

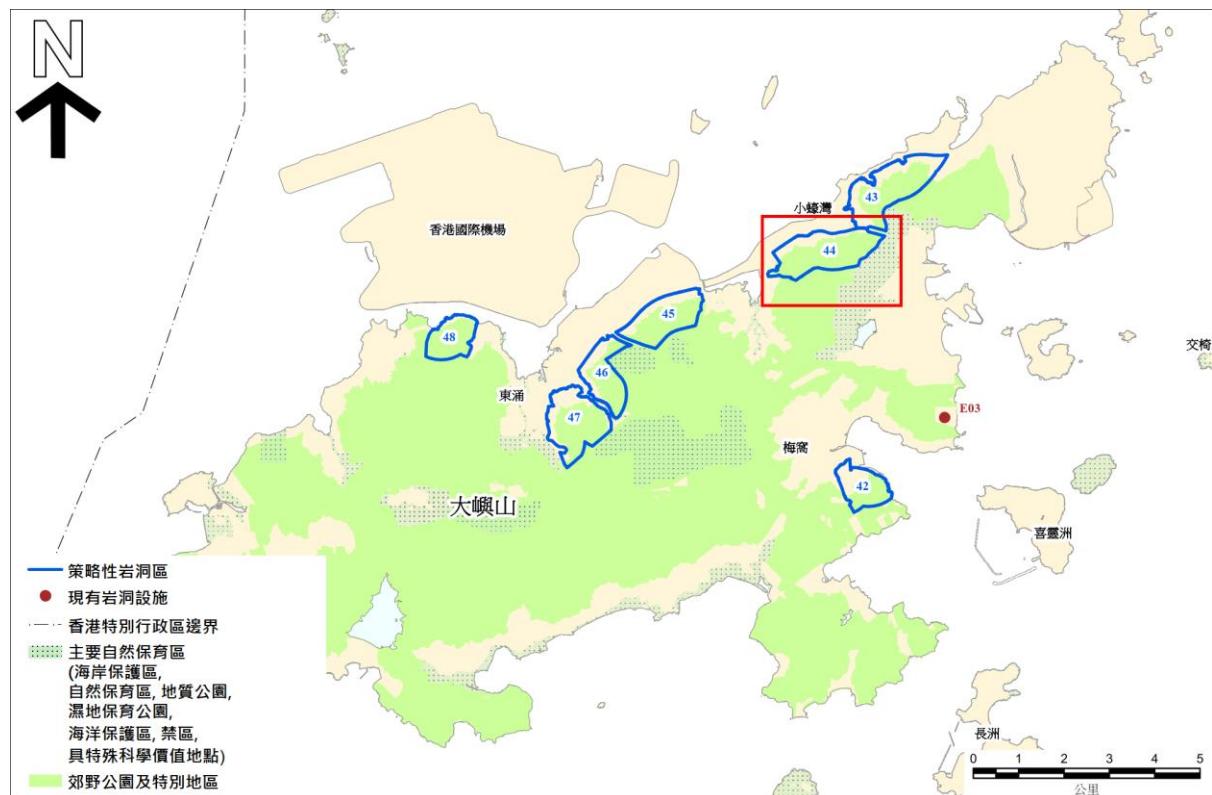
## 《岩洞總綱圖》 - 《註釋》

### 策略性岩洞區第 44 號 - 小蠔灣

本《註釋》闡述策略性岩洞區第 44 號 - 小蠔灣(下稱「該岩洞區」)的特點和發展限制。本《註釋》亦標明各潛在岩洞入口位置的範圍。隨附的參考繪圖展示了該岩洞區的空間環境資料。

有關《岩洞總綱圖》的背景和目的，以及策略性岩洞區的定義和界線劃定準則，請參考《岩洞總綱圖》的《說明書》。

#### 1. 位置圖



## 2. 策略性岩洞區詳情

分區計劃大綱圖 <sup>1</sup> :	《小蠠灣分區計劃大綱圖》
面積:	172.6 公頃
該岩洞區內的最高標高:	主水平基準以上 378 米
該岩洞區內的最低標高:	主水平基準以上 6 米

## 3. 地區環境

### 位置

該岩洞區位於大嶼山北部，覆蓋小蠠灣的山坡範圍。該岩洞區東北面是深水角，南面是老虎頭和北大嶼郊野公園(擴建部分)，西面和西南面是大蠠灣，而西面較遠處是東涌新市鎮、香港國際機場及港珠澳大橋的香港口岸設施。

