

Appendix O

Proposal submitted by the 關注
東涌發展大聯盟

目錄

1. 目的
2. 前言
3. 東涌現況
4. 東涌發展限制與機會
5. 發展可行性
6. 具體建議說明
7. 建議實施時間表
8. 總結

附圖

- | | |
|------|----------------------|
| 附圖一 | 北大嶼山及附近之大型基建發展項目摘要圖 |
| 附圖二 | 大嶼山現有的旅遊資源及人口分佈情況 |
| 附圖三 | 東涌新市鎮的現有規劃範圍 |
| 附圖四 | 發展限制 |
| 附圖五 | 發展機會 |
| 附圖六 | 發展可行性示意圖 |
| 附圖七 | 西南東涌區概念性發展圖 |
| 附圖八 | 住宅發展佈局概念示意圖 |
| 附圖九 | 西南東涌區發展後的模擬圖 |
| 附圖十 | 西南東涌區發展後的模擬圖 |
| 附圖十一 | 田心區概念性發展圖 |
| 附圖十二 | 田心區發展後的模擬圖 |
| 附圖十三 | 田心區發展後的模擬圖 |
| 附圖十四 | 沙螺灣區概念性發展圖 |
| 附圖十五 | 白芒區概念性發展圖 |
| 附圖十六 | 馬灣涌舊市集保育區範圍圖 |
| 附圖十七 | 小蠔灣車廠概念性發展圖 |
| 附圖十八 | 小蠔灣發展後的模擬圖 |
| 附圖十九 | 建議的海濱單車徑路線圖（全長約18公里） |

附表

- | | |
|-----|---------------------|
| 附表一 | 發展限制與發展機會 |
| 附表二 | 東涌市總體規劃住宅發展及人口預計一覽表 |
| 附表三 | 西南東涌區平衡規劃用地一覽表 |
| 附表四 | 田心區平衡規劃用地一覽表 |
| 附表五 | 沙螺灣區平衡規劃用地一覽表 |
| 附表六 | 白芒區平衡規劃用地一覽表 |
| 附表七 | 小蠔灣車廠概念性發展內容 |

附件

附件一	主要「政府、機構或社區」設施及「休憩用地」用途地帶規劃一覽表
附件二	航空攝影照片
圖一	西北大嶼山航空攝影照片 (2010 年版)
圖二	西南東涌區規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)
圖三	田心區規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)
圖四	沙螺灣區規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)
圖五	白芒區規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)
附件三	土地業權狀況
圖一	西北大嶼山規劃範圍的土地業權狀況
圖二	西南東涌區規劃範圍的土地業權狀況
圖三	田心區規劃範圍的土地業權狀況
圖四	沙螺灣區規劃範圍的土地業權狀況
圖五	白芒區規劃範圍的土地業權狀況
附件四	現有狀況
圖一	西南東涌區規劃範圍的現有狀況
圖二	田心區規劃範圍的現有狀況
圖三	沙螺灣區規劃範圍的現有狀況
圖四	白芒區規劃範圍的現有狀況
圖五	馬灣涌舊市集保育區的現有狀況

1. 目的

- 1.1 依香港遠期整體城市發展對開拓新發展建設用地的政策目標，對西北大嶼山海岸地帶(即東涌市餘下土地)，提出有社區代表性的用地規劃意見予政府考慮。
- 1.2 在符合該土地之區情、區理，整體用地規劃及可持續社區發展原則的基礎上，就每片可發展地段提出功能定位、發展意向和發展密度的建議。
- 1.3 檢視現有規劃大綱圖則，提出修訂建議，配合社區整體發展的需求。
- 1.4 在規劃上加強對保育東涌本土歷史和文化的工作。
- 1.5 保留及保育現有自然環境，發揮共存和諧的效益。
- 1.6 提高本土自然保育的認受性和普及性。
- 1.7 為未來新東涌打造一個宜居、宜商、宜樂，有本土特色的新市鎮社區。

2. 前言

- 2.1 政府於 1989 年制訂《港口及機場發展策略》，建議將北大嶼山發展成為一個新市鎮，作為機場支援社區。該規劃構想發表後，1992 年，《北大嶼山發展研究》為北大嶼山(東涌)新市鎮規劃及發展訂定了具體的目標和大綱，並建議東涌新市鎮進行分期發展。該《研究》在人口預測方面，預計到 2006 年及 2011 年的人口分別為 12 萬及 21 萬；而在全面發展後，總人口將可達到 26 萬人。

2.2 1996年完成的《全港發展策略檢討》曾經提及，東涌新市鎮於全面發展後，總人口可達至32萬人。

2.3 為進一步探索東涌新市鎮的發展潛力空間，政府更進行了《東涌及大嶼餘下發展計劃的綜合可行性研究》。該《綜合可行性研究》結果於1999年公佈，表示東涌新市鎮最高可容納約33.4萬人口。但由於白沙咀和大嶼灣富有生態資源，有關的填海項目被取消。

2.4 2007年完成的《經修訂的大嶼山發展概念計劃》，建議位於東涌市之東面及西面進行填海工程，而大嶼（包括大嶼河和毗鄰的山谷一帶）具有自然生態、歷史文物及景觀保育價值，建議必須保護，免受到任何發展帶來的不良影響。《修訂計劃》更預計未來東涌新市鎮的規劃人口將會達至22萬人。

2.5 現時，第一期發展於1997年竣工，人口約有1.8萬；第二期為東涌東填海區發展，於2003年至2010年分階段落成，第三A期發展亦於2001年入伙。現時東涌的規劃總發展用地面積約為185.7公頃，人口約有8萬，而規劃人口為11萬。

2.6 隨著影響北大嶼山的大型基建項目（例如：港珠澳大橋香港接線及香港口岸、屯門至赤鱗角連接路及機場第三跑道）的規劃定案，再加上預計由2012年至2039年全港人口會有25%的增長，達至890萬，香港需要穩建的土地供應來切合未來人口及社區的發展。東涌作為香港城市的一部分，是有需要探討及進一步落實東涌餘下發展的可行性及其詳細發展計劃。有見及此，政府於2012年初委託顧問公司，進行《東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究—可行性研究》，預計2014年完成，為東涌未來的發展開展更詳細的研究。

2.7 民建聯一直是東涌新市鎮積極地發揮構建和諧社區發展的伙伴團體，掌握區內的土地發展情況，了解區內民情及需要，

並主動為東涌餘下的發展進行了規劃研究，建議可行的發展地塊及初步用地發展構想方案。這些方案充分考慮了東涌現有狀況、發展限制及發展機會而提出。希望對政府的《可行性研究》發揮由下而上的社區建議，為東涌餘下社區用地發展打好基礎。

3. 東涌現況

3.1 【附圖一】是北大嶼山及附近已落實及規劃中之大型基建發展項目示意圖。

3.1.1 這些大型基建項目，當中包括：

3.1.1.1 港珠澳大橋的「香港接線」：為了直接及有效地把香港交通網絡與港珠澳大橋連接，香港境內會進行一系列策略性的交通網絡配套工程，擬建的「香港接線」是其中的一項，全長12公里，由香港特別行政區邊界連接擬建的港珠澳大橋主橋與及位於香港國際機場東北部海域的香港口岸，是香港、澳門和珠江三角洲西岸地區一條全新和直達的陸路連接通道。「香港接線」將會與港珠澳大橋主橋、香港口岸及屯門至赤鱗角連接路（南面接線）同步完成興建。預計完工日期為2016年。（資料來源：港珠澳大橋香港本地工程網頁 <http://www.hzmb.hk/tchi/index.html>）

3.1.1.2 港珠澳大橋的「香港口岸」：「香港口岸」是為從港珠澳大橋而來的貨物及旅客，提供檢查及過關的運輸樞紐設施。它設置在香港機場東北面對開水域，一個面積約一百三十公頃的人工島上。口岸鄰近香港國際機場及東涌新市鎮，位置適中 and 交通四通八達，並毗鄰不同公共交通設施，將可成為海陸空交通樞紐（包括香港國際機場、海天碼頭、機場快線及東涌線），其協同效益將相當顯著，有利香港整體經濟發展。連接

口岸的道路有「香港接線」、屯門至赤鱗角連接路（向北及東南）和通往機場島的道路，任何一方出路若發生事故，大橋車輛仍可改道使用其他出路，有利緊急應變。同時，車輛可使用屯門至赤鱗角連接路進出而不須經過東涌新市鎮，對區內的交通亦將得以改善。預計完工日期為 2016 年。（資料來源：港珠澳大橋香港本地工程網頁 <http://www.hzmb.hk/tchi/index.html>）

3.1.1.3 屯門至赤鱗角連接路：擬議的屯門至赤鱗角連接路，連同擬議的屯門西繞道，將提供一條新的策略性道路連接新界西北、北大嶼山、擬議的港珠澳大橋香港口岸和赤鱗角香港國際機場。新道路能滿足新界西北及大嶼山北部預期的交通需求。有關道路策略性地在 大嶼山連接北大嶼山公路，在香港機場東北面對開水域連接港珠澳大橋香港口岸，並在屯門分別連接現有龍門路和擬議的屯門西繞道。與現有路線比較，此新道路將使新界西北和東涌／香港國際機場的行車距離，大大縮減達 22 公里的车程。屯門至赤鱗角連接路亦能提供另一條往來機場的車輪通道，以鞏固機場作為國際及區域航空樞紐的地位。預計分段完工日期為 2016 年至 2017 年。（資料來源：港珠澳大橋香港本地工程網頁 <http://www.hzmb.hk/tchi/index.html>）

3.1.1.4 機場第三跑道：2012 年 3 月，政府已原則上批准採納第三跑道方案，現正展開法定的環境影響評估程序，並就三跑道系統設施擬備相關設計細節。預計第三跑道對維持香港的國際及區域航空中心的領先地位尤為重要，相對而言，對機場附近地區也有正面的幫助。預計完工日期為 2023 年。（資料來源：香港國際機場 2030 規劃大綱網頁 <http://www.hkairport2030.com/tc/index.html>）

3.1.2 正在規劃及諮詢階段的基建項目分別有：

3.1.2.1 港深西部快速軌道（主線）：此軌道交通線以香港國際機場或港珠澳大橋香港口岸為起點，由南向北途經龍鼓水道、新界西北、后海灣至深圳前海地區，並以深圳寶安國際機場為終點，預計車程為 25 分鐘。（資料來源：我們未來的鐵路《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂—第一階段公眾諮詢網頁 http://www.ourfuturerailway.hk/index_tc.html?p=home）

3.1.2.2 港深西部快速軌道（接駁新界西北至北大嶼山的本地支線）：此交通線從屯門南開始，向西到達青山後與主線共用管道，橫越龍鼓水道後到達香港國際機場或港珠澳大橋香港口岸，向南延伸與機場快線共用管道到達小蠔灣一帶，預計車程為 14 分鐘。（資料來源：我們未來的鐵路《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂—第一階段公眾諮詢網頁 http://www.ourfuturerailway.hk/index_tc.html?p=home）

3.1.3 另一方面，《優化土地供應策略：維港以外填海及發展岩洞》內亦建議，北大嶼山的部分地區可考慮作填海及岩洞發展：小蠔灣以西可考慮策略性岩洞發展區域，而以東近海地區可考慮作大型填海地點（多於 100 公頃）；欣澳沿海地區可考慮作中型填海地點（30 至 99 公頃）。這些項目尚在研究階段，倘若將來得到落實，必會為北大嶼山帶來更多的發展機會。

3.2 大嶼山現有的旅遊資源及人口分佈情況【附圖二】

3.2.1 大嶼山具豐富的旅遊資源，當中包括自然景觀、生態、歷史文物、宗教建築、渡假及康樂設施、行山徑及家樂徑、主題公園、博物館等。而人口分佈方面，是局限於地理位置及完善的交通網絡。

3.3 【附圖三】展示了現有東涌新市鎮用地規劃與發展狀況。其總規劃用地面積為 185.7 公頃，預期規劃人口為 11 萬。

4. 東涌發展限制與機會

4.1 為進一步了解東涌餘下土地的發展潛力及可行性，本研究提供了用地發展限制與發展機會分析【見附表一】，並提出一系列的重點用地規劃意見及建議，希望可以從真正扎根東涌社區的認知層面，向政府提交規劃意見，讓東涌成為一個宜居，有社區傳統文化和文物特質，平衡社區、經濟及自然保育發展需要，照顧弱勢社群，創造就業和孕育新生代，土地資源善用，朝氣勃勃的新市鎮。

【附表一】發展限制與發展機會

發展限制【附圖四】	發展機會【附圖五】
- 與香港機場只有300米之隔，受到機場噪音管制(尤其是沙螺灣及田心區)	- 與香港機場只有300米之隔，有地理上的優勢
- 區內有多個自然村、古蹟、具特殊科學價值地點、具考古研究價值地點、具考古研究價值地點、及有本土特質的地點、河道、海岸線，需要保育和保留	- 保留現有自然村、古蹟、具特殊科學價值地點、具考古研究價值地點，及本土文化特質，能提升區內多樣化的社區及經濟動力，特別是本土經濟及小市場活動
- 新發展需要考慮通風廊的佈局設計	- 利用周邊綠化、河道、自然地勢創造宜居生活、工作及休閒環境
- 被郊野公園圍繞，擴展空間不大	- 加強現有大運量運輸交通系統(鐵路)，連接其他地區
- 大部分平坦土地是屬私人業權	- 把握大嶼山豐富的旅遊資源，提升本土及島上旅遊發展
	- 善用現有自然資源，發展水上及陸上運動培訓中心、體驗農莊、生態保育

頁9，共24頁

發展限制【附圖四】	發展機會【附圖五】
	研究中心等
	- 為未來人口增長提供住宅土地，配合香港整體發展需要
	- 成為航空服務及運輸的培訓基地
	- 成為政府辦公配置新點

