

政府總部  
發展局  
工務科

香港添馬添美道 2 號  
政府總部西翼



Works Branch  
Development Bureau  
Government Secretariat

West Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局網址 Our Website: <http://www.devb.gov.hk/>

電話 Tel No.: 3509 8385

本局檔號 Our Ref.: DEVB(CR)(W) 5-30/9

傳真 Fax No.: 2801 5620

來函檔號 Your Ref.:

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會人事編制小組委員會秘書  
(經辦人：司徒少華女士)

司徒女士：

人事編制小組委員會  
2017 年 4 月 26 日會議的跟進事項  
EC(2016-17)29

就朱凱迪議員在 2017 年 4 月 26 日的立法會人事編制小組委員會會議上提交的信函，現附上我們的回覆。

發展局局長

(黎卓豪 黎卓豪 代行)

2017年5月19日

副本送

財經事務及庫務局局長

(經辦人：財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1)

土木工程拓展署署長

(經辦人：港島及離島拓展處處長)

立法會人事編制小組委員會  
2017年4月26日會議的跟進事項  
EC(2016-17)29

就朱凱迪議員在會議上提交的信函，經諮詢商務及經濟發展局、運輸及房屋局及相關部門後，現就各項查詢答覆如下：

問題(一) 《限制公契》(deed of restrictive covenants)及《認購權契約》

本人及香港人剛得悉《限制公契》(deed of restrictive covenants)內容，即國際主題樂園有限公司與政府簽署之契約，限制對欣澳填海發展之高度，受限土地及海域竟然多達5,000公頃，然而發展事務委員會中，政府從未提出，委員備受誤導，簡宜有欺騙之嫌。

- (1) 請告知，該處填海後，是否不能興建任何與迪士尼樂園競爭之旅遊設施，而只能興建幫助迪士尼樂園業務之旅遊設施。
- (2) 請告知，是否東大嶼都會發展，需取得迪士尼公司同意。
- (3) 請告知，政府何時會與迪士尼公司就《限制公契》(deed of restrictive covenants)內容修訂，作正式磋商？此談判中，政府代表權責為何？法理基礎為何？
- (4) 政府是否需額外付出公帑，才能買回迪士尼公司同意，減少高度發展限制？
- (5) 若政府要求從《限制公契》(deed of restrictive covenants)受影響範圍的數百個地段，放寬10米發展空間，姚松炎估計此一放寬，商業價值高達3,000億。請政府說明此估價是否合理。若否，請政府提供粗略估價。
- (6) 若迪士尼營運繼續未見起色，政府會否考慮即時買回二期預留土地認購權，為大嶼山的規劃提供新出路與新可能？該認購權現時市值多少？

答：政府於1999年11月18日發出關於「香港迪士尼樂園」的立法會參考資料摘要中已交代，在1999年11月16日，行政會議建議並由行政長官指令一系列落實在大嶼山竹篙灣興建和營辦香港迪士尼樂園度假區(下稱「樂園」)的安排。當時的安排包括授權地

政總署代表政府與香港國際主題樂園有限公司(下稱「主題樂園公司」)簽訂限制性契約(Deed of Restrictive Covenant)，在樂園附近範圍的未來發展實施了一些高度、建築物及用途的限制，以保持樂園的夢幻氣氛和確保四周的用途與樂園協調。該契約自2000年1月起已在土地註冊處登記(註冊摘要編號：IS278911)，可供公眾查閱。就問題的六個部分，有關資料如下：

