

2007 年 5 月 29 日
討論文件

**立法會
規劃地政及工程事務委員會**

經修訂的「大嶼山發展概念計劃」

目的

本文件旨在向議員簡介經修訂的「大嶼山發展概念計劃」。

「大嶼山發展概念計劃」

2. 2004 年年底，由財政司司長領導的大嶼山發展專責小組（專責小組）制定了「大嶼山發展概念計劃」（「概念計劃」），提供一個全面的規劃綱領，確保大嶼山的均衡和可持續發展。「概念計劃」肯定了大嶼山對香港經濟發展提供新動力方面的角色，以及其在自然保育方面的重要價值。整體的規劃方向是把城市發展和主要的經濟基礎建設，集中在北大嶼山，以善用運輸連接網絡和基建設施；同時保護大嶼山鄉郊地區一些景色優美和極具生態價值的自然環境，作自然保育和符合可持續發展原則的康樂和旅遊用途。

3. 在 2004 年 10 月 26 日的事務委員會會議上，我們向議員簡介了「概念計劃」內的各項建議。在議員的支持下，我們於 2004 年 11 月至 2005 年 2 月就「概念計劃」進行了公眾諮詢。諮詢活動得到社會各界積極參與，期間我們接獲很多意見。

4. 在 2005 年 11 月 22 日與環境事務委員會召開的聯席會議上，我們向議員簡介公眾諮詢的結果。我們於同日發表了撮錄公眾意見、政府回應與主要課題的公眾諮詢報告。

5. 在公眾諮詢報告發表後，我們進一步收到不少有關大嶼山發展的意見和建議。2006 年 3 月 1 日，張學明議員在立法會會議上，提出有關「大嶼山發展規劃」的議案，議案獲得通過。

議案提出的發展方向，包括將大嶼山發展成優質旅遊區、充分利用各項基建設施在大嶼山發展新的經濟活動，以及盡快完成在大嶼山興建物流園的可行性研究。這些建議與「概念計劃」所倡議的大嶼山發展模式大致相符。

6. 在修訂「概念計劃」時，我們已考慮公眾意見及建議，包括議員在動議辯論時所發表的意見。過程中亦已考慮多項與大嶼山有關的研究的結果以及大型項目的進度，包括「香港 2030：規劃遠景與策略」研究、「新界西北交通及運輸基建檢討」、「旅遊新基建發展顧問研究：水療及消閑度假設施」、「大嶼山物流園發展計劃可行性研究」、十號貨櫃碼頭的大嶼山西北選址方案、港珠澳大橋等。

經修訂的「概念計劃」

7. 經修訂的「概念計劃」（下稱「修訂計劃」）載於附件。「修訂計劃」以原有的規劃願景為前提，即平衡發展和保育的需要，以推動大嶼山的可持續發展。「概念計劃」所倡議的整體規劃模式(見上文第 2 段)，於公眾諮詢期間取得市民的共識。

8. 雖然整體規劃願景與大體的發展概念維持不變，但我們在「修訂計劃」更新了原有的發展主題和建議。我們將公眾提出符合該地區規劃意向的多項新發展方案及建議，適當地納入「修訂計劃」之內。主要的修訂及更新項目如下：

(a) 滿足保育的需要

由於公眾極之重視大嶼山的保育工作，因此我們把「概念計劃」的保育策略全面擴展至涵蓋自然、文物及景觀保育三個範疇。擬議的北大嶼郊野公園(擴建部分)及大嶼山西南部海岸公園，仍是自然保育策略的項目。

(b) 經濟基礎建設和旅遊／康樂發展

基於地理上的優勢，主要的經濟基礎建設和旅遊／康樂發展將繼續集中在北大嶼山。為提升香港的經濟競爭

力，原有「概念計劃」所提出的經濟基礎建設和主要旅遊建議，包括擬議的大嶼山物流園及其可能擴建部分、跨境交通樞紐、欣澳的消閑及娛樂樞紐，以及長遠可能在東涌東部發展的主題公園/大型康樂用途會予以保留。不過，由於擬議在青洲仔以東興建的高爾夫球場會影響景觀，並且為環境關注團體、部分專業團體以及個別人士所強烈反對，因此我們擱置了有關建議。但長遠來說，我們仍可考慮和探討在大嶼山其他合適的地區，興建高爾夫球場的可能性。

(c) 保育、康樂及綠色旅遊項目

應公眾要求，我們加入了新的「保育、康樂及綠色旅遊項目」發展主題，目的是要善用大嶼山的天然、文化及文物資源，豐富和教育市民這方面的知識，以及強化區內的經濟和社區環境。我們根據這個主題整合了多項建議，包括優化各個景點及主題區、闢建生態文物徑、展示大嶼山歷史和文物的博物館、生態旅遊中心以及其他配套和附屬設施。

(d) 提升大嶼山鄉郊的康樂發展潛力

為了充分發揮大嶼山鄉郊地區的康樂發展潛力，我們建議增設多項郊野康樂設施，包括闢建新的單車徑和越野單車徑路段，以及在南大嶼提供三項鐵人賽比賽場地。這些建議與北大嶼山的其他主要旅遊用途以及鄉郊地區的綠色旅遊建議相輔相成，並會進一步提升大嶼山作為旅遊及康樂中心的地位。

(e) 鄉鎮及鄉村的地區改善

地區改善工程旨在優化區內的居住環境，以及促進區內經濟發展。由於公眾全面支持在大澳及梅窩進行地區改善工程，我們擬備了更全面的土地用途概念圖則，並把公眾提出的額外設施及基礎建設納入計劃內，包括海濱長廊、單車徑、改善梅窩市鎮廣場等。我們將會為上述兩項改善工程，進行詳細可行性研究。

原有的「概念計劃」建議在南大嶼增設多項康樂設施。在考慮公眾的意見及建議，以及該區的保育意向、地區特色及基礎建設容量後，我們為南大嶼沿岸擬訂了一份全面的優化建議，以充分發揮該區的康樂發展潛力。建議包括提供水上活動設施群，附連其他小型配套設施。

初步評估

9. 我們已概括評估「修訂計劃」對可持續發展、環境、社會及交通的影響。各項建議大致上會促進大嶼山及全港的發展，但落實有關建議難免會對環境造成影響。當局須進一步詳細研究個別項目的影響，並制定適當的緩解措施。

下一步工作

10. 「修訂計劃」內的發展建議，大部分屬概念性質。各項建議的可行性和實施要求，須進一步詳細研究方可確定。本署均衡發展和保育的整體規劃理念，我們會優先推展能夠帶動當地經濟和有利民生的項目，例如梅窩及大澳改善工程、生態／文物及郊遊徑、露營地點、越野單車徑、單車徑等。

11. 至於其他影響本港長遠經濟發展的項目(主要是「經濟基礎建設和旅遊／康樂發展」主題下的建議)，我們會根據實際情況，審慎探討各項發展建議的落實模式和時間表。

12. 我們會繼續在發展過程中會推動社會參與，和在推展個別項目時顧及公眾意見。

房屋及規劃地政局
規劃署
二零零七年五月



大嶼山發展專責小組
香港特別行政區政府



經修訂的 大嶼山發展概念計劃





目錄

	頁次
行政摘要	iii
1. 背景	1
2. 「二零零四年概念計劃」－主題和發展建議	2
3. 公眾諮詢的主要意見和回應	5
4. 影響大嶼山發展的研究及計劃－最新情況	7
5. 經修訂的概念計劃	11
6. 整體發展主題和建議	16
7. 評估	32
8. 實施	37



經修訂的大嶼山發展概念計劃

頁次

圖則一覽表

2.1	「二零零四年概念計劃」	3
5.1	發展主題	11
5.2	經修訂的概念計劃	12-13
6.1	自然保育	17
6.2	文物保護	18
6.3	景觀保育	20
6.4	經濟基礎建設和旅遊 / 康樂發展	22
6.5	保育、康樂及綠色旅遊項目	24
6.6	單車徑和越野單車徑	26
6.7	南大嶼的三項鐵人賽比賽場地	27
6.8	翻新梅窩景貌	29
6.9	大澳改善工程	30
6.10	南大嶼海濱地區改善計劃	31
7.1	對外和對內交通網絡	36

附件	大嶼山的保育策略
----	----------

行政摘要

「二零零四年概念計劃」

「大嶼山發展專責小組」（下稱「專責小組」）於二零零四年制訂了「大嶼山發展概念計劃」（下稱「二零零四年概念計劃」），旨在提供一個規劃大綱，使大嶼山未來能達致平衡和協調的發展。專責小組於二零零四年十一月展開為期三個月的諮詢活動，期間社會各界都踴躍參與發表意見。專責小組其後於二零零五年年底發表撮錄了公眾意見、政府回應與主要課題的公眾諮詢報告。

在考慮過公眾的意見和建議，以及參考各項相關研究及計劃的最新情況和結果後，我們已完成檢討和更新「二零零四年概念計劃」。

塑造大嶼山的未來面貌 — 經修訂的概念計劃

經修訂的概念計劃（下稱「修訂計劃」）載於圖5.2。它並沒有對大嶼山的整體規劃願景和發展概念作出改變：即必須平衡發展和保育的需要，以推動可持續發展；並把主要的經濟基礎建設和旅遊用途集中在北大嶼山，同時保護大嶼山其餘地區以作自然保育，及符合可持續發展原則的康樂和旅遊用途。然而，「修訂計劃」對原有的發展主題和建議稍作了調整和更新，亦適當地納入了一些由市民大眾提出，與大嶼山發展目標相符的新發展建議。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

「修訂計劃」的整體發展主題和建議

A) 滿足保育的需要

我們認同在大嶼山進行保育，應予高度重視，因此將「二零零四年概念計劃」內的保育建議具體化和加以鞏固，涵蓋自然、文物和景觀三個主要範疇。

B) 經濟基礎建設和旅遊 / 康樂發展

我們將繼續以北大嶼山作為主要的經濟基礎建設及旅遊 / 康樂設施發展重心，此舉與公眾諮詢期間所獲的共識一致。為加強香港的經濟競爭力，發展建議包括大嶼山物流園及其可能擴建部分、跨境交通樞紐、欣澳的消閑及娛樂樞紐，以及長遠可能在東涌東部發展的主題公園 / 大型康樂用途。上述的旅遊發展建議與大嶼山其他現有的旅遊景點所產生的協同效應，將有助加強大嶼山作為主要旅遊中心的策略性地位。

C) 保育、康樂及綠色旅遊項目

我們將各有關建議整合，包括優化主要景點，和闢建生態教育 / 文物徑及郊遊徑、歷史文物博物館、生態旅遊中心以及度假營地等。目的是善用大嶼山的自然、文化及文物資源，加強教育體驗，配合主要的旅遊景點，以及改善區內經濟。

