

《東涌擴展區分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCE/1》

考慮申述編號 TPB/R/S/I-TCE/1-R1 至 R59 及

意見編號 TPB/R/S/I-TCE/1-C1 至 C78

申述內容	申述人	提意見人
表示支持的申述		
支持《東涌擴展區分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCE/1》(下稱「草圖」)，並就草圖劃設大量商業區提出意見。 支持闢設遊艇停泊處及建議闢設水上運動設施。	<u>總數：2</u> R1：Coral Ching Limited R2：香港水上運動議會	<u>總數：9</u> 就 R1 及 R2 提出意見： C1：個別人士 反對 R2： C2：環保觸覺 支持 R2： C3 至 C9：個別人士
表示反對的申述		
就多項事宜提出反對及提出意見。這些事宜包括填海、進一步發展、闢設遊艇停泊處、空氣污染、私人住宅發展、東涌的承受力不勝負荷、欠缺公眾街市及特殊學校，以及清拆現有的白芒碼頭。	<u>總數：56</u> <u>個別人士</u> R3 至 R51 及 R59 <u>環保／關注團體</u> R52：創建香港 R53：長春社 R54：世界自然基金會香港分會 R55：嘉道理農場暨植物園 R56：守護大嶼聯盟 R57：環保觸覺	<u>總數：67</u> <u>關注 R5 至 R11、R13 至 R14：</u> C10：創建香港 <u>支持 R3 至 R57：</u> C11 至 C68、C70 至 C77：個別人士 C69：環保生態保育協會

申述內容	申述人	提意見人
提出意見的申述		
提出意見，表示擬議住宅發展會受鐵路噪音影響。	<u>總數：1</u> R58：香港鐵路有限公司	<u>總數：1</u> C1：個別人士
--	--	<u>總數：1</u> C78：個別人士 不關乎任何申述，只表示東涌欖球會支持在東涌興建欖球場。
總計：	59	78

註：申述書及其內容大致劃一電郵範本和意見書及其內容大致劃一的信／電郵範本，分別載於附件 I 及附件 II。載有所有申述人及提意見人名稱及他們的申述書和意見書的光碟夾附於附件 III(只提供予城規會委員)。

1. 引言

1.1 二零一六年一月八日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示三份有關東涌擴展區、東涌市中心地區及東涌谷的新／經修訂分區計劃大綱圖，以供公眾查閱。這三份圖則主要加入了「東涌新市鎮擴展研究」(下稱「東涌研究」)提出的土地用途建議。在為期兩個月的展示期內，城規會共收到 125 份有關這三份圖則的申述書，當中 59 份是有關這份草圖的申述書¹。城規會其後公布申述書的內容，為期三個星期，其間共收到 78 份就這份草圖的申述提交的意見書。

1.2 二零一六年七月八日，城規會決定把申述書及意見書合為一組，一併考慮。

¹ 經核對後確定接獲的有效申述書共有 59 份，並非如二零一六年七月八日向城規會匯報的 58 份。R 59 提交的信件與 R 5 至 R 14 相同或類似，已加入申述書列表內。

- 1.3 本文件旨在提供資料，以便城規會考慮這些申述及意見。城規會已根據條例第 6B(3)條，邀請申述人和提意見人出席會議。

2. 背景

東涌新市鎮擴展研究

- 2.1 二零一二年，土木工程拓展署聯同規劃署委聘顧問進行東涌研究，整體目的是擴展東涌，使之成為更具規模的社區，同時建議一個切合房屋、社會、經濟、環境和當地居民需要的發展計劃。東涌研究的公眾參與活動在二零一二至一四年間分三個階段進行。第三階段公眾參與活動旨在徵詢公眾對東涌新市鎮擴展區的建議發展大綱草圖的意見。其間，當局於二零一四年九月十九日向城規會簡介東涌研究就東涌新市鎮擴展區(包括東涌東和東涌西)日後的土地用途提出的建議。委員普遍不反對東涌研究的方向，但就城市設計、交通網絡、房屋類別組合、均衡發展及擬議遊艇停泊處提出了意見和建議。

- 2.2 在第三階段公眾參與活動期間，共收到逾 4 000 份公眾意見書。公眾普遍支持盡快落實擴展東涌新市鎮，對東涌東的擬議填海工程和發展密度沒有表示重大關注，但要求保存東涌西的自然環境和生態易受影響的地方。研究考慮收到的公眾意見、諮詢相關政府部門的結果，以及在規劃和工程方面須考慮的事宜後，修訂了建議發展大綱圖。根據經修訂的建議發展大綱圖，東涌新市鎮擴展區的規劃人口約為 144 400，提供約 49 400 個住宅單位。計及現時東涌新市鎮的規劃人口(124 000)，整個東涌新市鎮連擴展區的總規劃人口約為 268 400²。

根據《環境影響評估條例》及《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲

- 2.3 二零一五年十月八日，當局根據《環境影響評估條例》³(下稱「環評條例」)把東涌新市鎮擴展區的環境影響評估(下稱

² 不包括鄉村地區的規劃人口。

³ 城規會秘書處亦備有一套環評報告和東涌研究的行政摘要的印本，以供委員參考。

「環評」)報告提交環境保護署署長(下稱「環保署署長」)批准。該環評報告於二零一五年十二月四日至二零一六年一月二日展示予公眾查閱，及後獲環保署署長於二零一六年四月八日有條件批准。

2.4 同時，東涌東的填海計劃於二零一六年一月八日根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)刊憲。當局收到 12 份反對書。

2.5 二零一六年五月二十七日，立法會批准有關東涌新市鎮擴展區計劃的詳細設計和建築工程的撥款申請。東涌東的詳細設計和建築工程已於二零一六年六月中展開，而東涌西的詳細設計和建築工程暫定於二零一六年九月展開。東涌東和東涌西的土地平整及基礎設施工程分別預定於二零一七年年底和二零一八年年底開始分期進行，首批居民最早可在二零二三年年底遷入。東涌新市鎮擴展區的發展預計在二零三零年全部完成。

3. 展示草圖後進行諮詢

規劃署分別在二零一六年二月一日的離島區議會會議上和二零一六年一月二十八日的東涌鄉事委員會會議上，徵詢了兩會對這三份分區計劃大綱圖的意見。有關該草圖，離島區議員主要對興建單車徑和單車公園的時間表、區內缺乏市政街市、擬議的遊艇會所對水質的影響，以及梅窩三條鄉村的交通網絡這幾方面的事宜提出意見。離島區議會會議記錄相關部分的摘錄載於附件 IV。東涌鄉事委員會委員對草圖沒有意見。

4. 申述

4.1 在收到的 59 份申述書中，有兩份是表示支持的申述書，分別由一家公司(R1)和一個組織(R2)提交。另外，有 56 份是表示反對的申述書，分別由 50 名個別人士(R3 至 R51 及 R59)和六個環保／關注團體(R52 至 R57)提交。一份申述書(R58)表示不反對該草圖，但關注鐵路噪音問題。申述的主要理據撮述如下：

