

二零一二年十月二十六日舉行的城市規劃委員會
第 1022 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
周達明先生

黃遠輝先生 副主席

黃仕進教授

馬錦華先生

陳漢雲教授

陳祖楹女士

鄒桂昌教授

陳仲尼先生

張孝威先生

霍偉棟博士

符展成先生

何立基先生

何培斌教授

黃令衡先生

許智文教授

黎慧雯女士

林光祺先生

劉興達先生

劉文君女士

李美辰女士

李偉民先生

梁宏正先生

李律仁先生

陸觀豪先生

馬詠璋女士

邱榮光博士

署理環境保護署助理署長(環境評估)

黃漢明先生

地政總署署長

甯漢豪女士(由上午十一時十分至下午四時)

地政總署副署長(一般事務)

林潤棠先生(由上午九時至上午十一時十分及由下午五時起)

規劃署署長

梁焯輝先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)

王明慧女士

規劃署副署長／地區
黃婉霜女士

秘書

因事缺席

劉智鵬博士

梁慶豐先生

盧偉國博士

邱浩波先生

民政事務總署助理署長(2)
許國新先生

列席者

規劃署助理署長／委員會
謝建菁女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
盧惠明先生(上午)
朱慶然女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會
區晞凡先生(上午)
丁雪儀女士(下午)

議程項目 1

[公開會議]

通過二零一二年十月十二日第 1021 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 秘書建議二零一二年十月十二日第 1021 次會議記錄草擬本第 115(1)(ix)段第一句應修訂為：

「為符合訂明窗戶要求和在街道中線起計 30 米範圍內的建築物須相距 15 米，一個可行的方案是按照所謂「土樓」的設計形式，把全部七幢單一方向的住宅大廈圍着申述地點興建。」

2. 委員不反對擬議修訂，並同意在加入有關修訂後通過有關會議記錄。

議程項目 2

[公開會議]

續議事項

[會議以廣東話進行。]

- (i) 建議對已通過的城市規劃委員會
二零一二年九月二十八日第 1020 次會議記錄作出修訂

3. 秘書報告，二零一二年九月二十八日第 1020 次會議記錄草擬本於二零一二年十月十二日獲城規會通過，無須作出修訂，但經進一步審視後，發現會議記錄第 160 段有關中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖的編號有誤，應該是「S/H24/7」而不是「S/K24/7」。獲通過的會議記錄第 160 段的建議修訂已送交委員考慮。

4. 經商議後，城規會同意經修訂的會議記錄。

[符展成先生此時暫時離席。]

[林光祺先生此時到達參加會議。]

(ii) 放棄的城市規劃上訴個案

城市規劃上訴個案編號：2011 年第 2 號
擬在劃為「綜合發展區」地帶的上環士丹頓街 60 至 66 號和 88 至 90 號、中和里 4 至 6 號、華賢坊東 8 和 13 號、華賢坊西 2 至 10 號和 16 號、城皇街 2 至 10 號和 17 至 19 號、永利街 1 至 12 號、必列者士街街市和垃圾收集站以及毗連政府土地進行綜合住宅及商業發展，並附設政府、機構或社區設施及公眾休憩用地
(申請編號 A/H3/388)

5. 秘書報告，上訴人已於二零一二年十月十二日主動放棄上訴(2011 年第 2 號)。上訴委員團(城市規劃)於二零一一年一月十八日接獲該宗城市規劃上訴個案(2011 年第 2 號)，上訴人反對城規會於二零一零年十一月五日駁回一宗覆核規劃申請(編號 A/H3/388)的決定。該宗申請擬在當時的《市區重建局士丹頓街／永利街發展計劃核准圖編號 S/H3/URA1/2》上劃為「綜合發展區」的地帶進行綜合住宅及商業發展，並附設政府、機構或社區設施及公眾休憩用地。

6. 上訴委員團(城市規劃)於二零一二年十月十七日確認上訴人根據《城市規劃條例》下的《城市規劃(上訴)規例》第 7(1)條放棄上訴。

上訴個案統計數字

7. 秘書報告說，截至二零一二年十月二十六日，城市規劃上訴委員會尚未聆訊的個案共有 25 宗。上訴個案的統計數字詳列如下：

得直	: 28
駁回	: 124
放棄／撤回／無效	: 162
尚未聆訊	: 25
有待裁決	: 1
總數	: 340

屯門及元朗區

議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-LTY Y/227

在劃為「鄉村式發展」地帶的屯門青磚圍

第 130 約地段第 33 號(部分)、第 1541 號(部分)、

第 1551 號(部分)、第 1552 號、第 1554 號(部分)、第 1555 號(部分)

及第 1556 號 A 分段(部分)

闢設臨時公眾私家車及輕型貨車停車場(為期三年)

(城市規劃委員會文件第 9212 號)

[會議以廣東話進行。]

簡介和提問部分

8. 主席告知與會者，申請人已表示不會出席覆核聆訊。以下規劃署代表此時獲邀出席會議：

陳永榮先生 一 規劃署屯門及元朗規劃專員

9. 主席歡迎他出席會議，並請委員備悉有關修訂城規會文件圖 R-2 的替代頁已於會上呈閱。他繼而請屯門及元朗規劃專員向委員介紹這宗覆核申請。

10. 屯門及元朗規劃專員陳永榮先生借助投影片簡介這宗覆核申請，並按文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，以便在申請地點闢設臨時公眾私家車及輕型貨車停車場，為期三年。申請地點在提出第 16 條申請時和現時生效的《藍地及亦園分區計劃大綱核准圖編號 S/TM-LTY Y/6》上劃為「鄉村式發展」地帶；
- (b) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一二年四月二十日拒絕了這宗申請，理由是申請地點位於發展稠密的鄉村羣，而且申請人

