

**工務小組委員會
於 2016 年 2 月 29 日舉行的會議
政府當局在財務委員會舉行相關會議前
需要跟進的事項一覽表**

**項目PWSC (2015-16)55
786CL－東涌新市鎮擴展**

1. 按小組委員會委員的要求，政府當局將提供有關設置街市的規劃資料，包括由食物環境衛生署(食環署)或房屋署在東涌新市鎮擴展區營運的公眾街市。

政府當局的回應如下：

就《香港規劃標準與準則》，食物及衛生局(食衛局)和食環署於 2007 年進行了政策檢討，所得的結論是，日後應按個別情況考慮是否闢建新公眾街市，以確保妥善運用公共資源。現時東涌新市鎮已設有街市及其他新鮮糧食零售店，例如在逸東邨及富東邨的濕貨街市。在施工中的東涌第 56 區及第 39 區的公共房屋發展項目內，亦將提供兩個公眾濕貨街市，該兩個公共房屋發展項目預計分別於 2016 年及 2018 年完成。由於東涌新市鎮已設有街市及其他新鮮糧食零售店，同時顧及東涌的現有情況，食衛局/食環署現時未有計劃在東涌新市鎮擴展區設置新的公眾街市。

儘管如此，在東涌新市鎮擴展區範圍內，已預留多幅用地可供發展各式各樣的政府、機構及社區設施之用，而公眾街市在這些用地屬經常准許用途，可在有需要時提供。此外，零售設施包括街市亦可在「住宅（甲類）」用地上的公共房屋及私人住宅發展內提供。在落實東涌新市鎮擴展區的階段，相關政策局和部門可以進一步檢討有否需要在預留的「政府、機構及社區」及「住宅（甲類）」用地上提供公眾街市、其他街市設施及零售商店，以滿足當區居民的需要。

2. 按陳恒鑽議員的要求，政府當局將提供下列事項的資料-

- (a) 東涌新市鎮擴展區提供 10 000 個泊車位的分佈情況；
以及

政府當局的回應如下：

東涌新市鎮擴展區範圍內提供的泊車位，是按照《香港規劃標準與準則》而建議的。整個東涌新市鎮擴展區內多個發展項目將共提供約 12 000 個泊車位(包括私家車、電單車、輕型貨車的泊車位及上/落客貨處等)，當中包括東涌東約 9 000 個泊車位及東涌西約 3 000 個泊車位。

- (b) 上述泊車位數目會否調整，以滿足居民日趨殷切的需求。

政府當局的回應如下：

政府一直採取以公共交通為本的政策，維持覆蓋面廣、高效多元的公共交通系統。東涌新市鎮擴展區將主要由鐵路運輸提供支援，並鼓勵市民善用公共交通而非私家車。不過，當局仍會按照《香港規劃標準與準則》及根據運輸署的意見，在個別發展項目提供足夠泊車位以滿足當區的需求。在附近道路交通許可的情況下，當局如認為適合，會要求發展商在新發展項目內提供額外的公眾泊車位。政府亦會考慮把合適及未有即時發展計劃的用地建議撥作臨時停車場，以應付區內短期的泊車需要。此外，政府亦會在不影響交通的情況下在路旁增設不同車輛類別的泊車位，以應付短時間泊車的需要。

3. 按鄧家彪議員的要求，政府當局將提供下列事項的資料-

- (a) 建造港鐵東涌線延線及在東涌東和東涌西兩個新的鐵路站的計劃及時間表；以及

政府當局的回應如下：

根據運輸及房屋局(運房局)於 2014 年 9 月發表的《鐵路發展策略 2014》，當局計劃將現有的港鐵東涌線向西延伸，並在東涌西建造一個新的鐵路站。初步建議落實時間為 2020 年至 2024 年，建議需視乎詳細研究及資源。

東涌新市鎮擴展研究亦建議建造一個新的東涌東鐵路站。在東涌新市鎮擴展計劃的詳細設計階段，發展局及土木工程拓展署將會繼續與有關方面包括運房局、路政署及港鐵有限公司聯繫，以便適時落實建造東涌東鐵路站，滿足東涌新市鎮擴展的發展需要。

- (b) 過去 10 年，在東涌新市鎮空氣中偵測到的空氣污染物，包括臭氧、一氧化碳、可吸入懸浮粒子(PM₁₀)和微細懸浮粒子(PM_{2.5})的濃度數字。

政府當局的回應如下：

根據環境保護署(環保署)東涌空氣質素監測站所錄得的空氣質素監測數據，在過去 10 年(即 2006 年至 2015 年)，相對於有關的《香港空氣質素指標》，不同的空氣污染物，包括二氧化氮、臭氧、一氧化碳、可吸入懸浮粒子(或稱 PM₁₀)及微細懸浮粒子的濃度(或稱 PM_{2.5})，以圖表顯示載於附件一。

需注意的是，環保署為 2015 年整年所收集的空氣質素監測數據，在環境影響評估(環評)報告擬備時尚未可供使用，而東涌新市鎮擴展區的環評報告只載列了直至 2014 年的數據。應小組委員會的要求，為反映在過去 10 年不同空氣污染物的最近趨勢，本文件是採用直至 2015 年 12 月的監測數據。

4. 按陳偉業議員的要求，政府當局將提供下列事項的資料-

- (a) 在港珠澳大橋啓用後(而香港國際機場(機場)第三條跑道工程計劃進行期間)，東涌及大嶼山的預計行車量；

政府當局的回應如下：

港珠澳大橋啓用後及機場第三條跑道啓用前，預計港珠澳大橋、東涌和北大嶼在 2021 年繁忙時間的交通流量資料載於下文表 1。在 2021 年的方案中，第三條跑道及東涌新市鎮擴展工程計劃將在進行中。

