

大嶼山發展諮詢委員會
規劃及保育小組

大嶼山整體空間規劃及保育概念

1. 目的

- 1.1 本文件旨在向小組委員簡報有關「大嶼山整體空間規劃及保育概念」(下稱「規劃及保育概念」)(研究流程請參閱圖一)及聽取小組委員的意見，以便深化成為「大嶼山整體規劃、保育、經濟及社會發展策略」的重要組成部分。

2. 背景

- 2.1 根據早前向規劃及保育小組匯報的大嶼山基線資料、發展優勢及限制分析、大嶼山發展諮詢委員會(下稱「委員會」)已確認的策略定位、規劃願景及方向等，並結合大嶼山規劃背景、最新發展、香港整體策略規劃，以及委員會及其小組委員與公眾的意見的考慮，規劃署草擬了「規劃及保育概念」。大嶼山的發展潛力及考慮與大嶼山策略定位、規劃願景與方向及規劃原則，已分別載於附件一及二。

- 2.2 「規劃及保育概念」當中包含了正在進行中的「大嶼山綜合經濟策略及大嶼山主要發展上商業用地的初步市場定位研究」(下稱「大嶼山經濟策略研究」)對大嶼山整體經濟發展及四個主要商業發展地點定位的初步構思。此外，整套概念亦深化了委員會已確認的大嶼山四大規劃方向。另顧及到未來大嶼山的人口及就業的分佈和各項大型發展項目，本「規劃及保育概念」提出了一套相應的策略性交通基建概念，提議從鐵路、道路及水路多方面貫通大嶼山及香港其他部分，加強大嶼山對外及對內的連繫，同時亦藉此完善香港整體的發展及交通運輸網絡。

- 2.3 在保育、康樂及旅遊概念方面，建議加強保育具自然及景觀價值的地點。顧及到相關的規劃原則，如善用大嶼山的自然和文化旅遊資產，「規劃及保育概念」建議可在大嶼山串連三個區域，並加入適合主題及規模的康樂及綠色旅遊元素，在保育的前提下，推廣生態、文化旅遊及教育。

3. 經濟發展概念

- 3.1 隨著大嶼山作為國際及區域門戶的策略性位置日益提升，大嶼山數幅大面積土地甚具潛力作策略性經濟用途。為了善用土地資源及避免日後各大型發展項目的商業用途重覆而產生不良競爭，「大嶼山經濟策略研究」擬定了四個主要商業發展(包括港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、東涌新市鎮擴展、小蠔灣填海及欣澳填海)的初步市場定位，並建議一套大嶼山綜合經濟發展策略。

- 3.2 「大嶼山經濟策略研究」提出以香港的整體利益為前提，創造協同效益。建議的經濟發展方向是「**建基於大嶼山各項策略性基建與旅遊資源的優勢，利用珠三角地區的經濟及旅遊業增長，國際及區域人流及貨物流持續增長的態勢，並把握機場擴建與其他交通基建，及區域性和香港的各項發展所帶來的協同效益與機遇**」。而建議的經濟策略包括了三個經濟發展概念(圖二)：

- 「**支柱產業新平台**」：將大嶼山發展成可支援香港四大支柱產業的經濟樞紐，為大嶼山及鄰近地區提供大量就業機會。並善用珠三角地區發展的優勢及新策略性交通基建帶來的機遇，建立具規模的優質辦公室群及全面的旅遊/商務配套及連接主要交通工具，令大嶼山成為主要及策略性發展支柱產業的新平台。
- 「**蓬勃社區**」：將大嶼山發展為宜居、宜業、宜樂的地方，滿足現有及未來的居民需求，減少居民跨區工作。創造配合當區人口結構/技能的就業機會，推動當區經濟及發展新創公司的支援服務(如共享工作空間)等。

- 「**明日之橋**」：將大嶼山發展成為一個展示香港及世界創新的平台，並提升成為一個智慧島/創新的樞紐。新的都市發展亦可以成為各種智慧城市新技術及概念的應用實驗場。

4. 空間規劃概念

4.1 根據深化後的四大規劃方向、原則及建議的經濟發展概念，擬議的大嶼山整體空間規劃佈局如下(圖三)：

- (一) **北大嶼山走廊**集中發展策略性經濟及房屋；
- (二) **東北大嶼**發展休閒、娛樂及旅遊；
- (三) 「**東大嶼都會**」作長遠策略性增長區；
- (四) 其餘地區尋找適合的發展空間，**善用政府土地**，例如整合懲教設施及探討發展岩洞及地下空間；
- (五) 整體策略性**交通基建**；
- (六) **大嶼山大部分地區**在加強生態及文化保育的前提下，發展康樂消閒、文化及綠色旅遊；及
- (七) **基礎建設**配合大嶼山整體發展。

(一) **北大嶼走廊作策略性經濟及房屋發展**

4.2 北大嶼山走廊沿途有香港國際機場及其他主要基建，包括北大嶼山公路、機場快線及東涌線，同時，規劃中的機場三跑道系統加上興建中港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路，令其位置更為優越。建議善用鄰近交通基建的優勢，將策略性經濟及房屋發展集中在北大嶼山走廊，營造群聚效應，發展規模經濟，推動香港整體經濟發展。主要項目包括規劃中的機場三跑道系統、亞洲國際博覽館、機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、東涌新市鎮擴展及小蠔灣發展。

(1) 機場三跑道系統

4.3 為鞏固香港整體競爭力及區域航空樞紐的地位，香港機場管理局正積極推動早日落實三跑道系統配合香港長遠的經濟和發展需要。三跑道工程將須在現有機場島以北填海拓地約 650 公頃，以興建第三條跑道、新客運廊及停機坪、並改建現有二號客運大樓及其他相關基建工程。現時，香港國際機場提供約佔 65,000 個就業機會，按機管局估算，香港國際機場三跑道系統在投入

營運後，至 2030 年直接職位將會增加至 123,000 個以及間接及連帶職位則增加至 165,000 個。

(2) 亞洲國際博覽館

- 4.4 亞洲國際博覽館位於機場北商業區以北，於 2005 年 12 月啟用，現時佔地約 12.7 公頃，總樓面面積約 112,000 平方米，備有多用途場館，可供舉辦從小型至逾萬人的會議、展覽及和各類文娛活動。亞洲國際博覽館毗鄰的土地可考慮作為亞洲國際博覽館的擴展部分，為本港進一步提供具規模的會議展覽場地。

(3) 機場北商業區

- 4.5 考慮到香港國際機場三跑道系統及大嶼山發展的規劃，機管局建議將佔地超過 10 公頃的機場北商業區分階段發展，考慮作零售及酒店用途。

(4) 港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展

- 4.6 港珠澳大橋香港口岸人工島佔地 150 公頃¹，有潛力發展橋頭經濟。「支柱產業新平台」及「明日之橋」的經濟發展概念適用於此地點。同時，因應全港物流業用地短缺及港珠澳大橋的地利位置，可加入物流支援概念。已展開的「港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究」將確定人工島上蓋及地下空間進行擬議商業發展的可行性、優化發展的範圍和規模，並建議整體的發展概念。
- 4.7 「口岸人工島上蓋研究」初步建議的發展主題為「世界匯流」，即在香港口岸人工島匯集人流、創意和物流，有利交流、創新及推廣。建議的三個發展元素包括：(1) 體驗香港及世界：將世界帶入香港，同時把香港向外展示，激發創意和意念交流。包括集陳列推廣/活動場地、零售、餐飲、休閒、娛樂及多功能混合空間/展覽廳，主要對象為國際知名企業及本地的初創企業。(2) 構建一個「經濟發展跳板」：設有智慧型辦公室園區，吸引有意向國外擴充的內地企業，以及有意進軍中國和亞太地區的國際和本地公司。配以設有會展設施的商務酒店，將能增加大嶼山的酒店供應，和鞏固香港在全球會展旅遊業的地位。(3) 物流支援：利用毗鄰機場和跨境策略性道路連接的優勢，發展針

¹ 港珠澳大橋香港口岸人工島佔地 150 公頃(包括香港口岸約 130 公頃，及屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海約 20 公頃)

對專門市場的現代及高增值物流服務。可為需要特別處理和高度保安設防的貴重商品(如藝術品、古董、葡萄酒、藥品和電子產品等)提供綜合服務，同時支援即時快速送遞及電子商務。按初步評估，口岸人工島上蓋發展總樓面面積可介乎 30 萬至 50 萬平方米。實際可發展用地及面積有待進一步研究及確定。研究的第一階段社區參與活動已於本年 7 月展開。整項研究預計 2017 年初完成。

(5) 東涌新市鎮擴展

- 4.8 根據「東涌新市鎮擴展研究」的建議，東涌東將作綜合房屋及商業發展。東涌西則作較低密度發展，以保留鄉郊特色。擴展區面積約 235 公頃，將提供約 49,000 個住宅單位，新增人口約 14 萬，預計整個東涌新市鎮未來人口將達 27 萬。整個擴展項目將提供超過 80 萬平方米商業樓面面積作區域辦公室樞紐、零售及酒店發展，提供約 4 萬就業機會。
- 4.9 東涌新市鎮擴展鄰近機場，適合體現「支柱產業新平台」、「蓬勃社區」及「明日之橋」三個經濟發展概念，東涌東的都會中心區可締造成為一個智慧商業樞紐，配合商務酒店及其他配套設施，聚集關鍵的經濟規模，與大嶼山發展相輔相成，並照顧地區的需要。同時亦可發展包括適合新創公司的共享工作空間及各種規模的辦公室，並提供零售、餐飲娛樂設施；以及示範先進及環保的智能辦公室，提供智慧都市體驗。
- 4.10 預計首批居民最早可於 2023 年遷入。然而，在 2023 年前亦會有新住宅發展於東涌新市鎮落成。擴展區亦建議發展為一個均衡及具活力社區。考慮到公眾反映東涌需要更多不同種類的教育設施，東涌新市鎮擴展研究的建議發展大綱草圖預留了約 4 公頃教育用地作專上學院，提供與支柱產業相關的培訓設施及其他學校用途，政府亦會考慮是否撥出有關用地發展國際學校。

(6) 小蠔灣填海及周邊發展

- 4.11 《2015 年施政報告》指出政府會與港鐵公司積極探討現有及未來鐵路沿線車站或鐵路相關用地（例如大嶼山小蠔灣等）的發展潛力。小蠔灣車廠佔地約 30 公頃，港鐵公司正就其上蓋發展住宅的可行性、規劃佈局及影響進行研究。

