

大嶼山發展諮詢委員會

可持續大嶼辦事處的工作進度

目的

本文件旨在向委員會匯報可持續大嶼辦事處的工作進度。

背景

2. 土木工程拓展署於2017年12月1日成立可持續大嶼辦事處(辦事處)，按緩急先後，並以綜合有序和協調的方式，規劃、評估、設計及推展多項大嶼山發展和保育項目、地區民生改善工程及休閒康樂計劃。

辦事處所進行的主要項目的工作進度

發展項目

3. 辦事處一直積極推展大嶼山的主要經濟及房屋發展項目，以配合香港的長遠發展。

東涌新市鎮擴展

(a) 東涌新市鎮擴展包括東涌東和東涌西擴展區¹。位於東涌東擴展區約130公頃的填海工程已於2017年年底展開，預計於2020年交付首幅土地供公營房屋發展，以期達至在2023/2024年遷入首批人口的目標。與東涌東擴展區相關的道路及污水渠工程已於2018年9月獲授權進行，基礎設施的詳細設計正在進行中。我們正就東涌新市鎮擴展計劃進行城市設計研究及探索措施將東涌新市鎮擴展打造為智慧、環保及具復原能力的首個

¹ 預計東涌新市鎮擴展計劃於2030年大致完成後，合共可提供約49 600個住宅單位，並發展商業樞紐，提供約870 000平方米的商業樓面面積作辦公室、零售及酒店發展，創造約40 000個就業機會。

試點城市。

- (b) 為了更有效保護東涌河的環境，我們正進行一系列有關可持續城市排水系統的詳細設計，以控制排放入東涌河的地面徑流的水量及水質。另外，為了進一步提升大嶼山的環境實力，以達致大嶼山的可持續發展，我們建議將東涌河發展成為河畔公園。我們正進行河畔公園的詳細設計，當中會考慮相關持份者的意見。
- (c) 我們已在 2018 年第二季就位於東涌西擴展區馬灣涌、東涌路北和裕東路的道路及污水渠工程刊登憲報。裕東路污水渠工程已於 2018 年 8 月獲授權進行。

政府飛行服務隊啟德分部

- (d) 為了釋放東涌新市鎮擴展區的發展潛力，及維持飛行服務隊直升機提供全天候緊急服務的效能和效率，我們建議在前啟德機場跑道末端設置飛行服務隊分部。相關建造工程已於 2018 年 11 月開展，預計於 2021 年首季落成。

東涌第 54 區公營房屋發展之基礎設施工程

- (e) 我們正推展基礎設施建造工程，以配合東涌第 54 區的擬議公營房屋發展²。第一期工程包括建造行人路、單車徑、單車停放處及巴士停車處等，預計將於 2019 年年中完成。第二期工程包括建造全新的行車道及排污設施，預計將於 2020 年年底完成，以配合於 2021-22 年度完成的擬議公營房屋發展項目。

中部水域人工島相關研究

- (f) 我們就擴大中部水域填海研究範圍進行了初步的概括技術分析。分析參照了《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究中建議的東大嶼都會，以及考慮了包括水流、水深、航道及海上交通和海洋生態等多項主要因素。相關資料載於附件一。
- (g) 我們於 2017 年 7 月開展的「檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究」中，對大嶼山的策略性交通運輸基建進行案頭研究。我們已大致完成貫通交

² 該擬議公營房屋發展將提供約 3 300 個住宅單位，容納約 10 000 人。

椅洲人工島、香港島、大嶼山及屯門沿海地帶的策略性鐵路的可能走線的初步技術可行性案頭評估。

- (h) 我們正進行準備工作，就進行中部水域人工島相關研究向立法會申請撥款，以增加土地供應。

P1 公路(大嶼至欣澳段)的工程研究

- (i) 為了滿足北大嶼山一帶的預期交通需求，我們建議建造一條與北大嶼山公路並行的全新策略性道路 P1 公路。我們計劃就大嶼至欣澳段的 P1 公路³開展工程研究。

港珠澳大橋香港口岸上蓋發展

- (j) 我們聯同規劃署進行研究，探討港珠澳大橋香港口岸的上蓋發展的可行性。由於政府已邀請香港機場管理局就上蓋發展項目提交發展方案，我們將會留意有關發展，並會適時再度檢視上蓋發展計劃。

