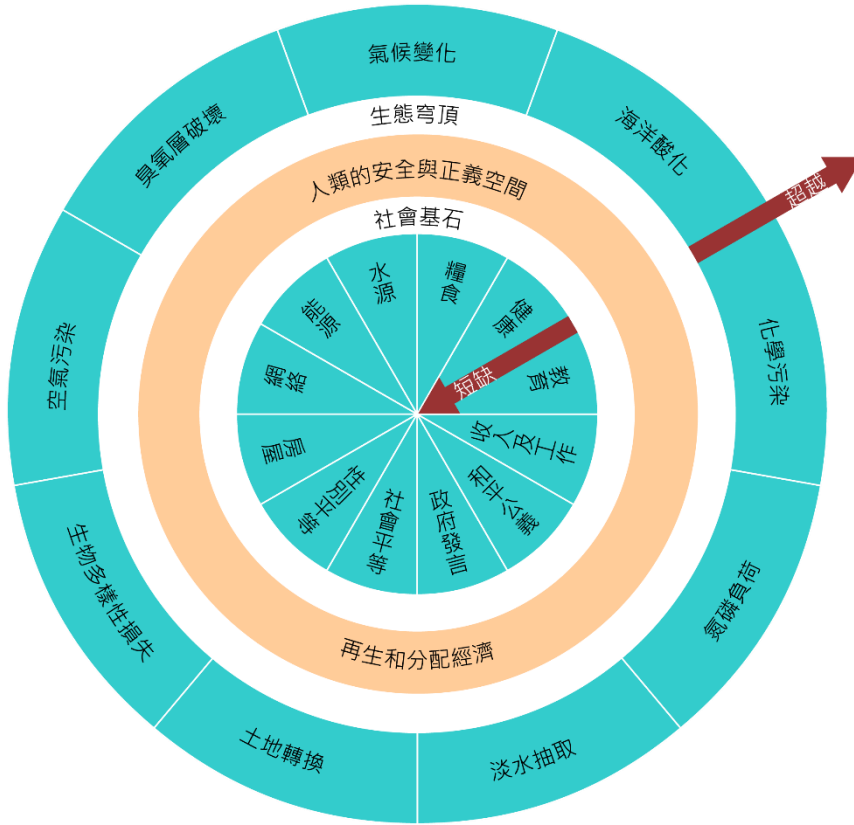
## 「冬甩經濟學」

最近在學界引起熱烈討論的「冬甩經濟學」(“Doughnut Economics”, Kate Raworth)。主流經濟奉為圭臬的「國民生產值」已經成為誤導社會的指標，掩蓋了當今可持續發展面對的真正挑戰。

人類社會安全發展的空間，猶如一個環狀的冬甩：內環是社會基礎(包括食物、水、能源、房屋、教育、就業、社會公義、政治權利等)，外環是生態穹頂(包括氣候變化、海洋酸化、空氣污染、土地劣質化、生物多樣性流失等)。若果信奉中環價值的發展模式導致社會基礎不足或超出生態穹頂極限，都會令矛盾加劇，生存環境越變越差。

— 黎廣德  
公共專業聯盟  
創會主席

圖 1、「冬用經濟學」(Doughnut Economics)



資料來源：Kate Raworth

## 第二部分：《香港 2030+》整體分析

### 1. 財政風險與樓價泡沫同步形成

- 港英政府制訂了首份《全港發展策略》，當時的主要建議是，推動北大嶼山一帶發展的「港口及機場發展策略」。其後演化出赤鱘角新機場「玫瑰園計劃」，成為回歸前香港最主要的大型基建項目，而當年的地產泡沫亦同步出現，形成了 1997 年前後的樓市狂潮。及至 2006 年《香港 2030 最後報告》發表，2007 年曾蔭權宣佈十大建設計劃，新一輪的大型基建潮又告展開，近十年的樓市泡沫則同步形成。由基建投資帶來的乘數效應，客觀效果是刺激經濟的總體需求，以及為各階層創造大量就業機會，因此亦為樓價的持續向上構成了「實質」支持。

(見鄒崇銘 (2017)：〈基建泡沫的規劃策略缺陷〉)

- 但政府沒有吸取基建潮引發的樓價泡沫教訓。新任財政司在 2016/2017 年度財政預算案中公佈，今年賣地收入突破 1,170 億元。同時，預算 2017/18 年度基本工程儲備基金支出急增至 1,072 億元。隨著近年政府大興土木，急增基建數量，估算由 2018/19 至 2021/22 年度期間的累計基金赤字為 875 億元 (見表 1)。若日後加上《香港 2030+》的未來工程，包括：一個環繞維港的都會商業核心區、兩個策略增長區、三條經濟走廊、及 32 萬個樓齡達 70 年的市區重建單位等，勢將為公共財赤狀況雪上加霜。

表 1、預料基本工程儲備基金表現 (百萬元計)

年份	收入(億)	開支(億)	盈餘/(赤字) (億)
2016/17	1198	908	290
2017/18*	1010.38	916.54	93.84
2018/19#	892.7	1042.39	(149.69)
2019/20#	928.41	1089.57	(161.16)
2020/21#	974.83	1253.76	(278.93)
2021/22#	1023.57	1308.86	(285.29)

\*政府預算

#政府預測

資料來源：財政預算案 2016/17 年度

(見姚松炎 (2017)：〈繼續傳統發展模式，把香港推向爆煲〉)

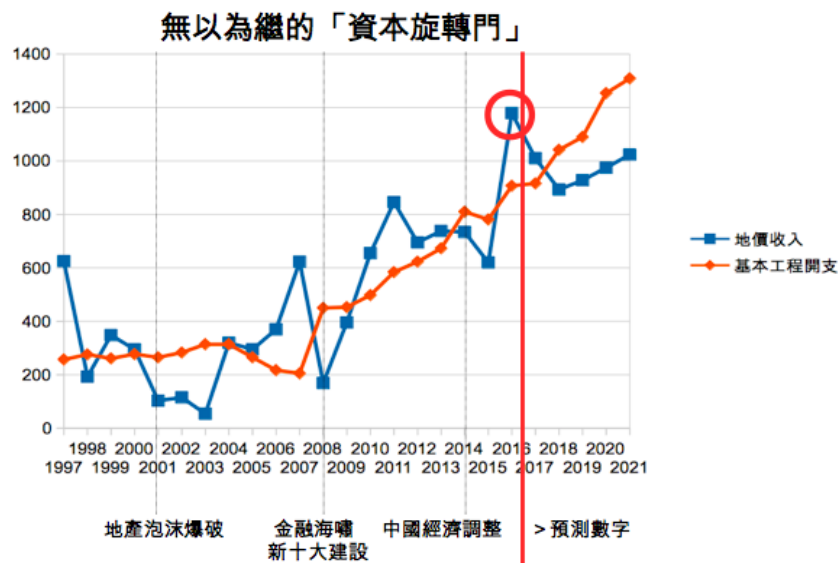
### 2. 基本工程基金無以為繼

- 中大前副校長廖柏偉提及，1980 - 1997 年地價總收入為 3,092 億元，工程總開支則是 2,184 億，因此「地價淨收入盈餘」為 909 億；1997 - 2013 年地價收入上升一倍至 6,104 億，但開支卻上升了一倍半達 5,542 億，盈餘僅為 562 億。<sup>1</sup>廖柏偉是特區政府長遠財政計劃工作小組成員，他原試圖告訴大家，地價盈餘偏低不足支持經常性支出的增加，因此不能轉撥作教育、醫療和福利等民生事務上；但他卻竟完全沒有注意到，問題關鍵是工程開支增長過快，基建愈益成為低效低能的「大白象」工程，甚至已倒過來需由經常性支出補貼。

<sup>1</sup> Liu Pak Wai (2014). "Land Premium and Hong Kong Government Budget: Myths and Realities." The Chinese University of Hong Kong, Institute of Global Economics and Finance Working Paper.