- 4.12 「優化土地供應策略研究」指出小蠔灣適宜填海發展策略性經濟活動，為避免影響中華白海豚及擬議大小磨刀海岸公園的生態環境，小蠔灣填海計劃或較原建議縮減至約 60 公頃，但確實的可填海面積有待確定。2015 年中展開的「小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究」將評估小蠔灣填海的範圍及鄰近發展的可行性，並研究相關運輸基建，以便在下一階段的工程及規劃研究作詳細探討。
- 4.13 小蠔灣適合體現「蓬勃社區」及「支柱產業新平台」的經濟發展概念，建議可設立優質生活暨知識區，發展培訓／教育設施，包括住宿設施吸引香港以外的學生，善用大嶼山各不同發展作視察／實習用途並支援有關產業，有關培訓／教育設施可包括航空業／物流業／專上教育／行政培訓／職業培訓等。區內並附設地區零售、餐飲娛樂設施等。

(二) 東北大嶼匯點作休閒、娛樂及旅遊發展

- 4.14 東北大嶼山設有香港迪士尼樂園、迪欣湖及酒店設施，現已是國際旅遊、休閒及康樂中心。建議善用現時欣澳鐵路站及香港迪士尼樂園優勢，透過欣澳填海及香港迪士尼樂園第一及二期的發展，將欣澳填海及香港迪士尼樂園結合，整體發展設有會議／多用途設施的商務酒店、主題零售、餐飲娛樂的旅遊設施，與大嶼山的其他旅遊景點發揮協同效應，將促進東北大嶼成為休閒、娛樂及旅遊匯點，締造東北大嶼旅遊大門。

(7) 欣澳填海

- 4.15 欣澳現時接駁東涌線及迪士尼線，鄰近香港迪士尼樂園，根據「優化土地供應策略研究」結果顯示欣澳有潛力透過填海（總面積約 60-100 公頃）發展成為旅客的目的地。政府將進行欣澳填海的規劃及工程研究，以確定欣澳的填海及發展的技術可行性和適度範圍。
- 4.16 欣澳適合展現「支柱產業新平台」及「明日之橋」的概念，發展東北大嶼為旅遊大門，設立新的旅遊景點、主題酒店及餐飲零售及娛樂設施。同時善用欣澳填海區的臨海位置及以西的欣澳灣，可考慮發展多種不同的休閒／康樂活動、旅遊景點、遊艇碼頭及停泊處和相關的配套設施，吸引訪客。發展具主題和吸引力的酒店（可設小型會展設施），可配合鄰近的香港迪士尼樂

園及其他大嶼山的景點，吸引旅客停留住宿。同時可於欣澳提供旅遊業有關的培訓設施(如教學酒店或廚藝培訓中心/教育設施)。欣澳亦適宜以體驗未來為主題，發展與創新科技有關的景點(如發展體驗式的創新科技館作為景點，讓訪客體驗不同的高科技新產品)及相關主題的零售、餐飲娛樂設施。

(8) 香港迪士尼樂園擴展

- 4.17 樂園分兩期發展，未來數年將繼續有擴建計劃在第一期餘下用地進行。樂園現時兩間酒店共提供約 1,000 個房間，另興建中的第三間酒店將額外提供約 750 個房間，預計 2017 年落成²。根據 2015 至 2016 財政年度政府財政預算案，政府將與華特迪士尼公司商討樂園第二期計劃。預計新園區佔地 60 公頃，包括遊樂、酒店和購物設施。
- 4.18 除迪士尼線外，樂園亦設有碼頭設施，建議可研究加強水上交通服務，連接樂園至市區的景點/郵輪碼頭，亦可連接樂園至欣澳、大嶼南及周邊的島嶼，推動離島遊，提供另類旅遊體驗。

(三) 東大嶼都會設核心商業區作策略性發展

(9) 東大嶼都會

- 4.19 建議善用中部水域的地理優勢，發展「東大嶼都會」，規劃核心商業區及作為長遠策略性增長區，配合香港整體人口及經濟增長需求，達致更均衡的全港發展佈局。根據初步概念，透過在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘一帶進行填海，並提升梅窩的發展潛力，締造一個智慧型、創新、宜居、多元化及環保的「東大嶼都會」。填海造地有利綜合及創新的城市規劃、設計、工程和建造，限制較市區重建或地區改劃相對小。「東大嶼都會」涉及大規模填海及基礎建設，基建投資龐大，發展的規模及可行性等仍待確定。政府正籌備展開中部水域人工島策略性研究，探討興建人工島的可行性。參考現時新市鎮的規模，「東大嶼都會」人口宜介乎 40 至 70 萬，以增加成本效益，及達致人口及經濟活動的群聚效應，促進多元和富活力的新發展區。

² 資料來源：
<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/edev/papers/edev20150216cb4-480-5-c.pdf>

- 4.20 配合策略性的交通基建，交椅洲一帶水域與香港島距離只有約4公里，建議定位為智慧型新發展區，設新的核心商業區，成為香港第三個核心商業區(CBD3)，提供大量就業機會，促進香港整體更均衡的發展佈局。但該水域鄰近繁忙的海上航道，亦有港口設施如錨地，加上香港迪士尼樂園限制性契約的限制，發展需顧及不同方面的考慮。
- 4.21 梅窩現時以鄉鎮風貌為主，區內已有相當的社區設施，相關的政府部門亦在區內進行多項改善工程。建議研究善用梅窩的荒廢農地、漁塘及土地利用效率低的地方。規劃時需注意保育區內具高生態及文物價值的地點和現有鄉鎮，並促進城鄉自然共融，同時，亦可善用梅窩現有的康樂旅遊元素，例如海灘、銀礦灣瀑布、優質農地等，探討加強發展旅遊的潛力。
- 4.22 至於喜靈洲，為了保護島上珍貴的生態及罕有的香港雙足蜥³，不建議在島上進行大規模的發展，而現時使用率較低的避風塘及其周邊水域則考慮進行適度填海，發展近水休閒生活區，豐富香港的居住選擇。該生活區亦宜設有地區性的零售及社區設施。然而，為配合「東大嶼都會」的整體發展，島上的現有設施（包括懲教設施）或有需要遷置往其他地方。

(四) 其他發展空間

(10) 整合及重置大嶼山懲教設施

- 4.23 現時共有約十個懲教設施⁴分佈於大嶼山及喜靈洲的政府土地上。除了遷置位於喜靈洲的懲教設施配合「東大嶼都會」的發展外，基於善用政府設施用地的規劃原則，建議探討一個初步構思，是否可以將大嶼山其他部分的懲教設施整合及重置，以釋放部分懲教設施用地作住宅、康樂或其他用途，減低開發新土地的壓力。在推進這些初步規劃構思前，政府需先進行技術研究以及成本效益研究，以評估它們的可行性。

³ 資料來源：<http://www.biosch.hku.hk/ecology/hkreptiles/lizard/>

⁴ 十個懲教設施包括：石壁的石壁監獄、勵志更生中心、沙咀懲教所；塘福懲教所；芝麻灣的芝麻灣懲教所、芝新懲教所；喜靈洲的喜靈洲懲教所、喜靈洲戒毒所、勵新懲教所、勵顧懲教所。

(11) 發展岩洞及地下空間 (圖四)

- 4.24 大嶼山多為山嶺，坡度陡峭，部分亦位於郊野公園範圍內，可考慮利用岩洞開拓空間。初步資料顯示小蠔灣靠山邊及梅窩附近地區具潛力作岩洞發展。在保護郊野公園的前提下，可研究遷置一些與社區不協調的政府設施，例如垃圾轉運站、濾水廠及污水處理廠，配合社區發展需要之餘，亦可增加地面的可用空間。另一方面，隨著大嶼山多項策略性發展項目的落實，對各基礎設施的需求將會增加，將來新增的基礎設施，如排污、渠務及廢物處理系統等，亦可研究設置於岩洞或地下空間內。
- 4.25 總括上述第 4.2 段至 4.24 段的各項重點發展項目，倘各項目全部推展，預計大嶼山的人口由現時及已規劃⁵的約 30 萬，可增加至接近 100 萬；而職位則由 94,000 可增加至約 47 萬。然而，上述數目只是初步估算，發展項目的實際用途、發展規模、可行性以及實施安排需進一步研究。此外，上述新增的人口及職位亦有需要有適度的交通運輸及基礎設施配合，才得以實現。

(五) 整體策略性交通基建

- 4.26 大嶼山現有道路交通主要依賴北大嶼山公路及青馬大橋來往市區。鐵路方面有港鐵東涌線、機場快線和迪士尼線。區內道路網絡方面，主要依靠東涌道連接大嶼山北部及南部，而東涌道（石門甲道以南）及嶼南的所有道路為封閉道路。
- 4.27 從宏觀角度來說，深圳、新界西北，以至大嶼山及機場是未來的主要經濟增長帶，故有需要加強它們的連繫，以達至更大的協同效益。此外，大嶼山及新界西北是香港未來整體的人口增長及經濟發展的重要樞紐。新界西北的屯門新市鎮及未來的洪水橋新發展區及元朗南等發展項目將提供大量勞動人口。同時機場三跑道系統及大嶼山(尤其北岸)多項策略性的經濟發展項目，將增加大量就業機會，除了為大嶼山本地的人口增長帶來就業機會，減少跨區工作帶來的交通需求，亦預期吸引更多大嶼山以外(尤其新界西北)的勞動人口往來大嶼山。
- 4.28 港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路以及規劃中的機場三跑道系統將進一步加強大嶼山交通樞紐的角色，加上大嶼山的經濟及

⁵ 已包括整個東涌新市鎮的未來人口

旅遊活動，所帶動的人流、物流，將對於大嶼山現時的交通網絡帶來壓力。

- 4.29 現時的北大嶼山公路及青馬大橋是否足以應付未來交通流量增長的需求，須視乎大嶼山整體的規劃及發展密度。為配合大嶼山各項策略性發展，以至香港整體的發展需要，有需要為大嶼山規劃全面的交通網絡，提供策略性交通基建，包括鐵路、道路系統，並輔以適當的水上交通。初步構想見圖五，有關交通基建的需求及初步可行性研究應與相關建議發展一併研究，以配合其整體空間規劃及保育概念。

(12) 鐵路系統

- 4.30 基於大嶼山北岸及「東大嶼都會」的規模及發展定位，建議以鐵路系統為骨幹，連接大嶼山主要的增長區與市區及新界的鐵路網絡，增強整體鐵路網絡的連繫，形成一條貫通新界西北—大嶼山—都會區的鐵路走廊：

- 東涌西延線及東涌車站：除了在《鐵路發展策略 2014》建議的東涌西延線及東涌西站外，現時由規劃署和土木工程拓展署共同進行的「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究—可行性研究」亦建議增設一個東涌車站，以配合東涌東的發展規劃。日後若確定有此需要，我們會進行詳細研究以進一步探討其可行性。
- 香港口岸人工島鐵路系統：因應口岸人工島上蓋將來大規模的商業活動及機場島上北商業區和亞洲國際博覽館的發展，建議進一步研究口岸人工島與北大嶼的鐵路連接，及北大嶼與未來的「東大嶼都會」的連接性。香港口岸人工島與機場島的連接方案亦正研究中⁶。
- 「東大嶼都會」鐵路系統：由於「東大嶼都會」的規模人口達數十萬，將等同新市鎮的發展規模，而建議的 CBD3 亦有相當的就業機會，以集體運輸系統接駁現有市區，包括傳統商業中心區，甚為關鍵。建議可研究以鐵路為骨幹，內部連接「東大嶼都會」，對外連接至港島西、九龍西及北大嶼，接駁現有及未來的鐵路系統。

