

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)300/15-16(06)號文件

檔號：CB1/PL/DEV

發展事務委員會

2015年12月22日舉行的會議

關於東涌新市鎮擴展的 最新背景資料簡介

目的

本文件旨在提供關於擬議東涌新市鎮擴展區的背景資料，並綜述議員自2010-2011年度立法會會期以來，在立法會及發展事務委員會(下稱"事務委員會")的會議上就此課題提出的意見和關注事項。

背景

2. 根據2007年制訂的經修訂的《大嶼山發展概念計劃》¹，位於北大嶼山的東涌將發展為一個經全面規劃的新市鎮，預計總人口為22萬人，新市鎮內將設有相應的地區和區域社區設施。除房屋外，該計劃亦着重旅遊、經濟基礎設施和自然保育等範疇。東涌毗鄰地區有數項大型基建計劃正在或即將進行，包括港珠澳大橋、屯門至赤鱲角連接路，以及香港國際機場的第三條跑道。據政府當局所述，基於東涌的策略性位置，這些計劃相信會帶來"橋頭經濟"的效益，而東涌亦有潛力發展為具吸引力的區域購物及旅遊點。基於上述背景，並作為政府致力增加房屋用地供應的其中一項措施，政府當局在2011年5月24日的

¹ 概念計劃可於下列超連結下載：

http://www.pland.gov.hk/pland_en/lantau/tc/revised/index.html

事務委員會會議上建議進行規劃及工程研究²(下稱"東涌擴展研究")，以確定東涌新市鎮³餘下發展計劃的規模及該計劃是否可行。

東涌新市鎮擴展研究

3. 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。整體目的是探討東涌及其鄰近地區的發展潛力和機遇，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。

4. 繼工務小組委員會通過有關該項研究的撥款建議後，財務委員會亦於2011年7月8日批准撥款，以進行東涌擴展研究；按付款當日價格計算，估計所需費用為4,400萬元。該項研究已在2012年1月展開，預計將於2015年完成。當局在2012年6月展開3個階段的公眾參與活動。

3個階段的公眾參與活動及建議發展大綱草圖

5. 東涌擴展研究的第一及第二階段公眾參與活動分別於2012及2013年進行。經考慮於兩個階段的公眾參與活動收集的公眾意見後，政府當局在第三階段的公眾參與活動(於2014年8月15日至10月31日進行)分別提交東涌東的建議發展大綱草圖(載於**附錄I**)及東涌西的建議發展大綱草圖(載於**附錄II**)，以諮詢公眾。

6. 據政府當局就上述建議發展大綱草圖提交的文件⁴所述，東涌新市鎮擴展區會提供約48 000個單位，擬議容納的人口約為14萬人。首批居民大約會於2023年開始遷入。當局建議於東涌東建設一個商業樞紐區，以提供合共約85萬平方米的總樓

² 當局在2011年5月24日向事務委員會建議在工務計劃項目第7712CL號下進行此項規劃及工程研究。在2012年6月，政府當局展開此項研究的第一階段公眾參與活動時，將其重新命名為"東涌新市鎮擴展研究"。該項研究在本文件中稱為"東涌擴展研究"。

³ 截至2011年5月，東涌新市鎮的人口約為82 000人。

⁴ "東涌新市鎮擴展研究——第三階段公眾參與——建議發展大綱草圖"(立法會CB(1)89/14-15(05)號文件)

面面積作寫字樓、零售及酒店用途。當局預計會創造約4萬個就業機會。考慮到有必要以相應的經濟就業機會配合所增加的人口，當局採取糅合兩個土地用途主題(即"宜居城市"及"經濟活力")的方式，制訂東涌東的建議發展大綱草圖。至於東涌西的發展，政府當局強調，當局會在保育與發展之間求取平衡。關於在東涌西填海的建議，由於當局接獲強烈反對的意見，當局決定不會推展有關在東涌灣填海14公頃的建議。有關建議發展大綱草圖的更詳盡資料載於**附錄III**。

議員提出的主要意見和關注事項

7. 事務委員會及工務小組委員會曾於2011至2014年的多次會議上討論東涌擴展研究。在2013年2月6日的立法會會議上，議員通過一項有關"建設新北大嶼山"的議案，促請政府當局採取多項措施，包括盡快發展東涌西，以及限制東涌新發展地區樓宇的高度和密度，以免出現屏風樓及熱島效應。在2014年1月8日的立法會會議上，議員通過另一項有關"推動落馬洲及大嶼山的經濟發展"的議案。在該項議案中提出的部分建議包括"盡快發展東涌西部"，以及"盡快興建東涌西站"。該兩項議案的措辭載於**附錄IV**。下文各段綜述議員在上述會議上提出的主要關注事項和意見。