- 而廖柏偉更加不會預計到，若按 2013 - 2017 年已知的數據，再加上剛公佈 2017 - 2018 年度財政預算案的估算，則 2013 - 2022 年十年間的基本工程開支將接近 9,000 億，是此前 1997 - 2013 年十五年間開支的 1.6 倍！但與此同時，地價收入增長的估算將愈來愈趨於落後，其中在 2014 - 2016 兩個年度，基本工程儲備基金便分別錄得 76 億和 161 億的赤字；預計自 2018 年起，每年更將錄得百多至二百多億的赤字，在 2018 - 2022 年，四個財政年度的工程開支將合共虧損近 800 億！

圖 1、基本工程儲備基金趨勢



(見鄒崇銘 (2017) : 〈基建地產泡沫下的規劃陷阱〉)

### 3. 未有處理樓價危機

- 土地發展出現了一個「資本旋轉門」的現象：與土地有關的收益撥入上述基金，而基金內的公帑再度投放予土地有關的工務工程，形成一個恆常不斷開發環境、製造土地、興建基建工程的循環系統。政府在《香港 2030+》反而繼續加劇本地房地產高度壟斷的局面。
- 香港樓價高企，已遠超市民負擔能力。國際機構 Demographia 更連續 7 年把香港評為全球樓價最不能負擔城市，樓價中位數為家庭入息中位數的 19 倍，比國際指標 5.5 標上限，超出愈倍。

表 2、香港樓價中位數-家庭入息中位數比

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
樓價/入息	11.4	12.6	13.5	14.9	17.0	19.0	18.1

資料來源：2010 年至 2016 年 Demographia<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Oliver Hartwich. 2016. 13<sup>th</sup> Annual Demographia International Housing Affordability Survey. Retrieved from: <http://www.demographia.com/dhi.pdf>

- 過去幾十年，香港的樓價與入息比不斷攀升。即使近年按揭還款年期延長至 30 年，但市民入息沒有增加，單靠延長還款期，樓價已可上升 3 倍。
- 可惜，這套加長年期的方法已經快到盡頭。須知到按揭年期皆以借貸人的未來在職年數為上限，30 歲後基本上不能借到 40 年期以上的按揭。即使把按揭供樓年期增加至 40 年，對大部份家庭而言，每月供款仍然不能負擔，加上實質利率已經由負轉正，息匯齊升，樓價隨時爆煲。如果政府繼續借用《香港 2030+》，硬銷「置業養老」，隨時累到未來長者血本無歸。

(見姚松炎(2017)：〈繼續傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

#### 4. 棕土擴張，引發環境危機

- 近年熱錢流入，樓價飛升，政府未有對症下藥，反而透過大量改劃「政府、機構或社區」、「休憩用地」及「綠化地帶」作發展用途，更進一步考慮發展郊野公園，令環境變差。事實上，過去 5 年，已有合共 98 幅「政府、機構或社區」、「休憩用地」及「綠化地帶」用地改劃作房屋或工商業用途，約為 120 公頃。<sup>3</sup>
- 鄉郊農地的棕土化近年有惡化趨勢，隨著政府不斷開發新市鎮及堆填區收取傾倒泥頭費，令新界農地地主肆意破壞鄉郊環境，收費入場費供給平價在農地傾倒泥頭，到處出現泥頭山。《香港 2030+》未正式上馬，反而提供了囤地的誘因。

<sup>3</sup> 新聞公報 (2016 年 12 月 14 日)：〈立法會七題：更改用地的規劃用途〉。網址：  
<http://www.info.gov.hk/gja/general/201612/14/P2016121400618.htm?fontSize=1>



表 3、香港過去 5 年獲城規會批准涉及由「政府、機構或社區」、  
「休憩用地」及「綠化地帶」用地改劃作住宅或工商業用途面積  
(2011 年 12 月至 2016 年 11 月)

地區	改劃為住宅用途用地面積			改劃為工商業用途用地面積		
	香港	九龍	新界	香港	九龍	新界
地盤面積 (公頃)	5.8	7.98	97.65	2.89	0.96	4.66

資料來源：2016 年立法會質詢<sup>4</sup>

(見姚松炎 (2017)：〈繼續傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

- 集約型城市在西方原是解決城市過度擴張的工具，但在香港卻反轉過來，成了城市過度擴張的工具。究竟香港的迫與擠，是繼續城市推土式發展的藉口，還是打破基建霸權城市逐漸走向衰敗的契機？

(見龍子維 (2017)：〈新市繼續傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

## 5. 過度依賴基建

- 透過一單又一單的基建，國家話語由無形的、虛浮的意識形態，化成主宰香港城市規劃的力量，從而影響香港的經濟形態和社區面貌，由宏觀的地價、房屋供應、就業機會，到日常生活的水貨客、自由行旅客、遍地的金舖、藥房，例子俯拾皆是。起初北水湧港，大家不以為然，以為只須巧言令色，擺擺門面功夫，怎料中港互惠互利的時代已經終結，國家話語化身滲入香港五臟六腑的基建工程，最終成為錮身鎖命的生殺大權。
- 提及國家政策，《香港 2030+》亦提及「一帶一路」，指香港在經濟發展上，要把握「一帶一路」所帶來的各種機遇。只是，文件只是直接跳到結論，聲稱要推動科技創業和新興產業，規劃更多土地協助其發展，卻無提供一帶一路國家的數據和產業情況作支持。這樣寫下「一帶一路」四字，無非是交差心態，又或是拿國家之名做擋箭牌，為收地填海鋪路。
- 事關大家都明白，任憑中共如何重視一帶一路的發展，都不等於香港的地理環境、經濟模式適合向「一帶一路」發展；哪怕梁振英在《2016 年施政報告》反覆誦唸四十次，也不等於「一帶一路」對香港重要。事實上，俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克和烏茲別克等所謂一帶國家，明顯只是對於北京有毗鄰、合作的意義，香港根本難以參與相關合作。有論者更指出，香港貿易的成功，正正在於取代了傳統絲綢之路和海上絲綢之路，成為重要的自由港。因此，香港參與復興一帶一路，無疑是開歷史倒車，甚至是自掘墳墓。



<sup>4</sup>新聞公報 (2016 年 12 月 14 日)：〈過去五年 (2011 年 12 月至 2016 年 11 月) 獲城市規劃委員會批准涉及由「政府、機構或社區」、「休憩用地」或「綠化地帶」用途改劃為住宅、商業或工業用途的用地詳情\*〉。網頁：[http://gia.info.gov.hk/general/201612/14/P2016121400618\\_249673\\_1\\_1481710680078.pdf](http://gia.info.gov.hk/general/201612/14/P2016121400618_249673_1_1481710680078.pdf)

- 一旦交通基建落成，途經地區自然升價十倍。至於政府所言，兩個新市鎮就是為了成為往返中港的「一小時交通圈」，不論是駕車來往港珠澳和廣東省、或是乘高鐵直達中環市區都無比便利；新市鎮提供的低密度住宅，勢必成為來往兩地公幹人士的置業之選，又或是成為地產商炒賣物業的滾滾財源。

