

2 第三階段公眾參與之主要公眾意見及回應

2.1 簡介

- 2.1.1 公眾普遍支持平衡東涌的經濟發展、環境及生態保育，以滿足不同年齡的本地居民及遊客的需要。研究團隊將公眾意見反映出的主要議題歸納為以下類別：新市鎮擴展及人口增長、生態及環境、設施供應、交通及基建、土地用途、經濟發展、住宅發展以及其他意見。

2.2 新市鎮擴展及人口增長

- 2.2.1 公眾普遍支持進一步發展東涌新市鎮，要求盡快開展有關工作。公眾對於東涌東的建議發展規模並沒有太大意見，亦普遍支持東涌西的建議發展。
- 2.2.2 有意見表示應全面發展整個東涌新市鎮，而非集中在建議擴展地區。有地區團體十分支持策略性規劃新市鎮填海地區，並有效利用已優化的東涌交通網絡。公眾認為應該為東涌市中心、逸東村以及馬灣涌村制定優化的發展計劃。亦有意見提倡採用梯級式建築設計，嚴格管制東涌海濱附近的樓宇高度。另外，公眾支持在東涌提供綠化空間及綠化屋頂，將東涌發展成綠色城市。
- 2.2.3 公眾就東涌新市鎮人口增長發表了不同意見。有意見擔心人口增長帶來的影響，亦有市民認為東涌人口發展應配合經濟發展及就業機會。有環保團體指出應減少東涌東建議人口，亦有市民指出東涌西建議人口比東涌東較少。

回應

- 2.2.4 研究團隊明白公眾支持東涌繼續發展。修訂建議發展大綱圖時，研究團隊已考慮區內對住宅及其他土地發展的需要、本區居民發展願景、環境以及技術需求等因素。研究團隊亦有考慮技術及基建限制，將東涌東新市鎮的擴展潛力全面發揮。在規劃發展地區內不同的土地用途及發展密度時，採用了梯級式建築設計、景觀走廊及通風廊等城市設計概念，亦提議在新市鎮擴展中加入更多休憩空間作綠化及消閒用途。東涌西方面，研究團隊在制訂建議發展大綱圖和規劃詳細土地用途時，特別留意保育自然環境和生態敏感地區，因此，建議發展大綱圖中包括多項與自然保育有關的土地用途，亦只會在該區作低密度住宅發展，確保住宅發展與該區的天然及鄉村環境互相配合。
- 2.2.5 研究團隊注意到現時東涌新市鎮之就業錯配問題，因此在建議發展大綱圖中規劃了區域辦公室、區域性及地區性零售等商業設施發展，為現時及未來的新市鎮人口提供更多元化的就業機會。建議發展大綱圖中規劃了東涌東、東涌西鐵路站，可望使跨區工作之東涌居民交通更便利。

- 2.2.6 此外，在研究及制訂建議發展大綱圖時，研究團隊亦檢視了現時東涌市中心的土地用途及設施，全面地規劃東涌新市鎮的休憩用地、教育設施、社區設施及社會福利設施的分配和選址。東涌市中心內不需要作政府、機構或社區用途的地點將作其他合適的用途。
- 2.2.7 考慮到公眾意見及技術需求，研究團隊修改東涌建議發展大綱草圖，主要修訂包括：將東涌東和東涌西建議新增人口訂為 144,400 人；建議新增住宅量為 49,000 個；根據最新建議新增人口及香港規劃標準與準則修訂休憩空間供應；根據東涌現時情況及規劃及工程考慮修訂分區界限及道路規劃等。

2.3 生態與環境

- 2.3.1 公眾支持保育東涌的生物多樣性及自然環境。多數意見認為在考慮東涌西發展時，應一併考慮保持東涌西自然景觀、環境及野生動物棲息地。
- 2.3.2 環保團體提交了一份與保護環境措施有關的聯合建議書。他們認為東涌西高生態價值地區應劃作具特殊科學價值地點，並指出政府不應低估鄰近大型基建發展帶來的累積環境影響，希望政府解釋緩解有關影響的措施，以及規劃恰當的自然保育區以保護生態敏感地區。環保團體亦關注發展對高生態價值生物帶來的影響，要求政府保護高生態價值的棲息地。環保團體認為東涌西應納入發展審批地區圖，以控制該區的人類活動和可能的環境影響。另外，團隊要求徵收東涌河谷的私人土地，以為公眾提供與生態相關的商品及服務。
- 2.3.3 東涌河是漁農自然護理署認可的具重要生態價值河溪，因此環保團體關注東涌河連接石門甲和莫家的建議道路帶來的影響。環保團體認為不應興建任何道路前往東涌天然的海岸線、東涌河兩岸、風水林及其他富生態價值的地點，避免對該區造成污染或於區內非法傾倒廢料。環保團體更認為應於東涌西實施交通管制，以防止東涌河谷環境受影響。
- 2.3.4 有建議指出，應盡量使用路面交通運送未來發展所衍生的建築廢料，將海上交通需求減至最低，亦應於適當地點收集及運送建築廢料。
- 2.3.5 另有建議種植植物作為城市冷卻系統。

回應

- 2.3.6 研究團隊根據城市設計原則及生態調查結果制訂建議發展大綱圖，並在建議發展大綱圖中規劃適當的保育及環境保護措施，例如規劃自然保育區、海岸保護區及綠化地帶，以保護東涌河及其河口地區，以及林地等自然環境。