表 1 2021 年預測繁忙時間交通流量

主要道路		設計容量 (每小時小 客車架次)	預測 2021 年 交通流量 (每小時小客車架次)	
			上午	下午
港珠澳大橋	東行	6 100	900	1 250
	西行		1 250	1 150
迎禧路	東行	3 200	200	150
	西行		200	150
怡東路	南行	3 200	200	250
	北行		250	200
順東路	東行	2 800	750	750
	西行		950	700
東涌道	東行	1 160	50	100
	西行		100	100
北大嶼山公路 (大蠔以東)	東行	6 100	3 200	3 350
	西行		3 650	3 400

(b) 根據風洞測試結果，由中午 12:00 至下午 2:00 東涌空氣污染物濃度最高的地區(包括可吸入懸浮粒子)；及

(c) 在(b)項所載地區偵測所得的空氣污染物濃度數字；

政府當局的回應如下：

空氣污染物濃度評估是在環評的空氣質素影響評估中進行，而並非於空氣流通評估的風洞測試。空氣流通評估只展示工程計劃邊界內的空氣流通表現。根據香港空氣質素指標及環評程序的技術備忘錄，可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子須按 24 小時為基準評估單位，而並非按每小時為評估單位。因此，環評報告只載列

可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子的 24 小時第 10 高平均濃度及每年平均濃度，用以對比相應空氣質素指標。在決定空氣質素影響時，某一個特定時段的污染物濃度預測(例如由中午 12:00 至下午 2:00)，只代表評估的一部分。因此，單看這些不完整資料，可能會對東涌新市鎮擴展區空氣質素評估造成誤解。

為說明東涌的空氣質素，東涌各地點於最差評估年份 2023 年預測的空氣污染物濃度載列於附件二。評估結果顯示最差評估年份的空氣污染物濃度符合空氣質素指標。

- (d) 在東涌東住宅區，由凌晨 0:00 至早上 7:00 飛機升降活動產生的噪音分別超過(i)75 分貝；(ii)80 分貝；(iii)85 分貝的數目；以及

政府當局的回應如下：

在飛機噪音影響評估方面，飛機噪音預測等量線(而非在特定位置以分貝為量度單位的運作噪音水平)是國際認可的標準，因此在環評程序的技術備忘錄獲採納為準則。根據香港機場管理局進行的機場三跑道系統環評的飛機噪音影響評估，在三跑道系統開始運作後，三跑道的飛機噪音預測等量線 25 將會移離東涌新市鎮擴展區。

- (e) 在評估飛機運作產生的噪音影響方面，每天平均噪音水平是採用飛機噪音預測等量線 25 為標準的國際機場的名稱。

政府當局的回應如下：

噪音評估是根據國際民航組織及美國聯邦航空局訂立的指引而進行，以評估飛機噪音的影響。飛機噪音預測等量線的評估方法，是綜合了在日間及晚上經過的飛機的飛行時間長短、噪音水平、音調及飛機升降次數所計算出的一個數字。赤鱗角新機場的發展是根據《香港規劃標準及準則》而採用了飛機噪音預測等量線 25 為準則來規劃對噪音影響敏感的土地用途。這準

則較啟德機場所採用的飛機噪音預測等量線 30 更為嚴格，並和很多先進國家所採用的標準相若。例如新加坡樟宜機場採用飛機噪音預測等量線 35(遠較飛機噪音預測等量線 25 寬鬆)，作為住宅發展的限制；至於加拿大的機場，加拿大聯邦運輸局建議，新的住宅發展不可規劃在超過飛機噪音預測等量線 30 的地方內；澳洲的機場則採用澳洲飛機噪音預測等量線，這標準為切合澳洲情況而修改了的飛機噪音預測等量線，它的水平與飛機噪音預測等量線 25 相若；而美國則採用「日夜平均聲量水平」，一般來說，住宅土地用途的噪音水平為「日夜平均聲量水平」65，亦即相應為飛機噪音預測等量線 30。

5. 政府當局表示在 2036 年港鐵東涌線的預計乘客量為每小時 19 500 人次，當中的 3%來自三跑道系統啟用後的機場，另外 7%來自通車後的港珠澳大橋。按田北辰議員的要求，政府當局將就上述預測提供資料。

政府當局的回應如下：

東涌新市鎮擴展將會令區內增加 144 400 人口，而東涌新市鎮現時人口約 80 000，並可容納已規劃人口另約 44 000。東涌新市鎮在擴展完成後，長遠人口預計約為 268 400。有關於在 2036 年港鐵東涌線的乘客量預測是根據一個四階段的電腦運輸模型作預測計算，當中採用了東涌新市鎮的規劃參數及其他潛在發展項目的參數。

評估結果顯示，東涌線於 2036 年繁忙時段的乘客量將達到每小時單方向 19 500 人次(由欣澳至青衣)¹。根據運輸模型的乘客量預測，預計的每小時單方向 19 500 人次乘客量(早上繁忙時段)包括約 3%來自三跑道系統啟用後的機場乘客；而來自港珠澳大橋香港口岸及口岸人工島上蓋發展的乘客則佔約 7%。

¹ 東涌線可分成兩部分，即由東涌至青衣及由青衣至香港。在2036年繁忙時段的乘客量，前者將達到每小時單方向19 500人次(由欣澳至青衣)，後者將達到每小時單方向41 700人次(由九龍至香港)。

