

赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13

說明書

說明書

赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I - CLK/13

<u>目 錄</u>	<u>頁 次</u>
1. 引言	1
2. 擬備該圖的權力依據及程序	1
3. 擬備該圖的目的	3
4. 該圖的《註釋》	3
5. 規劃區	3
6. 人口	3
7. 土地用途地帶	
7.1 商業	4
7.2 政府、機構或社區	4
7.3 其他指定用途	5
7.4 綠化地帶	8
8. 交通	8
9. 公用設施	11
10. 文化遺產	11
11. 規劃的實施	12

赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13

(這是為施行《城市規劃條例》的規定而擬備的草圖)

說明書

注意：就《城市規劃條例》而言，不應視本《說明書》為圖則的一部分。

1. 引言

本《說明書》旨在闡述城市規劃委員會(下稱「城規會」)擬備《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》時就各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目的，以協助公眾了解該圖的內容。

2. 擬備該圖的權力依據及程序

2.1 一九九六年五月二十二日，當時的規劃環境地政司行使當時的總督所授予的權力，根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第3(1)(a)條，指示城規會為赤鱸角機場島擬備分區計劃大綱圖。一九九六年十二月十三日，《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/1》根據條例第5條予以展示，以供公眾查閱。城規會其後對該分區計劃大綱草圖作出修訂，並根據條例第7條予以展示，以供公眾查閱。二零零一年四月十日，行政長官會同行政會議根據條例第9(1)(a)條，核准赤鱸角分區計劃大綱草圖；該分區計劃大綱圖其後重新編號為 S/I-CLK/3。二零零一年四月二十日，《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/3》根據條例第9(5)條展示，以供公眾查閱。

2.2 二零零一年九月二十五日，行政長官會同行政會議根據條例第12(1)(b)(ii)條，把《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/3》發還城規會以作出修訂。城規會對該分區計劃大綱圖作出修訂，並根據條例第5條予以展示，以供公眾查閱。二零零二年十月八日，行政長官會同行政會議根據條例第9(1)(a)條，核准赤鱸角分區計劃大綱草圖；該分區計劃大綱圖其後重新編號為 S/I-CLK/5。二零零二年十月十八日，《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/5》根據條例第9(5)條展示，以供公眾查閱。

2.3 二零零三年七月八日，行政長官會同行政會議根據條例第12(1)(b)(ii)條，把《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/5》發還城規會以作出修訂。其後，城規會對該分區計劃大綱圖作出四次修訂，並根據條例第5條或第7條予以展示，以供公眾查閱。

- 2.4 二零零六年五月九日，行政長官會同行政會議根據條例第9(1)(a)條，核准赤鱸角分區計劃大綱草圖；該分區計劃大綱草圖其後重新編號為 S/I-CLK/10。
- 2.5 二零零九年三月二十八日，發展局局長行使行政長官所授予的權力，根據條例第3(1)(a)條，指示城規會擴大赤鱸角分區計劃大綱圖的規劃區範圍，以涵蓋興建港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋香港接線、屯門至赤鱸角連接路南面出入口和進行其他擬議道路工程的地方，以及消防處海上救援設施的擬議重置地點。
- 2.6 二零零九年五月五日，行政長官會同行政會議根據條例第12(1)(b)(ii)條，把《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/10》發還城規會以作出修訂。
- 2.7 二零零九年六月十二日，城規會根據條例第5條，展示《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11》，以供公眾查閱。該圖收納了有關闢設香港口岸、港珠澳大橋香港接線及屯門至赤鱸角連接路南面出入口的擬議填海區的運輸基礎設施及土地用途建議。在展示期內共接獲 789 份申述書，其中有七份申述書隨後被撤回，一份被視為無效。申述書在二零零九年八月二十一日展示三個星期，城規會並無接獲意見。二零零九年十一月十三日，城規會根據條例第6B(8)條決定不建議順應申述而修訂草圖。
- 2.8 二零一一年十月十八日，行政長官會同行政會議根據條例第9(1)(a)條，核准赤鱸角分區計劃大綱草圖，該核准圖其後重新編號為 S/I-CLK/12。二零一一年十月二十一日，《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/12》根據條例第9(5)條展示，以供公眾查閱。
- 2.9 二零一四年九月二十三日，發展局局長行使行政長官所授予的權力，根據條例第3(1)(a)條，指示城規會擴大赤鱸角分區計劃大綱圖的規劃區範圍，以涵蓋用作興建香港國際機場新的第三條跑道的擬議填海區。
- 2.10 二零一五年二月二十四日，行政長官會同行政會議根據條例第12(1)(b)(ii)條，把《赤鱸角分區計劃大綱核准圖編號 S/I-CLK/12》發還城規會以作出修訂。發還圖則一事於二零一五年三月二十七日根據條例第12(2)條在憲報公布。
- 2.11 二零一五年五月八日，城規會根據條例第5條，展示《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》(下稱「該圖」)，以供公眾查閱。該圖加入了有關用作興建香港國際機場新的第三條跑道的擬議填海區的土地用途建議。