- (a) 關於該兩份表示支持的申述書(**R1**及**R2**)，**R1**表示支持該草圖，但認為欠缺有力理據支持劃設大量商業區。**R2**支持闢設遊艇停泊處，並建議闢設水上運動設施；
- (b) 所有 56 份表示反對的申述書中(**R3**至**R57**及**R59**)(其中 13 份是內容大致劃一的信)都對在東涌填海及／或進一步發展東涌表示反對或關注，因為這些發展會威脅海洋生境、中華白海豚和鄰近擬議的大小磨刀海岸公園，還會令空氣污染惡化，以及影響大蠔河河口及「具特殊科學價值地點」的生態。13 份申述書(**R5**至**R11**、**R13**至**R14**、**R52**、**R54**至**R56**)反對闢設遊艇停泊處。17 份申述書(**R15**至**R28**、**R52**、**R56**及**R57**)對於東涌人口增加將超出該區的整體承受力(例如交通及社區設施方面的承受力)表示關注。七份申述書(**R5**至**R7**、**R10**、**R11**、**R13**及**R14**)關注住宅用地主要用作私人住宅發展。五份申述書(**R5**至**R7**、**R12**及**R59**)對於沒有預留土地興建公眾街市和特殊學校表示關注。四份申述書(**R5**至**R7**及**R13**)反對拆卸現有的白芒碼頭；以及
- (c) 一份申述書(**R58**)就現有東涌線和機場快線旁的擬議住宅發展項目受鐵路噪音影響及其應採取消減噪音措施提出意見。

4.2 申述書及內容大致劃一的電郵範本載於附件 I。申述的理據／申述人的建議摘要及規劃署的回應載於附件 V。申述／申述人的建議所涉地點的位置在圖 H-1 至 H-3b 及繪圖 H-1 顯示。

申述的理據

表示支持的申述

4.3 **R1** 理解有關的規劃意向是為香港居民及東涌社區創造更多就業機會及商機。然而，鑑於該區域現有及日後的零售用地供應相當充裕(例如機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸上蓋和東涌現有的東薈城)，故認為欠缺有力理據支持劃設大量商

業區。政府應認真檢討是否有需要在東涌新市鎮擴展區劃設 163 300 平方米的總樓面面積作區域零售用途，又或應從宏觀的角度仔細研究東涌新市鎮擴展區的市場定位。政府應考慮在該區發展其他用途(例如科學園及工業邨，供電影製作、創意媒體廣告等創新工業之用)，而非在該區發展大型辦公室樞紐及區域商場。

- 4.4 **R2** 支持闢設遊艇停泊處，因此舉既可增加目前供應短缺的停泊位，令海傍多一個有趣的焦點，亦可創造商機及就業機會。該遊艇停泊處日後還會成為居民的重要康樂設施。然而，其設計及布局須予改善。該區是進行水上運活動的理想地方，加建人工海灘可為區內居民提供大型的公眾康樂設施。

表示反對的申述／提供意見的申述

- 4.5 表示反對的申述(**R3 至 R57 及 R59**)提出的主要理據及一份申述書(**R58**)提供的意見撮述如下：

反對進一步發展東涌(R3 至 R28、R30 至 R36、R45 至 R47、R52、R55 至 R57 及 R59)

- (a) 大部分的土地被劃作私人住宅發展。發展低至中密度的住宅不能有效解決房屋問題。政府應配合居民的需要及顧及環境。東涌具有豐富的生態價值。政府應善用其他土地資源，例如使用棕地及／或市區的軍營用地，而不是在東涌填海。
- (b) 東涌是其中一個空氣污染嚴重的地區，在東涌進行進一步填海及發展(尤其是高密度住宅發展)會令區內空氣質素變得更差及增加醫療開支。政府應採用世界衛生組織的新空氣質素指引來評估東涌新市鎮擴展區計劃對東涌現時和日後居民所造成的累積影響。政府應按低碳城市及以人為本的概念規劃東涌新市鎮擴展區。

反對填海 (R5 至 R12、R15 至 R57 及 R59)

- (c) 擬議的填海工程會威脅海洋生境、中華白海豚及鄰近擬議的大小磨刀海岸公園，亦會影響大蠔河河口及具特殊科學價值地區的生態。應檢討東涌新市鎮擴展區的填海面積。不應再於小蠔灣及欣澳填海。
- (d) 填海工程會令海上航行的工程船隻數量增加，導致該區失去大量海洋生境，亦會對中華白海豚造成干擾，減低牠們重返該水域的意欲。工程範圍有可能是海豚夜間活動的範圍，但當局沒有就中華白海豚在夜間的活動情況進行調查。當局應進行水底噪音影響評估及聲學監測，以確定中華白海豚的夜間活動情況。當局應在二零一九年前把西大嶼山大澳對開的水域劃作海岸公園，補償因填海而失去的生境。擬議的填海工程違反《生物多樣性公約》⁴ 所訂要停止生物多樣性損失的原則，該公約的適用範圍自二零一一年起延伸至香港。政府應充分尊重、承諾和執行《生物多樣性公約》⁴ 的原則。當局應為大嶼山進行基線調查及策略性環境影響評估，以評估各填海項目對環境的累積影響。
- (e) 擬議的大小磨刀海岸公園(距離東涌東約 1 200 米)是為港珠澳大橋計劃所造成的環境影響而作出的補償。在附近地方同時進行的多項工程計劃(例如港珠澳大橋、香港口岸人工島、香港國際機場的三跑道系統及東涌東發展項目)所造成的累積影響，會削弱擬議的大小磨刀海岸公園的保育效果，尤其是因為海上船隻數量增加及累計懸浮固體含量超標。當局應禁止東涌新市鎮擴展區計劃的工程躉船進入擬議的大小磨刀海岸公園，並在東涌東採用雙層淤泥屏障，以及每月在擬議的大小磨刀海岸園抽取海水樣本化驗。

⁴ 《生物多樣性公約》是一條關於保護生物多樣性、可持續性地利用生物多樣性的組成部分以及公平合理分享由利用遺傳資源而產生的惠益的國際條約。《生物多樣性公約》就制訂全面保育政策的主要組成部分和主要考慮因素提供指引框架，以助達致這些目標。一般而言，加入《生物多樣性公約》的國家須因應當地保護生物多樣性的具體情況，盡快採取合適措施，以符合公約條文的規定。

- (f) 東涌東面大蠔灣附近將有 145 公頃的海牀因填海而消失。該處育有香魚及馬蹄蟹這些高保育價值的水生物種。當局應正視及有效地緩解填海工程對這些水生物種可能造成的影響。
- (g) 填海對漁業的影響不輕，倘機場三跑道系統、港珠澳大橋及東涌東的工程同步進行，大嶼山水域會失去總面積 1 592 公頃的捕魚區。漁業影響評估有欠公平，應重新計算在香港及大嶼山水域經常有捕魚活動的捕魚區總面積，並重新評估工程對漁民作業有何影響及其影響程度。
- (h) 在香港，生態海岸線是未經測試的全新措施，應先經過測試才採用作為填海工程的緩解措施，並應就此進行先導研究。其保育效果和成本效益存在疑問。

反對闢設遊艇停泊處(R5 至 R11、R13、R14、R52、R54 至 R56)

- (i) 擬議的遊艇停泊處令往來船隻增加，並產生水底噪音，對中華白海豚造成滋擾，驅使它們離開棲息地。
- (j) 未有清楚交代為何需要在東涌興建設有 95 個泊位的遊艇停泊處。
- (k) 遊艇停泊處擬設於海濱休憩用地，這樣會把公共空間私有化。
- (l) 擬議的遊艇停泊處應該刪除，但支持作公眾避風塘供小型船隻及水上運動活動。

