

## 離島區議會

文件 IDC 51/2013 號

### 東涌新市鎮擴展研究 第二階段公眾參與

#### 目的

本文件旨在就東涌新市鎮擴展研究(下稱「東涌擴展研究」)的第二階段公眾參與活動，徵求各議員對擴展東涌新市鎮的初步土地用途方案的意見。

#### 背景

2. 東涌擴展研究由土木工程拓展署聯同規劃署於 2012 年 1 月委聘顧問公司進行。這項研究的整體目的，是探討東涌及其鄰近地區的發展潛力及機遇，以期就東涌新市鎮的延續發展建議一個最可取的發展計劃，以配合本港在房屋、社會、經濟及環境方面的長遠需要。我們冀能通過這項研究進一步增加土地供應量，以配合房屋及其他發展需要，並優化東涌的社區設施及使該區能提供更多就業機會。研究範圍在圖 1 顯示。

3. 在進行研究的整個過程中，會有數輪公眾諮詢。第一階段公眾參與活動的目的，是就擴展新市鎮的規劃目標／原則、機遇／限制和主要議題徵詢公眾的意見。有關活動已於 2012 年 6 月中展開，為期約兩個月，至 2012 年 8 月中。於 2012 年 6 月 18 日亦諮詢了離島區議會(文件 IDC64/2012 號)。此外，我們於 2012 年 7 月 7 日舉行公眾論壇，收集公眾的意見。

#### 第一階段公眾參與活動主要公眾意見摘要

4. 在第一階段公眾參與活動中，我們收到超過 2 300 份意見書，並在東涌進行問卷調查。公眾普遍同意東涌有潛力作進一步發展，並認同東涌在發展密度、環境保護及社會需要方面應有均衡的發展。雖然公眾對於在東涌東填

海沒有很大的反對意見，但都認為應發展東涌西的休耕農地而不在東涌西填海。公眾也普遍認為在進一步發展東涌西時，應盡量減低對東涌灣及東涌河生態及環境的影響。

5. 所收到的公眾意見有以下主題，包括：要進一步發展東涌，必須平衡公私營房屋的數量；提供更多社區、交通及康樂設施；改善東涌與香港其他地區的外部交通連繫；改善東涌區內各處的交通連繫，並提供更多均勻分布的社區及康樂設施；以及相對發展主題公園，發展如能為區內居民增加就業機會和商機會更為可取。

6. 此外，有意見提出在東涌發展酒店／度假中心及遊艇停泊處，以帶動商業活動和推廣旅遊。在文物及自然保育方面，有意見提出應保存有保育價值的古蹟和歷史建築，如合適的話，應把這些古蹟和歷史建築闢作教育及推廣旅遊之用。另外有建議表示應尊重鄉郊村落，並活化馬灣涌。此外，也有人建議應探討是否有機會在東涌西推廣生態旅遊及環保教育。

7. 公眾意見的詳細內容載於東涌擴展研究第一階段公眾參與諮詢報告。該報告已上載至這項研究的網頁([www.tung-chung.hk](http://www.tung-chung.hk))，以供市民參閱。

## 主要發展考慮因素

### 規劃原則

8. 因應東涌擴展研究的目標、研究範圍內的發展限制及機遇，以及在第一階段公眾參與活動中所收到的公眾意見，我們訂定了以下規劃原則，作為制訂初步土地用途方案時的指引：

- (a) 滿足房屋需求
  - 協助紓解本港的房屋需求；
  - 提供均衡的房屋類別組合；
- (b) 改善連繫
  - 提供充足的交通基礎設施；

- 提供便捷的交通設施至現有的市中心；
  - 推廣使用環保的交通工具；
- (c) 均衡分配設施及休憩用地
- 提供足夠並易於前往的社區設施；
  - 提供優質休憩空間；
- (d) 推動經濟發展
- 推動區域性商業活動；
  - 推動社區商業活動；
  - 增加東涌的旅遊吸引力；
- (e) 採用可持續的城市設計
- 與自然環境及現有建築物融合；
  - 盡量發揮海濱的發展潛力；
  - 促進綠色及可持續的生活環境；
- (f) 保存古蹟和生態
- 保存文化遺產及東涌西高價值天然生態；
  - 充分利用天然景觀；以及
  - 尊重當地村落。

