

1. 會議於二零一六年十月四日上午九時十分恢復進行。

2. 下列委員及秘書出席了恢復進行的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
黃偉綸先生

黃仕進教授 副主席

張孝威先生

霍偉棟博士

何立基先生

黎慧雯女士

劉興達先生

李美辰女士

陳福祥博士

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

張國傑先生

馮英偉先生

黎庭康先生

李國祥醫生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

黃耀光先生

地政總署助理署長(區域 3)

陳永堅先生(上午)

地政總署副署長(一般事務)

林潤棠先生(下午)

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)

蕭鏡泉先生

規劃署署長

凌嘉勤先生

3. 秘書報告，城市規劃委員會(下稱「城規會」)在二零一六年九月二十九日聆聽有關《東涌谷分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCV/1》的申述和意見。城規會在二零一六年九月三十日接獲由創建香港轉交香港大學一名教授的來信，信中載述該名教授對東涌谷分區計劃大綱圖的意見。由於為期兩個月的法定展示期在二零一六年三月八日屆滿，而城規會在法定展示期屆滿後才接獲該信，因此委員同意有關意見應視為不曾作出。

議程項目 3

[公開會議]

考慮有關《東涌市中心地區分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCTC/21》
的申述和意見

(城市規劃委員會文件第 10178 號)

[會議以廣東話及英語進行。]

4. 秘書報告，《東涌市中心地區分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCTC/21》的修訂項目涉及劃定房屋署(香港房屋委員會(下稱「房委會」)的執行機關)擬議公共房屋發展項目用地。以下委員已就此議項申報利益，因他們與房委會及／或申述人或申述人的代表(包括 Coral Ching Limited (R1)的母公司太古地產有限公司(下稱「太古公司」)、代表 R5 的領賢規劃顧問有限公司(下稱「領賢公司」)、長春社(R24)及世界自然基金會香港分會(R25))有從屬關係／業務往來，以及／或在該區擁有物業：

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------------|
| 梁慶豐先生 | — 為房委會投標小組委員會委員 |
| 凌嘉勤先生
(以規劃署署長的身分) | — 為房委會策劃小組委員會及建築小組委員會委員 |
| 林潤棠先生
(以地政總署副署長的身分) | — 為房委會替補委員 |
| 關偉昌先生
(以民政事務總署總工程師(工程)的身分) | — 為擔任房委會策劃小組委員會及資助房屋小組委員會委員的民政事務總署署長的代表 |
| | — 其近親在東涌市中心地區擁有一間物業 |

- | | |
|----------------|-------------------------------------|
| 侯智恒博士 | — 現時與房委會有業務往來 |
| | — 為長春社副主席 |
| 廖凌康先生
何安誠先生 |] 現時與房委會和太古公司有
] 業務往來 |
| 黎慧雯女士 | — 現時與房委會有業務往來，
而其公司是太古公司的租戶 |
| 劉興達先生 | — 現時與房委會有業務往來，
過去曾與太古公司有業務往
來 |
| 符展成先生 | — 現時與房委會和領賢公司有
業務往來 |
| 余烽立先生
林光祺先生 |] 過去曾與房委會有業務往來
] |
| 張國傑先生 | — 其公司過去曾與世界自然基
金會香港分會有業務往來 |
| 潘永祥博士 | — 其配偶為房屋署的僱員，但
沒有參與規劃工作 |
| 廖迪生教授 | — 其近親可能在東涌擁有一間
物業 |

5. 委員備悉，梁慶豐先生、廖凌康先生、何安誠先生、符展成先生、林光祺先生和侯智恒博士因事未能出席本節會議，林潤棠先生和余烽立先生則尚未到席。委員備悉，由於這份分區計劃大綱草圖提出的公共房屋發展項目大體上是關乎房屋用地，而非房委會建議的房屋計劃，故不構成直接利益衝突。與會者同意上述已申報涉及與房委會有關的利益的委員(包括黎慧雯女士、潘永祥博士、劉興達先生、余烽立先生、凌嘉勤先生、林潤棠先生和關偉昌先生)可留在席上／參與會議。委員認為黎慧雯女士、劉興達先生和張國傑先生所涉及與太古公司

及／或世界自然基金會香港分會有關的利益，以及廖迪生教授所涉及的利益均屬間接利益，因此同意他們可留在席上。由於關偉昌先生近親的物業並非直接看到這份草圖的修訂項目所涉及的地方，委員亦同意他可留在席上。

6. 主席表示，城市規劃委員會(下稱「城規會」)已給予申述人和提意見人合理通知，邀請他們出席聆聽會，但除了已出席或表示會出席聆聽會的人士外，其餘申述人和提意見人不是表示不會出席聆聽會，就是沒有回覆。由於城規會已給予申述人和提意見人合理通知，委員同意在他們缺席的情況下，聆聽有關的申述和意見。

簡介和提問部分

7. 以下政府的代表、申述人、提意見人及他們的代表獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

譚燕萍女士 — 西貢及離島規劃專員

胡明儀女士 — 高級城市規劃師／離島

區宇欣女士 — 城市規劃師／離島 2

土木工程拓展署

盧國中先生 — 總工程師／離島

王清標先生 — 高級工程師 9(離島發展部)

阮潔鳳女士 — 工程師(離島發展部)

申述人、提意見人及他們的代表

R1 – Coral Ching Limited

羅迅測計師行有限公司 –

李霧儀女士] 申述人的代表
陳曉汶女士]

R4 – 何悅昌

何悅昌先生 – 申述人

R5 – 香港水上運動議會

李禮賢先生] 申述人的代表
潘富傑先生]
Amanda Yu 女士]

C19 – 胡嘉兒

胡嘉兒女士 – 申述人

R13 / C15 – 馮小燕

C1 – 傅家灝先生

C17 – Wong Chun Kiu

何來女士 – 申述人和提意見人的代表

R20 – 由環保團體聯合提交的申述書

R22 – 綠色力量

鄭睦奇先生 – 申述人的代表

R23 – 香港觀鳥會

胡明川女士 – 申述人的代表

R24 – 長春社

梁德明先生] 申述人的代表
Ng Hei Man Roy 先生]

R 25 – 世界自然基金會香港分會

劉兆強先生] 申述人的代表
陳頌鳴先生]

R 26 – 嘉道理農場暨植物園

C 2 – 趙善德

C 3 – 聶衍銘

趙善德先生] 申述人的代表和提意見
聶衍銘先生] 人
金怡霖女士]

C 4 – 環保觸覺

麥志杰先生] 提意見人的代表
譚凱邦先生]
蔡家民先生]
王進洋先生]

C 13 – 智才信管理有限公司

潘惠英女士] 提意見人的代表
程肇堂博士]
袁嘉盈女士]
陳詠珊女士]
黃玉燕女士]
蔡成琳先生]
洪彬芬女士]

8. 主席表示歡迎上述各人到席，並解釋聆聽會的程序。他表示，規劃署的代表會首先向委員簡介有關背景，然後主席會邀請申述人／提意見人或他們的代表作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名申述人／提意見人或他們的代表將獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。申述人／提意見人在會議前已獲通知此項安排。在申述人／提意見人或他們的代表獲分配的時間完結前兩分鐘及完結的那刻，會有計時器提醒他們。口頭陳述完畢後會有答問環節，委員可向政府的代表、申述人／提意見人或他們的代表提問。答問環節後，當日的會議便會休會。在聆聽所有出席會議的申述人／提意見人或他們的代表的口頭陳述後，城規會會在閉門會議中商議有關的申述／意見，並在稍後時間通知申述人／提意見人城規會的決定。

9. 主席又表示，部分申述人／提意見人對有關東涌的其中兩份或三份分區計劃大綱圖提交申述／意見，他們要求獲准就這些分區計劃大綱圖一併向城規會作出口頭陳述。由於這三份分區計劃大綱圖的土地用途規劃互有關連，因此城規會將作出特別安排，容許這些申述人／提意見人或他們的代表在二零一六年十月四日最後一節的會議上發言。

10. 主席邀請規劃署高級城市規劃師／離島胡明儀女士向委員簡介申述的背景。

11. 胡明儀女士借助投影片，按詳載於城規會文件第 10178 號(下稱「文件」)的內容作出簡介，要點如下：

背景

- (a) 「東涌新市鎮擴展研究」(下稱「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。當局於二零一四年九月十九日向城規會簡介有關東涌研究的事宜；
- (b) 在第三階段公眾參與活動期間，當局共收到逾 4 000 份公眾意見書。當局研究考慮這些公眾意見後，修訂了建議發展大綱圖；
- (c) 二零一五年十月八日，當局根據《環境影響評估條例》(下稱「環評條例」)把東涌新市鎮擴展區的環境影響評估(下稱「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該報告；
- (d) 二零一六年一月八日，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研究提出的土地用途建議；

- (e) 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；
- (f) 這份草圖涵蓋的土地總面積約341.66公頃(下稱「該區」)，位於大嶼山北岸，在赤鱸角香港國際機場(下稱「機場」)的東南面、東涌擴展區的南面，東涌灣和東涌谷的東面。該區北連東涌擴展區，西接東涌谷。建議對這份草圖作出修訂，主要是為了加入東涌研究的建議發展大綱圖所提出的土地用途建議，以及反映東涌市中心地區的最新發展建議和已完成的發展；
- (g) 在這份草圖的展示期內，城規會共收到28份申述書和81份就申述提交的意見書；

主要修訂項目

調整規劃區範圍

(修訂項目A1至A3及B1至B3)

- (h) 修訂項目A1涉及擴展先前的《東涌市中心地區分區計劃大綱核准圖編號S/I-TCTC/20》的規劃區界線，把現時東涌市中心地區西面及西南面的地方(約138.05公頃)納入新草圖內，以反映現有的發展和加入東涌研究提出的土地用途建議。項目A1涵蓋的範圍包括(i)東涌研究建議的地方；(ii)現時東涌市中心地區西南面的現有發展；以及(iii)毗連北大嶼及北大嶼(擴建部分)郊野公園的斜坡和河道。項目A1的範圍主要涵蓋現有／擬議的發展，並把這些地方劃為各類用途地帶。
- (i) 上述主要的現有／擬議房屋發展包括現有的逸東邨、位於第39區正在興建的公共房屋發展、位於第42和第46區的兩塊公共房屋建議用地，以及位於第33區逸東邨西面的一塊私營房屋建議用地。這項修訂亦涵蓋了赤鱸角新村和上嶺皮村、下嶺皮村、黃家圍村及龍井頭村等四條鄉村；

- (j) 修訂項目A2及A3涉及把數處地方納入分區計劃大綱圖的規劃區界線內。前者把現時東涌市中心地區東南面的地方(約3.01公頃)納入規劃區，以符合現時北大嶼郊野公園(擴建部分)的邊界(項目A2)，後者涵蓋現時的海岸地區(約0.19公頃)，以反映現有的東涌發展碼頭及馬灣涌地區內的碼頭和防波堤。這些用地被劃為「綠化地帶」或「其他指定用途」地帶，以反映它們現時的天然狀況／現有的碼頭／渡頭用途及防波堤；
- (k) 修訂項目B1及B3涉及把各個地方剔出分區計劃大綱圖的規劃區界線，包括：(i)約8.38公頃的海域；(ii)現有郊野公園範圍約6.47公頃的地方，以符合現時北大嶼郊野公園(擴建部分)的邊界；(iii)迎禧路北面約37.28公頃的地方，並把該地方納入新的東涌擴展區分區計劃大綱草圖內；

切合東涌研究而改劃先前涵蓋於東涌市中心地區分區計劃大綱核准圖的土地(修訂項目C)

- (1) 修訂項目C涵蓋裕東路北面及松仁路東面的地方(約28.4公頃)，以反映東涌研究提出的土地用途建議，主要包括擬議的市鎮公園、位於第23和第48區的兩塊私營房屋建議用地，以及馬灣涌地區的現有村落；

*改劃「綜合發展區」用地以反映已建狀況
(修訂項目D1、D2、E1、E2、F1、F2、G1、G2、H1、H2及J)*

- (m) 由於「綜合發展區」用地上的各項住宅及商業發展已經落成，這些修訂將可反映有關發展的已建狀況，並根據有關地契條款訂定發展限制。東涌鐵路站所在的部分第14區地方，將按修訂項目J改劃為「其他指定用途」註明「鐵路站」地帶，以反映現的鐵路站、土地類別和已建狀況；

