

「明日大嶼」新方案

容納55萬人 開27萬職位 免跨區工作 人工島二變三 建21萬伙住宅

交椅洲人工島發展概覽

造地總面積：1,000公頃，由三個島嶼組成

(A島約380公頃、B島約380公頃、C島約240公頃)

概括土地用途：

- ▶ 居住：約250公頃
- ▶ 商業：約100公頃
- ▶ 休憩：約200公頃
- ▶ 政府、機構及社區設施和公用設施：約200公頃
- ▶ 與出行相關的設施：約250公頃

住宅單位數目：19萬至21萬伙，

- 公私營房屋比例為7比3
- 可容納人口：50萬至55萬
- 可提供就業職位數目：27萬個
- 初步建議的策略性運輸基建：
 - ▶ 港島西至大嶼山東北連接路
 - ▶ 港島西至洪水橋鐵路

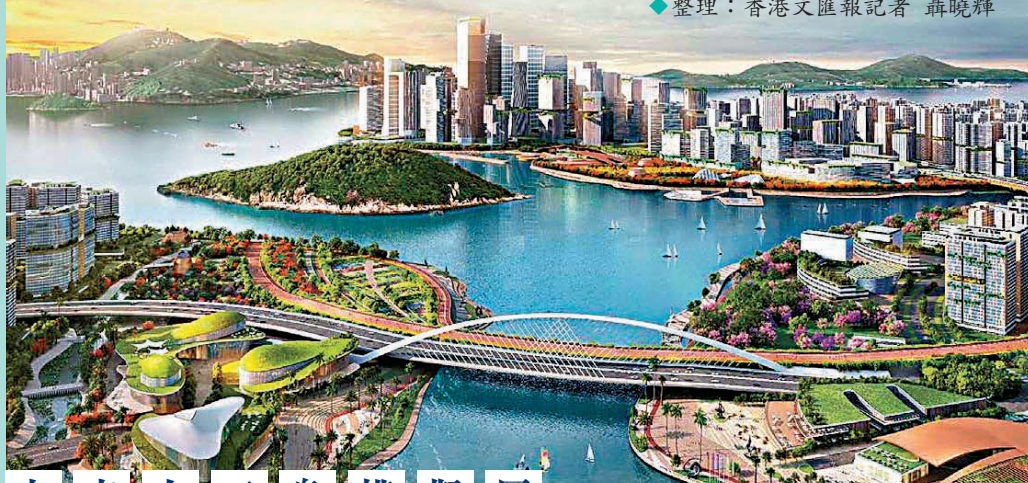
人工島建造成本：約5,780億元

賣地收益：保守估計約7,500億元

預期首批建成住宅入伙：2033年

◆資料來源：發展局

◆整理：香港文匯報記者 聶曉輝



未來人工島模擬圖

三島方案概念圖



港島西至洪水橋鐵路走線



港島西至大嶼山東北連接路走線



香港特區政府昨日公布「明日大嶼」計劃的最新方案，建議1,000公頃的交椅洲人工島由三個島嶼組成，島上會興建19萬至21萬個住宅單位，料可容納最多55萬人口，並提供27萬個就業職位，居民將無須跨區工作；同時，期望打造成香港第三個核心商業區，並採用15分鐘生活圈規劃概念，擬興建途經人工島、港島西至大嶼山東北連接路，以及人工島連接港島西和洪水橋的鐵路，聯通「北部都會區」、前海、深圳和港島區，令香港交通運輸網絡更完善。整個項目的總工程造價估算5,780億元，最保守估計相關賣地收益達7,500億元，加上在人工島全面發展後，相關經濟活動每年可帶來約2,000億元增加值，佔本地生產總值約7%，符合社會及經濟效益。

◆香港文匯報記者 聶曉輝

發展局昨日向立法會發展事務委員會提交文件，交代去年6月開展的中部水域人工島研究的階段性結果和初步建議。該局初步建議1,000公頃的交椅洲人工島由三個島嶼組成，與最初建議的兩個島嶼有所增加。發展局發言人昨日指出，水流及水質分析研究顯示，只設兩個島嶼會令水流減慢，或會對生態構成影響，因此改為三個島嶼並以「Y形」水道作分隔。

發展新引擎 旅遊新勝地

發展局以繁榮多元、綠色宜居及前瞻創新作為規劃目標，設有集工作、居住、休閒娛樂於一體的核心商業區，佔地約100公頃，將可提供約400萬平方米商業總樓面面積，期望打造成香港未來的發展引擎，以配合國家推動香港成為國際金融和貿易中心以及法律服務中心的政策，同時亦期望打造成為具吸引力的旅遊目的地。