- 2.3.7 規劃道路連接東涌西現有鄉村及建議住宅發展用地時，亦會謹慎調整道路路線設計及施工安排，務求將對生態敏感地區的潛在影響減至最低。對於建築廢料及鄰近大型基建發展產生的累積影響，研究團隊正制訂恰當的建築方式及所需的緩解措施，並按照環境影響評估條例，就建議發展大綱圖制定法定環境影響評估報告，制定報告時已考慮到現正進行及未來的發展計劃，確保所帶來的影響維持在可接受水平。
- 2.3.8 為免不理想的土地用途充斥東涌河谷，影響該區天然環境及鄉郊特色，並讓規劃事務監督部門就未經授權之發展執法，東涌河谷已規劃為發展審批地區。
- 2.3.9 東涌東的規劃包括提供大型的辦公樞紐(總商業樓面面積 50 萬平方米)、區域零售樞紐(總零售樓面面積 16 萬 3 千平方米)及提供一千個房間的酒店設施，這些發展對額外的空氣調節有一定需求。研究團隊將參考啟德發展的區域供冷系統，進一步研究於東涌東設置相關設施。

東涌河、東涌灣及鄰近地區

- 2.3.10 市民普遍支持保育東涌河及東涌灣，並希望將鄰近發展的影響減至最低。
- 2.3.11 環保團體關注保育東涌河和東涌灣，以及建議發展帶來的環境及生態影響，建議規劃該區土地用途及謹慎考慮東涌河谷的建議發展，例如進行科學研究，以保護東涌河的生物棲息地。東涌河和東涌灣的生態、河岸、河口及水質應受保護，以免受附近的建議住宅發展影響，並應控制該區人類活動避免稀有生物絕種。
- 2.3.12 研究團隊應制訂更完善的計劃保護東涌河及附近具特殊科學價值地點，如東涌灣及黃龍坑，亦應維持該區充裕的植被。有建議指出應將東涌河的河岸地區規劃為自然保育區，以保護本地生態，或透過徵收地保護該區環境。
- 2.3.13 為保護東涌河與東涌灣的天然環境和生態，防止東涌河上下游、河岸、河口以及整個東涌灣的環境受到污染，有意見認為應避免將東涌河渠道化及在該區進行土木工程和人類活動。另外，亦有意見要求修復已渠道化的東涌河。
- 2.3.14 有意見認為應將鄰近馬灣涌的地點規劃為海岸保護區，以免紅樹林受不相容的發展影響。其他特定的建議包括：加強保護東涌河谷餘下的濕地及農地、拆除可能違法的橋樑以及提出更有效修復東涌河的計劃。

回應

- 2.3.15 制訂東涌建議發展大綱圖的土地用途時，研究團隊進行了生態調查，識別區內的生態敏感地區及棲息地，例如東涌河、其河岸區域及東涌灣，

以免這些地點受鄰近發展影響。研究團隊在建議發展大綱圖中採用適當的保育措施，例如規劃自然保育區、海岸保護區及綠化地帶。保護東涌河及其海岸地區的主要措施，包括透過在東涌河較敏感的地點規劃約 20-30 米的自然保育區作緩衝，根據一般的推定，這些地區均不可進行發展；利用創新的可持續城市排水系統，如洪水滯流及處理池，在水排出河流前先作處理；以足夠的污水收集設施，例如於東涌西設置村落排污系統，確保水體潔淨，並活化東涌河的人工河段，將河段特定部分劃作河岸公園，作保育河流、改善環境、生態教育及康樂用途。另外，有意見認為有意見認為應修復已渠道化的東涌河，這些段落將成為河岸公園的一部分。

- 2.3.16 建議發展大綱圖中，位於東涌灣、長有紅樹林的東涌河河口一帶已規劃為海岸保護區，以保護該區的自然環境及生態。

填海

- 2.3.17 公眾普遍支持取消在第二階段公眾參與所提出的東涌西填海，並支持保育東涌灣。對於東涌東及 P1 公路的建議填海項目，公眾沒有明顯反對聲音，但要求研究團隊善用現有土地資源，避免將來再度填海。
- 2.3.18 有團體關注填海可能造成的直接及間接生態影響(例如行經附近海域的施工船隻等)，更特別提及東涌東填海區中建議的遊艇停泊處和鄰近發展對中華白海豚棲息地的影響。他們認為在東涌東的建議填海區施工的船隻，可能影響於大小磨刀海岸公園受保護範圍內活動的中華白海豚，換言之，影響大小磨刀海岸公園的效用。建議應研究並優先考慮以陸路運送建築物料，以盡量減少海上交通，亦有意見希望研究團隊進一步研究及解釋填海及鄰近大規模基建對大小磨刀海岸公園等鄰近地區造成的累積影響。
- 2.3.19 有意見建議於機場島與東涌之間預留水域作潮汐沖洗。

回應

- 2.3.20 研究團隊就鄰近地區的大型基建對海洋生態(包括對中華白海豚)造成的累積影響進行了環境評估，結果顯示影響屬可接受程度。研究團隊已按照《環境影響評估條例》制定環境影響評估報告，制訂適合的建築方式及緩解措施，確保影響不違反現有標準。法定環境影響評估涵蓋所有環境方面的個別及累積影響，當中考慮到建議的建築方式、緩解措施、正在進行及將進行的發展計劃。
- 2.3.21 為盡量減少對中華白海豚的影響，承建商應探討緩解方案，減少工程引致的交通，包括利用較大型的船隻、陸路運輸物資、重用陸上的挖掘及拆建廢料，以及於施工前提交工作船隻的航線。
- 2.3.22 研究團隊按照《環境影響評估條例》，進行法定的環境影響評估，評估表示填海後的水質屬可接受水平。

噪音及空氣質素影響

2.3.23 建議發展及鄰近大型基建項目，如屯門至赤鱸角連接路、香港國際機場第三條跑道、港珠澳大橋及香港國際機場北商業區等，會令交通流量增加，有意見就噪音及空氣污染等累積環境影響表示關注，認為應採取緩解措施處理潛在的累積環境影響。

