

大嶼山發展諮詢委員會
規劃及保育小組

大嶼山規劃概念及最新情況

1 目的

- 1.1 本文件旨在簡述大嶼山的規劃概念及在大嶼山現正進行及計劃中的大型基建及發展項目的最新情況。

2 規劃概念背景

「2001年新界西南發展策略檢討」(圖一)

- 2.1 大嶼山為新界西南區域的主要構成部分。隨著香港國際機場(機場)、東涌新市鎮、機場鐵路及北大嶼山公路，於九十年代相繼落成，為大嶼山帶來不少發展機會及挑戰。當局遂以1998年完成的「全港發展策略檢討」¹為基礎，在2001年推出了「新界西南發展策略檢討-推薦發展策略」，為大嶼山制訂以下的主題：

- **大嶼山東北部 - 旅遊及康樂：**在東北部沿岸地區闢設旅遊及康樂設施，成為新界西南的樞紐，吸引大量遊客和本地居民。
- **北大嶼山 - 第九個新市鎮：**這地區將會容納大嶼山大部分人口增長。北大嶼山與香港國際機場，將會成為香港增長最快的城市樞紐之一。
- **大嶼山西北部 - 宗教、文化及消閒：**大澳和昂坪的寶蓮寺富有歷史及宗教氣息。大嶼山西北部可以善用這些特色，發展為一個宗教及消閒中心，同時適當保護這地區的自然和文化遺產。

¹ 1998年完成的「全港發展策略檢討」對新界西南規劃的建議是將主要的住宅及經濟發展集中在北大嶼山，以善用現有和已規劃的運輸系統及基礎設施，同時認為該區域具進一步發展新旅遊景點的機會，並強調有需要保育區內其餘地區獨特而重要的海陸天然資源。

- **南大嶼山 - 自然保育及可持續的康樂發展：**南大嶼山擁有美麗的海灘、天然的海岸線和林木茂盛的陸岬，生態及景觀價值極高。建議自然保育以及善用這些獨特因素，於特定的地點可進行與鄉村和自然景觀融合的可持續康樂發展。

「2004 年大嶼山發展概念計劃」(圖二)

- 2.2 新機場加上完善的運輸道路網絡，使大嶼山在香港經濟發展所擔當的角色越趨重要。同時有多項不同類型的大型項目在 2001 年後落成及開展計劃，例如機場客貨運設施的擴建、亞洲國際博覽館、香港迪士尼樂園、昂坪 360 與昂坪市集及落實興建港珠澳大橋計劃等，當局在 2004 年成立了「大嶼山發展專責小組」(專責小組)以制定「大嶼山發展概念計劃」(「概念計劃」)。「概念計劃」的整體願景是平衡發展和保育的需要，推動大嶼山的可持續發展。主要的經濟基礎建設和旅遊發展集中在北大嶼山，以善用現有和已規劃的運輸基礎設施。其餘景色優美的地區和生態易受影響的自然環境，應作自然保育以及符合可持續發展原則的康樂和旅遊用途。

「2007 年經修訂的大嶼山發展概念計劃」(圖三)

- 2.3 「概念計劃」公佈後，專責小組就概念計劃展開了公眾諮詢。與此同時，數項關於大嶼山的研究及計劃經已展開或完成，包括「香港 2030 研究」(於 2007 年公佈)、「旅遊新基建發展顧問研究—水療及消閑度假設施」、「大嶼山物流園發展計劃可行性研究」、「東涌餘下發展計劃的可行性研究」、港珠澳大橋等。因應當時最新發展情況及公眾意見，專責小組在 2007 年推出了「經修訂的大嶼山發展概念計劃」(「修訂計劃」)。「修訂計劃」以原有的願景為前提，建議五個主題：

- **滿足保育的需要 — 全面的保育策略：**鑑於大嶼山擁有優良的自然景觀、生態環境和文物遺產，保育該島嶼的工作應加以重視。因此，制訂了一份涵蓋自然、文物和景觀的全面保育策略。
- **經濟基礎建設和旅遊 / 康樂發展：**基於地利優勢，北大嶼山將會是主要經濟基礎建設及旅遊 / 康樂設施發展的重心。大嶼山的北部及東北部可進一步發展其他旅遊及康樂用途。由此產生的協同效應，將可加強大嶼山作為主要旅遊中心的策略性地位。