未能證明有關的臨時發展不會對毗連的村屋／民居及附近地區的環境及排水造成不良影響；

- (c) 申請人就支持這宗覆核申請而提出的理由撮錄於文件第 3 段。有關理由如下：
- (i) 臨時停車場可應付區內村民的泊車需要；
 - (ii) 支持這宗申請的補充規劃綱領、美化環境建議及排水建議已予提交；
 - (iii) 沿南面邊界高 2.5 米的現有實心地界牆，以及沿東面及西面邊界擬設的實心地界牆，可有效地減少在停車場停泊車輛和開動引擎時所產生的短暫而輕微噪音影響；
 - (iv) 申請地點只供私家車停泊，而停車場亦不會在晚上十一時至翌日上午七時進行夜間作業；
 - (v) 申請人會採取經修訂的《處理臨時用途及露天貯物用地環境問題工作守則》所建議的適當緩減影響措施；
 - (vi) 申請地點範圍內現有的南北向通道會保持暢通無阻，以便行人和車輛使用；
 - (vii) 申請地點不會進行洗車活動，因而不會產生廢水；
 - (viii) 與現有地下公用設施有抵觸的擬議排水工程所存在的技術困難是可以克服的；以及
 - (ix) 這宗申請的規劃情況有別於小組委員會於二零一一年十月七日拒絕的一宗同類申請(編號 A/TM-LTTY/222)；

- (d) 申請地點位於鄉村式屋宇羣及民居當中，面積約為 2 350 平方米，現作車輛停泊用途。申請地點範圍內有一條南北向通道，供申請地點北面及東北面的鄉村式屋宇及民居使用。部分申請地點亦可通往西面的鄉村式屋宇；
- (e) 當局從未接獲涉及申請地點的申請。擬在分區計劃大綱圖上的「鄉村式發展」地帶闢設臨時公眾停車場的同類申請則有八宗，當中五宗在有附帶條件下獲小組委員會／城規會批准，理由是申請地點並非位於稠密的民居當中，更設有正式道路／通道。另外三宗同類申請被小組委員會拒絕，理由是申請地點位於發展稠密的鄉村羣，加上申請人未能證明有關的發展不會對毗連民居的環境造成不良影響；
- (f) 政府部門的意見——政府部門的意見撮錄於文件第 5 段。渠務署總工程師／新界北認為排水建議可以接受，但從建築的角度而言，關注有關建議是否可行，原因是擬議排水工程可能與現有地下公用設施有抵觸。其他政府部門普遍對這宗覆核申請沒有負面意見；

[符展成先生此時返回會議席上。]

- (g) 公眾的意見——當局在規劃申請階段接獲三份公眾意見書，當中兩份支持這宗申請，但沒有說明理由，另一份則關注到土地業權人是否已同意這宗申請。此外，當局在覆核階段亦接獲三份公眾意見書，分別由一名屯門區議員、一名青磚圍居民及擁有申請地點部分地段(即第 130 約地段第 1541 號)的註冊業主提交。該名屯門區議員支持這宗申請，理由是該區設有收費錶的停車位並不足夠，因此實有需要提供更多停車位以應付附近居民的需要。該名青磚圍居民則擔心倘這宗申請獲得批准，有關通道或會受阻。第 130 約地段第 1541 號的註冊業主因打算在該地段興建小型屋宇而反對有關建議；以及

- (h) 規劃署的意見——根據文件第 7 段所載的規劃考慮因素及評估，規劃署不支持這宗申請。有關的考慮因素及評估撮錄如下：
- (i) 申請地點位於稠密的鄉村式屋宇羣／民居當中。該臨時停車場會對周邊住宅用途的環境造成不良影響。再者，高 2.5 米的擬建實心地界牆會影響毗連民居的景觀。申請人未能證明有關發展不會對毗連地區的環境造成不良影響；
 - (ii) 申請人未能證明有關發展不會對排水造成不良影響。渠務署總工程師／新界北關注到擬議排水工程是否可行，原因是從建築的角度而言，擬議排水工程或與一些地下公用設施有抵觸；
 - (iii) 申請人未有說明申請地點範圍內現有的東西向通道可如何保留作公共通道；
 - (iv) 就已獲批准的同類申請而言，該等申請地點的周邊沒有稠密的民居，並設有正式道路／通道；
 - (v) 就被拒的同類申請而言，拒絕理由亦相若，即申請地點位於發展稠密的鄉村羣，加上申請人未能證明有關發展不會對毗連民居的環境造成不良影響。拒絕這宗申請，與小組委員會早前就同類申請所作的決定一致；以及
 - (vi) 自小組委員會於二零一二年四月二十日考慮這宗規劃申請以來，規劃情況一直未有重大改變。

