



東大嶼都會

香港 HONG KONG
2030+

跨越2030年的規劃遠景與策略

東大嶼都會 — 初步概念



1. 概覽

02

2. 現況

04

3. 機遇及限制

08

4. 整體規劃模式

19

5. 具潛力的發展框架

24

6. 下一步

28

背景

- 1.1 多項策略性基礎設施項目自2007年經修訂的大嶼山發展概念計劃公布後陸續展開，如港珠澳大橋、屯門至赤鱗角連接路、香港國際機場三跑道系統及東涌新市鎮擴展。鑑於大嶼山在香港的角色將進一步加強，有需要重新檢視大嶼山的發展潛力，以期透過新基礎設施帶來的機遇，及與大嶼山現有和已規劃項目產生更大的協同效應。
- 1.2 本港土地供應持續緊絀，且土地開發需時。為配合香港人口增長及促進經濟和社會發展，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。在2014年完成的《優化土地供應策略－維港以外填海及發展岩洞》的研究(《優化土地供應研究》)評估了透過在維港以外填海以增加土地供應的可行性。研究指出，香港東部水域遍佈高生態價值的海岸線，西部水域亦已受多項大型基建工程所局限；而中部水域的生態價值則相對較低，具有發展人工島的潛力。政府接納了《優化土地供應研究》的結果，並在2014年《施政報告》中提出研究進一步開發大嶼山東部水域及鄰近地區，發展東大嶼都會以容納新增人口，並作為中區及九龍東以外一個新核心商業區，促進本港經濟發展和提供就業機會。
- 1.3 擬議的東大嶼都會位於香港島與大嶼山之間(圖一)。概念包括在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘進行填海發展人工島，及善用在梅窩未被充分利用的土地。
- 1.4 大嶼山發展諮詢委員會¹在2016年1月向行政長官提交其第一屆工作報告中，提出把東大嶼都會定位為長遠策略增長區。其發展規模及可行性有待進一步研究。本文旨在解釋就東大嶼都會發展的一些初步分析及規劃概念。



圖一：東大嶼都會的概括位置 (只供參考)

願景

- 1.5 東大嶼都會及新界北是《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》研究(《香港2030+》)提出的兩個策略增長區，以配合香港跨越2030年後的長遠社會、經濟及環境需要。
- 1.6 東大嶼都會作為具潛力的長遠策略增長區，可提供大面積的土地，以滿足房屋及經濟需要和創造就業，並發展成為一個智慧、宜居和低碳的發展區，包括香港第三個核心商業區。而透過東大嶼都會及其支援的交通基建，可形成一條策略性交通連接，以加強香港島與大嶼山之間的交通連繫，尤其是與香港國際機場(機場)及港珠澳大橋香港口岸的交通連接。此外，東大嶼都會亦有助配合香港整體人口及經濟增長需求，並達致更均衡的全港空間發展布局。



¹ 行政長官在2014年《施政報告》中提出成立大嶼山發展諮詢委員會，負責就大嶼山的大型基建計劃帶來的機遇，以及香 和珠江三角洲的協同效應，向政府提供意見，並在平衡發展與保育原則下，籌劃大嶼山的經濟和社會發展策略。

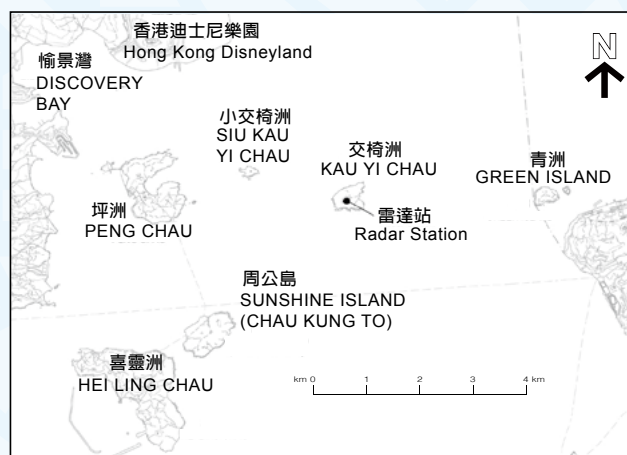
2 現況

2.1 東大嶼都會位於香港島與大嶼山之間的中部水域。附近有一些島嶼已有一定程度的發展(如長洲和坪洲)，另有一些島嶼設有懲教和相關的設施(如喜靈洲和石鼓洲)，而其餘大部分島嶼均無人居住(如交椅洲和周公島)。中部水域現時有一些海事設施，包括航道、碇泊處(錨地)和避風塘。

交椅洲

2.2 交椅洲現時無人居住(圖二)，土地面積約為23公頃。島上只有一個由政府撥地興建並劃為「政府、機構或社區(1)」地帶的雷達站；餘下的土地則劃作「自然保育區」地帶，以保育交椅洲現有的自然景觀和特色。部分中部水域原先擬作長遠增建貨櫃碼頭和提供港口相關的後勤設施之用，所以劃為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」及「貨櫃後勤用地」地帶。然而，貨櫃碼頭用途現已不符合大嶼山東北部地區作發展旅遊及康樂用途的策略規劃方向，而《香港港口發展策略2030研究》(《港口2030研究》)已就未來貨櫃碼頭的其他選址及需求作出研究。

2.3 交椅洲西北面是青洲仔半島，主要包括竹篙灣的香港迪士尼樂園；西面是無人居住的小交椅洲，及以鄉村和低密度發展為主的坪洲；北鄰、東鄰及南鄰則分別為西面碇泊處、交椅洲危險品碇泊處(交椅洲南面)，以及香港水域最繁忙航道之一的西航道。



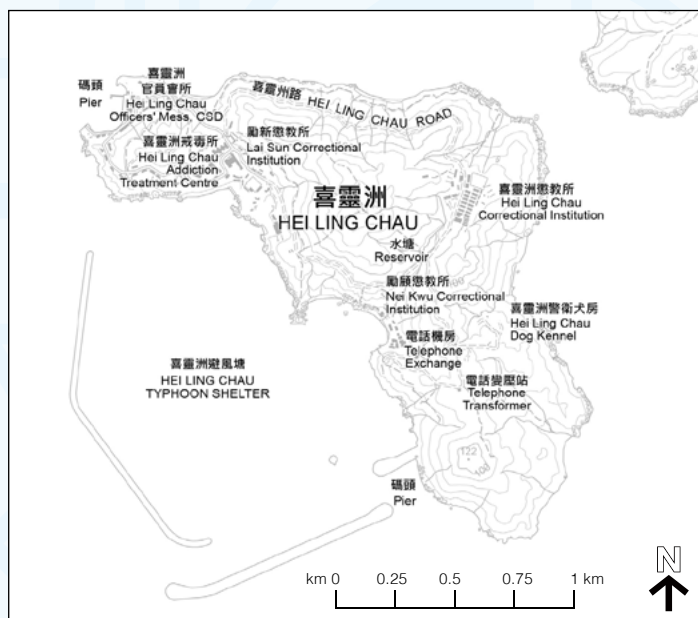
圖二：交椅洲的平面圖



交椅洲位於香港島與大嶼山之間的中部水域

喜靈洲

- 2.4 喜靈洲(圖三)的面積約為190公頃，主要為政府土地。島上設有四所懲教設施(包括喜靈洲懲教所、喜靈洲戒毒所、勵新懲教所和勵顧懲教所，合共提供1640個收容額，及為職位需要而設的部門宿舍和職員餐廳)、狗房；以及基本的基礎設施/公用設施，如電話機樓、電話變壓站及水庫。其餘大部分地方被茂密的植被所覆蓋。
- 2.5 喜靈洲屬按法例刊憲的限制區/禁區，並由懲教署管理。相關的懲教設施可在事先得到懲教署批准或安排後，接受親友和公事探訪。現時位於喜靈洲西北角的碼頭，提供經坪洲往中環的有限度渡輪服務。



