敬啟者:

北大嶼山的發展，多年來受制於跨境通道。東涌餘下發展計劃早已名存實亡。東涌西鐵路站，命運多舛，受制於現在及未來的土地發展。正正是，巧婦難為無米炊，我們有一點同情路政署。

議題是東涌西鐵路站，不能不從東涌西地域的歷史背景，由遠至近簡略描述：

1989 年制訂的「港口及機場發展策略」，1992 年完成的「北大嶼山發展研究」，為北大嶼山新市鎮的規劃及發展訂定大綱。成為香港第九個的新市鎮。

2000 年立法會工務文件 667CL、668 CL 已詳細制訂北大嶼山發展計劃，在拓展署 2002 年文件中的北大嶼山發展計劃--主要工程位置圖上(附件圖 1) ，已經標示出北大嶼山 4 個地鐵站的位置 (附件圖 2) ，而東涌西部填海區內確實有一個鐵路站，及周邊土地已有規劃(附件圖 3) ，東涌前景理應一片光明。

可惜，好景不常，跨境通道「港珠澳大橋」走線，窒礙東涌發展(附件圖 4) ，禍不單行，人算不如天算，再殺出「三地三檢」「港珠澳大橋香港口岸」，徹頭徹尾地，冰封東涌土地(附件圖 5)。

隨著港珠澳大橋走線及香港口岸日趨明朗化，北大嶼山醫院率先座落在「穿山隧道」走線上，該區在 667CL 文件或附件圖 1 的顯示，均為住宅用地 22 及 25 區(附件圖 6)。就北大嶼山醫院改變原先土地用途，對此我們深表歉意。
往後，香港口岸初期建議選址 8 號方案，東涌餘下發展計劃 3A -51 區至 56 區，亦已解封，現已在發展中 (附件圖 7) 。

自此，歷時十多年的東涌餘下發展計劃，實際上已經劃上句號，只能嘆息一句「歲月磋跎」。

「東涌西餘下發展計劃」告終，取而代之「東涌新市鎮擴展研究」(附件圖 8)。基本上兩者分別不大，主要分別只是把東涌谷、牛坳河的農地及屋地，納入擴展研究之內，用意何在，不在議題探討之列，前者歷時十多年，後者很大可能需時又十多年，總之又拖又欠啦 。

2000 年時，房屋署在東涌富東邨為有意入住逸東邨的準居民，舉辦簡介會，及在 2001 年 3 月至 2004 年初逸東邨入伙期間，房屋署在逸東邨講解室內，就交通而言，極力推介這個鐵路站。相信就算連講解者，亦真心地相信該處很快會興建地鐵站。

所以我們不同意諮詢文件 7.5 段所述(節錄 1)。

地區人士並不是突然覺醒，逸東邨居民亦不是刁民，多年來，他們是「要」政府必須履行承諾，還東涌西一個鐵路站。

單從歷史背景「履行承諾」，已經有足夠理據回應，諮詢文件-東涌西延線-諮詢重點的(a) 、(b) 及(c) 項。

節錄 1：「爲落實有關構思，政府於 2012 年展開「東涌新市鎮擴展研究」，探討於東涌以及其周邊地區的發展潛力和機遇，從而決定東涌的擴展規模。有地區人士認爲東涌線應盡早延伸至東涌西，使區內居民能夠更方便使用東涌線。顧問遂因應最新的發展情況，評估東涌西延線的構思。」

我們對東涌西鐵路站的立場：

一. 必須深入研究東涌西鐵路站在區域的定位；

二. 東涌西鐵路站的選址，必須配合大嶼山未來發展；及

三. 使用最少的生態破壞，達成上述第一點及第二點的要求。

東涌 2019 年的人口:

將增加約 3 萬人口，

儘管加快興建東涌 39 區的公共屋邨，可以再增加 2 萬多人口，

總人口約 14 萬。

值得注意：

2019 年時，港珠澳大橋及赤鱲角連接路已經啓用 3 年。

東涌地面交通必須重新規劃，以作配合。

東涌市中心的道路，受規劃所限制，是否可以負荷未來的交通流量。

現時東涌對外交通：

主要是鐵路(東涌)站 ，

東涌市中心並沒有設置對外公共汽車(巴士) 總站。

日常行走的公共汽車(巴士) 只有 E31 及 E21A，並以逸東邨為總站。

逸東邨只有在早上繁忙時段，才會開出特別班次，作為對外的交通。

其它公共汽車(巴士)的線路以東涌站外圍道路為分站/中途站，最終以機場島為總站。

所以我們作出抗議，不同意諮詢文件 7.7 段及諮詢重點的(b) 項不盡不實的描述（節錄 2)！

節錄 2：「由於東涌新市鎮的發展情況與預期有別，基礎建設的推展進度也須相應配合。爲滿足東涌西居民的運輸需求，現時區內已設有多條巴士線，除了爲居民提供前往東涌站的接駁服務外，也往來荃灣、何文田、尖沙咀、紅磡、天后、將軍澳、天水圍及沙田等地區，滿足不同方面的行程需要。」及

節錄：諮詢重點 (b) 項: 現時東涌西設有多條巴士線，接駁東涌線東涌站及往來荃灣、何文田、尖沙咀、紅磡、天后、將軍澳、天水圍及沙田等地區。如果東涌西沒有新增發展，你認爲興建東涌西延線是否有逼切需要？爲甚麼？

相信港珠澳大橋及赤鱲角連接路啓用後，東涌的交通，將會有下列極端的可能性(附件圖 9)：

1. 來往屯門、元朗及深井的公共交通工具，將會經屯門—赤鱲角連接路，港珠澳大橋香港口岸，進出機場島。
2. 來往青衣、荃灣、九龍或港島的的公共交通工具，將沿用青馬大橋及北大嶼山快速公路，經赤鱲角連接路，港珠澳大橋香港口岸，進出機場島。

如以上 1、2 點成立，大多數公共交通工具不會進入東涌範圍內，而直接進出機場島。東涌區內的居民，只能單靠行走區內的巴士線，往機場島內接駁對外交通，那麼鐵路將會成為對外的最主要公共交通工具。

3. 來往屯門、元朗及深井的公共交通工具，將會經屯門—赤鱲角連接路，再由東涌市中心，進出機場島。
4. 來往青衣、荃灣、九龍或港島的的公共交通工具，將沿用一貫路線，經青馬大橋及北大嶼山快速公路，再由東涌市中心，進出機場島。

如以上 3、4 點成立，所有巴士路線(E 線)先經東涌市中心，再進出機場島，可以預視東涌路面交通必會嚴重超出負荷。與此同時，對外的巴士路線先駛經東涌範圍，亦會大大拖長行車時間。