5. 發展可行性

5.1 在可建設土地資源考慮方面，主要分為已規劃及餘下未規劃土地兩大類別。根據每片區可建設土地的發展限制和發展機會的可行性，本研究提出下列具發展潛力的區域／地塊：

5.1.1 於已規劃範圍內，包括有：第一區、第三區、第二十三區及第四十八區【附圖三】。

5.1.2 於餘下土地，包括有：(一) 西南東涌區、(二) 田心區、(三) 沙螺灣區、(四) 白芒區、(五) 小蠔灣車廠、(六) 馬灣涌舊市集保育區、(七) 東涌市東部新填海區計劃【附圖六】。

5.2 除東涌市東部新填海區計劃外，本研究是不主張進行其他填海工程，破壞東涌餘下海岸資源及特色。

5.3 重整規劃後的東涌新市鎮，可提供約額外693,670平方米的住宅用地，可建2,977,000平方米的住宅建築樓面面積，為該區增添約38,610多個的住宅單位；而預計整個東涌新市鎮的總人口，可達至238,200多(詳細的預算人口分佈見【附表二】)。

5.4 根據「香港規劃標準與準則」，238,200多人口的新市鎮需要的主要「政府、機構或社區」配套設施，詳列在【附件一】。

頁10，共24頁

【附表二】東涌市總體規劃住宅發展及人口預計一覽表

發展	地點	總用地面積 (平方米)	現有住宅 用地面積 (平方米)	現有住宅 類別	現有 地積比率	現有 樓面面積 (平方米)	現有/預計 住宅單位	現有 居住人口	預計 居住人口	總居住人口	備註
現有東涌 狀況	現有東涌市	1,857,000 ⁽¹⁾	229,800 (46%) 266,600 (54%) 496,400 (100%)	私營房屋 公營房屋 小計	4 5-6	-	12,400 13,700 26,100	82,000 ⁽¹⁾	-		
	東涌市東北面 已填海區		117,500 ⁽²⁾	公私營房屋	5	587,500 ⁽²⁾	7,922 ⁽²⁾	-	19,805 ⁽²⁾		
	小計	1,857,000 (100%)	613,900 (33%)	-	4-6	-	34,022	82,000	19,805	101,805	因扣減改劃東涌道的「住宅 (甲類)」用途地帶 ⁽¹⁰⁾ 為「保 育區」及「政府、機構或社 區」用途地帶，預計有10,990 人口，將會不計入此期。

發展	地點	總用地面積 (平方米)	住宅用地面積 約佔30% (平方米)	住宅類別	住宅用地 地積比率	住宅用地 樓面面積 (平方米)	住宅單位	現有 居住人口	預計 居住人口	備註
東涌餘下 土地建議	沙螺灣區	310,000	-	-	(非住宅0.2)	(非住宅42,780- 除綠化地31%)	-	252 ⁽³⁾	-	大部分位於飛機噪音預測等量線 NEF25 內 建議不用作住宅發展
	田心區	239,000	42,710 29,160	私營房屋	2.5 0.4	106,775 11,664	763 ⁽⁴⁾ 65 ⁽⁵⁾		2,671 ⁽⁴⁾ 293 ⁽⁵⁾	
	西南東涌區	902,900	166,000 109,800	私營房屋 60% 公營房屋 40%	5 6	830,000 658,800	11,197 ⁽⁶⁾ 8,490 ⁽⁷⁾	900 ⁽³⁾	39,190 ⁽⁶⁾ 29,715 ⁽⁷⁾	現有人口：包括東涌市附近之村屋式發展
	白芒區	76,700	22,600	私營房屋	0.4	9,040	46 ⁽⁸⁾	42 ⁽³⁾	207 ⁽⁸⁾	現有人口：包括大嶼附近一帶
	小計	1,528,600	370,270	-	0.2-6	1,616,279	20,561	1,194	72,076	
	小嶼灣車廠	300,000	113,400 住宅用地面積 約佔38%	私營房屋	5	340,200 (226,800 平台商場)	3,060 ⁽⁹⁾	0	10,710 ⁽⁹⁾	
	小計	300,000	113,400	-	5	226,800	3,060		10,710	
	東涌市東部 新填海區計劃	700,000	126,000 84,000	私營房屋 60% 公營房屋 40%	5 6	630,000 504,000	8,499 ⁽⁶⁾ 6,495 ⁽⁷⁾	0	29,747 ⁽⁶⁾ 22,733 ⁽⁷⁾	
	小計	700,000	210,000	-	5-6	1,134,000	14,994	0	52,480	
	小計	2,328,600	693,670	-	0.2-6	2,977,079	38,615	1,194	135,266	

總計	4,185,600	1,307,570	0.2-6	72,637	1,194	237,071 (101,805 + 135,266)
----	-----------	-----------	-------	--------	-------	-----------------------------

(1) 「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究」(土木工程拓展署及規劃署 2011 年 5 月)
 (2) 「東涌市中心地區發展藍圖 - 大嶼山編號 L/A-TCTC/IE」(2011 年 9 月)，每單位 2.5 人

2006 年人口統計

每單位 140 平方米，每單位 3.5 人

每單位 180 平方米，每單位 4.5 人

每單位 200 平方米，每單位 4.5 人

每單位 200 平方米，每單位 4.5 人

每單位 111 平方米，每單位 3.5 人

東涌道的「住宅(甲類)」用途地帶面積 46,556 平方米，地積比率 5，樓面面積 232,780 平方米，以平均每單位 74.13 平方米為例，預計可提供 3,140 住宅單位，居住人口為 10,990

每單位 180 平方米，每單位 4.5 人
 每單位 200 平方米，每單位 4.5 人
 每單位 200 平方米，每單位 4.5 人
 每單位 111 平方米，每單位 3.5 人
 東涌道的「住宅(甲類)」用途地帶面積 46,556 平方米，地積比率 5，樓面面積 232,780 平方米，以平均每單位 74.13 平方米為例，預計可提供 3,140 住宅單位，居住人口為 10,990

6. 具體建議說明

6.1 現有規劃範圍內的修改建議【附圖三】

6.1.1 第1區：建議把第3區的公共運輸交匯處（公交處）轉移到第1區；將第1區現有規劃的「政府、機構或社區」用途改劃為「商業」（與第3區互調），公交處上蓋設商場及辦公大樓。

理由：第1區地塊比第3區大，有較大的設計彈性；第1區的臨海景觀比第3區的廣，從地理位置角度來看，較適合商業發展；公交處較近吊車終站。

6.1.2 第3區：建議修改為「政府、機構或社區」用途，用作發展政府辦公大樓，配合社區發展和分散設置政府辦事處，服務社區的需要。

理由：地塊規模較細，宜用作單一政府辦公大樓；鄰近地鐵站，有便捷交通；能進一步拉動區內經濟，增強活躍能力。

6.1.3 第23區：改劃為「政府、機構或社區」用途；保留現有的道恩青年營及社區服務綜合大樓；而建議在對面的地塊，興建社區中心及其他配套設施，加強社區服務能力。

理由：地塊太近逸東邨，不宜再建高層高密度發展；保留現有社區設施，及建議的社區中心，可與第25區及第13區的醫療、警署和消防局設施，連成一社區服務設施組團；同時，又可當作城市形體空間的緩衝帶，加強城市通風效果。

6.1.4 第48區：與馬灣涌，黃泥屋及東涌小炮台的海濱區結合，成為「其他指定用途」，只限於「保育及活化區」，保留現時的棚屋和發展特色，保存東涌舊碼頭的風貌。

理由：這是東涌的根，東涌特有的本土色彩；是本土旅遊及經濟的重點。

6.2 東涌餘下土地可開發點【附圖六】

6.3 西南東涌區

6.3.1 西南東涌區位於東涌市中心之西南面，地勢平坦，土地主要是私人物業。按2006年人口統計數字，人口約為900人（包括東涌市附近之村屋式發展）。建議之規劃範圍約為90.29公頃，除了莫家村外，當中包括四條認可之鄉村：牛凹、藍拳、石榴埔及稔園；東面有兩所中學。

6.3.2 該地塊的航空攝影照片在【附件二】，土地業權狀況展示於【附件三】，而現有的土地狀況見【附件四】。

6.3.3 具體的用地分佈展示於【附圖七】，住宅發展佈局概念示意圖見【附圖八】，【附圖九】及【附圖十】是發展後的模擬圖，而相關的平衡規劃用地表則詳列於【附表三】。各主要規劃用地的說明如下：

6.3.3.1 用地功能佈局：以中層、中發展密度的社區設施，結合小區公園和河道兩側綠化廊合理分隔住宅發展用地，增加本區發展的整體通風效果，創造更宜居的城市空間結構。住宅區內的大樓，以最大的間距，提高通風和視覺空間的效益。保留12.6公頃的海濱地帶用作自然公園，進一步優化本區的居住及工作環境。主要商業活動用地集中於逸東邨和新規劃住宅群之間，同時配合規劃延長現有的地鐵站，發揮整體社區規

劃的聯結作用。

6.3.3.2 住宅用地：包括私人及公營住宅用地，而兩者用地分配比例為 6:4（增加私人住宅用地，加強社區經濟活躍動力）。私人住宅的地積比率為 5，樓高約 45 層，預期將提供 11,197 個單位，可容納 39,190 的居住人口；公營住宅的地積比率為 6，樓高約 40 層，預期將提供 8,490 個單位，居住人口約為 29,715 人。

6.3.3.3 商業用地：東北面土地（即沙咀頭以南）用作商業區；而東面土地（即松滿路以東）則用作本土產業展銷小廣場區，保留東涌舊市集特色，可設立特色跳蚤市場，讓它成為花卉、藝術、購物、特色美食的休閒市集。這些設施可以蓬勃本土經濟及旅遊活動，為東涌社區增添更多活力及色彩。

6.3.3.4 康樂及文化用地：在中央位置預留一塊土地作康樂之用，當中包括一個標準運動場及其他球類活動場地。而位於松滿路東則的一幅已規劃的室內康樂中心，則建議擴大發展規模為多用途的文娛康樂中心。

6.3.3.5 社區設施用地：由於人口增加，相應的基本設施，例如警署、消防局、中學（2 間）、小學（4 間），亦需要根據「香港規劃標準與準則」的要求而提供。同時，亦預留了土地作其他社區配套設施之用；如在實施時出現過多中小學用地的情況，可考慮改為專上學院或專業/專科培訓中心用途，靈活地配合社區發展需要。

6.3.3.6 公園/休憩用地：規劃位於北面臨海一塊 12.6 公頃大的海濱地帶用作海濱自然公園。現有河道兩旁則建議各提供 20 米寬的綠化帶，善用河道資源，創造優質生活區。此外，適當位置增設 20 米寬的綠化緩衝區及小區公園，發揮分隔不同用地之緩衝作用。西南端用作綠化地帶。

6.3.3.7 道路及河道：建議增加一個地鐵站服務本區，同時亦需要延長裕東路（包括行車路與單車徑），這段路除連接東涌市中心與西南東涌外，將連接到田心區。規劃範圍內的現有河道則建議全部保留。

【附表三】西南東涌區平衡規劃用地一覽表

建議用途	面積(平方米)	百分比(%)
中密度私人住宅 *		
地積比率：5		
樓高：45 層	166,000	18
住宅單位：11,197 個		
預計居住人口：39,190 人		
中密度公營住宅 *		
地積比率：6		
樓高：40 層	109,800	12
住宅單位：8,490 個		
預計居住人口：29,715 人		
商業區		
地積比率：5	42,200	5
本地產業區/舊市集	36,600	4
政府、機構或社區設施	160,800	18
綠化地帶	82,400	9
公園/休憩用地	243,500	27
擬建主幹道	40,800	5
現有河道	20,800	2
總用地面積	902,900	100

* 詳細計算見【附表二】

6.4 田心區

6.4.1 田心區位於西南東涌區之西北部，佔地 23.9 公頃，是東涌餘下用地中可建設而有道路接駁現有東涌市的西部發展區。該地塊的航空攝影照片在【附件二】，土地業權狀況展示於【附件三】，而現有的土地狀況見【附件四】。

6.4.2 整個片區的概念性發展建議展示於【附圖十一】，住宅發展佈局概念示意圖見【附圖八】，【附圖十二】及【附圖十三】是發展後的模擬圖，而其平衡規劃用地表見【附表四】：

6.4.2.1 用地功能佈局：由於接近飛機噪音管制區範圍，整個田心區主要建築發展建議後退不少於 300 米，與礮頭村成為一帶狀主建築發展群。保留北部自然資源，同時亦可發揮高效益的緩衝綠化區。北端 4.4 公頃大的海濱自然公園，為市民和遊客帶來一個舒適宜人的休憩空間，透過規劃道路和單車徑直接與現有東涌市相關設施連接。如市場有需求的話，是有條件成為渡假式酒店區，讓東涌的酒店服務選擇種類更加豐富及多元化。

6.4.2.2 住宅或渡假式酒店用地：中低密度發展區。假設發展為住宅用地，低密度區的地積比率為 0.4，樓高約 3 至 5 層，預期將提供 65 個單位，居住人口約為 293 人。中密度地區的地積比率為 2.5，樓高約 15 層，預期將提供 763 個單位，居住人口約為 2,671 人。

