

可持續 大嶼藍圖

二零一七年六月





發展與保育 並重



延續 2007 年經修訂的大嶼山發展概念計劃的指導原則

前言



隨著香港發展，我們正面對重大挑戰；既要切合各種發展需要，亦要回應市民對可持續發展和優質生活的追求。政府現進行《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的研究，旨在檢視香港整體空間規劃的策略和可行方案，以及香港在2030年以後的土地基建發展。就全

港整體發展而言，大嶼山佔有無可比擬的策略性地位。

大嶼山建有全球其中一個最繁忙的機場和港珠澳大橋，有助促進本港與發展蓬勃的大珠江三角地區在地理和功能上的連繫，大嶼山實質上是香港通往全球和大珠三角地區的國際和區域門戶。連接廣東省的九個城市及香港、澳門兩個特別行政區的粵港澳大灣區的跨境交通網絡，對區域經濟和社會發展帶來的裨益，亦可鞏固和提升香港國際金融、航運、貿易三大中心地位，並推動融資、商貿、物流、專業服務、創新及科技事業、旅遊等發展。

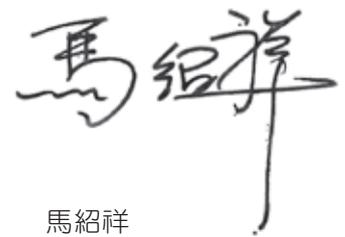
大嶼山亦擁有濃厚的文化歷史、廣闊的郊野公園、保存完好的宗教傳統，極具吸引力的旅遊景點，以及充滿活力的新市鎮。大嶼山位處要津，佔地廣闊且具多樣性；甚具發展機遇，可在北岸進行策略性經濟和房屋發展，並在其餘大部分地區作自然及文化保育，配合一些可持續旅遊和休閒用途；長遠來說，有助香港締造可持續增長。

我們與大嶼山發展諮詢委員會（委員會）攜手合作，經參考在2016年1月至4月舉行公眾參與活動期間收集的公眾意見後，制定出可持續大嶼藍圖，為大嶼山未來的發展和保育工作提供指引。

委員會亦秉持2004年制定的《大嶼山發展概念計劃》及2007年修訂概念計劃中的規劃願景 — 平衡發展與保育。我們透過公眾參與活動，了解市民亦普遍支持此願景。因此，平衡發展與保育是規劃及發展可持續大嶼山的前提。

委員會成員付出心力時間，就制定願景和規劃原則，以至各項發展和保育措施，提供寶貴意見；我們謹此致謝。

展望未來，我們將繼續與持份者和市民溝通，攜手合作，按照藍圖推展各項目。讓我們同心塑造可持續大嶼。

A handwritten signature in black ink, reading '馬紹祥' (Ma Siu Cheung). The signature is written in a cursive style with a long vertical stroke extending downwards from the character '祥'.

馬紹祥
發展局局長

目錄

	頁
前言	i
1 發展背景	1
1.1 背景資料	1
1.2 近年轉變	4
1.2.1 通往國際及區域的雙門戶	4
1.2.2 橋頭經濟的機遇	7
1.2.3 香港長遠發展需要	7
1.3 大嶼山發展諮詢委員會和公眾參與活動	8
1.4 《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》	9
2 願景、策略性定位和主要規劃原則	11
2.1 願景	11
2.2 策略性定位	12
2.2.1 大珠三角地區國際運輸、物流及貿易樞紐	12
2.2.2 大珠三角地區和亞洲的服務核心區	12
2.2.3 策略增長區及新的大都會	12
2.2.4 自然及文化資源寶藏	12
2.3 主要規劃原則	13
2.3.1 經濟與民生	13
2.3.2 自然及文化保育	13
2.3.3 康樂及旅遊	13
2.3.4 交通運輸	13

	頁
3 藍圖	14
3.1 空間規劃和發展框架 — 南北大嶼	14
3.2 北大嶼的發展	18
3.2.1 北大嶼山走廊作經濟及房屋發展	19
3.2.2 東北大嶼山匯點作休閒、娛樂及旅遊發展	21
3.2.3 東大嶼都會作長遠策略增長區	23
3.2.4 社會發展	24
3.2.5 智慧型低碳社區	25
3.2.6 善用政府、機構或社區設施及發展岩洞	26
3.2.7 北大嶼的自然和文化保育	28
3.3 保育大嶼山大部分地區	32
3.3.1 現有自然和文化資源	32
3.3.2 自然和文化保育建議	36
3.3.3 可持續休閒和康樂用途	45
3.4 通達度和可達性	48
3.4.1 策略性鐵路系統	49
3.4.2 策略性道路系統	49
3.4.3 水上交通	50
3.4.4 交通管理和運輸設施改善工程	51
4 實施	52
5 展望未來	55

圖表

圖 1	大嶼山現況	2
圖 2	2007年《經修訂的大嶼山發展概念計劃》	3
圖 3A	國際交通樞紐	4
圖 3B	大珠江三角地區的城際一小時交通圈	5
圖 3C	大珠江三角地區的主要交通網絡	6
圖 4	《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的概念性空間框架	10
圖 5	整體空間布局	14
圖 6	可持續大嶼藍圖	15
圖 7	北大嶼的主要發展機遇	18
圖 8A	東涌東	20
圖 8B	東涌西	21
圖 9	大嶼山的策略性岩洞區	27
圖 10	主要自然保育資源	33
圖 11	主要文化歷史資源	35
圖 12	保育建議	36
圖 13	大澳改善工程	41
圖 14	梅窩改善工程	43
圖 15	主要休閒康樂及運動建議	46
圖 16A	大嶼山的連接	48
圖 16B	主要道路及鐵路	50
圖 17	實施時間示意圖	53

1. 發展背景

1.1 背景資料

大嶼山是香港第一大島，過往地處偏遠，只有零星村落。香港國際機場在1990年代遷往赤鱘角，帶動大嶼山邁入新紀元，成為該區的歷史分水嶺。政府推行新機場核心計劃工程帶來的交通網絡，推動發展，令北大嶼山蛻變成為以航空業和物流業為主的策略性經濟走廊，輔以新市鎮和多項旅遊設施，例如昂坪纜車系統和香港迪士尼樂園度假區。至於島上其餘地區仍維持天然原貌。

大嶼山擁有高生態敏感度的陸地和海洋生境，且具高度景觀和觀賞價值，動植物種亦豐富繁多。此外，大嶼山具有豐富的文化歷史，例如列為法定古蹟的石壁石刻、已列入國家級非物質文化遺產名錄的大澳端午龍舟遊涌，以及聞名遐邇的寶蓮禪寺。

大嶼山已蛻變成多元化的地區，擁有豐富的文化歷史、廣闊的郊野公園、保存完好的風俗傳統、引人入勝的娛樂景點，以及充滿活力的新市鎮（圖1）。

政府於2004年制定《大嶼山發展概念計劃》，並於2007年予以修訂（圖2），為規劃和發展提供框架，平衡發展和保育需要，以推動大嶼山的可持續發展。發展集中於北大嶼；至於島上其他地方，則預留作自然保育和符合可持續原則的康樂用途。政府已推展該發展概念計劃下的多個項目，例如鄉村改善工程、劃定北大嶼郊野公園（擴建部分），以及修建行山徑、越野單車徑和單車徑。

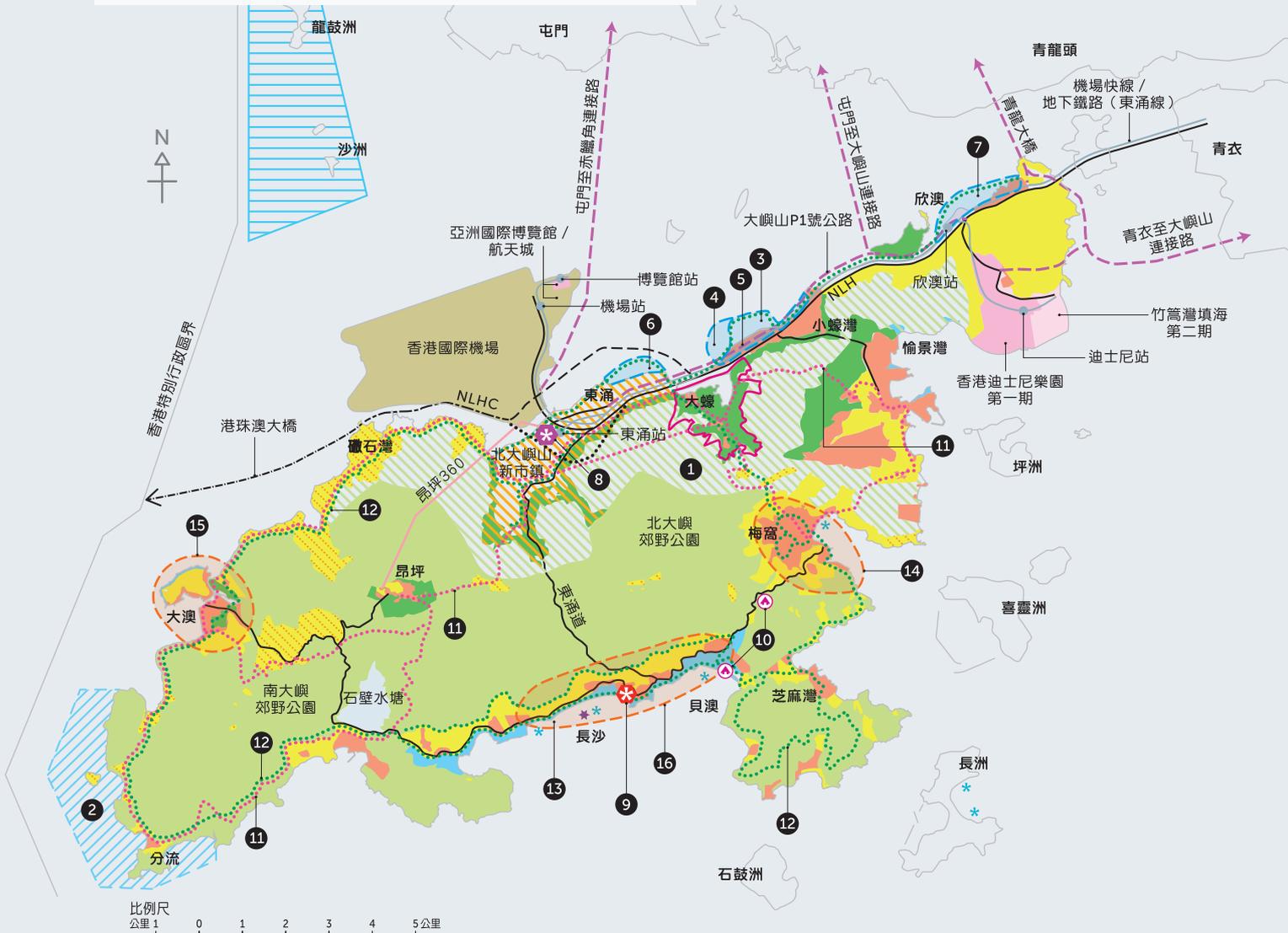
把握港珠澳大橋和屯門至赤鱘角連接路帶來的機遇，以及這些主要交通基建落成後大嶼山在大珠江三角地區的新定位，我們有需要制定可持續大嶼藍圖，更新及延續先前訂下的發展概念計劃，配合大嶼山可持續發展，以及展現大嶼山在香港的新角色。

圖 1
大嶼山現況



此圖由香港地政總署提供，地圖數據由地政總署提供。

圖 2
2007年《經修訂的大嶼山發展概念計劃》



比例尺
公里 1 0 1 2 3 4 5

- 現有 / 計劃中的旅遊發展及基礎建設
- 機場及有關的發展
- 新市鎮發展區
- 現有郊野公園
- 現有海岸公園
- 新自然保育政策中的大嶼山優先加強保育地點
- 自然保育區
- 海岸保護區
- 綠化地帶
- 鄉郊地區
- 已發展地區