公眾諮詢

- (n) 當局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草圖的意見。對於東涌市中心地區分區計劃大綱草圖，離島區議員提出的關注事項／意見主要包括：盡早興建市鎮公園、提供文化和康樂設施、為馬灣涌村興建公眾街市和泊車設施、劃設「自然保育區」地帶和「綠化地帶」影響私人土地的價值和發展權、為逸東邨的居民提供單車徑和行人連接通道，以及改善東涌道；
- (o) 東涌鄉事委員會委員亦提出類似關注事項，包括：東涌現有鄉村缺乏基礎設施(例如道路、泊車、排水和排污設施)、農業活動缺乏供水、缺乏商業用途和地區經濟，以及劃設保育地帶剝奪發展權。此外，他們要求擴展「鄉村式發展」地帶的範圍；

申述的主要理由、申述人的建議及規劃署的回應

- (p) 在收到的28份申述書中，有一份是表示支持的申述書，由一家公司(R1)提交。另外27份是表示反對的申述書，分別由個別人士(R2至R4、R6至R19及R28)、一個組織(R5)和環保／關注團體(R20至R27)提交。至於在收到的81份意見書中，有78份是由個別人士提交，其餘三份分別由一家公司(C13)和環保／關注團體(C4及C12)提交；

表示支持的申述(R1)

(修訂項目A1、C、D及D至J)

- (i) 雖然 R1 大致支持這份草圖，以及支持把「綜合發展區」用地改劃為其他用途地帶，以反映現有的發展，但申述人亦提出以下關注事項：

- 把第 48 區由「住宅(甲類)」地帶降格至「住宅(乙類)3」地帶(地積比率由 5 倍降至 2 倍)的建議(修訂項目 C)，違背了要增加房屋土地供應的現行政策目標；
- 把建築物高度訂為主水平基準上 55 米的建議，與梯級狀的建築物高度輪廓有牴觸；
- 應加強社區服務和設施，以確保整個東涌新市鎮可自給自足，社區可持續發展；

(ii) 建議：

- 應保留第 48 區作「住宅(甲類)」發展，地積比率定為 5 倍，建築物高度則參照逸東邨(主水平基準上 130 米)而定；
- 第 43 區位於兩個「住宅(甲類)」地帶之間的東涌道旁，應由「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶；

(iii) 對上述理由和建議的回應如下：

- 備悉有關表示支持的意見；
- 第 48 區毗鄰馬灣涌村，在一個計劃日後興建市鎮公園的小山丘腳下。東涌研究考慮各項因素，特別是土地用途與周圍環境是否協調，以及建築物高度由內陸向海旁遞降的梯級式建築設計後，建議把有關用地劃作住宅用途，地積比率為 2 倍，建築物高度為主水平基準上 55 米；

- 建議增加的建築物高度會遮擋毗鄰馬灣涌的鄉村發展項目的光線。建議增加的發展密度會令人口及各種基礎設施(包括交通及排污設施等)需求增加，而這些都不在東涌研究的評估範圍內；
- 根據已核准的環評報告，位於第 43 區的芳園地區(修訂項目 A1)屬荒廢濕農地，為野生生物(特別是稀有的蝴蝶品種及瀕危的盧文氏樹蛙)提供生境。因此，把這區劃為根據一般推定不宜進行發展的「綠化地帶」，實屬恰當；
- 當局是根據《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政府、機構或社區設施，以服務整個新市鎮及其擴展區的人口；

表示反對的申述(R2至R28)

休憩用地私有化、損失植物，以及康樂用地及單車泊位減少(R6至R16及R21至R28)

(修訂項目C、D1、D2、E1、F1、F2、G1、H1及R3)

- (iv) 改劃休憩用地或公共空間作發展用途，會導致現有社區及周邊「綠他地帶」內的植物／樹木減少，並會奪去市民的公共空間和活動空間，以及令空氣污染問題惡化，建築工程更會引致污染；
- (v) 應保留休憩用地，並按居民的需要進行規劃。倘有需要改劃「休憩用地」地帶，應把有關用地改劃作興建小規模的公共房屋／長者公共房屋之用。應制訂有關發展項目施工期間及完成後的詳細樹木補償及休憩用地重置計劃；

- (vi) 修訂項目 D2 及 H1 改劃單車停泊處，會進一步把公共空間私有化和令單車泊位減少；
- (vii) 就修訂項目 H1 所涉地方而言，應減少單車泊位數目，栽種植物以改善空氣質素，以及加設座椅給在總站候車的市民使用；
- (viii) 修訂項目 J 所涉地方應改劃作單車停泊處，以締造一個單車友善社區。當局應制訂全面的單車徑計劃；
- (ix) 對上述理由的回應如下：
- 修訂項目 E1、F1、G1、F2 及 R3 只涉及略為調整有關用地的邊界，使其與地契所訂邊界一致，並反映發展完成後的情況和現有的地貌。這些修訂不會影響現有的植物、休憩用地及康樂用地，亦不會對社區、環境及空氣質素造成影響。此外，這些修訂亦不會影響該區現有的植物和樹木；
 - 這些修訂項目所涉及的若干幅土地面積細小而狹長，不可用作興建房屋；
 - 項目 C 所涉改劃「休憩用地」地帶的建議不會影響該區興建市鎮公園的計劃。東涌新市鎮擴展區發展完成後，東涌會有足夠的公眾休憩用地。此外，根據東涌研究的環評報告，劃作住宅用途的用地內的植物主要為次生樹林。環評報告已建議進行補償植樹；
 - 修訂項目 H1 提出改劃地帶，以反映根據核准總綱發展藍圖進行而已完成的商業發展(即東薈城)。這項修訂不會導致休憩用地私有化，亦不會影響闢設單車

泊位、栽種植物和加設座椅給在總站候車市民使用；

- 修訂項目 D2 涉及略為調整邊界，以反映現有的道路路線和美化市容地帶；
- 修訂項目 J 是把現有東涌鐵路站用地改劃為「其他指定用途」註明「鐵路站」地帶。當局已為整個東涌新市鎮及其擴展區擬訂全面的單車徑網絡，並提供足夠的泊車設施；

住宅發展及「鄉村式發展」地帶(R2、R3、R6、R7、R11至R14、R21、R28)(修訂項目A1及C)

- (x) 應在位於第 32 及第 33 區的逸東邨西面提供更多住宅用地；
- (xi) 修訂項目 C 改劃各幅用地作低密度住宅和鄉村發展，會破壞自然環境。應興建公共房屋作為代替；

[陳福祥博士此時到席。]

- (xii) 只應利用生態價值低和交通方便的地方來應付發展的需要；
- (xiii) 劃設「鄉村式發展」地帶時，應把範圍局限在現有構築物和獲批准小型屋宇所在之處；
- (xiv) 建議：
 - 應取消東涌灣的「住宅(甲類)」地帶(R27)；
 - 修訂項目 A1 下的「休憩用地」地帶(涵蓋第 26 和第 35 區)應改劃為「住宅(甲

類)」地帶或「商業／住宅」地帶(R3)；

- 應透過涵蓋黃泥屋村的範圍，以及把赤鱸角新村以西及馬灣新村東北面現時劃為「綠化地帶」的土地改劃為「鄉村式發展」地帶，擴大「鄉村式發展」地帶的總面積(R2)；

(xv) 對上述理由和建議的回應如下：

- 第32和第33區位於海濱一帶，沿岸是泥灘，必須小心處理，以保護東涌灣的海岸區及自然景致。發展項目亦應配合周邊的馬灣涌村低矮民居，並盡量避免密集的發展；
- 在訂定修訂項目C所涉兩塊住宅用地的發展參數(地積比率分別為2倍及4倍，建築物高度分別為主水平基準上55米及主水平基準上75米)時，已考慮周邊的鄉郊及自然環境；
- 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，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。區內已有公共房屋(包括逸東邨)，亦計劃在第27、39、42及46區發展公共房屋；

建議

- 由於位於東涌灣地區的第42和第46區的擬議「住宅(甲類)」地帶毗鄰東涌道，生態價值低，故適宜發展住宅；
- 擬議在第26區劃設的「休憩用地」旨在反映現有的兒童遊樂場，而第32區

的「休憩用地」是為計劃興建的海濱公園而劃設；

- 為區內鄉村劃設的「鄉村式發展」地帶的界線是經考慮現有建築物所在之處、「鄉村範圍」、已批准的小型屋宇申請、尚未處理的小型屋宇申請、屋地、區內地形、用地特點，以及預測小型屋宇需求量而劃的；
- 土木工程拓展署土力工程處處長表示，黃泥屋和赤鱸角新村附近的地方位於陡峭的天然山坡下，若要興建小型屋宇，必須進行天然山坡災害研究。第 24B 區內毗連黃泥屋的地方現有一污水泵房，北面第 48 區的地方則遠離現有村落，確定適合發展中密度住宅。至於赤鱸角村，現時的「鄉村式發展」地帶反映了遷置後的鄉村；

對生態保育和環境的關注(R18 至 R27)

東涌灣／東涌谷／東涌河及芳園地區

(xvi) 申述人對以下事項表示關注：

- 東涌灣／東涌谷／東涌河及相關河岸區的保育問題；
- 住宅發展項目(尤其是建議在第 42 及第 46 區劃為「住宅(甲類)」地帶內興建的多層住宅)和鄉村式發展項目會產生噪音、污水和光污染，影響東涌河的自然景觀、水文和生態，威脅居於區內的野生生物，影響東涌河的水質，阻擋通風廊／觀景廊，以及加劇空氣污染和土力風險；

黃龍坑地區

- (xvii) 在區內生境和具生態價值的地方(例如黃龍石澗這條「具生態價值河溪」及其河岸區)實施的保育措施會否奏效；
- (xviii) 有申述人關注當局欠缺對破壞生態的活動(例如傾倒廢物、排放污水、不協調的發展等)施加土地用途管制及採取執法行動的權力；
- (xix) 落實／建造方法會對生態造成影響；
- (xx) 應採取「先保育，後發展」的策略；
- (xxi) 建議：
 - 應從這份草圖剔出黃龍坑地區，並為這些剔出的地方制訂新的發展審批地區圖或把這些地方納入為郊野公園擴建部分；
 - 應把東涌河及黃龍坑的河道、河岸和支流各邊的 30 米範圍、東涌河河口和東涌灣劃為「具特殊科學價值地點」；
- (xxii) 對上述理由和建議的回應如下：

東涌灣／東涌谷／東涌河及芳園地區

- 東涌灣／東涌谷／東涌河及相關河岸區大多不屬草圖涵蓋的範圍。規劃署是以東涌研究作為依據制訂草圖。規劃署制訂東涌研究的建議發展大綱圖時，已進行生態調查；
- 第 42 區劃作發展高密度住宅，因為該處毗鄰現有的樓宇密集區和一幅施工中的用地(第 39 區)，並可直達東涌道。

石門甲道把第 46 區與芳園生態易受影響的中部和南部分隔開來。根據獲核准的環評報告，擬議的發展不會對第 46 區的生態和環境造成不良影響；

黃龍坑地區

- 黃龍石澗位於現時的東涌市中心地區的南面，大部分的地方都是政府土地。唯一通往該區的道路是一條水務署的公用設施道路(即黃龍坑道)。這條道路單線行車，設有車閘限制車輛駛往黃龍石澗的上游地區。黃龍石澗沿岸有一些私人農地，但與黃龍坑道之間主要隔着一幅植物茂生的斜坡。該區較少機會出現破壞環境的活動，所受的發展威脅亦相對較低；
- 儘管如此，黃龍石澗及其 30 米闊的河岸區已劃為「自然保育區」地帶，以保護該石澗免受人類活動影響，而黃龍石澗的河岸區的邊緣、周邊草木茂盛的地區和林地，以及靠近北大嶼郊野公園(擴建部分)的地方都已劃為「綠化地帶」，以全面保護該區的生境和自然環境；
- 對於申述人關注當局欠缺對破壞生態的活動(例如傾倒廢物、排放污水、不協調的發展等)施加土地用途管制及採取執法行動的權力，事實上，草圖劃設了「綠化地帶」和「自然保育區」地帶，以保護自然環境；
- 當局確定有關發展不會造成無法克服的問題，並建議實施適當的緩解措施；

- 當局已採取「先保育，後發展」的策略，把上述地區指定為保育地帶；

東涌的承受力

(R6、R7、R11、R12、R21、R22及R27)

- (xxiii) 有申述人關注東涌人口增加會使該區的承受力(例如在空氣污染和交通設施方面)不勝負荷；
- (xxiv) 應加強渡輪運輸服務；
- (xxv) 應制訂全面的大嶼山發展計劃；
- (xxvi) 對上述理由的回應如下：
- 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。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；
 - 東涌現有三個碼頭，而東涌發展碼頭現有渡輪服務來往屯門、東涌、沙螺灣及大澳。運輸署會視乎旅客的需求，加強渡輪服務；
 - 大嶼山發展諮詢委員會於二零一六年一月提出全面的大嶼山規劃策略建議。政府現正考慮在公眾參與活動期間收到的公眾意見，目標在二零一六年年底前公布大嶼山發展藍圖；