6.4.2.3 商業用地：預留了部分用地作商業及/或本土經濟活動區之用。

6.4.2.4 社區設施用地：根據「香港規劃標準與準則」的要求，該區需要預留了一幅小學或其他社區設施之用地。

6.4.2.5 綠化用地：北部臨海位置建議保留用作海濱自然公園（可能

包含兒童探知館/公園），於適當位置增設綠化帶，作為分隔不同用地之緩衝區之用。

6.4.2.6 道路及河道：建議延長裕東路（包括行車路與單車徑），由東涌市中心經過西南東涌區，連接到田心區。區內將設公共運輸交匯處，並設單車租用及集散區，方便單車人士使用。為配合該區的建議規劃用途，部分現有河道可能需要進行改造工程，河道兩旁會增添綠化，優化環境。建議於西北端加設新碼頭，增加該區的通達性。

【附表四】田心區平衡規劃用地一覽表

建議用途	面積(平方米)	百分比(%)
中低密度住宅或渡假式酒店*	71,870	30
地積比率：0.4/2.5		
樓高：3 至 5 層/15 層		
住宅單位：828 個		
預計居住人口：2,964 人		
商業及公共運輸交匯處	12,000	5
商業(本地產業)	11,400	5
政府、機構或社區設施	4,700	2
綠化地帶	70,390	29
公園/休憩用地	44,000	18
單車租用及集散區	4,500	2
河道改善工程及緩衝區	16,200	7
擬建主幹道	3,940	2
總用地面積	239,000	100

* 詳細計算見【附表二】

6.5 沙螺灣區

6.5.1 沙螺灣區位於整個餘下用地的最西端，佔地 31 公頃。由於該區大部分土地落在飛機噪音預測等量線 25 之內，建議這區只可以用作康樂及運動用途。

6.5.2 該地塊的航空攝影照片在【附件二】，土地業權狀況展示於【附件三】，而現有的土地狀況見【附件四】。

6.5.3 整個沙螺灣區的概念性發展規劃建議用途展示於【附圖十四】，而該區的平衡規劃用地表展示於【附表五】：

6.5.3.1 用地功能佈局：以水上交通為主導；整區分南北兩大用地功能。南部主要保留現有沙螺灣村的原有特色；而北部用作體驗農莊，水上活動，陸上訓練及/或外展訓練營用途。設置中央的是社區設施，供整區共用。

6.5.3.2 康樂及運動用地：建議部分用地預留作開心農莊，提供有機耕種農地；利用現有的自然海灣，在沿岸位置增設水上活動中心；亦建議陸上訓練營區，提供田徑、足球、其他陸上運動、歷奇活動或外展訓練營之活動場地。

6.5.3.3 社區設施用地：適當地預留了土地作社區配套設施之用。

6.5.3.4 道路：該區現時只有水路連接，附近被郊野公園範圍所包圍，為免因興建車路而破壞現時的自然環境，建議重建及優化現有的碼頭。

6.5.3.5 至於擬建連接對岸南環路的橋樑，需由於這擬建橋樑位於船隻航道，工程的可行性需要進一步深化研究。

【附表五】沙螺灣區平衡規劃用地一覽表

建議用途	面積(平方米)	百分比(%)
開心農莊	88,700	29
水上活動培訓中心	44,600	14
訓練中心/營地	61,200	20
政府、機構或社區設施	19,000	6
綠化地帶	96,500	31
總用地面積	310,000	100

* 詳細計算見【附表二】

6.6 白芒區

6.6.1 白芒區位於東涌市中心之東部，面臨小蠔灣，佔地 7.67 公頃。

6.6.2 【附件二】為該地塊的航空攝影照片，土地業權狀況見【附件三】。該區現有狀況見【附件四】。

6.6.3 整個規劃區的用地分佈展示於【附圖十五】，住宅發展佈局概念示意圖見【附圖八】，而【附表六】是其平衡規劃用地表。

6.6.3.1 用地功能佈局：臨海部分用作非機動水上活動中心，主要是保育小蠔灣水質及減低對該區的生態滋擾。處於低密度住宅地帶和水上活動中心之間，是生態保育研究中心/本土生態探知館，進一步提升生態保育與發展共存的核心價值，讓市民學習珍惜周邊的自然資源。

6.6.3.2 住宅用地：低密度發展區。最高地積比率為 0.4，樓高約 2 至 4 層，預期將提供 46 個單位，居住人口約為 207 人。

6.6.3.3 生態保育用地：由於鄰近具生態價值的大蠔灣，建議利用這自然環境，發展及推廣自然生態保育活動；部分用地規劃作

生態保育研究中心或本土生態探知館，讓市民認識和珍惜本土的自然資源。

6.6.3.4 康樂用地：建議於臨岸區預留土地用作非機動（例如獨木舟、划艇、釣魚）水上活動中心，利用自然海灣作水上休閒活動。由於非機動水上活動不會有任何摩打操作，不會對附近的環境帶來負面的影響。

【附表六】白芒區平衡規劃用地一覽表

建議用途	面積(平方米)	百分比(%)
低密度住宅*	22,600	29.5
地積比率：0.4		
樓高：2至4層		
住宅單位：46個		
預計居住人口：207人		
生態保育研究中心/本土生態探知館	31,500	41
非機動水上活動中心	22,600	29.5
總用地面積	76,700	100

* 詳細計算見【附表二】

6.7 馬灣涌舊市集保育區

6.7.1 馬灣涌是昔日東涌最繁華的漁村之一。但是，隨著90年代後期東涌新市鎮開始發展，新建之住宅項目佔據了漁村原來的空間，現在只餘下部分棚屋及鄉村式之低密度住宅，以及一些海鮮酒家，晚飯時間及假期亦吸引附近或區外的市民到訪。該區現有狀況見【附件四】。

6.7.2 馬灣涌是東涌歷史的根源部分，整片餘下的地段應該受到尊重、保留、保育及活化，建議保育區範圍見【附圖十六】。現

時該區的衛生環境並不理想，政府可與馬灣涌居民合作，施行優化馬灣涌計劃，改善該區衛生環境的同時，亦可帶動當區的本土經濟發展，例如海鮮酒家、小商舖。建議可將部分棚屋改建為棚屋博物館，介紹東涌及馬灣涌的歷史。

6.8 小蠔灣車廠

6.8.1 位於東涌市中心之東面，欣澳以西。現時用作地鐵車廠。在最早期的北大嶼山新市鎮發展藍圖內，小蠔灣是新市鎮的一部分，而地鐵有限公司當時公佈東涌綫的早期方案，也計劃將小蠔發展車廠、小蠔灣及上蓋物業三合一發展。其後政府縮減北大嶼山發展規模，優先發展東涌，故小蠔的發展被擱置。

6.8.2 隨著港珠澳大橋—香港口岸及屯門至赤鱗角連接路將於2016年落成【附圖一】；而港深西部快速軌道的接駁新界西北至北大嶼山的本地支線亦將計劃於小蠔灣一帶作為落腳點【附圖一】，小蠔將成為另一交通運輸交匯點。再者，未來人口增長對住宅用地需求有明顯的壓力，有見及此，建議將小蠔灣車廠上蓋發展為購物商場暨中密度住宅項目【附圖十七】及【附表七】。住宅發展佈局概念示意圖見【附圖八】，【附圖十八】是發展後的模擬圖。

【附表七】小蠔灣車廠概念性發展內容

建議用途	面積(平方米)	百分比(%)
購物商場暨中密度住宅項目 * 地積比率：5 樓高：2層平台作商場用途，上蓋為35層住宅用途 住宅單位：3,060個 預計居住人口：10,710人	113,400	佔小蠔灣 總面積（共 30公頃） 38%

* 詳細計算見【附表二】

6.9 海濱單車徑

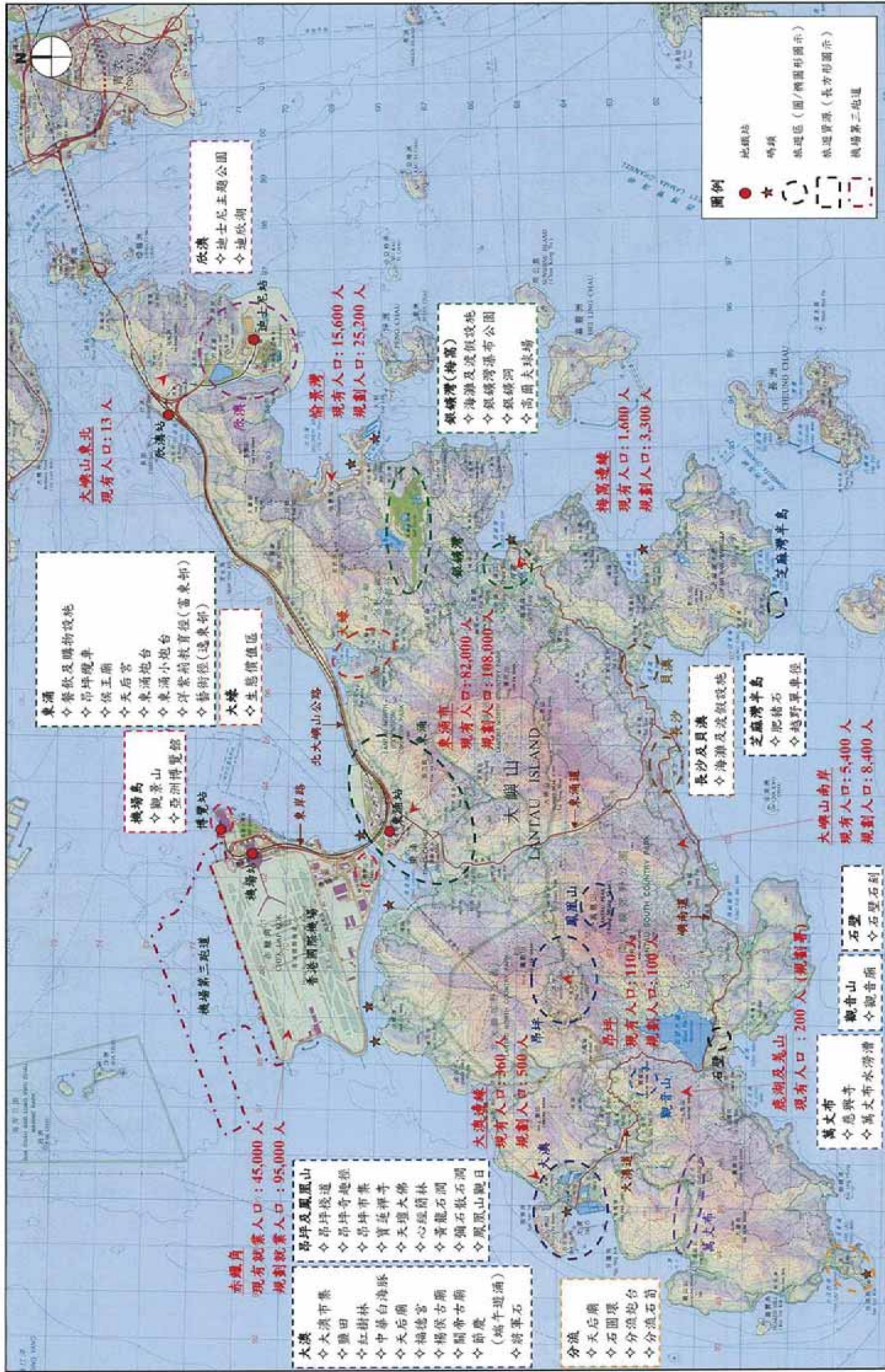
6.9.1 現時東涌市中心大部分地方都有提供單車徑路線，建議將這些單車徑向東伸延到迪欣湖【附圖十九】，而向西經西南東涌區至田心區，全長可達18公里，為市民提供一條既安全，又有海濱風景的家樂單車徑，是最快見效的社區工程。在東段中有兩個位置興建單車徑接駁橋，便可以由東涌市直達迪欣湖【附圖十九】。除了單車徑和行人道外，應在適當位置加設不同類別，規模和類別不一的綠化組群，優化路上行人/單車環境，當中包括給失明人士用的導賞香花公園。

