

二零一六年九月二十八日、九月二十九日及
十月四日舉行的城市規劃委員會
第 1123 次會議記錄

出席者

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

梁慶豐先生

陳福祥博士

雷賢達先生

楊偉誠先生

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

運輸署總工程師／交通工程(新界東)

蕭鏡泉先生

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

黃耀光先生

地政總署副署長(一般事務)／助理署長(區域3)

林潤棠先生(二零一六年九月二十八日、九月二十九日上午及十月四日下午)／陳永堅先生(二零一六年九月二十九日下午及十月四日上午)

規劃署署長

凌嘉勤先生

規劃署副署長／地區

李啟榮先生

秘書

因事缺席

黃令衡先生

鄒桂昌教授

符展成先生

林光祺先生

邱浩波先生

侯智恒博士

何安誠先生

葉天祐先生

廖凌康先生

列席者

規劃署助理署長／委員會

龍小玉女士

總城市規劃師／城市規劃委員會

顧建康先生(二零一六年九月二十八日、九月二十九日下午及十月四日下午)

任雅薇女士(二零一六年九月二十九日上午及十月四日上午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

黎惠儀女士(二零一六年九月二十八日)

李健成先生(二零一六年九月二十九日上午)

王鳳兒女士(二零一六年九月二十九日下午)

李韻玲女士(二零一六年十月四日上午)

李建基先生(二零一六年十月四日下午)

1. 下列委員及秘書出席二零一六年九月二十八日的會議：

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

霍偉棟博士

陳福祥博士

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

馮英偉先生

黎庭康先生

李國祥醫生

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
蕭鏡泉先生

民政事務總署總工程師(工程)
關偉昌先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)
黃耀光先生

地政總署副署長(一般事務)
林潤棠先生

規劃署署長
凌嘉勤先生

西貢及離島區

議程項目 1

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《東涌擴展區分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCE/1》的申述
和意見

(城市規劃委員會文件第 10176 號)

[會議以廣東話及英語進行。]

2. 主席歡迎各人出席會議。他表示秘書處需要多點時間登記
和核實授權書，故須休會片刻。

[會議於上午九時二十五分恢復。]

申報利益

3. 秘書報告，《東涌擴展區分區計劃大綱草圖編號 S/I-TCE/1》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。長春社(R53)、世界自然基金會香港分會(R54)及香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)(R58)就這份分區計劃大綱圖提交了申述書。領賢規劃有限公司是香港水上運動議會(R2)的顧問。以下委員已就此議項申報利益：

凌嘉勤先生 — 為房委會策劃小組委員會及
(以規劃署署長的身分) 建築小組委員會委員

林潤棠先生 — 為房委會替補委員
(以地政總署副署長的身分)

- | | | |
|-------------------------------|---|---|
| 梁慶豐先生 | — | 為房委會投標小組委員會委員，亦為處理鐵路方案反對意見聆聽委員會召集人 |
| 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 |
| 侯智恒博士 | — | 現時與房委會有業務往來 |
| | — | 為長春社副主席 |
| 黎慧雯女士 |] | |
| 廖凌康先生 |] | 現時與房委會和港鐵公司有 |
| 劉興達先生 |] | 業務往來 |
| 何安誠先生 |] | |
| 符展成先生 | — | 現時與港鐵公司和領賢規劃有限公司有業務往來，過去曾與房委會有業務往來 |
| 張國傑先生 | — | 現時與港鐵公司有業務往來 |
| 余烽立先生 |] | 過去曾與房委會和港鐵公司 |
| 林光祺先生 |] | 有業務往來 |
| 黃仕進教授
(副主席) | — | 為香港大學土木工程系講座教授兼系主任，香港學堂國際學校的顧問，該學系/學校曾獲港鐵公司贊助活動 |
| 潘永祥博士 | — | 其配偶為房屋署的僱員，但不涉及規劃工作 |

4. 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。委員同意上述已申報涉及與房委會有關的利益的委員可留在席上。委員備悉黎慧雯女士、符展成先生、劉興達先生、侯智恒博士、廖凌康先生、何安誠先生、張國傑先

生、梁慶豐先生和林光祺先生因事未能出席會議。由於黃仕進教授和余烽立先生所涉及的利益屬間接利益，委員同意他們可留在席上。委員亦備悉余烽立先生尚未到席。

5. 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

6. 以下政府的代表，以及申述人／提意見人或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

黃可怡女士 — 城市規劃師／離島

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

李霧儀女士] 申述人的代表

陳曉汶女士]
(羅迅測計師行有限公司)

R 2 – 香港水上運動議會

李禮賢先生] 申述人的代表
潘富傑先生]
(領賢規劃有限公司)

R 8 / C 11 – 馮小燕

馮小燕女士 – 申述人 / 提意見人

R 9 / C 19 – 胡嘉兒

胡嘉兒女士 – 申述人 / 提意見人

R 31 – Alvin Chan

R 48 – Law Tammy

鄭嘉泰先生 – 申述人的代表

R 45 – Jeff Tam

馬家寶女士 – 申述人的代表

R 52 / C 10 – 創建香港

司馬文先生 – 申述人 / 提意見人的代表

R 54 – 世界自然基金會香港分會

李美華女士 – 申述人的代表

F 56 – 守護大嶼山聯盟

傅家灝先生 – 申述人的代表

7. 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。

8. 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。

9. 主席邀請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容。

10. 高級城市規劃師／離島胡明儀女士按詳載於城規會文件第 10176 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，規劃署曾在二零一四年向城規會作出簡介。在第三階段公眾參與活動期間，政府收到逾 4 000 份公眾意見書。規劃署考慮相關政府部門／公眾的意見，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；
- (b) 當局根據《環境影響評估條例》(下稱「環評條例」)提交環境影響評估(下稱「環評」)報告。二零一六年四月八日，環境保護署署長有條件批准該環評報告；
- (c) 二零一六年一月八日，城規會根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)展示三份有關東涌的分區計劃大綱圖(包括東涌擴展區的分區計劃大綱圖)，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。同時，東涌東的填海計劃亦根據《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲；

- (d) 《東涌擴展區分區計劃大綱草圖》涵蓋土地面積約 216 公頃，當中包括 129 公頃的填海土地、新市鎮擴展區(約 120.5 公頃)及一條計劃興建的道路(約 8.6 公頃)。在法定展示期內，城規會共收到 59 份就這份草圖提交的申述書及 78 份就這些申述提交的意見書；
- (e) 規劃署分別在二零一六年二月一日及二零一六年一月二十八日徵詢了離島區議會和東涌鄉事委員會。離島區議員主要對單車徑和單車公園、市政街市、擬議的遊艇會所，以及連接梅窩的交通網絡這幾方面的事宜提出意見。東涌鄉事委員會委員對草圖沒有意見；

