

2019年3月26日  
討論文件

## 立法會發展事務委員會

### 中部水域人工島相關研究、大嶼山保育基金及 可持續大嶼辦事處的工作進度

#### 目的

本文件旨在向各委員簡介下列事項：

- (a) 把**768CL**號工程計劃－「中部水域人工島相關研究」提升為甲級的建議，以進行位於香港島與大嶼山之間的中部水域人工島的相關研究。按付款當日價格計算，估計所需費用為5億5,040萬元；
- (b) 設立10億元的大嶼山保育基金的建議，以推動大嶼山的保育及相關工作和小型地區民生改善工程；以及
- (c) 土木工程拓展署轄下可持續大嶼辦事處<sup>1</sup>的工作進度。

2. 有關於上文第(a)及(b)項建議的細節，以及第(c)項的工作進度報告，分別載於**附件1至3**。

---

<sup>1</sup> 在秉承「北發展、南保育」的總體原則下，土木工程拓展署於2017年12月1日成立可持續大嶼辦事處，按緩急先後，並以綜合有序和協調的方式，規劃、評估、設計及推展多項大嶼山發展和保育項目、地區民生改善工程及休閒康樂計劃。

## 「明日大嶼願景」

### 主要措施

3. 行政長官在2018年《施政報告》中公布「明日大嶼願景」(下稱「願景」)，以滿足香港長遠發展的需要。我們已在2018年10月23日的會議上，透過立法會CB(1)15/18-19(01)號文件，向各委員簡介「願景」的主要措施及在2018年《施政報告》所提出其他由發展局推展的措施。

4. 「願景」的其中一項主要建議，是就中部水域分階段填海興建人工島展開研究。相關建議具有多重策略性效益。接駁人工島的策略性道路和鐵路網絡，將貫通香港島、大嶼山和屯門沿海地區，令人工島、新界西北以至全港得以受惠。「願景」的首階段發展將會聚焦推展約1 000公頃鄰近交椅洲的人工島(下稱交椅洲人工島)。預計交椅洲人工島可提供約15萬至26萬個房屋單位，當中七成為公營房屋。交椅洲人工島亦會發展成第三個核心商業區<sup>2</sup>，提供約20萬個多元化就業機會。「願景」的概念發展及策略性運輸計劃載於附件4。

5. 在推動發展的同時，政府亦致力保育大嶼山的鄉郊環境。秉承2017年6月公布的《可持續大嶼藍圖》內「北發展、南保育」的總體原則，我們建議設立大嶼山保育基金，用於支援項目，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。

### 土地供應專責小組的建議

6. 經過為期五個月深入的公眾參與活動，土地供應專責小組(下稱專責小組)在2018年12月31日向政府提交報告。正如在2019年2月20日發出的立法會參考資料摘要<sup>3</sup>中所述，政府全盤接納專責小組就土地供應策略及八個值得優先研

---

<sup>2</sup> 本港首兩個核心商業區為中環及九龍東。

<sup>3</sup> 檔案編號：DEVB(PL-CR)13/2006。

究和推行的土地供應選項的建議。

7. 在回應專責小組的建議當中，政府承諾推展下列與「願景」相關的研究工作(詳細資料載於**附件5**)：

- (a) 中部水域人工島相關研究；
- (b) 龍鼓灘、欣澳及小蠔灣近岸填海研究；及
- (c) 重新規劃屯門沿海地區(包括內河碼頭用地)的研究。

### **「願景」的工程造價和效益的粗略估算**

8. 自2018年10月10日《施政報告》公布後，政府留意到社會對「願景」的意見紛紜。有人歡迎有關建議，認為「願景」不單可以提供更多土地解決殷切的房屋需要，而建議的策略性運輸基建計劃亦可創造容量以配合未來發展需要。不過，亦有公眾人士關注相關項目對環境及政府財政儲備的影響。政府建議成立大嶼山保育基金已突顯我們對保護環境的承擔(詳細資料載於**附件2**)。政府在慣常做法下，不會在完成正式的規劃及工程研究前，為此等規模的項目提供工程造價。然而，為了回應公眾對財務影響的關注，我們今次在破例情況下為「願景」中主要項目的工程造價作出粗略估算。我們估計計劃於2019年或2020年開展研究的主要項目，其總工程造價的粗略估算約為6,240億元(按2018年9月價格計算)。詳情載於**附件6**。

9. 為提供較全面的情況，值得注意的是香港測量師學會(下稱學會)所發表的專業估算。學會估算單計交椅洲人工島，已可帶來約9,740至11,430億元的賣地收入。這估算極具參考價值。參考學會所發表的相關報告<sup>4</sup>，他們的估算是基於私人住宅發展的初步規劃參數的上限(即78 000個房屋單位)及每個單位面積約75平方米。假若以有關參數的下限(即45 000個房屋單位)或中間數(即61 500個房屋單位)作估算，預計的賣地收益分別約7,070至8,230億元或8,400至

<sup>4</sup> 學會發表有關「願景」的賣地收益估算的初步報告可從學會網頁下載 [<https://www.hkis.org.hk/ufiles/hkisviews-20190222.pdf>]。

9,830億元。作為政府的土地代理人，地政總署已檢視學會的估算，並認為估算合理。

10. 此外，學會賣地收入的估算尚未包括「願景」中其他發展區土地的經濟價值，以及撥作公營房屋發展土地所興建的大量公營房屋所產生的社會和經濟價值。

11. 待交椅洲人工島全面發展及其商業和零售空間被充分使用以容納相關商業活動後，我們粗略估計每年可帶來約1,410億元的增加值(按2018年價格計算)<sup>5</sup>，相當於本地生產總值約5%。

12. 為了謹慎起見，我們必須再次強調，鑑於我們仍處於項目的早期階段，而「願景」的推展將會橫跨一段較長時間，上述估算在現階段無可避免是初步而粗略。隨著在未來研究過程中獲得更多資料，有關估算可能會被修訂。