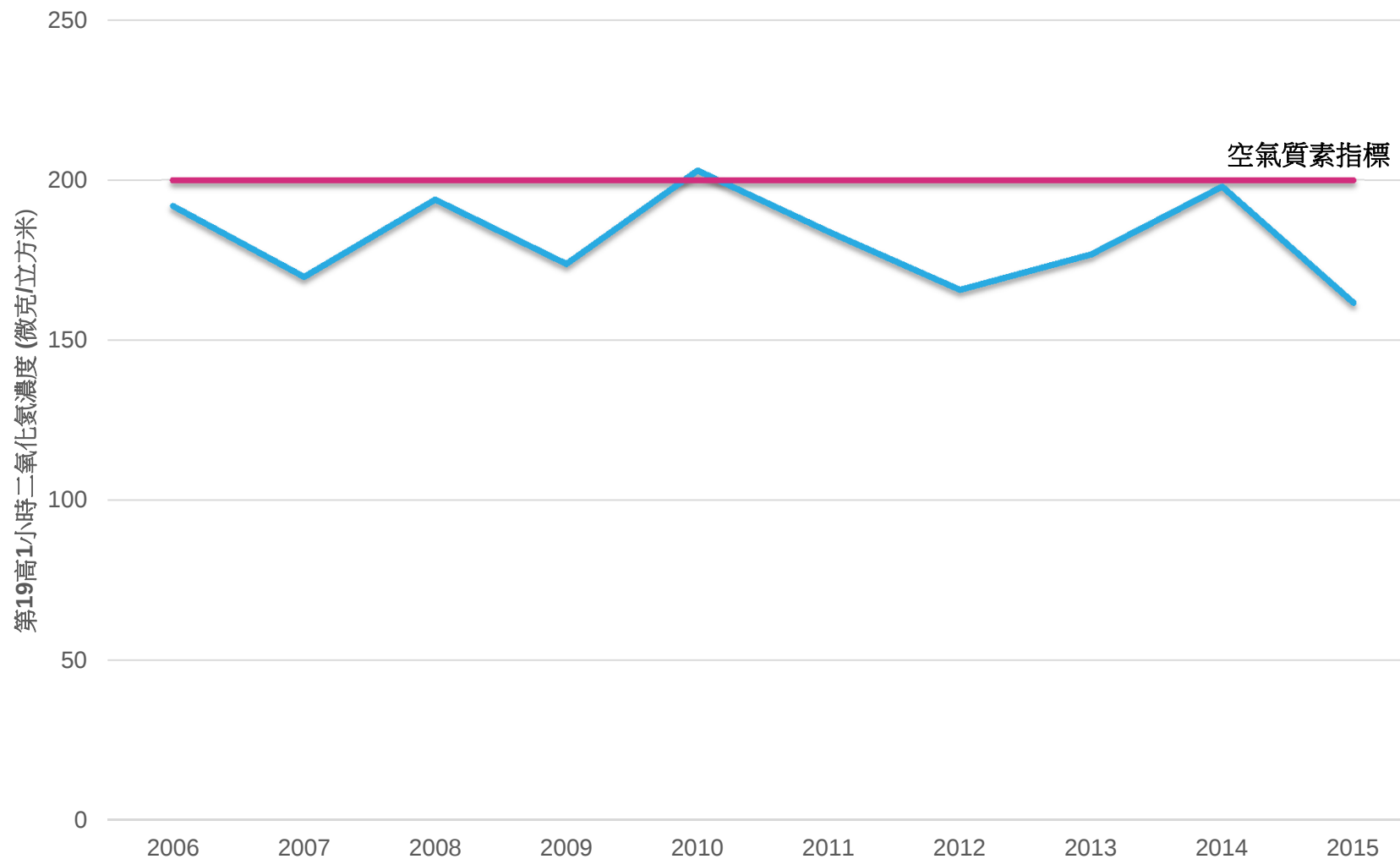
在早上繁忙時段，東涌線往市區方向的每小時單方向 19 500 人次預計乘客量，主要來自東涌及大嶼山其他地方的住宅發展。從機場、港珠澳大橋香港口岸及口岸人工島上蓋發展往市區旅客流向，將只會佔東涌線此流向總乘客量的 10% 左右；這是由於在早上旅客的流向主要是相反方向(即由市區往機場及港珠澳大橋人工島的商業發展)。