申述的主要理由、申述人的建議及規劃署的回應

- (f) 在收到的 59 份申述書中，有兩份是表示支持的申述書(R1 及 R2)，有 56 份是表示反對的申述書(R3 至 R51 及 R59)，另有一份申述書(R58)提供意見。申述的主要理由、他們的建議及規劃署的回應分別詳載於文件的第 4.3 至 4.6 段和第 6.10 至 6.43 段，並撮述如下：

表示支持的申述(R1 及 R2)

零售設施的供應量及發展創新產業

- (i) **R1** 明白有關的規劃意向是創造更多就業機會及商機，但認為鑑於該區域現有及日後的零售用地供應相當充裕，故欠缺有力理據支持劃設大量商業區。政府應考慮發展其他用途，如科學園及工業邨等，以作創新產業之用；

- (ii) 對上述理由／建議的回應如下：

- 東涌東會定位為一個智慧商業樞紐當局在規劃該區的商業活動時，已考慮其周邊地方其他已知或已規劃的發展項目，以達致相輔相成作用；

- 雖然商業發展會集中在擬議的東涌東鐵路站四周和海旁一帶，但亦建議沿公園網絡的住宅用地邊緣闢設地區零售設施，以鼓勵開設地鋪。預計將會創造多元化的就業機會和額外約四萬個職位；以及
- 發展東涌擴展區的目的，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。基於規劃及環境方面的考慮因素，東涌並沒有預留土地建科學園及工業邨。然而草圖仍有提供彈性，可在區內開設與科學園及創新產業相關的辦公室；

遊艇停泊處和水上活動中心

- (iii) 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，不過認為其設計及布局須予改善，建議把遊艇停泊處擴大至可泊 200 艘船隻，並加建公園、遊艇停泊配套設施區、水上活動中心和人工海灘；
- (iv) 對上述理由／建議的回應如下：
- 對擬設遊艇停泊處作出的評估是基於假定可以有泊位 95 個。進出遊艇停泊處的船次若再增加，會干擾船隻在東涌航道內航行。擬設於西緣的人工海灘會侵進東涌航道，使用者之間會有協調問題；
 - 遊艇停泊配套設施區及與遊艇停泊處發展相關的水上活動設施屬「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(R3 至 R57、R59)

反對進一步發展東涌(R3 至 R28、R30 至 R36、

R45 至 R47、R52、R55 至 R57、R59)

- (v) 發展低至中密度的住宅不能有效解決房屋問題。政府應善用其他土地資源，例如使用棕地，而非填海；
- (vi) 進一步填海和發展會令區內空氣質素變得更差。政府應按「低碳城市」及「以人為本」的概念進行規劃；
- (vii) 對上述理由／建議的回應如下：
- 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；
 - 根據規劃，區內將會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選擇。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 比例；
 - 政府一直透過採取多管齊下的土地供應措施，致力增加土地供應，亦已就多個棕地較密集的地區進行全面研究，以確認有關地區的發展潛力，並釋出土地進行發展；
 - 環評報告已妥為評估和處理擬議的填海工程帶來的環境及生態問題；
 - 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。此外，區內還會闢設完善的單車徑、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。這些措施可減少對私家車輛的需求和溫室氣體的排放；

反對填海(R5 至 R12、R15 至 R57 及 R59)

(viii) 擬議的填海工程會威脅海洋生境、中華白海豚及附近擬設的大小磨刀海岸公園，亦會影響大蠔河河口及「具特殊科學價值地點」的生態。同步進行的工程，會令大嶼山水域失去總面積 1 592 公頃的捕魚區。在香港，建議的生態海岸線是未經測試的全新措施，應先經過測試才採用，並應就此進行先導研究。政府應為大嶼山進行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；

(ix) 對上述理由／建議的回應如下：

- 環評報告已妥為評估及處理有關的環境及生態問題，填海範圍只佔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；
- 已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。實施建議的緩解措施後，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。此外，在施工期間，當局會在擬議大小磨刀海岸公園進行監測水質工作；
- 大蠔河「具特殊科學價值地點」附近將不會有發展，預料不會造成負面影響。當局已評估沉積物和水流改變可能對大蠔灣造成的影響，並發現有關影響並不顯著；
- 環評報告已進行漁業影響評估。鑑於該區的魚產量不多，影響並不嚴重；

- 建造生態海岸線作為損失一般海洋生境的緩解措施是否可行一事，已在環評報告內作出評估和處理；
- 累積環境影響評估研究在二零一五年完成。這項研究探討三個可能填海地點(包括欣澳、小蠔灣及龍鼓灘)的工程可能造成的累積影響。只要落實適當的緩解措施，各項工程不會對空氣質素、水質、生態及漁業構成重大影響；

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

(x) 未有清楚交代為何需要興建遊艇停泊處。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。往來船隻和產生的水底噪音會對中華白海豚造成負面影響。應取消擬設的遊艇停泊處，但支持闢設公眾避風塘供小型船隻及水上活動使用；

(xi) 對上述理由／建議的回應如下：

- 全港對遊艇停泊處一直存在需求，而東涌日後會發展各式各樣的設施及活動，是適宜闢設新遊艇停泊處的地點；
- 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，同時創造多元化的就業機會。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，供市民使用；
- 建議的避風塘與主張建立獨特而具生氣的海濱，作為區內新的休閒娛樂及活動樞紐這一規劃意向並不協調；

- 環評報告已處理可能造成的環境影響，該項環評並無發現有不可克服的問題。在落實有關工程前，會就擬議遊艇停泊處進行另一次環評，以履行環評條例所訂的法定要求；

關注承受力(R15 至 R28、R52、R56 及 R57)

- (xii) 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；
- (xiii) 日後提供的就業機會，工種並不多元化，僅限於零售、飲食及專業服務行業；
- (xiv) 政府應全面規劃大嶼山的發展，不應採用現時的零碎發展模式；
- (xv) 對上述理由／建議的回應如下：

當局已計劃發展全面的交通網絡，以鐵路為主，並擬設兩個新鐵路站。當局亦擬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－大蠔段），並會興建三個新的公共交通交匯處，便利乘客轉乘區內不同的交通工具；

- 當局全面規劃區內的社區、社會福利、康樂及教育設施，所提供的設施包括運動場、室內運動場館、專上教育設施、診所、學校、消防局及警署；
- 根據東涌研究，區內會發展商業設施和遊艇停泊處，創造多元化的就業機會，預計將可額外創造約四萬個職位。區內亦計劃闢設地區零售設施，提供經營小生意的機會。此外，區內預留了土地作專上教育及學校用途，為當地居民提供教育和培訓設施；