⁶ 香港口岸人工島與機場島的連接方案包括研究高效的行人系統，確實方案有待進一步研究。

- 連接大嶼山與新界西北鐵路系統：為了與新界西北有更高效率的連接，讓新界西北的勞動人口可以更便捷到大嶼山就業，在興建中的屯門至赤鱸角連接路之外，建議考慮興建一條連接港珠澳大橋口岸人工島至屯門南的鐵路，更可考慮接駁建議的屯門南延線，以達致形成一條接通新界西北—大嶼山—都會區的鐵路走廊。
- 研究於小蠔灣增設鐵路站以配合小蠔灣填海及其車廠上蓋及周邊發展。

(13) 道路系統

4.31 建議透過策略性的道路系統將大嶼山北岸及「東大嶼都會」與香港市區及新界的道路網絡連接，形成一條貫通新界西北—大嶼山—都會區的環型道路走廊；再通過港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路、港深西部公路及深圳灣公路大橋連接深圳及珠三角地區，以至廣東西部，促進人流、物流及經濟活動：

- P1 路(由東涌東至欣澳)：隨著北大嶼各發展區的落成，有需要研究興建 P1 路，加強大嶼山北岸的主幹道連繫，連接東涌東、小蠔灣及欣澳重點發展項目，以促進大嶼山北岸的發展及其協同效應。
- 「東大嶼都會」道路系統：建議東接香港島西，北接大嶼東北，並進一步研究透過新道路，連接新界西北。日後便能經東大嶼都會貫通新界西北與香港島西。此外，「東大嶼都會」可經梅窩連接至大嶼山北岸，如小蠔灣，再接駁屯門至赤鱸角連接路，並接駁至其他地點。

(14) 水上交通

4.32 大嶼山現時共有六條常規渡輪航線服務連接至屯門、中環及周邊離島⁷。另外，由機場管理局擁有及管理的海天客運碼頭位於香港國際機場的機場限制區內，為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務，往來香港與珠三角地區。而大嶼山北部與南部主

⁷ 六條渡輪航線包括：(1) 橫水渡(坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲)；(2) 梅窩—中環；(3) 大澳—沙螺灣—東涌—屯門；(4) 愉景灣—中環；(5) 愉景灣—梅窩；(6) 愉景灣—坪洲。兩個渡輪碼頭包括：東涌發展碼頭、梅窩渡輪碼頭。七個公眾碼頭包括：沙螺灣碼頭、大澳公眾碼頭、東涌公眾碼頭、大水坑碼頭、芝麻灣碼頭、白芒碼頭、東涌發展碼頭[公眾用]。另沿岸有其他碼頭設施。

要依靠東涌道連接，加上東涌道（石門甲道以南）及嶼南的所有道路為封閉道路（見 4.2.4 段），因此建議加強大嶼山的水上交通。增加水上交通，一方面輔助陸路交通，疏導假日繁忙的交通，尤其南大嶼；另一方面，可為大嶼山的居民及旅客提供相對休閒的另類交通選擇，對於大嶼山旅遊發展有推動作用。水上交通的可行性、營運規模及模式有待研究，初步構思主要建議包括：

- 欣澳設碼頭設施：配合欣澳作為東北大嶼旅遊大門的定位，建議研究在未來欣澳填海區／欣澳灣增設碼頭設施及遊艇停泊處，提供休閒的水上交通，與東涌新市鎮擴展區的擬議遊艇停泊處及碼頭設施、香港迪士尼樂園碼頭設施，以及大嶼山周邊及離島的碼頭設施連成網絡。
- 連接「東大嶼都會」及其他外島：研究在其他地方，例如「東大嶼都會」，大嶼南的塘福、石壁及分流及擬議發展水療度假村的索罟群島設置碼頭，除可加強各地點的連繫外，亦可作為另類的旅遊觀光活動。

4.33 除策略性交通基建外，大嶼山內部的道路安排及交通設施亦有需要改善之處，例如檢討大嶼山的封閉道路和發放許可證的安排，增加區內泊車位、道路改善工程、研究增發大嶼山的士牌照等。上述提及的大嶼山內部交通服務及網絡改善之建議，已包納在「社會發展策略」中考慮，詳情請參閱經濟及社會發展小組文件第 07/2015 號。

(六) 大嶼山大部分地區作保育、消閒、文化及綠色旅遊

4.34 基於委員會認同的發展方向，大嶼山大部分地區應作保育、消閒、文化及綠色旅遊。為平衡保育及發展的需要，建議保育策略循兩大方向推展：(1)加強保育及(2)善用資源。在保育的前提下，建議適度的康樂及綠色旅遊元素，推廣生態、文化旅遊及教育，提升大嶼山為多元化的康樂及旅遊熱點。上文提到適度放寬大嶼山封閉道路的安排亦有助在保育和推廣康樂及綠色旅遊間取得平衡。以下就大嶼山大部分地區提出保育建議，以平衡發展與保育的需求，達至大嶼山整體的可持續發展。

(15) 善用郊野公園

- 4.35 大嶼山約七成土地位於郊野公園範圍，內有各種生態環境及地貌，具高生態、保育及景觀價值。此外，2015年施政報告中指出，政府會繼續根據既定的原則及準則，評估「不包括的土地」是否適合納入相應的郊野公園，並以嶄新思維進行管理，加強保護自然景觀或康樂價值比較高的地段。
- 4.36 在大嶼山計劃大型發展時須考慮避免在郊野公園及保育用途的地方進行。另一方面，在加強保育的前提下，建議增加郊野公園的吸引力，作綠色旅遊、康樂及教育用途，例如改善及增設行山徑，園地及營地設施及善用科技(例如QR碼)，以加強大嶼山郊野公園的康樂及教育價值。為加深公眾對大嶼山原生樹木的認識，建議考慮在大嶼山郊野公園內增設樹徑。

(16) 將現有及擬議海岸公園連成網絡

- 4.37 就大嶼山周邊具生態價值的水域，政府正計劃設立多個海岸公園，其中包括現正進行諮詢的大嶼山西南海岸公園和索罟群島海岸公園，以長遠保育附近的海洋環境。此外，為補償發展綜合廢物管理設施而建立的海岸公園亦已進行研究。而香港國際機場三跑道系統的環評報告中，亦要求設立海岸公園，以串連沙洲、龍鼓洲及大小磨刀海岸公園。透過現有及擬議的海岸公園，在大嶼山以北及以南的水域，各連成一個具規模的海岸公園網絡，提高海洋生境。同時，建議研究發展適當的水上活動及教育用途。

(17) 文物保育

- 4.38 加強有文物價值地點的串連，例如闢設以歷史文物為主題的郊遊徑，或設立特定走線及提供遊人設施，串連各個文物景點以吸引遊人，與具有獨特風貌的鄉村互相融合，在保留傳統鄉村風貌同時，亦可推廣文化旅遊及教育。

(18) 景觀保育

- 4.39 具有地方特色或特殊景觀的地區，例如大澳漁村及貝澳/長沙，需保留地區獨有景觀。新發展及城市設計不可損害現有的景觀風貌，並須充分顧及個別地區的獨有特色，及在具特色的地點設定觀景廊，令這些地點不會受新發展遮擋。一些大型的建設如天壇大佛、機場、昂坪纜車和興建中的港珠澳大橋，是大嶼

山的地標，及景觀的重要組成部分。新發展及城市設計需考慮使這些地標相互協調，以促進新發展的景致。

5. 保育、康樂及旅遊概念

- 5.1 考慮到大嶼山整體的生態及歷史文化資源(圖六及圖七)，建議可串連為三個區域(圖八)，並在每個區域加入適度的康樂及綠色旅遊元素，以推廣生態、文化旅遊及教育。此外，保育概念亦建議引入一系列的綠色環保措施，希望可推廣綠色及環保主義，使大嶼山成為宜居及宜樂的地方。

(一) 西北大嶼文化及自然步道 (圖九)

- 5.2 西北大嶼由大澳至東涌一帶擁有豐富的文化及自然景觀，現時為東澳古道，為進一步彰顯其價值，建議透過「點、線、面」的方法，把大澳至東涌之間具文化歷史與自然保育價值的景點連繫起來，並按其地區特色分為四個景區，包括 (a)大澳歷史文化、水鄉之旅、(b)深屈地質地貌研習之旅、(c)沙螺灣古樹古村之旅及(d)東涌新舊蒼萃之旅，以不同遊覽方式串連各景區並適度增加遊人設施，更充分體驗西北大嶼的文化及自然氣息。東涌市中心為通往大嶼山各地及機場的交通樞紐及遊客集中地。有不少具歷史及自然生態價值的的地方，初步構思兩個景點：

東涌自然歷史步行區

- 5.3 以東涌鐵路站作起點，串連東涌小炮台及唐代灰窰、馬灣涌村、侯王宮、東涌河及東涌炮台，把該區定為「東涌自然歷史步行區」，有系統地對其作管理及宣傳，適度增設遊人設施及修復各個景點。

河岸暨生物多樣化公園

- 5.4 東涌河擁有良好及多樣化的自然生境，是魚類重要的繁殖及覓食地，育養全港第二多品種的淡水魚類。初步建議在東涌河河口一帶設立「河岸暨生物多樣化公園」，提升公眾對大嶼山物種、地形及河口生態的認識，並達至加強保育的目標。

(二) 鹿湖羗山禪林保育區

- 5.5 鹿湖及羗山一帶為香港早期發展佛教的地方。因應其源遠流長的宗教文化及現有連通大澳和昂坪等地的遠足徑，建議把鹿湖羗山發展成一個「禪林保育區」，彰顯禪林的文物價值。建議的保育區將確保不損及現有的高度自然、宗教及景觀價值，保存區內宗教社羣的本土特色及寧靜祥和的宗教氛圍。

(三) 大嶼南岸生態保育、康樂及綠色旅遊帶

- 5.6 貝澳至分流一帶擁有天然海岸線及優美的海灘，沿岸生態資源豐富，海岸景觀怡人。初步構思大嶼南一帶為「生態保育、康樂及綠色旅遊帶」，串連南大嶼海岸的康樂旅遊景點，把南大嶼推廣為康樂及綠色旅遊目的地。