發展局
規劃署
土木工程拓展署
2016 年 5 月

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

第19高1小時二氧化氮濃度

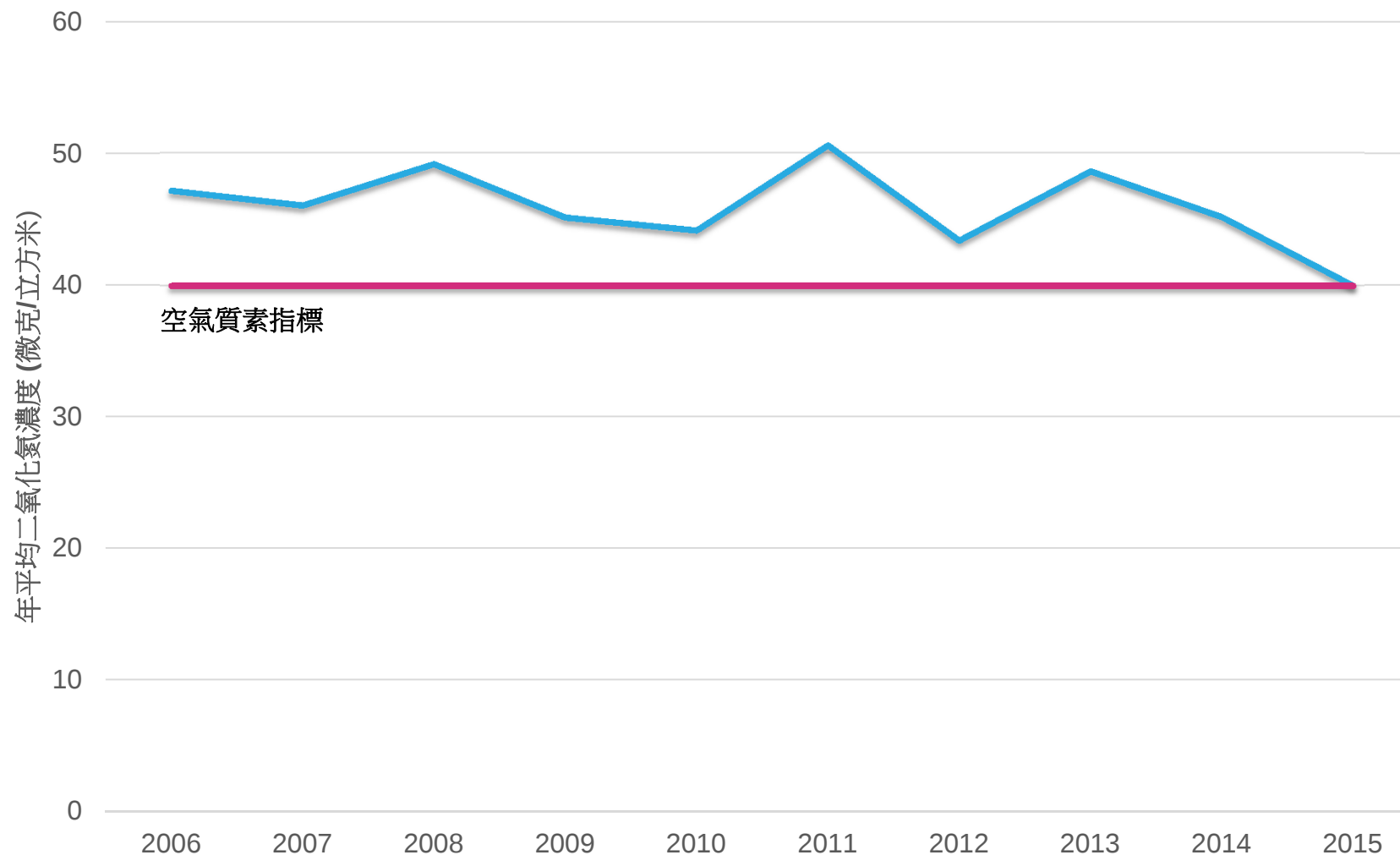
附件一



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

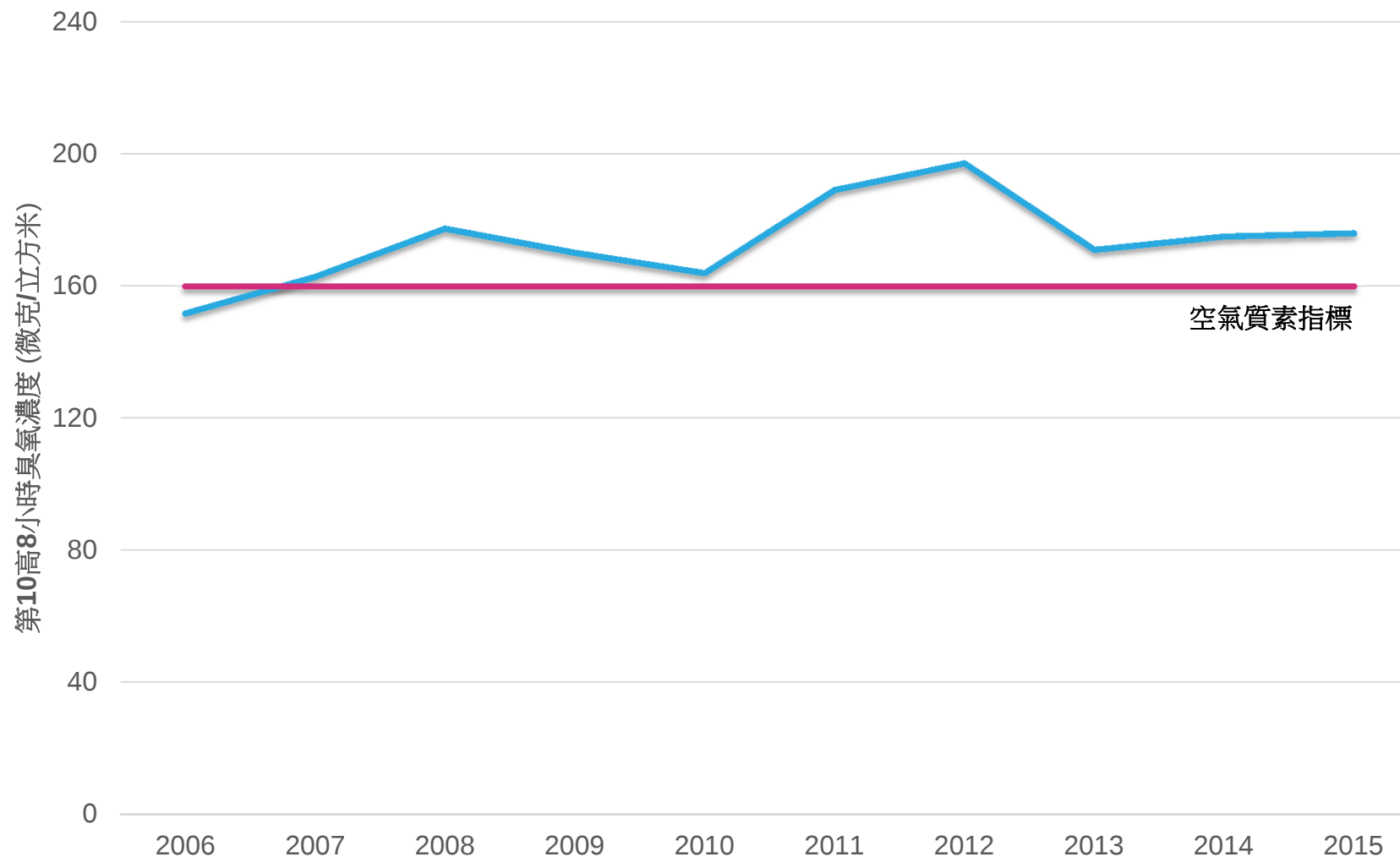
年平均二氧化氮濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

