

離島區議會
文件 IDC 4/2019 號

「明日大嶼願景」

目的

本文件旨在向離島區議會簡報政府提出的「明日大嶼願景」，以及發展局下一步的相關工作。

「明日大嶼願景」

紓緩土地不足問題

2. 香港目前面對嚴重土地供應短缺。根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（《香港2030+》）推算全港2016-46年的新增房屋單位需求約有100萬個。政府一直透過多管齊下的土地供應策略，致力增加土地供應。短中期方面，透過更改土地用途和適度提升發展密度、啟德發展區、鐵路物業發展項目、市區重建項目等，合共可提供約38萬個住宅單位。中長期方面，各個新發展區和新市鎮擴建（包括古洞北和粉嶺北新發展區、東涌新市鎮擴展、洪水橋新發展區及元朗南發展），加上潛在的鐵路物業發展項目，可提供約23萬個住宅單位。但住宅單位數目尚欠約39萬才能滿足需求。除了房屋，我們還缺乏經濟用地來保持經濟增長，而隨著人口增長和老化，社會對政府、機構和社區設施的需求有增無減，但我們同樣地缺少土地滿足這方面的社會需求。

3. 《香港2030+》研究估計我們欠缺最少1 200公頃土地。土地供應專責小組（專責小組）¹在2018年12月31日向政府提交的報告指出，欠缺1 200公頃用地的估算過份保守，亦低估了實際需要。除了假設所有現行的土地供應項目（包括改劃用地及新發展區）皆能如期及全數按政府建議的發展規模順利推行，《香港2030+》

¹ 專責小組於2017年9月成立，由行政長官委任22名非官方成員及8名官方成員組成，任期由2017年9月至2019年2月，為期一年半。專責小組的主要工作是檢視和評估各個土地供應選項，並透過廣泛的公眾參與活動，提升社會對土地供應及土地短缺問題的認知，推動公眾就這些議題進行討論及作出取捨；以及收窄不同持份者之間的分歧，逐步凝聚增加土地供應的主流共識，並根據收集得來的公眾意見，就整體土地供應策略及土地供應選項的優次向政府提出建議。

的估算並未全面計及市民希望更寬敞的生活環境的訴求，亦沒有考慮因人口老化而需要更多的安老和醫療設施，以及因大量樓宇老化而需要加快市區重建時所需的調遷空間等的額外土地需求。所以專責小組預計實際土地短缺數字應遠高於1 200公頃，而這數字尚未包括香港需要建立土地儲備，以解決欠缺土地對發展所帶來的限制。

由「東大嶼都會」到「明日大嶼願景」

4. 於2016年10月，政府就《香港2030+》研究進行公眾參與活動，當中建議的「東大嶼都會」為策略增長區之一。「東大嶼都會」位處於香港島與大嶼山之間的中部水域，其初步構思是主要透過填海興建人工島以提供約1 000公頃具發展潛力的土地，支持房屋和經濟發展。

5. 2018年《施政報告》提出「明日大嶼願景」，強化了「東大嶼都會」的建議，透過多項措施增加土地供應，紓緩香港各類土地中、長期短缺的問題，並配以一套全新的運輸基建網絡，把握大嶼山連繫世界各地的優勢，推動香港經濟發展，讓市民安居樂業。「明日大嶼願景」下的概念發展及策略性運輸計劃載於附件一。

6. 「明日大嶼願景」其中一項主要建議是盡快展開研究於生態敏感度相對較低的中部水域分階段興建人工島，首階段的研究會聚焦推展約1 000公頃鄰近交椅洲的人工島（下稱交椅洲人工島），其擬議位置、面積、概括的發展模式和發展效益都與「東大嶼都會」的建議吻合。根據粗略估算，約1 000公頃的交椅洲人工島可提供約15萬至26萬個單位，當中七成（即10萬5千至18萬2千伙）為公營房屋。我們將以首批居民在2032年入伙為工作目標。相對目前四個正在進行或規劃中的新發展區及新市鎮擴展項目²合共可提供約13萬個公營房屋單位，足見交椅洲人工島應付長遠房屋需求的龐大潛力。