東涌西的發展

8. 議員表示支持政府當局的決定(即把東涌西的規劃人口由43 000人減至約24 000人，以及不推展有關在東涌灣填海的建議)。部分議員建議，政府當局應就發展東涌西的綠色設施(例如紅樹林及東涌河)訂定一個主題。為改善東涌西的綠化環境供市民享用，以及發展區內的綠色經濟，政府當局應諮詢相關持份者(包括學者)，以及參考相關的海外經驗。

交通連繫

現有港鐵東涌線的承載力

9. 議員關注到，現有港鐵東涌線(下稱"東涌線")的列車班次及車隊的規模會否增加，以應付東涌新市鎮擴展區新增人口的交通需要。部分議員促請政府當局制訂措施，包括擴建東涌線，以解決東涌線承載力可能不足，以及香港國際機場的第三

條跑道啟用後，與東涌線共用同一鐵路系統的機場快線鐵路服務需求增加可能會引起的問題。

10. 政府當局表示，根據東涌新市鎮擴展研究的初步交通及運輸影響評估，當東涌新市鎮擴展區於2031年全面發展後，增設兩個新鐵路站(一個在東涌東及另一個在東涌西)的東涌線的乘客量預計會低於"設計可載客量"⁵。此外，東涌線的最高承載力日後可透過建造一條掉車隧道(即新的基礎設施)及在2026年前改進訊號系統而提高。由於北大嶼山另有數個發展項目正在興建或進行規劃(例如港珠澳大橋香港口岸上蓋發展、機場島的北商業區及欣澳的發展等)，此等發展項目將創造的就業機會，令更多東涌居民能在區內就業，從而便會紓緩交通的負荷。

東涌的非鐵路交通

11. 部分議員關注到，當局會否提供行人隧道、行人路、單車徑及小巴服務，以連接東涌內各區(包括大蠔灣)，為擴展區的新發展項目作準備。政府當局表示，大嶼山發展諮詢委員會轄下成立了一個有關交通的工作小組，以研究如何改善大嶼山的交通服務。該工作小組的成員包括運輸及房屋局的代表。

東涌的就業機會

12. 部分議員關注到，東涌新市鎮擴展區擬議商業發展項目將創造的就業機會並不多元化，只集中於酒店、娛樂、餐飲服務及零售業。議員促請政府當局為東涌日後的居民提供更多元化的就業機會。部分議員建議，政府當局應促進工程、科技及創意產業在東涌新市鎮擴展區發展，以為年輕人帶來更多就業機會。

13. 部分議員認為，在發展東涌新市鎮擴展區後，大嶼山人力與職位錯配的情況或會惡化。香港國際機場及北大嶼山醫院一方面有大量職位空缺，另一方面東涌區內居民對職位的需求龐大。政府當局表示，當局已在東涌新市鎮擴展區預留土地作

⁵ "設計可載客量"相當於一條鐵路線的列車班次維持在訊號系統可負荷的最高水平，且列車車廂內所有供站立的空間均以每平方米站立6人的密度載滿乘客時(連同所有座位均坐滿乘客計)的每小時單向最高可載客量。(資料來源：政府當局就"東涌新市鎮擴展研究——第三階段公眾參與——建議發展大綱草圖"提交的跟進文件(立法會CB(1)1132/14-15(01)號文件)

高等教育用途，以設立培訓中心等設施，使區內居民能具備相關的技術擔任大嶼山物流及會議展覽業所提供的職位。

14. 關於為處理東涌就業問題將會採取的措施，政府當局表示，大嶼山發展諮詢委員會已成立多個工作小組，以研究東涌的就業機會及就業錯配的事宜。另一方面，當局會在東涌東的都會中心區內及附近提供50萬平方米總樓面面積，以發展一個區域辦公室樞紐，促進東涌的職位多元化及區內的經濟。據政府當局所述，在東涌新市鎮擴展區提供的約4萬個職位當中，約45%的職位(18 000個職位)無須具備任何技能或所需技能相對較低(即文書工作、非技術工人及銷售工作)。加上將會在鄰近地區(尤其是三跑道系統運作後的香港國際機場)所提供的職位，將會有大量各行業的就業機會滿足東涌現有和新增人口的需求。

環境事宜

自然保育

15. 關於東涌的發展及／或填海對自然生態和當區環境造成影響，議員促請政府當局確保在進行發展的過程中，不會對東涌河流域和河口的生態環境造成損害。議員亦關注到，東涌東的填海工程對大蠔灣的生態會造成的影響，以及擬議在東涌東建造的遊艇停泊處對海洋生態、中華白海豚的生境及大小磨刀洲的擬議海岸公園會造成的影響。政府當局表示，當局正進行一項環境影響評估(下稱"環評")，以根據《環境影響評估條例》(第499章)的規定評估及處理有關發展東涌新市鎮擴展區對生態環境造成的影响。

