

**大嶼山發展諮詢委員會 第一次會議**  
**議程項目四:大嶼山的發展潛力與限制**

**1. 目的**

本文件旨在簡介大嶼山的發展潛力與限制。

**2. 現況**

- 2.1 大嶼山是本港最大的島嶼，土地面積約為 147 平方公里(不包括附近島嶼和機場)，當中約 102 平方公里(約 70%)的土地屬郊野公園範圍，大部分海岸和內陸山區是未曾開發的自然環境。現時人口約 105,000 人(2011 年人口統計數據)，主要集中於東涌新市鎮、愉景灣、梅窩及大澳鄉鎮和南大嶼的村落。
- 2.2 大嶼山北部擁有多項策略性經濟和城市發展的基建，包括:香港赤鱗角國際機場、亞洲國際博覽館、東涌新市鎮及正在興建中的港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路。
- 2.3 大嶼山東部則是旅遊、消閒和娛樂的樞紐，包括香港迪士尼樂園主題公園、迪欣湖和酒店。而南部和西部則為鄉郊和鄉鎮地區，如梅窩、大澳及傳統鄉村等，並擁有多元化的旅遊景點，包括昂坪 360、寶蓮寺、天壇大佛、心經簡林、郊野公園、郊遊徑和南大嶼海岸的海灘等。大嶼山附近的海岸公園包括機場以北的沙洲及龍鼓洲海岸公園和擬議的大小磨刀洲海岸公園。
- 2.4 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綫、機場快綫和迪士尼綫。水上交通方面，愉景灣和梅窩有固定航班的渡輪服務往返中環。東涌道連接大嶼山北部與南部，並與嶼南路及大澳道連接，這些道路皆有行車管制。

### 3. 大嶼山的發展潛力

- 3.1 隨着不久將來多項大型基建即將落成，如預期分別在 2016 年及 2018 年通車的港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路，大嶼山將會成為香港以至大珠三角區長遠發展的一個重點，有關大嶼山現有及計劃中的發展項目，請參閱委員會文件編號 02/2014。

#### 國際及區域交通樞紐

- 3.2 大嶼山是國際及區域的交通樞紐。香港國際機場現正籌劃第三條跑道，加上正全速推動的機場北商業區(約 10 公頃)發展，料香港國際機場既可維持及鞏固航空樞紐地位，提升香港競爭力，亦可加強大嶼山的經濟發展，特別是旅遊業的潛力。
- 3.3 預期在 2016 年落成通車的港珠澳大橋及 2018 年完成的屯門至赤鱗角連接路，將使大嶼山成為粵港澳三地的區域交通交匯點，帶來經濟及社區發展機遇，並滿足香港的長遠需要。港珠澳大橋將大大縮短往返珠江三角洲西岸及香港的行車時間，屯門至赤鱗角連接路將把深圳西部及重要發展包括寶安機場、前海及蛇口港等與大嶼山更便捷地聯繫起來，實現「城際一小時交通圈」。
- 3.4 港珠澳大橋香港口岸的人工島佔地約 130 公頃，同時鄰近赤鱗角機場，是香港和珠三角西部之間的門戶。如善用區域交通樞紐帶來的優勢，該人工島有極高潛力發展「橋頭經濟」，並擴充香港接待旅客的設施。

#### 靠近市區的地理優勢

- 3.5 大嶼山在地理上比新界其他地區更靠近香港的核心商業區。透過策略性運輸網絡的連繫，大嶼山有潛力打造另一個核心商業區，以增加就業機會及促進經濟發展，並有助本港的均衡發展。
- 3.6 除打造另一個核心商業區外，大嶼山亦可利用接近都會區這一優勢，發展其他產業，如高增值物流業，大型購物、餐飲、娛樂和酒店設施等。

### 與現有旅遊經濟設施產生協同效應

- 3.7 如上文 2.2 及 2.3 段所述，大嶼山擁有多元化的旅遊、會展及經濟設施，如可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，將可充分發揮個別設施的潛力，並可產生協同效應，令大嶼山成為重點旅遊娛樂樞紐，進而強化香港作為國際旅遊和盛事之都的地位。