7. 除提供房屋和配套設施用地外，交椅洲人工島亦會發展成

² 目前進行或規劃中的計劃包括古洞北和粉嶺北新發展區、洪水橋新發展區、元朗南發展及東涌新市鎮擴展。

第三個核心商業區³，預計提供達400萬平方米商業樓面面積，並提供約20萬個就業機會。除與中環核心商業區相輔相成，組成一個都會商業核心圈外，第三個核心商業區會為傳統和新興產業提供廣闊的發展空間，亦與將來的「機場城市」(見下文第10段)和北大嶼山其他商業發展配合，發揮協同效應，成為一個與機場和鄰近區域有緊密聯繫的金融及工商業支援服務樞紐，促進香港通往和連接世界各地，鞏固及提升香港國際商貿中心地位，並有助香港的發展布局更趨均衡。

紓緩交通運輸問題

8. 為配合中部水域人工島的發展，我們會按序推展一組全新策略性道路及鐵路網絡，貫通人工島、香港島、北大嶼山及屯門沿海等地帶。擬議策略性道路及鐵路將連接現有交通網絡，可大大紓緩現時西鐵和屯門公路的負荷，以及改善新界西北以至全港交通運輸的表現。

9. 策略性道路及鐵路網絡(包括擴建龍門路)的落實將大大加強屯門的通達性。在「明日大嶼願景」下，我們會於龍鼓灘推展佔地約220公頃的近岸填海項目，作工業和其他用途。我們亦會重新規劃屯門沿海地帶(包括內河碼頭區)的發展用地，以充分運用新增運輸網絡所帶動的土地發展潛力。

10. 在大嶼山北岸方面，我們建議建造一條與北大嶼山公路並行的高速公路(下稱P1公路)，當中需要在小蠔灣進行小規模近岸填海。P1公路能減輕北大嶼山公路的交通壓力，提升大嶼山來往市區的交通容量和抗禦力，配合北大嶼山的房屋及經濟發展。連同其他擬議策略性運輸網絡，整套交通運輸系統將進一步鞏固大嶼山連繫世界各地的優勢，有利北大嶼山的發展。此外，政府已邀請香港機場管理局就港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展項目提交發展方案。連同機場三跑系統、位於南貨運區的高增值物流中心、航天城發展項目和亞洲國際博覽館未來發展，連接全世界的「機場城市」將逐漸形成，鞏固及提升香港國際商業中心地位。再者，我們正在北大嶼山推展東涌新市鎮擴展計劃，並以東涌新市鎮擴展區作為試點，推行智慧、環保及對環境氣候具抗禦力的城市概念。我們亦會推展欣澳填海項目以提供土地儲備作為休閒

³ 香港首兩個核心商業區為中環及九龍東。

和娛樂滙點等用途。

11. 在推動發展的同時，我們會致力保護大嶼山珍貴的自然和鄉郊環境，以達致可持續發展。我們會堅定秉承「北發展、南保育」的規劃原則，在推展基建及發展項目的同時貫徹「先保育，後發展」的方針，做好保育工作並提升環境實力。我們會設立十億元的大嶼山保育基金，用作推動大嶼山鄉郊的自然和文化保育工作及地區民生改善工程。我們正進行一項涉及貝澳、水口、大澳及鄰近地區的生態研究，並會參考研究結果以制定適切可行的保育方案。政府亦會檢討相關法例及釐訂更有效措施管制於大嶼山的高生態價值地區進行填土、傾倒廢料及相關破壞環境的發展活動，以加強保護這些優美的自然環境。在休閒娛樂方面，我們正陸續落實大嶼山遠足徑和康樂設施計劃，以期建造遠足徑網絡，並盡量連結多個文物、生態和康樂熱點，從而提供可持續的多元化休閒體驗，以及推動健康生活模式。

發展局下一步的相關工作

12. 經梳理從公眾參與活動中收集的大量數據及公眾意見後⁴，專責小組認為政府應該以長遠及宏觀的目光與思維，盡早展開規劃工作，以便建立土地儲備，以備不時之需及提供規劃彈性和空間。「發展東大嶼都會」、「維港以外近岸填海」、及「發展香港內河碼頭用地」均為小組建議政府優先研究及推行的中長期選項之一。就此，發展局計劃於今明兩年展開以下工作：

- (A) 中部水域人工島相關研究，包括為交椅洲人工島進行詳細的規劃及工程研究，就策略性運輸網絡進行運輸基礎設施研究（詳細內容載於附件二）；
- (B) P1公路（大蠔至欣澳段）的工程研究（詳細內容載於附件三）；
- (C) 欣澳填海的規劃及工程研究（詳細內容載於附件四）；
- (D) 龍鼓灘填海和重新規劃屯門西地區（包括香港內河碼頭及鄰近地區）的規劃及工程研究；及
- (E) 大嶼山保育基金（詳細內容載於附件五）。