2.3.24 有意見對於東涌現時的空氣質素，特別是臭氧濃度表示關注，擔心建議發展會令東涌空氣質素惡化。來自中國大陸的空氣污染及臭氧指數超標亦會影響空氣質素，跨境車輛及鄰近基建對空氣質素亦存在影響。

回應

2.3.25 研究團隊已按照《環境影響評估條例》，為建議發展大綱圖制定環境影響評估報告，並制訂適合緩解措施，以維持噪音及空氣質素於可接受程度。環境影響評估涵蓋所有環境方面的個別及累積影響，亦已考慮建議的建築方式、緩解措施、正在進行及將進行的發展計劃。

2.3.26 有關中國大陸空氣污染及臭氧指數超標，香港特別行政區政府及廣東省政府於 2003 年制訂了珠江三角洲空氣質素管理計劃，並在該計劃下推出針對發電廠、汽車及高污染工序的減排措施。此外，雙方成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組，跟進該管理計劃下的各項工作。粵港兩地政府在 2012 年 11 月確認了珠三角地區直至 2020 年的減排方案，包括四種主要空氣污染物(即二氧化硫、氮氧化物、可吸入顆粒物和揮發性有機化合物)的 2015 年減排目標及 2020 年減排目標，以此為基礎，雙方正執行進一步的減排措施，確認區內空氣質素得以持續改善。管理計劃下，香港與廣東省政府於 2005 年 11 月共同建立了珠江三角洲區域空氣質素監測網絡。網絡的空氣監測結果反映雙方於 2006 年至 2013 年實行的減排措施成效顯著，亦預計持續推出減排措施，來自中國大陸的空氣污染問題將持續改善。

污水處理、排水及防洪措施

2.3.27 有意見要求改善東涌西的排污系統、排水系統，以及地區性洪水及污水排放。有意見更認為政府應為東涌西制訂一套創新、長遠的渠務策略。他們認為應審慎設計及管理針對地面徑流的建議設施，更必須興建公共下水道連接東涌西鄉村。有意見認為研究團隊應制訂措施，解決污水排放等水質污染事宜。

2.3.28 有意見對防洪堤堰的必要性及有效性表示疑問，希望團隊探討其他措施並進行詳細生態影響評估。亦有意見認為防洪堤堰將阻塞東涌河的生態連繫，希望建造防洪堤堰的過程不會污染東涌河，並應採用環保物料及可與附近生態融合的設計，以減低防洪堤堰的環境影響及避免阻礙野生動物往返東涌河谷。

- 2.3.29 有建議提出其他防洪方法，例如建造排水繞道、將住宅用地遷離東涌河、就違法棄置廢料及發展執法。
- 2.3.30 公眾對於馬灣涌供應污水處理系統表示支持。
- 2.3.31 另外，公眾亦關注人類活動增加(如地面徑流及現有村落的污水)，可能對東涌西生態敏感地方造成嚴重的影響。

回應

- 2.3.32 研究團隊將妥善規劃村內的排水及污水處理系統，以確保人類活動不會影響東涌西的生態敏感地區。研究團隊建議建造防洪堤堰系統和洪水滯流及處理池，以減低水浸風險及地面徑流污水對東涌河的影響。防洪堤堰的範圍將經過仔細的研究，確保不會侵佔自然保育區，並進一步探討土堤兩旁將的綠化及景觀設計。研究團隊亦會詳細研究洪水滯流、處理池及多階段沉澱等創新的緩解措施。以上的新措施在其他國家均取得顯著的成效。
- 2.3.33 回應人類活動及受污染地面徑流的疑慮，建議採納合適及創新的可持續城市排水措施，如洪水滯留及處理池、多階段沉澱，以將污染東涌河的風險減至最低。

技術評估

- 2.3.34 公眾普遍支持就環境及東涌未來發展之影響進行技術評估，亦有意見希望政府公開更多技術評估中有關東涌環境及人口的數據。
- 2.3.35 有意見要求研究團隊為特定地點進行水質模型研究，並進行海上交通影響評估、水質轉變研究、建議遊艇停泊處對中華白海豚之影響評估及實地漁業調查。環保團體亦要求研究團隊進行策略性環境評估，以及早衡量大嶼山鄰近地區之大型基建帶來的累積影響。

回應

- 2.3.36** 環境評估結果顯示，建議發展大綱圖建議土地用途引起的環境影響須符合法定標準。根據《環境影響評估條例》制定的法定環境影響評估報告已經完成，評估涵蓋所有鄰近東涌新市鎮擴展的發展計劃，以確保個別及累積影響皆處於可接受水平。公眾將可查閱環境影響評估報告及相關技術評估的結果。

2.4 設施供應

- 2.4.1. 公眾認為應於東涌內提供更多社區設施，並平衡東涌東及東涌西的社區設施供應，選址應方便東涌居民，同時能夠照顧不同人士，例如青少年、長者及少數族裔的需要。公眾亦希望可以更有效融合本區不同社群及多元文化。

回應

- 2.4.2. 研究團隊已在建議發展大綱圖中，根據香港規劃標準與準則、政府部門及各持分者的意見，建議適合的政府及社區設施。建議政府及社區設施的分佈已考慮現有設施的分佈，並希望方便現時和未來的東涌居民。