## 未來路向

13. 我們計劃在諮詢工務小組委員會後，於2019年第二或第三季就**768CL**號工程計劃向財務委員會申請撥款。

14. 我們計劃於2019年第二或第三季就設立大嶼山保育基金向財務委員會申請撥款。

發展局  
土木工程拓展署  
規劃署

2019年3月

---

<sup>5</sup> 估算是基於2017年主要經濟行業的營運特色，以及一些粗略假設所得。假設主要涉及包括不同經濟活動的商業樓面面積分佈，以及2017年至2018年間的相關價格趨勢。

## 768CL 號工程計劃 - 中部水域人工島相關研究

### 工程計劃的範圍和性質

1. 我們建議把 **768CL** 號工程計劃提升為甲級，其範圍包括—

- (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) 就連接香港島、中部水域人工島、大嶼山和屯門沿海地帶的優先道路和鐵路及可能的較遠期道路和鐵路進行區域性運輸研究；
  - (ii) 為優先道路和鐵路連接進行工程技術可行性研究；以及
  - (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可能的人工島範圍及附近水域收集資料<sup>1</sup>，以供長遠規劃參考；以及
- (d) 進行相關的工地勘測工程及監管工作。

—— 研究位置載於附圖一。

---

<sup>1</sup> 將會收集的資料主要包括初步的生態、環境和地質條件。

2. 若取得立法會財務委員會批准撥款，我們預計中部水域人工島相關研究(下稱本研究)可在 2019 年下半年開始，並在 42 個月內完成。

## 理由

3. 行政長官在 2018 年《施政報告》提出了「明日大嶼願景」。這個跨越二、三十年的願景提出多項增加土地供應的措施，以紓緩香港中長期土地供應嚴重短缺的問題。配以一套全新的策略性運輸基建網絡，我們可以善用大嶼山的地理優勢，完善香港的交通運輸系統，連接周邊的城市以至全世界。願景能促進經濟發展，讓市民安居樂業，更可以改善市民的生活質素。本研究是推展「明日大嶼願景」的重要一步。

### *由「東大嶼都會」到「明日大嶼願景」：致力增加土地供應*

4. 於 2016 年 10 月，政府發布《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃願景與策略》(下稱《香港 2030+》) 研究公眾參與書冊，當中粗略估計我們欠缺最少 1 200 公頃土地。《香港 2030+》研究建議發展「東大嶼都會」，範圍包括交椅洲一帶區域，作為香港兩個策略增長區其中之一。「東大嶼都會」，初步的構想位於中部水域透過填海開闢人工島，提供約 1 000 公頃的具潛力發展區支援房屋需要和促進商業發展。土地供應專責小組(下稱專責小組)在 2018 年 12 月 31 日公布的報告<sup>2</sup>指出，《香港 2030+》研究提出欠缺 1 200 公頃用地的估算低估了長遠實際需要。此外，研究假設現行所有的土地供應項目包括改劃用地及多個新發展區等，皆能如期及全數按政府建議的發展規模及計劃時間表順利推行，但在現實中通常並不如此。《香港 2030+》的估算並未全面考慮市民希望更寬敞的生活環境的訴求，亦沒有計算因人口加劇老化而需要更多的安老和醫療設施，以及包括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

---

<sup>2</sup> 請參閱專責小組報告第 2.2 段。

所帶來的限制。通過檢視和評估後，土地供應專責小組在這方面的意見支持我們發展交椅洲人工島，作為策略增長區，以提供土地配合香港中長期發展的需要。

5. 房屋需求方面，根據 2016 年政府發布《香港 2030+》研究推算，全港在 2016 年至 2046 年期間需要新增約 100 萬個房屋單位。政府一直透過多管齊下的土地供應措施，致力增加土地供應。透過短中期措施(包括更改合適土地的用途作房屋發展、啟德發展區及其他不同項目)，合共可提供約 38 萬個住宅單位。主要的中長期土地供應措施，加上潛在的鐵路物業發展項目，可提供約 23 萬個住宅單位。對比現時主要土地供應及房屋發展計劃合共約 61 萬個住宅單位供應，透過交椅洲人工島單一發展計劃具潛力提供額外大量住宅，即約 15 萬至 26 萬個單位，將可補充未來 30 年房屋供求的缺口。此外，當中七成(即 10 萬 5 千至 18 萬 2 千伙)的公營房屋，相對目前四個正在進行中或規劃中的新發展區及新市鎮擴展項目<sup>3</sup>，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。

6. 專責小組<sup>4</sup>認同「東大嶼都會」在創造大片新土地作綜合規劃及發展以滿足香港的長遠利益、擴闊策略性運輸基建網絡及建立土地儲備方面，均有其重要的策略性意義。專責小組<sup>5</sup>認為發展「東大嶼都會」1 000 公頃人工島計劃是解決中長期土地短缺的主要措施。專責小組建議政府應盡快展開各項前期研究及規劃工作，以收集更多資料及數據以決定下一步的工作。

7. 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，紓緩香港土地短缺的問題。當中，交椅洲人工島的位置、面積、概括的發展模式和潛在發展效益都與「東大嶼都會」的建議吻合。

---

<sup>3</sup> 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。

<sup>4</sup> 請參閱專責小組報告第 5.72 至 5.74 段。

<sup>5</sup> 請參閱專責小組報告第 5.76 段。

結合願景計劃全新的運輸基建網絡，我們可以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。

### **提供空間締造具更高生活質素的城市**

8. 交椅洲人工島擁有多重策略性優勢，具獨特重要意義而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存土地用途，同時無需牽涉冗長徵用和清理土地的程序情況下，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。作為具規模效應的新發展土地，我們可以作出整全規劃，在交椅洲人工島上實現兼備完善的社區配套設施、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，以及構建全面智慧城市基礎建設。