(見陳珏軒 (2017) : 〈《香港 2030+》的前世今生與中港融合〉)

## 6. 城鄉共生不會兌現

- 政府在《香港 2030+》提出的城鄉共生構想根本不會實現。社區設施的標準是按《香港規劃標準與準則》的人口比例，但發現農地完全不被包括在香港規劃標準與準則內，沒有規定社區應保存多少農地，維持糧食自給，導致農地一直被視為土地儲備，其地位更不如一個人工化的公園。
- 聯合國糧食及農業組織於 2015 年的國際土壤年 (International Year of Soil) 中公佈全球已有 33% 的土壤處於中度及嚴重的退化，出現佔蝕、鹽化、擠壓、酸化、化學污染和養份流失等問題 (UNFAO, 2015 年)。土壤是支撐龐大生態系統服務不可劃缺的關鍵資源，涉及人類福祉及生態系統運作，加上優質土壤形成的時間漫長和過程複雜，估計一釐米厚可供耕作的土壤需要最少 1000 年形成，故跟石油和煤等資源一樣，有存庫上限，故聯合國把土壤定性為不可再生的資源 (non-renewable resources)，希望全球政府和各持份者做好土壤維護工作。
- 但在《香港 2030+》中，政府對於土壤維護和農業發展冷處理，也沒有把國際浮現的糧食危機和共同承擔的環境責任納入都市規劃，無法判斷《香港 2030+》在建造抗禦力和集約城市的成效，是否跟國際接軌，未必做到「擴充環境容量」。

(見蘇文英 (2017) : 〈生態友善農業—農業對生物多樣性的貢獻〉)

## 7. 不引入可再生地景保育機制，用農地交換堆填區擴張

- 政府在《香港 2030+》的專題報告中提出，打算擴建堆填區約 310 公頃，來處理日後的都市體廢物。不過，堆填區屬於不可持續的地景設計，修復後的堆填區無法蓋建巨型的構築物，而且堆填區地層積存大量易燃氣體，會對公眾安全帶來一定程度的風險，導致土地重用性低，香港有一半已關閉的堆填區長期閒置，年份長達 22 至 42 年。
- 本地農場和社區園圃，本可協助政府分擔堆填區壓力，把毫不起眼的廢棄資源重新轉換為堆肥及其他附加增值的產品，匯聚社群，一起開墾，生產糧食。不過，政府似乎有意淡化農地作為地景系統的討論，在規劃署公佈的「藍綠資源」文件裡，農地在官方的景觀和綠色資源分類上被剔除，只包括郊野公園、公園、海港、河流、濕地、水塘等。惟具備人為干預特質的休憩用地和康樂空間，則榜上有名。
- 雖然《香港 2030+》提出建立集約及具抗禦力的城市，但沒有處理過度消費的問題，寧要堆填區，也不要農地。到目前為止，全港堆填區數目已合共 16 個，佔地達 564 公頃。若計算未來新



增面積，全港堆填區總面積會增加至 874 公頃，面積與東涌新市鎮相若。規劃署引述《新農業政策》的文件時，只提及 75 至 80 公頃農業園，但時下農地面積合共 4,400 公頃，那剩下的 3 千多公頃農地是不是會隨《香港 2030+》不翼而飛？

(見蘇文英 (2017)：〈綠色景觀政策調整——農地對地景修補的幫助〉)

## 8. 交通擠塞加劇

- 近年香港車輛數目，尤其私家車數目有增無減，而市區土地有限，道路擴展的幅度和速度均遠遠趕不及、亦無可能追得上車輛的增長。領牌車輛數字（即是在路上行走）由 2012 年的 653,010 輛增至 2016 年的 745,677 輛，4 年間增加 92,667 輛（14.2%）。領牌私家車由 2012 年的 454,697 部增至 2016 年的 536,025 部，4 年間增加 81,328 輛（17.9%），按年有 3-4% 增長，比人口按年只有 0.8% 增長更多<sup>5</sup>。反觀由 2003 年至 2013 年，香港整體公共道路總增長大約是 0.8%，而政府估計由 2014 年至 2020 年，道路總增長只可達 0.4%<sup>6</sup>。從數字可見，私家車增長不合比例地佔總車輛增長近九成(87.8%)，比人口增長多好幾倍，即是愈來愈多比例的市民擁有及使用私家車，爭奪非常有限的道路資源。

(見彭皓昕 (2017)：〈單車友善——必要在市區提供的交通選擇〉)

## 9. 本地空氣污染與珠三角同樣嚴重

- 以 2016 年空氣污染超標日數為例<sup>7</sup>，一般監察站錄得微細懸浮粒子(PM2.5)的超標日數最高地區達到 173 天(屯門)，而路邊監察站更高達 227 天(銅鑼灣)<sup>8</sup>，全年超過一半日子的空氣污染物超標，危害市民身體健康，情況令人憂慮。

表 4、香港 2016 年微細懸浮粒子(PM2.5)的超標日數

監 測 站 地 點	一般監測站											路邊監測站		
	中 西 區	東 區	觀 塘	深 水 埗	葵 涌	荃 灣	元 朗	屯 門	東 涌	大 埔	沙 田	銅 鑼 灣	中 環	旺 角
全 年 總 和	115	90	115	126	106	99	132	173	102	103	83	227	92	171

(24 小時濃度限值：25 微克/立方米)

<sup>5</sup> 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略 - 運輸基建及交通檢討》第 2.1 段

<sup>6</sup> 《香港道路交通擠塞研究報告》第 2.2.13 段

<sup>7</sup> 新聞公報 (2017 年 3 月 22 日)：〈立法會十一題：香港的空氣污染〉。網頁：

<http://www.info.gov.hk/gia/general/201703/22/P2017032200643.htm?fontSize=1>

<sup>8</sup> 新聞公報 (2017 年 3 月 22 日)：〈2016 年微細懸浮粒子(PM2.5)根據世衛指引的超標次數〉。網頁：

[http://gia.info.gov.hk/general/201703/22/P2017032200643\\_255582\\_1\\_1490180302692.pdf](http://gia.info.gov.hk/general/201703/22/P2017032200643_255582_1_1490180302692.pdf)

(見姚松炎 (2017) : 〈繼續傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

- 即使政府高舉「以鐵路為骨幹、其他公共交通為輔」的旗號，幾迎迫爆的地鐵，其實亦只能應付約四成的客運量。據港鐵資料顯示，2015年各條路線的載客率幾近迫爆，其中西鐵線、荃灣線和東鐵線分別是104%、102%和93%（香港鐵路有限公司，2016年）。鐵路根本不足以應付龐大的跨區交通流量，其餘六成的客運量還得依賴路面交通。因此每逢繁忙時段，往來市區的主要幹道必定非常擠塞。
- 據2015年珠江三角洲區域空氣監測結果報告顯示，香港的兩個子站，包括東涌和荃灣的NO<sub>2</sub>均超出安全標準，分別是43和64微克/立方米，幾乎比中山和深圳等地高出60%至2.5倍，其路邊污染較佛山和肇慶等較差的地方更嚴重，可見香港的本地路邊廢氣問題比鄰近地區更為急切。（塔門監測站因遠離汽車排放源，其年均NO<sub>2</sub>值是11微克/立方米）（環境保護署，2016年）。

(見謝穎琳 (2017) : 〈2030 之後——由汽車主宰的毒霧之城〉)