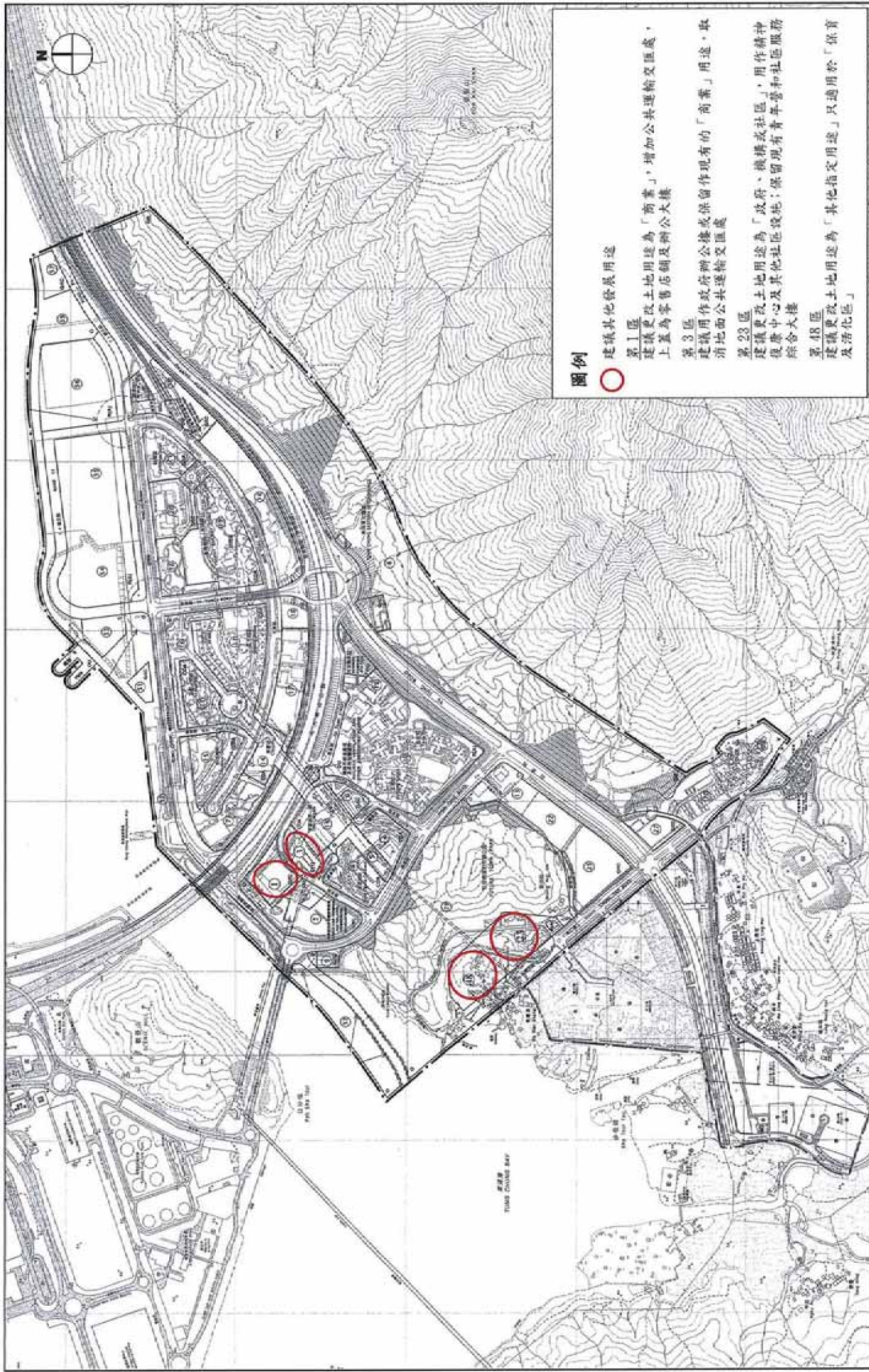
7. 建議實施時間表

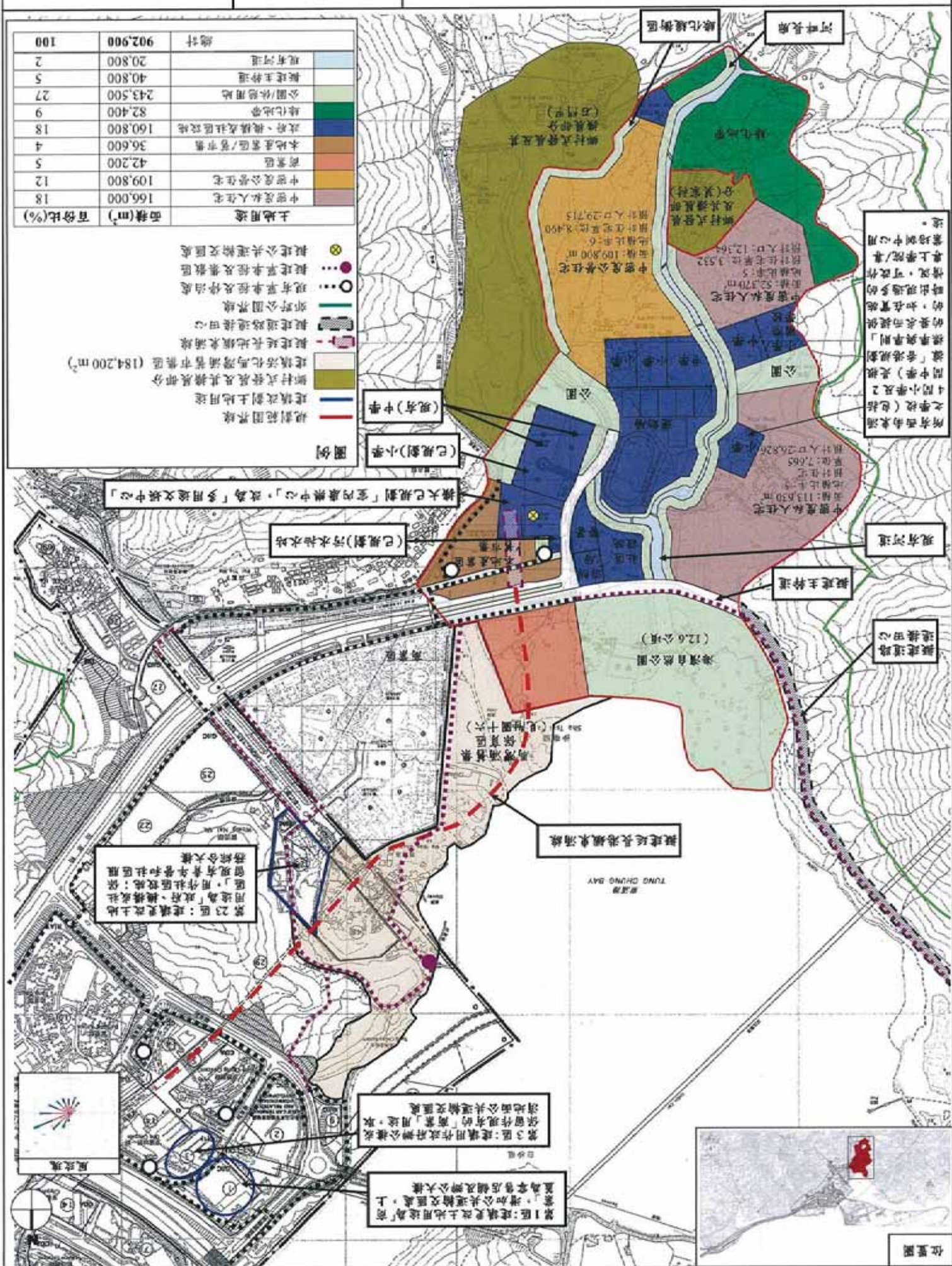
近期（2年內） 1. 修改規劃大綱圖則 2. 開放本土產業活動場地 3. 接駁海濱單車徑及檢討現有市內單車路線 4. 對小蠔灣車廠上蓋發展進行詳細規劃及設計 5. 為白芒區非機動水上活動區及自然保育研究中心進行可詳細規劃及設計 6. 為保育及活化馬灣涌地帶進行詳細規劃及設計 7. 為美化及優化單車徑進行詳細規劃及設計 8. 為延長地鐵線及新增站進行可行性研究 9. 為沙螺灣區的康樂及運動/外展營區進行可行性研究 10. 為田心及西南東涌區發展進行可行性研究 11. 為社區中心發展進行可行性研究	中期（3-5年內） 1. 對每片建議的住宅發展小區進行詳細規劃及設計 2. 為政府建議的新填海區進行可行性研究(如有需要) 3. 落實沙螺灣、白芒、馬灣涌之單車徑規劃發展建議 4. 為延長東涌地鐵線及站進行詳細規劃及設計 5. 為社區中心進行詳細規劃及設計
	遠期（6-10年內） 1. 按詳細設計進行施工工程 2. 為政府建議的新填海區進行詳細規劃及設計 3. 落實社區中心的發展計劃

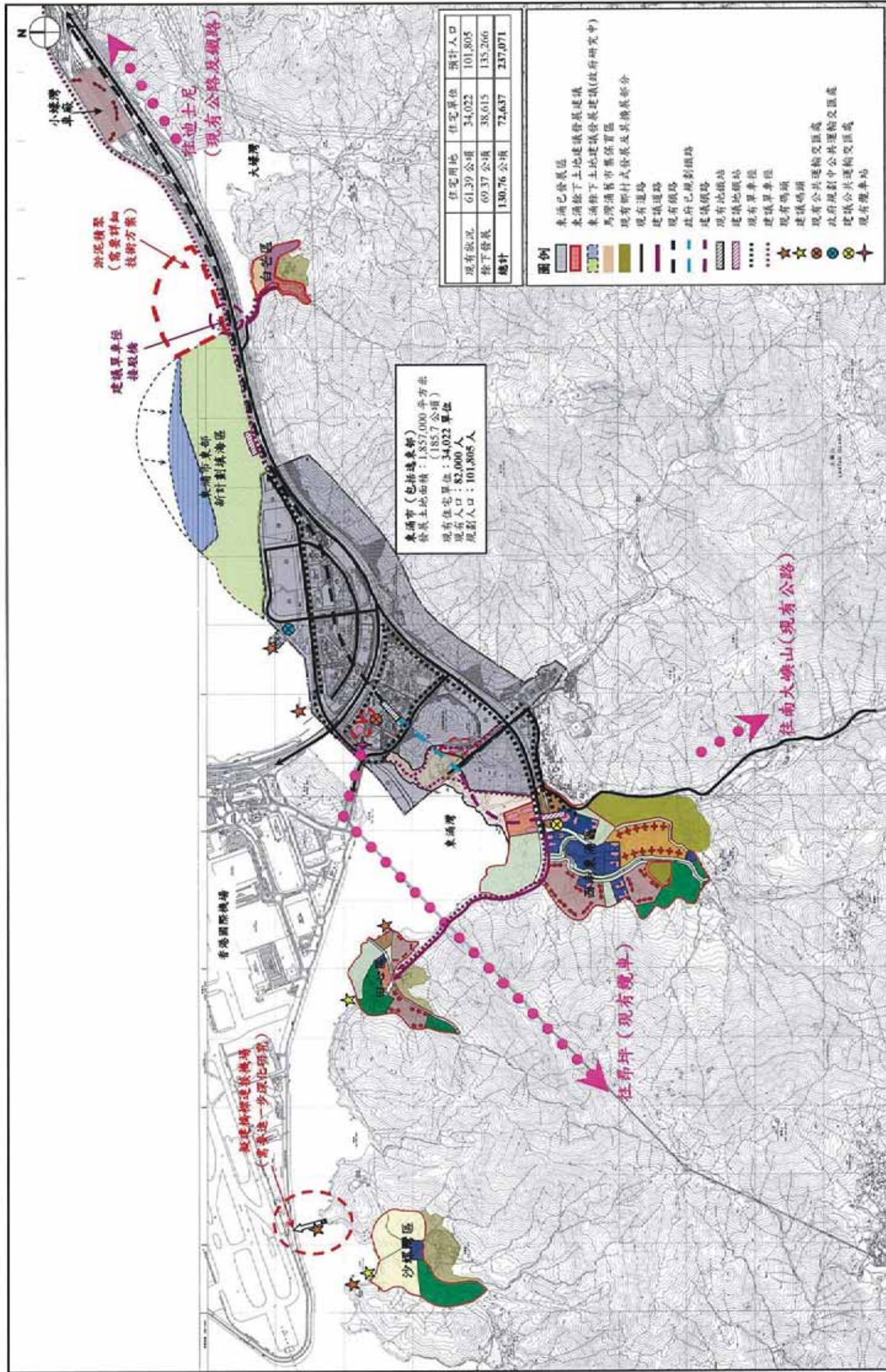
8. 總結

- 8.1 城市發展所引致對土地需求造成不可避免的長期挑戰，作為社區的負責任組織，我們有責任向政府提出辦法，解決人口增長對住屋用地的需求。東涌有完善的鐵路及道路網絡連接其他新市鎮及都會區；有足夠的社會基建配套；是香港國際機場的橋頭堡新市鎮；有充裕的餘下土地容納新人口；有豐富的自然资源；有古蹟、文物；可規劃成為一個優質宜居的生活和工作新發展區，配合香港整體發展的需要。
- 8.2 根據本研究結果，餘下東涌新市鎮的土地，可提供合共 693,670 平方米的新住宅用地，可建額外 38,600 多個住宅單位，可容納額外 13 萬多的人口。預計重新規劃後的東涌新市鎮總人口規模可達接近 24 萬人。
- 8.3 此規劃研究能為東涌未來之發展提供一些概念性的建議，有關計劃的詳細研究與落實則有賴政府、社會團體與東涌市民的合作與參與，共同建造東涌成為一個理想的新市鎮。