D) 提升大嶼山鄉郊的康樂發展潛力

為配合綠色旅遊項目和加強發展大嶼山成為一個旅遊及康樂島嶼，我們擴展了單車徑和越野單車徑的建議，並新增了在南大嶼設立一個三項鐵人賽比賽場地的建議。

E) 鄉鎮及鄉村的地區改善

我們為梅窩和大澳的改善工程，擬備了更全面的土地用途概念圖則，並在工程內增添了項目。我們將會為各項工程進行詳細的可行性研究。考慮到公眾的意見及建議，以及南大嶼山的保育意向、地區特色及基礎建設容量，我們為南大嶼山沿岸擬訂了一份全面的優化建議，以充分發揮該區的康樂發展潛力。

評估

我們已就發展建議對可持續發展、環境、社會及交通的影響作出概括評估。各項建議大致上會促進大嶼山及全港的發展，但落實有關建議難免會對環境造成影響。當局須進一步詳細研究個別項目的影響，並制定適當的緩解措施。

實施

「修訂計劃」內的發展建議，大部分屬初步構思。各項建議的可行性和實施要求，以及如何能符合有關的法例（例如《環境影響評估條例》）的規定，須進一步詳細研究方可確定。

本著均衡發展和保育的整體規劃理念，專責小組會優先推展能夠帶動當地經濟和有利民生的項目。至於其他影響本港長遠經濟發展的項目，專責小組會根據實際情況，審慎探討各項發展建議的落實模式和時間表。

我們在發展過程中會繼續推動社會參與，並會在推展個別項目時顧及公眾意見。



(空白)

1. 背景

- 1.1 大嶼山有過半的土地屬於郊野公園範圍，大部分海岸線仍保持着原來的自然形貌，其自然保育與康樂發展價值早已獲得確認。大嶼山現有人口約為10萬6千⁽¹⁾，近80%居住在東涌，其餘集中於數個主要住宅區內，包括愉景灣住宅區、梅窩鄉鎮及大澳和南大嶼的村落。根據現有的規劃目標，北大嶼山新市鎮（即東涌）未來可容納約22萬人。除該區以外，鑑於其他主要鄉郊地區都具有重要的保育價值，加上運輸和基礎設施所限，預計這些地區的人口不會大幅增長。
- 1.2 隨著近年多項大型經濟及旅遊基礎建設落成，大嶼山擁有優厚的發展潛力。香港國際機場自一九九八年啟用以來，航空客運及貨運交通一直穩定增長。現時，機場每年的客運量為4,500萬人次，貨運量為400萬公噸。預料機場每年客運量及貨運量會分別增加至8,700萬人次及900萬公噸。根據「香港國際機場發展藍圖2020」，除現已開幕的亞洲國際博覽館與海天客運碼頭外，機場設施會繼續擴建，包括航天城第一期及更多貨運設施。此外，新旅遊景點的落成（例如香港迪士尼樂園、昂坪360及心經簡林等），亦提升了大嶼山的旅遊業發展潛力。
- 1.3 根據二零零四年《施政報告》的承諾，當局成立了「大嶼山發展專責小組」（下稱「專責小組」），以督導有關大嶼山經濟和基建發展的政策。小組隨後制訂了「大嶼山發展概念計劃」（下稱「二零零四年概念計劃」），旨在平衡和協調大嶼山的發展與保育的需要，並為大嶼山的未來發展制訂整體規劃大綱。二零零四年十一月，專責小組就「二零零四年概念計劃」展開了為期三個月的公眾諮詢，廣邀各界參與並收集了很多意見。公眾諮詢報告於二零零五年年底發表，撮錄了公眾意見、政府回應及主要課題。

⁽¹⁾ 根據人口分布推算小組以二零零五年為基年，就二零零七年推算的結果。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

2. 「二零零四年概念計劃」－主題和發展建議

- 2.1 專責小組在擬備「二零零四年概念計劃」時，參考了多項全港及策略性的規劃研究，包括「香港2030：規劃遠景與策略」研究（下稱「香港2030研究」）、「新界西南發展策略檢討－推薦發展策略」以及和大嶼山發展有關的研究和計劃。專責小組亦考慮了多項因素，包括香港長遠發展的需要、大嶼山的策略性佈局、發展機會和限制，以及區內人士所關注的事宜。
- 2.2 「二零零四年概念計劃」的整體願景，是平衡發展和保育的需要，推動大嶼山的可持續發展。主要的經濟基礎建設和旅遊發展集中在北大嶼山，以善用現有和已規劃的運輸基礎設施。其餘景色優美的地區和生態易受影響的自然環境，應作自然保育以及符合可持續發展原則的康樂和旅遊用途（圖2.1）。



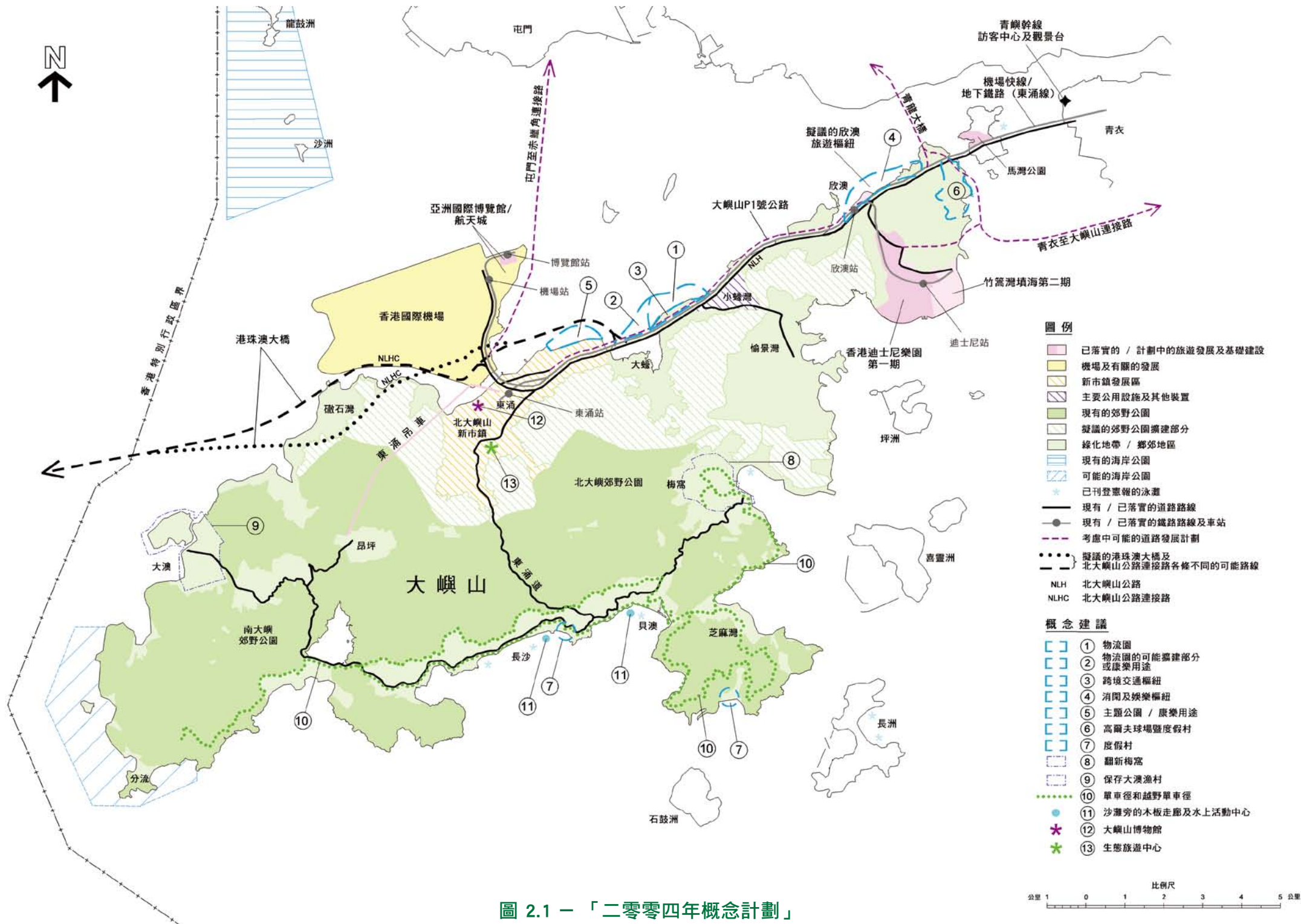


圖 2.1 - 「二零零四年概念計劃」

經修訂的大嶼山發展概念計劃

2.3 專責小組根據上述規劃大綱，訂立了以下四個發展主題：

A) 經濟基礎建設和旅遊

旨在進一步發展大嶼山的經濟基礎建設和旅遊，以提升香港的經濟競爭力。主要發展建議包括大嶼山物流園、跨境交通樞紐、欣澳的消閑及娛樂樞紐、可能在東涌東部發展的主題公園或康樂用途、大嶼山東北部的高爾夫球場暨度假村，以及南大嶼的度假設施。

B) 以文物、區內特色和自然景觀為藍本的主題式旅遊點

旨在提升大嶼山郊區的旅遊和康樂發展潛力，以協助改善當地社區的經濟發展。主要建議包括博物館和生態旅遊中心、翻新梅窩景貌、保存大澳漁村，以及在南大嶼闢建單車徑和越野單車徑網絡、木板走廊和水上活動中心。

C) 提升郊野公園的康樂發展潛力

建議在大嶼山的郊野公園及周遭增設康樂設施，包括闢建生態旅遊徑暨文物徑網絡，以及擁有現代化設備的家庭營地，推廣可持續發展的教育和康樂活動。

D) 滿足自然保育的需要

為協調和平衡大嶼山的規劃和保育需要，建議落實北大嶼郊野公園（擴建部分）和大嶼山西南部海岸公園的計劃，同時推行其他自然保育建議。

3. 公眾諮詢的主要意見和回應

- 3.1 「二零零四年概念計劃」的公眾諮詢為期三個月，期間得到社會各界人士參與。我們舉行了兩個公眾論壇，分別以社會大眾和大嶼山居民為對象；又為相關的法定團體和諮詢組織、區議會、鄉事委員會、分區委員會、區內居民、區內的社區組織、專業團體、環境關注團體、以及旅遊、物流、消閑及康樂界別的持分者，共舉辦了29場諮詢會。到二零零五年年底為止，除透過公眾論壇和諮詢會聽取意見和建議外，專責小組還接獲540多份書面意見書。有關意見和回應的摘要，已上載於概念計劃的網址（<http://www.pland.gov.hk/lantau/index.html>）。
- 3.2 公眾普遍支持以平衡及協調的方式規劃大嶼山的未來發展。他們的意見進一步確認了大嶼山的整體規劃願景，應為平衡發展和保育的需要，以推動可持續發展。市民亦相當支持整體發展概念，即把主要的經濟基礎建設和旅遊用途集中在北大嶼山，並保護大嶼山郊區作自然保育，以及符合可持續發展原則的康樂和旅遊用途。公眾特別強烈要求保留南大嶼的自然及鄉郊特色。其他主要意見摘錄如下：
- 公眾普遍同意在北大嶼山興建新的經濟基建設施，能為香港的經濟發展注入新動力，對社會有利。不過，亦有人質疑是否有需要興建大嶼山物流園，並關注可能對環境造成的影響。