11. 規劃署的代表完成簡介後，主席邀請委員提問。

12. 地政總署副署長(一般事務)林潤棠先生表示，地政總署屯門地政處接獲一宗有關在第 130 約地段第 1541 號興建小型屋宇的申請，而有關申請仍在處理中。

13. 一名委員備悉有公眾意見指申請人未獲該地段業權人的同意，並詢問當局會否考慮到這一點而不支持這宗申請。另一名委員表示，申請地點範圍內地段之一(即第 130 約地段第 1541 號)的業權人反對這宗申請，理由是他們有意在該地段上興建小型屋宇。這名委員詢問倘這宗申請獲得批准，會否違反《城市規劃條例》(下稱「條例」)或城規會的程序及做法。陳永榮先生在回應這兩名委員的詢問時表示，根據條例，如申請人並非這宗申請所涉土地／處所的唯一「現有業權人」，便須在申請書上註明他／她是否已在提交申請前一段合理時間內獲得該申請地點所涉的每名業權人的同意，或已通知申請地點所涉的每名業權人。至於這宗申請，申請人已遵從法定要求，通知有關土地業權人。陳先生表示，如城規會決定批准這宗申請，則須按文件第 8.2 段所建議，附加一項指引性質的條款，告知申請人須與申請地點的有關擁有人解決發展項目所涉及的任何土地問題。不過，第 130 約地段第 1541 號的擁有人如不同意這宗申請，即使批予規劃許可，申請關設的臨時停車場也無法落實。

14. 一名委員備悉申請地點現作停車場用途，並詢問車輛停泊是否屬現有用途，以及城規會的決定會如何影響申請地點的現行用途。陳永榮先生回答說，申請地點及其北面一處面積較大的地點現作車輛停泊用途，根據條例的規定，屬於違規發展項目，而規劃事務監督已就此採取執行管理行動。

15. 主席詢問該臨時停車場的擬議營業時間(即由上午七時至晚上十一時)是否切實可行。署理環境保護署助理署長(環境評估)黃漢明先生表示，商業停車場營辦商限制夜間營業時間的安排並不罕見，此舉旨在盡量減少對周邊環境可能造成的滋擾。由於申請地點位於稠密的鄉村羣，並建議只作私家車停泊之用，該停車場很可能主要供居於附近的村民使用。黃先生表示，申請人已嘗試限制該停車場的營業時間以解決有關環境的問題。有關建議的成效會視乎該停車場的運作而定。

16. 陳永榮先生在回應一名委員詢問申請地點範圍內現有南北向通道的土地類別時表示，該通道位於私人土地(包括第 130 約地段第 1541 號)上。倘有關私人土地業權人不同意申請人的建議，臨時停車場便無法如申請人所建議，保持該南北向通道暢通無阻。主席補充說，審視申請地點時應集中考慮土地用途規劃因素，而非土地擁有權誰屬。

17. 由於委員未有進一步提問，主席多謝規劃署的代表出席會議。陳永榮先生此時離席。

商議部分

18. 一名委員表示，申請人未有提供足夠資料以證明這項申請不會對環境造成不良影響。該停車場接近現有的村屋及民居，從土地用途規劃的角度而言，與周邊地區的環境不相協調。目前，在申請地點停泊車輛，當局可對此採取執行管制行動，因此，不應鼓勵有關用途。這名委員認為沒有規劃理據支持這宗申請。

19. 主席總結時表示，申請地點位於發展稠密的鄉村羣，而且申請人未能證明臨時停車場不會對周邊地區的環境造成不良影響。再者，臨時停車場的擬議營業時間(即由上午七時至晚上十一時)是否切實可行也成疑問。

20. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請。委員繼而審閱文件第 8.1 段所載的駁回理由，並認為理由恰當。有關理由是：

- (a) 申請地點位於發展稠密的鄉村羣，而且申請人未能證明有關的臨時發展不會對毗連的村屋／民居及附近地區的環境及排水造成不良影響；以及
- (b) 申請人未能證明有關的臨時發展不會影響通往申請地點西面及北面地區的現有通道。

21. 由於議程項目 4 的覆核申請的申請人仍未到席，因此，主席建議應先行討論程序事項，即議程項目 9 至 11。委員表示同意。

程序事宜

議程項目 9

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第 8 條把《西南九龍分區計劃大綱草圖
編號 S/K20/27A》呈交行政長官會同行政會議核准
(城規會文件第 9215 號)

[會議以廣東話進行。]

22. 署理環境保護署(下稱「環保署)助理署長(環境評估)黃漢明先生已就此項目申報利益，因為環保署現正負責《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/25》其中一個申述地點(位於海輝道)的工程計劃。

23. 由於此項目屬程序事宜，無須進行討論，委員同意黃先生可以留席。

24. 秘書簡略介紹文件。她表示自行政長官會同行政會議於二零一零年十一月二日把《西南九龍分區計劃大綱核准圖編號 S/K20/24》發還城規會以作修訂以來，該大綱圖已作出三次修訂。《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/27》經兩輪修訂後，於二零一二年三月三十日根據條例第 7 條展示，以供公眾查閱。該圖所收納的修訂項目，主要用以反映現時和已規劃的道路路線；調整西九文化區及「其他指定用途」註明「西區海底隧道收費廣場」地帶的界線，以配合已刊憲的西區海底隧道的隧道區域圖則；以及把現有的海堤範圍納入顯示為西九文化區的地方內。《西九文化區發展圖則草圖編號 S/K20/WKCD/1》(下稱「發展圖則」)於二零一二年三月三十日展示後，西南九龍分區計劃大綱圖有關西九文化區的部分已由發展圖則所取代。當局接獲一份申述及一份意見。城規會於二零一二年九月二十八日考慮有關申述及意見後，決定不接納有關申述。

25. 由於製圖程序已完成，西南九龍分區計劃大綱草圖可呈交行政長官會同行政會議核准。

26. 經商議後，城規會：

- (a) 同意《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/27A》連同其《註釋》適宜根據條例第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；
- (b) 通過《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/27A》的最新《說明書》。該《說明書》闡述城規會就該分區計劃大綱草圖各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目標，並以城規會的名義發出；以及
- (c) 同意最新的《說明書》適宜連同分區計劃大綱草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