- 建議的大嶼山全面發展策略，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；

其他方面

- (xvi) 東涌沒有特殊學校，學生須往其他地區上學；
- (xvii) 東涌沒有市政街市應付區內所需；
- (xviii) 東涌欠缺單車設施，建議闢設連接機場的大嶼山環島單車徑；
- (xix) 白芒碼頭是珍貴的公共空間，不應清拆；
- (xx) 對上述理由／建議的回應如下：
 - 東涌第 108 區預留了一幅用地作特殊學校用途，對象為智障兒童。如獲批准撥款，興建工程會在二零一七年年年初展開，預計在二零一九年完成；
 - 區內現時有兩個街市，而擬設於公共房屋發展項目內的兩個新街市正在興建中。在「政府、機構或社區」地帶和「住宅(甲類)」地帶內，公眾街市屬經常准許的用途；
 - 草圖建議闢建全面的單車徑網絡，把東涌東主要的地方連接起來，亦會在各處闢建單車停泊設施；
 - 由於現有的白芒碼頭位於擬議的填海區內，因此有需要將之拆除。施工期間會有臨時登岸梯級提供。填海工程完成後，會有新的公眾登岸梯級提供；

[余烽立先生此時到席。]

提出意見的申述(R58)

鐵路噪音

- (xxi) 現有鐵路沿線一帶的擬議住宅發展項目或會受鐵路噪音影響。擬議的商業發展項目須有隔音設備；
- (xxii) 倘商業發展項目與住宅發展項目在時間上不能配合，日後住宅發展項目的倡議者應另進行噪音檢討。規劃大綱、法定圖則及／或土地行政文件應訂明這些要求；
- (xxiii) 對上述理由／建議的回應如下：
- 沿鐵路線發展商業設施屬策略安排，目的是阻隔噪音。預料這些發展項目會適時落實；
 - 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，當局會進行詳細設計研究，檢視是否需要提供臨時緩解鐵路噪音措施；以及
 - 在落實發展時，會考慮檢視潛在噪音影響；

對申述的意見

- (g) 大部分提意見人的意見和建議與申述的理據相似，上文第 9(f)段所述的回應亦相關。此外，他們提出了兩項具體意見：
- (i) C27 和 C76 關注保護郊野和林地。對這項關注的回應是，毗連郊野公園的山麓在草圖上已

劃為「綠化地帶」。根據一般推定，「綠化地帶」不宜進行發展；以及

- (ii) C78 要求興建兩個標準欖球場。對這項建議的回應是，當局已預留多塊「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，以及兩個分別在第 102 區和第 140 區的室內體育館；

規劃署的意見

- (h) 備悉 R1(部分)及 R2(部分)表示支持的意見，以及 R58 提供的意見；以及
- (i) 規劃署不支持 R3 至 R57 及 R59，以及 R1 及 R2 餘下部分的申述內容，並認為不應順應這些申述修訂該分區計劃大綱草圖。

11. 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

12. 李霧儀女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 同意有需要預留土地作商業和零售用途，以創造更多就業機會和商機。然而，鑑於該區域現有及已規劃的零售用地供應相當充裕，實欠缺有力理據支持闢設大量零售設施；
- (b) 建議騰出預留作零售用途的樓面空間作其他用途。政府應認真檢討是否有需要劃設 163 300 平方米的總樓面面積作零售用途；以及
- (c) 政府應考慮在該區發展一些相互協調的用途(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)，而非發展大型辦公室及零售用途。

R2 – 香港水上運動議會

13. 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(下稱「議會」)為志願團體，由一些體育總會於二零一二年成立，旨在推動香港水上運動的發展；
- (b) 議會其中一項目標是物色合適的地點闢設水上活動設施，供訓練和比賽之用。現有設施的質與量都不足夠。議會亦讓年輕人有機會學習水上運動技巧，享受有組織的隊際運動樂趣，從而幫助個人和社區發展。可是，大嶼山目前只在愉景灣有一個遊艇停泊處；
- (c) 議會建議的風帆中心類似康樂及文化事務署(下稱「康文署」)的水上活動中心。議會曾建議在啓德興建臨時水上活動中心，並在二零一六年舉辦「觀塘水上運動嘉年華」。議會亦曾對在將軍澳海傍興建水上活動中心的建議進行了預可行性研究。議會建議的發展將以社區為本，並非商業性質；
- (d) 《二零一五年施政報告》明確提出，香港的水域可供推廣親水文化。政府會繼續物色合適水域以興建水上活動中心；
- (e) 議會在「東涌研究」公眾參與活動的不同階段都有提交意見書。然而，政府較少考慮這份分區計劃大綱圖上的遊艇停泊處在水陸之間的接駁設施。議會在提交的意見書中要求政府為日後的區內居民營造優質的生活環境，讓居民可在區內進行水上活動；
- (f) 議會認為以下的設計原則與東涌擴展區分區計劃大綱圖的設計相關：
 - (i) 海傍是水陸互動之處，也是行人可安全自如往來之地；
 - (ii) 應在土地用途建議的早期加入水上活動用途；

- (iii) 應預留土地興建配套設施。有關建議應包括康樂場地(例如公眾海灘)的設計，以及為水上活動設施提供土地；以及
 - (iv) 水上活動佔用很少土地，但卻是一個很大的公眾康樂範疇。
- (g) 現時，欣澳沒有接駁水陸的實質設施，參與水上活動的市民只能使用臨時斜台上落水。議會的建議是參考了屯門黃金海岸在遊艇停泊處旁邊進行綜合用途發展的設計；
- (h) 支持闢設遊艇停泊處，因此舉既可增加停泊位，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；
- (i) 擬備這份分區計劃大綱圖造就了一個大好良機，設計優質的水陸互動設施，提供獨特的康體活動機會。該圖亦須納入該遊艇停泊處在功能方面的規定。土木工程拓展署表示，該遊艇停泊處建議是以假定有 95 個泊位為依據。議會同意這個泊位量，因為泊位和進出的船次增加，會干擾船隻在東涌海道內航行及通過屯門至赤鱸角連接路高架橋的可通航橋孔；
- (j) 議會就擬議的遊艇停泊處和水上活動中心，建議了兩個方案：
- (i) 方案 1 – 遷移遊艇停泊處和改善公眾海濱公園