空氣污染

16. 部分議員質疑，東涌的空氣污染問題眾所周知，是否適合在該區發展更多房屋。部分議員認為，在港珠澳大橋及香港國際機場第三條跑道啟用後，東涌的空氣污染情況或會進一步惡化。他們建議，有關的環評應涵蓋東涌的空氣污染事宜及提出改善區內空氣質素的建議。

17. 政府當局表示，當局已制定空氣污染管制策略，以解決本港的空氣污染問題。除了減少來自本地的排放外，政府當局亦與廣東省合作，致力改善珠江三角洲區域的空氣質素。計及因為東涌新市鎮擴展區附近一帶同期進行的工程項目所排放的氣

體，當局就東涌新市鎮擴展區進行初步空氣質素影響評估的結果顯示，於2026年對所有空氣敏感受體的預計累積空氣質素影響，符合現行空氣質素指標⁶，預期不會有負面影響。

噪音污染

18. 部分議員指出，當局應制訂緩解措施，以紓緩香港國際機場的航機活動對東涌造成的噪音污染。政府當局表示，《香港規劃標準與準則》採用飛機噪音預測作為評估飛機噪音影響的標準⁷。《香港規劃標準與準則》規定，不應有任何住宅發展項目位於飛機噪音預測25等量線⁸以內。根據就三跑道系統進行環評的結果，三跑道系統的飛機噪音預測25等量線，預計會與擬議東涌新市鎮擴展區有一段距離。推行三跑道系統項目的香港機場管理局(下稱"機管局")在三跑道系統的環評報告中建議了多項緩解措施，以解決各種環境問題，包括飛機噪音。政府當局表示，在三跑道系統開始運作前，機管局會提交一份飛機噪音監測計劃予環境保護署署長審批。該項計劃會包括就代表性地點(包括東涌)的飛機噪音進行監測的工作。在三跑道系統按計劃於2023年全面運作後，機管局將收集和檢討每年的運作數據。倘若與三跑道系統環評報告所採取的假設存在重大偏差，便會更新飛機噪音預測25等量線⁹。

青馬大橋及擬議屯門至赤鱲角連接路的收費

19. 部分議員促請政府當局取消青嶼幹線(包括汲水門大橋和青馬大橋)的收費，以及豁免擬議屯門至赤鱲角連接路的收

⁶ 《空氣污染管制條例》(第311章)列明空氣質素指標。空氣質素指標是以世界衛生組織空氣質素指引的中期和最終目標為基準，並規定最少每5年檢討一次。(資料來源：http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmenthk/air/air_quality_objectives/air_quality_objectives.html)

⁷ 資料來源：政府當局就"東涌新市鎮擴展研究——第三階段公眾參與——建議發展大綱草圖"提交的跟進文件(立法會CB(1)1132/14-15(01)號文件)

⁸ 飛機運作所造成的噪音影響是以飛機噪音預測等量線顯示。有關的準則計及於日間及晚上經過的飛機的飛行時間長短、最高噪音水平、音調特色及飛機升降次數。就香港國際機場而言，《香港規劃標準及準則》訂明了採用飛機噪音預測25等量線為準則，以規劃對噪音影響敏感的土地用途。
(http://www.epd.gov.hk/epd/noise_education/web/CHI_EPD_HTML/m2/types_4.html)

⁹ 經環境保護署署長批准的三跑道系統環評報告可於環境保護署的網頁瀏覽。
(http://www.epd.gov.hk/eia/tc_chi/alpha/aspd_651.html)

費，以減輕交通費對區內居民造成的負擔，以及減少在東涌經營業務的成本。政府當局表示，有關取消上述通道收費的建議，曾於2015年1月在大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組的會議上討論。就青嶼幹線及日後的屯門至赤鱲角連接路收取的費用，會容許政府當局根據"用者自付"的原則收回用於提供、營運及維修保養這兩項大型基建的全部成本，包括所投放的資本成本。運輸及房屋局不建議跟進有關建議。政府當局承諾，當局日後檢討青嶼幹線收費及釐定屯門至赤鱲角連接路的收費率時，會考慮收費對交通流量及經濟的影響，以及公眾的負擔能力和接受程度等因素，並會就各項因素求取平衡。

最新發展

20. 政府當局會在2015年12月22日的事務委員會會議上，尋求事務委員會支持當局把工務計劃項目第786CL號的一部分提升為甲級，以委聘顧問進行詳細設計及工地勘測工程，推展東涌新市鎮擴展計劃。