議程項目 10

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第 8 條把《西九文化區發展圖則草圖編號 S/K20/WKCD/1A》呈交行政長官會同行政會議核准
(城規會文件第 9216 號)

[會議以廣東話進行。]

27. 以下委員已就此議項申報利益：

- | | | |
|-------|---|--|
| 陸觀豪先生 |] | 與會德豐地產有限公司有業務往來， |
| 劉興達先生 |] | Austin Property Management |
| 符展成先生 |] | Limited(R1)由該公司組成。 |
| | | |
| 林光祺先生 | — | 與會德豐地產有限公司及新世界發展有限公司有業務往來，Austin Property Management Limited (R1)由該兩間公司組成。 |
| | | |
| | — | 與香港西區隧道有限公司(R2)股東之一的中信泰富有限公司有業務往來。 |

霍偉棟博士 一 與張國斌先生(R4)共事，亦是一本書籍的編輯，該書載有摘錄自 R4 建議的資料。

28. 由於此項目屬程序事宜，無須進行討論，委員同意上述委員可以留席。

29. 秘書簡略介紹文件。二零一二年三月三十日，《西九文化區發展圖則草圖編號 S/K20/WKCD/1》(下稱「發展圖則」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。當局共接獲 10 份申述及三份意見。二零一二年九月二十八日，城規會考慮有關申述及意見，並決定不接納有關申述。

30. 由於製圖程序已完成，西九文化區發展圖則可呈交行政長官會同行政會議核准。

31. 經商議後，城規會：

- (a) 同意《西九文化區發展圖則草圖編號 S/K20/WKCD/1A》連同其《註釋》適宜根據條例第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；
- (b) 通過《西九文化區發展圖則草圖編號 S/K20/WKCD/1A》的最新《說明書》。該《說明書》闡述城規會就該發展圖則草圖各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目標，並以城規會的名義發出；以及
- (c) 同意最新的《說明書》適宜連同發展圖則草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

議程項目 11

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第 8 條把《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20A》呈交行政長官會同行政會議核准
(城規會文件第 9207 號)

[會議以廣東話進行。]

32. 下列委員已就此議項申報利益：

- | | |
|-------|---|
| 何立基先生 | — 與其配偶在杏花邨共同擁有一個單位及一個車位 |
| 符展成先生 | — 與數個發展商有業務往來，而有關發展商已提名代表出任香港地產建設商會(R1)轄下執行委員會的成員 |
| 何培斌教授 | — 香港中文大學僱員，而該校是就柴灣分區計劃大綱圖的檢討工作進行空氣流通評估的顧問 |

33. 由於此項目屬程序事宜，無須進行討論，委員同意上述委員可以留席。

34. 秘書簡略介紹文件。她表示自行政長官會同行政會議於二零零六年六月二十日把《柴灣分區計劃大綱核准圖編號 S/H20/17》發還城規會以作修訂以來，該分區計劃大綱圖已作出三次修訂。《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20》經兩輪修訂後，於二零一二年一月二十日根據條例第 7 條展示，以供公眾查閱。該圖所收納的修訂項目，主要為各個發展地帶訂定建築物高度及地積比率限制；以及提出其他改劃用途地帶建議，以反映有關的規劃意向或現有發展項目。當局共接獲 284 份申述及一份意見。城規會於二零一二年七月二十七日考慮有關申述及意見後，決定不為順應有關申述而建議對分區計劃大綱草圖作出修訂。

35. 由於製圖程序已完成，柴灣分區計劃大綱草圖可呈交行政長官會同行政會議核准。

36. 經商議後，城規會：

- (a) 同意《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20A》連同其《註釋》適宜根據條例第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；
- (b) 通過《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20A》的最新《說明書》。該《說明書》闡述城規會就該分區計劃大綱草圖各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目標，並以城規會的名義發出；以及
- (c) 同意最新的《說明書》適宜連同分區計劃大綱草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

[會議小休五分鐘。]

屯門及元朗區

議程項目 4

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-HT/707

擬在劃為「農業」地帶的元朗廈村第 128 約地段第 399 號餘段(部分)
填塘以作准許的農業用途

(城規會文件第 9213 號)

[會議以廣東話進行。]

申報利益

37. 黎慧雯女士的配偶是一家公司的股東，而該公司在廈村擁有兩塊土地，故她已就此議項申報利益。由於相關土地權益

既不涉及申請地點，也不受申請地點影響，委員同意黎女士可留在會議席上。

簡介和提問部分

38. 規劃署以下代表和申請人的代表此時獲邀出席會議：

陳永榮先生	—	規劃署屯門及元朗規劃專員
譚健德先生]	申請人的代表
鄧祺森先生]	申請人的代表

39. 主席歡迎他們出席會議，並解釋覆核聆訊的程序。他繼而邀請屯門及元朗規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

[黃仕進教授此時到達參加會議。]

40. 屯門及元朗規劃專員陳永榮先生借助投影片簡介覆核申請，並按文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，擬於提交第 16 條申請時有效和目前仍生效的《廈村分區計劃大綱核准圖編號 S/YL-HT/10》上劃為「農業」地帶的申請地點填塘，以作農業用途；
- (b) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一一年一月四日拒絕了有關申請，理由是申請人未能證明擬議填塘工程不會對附近地區的排水和生態造成負面影響；以及倘批准申請，會為同類申請立下不良先例並鼓勵同類申請，令后海灣一帶的生境質素下降；
- (c) 二零一一年八月二十六日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)就有關申請首次進行覆核聆訊，並決定延期就申請作出決定，理由是相關政府部門沒有機會就申請人於覆核聆訊席上提交的修訂建議提供意見，而有關建議主要涉及擬議的農業作業方式、填塘深度和填料；以及須釐清申請人所聲稱提意見人的新立場。城規會要求申請人就經修訂的填塘建議