社區設施

- 2.4.3. 公眾表示應為不同年齡人士平衡供應社區設施。
- 2.4.4. 公眾建議社區設施包括：更多休憩空間以改善居民生活水平、為非政府機構預留用地發展服務中心、建立由政府管理的市政大樓、建立由政府管理的街市及熟食中心、大會堂、幼兒中心、長者中心、藝術場地或劇院、診所及政府合署、為少數族裔而設的設施及由慈善團體管理的旅舍及社區中心。亦有意見提出東涌的商場及街市應由不同的公司管理(多於一個)，以提高商業競爭機會。
- 2.4.5. 除建議增加社區設施，亦有公眾關注設施分佈不平均，社區設施重疊和可能造成的資源浪費。他們亦關注興建診所/健康中心是否屬有效運用資源，因為在擬建地段 500 米範圍內已有北大嶼山醫院。
- 2.4.6. 有意見關注東涌西建議的住宅發展區 2 會影響東涌社區服務綜合大樓提供的服務，建議先將東涌社區服務綜合大樓遷移至現時規劃中位於逸東邨以西的運動中心，再於現址清拆東涌社區服務綜合大樓，亦提出分階段遷移東涌社區服務綜合大樓內的非政府機構，避免影響機構提供的服務及就業機會。
- 2.4.7. 有公眾提議在東涌興建體育設施，例如在擬建東涌東鐵路站附近興建新欖球場及多用途體育場地，並建議提供更多體育設施，讓居民進行多元化的康樂活動，將東涌發展成體育樞紐。

回應

- 2.4.8. 研究團隊已根據香港規劃標準與準則、相關政府部門及公眾在三個階段公眾參與活動中表達的意見，建議適合不同社會及年齡群組的政府及社區設施。如上文所述，研究團隊謹慎考慮了政府及社區設施的分佈和相關政府部門的要求，希望方便現時和未來的東涌居民。研究團隊了解公眾希望在東涌西提供藝術場地或劇院，但康樂文化事務處表示位於市中心第一區、原本用作文娛中心用途的用地更為適合發展藝術場地或劇院，故建議視乎詳細設計，在東涌西的休憩空間發展露天劇場，街市、墟市、宗教設施等需要政策支持，所以已將相關要求轉達相關部門作考慮。
- 2.4.9. 至於東涌社區服務綜合大樓的安排，建議受影響團體就重新安置問題，尋求相關政府部門政策支援。研究團隊亦已根據政府規定，在住宅發展

區 2 用地內預留空間作政府、機構或社區設施發展，其中可能包括原址重置東涌社區服務綜合大樓內受影響的設施，此建議須以相關政府部門政策支援為準。

- 2.4.10. 在供應體育設施方面，為回應東涌居民的強烈訴求，建議發展大綱圖中已預留三公頃土地發展標準運動場，康樂文化事務處表示該場地亦可供欖球及足球使用。

宗教設施

- 2.4.11. 有建議關注建議的住宅發展區 2 對基督教香港信義會道恩堂在黃泥屋村現址的影響，會堂希望道恩堂可在現址繼續服務。
- 2.4.12. 般若禪寺表示希望利用兩處政府用地擴展現址。天主教香港教區指出他們一直與政府溝通，希望盡快在東涌興建天主教教堂配合天主教居民需要。
- 2.4.13. 有意見希望稔園、藍峯及石榴埔的部分私人土地可規劃為機構及社區用地，例如建立宣揚藏傳佛教及相關藝術與醫藥的設施。

回應

- 2.4.14. 研究團隊已建議相關團體就他們的建議尋求相關政府部門政策支援。

教育設施

- 2.4.15. 離島區校長聯會十分關注東涌東及東涌西的中小學供應，並建議政府重新檢視建議的教育設施，及考慮東涌最新的校舍分配。
- 2.4.16. 有公眾建議增設特定的高等教育設施，例如大學，為培訓本地居民的大學、航空訓練學校、職業訓練學校，亦建議將東涌東數塊土地合併成面積約 19,000 平方米的土地，興建供職業訓練局管理的教育設施，如青年學院。
- 2.4.17. 公眾在發展國際學校方面意見不一。離島區校長聯會反對於東涌發展國際學校，但亦有意見對此表示支持。

回應

- 2.4.18. 在東涌學校供應方面，研究團隊已與教育局作進一步討論。教育局在審視東涌現時及建議學位供應後提出意見，研究團隊已修改東涌中小學供應量，在建議發展大綱圖中預留用地興建六所小學及兩所中學。

2.4.19. 了解到公眾的訴求，建議於東涌東發展專上教育設施及其他學校。

建議東涌東遊艇停泊處

2.4.20. 公眾普遍同意建議東涌東遊艇停泊處可增加該區活力，但環保團體指出應謹慎評估東涌東遊艇停泊處是否必需，遊艇停泊處將為東涌及鄰近水域帶來更頻繁的海上交通，須考慮其對中華白海豚的影響。環保團體認為，如發現明顯的環境影響，便應取消發展遊艇停泊處。公眾亦認為遊艇停泊處需開放予公眾，而非只限會員使用，有意見反對設置遊艇停泊處，認為此乃尊享的會藉活動。另外，有意見同意為本地船隻提供避風停泊設施，認為可以迎合本港對避風及安全的停泊設施的需求，設施亦可供其他海上使用者使用。

2.4.21. 有意見建議將遊艇停泊處泊位限於 300 個，另建議與行人路網絡融合，更有效善用海濱及機場景觀。

回應

2.4.22. 建議的遊艇停泊處會開放予公眾使用，其實際營運細節將會與與相關政府部門研究。研究團隊會評估建議遊艇停泊處對海上交通造成的影響。環境影響評估中，亦包括建議東涌東遊艇停泊處，評估結果顯示，遊艇停泊處對海上交通的影響並不顯著。遊艇停泊處將與行人路網絡融合，並維持海濱及機場景觀。