- * 已刊登憲報的泳灘
- 現有 / 已承諾興建的道路路線
- 現有 / 已承諾興建的鐵路路線及車站
- 考慮中可能的道路發展計劃
- 港珠澳大橋香港段
- 北大嶼山公路連接路 (西面路線)
- 北大嶼山公路連接路各條不同的可能路線 (東面路線)
- NLH 北大嶼山公路
- NLHC 北大嶼山公路連接路

概念建議

- ① 北大嶼山郊野公園 (擴建部分)
- ② 西南大嶼山海岸公園
- ③ 大嶼山物流園
- ④ 物流園的可能擴建部分或其他相配用途
- ⑤ 跨境交通樞紐
- ⑥ 可能發展的主題公園 / 大型康樂用途
- ⑦ 消閒及娛樂樞紐
- * ⑧ 博物館
- * ⑨ 度假村
- * ⑩ 營地
- * ⑪ 生態教育 / 文物徑及郊遊徑
- * ⑫ 單車徑和越野單車徑
- * ⑬ 三項鐵人賽比賽場地
- ⑭ 翻新梅窩景貌
- ⑮ 大澳改善工程
- ⑯ 南大嶼海濱地區改善計劃

1.2 近年轉變

自從2007年《經修訂的大嶼山發展概念計劃》公布以來，多項主要基建和發展項目已逐步規劃，當中有部分項目正予施行，以配合香港國際機場，並發揮箇中發展潛力。該等項目包括港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、機場島北商業區（現稱為航天城）、東涌新市鎮擴展、小蠔灣發展和香港國際機場三跑道系統（機場三跑道系統）等，這些策略性基建及發展項目帶來重大的挑戰和機遇。

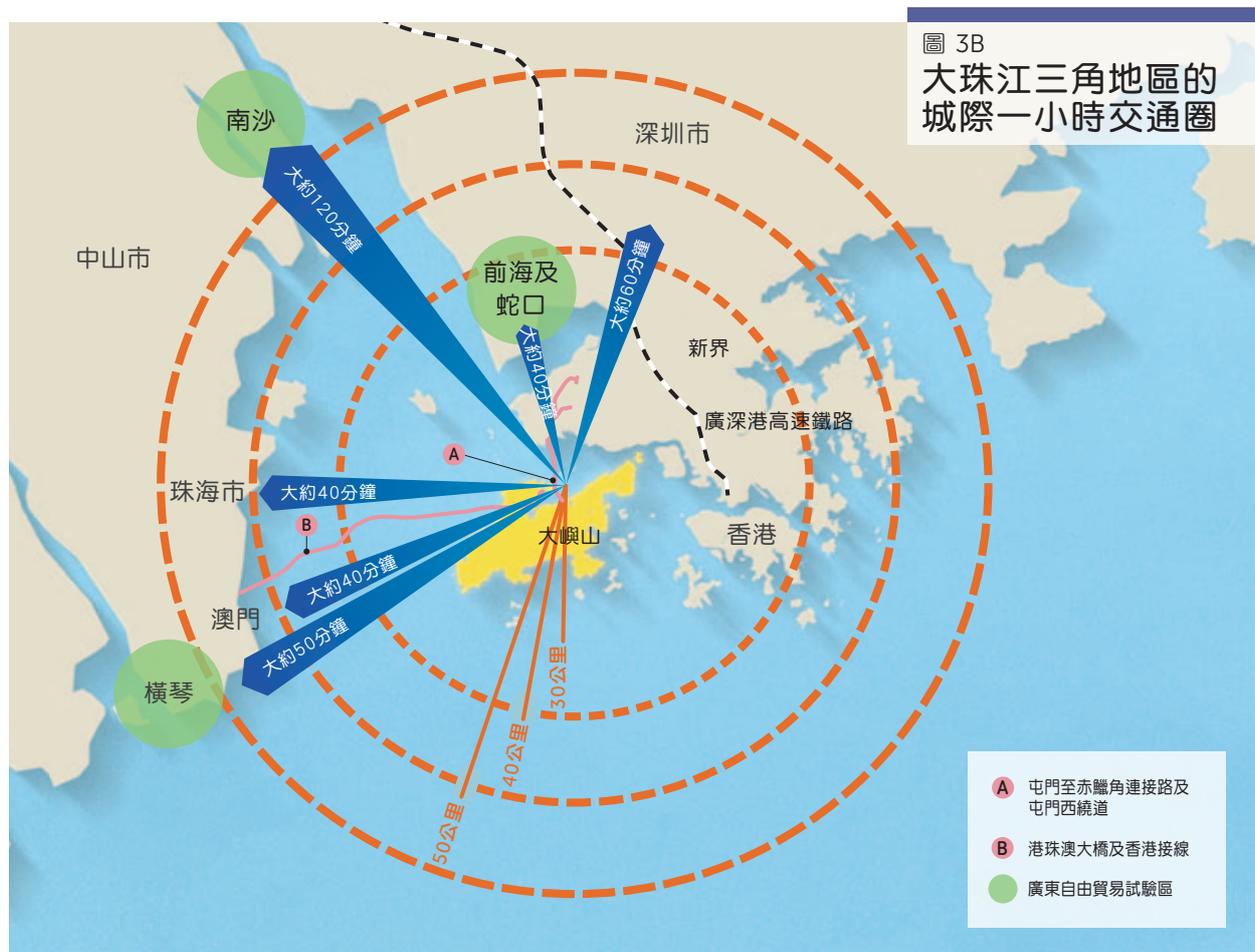
1.2.1 通往國際及區域的雙門戶

現時大嶼山已非香港西陲的終點；香港國際機場有航班通往全球逾190個目的地。亞洲主要商業城市，大多位處在四小時航程範圍內；其所在國家的生產總值合共高達約20萬億美元¹，而約全球一半人口，則居住在五小時航程範圍內（圖3A）。香港國際機場擴建成三跑道系統後，大嶼山將加強成為大珠三角地區的國際和區域交通樞紐。



1 資料來源：世界銀行2015。

在區域層面，粵港澳大灣區（大灣區）的範圍包括廣東省的九個城市及香港、澳門兩個特別行政區。大灣區內鐵路、高鐵、高速公路、航空和航海網絡日趨完善，有助促使大灣區內人員、貨物、技術等流動更為順暢。待港珠澳大橋及其他跨境基礎設施落成後，香港可充分發揮跨境交通網絡對區域經濟和社會發展帶來的裨益，鞏固和提升香港國際金融、航運、貿易三大中心地位，並推動融資、商貿、物流、專業服務、創新及科技事業、旅遊等發展。





香港與大珠江三角地區其他城市的連繫日趨緊密。大嶼山的“城際一小時交通圈”將會形成，涵蓋北面的深圳，以及西面的澳門和珠海。若擴展至兩小時，可到達廣東自由貿易試驗區內所有三個片區，即前海及蛇口、南沙和橫琴。倘該交通圈範圍稍予擴大，屆時大部分珠江三角地區的城市可於兩至三小時內到達。大嶼山將成為通往全球經濟增長最快地區之一的大珠江三角地區的重要門戶（圖3B）。珠三角和澳門兩地擁有約6,000萬人口，以生產總值計算，經濟規模超逾9,000億美元²。待港珠澳大橋、屯門至赤鱗角連接路和機場三跑道系統落成後，大嶼山將有重大的變化：從西陲終點蛻變成香港通往全球和大珠江三角地區的“雙門戶”（圖3C）。

2 資料來源：（1）廣東省統計局編製的《廣東統計年鑒 — 2016》，（2）澳門特別行政區政府統計暨普查局編製的《2015年統計年鑒》。

1.2.2 橋頭經濟的機遇

大嶼山作為策略性“雙門戶”及大灣區內交通網絡的交匯點，會成為匯聚國際、區域和本地旅客、人才和貨流的重要樞紐。藉此地利，冀能在橋頭位置建立嶄新商業平台，發展各類商業空間和支援配套設施。透過發展“橋頭經濟”，並在此策略性位置擴展旅遊景點，大嶼山的策略性定位及其功能將會出現重大改變，尤其在北大嶼走廊。

1.2.3 香港長遠發展需要

《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》(《香港2030+》)已檢視香港的經濟及發展需要，並指出需要更多土地供應，為新增人口提供優質居住環境，及所需的支援基礎設施、公用設施、休憩用地及政府、社區和康樂設施，以及不同的商業活動，以支持香港的可持續發展。大嶼山處於策略性位置，為香港帶來發展機遇，並有助全港達致更均衡的空間發展布局。

1.3 大嶼山發展諮詢委員會和公眾參與活動

大嶼山發展諮詢委員會（委員會）於2014年成立，提供意見充分發揮大嶼山作為連繫香港、澳門及珠三角西部主要交通基建交匯點的優勢所帶來的社區及經濟發展機遇，以滿足香港的長遠發展需要，以及相關的政策、措施和個別建議，以促進大嶼山的可持續發展和保育。

委員會在探索大嶼山的發展潛力時，秉持平衡發展與保育的原則，就大嶼山規劃和發展框架，制定出擬議規劃願景、策略性定位和規劃原則。題為《全民新空間》的首份工作報告，已於2016年1月公布，當中概述委員會所作的探討和建議，並上載委員會網站：<http://www.landac.hk/tc>。

2016年1月至4月，政府舉行了為期三個月的公眾參與活動，就大嶼山的發展框架和建議，蒐集民意。我們在制定進一步建議時，已參考公眾意見，適當地制定可持續大嶼藍圖，作為最新的大嶼山規劃和發展框架。公眾參與活動報告已於2016年11月5日公布，並上載委員會網站：<http://www.landac.hk/tc/engagement-activities>。

1.4 《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》

政府正更新香港發展策略（即於2007年公布的《香港 2030：規劃遠景與策略》），為香港未來的規劃、土地、基建發展，以及為塑造跨越2030年的建設環境，提出指引。

按最新的人口估算，就房屋、經濟用途、政府、機構或社區用途、休憩用地和運輸設施的預測需求及可預見的情況，現有、已落實及已規劃的發展，以及重建現已建設土地，預計長遠仍缺乏最少1,200公頃土地，才能滿足預測的土地需求。

規劃未來，《香港2030+》擬議一個概念性空間框架，因應不同經濟行業/經濟體、人口與就業職位的分布情況，以至運輸網絡、基建和環境的承受能力，善用地利，以落實可持續、有效率且符合成本效益的發展模式（圖4）。有關詳情，已載於《香港2030+》研究的網站：www.hk2030plus.hk。

擬議的大嶼山規劃和發展框架，將有助落實根據《香港2030+》制定的整體策略，方法如下：

- (i) 發展東大嶼都會為策略增長區：
 - 以容納約40萬至70萬的人口和創造約20萬個職位；
 - 發展第三個商業核心區（商業核心區三），利用連接港島和大嶼山的策略性位置，發揮新興智慧型金融和工商業支援服務樞紐角色；
- (ii) 發展北大嶼多個經濟樞紐，成為西部經濟走廊的重要一環；
- (iii) 保育大嶼山自然和文化資源成為本港的瑰寶；以及
- (iv) 形成策略性交通走廊連接新界西北 — 大嶼山 — 東大嶼都會 — 都會區，以支援擬議的東大嶼都會及香港整體發展。

為期六個月的公眾參與活動，已於2017年4月結束，而整項研究預計將於2018年完成。

2. 願景、策略性定位和主要規劃原則

在委員會的建議下，下述關乎大嶼山的願景、策略性定位和主要規劃原則，已予確立。公眾參與活動報告反映出有關事項普遍獲市民支持。

2.1 願景

為把握發展和保育帶來的多樣機遇，大嶼山的規劃願景為“發展與保育並重”，使大嶼山成為一個宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學的智慧型、低碳社區。在提升自然、文化和文物保育的同時，為香港在土地及房屋供應、經濟商貿、休閒、康樂及旅遊發展方面帶來新機遇，造福市民。