提供進一步資料，並說明會如何解決委員於會上表示關注的問題；

(d) 申請人提交的修訂填塘建議和為支持覆核申請而提出的理據，撮載於文件第 1.3 至 1.8 段，內容簡述如下：

- (i) 申請地點會用作農業用途(種植水生植物)，這符合「農業」地帶的規劃意向；
- (ii) 擬議填塘面積已由 1 709 平方米修訂為 1 163 平方米；
- (iii) 填塘物料總量約達 750 立方米(另有 2 000 立方米填料用作填平申請地點周邊的土地)，而填料混合物則包含黃花泥(37%)和塘泥(63%)，另加少量木粒；
- (iv) 漁塘的擬議填塘深度已由 1.1 米修訂為 0.6 米。沿漁塘周圍會有兩層作農業用途的平整土地，而漁塘的中央部分會用作種植水生植物。擬議填塘工程的作業時間為上午八時至下午六時；
- (v) 會從漁塘屬於政府土地的部分起預留 10 米的緩衝區，避免干擾該處的水體；
- (vi) 已提交支持申請的排水建議。擬議工程不會對附近地區的排水和生態造成負面影響；以及
- (vii) 經修訂的填塘建議不會立下不良先例，也不會令后海灣一帶的生境質素下降；

[劉文君女士此時到達參加會議。]

(e) 申請地點涉及兩宗先前的申請。其中一宗申請擬在約 52 公頃的用地上闢設臨時賽車場，於二零零五

年遭小組委員會拒絕。另一宗申請也是由同一名申請人提交，擬填塘作農業用途，所涉及的土地面積稍大(約 2 030 平方米)，於二零一零年經城規會覆核後駁回，理由是申請人未能證明擬議填塘工程不會對附近地區的排水和生態造成負面影響。在同一「農業」地帶內有兩宗涉及填土／填塘作農業用途的同類申請，其中一宗申請在有附帶條件下獲批准，而另一宗申請則被小組委員會拒絕；

- (f) 政府部門的意見—— 相關政府部門對這宗覆核申請的意見撮載於文件第 2 段。漁農自然護理署署長(下稱「漁護署署長」)從自然保育及農業發展的角度考慮，認為擬議填塘工程規模細小，而所建議的濕農業用途符合「農業」地帶的規劃意向，加上該區仍可發揮若干濕地功能，所以對這宗申請沒有負面意見。他表示倘申請獲得批准，應訂定規劃許可附帶條件，確保填塘物料需為適合耕種的泥土。只要擬議填塘工程不會影響毗連的政府土地，地政總署元朗地政專員對申請沒有負面意見。渠務署總工程師／新界北原則上不反對申請，但要求申請人為擬議發展關設和維修保養擬議排水系統，而在落實紓緩水浸措施前不得進行填塘。倘若申請人只使用小型挖土機而非長車進行擬議填塘工程，則運輸署署長對申請沒有意見。其他政府部門大體上對這宗覆核申請沒有負面意見；
- (g) 公眾意見—— 當局在公布覆核申請期間接獲三份分別由香港觀鳥會、創建香港和一名元朗區議員提交的公眾意見書，表示基於生態理由和填塘建議的保育影響而反對覆核申請。香港觀鳥會和該名元朗區議員仍以相同／相若理由，反對根據覆核申請提出的修訂填塘建議；以及
- (h) 規劃署的意見—— 規劃署基於文件第 4 段列載的規劃考慮因素和評估，不反對這宗覆核申請。有關的規劃考慮因素和評估撮載如下：

- (i) 雖然在「農業」地帶內，農業用途屬於經常准許的用途，但在申請地點進行填塘工程必須取得城規會的規劃許可，這主要是確保有關工程不會對附近一帶的排水和生態造成負面影響；
- (ii) 申請人已證明擬議填塘工程不會對附近地區的排水和生態造成負面影響；
- (iii) 相關政府部門(包括漁護署署長、地政總署元朗地政專員和渠務署總工程師／新界北)對這宗申請沒有反對／負面意見；以及
- (iv) 當局接獲三份以自然保育和負面生態影響為理由提出反對的公眾意見。就此，漁護署署長對經修訂的填塘建議沒有負面意見。

41. 主席繼而邀請申請人的代表闡釋這宗覆核申請。譚健德先生借助實物投影機，提出以下要點：

- (a) 擬議混合填料包含黃花泥(37%)和塘泥(63%)，另加少量木粒，適合作耕種用途；
- (b) 會敷設擬議的 U 形排水渠(直徑 525 毫米)，以收集附近地區的地面徑流；

[梁宏正先生此時到達參加會議。]

- (c) 由於長車難以進入深灣路，因此會使用小型挖土機進行填塘工程。擬議填塘工程屬於小規模工程，只會令交通量輕微增加，不會對深灣路的交通造成負面影響；
- (d) 由於擬議填塘工程是作農業用途，加上擬議填塘面積細小，而所建議的濕農業用途於工程完成後仍可發揮若干濕地功能，故不會對該區的生態造成嚴重負面影響；以及