- 文件嘗試標示到了2020年，香港路邊空氣污染水平仍然高於香港空氣質素指標的地區，當中包括青衣、葵涌、西九龍及港島西區。似乎到了2020年，香港的路邊空氣質素應該可以得到控制。不過，圖片之下原來有一項用細字寫的註，寫明「此圖標示空氣質素的概括背景，並未包括本地的排放影響，尤其是沿繁忙道路網絡的地區」（見圖一）。

圖 2、香港路邊空氣質素預測 (資料來源：《2030+：環境保護及自然保育的可持續發展》)

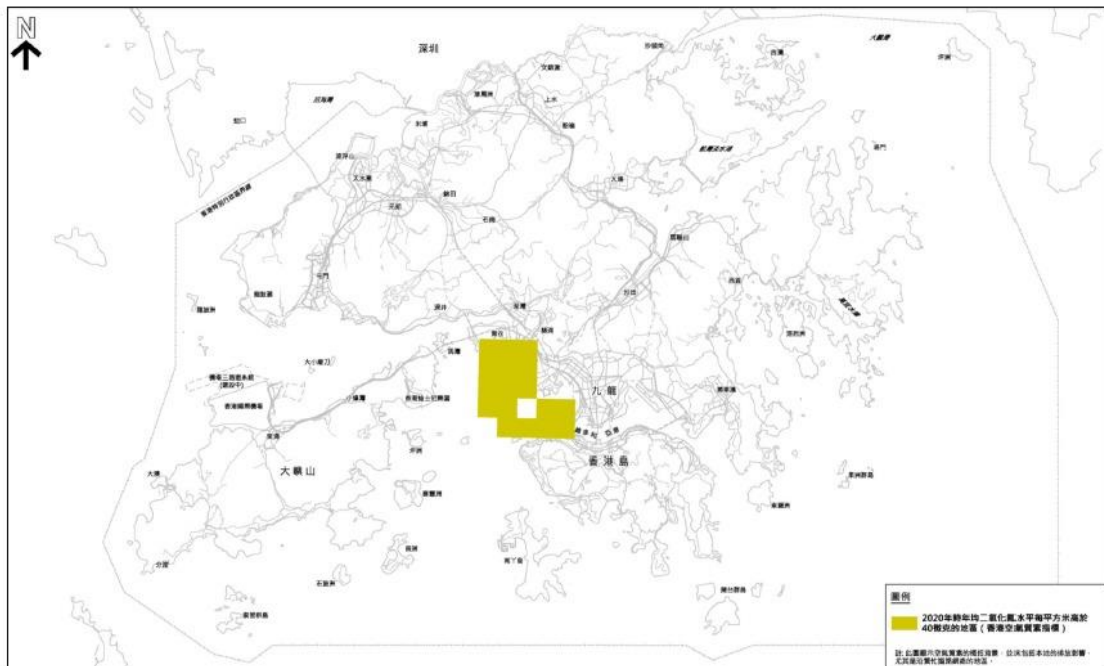


圖 4 香港空氣質素預測 (二氧化氮)

(見謝穎琳 (2017) : 〈單車友善政策難推行?〉·2017年4月26日記招)

- 亦即是說，原來有關的空氣污染評估，是不包括馬路汽車排放的廢氣，而正正兩個「策略增長區」所製造的，就是因車輛增加而引致的空氣污染。這樣的環境評估得出的結果，自然是有關發展不會增加空氣污染。
- 更加值得留意的，是東大嶼都會、包括交椅洲的填海連接，基本上就是位處於 2020 年香港路邊空氣污染最嚴重的地區。假如那些填海而來的土地是用於興建住宅，居民難免要日日吸廢氣。
- 《香港 2030+》的諮詢文件中僅以東部知識及科技走廊、西部經濟走廊和北部經濟帶等三條運輸走廊美化整個發展概念，並提倡要透過基建創造交通容量，卻沒有對相關建設預算造成的交通流量和環境負擔加以著墨。

(見謝穎琳 (2017)：〈2030 之後——由汽車主宰的毒霧之城〉)

## 8. 增加公共醫療負荷，產生經濟損失

- 據香港大學公共衛學院 (2017 年) 製作的達理指數 (Hedley Environmental Index) 估算，估計因空氣污染引致的都市疾病問題不容忽視。由 2014 至 2016 年間，已有 6498 人因空氣污染而提前死亡，並造成 811 億港元的總經濟損失。

(見謝穎琳 (2017)：〈2030 之後——由汽車主宰的毒霧之城〉)

## 9. 市民生活壓力急增，社會氣氛愁雲慘霧

- 香港的堅尼系數長期不斷上升，更已超過警界線的 0.5，2011 年的堅尼系數為 0.537，為亞洲最高。貧富懸殊問題已經導致社會衝突升級，自殺率高，生育率低，生活壓力令人窒息，隨時令民生爆煲。

(見姚松炎 (2017)：〈繼續傳統發展模式，把香港推向爆煲〉)

## 10. 無歷史輪廓的城市規劃

- 《香港 2030+》只提出「棄舊迎新」，未有重視民間歷史，報告沒有保育的願景，亦無策略回應近年社會對保育的期望與要求。當非法定古蹟以外的建築物遇上新發展或市區重建，很可能會遭拆毀。為何城市的建築保育，不可像發展藍圖般，就不同的保育對象：如歷史建築物、現代建築物、社區地標等，配合不同的建設類型——例如住宅、學校、招牌等，有不同的保育框架和處理方法 (譬如原址保留、非原址重置、活化改造等)，並每隔一段時間作全面檢討和公眾諮詢？《香港 2030+》似乎活生生地終斷民間歷史。

(見何尚衡 (2017)：〈現代建築保育與當代城市發展〉)

## 11. 高增長、高消費的經濟增長無以為繼

- 隨著香港的經濟高速發展幾十年，生產總值的年增長率已由 1980 年代的 10% 以上，下降至近年的長期不足 3.5%，更不時出現負增長時期。大量經濟學者早已指出，追求生產總值增長容易出現以偏蓋全，因為生產總值並沒有量度環境成本和社會成本，結果隨時得不償失。譬如把一座城

市不停拆卸，興建，馬上再拆卸，再興建，如此不停投入資源，過程中無論拆或建都計算生產值，表面上產值很大，但工程對整體社會一點價值都沒有，反而對環境帶來重大傷害。

(見姚松炎(2017)：〈繼續傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

### 第三部分：東大嶼與新界北策略增長區專案分析

- 政府計劃在《香港 2030+》中新增東大嶼和新界北兩個策略增長區，涉及發展土地面對分別為 1,000 和 720 公頃。先不評論兩個發展區在創新科技的效益，但預計由前期研究、規劃設計、收地補償到施工步驟，最少 30 年（即 2048 年）。現時香港人口為 730 萬。根據政府統計處的估計，到 2043 年將上升至 822 萬，2064 年則回落至 781 萬。至於住戶數目，2014 年的數字為 243 萬，預計高峰將為 2044 年的 293 萬，並於 2049 年回落至 291 萬。但兩個發展區落成之期，已錯過政府預測的人口高峰期（2043 年），發揮不到分散人口的作用。