經修訂的大嶼山發展概念計劃

- 公眾普遍支持將大嶼山發展成旅遊、康樂和消閑中心，並建議提供更多不同種類的旅遊景點，以加強大嶼山的吸引力。
- 公眾大力支持在大嶼山郊區發展郊野康樂設施，和以大自然為基礎的景點。專責小組接獲大量關於新增景點和設施的意念和建議，以促進郊野康樂和綠色旅遊發展為目的。
- 區內人士和公眾全力支持保存大澳漁村和翻新梅窩景貌的建議。公眾並提出其他景點和改善基礎建設的建議。普遍有共識認為應早日落實地區改善工程。
- 雖然公眾對建議在長沙與貝澳興建水上活動中心和木板走廊意見分歧，但大體上同意應採取措施促進區內的旅遊發展，以及讓公眾充分享用南大嶼沙灘。
- 公眾一致贊同「二零零四年概念計劃」中的自然保育措施，但有意見認為應兼顧文物和景觀保育。
- 有意見批評當局欠缺明確的承諾推行自然保育，尤其並未提供落實擬議的北大嶼郊野公園（擴建部分）及西南大嶼山海岸公園的時間表。

3.3 公眾除了就「二零零四年概念計劃」的建議提出意見外，還提出了不少以其他旅遊和康樂用途為主的發展建議或構思。亦有意見（特別是區內居民）要求改善大嶼山的內部交通，及興建對外的連接道路和加強水上運輸服務，例如島嶼漫遊渡輪等。

- 3.4 公眾亦對其他建議表示關注，其中包括北大嶼山新市鎮餘下的發展計劃、擬議的港珠澳大橋、十號貨櫃碼頭的大嶼山西北選址方案，以及擬議在索罟群島興建的液化天然氣儲存庫。許多公眾關注上述的建議對大嶼山環境可能造成的影響，以及會否與「二零零四年概念計劃」的建議有所牴觸。我們已把這些意見轉交予相關的部門考慮。

4. 影響大嶼山發展的研究及計劃 — 最新情況

- 4.1 自從「二零零四年概念計劃」公布後，數項關於大嶼山的研究及計劃經已展開或完成。專責小組在修訂概念計劃時，已經考慮它們的最新結果和情況。

香港2030研究

- 4.2 「香港2030研究」旨在制定一個規劃大綱，為香港直至二零三零年的長遠發展策略提供指引。當局在該研究的第三階段為香港未來發展訂立規劃方向時，確認大嶼山的保育價值，以及其促進香港物流及旅遊發展的角色。大嶼山的整體策略性方向，是集中發展東涌新市鎮，保留島上其餘地區作保育用途，並在適當地點作必要的基建及環保康樂和旅遊用途。大嶼山將會繼續發展成為一個「旅遊、康樂和消閑中心」。
- 4.3 在「香港2030研究」的第四（即最後）階段，政府制訂發展策略和應變計劃。在該研究之下的策略性環境評估的最後階段已經在二零零六年三月展開。此階段的工作根據可持續發展的原則進行，並以盡量減低不同發展方案對環境的影響為目標，以便處理有關土地用途規劃的事宜。策略性環境評估涵蓋全港的大型發展及基礎設施建議，包括大嶼山的發展建議。專責小組在修訂「二零零四年概念計劃」時，已顧及策略性環境評估的相關結果。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

新界西北交通運輸基建檢討

- 4.4 運輸署於二零零二年首次就新界西北交通運輸基建進行檢討，在區內仍在施工或規劃階段的重大發展項目的情況下，評估新界西北部及北大嶼山的基本運輸建設發展的長遠需求。較近期另一次檢討於二零零四年進行。立法會交通事務委員會已於二零零五年討論該檢討的結果。
- 4.5 最新的二零零四年檢討結果建議就四項公路工程（即「屯門東繞道」、「屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路」、「屯門至大嶼山通道方案」及「青衣至大嶼山連接路」）作進一步勘測及工程可行性研究，以確認有關工程在技術上是否可行，並評估工程費用及環境影響，供日後評審及選擇方案之用。上述可行性研究預計將於二零零八年完成。

旅遊新基建發展顧問研究 — 水療及消閑度假設施

- 4.6 政府於二零零四年委聘顧問，探討在本港發展世界級水療及消閑度假設施的潛力。該研究已在二零零六年四月完成，並向公眾公布。研究指出發展該等設施的動力，主要來自市場需求，有關發展亦應由私營機構牽頭，政府則擔當推動的角色。顧問曾就香港發展水療及消閑度假設施所涉及的一般問題，研究三個個案，其中一個為大嶼山長沙。就初步的環境、生態、交通、海上運輸、地質、排污、渠務及公用設施評估顯示，在上址發展小型及低密度的水療及消閑度假設施是可行的，但需要進行適當的改善工程（例如美化環境工程），而發展項目的規模及建築形式應避免對區內環境造成重大影響。

大嶼山物流園發展計劃可行性研究

- 4.7 政府於二零零三年着手研究是否需要落實發展物流園，以提供綜合物流服務的專用設施。土木工程拓展署根據在二零零四年年中完成的範疇界定研究的結果，於二零零五年年初展開「大嶼山物流園發展計劃可行性研究」，以確定物流園的技術可行性。政府參考該項研究方案評估的建議，將大嶼山物流園的擬議位置向東移，使其遠離大蠔灣入口，以避免可能對該區造成影響。
- 4.8 「大嶼山物流園發展計劃可行性研究」已進入最後階段，研究結果將用作跟進日後根據法定要求而進行的填海及土地規劃工作。我們會適時並按照有關的法定程序，就物流園計劃諮詢公眾的意見。

東涌餘下發展計劃的可行性研究

- 4.9 東涌將繼續發展成為一個經全面規劃的新市鎮，預計容納22萬人，市鎮內將設有完善的社區及區域設施，為整個大嶼山提供服務。東涌中部現有和已承諾進行的發展項目將維持不變，而新市鎮的擴展部分會集中在東涌東部和西部。土木工程拓展署將會委聘顧問進行「東涌餘下發展計劃的可行性研究」，全面檢討東涌餘下部分的規劃和發展；此外，該研究亦會概括地探討在東涌東部長遠發展一個主題公園或大型康樂用途的可行性。為此，研究會顧及現有及任何新主題公園的發展和未來的市場需求。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

其他研究 / 計劃

港珠澳大橋

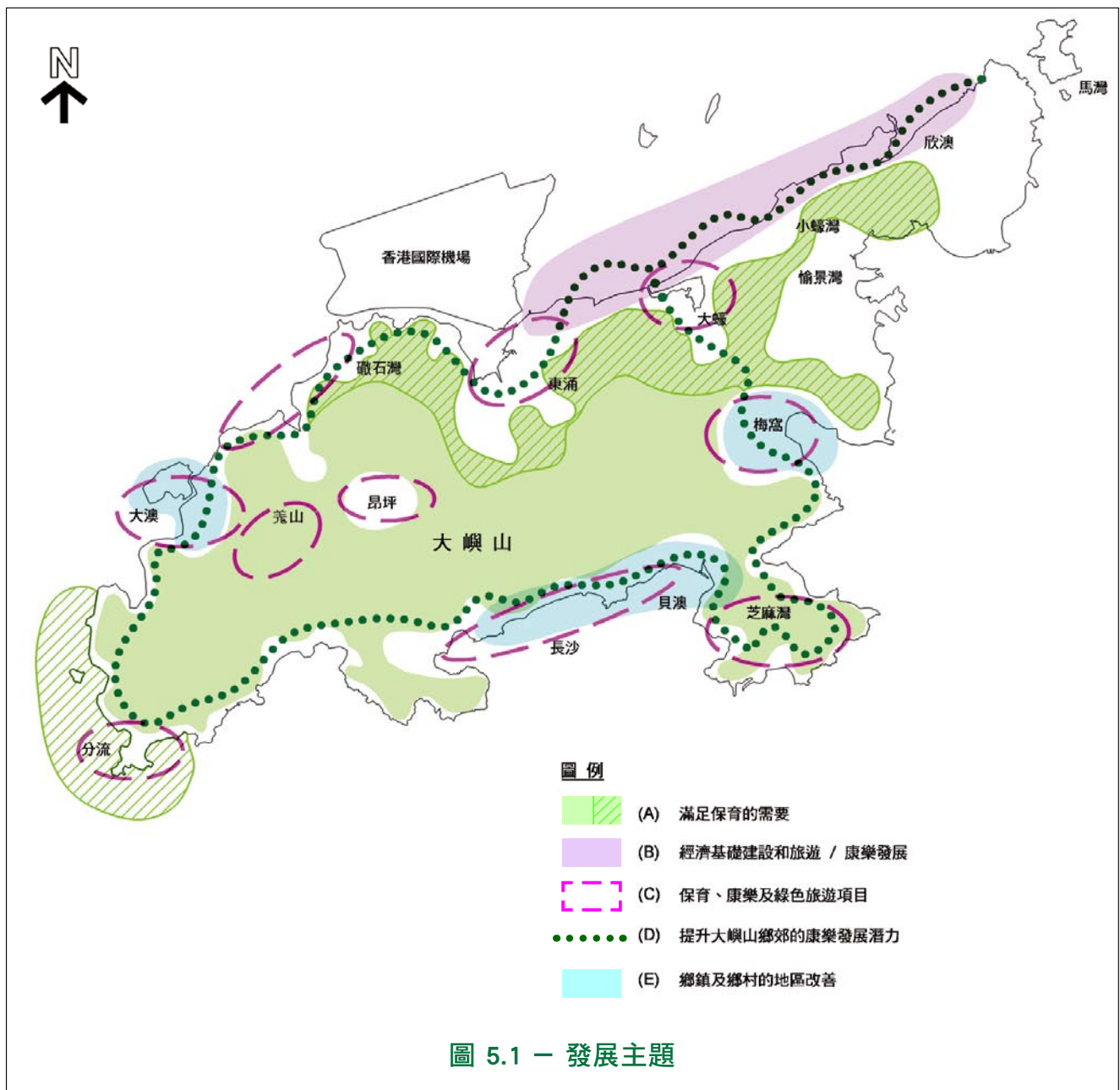
- 4.10 港珠澳大橋在「二零零四年概念計劃」中被訂為已規劃的項目。路政署現正進行「港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路勘測及初步設計研究」。在「二零零四年概念計劃」諮詢期間，公眾對這項目可能造成的環境問題及其他事宜（例如對東涌空氣質素、海洋生物棲息地、天然海岸線、交通以及視覺的影響等）表達關注，上述研究會處理這些問題。廣東、香港及澳門三地的政府經已委聘顧問，共同研究在港珠澳大橋採用「三地三檢」的模式下，過境設施的位置和安排。