⁴ 報告前言：報告是專責小組經梳理及考慮超過29 000份問卷、3 000個隨機抽樣的電話調查訪問以及接近70 000份公眾的意見，並根據來自不同界別及背景的小組成員所見所聞，以及成員累積多年的經驗、專業知識及視野而撰寫。

徵詢意見

13. 請議員就「明日大嶼願景」以及發展局下一步的相關工作提出意見。

發展局
土木工程拓展署
規劃署

2019 年 2 月

空白頁

概念發展及 策略性運輸計劃



優先運輸計劃

- A** 交椅洲至香港島運輸走廊 (道路及鐵路)
- B** 交椅洲至欣澳鐵路
- C** 西部海岸鐵路
- D** 交椅洲至大嶼山連接路
- E** P1 公路
- F** 11 號幹線 #
- G** 擴闊龍門路

可能的較遠期運輸計劃

- 可能的道路連接 *
- 可能的鐵路連接 *

發展計劃

- | | | |
|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 1 交椅洲附近水域人工島 (約 1 000 公頃) | 4 龍鼓灘填海 (約 220 公頃) | 7 機場城市 (興建中) # |
| 2 喜靈洲附近水域人工島 (約 700 公頃) * | 5 屯門東發展 | 8 東涌新市鎮擴展 (興建中) # |
| 3 欣澳填海 (約 80 公頃) | 6 屯門西發展 (包括香港內河碼頭) | 9 小蠔灣發展 # |

已開展研究/興建中的項目。

* 未有具體推展時間表。

只作圖示之用。建議有待進一步研究。

空白頁

區議會諮詢文件
中部水域人工島相關研究

研究範圍

1. 中部水域人工島相關研究的建議研究範圍包括：
 - (a) 為鄰近交椅洲的人工島(下稱交椅洲人工島)進行詳細的規劃及工程研究，以訂定填海範圍、土地用途，以及其技術可行性，包括制訂詳細土地用途方案，為相關的工程進行初步設計，並就制訂發展方案進行法定的環境影響評估和公眾參與活動；
 - (b) 進行運輸基礎設施研究，包括：
 - (i) 區域範圍的運輸研究，涵蓋連接香港島、交椅洲人工島、大嶼山和新界西北地區的優先道路和鐵路，以及其他可能的較遠期道路和鐵路，
 - (ii) 為優先道路和鐵路連接進行工程技術可行性研究，及
 - (iii) 為連接交椅洲人工島至香港島和大嶼山東北地區的優先道路進行勘測研究，包括初步設計，法定的環境影響評估和其他詳細影響評估；
 - (c) 在鄰近喜靈洲和長洲南的人工島範圍及附近水域收集資料¹，以供長遠規劃參考；及
 - (d) 進行相關的工地勘測工程及監管工作。
2. 研究位置載於附圖一。

¹ 將會收集的資料包括初步的生態、環境和地質條件等。

計劃推行時間表

3. 我們計劃於 2019 年第一季諮詢立法會發展事務委員會。若取得立法會財務委員會批准撥款，我們預計本研究可在 2019 年下半年開始，在 42 個月內完成。我們的目標是在 2025 年展開首階段交椅洲人工島的填海工程，以期在 2032 年提供首批住屋單位。

補充資料

4. 我們首階段會聚焦研究發展約 1 000 公頃鄰近交椅洲的人工島。交椅洲人工島位處策略性位置，其獨特優勢並非隨便可由其他土地供應選項所替代。在交椅洲附近興建人工島可以在不影響現有的土地使用下，於生態敏感度相對較低的水域提供大片土地供房屋和經濟發展。作為具規模的新發展土地，我們可以作出更靈活和彈性的整全規劃，在交椅洲人工島上實現兼備完善的社區設施、寬敞的公共和綠化空間、先進的基礎設施和智慧型設計的宜居城市，提高市民的生活質素。我們也計劃在交椅洲人工島發展近零碳排放的先導區。
5. 交椅洲人工島的策略位置可以支持公路及鐵路發展，擬議策略性道路及鐵路網絡可以有效紓緩新界西北地區的交通問題。同時，交椅洲人工島會成為第三個核心商業區，帶動香港經濟向前發展，以及在傳統商業區以外提供大量多元化、高端、高增值的就業職位。
6. 交椅洲人工島亦有助推動舊區重建以較大規模的開展方式進行，可為受市區重建影響的住戶提供較為接近市區的重置土地，同時亦可重新調整居住和就業機會的分布，令香港整體的空間發展布局更趨均衡，令香港人口的布局更加合理。
7. 我們會於研究中收集喜靈洲人工島和長洲南附近的資料。這符合土地供應專責小組提出有關為香港長遠發展需要而建立土地儲備的建議。研究所收集的資料，可以作為日後長遠規劃的參考，及提供客觀數據讓社會討論相關的土地供應選項。