5. 在機場島及港珠澳大橋香港口岸的旅客或工作人員，若要乘搭鐵路，必先利用區內接駁巴士前往東涌市中心，反之亦然。

整體交通而言，不管是否在繁忙時間，東涌市中心的中途巴士站及轉車站，將接收相當大的人流，道路流量亦會超出負荷(附件圖 10)。

我們反對當年 667CL 文件（附件圖 1)內的整體規劃，規劃顯示出全面破壞東涌灣、東涌河及東涌谷的自然生態，以作為發展東涌的基礎或構思。

同時我們亦反對有部份政團，於較早前高調提出全面破壞東涌河及東涌谷的方案，去發展東涌西(附件圖 11)。

現時，東涌河及東涌谷已糟受到人為的破壞。至於東涌灣方面，雖然人口不多，但亦受到人類的活動而地貌有所改變。有關當局不妨參考不同年份的航空照片，不難發現有部份土地面目全非，海岸線亦有部份變動。若東涌河及東涌谷在未來有所發展，大量人口遷入，東涌灣只會剩下觀賞價值，殘留軀殼，並無靈魂可言。

結論：

東涌(西)站的定位，應作為北大嶼山的交通樞紐。

東涌未來的鐵路是有需要向更西部發展，即大澳、大嶼山南部，甚至往澳門或珠海。因此，東涌(西)站應在興建時，必須預留空間，作為延線之用。