該岩洞區的地勢普遍陡峭，最高點約在主水平基準以上 378 米。該岩洞區大部分範圍與北大嶼郊野公園(擴建部分)重疊。該岩洞區附近的地方有多項主要政府、機構或社區設施及指定用途設施，包括北大嶼山廢物轉運站(該岩洞區北面約 1 050 米)、小蠠灣污水處理廠(該岩洞區北面約 200 米)、小蠠灣濾水廠(該岩洞區北面約 350 米)、小蠠灣車輛扣留所驗車中心及秤車站(該岩洞區北面約 500 米)、有機資源回收中心第一期(該岩洞區以北約 500 米)，以及一些巴士車廠及維修站(包括在該岩洞區北面界線的小蠠灣政府維修廠、新大嶼山巴士有限公司小蠠灣巴士廠及港鐵小蠠灣車廠)。

香港鐵路有限公司研究了在港鐵小蠠灣車廠上蓋發展住宅的可行性及擬建小蠠灣車廠用地發展<sup>2</sup>。此外，東涌及小蠠灣污

<sup>1</sup> 有關分區計劃大綱圖上最新的土地用途，請參閱城市規劃委員會法定規劃綜合網站 3 ([https://www.ozp\\_tp.b.gov.hk](https://www.ozp_tp.b.gov.hk))。

<sup>2</sup> 資料來源：小蠠灣車廠用地發展項目達成協議 ([https://www.news.gov.hk/eng/2022/09/20220923/20220923\\_170529\\_083.html](https://www.news.gov.hk/eng/2022/09/20220923/20220923_170529_083.html))。

水處理廠之間正在增建一條加壓污水管及修復現有加壓水管<sup>3</sup>。

該岩洞區西南面是大蠔灣的主要自然保育區，並有一些村落，包括田寮村及白芒村(均在該岩洞區西南約 1 100 米)。

### 通道

該岩洞區可經翔東路和愉景灣隧道連接路(限制使用道路)，從北面邊緣進入。區域連接道及跨境連接方面，可經由鄰近的北大嶼山公路、屯門至赤鱲角連接路和港珠澳大橋前往。

港鐵機場快綫及東涌綫沿北大嶼山公路(在該岩洞區的北面)行走。現時該岩洞區附近沒有鐵路站。為配合小蠔灣車廠上蓋發展，已計劃增設新的鐵路站，預計於 2030 年落成。

### 現有 / 擬建的岩洞設施

在該岩洞區的範圍內並無現有或擬建的岩洞設施。

## 4. 策略性岩洞區特點概要

### 4.1 界線

該岩洞區的北面界線止於愉景灣隧道連接路、愉景灣隧道及小蠔灣政府維修廠；東面界線止於自然保育區；西北面界線止於翔東路；西面界線止於大蠔須優先加強保育地點。

### 4.2 地質

該岩洞區的基岩地質是長石斑晶流紋英安岩及長石斑晶流紋岩，分別屬東大嶼山流紋英安岩及東大嶼山流紋岩，岩石類型適合岩洞的使用。該岩洞區內及其周邊地方發現有若干地質結構，例如斷層、航攝地質線和岩

<sup>3</sup> 資料來源：規劃、設計和建造新污水處理設施 - 在東涌及小蠔灣之間增建一條加壓污水管及修復現有加壓水管工程

([https://www.dsdl.gov.hk/EN/Publicity\\_and\\_Publications/Publicity/DSD\\_Sustainability\\_Reports/20/planning\\_design\\_and\\_construction\\_of\\_new\\_sewerage\\_facilities.html](https://www.dsdl.gov.hk/EN/Publicity_and_Publications/Publicity/DSD_Sustainability_Reports/20/planning_design_and_construction_of_new_sewerage_facilities.html))。

牆。從該岩洞區開挖所得的岩石可能適合再用作建築石料，但有待測試潛在的鹼-矽酸反應才可確認。然而，開挖所得的岩石將可用作路基材料和生產瀝青等。

有關該岩洞區的詳細地質資料，可參閱土木工程拓展署轄下土力工程處所出版的 1:20 000 地質圖第 10 號(銀鑛灣)。

#### 4.3 規劃

目前，小蠔灣區主要用作設置各種政府、機構或社區設施和指定用途設施。

該岩洞區處於策略性位置，接近香港國際機場、香港口岸及東涌新市鎮，有主幹道連接，包括北大嶼山公路、屯門至赤鱲角連接路及港珠澳大橋，促進地區及跨境連繫。

#### 4.4 環境

在該岩洞區內的潛在岩洞主要環境限制是在該岩洞區內及其南面的北大嶼郊野公園(擴建部分)，有天然的草木及低地林區。小蠔灣污水處理廠、小蠔灣政府維修廠、小蠔灣車輛扣留所驗車中心及秤車站和巴士車廠等多種工業／「不受歡迎」類別的設施鄰近該岩洞區，亦可能會對潛在岩洞造成環境限制。這些設施可能會對土地造成污染；如有需要，項目倡議人或須作進一步堪察。大蠔須優先加強保育地點、大蠔河具特殊科學價值地點、大蠔具考古研究價值的地點及多個認可殯葬區在該岩洞區西南面。自然保育區亦位於該岩洞區東南面。