## 建議的初步土地用途方案

### 填海範圍

9. 現有的東涌新市鎮有潛力向東、西兩面擴展。擴展的方向是在東涌東填海造地，並在東涌西利用休耕農地和進行有限度填海，以作發展。如不填海，東涌進一步發展的潛力會受到極大局限，難有足夠空間依據規劃原則達到目標。將來東涌新市鎮擴展後，會有鐵路和不同道路網接達，使該區能與周邊地區和市區連接起來。考慮到研究範圍內有關工程、環境、交通及生態方面的限制，建議在東涌東和東涌西進行的填海範圍如下：

- (a) 東涌東的填海面積最多約為 120 公頃，這是考慮到以下需要：

- 離屯門至赤鱸角連接路約 260 米的範圍劃設緩衝區，該連接路的噪音所造成的影響會限制住宅發展的潛力；
- 大蠔灣具高生態價值<sup>1</sup>而大蠔入水口是該處的主要入水口，因此要避免改變大蠔灣入水口的水流並保持該處現時的生物多樣性。；
- 保留填海區西北面現有的航道（即東涌航道），讓船隻能通行。因此，不能把該航道再往外移離海岸以進一步填海；

(b) 東涌西的填海面積最多約為 14 公頃，這是考慮到以下因素：

- 東涌灣是東涌河的河口區的一部分，具生態價值<sup>2</sup>。此外，東涌灣西部的礮頭被列為「具特殊科學價值地點」以保護該處的海草。東涌灣南岸的泥灘為多樣物種提供了生境，具高生態價值；
- 東涌灣東北部的生態價值較低，而根據初步水動力評估，把填海範圍局限在該處，不會令東涌灣海水的流動出現很大變化；以及
- 公眾強烈要求保存及優化馬灣涌村，以增添該村的沿岸風貌。

---

<sup>1</sup> 大蠔灣具高生態價值，除有泥灘、紅樹林、海草和幼馬蹄蟹外，亦有不少具重要保育價值的動植物。

<sup>2</sup> 東涌灣西部有海草／馬蹄蟹和礮頭這個列為「具特殊科學價值地點」的地方，南岸近沙嘴頭則有泥灘／紅樹林等。

## 土地用途主題

10. 我們根據規劃原則、用地的情況及「經修訂的大嶼山發展概念計劃」(2007年)提出的建議，為東涌東制訂了兩個初步土地用途方案，以配合不同的目標和發展需要<sup>3</sup>。

(a) **主題一：**「宜居城市」——增加擬設港鐵站附近的發展密度，以容納更多人口；以及

(b) **主題二：**「經濟活力」——把東涌東打造成區域性商業樞紐，同時提供房屋供應。

11. 至於東涌西，建議以「發展保育平衡」為主題，進行有限度填海(面積約 14 公頃)，以增加東涌西的房屋用地，並同時發展現有一些鄉郊地區。

12. 各方案的土地用途概念圖<sup>4</sup>載於圖 3 及 4。

## 主要規劃及城市設計元素

13. 東涌東和東涌西各土地用途方案全都有以下一些共同的規劃及城市設計元素：

(a) 東涌東和東涌西各設一個新的港鐵站，以配合新市鎮擴展範圍內未來人口的需要，以及改善新市鎮與本港其他地區的交通連繫；

(b) 採用運輸主導發展原則的概念，務求充分利用新設的港鐵站 500 米步程內的項目的發展密度，方便日後居民步行至車站。大部分住用地積比率為五倍或六倍的地方都位於此 500 米步程內；

---

<sup>3</sup> 制訂初步土地用途方案時是假設發展不會受到政府飛行服務隊的直升機運作時其飛行路線所限制。我們建議政府飛行服務隊直升機基地或須作搬遷及正考慮其搬遷的可行性。各方案建議的土地用途只是概括的概念，到了制訂發展大綱圖的階段會再作調整。