- **保育、康樂及綠色旅遊項目**：建議推出以生態及文化為本的保育、康樂及綠色旅遊項目，以為善用大嶼山的自然、文化、文物資源，配合主要旅遊景點，以及改善區內經濟。
- **提升大嶼山鄉郊的康樂發展潛力**：在不影響郊野公園及大嶼山鄉郊自然環境的情況下，提升區內的康樂發展潛力。
- **鄉鎮及鄉村的地區改善**：為改善社區環境及推動區內經濟發展，建議為梅窩、大澳及南大嶼海濱進行改善工程。

2.4 「修訂計劃」為大嶼山提出了具體的發展建議，當中部分主要的建議已在近年相繼落實，包括北大嶼山郊野公園（擴展部分）、昂坪自然中心、活化舊大澳警署及翻新大澳景貌第一期改善工程。政府亦正積極推行翻新大澳景貌第二期及餘下的改善工程、翻新梅窩景貌改善工程及籌備設立西南大嶼山海岸公園等。

3. 規劃情況的改變

3.1 隨著香港的發展，多項對大嶼山規劃情況影響深遠的決定及改變，在「修訂計劃」於 2007 年推出後出現，包括港珠澳大橋及其配套設施、推展機場三跑道系統、加快發展機場北商業區、提出維港以外填海概念以及訪港旅客人數增長²等，為大嶼山帶來了新的發展形勢。而東涌新市鎮的擬議擴展(見下文第 4.5 段)亦會把大嶼山的人口由 2007 年的 10 萬 6 千，增加至在將來估計約 26 萬。同時香港與大珠三角的聯繫日益密切，大嶼山的樞紐位置及港珠澳大橋為大嶼山提供更多的發展機遇。

3.2 因應大嶼山規劃情況的改變及香港整體的最新發展，有必要對大嶼山的發展策略進行調整。委員會在 2014 年設定大嶼山在香港的整體發展中的策略性定位，即是將大嶼山打造成大珠三角的國際運輸、物流及貿易樞紐、大珠三角和亞洲的服務樞紐及香港的自然資產寶藏，並將中部水域規劃為策略性增長地區及新都會。此外，亦建議如下的一套大嶼山概括規劃主題(圖四)。構思經委員會在 2014 年 7 月 19 日第三次會議討論後，獲得同意³：

² 隨著香港的經濟增長，訪港旅客人數亦明顯上升，由 2007 至 2013 年，訪港旅客人數由 2,871 萬上升至 5,430 萬，增幅約為 93%。根據《香港承受及接待旅客能力評估報告》的估計，2017 年的訪港旅客數字將會超過 7,000 萬人次，較 2013 年增長約三成。

³ 請參閱大嶼山發展諮詢委員會文件第 04/2014 號

- **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，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。
- **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、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，鞏固香港作為區內旅遊樞紐及盛事之都的地位。
- **東大嶼都會(設有核心商業區作策略發展)⁴**：東大嶼都會的初步構思是在中部水域的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。
- **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。

3.3 從上述大嶼山規劃概念的演變，可見大嶼山的整體發展方向一直強調平衡及協調的發展。大嶼山主要的發展及基建一向集中在其北面，而郊野公園及南大嶼部分則以自然保育及康樂發展為原則。有關大嶼山的自然及文化資源及保育工作的最新進展，可參考規劃及保育小組文件第 4/2014 號。隨著不久將來多項大型基建發展的落成，配合現有的基礎設施，北大嶼山的交通樞紐角色將進一步加強，而大嶼山整體將會成為香港長遠發展的一個策略性重點。

⁴ 詳情見後文第 4.8 段

4. 大型基建及發展項目的最新情況

4.1 今天，為實踐大嶼山的發展概念及配合香港整體的長遠發展，多項大型的基建及發展項目正進行得如火如荼。此外，亦有不少項目的前期規劃及研究工作正密鑼緊鼓。我們預計，當這些項目日後完成後，定必對香港未來的土地供應、人口分佈、經濟增長、交通物流等方面作出重大的貢獻，而大嶼山在香港的重要性將會進一步加強。有關各項位於大嶼山現正進行及計劃中的大型基建、發展項目/研究的具體內容，已詳列於大嶼山發展諮詢委員會文件第 02/2014 號，並由發展局及規劃署於 2014 年 3 月 8 日的會議上作出簡介，本檔就各項目的最新發展進度作匯報。

4.2 港珠澳大橋及其配套設施

2008 年三地政府對港珠澳大橋主橋工程範圍達成共識，並確定各自在境內設置口岸及連接路，實施三地三檢。其後，當局決定在機場島以東興建一個佔地約 130 公頃的人工島作為大橋的落腳點及香港口岸設施。此外，亦興建屯門至赤鱗角連接路以配合大橋，並將使大嶼山成為粵港澳三地的區域交通交匯點。