3. 擬備該圖的目的

- 3.1 該圖旨在顯示赤鱘角機場島、香港口岸及港珠澳大橋香港接線的概括土地用途地帶和主要運輸網，以便把規劃區的發展和重建計劃納入法定規劃管制之內。
- 3.2 該圖顯示規劃區內概括的發展原則。由於該圖是一小比例圖，因此進行詳細規劃和進行發展時，道路和鐵路的路線，以及各個土地用途地帶的界線，可能需要略為調整。

4. 該圖的《註釋》

- 4.1 該圖附有一份《註釋》，分別說明該規劃區及個別地帶內經常准許的各類用途或發展，以及須向城規會申請許可的各類用途或發展。城規會若批給許可，可能附加或不附加條件。條例第 16 條有關申請規劃許可的規定，使當局可較靈活地規劃土地用途及管制發展，以配合不斷轉變的社會需要。
- 4.2 為使公眾易於明白起見，規劃署的專業事務部備有一份《釋義》，把《註釋》內部分詞彙的定義列出，以供公眾索閱。這份《釋義》亦可從城規會的網頁下載（網址為 <http://www.info.gov.hk/tpb>）。

5. 規劃區

- 5.1 規劃區（下稱「該區」）位於大嶼山北岸對面，涵蓋赤鱘角香港國際機場現有的機場島及用作興建第三條跑道的擬議填海區、香港口岸、港珠澳大橋香港接線的一部分及屯門至赤鱘角連接路南面出入口，在地理上與位於東涌的新市鎮發展相隔一條闊 200 米的水道。
- 5.2 該區的界線在圖上以粗虛線顯示。該圖所涵蓋的面積共約 2 095 公頃，其中包括指定用作發展碼頭的海面。
- 5.3 大嶼山北岸地區的地質情況複雜，可以對地基設計及建造工程的發展成本和建築計劃造成重大影響。受影響地區稱為「大嶼山北岸的指定地區」。有關大嶼山北岸的地質資料及地基工程技術指引，可向土木工程拓展署索閱。

6. 人口

- 6.1 除了住在機場島上的酒店和員工宿舍的人外，並無居住人口。

- 6.2 現時該區的工作人員約有 65 000 人，預計全面發展後，設有第三條跑道的機場島上的工作人員會增至約 141 000 人，而香港口岸的工作人員則會增至約 5 000 人。
- 6.3 香港國際機場的中場範圍發展計劃完成後，現有的機場客運大樓和兩條跑道每年可處理飛機旅客約 7 400 萬人次。機場擴建完成後，增設了第三條跑道及相關的客運大樓設施，每年可處理的客運量將增至約 1 億 200 萬人次。如客運量進一步增加，亦可以應付。
- 6.4 計劃興建的香港口岸，旨在提供所需設施，以便政府部門對使用港珠澳大橋的車輛和旅客執行警務、海關、入境及檢疫管制工作，並提供其他所需的支援設施。到二零三五年，港珠澳大橋每日的雙程交通流量預計約為車輛 36 000 至 49 000 架次及旅客 191 000 至 234 000 人次。

7. 土地用途地帶

7.1 商業：總面積 118.18 公頃

7.1.1 此地帶的規劃意向，主要是作商業發展，以及進行與機場有關或其他的商業活動。機場島的東部屬於這個地帶，預算用作提供優美宜人的環境，供與機場有關的企業和其他商業活動之用。這些商業活動有需要佔用機場島上優越而又方便的地點。這個地帶內計劃興建酒店、辦公室、零售店、展覽中心、康樂設施和其他輔助設施。此外，當局亦預留土地作機場客運大樓、地面運輸中心及客運渡輪碼頭之用。

