

大嶼山發展諮詢委員會

大嶼山的策略定位、發展方向及 個別建議向前推展的工作

目的

本文件概述大嶼山發展諮詢委員會(委員會)委員的願景及建議，以供委員會考慮及討論大嶼山的策略定位和發展方向，與及個別建議向前推展的工作。

演化

2. 大嶼山發展專責小組在 2007 年制訂經修訂的大嶼山發展概念計劃(概念計劃)，見附件 1。該概念計劃載述對推動大嶼山的可持續發展的整體願景；並列出在北大嶼山的多項經濟基礎發展及旅遊用途的概念建議，而大嶼山的其他地區則主要保留作自然保育，以及其他可持續發展的本土鄉鎮、康樂和旅遊用途。該計劃內的建議普遍需待較詳細研究，以確立其可行性及實施詳情。

3. 政府其後如附件 1 所載設立北大嶼郊野公園(擴建部分)，並興建昂坪自然中心、由梅窩白銀鄉至大蠔白芒的香港澳運徑，以及大澳改善工程第一期。

4. 自概念計劃制訂以來，情況已出現重大的改變，特別是港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路已開始建造。用作港珠

澳大橋香港口岸的 130 公頃人工島亦正動工，有潛力成為香港與珠三角西部之間的門戶，締造在口岸上蓋發展的機遇。機場管理局現正推進興建第三條跑道的建議和發展一個佔地 10 公頃的機場北商業區。此外，政府計劃探討方案，在大嶼山及香港島之間的中部水域填海，以發展東大嶼都會。

委員建議

5. 在 2014 年 3 月 8 日舉行的首次委員會會議上，我們向委員簡述了現正在大嶼山進行的發展計劃的背景和現況，進一步發展大嶼山的可能潛力的概貌，與及一系列的發展限制。詳情載於大嶼山發展諮詢委員會文件第 02/2014 號及 03/2014 號，並已在首次會議上講述。主要資料亦大致展示在附件 2.1 及 2.2 的兩張圖則內。

6. 再者，在第一次會議及在兩次往大嶼山和珠三角西部城市的策略性地點考察時，委員表達及討論了涵蓋多個範疇的大嶼山可能發展建議，和推行這些建議應關注的事項。在此第二次會議上，亦再有數位委員講述他們的意見及建議。

7. 基於以上資料，秘書處嘗試把已蒐集所得的委員的意見及建議(共 73 項目)依下列五大題目分項，並載於附件 3：

- 發展規劃事項
- 旅遊及娛樂
- 環境及文物保育
- 交通樞紐及改善建議
- 就業、教育及福利

8. 總的來說，委員會普遍支持為大嶼山制訂發展策略，以平衡發展、保育及社會需要。委員理解其經濟發展潛力，

和應保育及提高當地豐富的環境、生態、文化及文物價值，並附以更好的交通連接，從而提高香港的旅客接待能力。委員大多傾向把東涌及其附近與機場接近的發展區塑造成一個自給自足的社區，主要的日常活動均可於區內進行，令區內的人口和就業得到平衡，並釋放人力資源以便原區就業。

9. 隨着內地經濟持續發達，全球經濟重心轉移至亞洲地區。此外，鑑於珠三角與香港的經濟關係緊密，有建議認為要更好把握珠三角所帶來的機遇。香港國際機場把香港與世界各地聯繫起來，而本港的運輸系統又與珠三角連接，部分委員建議把大嶼山發展成珠三角的國際交通、物流、貿易和服務樞紐，以充分善用珠三角地區的龐大人口及經濟活動相關的機遇。

10. 為充分實現以上發展潛力及願景，委員對有需要為大嶼山的經濟、商業、旅遊和房屋設施加強交通服務及連接表示關注。至於概念計劃提到的物流園，有建議應因應珠三角最新的發展及港珠兩地的相對定位，考慮不同的運輸模式在本港物流業日後發展所佔的相對角色。