- (1) 就欣澳填海計劃，正如政府向立法會發展事務委員會發出的文件【CB(1)578/16-17(07)號】指出，政府建議欣澳填海地點主要可用作康樂及旅遊相關發展。例如透過發展新的旅遊景點、康樂或休憩設施、主題酒店，以及零售、餐飲和娛樂設施，締造東北大嶼康樂及旅遊大門。上述設施(國際品牌主題樂園及賭場除外)均符合限制性契約中在欣澳填海區主要允許的土地用途。具體的方案有待於欣澳填海的規劃及工程研究中探討。
- (2) 我們必須指出，放寬樂園周邊的發展限制並不是東大嶼都會和欣澳填海發展計劃的必須或先決條件，只是提高發展及規劃的靈活性，可容許將來有更大彈性及空間探討大嶼山及周邊包括樂園附近的發展潛力。東大嶼都會和欣澳發展並不需取得華特迪士尼公司(下稱「迪士尼公司」)同意。
- (3) 因應社會上(包括立法會)對樂園附近發展限制的關注，政府現時正與迪士尼公司商討放寬發展限制的細節，但雙方尚未就放寬的細節達成協議，仍要繼續商討。
- (4) 放寬樂園附近的發展限制對政府及樂園來說是雙贏的安排。樂園落戶香港已經11年，明白自己是香港旅遊業的一部份，亦理解香港的長遠發展會為樂園的業務帶來增長動力。為表示對香港的承擔，加上香港社會(包括立法會)都有聲音要求放寬發展限制，迪士尼公司樂意就香港長遠的整體發展作出支持和配合。政府並無需要付出任何公帑。
- (5) 放寬發展限制對相關地段的影響，需視乎實際放寬條款、規劃用途、規劃發展密度及基礎設施供應等而定，不能一概而論。政府現時無計劃就相關假設情況進行估算。

- (6) 主題樂園公司根據《認購權契約》擁有計劃用作樂園第二期發展用地的認購權，而該用地現時可按《限制性契約》的核准用途用作各類短期用途，例如休憩、體育等設施。推行樂園第二期發展是樂園未來長遠發展的其中一個可行方案，政府和迪士尼公司會繼續就第二期發展作探討。

## 問題(二) 堅城東大嶼交通基建研究

就第12段第(f)項，請提供基本工程儲備基金分目5101CX項目5H92CL「**Technical study on transport infrastructure at Kennedy Town for connecting to East Lantau Metropolis**」正文全文。若無法提供，請說明提供日程。本人已多次表達，須取得此研究正文及參詳，了解跨海交通基建的難度後，方適合討論任何大嶼山相關撥款。

答：「連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究-可行性研究」尚在進行中，預計在2017年年中完成。當研究完成後，我們可提供研究報告的可公開部分給立法會參閱。

## 問題(三) 索罟灣研究

請提供第12段第(p)項「南丫島索罟灣前南丫石礦場地區未來土地用途發展規劃及工程研究-可行性研究」正文全文。亦請提供此規劃自2014年公眾參與後，政府這3年的工作、整個計劃之日程、造價及撥款申請部署。

答：「南丫島索罟灣前南丫石礦場地區未來土地用途發展規劃及工程研究-可行性研究」於2014年3月至5月進行了第二階段社區參與，收到公眾對建議發展大綱草圖的主題、規模、土地用途、交通接駁等方面的不同意見。因應這些公眾意見，政府於2016年8月開展了「南丫島索罟灣前南丫石礦場未來發展的市場意向調查及發展計劃邀請」，以進行市場意向調查，從而對發展模式提出建議。視乎調查結果，建議發展大綱草圖或需作修改，屆時才可決定這項發展計劃的推行時間表及預測造價。目前，可行性研究仍在進行中，預計於2018年完成。當研究工作完成後，我們可提供研究報告的可公開部分給立法會參閱。

#### 問題(四) 小蠔灣填海

- (1) 就第12段第(f)項，請提供基本工程儲備基金分目5101CX項目 5H95CL 「**Technical study on landside development at Siu Ho Wan**」正文全文。
- (2) 2016年10月港鐵《小蠔灣鐵路站及小蠔灣車廠重新規劃工程 - 工程項目簡介》之環評文件，並無述及其他填海，即本文件第12段第(e)項之工程。請問政府，港鐵環評是否斬件，不盡不實，欺騙香港市民？
- (3) 地鐵站上蓋會否考慮不再是私樓，而是居屋？
- (4) 小蠔灣填海區鄰近廚餘廠及骨灰安置所等多項污染設施，且位置孤懸，何以見得適宜發展？或，會否考慮只發展車站上蓋，不作填海？