(四) 發展多元化旅客住宿設施

- 5.7 配合保育、康樂及綠色旅遊的主題，建議提供多元化及具特色旅客住宿設施，包括水療度假設施、生態旅舍、康樂度假營及野外營地等。已展開的「由昂坪至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島的水療度假村發展的初步可行性研究」將建議長沙及索罟群島的水療度假村的發展規模及相關的配套。此外，亦建議研究善用大浪及貝澳鄰近海灘的政府土地，興建生態旅舍、康樂度假營或野外營地，藉此提供多元化的康樂旅遊設施，鼓勵學生、家庭、遊客及市民大眾到南大嶼旅遊，或舉辦生態研習團，體驗大自然。

(五) 發展休閒康樂活動

- 5.8 大嶼山大部分地區主要為鄉郊景致，現有不少在耕或休耕農地分佈在二澳、梅窩及大浪等地，建議可考慮與農業團體合作，發展休閒農場，使農業與城市發展共存。另外，南大嶼的天然海灘具備豐富的條件進一步發展水上活動，配合舉辦節慶活動，以增加大嶼山的康樂元素。為配合發展休閒康樂活動，建議分階段完善大嶼山單車/越野單車徑網絡，讓市民遊客以單車代步，豐富康樂旅遊體驗。因應大嶼山日漸豐富的康樂旅遊活動，可考慮在東涌以及南大嶼適當的地方增設訪客設施及旅客

中心等，以提供交通轉乘或離島遊等資訊，發展成為旅客到訪大嶼山的門廊。

- 5.9 有關上文建議的各項康樂及旅遊計劃的詳情，包括地點及走線等，規劃署已提供予「大嶼山康樂及旅遊發展策略可行性研究」及「由昂坪延伸至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島的水療度假村發展的初步可行性研究」的顧問團隊作進一步研究及考慮，以確定上述計劃的可行性及具體落實方案。

(六) 綠色環保措施

- 5.10 建議在大嶼山的城市規劃、城市設計及基礎設施各方面，採用綠色環保措施，以達致高效率、減少碳排放及可持續生活的目標。大嶼山的規劃理念，將着重「綠色設計」，創造可持續的生活環境。
- 5.11 構想中的綠色環保措施可從兩大方向著手，包括資源管理與發展及基礎建設的規劃。在資源管理方面，建議善用在耕或休耕農地，鼓勵休閒農場及城市農耕，使農業與城市發展共存。在水資源方面，提倡有效排水及採用污水再用系統，鼓勵收集雨水及使用再造水等。資源管理同時涵蓋能源效益。在廢物管理方面，可考慮集中廢物處理，從而減少碳排放，並推動轉廢為能，盡量減少棄置和堆填。
- 5.12 在城市發展及設計方面，建議鼓勵採用綠色建築，建立綠色社區。在基礎設施方面，建議建設環保交通網絡，如鼓勵採用低排放/電動車輛等，同時完善單車及行人網絡，集中人口及活動在可步行前往公共運輸樞紐的範圍內。而基礎建設亦應加入「藍、綠建設」的概念，促進綠化、生物多樣性、美化及進行近水活動。以上建議呼應「明日之橋」的經濟發展概念及發展大嶼山為智慧島及創新樞紐的構想。建議探討區域供冷系統的可行性，透過採用水冷式空調系統，減少發電站溫室氣體排放以保護環境。同時考慮在社區增設環保站，讓綠色生活紮根社區。

6. 改善基礎設施

- 6.1 根據初步評估，為配合整體長遠的發展，有需要在大嶼山加強基礎建設。儘管在進行各發展項目的研究時，政府將一併檢討其相應的基礎設施需求。為了配合大嶼山整體策略性發展，建議全面檢討基礎設施需求，並引用環保節能的設計概念，推動低碳生活。
- 6.2 污水設施方面，建議為大嶼山未有公共污水收集系統的地方進行污水收集系統工程，並研究改善其餘地區的污水系統。
- 6.3 渠務設施方面，2015年施政報告的施政綱領中建議為明渠及河道加入活化水體意念，務求在有效排水的同時促進綠化、生物多樣性、美化及進行近水活動等目標，建設可持續排水設施及提供更美好的居住環境。建議把環保設計概念套用到渠務系統，配合自然環境。
- 6.4 廢物處理設施方面，因應大嶼山未來經濟活動及人口增長，對廢物處理帶來很大的需求，新的廢物處理設施應採用環保設計，與周邊環境協調，並考慮將廢物處理設施與其他不受歡迎的基礎設施，如污水廠、抽水站等，集中綜合處理，以減低對社區的影響，亦可研究轉廢為能，以及其他鼓勵循環再用的措施。
- 6.5 供水設施方面，對於現有的濾水廠（例如：小蠔灣濾水廠及梅窩濾水廠），建議研究減低氯氣儲存量，以釋出土地作其他發展用途。而對於未來新增濾水設施的選址，應配合大嶼山的整體發展。另外，亦可探討將濾水設施設置於岩洞的可行性，以及研究透過利用海水化淡技術，進一步穩定供水。

7. 環境考慮

- 7.1 大嶼山北面的擬議發展對環境的影響，已在剛完成的「三個位於西部水域具潛力的近岸填海地區的累計性環境影響評估」中作評估。評估結果表示，只要各個工程實施時間安排得宜，及實施緩解措施，如擴大海岸公園的範圍，擬議發展並不會對環

境造成不可解決的影響。

- 7.2 環境諮詢委員會已於2014年9月有條件批准擴建香港國際機場成為三跑道系統的環境影響評估報告，並獲簽發環境許可證，報告亦認為在建立一個新的海岸公園以補償對中華白海豚的影響後，三跑道系統沒有對環境造成不可挽回的影響。而個別的擬議發展，如東涌新市鎮擴展研究正進行環境影響評估，以確保擬議發展不會對周邊環境帶來負面影響。
- 7.3 此外，政府現正委託顧問公司對大嶼山整體空間規劃概念，進行概括環境評估，以估計對環境的可接受性及影響。根據顧問公司的初步分析，擬議的「東大嶼都會」涉及填海，可能會為水質、景觀、漁業等方面帶來潛在的影響，為支援發展而新建的道路連接，將無可避免增加現有道路網絡（例如：北大嶼山公路）的汽車流量，可能會對空氣質素和道路交通噪音方面產生影響。顧問公司初步建議了一系列的措施，例如發展與污染源頭保持足夠距離及使用電動車等，以緩解方案可能帶來的影響，同時亦指出大嶼山整體空間規劃及土地利用概念中的保育建議能夠為大嶼山的生態、景觀及文化保育等方面，帶來正面的影響，預計概括環境評核將於本年稍後時間完成。個別項目如欣澳及小蠔灣填海的環境影響及緩解方案，將於獨立的規劃及工程和技術研究中作詳細分析。

8. 跟進委員及公眾意見的建議

- 8.1 大嶼山發展諮詢委員會（委員會）及其轄下各小組成立後，各委員／小組的增選委員及公眾提交了不少有關發展、土地規劃、環境和保育的建議／意見，包括公眾關係及參與小組於持續推廣活動時收集到的意見。符合委員會已同意的策略定位、規劃願景、發展方向和相關指導原則及合適可行的建議／意見，已適當地反映及吸納於整體空間規劃及保育概念中。
- 8.2 而合適建議的細則及可行性亦會由相關小組及／或各主要的規劃或專項研究考慮及跟進，包括「大嶼山綜合經濟發展策略及大嶼山主要發展上商業用地的初步市場定位研究」、「大嶼山的康樂與旅遊發展策略研究」、「昂坪延伸至大澳的纜車系統

及長沙與索罟群島的水療度假村發展的初步可行性研究」、「港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究 - 可行性研究」、「小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究」、「連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究」等，以及籌備中的「欣澳填海的規劃及工程研究」及「中部水域人工島策略性研究」。

9. 下一步

- 9.1 此文件重點在整合大嶼山的空間規劃及保育概念，及相應的交通運輸及基礎設施配套及環境考慮，日後會綜合相關專項研究的最新結果、其他小組建議及因應概括環境評核的分析，以期制定一套全面的大嶼山整體規劃、保育、經濟及社會發展策略。

附件一：大嶼山的發展潛力及考慮

附件二：大嶼山的策略定位、規劃願景與方向及規劃原則

規劃署

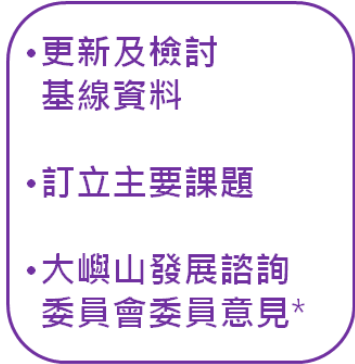
2015年9月



早前研究及策略背景

西南新界發展
策略檢討 (2001年)

經修訂的大嶼山
發展概念計劃
(2007年)



施政報告 2014

大嶼山的策略性環境評估

*包括委員會收集到的公眾意見

圖一：研究流程



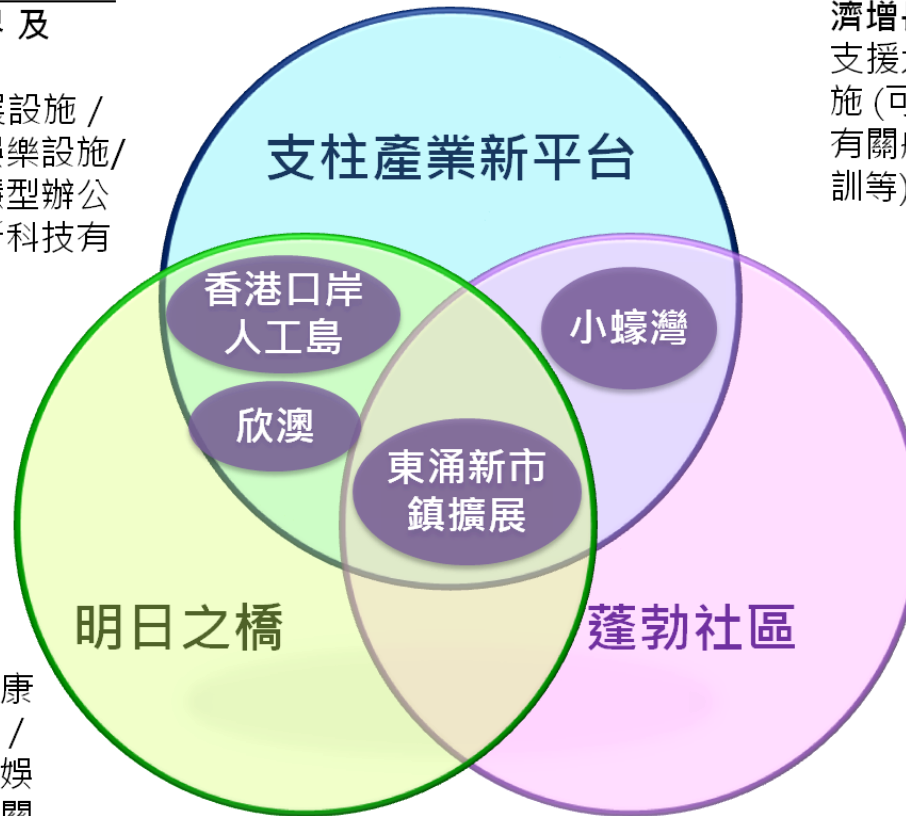
經濟發展概念

香港口岸人工島上蓋發展

- 體驗香港及世界及經濟發展跳板：
商務酒店 / 會展設施 / 零售、餐飲、娛樂設施 / 現代物流 / 智慧型辦公室園區 / 與創新科技有關的景點

小蠔灣

- 優質生活暨知識區及經濟增長動力：
支援大嶼山產業的培訓設施 (可包括住宿設施) (如有關航空、物流及行政培訓等)