港珠澳大橋 (圖五項目 A)

4.2.1 興建中的港珠澳大橋是連接香港特別行政區、廣東省珠海市和澳門特別行政區的大型跨海通道，全長為 55 公里。大橋通車後，三角西部城市將落入香港方圓三小時交通圈內，對促進珠三角西部和香港不同範疇的交流和合作起重要作用。屆時大嶼山將會在地理上成為粵港澳三地的交匯點，使大嶼山的功能和發展潛力進一步提升。

屯門至赤鱗角連接路 (圖五項目 B)

4.2.2 屯門至赤鱗角連接路將成為往來新界西北與港珠澳大橋、香港國際機場及北大嶼山最直接的路線，以及成為另一條往來機場的替代通道。屯門至赤鱗角連接路加上新界西北的高速公路網會將深圳西部與大嶼山更緊密地連繫起來。連接路分為南北兩段。按最新資料，南面連接路會於 2016 年大致落成，而北面連接路將於 2018 年完成。

港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展 (圖五項目 C)

4.2.3 大嶼山對開香港口岸人工島佔地 130 公頃，並鄰近香港國際機場，是香港和珠三角西部之間的門戶。為善用口岸設施發展橋頭經濟，政府正即積極推行香港口岸人工島上蓋發展的規劃、工程

及建築研究，以探討在該口岸發展大型購物、餐飲、娛樂和酒店等設施的可行性。待項目撥款獲立法會通過，為期 25 個月的研究預計在 2014 年尾/2015 年初開展，目標是首個地盤可於大橋開通時同步推出。

機場三跑道 (圖五項目 D)

- 4.3 政府於 2012 年 3 月原則上批准香港機場管理局（機管局）採納三跑道系統作為機場的未來發展方案以應付未來容運量的預計增長，及維持香港的整體競爭力及區域航空樞紐的地位。政府正全力協助機管局推進相關的規劃工作，包括法定環境影響評估（環評），相關設計細節，及財務安排。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、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。三跑道系統將有助維持香港的整體競爭力及區域航空樞紐的地位。隨著環境諮詢委員會於 2014 年 9 月中有條件通過三跑道的環評報告，相關環評程式已進入最後階段，預計可於十月內完成。另一方面，機管局正積極跟進三跑道系統的設計方案及工程項目的財務安排研究，以便向政府作出建議。如政府落實推展三跑道系統，機管局現時的目標是爭取於 2016 年展開工程，並於 2023 年完成。

機場北商業區 (圖五項目 E)

- 4.4 機管局於 2013 年 12 月決定展開位於機場二號客運大樓旁北商業區的酒店發展工作，作為該區的首階段商業發展。有關發展項目期望可配合香港國際機場未來的擴展計劃，以及發揮與大嶼山發展的協同效應。為使機場北商業區的發展可以發揮最大的效益。機管局計劃興建提供超過 1000 個房間的酒店，並於 2014 年 7 月就興建新酒店發出招標文件。同時，機管局現正積極進行機場北商業區佈局規劃大綱的工作，就商業區的整體發展策略及安排作詳細研究。

東涌新市鎮擴展 (圖五項目 F)

- 4.5 為探討將東涌新市鎮擴展成為一個更具規模的社區，及掌握未來經濟機遇，為東涌居民創造更多就業機會的可行性，規劃署和土木工程拓展署在 2012 年 1 月展開了「東涌新市鎮擴展研究」（東涌研究）。經考慮了第一和第二階段公眾參與收集到的意見後，東涌研究擬備了建議發展大綱草圖，建議提供約 48,000 個住宅單位。東涌東將作綜合發展，除興建房屋外，更會預留土地興建不同的商業設施，打造區域辦公室樞紐，創造約 40,000 個就業機

會。東涌西則會作較低密度發展，以保留鄉郊特色。擴展區亦會預留土地提供康樂及社區設施，以滿足居民需要。第三階段公眾參與活動(2014年8月15日至10月31日)經已展開，整個研究預計於2015年完成。預計首批居民最早可於2023年遷入。

欣澳填海 (圖五項目 G)

- 4.6 政府於2011年展開「優化土地供應策略：維港以外填海及發展岩洞研究」(優化土地研究)以解決長遠土地供應不足的問題。研究建議了五個近岸填海地點，當中包括欣澳及小蠔灣。研究認為欣澳有潛力透過填海發展(總面積約60-100公頃)成為區域旅遊娛樂及商業樞紐。欣澳填海的相關規劃及工程研究的前期工作正在進行，待項目撥款獲立法會通過，預計於2015年展開，在兩年內完成。