2.5 交通及基建

2.5.1. 一般而言，公眾認為有需要改善東涌交通及基建網絡和連接性。同時，有市民擔心東涌的人口增長會對道路網絡和港鐵服務造成額外負擔，因此認為在新市鎮的未來發展規劃中，有必要提供充足的交通設施。他們亦提出必須檢討和增加公共交通服務，包括巴士和渡輪服務，並提供更多其他交通工具。此外，有建議在東涌引入環保的交通工具，例如電動巴士、電動車和單車共享計劃。

2.5.2. 有意見要求加強市中心與東涌西鄉郊地區以及通往三條村落(白芒、牛牯塢及大蠔新村)和大蠔的连接。

回應

2.5.3. 東涌新市鎮擴展已規劃全面的道路網絡和兩個新鐵路站，為新市鎮提供內外交通連接。根據已完成的技術評估，區內的道路和鐵路網絡承載量將足以應付因東涌擴展及大嶼山其他發展所增加的人口。研究團隊已經將有關增加公共交通工具的班次和種類和引入環保交通工具的要求轉達相關的決策局/部門作進一步研究和考慮。

- 2.5.4. 在建議發展大綱圖中，有提出興建道路連接東涌西鄉郊地區，及連接馬灣涌的道路並供應車位，以配合活化馬灣涌村。並已建議設置連接三條村落、大蠔交匯處及翔東路的道路，改善連接網絡。至於改善村路及村落污水收集系統訴求，已轉達有關決策部門作進一步考慮。

鐵路交通

- 2.5.5. 市民要求評估港鐵東涌線的承載量並改善現有系統，以應付東涌居民和遊客增加引起的交通增長。公眾支持在東涌東和東涌西新增鐵路站的建議。其他建議包括向北延伸東涌線至新增的小蠔灣站；以及研究以鐵路連接東涌和機場的可行性。港鐵公司認為，公共交通交匯處應該規劃於都會中心區內最接近東涌東鐵路站的位置，以鼓勵使用鐵路和促進鐵路及其他交通工具的無縫轉乘。

回應

- 2.5.6. 為配合東涌現時和未來的發展，建議發展大綱圖已規劃延伸東涌線至東涌西，並分別於東涌東和東涌西新增鐵路站。根據已進行的技術評估，鐵路班次增加，加上現有基建的調整完成，鐵路網絡(即使是繁忙的鐵路線)將足以應付因東涌新市鎮擴展及大嶼山其他發展所增加的人口。
- 2.5.7. 建議興建的鐵路站位置已考慮過多方面的限制，如道路路線、可用的土地及工程可行性等。根據運輸主導發展原則，新鐵路站範圍周邊將作高密度發展，令大多數居民可利用公共交通服務。東涌西站周圍現時已有高密度的公共房屋發展，包括現有的逸東邨和規劃中的第 39 區。毗鄰鐵路站的商業用途亦在規劃之內，包括設立大型辦公室樞紐及提供地區和本地零售設施。在兩個新鐵路站旁將計劃興建公共交通交匯處，加強新市鎮擴展區內連接性。
- 2.5.8. 至於有關延長東涌線至新增的小蠔灣站，及以鐵路連接東涌至機場的建議，將由其他個別研究檢視其可行性。

道路網絡

- 2.5.9. 市民支持興建大蠔交匯處及 P1 公路，以提高東涌的連接性，有建議以道路連接大蠔灣，連接翔東路及大蠔交匯處，以及連接大蠔出入口現有行人及單車隧道往東涌東沿岸，作休閒用途。
- 2.5.10. 具體的道路伸延建議亦包括：於松逸街提供一條新道路，以加強交通流通性，尤其是須進入該區的緊急車輛；將翔東路擴闊成四線行車；擴闊和改善區內行人路的覆蓋範圍，及以建設單車徑和海濱長廊連接東涌不同地點。

- 2.5.11. 道路安全方面，有建議指規劃道路須包括道路安全元素，包括車速管理、街道設計和針對地面道路的安全措施。
- 2.5.12. 在收到關於道路建設的意見同時，亦有建議盡量減少預留道路用地，以提供更多綠化步行徑。

回應

- 2.5.13. 建議發展大綱圖中，已提出興建一個全面的道路網絡、單車徑、綠化步行徑及連接東涌各處包括新市鎮擴展區和東涌西村落的海濱長廊，以長遠改善整個東涌的连接性。研究團隊已提出興建連接將來大蠔交匯處及翔東路的道路，並將其他改善改善現有道路，如松逸街、翔東路和行人路的要求轉達相關部門作考慮。
- 2.5.14. 研究團隊已在規劃東涌西道路時考慮生態調查結果。就新市鎮擴展進行的環評報告包括東涌西的建議道路網絡，確保東涌河可承受道路建設帶來的影響。
- 2.5.15. 道路的詳細設計會納入安全考慮，並將於項目的設計和施工階段進行。

單車

- 2.5.16. 有建議要求改善東涌的單車徑網絡，以滿足當地居民、遊客和專業單車運動員的需求。當中提出連接現有的單車徑網絡，藉此進一步推廣使用單車。同時，有建議將單車徑延伸往東涌東和東涌西，為單車使用者提供廣泛的交通紓緩安排，建議不應限制單車使用者使用翔東路，同時基於安全考慮，所有道路使用者須遵守嚴格車速限制。亦有建議有經驗的單車手可以與其他道路使用者共用道路，避免司機和單車使用者在道路上發生衝突。另外，有要求提供單車配套設施，如單車泊位及出租亭等。

回應

- 2.5.17. 新市鎮擴展範圍內已規劃全面的單車網絡，以鼓勵使用單車及改善連接性。然而，改善現有單車設施，包括連接現有單車徑及不限制單車使用翔東路方面，仍有很多現存問題。研究團隊已經轉達建議至相關部門作考慮。
- 2.5.18. 東涌未來的單車徑網絡設計將符合相關標準，並會進一步研究適當單車徑闊度和加強安全措施。至於仿效現時某些國家的做法，(於行車道路旁加設沒有分隔圍欄的單車路)，為專業單車使用者提供單車路的建議，相關部門經討論後表示，由於法例、安全標準和駕駛文化不同，此做法於現階段並未適用於香港。