住宅發展佈局概念示意圖



西南東涌區發展後的模擬圖

附圖九

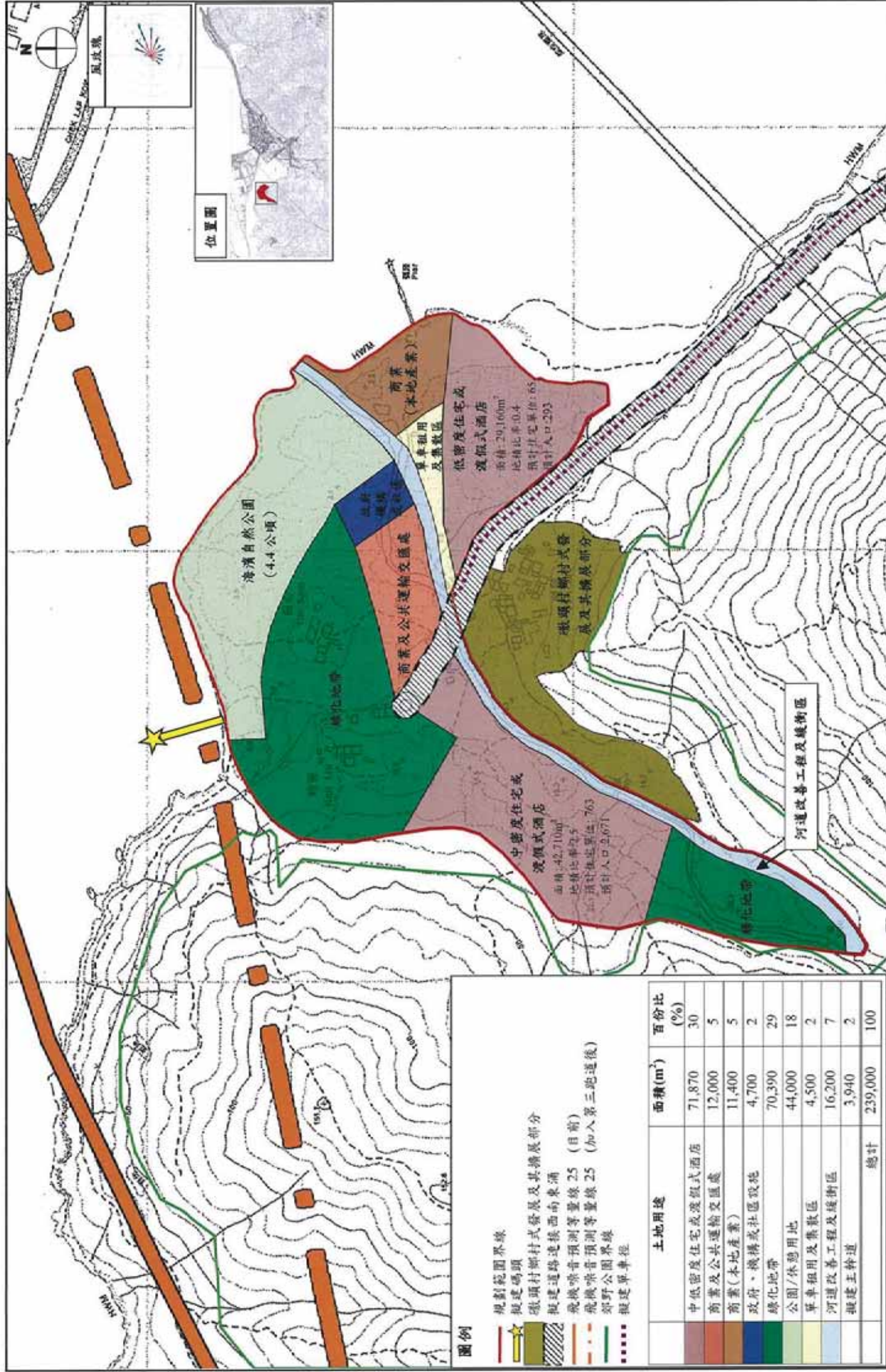
日期：2012年6月



西南東涌區發展後的模擬圖

附圖十

日期：2012年6月

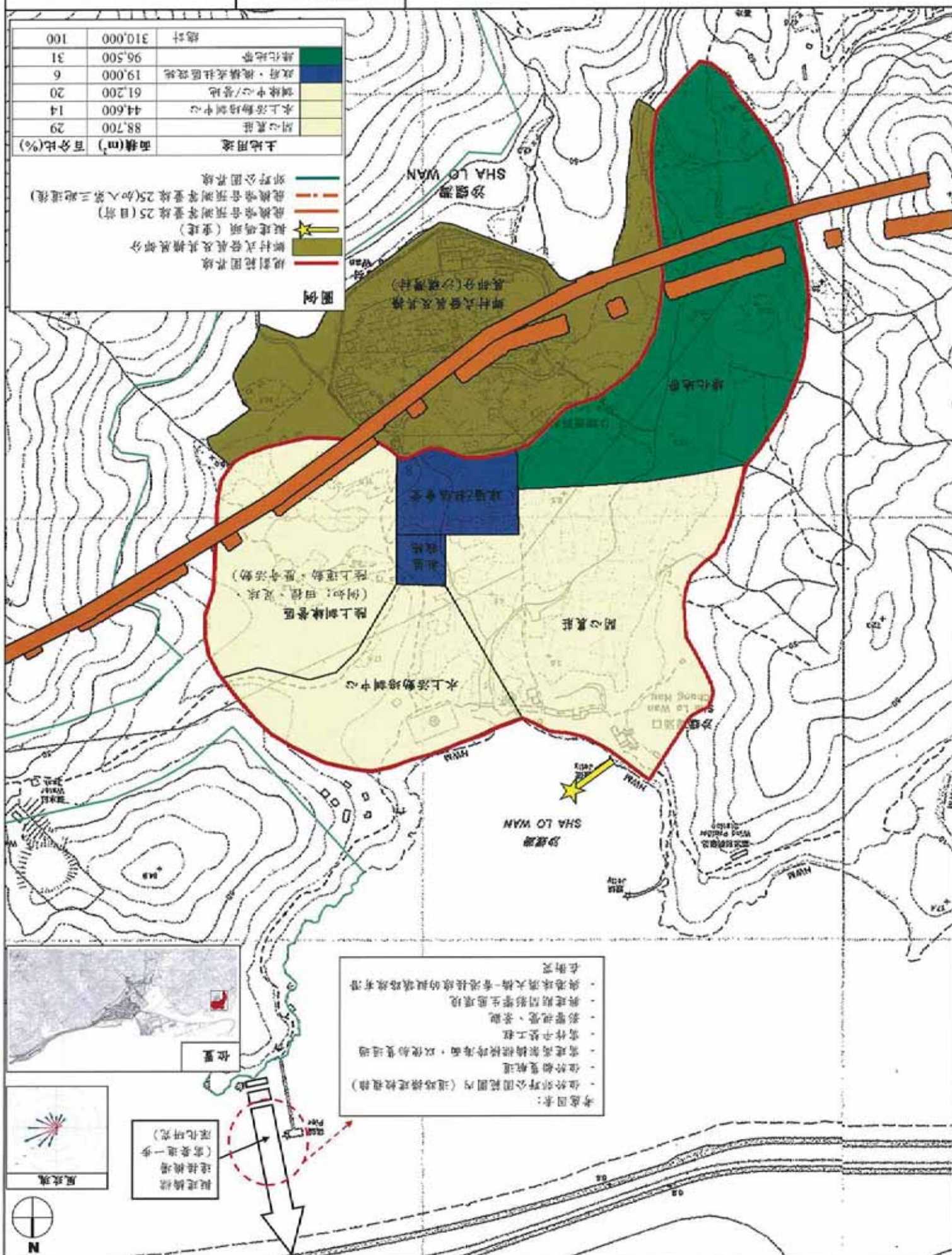


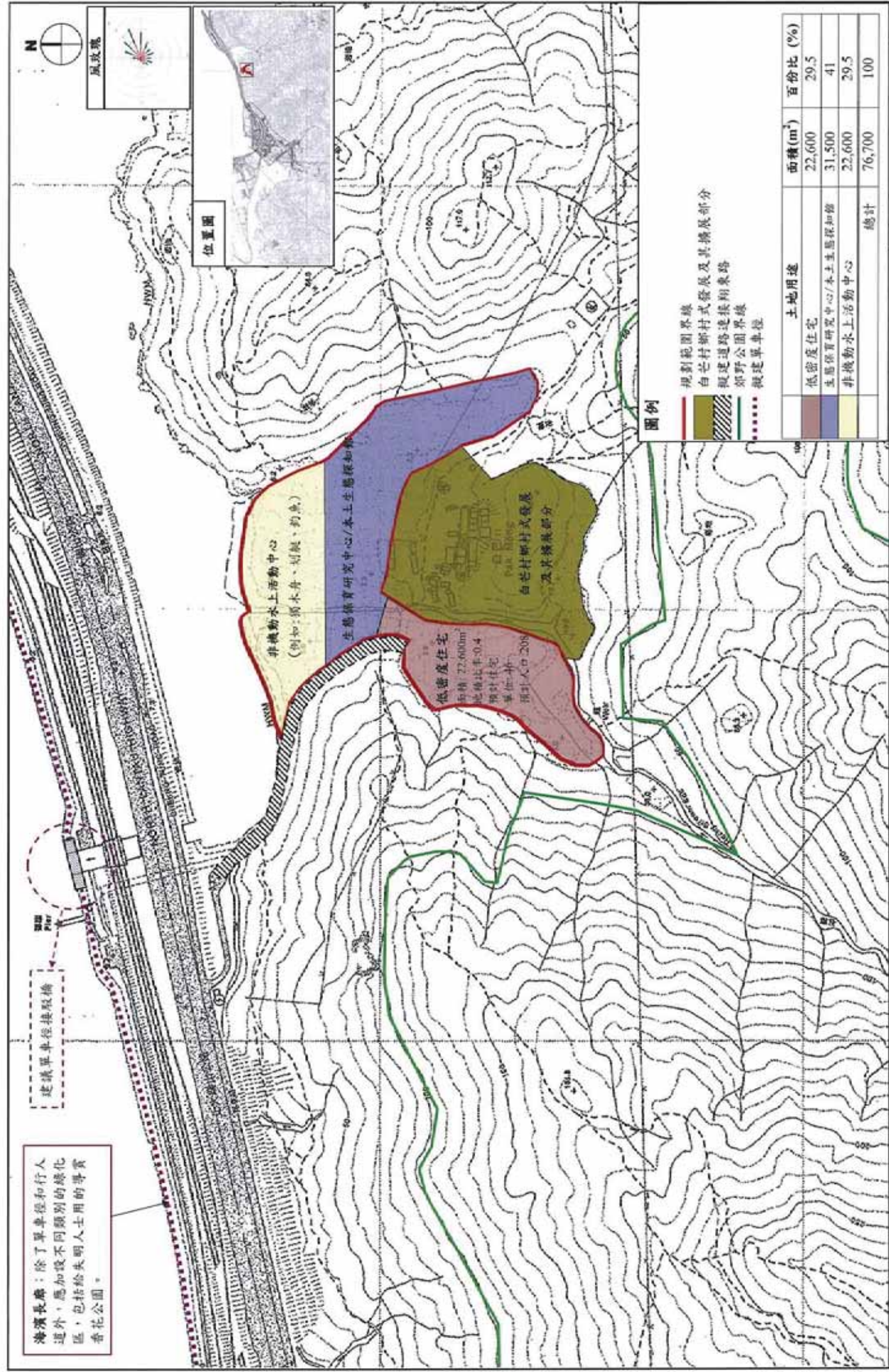


田心區發展後的模擬圖



田心區發展後的模擬圖



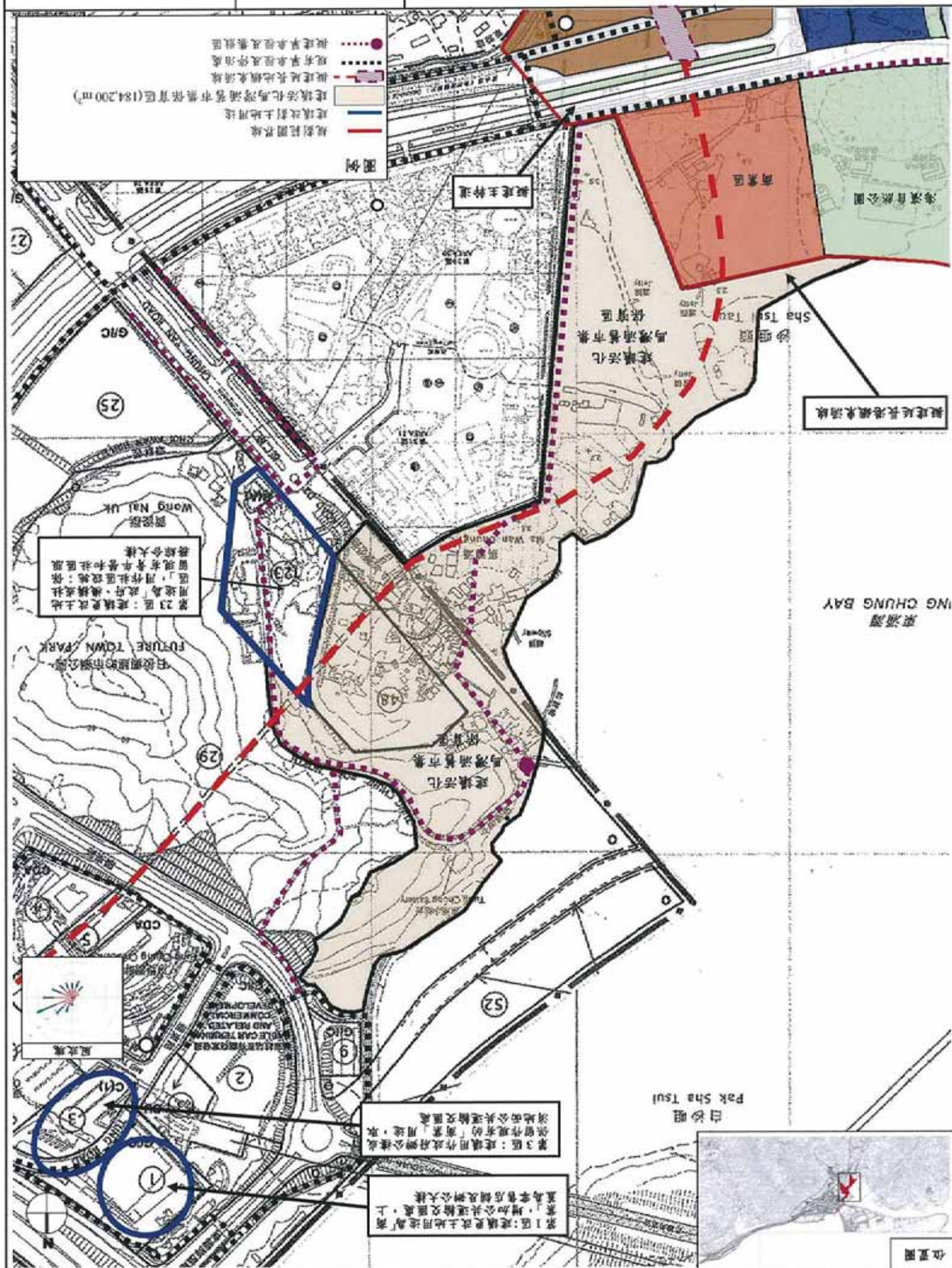


白芒區概念性發展圖

附圖十五

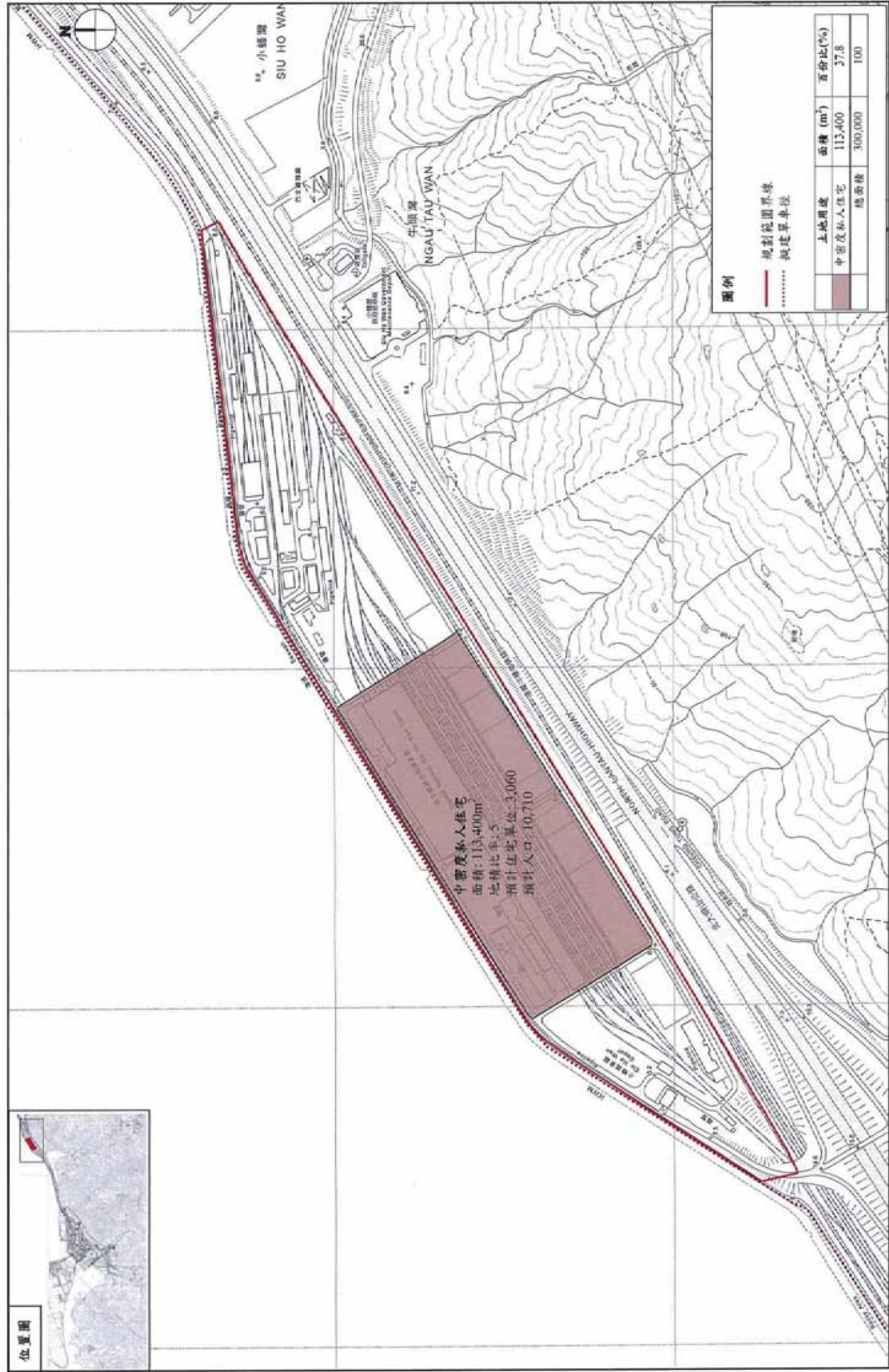
日期：2012 年 6 月

1 : 4 000





位置圖



中密度私人住宅
面積: 113,400m²
地積比率: 5
預計住宅單位: 3,060
預計人口: 10,710

圖例
—— 規劃範圍界線
..... 擬建單車徑

土地用途	面積 (m ²)	百分比 (%)
中密度私人住宅	113,400	37.8