保育計劃

4. 辦事處致力推行多項計劃，以加強保育，同時亦推廣可持續且配合大嶼山當區特色的休閒及康樂活動。

保育具重要生態價值的生境

- (a) 我們已於 2017 年 12 月展開「貝澳、水口、大澳及其鄰近地區的生態研究」，以檢視大嶼山的現有生態資料，探討適合貝澳、水口和大澳等優先地點的保育措施，以及就在大嶼山其他地區進行詳細生態調查的需要訂定先後次序。有關研究亦會收集生態數據，以建立大嶼山現有狀況的資料庫。有關研究預計於 2019 年完成。

提供基金資助保育項目

- (b) 環境及自然保育基金(環保基金)於 2017-18 年度為轄下的「環保教育和社區參與項目」資助計劃特別加設「南大嶼自然保育」的主題，支持非牟利團體在南大嶼山推展自然保育的社區參與和教育項目。現已合共批出九個項目，總金額約 900 萬元。環保基金於 2018-19

³ 東涌東至大嶼交匯處一段的 P1 公路已納入東涌新市鎮擴展計劃內。

年度亦已就相同目的撥備 1,000 萬元，並正在評審有關申請。

- (c) 我們將會協助設立 10 億元的大嶼山保育基金(保育基金)，以推動大嶼山鄉郊地區的保育工作，以及改善鄉郊環境。

加強規管填土活動及傾倒拆建廢料

- (d) 我們一直與相關政策局和部門緊密合作，採取行政措施從源頭應對填土及傾倒拆建廢料問題：

- i. 凡辦事處轄下東涌新市鎮擴展工程合約所僱用的泥頭車，在運送拆建廢料時不得駛經東涌道，同時須安裝全球定位系統或其他同等級系統，以便更有效監察其動向；
- ii. 已透過簡介會和信函，要求相關持份者加強監察及管制傾倒拆建廢料；
- iii. 已發出通函，限制新政府工務工程合約的承建商，不得佔用或租用具生態價值的私人土地；
- iv. 就大嶼山的環境黑點收集數據，有助監察有關情況；
- v. 將會開展概念驗證研究，探索偵測沒有有效封閉道路通行許可證而駛入南大嶼山的車輛的可行性；以及
- vi. 加強與相關部門合作，盡快修復受影響的政府土地。

- (e) 政府會檢討相關法例及釐訂更有效措施管制於大嶼山的高生態價值地區進行填土、傾倒廢料及相關破壞環境的發展活動，以加強保護這些優美的自然環境。

地區民生改善工程

- 5. 為了提高當區居民和旅客的居住環境和生活質素，我們正進行下列研究及地區民生改善工程：

梅窩改善工程

- (a) 我們正推展的工程包括擴建現有停車場、建造一條行車道及重整一段現有連接道路，以及進行園境美化工程，預計於2019年年初完成。我們現正檢討有關餘下工程的規劃及進行設計。

大澳改善工程

- (b) 我們正進行建造公眾休憩用地、公共交通總站、公眾停車場、上落客貨區及單車停泊處的工程，預計於2020年年初完成。我們現正進行有關於第二期第二階段工程的設計工作，當中包括建造行人橋、改善現有用地以供舉行社區及文化活動之用，以及改善楊侯古廟前園。

馬灣涌改善工程

- (c) 我們正推展有關改善工程，包括建造一條沿岸行人通道、提供泊車設施、美化工程，以及開展排水及排污工程等。美化工程預計於2019年6月完成。我們正就餘下工程進行詳細設計。

南大嶼山區內道路及碼頭設施改善工程

- (d) 我們於「檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究」中審視有關大嶼山區內交通運輸(包括可能的區內道路及碼頭設施改善工程)、可行的綠色交通運輸方式及旅客接待能力。有關研究預計於2019年完成。