- (e) 擬議填塘工程將有助鞏固沿工程範圍北面界線的塘壘，而該塘壘現時用以支撐毗連高度較申請地點為高的深灣路。

42. 鄧祺森先生於會上出示地政總署元朗地政專員發出的確認書，而該確認書關乎區內一名村民最近投訴與深灣路申請地點相連的一段塘壘不穩固。鄧先生表示，塘壘在旱季時分不安全穩固，可能會倒塌，而由於該區是觀賞日落和觀鳥的勝地，這或會令訪客發生意外。鄧先生又表示，地政總署元朗地政專員要求申請人採取糾正措施改善塘壘的穩固程度，實屬不合理，因為有關工程應由路政署進行。

43. 由於規劃署和申請人的代表已完成簡介，主席請委員提出問題。

44. 譚健德先生在回應一名委員的詢問時表示，申請地點只會用作農業用途，並會有乾濕農業作業。此外，亦會於申請地點上種植時蔬，故他難以於會上向委員說明擬種植的蔬菜種類。

45. 譚健德先生在回應主席的詢問時表示，漁塘現有的水不會被泵走，而在申請地點的擬議填塘工程完成後，地段第 401 號上主要作農業用途的毗連漁塘仍會有水。申請地點(即漁塘中央部分已被填平的範圍)會用作濕農業作業，而乾農業作業則會集中在漁塘周圍已平整的梯田上進行。

46. 一名委員詢問哪個政府部門負責監督擬議的填塘工程。屯門及元朗規劃專員陳永榮先生在回應時表示，文件第 5.3 段建議訂定規劃許可附帶條件，要求申請人在進行擬議的填塘工程前向漁護署署長提交填塘物料的泥土樣本，以及把填塘深度限為不超過 0.6 米。倘城規會批准申請，漁護署署長和規劃署會分別負責確定申請人有否遵行上述兩項規劃許可附帶條件。譚健德先生表示，倘申請獲得批准，申請人會主動履行規劃許可附帶條件，並會聘請工程公司進行相關的工程。譚先生表示會親自監督擬議工程。

47. 另一名委員詢問申請人的代表，有關農業作業會否創造任何就業機會，以及申請人有否考慮於申請地點推廣環保教育

和有機耕種。譚健德先生在回應時表示，申請地點的面積不大，而現階段申請人(已退休人士)僅擬於申請地點作消閑耕種。雖然附近村民日後可協助管理有關農業作業，但所涉及的農業活動不會創造大量就業機會。對於使用申請地點作環保教育用途的建議，申請人可於較後階段檢討。

48. 一名委員要求申請人的代表就申請人於區內持有的土地、擬議填塘工程的預算成本，以及申請地點和毗連政府土地的實質狀況提供資料。譚健德先生借助一份圖則，指出申請人擁有第 128 約地段第 399 號餘段和第 401 號，而位於這兩個地段之間的土地則由政府擁有。位於該政府土地上的非正式路徑由其他人士建造。譚先生表示，由於申請人僅擬於申請地點作消閑耕種，擬議工程的成本效益並非主要考慮因素，故現階段並未就擬議工程的建設成本作出估算，但覆核申請一經批准，申請人便會向承建商索取報價。同一名委員認為，擬議填塘工程的成本很可能甚高，而對擬議農業用途而言，可能不值得為有關工程作出巨額投資，故他關注申請地點日後的實際用途，也屬合情合理。該名委員亦關注申請人及其代表也許不具備成本估算和工程管理方面的專業知識。譚先生在回應時表示他從事與工程相關的業務，但對於申請人在財政上能否負擔擬議填塘工程的費用，他卻不宜回答。不過，自這宗規劃申請最初於二零一一年提交以來，申請人已致力提供支持申請所需的資料。譚先生再確認申請人只會在申請地點上種植蔬菜，而不會進行任何其他用途。

49. 鄧祺森先生表示，在第 128 約地段第 399 號餘段的漁塘進行填塘，其中一個原因，是要鞏固與其相連並毗連深灣路的塘壘，因為該塘壘現時不穩固，容易釀成意外。毗連的漁塘(第 128 約地段第 401 號)則不會被填，其內的水體會獲保留，以便為地段第 399 號餘段的農業作業提供灌溉水源。鄧先生重申申請人擬使用其私人土地作消閑耕種。

50. 譚健德先生在回應一名委員的詢問時表示，深灣路向海一邊劃為「海岸保護區」地帶的一些較大漁塘仍常有養魚活動。

51. 鄧祺森先生表示，曾有市民向地政總署元朗地政專員投訴與申請地點相連的一段塘壘不穩固。倘規劃申請被拒絕，城

規會須就其後發生的任何不幸事故(例如有人從塘壘墮下漁塘)負上責任。

52. 由於委員沒有其他問題，主席多謝規劃署和申請人的代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

53. 委員普遍認為可採取其他適當的措施，而不是如申請人的代表所聲稱藉進行擬議的填塘工程改善深灣路的安全程度。城規會應集中審視這宗申請所涉及的土地用途和擬議工程對規劃的影響。

54. 一名委員考慮到擬於申請地點種植蔬菜與附近的漁農業活動相協調，所以支持這宗覆核申請。該名委員建議倘申請獲得批准，應就規劃許可附加指引性質的條款，確保農業活動使用的肥料不會對毗鄰漁塘造成影響。委員表示同意。

55. 一名委員對擬使用已填的漁塘種植蔬菜存疑，因為擬議工程很可能涉及巨額資本投資，對申請人建議的農業活動而言，可能不合乎成本效益和在財政上並不可行。不過，考慮到再改變申請地點的土地用途須取得城規會的規劃許可(除非在分區計劃大綱圖上屬於獲批准的第一欄用途則作別論)，而擬議填塘工程不會明顯改變該區整體的特色，該名委員認為這宗申請可勉強接受。