小蠔灣填海 (圖五項目 H)

- 4.7 小蠔灣填海是優化土地研究建議的五個近岸填海地點之一。研究認為小蠔灣鄰近機場，可連接主要幹道和基建，適宜填海(總面積約100-150公頃)發展策略性經濟活動，提供就業機會及支援東涌新市鎮的發展。就小蠔灣填海計劃的下一步行動，將視乎現時進行中的累計性環境影響評估的結果而作考慮。

東大嶼都會(圖五項目 I)

- 4.8 優化土地研究亦確認大嶼山及香港島之間的中部水域，由於該處生態敏感度比其他水域相對較低，具潛力興建人工島，認為值得作更深入的探討。行政長官於2014年施政報告提出探討在有關水域及鄰近地區拓展「東大嶼都會」，以容納新增人口，並作為中區及九龍東以外的一個新核心商業區，促進經濟發展和提供就業機會。當局希望引入創新的城市規劃、設計、工程及建造概念，把該區域締造成為一個創新、宜居宜業、多元化且環保的「東大嶼都會」。為探討包括在大嶼山以東中部水域興建人工島的可行性，政府正籌備展開中部水域人工島策略性研究。研究將整體考慮港口運作、交通、環境、漁業、工程、基礎設施、概括的土地發展方向以及財務各方面因素。待項目撥款獲立法會通過，研究預期在2015年初展開，約3年內完成。當中部水域人工島策略性研究有階段性成果後，當局會適時展開「東大嶼都會」的規劃及工程研究。

《鐵路發展策略 2014》(圖五項目 J)

- 4.9 在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區及其他新發展的發展需要等三大前提下，運輸及房屋局制定了《鐵路發展策略 2014》，並於今年 9 月 17 日公佈。該策略建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個鐵路項目。其中，東涌西延線建議將東涌線從現有的總站東涌站，向西延長約 1.5 公里至於東涌西增設的一個新鐵路站，東涌西延線初步建議的落實時間為 2020 年至 2024 年。雖然東涌西延線暫未包括建議為日後東涌東填海區的發展增設車站。但《鐵路發展策略 2014》提到若東涌東的發展落實，鐵路將會是配合這項發展的主要運輸基建。由於建議的東涌東站可能涉及改動東涌線，故日後要進行詳細研究以進一步確定其可行性。

5 結論

- 5.1 隨著上述各項大型發展及基礎工程逐步落成，大嶼山將會由過往以香港本土經濟為重心的地方搖身變成與大珠三角地區及國際接通的運輸、物流及貿易主要樞紐。政府亦會探討在大嶼山以東的水域發展人工島並打造成「東大嶼都會」，以容納數十萬新增人口及作為新的核心商業區，人口及經濟活動的大幅增長將帶動更多發展。為更好利用這些基建及大型發展所帶來的好處及優勢，有需要制訂新的大嶼山整體空間發展及保育策略，平衡發展及保育的需要。
- 5.2 以上內容旨在為大嶼山的整體空間發展及保育策略的制訂提供背景資料，請各小組委員備悉及就整體空間策略的制訂作討論。