2.2 策略性定位

為善用大嶼山在大珠三角地區的策略性位置，以至發展策略性航空、道路和鐵路基建所帶來的優勢，大嶼山的策略性定位為：

2.2.1 大珠三角地區國際運輸、物流及貿易樞紐

機場三跑道系統啟用後，將進一步鞏固香港國際機場作為大珠三角地區領先的國際航空樞紐角色。加上港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路，大嶼山將成為香港通往大珠三角地區和全球的“雙門戶”。屆時，大嶼山的運輸基建優勢將進一步提升香港與內地和全球各地之間的聯繫。

2.2.2 大珠三角地區和亞洲的服務核心區

把握與主要國際和珠三角城市連繫的優勢，香港得以提升其優質先進且與國際標準接軌的專業和支援服務，例如法律、金融和其他專業服務，有助在內地及亞洲擴展業務，從而使香港進一步發展成一站式的高增值現代服務業樞紐。

2.2.3 策略增長區及新的大都會

建議位於大嶼山與香港島之間水域的東大嶼都會可成為策略增長區，具潛力作為市區核心的延伸，容納40萬至70萬人口，以及發展香港第三個商業核心區。該第三個商業核心區可定位為新興的智慧型金融和工商業支援服務樞紐，以推動本港的經濟發展，提供大量就業機會，使香港的發展布局更趨均衡。

2.2.4 自然及文化資源寶藏

大嶼山孕育豐饒的動植物種。島上約七成面積已劃為郊野公園，受妥善保護。政府亦會在適當情況下，善用這些豐厚的天然資源供市民共享。大嶼山的村落、古蹟，以至宗教傳統，均屬重要文化元素。這些自然及文化資源與島上多元化的康樂與旅遊設施互相配合，可產生協同效應，從而為遊客提供豐富多樣的休閒、康樂和娛樂體驗。

2.3 主要規劃原則

以下四項主要規劃原則為大嶼山的規劃和發展提供指引：

2.3.1 經濟與民生

我們在規劃北大嶼的主要商業發展項目和未來策略增長區時，將採用以下三項經濟發展概念：

- (i) “**支柱產業新平台**”：把握大珠三角帶來的機遇，將大嶼山發展成可支援香港支柱產業³持續增長的平台。
- (ii) “**蓬勃社區**”：發展健康、可持續、多元及具活力的社區，提供合適的發展及不同種類的就業機會，將大嶼山發展成宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學。
- (iii) “**明日之橋**”：將大嶼山發展成一個向世界展示香港及其創新潛能的場地，特別是知識型行業、智慧生活和商貿，以及創意旅遊。

2.3.2 自然及文化保育

大嶼山具天然及文化歷史價值的地點，尤其在大嶼山的鄉郊地區，應加以保護，並力求避免在該等地點和其周邊地區進行大型發展計劃。此外，亦應加強推行保育工作。在適當情況下，有關保育資源應加以善用，釋放其在教育、生態康樂和生態旅遊方面的潛力，亦可串連合適的地點，加強可達性，方便區內居民和遊客前往及共享。

2.3.3 康樂及旅遊

大嶼山具有可作康樂及旅遊用途的豐厚資源，切合市民對休閒、康樂和娛樂的熱切需求；可發展多元化的康樂及旅遊設施，以塑造大嶼山成為一個多采多姿的休閒康樂目的地。

2.3.4 交通運輸

政府應適時規劃及落實交通和運輸基建網絡，以支援大嶼山多項發展和保育計劃。在推展各項發展計劃時，建議將交通運輸作優先考慮因素，並鼓勵綠色交通以減低碳足印。

³ 香港的四大支柱產業為金融服務、旅遊、貿易及物流和專業及工商業支援服務。

3. 藍圖

3.1 空間規劃和發展框架 — 南北大嶼

藍圖秉持在公眾參與活動期間廣受支持的“北發展；南保育”為總體原則。北大嶼既將成為香港新經濟發展平台，吸引本地、區域和國際商務旅客和遊客前來，同時為本地居民締造機遇處處且宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學的社區。至於大嶼山大部分地區，尤其南大嶼，具天然和文化資源，將作保育用途，其獨特的鄉郊村落亦會予以保存及改善；如情況合適，亦會用作影響較低的休閒和康樂用途，供市民共享（圖5及6）。

圖 5
整體空間布局



3. 藍圖



備註：只作圖示之用。建議有待進一步檢討/研究。擬議海岸公園範圍或會作改動。

圖 6
可持續大嶼藍圖



擬議項目

- A 香港口岸人工島上蓋發展
- B 東涌新市鎮擴展
- C 小蠔灣發展
- D 欣澳 — 東北大嶼旅遊門戶
- E 香港迪士尼樂園度假區進一步發展
- F 東大嶼都會
- G 機場島北商業區 (規劃中)

可能的策略性運輸走廊 (有待進一步研究)

擬議發展地點

保育建議

- C1 保育貝澳濕地
- C2 保育泥灘及沙坪生境
- C3 東涌河畔公園
- C4 大澳自然文化歷史區
- C5 保育大蠔谷
- C6 大嶼山自然文化歷史展覽中心
- C7 東涌自然文化歷史徑
- C8 保存法定古蹟
- C9 改善鄉郊環境

休閒康樂活動

- R1 越野單車訓練場
- R2 露營營地
- R3 水上活動中心
- R4 沙灘排球場
- R5 賞花/賞樹

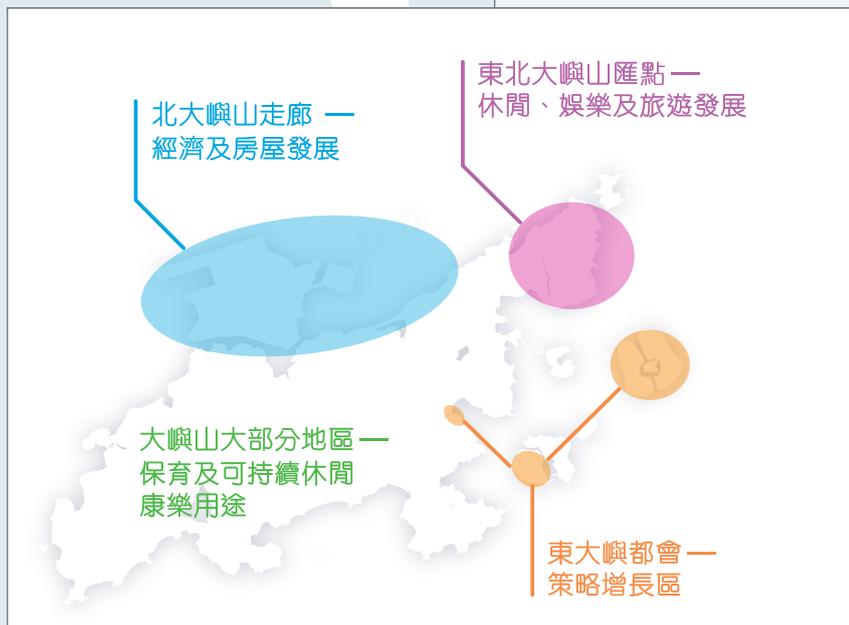
運輸基礎設施

- 現有道路
- 興建中的主要道路
- 現有鐵路
- 擬議鐵路
- 可能新增的鐵路站

註：擬議的小蠔灣鐵路站由香港鐵路有限公司建議

- 已建設土地
- 其他鄉郊土地
- 現有/擬議的海岸公園
- 郊野公園
- 具特殊科學價值地點
- 法定圖則上與保育相關的用途地帶 (海岸保護區, 自然保育區, 綠化地帶)
- 生態海岸線
- 行山徑
- 現有單車及越野單車徑
- 擬議單車及越野單車徑

註：位於大嶼山的八個具特殊科學價值地點並不包括周公島及沙洲



北發展

北大嶼及東大嶼都會
用作經濟、房屋及娛樂
發展



經濟機遇
優質生活

3.2 北大嶼的發展

為切合香港長遠可持續增長所需，我們將主要房屋、經濟、休閒、娛樂及旅遊發展項目，規劃在北大嶼和東大嶼都會（圖7）。有關該等主要發展建議，詳載下文。

圖 7
北大嶼的主要發展機遇



3.2.1 北大嶼山走廊作經濟及房屋發展

配合現有發展，北大嶼山走廊將進一步規劃新的經濟和房屋發展項目，以形成群聚效應，從而帶動規模經濟，推動香港整體經濟發展。該走廊沿線將包括四個主要項目。

(i) 機場島北商業區

為全面發揮港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路和機場三跑道系統的潛力，香港機場管理局已公布航天城發展計劃，提出策略擴建香港國際機場，使之蛻變成機場城市。擬建設施位於機場島北面，佔地約25公頃，當中包括購物商場、娛樂設施、餐飲場所、酒店和辦公大樓。發展的總樓面面積可達66萬8千平方米，將分期推展。第一期項目將包括一所提供450至750間客房的酒店，預計將於2020年落成；以及一個零售、餐飲和娛樂的獨特新地標，樓面面積可達19萬5千平方米，預計將於2021年落成。



(ii) 港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展

港珠澳大橋香港口岸人工島佔地約150公頃（包括屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海約20公頃），處於策略性位置，距離香港國際機場僅1公里，經屯門至赤鱸角連接路連接屯門及北大嶼山，形成便捷的交通連繫。初步發展主題建議為“世界匯流”，將可創造一個國際及區域門戶，匯集人流、創意和物流，提供機遇發展橋頭經濟，建立平台交流意念和展示新科技。待技術問題順利解決，港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展將可提供高達50萬平方米的樓面面積。

(iii) 東涌新市鎮擴展

東涌新市鎮及其擴展將發展為一個均衡社區，提供各種服務支援香港國際機場。根據《東涌新市鎮擴展計劃研究》，東涌東將用作綜合房屋和商業發展；至於東涌西，則會進行低密度發展，冀能保存鄉郊特色。東涌東的都會核心區，將會發展智慧商業樞紐，照顧區內居民所需，並支援大嶼山經濟發展。擬發展的項目，將包括不同規模的辦公大樓，以至零售、餐飲和娛樂設施。為加強新市鎮的居住質素及建立宜於步行的社區環境，位處東涌西和東涌市中心之間的蒼翠山丘將發展為東涌市鎮公園，該處坐擁東涌灣美景，亦可遠眺郊野公園。透過新穎、創新及環保的智慧建築設計，東涌新市鎮擴展將可提供智慧都市體驗，發展均衡的活力社區。預計整個東涌新市鎮的未來人口將達約27萬。整項擴展計劃將提供超過80萬平方米的商業樓面面積作區域辦公室樞紐、零售和酒店發展用途，可望創造約4萬個職位（圖8A及8B）。

圖 8A
東涌東



圖 8B
東涌西



(iv) 小蠔灣發展

政府正積極與香港鐵路有限公司（港鐵公司）探索現有和未來鐵路沿線車站和相關用地的發展潛力。小蠔灣車廠佔地約30公頃。港鐵公司正研究在該處上蓋發展住宅項目的可行性、規劃大綱和影響。鄰近東涌，小蠔灣將可發展成新社區容納約4萬人口。此外，根據《優化土地供應策略 — 維港以外填海及發展岩洞》的研究，小蠔灣為具潛力的近岸填海地點，我們會研究在小蠔灣填海的可行性，並探討土地用途，包括培訓及教育設施，支援經濟增長，與北大嶼其他發展達致最佳的協同效應。