7.1.2 這個地帶設有四通八達的運輸網，把區內的商業發展、客運大樓、地面運輸中心和機場快線機場站連接起來。此外，還設有公共停車場。因此，在這個地帶內，有很大部分的地方將會用來關設運輸基礎設施。

7.2 政府、機構或社區：總面積 12.30 公頃

7.2.1 此地帶的規劃意向，主要是提供政府、機構或社區設施，以支援機場的運作，並為機場島的其他發展提供所需服務。

7.2.2 這個地帶內現有的主要政府、機構或社區設施，包括政府飛行服務隊中心、消防局、警署和空郵中心。

7.3 其他指定用途：總面積 1869.73 公頃

7.3.1 這個地帶涵蓋註明作下列指定用途的土地：

7.3.2 機場：1456.80 公頃

此地帶的規劃意向，是發展機場的運作設施。機場島的北部屬於這個地帶。主要設施包括跑道、飛行區、航空交通管制塔、機場客運大樓和客運廊，以及停機坪。這些設施的用途獨特，並已列入《註釋》第一欄，作為經常准許的用途，使機場在運作上的發展可以享有最大的靈活性。其他准許的用途包括「飛機燃料貯存設施」、「飛機旅客辦理手續及貨運處理系統／設施」和「航空貨運處理系統及設施」，其中「航空貨運處理系統及設施」包括貨運停機坪、貨物等候區和貨物裝卸坪等等。

7.3.3 機場服務設施用地：211.70 公頃

此地帶的規劃意向，是發展利便機場運作的輔助設施。機場東面、西面和南面的土地屬於這個地帶。主要的輔助設施包括航空貨運大樓、航機膳食供應設施、飛機加油設施、飛機維修設施和飛機燃料庫。

7.3.4 口岸：130.64 公頃

7.3.4.1 此地帶的規劃意向，主要是興建港珠澳大橋的口岸及進行相關活動。主要設施包括車輛清關設施、旅客出入境大樓、過境大堂、上落客區、公共運輸交匯處、政府辦公室及其他所需的支援設施。有關這些設施的安排必須確保清關手續及交通暢順妥當。香港口岸的主要設計參數如下：

- (a) 使用香港口岸的各類車輛及旅客的設計流量；
- (b) 各類車輛及旅客的處理時間；
- (c) 容納執行部門／支援設施的地方及其他規定；以及
- (d) 車輛／旅客的過境清關流程。

7.3.4.2 大部分在香港口岸的建築物為 10 至 25 米高的低層建築物，但旅客出入境大樓(該大樓是乘搭旅遊巴士、穿梭巴士及／或其他公共交通工具的乘客的主要關口站)、警務大樓及消防處的消防演習大樓(有關建築物的高度約為 30 至 40 米，以應付運作需要)除外。

7.3.4.3 此地帶內的發展及重建計劃必須遵守圖則訂明的最高建築物高度限制(主水平基準上 15 至 45 米)。城規會可根據規劃許可審批制度，考慮略為放寬圖則訂明的建築物高度限制；每宗略為放寬建築物高度限制的申請，會按個別情況作出考慮。

7.3.4.4 另外亦在過境大堂設置地底行人捷運系統，連接香港口岸和香港國際機場，利便航空／陸路旅客過境。

7.3.4.5 所有在此地帶內的發展，其在相關位置的建築物亦須符合機場障礙物高度限制的規定。

7.3.5 商業園：44.74 公頃

此地帶的規劃意向，主要是提供土地進行與機場有關的商業活動。機場南部的一塊土地屬於這個地帶。這個地帶預算用作闢設貨運代理中心、與機場有關的寫字樓、航空公司的總辦事處和行政大樓，以及酒店和零售商店等。

7.3.6 公路維修區：5.59 公頃

7.3.6.1 此地帶的規劃意向，是劃定土地作後勤用地，以便進行港珠澳大橋香港接線的營運和維修工作。港龍大廈及中航大廈以南的土地位於此地帶內。

7.3.6.2 此地帶內的發展及重建計劃必須遵守圖則訂明的最高建築物高度限制(兩層高)。城規會可根據規劃許可審批制度，考慮略為放寬圖則訂明的建築物高度限制；每宗略為放寬建築物高度限制的申請，會按個別情況作出考慮。