2.6. 土地用途

- 2.6.1. 公眾認為應在規劃土地用途時平衡不同群組的特定需求，特別要滿足當地居民和遊客需求。在第三階段公眾參與論壇上，專家小組亦表示在規劃區內不同土地用途時要平衡不同發展需要。

回應

- 2.6.2. 於制訂建議發展大綱圖期間，研究團隊已謹慎考慮土地用途規劃，特別留意社區設施的種類和位置，以全面和平衡的方式提供有關設施。按照香港規劃標準與準則，建議發展大綱圖中規劃了政府和社區設施及休憩空間用地，當中已考慮第三階段公眾參與所收到的意見。建議發展大綱圖中也提出改善整個新市鎮的連接性，包括東涌東和現時市中心與東涌西之間的連接。

東涌市中心

- 2.6.3. 有關東涌市中心土地用途的建議有：第一、二和三區應用作交通交匯處和旅遊巴停泊處；第 52 區用作公共休閒空間；海濱用作商業、康樂、文化及教育用途；擴展市中心的有蓋行人路至東涌北和其他新發展區，以改善海濱連接並提供更多元化的休憩空間。

回應

- 2.6.4. 為配合新市鎮擴展中有關政府、機構或社區設施的建議，研究團隊評估了現有的政府、機構及社區設施及市中心內預留作政府、機構及社區設施的用地。例如，考慮到相關政府部門的意見、要求和第三階段公眾參與期間收到的公眾意見，研究團隊評估了第一區興建文娛中心的合適性，由於不再需要市中心內一些已預留的政府、機構及社區設施用地，這些地點或會改劃作其他適當用途。其他有關現時市中心的建議，轉達相關部門作考慮和跟進。

東涌東

- 2.6.5. 東涌東的運輸主導發展原則普遍獲得公眾支持。其他建議包括：增加更多有本地特色的休閒空間、平衡教育用地供應，和更充分利用地下空間進行發展。

回應

- 2.6.6. 研究團隊已按照香港規劃標準與準則規劃休憩空間，這些休憩空間的詳細設計會由負責實施的承建商負責。關於在東涌東提供教育設施，請參閱上述回應。此外，建議發展大綱圖將提出多個有效利用地下空間的措

施，當中包括興建供住宅及商業用的停車場，以減少樓宇體積和增強通風。

東涌西

- 2.6.7. 東涌西的公眾意見主要涉及劃作保育用途的地區，以及自然保育區和綠化地帶的土地用途。環保組織建議將風水林規劃為自然保育區或綠化地帶。有建議提出，東涌河近芳園和石門甲的兩岸應劃為自然保育區及綠化地帶，以保護自然環境和蝴蝶棲息地。有意見關注將私人土地劃為保育區，亦有建議希望透過換地或收地後作出賠償，將保育區劃為由康樂及文化事務署根據遊樂場地規例管理，及由漁農自然護理署根據郊野公園條例管理的公園。
- 2.6.8. 東涌鄉事委員會反對將東涌河岸邊及藍輦和稔園一帶的村落範圍劃為自然保育區及綠化地帶。東涌鄉事委員會建議更改藍輦和稔園一帶兩幅用地的土地用途，由綠化地帶及住宅發展區 4 改為政府、機構或社區用途。一些村民認為政府應就規劃為保育用途的私人土地支付適當賠償。
- 2.6.9. 有環保團體反對東涌西有過多住宅發展，認為可能會為東涌河及東涌灣帶來環境和生態影響。他們認為住宅發展與東涌谷的自然和生態環境並不相容，亦違反生物多樣性公約的原則。
- 2.6.10. 有建議將石門甲的住宅發展區 3 用地劃為自然公園，並將般若禪寺附近的住宅發展搬遷至東涌河另一邊，以維持兩者之間足夠距離，並減輕對光線和空氣流通的潛在影響。有意見希望將公共房屋發展搬遷至建議的鐵路站附近位置，並指出應在重新規劃東涌西時，同時考慮自然環境和鄉村傳統。
- 2.6.11. 至於鄉村發展，黃泥屋村要求擴展鄉村式發展以滿足未來對小型房屋的需求。莫家村批評建議發展大綱圖中所示的莫家村村界並不正確，並要求延長村界。公眾普遍支持透過提供道路和停車場活化鄉郊地區。
- 2.6.12. 其他關於東涌西土地用途的具體意見包括綠化棄耕農地或作社區及住宅用途。莫家村反對於莫家村附近發展，並建議將住宅發展區 3 向東移以保留村內農地。石門甲般若禪寺及其信眾普遍支持附近的建議土地用途。東涌鄉事委員會非常關注侯王宮前土地的用途，並表示土地應該用於傳統節日慶祝活動和/或宗教活動。同時有公眾要求將侯王宮周圍地區劃作商業用途。
- 2.6.13. 由於位於市鎮公園附近之住宅發展區 2 用地地勢山巒起伏，不少公眾對此表示關注，又表示現規劃為休憩空間和教育用途的第 23 區應保留作高密度住宅用途。黃泥屋村關注附近的住宅發展區 2 用地會造成屏風效