十號貨櫃碼頭

- 4.11 由經濟發展及勞工局委聘顧問進行的「香港港口規劃總綱2020研究」（下稱「香港港口2020研究」）已於二零零四年完成，並就十號貨櫃碼頭的發展提出了兩個可行選址，即大嶼山西北部及青衣西南部。兩個選址各有優劣，最後的選址仍未有定案。根據「香港港口2020研究」的建議，經濟發展及勞工局於二零零五年十二月委聘顧問就大嶼山西北部的擬議港口發展項目進行「生態、漁業和水質評估研究」（下稱「生態研究」）。生態研究旨在針對大嶼山西北部的擬議港口發展在施工及運作期間可能造成的影響提供資料，從而評估對於漁業及水質以至大嶼山西部中華白海豚的影響。經濟發展及勞工局會根據生態研究的結果，進一步就大嶼山西北部及青衣西南部的可能選址，評估其作為十號貨櫃碼頭的相對優勢和合適程度。

5. 經修訂的概念計劃

5.1 我們在考慮過公眾的意見和建議，以及各項相關研究及計劃的最新情況和結果後，已完成對「二零零四年概念計劃」的檢討及修訂。經修訂的概念計劃（下稱「修訂計劃」）的發展主題見圖5.1，而有關的發展建議載於圖5.2。



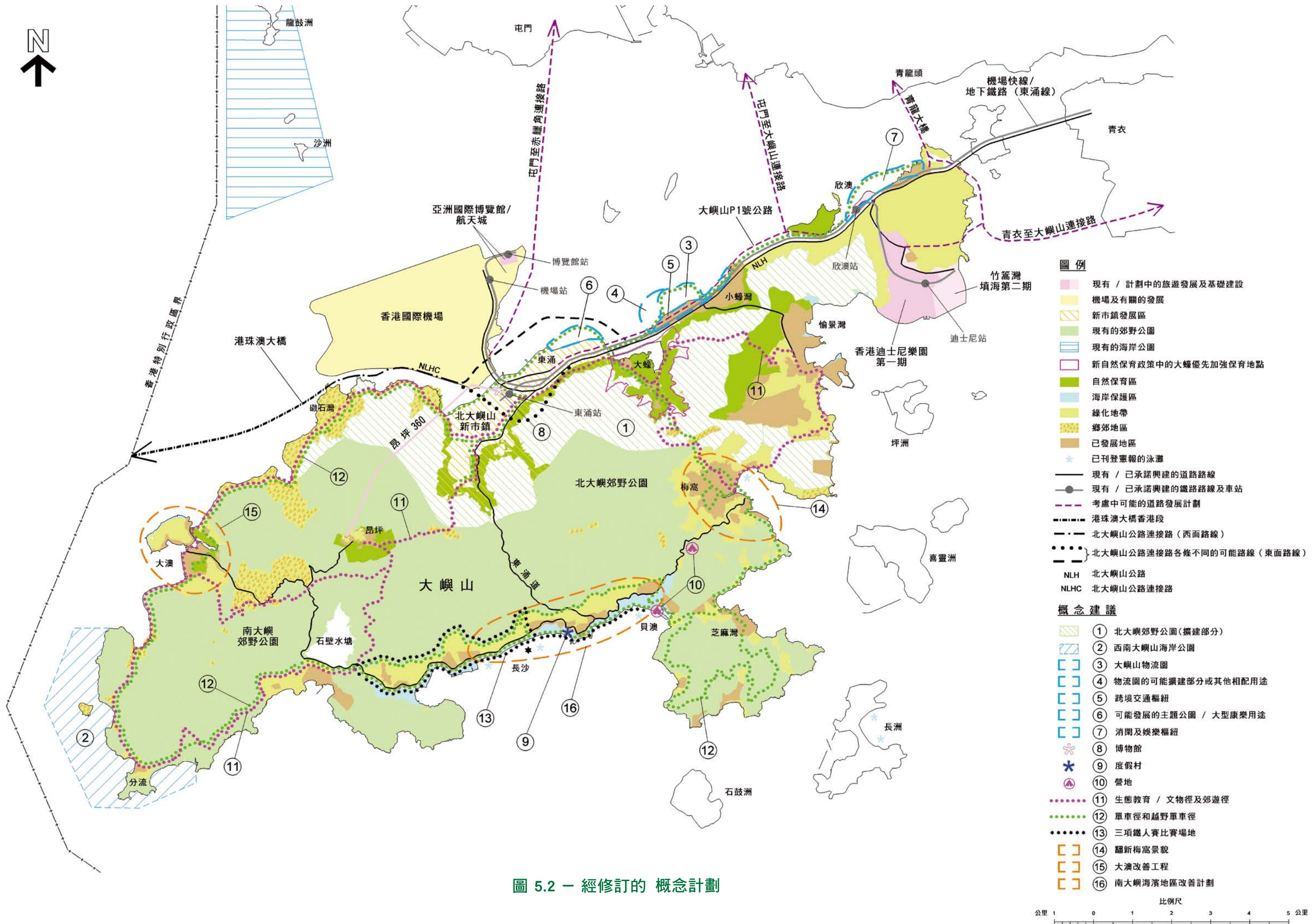


圖 5.2 - 經修訂的 概念計劃

經修訂的大嶼山發展概念計劃

整體規劃願景

- 5.2 「修訂計劃」以原有的願景為前提，即發展與保育的需要必須取得平衡，以推動大嶼山的可持續發展。公眾諮詢所達成的共識與此相符，支持把新的主要經濟基礎發展和旅遊用途集中在北大嶼山，以善用運輸基礎建設，同時保護大嶼山的其餘地區，作自然保育，以及發展符合可持續發展原則的康樂用途。
- 5.3 然而，在區域和地區規劃層面，雖然北大嶼山位置優越，有利於發展物流及旅遊設施，但該處亦覆蓋一些具有高度保育價值的地區，例如大蠔灣、鹿頸、東涌河、黃龍石澗及礮頭灣。我們須保護這些地區，免其受到任何發展帶來的不良影響。
- 5.4 另一方面，在不影響南大嶼的天然及鄉村特色的大前提下，可以進一步發揮該區作教育及康樂用途的潛力。在適當地點興建合適的綠色旅遊及郊野康樂設施，以推動自然保育和符合可持續發展原則的教育及康樂活動。鑑於南大嶼的整體保育目標、地形以及交通配套和基礎設施容量，專責小組認為應避免在南大嶼進行大型的康樂及旅遊發展，亦不適宜進行大規模的地盤平整或建築工程。



主要的修訂及最新情況

5.5 對「二零零四年概念計劃」的主要修訂概述如下：

- 為回應環保團體的強烈訴求，專責小組已將「二零零四年概念計劃」內的保育建議加以整理及具體化，制訂了一份涵蓋自然、文物和景觀三個主要範疇的「保育策略」（附件）。此舉的主要目的是要保護大嶼山鄉郊的鄉村特色、生態易受影響的自然環境、重要的文化遺產和考古地點以及具有高度景觀價值的地區。其中一項重要的原則，是所有發展建議對大嶼山的天然資源造成不利影響應減至最低，並按情況進行詳細的可行性研究及環境影響評估，以確保發展項目在環境方面的可接受性。
- 為更充分利用大嶼山的自然、文化及文物資源，並配合主要的旅遊景點，專責小組建議增設一項以生態為主導、文化為藍本的保育、康樂和綠色旅遊項目，其中包括各式各樣以大自然為基礎的景點及康樂和支援設施。
- 考慮到公眾普遍支持增加郊野康樂設施，專責小組擴展了單車徑和越野單車徑的建議，另外亦建議在南大嶼關建三項鐵人賽比賽場地。
- 為推動落實梅窩和大澳的地區改善工程，我們擬備了更全面的土地用途概念圖則，並在工程內增添了項目。我們正在篩選顧問公司，為這兩項改善工程進行詳細可行性研究。
- 考慮過公眾的意見、有關的規劃原則、地區特色及基礎設施容量後，我們為改善南大嶼海濱地區制訂了建議，包括關建水上活動設施以盡量發揮該區的康樂用途潛力，並且善用廣闊的沿岸水域。
- 由於高爾夫球場所在興建前後會對景觀造成影響，因此我們擱置了在青洲仔東面發展高爾夫球場的建議。不過，長遠來說，我們仍可考慮和探討在大嶼山其他合適的地區，興建高爾夫球場的可能性。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

6. 整體發展主題和建議

A) 滿足保育的需要 — 全面的保育策略

- 6.1 鑑於大嶼山擁有優良的自然景觀、生態環境和文物遺產，保育該島嶼的工作應加以重視。因此，我們制訂了一份涵蓋自然、文物和景觀的全面保育策略。

A1) 自然保育（圖6.1）

大嶼山的動植物種類繁多。島上有很多稀有品種，很多地點亦已確定為具有重要生態價值，其中包括天然林地、山地森林、沿岸水域和溪流。我們應採取適當的措施，保護這些具有保育價值的地點。郊野公園、具特殊科學價值的地點以及保育相關用途地帶的地區，則應繼續按現行機制保育。只有那些不會對自然環境造成不良影響的必要基礎設施和發展項目，方可獲准進行。