承受力不勝負荷(R15 至 R28、R52、R56 及 R57)

- (m) 人口增加會令東涌整體的承受力不勝負荷，使交通和社區設施不敷應用。當局應進行檢討，審視東涌道路網、北大嶼山公路，以及屯門至赤蠟角連接路在東涌新市鎮擴展區發展完成後的交通流量。東涌新市鎮擴展區的發展密度和人口應減低。

- (n) 日後提供的就業機會並不多元化，僅限於零售、飲食及專業服務行業。
- (o) 東涌東的商場以服務遊客為主，不能切合居民需要，應增加「政府、機構或社區」用地，供興建市政街市、墟市、社區綜合大樓，從而滿足區內居民的需要。
- (p) 政府應全面規劃大嶼山的發展(包括東涌新市鎮擴展區)，不應採用現時的零碎發展模式。

欠缺特殊學校、公眾街市和單車設施(R5 至 R7、R12 至 R14、R56 及 R59)

- (q) 東涌沒有特殊學校，學生須往其他地區上學。在東涌設立特殊學校的建議至今仍未落實。
- (r) 東涌沒有食物環境衛生署(下稱「食環署」)管理和營運的公眾街市應付區內居民的需要。
- (s) 東涌欠缺單車設施。以單車代步可減少碳排放，保護環境，並可推動東涌的旅遊業發展。應闢設連接東涌和機場的大嶼山環島單車徑。

反對清拆白芒碼頭(R5 至 R7 及 R13)

- (t) 白芒碼頭是珍貴的公共空間，應加以善用，不應將之清拆。

鐵路噪音(R58)

- (u) 現有東涌線和機場快線一帶的擬議住宅發展項目或會受鐵路噪音影響。第 57、113、129 及 130 區的商業發展項目須為該住宅發展提供隔音設備阻隔鐵路噪音。倘商業發展項目的興建進度與住宅發展項目的人伙時間不能配合，日後住宅用地的物業發展倡議者應另進行噪音檢討，以確保在中期階段符合法例規定。此外，日後的物業發展倡議者應自費就東涌線和機場

快線可能造成的影響進行詳細的噪音檢討及採取緩解措施(包括將建築物移後；利用不易受噪音影響的建築物作為阻隔；樓宇採用單方向設計；安裝建築簷片；以及／或安裝雙層固定玻璃窗)，而有關措施必須及符合環境保護署的規定。規劃大綱、法定圖則及／或土地行政文件應訂明這些要求。

申述人的建議

4.6 申述人的建議撮述如下：

擴大遊艇停泊處和水上運動中心(R2)

(a) **R2** 建議了兩個與擬議遊艇停泊處和水上運動中心有關的土地用途方案，當中包括可泊逾 200 艘船的遊艇停泊處、面積較大的公園、遊艇停泊配套設施區及水上運動中心和人工海灘(繪圖 H-1)：

(i) **方案 1**(遷移遊艇停泊處和改善公眾海濱公園)(首選的方案)：擴大分區計劃大綱圖的範圍，以納入部分海面，將其劃為「其他指定用途」註明「遊艇停泊處」地帶；原本擬議的遊艇停泊處則改劃為「休憩用地」地帶，以興建更大的海濱公園；保留及擴大劃為「其他指定用途」註明「遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展有關的商業設施」地帶的第 144 區。把第 143 區由「其他指定用途」註明「遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展有關的商業設施」地帶改劃為「其他指定用途」註明「水上運動中心」地帶；把海旁的兩個地方劃為「其他指定用途」註明「公眾海灘」地帶以用作兩個人工海灘；以及

(ii) **方案 2**(遊艇停泊處位置不變)：遊艇停泊處位置不變，但把之納入分區計劃大綱圖的範圍內，劃為「其他指定用途」註明「遊艇停泊處」地帶，以便對該海域施行法定管制，同時清楚確立該海域的用途。把第 143 區由「其他指定用途」註明「遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展有關

的商業設施」地帶改劃為「其他指定用途」註明「水上運動中心」地帶，並把海旁的兩個地方劃為「其他指定用途」註明「公眾海灘」地帶。

5. 對申述的意見

- 5.1 在收到的 78 份意見書中，有三份(C1、C2 及 C10)表示反對填海及／或闢設遊艇停泊處。有七份(C3 至 C9)為內容大致劃一的信，表示支持在東涌撥出用地供水上運動之用。有 67 份(C11 至 C77)的意見相似，主要與填海、社區設施、交通運輸設施、發展密度、保護大自然和地區特色等有關。另有一份(C78)不關乎任何申述。
- 5.2 C1 質疑是否有需要填海，並認為 R1 有關檢討「商業」地帶的建議和 R58 有關消減噪音措施的建議不能解決填海帶來的社區和環境問題。C1 建議取消遊艇停泊設施，還海濱於公眾，讓公眾可在海濱進行各種活動。
- 5.3 C2 反對 R2 的申述，認為擬議的遊艇停泊處會增加進出該海域船隻的數量，影響海洋生境，故應取消該設施。他認同 R52 的建議，應把整個大嶼山納入陸上和海洋生態基線研究範圍。C10 支持 R5 至 R11、R13 及 R14 的申述，反對闢設遊艇停泊處，因為這會把公共空間私有化。C10 亦建議草圖訂明避風塘及其周邊土地是供公眾使用的。
- 5.4 C3 至 C9 支持 R2 的建議，在東涌撥出用地供水上運動之用。現時東涌並無水上運動設施，實有迫切需要為東涌的年輕人提供動態運動設施。此外，亦支持在新填海區闢設人工海灘和水上運動設施。東涌是進行水上運動的理想地方，支持劃定水上運動中心用地。
- 5.5 C11 至 C77 的意見相若，支持 R3 至 R57。C13 至 C15、C19、C26、C37、C38、C41、C52、C58、C59、C61、C62、C64、C69、C70、C72、C76 及 C77 認為需要在東涌興建由食環署營運的街市。C12 和 C66 認為應保護大自然。C14、C17、C19、C22 及 C51 則對區內的交通運輸和擬在東涌新市鎮擴展區闢設的鐵路站提出意見。C27 及 C76 關注郊野公園及林地的保護。

5.6 C78 不關乎任何申述，只表示東涌欖球會支持在東涌興建兩個標準欖球場。

5.7 意見書及內容大致劃一的信／電郵範本載於附件 II，以及對申述書的意見的摘要及規劃署的回應載於附件 VI。

6. 規劃考慮因素及評估

申述地點及周邊地區(圖 H-1 至 H-3b)

6.1 草圖涵蓋土地總面積約 216.67 公頃，位於大嶼山北岸，在赤鱗角香港國際機場的東南面、港珠澳大橋香港口岸人工島的南面，以及大嶼的西北面。根據規劃，該區將會是現有東涌市中心地區延伸出來的東涌新市鎮擴展區，涵蓋範圍包括迎禧路北面現有的第 52 至 56 區、新市鎮擴展區的填海土地(約 120.5 公頃)，以及計劃興建 P1 道路(東涌至大嶼段)的填海土地(約 8.6 公頃)；其中 P1 道路會把該區連通現有市中心地區和北大嶼山公路。該區南面是北大嶼郊野公園(擴建部分)，東面則是連接港珠澳大橋香港口岸與北大嶼山公路的屯門至赤鱗角連接路，再往東是香港鐵路(下稱「港鐵」)小蠔灣車廠。該區與港珠澳大橋香港口岸人工島之間相隔一條闊約 390 米的水道。北大嶼山公路和港鐵機場快線及東涌線經該區南部接達市中心地區和機場島。