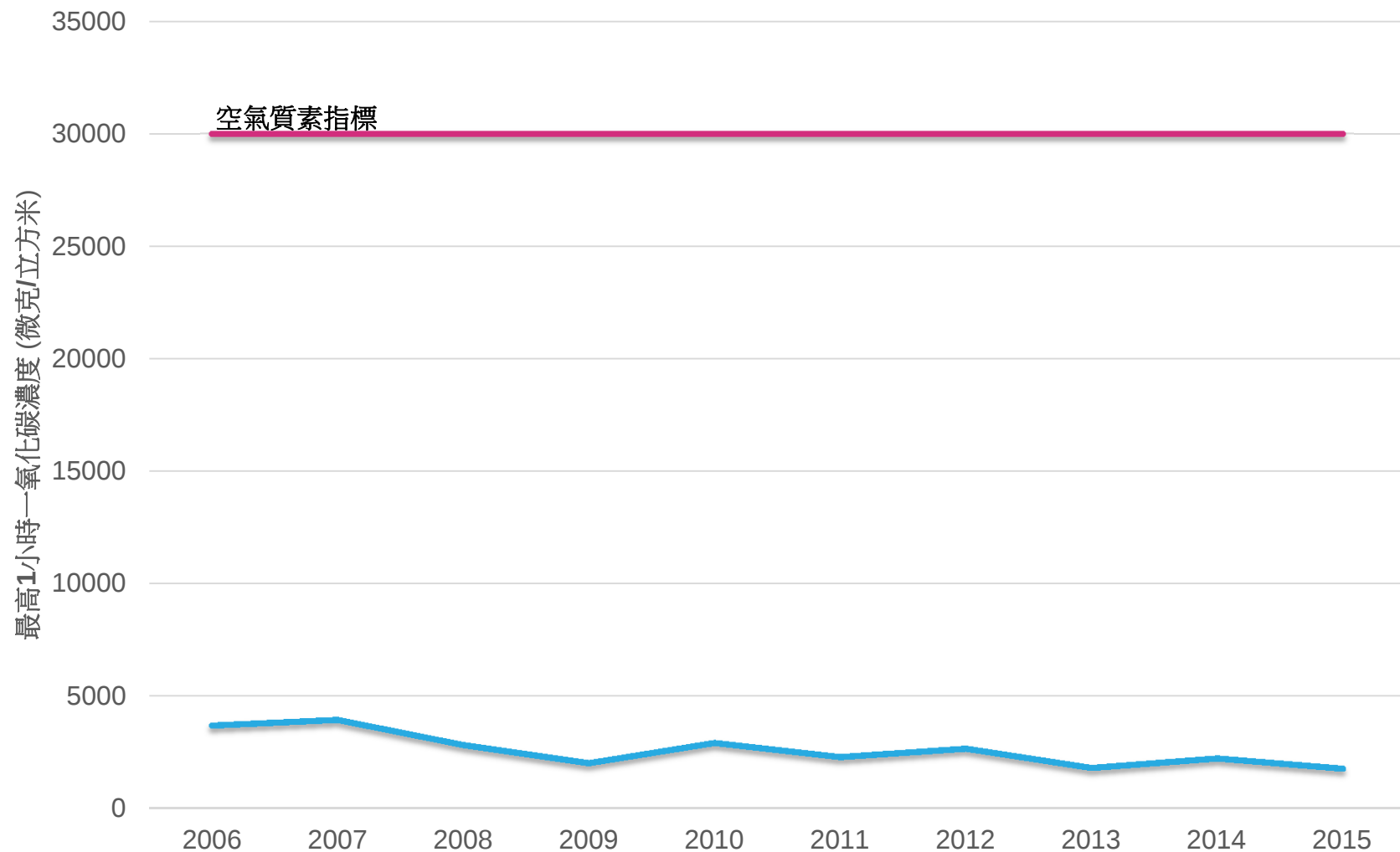
第10高8小時臭氧濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

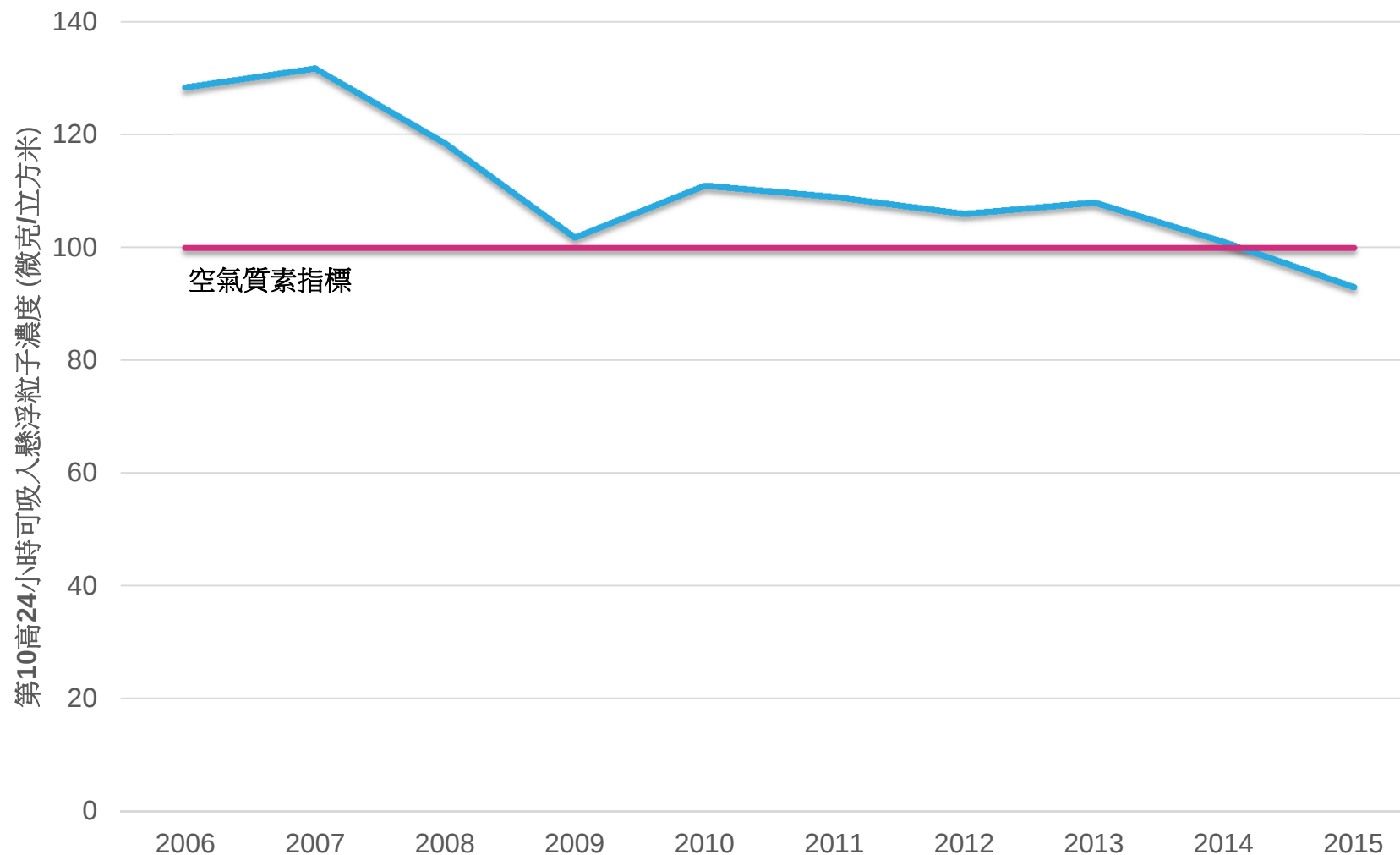
最高1小時一氧化碳濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