附圖

圖一：2001 新界西南發展策略檢討

圖二：2004 年大嶼山發展概念計劃

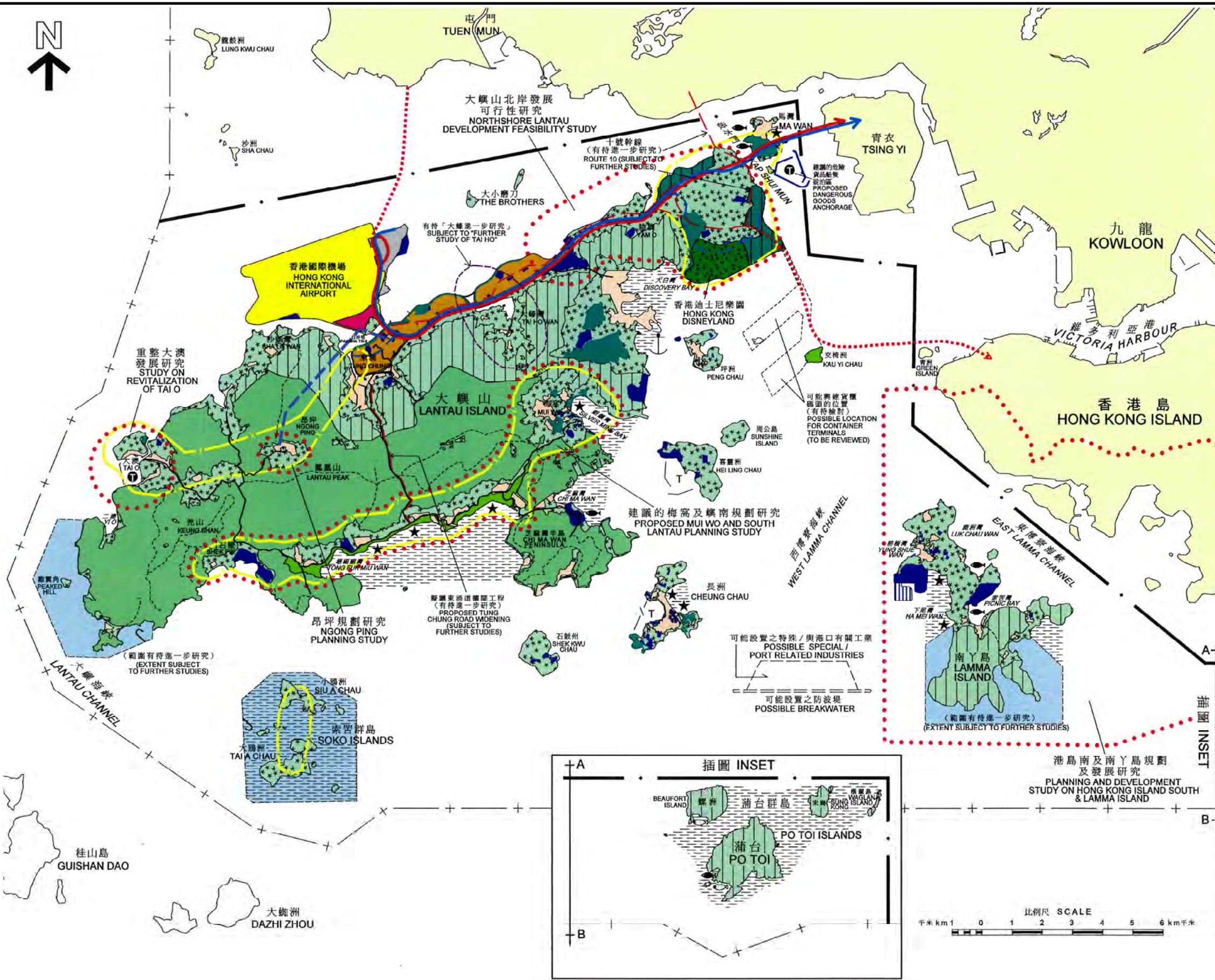
圖三：2007 年修訂的大嶼山發展概念計劃

圖四：最新的大嶼山規劃主題

圖五：大嶼山現正進行及計劃中的大型基建及發展項目

規劃署

2014 年 10 月

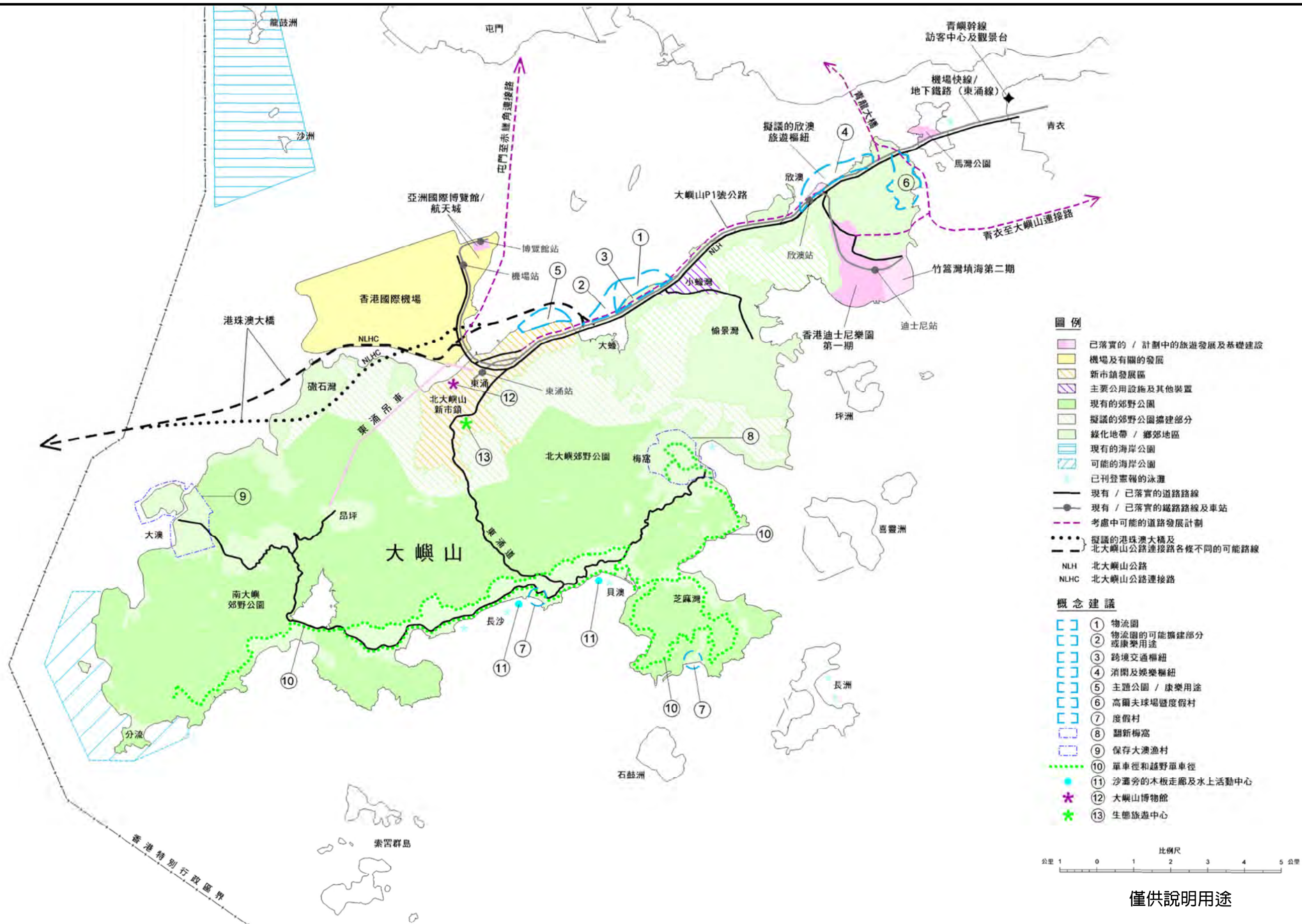


圖例 NOTATION		
用途 USES	現有及已規劃的發展 EXISTING & PLANNED DEVELOPMENT	建議增添的發展 PROPOSED ADDITIONAL DEVELOPMENT
住宅用途發展 RESIDENTIAL DEVELOPMENT		
高密度 HIGH DENSITY		
低至中密度 LOW-MEDIUM DENSITY		
機場及有關的發展 AIRPORT AND RELATED DEVELOPMENTS		
主要商業用途 MAJOR COMMERCIAL USES		
商業園 BUSINESS PARK		
主要政府、機構或社區及其他指定用途 MAJOR G/C AND OTHER SPECIFIED USES		
主要休憩、康樂、旅遊用地 MAJOR OPEN SPACE / RECREATION AREAS / TOURISM		
自然保育區(景觀保護區/海岸保護區) CONSERVATION AREA (LANDSCAPE PROTECTION AREA / COASTAL PROTECTION AREA)		
郊野公園 COUNTRY PARK		