相關文件

21. 相關文件的一覽表載於**附錄V**。

立法會秘書處
議會事務部1
2015年12月15日

附錄 I

Appendix I

東涌東建議發展大綱草圖

Draft Recommended Outline Development Plan for Tung Chung East

東涌東之建議發展大綱草圖

Draft Recommended Outline Development Plan of Tung Chung East



圖例
Legend

RS	租住公屋/居屋(地積比率5-6.5倍) Residential Subsidised Housing (Plot Ratios 5-6.5)	OU	其他指定用途 Other Specified Uses
R1	住宅發展區1 (地積比率6.5倍) Residential 1 (Plot Ratio 6.5)	CDA	綜合發展區 Comprehensive Development Area
R2	住宅發展區2(地積比率4-5倍) Residential 2 (Plot Ratios 4-5)	IC	機構及社區 Institution and Community
R3	住宅發展區3(地積比率1.5-3.5倍) Residential 3 (Plot Ratios 1.5-3.5)	C	商業 Commercial
R4	住宅發展區4(地積比率0.75倍) Residential 4 (Plot Ratio 0.75)	DO	地區休憩用地 District Open Space
G	政府 Government	RO	區域休憩用地 Regional Open Space
E	教育 Educational	V	鄉村式發展 Village Type Development
		CA	自然保育區 Conservation Area
		CPA	海岸保護區 Coastal Protection Area
		AGR	農業 Agriculture
		GB	綠化地帶 Green Belt
		A	美化市容地帶 Amenity
		RD	建議道路 Proposed Road
		NBA	非建築用地 Non-Building Area
		LC	地區商業平台 Local Commercial Podium
		PTI	公共交通交匯處 Public Transport Interchange
		MBH	最高建築物高度 (在主水平基準上若干米) Maximum Building Height (in m above PD)
		MBH (storeys)	最高建築物高度 (樓層數目) Maximum Building Height (in storeys)

資料來源："東涌新市鎮擴展研究"網站

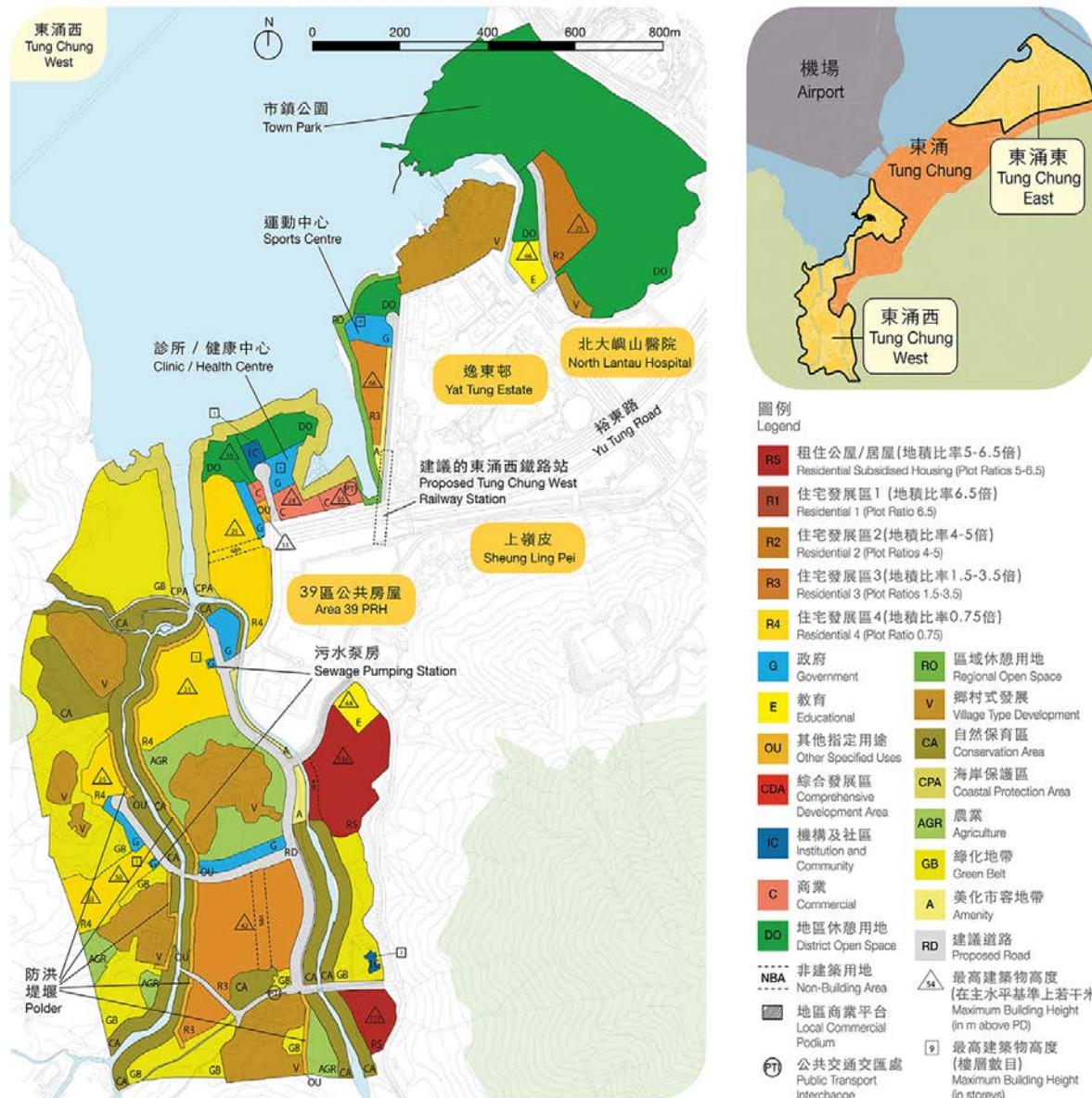
(http://www.tung-chung.hk/trad_study.html)