我們認為，當年 667CL 文件的規劃中，東涌灣填海計劃對未來發展存有很大擴展空間(附件圖 3)，但必須剔除破壞東涌河及東涌谷的規劃發展。

此致

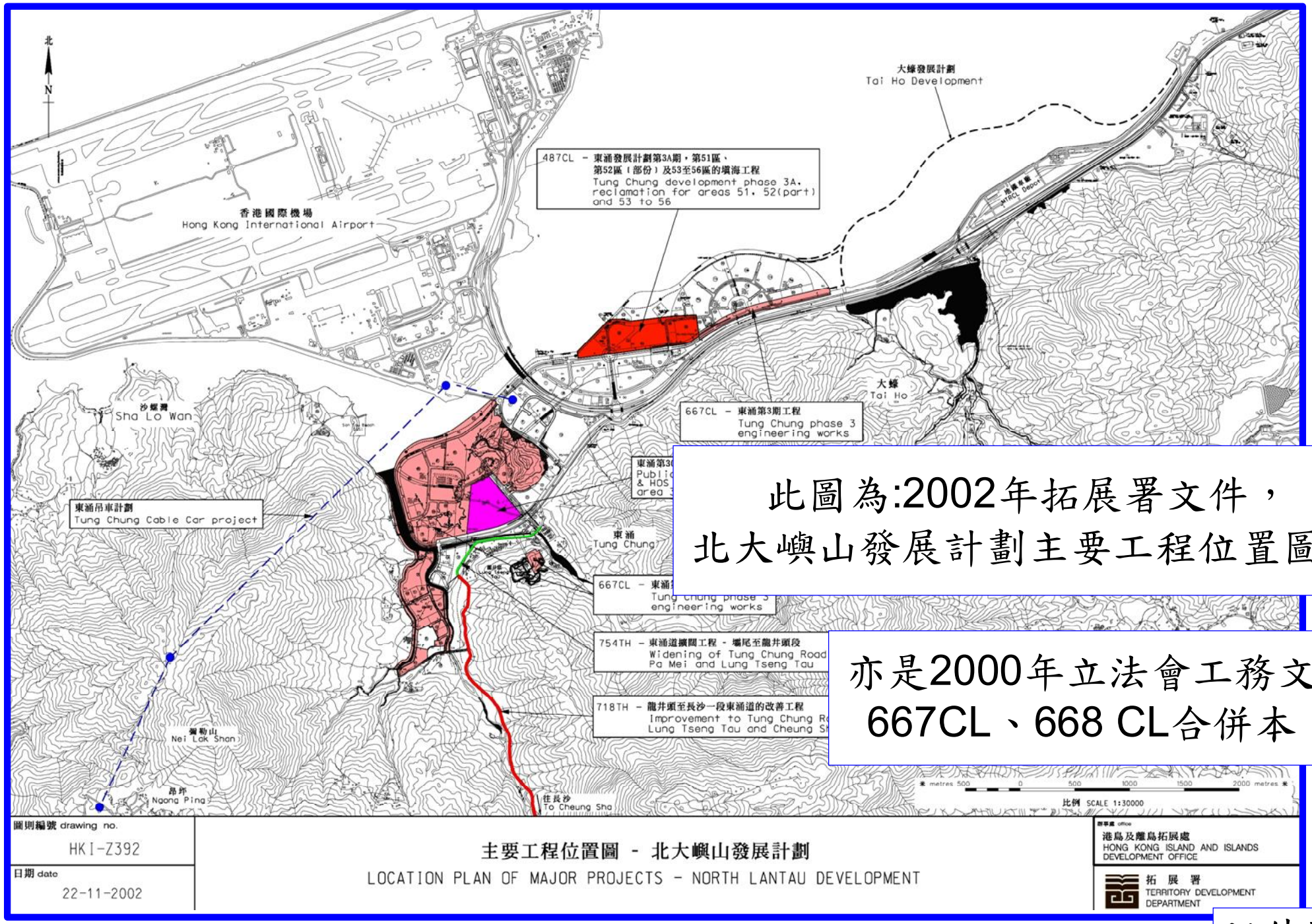
立法會交通事務委員會　sc_tp_rdp@legco.gov.hk

路政署鐵路拓展處 enquiry@ourfuturerailway.hk

逸東社區網絡協會

yattung.hk@gmail.com

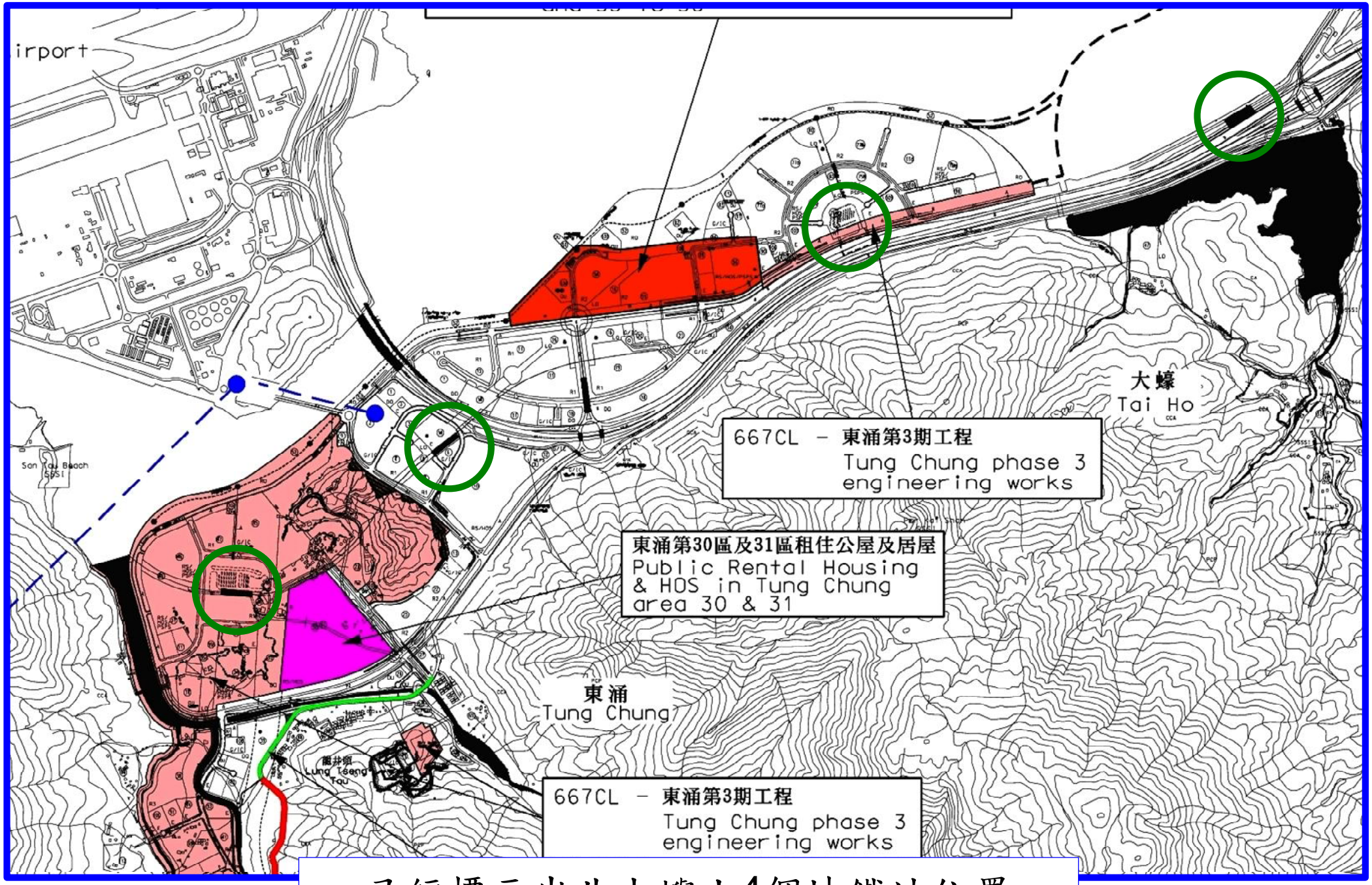
2013 年 4 月 27 日



此圖為:2002年拓展署文件，
北大嶼山發展計劃主要工程位置圖。

亦是2000年立法會工務文件
667CL、668 CL合併本。

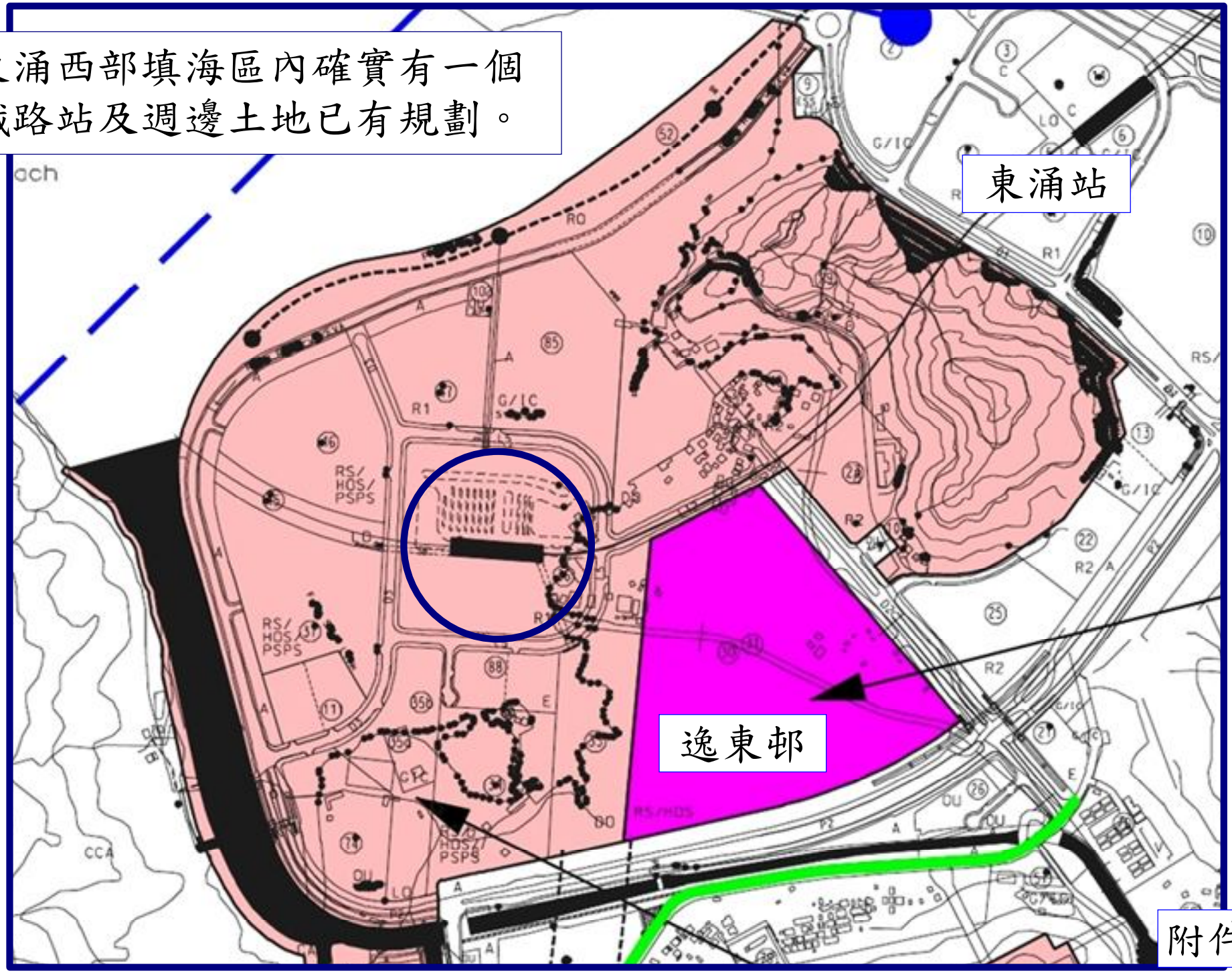
附件圖1



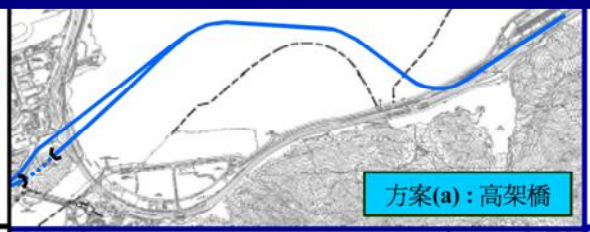
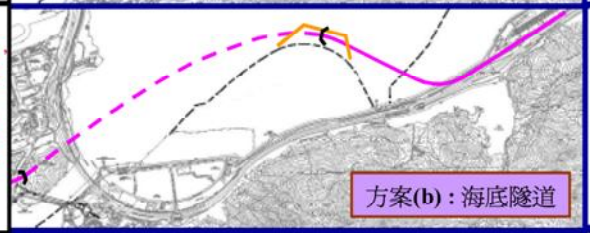
已經標示出北大嶼山4個地鐵站位置