6.2 R3 至 R57 及 R59 的申述地點涵蓋草圖上的填海範圍。R2、R5 至 R11、R13、R14、R52、R54 至 R56 的申述地點包括「其他指定用途」註明「遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展有關的商業設施」地帶及擬設的遊艇停泊處。R5 至 R7 及 R13 的申述地點是位於該區東北面的白芒碼頭。

規劃意向

6.3 「商業」地帶的規劃意向，主要是作商業發展，以便把涵蓋範圍發展為本港的商貿／金融中心，或區域或地區的商業／購物中心，用途可包括辦公室、商店、服務行業、娛樂場所、食肆和酒店。劃作此地帶的地點，往往是重要的就業中心。

- 6.4 「住宅(甲類)」地帶的規劃意向，主要是作高密度住宅發展。在建築物的最低三層，或現有建築物特別設計的非住宅部分，商業用途屬經常准許的用途。
- 6.5 「住宅(乙類)」地帶的規劃意向，主要是作中等密度的住宅發展；服務住宅區一帶地方的商業用途，可能會獲得批准，或需要向城市規劃委員會提出申請才獲得批准。
- 6.6 「政府、機構或社區」地帶的規劃意向，主要是提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及／或該地區、區域，以至全港的需要；以及是供應土地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。
- 6.7 「休憩用地」地帶的規劃意向，主要是提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。
- 6.8 「其他指定用途」註明「商業及住宅發展暨公共交通交匯處」地帶的規劃意向，是作商業及住宅用途暨公共交通交匯處的綜合發展，並闢設休憩用地和政府、機構或社區設施，以便把涵蓋範圍發展為本港的商貿／金融中心，以及區域和地區的商業／購物中心，用途可包括辦公室、商店、服務行業、娛樂場所和食肆。
- 6.9 「其他指定用途」註明「遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展有關的商業設施」地帶的規劃意向，主要是作發展遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展有關的商業設施。

對申述的理據及申述人建議的回應

表示支持的意見

- 6.10 備悉 R1 及 R2 表示支持的意見。下文是對 R1 和 R2 的意見／建議的回應。

檢討區域零售設施的供應量及發展創新產業的需要(R1)

- 6.11 **R1** 關注東涌的區域零售設施供應量及從宏觀角度來看東涌的市場定位。應注意的是，當局在規劃東涌新市鎮擴展區的商業活動時，已考慮大嶼山及其周邊地方其他已知或已規劃的發展項目，包括港珠澳大橋香港口岸可能進行的上蓋發展、機場北商業區及機場會議展覽設施、香港迪士尼樂園，以及現正或將會進行研究的地方(包括欣澳及小蠔灣)，以確保這些發展項目能適度協調和配合，發揮協同效應。為把握東涌的策略位置和橋頭經濟所帶來的發展機遇，東涌新市鎮擴展區可發展一個總樓面面積約 50 萬平方米的區域辦公室樞紐。為發揮羣聚效應，辦公樓宇主要集中在「都會中心區」及東涌東鐵路站四周的商業帶。在東涌新市鎮擴展區提供零售設施，亦是要確保與周邊的發展相輔相成，並把握人口集中在鐵路站四周的位置優勢。至於擬發展的區域零售樞紐主要集中在擬議的東涌東鐵路站四周(總樓面面積約 12 萬平方米)，以及海旁一帶(總樓面面積約 4 萬平方米)。除區域零售設施外，亦建議沿臨向連綿公園網絡的住宅用地邊緣發展兩層高的商業帶，提供總樓面面積約 114 000 平方米的地區零售用途，以鼓勵開設地鋪，為當地居民提供經營小生意的機會，以及滿足區內居民日常生活所需。商業設施概念在圖 H-4 顯示。
- 6.12 根據大嶼山發展諮詢委員會在二零一六年一月所提出的大嶼山發展策略，東涌東的「都會中心區」會定位為一個智慧商業樞紐，輔以商務酒店及其他配套設施，以便發揮設施聚集的經濟效果。由於東涌現有的商業空間有限，因此必須提供足夠的新發展空間，製造羣聚效應，令商業樞紐可蓬勃發展。
- 6.13 **R1** 提出在東涌建科學園及工業邨，作電影製作及創意媒體廣告等創新產業之用。關於此建議，發展東涌新市鎮擴展區的整體目的，是要把現有新市鎮擴展成更具規模的社區，以切合房屋、社會、經濟、環境和區內居民所需。在這前提下，除了提供房屋用地，亦藉此機會把東涌發展為區域辦公室樞紐，以充分利用東涌的策略位置。興建科學園及工業邨需有大範圍的土地儲備，並可能與已規劃的土地用途未能配合。基於規劃及環境方面的考慮因素，東涌並沒有預留土地作科

學園及工業邨。儘管如此，草圖提供了彈性，可在區內開設與科學園及創新產業相關的辦公室，例如從事研究發展、資訊科技及通訊業的辦公室。「播音室、電視製作室及／或電影製作室」亦屬「商業」地帶的第二欄用途，可透過規劃申請機制獲城規會考慮。東涌與其他地區(例如屯門及洪水橋新發展區)具策略性連繫，由於那些地區有預留土地作工業發展，故亦可產生協同作用。

擴大遊艇停泊處及水上運動中心(R2)

6.14 對於 R2 建議把遊艇停泊處擴大至可容納 200 多艘船隻，土木工程拓展署港島及離島拓展處處長表示，東涌研究假定擬議的遊艇停泊處有泊位 95 個，然後據此作出評估。進出遊艇停泊處的船次增加，會嚴重干擾船隻在東涌海道內航行及通過有限制的大橋開口。海事處處長亦認為，進一步擴大擬議的遊艇停泊處會侵入現有的東涌海道及阻塞該海道，而且很可能會對擬議的大小磨刀海岸公園和中華白海豚的生境造成不可接受的環境影響。環保署署長亦表示，要進行環評研究才能評估潛在的環境影響，繼而確定有關建議是否符合環評條例的規定。

6.15 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境認為，擬議的水上運動中心及公眾海灘可令海濱更多樣化和更具活力。不過，申述人沒有就這些擬議用途提供任何發展詳情或建議任何發展限制或提交任何技術評估(包括視覺評估)報告。建築署總建築師／管理統籌分處 2 認為，只要沿岸的散步長廊維持開放及通達，把區域休憩用地與遊艇停泊處及水上運動設施連為一體，或可發揮協同效應，營造地方特色。康樂及文化事務署署長(下稱「康文署署長」)表示，該署並無計劃在東涌發展水上運動中心，但如果 R2 有興趣在擬議地點發展及營運水上運動中心，該署沒有很大意見。海事處處長認為，擬設於西緣的人工海灘會侵入東涌海道。海灘、遊艇停泊處及東涌海道的使用者會相互受到影響，須互相協調。無論如何，與遊艇停泊處發展相關的水上運動設施可視作現時的「其他指定用途」註明「遊艇會所、船隻修理及與遊艇停泊處發展相關的商業設施」地帶的附屬用途。