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，而原本擬議的遊艇停泊處則改劃為「休憩用地」地帶，以興建海濱公園。另外，把海傍的兩個地方劃為「其他指定用途」註明「公眾海灘」地帶，用作建造人工海灘；以及
 - (ii) 方案 2 – 遊艇停泊處位置不變

遊艇停泊處位置不變，把之納入分區計劃大綱圖的範圍內。另外，正如方案 1 所建議，把海傍的兩個地方劃為「其他指定用途」註明「公眾海灘」；

- (k) 議會放棄方案 1，因為進一步擴大擬議遊艇停泊處會侵進現有的東涌航道及阻塞該航道，而且會對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。擬議的人工海灘也會侵進東涌航道，與海灘、遊艇停泊處和東涌航道互不協調；
- (l) 雖然方案 2 沒有提議興建大型的公眾公園，也沒有改善遊艇停泊處的設計和布局，但卻能在對這份分區計劃大綱圖作出最少改動的情況下，提供所有必要的設施。這是議會認為可以接受的方案；
- (m) 該區位於東涌，適合進行水上活動。議會建議在一幅用地興建水上活動中心。該水上活動中心可由康文署或議會營運。康文署並無計劃在東涌發展水上活動中心，但如果議會有興趣在擬議地點發展及營運水上活動中心，該署沒有很大意見；
- (n) 政府回應表示，與遊艇停泊處發展相關的水上活動設施，可視作現時的「其他指定用途」地帶(供興建遊艇停泊處及相關商業設施)的附屬用途。就此，議會必須指出，議會只是為社區服務，並非商業營運者。關於樓宇高度方面，議會建議的最高建築物高度只是兩層；
- (o) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境指出，擬議的水上活動中心及公眾海灘可令海濱更多樣化和更具活力。建築署認為，只要沿岸的散步長廊維持開放通達，把區域休憩用地與遊艇停泊處及水上活動設施連為一體，或可發揮協同效應，營造地方特色；
- (p) 規劃署認為，申述人沒有進行環境和技術評估，以證明擴大遊艇停泊處及公眾海灘是可行的。議會對此感到失望，認為所需的評估理應由政府進行；以及

- (q) 總括而言，議會熟知規劃和營運公眾水上活動設施的要求，對為年輕人開辦課程和組織活動方面也有經驗。議會請城規會考慮他們建議的方案 2，並修訂這份分區計劃大綱圖，以營造優質的宜居環境，以及改善往返水域的設施，方便市民進行水上活動。

R8/C11—馮小燕

14. 馮小燕女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她是東涌居民，她認為東涌新市鎮擴展區的規劃並無顧及區內居民的需要。區內零售設施過多，惟沒有濕貨街市應付區內居民的需要，而且也沒有單車徑及單車泊位等單車設施；
- (b) 土地大多劃作低至中密度私人住宅發展，無助解決該區的住屋問題；
- (c) 該區位於大嶼山北岸，南面依山。填海會造成不良影響，增加該區的風速和空氣濕度，影響現有居民的生活質素；
- (d) 東涌的長者人口不斷增長，申領社會援助的家庭亦與日俱增，東涌大部分人口與機場提供的職位錯配，發展東涌擴展區無助解決就業問題。東涌新市鎮擴展區的規劃應顧及區內人士(尤其是弱勢社羣)的需要、現有的資源情況和周圍地區的特色，並應以社區為本，務求達致可持續發展；以及
- (e) 她不支持這份分區計劃大綱圖，並要求政府不要填海和不要闢設遊艇停泊處。

R9/C19—胡嘉兒

15. 胡嘉兒女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她居於東涌北，主要關注的是交通容量。觀乎港鐵西鐵線元朗站擁擠不堪的情況，東涌人口增長後同樣會

令港鐵東涌線的載客量不勝負荷。在計算東涌線的載客量時假設每平方米可容納六人，根本不切實際。預料東涌線的樽頸將會是青衣站；

- (b) 北大嶼山公路的交通流量也會受影響。鑑於小蠔灣車廠上蓋擬發展物業，加上區內其他主要發展項目，她質疑北大嶼山公路的容車量是否足夠；
- (c) 雖然東涌新市鎮的空氣質素過去數年已略有改善，但進一步填海和發展會令問題又再惡化；
- (d) 雖然海濱大部分地方預留作闢設海濱長廊和單車徑，但她擔心該等公共空間隨後會被私有化；
- (e) 擬闢設的遊艇停泊處會令海上交通流量增加，對中華白海豚造成不良影響，惟當局未有充分處理這問題或有效緩解有關影響；以及
- (f) 東涌的零售設施主要為旅客而設，未能應付區內人士的需要，應闢設更多臨街的地區零售設施，並興建市政街市和熟食中心，以應付居民的需要，為居民提供方便，並減輕居民的負擔。

R31 – Alvin Chan

R48 – Law Tammy

16. 鄭家泰先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他代表香港海豚保育學會，澄清該會不是所有填海計劃工程都反對。漁農自然護理署(下稱「漁護署」)過往的數據和已核准的環評報告所採納的數據顯示，建議的填海工程範圍只佔中華白海豚種羣整體生境範圍的很小部分。儘管如此，香港海豚保育學會仍然認為該區的中華白海豚沒有受到足夠的保護。他留意到政府以不同來源的數據作基線數據，評估擬議填海工程對中華白海豚可能造成的影響。舉例說，某些情況的評估採用了漁護署的過往數據，而環評報告某些章節則引用了港珠澳大橋計劃的數據。因此，環評報告得

出的結論並不可靠。當局似乎為求證明在該處水域出沒的中華白海豚不多而採用不同的數據資料。漁護署已推行監測計劃，提供香港水域的全面定量數據。根據漁護署用以時刻探測中華白海豚出沒情況(包括夜間情況)的自主式靜態聲納監測，一些地方(例如機場北、龍鼓灘及小蠔灣)雖沒有錄得有中華白海豚在日間出沒，但卻錄得有中華白海豚在夜間出沒；