國際主題公園 INTERNATIONAL THEME PARK		
海岸公園 MARINE PARK		
沿岸水上保護/康樂活動區 INSHORE WATER PROTECTION / RECREATION AREA		
須進一步研究的行動地區 ACTION AREAS SUBJECT TO FURTHER STUDY		
旅遊/康樂發展區 TOURIST / RECREATIONAL DEVELOPMENT AREAS		
鐵路 RAILWAY		
公路 HIGHWAY		
限制或禁止使用的道路/小徑 ROAD / TRACK WITH RESTRICTED OR CLOSED ACCESS		
2016年後長遠連接道路 LONG TERM ROAD LINK BEYOND 2016		
可能興建的電纜車路線 POSSIBLE CABLE CAR ROUTE		
主要行人徑 MAJOR FOOTPATHS		
憲報公布的魚類養殖區 GAZETTED FISH CULTURE ZONE		
憲報公布的泳灘 GAZETTED BEACH		
船隻停泊處 MARINA		
避風塘/船隻停泊處 TYPHOON SHELTER / BOAT ANCHORAGE		
次區域界線 SUB-REGIONAL BOUNDARY		
特別行政區界 BOUNDARY OF SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION		
詳細自然保育建議請參閱圖號2 MORE DETAILED CONSERVATION PROPOSALS ARE SHOWN IN FIGURE 2		