可持續休閒和康樂設施

6. 辦事處協助將東北大嶼發展成為休閒、娛樂及旅遊樞紐，以及在大嶼山推動可持續休閒和康樂活動，供公眾享用。

欣澳填海

- (a) 我們計劃於2019年向立法會申請撥款以開展欣澳填海的研究⁴。

越野單車徑網絡改善工程

- (b) 改善工程包括擴建梅窩和芝麻灣的越野單車徑網絡，

⁴ 包括詳細規劃土地用途及評估配套基建的技術可行性。

以及在梅窩建造一個訓練場。工程預計於2019年年中大致完成。

休閒和康樂設施改善工程

- (c) 我們已擬訂大澳休閒康樂圖，提供不同的路線，帶領遊人到大澳市中心以外的地方參觀，讓他們更深入地體驗大澳。同時，為了推廣水上交通，渡輪承辦商正進行加密周末往返大澳渡輪班次的試行計劃；此外，前往東涌碼頭的指示牌改善工程已經完成。
- (d) 我們計劃在2019年開展大嶼山遠足徑和康樂計劃的研究，以改善大嶼山的遠足徑和康樂設施。我們已完成煎魚灣和籬箕灣的洗手間先導改善工程，而南山營地的洗手間改善工程已於2019年年初開展。我們亦將會推展多個短期的改善工程，以提升東澳古道及彌勒山郊遊徑的沿路設施。

公眾參與

7. 在進行各項研究和項目時，我們會主動邀請有關學者、專業人士和專家參與其中。我們已安排三個專家小組，分別就貝澳、水口、大澳及其鄰近地區的生態研究、大嶼山的旅客接待能力及綠色交通運輸，以及大嶼山遠足徑和康樂計劃，出謀獻策。我們一直積極與非政府團體舉辦不同的活動，以提升市民的保育意識及推動社區參與保育大嶼山的工作。我們於2018年與香港科技大學合辦了「保育大嶼山海岸地區」計劃，透過包括巡迴展覽、導賞團和工作坊等活動，提高公眾對保育大嶼山海岸地區生境的意識，推廣大嶼山的可持續發展。

總結

8. 請委員備悉可持續大嶼辦事處的工作進度。

土木工程拓展署
2019年2月

中部水域填海研究範圍 初步概括技術分析

目的

1. 本文件旨在扼要說明土木工程拓展署在 2018 年年中就可否擴大中部水域填海研究範圍而進行的初步概括技術分析。

背景

2. 於 2016 年 10 月，政府就《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃願景與策略》（“《香港 2030+》”）研究進行公眾參與活動，當中建議的“東大嶼都會”為策略增長區之一。“東大嶼都會”位處於香港島與大嶼山之間的中部水域，其初步構思是主要透過填海興建人工島以提供約 1 000 公頃具發展潛力的土地，支持房屋和經濟發展。

3. 自土地供應專責小組於 2017 年 9 月成立至 2018 年中，政府不時收到市民大眾要求政府增加土地供應的建議。於 2018 年 4 月 26 日，土地供應專責小組在公眾參與活動的記者會¹上指出，專責小組認為土地短缺絕不單止 1 200 公頃，因為這數字沒有計及市民想「住大啲」的訴求。現時的估算也沒有整全考慮人口老化而需要更多醫療、安老設施等。此外，專責小組認為我們實在有需要建立土地儲備，以滿足各種可預見及不可預見的社會發展需要，以及創造更多可能性。計及凡此種種因素，實際短缺將會更多。專責小組在 2018 年 4 月公佈的公眾參與活動小冊子²亦指出，增加土地供應刻不容緩。

4. 在這背景下，土木工程拓展署於 2018 年年中運用內部資源進行了初步概括技術分析，並在規劃署的參與下探討是否有基礎擴大中部水域填海的研究範圍。

¹ 相關新聞公報可於

" https://www.devb.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/press/index_id_9929.html " 下載。

² 小冊子可於

" [https://www.landforhongkong.hk/file/pamphlet/TFLS%20PE%20Pamphlet%20\(Chinese%20Version\).pdf](https://www.landforhongkong.hk/file/pamphlet/TFLS%20PE%20Pamphlet%20(Chinese%20Version).pdf) " 下載。

初步概括技術分析

5. 政府過往曾在兩項研究中就中部水域發展人工島或“東大嶼都會”的填海計劃進行初步分析。這兩項研究分別是土木工程拓展署於2014年完成的《優化土地供應策略研究》，和規劃署現正進行的《香港2030+》研究。有關《優化土地供應策略研究》及《香港2030+》研究的公開文件，可參閱以下網址：