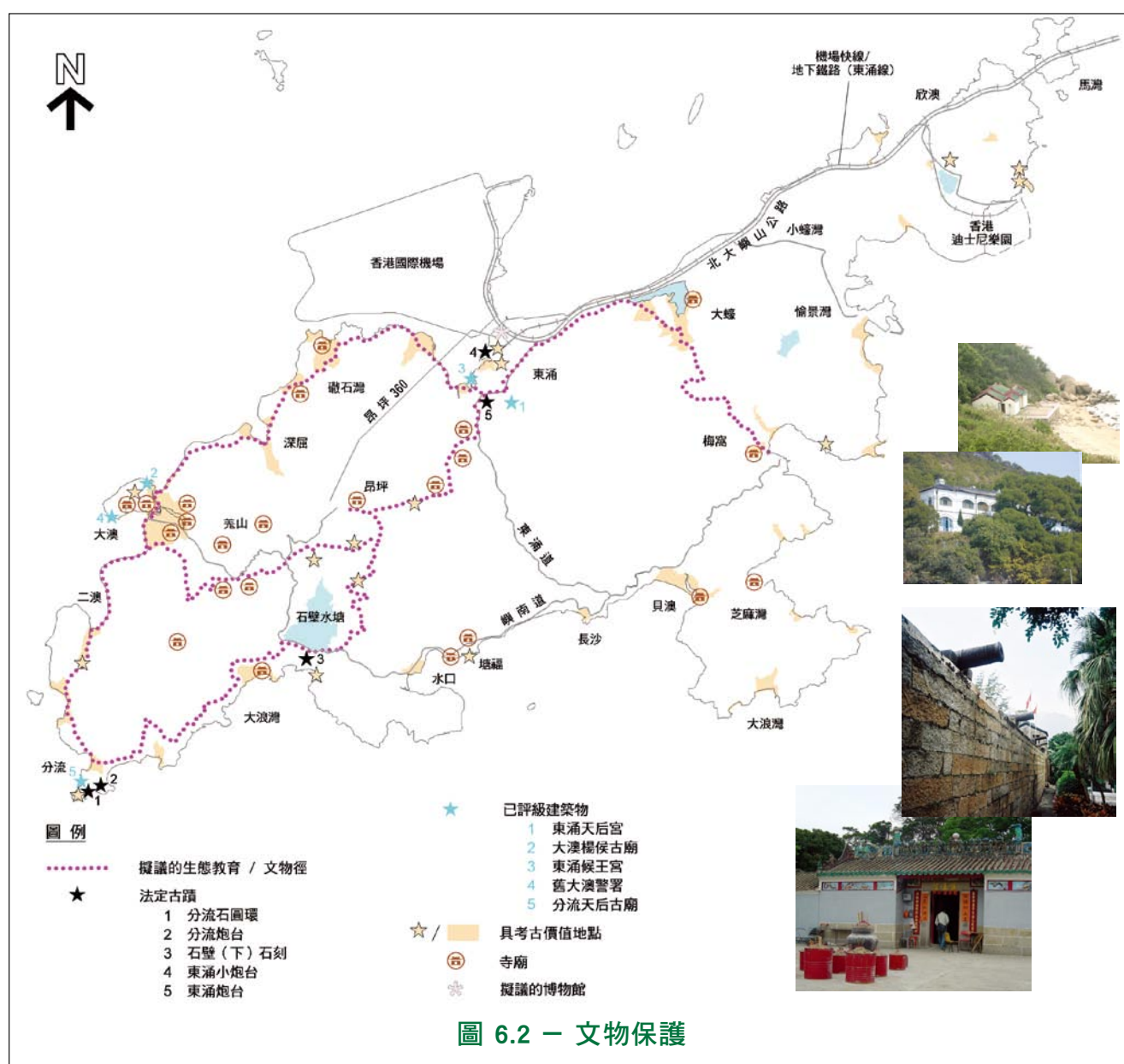
擬議的北大嶼郊野公園（擴建部分）和西南大嶼山海岸公園落實後，將會大幅增加受自然保育法例保護的土地面積。此外，作為一項持續進行的全港性工作，漁農自然護理署（下稱「漁護署」）會進行生態環境調查，以更新大嶼山的生態資料庫，從而協助研究劃定某些地點作為具特殊科學價值地點的需要，以及就有關物種制訂保育計劃。此外，漁護署亦已制訂中華白海豚的保育計劃，並試行在南山建立蝴蝶生境及在東涌坳建立魚類和兩棲動物的生境。



經修訂的大嶼山發展概念計劃

A2) 文物保護 (圖6.2)

政府會繼續致力復修、保護及保育大嶼山的法定古蹟及其他有價值的文化遺產；亦會研究將一些歷史建築物（例如舊大澳警署）活化及再利用。當局在規劃新發展項目時，會盡力保護及保存現有的文物建築，並透過適當的設計，以確保新建築物與文物建築及其附近地區融合。同時，在決定未來發展前，應盡早徵詢古物古蹟辦事處的意見，及可能進行文物影響評估。



另外亦建議設立博物館，展示大嶼山的豐富文化遺產資源。有關博物館的選址、規模、設計、經費、特別是其營運模式，需作進一步研究。修訂計劃亦建議闢建一條生態教育 / 文物徑，把有文化價值的地點及傳統村落連接起來。

A3) 景觀保育 (圖6.3)

我們建議針對不同景觀價值的地區，製訂不同的保護方法。在郊野公園及其擬議擴建部分，除非獲郊野公園及海岸公園管理局批准，否則不可在有關範圍內進行發展。至於景觀保護地區，新的發展項目不可破壞現有景觀和當地環境，並應提供美化環境措施，以減少新發展項目帶來的不良影響。就海岸景觀保護區而言，除基於公眾利益而必須提供的基礎設施外，應盡量保持其原貌，免受破壞。至於具特殊景觀或地區特色的地方，例如大澳、昂坪 / 羌山 / 地塘仔、貝澳 / 長沙及大蠔谷等，須保存當地獨特的景觀特色，新的發展項目要妥善顧及景觀特色方可獲准進行。

政府將繼續廣植樹木，以增進大嶼山的天然景觀和生物多樣性。就北大嶼山而言，我們建議推行措施，改善北大嶼山公路及北岸新海濱的景觀。北大嶼山公路除了是主要的交通幹道外，對剛抵港的旅客而言，亦是他們進入香港市區前的一道「門廊」。故此，為了能夠讓他們留下深刻印象，沿途景觀應予適當美化，包括廣種樹木，並以園景點綴，以提升該「門廊」的視覺和環境質素。另外亦應妥善管制公路兩旁的未來發展。

經修訂的大嶼山發展概念計劃



B) 經濟基礎建設和旅遊 / 康樂發展 (圖6.4)

- 6.2 基於地利優勢，北大嶼山將會是主要經濟基礎建設及旅遊 / 康樂設施發展的重心。擬議的大嶼山物流園及跨境交通樞紐，連同香港國際機場、計劃興建的港珠澳大橋及其他策略性運輸連接道路，可進一步加強香港作為區域運輸物流中心的地位。隨著香港迪士尼樂園、昂坪360及心經簡林等新主要旅遊景點的啟用，大嶼山的北部及東北部可進一步發展其他旅遊及康樂用途。由此產生的協同效應，將可加強大嶼山作為主要旅遊中心的策略性地位。

B1) 大嶼山物流園

為提升本港物流業的競爭力，香港物流發展局支持發展大嶼山物流園。然而為免在環境、視覺及生態方面影響屬生態易受破壞的大蠔灣，大嶼山物流園的擬議選址已向東移，遠離大蠔灣入口。「大嶼山物流園發展工程可行性研究」已進入最後階段，我們會適時並按照有關的法定程序，就物流園計劃徵詢公眾意見。

B2) 物流園的可能擴建部分或其他相配用途

概念計劃建議保留擬議大嶼山物流園的小蠔灣選址以西的土地，作物流園擴建之用或其他相配用途，包括康樂用途。專責小組曾接獲香港汽車會就發展和經營賽車場所提交的概念方案。賽車場是一項私營機構提出的設施，其發展須遵守有關法例和規管要求。項目倡議者須就賽車場建議的技術可行性、財政可行性及環境影響的接受性提交詳細資料。

B3) 跨境交通樞紐

在現有小蠔灣地鐵車廠上蓋擬議發展的跨境交通樞紐，符合當局以鐵路為骨幹的運輸政策，長遠而言，有助應付往返珠江西岸的車輛對「泊車轉乘」設施的需求。該計劃的倡議者（即地鐵有限公司）（下稱「地鐵」）表示有意就發展建議進行詳細的技術及財政可行性研究。政府會審慎考慮地鐵的研究結果，然後才作出進一步決定。

經修訂的大嶼山發展概念計劃



B4) 欣澳的消閑及娛樂樞紐

在欣澳設立消閑及娛樂樞紐，可與香港迪士尼樂園和其他旅遊發展產生協同效應，因此應為長遠發展保留該建議，目的是提供一系列的娛樂、消閑及其他旅客設施。發展須由市場主導，發展範圍、規模及性質有待進一步評估。

B5) 東涌東部可能發展的主題公園 / 大型康樂用途

就長遠規劃而言，政府認為值得保留東涌東部作為主題公園 / 大型康樂用途發展的選址。後者可包括娛樂中心、遊艇會、水上活動中心、大型國際表演場地 / 會議中心 / 酒店等。土木工程拓展署將會委聘顧問進行東涌餘下發展的可行性研究，該研究將概括地評估有關建議的性質和技術可行性，以及是否與毗鄰發展協調。

B6) 酒店 / 旅客住宿設施

在機場島、東涌市中心、香港迪士尼樂園、愉景灣和梅窩均有現存和計劃興建的酒店設施。我們在日後詳細規劃旅遊發展計劃時，會密切留意及研究大嶼山酒店的供求情況。

C) 保育、康樂及綠色旅遊項目

- 6.3 為善用大嶼山的自然、文化、文物資源，配合主要旅遊景點，以及改善區內經濟，「修訂計劃」建議推出以生態及文化為本的保育、康樂及綠色旅遊項目（圖 6.5）。綠色旅遊有多種形式：陸上活動包括生態及文物旅遊、參觀博物館及生態旅遊中心、文物徑遠足、欣賞日出 / 日落、植物及樹木研習、觀星、欣賞大自然、參觀鄉鎮、廟宇及古蹟、有機耕種、單車 / 越野單車及露營活動；水上活動則可包括觀賞海豚、海岸自然生態及地貌，以及漫遊島嶼。

C1) 增添主要景點的姿采

大嶼山的動植物種類繁多，還有很多具歷史、文化及考古價值的地點，例如東涌、大嶼山西北部、大澳、分流、昂坪、羌山、大蠔、梅窩、南大嶼海岸及芝麻灣等地。擬議在昂坪、大澳、梅窩及南大嶼進行的翻新或改善工程，有助增強在這些地區發展綠色旅遊的潛力。透過審慎規劃及靈活設計，可在不損害自然保育的目標下，讓遊人有更多機會在這些地區享受及欣賞大自然優美景色及文化遺產。