圖三：喜靈洲的平面圖

- 2.6 喜靈洲避風塘面積約77公頃，其西南鄰是本港唯一可容納總長度超過50米而不超過75米的船舶的避風塘。但由於位置偏遠，以致其使用率較其他位於或鄰近維港的避風塘為低。



喜靈洲避風塘



喜靈洲的現況

2 現況

- 2.7 喜靈洲東北面是無人居住的周公島，西北面為梅窩鄉鎮，而南面較遠處的芝麻灣半島附近為漁農自然護理署劃定的長沙灣魚類養殖區，是本港第二大的魚類養殖區。

梅窩

- 2.8 眺望銀礦灣泳灘的梅窩以鄉鎮風貌為主。梅窩在2015年的人口約為5900。除了鄉村外²，梅窩亦有中密度的公共房屋(如銀灣邨及兩個正在施工的資助出售單位發展項目)、低至中密度的私人住宅發展、社區設施(如政府合署、設有街市、圖書館和體育館的梅窩市政大廈、梅窩消防局及大嶼山警署(南)等)、常耕和休耕農地，以及有小型的商業和康樂設施。梅窩的低窪地大多屬私人土地，而山嶺地區則多屬政府土地(圖四及圖五)。
- 2.9 梅窩可經嶼南道及東涌道通往東涌新市鎮、機場和大嶼山其他部分。由於該兩條道路為限制道路，須先申請許可證方可通行。另外，亦有渡輪服務來往梅窩及中區和大嶼山其他地區及其他離島，如愉景灣、芝麻灣和坪洲等。

² 梅窩共有八條認可鄉村，即鹿地塘、大地塘、涌口、梅窩舊村、白銀鄉、盲塘、東灣頭及萬角咀。



水泥廠
Cement Works



巴士廠
Bus Depot



梅窩渡輪碼頭及
鄰近住宅發展
Mui Wo Ferry Pier &
nearby residential
developments



銀礦灣泳灘
Silver Mine Bay Beach



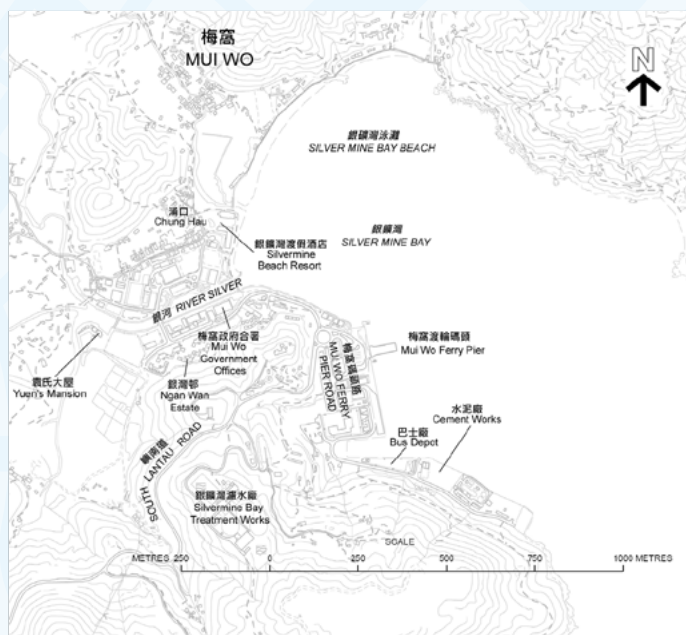
銀礦灣酒店
Silvermine Beach Resort



梅窩政府合署
Mui Wo Government Offices

圖四：梅窩的現況

2.10 銀礦灣泳灘及銀礦灣渡假酒店位於北岸。渡輪碼頭及一些政府用途和公用設施(如巴士廠、水泥廠、梅窩廢物轉運設施、梅窩污水處理廠及直升機停機坪)設於南岸的填海土地上。位於南面的山坡上的銀鑛灣濾水廠屬「具有潛在危險的裝置」，梅窩大部分地方均坐落於其一公里諮詢區範圍內。