### **地理位置所帶來的獨有策略性優勢**

#### **a) 為市區重建提供所需的重置空間**

9. 私人房屋的樓齡老化問題<sup>6</sup>。預期會在未來迅速加劇。交椅洲人工島將規劃作市區的一部份，並享有十分便利的生活環境。這難得的條件正好提供大片土地作為調遷空間重置受重建影響的住戶，推動舊區重建能以較大規模的方式進行。與遍遠地區相比，受重建影響居民一般偏好繼續居住於市區範圍。交椅洲人工島亦提供一個十分難得的機會，減低市區居住人口密度和提供更多完善的休憩用地和社區設施，落實提升市區宜居度的願景。

#### **b) 紓緩新界西北交通情況**

10. 就交通運輸層面考慮，交椅洲人工島位於香港島西面，大嶼山及新界西北的東南方，處於十分重要策略性位置，讓

---

<sup>6</sup> 根據《香港 2030+》研究於 2016 年 10 月公布“綜合土地需求及供應分析”。假設由現在起沒有拆卸樓宇，至 2046 年樓齡 70 年或以上的私人單位總數為 326 000 間，差不多是 2016 年的同樓齡組別，即約 1 100 個單位的 300 倍。



我們可以罕有地推展一組全新的主幹道和鐵路，支援人工島的發展，同時紓緩新界西北居民正面對的交通問題。

c) 於策略性地理位置提供第三個核心商業區

11. 擁有優越地理位置的交椅洲人工島發展第三個核心商業區，可以與相距只 10 公里的中環核心商業區和相距只 15 公里鄰近香港國際機場的「機場城市」產生群聚效應，這些優勢在其他位置不可能擁有。除與中環核心商業區相輔相成及作為其延伸，組成一個都會商業核心圈外，亦與將來的「機場城市」發展配合，發揮協同效應，促進大嶼山成為通往世界和連接其他粵港澳大灣區城市的「雙門戶」。隨着預期香港作為全球金融及商貿樞紐所帶動的整體經濟增長，以及金融服務業持續發展，甲級商業寫字樓的樓面需求預計會穩步上升。然而，中環核心商業區有限的供應難以滿足這需要。同時，中環核心商業區寫字樓普遍已經落成了數十年，並不符合新興企業所需的空間。為了鞏固香港國際商貿中心的地位，我們需要第三個核心商業區提供大量甲級寫字樓空間，合符先進建築規格和設計標準，並提供高科技配套，配合跨國企業和國際業務總部的所需。第三個核心商業區可提供大量就業機會，結合全面整全規劃發展，混合式發展住宅和其他適當用途，有助改善現時香港居所與職位地點分布不均的情況。連同將處於完善道路及鐵路網絡的核心位置，交椅洲人工島完全具備建立一個成功的核心商業區所需的條件。

## 本研究

12. 考慮了土地供應專責小組的建議和綜合上述多方面的策略性裨益，我們建議進行本研究(詳細建議研究範圍見第一段)，推展交椅洲人工島規劃工作，包括制訂詳細土地用途方案，及連接交椅洲人工島、香港島、大嶼山東北地區和屯門沿海地帶的連接道路及鐵路。

13. 鑑於需要盡量縮短提供土地供應及基建配套所需要的時間，及考慮了過往相關技術研究<sup>7</sup>的分析和正面結果，我

---

<sup>7</sup> 有關技術性研究包括《連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究》(土木工程拓展署於 2017 年 7 月完成)。

們建議訂定本研究範圍(詳細建議範圍見第一段),包括為交椅洲人工島進行詳細的規劃及工程研究,為策略道路和鐵路網絡進行運輸基礎設施研究,並為優先道路和鐵路連接進行工程技術可行性評估,以及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;以及在可行情況下,建議同時期進行上述的研究範疇。如撥款獲得立法會財務委員會批准,我們預計本研究可在 2019 年下半年開始,並在 42 個月內完成。假如本研究能夠按預期開展及在 2023 年年中完成,我們建議在 2025 年展開首階段的填海工程,並以首批居民在 2032 年入伙為目標。2032 年同樣是我們落實優先道路連接香港島、交椅洲人工島和大嶼山東北地區的目標,以配合首批居民的入伙時間,和提升接駁香港島、位於赤鱘角的香港國際機場及新界西北的交通容量。

14. 我們會於本研究中收集鄰近喜靈洲和長洲南可能的人工島範圍及附近水域的基本資料。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長期土地儲備的建議。研究所收集的資料,可以為長期規劃研究工作提供所需資料,以及提供客觀基礎讓社會在日後適時討論相關的土地供應選項。

## 對財政的影響

15. 按付款當日價格計算,我們估計本研究(768CL 號工程計劃)的費用為 5 億 5,040 萬元。

## 公眾諮詢

16. 我們在 2019 年 2 月 25 日、3 月 5 日、3 月 5 日及 3 月 7 日分別在離島、屯門、荃灣及中西區四個區議會會議簡報「明日大嶼願景」及本研究的建議。

17. 在諮詢上述四個區議會期間,大多數議員支持開展本研究。我們察悉議員普遍關注興建交椅洲人工島的成本效益,對環境和生態造成的潛在影響,應對氣候變化的抗禦能力,和土地用途規劃以配合社會的長遠需求。當中,不少區議員

一致表達對相關交通安排的關注，特別是關於新策略性道路和鐵路網絡對區內道路的接駁和潛在影響。議員要求政府的規劃必須要有前瞻性，確保運輸基建規劃建議符合未來交通運輸需求。在離島區議會會議上，數名區議員特別關注人工島填海工程項目對漁業的潛在影響。

18. 為回應議員關注，我們有需要進行本研究內建議的相關工地勘測工程、技術研究和影響評估(包括交通運輸、漁業及環境等)，以獲取所需的資料，訂定具體建議。研究進行的期間，我們將會舉辦公眾參與活動，並提供更全面的資料，以諮詢和收集公眾的意見及建議。