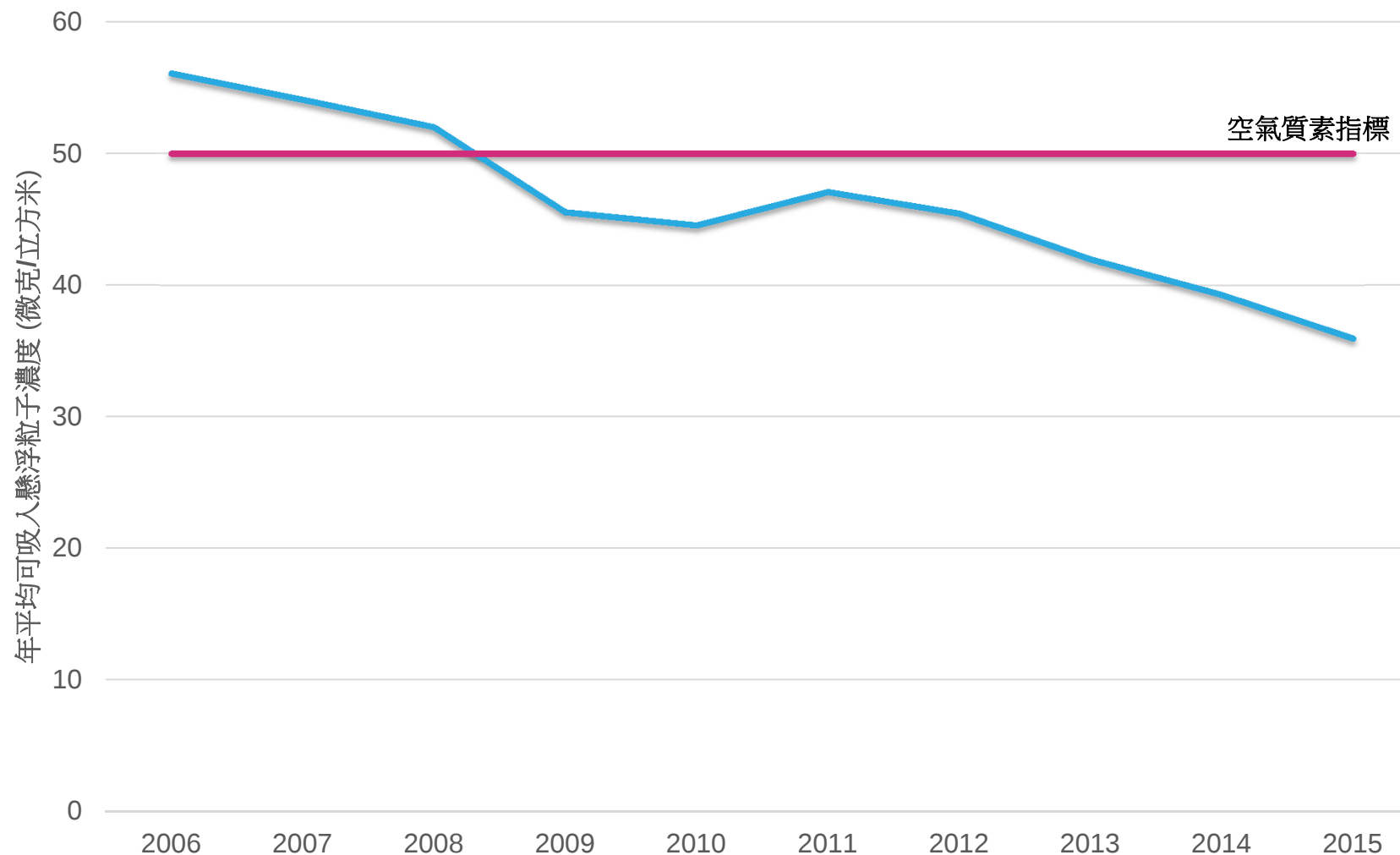
第10高24小時可吸入懸浮粒子濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