總面積	300,000	100

附圖十七

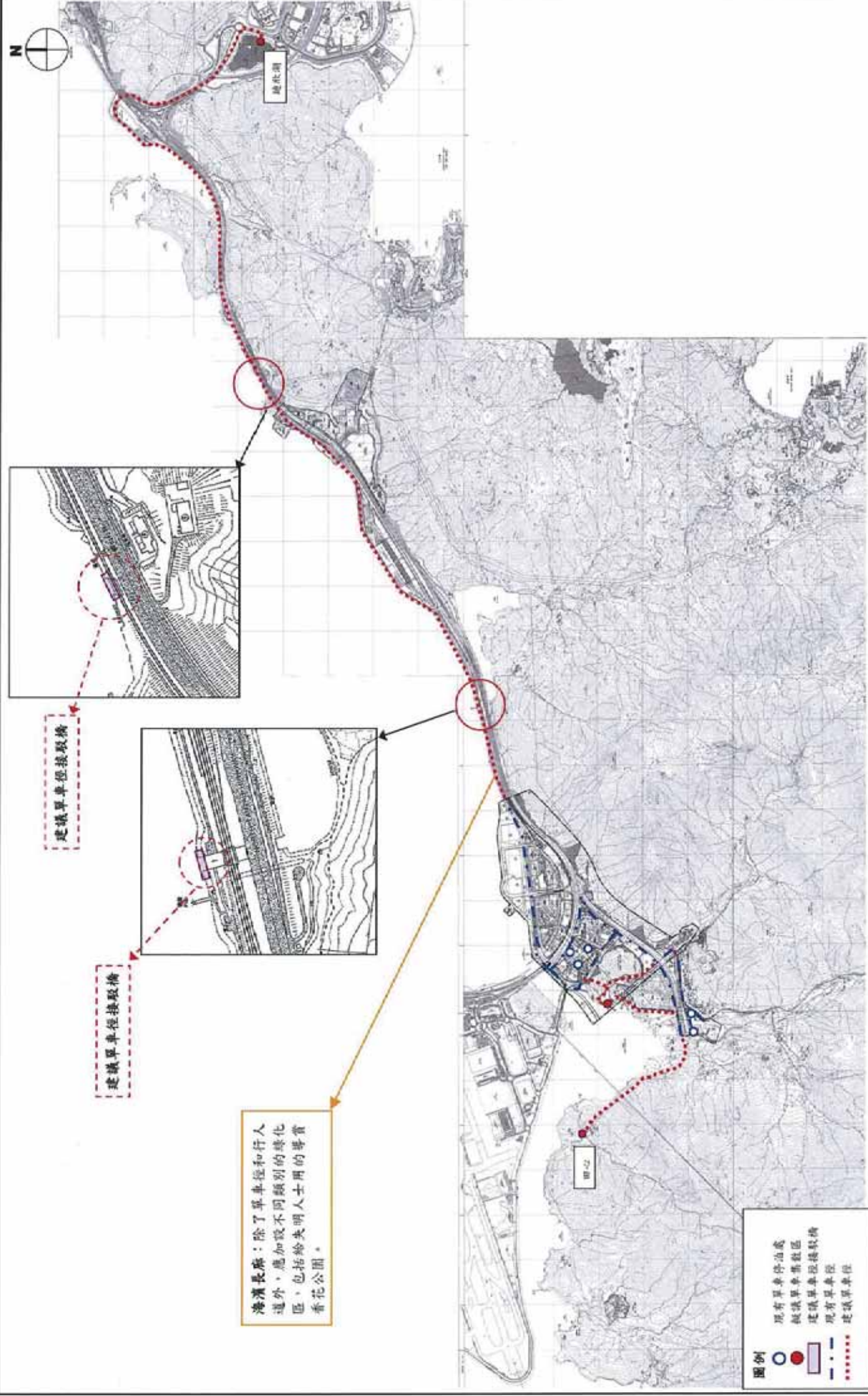
小蟻灣車廠概念性發展圖

日期: 2012 年 6 月

1 : 5 000



小壕灣發展後的模擬圖



建議的海濱單車徑路線圖(全長約 18 公里)

附圖十九

日期：2012 年 6 月

「政府、機構或社區」休憩用地用途地帶規劃一覽表

[illegible]

日期: 2012年6月



西北大嶼山航空攝影照片 (2010 年版)

附件二 (圖一)

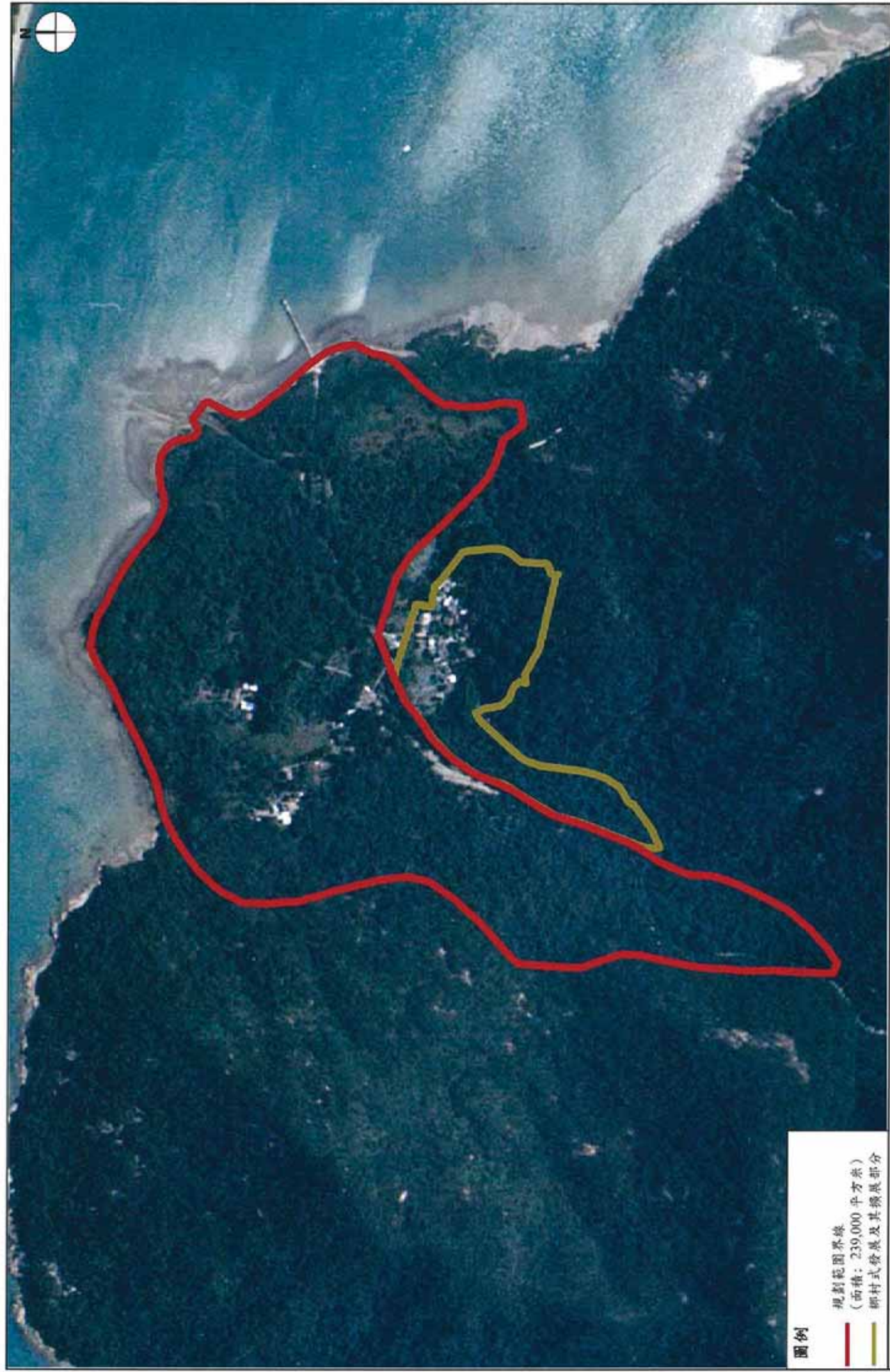
日期: 2012 年 6 月

日期: 2012 年 6 月

附件二 (圖二)

西南東涌區規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)





圖例

規劃範圍界線
(面積: 239,000 平方米)
鄉村式發展及其擴展部分

田心規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)

附件二 (圖三)