7.3.7 碼頭：14.19 公頃

此地帶的規劃意向，是劃定土地用作碼頭，為機場島提供海路交通設施。東北岸的地區劃入此地帶，用作興建碼頭，為機場提供渡輪服務。

7.3.8 附屬控制站：0.04 公頃

7.3.8.1 此地帶的規劃意向，主要是預留土地興建附屬控制站，附屬控制站位於屯門至赤鱗角連接路隧道南面出入口附近。

7.3.8.2 此地帶內的發展及重建計劃必須遵守圖則訂明的最高建築物高度限制（主水平基準上 25 米）。城規會可根據規劃許可審批制度，考慮略為放寬圖則訂明的建築物高度限制；每宗略為放寬建築物高度限制的申請，會按個別情況作出考慮。

7.3.9 海上救援站：0.40 公頃

7.3.9.1 此地帶的規劃意向，主要是預留土地重置現有消防處海上救援東局，該設施會受到擬議行人捷運系統的影響。

7.3.9.2 此地帶內的發展及重建計劃必須遵守圖則訂明的最高建築物高度限制（一層高）。城規會可根據規劃許可審批制度，考慮略為放寬圖則訂明的建築物高度限制；每宗略為放寬建築物高度限制的申請，會按個別情況作出考慮。

7.3.10 通風大樓：0.30 公頃

7.3.10.1 此地帶的規劃意向，主要是預留土地興建通風大樓，通風大樓位於屯門至赤鱗角連接路隧道南面出入口填海區的北端。

7.3.10.2 此地帶內的發展及重建計劃必須遵守圖則訂明的最高建築物高度限制（主水平基準上 30 米）。城規會可根據規劃許可審批制度，考慮略為放寬圖則訂明的建築物高度限制；每宗略為放寬建築物高度限制的申請，會按個別情況作出考慮。

7.3.11 美化市容地帶：5.33 公頃

此地帶的規劃意向，是劃定土地闢設路旁大型美化市容地帶及園景緩衝區。此地帶涵蓋擬議美化市容地帶，作為「商業」地帶與香港口岸通往機場島及港珠澳大橋香港接線的擬議車路之間的園景緩衝區。

7.4 綠化地帶：總面積 21.30 公頃

7.4.1 此地帶的規劃意向，是保存位於機場島東南端的圓丘的現有自然景觀，以作為與鄰近新市鎮之間的一個緩衝區，使該新市鎮的景觀和環境不會受到影響。根據一般推定，此地帶內不宜進行發展。這個地帶亦會闢設一個靜態康樂場地。觀景山位於這個地帶內。

7.4.2 這個地帶內的發展會受到嚴格管制。城規會會參考其所頒布的有關指引，按個別情況考慮每份發展建議書。城規會已就東涌吊車項目的多個重要組成部分批給規劃許可，包括批准在觀景山山麓興建機場島轉向塔、吊纜支撐塔，以及橫跨該山麓的吊車路線。

7.4.3 港珠澳大橋香港接線有一路段是隧道，貫穿觀景山，隧道出口在機場島東岸的新填海區。

8. 交通

8.1 道路

8.1.1 該圖只顯示主要的道路網。該圖是一小比例圖，路口和交匯處、區內道路和行人徑尚待詳細設計，並沒有在圖上顯示。

8.1.2 北大嶼山公路沿大嶼山北岸伸展，是機場和香港其他地區之間的重要連接通道。機場的對外陸路交通，主要依賴北大嶼山公路和青嶼幹線。青嶼幹線經青衣島的主要交匯處通往三號幹線，再取道西九龍公路和西區海底隧道直達中環。在青衣島的主要交匯處亦有一條連接道路，經汀九橋通往新界西北部。