### 填海造地的潛力

- 3.8 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的平地，有利作綜合性規劃，締造大規模、創新及環保的未來都市發展，增加長遠土地供應以應付住屋、經濟及社會的需要。
- 3.9 欣澳及小蠔灣毗鄰北大嶼山公路，有潛力透過填海發展成為區域娛樂、商業或物流樞紐，與大嶼山其他旅遊景點產生協同效應，強化香港作為亞洲地區旅遊樞紐和盛事之都的地位，利用其鄰近機場及港珠澳大橋的策略性位置優勢，打造商業園以推廣綜合商業或物流發展，創造商業及就業機會，惠及香港及東涌新市鎮。

### 生態文化旅遊及保育

- 3.10 大嶼山擁有豐富的景觀，生態和文化遺產資源及鄉郊特色，可進一步在大嶼山發展綠色的生態及文化旅遊。透過兼顧發展及保育，可達至適當的平衡。

## **4. 大嶼山的發展考慮**

- 4.1 然而，大嶼山本身存在下列一些發展限制，在籌劃發展大嶼山時需加以考慮(請參閱附圖一)。

### 地形

- 4.2 儘管大嶼山面積約為 147 平方公里，大部分地方為山嶺，現有平地不多。郊野公園佔地廣闊，但當中約 93%和 40%的郊野公

園土地分別屬於坡度 20 度和 30 度以上的斜坡，陡峭的地形和有限的沿海平地對大嶼山的發展造成限制。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。

### 生態

- 4.3 大嶼山及周邊地區有豐富的陸地和海洋生物多樣性，生態敏感度相對高，例如：中華白海豚在大嶼山西部海域的棲息地，江豚在大嶼山南部海域的棲息地，罕見的蜥蜴物種(鮑氏雙足蜥)在喜靈洲及周公島的棲息地，白腹海鷗在竹篙灣的棲息地。大嶼山有數個「具特殊科學價值地點」，例如：大鰲河是淡水魚的天然繁殖地點。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。填海可能影響魚業及魚類養殖區的水質，對漁場、產卵及育苗場造成不利影響。

### 環境和潛在危險的考慮

- 4.4 大嶼山北岸發展受飛機噪音(特別在飛機噪音預測(NEF)等量線 25 區域內)、鄰近鐵路和主要幹道的空氣污染和噪音等問題所限制。位於大嶼山三個潛在危險裝置，包括：小鰲灣濾水廠、銀礦灣濾水廠及狗蝨灣爆炸品倉庫，制約周邊地區的發展潛力。位於竹篙灣的燃氣渦輪發電站，因會排出煙霧，故附近一帶的建築物的高度有所限制，以免阻礙煙霧的消散。

### 航空相關高度及其他限制

- 4.5 大嶼山北部一帶的建築物高度受機場及政府飛行服務隊直升機場的高度及其他限制所規限。

### 香港迪士尼樂園主題公園的契約

- 4.6 香港迪士尼樂園主題公園附近土地的發展、建築物、高度及用途均有限制。

### 配套設施不足

- 4.7 大嶼山對外公路及鐵路運輸交通分別依賴北大嶼山公路及青馬大橋，以及港鐵東涌綫和機場快綫和來往市區。大規模發展須考慮公路及鐵路的承載能力，以應付大增的交通流量。其他現有污水處理、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。

### 港口設施與海上交通

- 4.8 中部水域鄰近現有港口，亦有一些航道、錨地等海事設施，若填海發展，便須充分考慮如何確保港口運作正常，海上交通和航道安全，提出必需的緩解措施，以及充分考慮對港口設施如錨地、避風塘可能帶來的影響及重置的需要。

### 鄉郊發展及文化遺產

- 4.9 散佈各處的鄉郊發展(包括原居民村落)、具考古價值地點和其他文物所在地點、在耕農地和墓地等，在擬備發展方案時需加以考慮。

## **5. 結語**

隨著珠江三角洲的經濟及基建迅速發展，大嶼山的發展潛力很大，在推動香港的持續發展中有着極其重要的角色。另一方面，大嶼山大部分的土地及海岸線具有相當高的保育價值，所以在考慮其發展時，需謹慎探討，務求在保育和發展之間取得平衡。