康體及政府、機構或社區設施

(xxvii) 東涌的康體設施不足，應增建政府、機構或社區設施，包括在東涌灣闢設水上活動中心，以及讓持牌小販經營地區市集。

(xxviii) 建議：

- 第 33 區內「住宅(乙類)2」用地北鄰的「休憩用地」地帶有一部分應改劃為「其他指定用途」註明「水上活動中心」地帶(R5)；

(xxix) 對上述理由和建議的回應如下：

- 對 R1 作出有關增建政府、機構或社區設施的回應，與此相關；
- 康文署署長表示未有計劃在東涌發展水上活動中心。東涌灣是生態易受影響的地方，申述人沒有提交任何評估報告，證明擬議用途在技術上是否可行，以及對環境的影響是否可以接受；
- 東涌市中心現時設有濕貨街市，亦有計劃闢設新的濕貨街市。相關各局和部門會在東涌新市鎮擴展區的詳細設計和落實階段，適當跟進此事；

修訂項目 K 把第 6 區由「政府、機構或社區」地帶改劃為「商業(3)」地帶(R6、R7及R17)

(xxx) 反對把第 6 區由「政府、機構或社區」地帶改劃為「商業(3)」地帶，因為此舉會造成東涌港鐵站 A 出口外的道路交通擠塞，沒有足夠地方讓乘客上落，而且擬建的建築物會

對該區的視覺、空氣流通和空氣質素有負面影響；

(xxxix) 第 6 區應保留作露天場地。倘必須進行發展，則建築物不應高於東薈城，而且應在建築物四周預留更多非建築用地；

(xxxix) 對上述理由的回應如下：

- 考慮到第 6 區位置優越，鄰近東涌鐵路站，而且該用地不須再作政府辦公室用途，為了更善用這幅用地，草圖把第 6 區改劃為「商業(3)」地帶以作商業用途。該區的最高非住用地積比率訂為五倍，最高建築物高度為主水平基準上 100 米，與東薈城等四周發展項目的發展密度和建築物高度相符；
- 當局已為第 6 區的擬議商業發展項目進行視覺評估和空氣流通專家評估。根據視覺評估結果，擬議的發展不會在視覺上與周邊地區不協調。空氣流通專家評估報告總結認為，由於在起風時，第 6 區日後的發展項目會對周邊地區造成一些影響，建議日後發展商在建築設計階段參照《香港規劃標準與準則》有關樓宇配置及透風度的設計指引，並遵從《可持續建築設計指引》的樓宇間距規定。否則，發展商須進行量化空氣流通研究，以盡量減低日後發展的影響；
- 在批地前，東涌研究中的詳細設計和工程研究會進行交通影響評估，以評估交通影響並建議緩解措施。日後的商業發展項目的地面將重置一個公共交通交匯處；

剝奪發展權(R4)
(修訂項目 A1)

(xxxiii) **R4** 反對草圖把一些私人土地納入「綠化地帶」和「自然保育區」地帶，並要求政府收回土地；

(xxxiv) 對上述理由的回應如下：

- 漁護署署長表示，申述人在黃龍坑擁有的地段草木茂盛，位於黃龍石澗這條「具重要生態價值的河溪」沿岸一帶。該石澗育有多種淡水魚，並錄得具重要保育價值的品種。把這些地方劃為「自然保育區」地帶和「綠化地帶」，以反映現有生境狀況，以及為「具重要生態價值的河溪」提供緩衝區，做法恰當。由於有關私人土地主要是根據集體政府租契批租作農業用途，而農業用途在「綠化地帶」和「自然保育區」地帶內屬經常准許的用途，因此土地擁有人的權利並沒有被剝奪；
- 政府現時並無針對收回東涌私人土地作保育用途的政策；

修訂項目 B2 調整規劃區範圍(R6 至 R10 及 R28)

(xxxv) 把目前屬北大嶼郊野公園(擴建部分)的地方剔出分區計劃大綱圖規劃區範圍的做法欠缺明確理據支持；

(xxxvi) 對上述意見的回應如下：

- 有關修訂項目僅涉及調整界線，使其與該郊野公園的界線一致。剔出的地方將

由郊野公園及海岸公園管理局總監監管；

對申述的意見

- (q) 有關的81名提意見人的意見和建議與申述人的意見和建議相似，上文各段所述對申述作出的回應亦相關。當局亦備悉C13建議把第8區(裕東路及松仁路交界處附近)由「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶，以便發展單車酒店，而有關意見不與任何修訂項目或申述有關；

規劃署的意見

- (r) 規劃署備悉R1(部分)表示支持的意見；以及
- (s) 規劃署不支持R2至R28，以及R1餘下部分的申述內容，並認為不應順應這些申述修訂這份草圖。

12. 主席請申述人／提意見人及他們的代表闡釋他們的申述／意見。

R1 – Coral Ching Limited

13. 李霧儀女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 自一九九三年起，第48區一直劃為「住宅(甲類)」地帶，最高地積比率限為5倍。應把第48區繼續劃為「住宅(甲類)」地帶，理由如下：

- 東涌市中心地區分區計劃大綱草圖把第48區改劃作地積比率限為2倍的「住宅(乙類)3」地帶，會導致日後用作興建住宅的總樓面面積銳減達六成，實有違目前要增加房屋用地供應的政策目標；
- 在第48區東面和西南面較遠處近東涌灣的第23和33區，建築物高度分別是主水平基

準上 75 米(「住宅(甲類)1」地帶)和主水平基準上 70 米(「住宅(甲類)2」地帶)。至於第 48 區南面較遠處的現有住宅項目逸東邨，建築物高度為主水平基準上 130 米。因此，把第 48 區的建築物高度定為主水平基準上 55 米，實與該區的梯級式高度設計概念相矛盾；

- 第 23 區原是「休憩用地」地帶，現改劃為地積比率限為 4 倍的「住宅(乙類)1」地帶。第 48 區比旁邊的第 23 區更適合高密度發展。從文件的圖 H-4a1 可見，第 48 區比起位於山坡上的第 23 區相對平坦。第 23 區有政府、機構或社區設施(包括東涌社區服務綜合大樓和基督教香港信義會道恩堂道恩青年營)。相比下，第 48 區沒有岩土方面的限制，沒有政府、機構或社區設施要遷移，也不用遵守政府為第 23 區訂下的補種樹木規定；以及
- 不應剝奪土地擁有人(R1)的發展權；

(b) R1 不同意規劃署的回應，指把第 48 區劃為「住宅(甲類)」地帶會影響毗鄰馬灣涌的鄉村發展。事實上，馬灣涌村與其南面已落成十多年的高密度住宅項目逸東邨已共存多時。「住宅(甲類)」地帶日後的發展項目地面一層會用作商業用途，除為該發展項目本身提供服務外，亦會為鄉村現有的發展項目提供服務；以及

(c) R1 就東涌谷分區計劃大綱圖提交了申述書，指第 42、43 和 46 區以東屬於該圖範圍的地方欠缺「政府、機構或社區」用地。第 42 和 46 區在東涌市中心分區計劃大綱圖上劃為「住宅(甲類)」地帶，建議在該兩區發展公共房屋。第 43 區在這兩個「住宅(甲類)」地帶之間，旁邊是通往東涌市中心的東涌道，現時劃作「綠化地帶」。應把此區改劃為「政府、機構或社區」地帶，以加強在該部分市中

心提供的社區服務和設施，為該處日後兩個公共房屋發展項目的居民提供更完善的服務。這樣改劃不但可在區內創造就業機會，而且有助減少整體交通需求和居民依賴公共交通工具出入，並有助確保東涌新市鎮能自給自足，社區可持續發展。

R 2 – 何悅昌

14. 何悅昌先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是村民，繼承了祖先留下來的土地。他支持政府發展大嶼山，但反對把他的私人土地納入「自然保育區」地帶和「綠化地帶」內；以及
- (b) 政府應考慮在發展有關地區前，徵收私人土地／地段。

R 5 – 香港水上運動議會(下稱「議會」)

15. 李禮賢先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 香港水上運動議會由一些體育總會(包括中國香港賽艇協會和香港帆船運動總會)於二零一二年成立，旨在(i)物色地點增建並改善水上活動設施，供訓練和比賽之用；以及(ii)讓年輕人有機會學習水上活動技巧，享受有組織的隊際運動樂趣，從而幫助個人和社區發展；
- (b) 行政長官在《二零一五年施政報告》明確提出，政府會在香港推廣水上康樂體育活動和親水文化，而相關決策局和部門會繼續物色水域以建設新的水上活動中心。議會已建議在啓德和將軍澳興建兩個水上活動中心。該兩個水上活動中心各自處於不同發展階段。舉例說，政府已把將軍澳一幅用地劃為「其他指定用途(水上活動中心)」地帶，目前正待有關部門處理批地程序和香港賽馬會撥款支持；

(c) 第 33 區「休憩用地」地帶的海傍有部分地方應改劃為「其他指定用途(水上活動中心)」地帶，理由如下：

- 東涌為年輕人而設的康體設施不足，對東涌西和東涌市中心的居民來說，擬在東涌東興建的設施未免太遠。考慮到政府會在第 39、42 和 46 區增建公共房屋，實有需要為居民提供管理完善的康體設施；
- 應將海傍設計為水陸互動的地方，人們可安全自如地往來水陸之間。此外，水上活動佔用很少土地，但卻是一個很大的公眾康樂範疇，政府應在土地用途建議的早期加入水上活動用途，以便落實；
- 東涌灣為受保護的水域，是小型船隻航行的理想水域，也適合進行水上活動(包括划龍舟、划艇、划獨木舟、駕駛小型船隻、進行三項全能賽和滑水)。政府決定不在東涌灣填海，令水上活動有更廣闊的水域可用，而東涌灣亦可為東涌西和東涌新市鎮的居民(尤其是附近逸東邨的年輕人)提供新的康樂活動地點，這有助區內居民建立均衡的生活方式，也為他們提供就業機會；
- 根據早前在東涌研究第三階段公眾參與活動所展示的建議發展大綱圖，政府建議在有關用地興建體育中心。現議會建議改劃同一用地，與政府早前的建議相符。議會當時表示支持政府的建議，並提議擴大用途，把水上活動納入其中。可是，興建體育中心的建議最終未有納入東涌市中心地區分區計劃大綱草圖內，令議會非常失望。政府解釋放棄興建該體育中心是因為會在第 107 區興建體育中心，可是，該體育中心位處內陸，無法納入水上活動；

- 第 33 區沿岸有一個不正規的碼頭，附近有海上活動。政府會在第 33 區附近築路，並提供公用設施，因此，在該區興建水上活動中心的可行性極高；

政府部門的回應

- 整個大嶼山都沒有水上活動中心。C5 亦認同東涌區內需要有水上活動中心。規劃署的回應指他們以全面的方式規劃政府、機構及社區設施(包括康樂設施)，以為整個新市鎮的人口提供服務。議會認為，如果不興建一個水上活動中心，規劃署的上述說法難以成立；
 - 土木工程拓展署表示，東涌灣是生態易受破壞的地方，沿岸遍布泥灘和紅樹林。規劃署表示，沒有技術評估證明建議興建的水上活動中心不會對東涌的生態、環境和水質造成負面影響。議會認為，使用靠天然動力推動的船隻進行的水上活動對以上各方面的影響都不大。根據環評報告的生境地圖(二零一五年)，有關用地有部分地方是果園，有部分地方已都市化／受破壞／變成荒地。採用浮橋和特殊的橋樑系統有助盡量減少對海床的影響；
 - 既然康文署並無計劃在東涌發展水上活動中心，而議會熟知規劃和營運水上活動設施的要求，也有這方面的經驗，議會會在第 33 區興建和管理建議的水上活動中心，為東涌居民舉辦培訓課程和比賽，以配合社區的需要。該中心亦可由康文署興建；以及
- (d) 由此可見，興建水上活動中心的理由十分充分，城規會應考慮修訂這份東涌市中心地區分區計劃大綱草圖，在第 33 區提供一個水上活動中心，造福市民。

R 10 – 胡嘉兒

16. 胡嘉兒女士作出陳述，要點如下：

- (a) 東涌市中心地區分區計劃大綱草圖把東薈城和附近的住宅項目改劃作商業和住宅用途。管理這些用地和毗連用地的私人管理公司會否限制公眾出入和使用這些地方；以及
- (b) 港鐵東涌線的日常載客量已不勝負荷。政府評估鐵路和道路系統是否有餘力運載額外的乘客時，應採用務實的推算數字，然後才決定新市鎮地區適當的規劃人口。