3.2.2 東北大嶼山匯點作休閒、娛樂及旅遊發展

我們會探究在東北大嶼匯點，尤其在欣澳填海項目，設立新娛樂及旅遊點、主題酒店、零售、餐飲和娛樂設施、休閒及康樂活動，及推廣智慧及創新的旅遊體驗。集合以上各種，為遊客提供便利及包羅萬有的活動，從而產生協同效應，提升該處的吸引力，鼓勵遊客逗留更長時間。配合現有和具潛力的發展項目，該匯點可望成為四季皆宜的國際及本地度假勝地。

(i) 東北大嶼旅遊門戶

毗鄰香港迪士尼樂園度假區，並連接鐵路及道路網絡，欣澳填海項目已定位為“東北大嶼旅遊門戶”，可規劃及發展為休閒、運動、康樂、娛樂和旅遊匯點，並配合香港迪士尼樂園度假區的進一步發展和北大嶼其他主要發展計劃，以達致協同效應。

近年，社會對遊樂船隻作水上康樂活動的需求殷切。我們計劃在大嶼山水域增設遊艇/遊樂船隻停泊設施。除東涌新市鎮擴展計劃建議的遊艇停泊處預計可容納約90隻遊樂船隻（尚待詳細評估結果），我們亦會探討在欣澳提供空間發展休閒釣魚設施和遊樂船隻停泊設施，以鞏固欣澳作為旅遊門戶的角色。

現時，多項本地大型體育項目在大嶼山舉行，當中包括三項鐵人賽、全港公路單車賽和大嶼100。政府會探究能否在北大嶼，特別是欣澳，增加設施，以促進舉辦更多國際及本地大型比賽及體育項目。



(ii) 香港迪士尼樂園度假區進一步發展

香港迪士尼樂園度假區於2005年開幕，是本港旅遊基建的重要元素，吸引全球旅客。香港迪士尼樂園度假區的擴建及發展計劃於2016年11月公布，主題樂園將由2018至2023年推出一系列新的娛樂項目及遊樂設施，預期擴建及發展計劃將為香港整體帶來約5,000至8,000個職位，預計2025年樂園每年入場人次可達900萬至930萬。政府將繼續與華特迪士尼公司探討度假區的長遠發展。

3.2.3 東大嶼都會作長遠策略增長區

有關東大嶼都會的建議，衍生自2011年展開的《優化土地供應策略 — 維港以外填海及發展岩洞》研究，當中提出了有關在中部水域建設人工島的建議，以增加香港在2030年後的土地供應。

據《香港2030+》指出，本港缺乏土地以維持長遠社會和經濟發展，因而需要適時規劃新策略增長區，以解決土地短缺問題。擬議的東大嶼都會是其中一個策略增長區，並將成為主要的土地供應來源，以解決房屋和經濟發展用地短缺問題，包括甲級寫字樓、相關政府、機構或社區設施和休憩用地，並提供空間發展交通基建，以支持策略增長區和本港發展。

較諸本港東西水域，中部水域的生態敏感度較低，因此有潛力進行大型填海工程。東大嶼都會的基本概念，是在交椅洲附近和喜靈洲避風塘填海建造人工島，以及善用梅窩未被充分利用的土地。目標是建立智慧及低碳的發展群。

與港島西距離約4公里，東大嶼都會可有效連接現時在維港兩岸的商業核心區；長遠成為市區核心的伸延部分。位於東大嶼都會的商業核心區三，可提供智慧型、創新及優質的辦公室，從而建立與香港國際機場有緊密連繫的金融及工商業支援服務樞紐，加強香港作為區域內聯繫人的功能。

商業核心區三與中環的傳統商業核心區和九龍東的商業核心區二相輔相成，並共同組成一個都會商業核心圈。此新建都會區，有助香港的發展布局更趨均衡。新的策略性基建，可望提供另一交通路線往返大嶼山，並加強機場的連接。

根據初步估算，東大嶼都會的潛在發展面積約為1,000公頃，具潛力供約40萬至70萬人居住，並提供約20萬個就業機會。此初步估算參考了新市鎮模式及現有商業核心區，並顧及香港長遠可持續發展的房屋及商業核心區甲級寫字樓的需求、能產生群聚效應所需的人口、經濟活動和職位數目，從而帶動及支持擬議鐵路和道路網的發展，以達致高效率、規模經濟和協同效應。有關項目的技術可行性（包括擬議項目對周邊地區的潛在環境影響、發展規模、參數和分期施行安排），有待詳細研究。

3.2.4 社會發展

為達致可持續發展，我們有必要為市民締造舒適宜人的居住環境，並提供配套支援設施。我們應作全面規劃，提供充足教育、衛生、休閒、康樂和社區設施，以及優質休憩用地，以建立宜居社區。

(i) 人口和就業機遇

2016年大嶼山約有11萬人口，大部分集中在東涌新市鎮，而其餘人口則散居愉景灣、梅窩、大澳和南大嶼各村落。待完成東涌新市鎮擴展和小蠔灣發展，預計在2030年大嶼山總人口約為30萬；當發展東大嶼都會後，大嶼山總人口將增至約70萬至100萬。至於就業方面，大嶼山現有職位約10萬個，當中包括香港國際機場的7萬3千個職位。待大嶼山各發展項目落實後，職位總數長遠會增至47萬個⁴。推展各項大嶼山發展計劃，不但能為本港未來人口提供就近居所的工作，減輕對交通基建的負荷，減省市民的交通時間和距離，亦能利用香港西部的發展優勢，從而使本港的空間發展布局更趨均衡。

(ii) 社區設施

為應付大嶼山日增的人口，政府將致力提升現有社區設施和教育設施及服務，此舉不僅為配合新增人口所需，同時配合發展步伐，吸引人才和育有子女的家庭定居大嶼山。



⁴ 作概括參考：根據“2011年香港人口普查”，按工作地點劃分，2011年在中西區的工作人口約有34萬5千人。

3.2.5 智慧型低碳社區

在香港推動低碳生活模式，以抗衡氣候變化，正是2016年施政報告的政策措施之一。隨著委員會在第一屆工作報告提出建議，政府定下目標，把大嶼山發展成智慧型低碳社區。在項目規劃和施行階段，政府會以通盤手法進行規劃，遵行良好的城市設計原則，並以先進技術，建造符合高水平環保標準的基建項目，冀能提高資源運用的效率，減少碳排放量，以達致可持續的生活模式。根據規劃，大嶼山將發展為智慧及具抗禦力且環境承受力有所提升的島嶼，並有望充當平台，展示以創意建立優質的生活和工作環境。

(i) 智慧科技

我們會推動資訊科技應用在城市服務和基建設施，以提升效益及提供優質公共服務，務使城市生活更便捷，從而在大嶼山建立優質的智慧生活及工作空間。例如，使用有關空置泊車位的實時資訊，可令生活變得方便及有效率。我們正就東涌新市鎮擴展計劃進行詳細設計，目標之一是將東涌發展成智慧環保城市。我們會推動使用資訊科技，以提升智能交通功能，並制定實施框架大綱，以供私人發展商在大嶼山落實推行。長遠而言，東大嶼都會新的商業核心區將會定位為一個智慧綠色的商業核心區。

(ii) 低碳綠色社區

為貫徹在大嶼山建立低碳綠色社區的理念，我們會鼓勵綠色建築設計，以及將科技元素注入城市基建設施，務求減少碳足跡，推動綠色生活模式。例如，我們研究採用區域供冷系統，以降低東涌新市鎮擴展的耗能量。配合全球使用電動車以加強環保的趨勢，政府將探討在大嶼山使用環保交通工具的可行性。新大嶼山巴士計劃於2017年第四季，在東涌地區分期試行電動巴士計劃，為期兩年。倘試行效果理想，經顧及巴士公司和乘客的負擔能力，政府會鼓勵專營巴士公司更廣泛使用環保巴士。由於政府鼓勵市民以電動車前往南大嶼，我們亦會研究在適當地點增設配套設施，例如電動車充電站。



(iii) 宜於步行及便捷的環境

為建立宜於步行的社區環境，我們就新發展區進行全面規劃時，會採用良好的城市設計原則，冀能盡量增設通達的綠化空間、單車徑、利便行人的環境和海濱長廊，藉此提供宜於步行及便捷的環境。例如，東涌市鎮公園的用地，位處東涌西和東涌市中心之間，將規劃及發展為市鎮公園，提供利便行人的環境；此外，東涌沿岸亦規劃作海濱長廊，供區內居民散步及跑步，以鼓勵健康生活方式。

3.2.6 善用政府、機構或社區設施及發展岩洞

政府正多管齊下，加快土地供應。例如，把未盡善用的政府、機構或社區用地重訂用途；以及物色可行的岩洞地區，以供遷置政府設施，從而釋放土地作住宅、商業或其他用途。

按岩洞總綱圖（圖9），政府在梅窩和北大嶼（近深水角、小蠔灣和東涌周邊地區）物色多個策略性岩洞區。有待進一步研究，該等岩洞區可用作興建全新或遷置的政府設施和基建項目，包括污水系統、廢物處理系統和供水設施，從而騰出原來的地面用地，以作更佳用途。

現時，有十個懲教設施⁵坐落在大嶼山和喜靈洲的政府用地上。我們會研究重置喜靈洲的懲教設施，以及在喜靈洲避風塘填海，作為擬議的東大嶼都會的一部分。此外，我們亦會在不損及運作和保安規定的情況下，檢視能否將其他例如位於塘福和芝麻灣的懲教設施整合及遷至其他合適地點。

政府會先進行技術性和成本效益研究，以評估其可行性，才推展有關規劃概念。

⁵ 該十個懲教設施包括：位於石壁的石壁監獄、勵志更生中心和沙咀懲教所；塘福懲教所；位於芝麻灣的芝麻灣懲教所和芝新懲教所；以及位於喜靈洲的喜靈洲懲教所、喜靈洲戒毒所、勵新懲教所和勵願懲教所。

圖 9
大嶼山的策略性岩洞區



備註：只作圖示之用。建議有待進一步檢討/研究。

3.2.7 北大嶼的自然和文化保育

政府在北大嶼規劃及進行多項策略性發展項目，同時提出建議保育具有重要生態和文化價值的地區，提升環境承受能力，以推動大嶼山達致可持續發展。

(i) 保育大蠔谷

大蠔位於北大嶼，前臨北大嶼山公路。大蠔河和其周邊河谷，是新自然保育政策下12個已列為須優先加強保育地點之一，冀能更有效地保育此具重要生態價值的地點。



大蠔河是少數尚存的中型天然溪流，自高地伸往低地河口。大蠔河、其河口和三條主要支流的中至下游，已於

1999年劃定為具特殊科學價值地點。該處育有全港最多的淡水魚和鹹淡水魚品種。

大蠔所在地，毗連郊野公園，屬天然林木體系的重要一環，遍布各式各樣的天然生境，包括大片成熟林木、風水林、灌木林、草地、耕地、溪流和海岸生境，孕育種類繁多的野生動植物種，例如淡水魚、紅樹林和淡水溪流，具保育價值。大蠔灣的天然海岸線，包含河口、海岸線和潮間泥灘，連同大蠔河，構成了大蠔谷的重要景觀特色。

待進一步研究後，或有機會在毗鄰生態敏感度較低的地方，設立生態旅遊教育中心，藉此協助市民欣賞區內景色，並提供科研平台，提升市民對自然保育的認知。

(ii) 東涌河畔公園

東涌河和東涌河谷蘊藏豐富天然和生態資源。東涌河谷曾錄得瀕臨絕種的盧氏小樹蛙和罕見的寬鏢弄蝶的蹤影。至於東涌河，則是本港其中一條孕育最多原生淡水魚品種的溪流；在沿河和河口地區便曾錄得具重要保育價值的物種蹤

影，當中包括北江光唇魚和紫身枝牙鰕虎魚。東涌河下游地區與東涌灣地區相連；沿岸遍布泥灘，造就紅樹林和其他特別動植物種的繁衍，當中包括馬蹄蟹、海龍、海馬和海草。



我們建議設立東涌河畔公園，冀能改善環境，並讓市民欣賞大自然；亦建議興建生態中心，作自然教育用途。我們正進行詳細設計，冀能將東涌河的人工河段修復其天然原貌和生態特色，保存東涌河谷的鄉郊特色和特點，以確保與周邊環境更融合。