（見任憲邦（2017）：〈東大嶼都會：唔需要笨解釋 超昂貴大風險〉）

#### 房屋儲備過剩

- 政府以 822 萬人口高峰，作為統計處預測的基線，不像《香港 2030》設有低位和高位人口趨勢預測，而且還以老化和晚婚為由，假設家庭住戶增長率高於人口增長率，平均住戶人數由過去的 2.9，減至未來 2.7 人，推高房屋需求。
- 其實，即使沒有東大嶼都會，政府也能達成其建屋目標。根據房協於 2015 年發表的報告，香港現有 267 萬住屋單位。政府 2015 年 12 月公布的《長遠房屋策略 2015 年周年進度報告》提出要在未來 10 年建造 46 萬個新單位，將總住屋單位數目增加至 313 萬。新建單位中，10.6 萬是為目前身處惡劣居住環境的住戶而興建，9 萬個輪候公屋單位也可以滿足。新單位將分佈於古洞北、粉嶺北、東涌、洪水橋、元朗南及將軍澳的新發展區及重建區，以及多個將改變法定用途成為發展用地的地方，完全可以滿足 2044 年高峰期的 293 萬戶住屋需求。

（見任憲邦（2017）：〈東大嶼都會：唔需要笨解釋 超昂貴大風險〉）

#### 公共財政陷入困境

- 估計兩項發展區總工程造價最少 6000 億港元，佔目前本地公共財政儲備差不多三分之二。隨著勞動人口老化，薪俸稅和庫房收入會受到影響。兩個新發展區的工程成本若不是靠高地價和樓價收入支撐，便是由下一代承擔，隨時引發跨世代基建債務和樓價泡沫，令香港進入長時間的經濟低迷。
- 數年前，發展局將新界東北規劃稱為「香港人的新市鎮」，公眾焦點難免落在住宅供應。當大家以為新界東北發展是為了解決房屋問題，但發現僅有 90 公頃土地（佔 612 公頃的發展範圍不足 15%）留作公營房屋。差不多 300 公頃的土地卻用作綠化、休憩和市容美化，也就是接近新界東北總面積的一半。

（見鄒崇銘（2017）：〈新界北發展：為何而建？為誰而建？怎樣興建？〉）

#### 人口遷移和人口大洗牌的迷思

- 新界北需先耗費數以百億計的公帑作收地補償，相當部分將直接進入囤積土地的地產商口袋裡，而長期居住在該區的基層居民，則面對失去家園的厄運。

（見鄒崇銘（2017）：〈新界北發展：為何而建？為誰而建？怎樣興建？〉）

- 諮詢文件中又提及另一條「發展軸」：「北部經濟帶」，便主要由七個港深邊境口岸，以及毗連的洪水橋、新界東北和新界北新市鎮串連而成。曾預料新界東北規劃人口為 17 萬，而區內就業職位就提供不到 4 萬。洪水橋規劃人口也跟新界東北相同，但就業職位卻大幅提升至 17 萬，幾乎是全民就業。現在《香港 2030+》揚言，新界北人口 25-35 萬，職位供應也可達 21 萬。不過，回望過去第一代和第二代的新市鎮經驗，均未曾做到「自給自足」和「均衡發展」的初衷。未知政府是否高估了新界北和東大嶼的就業預測，還是考慮將來大規模開放跨境工作人口。如是，未來香港人口和人力有機會出現洗牌，不會存在港人優先的城市規劃政策。

(見龍子維 (2017)：〈新市鎮傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

### 單一新市鎮功能—睡覺城市

- 兩個策略增長區，其規劃似乎停留在換湯不換藥的新市鎮規劃模式。相比起第一代的新市鎮(荃灣、葵涌、沙田)，第二代的新市鎮(大埔、粉嶺、元朗)與市區的距離普遍更加遙遠，這個趨勢一直延續至現時洪水橋、古洞及新界北新發展區的選址。香港有日漸演化為「離散城市」的趨勢，《香港 2030+》開首便提出「城際一小時交通圈」與「三小時生活圈」的概念，廣深港高鐵、港珠澳大橋、蓮塘口岸等基建，無不是為建立高速的城際交通而服務。但過去東涌只能充當新機場的後勤基地，其餘像天水圍和將軍澳的功能已愈趨單一化，變成僅供解決居住需求的「睡覺城市」，未知未來的發展區會否步入後塵？

(見鄧崇銘 (2017)：〈新界北發展：為何而建？為誰而建？怎樣興建？〉)

### 道路延長，維修成本增加

- 隨著新市鎮與市區的距離日遠，相關的道路興建及維修成本正日漸上升，過去 20 年的道路維修開支，已經大幅增加 59.1%。道路總面積為 40 平方公里，幾乎可以容納香港所有的公營房屋和私人住宅用地(16+26=42 平方公里)；過去 10 年，道路每年的平均增長是 0.4%，預測未來 10 年每年平均增長是 0.2%，比較過去 10 年每年平均增幅 3%的車輛，道路的增長已不可持續。這種「離散城市」的發展願景，不單無法解決居所與職位的分佈失衡的問題，反而會讓有關問題更形惡化，更是與發展香港為集約城市的願景相違背，製造孤島效應。

(見龍子維 (2017)：〈新市鎮傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)

### 職位單一化

- 孤島效應使得新市鎮可提供的工種嚴重缺乏多樣性，尤其是金融、保險、地產、飲食、酒店、進出口貿易以至零售批發等行業，於是居住於新市鎮的市民，便只能夠到市區尋找工作機會，同時製造大量的跨區工作需求與交通流量。新市鎮能夠提供的主要工種，包括製造業、飲食及酒店業、以及是金融相關的服務業，均遠遠少於市區，導致有相當部分的居民要跨區工作。

(見龍子維 (2017)：〈新市鎮傳統發展模式·把香港推向爆煲〉)



## 挑戰生態穹頂

- 發展兩個新策略增長區，須啟動鄉郊收地程序，並在生態敏感的地方造城。在東大嶼都會區的項目，政府需要在交椅洲和喜靈洲一帶興建超級人工島，進行大規模填海工程，建造多條柱躉，連接多個島嶼的運輸網絡，將摧毀周遭一帶的海岸生態。
- 除了因為填海和人口眾多城市化的結果，影響中央水域，大嶼山、交椅洲和喜靈洲的自然環境和生態系統此外，東大嶼都會是建立在海平面上，位置是在海中距離陸地三到五公里，是處於極其危險和脆弱的境地。世界上沒有一個有 70 萬人口的海平面上城市，位於海中，在全球暖化情況之下，溫室氣體濃度上升，天氣將會加劇熱和極端，變得不穩定，並加劇風暴潮等威脅，海水平面上升。根據中國科學家的一項新研究，到本世紀末，海平面可能在珠江三角洲上升達 1.2 米，可能對香港和澳門造成災難性泛濫影響，在香港的夏季暴雨和颶風，這個問題變得更嚴重。

(見任憲邦 (2017) : 〈東大嶼都會：唔需要笨解釋 超昂貴大風險〉)

#### 第四部分：政策建議

- 糅合民間智慧和創意的施政，才是 21 世紀城市的生存哲學，並創造本地內需及外匯並重的雙塔經濟結構。
- 無論是營造集約社區，抑或智慧城市，香港也有不少成功的地區案例，不用採取掠地填海和竭澤而漁的方式，也達到政府期望的抗禦、宜居、低碳和智慧增長的政策成效。