8.1.3 機場與東涌之間建有兩條道路橋樑。北大嶼山公路大橋為車輛提供一條通往市區的快速道路，而赤鱗角南路大橋則主要供往來東涌與機場之間車輛使用。

- 8.1.4 該區還會設置一個四通八達的區內道路網和行人捷運系統，方便往來機場客運大樓、地面運輸中心、機場輔助設施和其他發展。基於保安理由，機場限制區內的道路將會禁止公眾進入。
- 8.1.5 香港口岸經港珠澳大橋香港接線接駁至香港特別行政區邊界外的港珠澳大橋主橋。香港口岸設有區內道路網絡，應付所有所需的公共交通。另外設置執勤員工專用的支路系統，方便他們前往香港口岸的不同位置，而不會阻礙正常交通。
- 8.1.6 港珠澳大橋香港接線是連接香港特別行政區邊界的擬議港珠澳大橋主橋與擬議香港口岸的三線雙程分隔車道，約 12 公里長。香港接線包括(i)海上高架橋(起點是香港特別行政區邊界，著陸地點是機場島近南環路位置)及陸上高架橋(由機場島的著陸地點至觀景山)，全長約 9.4 公里；(ii)觀景山約 1 公里長的隧道；以及(iii)位於機場島東岸約 1.6 公里長的地面道路，通往香港口岸。
- 8.1.7 從香港口岸可由以下的道路連接香港境內道路網絡：
- (a) 通往機場島的连接路，往來香港國際機場及東涌；
 - (b) 屯門至赤鱗角连接路的主隧道，往來屯門及新界西北；以及
 - (c) 屯門至赤鱗角连接路南面通道，往來大嶼山及香港其他地區。
- 8.1.8 屯門至赤鱗角连接路是一條天橋連隧道的雙線雙程分隔車道，包括約 5 公里長的海底隧道及 4 公里長的高架橋，由屯門望后石經香港口岸通往北大嶼山及香港國際機場。興建該连接路，旨在為新界西北部及大嶼山提供一條新的策略性走廊，以紓緩青嶼幹線日後可能出現的擠塞情況。连接路亦可提供另一條道路，由屯門直通機場，應付旅客和物流業的需求。
- 8.1.9 二零一一年十月十八日，行政長官會同行政會議根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)授權興建港珠澳大橋香港接線及屯門至赤鱗角连接路。該圖上標示有關道路，僅供參考之用。按照條例第 13A 條，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)授權進行的道路工程計劃，須當作為根據條例獲得核准。

8.2 鐵路

- 8.2.1 機場快線是特別為飛機旅客而設的快速列車服務，班次頻密，往來香港島和機場之間，中途站設於九龍和青衣。機場快線機場站鄰接機場客運大樓，而博覽館站則位於一個展覽中心(亞洲國際博覽館)的北面。
- 8.2.2 為本港市民提供服務的地鐵東涌線，同樣行走機場鐵路的路線，但終站設於東涌市中心。使用鐵路服務前往機場的市民，也可乘搭地鐵東涌線列車前往東涌，然後在東涌轉乘接駁巴士往機場。
- 8.2.3 通過地底行人捷運系統，可從機場客運大樓通往海天客運碼頭。行人捷運系統可擴展，連接香港口岸及香港國際機場，方便旅客過境。
- 8.2.4 機場軌道聯絡線計劃仍在規劃階段，擬興建鐵路連接深圳機場與香港國際機場。有關計劃的可行方案之一是將機場軌道聯絡線的南面大樓設於香港口岸，而在設計香港口岸的設施時，已顧及此可行方案。

8.3 渡輪

現有的渡輪碼頭，即海天客運碼頭，位於該區的東北岸。在「其他指定用途」註明「碼頭」地帶內還可興建渡輪碼頭和其他碼頭，以便加強渡輪服務。香港機場管理局已於二零零九年開始營運海天客運碼頭，為機場的過境旅客提供服務。

8.4 公共交通

- 8.4.1 除鐵路和渡輪外，專利巴士和的士亦是前往該區的重要公共交通工具。
- 8.4.2 為方便旅客和接機、送機的人士，地面運輸中心與機場快線機場站及機場客運大樓緊密連接。地面運輸中心包括一個設有各種交通工具的公共交通交匯處，以及分別為抵港和離港旅客而設的抵港層和離港層。
- 8.4.3 香港口岸將設置一個公共運輸交匯處，以應付跨境旅客的需求。