- 《優化土地供應策略研究》
https://www.cedd.gov.hk/tc/landsupply/doc/Executive%20Summary%20on%20Final%20Report%20for%20Reclamation_TC.pdf
- 《香港2030+》研究
https://www.hk2030plus.hk/TC/document/ELM_TC.pdf

6. 在進行初步概括技術分析時，我們主要參照在《優化土地供應策略研究》及《香港2030+》中有關的分析，從而就水流、水深、航道及海上交通和海洋生態等考慮因素，分析不同規模的填海方案。初步概括技術分析的細則，撮要如下：

a) 水流

水流過慢可能會產生沉澱³和影響水質⁴，而水流過快則有機會影響船隻航行安全和產生海床被嚴重沖蝕⁵的情況。我們運用土木工程拓展署現有的水動力電腦模型(hydrodynamic computational model)，初步分析不同填海方案對附近水體在水流方面的影響。

b) 水深

填海範圍選址需要考慮海床的深度，假若在深水的地點(例如在海床深度達海圖基準以下30米)進行填海，會涉及較複雜的海堤結構，施工難度會較高，而工程成本亦會較大。

³ 過量的沉澱物可能影響海床生物(包括魚類及珊瑚)的生境，及減少水深而導致影響大型遠洋船的航行安全。

⁴ 水流過慢可能令海水含氧量下降，影響水質。

⁵ 海床被嚴重沖蝕可能影響在海床及海岸線棲息的生物的生境。

我們利用海事處出版的海圖，初步分析不同填海方案所涉及的填海深度。

c) 航道及海上交通

除了避免航道水流過快外，假若個別填海方案涉及收窄或更改現有主要航道（例如西航道），可能會嚴重影響海上交通。就此，我們依照海事處出版的香港海港設施布局圖和海圖，初步分析不同填海方案對現有主要航道的影響。

d) 海洋生態

初步分析不同填海方案時，我們考慮了以下有關海洋生態的因素：

- i) 於 2014 年完成的《優化土地供應策略研究》在挑選具潛力的人工島選址時，曾初步檢視過香港的東部、中部及西部水域，發現大嶼山以東的中部水域，其生態敏感度相對較低。
- ii) 《香港 2030+》的《東大嶼都會-初步概念》小冊子內提及填海範圍不應影響生態敏感度較高的地區，例如交椅洲周邊海岸的珊瑚區，及喜靈洲和周公島上曾有紀錄出現罕有的香港雙足蜥。
- iii) 我們參照漁農自然護理署的海洋哺乳類動物監察報告，分析個別填海方案有否觸及中華白海豚和江豚的慣常聚居地。
- iv) 我們根據漁農自然護理署有關漁業的資料，分析個別填海方案有否進入人工漁礁區、魚類養殖區、主要魚類育苗區和產卵區的範圍。

評估結果及建議

7. 綜合上述多項主要因素的分析結果，我們初步認為在中部水域的填海研究範圍具潛力增至約 1 700 公頃，包括約 1 000 公頃鄰近交椅洲和約 700 公頃鄰近喜靈洲。相關方案涉及數個人工

島，大致上維持鄰近水域的水流速度，而填海範圍的海床深度⁶與約 1 000 公頃東大嶼都會填海範圍⁷的海床深度相若。至於海洋生態，相關方案仍處於生態敏感度相對較低的中部水域，可保留交椅洲、喜靈洲和周公島的現有天然海岸線，亦沒有觸及中華白海豚和江豚的慣常聚居地，而新增填海範圍沒有進入人工漁礁區、魚類養殖區、主要魚類育苗區和產卵區的範圍。

8. 我們要指出約 1 700 公頃只是經過初步概括技術分析的評估，確實的填海範圍仍有待進一步研究。

土木工程拓展署
2018 年 12 月

⁶ 鄰近交椅洲的擬議人工島，相關海床平均約 7 米深。

⁷ 這是指《可持續大嶼藍圖》所粗略顯示的東大嶼都會填海範圍。政府於 2017 年 6 月公布的《可持續大嶼藍圖》可於 "https://www.lantau.gov.hk/download/full_report_c.pdf" 下載。