圖五：梅窩的平面圖



銀濤軒
Silver Waves Court



銀灣邨
Ngan Wan Estate



袁氏大屋
Yuen's Mansion



梅窩市政大樓
Mui Wo Municipal Services Building



銀河
River Silver

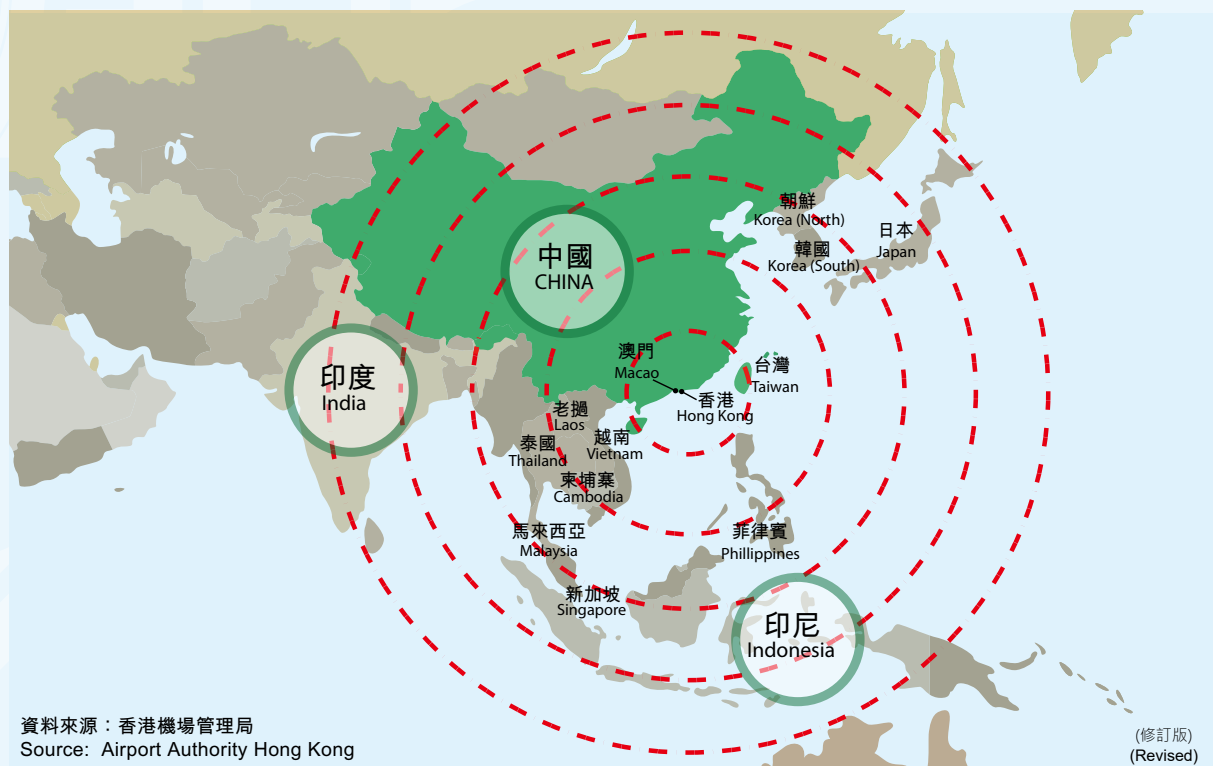
3 機遇及限制

I. 機遇

A 策略性位置

3.1 東大嶼都會將盡佔地理上的優勢。它不單與傳統核心商業區(如在香港島的中環及其毗鄰)接近，並兼享大嶼山多項正在興建或已規劃的策略性基建及城市發展項目的優勢。除了機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工

島上蓋商業發展、小蠔灣發展以及欣澳填海外，東大嶼都會亦可鞏固大嶼山成為香港另一主要商業樞紐。而受惠於機場及將落成的港珠澳大橋，大嶼山更將成為大珠三角洲的匯流處及香港的「雙門戶」。

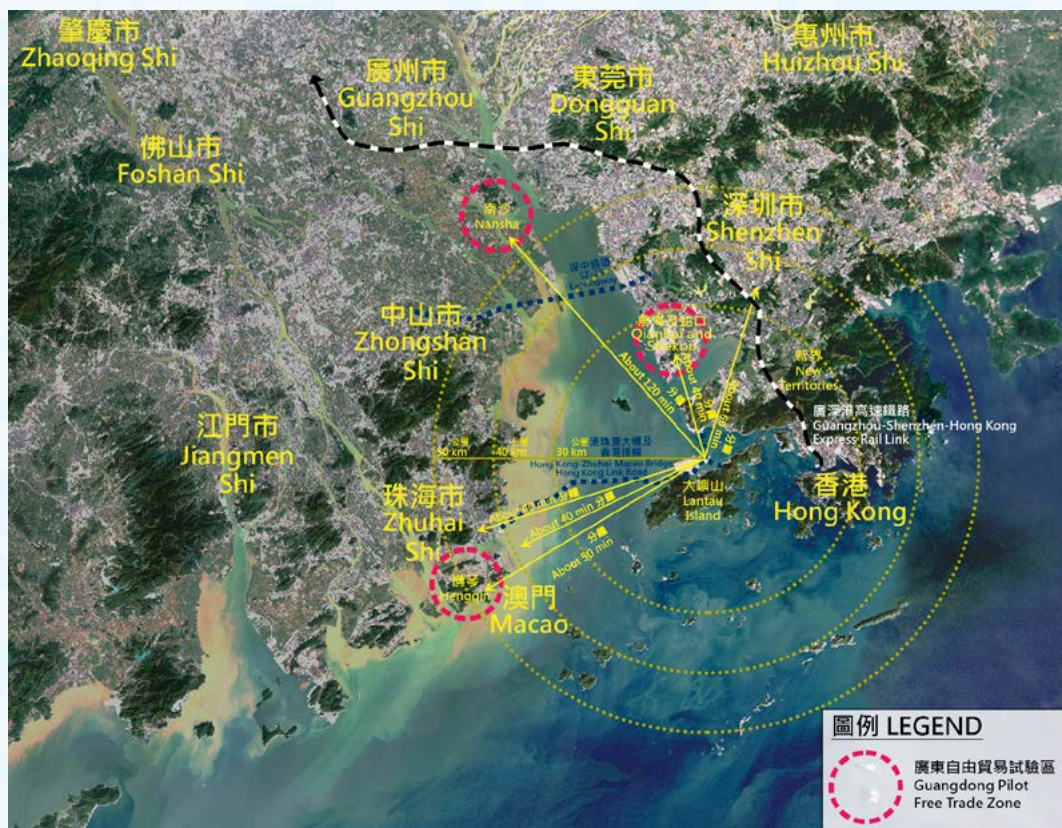


國際運輸樞紐 - 五小時內可飛抵全球近半數人口的聚居地

3. 機遇及限制

3.2 交椅洲的東面與港島西相距約四公里，相等於中環至北角的距離。若配合新的策略性交通基建設施，東大嶼都會與傳統核心商業區的連繫將更為有效便捷，既能鞏固維港一帶現有的商業樞紐，亦有助建立新的都會平台。

3.3 基於交通連繫的改善、靠近傳統核心商業區，以及毗鄰機場和港珠澳大橋的優勢，大嶼山及中部水域更顯巨大的潛力，推動香港經濟持續增長及多元化發展。



大珠江三角洲內的城際一小時交通圈

3 機遇及限制

B 大規模填海的可能性

- 3.4 由於大嶼山西部水域可找到中華白海豚，而南部水域則是江豚活躍區，故中部水域的生態敏感度相對較低。倘若相關的發展限制處理得宜，在中部水域進行大規模填海可提供充份的機遇作綜合土地用途的規劃及設計。
- 3.5 相比市區重建及改劃用途地帶，以填海方式發展東大嶼都會，可避免影響現有的發展或社區。

C 未開發及未盡其用的空間/ 土地

- 3.6 大嶼山東北部最初定為擴建本港港口設施的主要地點。因此，以港口發展為發展主題的《東北大嶼山分區計劃大綱草圖》於1995年首次刊憲。及後，基於本港港口貨運量預測，以及大嶼山東北部地區作發展旅遊及康樂用途的策略規劃方向，《港口2030研究》探討了未來港口設施的需求和其他選址。因此，在交椅洲附近原擬議作貨櫃碼頭用途的水域有潛力改作其他用途。



交椅洲與港島西相距約四公里

3 機遇及限制

3.7 在現時使用率偏低的喜靈洲避風塘(面積約77公頃)及附近一帶水域進行適度填海，能創造更多可發展土地。另一方面，若在符合懲教署運作和安全的條件下遷置島上的懲教和相關設施，並妥善處理有關的生態問題，更可釋放島上約20公頃的政府土地作其他發展之用。

3.8 梅窩現有的鄉鎮及邊緣地區內有未盡其用的土地，為重新規劃及提升地區環境提供了機遇。此外，亦可整合或重置位於南面海濱，佔地約3公頃的政府用途及公用設施(包括污水處理廠、水泥廠及巴士廠等)，以便重新規劃該區。土木工程拓展署已在這些現有設施以南的山坡物色到適合作岩洞發展的地方，將來可進一步探討把政府用途設施遷往岩洞的可行性。