(iii) 可持續城市排水系統

有鑑於東涌河的高生態價值，我們建議在進行東涌新市鎮擴展計劃時，採用具創意的可持續城市排水系統。我們擬議興建一系列的蓄洪池和處理池，以處理在發展區和毗鄰道路收集得的地面徑流，避免當中所含的污染物流入東涌河。根據該系統，我們將種植濕地植物，以助清除水中漂浮的泥石，從而締造各式生境，提升生物多樣性，以及美化周邊環境。此乃創新的可持續排水系統，有潛力在其他新發展區應用。

(iv) 應用生態海岸線

設置生態海岸線，既能保護海岸，又能提升海堤潮間區的生物多樣性，孕育出豐富多樣的海洋生物品種。東涌新市鎮擴展計劃在東涌東的填海將會引用生態海岸線，待進一步研究後，預期在進行其他新填海工程時，可廣泛採用該概念。



(v) 大嶼山自然文化歷史展覽中心

大嶼山既有豐富的生物多樣性及景觀特色，亦遍佈具文化和考古研究價值的地點及歷史建築。早在數百年前已有先民定居。我們建議在東涌設立一所展覽中心，展示大嶼山深厚多姿的歷史背景和文化歷史傳統、自然美景，以至豐富的生物多樣性。至於中心的地點、規模、撥款和運作模式，有待進一步檢視。



(vi) 東涌自然文化歷史徑

東涌地處北大嶼海濱，有悠久的歷史。我們建議設計一條以自然文化歷史為主題的步道，起自東涌港鐵站，貫通東涌炮台和東涌小炮台（兩項法定古蹟）、馬灣涌村、虎地灣窰和侯王廟（二級歷史建築）。市民沿途亦可欣賞天然地貌美景及了解箇中生態價值，例如，東涌河和東涌灣的紅樹林及泥灘。



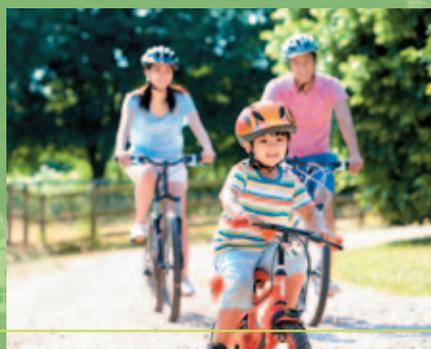
(vii) 保存馬灣涌鄉郊特色



馬灣涌村為舊漁村，海濱遍佈傳統棚屋。儘管處於城市環境，該村仍保留古老的漁村文化。我們已建議進行社區改善工程，例如改善村內排水和排污系統，以改善當地生活環境；亦會與當地社區、學校和持份者攜手合作，共同探索其他措施，以進一步加強村內傳統特色，提升該區的吸引力。

南保育

大嶼山大部分地區
用作保育及可持續
休閒康樂用途



自然保育
休閒康樂

3.3 保育大嶼山大部分地區

大嶼山得天獨厚，景色秀麗，天然地貌豐富，生態和文化歷史資源豐厚，洋溢鄉郊特色。市民十分支持保育大嶼山的大部分地區。委員會亦在首屆工作報告中，主張採取適當措施，加強保育。我們應避免在具保育價值的地點和其周邊進行大型發展項目，而在其毗鄰地區提出發展建議，亦須先進行影響評估和可行性研究，以確保項目不會對地點的保育價值造成難以接受的影響；此外，亦應充分顧及大嶼山的主要觀景廊及天然海岸線。

3.3.1 現有自然和文化資源

大嶼山和其周邊水域，極富陸上和海洋生物多樣性；不但發現多種原生物種，例如中華白海豚、江豚、馬蹄蟹和盧氏小樹蛙，還在島上或附近島嶼發現一些珍貴物種，例如香港雙足蜥和白腹海鷗。此外，我們亦發現多個具重要生態價值的地點，包括高山樹林、天然林木、清澈溪流和沿岸水域（圖10）。



陸地生態

-  盧氏小樹蛙
-  香港雙足蜥出沒點
-  蝴蝶
-  白腹海鷗築巢地點#
-  鷺鳥林
-  古樹名木冊的樹木
-  風水林
-  高山樹林
-  平原樹林

漁農自然護理署香港物種探索
第18期 (2010年2月)

海洋生態

-  人工珊瑚區
-  紅樹林
-  主要珊瑚區
-  海草床
-  馬蹄蟹
-  幼馬蹄蟹地區
-  中華白海豚
-  江豚

-  郊野公園
-  天然海岸線
-  憲報公布的泳灘
-  鳳凰徑/郊遊路徑
-  新自然保育政策下須優先加強保育地點
-  具重要生態價值河溪
-  具特殊科學價值地點
-  現有/擬議的海岸公園
-  魚類養殖區

文化方面，大嶼山為本港其中一個最早有先民定居之處，擁有大量古蹟、文物建築和具考古研究價值的地點。島上有五項法定古蹟，即石壁石刻、分流石圓環、分流炮台、東涌炮台和東涌小炮台，以及46項已評級或擬評級的歷史建築，當中包括大澳楊侯古廟（一級歷史建築）和關帝古廟（二級歷史建築）、梅窩袁氏大屋（六幢二級歷史建築）和東涌侯王古廟（二級歷史建築）（圖11）。此外，大嶼山亦有不少具文化歷史、考古或宗教價值的地點或活動，例如著名的寶蓮禪寺，以及名列中國國家級非物質文化遺產名錄的大澳端午龍舟遊涌。

圖 11
主要文化歷史資源



3.3.2 自然和文化保育建議

鑑於上述情況，我們已制定多項保育計劃。建議以“點線面”方式，透過步道串連大嶼山具生態和文化價值的地方，形成大嶼山自然及文化資源網絡，讓有關資源獲進一步彰顯，供市民共享（圖12）。

圖 12
保育建議



備註：有關文化歷史資源，請參考圖11。擬議海岸公園範圍或會作改動。只作圖示之用。建議有待進一步檢討/研究。

此外，大嶼山重要地標眾多，且地貌獨特，別具本土特色，例如天壇大佛、昂坪纜車系統、大澳漁村、河谷和天然海岸線。透過採取良好的城市設計原則，務使新發展項目與這些地標和特色互相配合，以塑造大嶼山的形象。

(i) 加強對土地的法例保護

大嶼山約有七成土地已根據《郊野公園條例》劃為郊野公園，受法例保障，不能進行與環境不相配的發展。位於郊野公園範圍外而具有重要生態價值的地點大致已按法定規劃圖則劃為與保育相關的用途地帶⁶，這些地方在向城市規劃委員會取得規劃許可或不須申請的情況下只可作有限度發展。大嶼山共計有約86%土地⁷，已劃為郊野公園或與保育相關的用途地帶，以提供法例保護。此外，大嶼山有八個具特殊科學價值地點⁸。除磡頭灣外，其餘都是完全或大部分位處郊野公園或法定圖則範圍內，受到法例保護。除有許可外，郊野公園及具特殊科學價值地點不可進行發展，任何在這些地點或其周邊的發展建議亦應充分顧及該生態環境的保育。

政府已陸續將更多土地納入受法例保護的範圍，例如根據《郊野公園條例》劃定郊野公園，或根據《城市規劃條例》制定法定圖則。自2007年起，納入受法例保護的範圍新增約3,400公頃⁹。現時，大嶼山尚有5個郊野公園“不包括的土地”，總面積約33公頃¹⁰，政府將加快程序以提供更佳保護。

6 例如：(i) 梁屋沼澤、大澳蘆葦林、寶珠潭鷺鳥林和大澳鹽田紅樹林種植區，已劃為“自然保育區”地帶；(ii) 貝澳、長沙、塘福、水口和愉景灣的天然海岸，已劃為“海岸保護區”地帶；而(iii) 梅窩、長沙和塘福的風水林，以及分流、石壁、大浪灣、貝澳和長沙的自然地區，均屬於“綠化地帶”。

7 截至2017年4月，約10,200公頃土地劃為郊野公園，另約2,600公頃土地劃為“綠化地帶”、“自然保育區”及“海岸保護區”地帶，兩者總和約為大嶼山總面積（約14,700公頃）的86%。

8 大嶼山的八個具特殊科學價值地點在大東山（331公頃）、萬丈布（29.2公頃）、鳳凰山（116公頃）、大蠔河（5公頃）、薄刀刀和婆髻山（76.4公頃）、磡頭灣（2.7公頃）、新洲（36公頃）和昂坪（14公頃）。此外，鄰近島嶼有四處劃為具特殊科學價值地點，即在南丫島南部（345公頃）、深灣（4公頃）、龍鼓洲、白洲和沙洲（54.4公頃），以及周公島（54公頃）。

9 截至2017年4月，“3,400公頃自2007年納入受法例保護的範圍”包括約2,300公頃在2008年劃定為北大嶼郊野公園（擴建部分），以及約1,100公頃獲納入新的法定圖則。數字包括部分將進行填海地點，例如東涌東。

10 5個郊野公園“不包括的土地”，位於煎魚灣（4公頃）、地塘仔（15公頃）、二東山（7公頃）、萬丈布（2公頃）及位於雞翼角附近的地點（5公頃）。此外，位於南山的“不包括的土地”（6公頃）現正進行郊野公園劃定程序。

(ii) 劃定海岸公園

大嶼山毗鄰水域現設兩個海岸公園，即沙洲和龍鼓洲海岸公園（約1,200公頃），以及大小磨刀海岸公園（約970公頃）。政府會繼續着手籌備劃定已擬議的海岸公園，當中包括西南大嶼山海岸公園（約650公頃）、索罟群島海岸公園（約1,270公頃）、就綜合廢物管理設施第1期而擬議的海岸公園（不少於700公頃），以及就香港國際機場三跑道系統而擬議的海岸公園（約2,400公頃）。大嶼山一帶共計將有不少於7,100公頃的水域會受到海岸公園的保護。



具重要生態價值的水域，一經劃為海岸公園，在相關水域進行的活動，將受到《海岸公園條例》和《海岸公園及海岸保護區規例》規管。長遠而言，為海洋生物提供改善的生境，將有助保育海洋生態。

(iii) 加強土地管制應對違法廢物棄置

但凡傾倒建築廢料，均須遵從香港所有相關法例，當中包括與環境保護相關的條例。可是，違法傾倒建築廢料時有發生，例如近貝澳海灘。此事已引起市民廣泛關注，擔心此違法行為或會在南大嶼蔓延，特別在生態敏感的生境。針對此問題，政府已成立跨部門工作小組，積極加強措施打擊違法傾倒建築廢料的行為。根據2017年施政報告，政府正籌備立法，強制要求建築廢物收集車輛採用全球衛星定位系統，打擊非法棄置建築廢物。我們將密切監察大嶼山的狀況，並適時探索合適的措施和執法行動。

(iv) 保育貝澳濕地

濕地具獨特的生態系統，並發揮多項環境功用，例如防洪、穩定海岸線和淨化水質，因而彌足珍貴。貝澳有濕地，過往為稻田，富於生物多樣性，孕育了大量濕地植物和大型無脊椎動物，更令人憶起數十年前的農家生活。現時，該地聚居的水牛，已成為文化歷史的一部分。貝澳不僅為本地



旅遊地點，亦可發揮重要教育資源的作用，展示香港鄉郊歷史和珍貴濕地動植物種。政府正探索保育貝澳濕地的措施。

(v) 保育泥灘及沙坪生境

位於水口灣和二澳的天然沙坪或泥灘生境，極富生物多樣性和生態價值，例如為馬蹄蟹提供重要繁殖和孕育環境，因而十分重要。區內居民和遊人亦可欣賞優美景色。近年，很多人趁周末前往挖蜆。市民關注過度挖蜆活動對生態環境的影響，並要求政府採取合適保育和管理措施。為減低對上述天然生境造成的