區議會諮詢文件
P1 公路（大嶼至欣澳段）的工程研究

研究範圍

1. P1公路（大嶼至欣澳段）的工程研究的建議研究範圍包括：
 - (a) 勘測研究工作，包括檢討以往研究結果，審議走線和設計方案，和評估環境、交通、海事、文物及其他相關方面的影響；
 - (b) P1公路(大嶼至欣澳段)和相關的工程的初步設計工作；以及
 - (c) 相關的工地勘測和工程監管工作。
2. P1公路（大嶼至欣澳段）示意走線載於附圖二。

計劃推行時間表

3. 我們計劃於2019年年底諮詢立法會發展事務委員會。若取得立法會財務委員會批准撥款，我們預計本研究可於2020年第二季度開始，在30個月內完成。

補充資料

4. 現時，大嶼山包括東涌和機場來往市區的行車道路，主要依靠北大嶼山公路和青嶼幹線。每當北大嶼山公路和青嶼幹線發生交通事故，連接大嶼山和市區的陸路交通便會受到嚴重影響。就大嶼山對外交通而言，建造中的屯門至赤鱸角連接路和規劃中的十一號幹線與其他長遠的運輸基建將有助紓緩青嶼幹線的交通壓力。就北大嶼山公路而言，根據我們的初步交通影響評估結果顯示，隨著交通量的預期持續增長，以及北大嶼山和其他地區的現有及將來可能的發展（包括東涌、欣澳、航天城發展項目、小嶼灣車廠用地上蓋發展及香

港口岸人工島上蓋發展等)，北大嶼山公路的交通擠塞情況預計將於2031年至2036年間轉趨嚴重。

5. 因此，為減輕北大嶼山公路的交通壓力，提升大嶼山來往市區的交通容量，配合北大嶼山的房屋及經濟發展，我們建議在北大嶼山公路以北建造P1公路，與北大嶼山公路並行，連接東涌至欣澳，以增強北大嶼山交通的抗禦力。此外，P1公路將連接「明日大嶼願景」中其他擬議策略性運輸網絡，而整個網絡將進一步鞏固大嶼山聯繫世界各地的優勢，有利北大嶼山的發展。
6. P1公路全長約12公里，包括約2.5公里的P1公路（東涌至大蠔段）和約9.5公里的P1公路（大蠔至欣澳段）。由東涌東至大蠔交匯處的P1公路（東涌至大蠔段）已納入東涌新市鎮擴展計劃（工程計劃編號786CL）內，該段道路已經刊憲獲授權興建。
7. 本研究的路段為P1公路（大蠔至欣澳段），由大蠔交匯處延伸P1公路至欣澳，連接北大嶼山公路／青嶼幹線及「明日大嶼願景」中其他擬議策略性道路網絡。根據初步技術評估，擬議的P1公路（大蠔至欣澳段）需要在小蠔灣及欣澳沿岸作適量填海。具體建造模式及走線將於擬議研究中作詳細探討。

區議會諮詢文件
欣澳填海的規劃及工程研究

研究範圍

1. 欣澳填海的規劃及工程研究的建議的研究範圍包括：
 - (a) 為欣澳填海進行詳細的規劃及工程研究，以訂定填海範圍、土地用途，以及其技術可行性，包括制訂詳細土地用途方案，為相關的工程進行初步設計，並就制訂發展建議進行法定的環境影響評估和社區參與活動；及
 - (b) 進行相關的工地勘測工程及監管工作。
2. 研究位置載於附圖三。