附件圖2

東涌西部填海區內確實有一個鐵路站及週邊土地已有規劃。

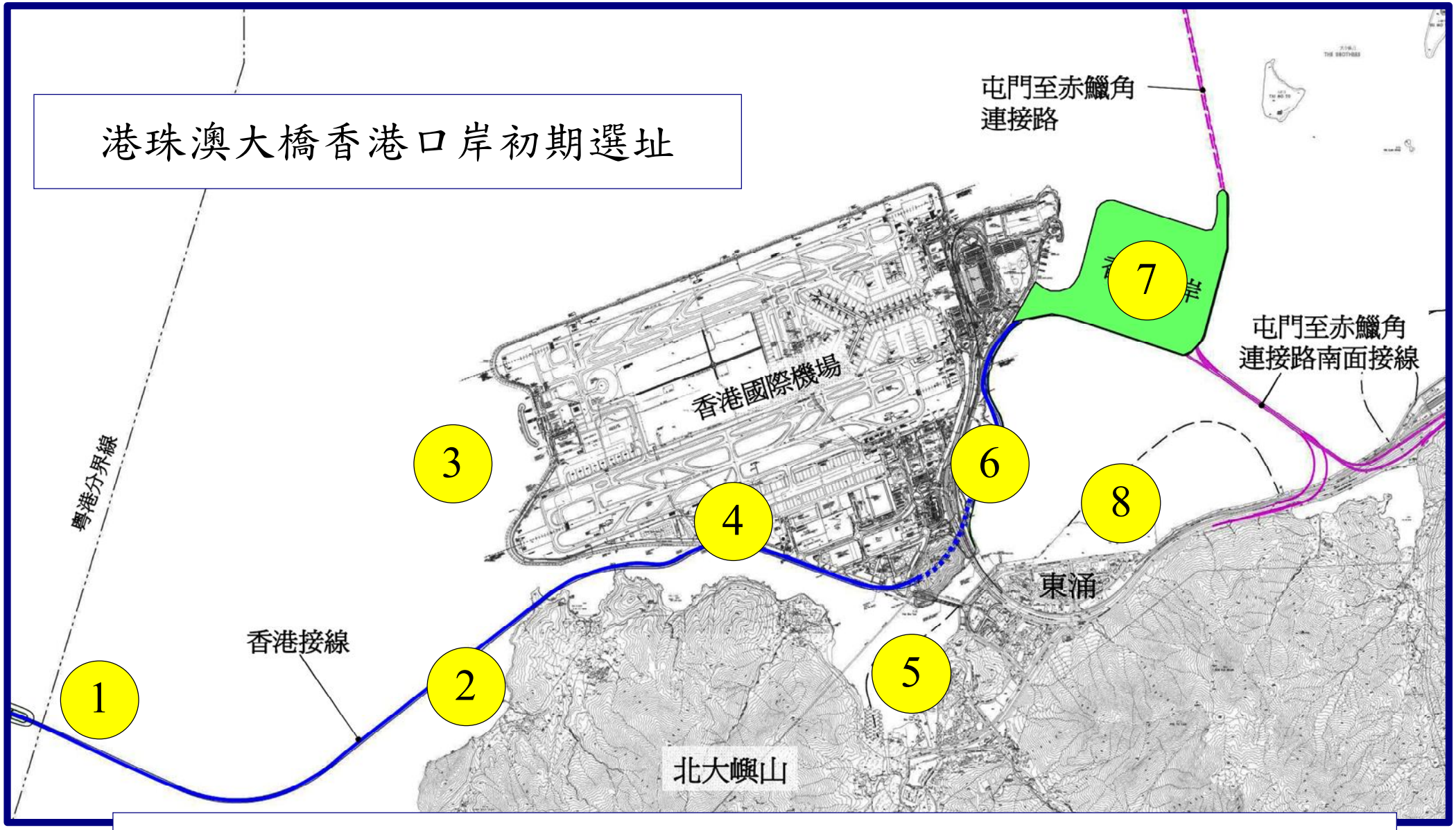


附件圖3

優點	缺點		
• 與東涌距離最遠 • 從施工的難易程度、使用量、運作和維修保養的角度來看，較適合在此建造開放式的公路	缺點 • 東涌的海景多少都會受到影響（雖然兩者之間有一段距離）		全長 ~ 11公里 建築費用 ~ HK$ 70-80億 經常費用 ~ HK$ 3500萬/每年
優點 • 在海底建造隧道，不會影響東涌的海景	缺點 • 東面水域海床下有空洞，如建造隧道，沉降的風險極高 • 從施工的難易程度、使用量、運作和維修保養的角度來看，較不適合興建隧道		全長 ~ 11公里 （包括 ~3公里 隧道） 建築費用 ~ HK$ 90-100億 經常費用 ~ HK$5000萬/每年
優點 • 長度最短，造價最低	缺點 • 最接近東涌民居 • 須封閉在東涌新市鎮兩條現有支路		全長 ~ 6.5公里 （包括 ~0.3公里 隧道） 建築費用 ~ HK$ 40億 經常費用 ~ HK$ 2500萬/每年
優點 • 東涌的海景可免受影響	缺點 • 從施工的難易程度、使用量、運作和維修保養的角度來看，較不適合興建隧道 • 影響黃泥屋山上的涼亭和墓地，及一個擬建的		全長 ~ 8.5公里 （包括 ~2.5公里 隧道） 建築費用 ~ HK$ 60億 經常費用 ~ HK$ 4500萬/每年