委員會以外人士的建議

11. 自委員會成立以來，秘書處亦收到部分市民、持份者及關注團體就大嶼山發展提出的建議或意見。截至2014年5月底收到的建議或意見載於另一份大嶼山發展諮詢委員會文件第05/2014號，以供委員參考和考慮。那些建議或意見大部分與委員當中的建議或意見相近。

策略性定位

12. 從規劃角度看，香港位處亞洲經濟增長中心，並一直

在珠三角這特大城市區域內發揮重要角色。而大嶼山可把握其在珠三角的地位，與其其自然和文化資產可為本身及鄰近地方提供可持續發展的機遇，在香港整體發展上擔當多重策略性的角色。

12.1 珠三角的國際運輸、物流及貿易樞紐

香港國際機場一直是珠三角區內最具策略性和領導地位的國際空運樞紐，服務範圍遍及全球約 180 個地點；全球一半以上人口，居住在從香港出發的五小時機程所及的地區內。而從香港出發的四小時機程所及的國家，其國內生產總值的總和高達 140 萬億港元，甚至超越美國。擬議的第三條跑道系統將提高機場容量。因此，大嶼山可藉其卓越位置發展成一個國際航空城，並擁有協作性的商業設施。

在陸上運輸方面，港珠澳大橋會連接大嶼山與內地的高速公路網，可在一日車程內到達遠至東南亞的大城市，使香港與東盟（東南亞國家聯盟）陣營間開發一條全新的貿易走廊。再者，廣深港高速鐵路會把香港連接至總長 16 000 公里的國家高鐵路網，使其能夠以更大容量及更短旅程時間，擴大我們覆蓋的腹地至跨國的規模。

善用此連繫通達性的優勢，香港將可加強作為國際運輸、物流及貿易樞紐的角色，並可逐步實現其規劃，在珠三角區域內締造樞紐經濟。

12.2 大珠三角地區和亞洲的服務樞紐

除以上國際性連繫外，港珠澳大橋將連接大嶼山與珠

三角西部的廣澳高速公路，屯門至赤鱸角連接路則把大嶼山經新界西及港深西部公路，與珠三角東部的廣深沿江高速連繫起來。建造中的蓮塘/香園圍口岸將進一步加強香港與珠三角東部的連繫。藉以上基建加上廣深港高速鐵路，香港的服務覆蓋範圍將可擴大至涵蓋珠三角地區約 6 000 萬人口及國內生產總值約 48,000 億人民幣。這些基建將大大縮減來往大嶼山的行車時間，可實現包括珠江口在內的「城際一小時交通圈」，並把大部分珠三角城市收納在香港方圓三小時車程範圍內。

相對與珠三角的連繫性，我們正建造四條本地鐵路，加上廣深港高速鐵路，我們的鐵路網總長度將由現時的 218 千米增至超過 270 千米，覆蓋超過七成的香港人口，這將有利保持香港在世界上領先的城市活動力，服務的高效率。

把握以上連繫通達性的優勢，與及建基於我們已有的優質服務包括法律、醫療、金融及教育等，香港擁有巨大潛力進一步發展為一站式全面的高增值現代服務樞紐，及大珠三角以至亞洲區域的總部基地。

12.3 大嶼山與香港島之間中部水域的策略性增長地區及新的大都會

在大嶼山與香港島之間的中部水域的生態敏感度較低；如在該處發展新都會及核心商業區此等大型建設，容納相當人口及職位，可有助補益大嶼山發展及紓緩現時市中心過度擠擁的情況。

12.4 自然資產寶藏

大嶼山有 70% 的面積被劃為郊野公園，本身及鄰近的

島嶼及海域亦有敏感的海陸生物的棲息地，景觀優美，動植物種類繁多。因此，應致力保留大嶼山此綠色心臟，作自然保育及既環保又可持續發展的教育及休閒用途。大嶼山及鄰近水域是重要的自然生態環境，當中有中華白海豚、江豚、獨有的鮑氏雙足蜥、白腹海鷗等，因此可塑造成香港的自然資產寶藏。此自然資產寶藏加上其他在大嶼山的多樣化旅遊設施可產生協同效應，為旅客提供綜合保育、文化、文物、娛樂和旅遊的旅程經驗。