56. 另一名委員表示，由於申請人是當地的農夫，本身已掌握填塘的方法，所以擬議填塘工程的建設成本可能並不高昂。該名委員認為並不存在成本效益的問題，而有關漁塘如保留現狀，則會浪費資源。該名委員支持批准這宗申請。

57. 一名委員表示，就這宗覆核申請而言，最重要的是須確保對填塘泥土的種類施加足夠監管，以及防止有人於申請地點非法傾倒建築廢料。由於這宗申請涉及把棄用漁塘作復耕用途，該名委員支持批准申請。

58. 主席表示，文件第 5.2 段建議訂定規劃許可附帶條件(g)項，規定只可使用適合種植作物的泥土填塘。在監察填料種

類方面，秘書表示用作種植作物的泥土與建築廢料有明顯分別，而規劃署會負責確定申請人有否遵行相關的附帶條件。倘發現申請人沒有履行該附帶條件，規劃許可即會被撤銷。梁焯輝先生表示，建議的規劃許可附帶條件(h)項(要求申請人在進行擬議的填塘工程前提交泥土樣本，而有關情況須符合漁護署署長或城規會的要求)可進一步確保會對適當使用填料施加管制。一名委員表示同意，並表示用作種植作物的黃花泥和塘泥與包含混凝土和鋼筋的建築廢料可易於區別。

59. 一名委員表示，申請地點所在之處為觀賞日落和觀鳥的勝地。就此，擬於申請地點進行的填塘工程會受到前往該處遊玩的市民監察。該名委員又表示，有關養魚作業會使用挖土機例行維修附近的漁塘。因此，申請人可與漁塘經營者聯絡，以租用其設備進行填塘工程，從而盡量減少工程對交通和環境造成的影響。

60. 一名委員表示，由於申請地點的面積不大，加上毗連申請地點的漁塘不會被填，亦會對擬議填塘工程施加足夠的管制，因此支持這宗申請。

61. 副主席表示，擬議作業涉及使用約 750 立方米的填料填平申請地點的漁塘和約 2 000 立方米的填料填平申請地點周邊的土地，而所使用的 24 公噸泥頭車將產生約 1 200 架次的行程，規模似乎與申請人所聲稱的擬議消閑農業用途不相稱。另一方面，他備悉申請人提出的建議是復耕棄用農地，而所有相關政府部門對申請沒有反對及／或負面意見。就此，他支持批准覆核申請。

62. 一名委員表示，由於后海灣一帶是沼澤地，而申請地點現有的塘泥既堅硬且帶有酸性，故不宜作耕種用途。因此，申請人建議使用黃花泥加塘泥種植蔬菜實屬合理。該名委員又表示，漁塘一經被黃花泥和塘泥填平，便足以維持申請地點日後的農業作業，無須再進行填塘。

63. 主席總結說，申請人擬在有關「農業」地帶內進行填塘工程，以作准許的農業用途，而所有相關政府部門對申請沒有反對及／或負面意見。倘其後發現申請人沒有履行規劃許可附帶條件，或於申請地點進行任何非法行為，規劃許可可以被撤

銷，或有關當局可採取適當的執行管制行動。駁回覆核申請並無充分理由支持。

64. 經商議後，城規會決定按申請人向其提交的申請的內容，批准這宗覆核申請。這項規劃許可的有效期至二零一五年十月二十六日止；除非在上述日期前，現時獲批准的發展項目已經展開，或有關許可已獲續期，否則有關許可會於該日期後停止生效。有關許可並須附加下列條件：

- (a) 一如申請人所建議，在進行填塘工程期間，不得於下午六時至翌日上午八時在申請地點進行晚間作業；
- (b) 一如申請人所建議，不得使用《道路交通條例》所界定超過 24 公噸的車輛(包括重型貨車)運載填料／器具往申請地點；
- (c) 不得使用長逾 10 米的車輛(包括貨櫃車／拖架／拖頭)運載填料／器具往申請地點；
- (d) 除非已妥為履行下列規劃許可附帶條件(h)和(i)項，否則不得於申請地點進行填塘；
- (e) 一如申請人所建議，申請地點的任何部分不得被填平至高於主水平基準上 3.5 米或深於 0.6 米；
- (f) 一如申請人所建議，把擬議填塘範圍的界線從申請地點西面的界線後移最少 10 米；
- (g) 一如申請人所建議，須使用適合種植作物的泥土填平申請地點；
- (h) 就上文(g)項條件而言，一如申請人所建議，須在進行擬議填塘工程前提交泥土樣本，而有關情況須符合漁農自然護理署署長或城市規劃委員會的要求；

- (i) 關設擬議的排水設施，而有關設施須符合渠務署署長或城市規劃委員會的要求；
- (j) 申請人如沒有履行上述規劃許可附帶條件(a)、(b)、(c)、(d)、(e)、(f)、(g)、(h)或(i)項的任何一項，現時批給的許可即會停止生效，並會即時撤銷，不再另行通知。