答：

- (1) 「小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究-可行性研究」尚在進行中，預計在2017年年中大致完成。當研究完成後，我們可提供研究報告的可公開部分給立法會參閱。
- (2) 政府近年與香港鐵路有限公司(港鐵公司)探討現有及未來鐵路沿線車站和鐵路相關用地的發展潛力，港鐵小蠔灣車廠是其中一幅積極考慮中的用地。正如2017年《施政報告》所述，該用地的法定規劃程序將於本年度開展，可於中長期提供不少於14 000個住宅單位。

小蠔灣車廠用地的擬議發展(下稱「擬議項目」)將建於車廠上蓋，當中涉及改裝現有小蠔灣車廠設施。擬議項目不涉及填海工程。

一如所有的用地發展方案，擬議項目現階段正進行不同技術評估及研究(包括就前述工程事宜的研究、規劃研究及環境影響評估)，以確立項目在各個技術範疇的可行性。

現時，港鐵公司正為擬議項目進行兩項環境影響評估，分別為：

- (a) 「擬建小蠔灣車廠上蓋住宅及商業綜合發展項目」

(工程項目簡介編號：PP-542/2016；環評研究概要編號：ESB-294/2016)；及

- (b) 「小蠔灣鐵路站及小蠔灣車廠重新規劃工程」(工程項目簡介編號：PP-544/2016；環評研究概要編號：ESB-296/2016)。

小蠔灣填海及毗鄰地區發展屬政府計劃中的另一發展項目。按上述環評研究概要，申請人(即港鐵公司)為擬議項目進行環境影響評估時，需考慮其他可能對擬議項目有影響的現有及計劃中項目，以評估擬議項目的累計性環境影響，其中包括小蠔灣填海及毗鄰地區發展。

當日後政府為小蠔灣填海及毗鄰地區發展而進行環境影響評估時，亦同樣需考慮其他可能對該項目有影響的現有及計劃中項目，當中包括上述擬議項目，以評估該擬議項目的累計性環境影響。

- (3) 政府會因應各項研究結果，適當地與港鐵公司跟進各項技術事宜和擬議項目的實施安排及細節。我們備悉朱凱迪議員對於會否在用地上興建居屋的關注。
- (4) 大嶼山發展諮詢委員會的第一屆工作報告「全民新空間」指出，隨著研究中的小蠔灣車廠上蓋發展及擬議新增的港鐵車站，小蠔灣地區將有潛力發展為東涌新市鎮毗鄰的新社區及提供私營專業培訓／高等教學用途的空間。政府了解小蠔灣填海區附近亦有不少發展限制（其中包括與興建中的小蠔灣有機資源回收中心第1期和擬議的骨灰安置所設施的土地用途兼容問題），因此，已於2015年7月開展「小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究－可行性研究」，務求盡早識別有關小蠔灣發展的主要議題及其可行的初步解決方案，以便在下一階段的研究中作詳細探討。待研究大致完成後，政府會制定下一階段的工作計劃(包括初步發展方案、進一步研究範圍、時間表等等)。

#### 問題(五) 三跑道對 NEF25 影響

請提供NEF25等量線於三跑道興建後之變化地圖。

答:有關在機場三跑道系統興建前後的飛機噪音預測(NEF)25等量線圖，可透過以下連結下載：

- (a) 飛機噪音預測(NEF)25等量線 (2011)  
[http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia\\_2232014/html/Drawing%207-3-003.pdf](http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/Drawing%207-3-003.pdf)
- (b) 飛機噪音預測(NEF)25等量線(2030)  
[http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia\\_2232014/html/Drawing%207-3-007.pdf](http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/Drawing%207-3-007.pdf)