R 20 – 由環保團體聯合提交的申述書

R 22 – 綠色力量

17. 鄭睦奇先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他會陳述九個環保團體(下稱「該組團體」)對東涌市中心地區分區計劃大綱圖的意見。該組團體包括創建香港、生態教育及資源中心、綠色大嶼山協會、香港觀鳥會、世界自然基金會香港分會、Hong Kong Outdoors、長春社、綠色力量(R 22)及大嶼山愛護水牛協會；
- (b) 該組團體對修訂項目 A 1(涉及(i)分別位於東涌谷第 42 及 46 區近東涌河的「住宅(甲類)2」及「住宅(甲類)3」地帶；以及(ii)在黃龍坑地區的「自然保育區」地帶及「綠化地帶」)表示關注；

東涌河／灣

- (c) 根據二零一五年進行的調查，東涌河水中發現的大腸桿菌數量極少，反映該河仍保持天然狀況，未受污染。香港有很多天然河溪都已築渠治理，渠道發出臭味，破壞市容，對居民的生活質素造成負面影響。必須保護東涌河，不能將該河渠道化；

- (d) 東涌河現有很多罕有及瀕危物種，包括北江光唇魚、黑紫枝牙鰕虎、盧文氏樹蛙、中國馬蹄蟹及舒氏海龍等。事實上，按香港淡水物種計算，東涌河在物種最豐富的河流中排行第二，共錄得 23 個物種，漁農自然護理署(下稱「漁護署」)將之列為「具重要生態價值的河溪」。東涌河河口潮間帶泥灘上的紅樹林是大嶼山面積最大的紅樹林，也是其中一個植物品種最多的地方。東涌谷及其沿岸地區是蝴蝶出沒的熱點。該處有五個罕有物種，包括柑橘鳳蝶及雙尾灰蝶，還有三個極稀有的物種，即娑環蛺蝶、長腹灰蝶及細灰蝶；

黃龍坑地區

- (e) 黃龍石澗也獲漁護署列為「具重要生態價值的河溪」。黃龍石澗河口的紅樹林是極稀有的本地蜻蜓斑灰蜻的棲息地。黃龍坑地區亦錄得三個罕有的蜻蜓品種，包括丹頂斑蟊、威異偽蜻及三角麗翅蜻；
- (f) 黃龍石澗上游的環境依舊天然及未受污染而石澗近逸東邨的下游則已築渠治理及受到污染，大腸桿菌含量遠較上游高；

納入發展審批地區以便有效地採取執管行動

- (g) 東涌谷生態已受破壞的土地面積實已由二零零七年的 4.8% 增至二零一五年的大約 13%。從二零零七年及二零一五年拍得的航攝照片可見，已受破壞的地方面積明顯擴大了。該組團體極力敦促當局應嚴禁人們把東涌谷及黃龍坑地區發展露天貯物及港口後勤用途。此外，應限制東涌谷及東涌灣的交通，以控制前往該區的工程車數目。他察悉該處有一道由水務署設置的車閘，限制車輛前往黃龍石澗上游。他質疑此做法的成效，認為政府應檢討及訂定有關地區的適當交通限制措施；
- (h) 為保護及保存東涌谷及黃龍坑地區的生態，政府應對這些地區的不協調發展及惡意破壞環境行為採取

執管行動。因此，該組團體先前擬備及提交了發展審批地區圖，提出多項建議，其中包括根據該發展審批地區圖把東涌河和黃龍石澗及相關河岸區劃為「具特殊科學價值地點」地帶，並把這些河岸區的周邊地方劃為「自然保育區」地帶或郊野公園的一部分；

- (i) 如果不能於黃龍坑地區採取執管行動，城規會便應否決修訂項目 A1，或把黃龍坑地區剔出修訂項目 A1，並為黃龍坑地區擬備新的發展審批地區圖；

第 42 及 46 區的發展

- (j) 城規會考慮應否容許於東涌谷第 42 及 46 區進行住宅發展時，亦應留意以下事項：

- 第 42 及 46 區位於東涌河流域。建議在這兩區興建的高密度住宅發展項目會影響生態平衡及水質，並對東涌河及東涌灣構成視覺影響；
- 與其他河流的斜度(約為 1 比 14 或 1 比 18)比較，東涌河相對較短及陡，整體斜度為 1 比 4.9。東涌河流域的平均年降雨量多達 2 400 毫米，是本港雨量最多的地區之一。二零零八年的豪雨引致山泥傾瀉，堵塞彌勒山一帶的小徑。考慮到該區的水流及岩土狀況，該區不宜作稠密及高聳的發展。該區的岩溶地形、大理岩溶洞及東涌斷層，或會使建築費用高昂，因此應進行詳細的岩土工程勘察。政府應建議進行與東涌谷的生態、水流及岩土狀況協調的用途，而不是高聳的住宅發展；
- 長遠來說，政府須盡早為東涌谷採取預防及防護措施，減低水浸帶來的威脅。此外，政府劃設土地用途時應考慮土地滲透能力，保護植被，避免建造覆蓋大面積的混凝土表

面。政府應對非法傾倒廢物活動、闖進該河的車輛或其他影響該河排水量的活動，加強採取執管行動；以及

- (k) 該組團體支持為公眾利益及保育着想，收回涵蓋東涌河及黃龍坑地區的擬議保育地帶內的私人土地。委員應考慮向政府反映該組團體的意見。

R 23 – 香港觀鳥會

18. 胡明川女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 香港觀鳥會反對東涌市中心地區分區計劃大綱草圖的修訂項目 A1。這個修訂項目涉及擴大先前分區計劃大綱圖的規劃區以包括多幅斜坡及多條河溪，並把這些斜坡及河溪劃作「自然保育區」地帶及「綠化地帶」。修訂項目所涉的地方實際上為北大嶼郊野公園(擴建部分)所環抱，與這個郊野公園的生態相連；
- (b) 「自然保育區」地帶及「綠化地帶」的生態價值及保育價值已獲城規會充分肯定。分區計劃大綱圖的《說明書》已反映這一點，並已清楚指出黃龍石澗屬「具重要生態價值的河溪」，以及位於這些地帶內毗鄰郊野公園的成齡樹林及河溪；
- (c) 根據條例，規劃署只可就發展審批地區圖涵蓋地區的違例發展採取執管行動。由於修訂項目 A1 所涉的地方未有發展審批地區圖涵蓋，現時提出的擴展區不受執管條文的規管。現在這份分區計劃大綱圖的《註釋》中指明進行填土、挖土或河道改道工程需取得規劃許可的條文，將不能保障有關地區不會有違例發展。南大嶼的貝澳是本港僅餘的數個水牛田之一。根據大嶼山南岸分區計劃大綱圖，在「海岸保護區」地帶內進行填土／挖土／河道改道工程須取得規劃許可。然而，「海岸保護區」地帶內的淡水濕地不斷被建築廢料填滿。濕地是水牛和多種雀鳥、兩棲動物及昆蟲的棲息地，卻已遭破

壤。一些位於欠缺發展審批地區圖的新市鎮的濕地(例如老劉屋及黃魚灘)也受到類似的破壞，儘管這些濕地在大埔分區計劃大綱圖上劃為「綠化地帶」，受法例條文保障；

- (d) 規劃署的回應表示，由於黃龍坑地區有出入限制，而且該區大部分地方都是政府土地，該區所受的發展威脅較低，把該區劃為「自然保育區」地帶實屬恰當。根據土地查冊的結果，那些涵蓋黃龍石澗(包括石澗上游)及相關河岸區的「自然保育區」地帶及「綠化地帶」內有私人土地。現時設於黃龍坑道的車閘不能有效地阻止區內進行發展；
- (e) 其他政府部門(包括屋宇署、環保署、地政總署及漁護署)與規劃署不同，這些部門將無法採取有效的行動，因為它們的法定權力與填土這類違例發展無關；
- (f) 保衛香港的郊野及保護其生物多樣性的責任在於政府及城規會。委員考慮東涌市中心地區分區計劃大綱草圖時應緊記以下的問題，包括：(i)沒有有效執管政策的法定圖則是否適合用來保護黃龍坑地區；(ii)當局是否已汲取南大嶼及其他新市鎮邊陲地區的教訓；以及(iii)跟從同一個會使生態遭受更多破壞的做法行事的理由；以及
- (g) 請城規會否決修訂項目 A1。應把毗鄰／緊貼北大嶼郊野公園(擴建部分)的「自然保育區」地帶及「綠化地帶」剔出東涌市中心地區分區計劃大綱草圖的規劃區，並應為這些地方擬備新的發展審批地區圖或把這些地方納入郊野公園的範圍。

R24 – 長春社

19. 梁德明先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 為對黃龍石澗及其河岸區提供法定保護，須將這些地方剔出東涌市中心地區分區計劃大綱草圖，並為

這些地方擬備發展審批地區圖。城規會應否決修訂項目 A1；

- (b) 黃龍石澗是「具重要生態價值的河溪」，河水清澈，是泳客常到之處。該區何以被納入分區計劃大綱圖而非發展審批地區圖，這樣會令規劃署不能就區內違例發展採取執管行動。貝澳和龍鼓灘就是不受發展審批地區圖涵蓋，沒有得到保護，因而遭到破壞的例子；
- (c) 鑑於貝澳位處偏僻，該區於八十年代的發展壓力不大。二零一六年，貝澳濕地出現非法傾倒建築廢料的問題，政府部門卻坐視不理，這情況備受傳媒關注。龍鼓灘逾 8.5 公頃的濕地也同樣因此遭受破壞。受影響面積相當於 8.5 個標準足球場；
- (d) 劃設保育地帶(例如「自然保育區」地帶及「綠化地帶」)並不能充分保護該區環境，這是政府意料之事。政府應保護未受干擾的土地，以免其環境日後受破壞；
- (e) 該區有多個現正和有待進行的發展項目(包括港珠澳大橋、香港國際機場三跑道系統、大嶼山發展諮詢委員會建議的多個發展項目，以及東涌西和東涌谷的發展計劃)，加上需要修築新道路，故將須棄置大量建築廢物。使用梅窩的建築廢物處理設施必須領有許可證，而使用屯門堆填區的運輸成本高昂，加上堆填區收費自二零一七年四月將上升兩至三倍，在在均會令大嶼山沒有納入發展審批地區圖之處出現更多非法傾倒建築廢物的情況；以及
- (f) 郊野受破壞情況日益嚴重。城規會應否決修訂項目 A，以保護郊野，改善城市規劃。

R 25 – 世界自然基金會香港分會

20. 陳頌鳴先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 世界自然基金會香港分會關注的是：(i) 具重要生態價值的黃龍石澗不受發展審批地區圖涵蓋，以及(ii) 黃泥屋的盧文氏樹蛙生境；

黃龍坑地區

- (b) 黃龍坑地區在生態和景觀上與北大嶼郊野公園(擴建部分)相連。二零零五年，政府把東涌河和另外 32 條天然河溪(包括黃龍石澗和大蠓河)鑑定為「具重要生態價值的河溪」。這些天然河溪具重要生態功能，例如為多種類／稀有的動植物提供生境。北江光唇魚是漁護署認定為香港具保育價值的淡水魚類，根據已核准的環評報告，黃龍石澗發現有這種魚出沒；
- (c) 黃龍石澗鄰近的河道、林地和灌木地有小棘蛙、盧文氏樹蛙及香港瘰螈等稀有生物出沒。香港特有的盧文氏樹蛙被國際自然保護聯盟列為「瀕危」物種，受《野生動物保護條例》(第 170 章)保護。小棘蛙和香港瘰螈分別被國際自然保護聯盟列為「易危」和「近危」物種；
- (d) 黃龍石澗、其河岸區及河谷均具重要生態價值，應善加保護。鑑於這些地方並無納入發展審批地區圖，當局不能就私人土地的惡意破壞生態行為採取規劃執管行動。至於貝澳的情況，雖然分區計劃大綱圖規定在「海岸保護區」地帶進行填土／挖土和河道改道工程須取得規劃許可，但在林地／毗鄰鄉村卻發現有貨倉和非法傾倒建築廢物的情況。鑑於非法傾倒廢料於黃龍石澗會嚴重影響黃龍坑和東涌灣的生態和水質，黃龍坑不應重蹈貝澳環境受損的覆轍；

- (e) 私人地段遍布黃龍石澗四周，令石澗環境易受破壞。鑑於大嶼山有多項發展計劃，該區容易出現非法傾倒建築廢料活動；
- (f) 建議把黃龍石澗／黃龍坑地區剔出東涌市中心地區分區計劃大綱草圖，並將之納入發展審批地區圖；以及