發展方向

13. 根據2007年經修訂的大嶼山發展概念計劃，加上委員會委員及公眾的願景及建議，及考慮到上述策略性定位，大嶼山各區的概括發展主題，可大致如附件四圖像所示，包括：

13.1 北大嶼山走廊(作經濟及房屋發展)

沿途有香港國際機場及其他主要基建，此北大嶼山走廊可如上文 12.1 及 12.2 段所述，鞏固樞紐經濟及提供一站式高增值服務中心，進行經濟商業活動及旅遊業務。而東涌新市鎮擴展及沿此走廊的可發展用地，則可提供大量機會作房屋用途。經濟、商業及房屋用途亦將可一起配合發展。

13.2 東北大嶼山匯點(作休閒、娛樂及國際旅遊)

東北大嶼山設有香港迪士尼樂園主題公園、迪欣湖及酒店設施，現已是旅遊、休閒及康樂中心。擬議的欣澳填海項目，與大嶼山的其他旅遊景點發揮協同效應，可提供土地進一步發展更多元化的旅遊、娛樂及／或

商業用途，鞏固香港作為亞洲旅遊中心及盛事之都的地位。

13.3 東大嶼都會(設有核心商業區作策略發展)

東大嶼都會的初步構思是在交椅洲及可能包括喜靈洲一帶興建一個或以上的人工島，在保育當地生態同時，建設多一個核心商業區及新市鎮，滿足香港可持續發展的長遠需要。東大嶼都會將採用智能、多元化及環保新市鎮概念，並有交通基建連接到香港島。

13.4 大嶼山大部分地區(作保育、消閒、文化及綠色旅遊)

大嶼山大部分地區為位於中部的郊野公園，而兩旁的西、南大嶼山為天然海岸線，擁有多姿多彩的自然生態環境、鄉郊市鎮、文化和文物景點，以及景色宜人的海灘，這些地點極具保育價值。另外，在優化的交通連接下，亦具備潛力加強發展休閒、文化及綠色旅遊的機會，令大嶼山更趨多元化，亦可保存固有及獨有的特色。

14. 這些發展主題只屬初步構思，僅供參考及激發討論之用。

個別建議

15. 視乎委員意見，載於附件三的建議項目可作為委員重點討論的基礎，以期決定向前推展的工作，實現大嶼山的發展方向，與及達至其策略性定位。惟必須強調，個別建議普遍須經研究以確立其可行性及推展詳情。然而，在現階段，大部分建議項目的可行性、好處、與其他項目的配合及其他

相關方面，均未經詳細審視及深入考量，故應理解在短時間內是不可能採納所有的建議項目。

規劃原則及公眾共識

16. 以期按展望成功推展計劃，必須面對的挑戰是在眾多不同的關注中，聚焦公眾共識，並須在經濟發展、社會需要及環境保護間取得平衡。根據此指導性原則，我們的整體規劃策略將融合高密度城市、低碳/綠色城市、智能城市及可步行性城市的概念。在往後的委員會會議上，我們將分別就推展個別主要計劃時的特定範圍，向委員講解該規劃策略的應用及如何建立公眾共識。