## 對環境的影響

19. 進行交椅洲人工島的規劃及工程研究屬於《環境影響評估條例》(下稱《環評條例》)(第 499 章)附表 3 訂明的指定工程項目。規劃及工程研究將建議的發展方案可能涉及《環評條例》附表 2 的指定工程項目，須要在施工和運作前，取得環境許可證。連接香港島至大嶼山東北地區的道路，亦屬《環評條例》附表 2 的指定工程項目。我們將就這些工程項目進行環境影響評估研究以符合《環評條例》的規定。該環境影響評估研究會對這些工程項目產生的環境事宜，包括但不限於空氣質素、水質、生態、漁業、文化遺產、噪音、景觀及視覺關鍵影響等範疇進行累計性環境影響評估。

20. 本研究和相關的工地勘測工程只會產生極少量建築廢物。我們會要求顧問全面考慮在日後的施工階段採取措施，以盡量減少產生建築廢物，以及盡量再用或循環使用這些建築廢物。

21. 為有效減少移除海床淤泥對環境的污染，我們將會採用最合適的環保填海方法。為進一步保護環境，政府會在研究中探索更先進及環保的填海技術和設計。此外，政府亦會在研究中探索在可行情況下，全面保留現存生態價值高的天然海岸線以及於人工島建立人造生態海岸線。

## 對文物的影響

22. 本研究及相關的工地勘測工程不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級的文物地點及歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

## 土地徵用

23. 本研究及相關的工地勘測工程無須徵用土地。本研究會審視在進行人工島發展計劃時，徵用及／或土地清理的需要和範圍。

## 背景資料

24. 土木工程拓展署在 2011 年 7 月展開《優化土地供應策略》研究，以尋找維港以外填海的合適選址。研究結果認定五個具潛力的近岸填海地點<sup>8</sup>。此外，研究結果亦認定位於香港島和大嶼山之間的中部水域，由於生態敏感度相對較低和可提供大片填海新土地作整全規劃，所以非常具潛力作人工島發展。同時，公眾對海洋生態、生態保育、運輸基建、成本效益，及加快填海造地的需求等表示關注。

25. 我們在 2013 年 9 月把 **768CL** 號工程計劃提升為乙級。

26. 我們在 2014 年 4 月 7 日諮詢立法會發展事務委員會。委員普遍支持把撥款建議提交工務小組委員會審議。我們向工務小組委員會提交 PWSC(2014-15)11 號文件，建議把 **768CL** 號工程計劃提升為甲級，並在 2014 年 6 月 18 日、6 月 24 日、6 月 25 日、7 月 2 日、10 月 29 日及 11 月 26 日的會議上討論。我們在 2014 年 11 月 26 日的會議上撤回此項目。在 2016 年 6 月 15 日的會議，我們向工務小組委員會再次提交項目討論建議。然而，在該 2015-16 年度的立法會會期結束前，未能及時開展建議項目的討論。

---

<sup>8</sup> 五個具潛力的近岸填海地點為欣澳、龍鼓灘、馬料水、小蠔灣以及青衣西南。

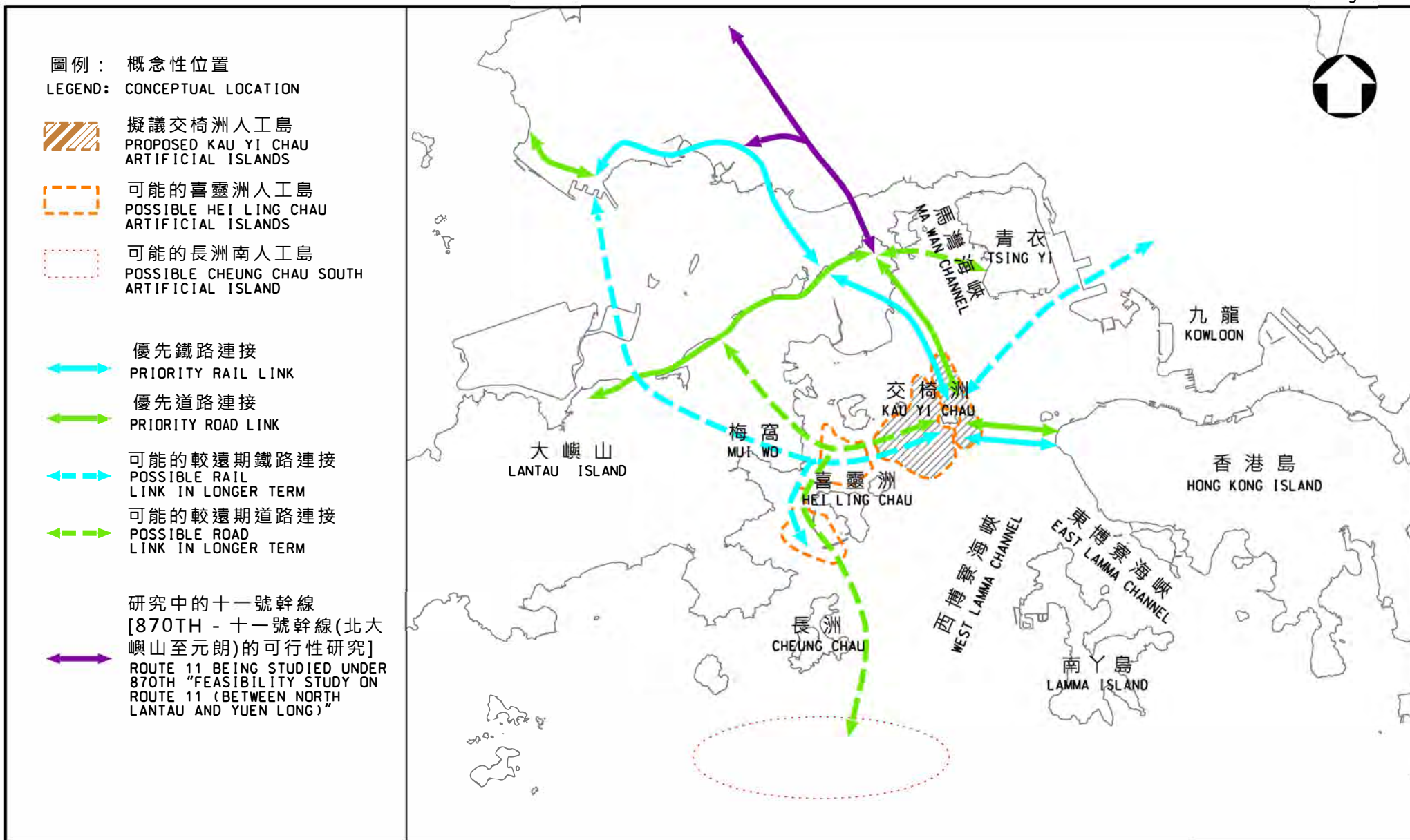
27. 另一方面，大嶼山發展諮詢委員會聯同政府於 2016 年 1 月底至 4 月就大嶼山的發展建議，包括位於中部水域的擬議人工島，進行公眾參與活動。我們亦在 2016 年 2 月 23 日就擬議的大嶼山發展策略諮詢了發展事務委員會，當中位於中部水域的人工島為其中一個部分。於 2017 年 6 月，政府公布的《可持續大嶼藍圖》包含發展中部水域人工島的構想。