滋擾，並提升其生態價值，政府會與相關持份者攜手合作，探索推行管理措施。同時，政府會在適當地方設置配套設施，例如資訊台、告示牌、長凳和遮陰處，讓市民欣賞生境之餘，增進對自然保育的認知。

(vi) 改善鄉郊污水系統

大嶼山部分偏遠鄉村，因沒有鋪設污水管而須就地處理污水，例如以化糞池和滲水系統處理污水。政府現計劃逐步改善大嶼山的鄉村污水收集系統，冀能改善環境和生活質素。已規劃的工程包括擴展南大嶼的鄉村污水收集網絡、提升現時大澳污水處理廠的處理能力、興建多個污水泵站，以及推展鄉村污水收集系統工程，以切合當地居民需要。

(vii) 保存法定古蹟

大嶼山有五項法定古蹟，即石壁石刻、分流石圓環、分流炮台、東涌炮台和東涌小炮台。除保存古蹟，我們建議提高法定古蹟的保育、教育和生態旅遊價值。舉例，石壁石刻是由正方和圓形幾何紋構成，極似古代青銅器上的圖案；我們會善用機會加強古蹟的歷史氛圍，例如增設資料板等輔助設施及遷移鄰近垃圾收集設施等。我們計劃以“點線面”的方法，透過步道將分流砲台和分流石圓環與石壁石刻串連起來，供市民欣賞及共享。

(viii) 保存已評級歷史建築

大嶼山有多項已評級歷史建築，當中包括大澳楊侯古廟（一級歷史建築）和關帝古廟（二級歷史建築）、梅窩袁氏大屋（六幢二級歷史建築）、東涌侯王古廟（二級歷史建築）和已改建為文物酒店的舊大澳警署（二級歷史建築）。政府會繼續物色適合作活化用途的歷史建築，並將之納入“活化歷史建築伙伴計劃”。此外，申請一經批准，政府亦會資助業主維修私人已評級歷史建築。



(ix) 大澳自然文化歷史區

大澳是傳統漁村，亦屬旅遊勝地，以具地標特色的棚屋和各項已評級歷史建築聞名，包括楊侯古廟（一級歷史建築）、舊大澳警署（二級歷史建築）和關帝古廟（二級歷史建築）。此外，當地獨特的傳統節慶，即大澳端午龍舟遊涌，已列入中國第三批國家級非物質文化遺產名錄。數百年來，大澳以鹽田和稻田聞名。除了具獨特文化歷史背景，大澳亦擁有珍貴天然資源，例如濕地和紅樹林。

我們一直在大澳進行地區改善工程，冀能為區內居民改善環境，並為遊人帶來更豐富的體驗。有關改善工程經已展開並將分期完成，當中主要包括地區設施，例如改善交通管理及改善古廟前園（圖13）。

圖 13
大澳改善工程



為進一步推廣自然和文化歷史保育，以及提升區內環境，我們會研究下列建議：

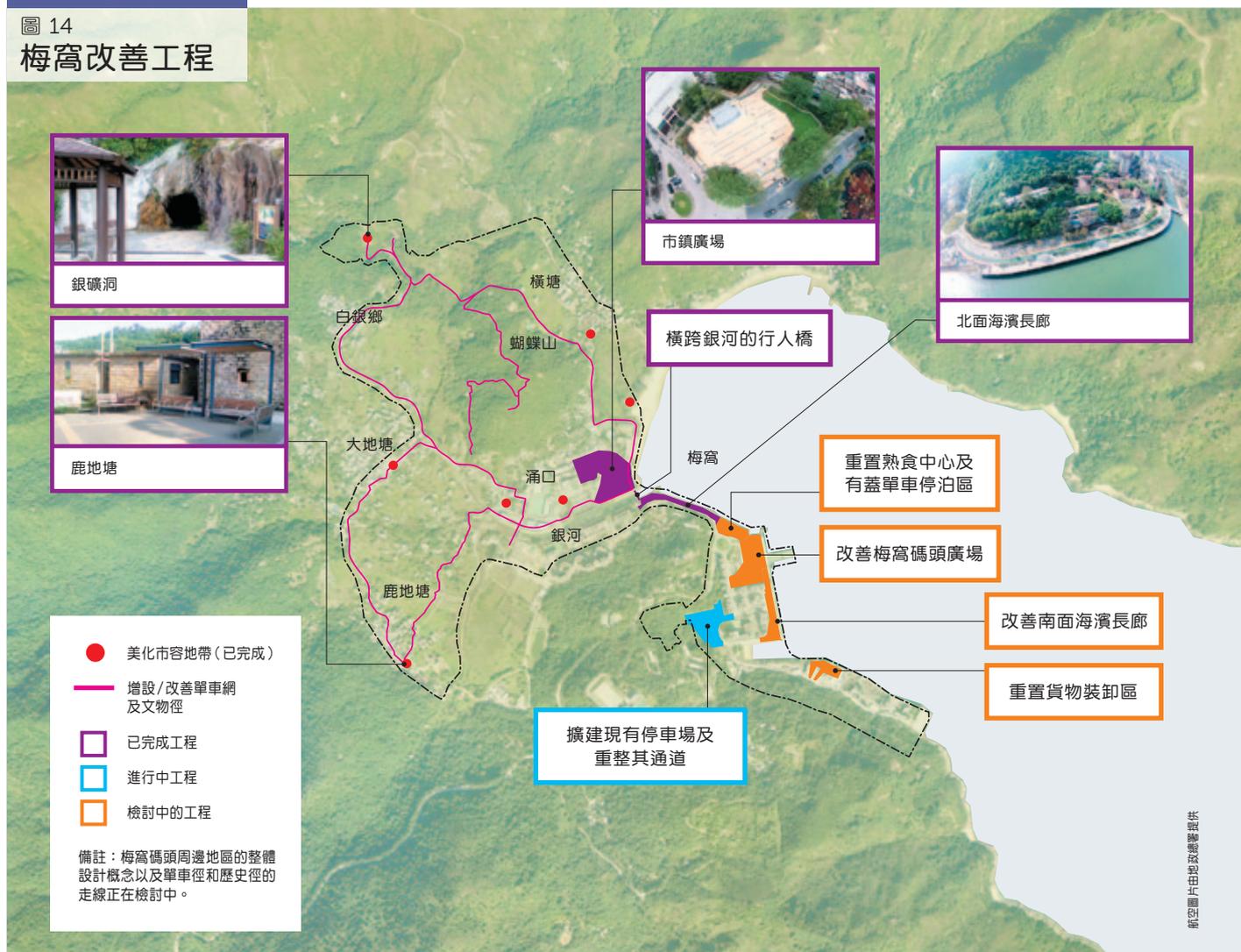
- (a) 探索設立展覽館的可行性，推動大澳文化歷史；
- (b) 探索在適當地點示範製鹽和耕種過程的可行性；
- (c) 保育珍貴濕地和紅樹林；
- (d) 改善文物與自然景點之間的接連，締造宜於步行的環境，如改善步行徑和行人橋，並設立自然生態外環徑，連接濕地和紅樹林；以及
- (e) 研究提升現有污水收集設施的可行性，以改善大澳水道的水質。

(x) 保存梅窩鄉鎮風貌

昔日，梅窩因採銀業興旺而稱作銀礦灣。其後，採銀業因礦洞含銀量偏低而停頓。現時，當地尚存兩個銀礦洞遺址，即銀礦下洞和銀礦上洞；加上區內有不少風景優美的景點，例如銀礦灣瀑布、銀礦灣泳灘，以及袁氏大屋（六幢二級歷史建築）等歷史建築，成為市民遠離城市繁忙生活的度假勝地。即使如此，梅窩仍保存其清幽寧靜的鄉鎮特色。

我們需審慎平衡發展/改善和保存梅窩鄉鎮特色的需要。透過再規劃和善用現時未被充分利用的土地，以及可能的岩洞發展，可活化梅窩，改善其鄉鎮風貌，並提供少量低密度住宅發展和康樂及旅遊相關用途。

圖 14
梅窩改善工程



政府正在區內進行地區改善工程，冀能為當地居民和遊人提供優質生活環境，同時持續梅窩的鄉鎮特色。改善工程旨在改善梅窩市中心的環境，提供更佳的康樂設施，以及加強道路安全。有關工程包括增設市鎮廣場和美化市容地帶、優化入口廣場、改善單車徑和進行輔助工程，例如增設指示牌、美化市容、進行排水和公用設施工程（圖14）。此外，政府亦會探索活化銀礦洞的可行性。

(xi) 自然文化歷史徑

大嶼山以風景秀麗的行山徑網絡聞名，其行山徑把沿路具自然、文化歷史和生態價值的地點連結起來。我們會探索增設輔助設施，以進一步改善行山徑，讓市民共享，並提升公眾對自然及文化保育的認知。擬增設的設施，包括優化指示牌、設立資訊台、提供地圖、洗手間和緊急電話等。此外，我們在制定改善建議時，亦會鼓勵市民參與其中。

首先，我們會探索改善昂坪至石壁古徑、分流至二澳古石徑、連接分流炮台和分流石圓環至石壁石刻的步道，以及大澳和東涌沿岸的東澳古道；後者可進一步擴展，與擬議的東涌自然文化歷史徑連接。

上述步道，沿線遍布具宗教和文化歷史價值的村落，以及先民聚居的遺迹。在進行擬議改善工程時，可合適地將步道擴展，以連接附近康樂、文化和生態資源，供市民共享。

(xii) 與持份者合作

政府在施行工程項目前，會先就個別建議的技術可行性詳加研究，以及諮詢相關政策局/部門和市民。我們會積極邀請相關持份者參與其事，包括環保團體、保育人士和區內居民。委員會轄下可持續發展小組，已成立大嶼山保育工作小組，邀請相關持份者就大嶼山的自然、歷史及文化保育措施提供建議，以達到可持續發展的目標。

(xiii) 研究提供基金資源

為了進一步推動活化偏遠鄉郊環境，2017年施政報告承諾，政府將為設立保育基金成立籌備委員會，研究此基金的工作範圍、運作模式和所需法例及資源。此外，亦將運用不同的政府及社會資源，推行一系列自然保育及教育、活化舊鄉村建築、推廣生態及文化旅遊等鄉郊保育工作。為推行政策並讓社區參與推動保育，政府將研究提供基金資源，推動大嶼山的保育項目。作為起點，「環境及自然保育基金」已於2017-18年度撥備3千萬用以支持南大嶼的自然保育項目。

3.3.3 可持續休閒和康樂用途

在具高保育價值的地區，例如郊野公園和具特殊科學價值地點，應避免進行大型發展項目。在部分環境敏感度較低的地區，可考慮一些對環境影響較少的休閒和康樂活動（圖15）；相關建議應顧及環境的可持續性，並與區內環境互相配合。

(i) 單車徑和越野單車徑網絡



南大嶼現有由貝澳伸延至狗嶺涌長約17公里的越野單車徑，現正進行改善工程，預期於2017年中大致完成。至於分期施行的越野單車徑網絡擴建計劃和梅窩越野單車訓練場的建造工程，已於2016年展開，並將於2018年中大致完成。《東涌新市鎮擴展計劃研究》

已就單車徑網絡進行規劃，我們將會展開進一步研究，冀能沿大嶼山北岸修建全長約20公里的單車徑，貫通東涌與欣澳；亦會研究沿嶼南由貝澳至水口修建長約11公里的單車徑的可行性。

長遠而言，我們致力修建連貫大嶼山的單車徑和越野單車徑網絡，會檢視連接或擴展單車徑和越野單車徑網絡的可行性。單車徑和越野單車徑網絡的改善，可加強大嶼山的接連，提升其作康樂活動的潛力，讓市民欣賞到大嶼山的海岸景致。