黃泥屋

- (g) 二零一二年，黃泥屋地區發現有盧文氏樹蛙種羣，政府遂建議把區內的盧文氏樹蛙捕捉並安置於別處。由於這樹蛙的生境遍布公共和私人土地，令人關注私人界別能否有效遷移這樹蛙的生境。為此，政府應為盧文氏樹蛙制訂一套綜合而詳盡的生境改善和安置計劃，從而為這樹蛙提供保護。

R 26 – 嘉道理農場暨植物園公司(下稱「嘉道理農場」)

C 2 – 趙善德先生

C 3 – 聶衍銘先生

21. 聶衍銘先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 東涌市中心地區分區計劃大綱草圖主要涵蓋市中心地區，惟卻把遠離市中心的黃龍坑自然環境納入其覆蓋範圍，令人質疑這做法是否存在問題；
- (b) 黃龍石澗是「具重要生態價值的河溪」，水質極佳，僅下游部分受污染。該石澗的河岸區草木茂盛，多種具重要保育價值的物種均棲息於此。黃龍坑地區可視為毗鄰郊野公園的延伸部分，因兩者的景觀和生態環境相若；
- (c) 早於二零一二年，嘉道理農場等環保團體得悉政府會發展東涌後，便要求把黃龍坑地區納入發展審批地區圖。隨後數年，東涌研究的三個公眾參與階段和相關環評報告均無詳細探討黃龍坑地區的情況。在這背景下，政府卻突然把東涌市中心地區分區計

劃大綱圖的覆蓋範圍延伸至黃龍坑地區。由於這樣會重蹈不把具高保育價值之地納入發展審批地區圖的重大錯誤，把黃龍坑地區納入分區計劃大綱圖是極不合適，政府這做法令人失望；

- (d) 不被或曾不被納入發展審批地區圖的地方，包括東涌谷及塘福與貝澳的「海岸保護區」地帶。雖然相關分區計劃大綱圖規定進行填土／挖土／河道改道工程須取得規劃許可，但有關地方卻成為傾倒建築廢料之地。他最近一次實地視察發現，塘福的傾倒建築廢料地點已改建為有蓋停車場，貝澳的「海岸保護區」地帶也搭建了一個貨倉；
- (e) 二零一二年曾到貝澳「海岸保護區」地帶實地視察，出席者除環保團體外，還包括規劃署、地政總署、環保署、民政事務總署、渠務署及漁護署的代表。由於有關「海岸保護區」地帶不受發展審批地區圖涵蓋，規劃署無法就填土或搭建貨倉和河道改道的活動採取任何行動，其他政府部門也沒有獲授權可有效處理有關問題。二零一六年九月另一次實地視察發現，當地除傾倒了更多建築廢料外，也搭建了更多構築物。由此可見，沒有納入發展審批地區圖的郊野地方，環境受損情況將持續不息；
- (f) 東涌谷於二零一五年被納入發展審批地區圖後，規劃署就非法填土活動採取了有效執管行動。在規劃署要求下，有關地點已恢復原狀；
- (g) 規劃署回應指黃龍坑地區交通不便是有誤導成分，黃龍坑道雖設有閘口，但卻沒有限制車輛進出位於山谷深處的黃龍石澗上游範圍。這道路寬闊，足以讓大多數種類的車輛駛進。黃龍坑道十分暢通易達，市民可經此路前往黃龍坑進行澗泳等戶外活動，故有很多車輛隨意停泊在路旁。此路和石澗(包括河岸區)四周並無陡峭山坡，搭建有多個構築物，並放置了一個貨櫃。黃龍石澗旁有多幅私人地段，這與規劃署的回應並不相符；以及

- (h) 分區計劃大綱圖涵蓋的範圍出現惡意破壞生態行為和環境受損的惡果已有目共睹，而且情況持續，並有大量文件記載。把黃龍坑地區納入分區計劃大綱草圖而非發展審批地區圖，此舉欠缺有力理據支持。請委員考慮把黃龍坑地區納入發展審批地區圖，並為未來制訂適當措施以保護該區。

[會議小休五分鐘。]

C13 – 智財信管理公司

22. 潘惠英女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 智財信管理公司建議把第 8 區(裕東路及松仁路交界處附近)由「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶，以便在香港發展首間單車酒店。擬議的單車酒店發展項目實屬恰當，理由如下：

- 這項發展可配合政府在大嶼山推廣單車旅遊活動的建議。此項目計劃興建單車博物館，展示單車活動的歷史與文化，並設有旗艦店，滿足訪客需求；
- 藉舉辦國際單車活動，可使本港成為獨特的單車旅遊點，有助促進綠色旅遊。這個旅遊點能吸引遊客到訪大嶼山，推動該區的經濟發展。此外，酒店會於周末開設市集，為售賣本地及各類特色商品的小商戶提供商機；
- 有關用地面積約 7 000 平方米，擬建樓高 17 層設計時尚的酒店大樓(包括三層高的商場)，地積比率為 6 倍，提供約 600 個房間(每房間約 30 至 50 平方米)。擬議的地積比率與附近第 27 區的公屋用地的地積比率相同；
- 此項目會以人為本，為東涌地區創造區內嚴重缺乏的就業機會，特別是低技術職位。有

關發展預計可創造 1 500 至 2 000 個職位，而大嶼山／東涌居民會優先獲聘，其中 200 個職位會預留給區內村民。該區居民普遍技術水平不高，而到東涌以外地區上班的交通費高昂，導致該區就業率低。此建議有助解決工作職位與居民的技術錯配的問題。就酒店發展的性質而言，所創造的職位可長遠地維持下去；

- 東涌缺乏康樂設施，擬建的酒店有助發展一個具活力的和諧社區，藉闢設單車公園及在酒店設置露天場地，開放予公眾使用，可提倡健康生活模式。酒店亦會提供單車租用及維修服務；
- 該酒店可作為騎單車者於長途的單車旅程中的休息站。此外，酒店為騎單車者提供的餐飲及夜宿服務，可提升大嶼山單車徑的整體使用率及促進該區的旅遊業。此項發展會增加大嶼山的單車設施，在酒店增設單車徑和訓練場，以迎合不同人士(包括殘疾人士)的需要；以及
- 有關地點不在郊野公園範圍內；

23. 主席表示，由於尚未聆聽餘下兩組的申述，而會議已安排於約十二時四十五分休會午膳，所以應由發言時間為 20 至 30 分鐘的第一組(R13、C1、C15 及 C17)先發言，然後才由發言時間為 120 分鐘的第二組(即環保觸覺)發言。第二組包括有關東涌市中心地區分區計劃大綱圖的 C4、東涌擴展區分區計劃大綱圖的 R57 及 C2 及東涌谷分區計劃綱圖的 R36 及 C19。上述兩組均同意有關發言的安排。

R13/C15 – 馮小燕

C1 – 傅家灝

C17 – Wong Chun Kiu

24. 何來女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她就早前於會議上進行錄音致歉。她展示其臉書專頁，表示她代表約 20 名東涌居民，包括東涌市中心逸東邨及東涌谷的居民；

東涌谷分區計劃大綱圖

(b) 她就東涌谷分區計劃大綱圖提出了以下關注事項：

- 當地居民強烈反對把東涌谷分區計劃大綱圖上石門甲以北的濕地劃為住宅地帶，發展低密度住宅。有關濕地位於附近兩條河溪的集水區內。她於六年前遷入該區時，該濕地環境天然，不受污染。然而，一年後便有人在濕地內堆填建築廢物，該被稱為「Ribbles」的地方有大片農地，但卻被填滿廢物，範圍廣達約四個足球場。有關廢物相信是來自北大嶼山醫院的建築工程。由於政府沒有提供用地處理及存放有關廢物，承建商便在施工期間向私人土地擁有人租用土地堆填廢物。承建商在該處加建道路，改善該處交通，此舉造成連鎖反應，導致繼續有堆填活動，亦有相關用途(例如修車場和建築材料貨倉)在鄰近地方出現。醫院落成後，該處已成為東涌公屋發展計劃(第三期)的工地；
- 各類建築材料傾倒在該處(包括溪邊範圍)，使區內居民的健康受到威脅。他們向相關政府部門作出投訴，但各部門所採取的行動少之又少。直至兩年後他們向地政總署作出投訴，才有部分建築材料被移走。各環保團體

已證實該地點的保育價值高，因此規劃署應採取適當行動保護該地點；

- 為擬備環評報告而在東涌谷進行的樹木調查沒有準確反映樹木狀況和數目的實際情況，因為調查採用嚴格標準，沒有把直徑 10 厘米以下的樹木及位於沒有道路接達的私人土地內的樹木計算在內。區內有一萬多棵直徑不足 10 厘米生長密集的成齡樹，是於多年前該地撥作發展用途後，土地擁有人／個別人士為獲得更高賠償而栽種的。因此，環評報告沒有真實反映該地實際的生態價值；
- 他又質疑環評報告所述有關集水區的水源和水質狀況及地質方面的資料。該濕地內是淺層的地下水，導致泥土中的水含量高。在東面和西面兩條河溪之間的濕地進行的堆填活動，阻擋了西面河溪的水流向下游，使河道出現分支，形成另一細小的河流，導致該區於暴雨後出現洪泛。為免河溪整體的水質和生態受影響，在該區發展的住宅必須有特別的排污措施。委員應考慮是否有創新或可行的計設方案，處理上述事宜；

東涌地區

- 委員應考慮環評報告有否適當地評估有關發展對東涌地區氣候的影響。東涌地區的計劃人口約為 22 000 人，當局有需要保障該區未來／現有居民的健康。東涌谷環境天然的地方和市區的已建設區(例如逸東邨、富東邨、東堤灣畔、各間酒店及香港國際機場)溫度相差攝氏四至六度。上述在濕地四周植樹的建議，使天然地區和市區的空氣流量達至平衡，亦可吸收來自市區的二氧化碳。政府應使東涌成為其他城市仿效的先導例子，把氣候變化列入東涌規劃的考慮因素，包括全面保護現有河溪和山谷，以維持氣候平衡，

以及／或分期進行發展，使區內人口增長放緩，並全面評估現有及日後的工程項目(例如港珠澳大橋及香港國際機場三跑道系統)對東涌的影響。政府亦應考慮在該處設置適當的垃圾處理及收集設施，以減少碳排放。鄉郊地區的垃圾收集一直存在問題，在垃圾收集站外的路邊經常有大量垃圾。委員應到訪馬灣村，看看居民所面對的問題；

- 為東涌進行規劃時應考慮到其所處的位置(即香港和珠海之間的邊界)會導致人口和垃圾量增加。東薈城實際上已被改建為一間酒店，先前供當地社區使用的運動場亦已由住宅發展項目所取代，但政府沒有重置上述設施；
- 應在東涌提供足夠的政府、機構或社區設施及安全的社區活動空間，特別是供兒童和失業人士使用的有關設施和空間，藉以鼓勵他們多參與社區活動，培養他們對社區的歸屬感，令社區增添生氣，社會和諧。政府應鼓勵東涌居民到訪綠化區域，觀賞河溪及山谷的翠綠景致，從中學習有關大自然的知識；
- 發展東涌新市鎮最初的目的是為配合港珠澳大橋及機場發展項目。不過，居民普遍因不能在區內找到工作而感到沮喪。因此，為東涌進行規劃時應考慮如何增加區內就業機會；

[陳福祥博士此時暫時離開本節會議。]

- 為鼓勵區內居民前往他區，公共交通費用應定於他們可負擔的水平之內。此外，東涌單車徑的位置極為不便，不易前往，應加以改善；以及
- 制訂分區計劃大綱圖時應考慮納入適當的污水收集及處理措施，以保護生態及環境。委

員應致力保護東涌的天然環境，使之免受破壞。

C4 – 環保觸覺

R57 / C2(東涌擴展區分區計劃大綱圖) – 環保觸覺

R36 / C19(東涌谷分區計劃大綱圖) – 環保觸覺

25. 王進洋先生陳述以下要點：

- (a) 他亦是東涌另外兩份分區計劃大綱圖的申述人(即東涌擴展區分區計劃大綱圖的 R12 及東涌谷分區計劃大綱圖的 R24)；
- (b) 他同意其他環保團體有關東涌谷生態價值高及需要解決區內填土問題的意見。由於這些團體已詳細解釋有關問題，他會從區內居民的角度，陳述他對東涌市中心地區分區計劃大綱圖中有關東涌西的以下意見：
 - 區內居民歡迎政府不推展在東涌西填海的建議；
 - 據前教育統籌局局長於二零零四年所述，東涌西會關建弱能兒童學校。現促請政府及早落實有關的學校發展建議，以期更切合區內居民所需；
 - 目前，東涌新市鎮所提供的政府、機構或社區設施數量嚴重不足，未能滿足居民的需要，設施不足的問題已持續多年。二零零三年有一名小學生在區內碼頭遇溺，東涌最終才關設泳池。為減低居民高昂的生活開支，政府應在東涌興建貨品較廉宜的街市。政府應考慮可否讓房屋署負責管理東涌的新購物商場，以把店鋪租金及零售價格維持在合理水平；