28. 於 2016 年 10 月 27 日至 2017 年 4 月 30 日期間，政府就《香港 2030+》研究進行公眾參與活動，收集市民對跨越 2030 年全港發展策略的意見，包括建議新界北及東大嶼都會作為策略增長區。政府現時正考慮所收集的公眾意見，綜合各項技術評估結果，以及土地供應專責小組報告的建議，檢視擬議發展策略。《香港 2030+》研究報告預計在 2019 年內完成。

29. 土地供應專責小組於 2018 年 4 月 26 日至 9 月 26 日期間舉辦了一連串公眾參與活動，邀請市民就十八個土地供應選項提供意見，當中包括位於中部水域約 1 000 公頃人工島，可以發展為「東大嶼都會」，成為一個策略增長區及第三個核心商業區。根據土地供應專責小組的報告，在問卷調查和電話調查中，大約有 60% 受訪者表示支持這個選項，顯示社會普遍支持。

發展局  
土木工程拓展署  
規劃署

2019 年 3 月



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

## 大嶼山保育基金

### 建議

我們建議設立 10 億元的大嶼山保育基金(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。

### 理據

#### 現況

2. 大嶼山為香港面積最大的島嶼，擁有秀麗群山和天然海岸線，自然和文化資產豐厚。大嶼山是香港後花園，吸引市民和海外遊客前往度假，細賞自然美景和豐富的文化內涵。此外，大嶼山的地理位置具策略意義，因而帶來了潛力巨大的發展機遇，能惠及本港整體社會和經濟發展。

3. 政府一方面加緊推展發展項目，同時矢志保育大嶼山鄉郊。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，涉及多層次課題，包括以綜合手法加強改善自然環境、活化鄉村，以及推動鄉郊文化和文化暨生態康樂的可持續發展等。

4. 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，盡早推行保育工作，冀能提升大嶼山的環境實力，達致可持續的目標。

#### 保育工作面對的挑戰

5. 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。要達至可持續及全方位的大嶼山鄉郊保育，必須涵蓋廣泛的自然及文化保育工作。然而，政府

現有的法定基金或資助計劃只能支援特定範圍的保育措施，未足以應付大嶼山「先保育、後發展」的所需。

6. 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。

## 設立基金

7. 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。

8. 擬設立的 10 億元大嶼山保育基金將由兩部分組成，包括：

- (a) 保育和有關項目；以及
- (b) 小型地區改善工程。

9. 發展局將會監察落實基金的工作，而土木工程拓展署署長會擔任撥款管制人員。至於基金的日常行政及秘書處支援服務，將由土木工程拓展署轄下可持續大嶼辦事處負責提供。

### (A) 保育和有關項目

10. 我們建議將基金的一半資源(即五億元)，用作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<sup>1</sup>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

---

<sup>1</sup> 雖然此部分的基金主要用以進行涉及私人土地的項目，但如涉及政府土地，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。



宣傳項目或活動。

11. 此部分的基金所涵蓋的保育工作範圍包括自然環境、生態、文化、歷史、鄉郊特色、地形、地貌和其他相關元素。有鑑於此，預期透過提供資源以落實此等在私人土地進行的保育及有關工作，將有助提升環境實力；保育文化和鄉郊特色；以及推動鄉郊地區的可持續發展。

12. 為確保基金運作公平和透明，我們將會在基金獲得財務委員會批准撥款後盡快成立一個諮詢委員會。委員會將會由發展局局長委任的官方人員和來自相關界別的非官方人員組成。委員會將負責就制訂撥款申請的範圍及程序，以及基金的行政和運作提供意見。該委員會亦會擔任審議撥款申請和監察獲資助項目的落實情況等工作。

#### (B) 小型地區改善工程

13. 我們建議將基金的另一半資源(即五億元)，由政府在大嶼山的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。

14. 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／改善大嶼山的鄉郊環境。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。

15. 有關基金的運作詳情，將在獲得財務委員會批准撥款後訂定。

## 落實優次

16. 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，當中會以不同的政府和社會資源，推展各項鄉郊保育計劃，包括自然保育和教育、活化舊鄉村建築，以及推廣生態及文化旅遊等。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。

17. 先導地區擁有具重要生態價值及豐富生物多樣性的生境，包括水口的沙坪與沼澤、貝澳的沼澤與溪澗，以及大澳的紅樹林與濕地。此外，大澳擁有珍貴的文化資源，例如具地標意義的棚屋、歷史建築和非物質文化遺產。就上述先導地區而言，正因保育及相關項目是由非政府機構、社區和土地業權人等協作推展，其推行模式可以更豐富多變且別具新意，包括但不限於透過主動管理及優化生境，以加強保育；復耕位於合適地點的休耕農田；控制入侵或外來物種；修復或改善已退化的淡水水系；監察生物多樣性；透過教育或社區參與計劃，以提升市民的保育意識；探索如何活化歷史建築或構築物；舉辦旨在學習文化及欣賞自然風光的本地旅行團；改善用作保育和相關教育、科研及旅遊活動等的設施。