欣澳

- 東北大嶼旅遊門廊及體驗未來：
旅遊景點、休閒與康體設施 / 主題酒店 / 主題零售、餐飲、娛樂設施 / 旅遊業有關的培訓設施

東涌新市鎮擴展

- 智慧商業樞紐、均衡及活力社區及智慧都市體驗：
商務酒店 / 培訓設施 / 零售、餐飲、娛樂設施 / 智慧型辦公室 / 支援創業者的共同工作空間

圖二：大嶼山綜合經濟發展策略

規 劃 署
PLANNING DEPARTMENT



圖則編號
Plan No. :

日期
Date :



北大嶼山走廊
(作策略性經濟及
房屋發展)

東北嶼山匯點
(作休閒、娛樂及旅遊)

大嶼山大部分地區
(作保育、消閒、
文化及綠色旅遊)

東大嶼都會
(核心商業區及策略性增長)

圖例
LEGEND

北大嶼山走廊
(作策略性經濟及房屋發展)
Northern Lantau Corridor (For Strategic Economic and Housing Development)

- 1 擬議的機場第三條跑道
Proposed HKIA Third Runway
- 2 亞洲國際博覽館擴展
AsiaWorld-Expo Expansion
- 3 機場北商業區
North Commercial District on Airport Island
- 4 港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展
Topside Development at HKBCF Island of HZMB
- 5 東涌新市鎮擴展
Tung Chung New Town Extension
- 6 小蠔灣發展
Siu Ho Wan Development

東北嶼山匯點 (作休閒、娛樂及旅遊)
North-eastern Lantau Node
(For Leisure, Entertainment and Tourism)

- 7 欣澳填海
Sunny Bay Reclamation
- 8 香港迪士尼樂園度假區第二期發展
Hong Kong Disneyland Resort Phase 2 Development

東大嶼都會 (核心商業區及策略性增長)
East Lantau Metropolis
(For Strategic Growth with a Core Business District)

- 9 東大嶼都會初步概念
East Lantau Metropolis Preliminary Concept

大嶼山大部分地區
(作保育、消閒、文化及綠色旅遊)
Predominant Lantau
(For Conservation, Leisure, Cultural and Green Tourism)

- 10 西北大嶼山歷史、文化、自然步道
Northwest Lantau Heritage, Cultural and Nature Trail

- 11 鹿湖荒山聯林保育區
Luk Wu Keung Shan Zen Conservation Zone

- 12 大嶼山南岸生態保育、康樂及綠色旅遊帶
South Lantau Eco-Conservation, Leisure and Green Tourism

可能的交通連接
Possible Transport Link

- 擬議的觀星地點
Proposed Stargazing Site
- 擬議的水口生態教室
Proposed Shui Hau Ecological Classroom
- 擬議的休閒農莊
Proposed Hobby Farming
- 擬議的水療度假設施/
生態旅舍/康樂度假營
Proposed Spa and Resort Facility
Eco Hostel / Recreation Camp
- 具潛力的岩洞發展地區
Potential Cavern Development Area
- 地區改善工程
Area Improvement Work

港珠澳大橋及香港接線
Hong Kong - Zhuhai -
Macao Bridge and
Hong Kong Link Road

香港特別行政區界線
Boundary of HKSAR

門前赤鱗角連接路
Tuen Mun -
Chek Lap Kok Link

P1 遊路

為補償發展綜合動物管理設施
的海岸公園研究範圍
Study Area of Compensatory
Marine Park for WMPF

備註 Remark:
香港口岸人工島與機場第三條跑道方案有待進一步研究
Option for the Link between BCF Island and
Airport Island subject to further study.

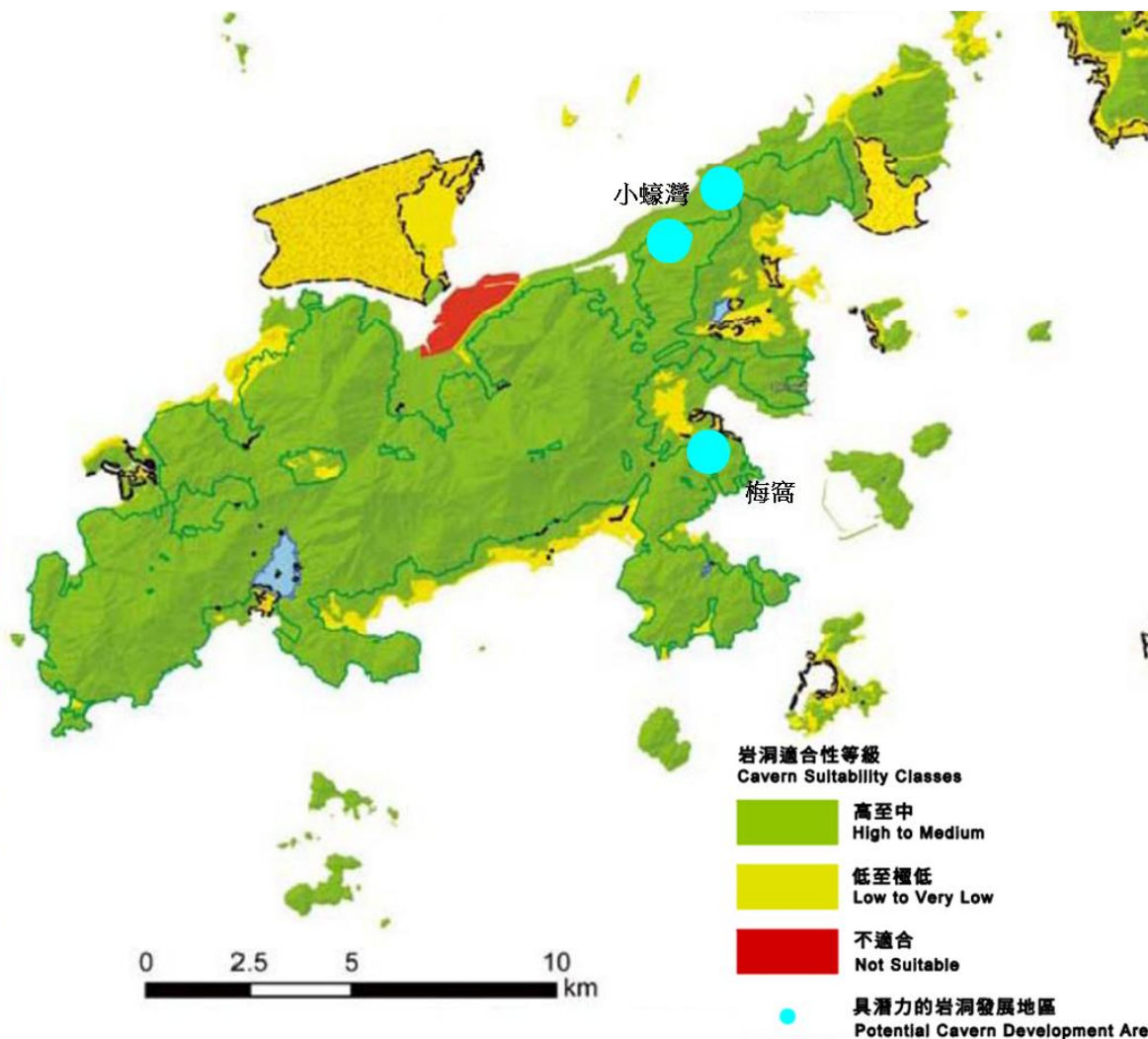
圖三：大嶼山空間規劃概念

規 劃 署
PLANNING DEPARTMENT

圖則編號
Plan No. :

日期
Date :

利用岩洞重置現有公共設施，以釋出地面發展空間，作房屋或其他合適發展用途，提高土地運用的效率



圖四：發展岩洞及地下空間

規劃署
PLANNING DEPARTMENT

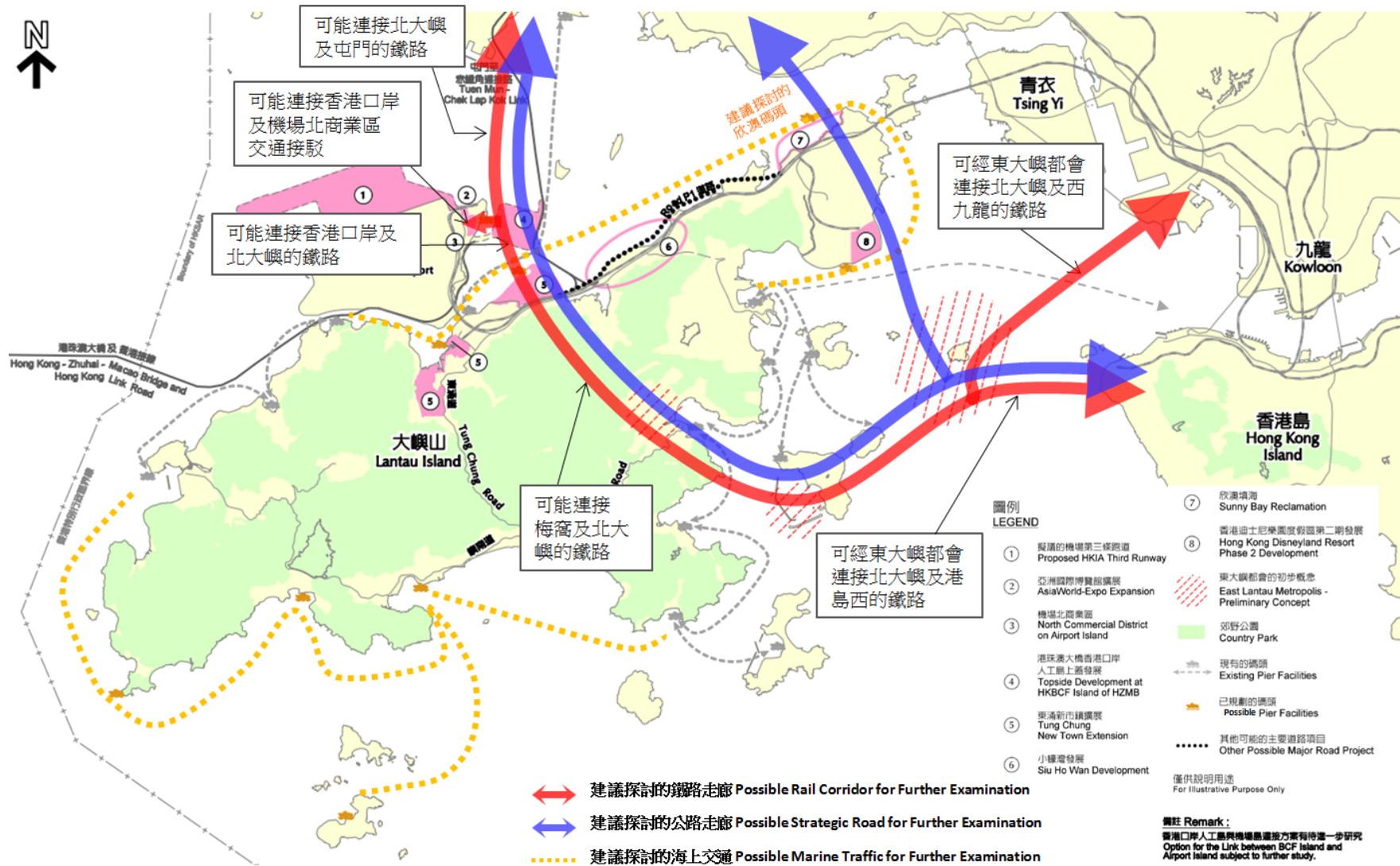


圖則編號

Plan No. :