港島西廢物轉運站-香港發展岩洞的例子 ©土木工程拓展署

D 房屋發展

3.9 如能配合交通連繫及基建設施的提升，在中部水域興建大型人工島可為香港提供機會進行大型都市發展。而一些未被善用的政府土地亦可重新規劃，例如重置現時在喜靈洲的懲教和相關設施，及把政府用途設施遷往岩洞，有助釋放更多土地發展房屋及其他用途。

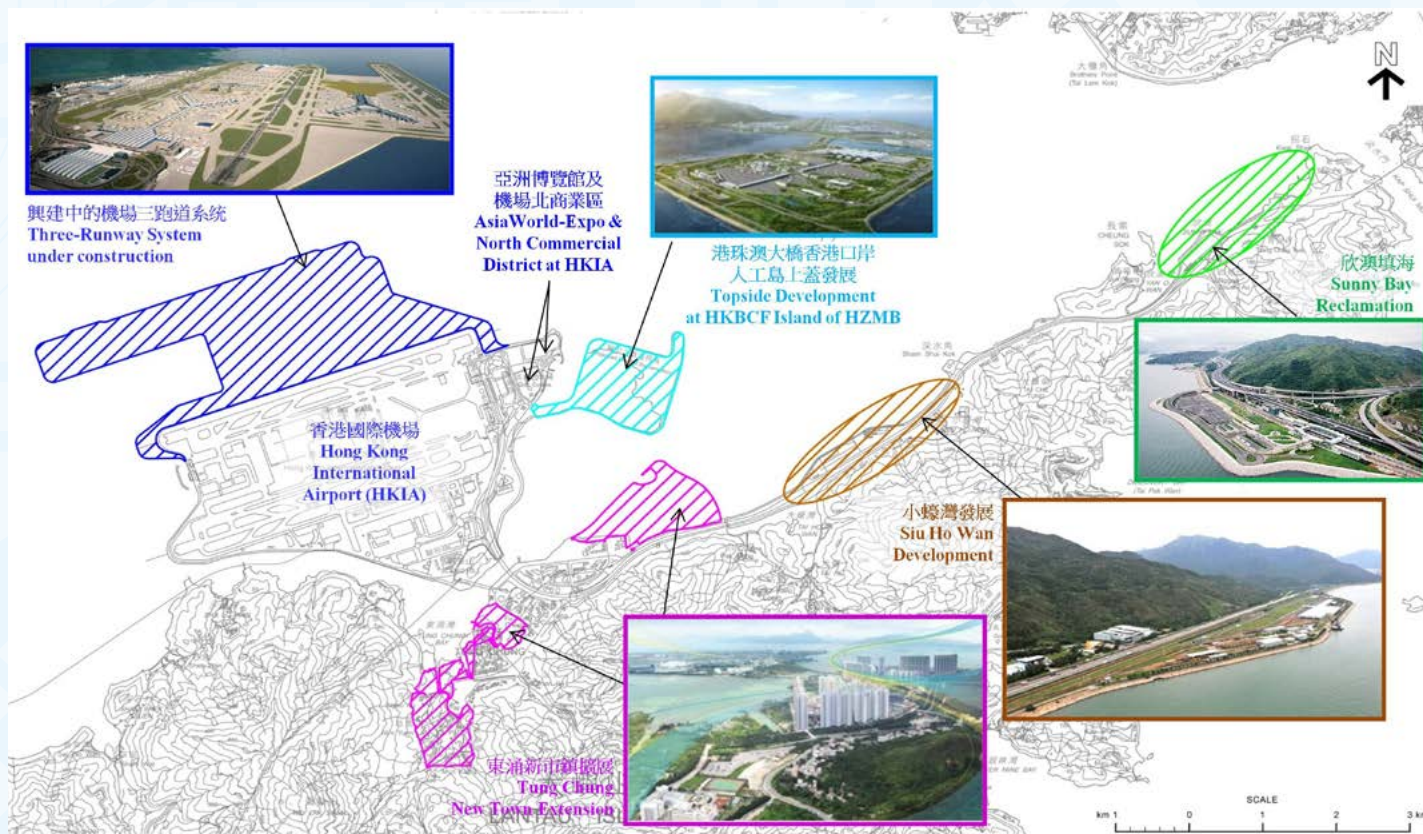


提供土地作房屋及其他用途

E 經濟機遇

3.10 透過填海為東大嶼都會開拓的大面積土地，可提供足夠的商業樓面面積作智慧、創新及優質商業樓宇，配合大嶼山北部新的經濟基建設施，有助創建一個金融及工商業支援服務樞紐，提供與機場及香港作為區內聯繫人角色相關的不同類型的優質工種。

3.11 發展東大嶼都會旨在促進香港經濟發展和提供就業機會。而新界西南的未來發展將會容納大量新增人口和提供大量就業機會，使香港的發展布局更均衡。東大嶼都會及傳統核心商業區的角色，以至北大嶼山走廊(圖六)的商業發展可起互補作用及產生協同效應。



圖六：大嶼山北及東北的主要發展 (只供參考)

F 旅遊、文物及康樂資源

- 3.12 梅窩海濱的優美海景，以至著名旅遊景點如銀礦灣瀑布和銀礦灣泳灘等，是香港寶貴的自然資源，使梅窩甚具推動生態旅遊和水上活動的潛力。如銀礦灣泳灘現時提供一些水上活動和海濱康樂設施，而梅窩的山丘亦是不少市民登山或郊遊的熱門地點。因此，梅窩有發展多元化的戶外活動的潛力，供區內居民和遊客享用。



銀礦灣酒店及銀礦灣泳灘

- 3.13 此外，區內的文物景點豐富，包括已評級的歷史建築(如由六幢二級歷史建築組成的袁氏大屋建築群，以及獲評為三級歷史建築的鹿地塘更樓)、考古地點(如涌口考古遺址和盲塘考古遺址)、南山的舊村路和仍保留原貌的認可鄉村。這些文物有利發展文化遺產旅遊，促進當地經濟。



袁氏大屋

G 改善交通運輸基礎設施

- 3.14 若進一步詳細研究確認了東大嶼都會與港島西及九龍西接駁的可行性，東大嶼都會可提供契機加強傳統核心商業區與大嶼山(包括機場)以至新界西北的連繫。

II. 限制(圖七及圖八)

A 生態限制

- 3.15 交椅洲應保留作自然保育區。由於在交椅洲附近水域發現了一些海洋底棲生物種類，如珊瑚礁的生長地。如果未能避免或減少對這些珊瑚礁造成影響，在進行發展時應考慮遷移珊瑚至其他合適地點作易地緩解，以補償珊瑚區的損失。
- 3.16 根據漁農自然護理署的資料顯示，喜靈洲的中央部分及毗鄰的周公島為香港雙足蜥的棲息地，而香港雙足蜥為局部分布的珍稀特有品種。此外，喜靈洲北岸的主要珊瑚區亦須加以保護。因此，喜靈洲的發展覆蓋範圍應集中在新填海的土地上，而在島上的發展則應局限在現有懲教和相關設施的地方。