- 原定於二零零九／二零一零年完成的東涌西港鐵站現時尚未完工。鑑於區內即將有住宅發展項目展開，東涌西港鐵站應盡早建成供居民使用；以及
- 計劃闢設的市鎮公園面積細小，不大可能用作居民的康樂場地和休憩用地；

東涌東

- (c) 約 120 公頃的擬議東涌東填海土地面積太大。政府並沒有誠意紓解房屋需求的問題，因為日後的填海土地只有約三分之一的地方會用作興建公屋。當中有一處地方會預留作興建遊艇會之用，此舉引發一些問題，就是會否為方便日後遊艇會擴展而把較大部分的土地撥供遊艇會使用；以及

旅遊

- (d) 他支持在東涌推廣騎單車旅行的綠色旅遊。大嶼山有優美的自然景觀，政府可充分利用此條件，把大嶼山發展成單車旅遊的地標，並闢設連接大嶼山各區及機場的單車徑，單車徑本身也可視作康樂設施。發展大嶼山具重要保育價值的的地方，會違背可持續發展的原則。

26. 蔡家民先生陳述以下要點：

- (a) 他詢問城規會決定同意或拒絕一項政府計劃時，會考慮什麼作為理據。城規會會否從城市規劃的角度來考慮此一計劃；
- (b) 東涌的交通擠塞問題嚴重，尤以繁忙時段為甚。以每日計，港鐵東涌線的載客量已超出負荷。若不增加列車數量，單憑在東涌東和東涌西增設港鐵站，並不可解決問題。眾所周知，政府會採用對自己有利的基礎設施容量估算數據，藉以令大型的發展計劃得以推展。當其後發現高估了港鐵東涌線的剩餘

載客量，要繼續發展東涌新市鎮便可能須闢建更多道路，令東涌的交通擠塞情況加劇。這樣便不能持續發展，對大嶼山造成更大破壞；

- (c) 應以整體的方式來規劃大嶼山，而不應將東涌各地方分別納入三份獨立的分區計劃大綱圖；
- (d) 根據分區計劃大綱圖，沿大嶼山海岸線會進行填海，該填海工程並沒有理據支持。香港的天然海岸線應予保護和保存，但香港現存的棕地卻被忽略。興建港珠澳大橋已嚴重污染海水和令海豚絕跡。填海會破壞生態，應取消填海建議；
- (e) 東涌居民每日長途跋涉由東涌前往其他市區工作，交通費昂貴。委員應考慮政府實際上為居民規劃了什麼，他們在東涌的規劃上(包括運輸規劃)一直被忽略。政府指東涌的交通運輸規劃考慮了遊客的需要，可見政府考慮的不是東涌居民的需要。在機場附近發展住宅是規劃上的錯誤，因為居民和遊客得共用有限的基礎設施；
- (f) 東涌居民面對生活質素差、居處偏遠隔離和餘暇少的問題。貧窮和社會問題在東涌會持續下去。居民不會受惠於各項發展建議，包括申述人所建議的綠色旅遊計劃／單車旅遊建議及水上活動設施。遊艇所使用的是柴油，會污染海水；以及
- (g) 政府應透過良好的城市規劃，滿足東涌居民的需要和推動區內經濟來協助東涌居民。香港的城市規劃，應為香港市民著想。

27. 譚凱邦先生借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 他希望向委員提出下列規劃遠景／願景和疑問：
 - 香港已無剩餘空間容納更多人口，由於人口眾多，必須構思多項發展計劃來應付相關需求。為免失去用作闢設政府、機構或社區設

施的土地，同時要處理環保團體就填海及保護自然環境而提出的關注問題，政府應限制香港內地移民的人數，從而減少本港人口。他詢問主席能否向政府高層官員反映他的意見，讓政府知道香港確實需要減少接收移民；

- 為土地的使用訂立優先次序，以消除對少數社羣及環保團體的不公情況，現時他們的意見往往被忽略；
- 現時的發展模式應否繼續。本港一直以來的發展模式都是清理地盤，然後興建新建築物，但卻因而破壞了環境和社會連繫。填海工程除了花上龐大的公共開支(有關開支須經立法會審批)之外，亦涉及從別處的海洋挖掘海沙，所導致的環境破壞並不限於一處的海洋；
- 政府應給予理由，解釋為何於舉行東涌研究第二階段的公眾參與活動後擱置馬灣涌村附近的填海計劃，但同時卻繼續推展東涌擴展區的填海計劃，而且並無減少填海面積。政府從公眾收集了對兩個計劃的意見，但政府對兩者意見所給予的比重是否不同；
- 是否適合在東涌擴展區增建住宅。東涌居民須與內地訪客共用市內設施，包括購物商場和道路。他是馬灣選區的荃灣區議員，察覺到馬灣居民正受着飛機噪音滋擾，預計日後東涌擴展區填海工程完成後，遷入沿海地區的居民須忍受更嚴重的飛機噪音。此外，空氣污染是東涌擴展區的另一問題；
- 香港的城市規劃令人失望，所作改灣沒有帶來更佳環境。要為香港締造更佳環境，委員便應更積極行動，作出適當的城市規劃，而不是跟隨過往的發展模式。不恰當的發展和

填海工程會對該區的環境、生態和景觀質素造成無法修補的破壞。他認為，城規會的委員應透過選舉獲委任，而且應為全職委員，並應減少城規會會議上官方代表的數目，藉以令城規會有更大能力就政府所建議的工程計劃作出微調或改善方案。

28. 會議於下午一時休會午膳。

[黃仕進教授、黎慧雯女士、潘永祥博士、陳永堅先生及關偉昌先生此時離開本節聆聽會。]

29. 會議於下午二時十五分恢復進行。

30. 下列委員和秘書出席了恢復進行的會議：

黃偉綸先生

主席

張孝威先生

霍偉棟博士

何立基先生

劉興達先生

李美辰女士

陳福祥博士

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

張國傑先生

馮英偉先生

黎庭康先生

李國祥醫生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)
黃耀光先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
蕭鏡泉先生

地政總署副署長(一般事務)
林潤棠先生

規劃署署長
凌嘉勤先生

[霍偉棟博士、李國祥醫生及林潤棠先生此時到場，出席這節會議。]

簡介和提問部分(續)

[公開會議]

31. 以下政府的代表、申述人、提意見人及他們的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

- | | | |
|-------|---|--------------|
| 譚燕萍女士 | — | 西貢及離島規劃專員 |
| 胡明儀女士 | — | 高級城市規劃師／離島 2 |
| 區宇欣女士 | — | 城市規劃師／離島 2 |

土木工程拓展署

- | | | |
|-------|---|---------|
| 盧國中先生 | — | 總工程師／離島 |
|-------|---|---------|

王清標先生 — 高級工程師 9(離島發展部)

阮潔鳳女士 — 工程師 9(離島發展部)

申述人、提意見人及他們的代表

R1 – Coral Ching Limited

李霧儀女士] 申述人的代表

陳曉汶女士]

R13 / C15 – 馮小燕

C1 – 傅家灝

C17 – Wong Chun Kiu

何來女士 — 申述人及提意見人的代表

R20 – 由環保團體聯合提交的申述書

R22 – 綠色力量

鄭睦奇先生 — 申述人的代表

R25 – 世界自然基金會香港分會

陳頌鳴先生 — 申述人的代表

R26 – 嘉道理農場暨植物園公司

C2 – 趙善德

C3 – 聶衍銘

聶衍銘先生 — 提意見人及申述人 / 提意見人的代表

金怡霖女士 — 申述人及提意見人的代表

C4 – 環保觸覺

譚凱邦先生 — 提意見人的代表

32. 主席表示歡迎上述各人到席，接着請申述人 / 提意見人及他們的代表闡釋他們的申述 / 意見的內容。

C4 – 環保觸覺(續)

33. 譚凱邦先生借助投影片繼續作出申述，要點如下：

- (a) 他不同意城市規劃委員會(下稱「城規會」)把每名申述人或提意見人的發言時間限為十分鐘，以及須獲得其他申述人及提意見人授權才可延長發言時間的規定；
- (b) 他扼要重述在上午的一節會議中申述的主要意見，包括：(1)香港有需要制訂人口政策；(2)合理的土地用途建議須獲得社會同意，然後才提交城規會考慮；(3)他們反對任何並非以人為本的大白象工程(例如填海)；(4)從政府就東涌東和東涌西的填海建議所作的決定，可見政府偏聽某些公眾意見；以及(5)東涌的生活環境欠佳，不應再增加東涌的人口；
- (c) 環保觸覺一直關注香港的城市規劃，希望香港能夠成為更理想的居住地方。在有關的三份分區計劃大綱圖上，東涌新市鎮擴展區現時的規劃建議涉及發展東涌谷、加緊發展東涌市中心區，以及在東涌東進行大型填海工程以開拓東涌擴展區。東涌的規劃人口會因上述發展建議由 124 000 增至 268 400，增幅逾一倍。為容納香港不斷增加的人口，東涌的規劃人口急增，但這情況不能持續下去，因為東涌現有和規劃的基礎設施不勝負荷。香港應限制來港移民人數；
- (d) 東涌遠離主要市區，未必適合作住宅用途。東涌居民普遍要面對交通問題。政府開始規劃東涌新市鎮時，或許期望機場和迪士尼樂園能為東涌居民提供就業機會，但在東涌現有約 80 000 的人口中，只有約 6 000 人實際上在大嶼山地區(包括機場)工作。大部分居民仍須前往主要市區工作，令交通問題惡化。港鐵東涌線的載客量難以再增加，因為東涌線要與機場快線共用路軌，而青馬大橋可容許的最密班次為每四分鐘一班車；

- (e) 雖然有關的分區計劃大綱圖沒有顯示東涌公私營房屋的目標比例，但他認為不應把所有住宅用地撥作發展公共房屋之用，因為新市鎮應有合理的公私營房屋組合。雖然日後增加的人口主要會集中在東涌擴展區的填海區，而政府建議在該區興建一個新鐵路站，但他質疑是否有需要進行大型的填海工程，並把東涌的規劃人口增加一倍；
- (f) 立法會在二零一六年四月考慮的一份文件顯示，東涌線現時的載客量已達最高載客量的 85%。他質疑政府為何認為東涌線採取改善措施後，便可應付東涌增長逾倍的人口對交通的需求。他亦質疑政府的顧問是否公正和獨立地進行交通影響評估；
- (g) 雖然城市規劃委員會文件第 10178 號顯示，將於二零一八年落成的屯門至赤鱸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，但他質疑會否有很多東涌居民在屯門或新界西北工作。屯門至赤鱸角連接路或許會是東涌居民在緊急情況下前往市區的另一交通路線，但不會成為居民前往市區的主要交通路線；
- (h) 除東涌新市鎮擴展區計劃外，政府還建議在北大嶼山同期進行多項大型發展計劃，包括興建小蠔灣港鐵車廠、小蠔灣填海工程及欣澳填海工程。環保團體反對進行這些大型工程項目，因為這些項目會增加北大嶼山的發展壓力；
- (i) 環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)根據環評條例，考慮了有關上述工程項目的法定環境影響評估(下稱「環評」)報告。城規會先前作出的決定，主要是以環評報告的結果為依據。不過，環諮會制度不及《城市規劃條例》下的城規會制度公開，因為環諮會只考慮公眾提交的書面意見，公眾不得作口頭陳述。由於環評報告由工程項目的倡議者擬備和提交，他們未必會就擬議工程項目的實際影響作出公正的結論。因此，環評報告獲環諮會通過，並不代表有關的報告沒有瑕疵。《城市規劃條例》的序言

要求城規會促進社區的衛生、安全、便利及一般福利，而不是支持政府建議的大白象工程。城規會應就某項發展建議是否可以接受作出獨立判斷，不應單憑政府或其他公營機構的建議而作決定；