計劃推行時間表

3. 我們計劃於 2019 年年底諮詢立法會發展事務委員會。若取得立法會財務委員會批准撥款，我們預計本研究可於 2020 年第二季度開始，在 30 個月內完成。

補充資料

4. 欣澳位於大嶼山東北，地理位置優越，毗鄰香港迪士尼樂園度假區，並連接鐵路及道路網絡，距離香港國際機場亦只有約 20 分鐘車程。根據於 2005 年核准的「大嶼山東北部分區計劃大綱核准圖編號 S/I-NEL/12」，絕大部分的欣澳填海區位於「未決定用途」地帶內，餘下範圍則仍未納入任何法定圖則內。當局可考慮把有關用地長遠用作發展相互協調的旅遊業和康樂用途，以配合竹篙灣國際主題公園的發展。
5. 政府在 2017 年公布的「可持續大嶼藍圖」中，將欣澳填海項目定位為「東北大嶼旅遊門戶」，建議可規劃及發展為休閒、運動、康樂、娛樂和旅遊匯點。行政長官於《2018 年施政報告》中公佈「明日大嶼願景」，擬把欣澳發展為休閒和娛樂

樞紐，與大嶼山現有景點形成協同效應。

6. 擬議的 P1 公路(大蠔至欣澳段)部份將橫跨欣澳填海區，欣澳填海的規劃將與 P1 公路(大蠔至欣澳段)的擬議走線互相配合。具體走線要視乎用地規劃佈局和交通及運輸影響評估而定。

區議會諮詢文件 大嶼山保育基金

建議

政府提出設立 10 億元的大嶼山保育基金，以推展大嶼山鄉郊的保育和有關項目，以及小型地區改善工程。

背景

2. 大嶼山擁有豐厚的自然和文化資產。政府一方面加緊推展發展項目，同時矢志保育大嶼山。政府於 2017 年 6 月公布《可持續大嶼藍圖》，當中釐定了至關重要的原則，即「北發展、南保育」，並提出多項保育措施。為進一步把握大嶼山連繫世界各地的優勢，政府在《2018 年施政報告》中公布「明日大嶼願景」，當中會以「先保育、後發展」為其中一項政策方針，冀能提升大嶼山的環境實力，達致可持續的目標。

設立基金

3. 目前，大嶼山許多保育資源由私人擁有，尤以南大嶼山為然。礙於私人土地業權分散，政府難以推行保育措施。經濟誘因和支援將能夠鼓勵非政府機構、社區和土地業權人等參與保育和有關項目。

4. 為增加保育資源及提升保育成效，我們建議就大嶼山保育事宜設專項基金計劃，以協調和綜合模式處理大嶼山鄉郊資源的保育事宜。基金將用以支援項目，以協助實現大嶼山鄉郊的整體保育目標、提升社會對保育大嶼山鄉郊的認知及鼓勵社區將保育理念付諸實行，冀能為現今世代及下一代營造優質生活環境。

5. 擬設立的 10 億元大嶼山保育基金將由兩部分組成，包括：

- 保育和有關項目；以及

- 小型地區改善工程。

(A) 保育和有關項目

6. 基金將撥出一半資源(即五億元)，專門資助非政府機構、社區和土地業權人等，進行涉及大嶼山私人土地¹的保育和有關項目，並推廣社區參與活動，以及教育或研究項目。此部分的基金將分兩大範疇。其一涵蓋(i)保育項目，涉及管理及保育有關具重大生態價值的私人擁有土地及／或文化價值的建築物；以及(ii)進行與保育相關的科學研究和蒐集地區歷史資料。另一範疇涵蓋社區參與、公眾教育和宣傳項目或活動。

7. 此部分的基金所涵蓋的保育資源範圍包括自然環境、生態、文化、歷史、鄉郊特色、地形、地貌和其他相關元素。

(B) 小型地區改善工程

8. 我們會將基金的另一半資源(即五億元)，由政府在大嶼山政府土地推行小型地區改善工程，並將各項目的資助上限設定為3,000萬元。

9. 有關項目旨在提升大嶼山偏遠鄉村的通達程度，或改善有關鄉村居民的生活環境，同時保存/改善大嶼山鄉村的鄉郊環境特色。一般而言，有關項目的規模都是較小的。有關項目或會包括(i)在偏遠鄉村進行改善工程以改善通達程度和環境，以及提升村民生活水平；(ii)就康樂設施進行改善工程；(iii)推動與生態康樂及公眾環保教育活動有關的改善工程；(iv)為受破壞環境活動影響的政府土地進行修復工程，包括植樹和應其他部門要求而移除違例搭建物等，以及(v)在政府土地就自然環境/生境、建築物進行的優化和修復等項目。