表示反對的申述／提出意見的申述

反對進一步發展東涌(R3 至 R28、R30 至 R36、R45 至 R47、R52、R55 至 R57 及 R59)

- 6.16 東涌新市鎮擴展區的整體目的是擴展現有的東涌新市鎮，使之成為更具規模的社區，可應付房屋、社會、經濟、環境和當地居民的需要。在東涌東填海拓地，是其中一個重要的土地供應來源，用以應付本港中長期的房屋及經濟需要。政府一直致力增加土地供應，透過採取多管齊下的土地供應措施(包括更改土地用途、收地、重建、填海、發展岩洞和重用前石礦場)，應付人口增長及維持本港的經濟和社會發展，以確保土地供應策略既穩健又靈活。此外，政府已就多個棕地較密集的新界鄉郊地區(例如古洞北新發展區、洪水橋新發展區、元朗南具發展潛力區)進行全面研究，以確認有關地區的發展潛力及釋出土地發展新市鎮／作綜合發展，並進行所需的基建提升工程。環評報告已妥為評估及處理東涌新市鎮擴展區計劃下的填海及新發展帶來的環境及生態問題，確定有關情況符合環評條例的規定。該環評報告已在二零一六年四月獲環境保護署核准。
- 6.17 申述人關注東涌東內大部分土地會用作私人住宅發展，以及擬議的中低密度住宅發展不能有效解決房屋問題。須注意的是，根據規劃，東涌新市鎮擴展區將會有不同類型的住宅發展，確保提供均衡的房屋組合，讓不同社會羣體可選擇不同類型的房屋。東涌新市鎮擴展區目前採用的公營／私營房屋比例約為 63 比 37，大致符合長遠房屋策略督導委員會所建議的 60 比 40 公營／私營房屋比例。當局在有關發展落實後，會決定興建哪一類型的公共房屋(資助出售房屋或租住公屋)。建議不同密度的住宅發展(「住宅(甲類)」的地積比率由 5 倍至 6.9 倍不等；「住宅(乙類)」的地積比率由 2.5 倍至 3.9 倍不等)，是顧及個別用地的特點、區內的情況、相關的規劃及城市設計考慮因素和基礎設施的容量。為善用交通網絡便利的優勢和妥善運用土地資源以應付殷切的房屋需求，東涌新市鎮擴展區採用運輸主導發展概念，即靠近鐵路站的地區發展密度較高。

- 6.18 至於申述人就空氣質素提出的具體問題，根據有關東涌新市鎮擴展區的經核准環評報告，在實行建議的緩解措施後，擬議的填海工程和有關發展在施工及營運階段可能造成的空氣質素影響，會符合環評條例的規定。對於 **R52** 要求採用世界衛生組織的最新空氣質素指引，環保署表示，根據環評條例，有關方面須依據環評報告獲核准之時的《香港空氣質素指標》，評估東涌新市鎮擴展區的擬議發展在施工及營運階段可能造成的空氣質素影響，而非世界衛生組織的最新空氣質素指引。
- 6.19 至於東涌新市鎮擴展區應採用低碳城市概念的建議，其實與東涌新市鎮擴展區目前的規劃一致，因為根據有關規劃，鐵路系統將會是東涌新市鎮擴展區的客運系統的主要部分，以盡量減少路面交通及私家車的使用。東涌東和東涌西會分別增設一個鐵路站，並採用運輸主導發展概念的鐵路站。此外，區內還會闢設完善的單車徑(東涌新市鎮擴展區的單車徑全長 12 公里，其中 5 公里沿着東涌東的海濱而建)、單車停泊設施及行人道網絡，以鼓勵市民以單車代步和方便單車和行人往來。這些措施可減少對汽車的需求，從而減少溫室氣體排放。

反對填海 (R5 至 R12、R15 至 R57 及 R59)

對海洋生物和中華白海豚的影響

- 6.20 東涌東的擬議填海工程已考慮到對附近生態易受影響的地方(包括在東涌灣、東涌河、擬議的大小磨刀海岸公園、大蠔灣和大蠔「具特殊科學價值地點」)的影響。東涌東的填海範圍已考慮到保存生態價值高的生境的需要。漁農自然護理署署長(下稱「漁護署署長」)表示，東涌新市鎮擴展區的環評已妥為評估和處理東涌新市鎮擴展區計劃的環境和生態問題，確定計劃符合環評條例的規定。二零一六年四月八日，環保署署長有條件批准有關的環評報告。土木工程拓展署港島及離島拓展處處長表示，實施適當的緩解措施後，預計在施工及營運期間不會對環境造成負面影響。
- 6.21 漁護署署長表示，根據經批准的環評報告，東涌新市鎮擴展區的填海範圍只佔香港中華白海豚種羣整體生境範圍的很小

部分，而且進行填海的位置只有很少中華白海豚出沒。因此，對中華白海豚生境造成的影響不大。

- 6.22 東涌研究建議實施一系列措施，以減少海上交通流量和對中華白海豚可能造成的干擾。有關措施包括：(i)使用大型的駁船；(ii)盡量使用陸路運輸；(iii)盡量重用拆建物料；(iv)使用有關當局批准的航行路線；(v)船隻不得進入大小磨刀海岸公園的核心地區；(vi)大小磨刀海岸公園內的船速限制，須較海岸公園規例所訂的限制嚴格；以及(vii)船隻不得碇泊和停留在大小磨刀海岸公園內。此外，日後承建商須提交「減少海上交通建議」和「工程船隻路線計劃書」，取得批准後才可展開工程。實施這些措施後，預料填海工程對香港的中華白海豚種羣的剩餘影響並不顯著，可以接受。

對大小磨刀海岸公園的干擾

- 6.23 漁護署署長表示，經批准的環評報告已妥為評估和處理東涌新市鎮擴展區計劃對大小磨刀海岸公園的生態和功能可能造成的影響。根據該環評報告，減少海上交通流量的建議緩解措施實施後，對擬議大小磨刀海岸公園的功能和質素所造成的影響會減至可接受的水平。機場三跑道系統和東涌新市鎮擴展區計劃的施工高峯期沒有重疊。東涌新市鎮擴展區計劃採用免挖方法，並會使用隔泥幕，因此工程所產生的懸浮固體應不會對水質造成負面影響。此外，在施工期間，每周會有三天在擬議大小磨刀海岸公園進行監測水質工作，以確保符合環評報告的既定標準。

對大鰲「具特殊科學價值地點」的影響

- 6.24 大鰲河「具特殊科學價值地點」附近將不會有發展，因此擬議發展料不會對該河造成負面影響。漁護署署長表示，已評估對大鰲灣沉積物和水流改變可能造成的影響，認為有關影響並不顯著。

對漁業的影響

- 6.25 經批准的環評已進行了漁業影響評估。與於二零一四年的約十六萬公噸總魚產量比較，因東涌新市鎮擴展區計劃而損失

的魚產量最多只是每年約 15 公噸。鑑於該區的魚產量不多，影響幅度並不嚴重。

生態海岸線

- 6.26 經批准的環評報告建議建造生態海岸線，作為因擬議填海工程而損失一般海洋生境的緩解措施。生態海岸線經適當設計，對該區的生態系統會有助益，同時為沿海地方提供保護。建造生態海岸線是否可行一事，已在東涌新市鎮擴展區經批准的環評報告內作出評估和處理。