2001年新界西南發展策略檢討 - 推薦發展策略

規劃署

圖則編號 : M/SP/14/254
日期 : 15/09/2014

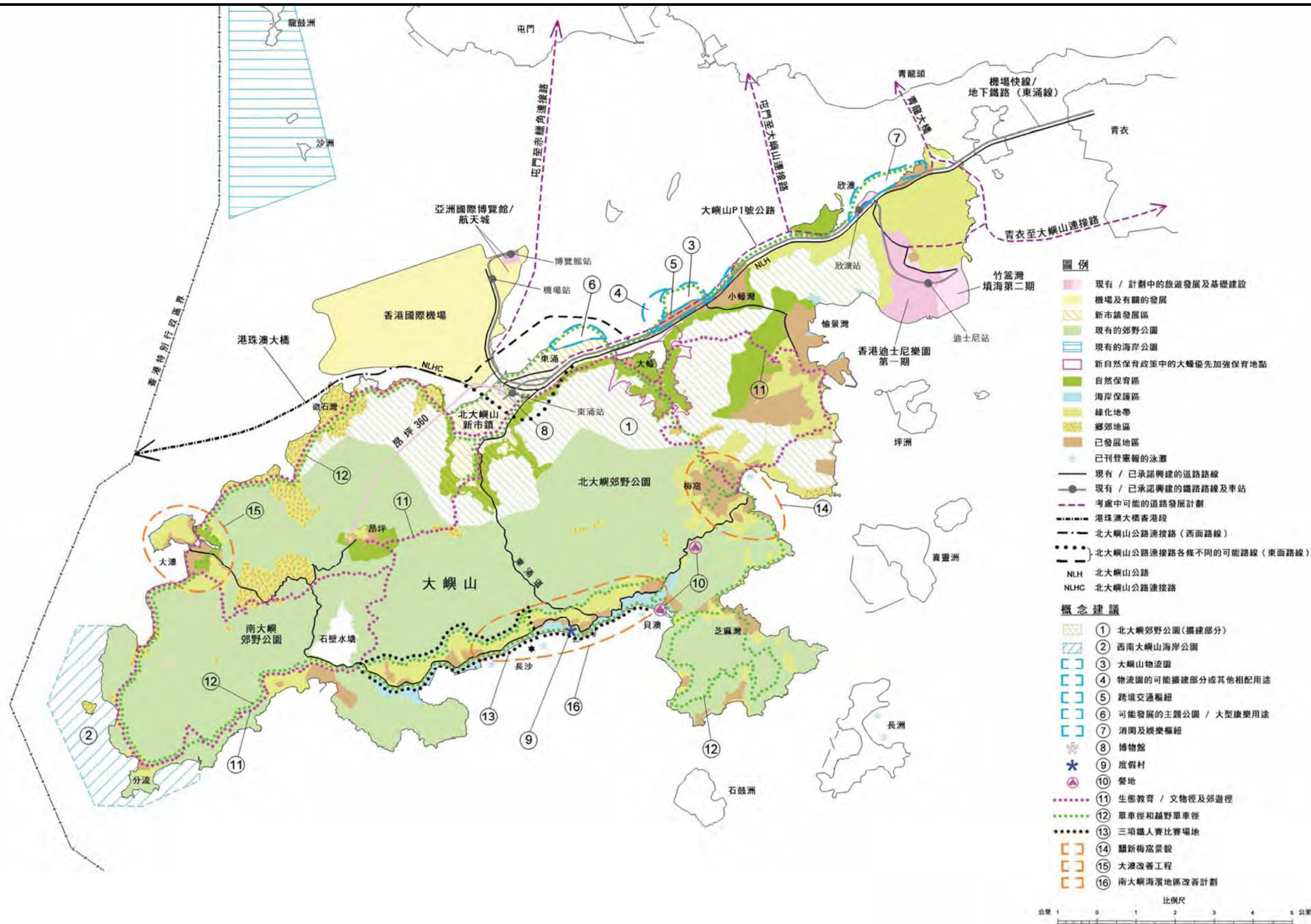


2004年大嶼山發展概念計劃

規劃署 


圖則編號： M/SP/14/259

日期： 12/09/2014



僅供說明用途

2007年修訂的大嶼山發展概念計劃


規劃署 

圖則編號： M/SP/14/260

日期： 12/09/2014



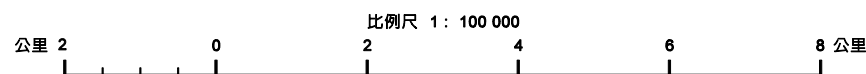
最新的大嶼山規劃主題

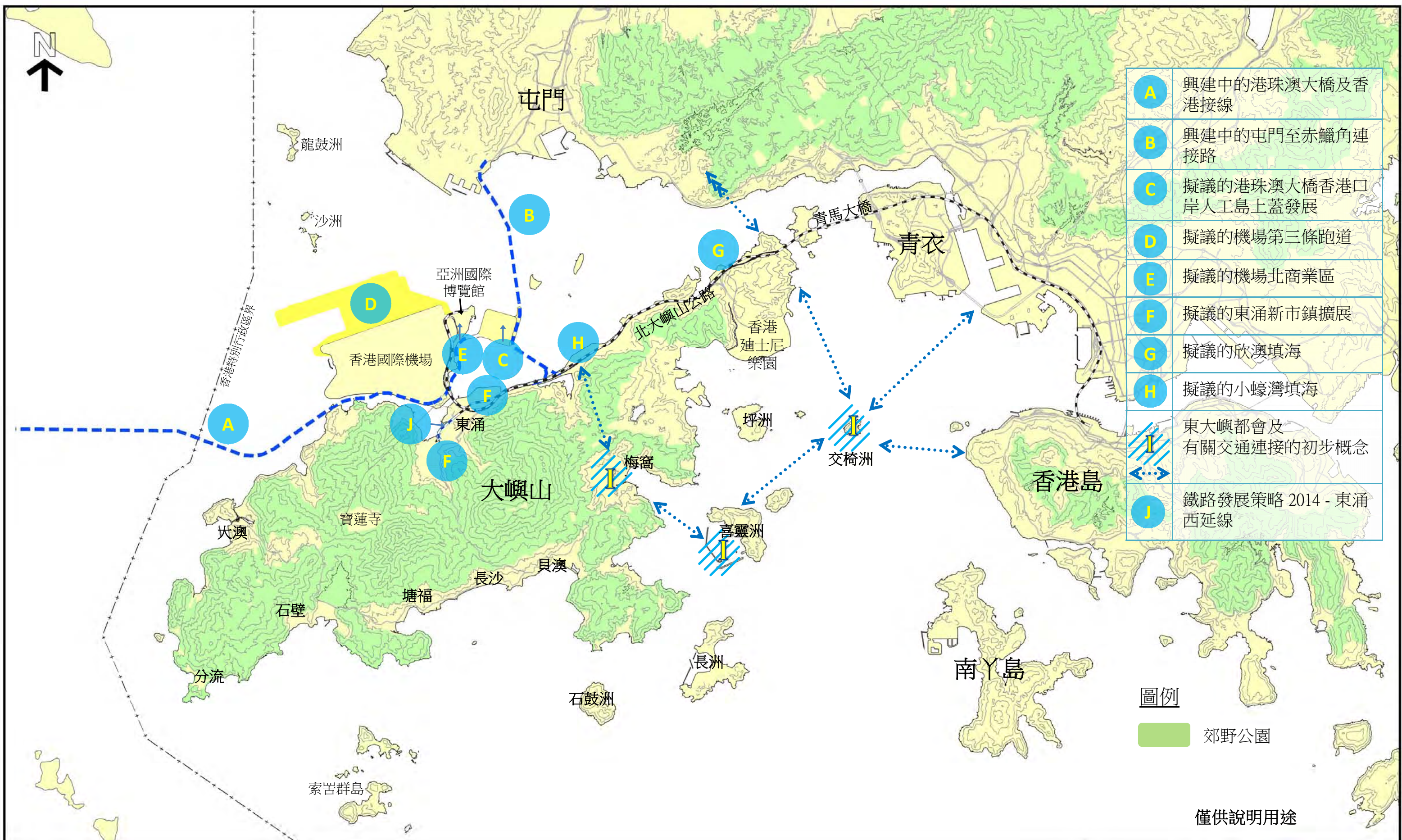
規劃署 

圖則編號： M/SP/14/262

日期： 03/10/2014

圖四





A	興建中的港珠澳大橋及香港接線
B	興建中的屯門至赤鱗角連接路
C	擬議的港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展
D	擬議的機場第三條跑道
E	擬議的機場北商業區
F	擬議的東涌新市鎮擴展
G	擬議的欣澳填海
H	擬議的小蠔灣填海
I	東大嶼都會及有關交通連接的初步概念
J	鐵路發展策略 2014 - 東涌西延線

圖例
 郊野公園

僅供說明用途

大嶼山現正進行及計劃中的大型基建及發展項目

規劃署

圖則編號： M/SP/14/258

日期： 26/09/2014

圖五