徵詢意見

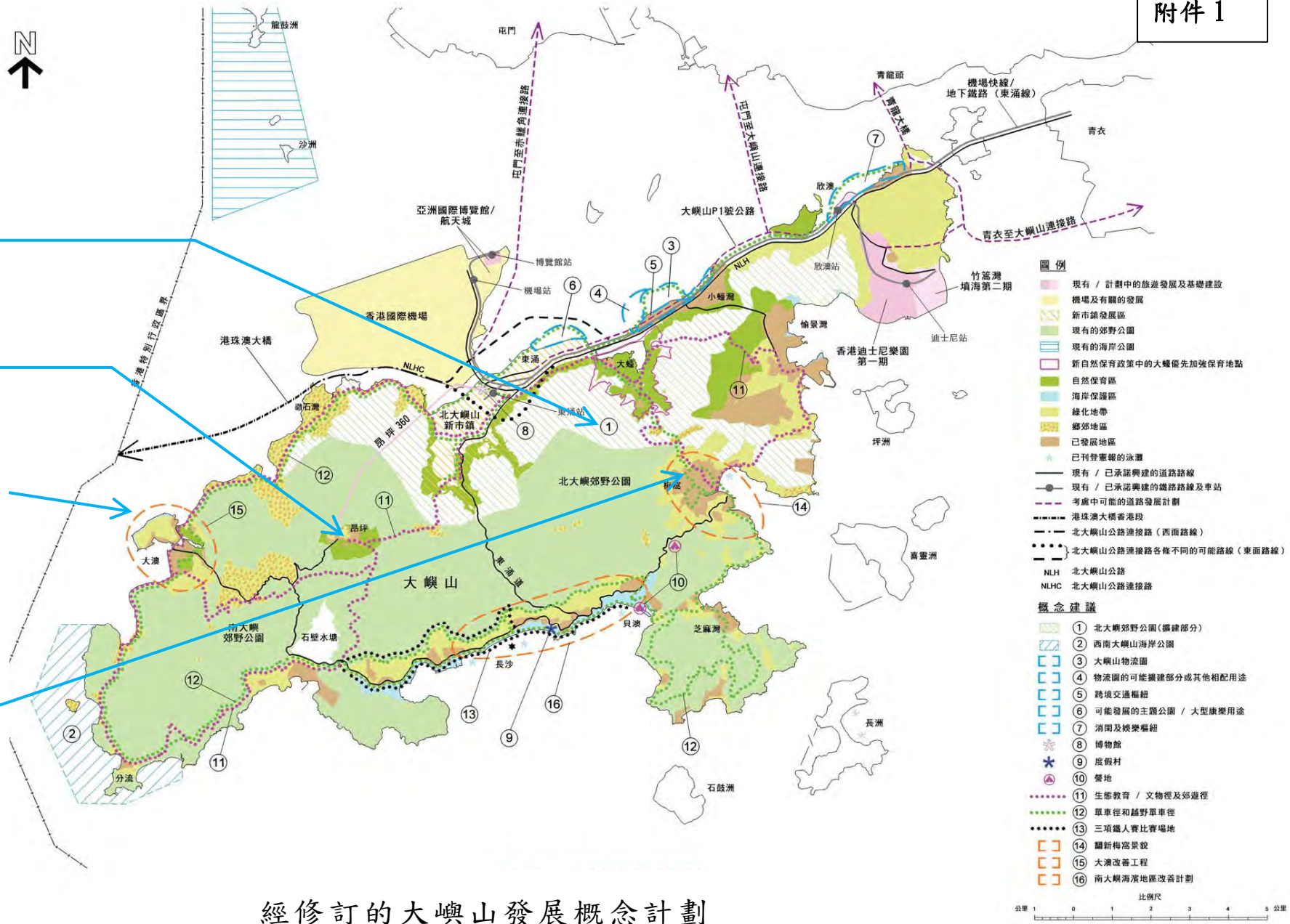
17. 請委員就本文件提出意見，特別是上文第12至13段所述的大嶼山策略性定位及發展方向，以及附件3所載有關委員建議的向前推展工作。