#### 善用在地特色·推動智慧增長·取代無以為繼的基建主導發展模式

- 自 1997 年金融風暴、以至 2002 年的「孫九招」出台，香港新市鎮規劃變得停滯不前，但集約城市可基於「盆菜式的城市化」特徵。雖然盆菜中的食材也是分層擺放，但食材之間卻沒有一個嚴格的分隔，都共同薈萃於同一個瓦盆之內。
- 未來香港的城市規劃，亦不應以基建帶動、各自分離獨立的市鎮規劃為核心，而更多是一個高度集約而混合的城市綠洲，有機而互相浸潤的組合，街道、地舖與行人活力的縱橫交錯，就像盆菜的湯汁可以浸潤食物的每一層，透過緊密的連接來增強和豐富整體的滋味。
- 「集約城市」概念一早存在香港社區。早年荃灣尚未列入新市鎮的規劃之前，便已經是一個人口有達 8 萬人的小型市鎮，坡坊的格局不單為居民提供敞大的公共空間與社區廣場，附近的街巷由於居住人口的多樣化(既有福建人也有南亞裔人)，地舖也是種類繁多，帶動社區就業及區內的經濟活動。

圖 3、荃灣坡坊的集約社區格局（來源：明報製圖）



- 假如我們細心分析坡坊附近的區內工作人口比例，會發現圍繞川龍街(71.2%)和二陂坊(45.6%)的區內工作人口比例，會明顯地比起一街之隔的萬景峰(20.2%)及綠楊新村(20-24.5%)高得多。而這兩

組街區的最大分別，是川龍街和二坡坊是有在地的社區產業及多元化的在地就業，而萬景峰和綠楊新村是典型的基建帶動發展的居住物業，當地的工種無法配合新遷移入來的人口，於是跨區到市區尋找工作，自然就是這些居民的唯一選擇。

(見龍子維(2017)：〈新市繼續傳統發展模式·把香港推向爆發〉)

## 海外共享經濟模式

- 在邁凱倫和阿傑曼(Duncan McLaren and Julian Agyeman)的《Sharing Cities: a Case for Truly Smart and Sustainable Cities》(2015)一書中，正好一語道破：只有市民參與共享的城市，才配稱得上是真正的智慧城市。電腦無疑能即時收集及處理大量數據，並通過中央系統將城市資源統籌及調配，以提升有限資源的使用效率及避免浪費；但這畢竟只是對高科技的盲目崇拜，深信高深莫測的電腦編碼和程式是萬應靈丹，卻忽略了一個簡單事實：正真有智慧的並非電腦，而是人腦。
- 首爾和三藩市等城市案例，是如何通過城市空間的開放自治，來達至有限資源的互惠共享，由市民通過自下自上的共同創造，探索更健康、環保和可持續的生活模式。「共享城市」(sharing city)不但關注硬件資源的善用，更加關注如何才能更公平、民主及有尊嚴地善用資源。自2012年朴元淳成為首爾市長後，旋即宣佈首爾成為全球首個共享城市；<sup>9</sup>我們很難寄望香港能出現有如此願景的特首，但在民間和社區層面實踐共享，卻並非遙不可及的事情。
- 要真正落實「智慧、環保及具抗禦力城市」，而不是單純空口講白話，我們大可將焦點放在《新界北專冊》第13頁的〈圖四〉，當中便相當詳盡地描繪在社區層面上，如何能通過太陽能板、雨水收集、廢物收集及分類、轉廢為能、污水處理、濕地過濾、有機堆肥和都市農地等，在高度集約的社區空間內，通過多元混雜的土地用途，自下自上地進行資源回收，循環共享。由此社區可望逐步提升自給自足的能力，減低對外來水、電、食物資源和廢物處理設施的依賴。<sup>10</sup>

(見鄒崇銘(2017)：〈新界北發展：為何而建？為誰而建？怎樣興建？〉)

## 善用大量現存閒置用地·騰出發展空間·避免過度開發

- 粉嶺高爾夫球為閒置率極高的發展地區選項，可取代政府主張的新界北方案，為地方經濟和創新產業提供廣闊的想像空間。我們大可以「智慧、環保及具抗禦力城市」的藍本，構想將變它成一個生態友善的創業園區。這裡毋須傳統科技園或工業邨常見的大財團大工廠，也不用對原有生態環境(例如局長經常提及的古樹)進行破壞；它反而應該像諮詢文件常說的智慧及綠色社區，全面以步行及單車取代路面交通，真正落實「促進智慧出行」和「促進低碳及智慧型經濟」的目標。

(見鄒崇銘(2017)：〈新界北發展：為何而建？為誰而建？怎樣興建？〉)

<sup>9</sup> 詳見鄒崇銘、黃英琦、阮耀啟編(2014)：《共享城市》。香港：印象文字。

<sup>10</sup> 另見〈可持續發展的社區規劃〉，載於鄒崇銘、姚松炎(2015)：《香港在地農業讀本》。香港：土地教育基金。

- 審計署於 2015 年公佈教育局有 29 間空置校舍坐落於香港島和九龍半島，閒置年份由 1.6 至 10.6 年不等（審計署，2015 年）。地政總署接收的閒置校舍也多達 73 間，閒置年份由 0.6 至 35.6 年不等（審計署，2015 年）。2012 年，閒置政府官地也有 2,347.7 公頃（發展局，2017 年）。政府可周詳考慮如何善用閒置土地資源。

（見蘇文英、鄭司律（2017）：〈智慧增長不用大興土木〉）

## 智慧增長

- 2003 年，聯合國環境規劃署 (United Nations Environment Programme) 在 “Sustainable, Green, Smart Growth, Livable and Innovative Communities” 提出用創新社群 (innovative communities) 來實現可持續發展。這班社群的成員需要與地方產生強烈的歸屬感，願意面對地方的歷史及全球共同承擔的責任，守護天然資源。「智慧增長」應把人的生活質素與發展扣連，避免最終出現社會愈發展，人的生活就每況愈下 (IETC, 2003 年)。
- 智慧增長重視從城市規劃的角度，利用「創新」(innovation) 來解決城市空間錯配和經濟增長出現瓶頸的問題。例如，不淘汰現有基建，反而延長其壽命。另外，引入可持續城市環境管理，轉向使用再生能源，及鼓勵資本投放在社區創新的項目上，如活化棕地、重塑鄰里關係、保留開放空間和農業地景等，把發展觀與生活質素扣連 (IETC, 2003 年)，於是提出十個原則，完善城市規劃，見如下：
  1. 混合土地利用
  2. 善用精巧設計
  3. 創造住屋機會和選擇
  4. 締造可步行的鄰里社區
  5. 發掘社區獨特性和吸引力，建立強烈的地方感
  6. 保留公共空間、農地、自然生境和關鍵保育區
  7. 重視現有社區發展
  8. 提供多樣化的交通選擇
  9. 改變開發策略，變得更具預測性，符合公平和成本效益原則
  10. 鼓勵社區和利益相關者在發展策略中的協作
- 這改變大眾一貫認為「大都會」(megapolis) 既定的良好印像，反而接受「微型城市」(micropolitan)。Barnett 等學者 (2007 年) 指出，微型城市其可貴之處在於市民在受限的環境下激發創新能力 (innovative capacity)，善用空間資源，逐漸實現可持續發展。
- 特別全球講求智慧產業，城市應對危機的能力和「化危為機」才是產業本錢。最後，吸引資金停留境內，促進「地方為本的增長」(place-specific growth)。
- 2008 年，美國 IBM 提出「智慧城市」(Smarter City)，鼓勵「以公民為中心」(citizen-centric) 的創新模式。IBM 認為城市的差異在於勞動力的才能 (skills)、創造力 (creativity) 和知識 (knowledge)。