#### 問題(六) 索罟群島水療

- (1) 請提供基本工程儲備基金分目 5101CX 項目 7E34RG 「Preliminary feasibility study of spa and resort development at Cheung Sha and Soko Islands」正文全文。若無法提供，請說明提供日程。
- (2) 請說明可持續大嶼拓展處會否參與此項工程。請說明估算造價。
- (3) 請說明此概念於「全民新空間」諮詢時收到甚麼意見，請說明政府為何沒有因極大反對而中止。

#### 問題(七) 纜車延至大澳

- (1) 請提供基本工程儲備基金分目 5101CX 項目 7E38RG 「Preliminary feasibility study of cable car system from Ngong Ping to Tai O」正文全文。若無法提供，請說明提供日程。
- (2) 請說明可持續大嶼拓展處會否參與此項工程。請說明估算造價。
- (3) 請說明此概念於「全民新空間」諮詢時收到甚麼意見，請說明政府為何沒有因極大反對而中止。

答：有關問題(六)及(七)的資料如下：

- (1) 該兩項初步可行性研究仍在進行中，預計於今年稍後時間完成。當研究報告完成後，我們可提供研究報告的可公開部分給立法會參閱。
- (2) 視乎初步可行性研究的結果，可持續大嶼辦事處會通盤考慮下一步的跟進工作計劃。有關工程的造價仍然在估算中。
- (3) 「全民新空間」公眾參與活動報告經已在2016年11月上載至網站([www.LanDAC.hk](http://www.LanDAC.hk)) 供公眾閱覽。我們將參考在公眾參與活動中收集到的意見、初步可行性研究的技術評估結果(包括環境生態、交通配套、土地用途及規劃、財務等)，以及大嶼山發展和保育策略與整體發展的需求通盤考慮，才決定如何或會否推展有關項目。

#### 問題(八) 港珠澳大橋資料更新

- (1) 就第12段第(c)項，港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展自2015年初撥款後，進度如何？
- (2) 另外，運房局局長張炳良於2015年末至2016年初的港珠澳大橋追加撥款討論時提到，車流估算正在更新中；如今更新是否已完成，請務必提供研究全文予本委員會。

答：

- (1) 港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究於2015年1月開展，預計於2018年完成。我們正擬備香港口岸上蓋發展的方案並進行技術評估，預期於2017年年底或2018年年初展開第二階段社區參與活動。
- (2) 根據運輸及房屋局提供的資料，按現時的工程進展，港珠澳大橋整體工程力爭於2017年底完工，並將因應跨界通行政策落實措施等因素，以期早日三地同步通車。現時，為2017年或大橋通車初期作預測數字已沒有太大的現實意義。事實上，香港的基建規劃一般是按中長期的預計流量而設計，較少會在建造期間中途更新或重新預



測。因此，三地現時集中在中長期（即2030年及2036年）大橋車流量的預測及相關分析，在這方面，港方仍然與三地聯合工作委員會聘請的顧問商討當中的細節，待有進一步資料才可以向公眾交代。

#### 問題(九) 交通工程造价及更多資料

- (1) 2016年的《全民新空間》公眾諮詢及今年《香港2030+》的諮詢，均刊有策略性交通運輸基建概念圖。請政府將現有此地圖轉譯為文字資料，細列每項牽涉的構思中的交通基建，其起點與終點，其運輸功能、性質、容量目標，及初步估價。特別是新界西北、東大嶼、港島之跨海鐵路及公路。
- (2) 上述策略性交通運輸基建概念圖中，屯門至赤立角，似乎亦有鐵路建議。為何屯門至赤立角連接路興建時不考慮興建鐵路？如今會否再考慮興建鐵路？若然，難度為何？屯門至赤立角連接路工程最新超支情況為何？超時情況為何？工程難度為何？