發展局

2014年6月

已完成的建議

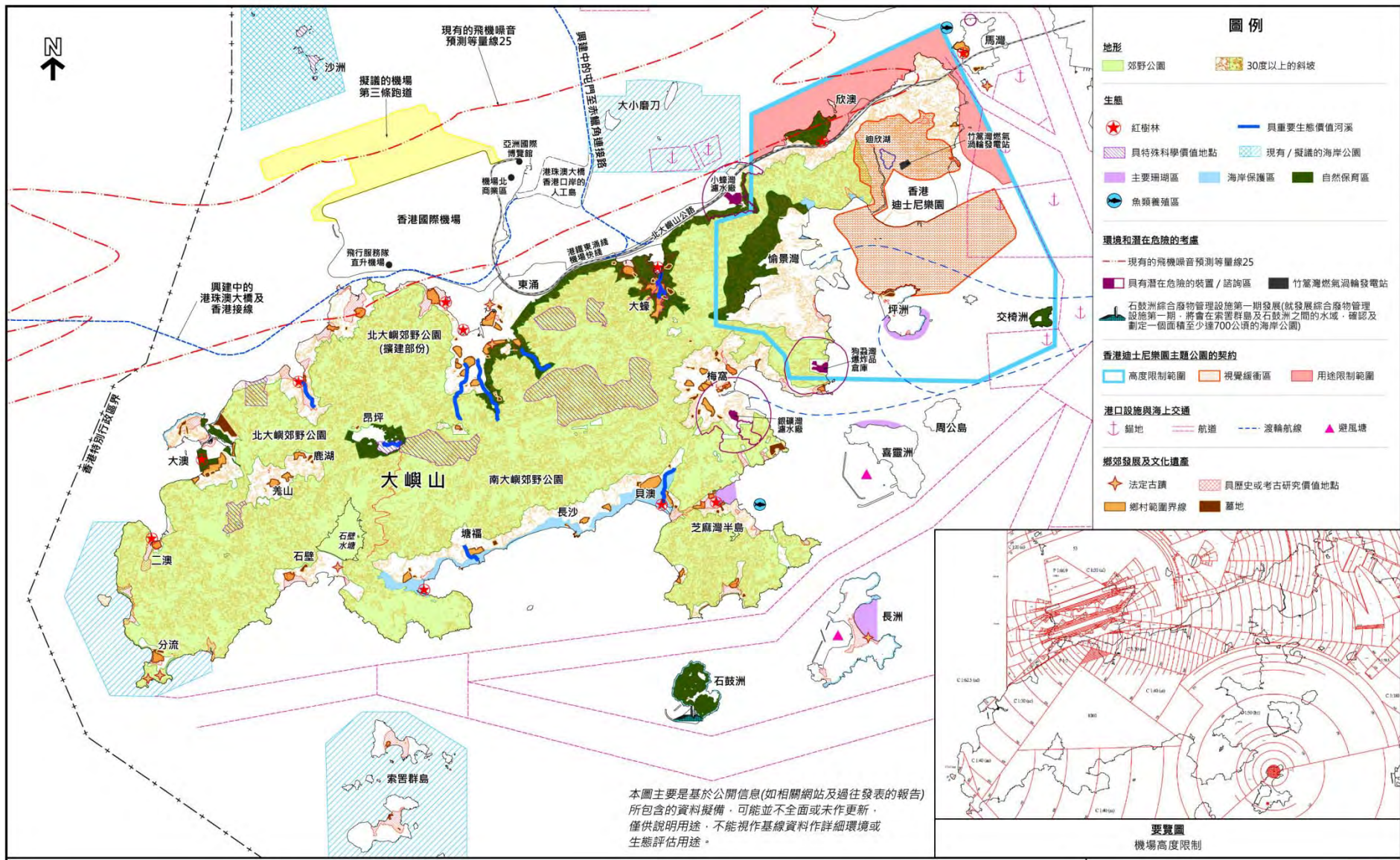
- 北大嶼郊野公園 (擴建部分)
- 昂坪自然中心
- 大澳改善工程第一期
- 由梅窩白銀鄉至大嶼白芒的香港澳運徑