9. 公用設施

9.1 供水

9.1.1 該區的食水由東涌食水配水庫經分配水管(包括一條專為機場地區直接供應食水的水管)供應給用戶。

9.1.2 機場島已建有一個網狀海水供應系統。這個系統可發揮兩種功能，既可幫助空氣調節系統散熱，亦可提供海水供沖廁之用。

9.2 電力供應

該區通過一個新的輸電網獲得電力供應。當局已預留足夠土地作興建電力支站之用，以應付短期和長遠的需求。

9.3 電話服務

該區建有一個電話機樓，為用戶提供電話服務。

9.4 煤氣供應

煤氣供應由現時在新界的網絡經海底管道延展至該區。煤氣管道已敷設至打棚埔，然後經北大嶼山大蠔的煤氣喉管清理站／煤氣高壓調壓站，將煤氣供應給該區。

9.5 污水收集和排水系統

9.5.1 污水渠收集機場島的污水並輸往污水抽水站，再轉送往北大嶼山小蠔灣的污水處理廠處理。香港口岸將興建一個污水處理廠，處理該處產生的污水。

9.5.2 機場島的雨水排放系統接駁機場島外圍的排水口。機場島的污水收集系統和雨水排放系統的保養和運作，由香港機場管理局負責。香港口岸的所有新的雨水渠及暗渠將盡量跟隨車道路線鋪設。

10. 文化遺產

景觀山有一個古蹟地點，名為蝦螺灣考古遺址，保存可追溯至元朝的灰窰。這個地點具保存價值，因此應盡量避免在該處進行任何發展或重建計劃。任何人如欲進行可能會影響這個地點及其周圍環境的發展計劃，必須先徵詢康樂及文化事務署轄下古物古蹟辦事處的意見。

11. 規劃的實施

- 11.1 雖然當局目前仍會容忍不符合有關地帶的法定規定的現有用途，但任何用途的實質改變及任何其他發展／重建都必須是該圖所經常准許的；或是如果必須先取得城規會的許可，則須符合城規會所批給許可的內容。城規會已就市區和新市鎮地區內的現有用途的釋義制定了一套指引。任何人士如欲要求享有「現有用途權利」，應參閱這份指引，並且必須提供足夠的證據，以證明確有資格享有這項權利。至於執行各個地帶規定的工作，主要由屋宇署、地政總署和其他簽發牌照的部門負責。

機場島

- 11.2 興建機場是十大機場核心計劃項目之一。機場的主要地盤開拓工程於一九九二年展開，所有地盤平整工程在一九九五年六月完成。
- 11.3 一九九五年十二月，當局向香港機場管理局批出機場島作機場的發展和運作之用。根據批地條件，該局須擬備一份機場概念圖則和為個別建築工程擬備總綱發展藍圖，而這些圖則必須符合政府的要求。
- 11.4 機場於一九九八年七月六日啟用時，設有一條跑道、一座機場客運大樓、各項相關的機場設施和商業發展。第二條跑道亦於一九九九年八月投入服務。至於其他額外的設施，則會分期興建，以配合航空交通量的增加。
- 11.5 包括北大嶼山公路和機場鐵路在內的重要運輸連接道路，亦是機場核心計劃項目的組成部分。這些計劃分別由路政署和地鐵有限公司負責進行。
- 11.6 二零一五年三月十七日，行政會議確認香港國際機場有必要建立三跑道系統。擬議的三跑道系統包括新的第三條跑道連相關的滑行道、停機坪和飛機停泊位、新的機場客運廊大樓、擴建現時二號客運大樓、有關的機場限制區及機場限制區外的工程連相關的附屬及配套設施。

港珠澳大橋香港口岸

- 11.7 二零零七年一月七日，港珠澳大橋專責小組建議三地政府在各自境內設置港珠澳大橋口岸。專責小組由國家發展和改革委員會領導，成員包括交通運輸部、國務院港澳事務辦公室，以及香港特別行政區、廣東省和澳門特別行政區政府的代表。港珠澳大橋（連同香港口岸和香港接線）為香港特區和珠江西岸提供陸路交通

聯繫，有助香港特區的旅遊業、物流業、金融業及貿易發展，並鞏固香港特區作為國際航運和航空中心的地位，以及促進香港特區和珠江西岸的經濟融合。

11.8 香港口岸、港珠澳大橋香港接線及屯門至赤鱸角連接路的工程項目已於二零一一至一二年度動工。

規劃申請

11.9 城規會將會按個別情況審批每宗規劃申請。一般來說，城規會在考慮規劃申請時，會顧及所有有關的規劃因素，其中可能包括城規會頒布的指引。城規會所頒布的指引，可於城規會的網頁瀏覽，或向城規會秘書處和規劃署專業事務部索閱。至於規劃許可的申請表格和《申請須知》，可從城規會的網頁下載，亦可向城規會秘書處、規劃署專業事務部和該署的有關地區規劃處索取。申請書須夾附城規會所需的資料，供該會考慮。

城市規劃委員會
二零一五年五月