項目倡議人須根據《環境影響評估條例》及其他相關條例(例如《郊野公園條例》)界定和考慮任何可能影響潛在岩洞的環境限制。項目倡議人在籌劃每個項目時須顧及這些潛在的環境限制，並根據《環境影響評估條例》的規定進行環境影響評估，以確定在環境方面是否可以接受、潛在的環境影響及所需的環境減緩措施。

#### 4.5 交通

該岩洞區可從其北面邊緣經翔東路、小蠔灣污水處理廠後方的斜坡及愉景灣隧道連接路(限制使用道路)前往，亦可經附近的道路／公路取道鄰近的北大嶼山公路連接其他區域及跨境地區。該岩洞區附近設有大型運輸基建設施，包括香港國際機場、港珠澳大橋及屯門至赤鱲角連接路，以及擬新建的小蠔灣鐵路站，令該岩洞區的交通連接更加完善。

該岩洞區可取道其東面的欣澳道和竹篙灣公路或西面的東涌東交匯處連接北大嶼山公路。

愉景灣隧道連接路是限制使用的收費道路。翔東路是不分隔雙程行車道，連接東面的港鐵欣澳站及西面的東涌。項目倡議人在考慮該岩洞區的岩洞選項時需要評估項目對附近道路網絡的交通影響，實行交通改善措施以確保交通基礎設施可以應對因發展項目所產生的額外車流量。

#### 4.6 岩洞發展的其他主要問題／限制

小蠔灣至銀鑛灣供水隧道從東北至東南穿越該岩洞區。擬建連接小蠔灣及銀鑛灣濾水廠的食水隧道在該岩洞區東北部。愉景灣隧道位於該岩洞區東北面約 50 米。基於橫向距離及該岩洞區的地形，這些隧道不會對該岩洞區內的潛在岩洞的使用構成任何無法克服的限制。項目倡議人推展岩洞項目時應考慮現有及擬建地下基建設施。

該岩洞區位於涉及香港迪士尼樂園的於 1999 年 12 月 10 日簽訂及在土地註冊處以註冊摘要編號 IS278911 及 TW1325552 註冊的限制性契約所覆蓋的地區，該契約經日期為 2017 年 8 月 25 日及在土地註冊處以註冊摘要編號 17092601830018 註冊的限制性契約的修正契約修訂。該契約對主題公園附近範圍的發展實施了高度限制，避免景觀受到破壞。任何可能侵佔契約所覆蓋地區的建議均應諮詢地政總署。

項目倡議人應考慮有關《可持續大嶼藍圖》的擬議小蠠灣發展項目和其他發展項目的最新進展。

## 5. 各潛在入口位置範圍

各潛在入口位置範圍載於參考繪圖。

該岩洞區可經北面的小蠠灣污水處理廠後面的斜坡或愉景灣隧道連接路進入，亦可經西北面的翔東路進入。

這些潛在入口大多在行車道旁的斜坡上，如有需要，可以建造多個岩洞入口。按現時道路的規劃及容量，這些潛在入口位置大部分並非限制使用，故該岩洞區適合發展多種岩洞用途，但仍需要進行詳細的交通影響評估和工程設計。不過，通往小蠠灣污水處理廠後面以及愉景灣隧道連接路上的潛在入口的通道則屬限制使用道路，項目倡議人為岩洞項目作規劃時，須解決相關的土地類別及通道使用權問題。

這些潛在入口上方是天然山坡，附近或有潛在的天然山坡災害，項目倡議人須進一步研究。

項目倡議人應就考慮岩洞選項的發展項目中的擬議岩洞入口的具體位置作進一步的研究。

## 6. 《註釋》的備註

《岩洞總綱圖》及所有附帶文件並不豁免岩洞項目倡議人遵從相關的法定程序。本《註釋》內所示的資料，包括潛在入口位置範圍只應作為參考。在制訂發展建議時，項目倡議人應就工程計劃的每個階段進行所需的相關研究及評估。有關詳情請參閱《岩洞總綱圖》的《說明書》內有關「實施」的章節。



策略性岩洞區第44號 - 小蠔灣 參考繪圖

土木工程拓展署  
規劃署日期: 2025年9月  
版本: 第二版

SCVA 44