香港雙足蜥

- 3.17 梅窩邊緣現有的風水林、天然河道及分布在低窪平地而具生態價值的農地亦應予保存。



梅窩俯瞰圖

- 3.18 白腹海鵬是受保育關注的物種。位於堅尼地城西北面的青洲是它們其中一個繁殖地點，而竹篙灣亦曾經在2007年有紀錄為它們其中一個築巢地。



白腹海鵬

© 漁農自然護理署

B 環境限制

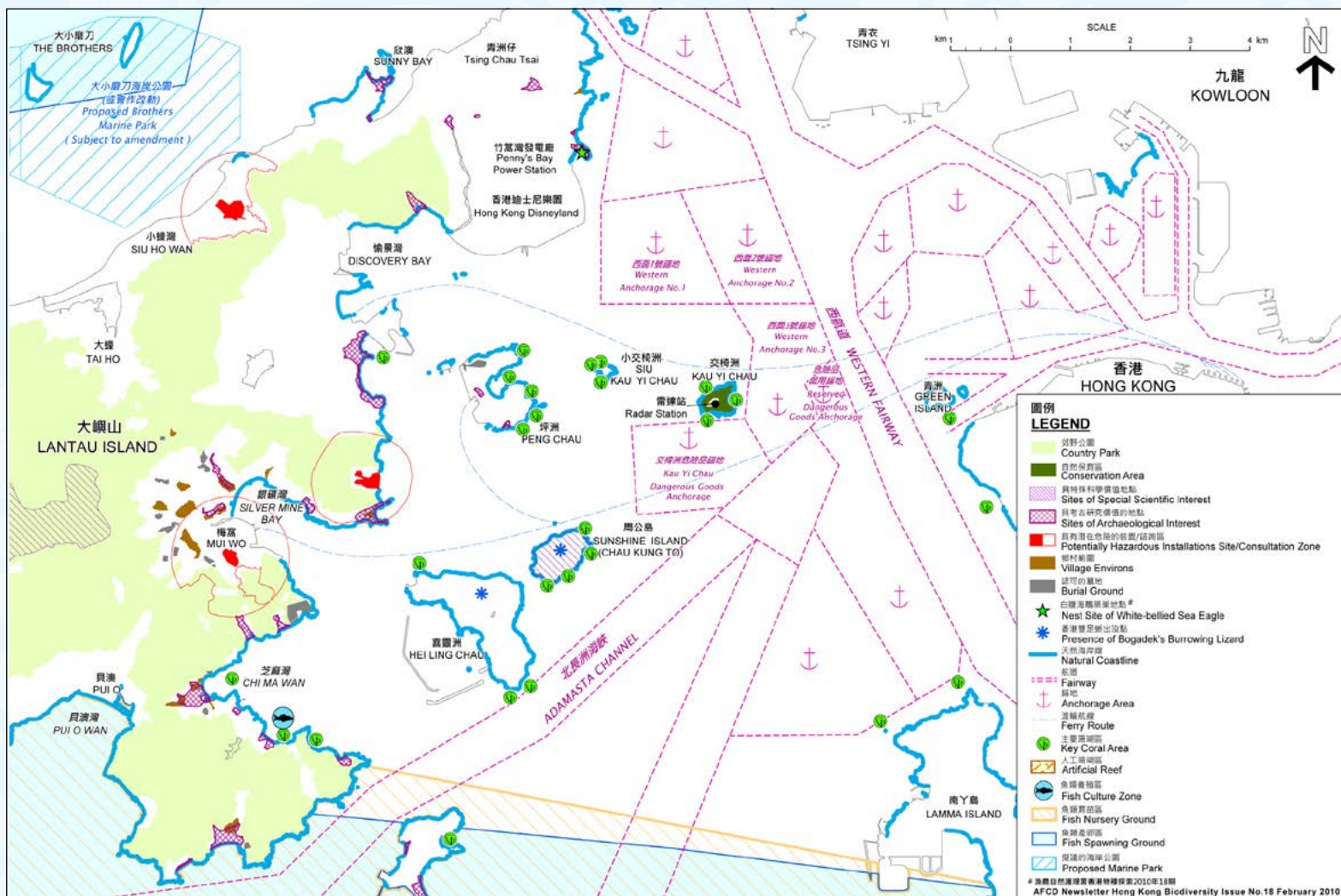
- 3.19 在往後進行的研究會檢視填海對水質和水流的潛在影響，以避免填海工程及東大嶼都會和港島西的交通連接，會對附近水域的海洋生態和水質造成負面影響。
- 3.20 顧及到銀礦灣的地形環境，該處應避免進行大規模填海，以免對水質、水流和海洋生態造成潛在的負面影響。另外，因交椅洲一帶有飛行航道，所以在規劃階段須及早考慮飛機噪音對東大嶼都會的潛在影響。

C 海洋限制

- 3.21 大嶼山東部及南部水域附近的多條航道和水道，對港口運作、航行安全及海上交通至為重要。交椅洲與本港最繁忙及重要航道之一的西航道相距約600米。若進行大規模填海，會導致水域範圍收窄及航道擠塞，或會對途經船隻的安全構成風險。因此，必須在填海地區及航道之間提供足夠的緩衝區。
- 3.22 主要碇泊處(包括交椅洲危險品碇泊處及西面3號碇泊處)亦可能受計劃影響，故如要遷移便須安排重置。此外，在喜靈洲避風塘及其附近進行填海，將需要把避風塘遷往別處，或在重置後縮減其面積。簡而言之，若落實填海計劃，則須確保港口的持續運作、海上交通及航道安全，並須提供所需的緩解措施。
- 3.23 填海對現有渡輪航線的影響，例如中區至梅窩／坪洲／愉景灣航線，亦需要小心地進行評估。另外，亦建議探討新的渡輪服務作為另類的交通模式。



香港的繁忙海上交通



圖七：交椅洲及喜靈洲的發展限制 (只供參考)

D 基建限制

- 3.24 擬議填海選址位於中部水域的中心位置，該處缺乏交通和基礎設施。喜靈洲則屬禁區，只能靠水路交通接駁其他地區。現有的交通及其他必要的基礎設施亦十分有限。即使在梅窩，現有的交通及配套基礎設施，如供水、排污、電力、廢物處理及其他公共設施，都不足以應付因東大嶼都會計劃而預計大幅增加的人口和活動。因此，有需要提供新的交通和基礎設施配套，以配合未來發展。

E 漁業資源

- 3.25 東大嶼都會的填海和其他相關海事工程可能會對漁業資源，捕撈漁業和海魚養殖業等造成潛在的影響，其潛在的影響需要作進一步研究及檢視。

F 區內限制

- 3.26 由於梅窩有大量業權分散的私人土地，在現有土地上的發展有可能涉及清拆零散建築物、收地及安置的複雜問題。此外，現有的鄉村範圍、墓地、郊野公園、生態敏感區(如風水林)及文物地點亦須適當保存。