日期: 2012 年 6 月

圖例

規劃範圍界線
(面積: 310,000 平方米)
鄉村式發展及其擴展部分





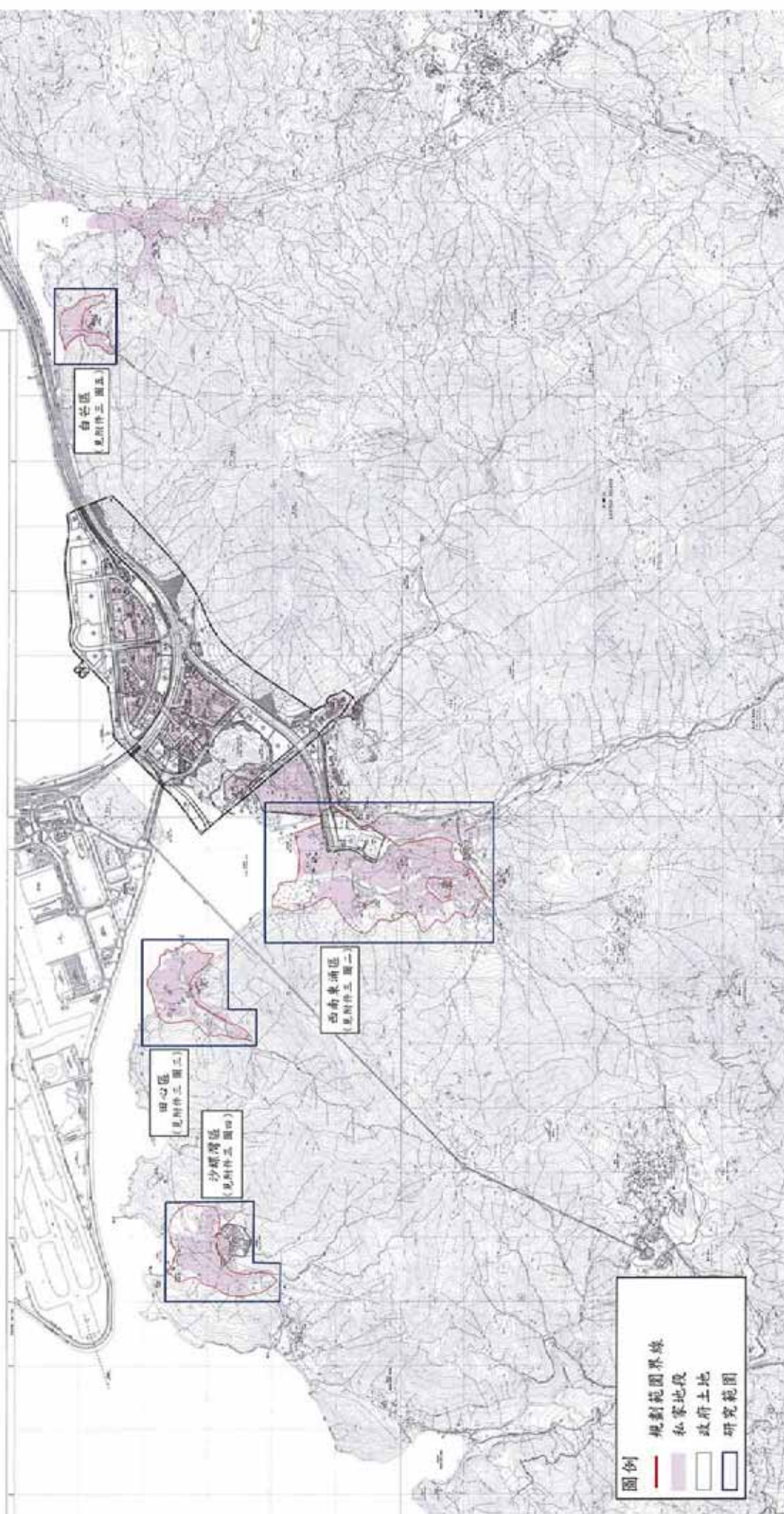
圖例

- 規劃範圍界線
(面積: 76,700 平方米)
- 鄉村式發展及其擴展部分

白芒區規劃範圍的航空攝影照片 (2010 年版)

附件二 (圖五)

日期: 2012 年 6 月



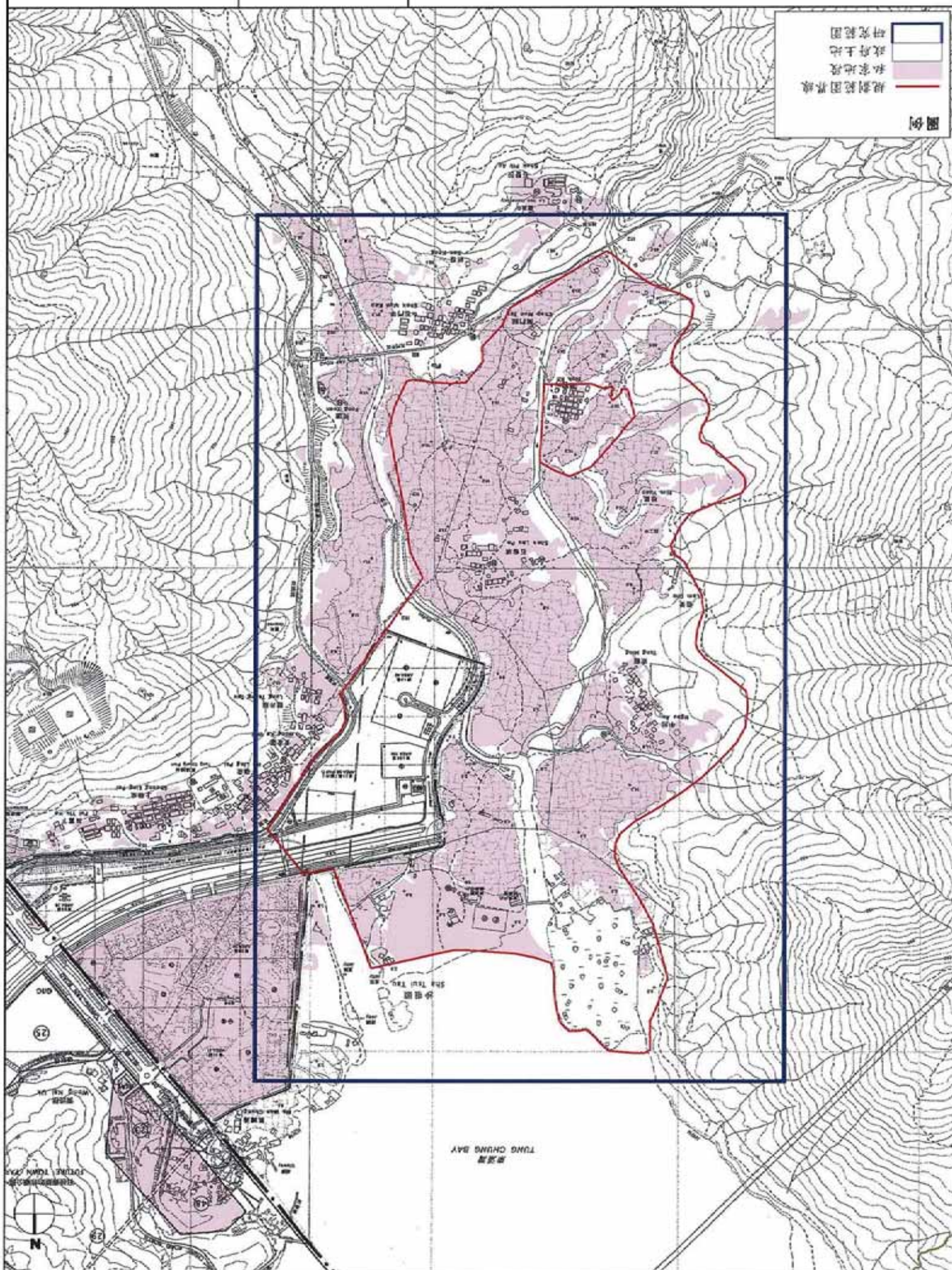
- 圖例
- 規劃範圍界線
 - 私家地段
 - 政府土地
 - 研究範圍

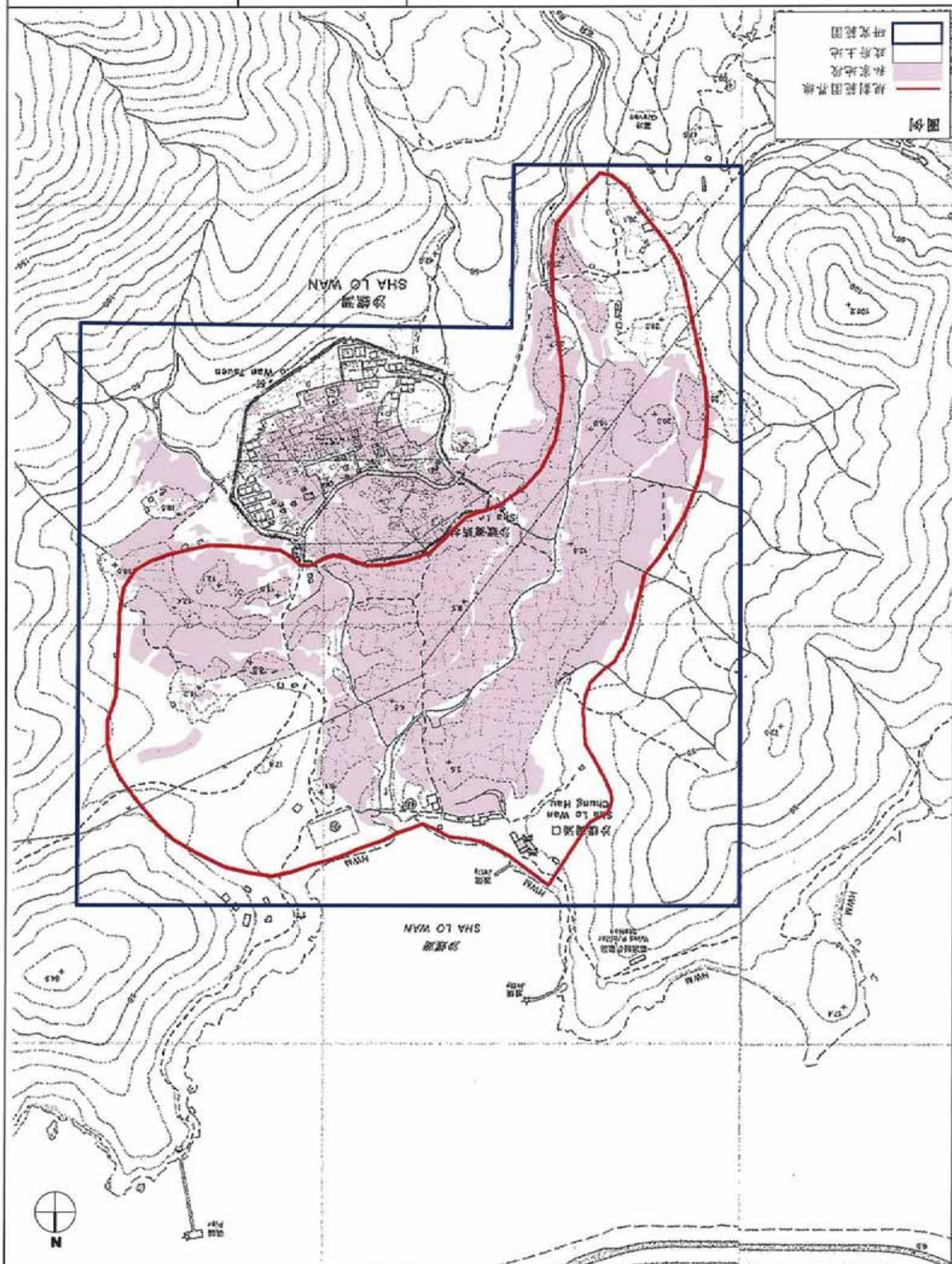
附件三 (圖一)