## 財政影響

18. 政府就基金所作承擔的限額為 10 億元：

- (a) 五億元的非經常開支，以便支援非政府機構、社區和土地業權人等之間的協作，進行涉及大嶼山私人土地的保育和有關項目（上文第 10 和 12 段）；以及
- (b) 五億元的基本工程開支，以便政府在大嶼山的政府土地進行小型地區改善工程（上文第 13 和 14 段）。

## 公眾諮詢

19. 我們分別於 2019 年 2 月 25 日及 2019 年 3 月 5 日的離島區議會和荃灣區議會會議中簡報以上建議。整體而言，回應均表示支持。

## 背景

20. 政府在 2018 年《施政報告》中公布，會設立 10 億元的大嶼山保育基金，以推動及落實大嶼山鄉郊保育工作，並在偏遠鄉村和社區進行小型地區改善工程。

## 發展局

土木工程拓展署

2019 年 3 月

## 可持續大嶼辦事處的工作進度

土木工程拓展署於 2017 年 12 月 1 日成立可持續大嶼辦事處(下稱辦事處)，按緩急先後、協調和綜合有序方式去規劃、評估、設計及推展多項大嶼山發展項目和保育計劃、地區民生改善工程，以及休閒和康樂計劃。

2. 政府於 2017 年 11 月 18 日舉行的財務委員會會議中承諾，辦事處日後將定期向立法會相關事務委員會匯報其工作進度。

### 主要工作的進度

#### 發展項目

3. 辦事處一直積極推展規劃於大嶼山的主要經濟及房屋發展項目，這些項目對香港的長遠發展尤為重要。

#### 東涌新市鎮擴展

(a) 東涌新市鎮擴展包括東涌東和東涌西擴展區<sup>1</sup>。位於東涌東擴展區約 130 公頃的填海工程已於 2017 年年底展開，以期於 2020 年交付首幅土地供公營房屋發展和在 2023/2024 年遷入首批人口。與東涌東擴展區相關的道路及污水渠工程已於 2018 年 9 月獲授權進行，基礎設施的詳細設計正在進行中。我們正就東涌新市鎮擴展進行城市設計研究及探索措施將其打造為智慧、環保及對氣候變化具抗禦力的首個試點社區。

(b) 為了更有效保護東涌河的環境，我們正進行有關可持續城市排水系統的詳細設計，以控制排放入東涌河的地面徑流的水量及水質。另外，為了進一步提升大嶼山的環境實力，以達致大嶼山的可

---

<sup>1</sup> 預計東涌新市鎮擴展於 2030 年全面發展後，合共可提供約 49 600 個住宅單位，以及一個提供約 870 000 平方米商業樓面面積作辦公室、零售及酒店用途的商業樞紐，創造約 40000 個就業機會。

持續發展，我們建議將東涌河發展成為河畔公園，相關的詳細設計正在進行中，過程中我們會與相關持份者保持合作。

- (c) 我們已在 2018 年第二季就位於東涌西擴展區的馬灣涌、東涌路北和裕東路的道路及污水渠工程刊登憲報。裕東路污水渠工程已於 2018 年 8 月獲授權進行。

#### 政府飛行服務隊啟德分部

- (d) 在釋放東涌新市鎮擴展區的發展潛力的同時，為使政府飛行服務隊維持全天候具效能和效率的直升機緊急服務，我們正在前啟德機場跑道末端設置飛行服務隊直升機基地。相關建造工程已於 2018 年 11 月開展，預計於 2021 年首季落成。

#### 東涌第 54 區公營房屋發展之基礎設施工程

- (e) 我們正推展基礎設施建造工程，以配合東涌第 54 區的擬議公營房屋發展<sup>2</sup>。第一期工程包括建造行人路、單車徑、單車停放處及巴士停車處等，預計將於 2019 年年中完成。第二期工程包括建造全新的行車道及排污設施，預計將於 2020 年年底完成，以配合於 2021-2022 年完成的擬議公營房屋發展項目。

#### 中部水域人工島相關研究

- (f) 我們就中部水域填海研究範圍進行了初步的概括技術分析。分析考慮了包括水流、水深、航道及海上交通和海洋生態等多項主要因素。
- (g) 我們於 2017 年 7 月開展了「檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究」，就大嶼山的策略性交通運輸基建進行案頭研究。我們已大致完成連接鄰近交椅洲的人工島、香港島、大嶼山

---

<sup>2</sup> 該擬議公營房屋發展將提供約 3 300 個住宅單位，容納約 10 000 人。

及屯門沿海地帶的策略性鐵路的可能走線的初步技術可行性案頭評估。

- (h) 我們已完成就中部水域人工島相關研究向立法會申請撥款的準備工作。

#### P1 公路(大蠔至欣澳段)的工程研究

- (i) 為了滿足北大嶼山一帶的預期交通需求，我們建議建造一條與北大嶼山公路並行的全新策略性道路 P1 公路。我們計劃就大蠔至欣澳段的 P1 公路<sup>3</sup>開展工程研究。

#### 港珠澳大橋香港口岸上蓋發展

- (j) 我們聯同規劃署進行研究，探討港珠澳大橋香港口岸的上蓋發展的可行性。由於政府已邀請香港機場管理局就上蓋發展提交發展方案，我們將會留意有關發展，並會適時再度檢視上蓋發展計劃。

### 保育計劃

- 4. 辦事處致力推行多項計劃，以加強保育，同時亦推廣可持續且配合大嶼山當區特色的休閒及康樂活動建議。

#### 保育具有重要生態價值的生境

- (a) 我們已於 2017 年 12 月展開「貝澳、水口、大澳及其鄰近地區的生態研究」，以檢視大嶼山的現有生態資料，探討適合貝澳、水口和大澳等優先地點的保育措施，以及就在大嶼山其他地區進行詳細生態調查的需要訂定先後次序。有關研究亦會收集生態數據，以建立大嶼山現有狀況的資料庫。有關研究預計於 2019 年完成。