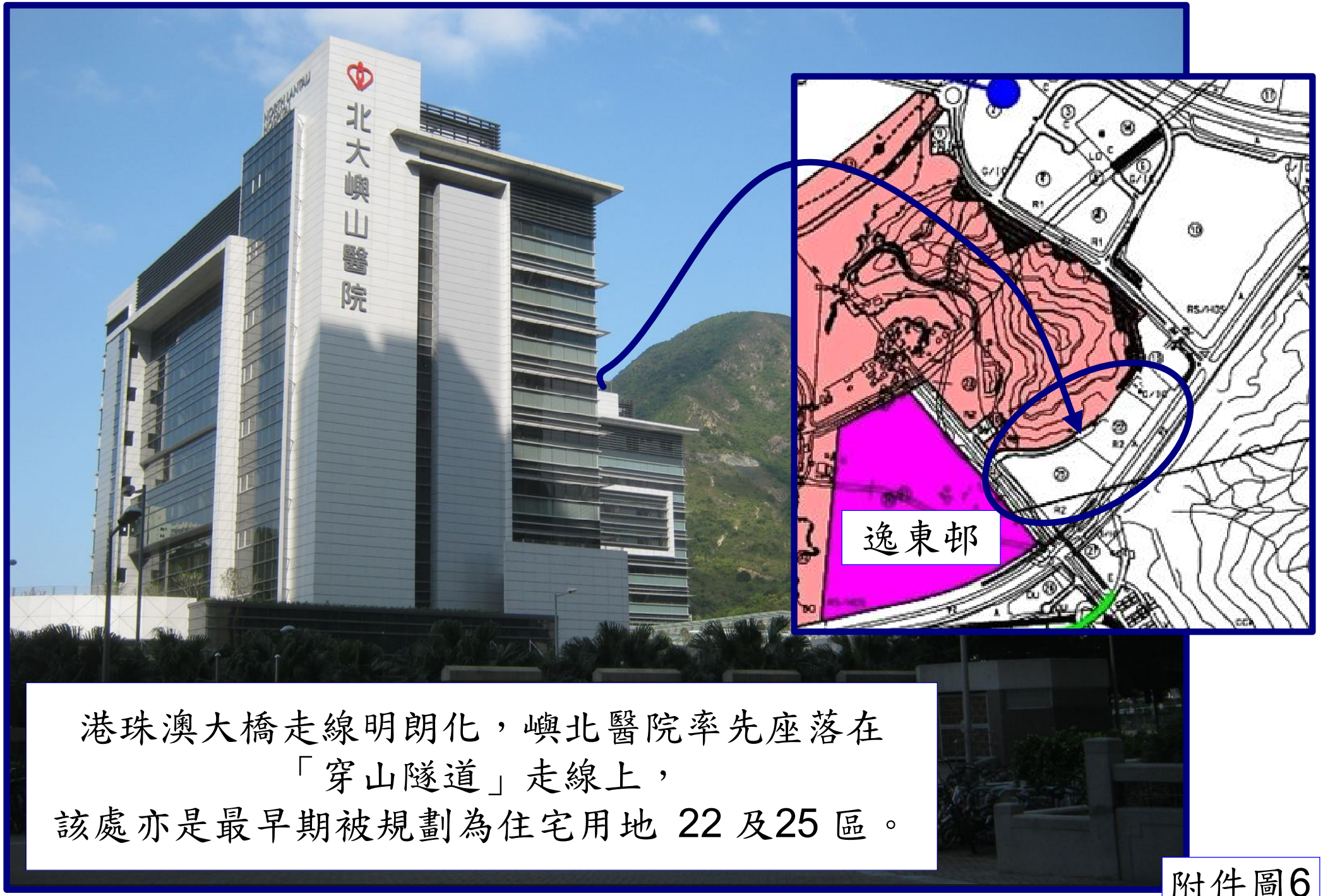
跨境通道「港珠澳大橋」走線，窒礙東涌發展。

附件圖4



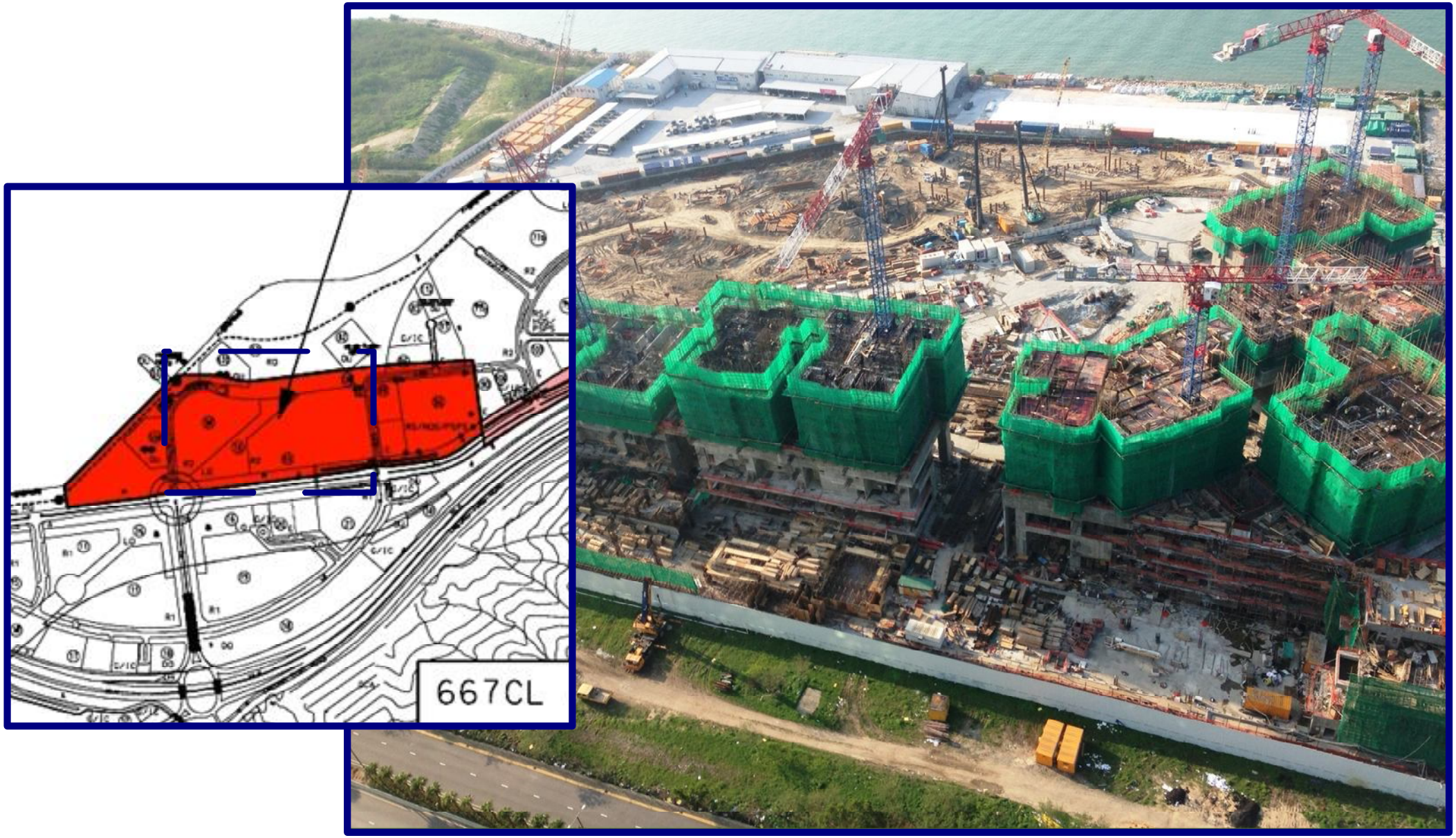
再殺出「三地三檢」「港珠澳大橋香港口岸」，冰封東涌土地。

附件圖5



港珠澳大橋走線明朗化，嶼北醫院率先座落在
「穿山隧道」走線上，