答：

- (1) 在2016年的《全民新空間》及今年四月底結束的《香港2030+》公眾參與文件中擬議的運輸配套網絡，包括了一條連接新界西北-大嶼山-都會區的運輸走廊。該運輸走廊將以鐵路為骨幹，除了連接擬議東大嶼都會的內部，亦對外連接到港島西、九龍西、北大嶼山，以及經由香港口岸人工島進一步連接至新界西北。另外，擬議的運輸走廊亦包括策略性公路，以連接東大嶼都會與其他地區，包括向東連接至港島西，向北連接至大嶼山東北部／北大嶼山公路，並進一步連接至新界西北。這條走廊亦可成為通往機場及新界西北的另一條通道。整個擬議的運輸配套網絡，仍需視乎現正進行中的《香港2030+》研究，以及仍待進行的中部水域人工島策略性研究，才能作進一步的探討。

另一方面，運輸及房屋局將根據《香港2030+》研究及其公眾參與活動的結果，就本港2030年以後的規劃方向，推展跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究，當中包

括對大嶼山、新界西北和新界北部等地區發展所需的運輸基建進行探討，以期初步敲定有關基建的佈局，以及因應人口及就業分佈的變化，建議有關基建的落實時間表，使大型運輸基建的規劃配合香港整體長遠土地發展的需要。

擬議的交通及運輸網絡只屬概念性的草圖。有關的基建規劃詳情仍有待進一步研究，現時未有相關工務工程計劃的詳細資料。

- (2) 根據運輸及房屋局的資料，在屯門至赤鱸角連接路工程項目的規劃階段，路政署曾考慮於屯門至赤鱸角連接路加入鐵路的建議是否可行。惟在北面連接路海底隧道段兩端的出入口填海造地，必須興建斜道讓車輛爬升至地面。然而，鐵路對坡度的要求比道路為高。若要容納鐵路，走線必須採用較低的坡度，導致填海的長度大幅增加，影響現有海上交通。鑒於以上原因，若同一走線需要兼顧鐵路和道路的建造，技術上並不可行。因此，政府並沒有於屯門至赤鱸角連接路項目中加入鐵路。屯門至赤鱸角連接路工程項目(即工務計劃項目6846TH「屯門至赤鱸角連接路—詳細設計、工地勘測和前期工程」及6857TH「屯門至赤鱸角連接路—建造工程」)的總核准預算為467.08億元，目前並未有出現超支的情況。

另外，正如我們在回應本題(1)中提及，為配合近年建議的東大嶼都會發展，運輸及房屋局日後會推展跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究，當中包括對大嶼山、新界西北和新界北部等地區發展所需的運輸基建進行探討，包括研究一條連接新界西北-大嶼山-都會區的運輸走廊的可行性。

#### 問題(十) 貝澳之《發展審批地區圖》

因無《發展審批地區圖》覆蓋，違規發展及傾倒泥頭無法檢控，貝澳海岸保護區形同虛設。此事被公眾強烈批評多年。請政府告知，發展局、土木工程拓展署、可持續大嶼辦事處會否承諾，即時處理？

答：我們明白社會要求更妥善地處理有關問題的訴求，當可持續大嶼辦事處成立後，會繼續與各綠色團體、保育人士及地區持份者保持溝通，並統籌相關部門積極跟進以及處理非法傾倒泥頭的事件，以及與相關部門積極探討和研究各項有助改善南大嶼非法傾倒泥頭的方法。

#### 問題(十一) 十一號幹線

因十一號幹線亦為「新界西北－大嶼山－都會區運輸走廊」一部分，即東大嶼構思之配套，故本人認為政府須告知本會，兩條由新界西北通向都會區的主要幹道的資料，以供參照對讀，包括：

- (1) 大欖隧道未來 10 年車流估算；
- (2) 屯門赤立角連接路最初車流估算；
- (3) 屯門赤立角連接路於港珠澳大橋車流估算更新後之最新車流估算；
- (4) 大欖隧道專營權結束後政府之收費水平訂定意向；
- (5) 屯門西繞道最新走線、日程、造價及車流估算。

答：據了解，朱凱迪議員亦曾就以上問題在立法會交通事務委員會上提出，我們亦已將有關問題轉介運輸及房屋局，由該局一併回覆。

#### 問題(十二) 東涌東

- (1) 請政府務必告知，整個東涌區（包括東涌東）公營街市興建意向、地劃及日程。
- (2) 因房屋問題更嚴峻，請政府告知，東涌東的公私營房屋比例，能否重新諮詢公眾，並附理據。
- (3) 請政府告知，東涌東鐵路站發展模式預期為何？東涌東鐵路站附近，如何能避免由發展商的商業設施壟斷，把重要的公共空間還給市民？