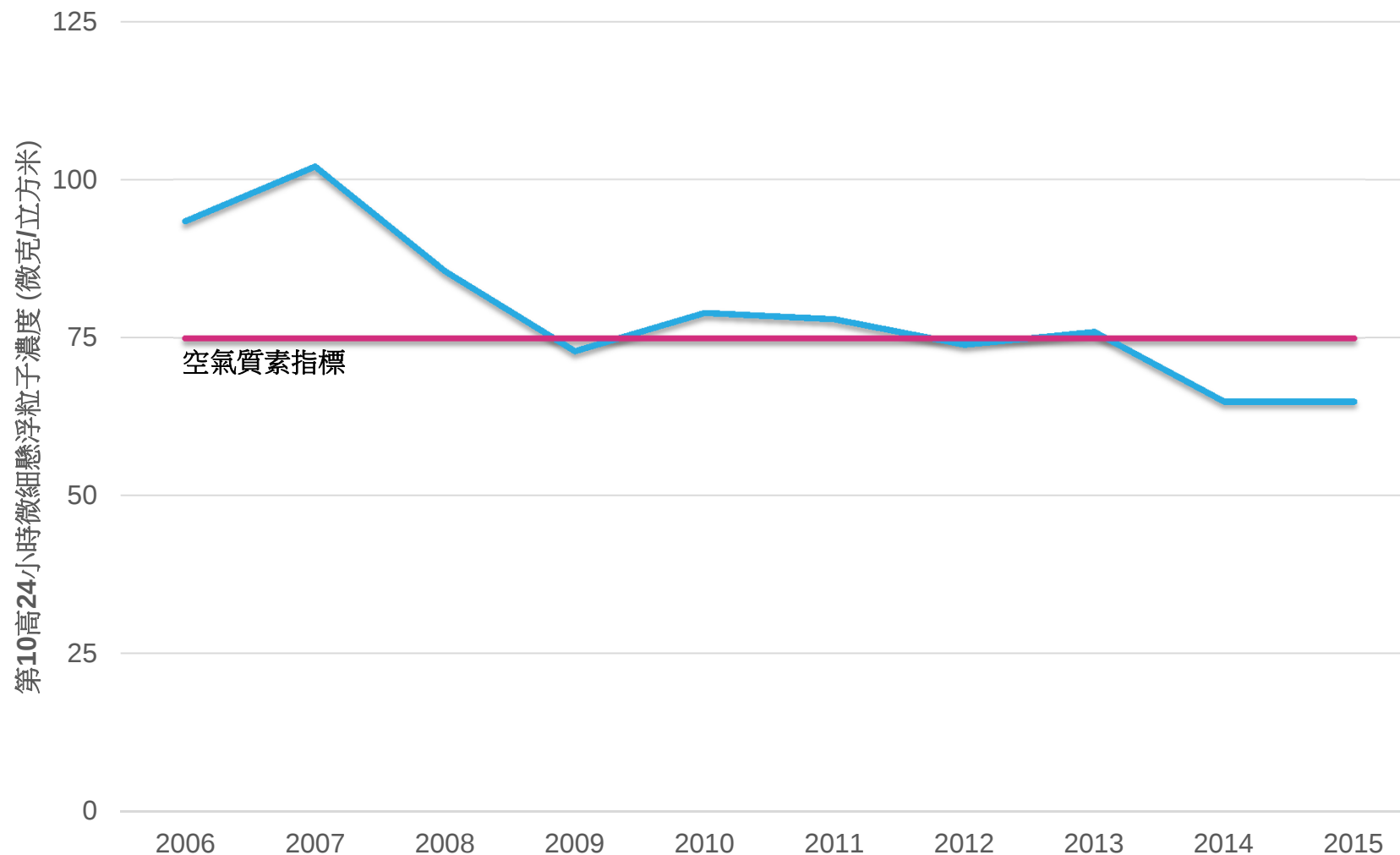
年平均可吸入懸浮粒子濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

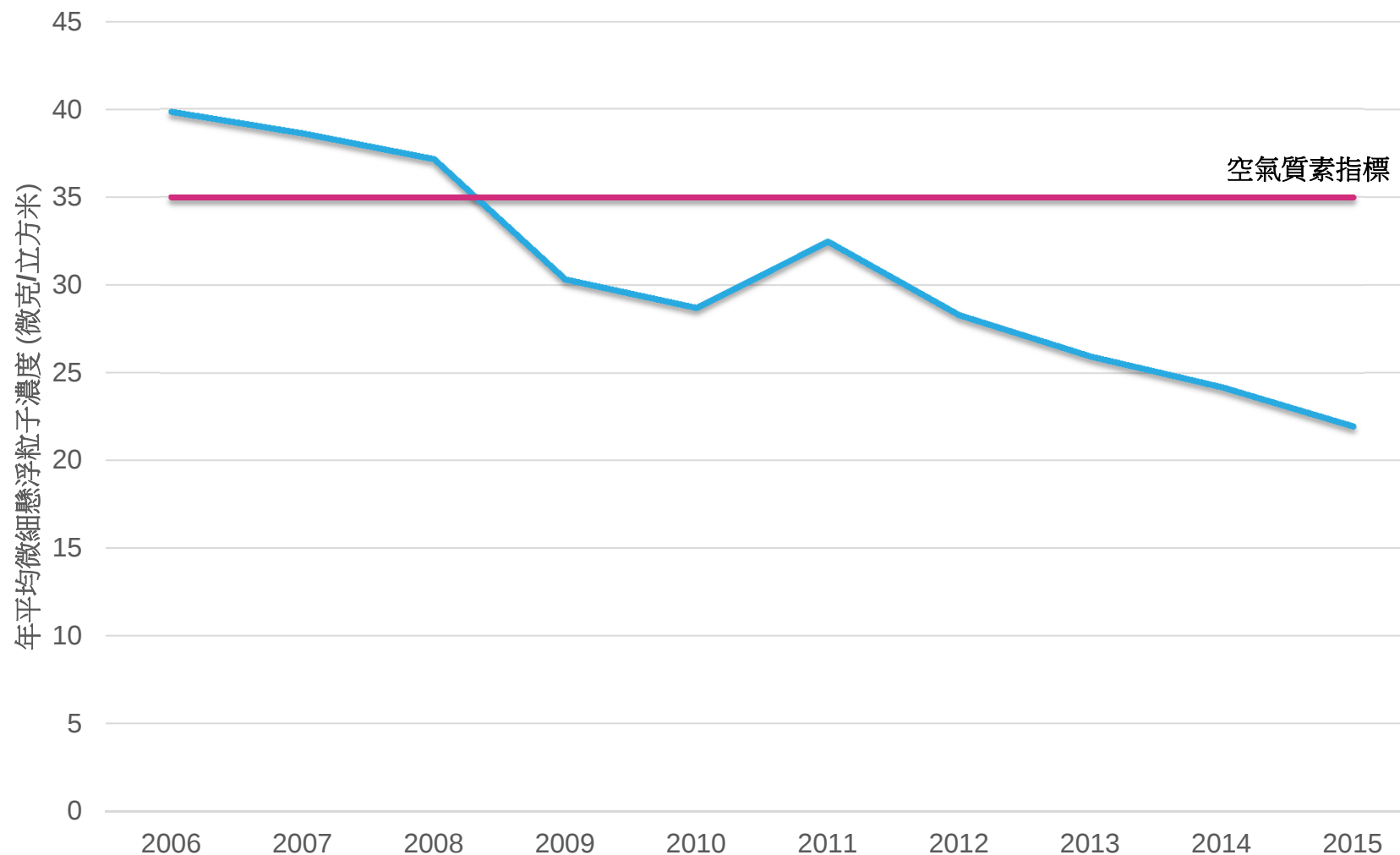
第10高24小時微細懸浮粒子濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