另一亮點是規劃將三個島嶼打造成以「15分鐘生活圈」的7個宜居生活社區，每個社區佔地80至100公頃，中間以環保集體運輸系統連接，並由藍線走廊分隔，沿岸更設有綠化海濱長廊。區內同時會規劃完善的行人及單車徑網絡，居民可採用步行或騎單車等健康出行模式，在15分鐘內從居所到達不同目的地。人工島會提

供多樣的康樂及運動機會，附近水域亦非常適合舉辦水上活動等國際賽事。

根據規劃目標，人工島的25%土地將撥作住宅用途，興建約19萬至21萬伙單位，公私營房屋比例為7比3，住宅單位平均面積擬增加一至兩成，預計可容納50萬至55萬人口，並提供27萬個就業職位，居民將無須跨區工作。政府的目標是明年開展環評法定程序，2025年下半年為填海工程申請撥款，同年底啓動填海工程，期望首批建成的住宅最快2033年入伙。

紓房屋需求 闢商業空間

民建聯新界北立法會議員劉國勳關注項目有四分之一土地興建住宅，較新界北多個新市鎮比例為高，建議政府彈性規劃，「如真的覺得未必需要如此多住宅，可變更為產業商業用地。垂直混合用途都可以，即例如一座房屋，下面有很多小商店或將一些產業放進去。」

團結香港基金土地及房屋研究主管葉文祺歡迎計劃，相信人工島能應付龐大的房屋需求，也為多元產業提供商業空間，對香港長遠發展起關鍵作用。不過，港島西至大嶼山東北連接路在C島著陸，與A島仍有相當距離，不便前往商業區的交通，建議考慮在A島增加隧道出口，或者將登陸點移近A島。

人工島造價增至5780億 賣地收入約7500億

香港文匯報訊（記者 張弦）按發展局估算，整個交椅洲人工島連同涉及的道路與鐵路項目，造價達5,780億元，較之前估算的5,000億元有所上升，當中單是人工島的填海工程與基礎設施已佔去2,940億元。

發展局發言人昨日指出，最新估算是純以土木工程相關指數調整，按今年第二季的項目總工程造價粗略推算得出，最終造價則要待詳細工程設計及地質調查後，才能有更深化估算。政府並委託香港測量師學會估算項目

的賣地收入約為9,740億至11,430億元，即使近期樓市及土地價格有所改變，再引入較保守的市況假設，人工島的私人住宅和商業用地賣地收入約7,500億元，仍高於建造成本。發展局表示，整個項目發展屬於有

經濟效益的長遠投資，無須純倚賴公共開支推展項目。除了以基本工程儲備基金支付外，政府亦考慮加入一個或多個融資方法，包括發行債券、公私營合作（例如以建造—營運—移交模式興建主要運輸基建及鐵路加物業發展模式興建鐵路等），以便適度運用市場力量。

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）因應交椅洲人工島的規劃，發展局初步建議興建全長約13公里的貫穿港島西、人工島及大嶼山東北連接路，成為首條無須經九龍來往港島和新界西北的主要幹道。同時，興建全長約30公里接駁港島西至洪水橋鐵路，以香港大學站為起點，但走線與2019年建議的經屯門南至內河碼頭站有異。發展局發言人昨日解釋，洪水橋為新界西北中心點，既方便轉乘亦易達屯門其他地方，最新建議走線比之前更好、更配合香港整體發展。

根據初步建議，港島西至大嶼山東北連接路分為南北兩段。南段的初步設計會以海底隧道的形式建造，連接交椅洲人工島及於港島西接駁四號幹線成為第四條連接港島的過海隧道。為避免佔用A島核心商業區的土地，連接路於人工島的登陸點將設於C島，但會提供一條支路由連接路接駁至A島以確保核心商業區的通達性。北段的初步設計以高架橋及隧道連接人工島至正在規劃中的十一號幹線及青衣至大嶼山連接路，近竹篙灣的位置亦會興建一條道路連接北大嶼山公路。發展局爭取2033年完成興建連接路。

便利港深往來 促進灣區融合

至於港島西至洪水橋鐵路，途經港島西、人工島、欣澳、屯門東，並伸延至北部都會區的洪水橋，以接駁規劃中的港深西部鐵路（洪水橋至前海），可更便利港深往來，促進香港與大灣區的融合發展、互聯互通。發展局初步建議在人工島A島及C島各設一個車站，並於鐵路沿線增設多個轉乘站；同時探討於堅尼地城增設車站轉乘港島線的可行性。