- 政府要擺脫由上而下的威權管治方式，歡迎民間綻放創新意念。政府可製造條件，孕育「智慧公民領袖」(smart civic leaders)，吸引資金投放在智慧公民 (smarter citizenry) 的培育範疇；又可以用資訊科技的連接和大數據分析，改善公共服務，生活質素，匯聚智識型人口 (knowledge-based population)，發展「天賦為主的經濟」增長 (talent-based economy)，減少對傳統房地產主導的經濟增長模式的倚賴 (“bricks-and-mortar” drivers of economic growth) (IBM, 2010 年)。
- 在 IBM 的智慧城市藍圖中，數位系統也可以變得「有感覺」、「會溝通」和「能思考」(IBM, 2013 年)。智慧建築可揉合理性與感性，把舊建築所承載的歷史及記憶保留，運用物聯網、雲端運算、海量資料等科技呈現建築物的現代性，讓舊建築物能穿透時空，發揮節能減碳、資源優化使用的作用。新一代資訊系統可拼入舊建築，在不淘汰現有城市基礎設施的情況下，建立智慧建築產業鏈，鼓勵善用有限資源，延長基礎設施的使用壽命，再注入數據程式，令基建和設施變得歷久常新 (陳嘉懿, 2012 年)。

(見蘇文英、鄭司律 (2017) : 〈智慧增長不用大興土木〉)

#### 個案：能源管理

阿姆斯特丹也是著名的智慧城市案例。荷蘭政府與商業機構、研究院和國民進行 Amsterdam Smart City 的項目，分為 32 個範疇。氣候變化是政治上無法迴避的議題，荷蘭政府聯合 40 間企業於 2008 年規劃「氣候街道」(the Climate Street)，打造一條利用潔淨能源運作的商業街，安裝節能省水的裝置，引入紙皮箱回收服務的電動車車隊。另外，政府在新西區 (the New West District) 推廣再生能源，大規模鋪設太陽能電池板，安裝計算機和感應器，監測電流和電壓，建立智能電網 (City-zen-smart grid)，供 4 萬住戶使用 (Amsterdam Smart City, 沒有日期)。

#### 個案：活齡養老 (active-ageing)

世界各地也承受人口老化引致的供養及照顧壓力，但考慮大部分長者傾向選擇「在地養老」(ageing-in-place)，反而加強智能家居的推廣，避免長者家居意外頻生，延遲照顧。智慧城市的出現，令政府、商界和福利團體開始把資訊科技連結至長者護理服務，透過互聯網、雲端、人工智能，監測長者健康情況 (Pham, 2014 年)。

在意大利的博爾扎諾 (Bolzano)，政府把智慧城市的概念融入環境老年病學 (Environmental gerontology)，在長者家居安裝偵測器，若發現家居的二氧化碳濃度增加，便會即時通報政府。另外，發展地理信息服務 (geospatial service)，借用地圖系統向長者通報環境附近是否存在障礙物，照顧他們的出行安全，最終建立長者友善的社區 (age-friendly community)，讓長者健康、安全、獨立及自主地享受晚年生活，而不是送進院舍 (Righi 等, 2015 年)。

#### 生態城市

- 隨著全球暖化、能源短缺、農地退化而影響糧食供應問題，抗禦力 (resilience) 變成國際近年熱切討論的議題，各國也努力不懈思索面對逆境的創新方法，增強環境、社會和經濟的修復力。除了參考智慧城市外，還有生態城市 (ecocity) 的概念。



- 生態城市不能只靠生態友善的建築，而是應城市治理要擺脫「國家為中心」(state-centered) 的主張，且需要有制度轉移 (institutional transformation)，把環境成本內化在經濟系統內，鼓勵社會各持份者也要承擔環境損害 (Davidson, 2004 年)。
- 例如，提出把荒廢或危害環境的棕地先收回發展，轉換為「生產性社區資源」(productive community resources)，一來避免綠化帶的盲目開發及增加環境負荷，二來嘗試扭轉市民對於厭惡性地景的接受程度，由以往「不要在我家後花園」(NIMBY)，轉變心態至「歡迎來我家的後花園」(YIMBY)，阻擋城市蔓延 (Reeds, 2011 年)。

(見蘇文英、鄭司律 (2017)：〈智慧增長不用大興土木〉)

### 發展單車友善城市，減少依賴汽車，告別霧霾，促進公眾健康

- 單車是市區裡效率最高的交通選擇，適合短中距離的行程。《二零一一年交通習慣調查》顯示，香港 15 歲以上的市民當中，有差不多七成懂得踏單車<sup>11</sup>，是潛在的市區單車代步者。在密集的市區中，騎單車比走路快 4 倍時間，以港島市區為例，西面的筲箕灣至東面的西環距離約 12 公里，以普通單車速度來說，由西面踏單車至東面大約一小時。當中 3 至 6 公里的路程，以單車代步是最快的交通工具，例如由西環去中環、由北角去灣仔等四、五個地鐵站的距離，踏單車只需要 15 至 30 分鐘，而且單車是點對點行程，省卻由鐵路站、巴士站至目的地的路程，亦省卻等車和排隊的時間。騎單車者亦不似私家車主一樣要在目的地找泊車位。
- 除了配合路面交通政策外，以單車代步對環境、空氣和個人健康都有益處，這是其他交通工具沒有的優點。香港市區路邊可吸入的懸浮粒子和二氧化氮的水平偏高，主因是汽車排放，擠塞的交通亦會令路邊空氣污染更嚴重<sup>12</sup>。單車靠的動力是個人的腳力，不消說是零排放，最環保。騎單車是帶氧運動，以單車代步正好可以算作運動時間，代步之餘亦有助強健體魄，上班族可以將呆在地鐵和塞車的時間變成運動時間。世界權威醫學期刊《刺絡針》(The Lancet) 更指出怎樣迫使汽車改用環保能源，其對市民健康的裨益也少過令城市變得更行人及單車友善。
- 單車友善的規劃成本遠遠比築橋鋪路更為便宜，又不會對現有交通狀況造成大影響，甚至能改善市區交通問題。政府只需要梳理不同道路使用者在路面的可用空間，短期推動一些措施保障單車使用者安全、增設單車泊位、單車共享和混合式單車徑等；長遠把單車納入市區規劃中，如增設分隔式單車徑，單車便可以再創造市區交通容量，成為改善香港交通問題的有力支援者。

(見彭皓昕 (2017)：〈單車友善——必要在市區提供的交通選擇〉)

<sup>11</sup> 《二零一一年交通習慣調查》E.4.11

<sup>12</sup> 《香港道路交通擠塞研究報告》第 23 段 [http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi\\_C\\_cover.pdf](http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi_C_cover.pdf)