日期

Date :

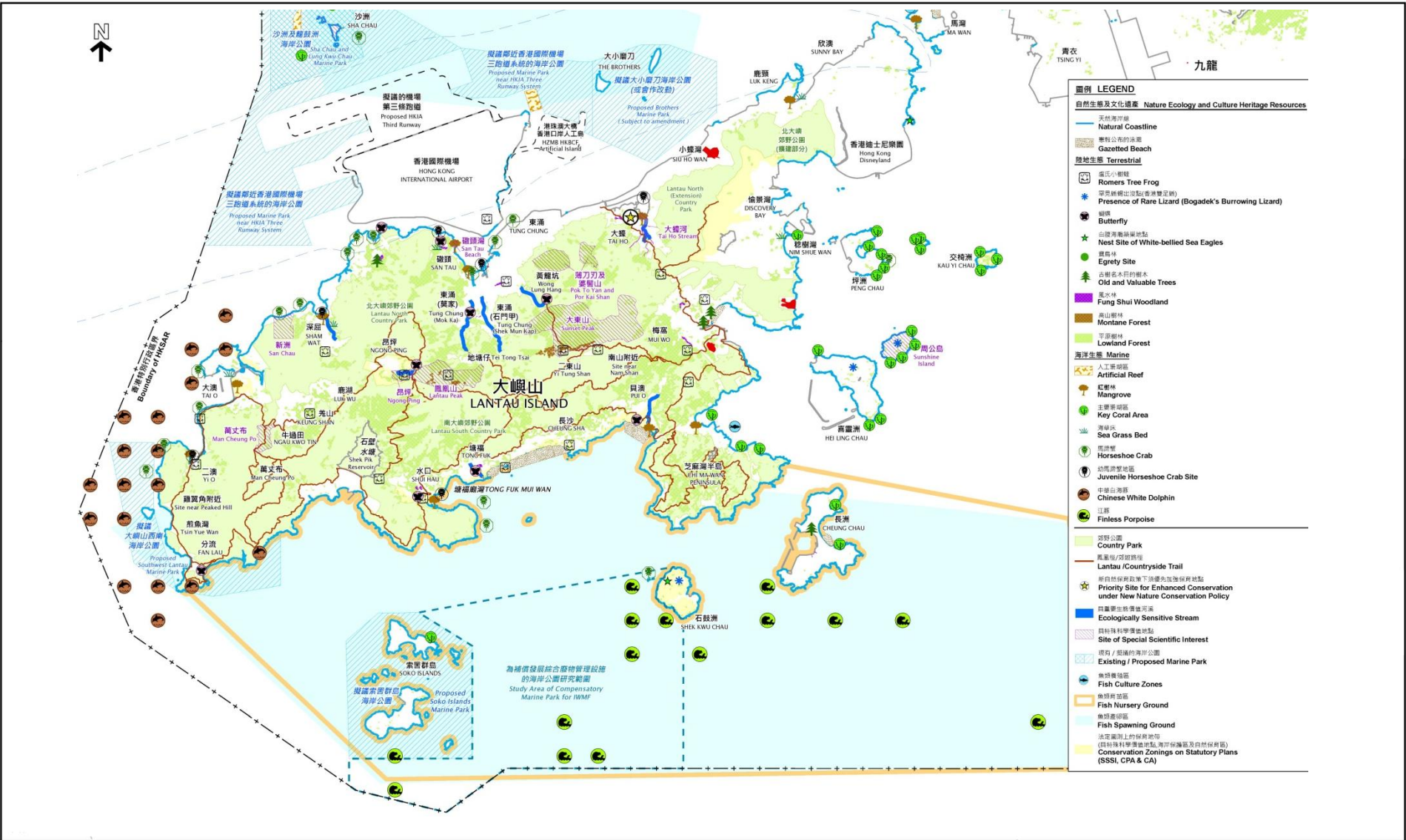


圖五：策略性交通基建概念

規劃署
PLANNING DEPARTMENT



圖則編號 Plan No.	:	
日期 Date	:	