答：

- (1) 現時東涌新市鎮已設有街市及其他新鮮糧食零售店，包括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，亦將分別提供濕貨街市，該兩個公共房屋發展項目預計分別於2017年及2018年完成。此外，政府在東涌新市鎮東擴展區的東面初步物色到合適地點興建具規模的公眾街市，有關選址會鄰近擬興建的東涌東港鐵站，有助連接現時東涌港鐵站和擬興建的東涌西港鐵站，同時鄰近公共交通交匯處，使更多市民能容易到達，不但滿足新發展區居民的需要，並且可普遍照顧東涌地區市民的需要。相關的政策局和部門會在詳細設計及落實東涌新市鎮擴展區的階段緊密協調和推展這方面的工作。

- (2) 東涌新市鎮擴展是政府多管齊下全方位增加土地供應，以滿足中長期住屋及經濟發展需求的重要措施之一。現時東涌東發展的公營房屋與私營房屋比例為63:37(25,700單位：15,100單位)，高於《長遠房屋策略》下訂立的公私營房屋供應目標，並回應增加公營房屋供應的訴求以滿足市民的殷切需求。東涌新市鎮擴展研究已於2012-2014年期間分別進行了三個階段的公眾參與活動，並透過不同的渠道包括論壇、工作坊、巡迴展覽、焦點小組會議及簡介會收集公眾的意見。所收到的意見經過整理和分析成為制訂建議發展大綱圖的基礎。此外，城市規劃委員會亦在2016年初就涵蓋東涌東的《東涌擴展區分區計劃大綱圖》進行刊憲，讓公眾提交申述及意見。城規會於2016年9月28日就收到的申述及意見舉行聆訊會議，在考慮各項申述和意見後，於2016年11月18日決定不修訂有關分區計劃大綱圖。行政長官會同行政會議亦於2017年2月7日核准了有關分區計劃大綱圖。東涌新市鎮擴展區現時的規劃及土地用途已充份考慮及反映規劃研究階段及法定規劃過程所收到的公眾意見。政府現時並無計劃就東涌東的公私營房屋比例重新諮詢公眾。然而，東涌新市鎮擴展計劃由現時到完成仍有一段相當長的時間，日後如果規劃情況有重大變動例如房屋政策或供應目標調整，政府會視乎是否有確切需要進一步檢討規劃土地用途及公私營房屋比例。
- (3) 運輸及房屋局已按照《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間，於2017年1月邀請香港鐵路有限公司就落實東涌西延線(及東涌東站)提交建議書，其後政府會對有關的

建議書進行評估。按照既定程序，在敲定任何新鐵路方案前，政府會就方案的具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間表諮詢公眾。

東涌東鐵路站以北的第113區將發展為「都會中心區」作為整個東涌東的中心區，用作綜合發展，將會發展為住宅及辦公室，興建公共交通交匯處、休憩用地和政府、機構或社區設施，同時亦提供商業零售設施。在東涌新市鎮東擴展區的規劃，包括貫通南北的中央綠園公眾休憩用地，是該區心臟地帶的聚焦點和活動樞紐/場地。第113區用地會提供行人設施，方便市民由擬建的東涌東鐵路站通往前面的中央綠園(第113區與東涌東鐵路站地面為P1主要道路及鐵路路軌所分隔)。按現時規劃，中央綠園作為公共休憩用地，將由政府發展管理，而第113區在《東涌擴展區分區計劃大綱圖》上劃作「其他指定用途」註明「商業及住宅發展暨公共交通交匯處」用途的用地，將會作私營發展。地契會訂明項目倡議者進行發展前要提交符合地政總署署長要求的總綱發展藍圖，規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜，並提供上述各項公共設施、連接和空間。