應，因為該村將會被北大嶼山醫院、逸東村和建議的住宅發展區 2 用地發展項目包圍。

- 2.6.14. 有意見指建議東涌西發展密度過低，提議沿東涌河的住宅發展區 3 用地之地積比率應為 1.5 至 3.5 倍。東涌西鐵路附近的住宅發展區 4 用地靠近鐵路站，有提議認為應將其改劃為住宅發展區 3，並將東涌河河口西面改劃為政府、機構或社區設施用地或康樂用途。其他建議包括取消東涌西所有非建築用地，因為東涌西已規劃自然保育區及綠化地帶以加強區內空氣流通。
- 2.6.15. 有私人土地擁有人反對將稔園周圍地區劃為綠化地帶，認為此舉並不符合村民意願和發展規劃，並提議將有關私人地段和稔園的住宅發展區（4）用地改劃作機構或社區用途。於東涌灣附近的私人土地擁有人亦反對其土地的規劃，並就東涌西鐵路站周邊地區提交土地用途建議書，當中建議規劃作其他指定用途（混合使用）和住宅發展區 3 用地，認為建議書符合運輸主導發展原則。

回應

- 2.6.16. 在制訂建議發展大綱圖中東涌西土地用途時，研究團隊已考慮到多方面因素，包括城市規劃、本地對住宅/基建/設施的需求、生態敏感地區、生態調查結果、環境影響、相關部門的準則以及在各階段公眾參與活動中所收集的意見。有關建議的目的是希望在不同的要求和考慮之間取得平衡，而土地的擁有權並非劃分適當土地用途的相關考慮因素。
- 2.6.17. 研究團隊在制訂建議發展大綱圖中的土地用途時已進行生態調查，並已識別東涌河、其沿岸地區和東涌灣等生態敏感地區和棲息地，希望保護該區不作任何發展，以及避免該區受到附近發展影響。建議土地用途已考慮適當保育和保護措施，如自然保育區、海岸保護區和綠化地帶。研究團隊在研究位於風水林的土地用途時參考了棲息地研究的結果，並就風水林生態環境和價值諮詢漁農自然護理署。
- 2.6.18. 在生態敏感地區被劃為自然保育地帶的同時，東涌西生態價值較低的地區將用作住宅用途以充分利用土地資源。為回應公眾意見，原定在建議發展大綱草圖中劃為綠化地帶的牛坳村北部地區，將改劃作低密度住宅用地，以充分利用相對生態價值較低的土地，以及在東涌谷進行能與自然和鄉村環境兼容的發展。
- 2.6.19. 現有村落及適合用作鄉村式發展的地區已規劃為鄉村式發展。在規劃鄉村式發展時，考慮因素包括現有鄉村範圍、未完成的小型屋宇申請、十年小型房屋需求預測、地形和自然環境。

- 2.6.20. 就在石門甲北部的住宅發展區 3 用地興建自然公園的建議，由於該地是東涌西適合用作住宅發展的有限可用平地之一，同時位處生態價值相對較低的地區，因此維持建議劃分為住宅發展區 3 用地。
- 2.6.21. 有關對藍峯、稔園和莫家土地用途的意見，以及將部分地區劃為機構或社區用地的建議，在東涌西相對生態價值較低的地區會劃為低密度住宅發展，以充分利用土地資源。社區用地的規劃已按照香港規劃標準與準則及政府要求進行，並考慮不同人士和當地需求。
- 2.6.22. 為回應公眾要求提高區內發展密度的意見，研究團隊進一步評估該區的鄉郊環境後，認為可以將住宅發展區 4 用地地積比率由 0.75 倍略增至一倍。考慮到該區自然環境和接近生態敏感地區的位置，研究團隊認為並不適合進一步提高該區地積比率，而稔園和藍峯周邊地區，主要包括風水林、灌木林和草地，則維持規劃作「綠化地帶」作保育用途。
- 2.6.23. 至於有關建議的市鎮公園附近的住宅發展區 2 用地和毗鄰土地用途的意見，研究團隊經過評估後，認為住宅發展區 2 用地屬於政府土地，而且位置接近現時市中心，現適合作中密度住宅發展。建議發展大綱圖中，該住宅發展區 2 用地對面的土地亦因應其位置和地形修改為住宅用地。該地形狀細長，位置相鄰樓宇高度較低的馬灣涌村，因此規劃為中密度住宅發展，地積比率為兩倍，高度為主水平基準以上 55 米。
- 2.6.24. 侯王宮前的地方將留作休憩空間，預計不會進行任何發展。研究團隊對地區休憩空間的未來設計保持開放態度，亦可於該處舉辦東涌傳統活動。有關將侯王宮周圍地區作商業用途的建議，在考慮到該處靠近東涌西鐵路站的優勢，已在該區規劃三個商業用地，提供本地零售設施，為區內居民服務。

2.7 經濟發展

- 2.7.1. 建議發展大綱草圖中提出的商業發展考慮到鄰近大嶼山的發展，普遍獲得市民支持。有意見指出規劃東涌經濟發展時，應一併考慮附近發展，如香港國際機場北商業區會帶來經濟發展機遇。公眾認為提供的本地就業機會應配合東涌區內就業人口的技術水平。有建議提及在東涌發展工業，如有關科技的行業，及發展與環境相關的行業。

回應

- 2.7.2. 在制訂東涌建議發展大綱圖中的經濟發展時，研究團隊已諮詢了大嶼山鄰近發展有關的組織，並考慮他們的意見。目前在東涌提供的商業設施，計劃可與附近的項目，如香港國際機場北商業區和港珠澳大橋香港口岸發展互補，而非互相競爭。研究團隊提出了足夠和需要不同技能的多元化就業機會，以滿足居民的需求。此外，區內亦有預留用地發展包