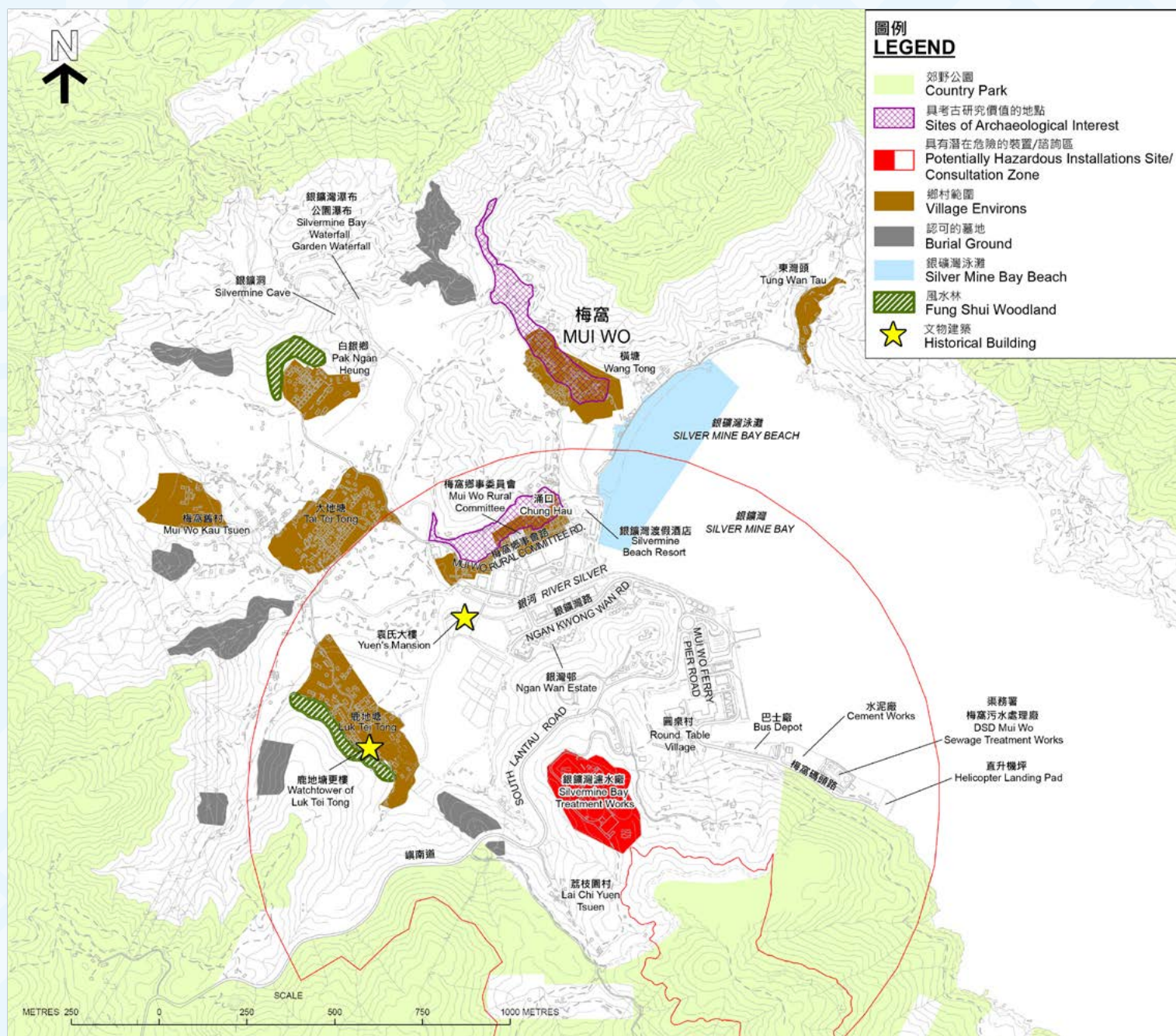
G 「具有潛在危險的裝置」的限制

- 3.27 由於銀礦灣濾水廠需要使用及貯存液化氯，因而被界定為「具有潛在危險的裝置」。在「具有潛在危險的裝置」諮詢區內進行發展，均需要進行危險評估，以確定有關發展的可行性。可探討降低液化氯的貯存量使濾水廠的規模縮小。另外，或可重置有關設施或實施紓解措施以降低風險。新濾水廠的未來位置須配合東大嶼都會的整體發展。

H 土地用途限制

- 3.28 在發展喜靈洲時，有必要為島上的懲教設施物色合適的重置地點。而重置計劃亦須符合這些設施在運作和安全上的條件，並確保不會對其日常運作造成影響。故此，需要進行詳細可行性和技術研究，以作進一步的規劃及落實。
- 3.29 香港迪士尼樂園限制性契約訂明大嶼山東北地區的土地用途、建築物高度及其他限制。因此，在中部水域興建人工島的建議須顧及該契約所施加的限制。

3. 機遇及限制



圖八：梅窩的發展限制 (只供參考)

4 整體規劃模式

A 完善規劃及設計，實現規模效益

- 4.1 擬議東大嶼都會將提供足夠土地為城市及經濟發展營造群聚效應，令大型基建設施的提供更具成本效益，並有助東大嶼都會及其周邊(尤其是北大嶼山)的策略性發展；同時可讓香港整體的發展布局更均衡。此外，由於可發展土地面積甚廣，有利於綜合規劃、設計和工程籌劃，以及實行各種創新、智慧和環保措施。



中區 - 香港的傳統核心商業區

B 建立新的核心商業區

- 4.2 在東大嶼都會建立一個與中區和東九龍傳統核心商業區互相補足的核心商業區，可成為都會核心商業區的延伸部分，供應土地以滿足甲級寫字樓和其他商業用途的需求、提供更多就業機會，以及促進香港長遠經濟增長。新的核心商業區可定位為香港第三個核心商業區，並將集中在未來有可能的鐵路站的可步行範圍內。
- 4.3 在東大嶼都會內的新核心商業區將創造更多的就業機會，可望減少於繁忙時段內由大嶼山前往主要市區地點的交通需求。在規劃新發展時，應採取全面的思維，以調整跨區交通模式或將就業職位集中在傳統核心商業區的安排。



九龍東 - 香港的另一個核心商業區

4 整體規劃模式

C 與自然生態共融

- 4.4 現時交椅洲大部分地方被劃為「自然保育區」以反映其具有的生態價值。為盡量減低填海對生態及水流的潛在影響，可利用創新的措施，例如開闢水道，以分隔交椅洲和填海區。這方法亦可應用於喜靈洲附近的填海工程。環保河道和蓄洪湖泊是可持續排水系統的一部分，可以融入布局設計之中，作綠化走廊及美化公眾市容設施之用。這些水體更可以與自然生態共融，營造一個親水環境，讓人可親近大自然，並作觀景廊之用。