<sup>4</sup> 土地用途概念圖是作說明和指示之用，以展示不同方案的粗略土地用途概念。我們稍後會擬備發展大綱圖，展示更詳細的土地用途安排。

- (c) 東涌東和東涌西會設海濱長廊(闊約 20 至 40 米)，為東涌沿岸增添特色。長廊亦是行人通道，使居民在研究範圍內往來更加方便；
- (d) 連綿的公園網絡(闊約 20 至 30 米)南北貫穿東涌東，並設有園景美化設施，可作為視覺緩衝帶／走廊，亦可加強通風，以及可方便行人往來附近的住宅區、海濱長廊及集體運輸設施；
- (e) 在逸東邨以東會設市鎮公園<sup>5</sup>(佔地約 18 公頃)，以提供一片既有優美園景又融合了古蹟及區內文化的休憩用地，並藉此改善通往山坡的現有行人徑，以及提供更多行人通道，方便居民由公園前往海邊及馬灣涌村；
- (f) 建築物高度往海濱方向遞降，構成梯級式建築設計，締造更佳城市設計布局，亦可盡量保持觀景處(包括文化／文物遺址)所看到的海景；
- (g) 整個東涌的公私營房屋組合均衡，與現時公私營房屋的比例<sup>6</sup>相近，務求建立和諧共融的社會；
- (h) 保護東涌灣及東涌河沿岸一帶具重要生態價值的地點，以作保育；以及
- (i) 按照《香港規劃標準與準則》的規定，闢設政府、機構及社區設施和休憩用地，以配合規劃人口的需要。我們會視乎政府、機構及社區設施所提供的服務，以及由附近前往這些設施是否方便，決定這些設施應如何分布和設於何處。設於

---

<sup>5</sup> 該市鎮公園為「區域休憩用地」，其所在的地方在東涌市中心地區分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶。該地帶乃規劃和打算作發展市鎮公園之用。該處現為小山丘，天然地貌別具特色，是東涌新市鎮中一大景點。

<sup>6</sup> 以人口計算，現時的公私營房屋比例是 56:44。至於整個東涌新市鎮(包括擴展範圍)最終的房屋類別組合，到了制訂發展大綱圖的階段會再作檢討。

合適的地點的低矮政府、機構及社區設施，可在樓宇密集的地區中予人視覺和空間上的紓緩。

## 各初步土地用途方案的主要特點

### 東涌東主題一：「宜居城市」

14. 建立「宜居城市」的目的是協助紓解本港對房屋的需求。我們會把握機會，盡量發揮擴展範圍內合適用地的發展潛力。我們根據運輸主導發展原則的概念，把擬設東涌東站的 500 米步程內的住宅區，住用地積比率定為 5 倍和 6 倍。此外，亦計劃在該站周圍闢設商業用途，照顧日後東涌新市鎮居民的需要，同時為他們提供就業機會和商機。東涌東站毗鄰一帶會發展成為一個都會中心區<sup>7</sup>，作住宅和商業混合用途，確保日後大多數的居民往返港鐵站更為方便。另建議住用地積比率分級降至北面的 4 倍及海濱附近的 3 倍。另外，東涌東會連綿興建設有園景美化設施的公園網絡，這些公園可作為視覺緩衝帶／走廊，亦可加強通風，以及可方便行人往來附近的住宅區、海濱長廊和集體運輸設施。這方案可為東涌東提供約 38 000 個單位(規劃人口約為 111 000)。為配合規劃人口的需要，會預留足夠的土地闢設政府、機構及社區配套設施。

### 東涌東主題二：「經濟活力」

15. 東涌鄰近香港國際機場，位置具策略性，各項大型基礎設施亦將於未來數年建成。東涌東既處於區內策略性的位置，加上北大嶼山現有及可能會進行的經濟／旅遊發展項目，應可發展成為區內的商業樞紐。根據這個「經濟活力」主題，我們會預留較多土地作商業發展，亦把都會中心區<sup>8</sup>的非住用地積比率提高，以協助為本港居民創造更多就業機會和商機，尤以東涌居民為然。公眾在第一階段公眾參與活動中亦表示希望當局創造更多就業機會和商機，

