

離島區議會
文件第 71/2014 號

大嶼山發展的初步意見

目的

本文件旨在向離島區議會簡報大嶼山發展諮詢委員會(委員會)的工作，及將供委員會討論的大嶼山策略定位和發展方向的初步意見。

背景

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建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、由梅窩白銀鄉至大嶼白芒的香港澳運徑，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。

5. 2014 年 1 月，行政長官成立大嶼山發展諮詢委員會，就社會及經濟發展的種種機遇提出意見，以期充分發揮大嶼山的優勢，作為連繫香港、澳門及珠三角西部主要交通基建交匯點，以滿足香港的長遠發展需要，並同時兼顧發展與保育兩者的要求。

委員會工作

6. 委員會在 2014 年 3 月 8 日舉行了首次會議，檢視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，此兩份文件並已上載至發展局網頁¹。主要資料現大致展示在附件 2.1 及 2.2 的兩張圖則內，以供參考。該會議上，委員會也討論了委員所提出的涵蓋多個範疇的大嶼山發展的初步意見及建議。

7. 隨後，在 4、5 月間，委員會分別往大嶼山和珠三角西部城市的策略性地點考察，了解當地的發展、社會、交通，及基建推展的情況，有助委員會在協力謀劃大嶼山的發展策略時，發揮區內各大型基建的效益，善用香港和珠三角的協同效應，同時達到發展、社區和保育的平衡，以充分促進大嶼山以至香港整體的可持續發展。

8. 在 2014 年 6 月 14 日，委員會舉行了第二次會議，考慮到自委員會成立以來委員及公眾所提出的意見及建議後，委員會秘書處梳理了大嶼山的策略定位和發展方向的初步意見，以供委員會在 7 月 19 日舉行的第三次會議中討論。詳情載於大嶼山發展諮詢委員會文件第 04/2014 號及 05/2014 號，此兩份文件亦已上載至發展局網頁。在下列的段落，現概述有關的初步意見。

¹ (http://www.devb.gov.hk/tc/boards_and_committees/landac/agenda_and_minutes_of_meetings/index.html)

大嶼山策略性定位

9. 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，與及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會，在香港整體發展上擔當多重策略性的角色。

9.1 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。

9.2 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，屯門至赤鱗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。

9.3 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。

9.4 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、白腹海鵰等，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。

大嶼山發展方向

10. 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3圖像所示，包括：

10.1 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9.1及9.2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。

10.2 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。

10.3 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。

10.4 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。

11. 這些發展主題只屬初步構思，僅供參考。委員會需在7月19日舉行的第三次會議中詳細討論，以確實有關建議。

備悉意見

12. 請議員備悉本文件簡報的委員會的工作，及將供委員會討論的大嶼山策略性定位及發展方向的初步意見。

發展局

2014年6月