

「明日大嶼願景」

目的

本文件旨在向荃灣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（大嶼至欣澳段）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