D 促進城、鄉、自然共融

- 4.5 梅窩現時以鄉鎮風貌為主，在邊緣地區有一些村落和農地。由於該區有豐富的景觀和生態資源以及文化遺產，所以會採用更和諧的方式促進城、鄉、自然共融。為使產生群聚效應，可以將在現有鄉鎮毗鄰的平地作適度發展。而泳灘及海濱長廊可優化成活動中心，供區內居民及遊客享用。銀礦灣泳灘北面較遠處亦可進一步完善及提升為康樂及旅遊樞紐，發展生態旅遊和水上活動。「農業」地帶內良好的農地應盡量保存，以便作農業用途。

E 加強可達性及連接性

- 4.6 完善的交通網絡以加強東大嶼都會對外和對內交通的可達性尤為關鍵。在可持續發展的原則下，我們會探討改善與市區的融合和連接，以及採取策略性交通措施的可行性。
- 4.7 東大嶼都會的發展將會善用已計劃及可能興建的新交通基礎設施所帶來的可達性，實現公共運輸引導發展理念。採取鐵路為客運系統的骨幹的策略，土地用途和鐵路發展會以綜合方式規劃。主要的住宅、商業及社區設施將會規劃在未來有可能的鐵路站附近，而發展密度會從鐵路站漸次降低。鐵路網將輔以適當的連接道路，以及其他環保出行模式，如電車、單車和步行等，以促進綠色出行。此外，渡輪服務亦可提供另類交通選擇。



鐵路為公共運輸系統的骨幹

F 智慧、環保及具抗禦力的城市

- 4.8 東大嶼都會在規劃及設計方面將採納智慧、環保及具抗禦力的發展概念，使之成為一個宜居、宜業、宜商、宜樂和宜學的地方。智慧、環保及具抗禦力的城市包含以下元素：

智慧：科技有助推動善用資源、智慧型增長和智慧生活。在東大嶼都會的設計階段，一個規劃完善的通訊科技基建網絡可使東大嶼都會成為一個智慧及高效率的社區。

環保：構想中的環保措施可從三大方向著手，包括資源管理、城市發展及基礎建設的規劃。在資源管理方面，建議善用現時未盡其用的土地及鼓勵收集雨水及使用再造水、污水循環再用、轉廢為能、區域供冷系統、中央處理廢物等。在城市發展方面，建議鼓勵採用環保建築，建立環保社區及區域。而基礎建設亦應加入「藍、綠建設」的概念及生態海岸線，以提倡綠化、生物多樣性和近水活動。

具抗禦力：作為跨越2030年的策略增長區，在規劃東大嶼都會時應採用最佳的守則和最新的規劃與工程標準及指引，尤其是在面對氣候變化之際，仍能確保如常運作，並有能力應付各種變數，例如，填海地水平和沿岸地區的基礎設施須具應對惡劣天氣的能力。

善用土地資源

- 4.9 東大嶼都會可考慮以鐵路為基礎的高密度發展模式，並輔以其他環保的交通模式，以善用珍貴的土地資源。
- 4.10 我們可探討在交椅洲和喜靈洲的填海工程時，將全部或部分的基礎設施置於地下空間的可行性，以便騰出地面土地作其他具效益的用途，如康樂設施或休憩用地。
- 4.11 另外，視乎進一步的可行性研究，梅窩沿岸大部分現有的「厭惡性設施」，如污水處理廠，水泥廠和巴士廠等，可以搬遷到岩洞，以便騰出地面土地作其他具效益的用途，達致善用土地資源。

4 整體規劃模式



東大嶼都會定位為一個智慧、環保及具抗禦力的發展

綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施系統

4.12 綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施系統是一套透過策略性規劃的實體基礎設施網絡，例如垃圾收集及分類設施、污水處理廠、經處理污水、可持續的城市排水系統、智能水資源管理、區域供冷系統等。我們會探討在東大嶼都會發展融入綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施系統的可行性。

綠色及適宜步行的環境及智慧出行

4.13 藍綠基礎設施：將排水基礎設施結合周邊環境以提高防洪抗禦力。而為排水 / 防洪而設的環保河道和蓄洪湖泊亦可作供公眾享用的地方。

4.14 適宜步行及無車社區：較高密度的發展將集中在公共交通樞紐的可步行範圍，亦將會提供單車徑，板橋和行人步道等的設施，並連接成一個全面的網絡，以鼓勵步行或以單車代步。此外，在東大嶼都會發展中可以探討「無車區」和「低廢氣排放區」的概念。

4 整體規劃模式

4.15 最新的「智慧運輸—交通資訊平台」及「智能交通管理系統」技術，可應用在東大嶼都會的發展上，例如利用互聯網或智能電話應用程式作為提供交通資訊的一站式平台，提供包括路線圖、建議最短路線、實時服務更新、最新交通情況、可供使用的泊車位資料及單車設施的位置和資訊等，可提高公共和低碳交通設施的使用率，並可減少區內交通擠塞和碳排放量。這技術的應用日趨普遍，亦有越來越多城市採用。



鼓勵步行及使用單車以創造低碳社區

資訊與通訊科技平台—促進智慧城市生活及智慧商貿

4.16 構建一個綜合共享空間數據基礎設施和資訊及通訊科技的平台，是締造東大嶼都會成為一個智慧型發展群的主要基石。有關的概念，會在日後的規劃和工程可行性研究中確立。

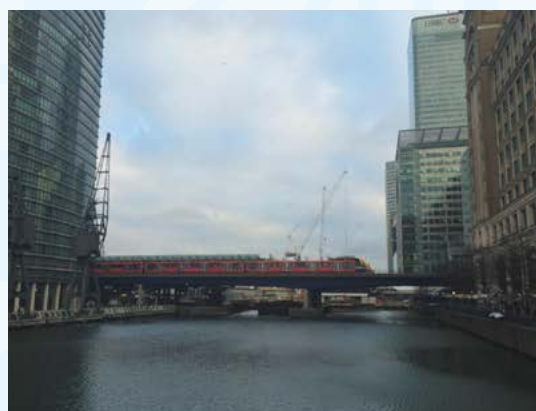
5. 具潛力的發展框架

概覽

- 5.1 東大嶼都會的基本構思，是透過在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘一帶填海興建人工島，並善用在梅窩未被充分利用的土地，締造一個擁有香港第三個核心商業區的智慧、宜居及低碳發展群。考慮到附近的海域和環境概況以及可用的發展空間，東大嶼都會可提供約1000公頃具發展潛力的土地，可容納介乎40至70萬的居住人口及提供最少約20萬個就業機會。
- 5.2 上述預計的人口數目已參考了現時新市鎮的規模，並詳細考慮能產生足夠羣聚效應所需的人口和職位數目，以達致一個切實可行的都市規模以維持擬議鐵路和道路網及產生高效率、規模效益和協同效應。