C2) 生態教育 / 文物徑及郊遊徑

我們建議設置生態教育 / 文物徑，連接各個文物地點以及具文化和生態價值的地點。通過現有的鳳凰徑及其他郊遊徑，連接大嶼山各活動中心及住宿地點，從而提高大嶼山綠色旅遊的整體吸引力。為了向居民及旅遊人士提供更多康樂好去處，一條擬議的郊遊徑將貫通梅窩、大蠔、東涌、大澳和分流。

經修訂的大嶼山發展概念計劃



C3) 博物館

大嶼山有不少傳統村落及具歷史、文化和考古價值的地點。我們建議設立博物館，以展示大嶼山的歷史及文物。選址可考慮與東涌擬議的文娛中心共用同一場地。有關博物館的選址、規模、設計、經費和營運模式，須作進一步可行性研究。

C4) 生態旅遊中心

擬設置的生態旅遊中心將可為遊人提供大嶼山各類動植物資料，亦可作為舉辦及推動綠色旅遊以及教育服務的地點。有關建議的選址可在昂坪或東涌地鐵站附近，以方便郊野公園的遊人。中心的選址、規模及設計，須作進一步可行性研究。

C5) 營地

我們建議在貝澳及南山設置優質家庭營地。發展規模應符合可持續發展原則，並與周圍的自然環境協調。

- 6.4 推動綠色旅遊須有一系列配套及支援措施配合，包括改善指示標誌及資料板、在碼頭及地鐵站提供地圖、廁所、緊急求救電話等設施，以及為綠色旅遊的導賞員提供特別訓練課程。

D) 提升大嶼山鄉郊的康樂發展潛力

- 6.5 有關建議旨在在不影響郊野公園及大嶼山鄉郊自然環境的情況下，提升區內的康樂發展潛力。主要建議包括闢建單車徑和越野單車徑，以及提供三項鐵人賽比賽場地。這些鄉郊康樂設施建議，可配合大嶼山的其他主要旅遊設施建議及綠色旅遊項目，進一步加強大嶼山作為旅遊及康樂活動島嶼的地位。我們亦期望有關建議能有助提供就業機會及促進當地的經濟。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

D1) 單車徑和越野單車徑

建議中的單車徑 / 越野單車徑，包括了南大嶼路線，並考慮有連接路線通往梅窩及東涌，沿大嶼山北岸還可以伸延至欣澳（圖6.6）。此外，我們建議多設一條越野單車徑，連接梅窩和大蠔。上述的單車徑和越野單車徑，須作進一步詳細研究，以確定其可行性及環境影響的可接受性。

沿單車徑一帶地方可設置營地、餐廳和小食亭等設施，遊人可悠然享受踏單車的樂趣，沿單車徑的各個景點尋幽探勝，飽覽四周風光。



D2) 南大嶼的三項鐵人賽比賽場地

經與香港三項鐵人總會商討後，我們就南大嶼的三項鐵人賽比賽的場地作出了建議（圖6.7）。根據建議，比賽由長沙泳灘的泳賽展開，接著於現時長沙及塘福引水道旁的越野單車徑進行單車賽，經水口連接至擬議近嶼南道的單車徑；跑步項目則由貝澳泳灘的擬議單車徑直達長沙泳灘。現時在長沙上灘附近的旅遊車停車場，可作為換項區／終點區。政府需要在涉及的地點進行各項改善工程。



圖 6.7 — 南大嶼的三項鐵人賽比賽場地

經修訂的大嶼山發展概念計劃

- 6.6 除了上述的兩項主要建議外，在公眾諮詢期間，我們亦收到在大嶼山鄉郊提供各式各樣的郊野康樂設施的建議，例如騎馬中心、野外定向徑、歷險訓練場地、滑浪訓練中心、釣魚場地等。有關設施可在日後於地區規劃層面考慮。

E) 鄉鎮及鄉村的地區改善

- 6.7 為改善社區環境及推動區內經濟發展，我們建議為大嶼山的三個主要鄉鎮地區（即梅窩、大澳及南大嶼海濱）進行改善工程。

E1) 翻新梅窩景貌

梅窩是傳統上進出大嶼山的必經之路，惟其「門廊」角色近年已被東涌取代，對遊人的吸引力隨之下降。建議翻新的目的，在於為梅窩塑造出「怡情小鎮」的新形象（圖6.8），以增加其吸引力，及拓展它的康樂發展潛力，從而改善區內經濟。主要建議包括興建新的入口廣場及海濱長廊，並優化區內的熟食檔、零售店及咖啡室；設置木板走廊連接碼頭和市鎮廣場一帶。現有的市鎮廣場會重建為景色宜人的休憩用地，並提供商店及表演場地。此外，建議亦包括興建單車徑及文物徑，連接區內的各個景點（包括瀑布及更樓等）。我們將就有關建議進行詳細的可行性研究。長遠來說，可進一步考慮其他建議，如重開銀鑛洞、興建遊艇會、水上活動中心和自然教育中心。

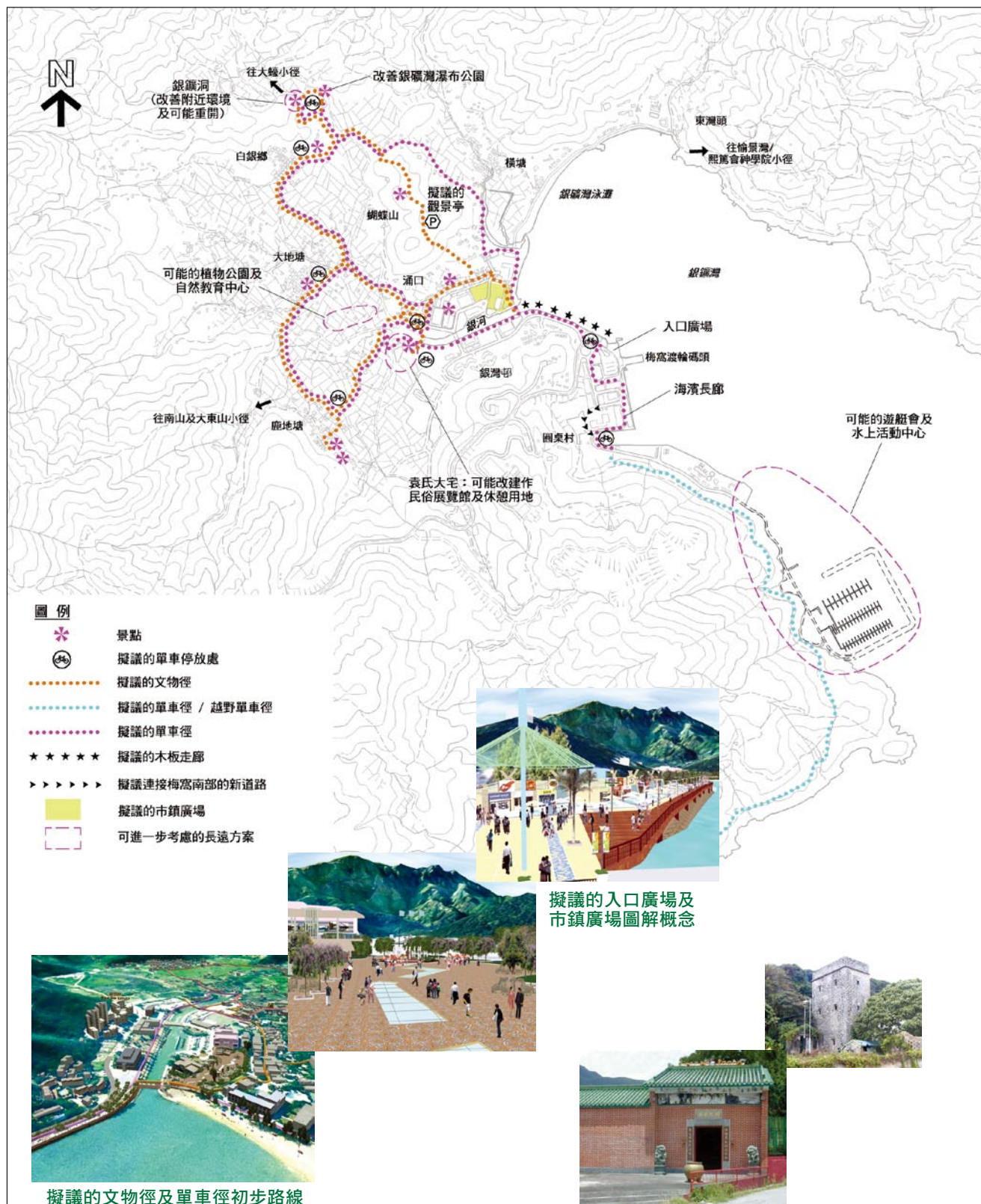


圖 6.8 — 翻新梅窩景貌

經修訂的大嶼山發展概念計劃

E2) 大澳改善工程

市民普遍支持保存大澳漁村及早日推行改善工程，尤其是於昂坪360啟用後，有更多遊人前往大澳。「重整大澳發展研究」建議興建廣場、長廊、河堤、民俗博物館、遊客設施及度假營等（圖6.9）。我們將就擬議的改善工程進行詳細的可行性研究。而一些非政府工程項目，包括文物中心、民俗博物館、生態旅遊等，將會由私營機構營辦。



圖 6.9 — 大澳改善工程

E3) 南大嶼海濱地區改善計劃

南大嶼的地區改善建議，以提升沙灘的景色和吸引力（圖6.10）。就貝澳而言，建議發展為以家庭為主的康樂中心，設施包括廣場、水上活動設施、商店、食肆、家庭營地及訪客中心。至於長沙下灘，規劃意向是將它發展為一個多姿多采的水上活動中心，建議包括碼頭、水上活動中心及其他配套設施。長沙上灘則會保留其寧靜的環境及大自然特色，供泳客享用，並建議在岩石岬上關建單車徑及行人路／木板走廊連接兩個泳灘。



圖 6.10 — 南大嶼海濱地區改善計劃

經修訂的大嶼山發展概念計劃

當局在二零零六年四月完成的「水療及消閑度假設施顧問研究」，選定長沙下灘附近的用地作為發展水療及消閑度假設施的其中一個個案研究。該研究的初步技術評估認為，在當地發展小型及低密度水療及消閑度假設施是可行的。然而，發展項目應由市場主導，並由私營機構牽頭進行，亦須就環境方面的事宜進行詳細評估。