經修訂的大嶼山發展概念計劃



大嶼山現正進行及計劃中的大型基建及發展項目



大嶼山的主要發展考慮

大嶼山發展諮詢委員會
委員意見綜合報告

以下報告綜合委員所提出的意見。

題目 1：發展規劃事項	
摘要： 多個委員認為，應善用機場及其他主要基建，發揮大嶼山與珠三角及國際的連接通達性，發展大嶼山為區域的國際交通及商業樞紐，締造香港樞紐/門戶經濟。委員亦認為大嶼山應主要發展旅遊業和會展業，增加區內商業樓面面積，使大嶼山成為商務、零售、旅遊、會展中心。同時應改善社區環境，照顧當區居民生活所需。部份委員認為，應避免在受機場噪音影響範圍內發展住宅區。有委員認為應探討引入中長期商業發展用地。有委員提出釋放部份生態價值較低的鄉郊土地。	
1.1	打造宜住、宜業、宜樂、宜商及宜學的多元社區，增加地區配套設施
1.2	發展旅遊博覽空港橋頭經濟，使大嶼山成為珠三角企業的營運中心及珠三角的特色零售、旅遊和會展中心，並發展新市鎮促進原區就業
1.3	建立「新大嶼山」品牌，提升大嶼山形象
1.4	盡快研究在北大嶼山建造全球最環保高密度社區的潛力
1.5	應從建立「新城」規劃設計大嶼山發展，以市民的生活品質、健康與環境和諧為大目標
1.6	遵從在 2007 年公布的「經修訂的大嶼山發展概念計劃」以制訂發展策略，反對發展郊野公園
1.7	以發展審批圖形式規劃現時大嶼山上郊野公園範圍外未有限定用途的土地
1.8	大嶼山分北、南兩大區域進行規劃，北部規劃為經濟發展區，而南部在加強自然生態保育的前提下，發展不同類型的旅遊、休閒、娛樂項目
1.9	機場島北商業區及港珠澳大橋口岸規劃應發揮協同效應
1.10	如非必要應避免在機場附近規劃住宅，尤其是噪音預測等量線 25 的範圍，否則應研究在賣地條件中加入須採取緩減噪音的措施

1.11	東涌及小蠔灣地區的經濟發展配合北部「商業、商務、交通綜合區」發展零售業，同時完善社區建設，並在東涌及小蠔灣區填海
1.12	增建市政大廈、社區會堂、文娛中心、診所等社區設施
1.13	探討中長期商業用地發展，研究引入高增值產業，例如：高智能科技產業區、臨空服務業、多媒體創意產業、物流訊息業、室內智能產業
1.14	北大嶼山作物流發展
1.15	100 萬平方呎寫字樓以提供更多認證、支援非政府組織和其他「信譽」服務行業
1.16	釋放生態價值較低的私人及鄉郊土地
1.17	原始郊野及河岸大力保留，離岸合適地點有限制地填海
1.18	開發部份郊野公園用地
1.19	在港珠澳大橋香港口岸人工島南面填海 90 公頃，發展成「商業、商務及購物綜合區」二期和三期工程
1.20	發展國際門戶經濟，建設捷運線連接大嶼山至深圳，並在沿線新界西部和大嶼山北側選擇其一，建設一個國際/區域服務中心

題目 2：旅遊及娛樂

摘要：有委員要求增加大嶼山的酒店、零售設施，及增建主題公園。亦有委員建議推動當地傳統文化活動。部份委員要求發展水上活動中心，發展民宿和推動農地復耕。

2.1	以「商務會展、休閒旅遊」為發展規劃主軸
2.2	發展多元旅遊網，整合為大型旅遊休閒及商貿展覽區，吸引高消費及 MICE 旅客
2.3	於機場北部商業區引進名店倉
2.4	增設越野單車徑、滑翔傘或貨櫃營地，開發銀礦洞
2.5	愉景灣利用現有沙灘，連同該區其他休閒娛樂設施發展成為海濱休閒度假區
2.6	大嶼山南部建立「海濱休閒娛樂區」，包括擴大貝澳的營地規模，發展為「海濱露營」主題休閒區；長沙上灘保持現有環境；長沙下灘發展「水療中心」吸引高端消費人群；在塘福地區建立「水上活動中心」；在水口地區完善「風箏滑水」項目設施