---

<sup>7</sup> 「宜居城市」方案中的「都會中心區」及「商業」用途的非住用地積比率分別為 1 倍及 3 倍。

<sup>8</sup> 「經濟活力」方案中的「都會中心區」及「商業」用途的非住用地積比率分別為 2.5 倍及 3 倍。

所以這方案正好符合公眾這方面的訴求。為建立區域性商業樞紐，我們會在東涌東預留約 450 000 平方米的樓面面積規劃作辦公室／區域零售／酒店用途。此外，亦建議在東涌東的東南面邊陲興建一個設有 350 個泊位的遊艇停泊處，並在相關的土地闢設商業用途，另在擬議填海區北面的另一塊土地闢設海濱餐飲和零售設施，使海濱一帶更添趣味和活力。這方案可為東涌東提供約 33 000 個單位(規劃人口約為 95 000)。

### **東涌西：「發展保育平衡」**

16. 東涌西的鄉郊氣色較濃，除有原居民鄉村外，有些地方如東涌河及其河口，生態較為敏感。東涌西的整體發展密度會比東涌東為低，務求在發展和保育兩方面爭取平衡，同時避免新發展項目與現有鄉村的建築物在高度上有不理想的差距，以及加強新發展項目與東涌西的天然環境和地形的融合。東涌西的南面背靠山嶺，北面是東涌河的河口區，新發展項目的建築物高度會配合此地形上的變化。興建擬議的東涌西站後，東涌西的交通會更為方便，加上第 39 區會發展公屋項目<sup>9</sup>，所以東涌西的南部沿東涌路一帶的擬議發展密度較高，住用地積比率達 5 倍及 6 倍。該處背後的山景顯眼，亦較接近現有的東涌路。逸東邨毗連的地區則採用 3 倍住用地積比率，這樣，由內陸至東涌灣之間，建築物的高度便能構成梯級狀的輪廓。考慮到區內的環境，近村落一帶的發展項目的住用地積比率會定為 1.5 倍，而東涌河河口附近一帶的住用地積比率則限為 0.75 倍。

17. 建議在東涌灣東面的馬灣涌附近填海造地 14 公頃，將可提供更多土地作住宅用途及進行地區改善工程，同時可保留東涌灣入水口作為永久港灣，增添馬灣涌村的沿岸風貌。建議在填海區發展住用地積比率為 3 倍及 5 倍的住宅項目，並闢設地區性商業區、海濱長廊和政府、機構及社區設施，而建築物的高度亦會構成梯級式設計，以減輕在視覺上對海濱的不良影響。填海範圍會避開泥灘和紅樹

---

<sup>9</sup> 擬設的東涌西站接近東涌第 39 區公屋發展項目的北面邊界。大部分住用地積比率為 6 倍的地方都在東涌西站的 500 米步程內。



林。我們會小心考慮緩解措施，盡量減輕對附近生態敏感地區的影響。這方案中的新發展項目可為東涌西提供約 15 000 個單位(規劃人口約為 43 000)。

18. 海岸線、東涌河沿岸及從北大嶼郊野公園延伸出來的林地等地方，均會劃作保育相關地帶<sup>10</sup>。我們會尊重東涌西現有的鄉郊村落，保留其鄉村特色。東涌西的海濱長廊可把不同的景點串連起來，包括馬灣涌村、市鎮公園和自然保育區。

### 初步土地用途方案的比較

19. 東涌東兩個不同的初步土地用途方案可容納人口約 95 000(33 000 個單位)至 111 000(38 000 個單位)不等。主題一較側重於容納更多人口(較主題二約多 16 000 人或 5 000 個單位)，但發展密度較高。主題二的重點則在於提供更多空間作辦公室及零售用途，以促進經濟發展。東涌西的擬議方案則力求在發展和保育之間取得平衡，可容納人口約 43 000(15 000 個單位)。

20. 各初步土地用途方案中主要用途所佔面積的比較載於《第二階段公眾參與摘要》(附件 1)。各方案擬議的人口、單位數量及主要發展參數則撮錄於表一及表二：

表一——擬議人口、單位數量及主要發展參數摘要

主題	東涌東		東涌西
	宜居城市	經濟活力	發展保育平衡
擬議人口*	111 000	95 000	43 000
擬議單位數量*	38 000	33 000	15 000
商業(公頃)	7	15	2
市鎮公園(公頃)	不適用	不適用	18