Source : Website of "Tung Chung New Town Extension Study"
(http://www.tung-chung.hk/eng_study.html)

附錄II Appendix II

東涌西建議發展大綱草圖 Draft Recommended Outline Development Plan for Tung Chung West

東涌西之建議發展大綱草圖
Draft Recommended Outline Development Plan of Tung Chung West



資料來源："東涌新市鎮擴展研究"網站
[\(http://www.tung-chung.hk/trad_study.html\)](http://www.tung-chung.hk/trad_study.html)
 Source : Website of "Tung Chung New Town Extension Study"
[\(http://www.tung-chung.hk/eng_study.html\)](http://www.tung-chung.hk/eng_study.html)

東涌東及東涌西建議發展大綱草圖 的主要規劃參數及規劃特點¹⁰

規劃人口、房屋類別組合及發展參數

建議發展大綱草圖所採用的主要發展參數概述如下：

表1 人口及房屋類別組合

人口			
建議發展大綱草圖擬議的人口 ¹¹		約140 000	
擬議單位數量(約數)	東涌東	東涌西	合計
資助房屋	25 000	5 000	30 000
私營房屋	15 000	3 000	18 000
合計	40 000	8 000	48 000
房屋類別組合			
東涌新市鎮 現時的比例	建議發展大綱草圖 擬議的比例		全面發展後 的比例
	東涌東	東涌西	
資助房屋	63%	62%	63%
私營房屋	37%	38%	37%

¹⁰ 資料來源：立法會CB(1)89/14-15(05)號文件

¹¹ 東涌新市鎮擴展區的擬議人口不包括現有東涌新市鎮的規劃人口。現有東涌新市鎮的規劃人口約為124 000。

表2 土地用途預算及地積比率

主要土地用途		備註
住宅	資助房屋：約28公頃 私營房屋：約39公頃 合計：約67公頃	不包括"都會中心區" 住用地積比率：0.75倍至6.5倍
都會中心區	約8公頃	住用地積比率：6倍 非住用地積比率：2.5倍
商業	約9公頃	非住用地積比率：3至9.5倍
政府、機構及社區及其他指定用途	約20公頃	
休憩用地	約47公頃	包括海濱長廊、地區休憩用地及市鎮公園*
保育相關用途	約35公頃	包括"海岸保護區"、"自然保育區"地帶及"綠化地帶"
其他	約49公頃	包括"鄉村式發展"、"農業"地帶、道路及其他用途
合計	約235公頃	

*市鎮公園亦供東涌新市鎮現有人口享用。

主要規劃特點

2. 建議發展大綱草圖有以下主要特點：

盡量善用新市鎮擴展區的土地

(a) 配合"運輸主導發展"原則，東涌東及東涌西擬設鐵路站的用地，地積比率會較高。東涌東的"都會中心區"的功能是作為整個東涌東的核心區，總地積比率建議定為8.5倍，而東涌東擬設鐵路站方圓500米範圍內的擬議住宅用地，地積比率則建議定為6.5倍。至於東涌西，建議在東涌西擬設

鐵路站附近及／或沿東涌路劃設供東涌西使用的兩幅住宅用地(地積比率分別為5倍和6倍)及3幅小型商業用地(地積比率為約3倍)，以善用該處靠近鐵路站的交通之便。

公私營房屋類別組合

(b) 政府已接受及採用長遠房屋策略督導委員會提出的60(公營):40(私營)房屋類別組合比例。於東涌新市鎮擴展區的最新擬議公營：私營房屋類別組合比例為62:38，而全面發展後整體房屋類別組合的比例亦與此數相約。

區域性商業樞紐

(c) 東涌東的擬議商業發展項目在規劃上與香港國際機場的北商業區相互配合，相輔相成。東涌東位置優越，出入市中心方便，又鄰近住宅，"都會中心區"及附近一帶可發展一個總樓面面積達50萬平方米的區域辦公室樞紐。

