

**有關要求盡快落實措施疏導經港珠澳大橋訪港旅客的提問**  
**(文件 IDC 134/2018 號)**

**發展局的書面回覆**

就離島區議會文件 IDC 134/2018 號的第二部份提問，發展局回覆如下：

港珠澳大橋香港口岸人工島(下稱「口岸人工島」)位處於港珠澳大橋的落腳點，鄰近香港國際機場，是香港連接珠江三角洲及世界各地的關鍵門戶。為探討如何善用面積約 150 公頃的口岸人工島，土木工程拓展署聯同規劃署於 2015 年 1 月展開「港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究」。研究的初步構思是在口岸人工島上蓋發展旅遊、零售、創意產業、會展旅遊、商業及專業服務和物流等經濟產業。

土木工程拓展署聯同規劃署於 2015 年年中進行了社區參與活動，就該初步發展構思進行公眾諮詢。公眾普遍歡迎就上蓋發展進行研究，支持以「把握橋頭經濟」為策略性規劃目標，並認同在上蓋發展多元化經濟產業。同時，亦有公眾建議在研究中詳細考慮上蓋發展與香港其他地區的交通連接，為本地和抵港的車輛提供足夠泊車位；亦有意見建議包括相關部門及顧問的研究團隊諮詢機場管理局(下稱「機管局」)以協調機場島及口岸人工島的擬議發展，加強香港作為區域轉運中心的角色。因應在社區參與活動所收集到的建議和意見，研究團隊審視不同土地用途(包括入境私家車停車場)的規劃建議和實施方案，並進行相關的技術可行性評估(如交通影響評估、環境影響評估等)及財務可行性評估。研究的過程需要顧及不同因素，包括口岸人工島的發展限制及鄰近機場島的發展機遇。

在限制方面，由於口岸人工島內大部份土地屬禁區範圍，基於保安要求，除禁區範圍內的發展項目外，上蓋發展及其通道必須與禁區予以分隔。發展方案亦需要確保不影響已開通的口岸的日常運作和通關/檢疫的保安規定和安排。

由於口岸人工島鄰近機場，島上的建築物高度受制於機場高度限制。口岸人工島的規劃亦需要考慮噪音等因素。上述限制會影響口岸人工島的上蓋發展用途，例如基於飛機噪音而不適合住宅發展等。另一方面，上述限制會影響口岸人工島上蓋發展的發展成本。假若個別土地用途方案需要將大部份甚至全部禁區範圍的上蓋轉為非禁區，用作發展，我們需要建造大型平台和高架交通基建設施，以分隔上蓋發展及口岸禁區範圍。此外，要確保維持口岸 24 小時正常及安全運作，建造工程需要分期施工，期間亦要提供充足的臨時交通、保安及安全防護措施。因此，相比一般的土地發展項目，口岸人工島的上蓋發展需要較高的發展成本。這方面會影響不同土地用途方案的技術及財務可行性。

至於鄰近的機場島，機管局近年正積極推動多項大型發展項目。當中，超過 1 000 間客房的航天城酒店項目已於 2017 年展開工程，預計於 2020 年至 2021 年落成。此外，面積達 35 萬平方米的航天城綜合零售、餐飲及娛樂設施項目的發展及管理權已於 2018 年 4 月批出，預計於 2023 年至 2027 年分期落成啟用。相比現時面積約 10 萬平方米的太古城商場和約 20 萬平方米的海港城商場，航天城落成後將會成為全港最大型的零售、餐飲及娛樂中心，並將設有交通交匯處和至少 2 800 個停車位等配套設施，以滿足訪客的需求。機管局亦於 2018 年 6 月批出佔地約 5.3 公頃位於機場南貨運區的高端物流中心的發展及管理權。物流中心預計於 2023 年投入運作，將可進一步鞏固香港國際機場作為國際航空及貨運樞紐的領導地位。另一方面，政府會與機管局商討亞洲國際博覽館第二期擴建計劃。

上述在機場島上的最新發展廣泛涵蓋酒店、零售、餐飲、娛樂、物流及會展等與航空業務相關的產業。為確保口岸人工島與鄰近機場島的發展有著協同效應，行政長官於今年的《施政報告》公布政府會邀請機管局就口岸人工島上蓋發展提交發展方案建議。政府的願景是口岸人工島的上蓋發展，連同在機場島上的機場三跑道系統、高端物流中心、航天城發展項目和亞洲國際博覽館的未來發展，將大嶼山打造成連接粵港澳大灣區以至全世界的「機場城市」。在《施政報告》公布之後，政府正式發出邀請信並於上月接獲機管局的回覆，同意提交有關方案，當中包括探討在上蓋發展中提

供入境私家車停車場的可行性，而發展方案將涵蓋整個口岸人工島包括島上的禁區範圍。

待機管局完成研究並提交發展方案之後，政府會詳細考慮有關建議，才敲定口岸人工島上蓋發展的方案，適時諮詢公眾。雖然口岸人工島的上蓋發展研究將會延長，但這安排有利口岸人工島的長遠發展，亦有助創造一個具高經濟效益及多元化就業機會的「機場城市」，鞏固及提升香港國際商業中心地位。

2018年12月