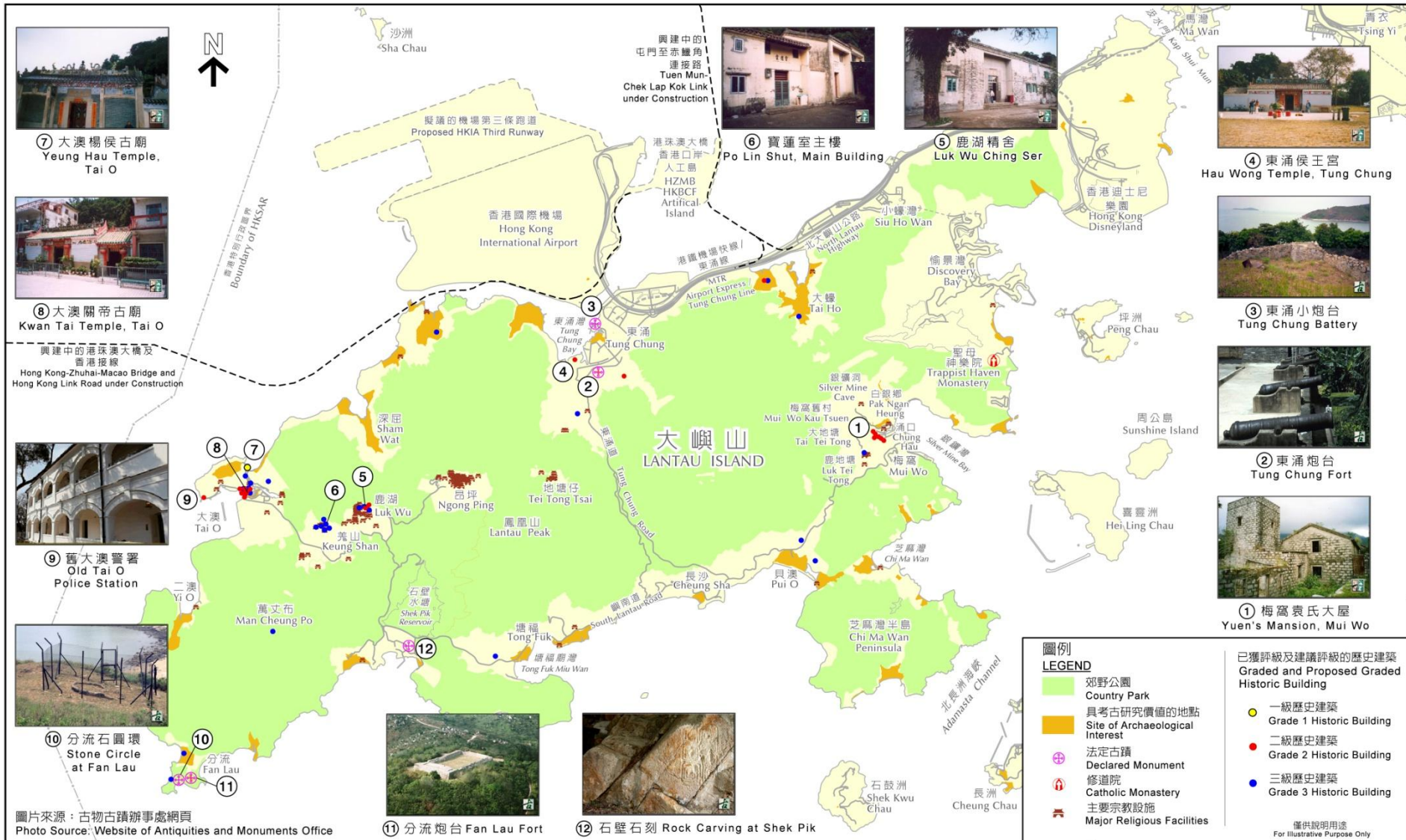


圖六：自然保育

規劃署
PLANNING DEPARTMENT



圖則編號 Plan No.	
日期 Date	



7 大澳楊侯古廟
Yeung Hau Temple, Tai O



8 大澳關帝古廟
Kwan Tai Temple, Tai O



9 舊大澳警署
Old Tai O Police Station



10 分流石圍環
Stone Circle at Fan Lau

圖片來源：古物古蹟辦事處網頁
Photo Source: Website of Antiquities and Monuments Office



11 分流炮台 Fan Lau Fort



12 石壁石刻 Rock Carving at Shek Pik



6 寶蓮室主樓
Po Lin Shut, Main Building



5 鹿湖精舍
Luk Wu Ching Ser



4 東涌侯王宮
Hau Wong Temple, Tung Chung



3 東涌小炮台
Tung Chung Battery

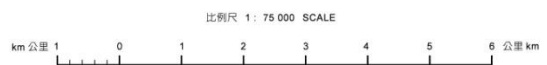


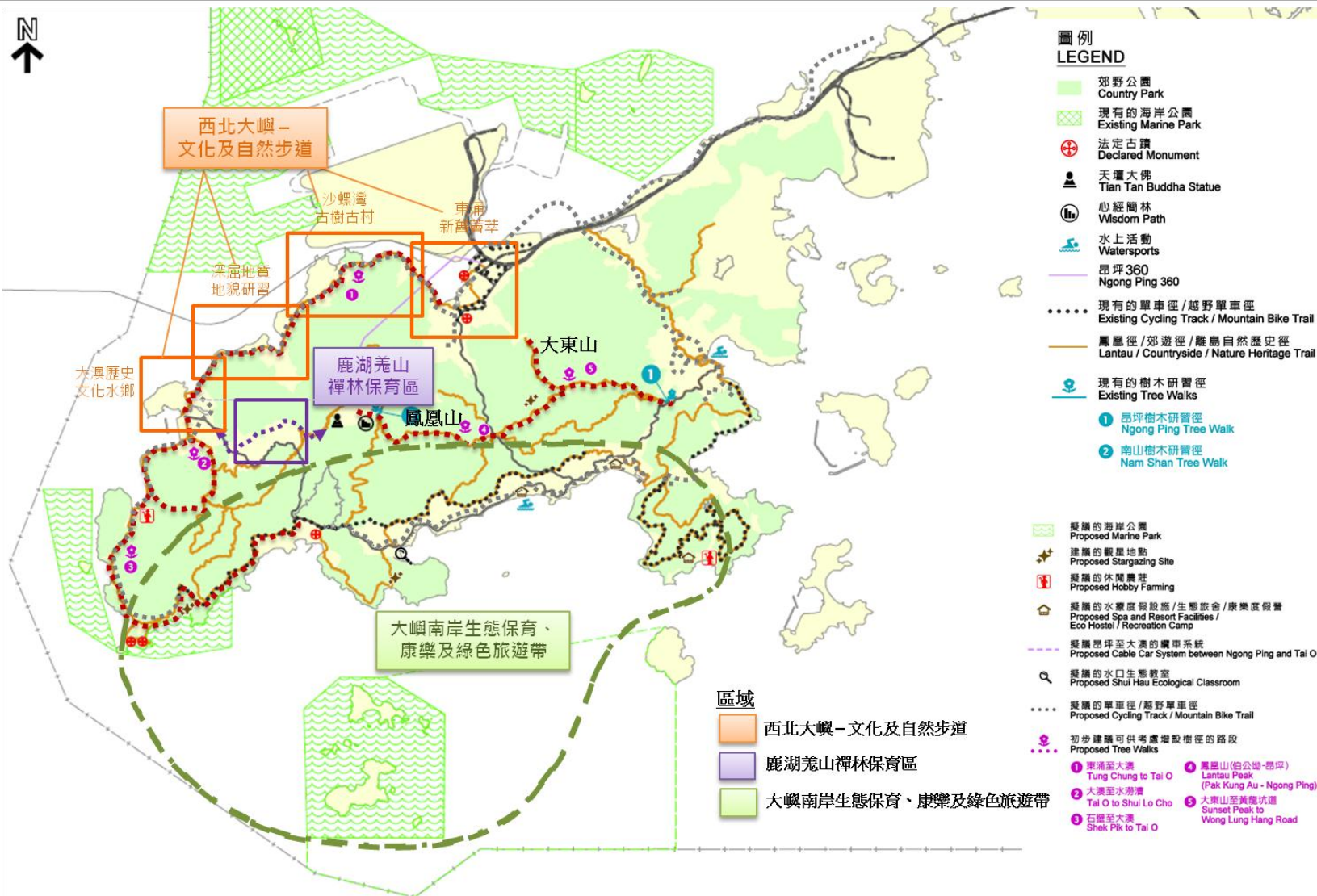
2 東涌炮台
Tung Chung Fort



1 梅窩袁氏大屋
Yuen's Mansion, Mui Wo

圖七：文物保育





圖八：保育、康樂及旅遊建議

規劃署
PLANNING DEPARTMENT

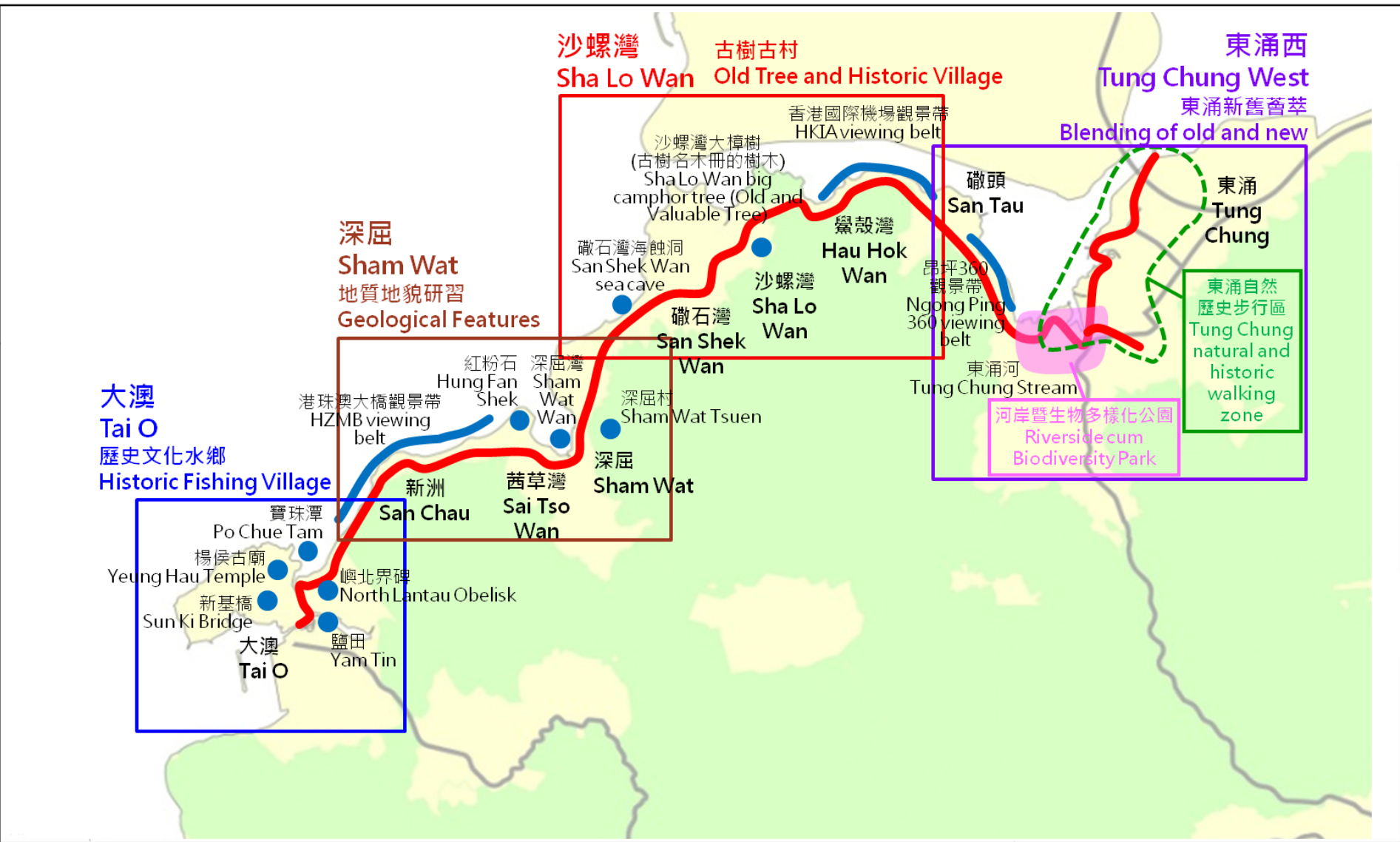


圖則編號

Plan No. :

日期

Date :



圖九：西北大嶼文化及自然步道

規 劃 署
PLANNING DEPARTMENT



圖則編號

Plan No. :

日期

Date :

大嶼山的發展潛力及考慮

1. 大嶼山的發展潛力綜合如下：

國際及區域層面

- 1.1 國際及區域交通樞紐：大嶼山是國際及區域的交通樞紐。香港國際機場連接全球 180 個目的地，亞洲主要商業城市都在四小時航程範圍內，五小時航程範圍已覆蓋全球逾半數人口。⁷ 而規劃中的機場三跑道系統將加強與世界各地的連繫，進一步鞏固航空樞紐地位，提升香港競爭力。(附件圖 A) 另外，隨着不久將來落成通車的港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路，將使大嶼山成為粵港澳三地(尤其是珠江東西兩岸)的區域交通交匯點及多模式的交通樞紐，促進區域人流、物流、車流及資訊交流。
- 1.2 連繫珠三角經濟增長區：珠江三角洲近年人口及經濟迅速增長，深圳、東莞、江門發展成熟，珠海、中山、南沙等地資源豐富，發展潛力巨大。大嶼山位處珠三角地區兩個策略性區域發展軸的交匯點：一軸向北延伸至深圳和廣州，另一軸則向西伸展到澳門、珠海及中山。港珠澳大橋落成後，往來香港與珠三角西部的行車時間會大幅縮減，由珠海至香港國際機場的車程將由現時的 4 小時縮減至約 45 分鐘，可以減省陸路客運和貨運的成本和時間。藉著大橋，來自珠三角西部、廣東西部以至廣西等地的貨物更能善用本港的機場和貨櫃碼頭，令香港作為貿易和物流樞紐的地位得以提升。
- 1.3 另一方面，屯門至赤鱗角連接路將連繫大嶼山與新界西北，再經高速公路網與深圳的路網連接。待港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路落成，將有助接通香港與中國(廣東)的自由貿易試驗區(包括南沙及前海/蛇口)。(附件圖 B)
- 1.4 橋頭經濟的機遇：港珠澳大橋的落成將顯著增加大嶼山的人流及物流。因此，香港口岸人工島是香港的策略性「雙門戶」，連接珠三角以及世界各地，亦是一個匯集各地旅客、人才及貨物的重要樞紐，具備極大潛力發展橋頭經濟，擴充香港接待旅客的設施，促進大嶼山以及香港整體的經濟發展。

⁷ 資料來源：<http://www.investhk.gov.hk/zh-hk/why-hong-kong/strategic-location.html>

本地層面

- 1.5 連繫新界西北：新界西北部現時人口約一百萬，隨著規劃中的洪水橋新發展區及元朗南等發展，將來人口可超過一百五十萬，是香港未來一個重點發展地區。興建中的屯門至赤鱸角連接路將成為往來新界西北與大嶼山最直接的路線，令兩地交通距離大大減少。另外，配合規劃中的機場三跑道系統及大嶼山其他發展項目，大嶼山將提供大量的就業機會，而新界西北現有及未來人口增長，將提供龐大的勞動人口，從而減少新界西北到市區的交通壓力。
- 1.6 擁地理優勢，具填海造地的潛力：除東涌新市鎮擴展研究中建議東涌東進行填海作綜合發展，以發揮東涌的發展潛力外，大嶼山北岸的欣澳及小蠔灣，毗鄰北大嶼山公路，有潛力透過填海作策略性經濟用途。而位於大嶼山與港島之間的中部水域，生態敏感度相對大嶼山的西部水域和北部水域為低。在這水域合適地點填海可創造大面積平地，有利綜合規劃，增加長遠土地供應以應付住屋、經濟及社會的需要。由於中部水域在地理上比新界其他地區更靠近香港島的核心商業區，透過策略性運輸網絡的連繫，有潛力締造另一個核心商業區，增加就業機會及促進經濟發展。
- 1.7 與現有經濟及旅遊設施產生協同效應：大嶼山擁有多元化的旅遊、會展及經濟設施，透過加強設施之間的連繫，在合適地點發展大型娛樂、酒店、購物等配套設施，將產生協同效應，令大嶼山成為重點旅遊娛樂樞紐，強化香港作為國際旅遊和盛事之都的地位。
- 1.8 豐富的自然、歷史及文化旅遊資產：大嶼山擁有獨特及豐富的景觀、生態和文化遺產資源及鄉郊特色，可進一步發展綠色的生態及文化旅遊。