- (b) 他亦質疑為何採用欣澳而非小蠔灣的數據作為基線數據，因為小蠔灣遠較欣澳接近擬議填海範圍。環評報告參考欣澳的數據，總結指中華白海豚夜間不常出沒於擬議填海範圍，這結論並不正確。須注意的是，即使香港口岸的建造工程已展開，靜態聲納監測所收集的數據仍錄得中華白海豚在小蠔灣出沒；
- (c) 鑑於擬議填海工程規模之大(面積約 145 公頃，撇除生態海岸線後為 129 公頃)，環評報告建議採取的環境緩解措施實在極為微小。如此大規模的填海工程，會令大面積的海洋生境消失，環評報告就失去海洋生境提出唯一的緩解措施是建造生態海岸線。生態海岸線是香港未經測試的全新措施，其保育成效如何仍屬未知之數，對保護中華白海豚的生境尤為無效。該區其他類似項目一般以設立海岸公園作為補償措施。從保護中華白海豚的角度考慮，設立海岸公園是更可接受的補償措施。此外，他擔心該生態海岸線建議會為日後該區水域的工程項目立下不良先例；
- (d) 各項填海工程對環境造成的累積影響備受關注。欣澳、小蠔灣及龍鼓灘三個潛在填海地點的施工期，或會與其他已承諾和已計劃進行的項目的施工期重疊。舉例說，香港口岸的建造工程自二零一二年展開至今仍未竣工；港珠澳大橋工程要到二零一七或二零一八年才完成；三跑道系統工程即將展開。若建議的新市鎮發展計劃落實動工，將令該區持續有工程進行，進一步延長工程期；
- (e) 在附近地方同時進行的工程項目所造成的累積影響，會削弱擬議大小磨刀海岸公園和現有海岸公園的保育

效果，這特別是因為海上船隻增加所致。根據環評報告，區內約有 42 至 56 艘工程船。雖然工程船在施工期大部分時間均不得駛入大小磨刀海岸公園，但駛近海岸公園邊界和龍鼓水道的船隻增加，將阻礙中華白海豚進入沙洲和龍鼓洲海岸公園。工程船所產生的噪音也很大。更甚的是，三跑道系統工程項目的環評報告並無提出限制海上船隻駛入海岸公園的緩解措施。三跑道系統工程項目將會動用約 200 艘工程船。東涌東擬建的 P1 道路也太接近大小磨刀海岸公園，加上採用了淤泥屏障，海岸公園將不能有效保護海洋生境。中華白海豚數目已由二零一一年的 78 條減至二零一五年僅 41 條，並會進一步減少。同期進行的項目會驅使中華白海豚離開香港水域。然而，鑑於珠海的填海範圍更大，其鄰近水域將不再適合中華白海豚棲息；

- (f) 至於填海對捕撈魚穫的影響，環評報告總結指對活魚供應不會造成不良影響。然而，鑑於有關發展和填海工程對環境有不良影響，海洋環境每況愈下。活魚品質下降可能是因為海水污染；以及；
- (g) 因此，他促請政府因應大嶼山獨有的地區特色，區重新思考最適合大嶼山的策略發展計劃，並就該策略發展計劃進行評估，包括因應環境、生境和社區需要進行策略性環評估，而不應零碎地就個別項目進行評估。

R45 – Jeff Tam

17. 馬家寶女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 她是生物學系的畢業生，關注人類與自然環境的關係。她質疑，在人類不斷開發下，東涌的土地還可持續發展多久。若落實擬議的發展計劃，東涌灣那美麗、生態價值高的環境不久便會消失。她反對擬議的填海工程，因為填海範圍接近大蠔灣及大蠔河，而大蠔河是育有不少高保育價值水生物種(例如馬蹄蟹)的「具特殊科學價值地點」。填海範圍亦接近港珠澳大

橋香港口岸人工島。該人工島的建造工程已帶來大量工程船及造成水污染；

- (b) 規劃署表示，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。然而，規劃署並無考慮到該範圍內所有工程計劃所造成的累積影響，以及它們與大小磨刀海岸公園距離接近的問題。中華白海豚已因受附近的工程威脅而離開。此外，該些工程計劃的施工期重疊，但政府的回應卻指機場三跑道系統及東涌東的主要填海工程不會在同一時間進行。此說法有誤導之嫌；以及
- (c) 鑑於上述各項對香港最珍貴物種之一的中華白海豚造成的不良影響，她建議刪除擬議的遊艇停泊處及縮減填海範圍。政府應善用其他土地資源(例如棕地)興建房屋，而不是在東涌填海。

R52/C10 – 創建香港

18. 司馬文先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 香港海傍一帶供存放船艇及水上活動器材的公共設施嚴重不足。香港的海岸線綿長，離島眾多，水上活動在香港本應十分普及。不過，由於船艇及大部分水上活動器材的體積不小，重量亦不輕，故市民不能攜帶它們乘搭公共交通工具(包括火車、巴士及小巴)，甚至因大廈的入口及升降機的空間有限而難以把它們帶回家。另外，由於香港沒有公眾舢舨存放區，因此不難發現有舢舨偷偷藏在赤柱、西貢、銅鑼灣甚至馬鞍山的海傍一帶。其中一些舢舨只是繫着圍欄或木柱。許多艇主須攀過沿海傍而建的高圍欄，才可登上他們的船艇。海濱長廊加設圍欄，通常是為了禁止市民走到海傍；
- (b) 香港大部分船艇愛好者都負擔不起在遊艇會所或遊艇停泊處租用泊位。司馬文先生透過一些照片，展示一艘舢舨如何存放在油塘，以及一名艇主在將軍澳的沿

岸地方上船的危險情況。另外，青衣區亦有人發揮創意，利用繩梯作為登岸的梯級。上述情況顯示香港的繫泊設施不足。他質疑，觀塘新建的散步長廊沿路設有玻璃圍欄，阻擋市民走近水域，市民如何能享用擬在該處開闢的水上活動用途。

- (c) 東涌新市鎮現時設有繫泊區，擬議的遊艇停泊處應用作船隻避風處及繫泊區，因為如落實填海工程建議，區內 150 個現有的船隻繫泊位便須遷走；以及
- (d) 總結而言，他建議刪除擬議的私人遊艇停泊處，並應把該地方用作公眾避風塘供小型船隻及水上活動使用。遊艇停泊處和相關的遊艇會所、船隻修理及商業設施，以及附近的酒店，都是供私人使用，並非公共設施。創建香港支持香港水上活動議會的建議，把該地方用作公眾遊艇停泊處及發展水上活動中心和海灘。不過，上述發展項目將須處理水陸之間如何連繫的問題。海濱長廊是公共空間，不應把長廊與大海分隔。

R54 – 世界自然基金會香港分會

19. 李美華女士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就東涌擴展區分區計劃大綱圖提出下列關注事項：
 - (i) 填海工程會破壞擬議大小磨刀海岸公園的完整性，削弱其保育功能；
 - (ii) 擬議的遊艇停泊處用途會造成不明確的干擾；
 - (iii) 以修建生態海岸線作為緩解措施，其保育效果和成本效益存在疑問；
 - (iv) 海豚可能會在夜間於工程範圍出沒；
 - (v) 東涌研究所作的漁業影響評估有欠公平；