(d) 在擴展區內，約155 000平方米的總樓面面積會作區域零售用途，另約148 000平方米的總樓面面積則作地區零售用途。東涌東海濱會設遊艇停泊處，為把握因此所帶來的商機，會興建一間總樓面面積達5萬平方米的酒店(約1 000間客房)及闢設零售、餐飲和旅遊相關設施。

(e) 預計東涌新市鎮擴展區各項擬議商業發展會創造逾4萬個職位(包括區內零售業所帶來的職位)。

東涌西的保育與發展之間的平衡

(f) 基於公眾的關注，以及要作出平衡，兼顧發展和環境，當局將不再推展原本在東涌灣填海14公頃的建議。

(g) 東涌西現時一派鄉郊自然風貌，亦有多條認可鄉村。當局已小心作出平衡，兼顧發展和環境，並因應不同地方的生態功能和環境狀況，建議劃設"自然保育區"、"海岸保護區"和"綠化地帶"等保育地帶。

(h) 物色作發展的用地均位於較易達公共交通設施的地方，而且對現有自然環境的影響較少。東涌河谷細小的地塊可用以發展一些低矮的低密度住宅項目，地積比率會定為0.75倍及1.5倍。當局會尊重現有的認可鄉村，為這些鄉村劃設適當的"鄉村式發展"地帶。

休憩用地、綠化區及活動樞紐

- (i) 園景規劃大綱把擬議的街景、休憩空間系統、中央綠園、市鎮公園及海濱長廊結合起來，使整個擴展區各處四通八達，而且連通周邊地區的景觀區和現時東涌新市鎮的市區。在東涌東園景規劃大綱中，中央綠園會設計成景觀焦點，貫穿發展區的心臟地帶，提供一個地標式的高質素休憩用地走廊，方便公眾享用。為使行人往來各處更方便，建議闢設連綿的公園網絡，這些公園不單提供休憩空間，也是行人往來的通道。此外，區內也會加入一些獨特的城市設計特色，例如"都會中心區"內的公眾廣場、市鎮公園和海濱長廊的地區焦點／文化廣場，作為焦點樞紐和活動場地。
- (j) 為使日後東涌東海濱一帶更有活力和吸引力，建議在填海區的北面遠離大蠔入水口的地方闢設遊艇停泊處。遊艇可經由鄰近的航道直接進出擬議停泊處。泊位的數目會減至約95個，使人工海灣的大小更適合讓公眾進行海濱活動。
- (k) 行人走廊和綠化行人路會設零售及餐飲設施，使街道更加熱鬧。

提供政府、機構及社區設施

- (l) 建議發展大綱草圖已根據《香港規劃標準與準則》的規定和各部門的要求，規劃了充足的社區、社會福利、康樂和教育設施，並已預留土地作運動場(面積3公頃)和高等教育用途。各政府、機構及社區用途及配套設施的選址均經過仔細規劃，方便東涌東和東涌西的居民前往使用。

交通及連繫

- (m) 建議興建兩個鐵路站，一個在東涌東，一個在東涌西，為新市鎮擴展區提供服務。此外，亦會提供公共交通交匯處，以更方便居民轉乘各種交通工具和往來區內各處。至於路面交通，日後的P1公路會有一段連接東涌與大蠔，成為東涌東通往區外的主要公路。道路網的設計會盡量減少穿過住宅的車流。
- (n) 東涌東會有四通八達的行人路網絡，這些行人路結合連綿的公園系統，連接海濱的"都會中心區"、現有的東涌新市鎮和各主要公眾設施。海濱長廊會闢建單車徑網絡，甚或連接東涌河谷的生態教育徑。

**2013年2月6日的立法會會議
陳恒镔議員就
"建設新北大嶼山"
動議的議案**

以下經湯家驛議員、謝偉銓議員、麥美娟議員、姚思榮議員及郭家麒議員修正的議案已獲通過——

香港發展迅速，北大嶼山已發展成一個旅遊、會議展覽業上皆具相當發展潛力的地區；鑑於北大嶼山正進行進一步規劃和正進行多項大型基建工程，包括港珠澳大橋、港珠澳大橋新口岸、屯門至赤鱲角連接路，以及機場第三條跑道等，而政府當局亦正展開"東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究"，本會促請政府當局就北大嶼山的發展廣泛諮詢各界，並在平衡保育及發展的原則下，透過整體規劃，以改善北大嶼山內外交通聯繫，善用口岸設施發展"橋頭經濟"，當中應包括研究開放位於赤鱲角機場內的海天客運碼頭，供非機場旅客使用，讓旅客與本地居民，可透過水路，前往大嶼山及東涌的旅遊景點，推動地區經濟，從而將東涌打造為一個旅遊、會議展覽重點，以及一個宜居、宜商、宜樂及有本土特色和具活力的社區，並藉北大嶼山發展的機遇，積極落實"本地專業優先"政策，創造就業機會，帶動香港經濟發展；本會亦促請政府當局就北大嶼山的發展制訂規劃建議時，除發展局外，其他相關的政策局，包括運輸及房屋局、民政事務局和環境局等，亦應積極參與，並保留具價值的地區經濟和文化特色，確保其持續發展；具體措施應包括：