<sup>10</sup> 建議的保育相關地帶可作為緩衝區，隔開生態敏感的地點，範圍分別是：海岸線和東涌河主流周圍約 30 米，東涌河支流及從郊野公園延伸出來的林地周圍約 20 米。

住用地積比率	3、4、5、6 倍	3、4、5 倍	0.75、1.5、 3、5、6 倍
東涌東 「都會中心區**」 的非住用地積比率	1 倍	2.5 倍	不適用
「商業」區的 非住用地積比率	3 倍	3 倍	3 倍

\* 擬議人口及單位數量可能要按最新假設的平均單位面積及住戶人數再作調整。

\*\* 「都會中心區」擬設於擬設的港鐵站附近的發展用地，並會發展住宅和商業混合用途，務求充分利用發展密度，並善用該處交通之便。

表二——不同方案組合下的總人口及單位供應量摘要

		東涌東主題一 宜居城市 (人口 111 000) (單位數量 38 000)	東涌東主題二 經濟活力 (人口 95 000) (單位數量 33 000)
東涌西 (人口 43 000) (單位數量 15 000)	東涌東和 東涌西 擬議人口	154 000	138 000
	東涌東和 東涌西 擬議單位 數量	53 000	48 000
東涌新市鎮及擬議擴展範圍的 總人口*		275 000	259 000

\* 擴展後的東涌新市鎮的總人口包括東涌新市鎮現時的規劃人口和東涌東及東涌西的擬議人口。東涌新市鎮現時的規劃人口約為 121 000。擬議人口可能要按最新假設的平均單位面積及住戶人數再作調整。

## 初步技術評估

21. 我們就各土地用途方案進行了概括的技術評估，範圍包括平整地盤和填海、環境、陸路交通、水路交通、排

水、排污、供水和公用事業設施等方面。根據概括評估的結果，只要闢設合適的基礎設施並實施所需的紓減環境影響措施，各初步土地用途方案在技術上都可行。我們會在擬備發展大綱圖的階段再進行工程評估，以確定這些方案在技術上是否可行，並訂定所需基礎設施落成後詳細的人口及發展要求。

## 第二階段公眾參與

22. 第二階段公眾參與活動的主要目的，是向公眾介紹我們根據第一階段公眾參與活動中收到的意見而制訂的初步土地用途方案，讓持份者能明白方案的內容，並比較各者利弊，同時就規劃方向、發展規模及範圍方面尋求廣泛共識，以便在東涌擴展研究稍後階段訂出發展大綱圖。第二階段公眾參與活動已於 2013 年 5 月 21 日展開，為期兩個月，至 2013 年 7 月 21 日結束。為方便公眾就這項研究提出意見，我們編製了一份公眾參與摘要(附件 1)。在第二階段公眾參與活動期內會進行的各項活動包括：

- (a) 向相關的法定及諮詢組織作出簡介，包括東涌鄉事委員會、區議會、城市規劃委員會、立法會發展事務委員會和土地及建設諮詢委員會轄下規劃小組委員會等；
- (b) 與相關持份者、區內人士及居民、關注小組／組織(包括環保團體)，以及曾經在第一階段公眾參與活動中對某些具體議題表達關注的各方舉行專題小組會議；
- (c) 在東涌舉辦社區工作坊和公眾論壇，為區內人士及其他持份者提供平台，讓他們表達對各初步土地用途方案的意見、關注及訴求；
- (d) 在不同地點舉行巡迴展覽，並郵寄宣傳資料給東涌居民，以便發放東涌擴展研究的資訊；以及
- (e) 設立東涌擴展研究網站，以便向公眾發布公眾參與活動的資訊和活動，並收集他們的意見。

## 下一步

23. 我們會考慮在第二階段公眾參與活動期間所收到的公眾意見，然後制訂發展大綱圖，並會再舉辦公眾參與活動。

## 徵詢意見

24. 我們希望聆聽各議員對第二階段公眾參與活動中所介紹的建議的意見。

## 附件

圖 1 研究範圍

圖 2 東涌東及東涌西的填海範圍

圖 3 東涌東的初步土地用途方案

圖 4 東涌西的初步土地用途方案

附件 1 《第二階段公眾參與摘要》

規劃署

土木工程拓展署

2013 年 6 月