具潛力的重點發展區域

- 5.3 考慮到相關的發展機遇和限制，東大嶼都會或可涵蓋三個發展區域，即交椅洲、喜靈洲及梅窩。這三個組成部分將會作綜合規劃，以達致協同效應、規模效益、連接性、優化土地的用途及功能；並為香港整體締造更理想的空間發展布局。
- 5.4 東大嶼都會是個極為龐大的發展計劃，故不可能一舉全面推展。因此，計劃需跨越一個較長的時間，以遞進的方式，並配合基建設施去落實發展。顧及到有效的城市規模、提供基礎設施和服務所需的群聚效應及基建投資的成本效益等相關因素，有需要考慮這三個組成部分的優先次序 / 分段實施。這三個發展組成部分的規模和分段實施安排仍有待日後研究。



第三個核心商業區將會是一個智慧型金融及工商業支援服務樞紐

5 具潛力的發展框架

交椅洲

- 5.5 交椅洲的定位是東大嶼都會的發展核心，並將設第三個核心商業區。為締造群聚效應，建議在該處進行大規模填海，創造大量平地。計劃的目標是在該處形成新發展區，容納東大嶼都會的大部分新增人口，促進本港經濟發展及提供就業機會。新的核心商業區將提供寫字樓、酒店及其他商業發展項目，為企業提供傳統核心商業區以外的另一選擇地點，有助本港的就業分布更為均衡。而更重要的是，它將成為靠近現有都會區的一個密集、智慧型及環境友善社區，以供香港市民居住、工作、營商、玩樂及學習。
- 5.6 由於交椅洲擁有較高敏感度的天然景觀資源，發展計劃不應涉及現有島嶼，以保護現有物種的棲息地，包括交椅洲周邊海岸的珊瑚區。因此，建議可研究一些創新的措施，例如在該島四周保留水道作分隔，以保護現有的物種棲息地。此外，人工島將會引入生態海岸線概念，盡可能減低對海洋生態的影響。而擬議的商業元素，宜集中在填海區的東部以縮短與中區的距離。為透過提供區域性商業設施，同時亦創造不同類別的優質工作，包括管理、專業及科技有關的職位。然而，在為這策略增長區進一步詳細研究時需顧及前面章節所述的限制和約束。

喜靈洲

- 5.7 喜靈洲的定位是住宅小鎮。住宅區的規模將視乎可維持其本身城市生活所需的群聚效應而定。未來喜靈洲的居民將受惠於交椅洲核心商業區的就業機會。喜靈洲將主要提供便利近水的生活方式，提供另類的居住選擇。而部分現有避風塘可保留作船隻停泊處及避風塘，但須作進一步技術評估。
- 5.8 在現時使用率低的喜靈洲避風塘及附近水域進行填海，可創造大量平地。顧及到喜靈洲有具生態敏感的地方，故如交椅洲一樣，可考慮在填海區與現有島嶼之間開闢水道作為解決方法之一。在島上的發展將只限於在現有的懲教和相關設施用地上，而有關的設施須在合適的地點重置，以確保能在有關的法例下安全和順暢地運作。在島上的發展亦須避免影響罕有的香港雙足蜥的棲息地，並須進行生態調查。

5. 具潛力的發展框架

梅窩

- 5.9 發展梅窩的概念是透過善用未被充分利用的土地，建立可持續和優質的住宅區，同時尊重鄉郊和自然環境。藉着重新規劃和優化現時未盡其用的土地及配合岩洞發展，可以活化梅窩的鄉鎮環境作少量低密度住宅發展，以及作康樂及旅遊相關用途。在現有渡輪碼頭周圍一帶向市鎮廣場延伸的地方(即現時由梅窩市政大廈、梅窩游泳池、梅窩遊樂場和梅窩鄉事會路以南的公園的地方)，可規劃為設有海濱長廊、零售商店、食肆、露天茶座及文娛休閒設施的活動中心，供區內居民享用。銀礦灣泳灘北面較遠處亦可優化和提升，使之成為海濱康樂樞紐，發展生態旅遊和水上活動。
- 5.10 視乎進一步的可行性研究，南面海濱的現有公用設施可遷往岩洞或進行整合。海濱的狹長的土地，將會預留作運輸連接的落腳點、海濱長廊暨商業設施及須臨海的公用設施。

交通及其他基建 (圖九)

- 5.11 考慮到東大嶼都會的潛在人口和就業機會，以及其作為本港第三個核心商業區的功能定位，有必要透過策略性交通運輸網絡把東大嶼都會連接至現有的市區。有待進行詳細研究確認，應以鐵路作為東大嶼都會運輸系統的骨幹。在對內連接方面，可利用鐵路連接東大嶼都會的主要組成部分；在對外方面，可利用鐵路把東大嶼都會連接到港島西、九龍西、北大嶼山，以及經由香港口岸人工島進一步連接至新界西北。有關建議有望建立一條新的策略性鐵路走廊，經由東大嶼都會及大嶼山連接新界西北和都會區。
- 5.12 此外，亦建議設立一條與鐵路網絡相若的策略性公路走廊，經大嶼山及東大嶼都會直接連繫新界西北及都會區。在這個策略性公路走廊計劃中，東大嶼都會可向東連接至港島西，向北連接至大嶼山東北部 / 北大嶼山公路，並進一步經由香港口岸人工島、施工中的屯門至赤鱗角連接路，以及構思中的十一號幹線，連接至新界西北。這條走廊亦可成為通往機場及新界西北的另一條替代通道。長遠而言，東大嶼都會更可能以公路形式連接至梅窩及北大嶼山公路，但有關建議須取決於東大嶼都會的發展規模。
- 5.13 除陸路交通外，亦可在東大嶼都會增闢新的碼頭和登岸設施，加強對外和島與島之間的海上交通連繫。

5. 具潛力的發展框架

5.14 東大嶼都會亦需要其他基礎設施系統的支援。根據初步檢討結果，有需要興建額外的污水收集網絡及污水處理廠，以解決現有設施不足以處理東大嶼都會污水的情況。在排水設施方面，因東大嶼都會將主要建於填海土地上，故出現水浸的風險不大，但亦須有適當的排水設施以有效疏導雨水。由於服務大嶼山及附近島嶼的現有

水務設施(如濾水廠)，並不足以應付由東大嶼都會所增加的供水需求，故需闢設額外的水務設施。由東大嶼都會的人口和商業用途所產生的都市固體廢物，亦預計需要以可持續的方式適當地管理。同時，發展初期因基礎設施工程和建築工程而產生的建築廢物亦需作適當處理。



圖九：策略性交通運輸基建概念圖，改編自大嶼山發展諮詢委員會第一屆工作報告 - “全民新空間” (只供參考)

6. 下一步

- 6.1 東大嶼都會發展的初步概念已納入《香港2030+》研究內作整體評估。
- 6.2 在推展有關的發展建議前，需要就規劃及工程可行性作進一步研究。而在研究過程中，我們會持續與公眾溝通，並歡迎公眾參與。



東大嶼都會



跨越2030年的規劃遠景與策略

2016年10月



發展局
Development Bureau



規劃署
Planning Department