累積環境影響

- 6.27 土木工程拓展署就三個於西部水域具潛力的近岸填海地點進行的累計性環境影響評估研究於二零一五年完成。這項研究從策略層面探討三個可能填海地點(包括欣澳、小蠔灣及龍鼓灘)的工程及西面水域其他施工中和已承諾／規劃／建議的發展項目(例如東涌新市鎮擴展區、港珠澳大橋等)對空氣質素、水質、生態及漁業可能造成的累積影響。這項評估研究總結認為，只要有適當的緩解方案，各項工程不會對空氣質素、水質、生態及漁業構成重大問題。
- 6.28 土木工程拓展署總工程師／海港工程表示，鑑於土地發展存在各種限制，而土地資源需求殷切，政府多年來一直以多管齊下的靈活方式，包括在維港以外進行填海，以增加土地供應，推動本港的社會經濟發展。儘管如此，當局如推展小蠔灣和欣澳的填海計劃，必定會進行法定環評，確保填海對環境和生態沒有不良影響。漁護署署長表示，《生物多樣性公約》的適用範圍自二零一一年起延伸至香港。香港推行的自然保育政策和一系列措施均符合公約所訂的目標。

反對關設遊艇停泊處(R5 至 R11、R13、R14、R52、R54 至 R56)

擬議遊艇停泊處的需要

6.29 全港對遊艇停泊處一直存在需求。香港的持牌遊艇數量按年增長約 6%⁵，而香港現有的遊艇停泊處均已泊滿船隻，並有輪候名單。由於香港土地稀少，而現有海濱大多用作其他用途和建有其他設施，因此在本港物色合適地方關設新遊艇停泊處時一直面對挑戰。在東涌東填海開拓新土地是關設新遊艇停泊處以滿足持續增長需求的大好機會，因為該處水域適宜關設遊艇泊位，並有土地可建配套設施(例如維修保養、管理、會所設施等)。東涌和大嶼山日後會發展各式各樣的設施及活動，而且東涌鄰近南丫島、大嶼山南部、索罟群島等遊艇或會駛往的地方，故新遊艇停泊處設於東涌也恰當。從城市設計和土地用途規劃的角度而言，擬議的遊艇停泊處可令海濱增添活力，成為該區新的消閒活動樞紐。遊艇停泊處與毗鄰的酒店和商業發展項目協調，有助創造多元化的就業機會，例如有關維修保養、服務、餐飲、管理等的職位。海濱休憩用地和擬議遊艇停泊處附近一帶也將發展成為該區的焦點。

環境影響

6.30 東涌新市鎮擴展區的核准環評報告已處理遊艇停泊處可能造成的環境影響，環評報告並無發現有不可克服的問題。落實有關工程前，會進行另一次環評，以履行環評條例所訂的法定要求。在東涌新市鎮擴展區發展計劃的詳細設計階段，會進一步研究擬議遊艇停泊處的運作及落實安排。

把海濱私有化及公眾避風塘

6.31 有申述人關注擬議遊艇停泊處會把海濱的公共空間私有化。應注意的是，海濱大部分的地方已劃為「休憩用地」，以發展海濱長廊和單車徑，供市民欣賞開闊的海景。海濱長廊可用作行人通道，加強整個東涌新市鎮的連繫。海濱長廊將與

⁵ 資料來源：二零一三年、二零一四年及二零一五年版的海事處香港港口統計年報。

發展區內的景觀緊密連繫，為行人和單車使用者提供一個延綿及無障礙的公眾休憩用地。

- 6.32 從規劃角度而言，避風塘與建立獨特而具生氣的海濱，作為東涌東新的休閒娛樂及活動樞紐這一規劃意向並不協調。

關注承受力(R15 至 R28、R52、R56 及 R57)

- 6.33 有申述人關注東涌人口增加會使該區設施(例如交通及社區設施)的承受力不勝負荷。此外，發展計劃帶來的就業機會不夠多元化，不能配合區內人口的需要。

- 6.34 當局已計劃發展全面的交通網絡，為東涌新市鎮擴展區提供服務。東涌新市鎮擴展區的主要運輸工具是鐵路，擬設兩個新鐵路站⁶，把東涌與本港其他地區連接起來。根據東涌研究的交通及運輸影響評估，以東涌線的設計容量(假設每平方米可容納四人)，加上東涌東及東涌西兩個新鐵路站，足以應付東涌新市鎮擴展區全面發展後規劃人口的需求。當局擬透過興建大蠔交匯處和連接東涌東及北大嶼山公路的 P1 公路(東涌一大蠔段)來紓緩未來的交通壓力。此外，將於二零一八年落成的屯門至赤鱗角連接路可為區內居民提供另一交通路線，有助減輕北大嶼山公路的交通流量。當局亦會興建新的公共交通交匯處(有三個位於東涌東)，便利乘客轉乘區內不同的交通工具(圖 H-5)。現時有 37 條專營巴士路線服務東涌居民。運輸署會確保有足夠的公共交通服務，應付未來人口的需求。

- 6.35 當局已根據《香港規劃標準與準則》的規定及相關政府部門的意見，全面規劃東涌新市鎮擴展區的社區、社會福利、康樂及教育設施，以服務整個新市鎮及其擴展區的人口。有關設施包括一個三公頃的運動場、室內運動場館、專上教育設施、診所、學校、消防局及警署。當局亦仔細規劃政府、機構或社區用途的位置，確保區內居民易於使用有關設施，並

⁶ 根據《鐵路發展策略 2014》，當局計劃將現有的東涌線向西延伸，並在東涌西建造一個新的鐵路站。初步建議落實時間為二零二零年至二零二四年，建議需視乎詳細研究及資源。東涌新市鎮擴展研究亦建議建造一個新的東涌東鐵路站。政府將會繼續與有關方面聯繫，以便適時落實建造東涌東鐵路站，滿足東涌新市鎮擴展的發展需要。

同時為附近社區服務。另外已預留土地在有需要時闢作現時未能預知的政府、機構或社區用途，例如可作市政街市。

6.36 現時東涌的商業活動有限。根據東涌研究，東涌新市鎮擴展區會發展商業設施(包括辦公室、零售設施、酒店和遊艇停泊處)，創造多元化的就業機會(例如辦公室工作、專業服務、管理、物業管理、酒店管理、旅遊服務、餐飲和零售服務)。東涌新市鎮擴展區引入不同類型的商業活動後，預計將可額外創造約四萬個職位⁷。周邊地區的其他發展項目(例如機場三跑道系統、港珠澳大橋香港口岸、機場北商業區和欣澳)亦會為東涌帶來更多職位。連綿的公園網絡和主要街道沿途亦計劃闢設地區零售設施，為當地居民提供經營小生意的機會，也會令街道更熱鬧。此外，區內預留了土地作專上教育及其他學校用途，為東涌居民提供教育和培訓設施(例如旅遊業、航空業、飲食業等)，以應付東涌及周邊地區的發展和工作人口所需。