- (j) 香港西面水域有多項已落實和計劃進行的填海工程，包括港珠澳大橋香港口岸人工島填海工程、機場三跑道系統填海工程、上述的東涌擴展區填海工程，以及擬於小蠔灣、欣澳和龍鼓灘進行的填海工程。這些填海工程會對海洋生態造成嚴重和累積的負面影響；
- (k) 政府多年前建議在港珠澳大橋香港口岸人工島東面設立大小磨刀洲海岸公園，作為緩解措施，以盡量減低港珠澳大橋工程對中華白海豚的影響。不過，如東涌和小蠔灣的填海工程落實進行，擬議的大小磨刀洲海岸公園將會位於三個填海區中間；
- (l) 東涌擴展區的擬議填海工程涉及約 120 公頃的範圍。填海工程會歷時數年，並需要大量工程船隻。根據以往的個案，受填海工程影響的海域面積可高達填海所得土地面積的一倍。擬議的大小磨刀洲海岸公園及附近的大蠔河「具特殊科學價值地點」的環境狀況，很可能會受東涌擴展區填海工程影響。雖然東涌新市鎮擴展區計劃的環境許可證訂有條件，規定工程船隻在擬議的大小磨刀洲海岸公園範圍內須沿指定路線限速行駛，但過往有許多例子顯示，政府對於違反環境許可證條件的工程，採取寬鬆的處理手法；
- (m) 過去數月，漁農自然護理署沒有錄得海豚在北大嶼山水域出沒。他質疑擬議的大小磨刀洲海岸公園能否發揮作用，吸引受港珠澳大橋工程影響的中華白海豚最終返回香港水域。在擬議的大小磨刀洲海岸公園保育中華白海豚的成效獲得確定之前，政府不應考慮在北大嶼山水域進行進一步的發展；

- (n) 東涌受廣東省的空氣傳播污染物及飛機、船隻和北面的青山發電廠排出的廢氣影響，空氣質素很差。空氣質素欠佳會影響居民的健康，以及增加社會開支(包括醫療開支)。因此，讓東涌容納更多人口的計劃實屬不負責任。雖然環評報告指出東涌新市鎮擴展區計劃竣工後，空氣質素可以接受，但該環評報告並非公正地進行；
- (o) 雖然按政府的評估，東涌擴展區的擬議填海區並非位於機場的飛機噪音預測 25 等量線範圍內，但該區將會受到飛機噪音嚴重影響。擬議填海區的北部應從填海範圍剔出，否則該區的住宅發展項目日後會受到飛機噪音影響，或居民須終日緊閉窗戶，長開冷氣；
- (p) 香港目前對房屋的殷切需求，源於缺乏全面的人口政策。城規會應明白，環境的承載力並非沒有限制。除發展棕地外，政府採取其他措施以增加香港的房屋土地供應(例如改劃綠化地帶和休憩用地作發展之用、在擠迫的已建設地區進行插針式的發展，以及為發展而犧牲自然環境(包括海洋環境))，做法不當。填海區不能復原，而且填海工程成本高昂，故此應該避免。城規會不應單憑僵化的數字作出決定，反而應考慮受影響市民的看法和意見；
- (q) 在有關香港西面水域填海工程累積影響的環評研究中，政府只考慮擬在龍鼓灘、小蠔灣和欣澳進行的填海工程的影響，但沒有考慮東涌擴展區填海工程的影響。這顯示政府就累積影響所得的評估結果，並不可信；
- (r) 他建議把東涌擴展區的擬議填海範圍減半，特別是把填海區的北部剔出，因為該區受到飛機噪音嚴重影響、接近擬議的大小磨刀洲海岸公園，以及主要擬作遊艇會用途。他亦促請政府取消擬在小蠔灣進行的填海工程。

[雷賢達先生此時返回席上，出席這節會議。]

34. 主席應何來女士(R13、C1、C15及C17的代表)的要求，同意多給她一些時間，讓她就較早前在上午會議中所作的申述作補充。

R13/C15 – 馮小燕

C1 – 傅家灝

C17 – Wong Chun Kiu

35. 何來女士作出陳述，要點如下：

- (a) 由於東涌谷和黃龍坑地區在很久以前已經有人類居住，故應就這兩個山谷地區的本土歷史進行文物研究。東涌新市鎮擴展區的法定環評報告所載的文化遺產影響評估，只評估了該工程計劃對現有已知的建築文物項目的影響，但這並不足夠。此外，環評報告的景觀及視覺影響評估就樹木進行的概略勘查，其準確性亦令人存疑。若不修正該些不合格的技术評估，這三份圖可能會遭受司法覆核；
- (b) 由於東涌的空氣污染情況嚴重，政府應收集更多有關空氣質素的數據，加以分析，並研究區內已計劃進行的發展項目可作何調整，以盡量減少空氣質素對該些項目的影響；
- (c) 請委員到東涌實地視察，了解區內居民現時的生活狀況，包括他們的就業和上學情況、該區的交通便捷程度及現有樓宇的狀況；
- (d) 委員可建議政府凍結東涌的進一步發展，以延緩人口增長，直至該區現時因政府規劃不當所致的問題得到解決為止；
- (e) 由於東涌新市鎮原本的規劃是支援機場的運作，故此東涌居民在生活上遇到很大的困難。居民普遍認為東涌的生活空間及設施不方便，區內經濟亦不能達至持續發展。香港其他新市鎮所採用的傳統發展模式未必適用於東涌，因為東涌並無其他鄰近地區支援。城規會可建議屋宇署或土木工程拓展署進行

研究，探討哪類建築形式適合東涌，以回應市民的需要；

- (f) 政府應認真檢討是否仍需要就東涌設定容納 22 萬人口的目標。若可放寬該人口目標，新發展用地的發展密度便可降低，市民就可以享有較理想的居住環境；
- (g) 公共房屋的居民收入相對較低，故對交通開支較為着緊。因此，在東涌闢設完善的單車徑和改良現有單車徑及泊車設施至為重要。此舉可讓低收入人士在區內出入更加方便，令他們更加融入社區；
- (h) 東涌的居民主動收集、回收及循環再用廢物資源，以保護環境。東涌的規劃應配合居民所採取的廢物管理措施，並為該區提供所需的完備廢物收集及回收設施；
- (i) 由於東涌東的填海工程會拉直及破壞海岸線和損害中華白海豚的棲息地，她期望城規會不要同意該填海工程建議；以及
- (j) 城規會應先補救以往規劃不當所致的眼前問題，然後才就東涌規劃新的發展。公眾應有份參與規劃過程。

36. 由於政府代表、申述人／提意見人／他們的代表已完成當天的陳述，會議進入答問環節。主席向與會者簡介說，答問環節旨在讓委員就關注事宜提問。在答問環節中，會由委員提問，並由主席邀請申述人／提意見人／他們的代表及／或政府代表回答。不應把問答環節視為讓與會者向城規會直接提問或各方彼此盤問的場合。

擬在第 32 區闢設的水上活動中心

37. 一名委員詢問，若 R5 建議在第 32 區的東涌灣闢設的水上活動中心有相關的技術評估報告支持，該建議會否獲得接納。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士回應說，任何在東

涌灣發展的項目都必須與東涌灣生態易受破壞的環境協調。由於擬闢設水上活動中心的地點在東涌市中心地區分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶，任何在該用地作體育或康樂用途的私人發展建議除了要提供相關的技術評估報告外，還須獲得政府在政策上的支持。由於項目倡議者並無提交技術評估報告，因此難以判斷該項發展水上活動中心的建議會否獲得接納。聶衍銘先生(C3)就該委員的同一問題回應說，東涌灣及東涌河河口的生態價值高。雖然擬議水上活動中心的地點並非紅樹林生境或林地，但該中心的活動(例如體育運動及清洗用具)可能會對自然環境造成影響。他表示，由於沒有關於該中心的性質及規模的詳細資料，故無法判斷該建議會否獲得接納。

黃龍坑地區

38. 一名委員詢問，當局有否考慮環保團體的建議，即為生態及景觀價值俱高的黃龍坑地區制訂發展審批地區圖，以保護該地區，防止可能出現非法傾倒建築廢料的情況。譚女士回應說，為東涌擴展區和東涌谷制訂的新分區計劃大綱圖，以及東涌市中心地區的經修訂分區計劃大綱圖，均加入了「東涌新市鎮擴展研究」(下稱「東涌研究」)提出的土地用途建議。黃龍坑地區位於現時市中心地區以南，不屬東涌研究的研究範圍，而黃龍坑地區與東涌谷之間亦有一定距離。在東涌市中心地區分區計劃大綱圖這一輪的修訂中，一些先前未被納入草圖或郊野公園範圍的地方，包括現時市中心地區內的一些樓宇密集區及位於市中心邊緣的其他地區(例如黃龍坑地區)，均已納入草圖的規劃區範圍，以作出妥善的規劃管制。黃龍坑地區的環境大致天然及未受破壞。雖然黃龍石澗沿岸一帶有一些私人農地，但該些農地與黃龍坑道之間主要隔著政府土地。此外，該地區遠離認可鄉村，不受發展所威脅。該地區亦沒有計劃作任何發展。

39. 譚女士續說，把某地區指定為發展審批地區，即是賦予規劃事務監督法定權力，對該區內的任何違例發展採取執管行動。不過，由於只有一條道路(即黃龍坑道)可通往黃龍坑地區，而該路是一條由水務署管理的單線行車道，車輛駛往黃龍石澗的上游地區時，會被水務署架設的車閘限制進入。因此，該區出現違例發展或非法傾倒活動的機會不大，故可能無須把該區指定為發展審批地區。若黃龍坑地區出現違例活動，水務

署或會把其車閘遷往黃龍石澗下游部分，以阻止車輛駛進該區。

40. 就該委員提出的上述同一問題，聶衍銘先生(C3)回應說，隨着時間，東涌研究的研究範圍有所改變。雖然嘉道理農場暨植物園公司在每一階段的公眾參與活動中不斷要求規劃署把黃龍坑地區指定為發展審批地區，讓該署能對區內的違例發展採取執管行動，但該地區並未納入東涌研究的研究範圍。不過，儘管黃龍坑地區遠離市中心地區，彼此沒有關連，規劃署卻突然把黃龍坑地區納入經修訂的東涌市中心地區分區計劃大綱圖的規劃區。鑑於該地區與現時的市中心遙遙相距，把該地區劃設為郊野公園擴建部分，較將之納入東涌市中心地區分區計劃大綱圖更為恰當。雖然西貢及離島規劃專員已指出，黃龍坑道設有車閘，可限制車輛駛往黃龍石澗的上游地區，但該車閘是設於該石澗上游地區附近，車輛仍可駛往該石澗中下游的大部分地方，即私人地段所在位置。除了進行傾倒活動外，土地擁有人亦可輕易在他們所擁有與石澗附近道路毗連的土地鋪築地面，作停泊車輛或露天貯物之用。這等不恰當的土地用途模式，在只劃入分區計劃大綱圖而沒有劃入發展審批地區圖的地區(例如南大嶼的塘福和貝澳)相當普遍。對於西貢及離島規劃專員建議把水務署的車閘遷往黃龍石澗下游地區，他懷疑此建議是否可行，因為水務署可能是應有關地區的私人土地擁有人的要求而將該閘設於現址，好讓他們可駕車出入他們的私人土地。

41. 譚女士回應一名委員的詢問時說，黃龍坑地區甚少農業活動。

42. 一名委員詢問可否如部分申述人所建議，把黃龍坑地區劃設為郊野公園擴建部分。譚女士回應說，根據《郊野公園條例》，把某個地方納入郊野公園，屬於郊野公園及海岸公園管理局總監的職權範圍。黃龍坑地區被納入東涌市中心地區分區計劃大綱圖，並不排除該地區日後被劃為郊野公園的可能性。然而，郊野公園及海岸公園管理局總監目前並無計劃將該地區劃為野公園擴建部分。

43. 同一名委員詢問環保團體支持把黃龍坑地區劃為郊野公園擴建部分的理據。聶衍銘先生(C3)回應說，環保團體雖然冀

望當局將黃龍坑地區劃為郊野公園擴建部分，但他們注意到即使是更迫切需要劃為郊野公園擴建部分的其他郊野公園「不包括的土地」，郊野公園及海岸公園管理局總監亦完全無計劃將之劃為郊野公園。由於為某個地區制訂法定圖則，屬城規會的職權範圍，他促請城規會為黃龍坑地區制訂發展審批地區圖，以便規劃署可對區內的違例發展採取法定規劃執管行動。