該處亦是最早期被規劃為住宅用地 22 及25 區。

附件圖6

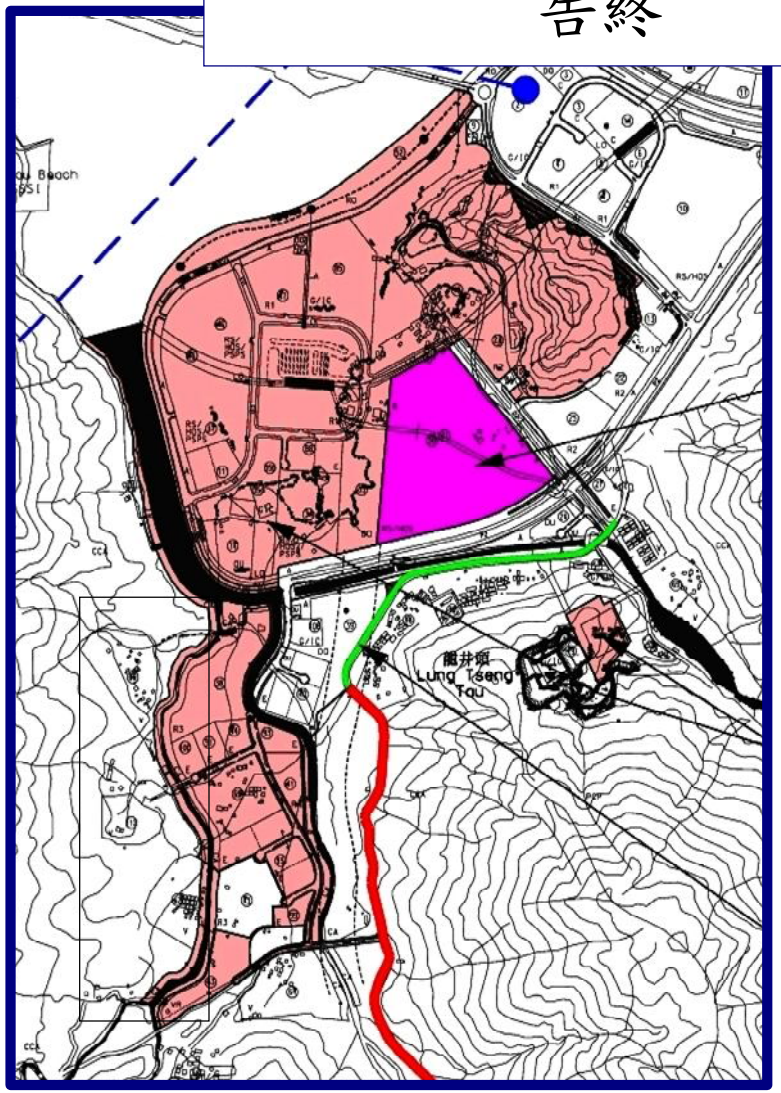


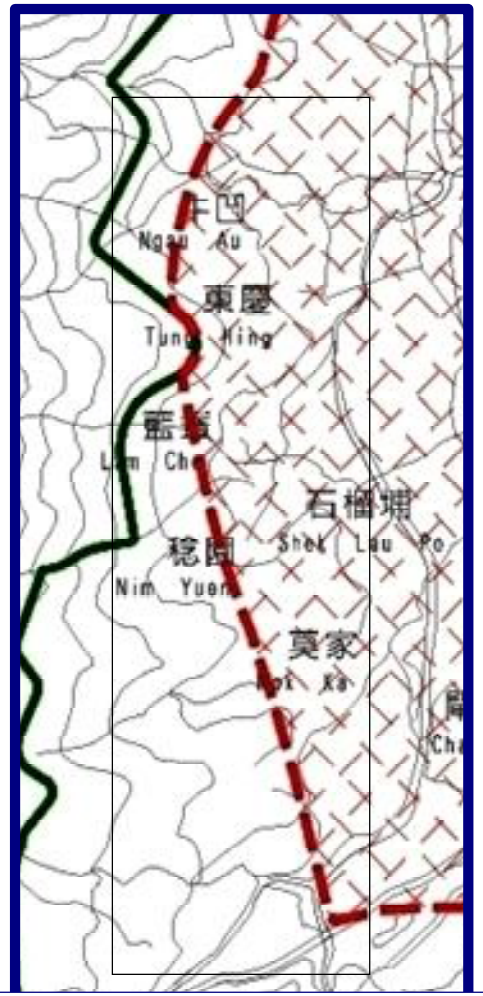
香港口岸初期選址，
東涌餘下發展計劃3A--51區至56區，亦已解封。

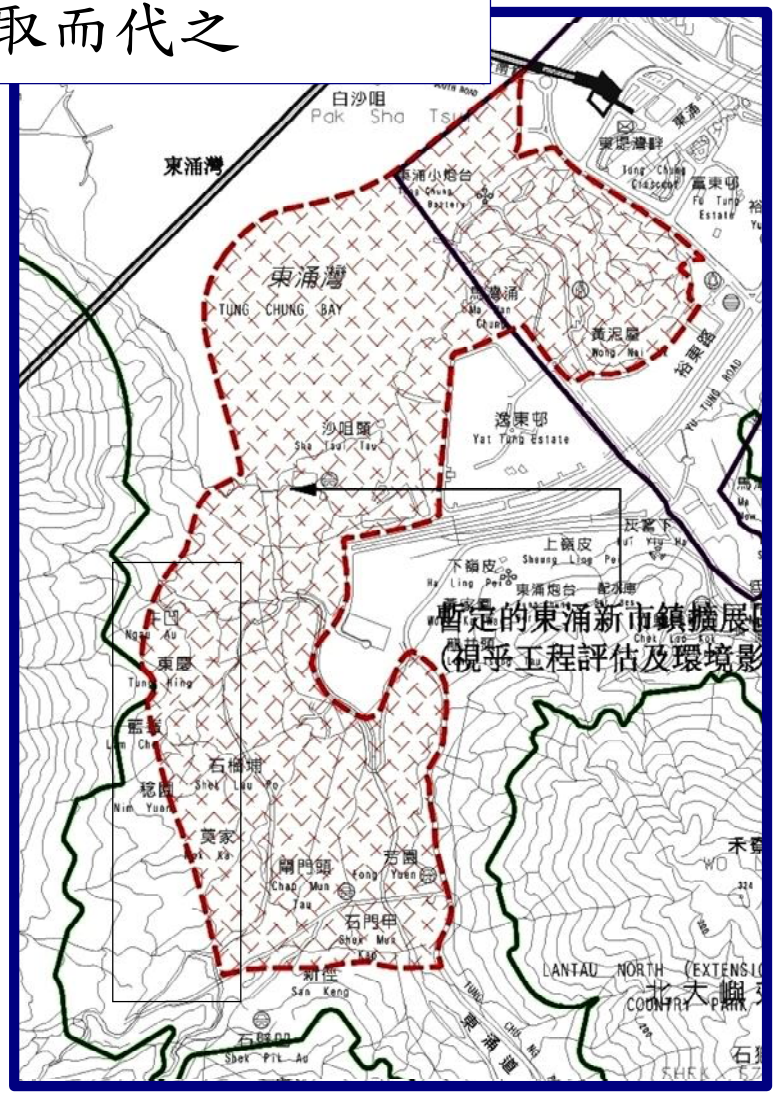
附件圖7