#### 提供基金資助保育項目

- (b) 環境及自然保育基金於 2017-18 及 2018-19 年度為

---

<sup>3</sup> 東涌東至大蠔交匯處一段的 P1 公路已納入東涌新市鎮擴展計劃內。

轄下的「環保教育和社區參與項目」資助計劃特別加設「南大嶼自然保育」的主題，支持非牟利團體在南大嶼山推展自然保育的社區參與和教育項目。2017-18 年度已批出九個項目，總金額約 900 萬元。2018-19 年度已批出兩個項目，總金額約 270 萬元。

- (c) 我們正就設立 10 億元的大嶼山保育基金進行準備工作，以推動大嶼山鄉郊地區的保育工作，以及改善鄉郊環境。

#### 加強規管填土活動及傾倒拆建廢料

- (d) 我們一直與相關政策局和部門緊密合作，採取行政措施從源頭應對填土及傾倒拆建廢料問題：
  - i. 所有由辦事處轄下的東涌新市鎮擴展工程合約僱用的泥頭車，在運送拆建廢料時均不得駛經東涌道，同時須配備全球定位系統或其他同等級系統，以便更有效監察其動向；
  - ii. 已透過簡介會和信函，要求相關持份者加強監察及管制傾倒拆建廢料；
  - iii. 已發出通函，限制新政府工務工程合約的承建商，不得佔用或租用具生態價值的私人土地；
  - iv. 就大嶼山的環境黑點收集數據，以助監察有關情況；
  - v. 計劃開展概念驗證研究，探討偵測未持有有效封閉道路通行許可證而駛入南大嶼山的車輛的可行性；以及
  - vi. 加強與相關部門合作，盡快修復受影響的政府土地。

## 地區民生改善工程

5. 為了提高當區居民的居住環境和生活質素，我們正進行下列研究及地區民生改善工程：

### 梅窩改善工程

(a) 我們正推展的工程包括擴建現有停車場、建造一條行車道及重整一段現有連接道路，以及進行園境美化工程，預計於2019年年中完成。我們現正檢討餘下的工程及進行設計。

### 大澳改善工程

(b) 我們已經開展建造公眾休憩用地、公共交通總站、公眾停車場、上落客貨區及單車停泊處的工程，預計於2020年年初完成。我們現正進行有關於第二期第二階段工程的設計工作，當中包括建造行人橋、改善現有用地以供舉行社區及文化活動之用，以及改善楊侯古廟前園。

### 馬灣涌改善工程

(c) 我們正推展的工程包括建造一條沿岸行人通道、提供泊車設施、美化工程，以及排水及排污工程等。美化工程預計於2019年6月完成。我們正就餘下工程進行詳細設計。

### 南大嶼山區內道路及碼頭設施改善工程

(d) 我們正進行「檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究」，審視有關大嶼山區內的交通運輸(包括可能的區內道路及碼頭設施改善工程)、可行的綠色交通運輸方式及旅客接待能力。有關研究預計於2019年完成。

## 可持續休閒和康樂設施

6. 辦事處協助將東北大嶼發展成為休閒、娛樂及旅遊樞紐，以及在大嶼山推動可持續休閒和康樂活動，供公眾享用。



### 欣澳填海

- (a) 我們計劃於今年向立法會申請撥款，以開展欣澳填海的規劃及工程研究<sup>4</sup>。

### 越野單車徑網絡改善工程

- (b) 擴建梅窩和芝麻灣的越野單車徑網絡，以及在梅窩建造練習場的工程，預計於2019年年中大致完成。

### 休閒和康樂設施改善工程

- (c) 我們已擬訂大澳休閒康樂圖，提供不同的路線，帶領遊人到大澳市中心以外地方，更深入地體驗大澳。同時，為了推廣水上交通，渡輪承辦商正進行加密周末往返大澳渡輪班次的試行計劃，而前往東涌發展碼頭的指示牌改善工程已經完成。

- (d) 我們計劃在2019年開展大嶼山遠足徑和康樂計劃的研究，以改善大嶼山的遠足徑和康樂設施。我們已完成煎魚灣和籬箕灣的洗手間先導改善工程，而南山營地的洗手間改善工程已於2019年年初開展。我們亦將會推展一些速快見成效的改善工程，以提升東澳古道及彌勒山郊遊徑的沿路設施。

## 公眾參與

7. 在進行各項研究和項目時，我們會主動邀請有關學者、專業人士和專家參與其中。我們已安排三個專家小組，分別就貝澳、水口、大澳及其鄰近地區的生態研究、大嶼山的旅客接待能力及綠色交通運輸，以及大嶼山遠足徑和康樂計劃，出謀獻策。我們一直與相關政府部門及非政府團體合作，透過舉辦不同的活動，以提升市民的保育意識及推動社區參與保育大嶼山的工作。我們於2018年與香港科技大學合辦了「保育大嶼山海岸地區」計劃，透過