- (vi) 累計懸浮固體含量超標的問題被忽視；以及
 - (vii) 反對劃設「其他指定用途」地帶以作擬議的遊艇停泊處之用。
- (b) 土木工程拓展署表示，環評報告建議在合適的海堤位置築建生態海岸線，作為因擬議填海工程而損失海洋動物(包括潮間帶及潮下帶的附底動物和年幼的海洋動物)棲息的一般海洋生境的緩解措施。東涌擴展區東部將會填海的範圍約為 120 公頃，而 P1 道路由東涌延伸至大蠓一段所涉的面積約為 9 公頃。然而，佔用海床的總面積卻會是 145 公頃，而非 129 公頃。出現 16 公頃的差異(即是較原建議的面積增加了 12%)，是因為海堤呈傾斜狀。該海堤的一部分將用作築建生態海岸線；
- (c) 她質疑採用生態海岸線作為改善措施的效用。生態海岸線的設計須提供合適的生境供生物棲息繁殖，並須可有效加強新海堤的生態功能。土木工程拓展署指山貝河採用了類似的設計，沿着擴展了的堤岸種植紅樹林。不過，東涌擴展區海傍的地理條件與山貝河截然不同。由於東涌擴展區的海傍主要是面向北方及東北方，會受強風吹打，因此，在環境諮詢委員會轄下環境影響評估小組的會議上，已有人質疑該地點是否適合築建生態海岸線；
- (d) 世界自然基金會香港分會就生態海岸線提出下列關注事項：
- (i) 在未知效果及保育成效的情況下，貿然在人工海堤築建生態海岸線，很大機會須額外犧牲 16 公頃海床；
 - (ii) 雖然海外地區有一些建造生態海岸線的例子，但這個新概念從未在香港實行，其為附近生態系統帶來的好處，可達至多大的保育成效，仍是未知之數；

- (iii) 如必須遷移動植物，應考慮此舉可能對供體地點和接收地點造成的影響。然而，環評報告並沒有對此作出評估；以及
- (iv) 生態海岸線的設計、建造、監察和維修保養將涉及巨額開支，但效果卻無法保證；
- (e) 世界自然基金會香港分會會要求先就現有人工斜面海堤進行生態海岸線的試驗性研究，以便在採用有關生態海岸線作為任何發展計劃的緩解措施前，對不同的設計及其保育功能和效果進行測試。倘試驗性研究的結果不理想，便不應落實該生態海岸線建議，而填海範圍亦應相應縮減。

R56 – 守護大嶼聯盟

20. 傅家灝先生作出陳述，要點如下：

- (a) 守護大嶼聯盟對大嶼山的發展表示關注。他們認為政府應優先處理社區問題，並在規劃時採取以人為本的方式，以滿足區內居民的需要。就地區進行規劃時，應讓持份者(尤其是區內居民)參與其中；
- (b) 政府聲稱，新市鎮如要持續發展，規劃人口須超過200 000。不過，這數字沒有理據支持，而他們亦關注到東涌人口增加會令區內的社區設施不勝負荷。此外，填海規模亦沒有理據支持；
- (c) 在東涌進行進一步填海及發展會令區內空氣質素變得更差。新市鎮的發展應採用世界衛生組織(下稱「世衛」)的新空氣質素指引(較環境保護署現時採用的指引嚴格)來評估有關發展對現時和日後居民所造成的累積影響，以保障居民的健康；
- (d) 填海工程會令工程船隻數量增加，加上區內建造工程的施工期重疊，會對環境造成嚴重的負面影響；

- (e) 政府認為擬議的遊艇停泊處可以接受，不會對公眾使用海濱長廊造成負面影響。不過，根據經驗，由私人發展商管理毗連商業用途的做法並不可取，情況有如星光大道、啟德和中區軍用碼頭，有關用途主要是以旅遊業為本，並非滿足區內居民的需要，而公眾使用海濱長廊亦會受到局限；
- (f) 據悉東涌新市鎮擴展區預計可創造額外四萬個職位，但沒有詳細資料顯示如何得出這數字。新增職位能否滿足區內居民需要亦成疑。如這些工作由市區居民擔任，將會對交通造成負面影響；以及
- (g) 他們支持在東涌開設地鋪和市政街市，而非為遊客開設區域購物中心和商店。

[會議小休五分鐘。]

21. 政府的代表、申述人／提意見人及他們的代表申述完畢，會議進入答問部分。主席向與會者簡介，指答問部分是讓委員更加了解該草圖及申述／意見所關注的問題。委員可提問，主席會請申述人／提意見人／他們的代表及／或政府的代表回答。與會者不應把答問部分當作向城規會提問或盤問任何一方的場合。主席請委員提問。

擬議的公眾遊艇停泊處和避風塘

22. 主席問 R52 的代表，他的計劃可如何改善東涌地區的船隻停泊問題。司馬文先生作出回應，要點如下：

- (a) 擬議的公眾遊艇停泊處和避風塘可讓公眾妥為停泊船隻。唯一問題是如何把船隻沿海岸線繫縛，因為海濱長廊將會由康文署管理，而該署沒有責任沿海濱長廊為船隻提供繫船柱。一個可行的解決方法，是把海濱長廊後移一米，以安裝繫船柱及為船隻使用者闢設通道設施。有關安排可見於油麻地避風塘；以及
- (b) 雖然議會及其組織已在東涌研究期間向政府提交建議，但土木工程拓展署沒有跟進或接納他們的建議。

因此，東涌東填海區日後的海堤將未必可以進行水上活動。私人遊艇停泊處不能解決小型船隻的需要。

23. 兩名委員問司馬文先生，擬議的公眾遊艇停泊處／避風塘將會如何管理／運作，以及如何提供水路交通。該兩名委員又問政府的代表，擬議的遊艇停泊處是規劃作私人還是公眾設施、海外有沒有把小型船隻層疊的例子，以及司馬文先生提出把海濱長廊後移的建議是否可行。

24. 司馬文先生作出回應，要點如下：

- (a) 避風塘及其海堤旨在滿足在惡劣天氣下保持船隻安全的政府標準。在避風塘內，船隻可隨意拋錨，但不能停泊。避風塘邊緣的設計十分重要，如海濱長廊由康文署管理，他建議把長廊後移，以安裝繫船柱及為船隻使用者關設登岸設施。公眾避風塘採用該等設計，在很大程度上可自行管理，對政府造成的開支輕微；
- (b) 為增加空間的使用效率，可提供供船隻停泊的浮躉或在靠岸的地方關設船隻層疊區，由非政府機構負責管理有關設施。香港仔遊艇會有類似的安排，該會負責管理船隻的繫泊，而船隻使用者只向政府繳付低廉租金。遊艇停泊處靠岸的地方可以短期租約方式批予體育會，例如議會或私人營辦商；以及
- (c) 按政府目前的計劃，擬議的遊艇停泊處似乎與私人酒店發展項目有關。換句話說，有關海床將會按市價售予私人土地擁有人，使用遊艇停泊處的費用將變得高昂，公眾難以負擔。委員應反對發展私人遊艇停泊處。