(ii) 露營營地

近年，市民對優質營地需求殷切；在大嶼山南岸可見主題營地或提供連標準床位及冷氣的帳幕營。我們正探索能否在南大嶼，例如水口、塘福、貝澳和石壁，促進設立主題營地。同時，我們亦會在適合的地點探索設立傳統營地，讓遊人和市民共享大嶼山的天然資源。



圖 15
主要休閒康樂及運動建議



1 東涌自然文化歷史徑



2 東涌市鎮公園



3 越野單車訓練場



4 水上活動中心



5 沙灘排球場



6 露營營地



7 賞花/賞樹



8 大澳自然生態外環徑

	郊野公園		擬議越野單車徑
	擬議發展地點		鳳凰徑
	現有單車徑		其他行山徑
	擬議單車徑		現有道路/興建中的主要道路
	現有越野單車徑		

備註：只作圖示之用。建議有待進一步檢討/研究。

(iii) 賞花 / 賞樹

近年，很多遊客趁櫻花盛放，到日韓兩地旅遊。儘管長洲和嘉道理農場的櫻花種植規模較少，仍吸引眾多本地遊人在花期前往賞花。因此，我們計劃在昂坪栽種櫻花樹，冀能在大嶼山發展花季旅遊。我們選擇在昂坪試植櫻花樹，乃因其氣候合適，交通便捷，並可與現有旅遊景點配合，發揮協同效應。



我們建議在昂坪村和昂坪奇趣徑一帶，建造以櫻花為主題的環迴步道。植樹工程預期於2017年底或2018年初開展。

此外，我們亦會探索在介乎伯公坳與長沙之間的一段舊東涌道，栽種本地花樹（例如吊鐘）和長有紅色秋葉的樹木（例如楓香）。舊東涌道現已封閉，因此可提供良好而安全的環境讓市民在春秋季節，欣賞春花盛放和秋日紅葉的美景。

(iv) 其他休閒康樂及運動地點

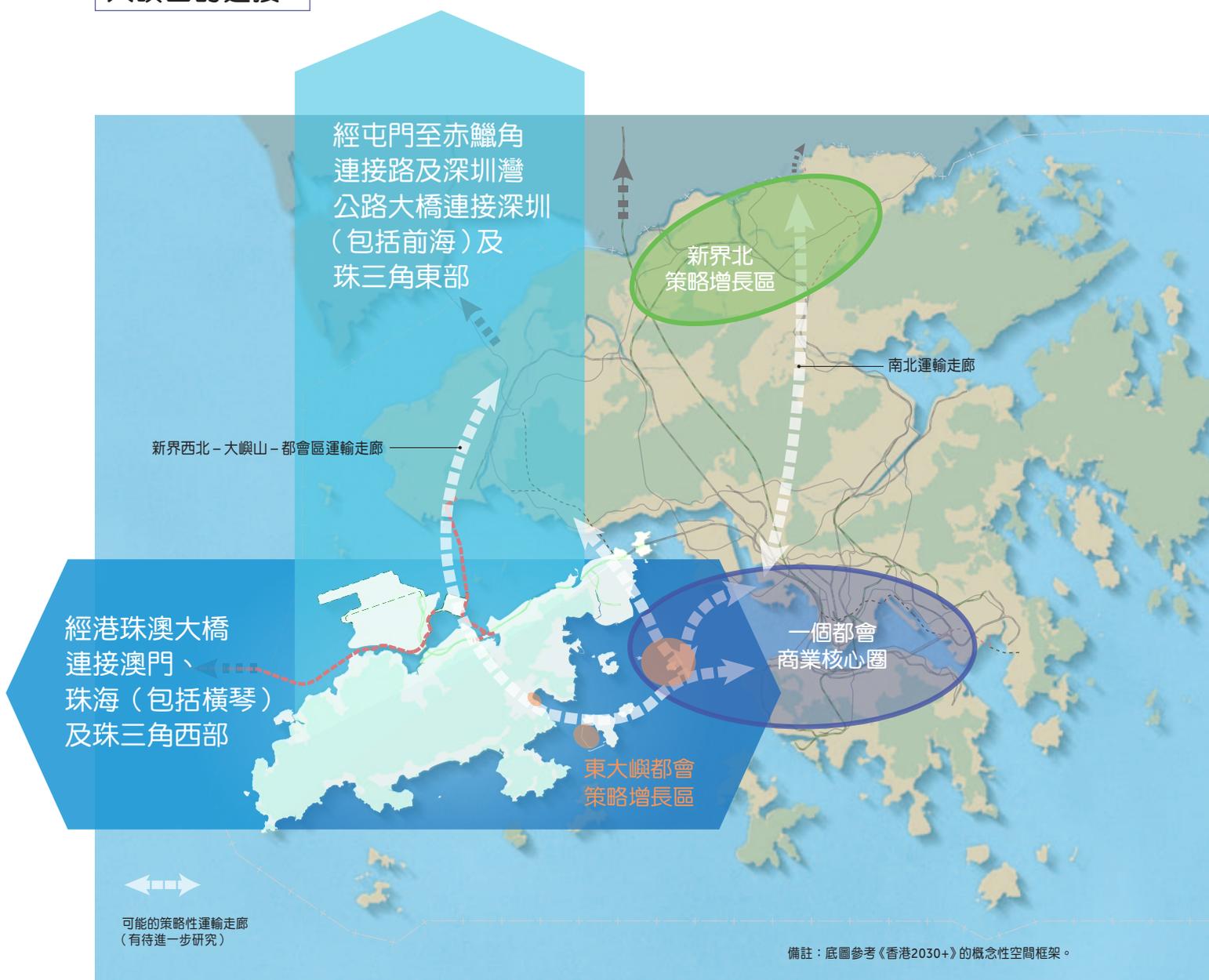
南大嶼沿岸有美麗泳灘，山色優美，具潛力在不同地點發展各類戶外活動。例如，我們會探討在長沙建造沙灘排球場，在貝澳等可能的地點興建水上活動中心，以及在適當地點興建歷奇場地。為加強各景點之間的連接，我們亦會探索在大嶼山提供可供“無限次乘搭”的穿梭交通服務和綠色交通服務，例如電動車充電站。這些初步建議的可行性、地點、規模、撥款、連接和營運模式，有待進一步研究。



3.4 通達度和可達性

為配合可持續大嶼山發展的交通需求，規劃及落實全面的交通運輸基建網絡十分重要。我們需要全面的運輸網絡，當中包括策略性鐵路和道路系統，以支援擬議在北大嶼及東大嶼都會進行的策略性發展項目，並配合香港整體發展需要（圖16A）。此外，我們亦會考慮增設水上交通，並就交通運輸設施採取改善措施，以加強大嶼山區內連接和可達性。

圖 16A
大嶼山的連接



3.4.1 策略性鐵路系統

除現有的東涌線、機場快線和迪士尼線外，《鐵路發展策略2014》亦建議進行東涌西延線計劃，並在東涌西增設車站。此外，《東涌新市鎮擴展計劃研究》亦建議沿東涌線在東涌東增設鐵路車站，以支援東涌東的新發展。港鐵公司亦正探索在小蠔灣增設車站，以配合因推行現有小蠔灣車廠上蓋擬議住宅發展項目而帶來的運輸需求。



當推展東大嶼都會建議，有需要以集體運輸系統，將東大嶼都會連接至現有市區，包括傳統商業核心區。鐵路將會作為集體運輸系統，對內貫通東大嶼都會的主要部分，對外連接都會區和北大嶼。為求以有效便捷的方式與新界西北連接，加強各經濟土地用途之間的連繫，利便新界西北的工作人口往返大嶼山，政府會進一步建議探索以鐵路，經港珠澳大橋香港口岸人工島，連接東涌東及屯門南，從而形成貫通新界西北 — 大嶼山 — 東大嶼都會 — 都會區的鐵路走廊(圖16B)。

該鐵路走廊既支援東大嶼都會和北大嶼的發展項目，亦有助提升大嶼山的整體運輸基建設施的抗禦力，包括機場。

3.4.2 策略性道路系統

北大嶼的往來交通，主要依賴北大嶼山公路，並經東涌道連接南大嶼。現建議修建P1路，以加強大嶼山北岸各主要發展項目的連接。有關擬議P1路的詳情，有待進一步研究。

為配合擬議東大嶼都會，有需要研究一條新策略性公路走廊，將東大嶼都會向東連接至港島西，向北連接至東北大嶼/北大嶼山公路，由此可經建造中的屯門至赤鱗角連接路及擬議的11號幹線連接至新界西北(圖16B)。此外，該公路走廊亦提供往來機場和新界西北的替代通道。長遠而言，或有潛力將東大嶼都會經梅窩連接至北大嶼山公路，但須視乎東大嶼都會的發展規模而定。如此一來，將會形成一條環迴道路走廊，並可再經港珠澳大橋、屯門至赤鱗角連接路、屯門西繞道(規劃中)、港深西部公路和深圳灣公路大橋，進一步連接至深圳、大珠三角及粵西地區，從而推動人流、物流和經濟活動。

3.4.3 水上交通

現時，有六條常規渡輪航線服務大嶼山¹¹。視乎進一步研究，大嶼山的水上交通可進一步加強，以輔助陸路交通。此外，可探索在東涌新市鎮擴展和日後欣澳填海區，增建碼頭和遊艇/船隻停泊設施，以推動欣澳作為東北大嶼旅遊門戶的定位。我們亦會進一步探索加強北大嶼、南大嶼（例如大嶼山南岸和西南岸一帶的長沙、塘福、石壁、分流和二澳等地），以及其他離島之間的連繫。結合現有水上交通設施，將形成一個網絡，藉此改善大嶼山各地區的可達性，並向遊人推廣另類觀光活動。



11 六條服務大嶼山的常規渡輪航線，包括(1)橫水渡；(2)梅窩 — 中環；(3)大澳 — 沙螺灣 — 東涌 — 屯門；(4)愉景灣 — 中環；(5)愉景灣 — 梅窩；(6)愉景灣 — 坪洲(街渡服務)。

3.4.4 交通管理和運輸設施改善工程

除策略性運輸基建外，大嶼山內部的道路安排和運輸設施，亦須予以改善，以切合需求。現時位於石門甲道南面的一段東涌道，以及南大嶼的所有道路，劃為封閉道路；駕駛人士不得進入，惟持有准許證者不受此限。政府在檢討有關封路安排時，已考慮南大嶼的道路狀況、交通流量、泊車設施和其使用情況，以至公眾意見，並適當地放寬有關管制，把每日准予進入南大嶼的旅遊巴士數目，由30輛增至40輛，又准許25輛私家車¹²在平日（不計公眾假期）進入南大嶼，以便進行休閒和康樂活動。政府會繼續密切監察南大嶼道路的使用情況，並在必要時採取適當措施，以確保道路安全，交通暢順，並平衡環境保育所需。



就南大嶼而言，嶼南道、羌山道和大澳道，均屬主要通道，將梅窩至大澳沿線各村落連接起來。政府致力改善南大嶼偏遠鄉村的交通可達性，並一直在嶼南道和羌山道沿線進行道路擴闊和彎位改善工程。

政府亦正積極探索在合適地點，增設公共交通設施，如泊車位，並加強道路公共交通服務。我們會就現有交通運輸基建的擬議改善工程，進行詳細交通評估，確保所引起的交通運輸影響，均會獲妥善處理。為改善大嶼山環境，我們亦會鼓勵綠色交通。

政府已計劃檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及大嶼山的旅客接待能力，以研究改善大嶼山內部和對外的交通連接的可行性，冀能切合日後發展所需，特別是充分考慮大嶼山的旅客接待能力。此外，我們亦會研究在合適地點增設碼頭和遊艇/船隻停泊設施，冀能建立水上交通網絡，以輔助陸路交通，從而分擔假日繁忙的道路交通。