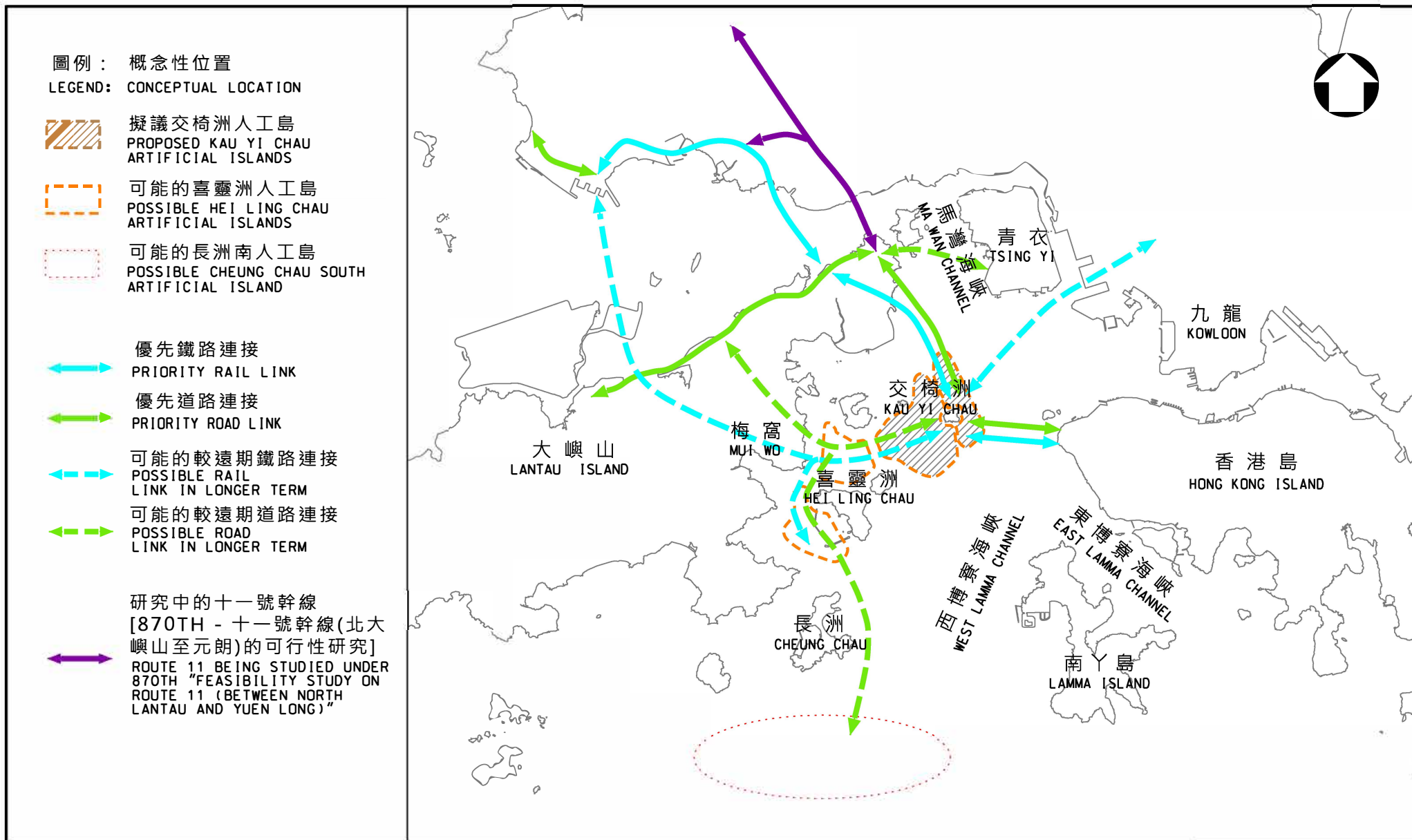
10. 有關基金的運作詳情，將在獲得撥款後訂定。

¹ 雖然此部分的基金主要用以進行涉及私人土地的項目，但如涉政府土地，項目倡議人亦須按既定程序，先取得有關政府部門的批准，方可進行有關活動。

落實優次

11. 為配合大嶼山的可持續發展和保育工作，政府在《2017年施政報告》中公布，以大澳、水口和貝澳等地為落實鄉郊保育項目的先導地區。為配合該政策方向，我們建議在基金成立初期，針對先導地區從速推行保育和相關項目。我們亦歡迎其他具高保育價值地帶推展的優質項目。