25. 西貢及離島規劃專員譚燕萍女士回應委員上述的問題，表示東涌擴展區分區計劃大綱草圖已預留兩幅劃為「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」地帶的用地。擬議遊艇停泊處的設計和運作安排尚待進一步研究，包括擬議的遊艇停泊處是私人還是公眾設施，該設施由政府部門、非政府機構還是私人機構運作。總工程師／離島盧國中先生補充說，建議按已獲批准的環評報告，沿海濱長廊設生態

海岸線。生態海岸線的設計尚待進一步研究及環保署署長批准。生態海岸線會否容許船隻停泊，現階段未能決定。

26. 有委員詢問城規會會否考慮遊艇停泊處的詳細設計，譚女士回應說，在擬議遊艇停泊處的詳細設計階段，如草圖《註釋》有關遊艇會所用地的土地用途地帶和條文受到影響，規劃署會向城規會提交文件。

東涌海道及遊艇停泊處

27. 一名委員詢問如把遊艇停泊處的人口遷至東涌海道的東面，是否能令東涌海道得到更佳的保護。盧先生作出回應，要點如下：

- (a) 毗鄰東涌東填海區西北面的東涌海道有渡輪航行。遊艇停泊處的詳細設計仍有待進一步研究。初步研究的結果顯示，根據遊艇停泊處現時的布局，可利用行政措施，把遊艇停泊處的船隻與沿海道航行的渡輪的衝突減至最少；以及
- (b) 根據最初的建議，該遊艇停泊處設於擬議填海區的東面。遊艇停泊處的運作會對附近生態易受破壞的的大蠔灣的入口有不良影響。此外，鑑於屯門至赤蠟角連接路對船隻航道構成限制，如遊艇停泊處設於該處，泊在該處的遊艇將不易駛進北面的航道。政府最終採用這個方案。
- (c) 政府曾考慮把遊艇停泊處遷至填海區東面的建議。然而，政府沒有跟進該建議，因為遊艇停泊處的運作或會對附近的大蠔灣入口有不良影響。此外，如遊艇停泊處設於該處，泊在該處的遊艇將不易駛進北面屯門至赤蠟角連接路的航道。

生態海岸線

28. 主席請 R54 的代表澄清世界自然基金會香港分會的立場。主席詢問，如果在該會建議的香港某處進行測試後，證實生態海岸線有效，該會是否便會接納設置生態海岸線的做法。此

外，如果生態海岸線仍未經測試，該會是否認為人工海堤較生態海岸線可取。李美華女士回應說，生態海岸線會佔用的海域多達 16 公頃。政府應物色一處水流和風向與東涌東相似的地方，或只使用填海區一小部分的地方進行先導研究，以測試生態海岸線概念是否可行。如果先導研究顯示生態海岸線未能有效地重建海岸線生境，政府便不應繼續鋪建分區計劃大綱草圖所建議的整條生態海岸線。在這個情況下，該會會認為人工海堤的設計較為可取，因為可把填海區的面積由 145 公頃縮減至 129 公頃。

29. 兩名委員詢問海外是否有生態海岸線的成功例子，以及環境許可證對設置生態海岸線有什麼要求。盧國中先生回應說，雖然在沿海地區築建生態海岸線在香港是一項新的概念，但生態海岸線在海外國家已證實可行和有成效，這些國家包括荷蘭、新加坡(實馬高島)和澳洲(悉尼港)。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。生態海岸線可以有各種設計，其中一款是以傾斜的巨礫海堤來形成潮間帶，而且有潮池，構成潮間生物的生境，又可吸引雀鳥前來覓食。生態海岸線也可以是一道設有各種洞穴和凸出物的垂直海堤，以助重建海洋生境。高級工程師 9 王清標先生補充說，生態海岸線的海外例子的詳情，以及生態海岸線如何提高沿岸生態系統的生物多樣性的資料載於經核准環評報告的其中一個附錄。環諮會已仔細研究生態海岸線的概念。東涌新市鎮擴展區的環境許可證所訂的其中一項條件是要把詳細的生態海岸線執行計劃提交環保署署長審批。生態海岸線執行計劃須包括評核生態海岸線成效的指標的詳細資料。到了詳細設計階段，有關方面會委聘學術專家制訂能夠提升生態海岸線的成效的方案，並會成立工作小組和諮詢持份者。

[伍穎梅女士此時離開這節會議。]

30. 主席詢問公眾可否前往該生態海岸線。王先生回應說，在適當時可容許公眾前往該生態海岸線。首席環境保護主任黃耀光先生回應主席的提問，表示有關東涌新市鎮擴展區的環評報告已根據環評條例進行評估，而有關的工程計劃已在二零一六年八月九日獲發環境許可證。由於東涌東填海區擁有長長的海岸線，各段海岸線可以採用不同的生態海岸線設計，以達致不同的特定用途。因應環諮會通過環評報告的條件，環境許可證設有一項條件，要求土木工程拓展署開始興建該生態海岸線前，把詳細的生

態海岸線執行計劃提交環保署署長審批。生態海岸線執行計劃亦會包括詳細的管理安排和監察計劃，訂明評估生態海岸線成效的指標。生態海岸線的設計有清晰的目標，就是提升其生態、景觀和視覺方面的功能。在顧及其他工程 and 安全的考慮因素下，或許可讓公眾進入適當的生態海岸線範圍，以促進親水文化。

31. 一名委員詢問如何把親水文化融入生態海岸線。規劃署署長凌嘉勤先生回應說，規劃署一直倡議在沿着新填海區和河道的地方採用生態海岸線的設計，例如活化啟德河和新發展區內已築渠的河道。當局已落實在河道設計引入各項生態特點的概念，並證實可行。東涌東填海區擁有綿長的海岸線，或許可讓公眾進入適當的該生態海岸範圍，惟必須在保護沿岸生態系統與讓公眾享用沿海地方兩者之間小心求取平衡。分區計劃大綱草圖提供的是概括的規劃大綱，因此不宜包括生態海岸線的詳細設計，況且生態海岸線的詳細設計仍有待進一步研究。研究隊伍應考慮委員和申述人／提意見人的意見，而環保團體可與研究隊伍合作，致力使生態海岸線取得成效。