6.37 關於 **R56** 建議降低東涌新市鎮擴展區的發展密度和人口，正如上文所述，發展東涌新市鎮擴展區的整體目標，是把現有的新市鎮擴建為更具規模的獨特社區，以能切合房屋、社會、經濟、環境和當地居民的需要。東涌東也是其中一個重要的土地供應來源，提供土地應付全港中、長期的房屋需要。只要擬議的住宅發展和人口增加對環境、生態、規劃和城市設計、交通運輸、社區和社會這些方面的影響都可接受，政府就應善用這個土地資源。

6.38 二零一六年一月，大嶼山發展諮詢委員會提出了全面的大嶼山發展策略建議，透過平衡並加強發展和保育，使大嶼山成為宜居、宜業、宜商、宜樂、宜學的智慧型低碳社區。政府現正整理和分析在公眾參與活動期間收到的意見，目標在二零一六年年底前公布大嶼山發展藍圖。

⁷ 粗略估計東涌新市鎮擴展區提供的四萬個新職位中，約有45%(18 000個職位)是為文書工作、非技術工人和服務及零售人員而設，這些工作無需技術或只要求相對低的技術水平。

特殊學校(R5 至 R7、R12 及 R59)

- 6.39 教育局局長表示，東涌新市鎮擴展區已預留七幅小學用地、三幅中學用地、及一幅用地作校舍和專上院校，除此之外，東涌第 108 區亦預留了一幅用地作特殊學校用途。這所新的特殊學校包括小學和中學，收生對象為輕度、中度及嚴重智障兒童，設有 18 個課室和 60 個宿位。教育局計劃在二零一六年第四季諮詢立法會教育事務委員會，並在二零一七年年年初向立法會申請撥款。如獲批准撥款，興建工程預期在二零一七年年年初展開，在二零一九年上半年完成。

公眾街市(R5 至 R7、R12、R56 及 R59)

- 6.40 政府考慮是否興建新的公眾街市時，會按個別情況考慮相關因素，包括區內人口（包括人口組合）、社區的需要、附近公營及私營街市設施、售賣新鮮食物店鋪的數目、個別地區的實際情況等。東涌新市鎮現時有街市設施和其他新鮮糧食零售店，例如逸東邨和富東邨的濕貨街市。東涌第 56 區和第 39 區的公共房屋發展項目會共設有兩個新的公眾濕貨街市。該兩區的公共房屋正在興建中，分別暫定於二零一六年和二零一八年落成。政府的考慮是在於便利公眾有方便易達的新鮮糧食零售渠道以滿足日常需要，同時確保能適當及有效率地運用公共資源。東涌新市鎮擴展區已預留用地，可發展各種政府、機構或社區設施。在這些設施中，公眾街市屬經常獲准許用途，如有需要，便可發展。此外，在可發展公共和私人房屋的「住宅(甲類)」用地，亦能闢設包括街市在內的零售設施。在東涌新市鎮擴展區的詳細設計和落實階段，相關各局和部門會緊密合作跟進上述事宜。

單車設施(R5 至 R7、R13 及 R14)

- 6.41 建議闢建全面的單車徑網絡，把東涌東主要的地方(例如擬建的東涌東鐵路站、住宅區和地區休憩用地)連接起來。此外，於東涌東不同地方設置單車停泊設施。第 147 區鄰近日後大蠔交匯處的用地亦已預留作可能闢設的單車公園。關於申述人建議興建連接東涌和機場的環大嶼山單車徑，土木工程拓展署港島及離島拓展處處長表示，在規劃日後的發展時，會研究把單車徑延長至小蠔灣和欣澳的可能性。

拆卸白芒碼頭(R5 至 R7 及 R13)

- 6.42 由於現有的白芒碼頭位於東涌東的填海區內，因此有需要將之拆除。施工期間會提供臨時的登岸梯級。當局於東涌東填海工程完成後，會在新海堤設置新的公眾登岸梯級。

鐵路噪音(R58)

- 6.43 沿東涌線和機場快線的擬議商業發展的位置是經策略性安排，以阻隔鐵路噪音。因此，這些商業發展須適時落實。倘若預計到商業發展項目的落實時間表與住宅發展項目的入伙時間不能配合，會於東涌新市鎮擴展區的詳細設計研究檢視提供臨時緩解鐵路噪音措施的需要。此外，在落實發展時，亦會考慮把有關向環境保護署提交環評報告的要求（包括檢視潛在噪音影響）加入發展項目的契約內。

7. 對意見和建議的回應

- 7.1 第 5.1 至 5.7 段載述有關意見和建議提出的觀點與申述的理據相似，上文第 6.10 至 6.43 段的評估已作相關回應。對有關意見的詳細回應載於附件 VI。
- 7.2 至於 C27 和 C76 關注保護郊野和林地，有關地區(包括毗連郊野公園的山麓)在草圖上劃為「綠化地帶」。根據一般推定，「綠化地帶」不宜進行發展。此地帶內的發展會受到嚴格管制。
- 7.3 至於 C78 提出具體意見，要求在東涌興建兩個標準欖球場(120 米 × 80 米)，應注意的是，當局已分別在東涌東預留多塊「政府、機構或社區」用地，提供康體設施，包括一個在第 138 區的室外運動場(3 公頃)，以及兩個分別在第 102 區(0.6 公頃)和第 140 區(0.6 公頃)的室內體育館。有關方面如想在這些用地進行發展，可尋求當局在政策上予以支持。

8. 諮詢

8.1 規劃署曾諮詢政府下列各局及部門，他們的意見收錄在上文適當的段落。相關的回應載於附件 V 和 VI：

- (a) 教育局局長；
- (b) 食物及衛生局局長；
- (c) 建築署總建築師／管理統籌分處 2；
- (d) 屋宇署總屋宇測量師／新界東(1)及牌照；
- (e) 路政署鐵路拓展處總工程師／鐵路拓展 2-2；
- (f) 規劃署總城市規劃師／策略規劃；
- (g) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境；
- (h) 運輸署署長；
- (i) 漁農自然護理署署長；
- (j) 環境保護署署長；
- (k) 食物環境衛生署署長；
- (l) 房屋署署長；
- (m) 康樂及文化事務署署長；
- (n) 海事處處長；
- (o) 社會福利署署長；
- (p) 地政總署離島地政專員；以及
- (q) 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長。

8.2 規劃署曾諮詢政府下列各局及部門的意見，他們對各項申述並無重大意見：

- (a) 發展局局長；
- (b) 民政事務局局長；
- (c) 文物保育專員，發展局；
- (d) 水務署總工程師／建設；
- (e) 渠務署總工程師／顧問工程管理；
- (f) 渠務署總工程師／排水工程；
- (g) 渠務署總工程師／香港及離島；
- (h) 土木工程拓展署總工程師／海港工程；
- (i) 路政署總工程師／新界東；
- (j) 警務處處長；
- (k) 旅遊事務專員；
- (l) 政府飛行服務隊總監；

- (m) 機電工程署署長；
- (n) 消防處處長；
- (o) 通訊事務總監；
- (p) 民航處處長；
- (q) 衛生署署長；
- (r) 民政事務總署離島民政事務專員；
- (s) 政府產業署署長；以及
- (t) 土木工程拓展署土力工程處處長。

9. 規劃署的意見

規劃署備悉 R1 至 R2 表示支持的意見及 R58 所提供的意見。基於上文第 6 段所作的評估及以下理由，規劃署不支持 R1 和 R2 的餘下意見及 R3 至 R57 及 R59 的意見，並認為不應修訂該圖以順應這些申述：