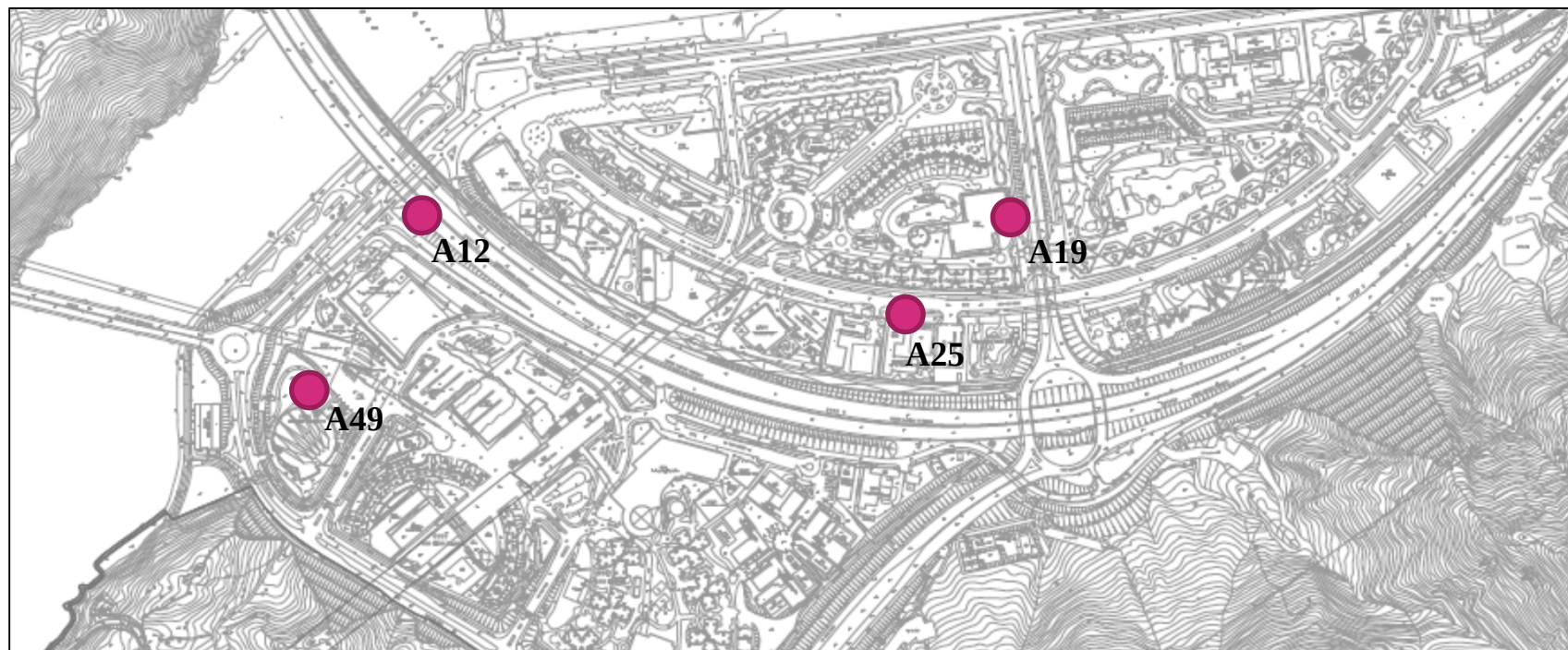
東涌空氣監測站過去十年空氣質素監測數據

年平均微細懸浮粒子濃度



註: 2015年只有初步空氣質素監測數據可供使用

2023年預計空氣污染物濃度



空氣敏感受體	地點	年平均二氧化氮	第10高24小時可吸入懸浮粒子	第10高24小時微細懸浮粒子
A12	達東路公園	33	78	58
A19	藍天海岸第一座	31	77	58
A25	靈糧堂秀德小學	32	77	58
A49	東涌游泳池	36	77	58
空氣質素指標		40	100	75