「東涌西餘下發展計劃」
告終

「東涌新市鎮擴展研究」
取而代之





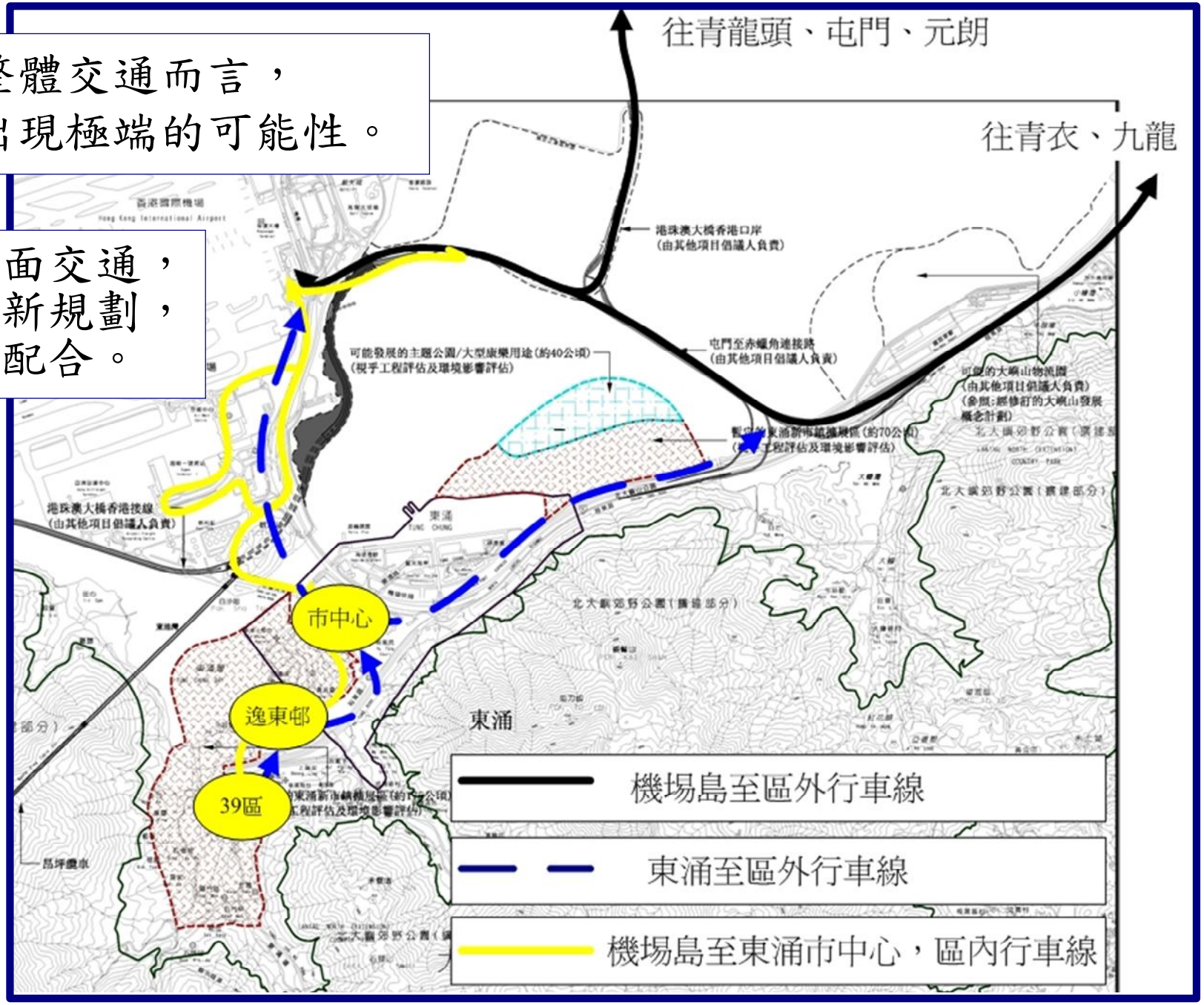


兩者分別不大，主要分別只是把東涌谷、牛坳河的農地及屋地，納入擴展研究之內。

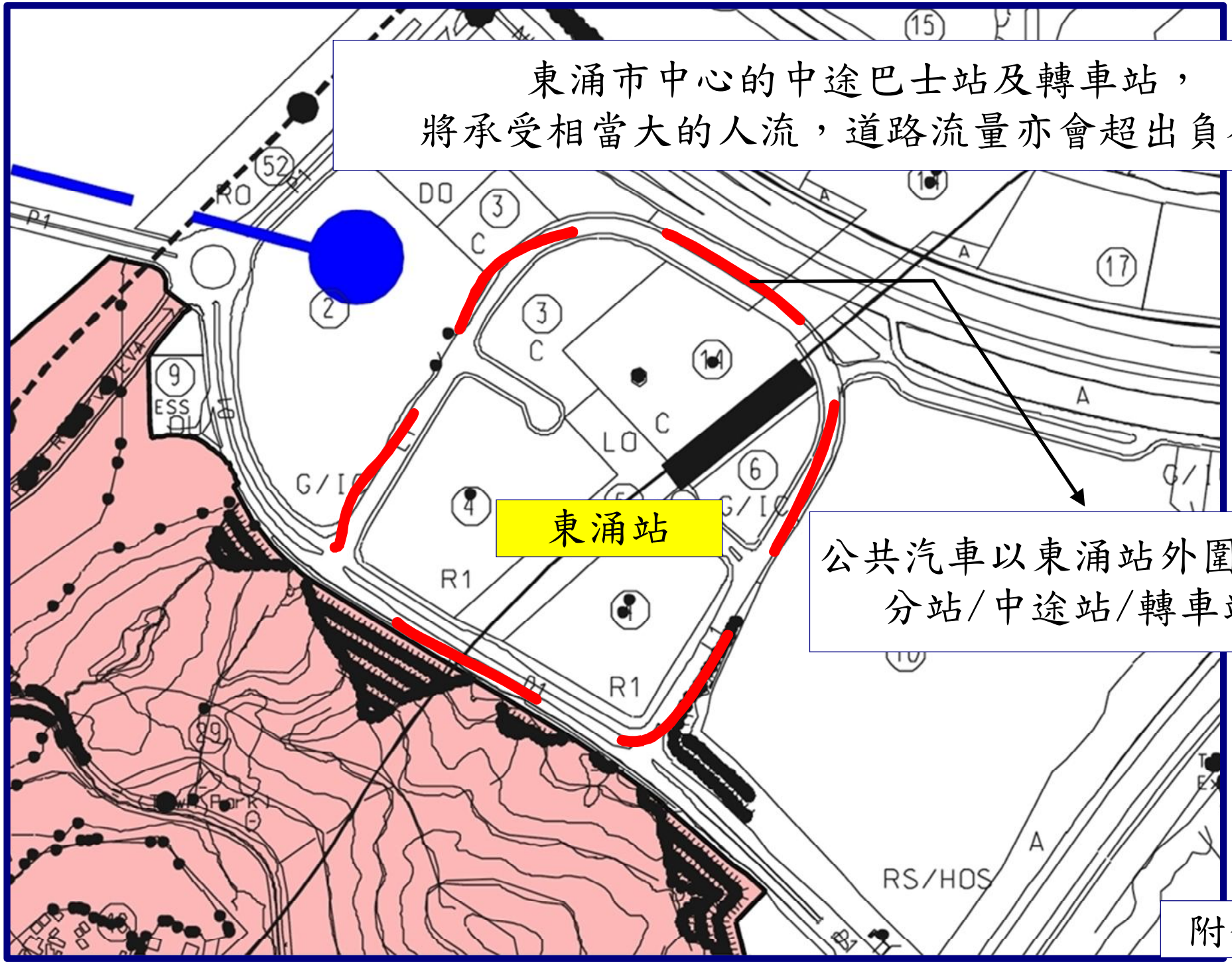
附件圖8

整體交通而言，
將會出現極端的可能性。