2.7	於大嶼山郊野公園設立「生態旅遊及探險區」，及在水口半島設立「野生動物園」
2.8	盛事基金下增設大嶼山專項，推動當地傳統文化活動
2.9	梅窩發展為「怡情小鎮」，保留「舊」鄉村景貌，同時可發展「本土音樂」活動和「休閒農業」等
2.10	在一些街道劃出商業用地，引入「墟市」激發地區經濟
2.11	港珠澳大橋香港口岸引進倉儲式商場、商務中心及娛樂設施
2.12	沙螺灣區發展水上活動中心、有機農莊、民宿
2.13	推動嶼南路一帶鄉郊土地復耕、發展休閒旅館或民宿
2.14	大嶼山西北一帶包括東涌市中心建設大型商場、特賣場、美酒佳餚區、大型會議展覽場地或其他商業用途
2.15	400 萬平方呎地標商場
2.16	盡快增設三四星酒店及中價零售設施
2.17	六至八間二至五星級酒店，共 3,000 房間
2.18	延伸昂坪 360 至大澳
2.19	利用機場島北 17 公頃土地，以發展「環球薈」，提供 1,100 萬平方呎總樓面面積，用作特賣場、醫療中心、酒店、寫字樓等
2.20	沿南部海灘一帶發展水療酒店、遊艇會所和水上活動中心
2.21	在迪士尼和欣澳地區建立一個規模更大的「主題休閒娛樂區」，或增建新主題公園
2.22	為大嶼山旅遊設計專門的運輸系統，使大嶼山成為區域級旅遊勝地
題目 3：環境及文物保育	
摘要： 有委員提出活化馬灣涌村。有委員認為應進行「策略性環境影響評估」，評估社會的可承受力。	
3.1	進行「策略性環境影響評估」，具體地進行人口、環境質素、社會的可消化能力計算及「總量控制」
3.2	白芒/大蠔灣海岸帶(具高生態價值)，劃作水上活動中心，生態教育中心
3.3	活化馬灣涌村，建立特色市集
3.4	於大澳、昂坪、馬灣涌地區發展「民俗文化旅遊區」

3.5	發展須注重歷史及文物保育，與原居民溝通，達至城鄉共容
題目 4：交通樞紐及改善建議	
摘要： 多名委員要求加強機場島、迪士尼以及東涌之間的交通聯繫，減低運輸時間。亦有委員認為港珠澳大橋未來客流重要性超過貨流。	
4.1	在機場島上建交通中轉站，方便員工點對點返工
4.2	加強港珠澳大橋香港口岸區、機場北部商業區/博覽館、機場、東涌、迪士尼等之間的交通連接，例如：增設專線小巴、重整巴士路線、雙向循環線等
4.3	大嶼山島內提供循環巴士線
4.4	迪士尼、愉景灣、坪洲及梅窩碼頭相互合作，開設大嶼山本地水上的士
4.5	增設大嶼山綠色小巴
4.6	增加巴士班次、在水口至貝澳一帶增設循環電動車
4.7	增設停車泊位
4.8	開放海天碼頭或於港珠澳大橋香港口岸區設置公眾跨境碼頭
4.9	海天碼頭加建出入境設施並開放予公眾，由私人營辦商營辦跨境客運渡輪服務
4.10	撤銷青嶼幹線收費，將來屯門至赤鱸角連接路亦應免費
4.11	引入小巴、或建立環保連接系統連接東涌、機場及其他景點
4.12	改善大嶼山現有南北連接路
4.13	擴闊嶼南路及羌山路
4.14	東涌線增設小蠔灣站、東涌東站及東涌西站
4.15	東涌線延至「港珠澳大橋口岸區」
4.16	興建大澳至機場島之連接路，興建沿海通道連接大澳及東涌市中心，興建沙螺灣至羌山路連接橋
4.17	發展集體公共運輸系統支持新市鎮建設，大嶼山島內提供鐵路
4.18	建立環島單車徑
4.19	修建梅窩至大嶼山北的連接路，開通小濠灣至梅窩隧道
4.20	另增一條連接中環的交通幹線
4.21	修建大嶼山與屯門連接鐵路
4.22	加快港深西部快速軌道（主線）進程

題目 5：就業、教育及福利

摘要：多名委員認為應在當地興建專業培訓中心，為當地培訓足夠人才，應付將來的人力需求。

5.1	讓當區工作人士優先輪候公屋
5.2	從內地引入非技術和低技術的勞工到特定機場區域工作
5.3	興建「專業學院」，為地區培訓人才
5.4	在大嶼山設立旅遊博覽職業培訓中心

大嶼山的發展主題