2. 大嶼山的發展考慮綜合如下：

- 2.1 地勢：大嶼山大部分地方為山嶺，平地不多。大嶼山北部的地勢比香港島更為陡峭，而天然山坡的山泥傾瀉更活躍，並有多次大型泥石流的記錄。大部分屬於郊野公園的土地均為數不少屬 30 度以上的斜坡以及集水區，不宜發展，興建或擴闊道路的難度亦頗高。在這些地形進行發展須小心處理天然陡峭山坡的潛在危險。(附件圖 C)
- 2.2 生態：大嶼山及周邊地區有豐富的陸地和海洋生物多樣性，例如：中華白海豚、江豚、罕見的蜥蜴物種(香港雙足蜥)及白腹海鷗等。大嶼山亦有數個「具特殊科學價值地點」及重要生態價值的河溪。此外，大嶼山附近水域有現有或建議的海岸公園，坪洲及喜靈洲亦有珊瑚區。填海規劃需研究可能對水質、漁業及魚類養殖區的影響。
- 2.3 交通及基礎設施配套：現時大嶼山對外的道路交通主要依賴北大嶼山公路及青馬大橋來往市區，是否足以應付日後多項大型發展落成的交通需求，須視乎大嶼山整體的規劃及發展密度。至於內部道路網絡方面，主要依靠東涌道連接大嶼山北部與南部，而嶼南道、羗山道及大澳道則貫通南大嶼山，由於這些道路封閉道路，且部分建於陡峭的山勢上，交通流量不宜高，尤其不宜大量大型車輛行駛。而地勢陡峭，令擴建道路添加難度。為配合大嶼山進一步的發展，大嶼山其他交通設施(包括泊車位)及公共交通服務(包括接駁機場島的巴士服務)，亦要研究是否有需要及如何加強。而基礎設施方面，大嶼山現有污水處理、供水、排水、廢物處理等基礎設施亦不足以支持額外的大型發展，有需要作全面檢討，配合大嶼山整體發展。
- 2.4 其他考慮：除上述的主要考慮外，大嶼山的發展亦須顧及其他因素或限制，例如：環境和潛在危險的考慮、鄉郊發展及文化遺產、航空相關高度、政府與香港迪士尼樂園的限制性契約及港口設施與海上交通等。

大嶼山的策略定位、規劃願景與方向及規劃原則

1. 四大策略定位

- (1)大珠三角的國際運輸、物流及貿易樞紐；
- (2)大珠三角和亞洲的服務樞紐；
- (3)香港的自然資產寶藏；以及
- (4)並將中部水域規劃為策略性增長地區及新都會。

2. 規劃願景

- 2.1 「平衡發展和保育的需要，以推動大嶼山的策略性增長及可持續發展」，使大嶼山成為宜居、宜商、宜業、宜樂的地點。

3. 四大規劃方向（附件圖 D）

- (1)北大嶼山走廊作經濟及房屋發展；
- (2)東北大嶼山匯點作休閒、娛樂及旅遊；
- (3)東大嶼都會設核心商業區作策略性發展；以及
- (4)大嶼山大部分地區作保育、消閒、文化及綠色旅遊。

4. 整體空間規劃原則如下

- 4.1 發揮策略性角色，達至更大協同效應：沿大嶼山北岸的多項主要商業發展可規劃多元化的經濟產業，互相配合，發揮協同效應，善用大嶼山在香港／珠三角地區的地理優勢，成為發展產業、營商及訪客的目的地。
- 4.2 集中及緊湊發展模式：提高土地運用效益，集中策略性經濟發展及主要人口增長於大嶼山北岸及東部，避免分散，以產生更大的群聚效應，提高交通基建及基礎設施的成本效益。此模式亦可減少開發土地，有助保育高生態、景觀、文化及歷史價值的地點。
- 4.3 具規模填海提供高效發展空間：大嶼山北岸的欣澳、小蠔灣及東涌東，毗鄰北大嶼山公路，有潛力透過填海發揮發展潛力。而透過中部水域進行填海，亦可提供大規模新土地作全面及整體規劃，發展「東大嶼都會」。

- 4.4 善用現有政府設施，發展岩洞及地下空間：探討善用現有政府設施，例如透過整合設施釋出已平整的政府土地，增加土地供應。另外，建議研究在地質條件合適的地點發展岩洞或地下空間，將部分與社區不協調的基礎設施遷置於岩洞，以釋出地面空間，作其他合適發展。在規劃新發展區時，應及早考慮將合適的基建設施置於岩洞或地下空間。
- 4.5 以便捷高效及環保的鐵路系統連接發展樞紐，加強區內外交通連繫：鐵路系統為城市發展的骨幹，未來在大嶼山北岸及「東大嶼都會」的主要經濟增長及發展樞紐亦將以鐵路系統連接，發揮更大的發展潛能。鐵路亦是較環保的交通工具。在進行詳細規劃時，應盡量把多人流的發展和設施納入鐵路站及公共交通樞紐的鄰近範圍內。另外，以道路基建配合鐵路連接主要經濟增長及發展樞紐。
- 4.6 更均衡的居住人口和職位佈局及配對：大嶼山多元化的經濟活動需要新增人口支持，未來東涌新市鎮擴展及「東大嶼都會」將為大嶼山帶來主要的人口增長。配合均衡的房屋類別組合和足夠的康樂及社區設施，可促進和諧的社區發展，加上新界西北未來的人口增長將提供大量勞動人口支持大嶼山的經濟發展，從而達致更均衡的居住人口和就業機會佈局及配對。
- 4.7 促進城鄉共融：大嶼山現有不少鄉村及鄉郊地區仍保留傳統的鄉村及鄉郊氣息，亦有不少在耕農地，在發展同時需加以保存，以締造更豐富的生活體驗及人文景觀。
- 4.8 實踐「藍、綠建設」：大嶼山有不少河道，為保護環境，於河道工程的規劃及設計階段，宜繼續加入「藍、綠建設」的意念，在致力消除水浸風險之餘，亦同時積極保留原有河道的生態功能。
- 4.9 加強保育及發揮獨有的自然和文化旅遊資產：大嶼山陸地及周邊海域擁有豐富的自然生態、歷史文化及景觀資源，應進一步鞏固及彰顯其保育價值。並在顧及保育價值的前提下，善用自然和歷史文化遺產作綠色旅遊、康樂及教育用途，讓社會大眾享用。



附件圖A：國際交通樞紐

規 劃 署
PLANNING DEPARTMENT

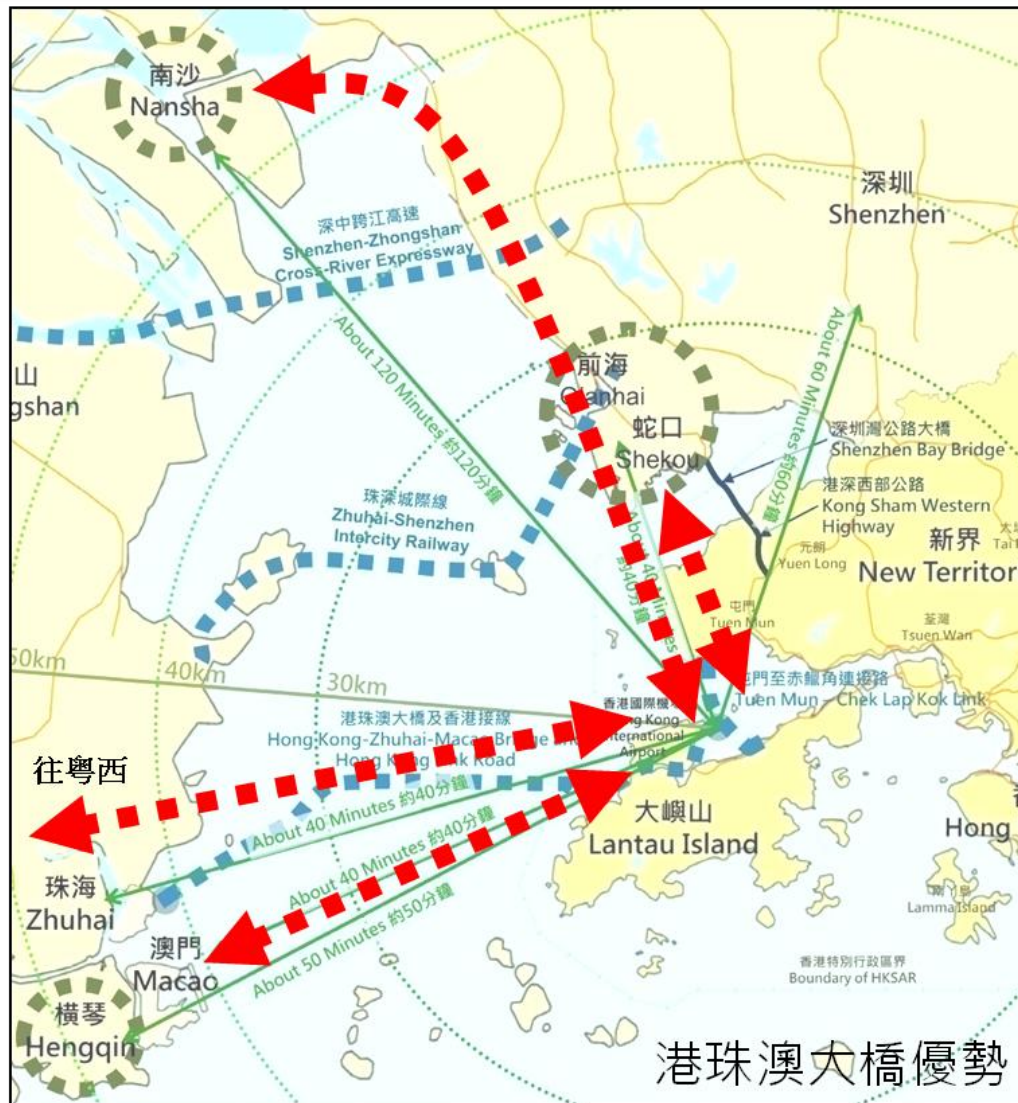


圖則編號

Plan No. :

日期

Date :



港珠澳大橋優勢

附件圖B：連繫珠三角經濟增長區

規 劃 署
PLANNING DEPARTMENT



圖則編號

Plan No. :

日期

Date :