附圖一 大嶼山的主要發展考慮

發展局

規劃署

2014 年 2 月





## 圖例

### 地形

- 郊野公園
- 30度以上的斜坡

### 生態

- 紅樹林
- 具重要生態價值河溪
- 具特殊科學價值地點
- 現有 / 擬議的海岸公園
- 主要珊瑚區
- 海岸保護區
- 自然保育區
- 魚類養殖區

### 環境和潛在危險的考慮

- 現有的飛機噪音預測等量線25
- 具有潛在危險的裝置 / 諮詢區
- 竹篙灣燃氣渦輪發電站
- 石鼓洲綜合廢物管理設施第一期發展(就發展綜合廢物管理設施第一期, 將會在索罟群島及石鼓洲之間的水域, 確認及劃定一個面積至少達700公頃的海岸公園)

### 香港迪士尼樂園主題公園的契約

- 高度限制範圍
- 視覺緩衝區
- 用途限制範圍

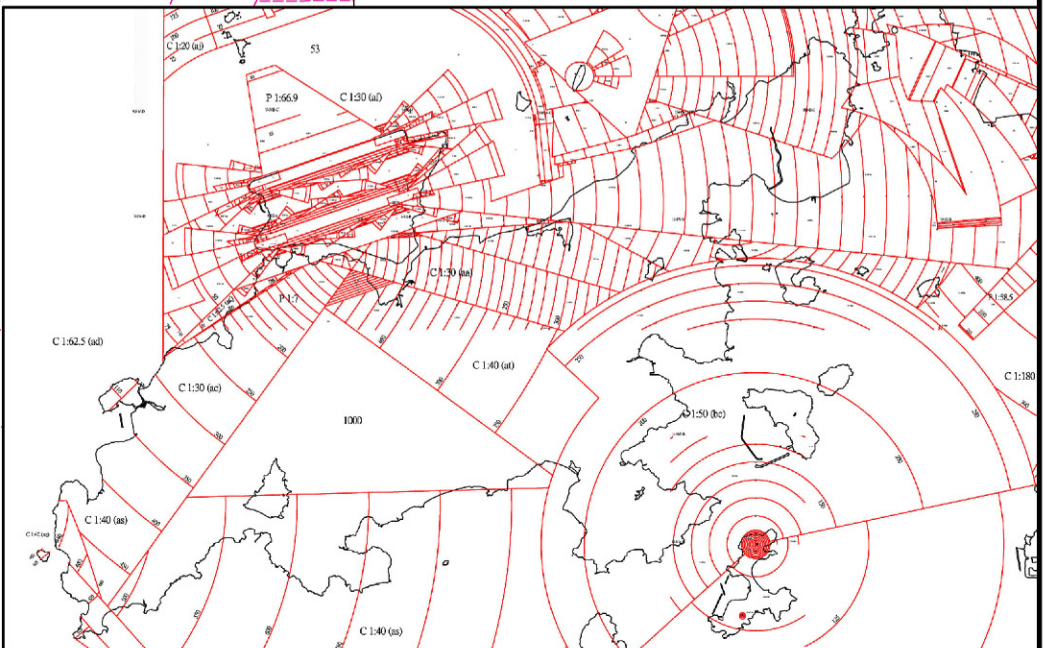
### 港口設施與海上交通

- 錨地
- 航道
- 渡輪航線
- 避風塘

### 鄉郊發展及文化遺產

- 法定古蹟
- 具歷史或考古研究價值地點
- 鄉村範圍界線
- 墓地

本圖主要是基於公開信息(如相關網站及過往發表的報告)所包含的資料擬備, 可能並不全面或未作更新, 僅供說明用途, 不能視作基線資料作詳細環境或生態評估用途。



要覽圖  
機場高度限制

## 大嶼山的主要發展考慮

比例尺

公里 0 2 4 6 8 10 公里

規劃署

M/SP/14/080

日期: 28/02/2014



圖一