水上活動中心

32. 一名委員詢問政府有否計劃在啟德設置大型的水上活動設施，而在東涌東設置小型的水上活動設施。譚女士作出回應，要點如下：

- (a) 雖然她手頭上沒有關於擬在啟德設置的水上活動設施的資料，但香港多處地點都有由私營機構或公共機構營運的水上活動設施。議會亦已向政府提交建議，要求政府在將軍澳興建一個水上活動中心；以及
- (b) 東涌擴展區分區計劃大綱草圖已把兩塊用地指定為「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。與遊艇停泊處有關的水上活動設施或可視為該地帶的附屬用途。由於該遊艇停泊處的營運安排和所進行的活動仍有待進一步研究，因此在遊艇停泊處增設水上活動設施的機會目前不會受到影響。不過，考慮是否適合在區內發展水上活動中心時，應顧及該中心與附近的土地用途是否協調配合和對環境的影響。

[關偉昌先生此時離開這節會議。]

對中華白海豚的影響

33. 副主席就東涌東的發展對中華白海豚的影響提問，而主席則就環境許可證所施加的相關條件提問，盧先生回應時陳述下列要點：

- (a) 當局已全面檢視有關香港中華白海豚的資料，包括由九十年代起漁護署的長期調查資料、監測港珠澳大橋計劃工程的資料及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結果。在港珠澳大橋香港口岸及香港國際機場三跑道系統的環評報告中，除了有海上和陸上監測站點算海豚的數目外，也進行了獨立聲學監測，時刻偵測是否有中華白海豚出沒(包括夜間)；
- (b) 欣澳監測站收集的數據顯示，若水域內日間只有很少中華白海豚出沒，夜間的出沒情況並沒有明顯改變，預料中華白海豚在水域內並不活躍。由於中華白海豚日間一直很少在東涌東出沒，該處夜間有頻繁活動的可能性極低。此外，東涌東的填海區內水深只有 2 至 4 米，不大可能是中華白海豚的生境。事實上，根據累計性環境影響評估研究有關中華白海豚的調查，中華白海豚的分布配合海牀的形狀，白海豚大多在較深水的水域(約 7 至 12 米深)出沒；以及
- (c) 在環境許可證施加的其中一項條件是，承建商須向環保署署長提交「工程船隻路線計劃書」，取得批准後才可展開東涌東的填海工程。工程船隻亦不得駛近擬議大小磨刀海岸公園的核心地區，船速限為每小時 8 海里，較海岸公園法定船速限制每小時 10 海里更低。每日進出工程範圍的工程船隻數目亦設有上限。

[霍偉棟博士此時離開這一節會議。]

34. 代表 R31 及 R48 的鄭家泰先生回應主席的問題時陳述下列要點：

- (a) 雖然中華白海豚未必會游往東涌東填海區，但該處可能是其生境的一部分。大型海洋生物如中華白海豚的生境並沒有特定範圍。中華白海豚由龍鼓水道經大小磨刀游往欣澳時可能游近東涌灣。正如聲學監測的數據顯示，中華白海豚夜間在小蠔灣出現。因此，不應排除中華白海豚夜間亦會游近東涌灣的可能；
- (b) 擬議大小磨刀海岸公園對機動船隻的法定航速限制定為每小時 10 海里。雖然有研究證實此航速限制可減低中華白海豚與船隻碰撞的危險，但每小時 8 海里這個較低的航速是否就對中華白海豚較有利則令人懷疑，因為船速較低意味船隻逗留在某個水域範圍的時間較長，對中華白海豚造成的噪音滋擾會更多；以及
- (c) 濕地或其他海岸生態系統如有損失，建造生態海岸線或許是一種補償，但對中華白海豚的生境則不然。

35. 一名委員要求 R31 及 R48 的代表闡述北大嶼水域中華白海豚的基線調查結果及有關調查與環評報告資料有差異之處。鄭先生回應時陳述下列要點：

- (a) 由於北大嶼水域正受港珠澳大橋建造工程干擾，因此不能進行有關中華白海豚在該水域活動的基線調查。有關北大嶼水域對中華白海豚的生境是否有重要意義的資料，我們認為只可從多個報告和其他資料來源找到；以及
- (b) 環評報告得出中華白海豚不會在東涌東填海區活動的結論，依據的是多套不同的數據。環評報告第 6.4.6.4 段有關二零一一至一四年的數據可能是來自機場三跑道系統工程計劃的相關資料，而環評報告第 6.4.6.6 段有關二零一四至一五年的數據則是來自港珠澳大橋工程計劃的資料。這些數據都不能用作基線，原因是有關水域已受到持續進行的填海工程干擾。環評應採用漁護署多年來的監測數據。

對外交通

36. 副主席就東涌對外交通的承受力提問，盧先生回應說，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。擬議的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)建成後，前往市區的道路交通便無須進入現有市中心地區。港鐵東涌線沿線會增設兩個新的鐵路站，而東涌線亦會進行改善工程，以增加市區段的載客量。假設車廂每平方米可站立四人，載客量會由每小時每方向 26 700 人次增至 47 000 人次。考慮東涌新市鎮擴展計劃後，預料二零三六年東涌線關鍵路段在繁忙時段的預測乘客量為每小時每方向 41 700 人次，佔總載客量約 90%(假設每平方米可站立四人)。

其他

37. 副主席就闢設濕貨街市及前往海濱的通達程度提問，譚女士回應時陳述下列要點：

- (a) 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，全面規劃社區設施，以服務新市鎮及其擴展區的人口。現有的公共屋 現時有兩個濕貨街市，而正在興建的公共房屋新發展項目內將會闢設兩個新的濕貨街市。對於是否須為新發展區增設濕貨街市，考慮時會參考相關因素，包括人口、附近是否有公營和私營街市設施及新鮮糧食店等。整個東涌地區已預留用地，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；以及
- (b) 沿東涌東整個填海區會闢設公眾海濱長廊，供市民欣賞開闊的海景。海濱長廊四通八達，經廣闊的公眾休憩用地網絡連接交通樞紐(如新鐵路站)、中央綠園及多幅發展土地。海濱長廊及休憩用地會加設行人通道和單車徑，以加強整個地區及海岸地區的連繫。

38. 由於委員再無問題要提出，主席表示是日的聆聽程序已完成。主席多謝申述人、提意見人、申述人和提意見人的代表及政府代表出席會議，並表示會待東涌三份分區計劃大綱草圖各節聆聽會完成後，在他們不在場的情況下，就有關的申述和意見進行商議，稍後會把決定通知申述人及提意見人。

[會議於下午十二時三十五分休會。]