## 保育民間建築和社區網絡 · 創造城市軟實力 · 為創意產業及體驗經濟奠下基礎

- 意大利建築大師 Aldo Rossi 在其名著《The Architecture of the City》內，闡述城市這載體是集體記憶的軌跡 ( locus )，一方面記載了城市的過去，另一方面把城市導向未來；城市的記憶猶如城市的靈魂，建設猶如肉身，有助構建香港人身份、關心歷史和根源文化。
- 每個年代的建築物，多少帶幾分那年代的時代氣息與美感，也是歷史的憑證。此所以保留不同年代的建築物，對整個社會的宏觀歷史論述和保育都甚為重要。單一建築物的文化或歷史價值可能不高，但是與其他建築物綜合來看，就成為有價值的整體，是社會發展重要的「座標」。海外有不少寫字樓都搬進歷史建築物內，借用舊建築的文化氣息襯托，刺激業務。
- 到了 2030 年後，不少戰後建築已踏入百歲之年，《香港 2030+》應趁早制訂現代建築的保育清單，結合有活力的保育政策，推動智慧增長。譬如建築物條例塑造了香港早期住宅和商住樓宇的高度與形態，用建築物條例有重大改動的年份——如一九零三年、一九三六年、一九五六年、一九六六年和一九八七年等<sup>13</sup>來作基礎，把住宅和商住樓宇分類，並保育每一類型的建築物，香港樓宇演變的歷史輪廓便會更清晰。
- 招牌也是香港獨有的城市景觀，如西環森美餐廳的巨型安格斯牛霓虹招牌<sup>14</sup>與深水埗桂林街信興酒樓一橫一豎的巨型霓虹招牌本可加以保育，成為社區地標及納入保育經濟。
- 政府應對香港的城市景觀與建設有宏觀的考慮，先就全港的招牌做記錄、研究，再就招牌或其他小型工程訂立一套保育準則，逐區試行來累積經驗，保育行動與清拆違例招牌的行動配合，便既能為安全執法，又有更大機會保留具特色的招牌，而非像現時般只有少數獲博物館收藏——招牌雖是保存了，卻與社區和環境失去連繫。

( 見何尚衡 ( 2017 ) : 〈現代建築保育與當代城市發展〉 )

## 維護城鄉郊多元化地景 · 取代人工化的休憩空間 · 改善城市生態和宜居度

- 農業也被公認為有助修復生態系統的工程系統 ( engineered systems ) ( Wratten 等 · 2013 年 )。近年不少人推崇自然農法或樸門永續 ( permaculture ) 的設計方式，本身就是一項重要的生態工法 ( ecological engineering )，利用系統的概念，環環相扣來協助自然系統擁有調節和自行修復的能力 ( 孟磊等 · 2011 年 )。而香港也有一些成功案例，如大江埔歐羅有機農場的環保洗手間，成功復育消失多年的蠍蟾和椿象 ( 黃志俊 · 2016 年 )。大嶼山二澳農場也發現復耕後，農地及附近環境出現了緬甸網蛇、眼鏡蛇、七星魚、黃鱔、線細鱸、虎紋蛙和盧文氏樹蛙等珍貴生物 ( 二澳農作社 · 2016 年 )。這一切可透過精巧及生態友善的建築和園境設計，促進人與自然合作。

<sup>13</sup> Ng, Edward (2004). Regulate for Light, Air and Healthy Living - Part II Regulating the Provision of Natural Light and Ventilation of Buildings in Hong Kong. *Hong Kong Institute of Architects Journal*, issue 37, 1<sup>st</sup> quarter, 14-27.

<sup>14</sup> 已於二零一五年八月五日拆卸，獲西九龍文化區的 M+ 視覺文化博物館收藏。

(見蘇文英(2017)：〈生態友善農業——農業對生物多樣性的貢獻〉)

### 捍衛社區規劃權利，締造自給自足、資源循環的永續社區，提升城市抗禦力

- 香港也有多宗成功回收廚餘的案例，由下而上地在民間層面，自願回收廚餘，並開墾多個社區食用花園，把原本交由花王打理的園圃責任，頓變為居民日常的生活形態及集體構建的食用地景。
- 以葵青和屯門區兩個私人屋苑為例，葵涌華景山莊每年合共收集 47,450 公斤的廚餘 (47 公噸)，屯門兆麟苑半年合共收集一萬公斤 (10 公噸)。前者用廚餘機生產堆肥，後者用廚餘桶的厭氧方式，每日把百多斤的廚餘變成堆肥及捐贈給本地農場，成為土壤添加劑。而業主立案法團和物業管理公司會發掘屋苑內的閒置空間，改劃為社會園圃，成為居民樂融雅聚的場所。
- 社區園圃深受居民喜愛，參與居民可免費獲贈耕種工具、種子、泥土和廚餘堆肥等。2017 年初，華景山莊業主立案法團和物業管理公司開墾了油菜花田，希望為居民帶來景致優美的園圃設計。這兩項社區經驗，既成功向公眾推廣惜物減廢和減輕堆填區壓力的訊息，亦有助推廣「田園城市」的概念。

(見蘇文英(2017)：〈綠色景觀政策調整——農地對地景修補的幫助〉)

## 參考資料

香港鐵路有限公司 (2016)。港鐵列車的載客能力及載客率。立法會。文件編號 CB(4)902/15-16 (03)號文件。

環境保護署 (2016)。2015年珠江三角洲區域空氣監測結果報告。取自  
[http://www.epd.gov.hk/epd/sites/default/files/epd/english/resources/pub/publications/files/PRD\\_2015\\_report\\_en-1.pdf](http://www.epd.gov.hk/epd/sites/default/files/epd/english/resources/pub/publications/files/PRD_2015_report_en-1.pdf)

香港大學公共衛生學院 (2017)。達理指數網站。取自：<http://hedleyindex.sph.hku.hk/html/tc/index.php>。

二澳農作社 (2016年7月)。二澳復耕與生態復育。營造棲息地帶·生物多樣性·構建香港生態友善農業論壇·香港中文大學。

明報 (2016年11月6日)：〈街知巷聞：荃灣二陂坊 唔使等到 2030 集約社區渾然天成〉。

鄒崇銘、黃英琦、阮耀啟編(2014)：《共享城市》。香港：印象文字。

鄒崇銘、姚松炎(2015)：《香港在地農業讀本》。香港：土地教育基金。

孟磊、江慧儀 (2011年)。向大自然學設計：樸門 Permaculture · 啟發綠生活的無限可能。台灣：新自然主義。

黃志俊 (2016年7月)。香港農業生態與指標品種探討。營造棲息地帶·生物多樣性·構建香港生態友善農業論壇·香港中文大學。

Amsterdam Smart City (<https://amsterdamsmartcity.com/>)

Davidson, D. (2004). Understanding environmental governance. *Organization & Environment*, 17(4): 471- 492.

The UNEP- International Environment Technology Centre (2003). Sustainable, Green, Smart Growth, Livable and Innovative Communities. Retrieved from: [http://www.unep.or.jp/ietc/focus/pdf/regan\\_inn-comm.pdf](http://www.unep.or.jp/ietc/focus/pdf/regan_inn-comm.pdf).

IBM (2010). Smarter Cities for Smarter Growth. IBM Global Business Services: Executive Report. Retrieved from [https://www-01.ibm.com/common/ssi/cgi-bin/ssialias?infotype=PM&subtype=XB&appname=GBSE\\_GB\\_TI\\_USEN&htmlfid=GBE03348USEN&attachment=GBE03348USEN.PDF](https://www-01.ibm.com/common/ssi/cgi-bin/ssialias?infotype=PM&subtype=XB&appname=GBSE_GB_TI_USEN&htmlfid=GBE03348USEN&attachment=GBE03348USEN.PDF).

Pham, C. (2014). Smart cities in Japan: an assessment on the potential for EU- Japan cooperation and business development. EU-Japan Centre for Industrial Cooperation.

Reeds, J. (2011). *Smart Growth: from Sprawl to Sustainability*. Totness: Green Books.

Righi, V., Sayago, S. and Blat, J.. 2015. Urban ageing: technology, agency and community in smarter cities for older people. Conference: Communities & Technologies, at Limerick, Ireland.

Wratten, S., Sandhu, H., Cullen, R. and Costanza, R. (2013). *Ecosystem Services in Agricultural and Urban Landscapes*. Chichester, West Sussex, UK ; Hoboken, NJ, USA : Wiley-Blackwell.