就所有申述而言

- (a) 東涌新市鎮擴展區的整體目的是擴展現有的東涌新市鎮，使之成為更具規模的社區，可應付房屋、社會、經濟、環境和當地居民的需要。在東涌東填海拓地，是其中一個重要的土地供應來源，用以應付本港中長期的房屋及經濟需要。環評報告已妥為評估及處理東涌新市鎮擴展區計劃所建議的填海及新發展帶來的環境及生態問題，確定有關情況符合環評條例的規定。該環評報告已在二零一六年四月獲環境保護署核准。此外，有關方面亦進行了多項技術評估，確定這項計劃對交通、基礎設施、景觀、空氣流通和視覺的影響可以接受。

另就具體理據和建議提出的理由

檢討區域零售設施的供應量及發展創新產業的需要(R1)

- (b) 當局在規劃東涌新市鎮擴展區的商業活動時，已考慮大嶼山及其周邊地方其他已知或已規劃的發展項目，以確保這些發展項目能適度協調和配合，發揮協同效應。

- (c) 東涌東定位為區域辦公室兼智慧商業樞紐。基於規劃及環境方面的考慮因素，東涌東並沒有預留土地建科學園及工業邨。不過，草圖的《註釋》提供了彈性，可在區內開設與創新產業相關的辦公室。東涌與其他地區(例如屯門及洪水橋新發展區)具策略性連繫，由於這些地區有土地預留作工業發展，故亦可產生協同作用。

擴大遊艇停泊處及水上運動中心(R2)

- (d) 申述人沒有進行環境和技術評估來證明擴大遊艇停泊處及公眾海灘的可行性。有關建議會侵入現有的東涌海道，而且很可能對環境造成不可接受的影響。

反對進一步發展東涌 (R3 至 R28、R30 至 R36、R45 至 R47、R52、R55 至 R57 及 R59)

- (e) 根據規劃，東涌新市鎮擴展區將有不同類型的住宅發展，確保提供均衡的房屋組合和不同類型的房屋。東涌新市鎮擴展區採用的公營／私營房屋比例大致符合長遠房屋策略督導委員會所建議的比例。草圖建議不同密度的住宅發展，是顧及個別用地的特點、區內情況、相關的規劃及城市設計考慮因素、基礎設施的容量和運輸主導發展概念。
- (f) 環評報告已妥為評估及處理東涌新市鎮擴展區計劃下的新發展帶來的空氣質素問題，確定有關情況符合環評條例的規定。該環評報告已在二零一六年四月獲環境保護署核准。東涌新市鎮擴展區採用低碳城市概念，根據規劃，鐵路系統將是客運系統的主幹，配合完善的單車徑和行人路網絡，以減少對私家車的需求，從而減少溫室氣體排放。

反對闢設遊艇停泊處(R5 至 R11、R13、R14、R52、R54 至 R56)

- (g) 全港對遊艇停泊處存在需求，而東涌東是適宜闢設新遊艇停泊處的地點。擬議遊艇停泊處及其相關設施可令海濱增添活力，與毗鄰的酒店和商業發展項目相協調。海濱長廊將保留作公眾休憩用地，讓公眾享用。

- (h) 東涌新市鎮擴展區的核准環評報告已處理擬議遊艇停泊處可能造成的環境影響，環評報告並無發現有不可克服的問題。在詳細設計階段，會進一步研究擬議遊艇停泊處的運作及落實安排。落實有關工程前，會進行另一次環評，以履行環評條例所訂的法定要求。

承受力不勝負荷(R15 至 R28、R52、R56 及 R57)

- (i) 當局計劃發展全面的交通網絡，為東涌新市鎮擴展區提供服務。以東涌線的設計容量，加上東涌東及東涌西兩個新鐵路站，足以應付東涌新市鎮擴展區全面發展後計劃人口的需求。當局亦擬建大嶼交匯處和連接東涌東及北大嶼山公路的P1公路(東涌一大嶼段)，以紓緩未來的交通壓力。此外，將於二零一八年落成的屯門至赤鱸角連接路可提供另一交通路線，有助減輕北大嶼山公路的交通流量。
- (j) 當局已根據《香港規劃標準與準則》的規定及相關政府部門的意見，全面規劃東涌新市鎮擴展區的社區、社會福利、康樂及教育設施，以服務整個新市鎮及其擴展區的人口。
- (k) 東涌新市鎮擴展區將可創造額外四萬個職位。商業發展大增，為該區創造多元化的就業機會。周邊地區的其他發展項目(例如機場三跑道系統、港珠澳大橋香港口岸、機場北商業區和欣澳)亦會為東涌帶來更多職位。連綿的公園網絡和主要街道沿途亦計劃闢設地區零售設施，為當地居民提供經營小生意的機會。

特殊學校(R5 至 R7、R12 及 R59)

- (1) 東涌已預留一幅用地作特殊學校用途，收生對象為輕度、中度及嚴重智障兒童。

公眾街市(R5 至 R7、R12 及 R59)

- (m) 東涌新市鎮現時有街市設施和其他新鮮糧食零售店(例如逸東邨和富東邨的濕貨街市)，新的公共房屋發展項目內亦共設有兩個新的公眾濕貨街市。東涌新市鎮擴展區已預留用地，可發展各種政府、機構或社區設施。在這些設施中，公眾街市

屬經常獲准許用途，如有需要，便可發展。此外，在可發展公共和私人房屋的「住宅(甲類)」用地，亦能闢設包括街市在內的零售設施。在東涌新市鎮擴展區的詳細設計和落實階段，相關各局和部門會緊密合作跟進上述事宜。

單車設施(R5 至 R7、R13 及 R14)

- (n) 建議闢建全面的單車徑網絡、單車停泊設施及單車公園，把東涌東主要地方連接起來。在規劃日後的發展時，會研究把單車徑延長至小蠔灣和欣澳的可能性。

拆卸白芒碼頭(R5 至 R7 及 R13)

- (o) 有需要拆除現時位於東涌東填海區內的白芒碼頭。當局於填海工程完成後，將會設置新的公眾登岸梯級。

鐵路噪音(R58)

- (p) 沿東涌線和機場快線的擬議商業發展的位置是經策略性安排，以阻隔鐵路噪音。因此，這些商業發展須適時落實。會於詳細設計研究檢視提供臨時緩解鐵路噪音措施的需要。

10. 請求作出決定

請城規會審議各項申述和意見時，亦考慮在聆聽會上提出的論點，然後決定建議／不建議順應申述書的內容／部分內容修訂這份草圖。

11. 附件

附件 I	申述書及內容大致劃一的電郵範本
附件 II	意見書及內容大致劃一的信／電郵範本
附件 III	載有所有申述人及提意見人名稱及他們的申述書及意見書的光碟
附件 IV	離島區議會二零一六年二月一日會議記錄的摘錄
附件 V	申述的摘要及規劃署的回應
附件 VI	對申述的意見的摘要及規劃署的回應

圖 H-1	申述和意見所涉地點的位置圖
圖 H-2	申述和意見所涉地點的航攝照片
圖 H-3a 及 3b	實地照片
圖 H-4	商業設施概念
圖 H-5	行人和單車徑網絡概念
繪圖 H-1	申述人的建議

規劃署

二零一六年九月