

迪士尼樂園的配套規劃

新世紀論壇城市規劃小組 馮可強 (1-11-1999)

香港特區政府就在大嶼山東北興建迪士尼樂園的累月談判，結果將於日內揭盅。興建迪士尼樂園，不僅牽動香港振興旅遊業以至躍升為「旅遊天堂」的宏圖大計，更攸關香港自一九九零年開始揭櫫的「新界西南發展策略」。這套策略強調的是在「平衡發展與自然保育」的大前提下，將新界西南規劃成四個旅遊及康樂樞紐，而大嶼山東北因應迪士尼樂園或一個國際主題公園的落成，成為樞紐中的樞紐。因此，興建迪士尼樂園從填海、建設貨櫃碼頭、運輸系統到人口增長的規劃與配套政策，必須通盤考慮。

大舉填海不符環保

審評政府現時的发展方案，在大嶼山東北興建以迪士尼樂園為主要賣點的綜合旅遊區，都必須大面積填海，而填海面積之大，多達一千六百六十五公頃。世界旅遊業組織最近指出，「綠色旅遊」是國際旅遊業的大潮流。香港大面積填海淹沒大嶼山東北的天然海岸線，就無疑是扒逆水，更遑論要為這個旅遊區打起「平衡發展與自然保育」旗號。

愚公移山尚能開疆闢壤，政府是否可以在填海以外另尋他法開拓土地？就算不吹毛求疵，不矯枉過正，在發展與自然保育間取一個平衡點，政府是否可以填一半海開一半山，以減少填海面積？在填海時，政府又是否可以廢物利用，將大量棄置在堆填區的建築廢料用來填海？這些課題都值得政府三思研究。

貨櫃碼頭大煞風景

說到底，政府要在大嶼山東北大面積填海一大原因，實在於原來要在竹篙灣興建十二號和十三號兩個貨櫃碼頭及貨櫃碼頭後援區的設想。只是，彼一時此一時。當《第三港口發展策略檢討》報告已作出香港直至二零零五年前都毋須興建新貨櫃碼頭的評估；當貨櫃碼頭的築建對大嶼山東北以至整個大嶼山的旅遊及康樂發展規劃實沒有兼容性用途，並且嚴重影響景觀；當大規模填海拓地有違環保原則，在竹篙灣興建十二號和十三號貨櫃碼頭的計劃於現階段理應束諸高閣。

即使有需要建設新的貨櫃碼頭，政府亦應另行選址。相對竹篙灣而言，西屯門在地理上鄰近貨運繁忙的珠江口，在配套上又北有貫通中港兩地的蛇口大橋、西有伶仃洋大橋、南有屯門高速公路，疏導人車流量的交通基建完備，在在是興建貨櫃碼頭的上乘選址。



集體運輸同步興建

不宜將貨櫃碼頭興建於大嶼山東北，一大原因在於有報告指塞車泰半由貨櫃車輛造成，而車水馬龍的情況必然磨蝕赤蠟角新機場和大嶼山發展成旅遊區的經濟效益。試想像，外國旅客步出赤蠟角機場即遇上塞車，旅遊興致不大打折扣才怪。

目下，大嶼山的對外運輸系統，現有的是青嶼幹線、機場快線、地下鐵路東涌線和渡輪，而規劃中的有北連元朗南接香港島的十號幹線、地下鐵路大蠔和小蠔二線等。規劃中的運輸網絡必須和迪士尼樂園、北大嶼山的主題公園同步發展和興建，才能確保這些主題公園建成之日，每年預計有五百萬的遊客人流出入暢通無阻。

在大嶼山對外的交通運輸工具中，地下鐵路一類的集體運輸系統能以最大載客量和最有效率把人流送進送出大嶼山，政府應以之為在大嶼山的「可持續運輸策略」的核心構想，配合無軌電車、石油氣車和電動汽車的引進，以減少區內的空氣污染。

人口增長集中市鎮

與不能塞車一樣，大嶼山東北既要發展成旅遊區，人口和建築物都必須是低密度的，那樣才能帶來消閑休憩氣氛，成為石屎森林外的樂土桃源。為免這片桃園變得人煙稠密，當局的「東涌及大蠔整體可行性研究」指北大嶼山將來可增長至四十萬的人口，應集中規劃在東涌和大蠔這個新市鎮。

總括來說，唯有在籌建迪士尼樂園過程中規劃和配套得宜，才是香港和大嶼山東北邁向「旅遊天堂」之路。觀照日本藉著東京迪士尼樂園提升其在國際遊業上的形象與地位，則香港建成全亞洲第二個迪士尼樂園之日，正是香港在國際旅遊業上加強賣點之時，長遠效益將不可斗量。

(本文已刊載於 1999 年 11 月 1 日之《明報》)