7. 評估

可持續發展評估

- 7.1 「修訂計劃」包括一項就各發展建議進行的初步可持續發展評估。評估的結果顯示，有關建議能積極推動本港經濟發展，鞏固香港作為區域旅遊、運輸及物流樞紐的地位，可為大嶼山創造就業機會，以及開拓投資和本土營商機會。「修訂計劃」內和康樂有關的建議，會提供更多消閑、康樂及體育設施，從而達至促進文化活動蓬勃發展、提升社會凝聚力及維繫家庭穩定性的可持續發展原則。擬議的保育策略將有助保護島上的自然生境、景觀、文化遺產和生物多樣性。
- 7.2 落實發展建議不免影響環境。上述的可持續發展評估提出了一些潛在的課題，例如在施工和營運階段的空氣及噪音問題；擬議填海工程對水質的影響；對生物多樣性和天然資源的影響；大嶼山運輸基建的容量；對南大嶼構成的潛在發展壓力；對當地社區的影響；以及落實概念計劃的發展建議和其他規劃中在大嶼山進行的發展計劃的累積影響。個別工程項目的影響，須在進一步的環境影響評估／環境評估中詳細研究。各發展建議必須待有關評估結果確定其環境影響後才推展，並應採取適當的措施，緩解其可能帶來的影響。

- 7.3 根據上述可持續發展評估的建議，政府會分期推展「修訂計劃」下的發展建議。我們會就個別項目進行可行性研究，包括詳細的可持續發展評估，以及制定措施以應付各項目可能導致的影響和處理公眾所關注的事宜。在實施階段，我們會充分考慮各類方案的評估結果，以及考慮減低對環境和生態的影響，使社會、經濟及環境獲得最大效益，和保留大嶼山的特色的需要。

對環境的影響 — 策略性環境評估

- 7.4 政府在「香港2030研究」中，已進行策略性環境評估，評估範圍涵蓋全港各區（包括大嶼山）的主要基礎建設和發展建議。此外，顧問亦就「修訂計劃」進行了一項概略的環境評估，和就「修訂計劃」以及其他在大嶼山及其附近建議和規劃中的發展建議的累積影響，進行了一項一般性評估。
- 7.5 環境評估的結論是「修訂計劃」能在已有的基礎上發揮大嶼山現有的發展潛力，讓大嶼山得以發展，也可推動社會進步和經濟發展。「修訂計劃」已避免在北大嶼山具有高保育價值的地區進行發展，有關計劃較着重在現有基建設施的地區進行發展。保育策略作為「修訂計劃」的一部分，也是為保存大嶼山（北部和南部）珍貴生態和景觀資源而建議的正面措施。然而，概念計劃的發展建議具潛在的累積環境影響，在現階段不能斷言全面落實這些建議和其他在大嶼山擬議或規劃的發展建議（包括港珠澳大橋、香港國際機場及東涌新市鎮的未來發展等），會否對環境造成影響。此外，我們必須詳細考慮空氣和噪音問題。大嶼山的人口將增加三倍，意味著會有更多居民可能受到噪音和空氣問題影響。人口增加亦相應增加對交通和運輸的需求，政府應研究盡可能使用符合可持續發展原則的交通工具和鐵路。當局就各項發展建議進行可行性研究時，須研究適當地分期進行各項發展建議，並配以改善環境和消滅相關問題的策略（例如引入歐盟IV期廢氣排放標準等）。

經修訂的大嶼山發展概念計劃

- 7.6 為了盡量減少對大嶼山自然和鄉郊環境的影響，擬議發展的選址應避開環境和生態均易受影響的地區。設計和建造北大嶼山的大型基建設施項目，以及大嶼山鄉郊地區小型工程項目時，應配合環保措施，盡量減低可能造成的影響。
- 7.7 在合適的情況下，政府會進一步研究個別發展建議，以確定有關建議在環境影響的可接受性，尤其是根據《環境影響評估條例》，屬於指定工程項目的個別發展建議或計劃必須遵照在該條例下環境影響評估的法定程序與規定，包括為有關計劃的建造工程和營運申領環境許可證。政府亦須評估計劃本身對環境的影響，以及與其他相關計劃一起帶來的累積影響。

對社會的影響

- 7.8 專責小組在制定「二零零四年概念計劃」時，其中一個主要考慮因素，是滿足區內人士的期望及社區的需要。我們在考慮公眾意見和建議後，已檢討和修訂「二零零四年概念計劃」。預料「修訂計劃」會對當地社區和廣大市民有所裨益。
- 7.9 大嶼山現時人口約有10萬6千人，約80%居於東涌，15%居於愉景灣，餘下的5%則居於梅窩鄉鎮及大澳和南大嶼的村落。在「修訂計劃」中，除了東涌被規劃為人口達22萬人的新市鎮外，並無建議在其他地區進行大型住宅發展或增加人口。由於「修訂計劃」不會對現有住宅發展構成任何影響，因此毋須任何重置或遷徙安排，不會對當地社區造成主要影響。
- 7.10 主要基建及旅遊和康樂建議，以推動本港經濟發展為目的，它們亦會大大提升大嶼山的就業、投資和營商機會。推廣綠色旅遊、單車徑和進行地區改善工程，可為區內提供就業機會，刺激本土經濟發展，增添鄉鎮和鄉村的活力。此外，擬議的地區改善工程亦有助提升區內的環境質素。

- 7.11 在推行和自然及文物有關的計劃時，如能審慎選址，採用合適的設計，並施以適當管理，應不會對區內珍貴的自然和文物資產構成任何重大的不良影響。反之，有關計劃有助保存該區文化特質和本土特色，以及增強社區的凝聚力。此外，擬議的郊野康樂設施及綠色旅遊項目，會提供更多消閑、康樂和體育設施，供區內人士、普羅大眾以及旅遊人士享用。
- 7.12 為確保「修訂計劃」能符合區內人士的期望，政府會繼續與區內人士保持密切聯繫。

對交通運輸的影響

- 7.13 政府現正研究興建連接北大嶼山至新界西北和主要市區的策略性連接道路，以應付不斷增加的交通需求（圖7.1）。根據新界西北交通及基建檢討，預計由現在至2016年，新界西北的基本公路網（即現有道路和已承諾興建的公路，包括港珠澳大橋和北大嶼山公路連接路）將可應付預計的交通需求。就短期至中期而言，有關道路足可應付「修訂計劃」中所載的各項建議和其他已規劃的發展項目（包括北大嶼山新市鎮餘下發展項目和擴建機場設施）的額外交通需求。然而，在推行各主要的發展建議前，當局須作進一步的交通影響評估。
- 7.14 為應付長遠的交通需求，有關檢討提出了多個公路發展組合（圖7.1），包括（1）大嶼山P1號公路、青衣至大嶼山連接路及竹篙灣連接路扒頭鼓段；（2）青龍大橋及接駁青龍大橋與青衣至大嶼山連接路的道路；（3）屯門至赤鱗角連接路；以及（4）屯門至大嶼山的連接路。這些項目的總和，代表了我們為北大嶼山制定最完整的公路網絡。運輸署已因應有關檢討的結果，制定必要的公路基建設施的優先興建次序，以應付新界西北部和北大嶼山的交通需求。然而，區內主要發展項目的規劃工作仍在進行，運輸署因此會繼續密切監察有關發展項目的進度，相應調整落實公路項目的時間表和優先次序。

經修訂的大嶼山發展概念計劃



7.15 在「修訂計劃」之下，產生最多對外交通流量的主要經濟和旅遊基建設施都規劃在大嶼山的北部。我們在落實有關建議前，會作進一步的交通影響評估。

7.16 連接大嶼山南北部的內部交通設施受地勢和環境因素限制。南北大嶼山的唯一連接道路是東涌道，而嶼南道則是南大嶼沿海的主要陸路幹路，連接大嶼山東西部（圖7.1）。兩者均為封閉道路，有關道路的使用，受到許可證制度管制。東涌道現正進行擴闊工程，將成為雙線不分隔的標準道路。改善工程預計於2008年大致完成。工程完成後，貫通大嶼山南北通道的安全將獲得改善。

- 7.17 我們在規劃南大嶼的發展時，已充分考慮南大嶼的保育和康樂價值，以及該區道路系統的容量限制。因此，我們只建議改善該區的小型康樂設施，這些建議應該不會對交通造成重大的影響。該區人口和旅客數目將稍為增加，透過擴闊東涌道，嶼南道和羌山道的小規模改善工程，和公共運輸服務的配合，大致上足可應付。此外，視乎進一步研究的結果，我們可考慮在長沙興建碼頭，供私人遊艇使用和發展島嶼漫遊活動（圖7.1），此舉將吸引更多旅客前往南大嶼和大澳。

8. 實施

- 8.1 本著均衡發展和保育的整體規劃理念，我們會優先推展能夠帶動當地經濟和有利民生的項目。至於其他影響本港長遠經濟發展的項目如大嶼山物流園，我們會根據實際情況，審慎探討各項發展建議的落實模式和時間表。
- 8.2 「修訂計劃」所載的發展建議屬初步構思，須作進一步研究，以確定各項建議的可行性（包括相應的資源考慮）及推行細節。《環境影響評估條例》下的所有指定工程項目，尤其須通過環境影響評估的法定程序。
- 8.3 我們會繼續在發展過程中推動社會參與，以及在推展個別項目時顧及公眾意見。

大嶼山發展專責小組

二零零七年五月

(空白)

附件
大嶼山的保育策略



(空白)

大嶼山的保育策略

1. 目的

旨在制訂一份全面涵蓋大嶼山的自然、文物和景觀的保育策略，作為經修訂的概念計劃（下稱「修訂計劃」）的一部分。

2. 自然保育

2.1 大嶼山的動植物種類繁多。島上有許多稀有品種（例如盧文氏樹蛙），很多地點亦已被確定為具有重要生態價值，其中包括山地森林、天然木林、未受污染的溪流和沿岸水域（圖6.1）。由於這些地點具有保育價值，我們必須採取適當措施，確保這些品種和地點的保育，不會受到影響。

(a) 郊野公園和特別地區

根據《郊野公園條例》所指定的郊野公園和特別地區，均受到法例嚴密保護，免其受到周邊不協調發展的影響。目前，整個大嶼山約54%的土地屬於北大嶼郊野公園和南大嶼郊野公園；此外，政府把分別位於鳳凰山和大東山的兩塊土地指定為特別地區，對地區內的天然木林加以保護。郊野公園覆蓋大嶼山中部和南部的主要山脈和山坡，以及芝麻灣、水口和大嶼山西南部的海岸，內有各種不同生態環境，例如原始溝壑、草地、灌木林和茂密的林地。除管制在郊野公園範圍內的發展外，當局並透過適當的管理，包括植林和防止山火，促進生態環境和生物的多樣性。上述措施亦為公眾提供自然教育和康樂活動的機會。