括職業培訓的專上學院，協助青年人以不同技能裝備自己，有助本區就業。

旅遊業

- 2.7.3. 公眾關注東涌旅遊業發展，以及當地居民生活與遊客活動之間的衝突。有建議提出優化旅遊景點、保育具歷史和文化價值地點，及改善天然海岸線和連接海濱的措施。亦有公眾建議透過保留自然景色與發展生態和古蹟公園促進生態旅遊。

回應

- 2.7.4. 保護具有歷史和文化價值的地方是制訂建議發展大綱圖的主要發展原則之一。研究團隊亦建議透過活化馬灣涌村推動當地旅遊。東涌西建議興建的河岸公園，有助鼓勵大眾觀賞東涌河，在該區帶動生態旅遊。
- 2.7.5. 對於遊客活動與當地居民日常生活之間的衝突，研究團隊在建議發展大綱圖同時提出建設區域性和地區性零售設施，亦特別沿行人路旁規劃街舖，藉此為街道帶來活力，滿足居民對地區性零售的需求。

本土經濟

- 2.7.6. 公眾要求發展本土經濟。有意見支持增加海濱零售和街舖商業面積。公眾意見普遍支持街舖和地區性零售設施，認為可提供實惠的商品，有別於大型商場和連鎖店。地區性零售設施可售賣具有本土特色的產品，同時為東涌居民提供更多元化的就業機會。
- 2.7.7. 有意見提出其他零售設施，包括街市、墟市和熟食中心。亦有建議興建地下商場，充分利用可用空間並開拓更多零售機會。部分人提出發展本地農業和墟市，以在東涌建立多元化經濟。有意見建議政府徵收農地，讓合資格農民經農地復耕計劃租用農地。
- 2.7.8. 有建議提出在東涌規劃土地作船舶維修、科研中心或其他高增值設施，幫助香港發展知識型經濟。亦有建議在海濱地區發展本土經濟。
- 2.7.9. 港鐵建議在東涌東鐵路站與都會中心區之間，利用連接建議鐵路站的行人天橋提供更多零售和就業機會。港鐵認為可考慮鐵路站上蓋發展，以發揮土地發展潛力。

回應

- 2.7.10. 研究團隊從公眾意見中了解到社區對本地購物地點和價格相宜的商品的需求。建議發展大綱圖中，已提出建設區域性和地區性零售設施，特別鼓勵沿行人路旁建設街道商舖，為街道帶來活力，同時滿足居民對地區

性零售的需求。此外，在東涌西鐵路站附近規劃的三個商業用地，可以發展為附近居民而設的商場。公共和私人住宅用地內亦可建設商業設施，以提供更多本地零售設施。至於興建街市方面，房屋署將會在第 39 區和第 56 區的公屋發展中設立街市。而在新市鎮擴展區內新的公屋用地，會於詳細規劃階段時再進一步考慮興建街市。研究團隊建議可考慮在休憩空間以市集活動的形式舉辦墟市，有關建議已轉達相關部門作進一步考慮。至於港鐵公司提出利用連接建議東涌東鐵路站的行人天橋提供更多零售機會，亦會於鐵路站和都會中心區詳細設計階段考慮。基於不同限制，建議發展大綱圖中並無包括東涌東鐵路站上蓋發展，其可行性尚待進一步評估。

- 2.7.11. 公眾可以在東涌各個與農業相容的土地用途上繼續進行農業活動。研究團隊已將建議政府徵收農地，配合農地復耕計劃的意見轉達予相關部門考慮。
- 2.7.12. 有關在東涌劃出土地作船舶維修、科研中心或其他高增值設施的建議，由於新市鎮區擴展主要目的是提供住宅用地和商業發展，因此工業用途並不能配合現時和已計劃的新市鎮發展。

2.8 住宅發展

- 2.8.1. 公眾普遍贊同平衡東涌公營和私人住宅供應。有意見指出，發展私人房屋獲分配的用地明顯多於公營房屋，認為並不公平，建議在不提高地積比率的情況下，增加中型私人住宅單位數目。亦有公眾建議增加東涌西私人住宅數量。

回應

- 2.8.2. 建議發展大綱圖中提出的公共和私人房屋比例符合地區住宅發展的方向，亦符合長遠房屋策略的建議，即新發展公共與私人房屋比例應為 60：40。房屋署會於詳細設計階段，考慮建議發展大綱圖中預留作公共房屋的用地的適當公共房屋類型，包括公屋和居屋。

2.9 其他意見

- 2.9.1. 有公眾就 2014 年 10 月 11 日舉行的公眾論壇的安排提出意見，認為應在不同地點舉辦更多公眾論壇，並安排更多第三階段公眾參與活動。此外，有意見認為應提供更多資料方便公眾提出意見，例如東涌的人口數據和與環境相關的技術數據。
- 2.9.2. 有意見提及東涌高昂的生活成本和交通費，要求取消青馬管制區並免除北大嶼山公路的收費，以降低交通成本和吸引遊客到訪該區。

- 2.9.3. 有來自新市鎮擴展區外的建議，例如磡頭和大蠔的村落，認為東涌新市鎮擴展應能夠符合這些地區的需求，例如提供道路連接和排污系統。

回應

- 2.9.4. 整個第三階段公眾參與為期兩個半月，設有多類型的公眾參與活動，包括與來自不同背景的持份者進行一系列會議，亦有提供公眾參與資料，例如摘要和建議發展大綱草圖。本研究的資料和初步技術評估的概要亦已列於研究網站供公眾參考。第三階段公眾參與期間，研究團隊收到大量寶貴的意見和建議，為修訂建議發展大綱圖提供良好基礎，有助開展相關技術評估，例如根據《環境影響評估條例》規定而制訂環評報告。有關評估內容會在完成後於適當時間公開。
- 2.9.5. 研究團隊已將其他有關生活費、交通費和改善新市鎮擴展區外村落的意見轉達其他部門作考慮。