- (一) 盡快發展東涌西部，包括興建東涌線延線，設立港鐵逸東邨站，並研究下調東涌線票價，以及推出價格實惠的東涌線分區月票；
- (二) 研究發展"街道經濟"，包括設立東涌墟市或夜市，落實本土化的二元經濟，為小商戶提供發展機會，為居民提供更多元化購物選擇；

- (三) 避免大財團壟斷，增加興建由食物及環境衛生署管理的公眾街市，為當區小商戶提供租金較低廉的檔位，亦為居民提供廉宜的消費選擇，減低居民生活負擔；
- (四) 取消青嶼幹線收費，以增加居民對外流動；
- (五) 開辦與當區經濟發展模式相配合的培訓學院及教學機構；
- (六) 興建北大嶼山沿海單車徑，並提供單車渡輪服務，方便居民使用單車往返欣澳、珀麗灣及荃灣，並發展綠色低碳交通；及
- (七) 確保有充足醫護人員，使即將落成的北大嶼山醫院能提供全面的醫療服務，並盡早投入服務；

本會亦促請政府當局撥地興建帶零售及批發功能的大型購物區、增建酒店、加快擴建香港迪士尼樂園、完善亞洲國際博覽館的配套設施，以及配備充足的泊車位；此外，在發展東涌新社區及落實增加北大嶼山人口的具體規劃前，政府當局須充分諮詢居民以取得共識，並落實下列措施：

- (八) 嚴格限制東涌新發展地區樓宇的高度和密度，防止出現屏風樓及熱島效應，影響東涌居民健康；
- (九) 確保北大嶼山醫院啟用時，急症室可以立即全日24小時運作，提供全面專科門診及住院服務；
- (十) 研究於北大嶼山發展生態旅遊、開發古蹟文物徑、設立船隻泊位、興建水上活動中心及相關商業配套設施；及
- (十一) 於東涌區內增建一個室外標準運動場，為居民提供運動場地。

**2014年1月8日的立法會會議
黃定光議員就
"推動落馬洲及大嶼山的經濟發展"
動議的議案**

以下經盧偉國議員、郭家麒議員、麥美娟議員及莫乃光議員修正的議案已獲通過□□

隨着粵港澳"一小時生活圈"逐漸實現，跨境人流和物流勢將進一步增加；就此，本會促請政府盡快研究在落馬洲設立商貿購物中心，以及因應港珠澳大橋即將落成，成立跨部門發展委員會，及早為大嶼山制訂整體發展規劃及完善基建配套，以推動旅遊、會議展覽、物流和環保等多元化產業的發展，包括在大嶼山增建酒店及商場，以刺激有關地區的經濟發展，從而創造多元化的就業和創業機會；本會亦促請政府在大嶼山發展生態旅遊、開發古蹟文物徑、興建水上活動中心、增建相關商業配套設施，並於東涌設立跳蚤市場、假日墟市及食物環境衛生署管理的街市及熟食中心等；政府亦應改善大嶼山的對外交通，特別是東涌西的巴士服務，以及要求香港鐵路有限公司降低東涌線票價及盡快興建東涌西站；本會亦促請政府以"以人為本"的思維及在平衡保育與發展的前提下，盡快規劃落馬洲及大嶼山的發展，以刺激經濟；有關建議包括：

- (一) 發展"街道經濟"，包括研究在東涌設立夜市，以及在大嶼山及落馬洲合適地點建立具特色及傳統文化的市集，以落實二元經濟，從而為小商戶提供發展機會，並為居民及旅客提供更多元化的購物選擇；
- (二) 在大嶼山及落馬洲河套地區發展高新科技研發、文化創意及環保等新產業，以創造更多中、低層職位，為居民提供不同的就業機會；
- (三) 研究於大嶼山及落馬洲發展單車旅遊，包括盡快落實興建北大嶼山沿海單車徑、將連接新界西北及東北的單車徑工程延展至落馬洲，以及提供單車渡輪服務往返大嶼山至欣澳、珀麗灣及荃灣等，讓兩區發展綠色低碳交通及綠色經濟；