44. 總工程師／離島盧國中先生回應一名委員的提問時表示，黃龍石澗下游地區沒有洪泛的風險，因為該區以往曾進行河道治理工程。

東涌河及其河口

45. 一名委員詢問保育東涌灣是否與屬「具重要生態價值的河溪」的東涌河的兩條支流相關。譚女士回應說，東涌谷分區計劃大綱圖的整體規劃意向是保育東涌谷內具高生態價值的地點，包括東涌河。當局已建議在東涌河的兩條支流沿岸地方建造一個結合防洪堤堰以及雨水滯留和處理池的可持續發展的排水系統，以控制該河的水質和減低發生洪泛的風險。若小心控制東涌河的水質，可保護東涌河河口的泥灘及紅樹林。由於東涌灣不會進行填海，河口的天然海岸線將得以保存。就這名委員的上述問題，聶衍銘先生(C3)回應說，根據草圖，原擬在東涌灣進行的填海已予取消，此舉值得讚許，因為河流與河口兩者的生態之間有內在關係。紅樹林和泥灘是河口的典型生境，而河口是由來自河流的沖積土層所形成。一些水生物種(例如白鱧)在生命週期中須生活於河流與河口之間。他請各委員留意，位於東涌東北面的大蠔亦如東涌一樣有由河口及河流結合而成的同類生態系統。城規會行將考慮有關大蠔的新分區計劃大綱圖。大蠔灣和亦屬「具重要生態價值的河溪」的大蠔河是馬蹄蟹的重要生境。若大蠔灣受填海工程影響，該處那些生態易受破壞的生境便會受到威脅。

46. 譚女士回應一名委員的詢問時表示，政府計劃修復東涌河下游部分現有的一段人工河道，把該區發展為河畔公園。

東涌擴展區填海工程

47. 一名委員詢問譚凱邦先生(C4)，若東涌擴展區的填海面積如他所建議般減半，東涌灣的水流和水質如何得以改善。譚先生回應說，赤角機場落成後，東涌灣的水流已大為減弱。必須維持東涌灣有強大水流，好讓水流定期沖走該區的污染物(例如來自馬灣涌的污染物)。目前，港珠澳大橋香港口岸人工島與東涌岸邊相距約三至四公里。不過，東涌東填海後，人工島與東涌東填海區之間最短的距離會大為縮短至只有約 250 米，這樣會進一步減弱東涌灣的水流，以致污染物可能在灣內沉積。相關的政府部門似乎並沒有進行任何研究，評估填海對東涌灣水流的影響。

48. 一名委員詢問若填海區北部並非用作遊艇會所，現有東涌東的填海計劃是否可以接受。譚先生回應說，雖然他希望東涌完全不填海以保護海洋環境，但明白政府不會接納完全不填海這個建議。折衷的方法是他希望東涌東的填海範圍可減半。由於東涌東填海區的北部主要規劃作遊艇會所和中等密度的住宅發展，而這些發展並非東涌發展最主要的用途，因此可放棄該部分的填海計劃，以減少對東涌灣水流可能造成的影響。即使填海區北部並非擬作遊艇會所用途，他仍會要求縮減填海範圍。雖然放棄填海區的北部或會令整個東涌發展計劃的住宅單位供應量減少一至兩成，但為保護環境，這樣做是值得的。

49. 一名委員詢問，可否取消原本東涌東填海區北部的填海工程，改在第 137 和 138 區東面填海，以維持相同面積的填海土地，這樣做便可減少對東涌灣水流可能造成的影響。盧先生回應說，東涌研究曾進行水動力模擬試驗，結果顯示擬議的東涌東填海區對附近生態易受破壞的地方(包括大蠔灣和東涌灣)的水流和水質，預料不會有明顯改變。不過，若填海區由北端移往第 137 和 138 區東面調節大蠔灣水流的大蠔入水口位置，對大蠔灣的水質便會有負面影響。譚先生同意盧先生的意見，指不可把填海區移往東面大蠔入水口所在的位置。為了盡量減少填海對大蠔灣的影響，譚先生要求政府除放棄填海區北部的地方外，還應把東涌東擬議的填海區進一步向西移後，使之與大蠔入水口相距約 50 至 100 米。

50. 這名委員詢問譚凱邦先生會否接受在東涌東擬議的填海區西面增加填海的土地，以彌補他建議減少北面 and 東面填海土地的損失。譚先生回應說，政府不大可能接納在擬議填海區的

西面填海，因為該處在機場飛機噪音預測 25 等量線的範圍內，除非實施額外的消減噪音措施，否則發展建議一般不會獲准。此外，根據環評條例，新的填海建議須進行另一輪的環境影響評估程序。

51. 盧先生回應一名委員的問題時說，船隻的現有航道設定有既定限制，不會受擬議的東涌東填海影響。由於緊貼現有航道的範圍水淺，若有關範圍須讓船隻航行，便須浚挖淤泥。因此，當局決定擬議的填海範圍時十分謹慎，以免侵進航道。

52. 由於當局擬在東涌東填海後建造生態海岸線，一名委員詢問設計生態海岸線時，保護馬蹄蟹的生境是否其中一個考慮因素。盧先生回應說，馬蹄蟹的生境主要位於大蠔灣內，潮水經大蠔入水口流入大蠔灣。由於大蠔灣的水體與大蠔入水口外的水體大致分隔開，因此東涌東填海不會影響大蠔灣的馬蹄蟹生境。聶先生回應主席的問題時說，雖然年幼馬蹄蟹會在大蠔灣的泥灘棲息，但成年馬蹄蟹會移居大蠔灣以外的深水地方，因而易受填海工程導致的水污染影響。譚先生補充說，由於填海範圍非常接近大蠔入水口，受填海工程污染的水會在潮漲時經大蠔入水口流入大蠔灣，污染大蠔灣的水。因此，他促請政府把填海區向西移後，使之遠離大蠔入水口。

東涌谷的地質

53. 一名委員詢問，東涌谷是否如一名申述人所指屬岩溶地形和有兩條斷層。盧先生回應說，根據東涌研究所進行的岩土評估及天然山坡災害評估，東涌新市鎮擴展區的新發展地區並無不可克服的土力問題。東涌谷的地質是大致上有一層表土沉積物和全風化岩石覆蓋的土地。當局可選用適合的地基來處理區內個別用地的土地狀況。

環境影響評估

54. 盧先生回應一名委員有關環評的問題時說，當局曾就三個於西部水域具潛力的近岸填海地點(包括位於龍鼓灘、小蠔灣及欣澳三個可能填海地點)進行累計性環境影響評估研究，這項研究把東涌新市鎮擴展區計劃視為已承諾的發展項目。因此，任何可能因東涌新市鎮擴展區計劃而造成的潛在環境影響，進

行累計性環境影響評估時已作考慮。就這名委員的上述問題，譚先生回應說，雖然環境保護署署長(下稱「環保署署長」)已根據環諮會的意見核准東涌新市鎮擴展區計劃的環評報告，而立法會亦已批准該計劃的撥款申請，但城規會不應受環保署署長對環評報告的決定所約束，應自行決定應否調整東涌的發展建議和縮減填海範圍。

廢物管理

55. 一名委員詢問，當局在規劃東涌新發展區時是否有採取任何措施，以助收集和回收家居廢物及廚餘。譚女士回應說，雖然三份分區計劃大綱圖都主要是為東涌發展劃設合適的土地用途地帶，但如有需要，在落實分區計劃大綱圖的土地用途建議時，可把收集和回收廢物的具體要求納入新發展項目的建築設計中。

交通影響

56. 一名委員詢問，在規劃東涌新市鎮擴展區時是否已考慮港珠澳大橋對交通的影響。譚女士回應說，東涌研究所進行的交通影響評估已探討港珠澳大橋啟用後交通流量增加及東涌新市鎮擴展區擬議的新發展項目對已規劃的道路及鐵路網絡的影響，交通影響評估亦已就交通方面的影響提出各項緩解措施建議。

交通服務及連繫

57. 一名委員詢問可否把東涌發展為一個水路交通中心，為西大嶼山(例如大澳)及屯門地區服務，以及可否在市中心地區闢建水道，方便區內居民使用水路交通。譚女士回應說，東涌現有三個碼頭，包括馬灣涌兩個較小的碼頭及東涌海濱路那個較大的東涌發展碼頭。後者現時提供來往屯門、東涌、沙螺灣及大澳的持牌渡輪服務。運輸署會一直監察乘客的需求，以決定應否加強持牌渡輪服務。至於交通連繫方面，當局已為東涌新市鎮擴展區設計全面的道路、行人徑及單車徑網絡，並已把這些網絡納入三份分區計劃大綱圖中，方便人們往來區內各主要的公共和交通設施及活動樞紐。

58. 關於一名申述人指出東涌線青馬橋段的列車班次上限為每隔四分鐘一班車，一名委員詢問東涌要容納更多人口，列車班次的限制會否是增加東涌線載客量的障礙。盧先生回應說，按照規劃，鐵路運輸是東涌新市鎮擴展區客運系統的骨幹，並擬新增兩個港鐵站以服務東涌東和東涌西的居民。雖然東涌線青馬橋段的路軌是共用的，單方向每次只准一列車行駛，但東涌線最繁忙的路段是奧運站和九龍站。根據二零一三年的統計資料，在早上繁忙時段，東涌線(由東涌至青衣)的乘客量為每小時單方向約 5 800 人次，而最高載客量為每小時單方向 17 800 人次(以每小時 10 班車計)。到二零三六年，預料乘客量會增至每小時單方向約 19 500 人次。為應付鐵路運輸需求增加的情況，港鐵公司可改善訊號系統和在香港站興建掉車隧道，以提升東涌線的最高載客量。港鐵公司改建現有的基礎設施以配合把列車班次增至每小時 16 班車後，東涌線(由東涌至青衣)的載客量便可增至每小時單方向 31 300 人次，足以應付二零三六年的預測乘客量。

59. 盧先生回應一名委員的問題時說，港鐵公司已同意東涌線長遠改善工程建議。

60. 一名委員詢問東涌的路旁景觀地帶會否阻擋區內各個發展區的行人連接通道。譚女士回應說，政府根據東涌研究在該區規劃了完善的行人道和單車徑網絡，以方便行人和單車在東涌往來。在東涌東，為使鐵路站至海旁之間有一條連貫的行人通道，橫過中央休憩用地的一段道路將會興建為低於地面的道路，於休憩用地之下穿越而過。為使行人往來各處更方便，建議闢設連綿的公園網絡。這些公園不單提供休憩用地，也是行人往來的通道。這些行人道和單車徑網絡會沿海濱長廊和連綿的公園系統闢建，並會連接現有的市中心地區。

政府、機構或社區用途

61. 一名委員詢問李霧儀女士(R1 的代表)，為何建議把第 43 區的土地由「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶。李女士回應說，在東涌市中心地區及東涌谷兩份分區計劃大綱圖上劃設的「政府、機構或社區」地帶，大都在公共房屋發展項目及交通樞紐附近。由於第 43 區的土地位於第 42 區與第 46 區兩塊擬作高密度公共房屋發展的用地之間，加上緊連東

涌道這條主要道路，因此可用作發展政府、機構或社區設施，為區內居民提供服務，居民便無須長途跋涉前往市中心的「政府、機構或社區」地帶使用該處的服務。

62. 這名委員又詢問第 43 區的土地類別。譚女士回應說，第 43 區劃為「綠化地帶」的土地包含政府及私人土地。

63. 這名委員詢問當局有否在東涌規劃弱智兒童學校及棄置建築廢物的堆填區等設施。譚女士回應說，東涌有多個地方都有劃設「政府、機構或社區」地帶，以提供政府、機構或社區設施服務該區，而部分政府、機構或社區設施亦會設於公共屋邨內，例如第 43 區北面的第 42 區公共房屋發展項目。至於闢設堆填區，由於東涌谷是環境易受影響的地區，不宜闢設堆填區。關於處置東涌新發展項目所產生的建築廢物，東涌新市鎮擴展區的環評已作評估。負責有關發展用地的承建商須遵照法定要求處置建築廢物。

64. 一名委員詢問政府有沒有規定必須在住宅地帶 500 米範圍內劃設「政府、機構或社區」用地。譚女士回應說，《香港規劃標準與準則》並沒有訂明「政府、機構或社區」用地須在住宅地帶某指定範圍內劃設。不過，在土地用途規劃的過程中，「政府、機構或社區」用地一般會劃設在市民容易到達的地方，而這些地方通常接近住宅地帶。除了劃設「政府、機構或社區」地帶外，在公共屋邨內闢設政府、機構或社區設施供居民使用，做法也很常見。

65. 由於委員再無問題要提出，主席表示是日的聆聽會完結。主席多謝政府代表及申述人、提意見人與申述人和提意見人的代表出席會議，並表示城規會會在他們不在場的情況下，於另一天就有關申述進行商議，稍後會把決定通知他們。他們全部於此時離席。

66. 餘無別事，會議於下午四時五十分結束。