空白頁



圖則名稱 drawing title

中部水域人工島相關研究

STUDIES RELATED TO ARTIFICIAL ISLANDS IN THE CENTRAL WATERS

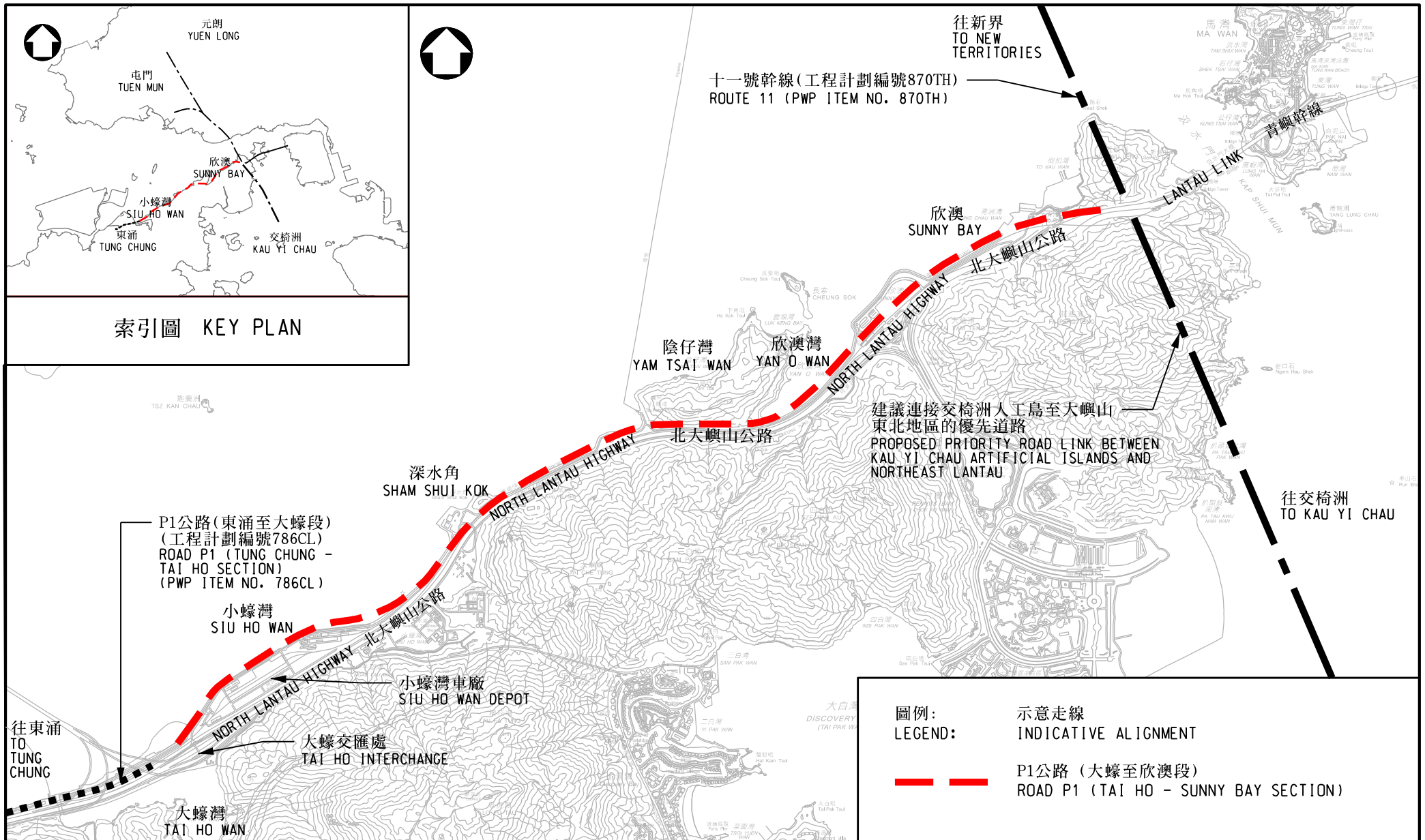
項目編號 item no.
768CL

比例 scale
1 : 200 000

圖則編號 drawing no.
SLO-Z0221

辦事處 office
可持續大嶼辦事處
SUSTAINABLE LANTAU OFFICE

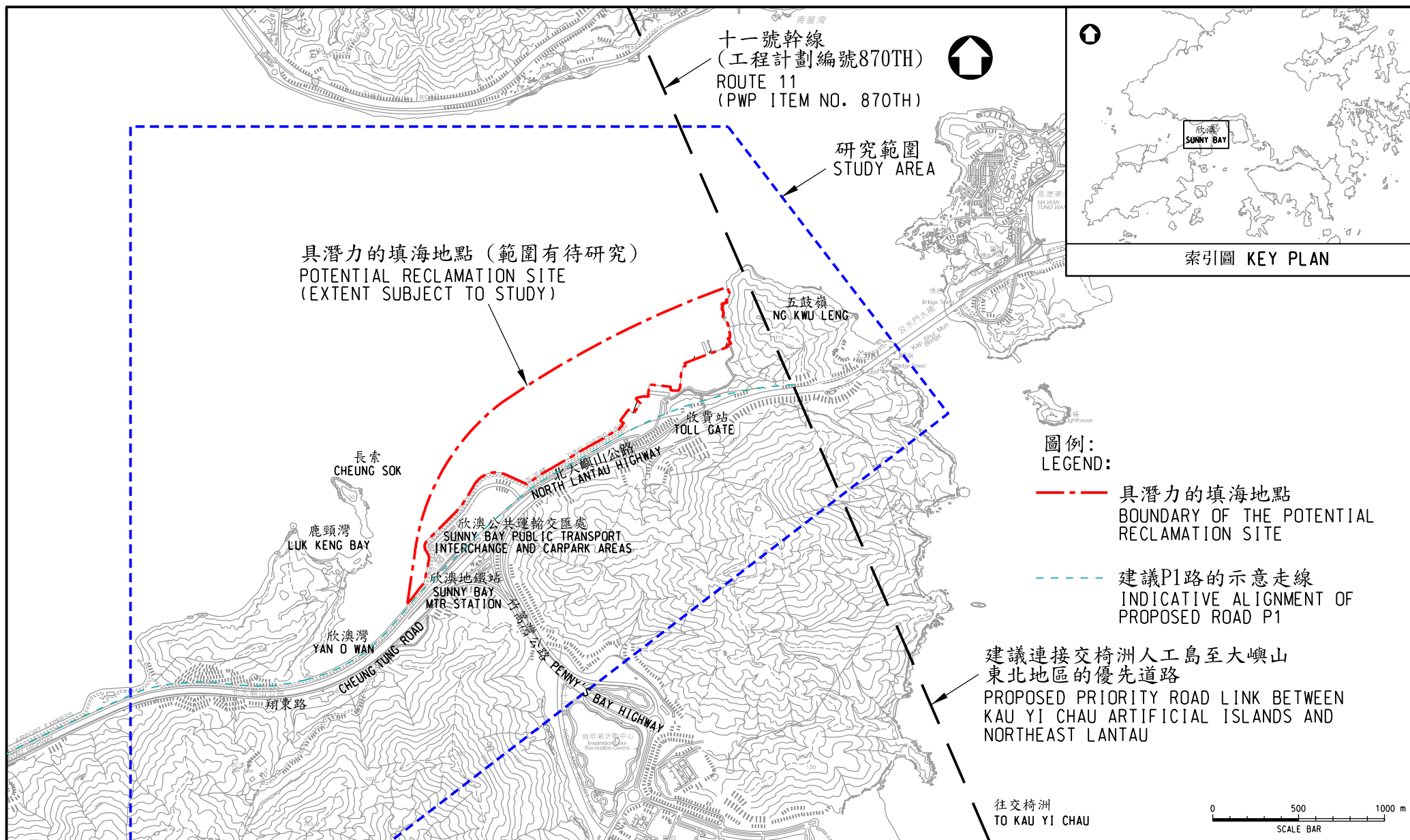
土木工程拓展署
CEDD CIVIL ENGINEERING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title

P1公路(大嶼至欣澳段)工程研究
ENGINEERING STUDY ON ROAD P1 (TAI HO - SUNNY BAY SECTION)

項目編號 item no. 782CL	辦事處 office 可持續大嶼辦事處 SUSTAINABLE LANTAU OFFICE
比例 scale 1 : 40 000	A4
圖則編號 drawing no. SLO-Z0217	土木工程拓展署 CEDD CIVIL ENGINEERING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title

欣澳填海的規劃及工程研究
PLANNING AND ENGINEERING STUDY ON SUNNY BAY RECLAMATION

項目編號 item no.

751CL

辦事處 office

可持續大嶼辦事處
SUSTAINABLE LANTAU OFFICE

比例 scale

1 : 30000

A4

圖則編號 drawing no.

SLO-Z0218

土木工程拓展署
CEDD CIVIL ENGINEERING AND
DEVELOPMENT DEPARTMENT