- (四) 借鑒外國"假日市集"模式，在兩區推廣墟市文化及有機農墟，以推動本地新鮮漁、農產品及促進有關產業發展；
- (五) 在落馬洲河套地區發展高等教育的用地，興建與當區經濟發展模式相配合的培訓學院，以培訓更多本地人才，配合本港未來的經濟發展；
- (六) 盡快發展東涌西部，並盡快落實《鐵路發展策略2000》所提及的北環線走線及站點，為兩區發展提供交通配套；
- (七) 開放海天客運碼頭供港內線渡輪使用，以增加東涌與其他地區的聯繫；及
- (八) 取消青嶼幹線收費及推出價格實惠的東涌線分區月票，以減少大嶼山居民及旅客的交通費開支；

本會亦促請政府藉其跨境優勢，在落馬洲及大嶼山預留發展科研及數據儲存的用地，以及興建相關配套設施，從而提升本港競爭力。

東涌新市鎮擴展

相關文件一覽表

立法會／委員會	會議日期	文件
發展事務委員會	2011年5月24日	有關"就工務計劃項目7712CL —— 東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究"的 <u>政府當局文件</u> (立法會CB(1)2205/10-11(03)號文件) <u>會議紀要</u> (立法會CB(1)265/11-12號文件)
工務小組委員會	2011年6月14日	有關"712CL —— 東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究"的 <u>政府當局文件</u> (立法會PWSC(2011-12)24號文件) <u>會議紀要</u> (立法會PWSC81/10-11號文件)
立法會	2012年5月16日	<u>議事錄</u> —— 有關"改善東涌經濟及民生的措施"的口頭質詢(第6號)(第6927至6934頁)
發展事務委員會	2012年6月28日	有關"東涌新市鎮擴展研究第一階段公眾參與"的 <u>政府當局文件</u> (立法會CB(1)2207/11-12(10)號文件) <u>立法會秘書處就東涌新市鎮發展擴展計劃擬備的文件</u> (立法會CB(1)2207/11-12(11)號文件)
發展事務委員會	2013年1月22日	有關"2013年《施政報告》 —— 發展局的政策措施"的 <u>政府當局文件</u> (立法會(1)428/12-13(03)號文件)

立法會／委員會	會議日期	文件
		<u>會議紀要</u> (立法會CB(1)735/12-13號文件)
立法會	2013年2月6日	<u>議事錄</u> ——有關"建設新北大嶼山"的議案辯論(第4645至4712頁) <u>有關議案的進度報告</u>
發展事務委員會	2013年5月28日	有關"東涌新市鎮擴展研究 —— 第二階段公眾參與"的 <u>政府當局文件</u> (立法會(1)1077/12-13(07)號文件) <u>會議紀要</u> (立法會CB(1)56/13-14號文件) <u>政府當局提交的跟進文件</u> (立法會CB(1)1323/12-13(01)號文件)
立法會	2013年12月11日	<u>議事錄</u> —— 有關"在大嶼山發展橋頭經濟"的口頭質詢(第1號)(第3004至3011頁)
立法會	2014年1月8日	<u>議事錄</u> —— 有關"推動落馬洲及大嶼山的經濟發展"的議案辯論(第3842至3895頁) <u>有關議案的進度報告</u>
發展事務委員會	2014年1月28日	有關"2014年《施政報告》及施政綱領 —— 有關發展局的措施"的 <u>政府當局文件</u> (立法會CB(1)741/13-14(03)號文件) <u>會議紀要</u> (立法會CB(1)1246/13-14號文件)

立法會／委員會	會議日期	文件
財務委員會特別會議	2014年4月2日	政府當局就議員的初步書面問題所作的答覆 —— 答覆編號：DEVB(PL)016、DEVB(PL)224、DEVB(PL)243、DEVB(PL)263、DEVB(PL)277、DEVB(PL)396及DEVB(PL)442
發展事務委員會	2014年10月28日	有關"東涌新市鎮擴展研究 —— 第三階段公眾參與 —— 建議發展大綱草圖"的 政府當局文件 (立法會CB(1)89/14-15(05)號文件) 會議紀要 (立法會CB(1)347/14-15號文件) 政府當局的跟進文件 (立法會CB(1)275/14-15(01)號文件)
發展事務委員會特別會議	2014年12月3日	特別會議紀要 (立法會CB(1)448/14-15號文件) 政府當局的跟進文件 (立法會CB(1)1132/14-15(01)號文件)
發展事務委員會	2015年1月27日	有關"2015年《施政報告》及施政綱領 —— 有關發展局的措施"的 政府當局文件 (立法會CB(1)447/14-15(03)號文件) 有關"增加土地供應"的 政府當局文件 (立法會CB(1)407/14-15(01)號文件)
財務委員會特別會議	2015年4月1日	政府當局就議員的初步書面問題所作的答覆 —— 答覆編號：DEVB(PL)171、DEVB(PL)214、DEVB(PL)332及DEVB(PL)349