¹² 25個配額，當中5個分配予電動私家車，以推動環保。

4. 實施

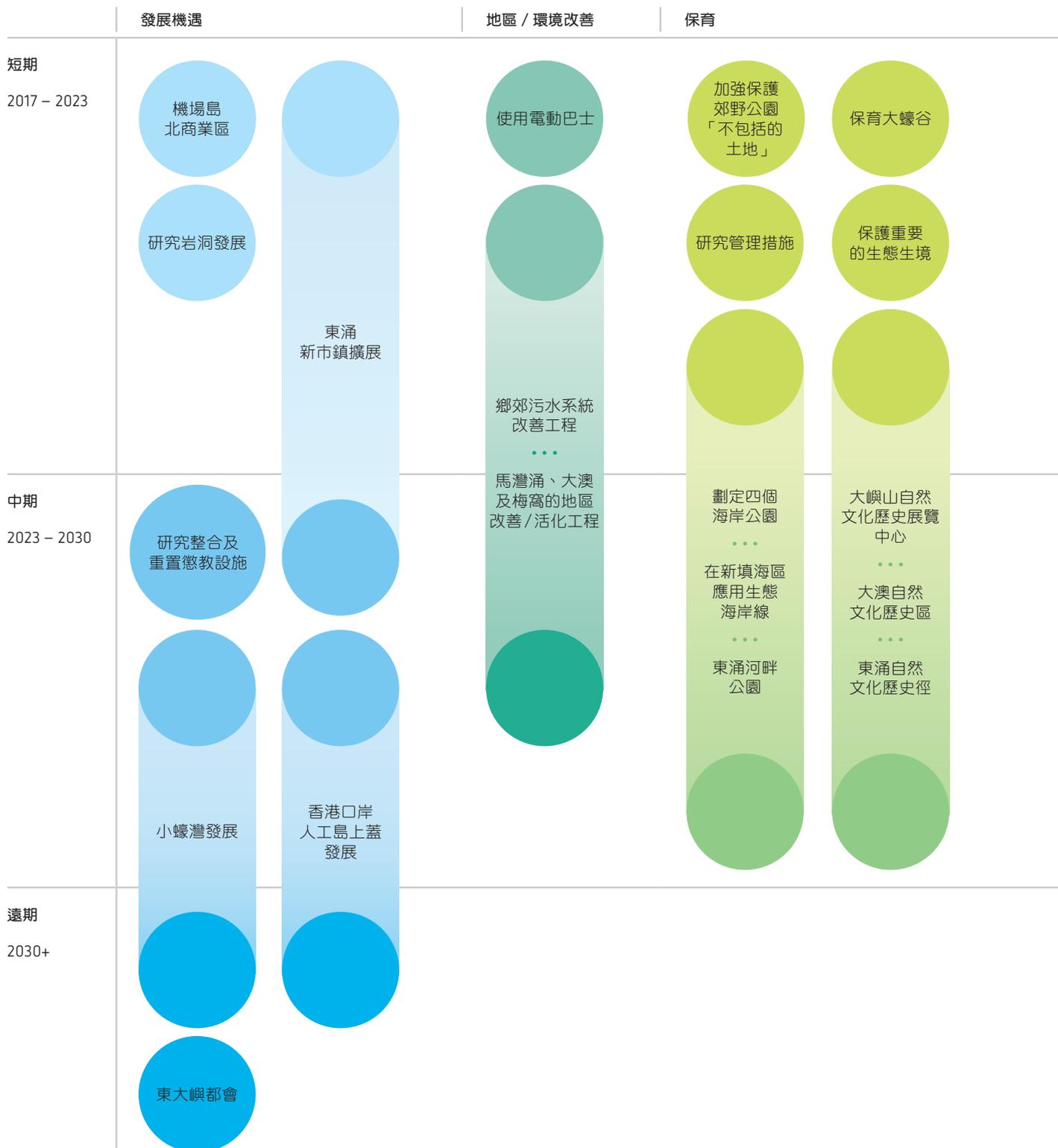
本藍圖就大嶼山長遠發展提供指引。為了在規劃初期能夠評估各發展項目對環境造成的整體影響，正在進行的《香港2030+》策略性環境評估已涵蓋大嶼山。在進行個別項目時，相關的規劃、工程和技術研究將分析詳細的環境影響並建議合適的緩解措施。

為推展本藍圖，我們會在不同時段內進行多項研究和工程項目。按各項建議可能的最早施行年份，推行安排分為短期（2017至2023年）、中期（2023至2030年）和長期（2030年以後）（圖17）。為作出通盤考量，我們亦把正進行詳細設計或施工中的工程項目，例如東涌新市鎮擴展的詳細設計和大澳及梅窩的改善工程，納入推行時間表。至於其他仍處初步階段的建議，我們亦會積極推展，並進行所需研究，以確定其可行性。

我們有需要在大嶼山推展各項經濟、房屋、社會、康樂和旅遊發展項目，以及推行保育建議；凡此種種，對香港長遠可持續發展十分重要。為此，建議成立專責跨界別辦事處，即可持續大嶼辦事處，以優次有序、協調、綜合的手法，進行規劃、評估、設計及推展大嶼山各項發展和保育措施及地區改善工程。

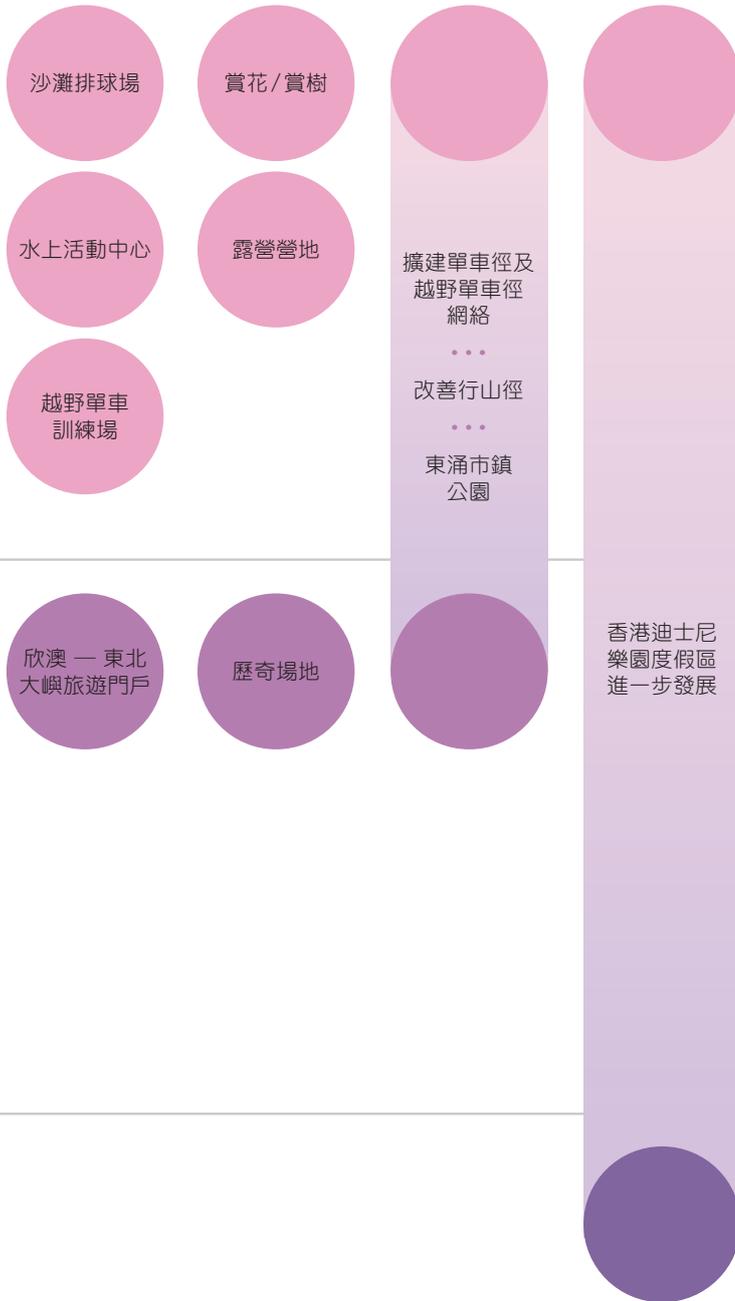
圖 17
實施時間示意圖

我們會進一步研究各項建議，並推展有助大嶼山及香港可持續發展的項目。

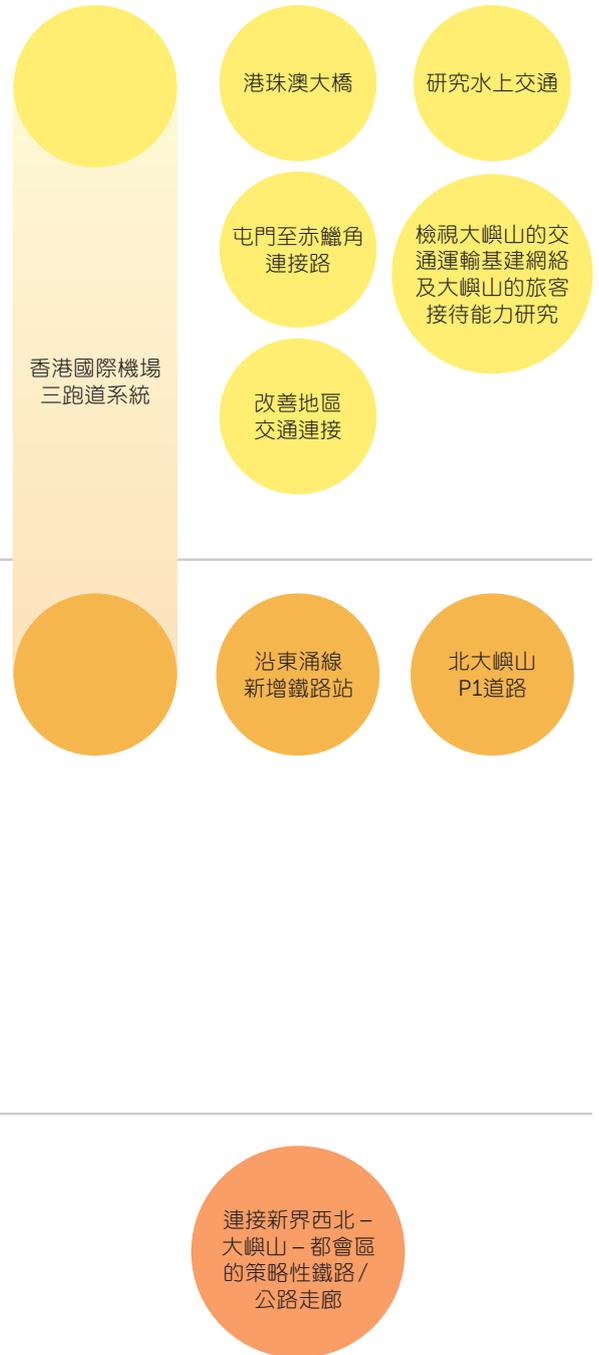


備註：只作圖示之用

休閒康樂



運輸



5. 展望未來

有見於瞬息萬變的環境，本藍圖將按需要進行檢討，以顧及最新發展狀況。我們會密切注視每項發展建議和其落實優次，以便預留彈性，應對轉變，配合香港所需。

政府會繼續與市民及相關持份者溝通，並會在規劃和設計工程項目時，適當地考慮公眾意見。



同心塑造 可持續大嶼

您可透過以下方式聯絡我們：

網址：www.lantau.gov.hk
電郵：enquiry@lantau.gov.hk
電話：(852) 2231 4408
傳真：(852) 2577 5040
地址：土木工程拓展署
香港北角渣華道333號
北角政府合署13樓



發展局
Development Bureau



土木工程拓展署
Civil Engineering and
Development Department