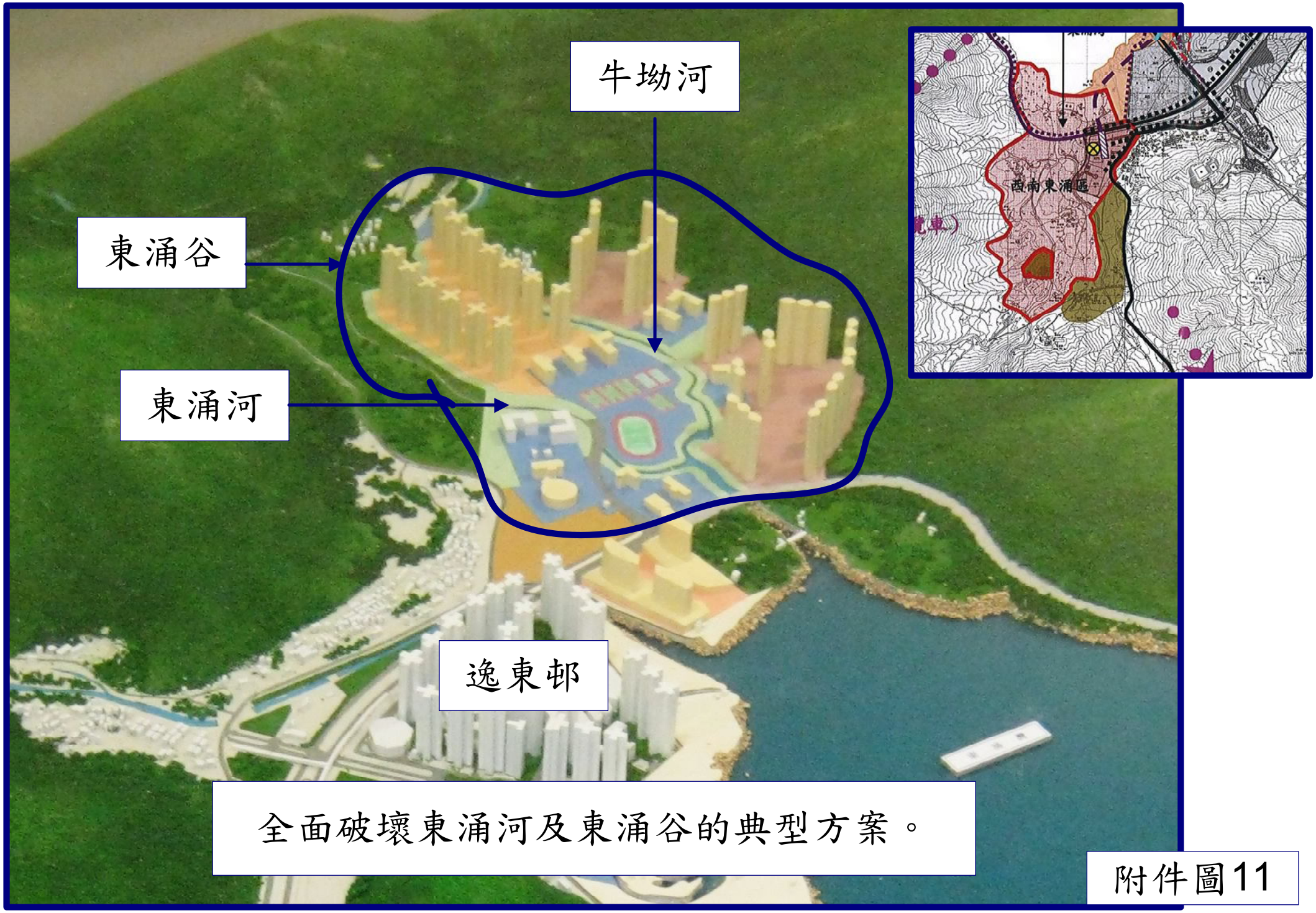
東涌地面交通，
必須重新規劃，
以作配合。



附件圖9


東涌市中心的中途巴士站及轉車站，
將承受相當大的人流，道路流量亦會超出負荷。
東涌站
公共汽車以東涌站外圍道路為
分站/中途站/轉車站。
RO
DO
C
LO
G/IC
R1
RS/HOS
A
ESS

附件圖10



全面破壞東涌河及東涌谷的典型方案。

附件圖11