擬議的北大嶼郊野公園（擴建部分）

擬議的郊野公園擴建部分覆蓋北大嶼山約2,360公頃土地，主要包括東涌和大蠔四周的高地和愉景灣北面 and 南面的山坡。內有為天然木林和原始溪流所覆蓋的山脈和高地山谷，主要生態環境包括次生木林、山地森林和淡水溪澗，具有高度的保育和景觀價值。在落實為郊野公園後，當局會提供教育和康樂設施。

擬議的西南大嶼山海岸公園

擬議的西南大嶼山海岸公園位於分流，覆蓋657公頃的海面區（包括潮漲時水位線以下的沿岸地區），是中華白海豚的重要生境，也是重要的魚類產卵場和哺育場。設立海岸公園的目的，是保護和保育天然的海洋環境，並為公眾提供康樂、教育和科研機會。除了非破壞性的釣魚活動以外，與環境協調的康樂活動如游泳、潛水和划艇，亦可在海岸公園內進行。

政府現正檢討落實上述郊野公園擴建部分和海岸公園的工作。

(b) 「具特殊科學價值地點」

「具特殊科學價值地點」可以是陸上或海上的地點，在動植物、地理或地質上具有特色，因而具有特殊價值。在「具特殊科學價值地點」內，通常是不會批准進行新發展。政府部門應確保建議在這些地點或其附近進行發展時，當局已對保育事宜作出充分考慮。

大嶼山有八個「具特殊科學價值地點」，包括大東山、萬丈布、鳳凰山、大蠔河、薄刀坳和婆髻山、磡頭灣、新洲和昂坪。大蠔河和毗鄰的山谷已根據新自然保育政策，被鑒定為12個優先加強保育的地點之一，以期更有效地保育這個具有生態價值的地點。

(c) 規劃為與保育相關的用途地帶

在大嶼山，許多位於郊野公園範圍外但具有重要生態價值或易受影響的地點，均受法定或部門內部規劃圖則保護。在法定規劃圖則上被劃為與保育相關的用途地帶內，只有少數發展（不論是否需要向城市規劃委員會取得規劃許可）可進行。

「自然保育區」地帶

「自然保育區」地帶旨在透過保護地形特色，從而保存現有的自然景貌和本身的景觀特色，免被鄰近地區發展影響。昂坪和愉景灣的高地均被劃為「自然保育區」地帶。此外，一些具生態價值的地點，例如梁屋沼澤、大澳蘆葦林、寶珠潭鷺鳥林、大澳鹽田紅樹林種植區和鹿頸陸岬，在有關的部門內部規劃圖則中亦已被劃為「自然保育區」地帶。

「海岸保護區」地帶

「海岸保護區」地帶旨在保育、保護和保留天然海岸線，以及易受影響的天然海岸環境，包括一些具獨特的地質特色、地理形貌，或具有優質景觀、風景或生態價值的地方。在地帶內任何擬進行的發展，應審慎研究，以免對附近環境造成不良影響。只有不會對天然海岸線造成不良影響的必要基礎設施，才可進行。在有關的法定規劃圖則上，貝澳、長沙、塘福、水口和愉景灣的天然海岸已被劃為「海岸保護區」地帶。

「綠化地帶」

「綠化地帶」旨在保護草木茂盛的山坡和其他自然景色。在一般情況下，在此地帶內不宜進行發展；大部分發展種類，均須向城市規劃委員會取得規劃許可。在有關的法定規劃圖則上，梅窩、長沙和塘福的風水林，以及分流、石壁、大浪灣、貝澳和長沙郊區均屬於這種地帶。

(d) 郊區地方

部分郊區地方並非位於法定或部門內部規劃圖則所覆蓋的範圍。由於這些地區大多長滿天然草木，只有具充分理據進行而又不會對自然環境造成不良影響的發展建議，方可進行。

(e) 具生態價值地點

「修訂計劃」鑒定了大嶼山內多個具有生態價值 / 生態易受影響的地點和生境，包括東涌補殖林、沼澤、風水林、大葉海藻和具有保育價值的本土鳥類和淡水生境。在法定或部門內部規劃圖則上，這些地點和生境大部分位於與保育相關的用途地帶內。為了保護易受傷害的物種和具有保育價值的動植物生境，漁農自然護理署（下稱漁護署）會繼續研究是否需要把這些地方列為「具特殊科學價值地點」，以及此舉的可行性。

至於天然河道，環境運輸及工務局已於二零零四年發出一份技術通函，載列政府部門在維修保養於政府和私人土地上的天然水道的責任。

(f) 其他保育措施

生態資料庫

漁護署會持續進行生態調查，以更新香港（包括大嶼山）生態資料庫內的資料；此外，亦不時召開工作坊，收集本地團體和大專院校的專家所進行的物種稀有程度及保護個別地點的評估，從而為稀有物種制訂保育計劃。漁護署亦可借助這個資料庫，以決定是否建議把有關地點訂定為「具特殊科學價值地點」；此外，該資料庫亦可為其他政府部門和公眾，提供有關不同地點的保育價值資料作規劃土地用途之用。

保育計劃

政府會繼續推行保育計劃，以保護重要的生境和物種。漁護署已為中華白海豚制訂保育計劃，內容涉及管理、公眾教育、研究和跨境合作，以期讓在珠江口一帶活動的中華白海豚，繼續在香港水域活動。此外，漁護署最近展開了有關南山的蝴蝶、東涌凹的魚類和兩棲動物的生境創造試驗計劃。

提升生態價值

漁護署會繼續提升郊野公園生態價值，例如廣植樹木以擴大林地的覆蓋範圍，並協助保存水土，為野生動植物提供新的生境。漁護署亦會種植更多本地品種的樹木，以期為本地動物提供更多食物來源和棲息處。為免山火破壞生態系統，當局會繼續進行教育、加強巡邏和採取管理措施，例如在易受破壞的地點種植耐火樹木和設置防火帶。

(g) 城市規劃

規劃署在擬備和更新法定和部門內部圖則時，會充分考慮保護具保育價值的地區。

3. 文物保護

3.1 大嶼山擁有不少歷史建築和考古文物，其中包括五項法定古蹟、五幢已評級的歷史建築物、57個考古遺址、數個具有不同歷史意義的文物遺址和超過20座廟宇（圖

6.2)。大嶼山位處珠江口，因此有着重要的防衛作用（尤其在清朝期間）；在十九世紀建成的東涌炮台和東涌小炮台可見一斑。大嶼山並有58條認可鄉村和大澳的傳統漁村。此外，島上的西北高地寺院和庵堂林立，形成一個宗教中心，當中最著名的是在一九零六年於昂坪建成的寶蓮寺。

3.2 政府會繼續根據《古物及古蹟條例》，對大嶼山的法定古蹟和其他具有文物價值的地點進行復修、保護和保育的工作。此外，為確保任何擬議發展不會對具有考古和歷史價值的地點造成不良影響，必須盡早徵詢古物古蹟辦事處的意見，或進行包括考古和歷史建築的文物影響評估，配以適當的緩解措施建議。

3.3 當局在擬備規劃圖則時，尤其有關東涌新市鎮的發展及其他地區的改善工程，會審慎地顧及保護法定古蹟、歷史建築物、考古遺址及其他重要文物遺址及其附近範圍。務求在規劃階段，便已把考古和建築文物加以保存，或將這些文物和發展融合。如有需要，亦會進行文物影響評估。

4. 景觀保育

4.1 大嶼山擁有獨特的景致。主要的山脊線由西南向東北伸延，並與貫通南北的山谷縱橫交錯；周圍是狹窄的海岸高地和平原。根據從策略性層面評估全港現有景觀資源的「具景觀價值地點研究」，大嶼山大部分地區的景觀價值被評為「高」級。東涌新市鎮、北大嶼山公路及石壁和貝澳部分地區的景觀價值，則被評為「中」級。

4.2 為保存和優化大嶼山的景觀，我們鑑定了以下的主要景觀特色和具有高景觀價值的地區（圖6.3），並為在該等地區內的未來發展提供概括的指引：

(a) 郊野公園和擬議的郊野公園擴建部分

包括現有的郊野公園和擬議的郊野公園擴建部分，旨在保存有關地區，使其成為景色宜人的自然保育區。除非獲得郊野公園及海岸公園管理局總監批准，否則不得在區內進行任何發展。

(b) 景觀保護區

包括毗鄰郊野公園和擬議郊野公園擴展部分的所有天然和未發展的地區。旨在使其成為郊野公園和已發展地區之間的景觀緩衝區。其中的天然地區須盡量保存原貌，並透過適當的綠化和美化工程減少新發展造成的影響。

(c) 海岸景觀保護區

包括大嶼山現有的天然海岸；除基於公眾利益而必須進行的基礎設施外，應盡可能保持其原貌及免受破壞。

(d) 具特殊景觀特色的地區

包括具有地方特色或特殊景觀的地區，例如大澳漁村（如棚屋、鹽田和海灣）、昂坪 / 菴山 / 地塘仔（如寺院、庵堂和天壇大佛）、貝澳 / 長沙（如沙灘美景）、梅窩（歷史鄉鎮），以及大蠔谷（極具生態價值的天然河道）。旨在保留有關地區的獨有景觀特色。在這些地區進行的新發展，不可損害現有的景觀風貌，並須充分顧及個別地區的獨有特色。此外，這些地區的主要觀景廊亦須加以保留。

(e) 景觀美化區

北大嶼山公路

北大嶼山公路是往返香港國際機場的主要交通幹道，對剛抵港的旅客而言，亦是他們進入香港市區前的一道「門廊」。為了能夠讓他們留下深刻印象，沿途景觀應予適當美化，包括廣種樹木，並以園景點綴。另外，亦應妥善管制公路兩旁的未來發展，包括在公路兩旁設置廣告招牌的建議。

新北岸海濱

在大嶼山北岸未來的填海地區所進行的發展，其空間佈局、建築物外貌和景觀設計，不能對海濱現時的開揚景觀構成不良影響。沿海旁一帶的新發展，規模不應過於龐大，應透過觀景廊使發展能與四周的水體和山坡融和；並須提供連接通道，以方便行人和騎單車人士前往海濱。

特此鳴謝下列機構借出照片

MPEC Milton Park Ltd.

天地圖書有限公司

郊野公園之友會

香港特別行政區政府地政總署

香港特別行政區政府漁農自然護理署

香港運動攝影協會

健行之友