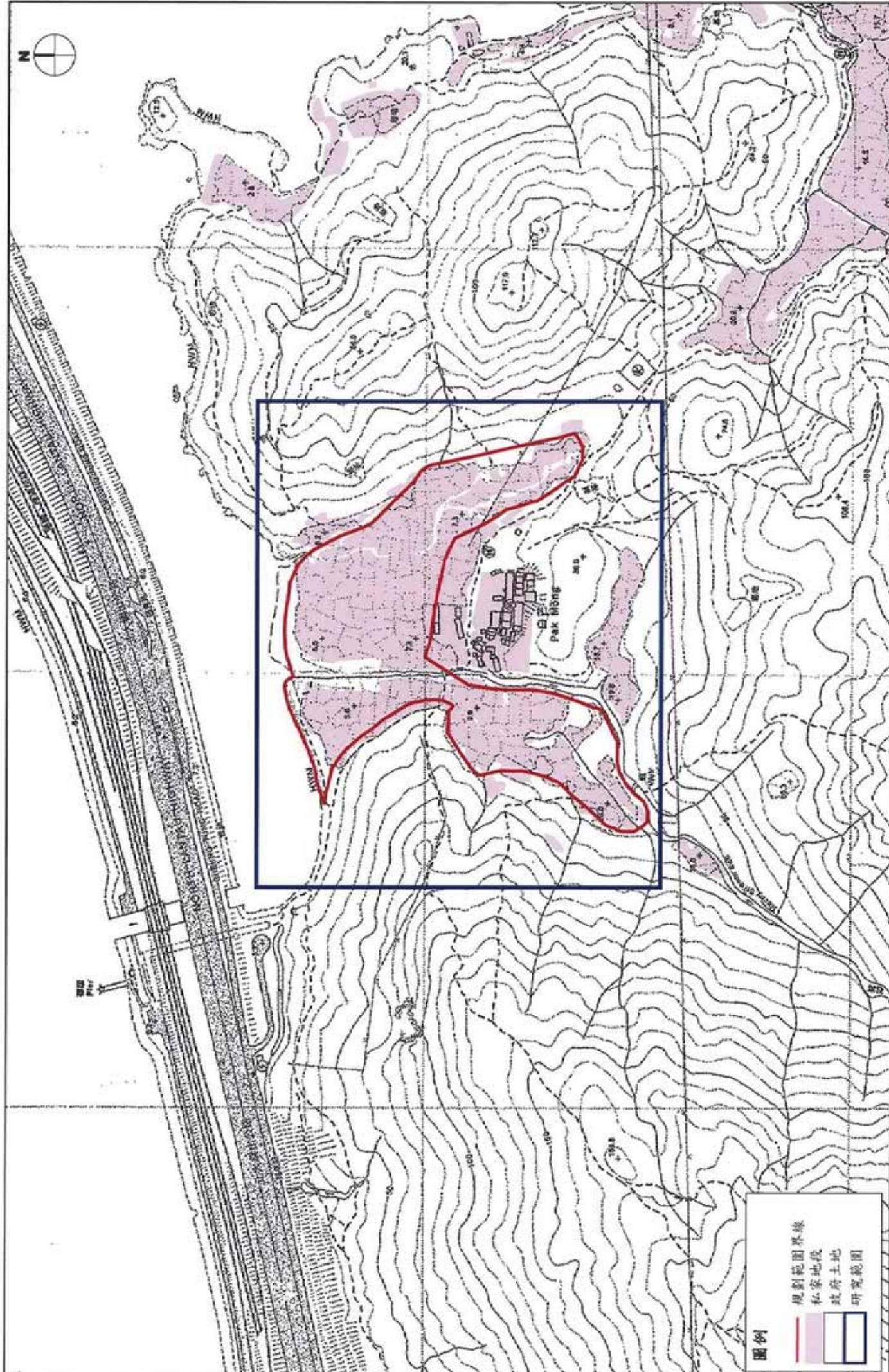
西北大嶼山規劃範圍的土地業權狀況

日期: 2012年6月







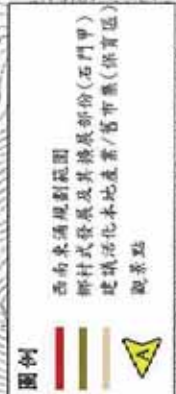
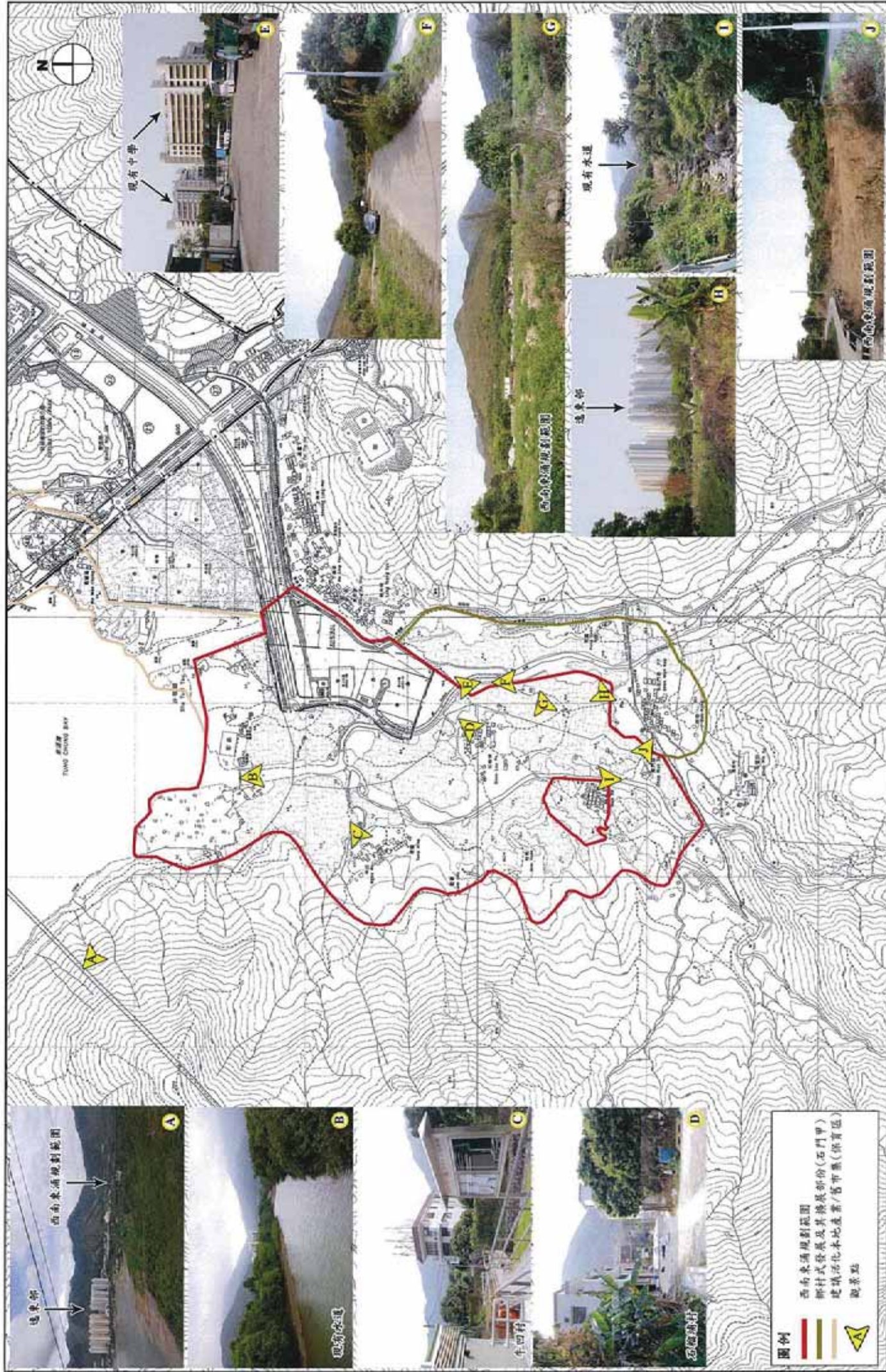


日期: 2012 年 6 月

附件三 (圖五)

1 : 4 000

白芒區規劃範圍的土地業權狀況



西南東涌區規劃範圍的現有狀況

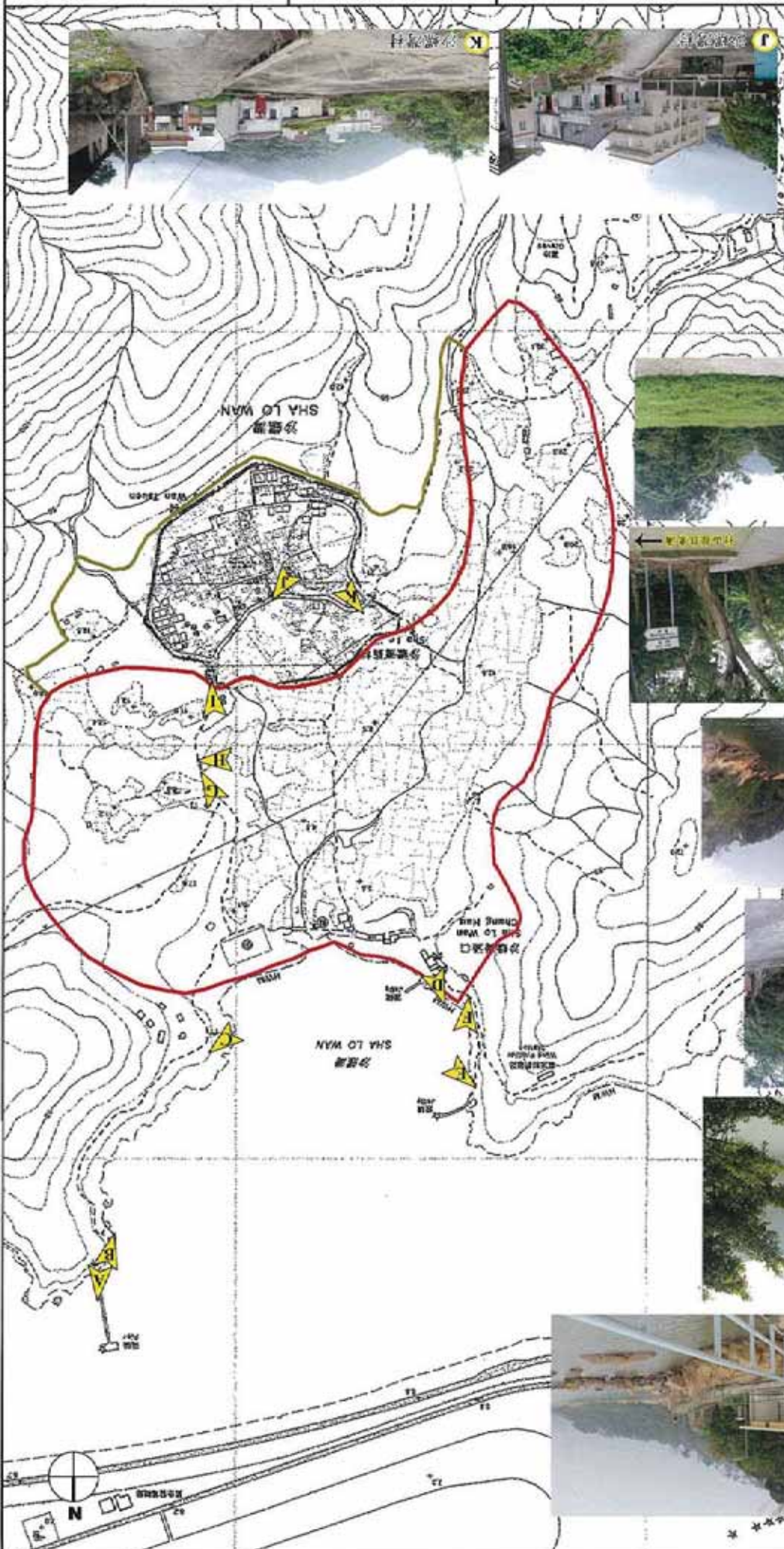
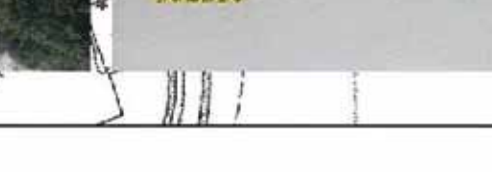
附件四(圖一)

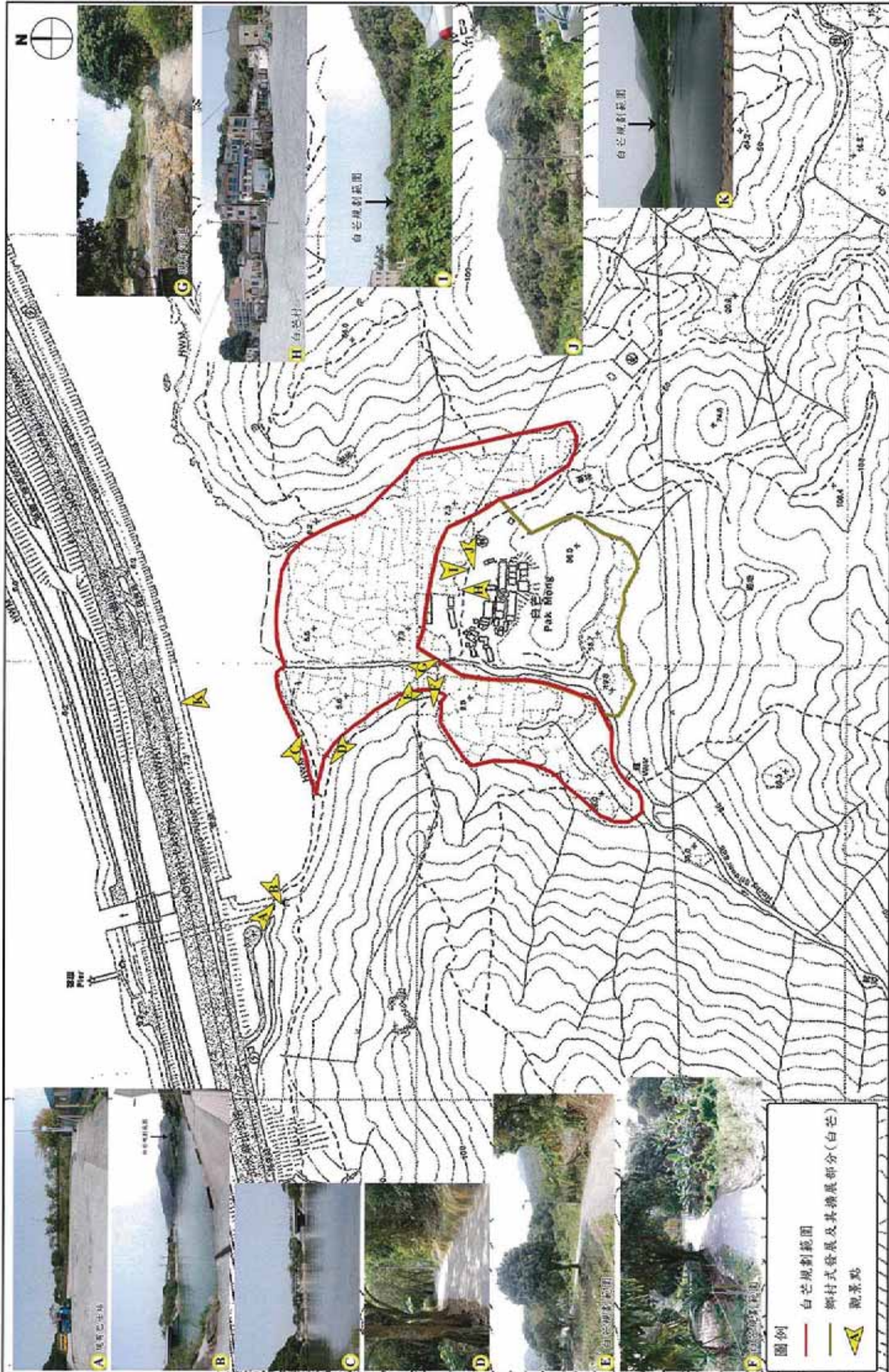
日期: 2012年6月

1 : 10 000

圖例

- ▲ 觀景點
- 鄉村式發展及其擴展區(沙螺灣村)
- 沙螺灣規劃研究範圍





- 圖例
- 白芒規劃範圍
 - 鄉村式發展及其擴展部分(白芒)
 - 觀景點

白芒區規劃範圍的現有狀況

附件四(圖四)

1: 4 000

日期: 2012年6月