---

<sup>4</sup> 包括詳細規劃土地用途，以及各項評估以訂定配套基建的技術可行性。

包括巡迴展覽、導賞團和工作坊等活動，提高公眾對保育大嶼山海岸地區生境的意識和推廣大嶼山的可持續發展。

土木工程拓展署

2019年3月

# 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

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

政府就土地供應專責小組（專責小組）  
報告內的建議及主要意見的回應

節錄與明日大嶼願景相關的部分

專責小組的建議／觀察 (報告內相關部分)		政府回應
<b>維港以外近岸填海</b>		
1.	專責小組原則上支持在五個擬議的近岸地點(即屯門龍鼓灘、北大嶼山小蠔灣和欣澳、沙田馬料水及青衣西南)填海造地。  (第 5.60 段)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 政府建議就<b>龍鼓灘、欣澳及小蠔灣</b>的項目進行詳細研究<sup>註</sup>，並計劃在二零一九年下半年向立法會提交撥款申請。</li> <li>✓ <b>馬料水</b>填海項目會暫緩推展，以在稍後檢視如何回應就交通影響及公私營房屋比例的關注。</li> <li>✓ 由於<b>青衣西南</b>的填海選址的可行用途及潛力受到附近的危險設施(例如油庫等)限制，政府不擬推展該項目。</li> </ul>
2.	政府必須進行充分的前期研究及規劃，以及按法定機制展開環境影響評估，並制訂合適措施，緩減填海工程對環境及生態的影響。  (第 5.63 段)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 由於<b>青衣西南</b>的填海選址的可行用途及潛力受到附近的危險設施(例如油庫等)限制，政府不擬推展該項目。</li> </ul>
3.	政府應透過可行性及規劃研究提供更多資料及分析，特別是就現有交通基建的承載力是否足夠，以回應居民的切身關注。  (第 5.64 段)	<p>註：小蠔灣填海是一個小規模道路工程項目，主要是興建一條與北大嶼山公路並行的新高速公路。</p>
<b>發展「東大嶼都會」</b>		
4.	專責小組認為「東大嶼都會」在創造大片新土地作綜合規劃及發展以滿足香港的長遠利益、擴闊策略性運輸基建網絡及建立土地儲備方面，均有其重要的策略性意義。  (第 5.72 至 5.74 段)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 政府會就推行作為「明日大嶼願景」一部分的<b>交椅洲填海建造約 1 000 公頃人工島及相關基建進行詳細研究</b>，並會於二零一九年上半年向立法會提交撥款申請。</li> <li>✓ 政府知悉公眾對興建人工島的關注。我們會於將來的研究中進行</li> </ul>

專責小組的建議／觀察 (報告內相關部分)		政府回應
5.	政府必須回應及小心處理興建人工島對環境及海洋生態的影響、所需的成本及時間，以及人工島是否能夠抵禦氣候變化及極端天氣的影響。  (第 5.75 段)	所需的實地勘測、技術研究及交通和環境影響評估等，然後制定詳細方案。研究過程期間將會進行公眾參與活動，提供更全面的信息諮詢公眾並收集他們的意見和建議。
6.	專責小組認為發展「東大嶼都會」1 000 公頃人工島計劃是解決中長期土地短缺的主要措施，政府應盡快展開各項前期研究及規劃工作，以收集更多資料及數據，以決定下一步的工作。  (第 5.76 段)	
<b>發展香港內河碼頭用地</b>		
7.	政府應整全考慮屯門西沿海地區(包括內河碼頭用地、龍鼓灘填海用地，以及鄰近工業及特殊工業設施)的土地用途，並研究如何理順及重新調配不同用地上的作業，以大大增加規劃上的彈性。  (第 5.99 段)	✓ 政府會在二零一九年下半年向立法會尋求撥款，展開屯門沿海地帶(包括內河碼頭用地)的重新規劃研究，作為擬議龍鼓灘填海項目詳細研究的一部分。

備註：有關政府就土地供應專責小組報告的回應，詳情請參閱在二零一九年二月二十日發出的立法會參考資料摘要(檔案編號：DEVB(PL-CR)13/2006)。



## 明日大嶼願景 工程造價的粗略估算

1. 工程造價的粗略估算包含關乎設計及建造方面的假設。這些假設是我們基於現時所掌握的資料及專業判斷而制定出來的。
2. 在估算中，我們參考了近期性質相近項目的工程單位價格。相關項目包括"東涌新市鎮擴展填海及前期工程"、"安達臣道石礦場用地發展的土地平整及基礎建設工程"、"港珠澳大橋香港接線"、"屯門至赤鱸角連接路"、"將軍澳-藍田隧道"、"中環及灣仔繞道和東區走廊連接路"、"沙田至中環綫"及"廣深港高速鐵路香港段"。
3. 估算已考慮工地狀況(如地質狀況及水深)、施工方法、基礎設施配套(如道路、供水系統、雨水排放設施、污水排放及處理設施)及氣候變化可能引起的影響等相關因素。在運輸基建方面，估算亦已考慮走線、鐵路車站和其他營運設施，以及對現有設施的影響等相關因素。估算亦已包括因應項目風險而預留的款項。
4. 我們粗略估算「明日大嶼願景」的主要項目(即計劃於2019年或2020年開展研究的項目)的總工程造價約為6,240億元(按2018年9月價格計算)，分項數字如下：

項目		工程造價的粗略估算 [2018年9月價格計算]		
		填海工程	基建設施工程	合計
<b>發展區</b>				
		<i>填海工程</i>	<i>基建設施工程</i>	<i>合計</i>
(A)	交椅洲人工島	1,400 億元	1,160 億元	<b>2,560 億元</b>
(B)	欣澳填海、龍鼓灘填海及屯門沿海發展(包括內河碼頭)	340 億元	610 億元	<b>950 億元</b>
(A) 至 (B)		1,740 億元	1,770 億元	<b>3,510 億元</b>

	項目	工程造價的粗略估算 [2018年9月價格計算]
<b>優先運輸網絡</b>		
(C)	交椅洲至香港島運輸走廊 (道路)	550 億元
(D)	交椅洲至香港島運輸走廊 (鐵路)	380 億元
(E)	交椅洲至大嶼山連接路	190 億元
(F)	交椅洲至欣澳鐵路	520 億元
(G)	西部海岸鐵路	820 億元
(H)	P1 公路及擴闊龍門路	270 億元
	(C) 至 (H)	2,730 億元
	(A) 至 (H)	<b>6,240 億元</b>

5. 為了謹慎起見，我們必須再次強調，鑑於我們仍處於項目的早期階段，而「明日大嶼願景」的推展將會橫跨一段較長時間，上述估算均無可避免地屬於初步而粗略。上述假設會因應隨後的研究結果、設計的改動或深化、建造價格水平的變動等而改變。較準確的工程造價只有在完成相關項目的研究之後才能推算出來。