65. 城規會亦同意告知申請人下述事宜：

- (a) 留意元朗地政專員的意見，即申請地點是根據集體政府租契批出的舊批農地，事前未取得政府的許可，不得搭建任何構築物。元朗地政專員備悉，在地段第 399 號(位於申請地點範圍外)的部分範圍內會放置一個經改裝的貨櫃，作手提工具庫和休息場地。倘根據契約的規定，該貨櫃屬於構築物，申請人須事先申請許可。元朗地政專員可以土地業權人的身分酌情批准有關申請，而倘申請獲得批准，申請人須履行他或會訂定的條款和條件，包括繳付地價或費用。元朗地政專員不保證申請人會獲得通行權，也不會為連接申請地點與深灣路的路徑屬於政府土地的部分進行維修保養工程；
- (b) 留意運輸署署長的意見，即申請人須向地政監督查核通往申請地點的道路／小路／路徑所在土地的類別，並與有關的地政和維修保養當局釐清該道路／小路／路徑的管理和維修保養責任誰屬；
- (c) 參閱《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》和環境保護署署長最新發出的《處理臨時用途及露天貯存用地的環境問題作業指引》，俾能採取適合填塘活動的抑制塵屑措施，以期盡量減少潛在塵埃滋擾；
- (d) 留意機電工程署署長的意見，即申請人須向電力供應商索取電纜圖則，以確定申請地點或附近是否設有地下電纜及／或架空電纜；若然，申請人須採取以下措施：

- (i) 倘申請地點位於高壓架空電纜(輸電電壓為132千伏或以上)的較理想工作走廊內，申請人須事先徵詢電力供應商的意見並與其作出安排；以及
 - (ii) 申請人及其承建商在供電電纜附近進行工程時，須遵行根據《供電電纜(保護)規例》制定的《有關在供電電纜附近工作的實務守則》；以及
- (e) 參閱漁農自然護理署署長發出的《良好農業規範－作物生產》的操作守則(五)：使用肥料，俾能於申請地點適當使用肥料，避免影響附近的漁塘。

九龍區

議程項目 5

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/K18/294

擬在劃為「住宅(丙類)1」地帶的九龍塘根德道7號

開設學校(幼稚園暨幼兒中心)

(城規會文件第9214號)

[會議以廣東話進行。]

申報利益

66. 下列委員就此議項申報利益：

劉興達先生]	現與申請人的顧問弘達交通
林光祺先生]	顧問有限公司有業務往來
符展成先生]	

67. 由於上述委員沒有直接參與這宗申請，委員認為他們並無涉及直接利益，並同意他們可留在會議席上。

簡介和提問部分

68. 下列政府部門代表及申請人代表此時獲邀出席會議：

龍小玉女士	—	規劃署九龍規劃專員
林秀霞女士	—	規劃署高級城市規劃師／九龍
鄧禮賢先生	—	運輸署交通工程(九龍)部工程師／九龍城
馬雁娜女士]	
黃玉卿女士]	
張菁菁女士]	申請人的代表
陳錦昌先生]	
李德權先生]	

69. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋覆核聆訊的程序。他請委員注意就城規會文件第 3 段作出修訂的替代頁已於會上呈交，並繼而邀請九龍規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

70. 九龍規劃專員龍小玉女士借助投影片簡介這宗覆核申請，並按文件所詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，擬在劃為「住宅(丙類)1」地帶的申請地點把樓高兩層的現有建築物改建為學校(即幼稚園暨幼兒中心)。申請地點在提出第 16 條申請時有效和現時生效的《九龍塘分區計劃大綱核准圖編號 S/K18/16》上的最高地積比率為 0.6 倍，建築物高度限制為三層；
- (b) 都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一二年六月十五日拒絕有關申請，理由是擬議發展位於根德道與森麻實道交界處，並鄰近港鐵九龍塘站，交通繁忙，故不符合城市規劃委員會規劃指引編號 23A(下稱「城規會規劃指引編號 23A」)，因為預計會對交通造成負面影響，而申請人沒有提出有效的措施，以緩解交通影響；六株現有樹木會受擬議校巴停車位影響；以及會為同類申請立下不良先例。累積影響所及，會令九龍塘花園洋房區的交通情況惡化；

(c) 申請人爲支持覆核申請所提出的理據載於文件第 3 段，現概述如下：

(i) 擬議學校不會影響當地交通。擬議交通措施及交通影響評估的結果概述如下：

- 車輛通道將設於根德道，位於現有通道以北約七米處；
- 停車位及上落客貨車位將根據《香港規劃標準與準則》闢設；
- 校方將聘用五名專職交通人員，在學校繁忙時間於校舍內管制停車場的交通；
- 駛離學校的車輛只可右轉入根德道，不可直接駛進森麻實道；
- 校方將研究「節能計劃」，以鼓勵學童和家長乘坐校巴或公共交通工具往返學校；
- 擬以私家車接送子女的家長須申請許可證；
- 就二零一八年設計年的交通容量所進行的分析顯示，學校所產生的交通不會對附近道路網的容量造成重大影響。建議延長歌和老街／根德道交界處的燈號循環時間，以便交界處有更大的剩餘容量；
- 校方會要求駕駛私家車的家長在所有校巴駛離停車場後才可抵達；
- 學童不會在學校範圍外上落。預計根德道和森麻實道的路旁活動將維持與現況相若的水平；

- 根德道行人路的行人評估指出，申請地點前面的一段行人路日後在學校繁忙時間的服務水平將維持於可應付的水平；以及
 - 交通影響評估的總結指出，該區的道路網足以應付擬議學校的需要而無須進一步改善道路／交通情況；
- (ii) 申請人會在這宗申請獲得批准後申請契約修訂和相關牌照，並提交建築圖則；以及
- (iii) 保留申請地點上的所有現有樹木；
- (d) 於二零一一年三月頒布的經修訂城規會規劃指引編號 23A「擬在九龍塘花園洋房區開辦幼稚園／幼兒中心而根據《城市規劃條例》第 16 條提出的規劃申請」適用於這宗申請。為免九龍塘花園洋房區的交通情況惡化，經修訂的城規會規劃指引編號 23A 已收納新的規定，要求在九龍塘花園洋房區內開設幼稚園／幼兒中心的申請須輔以交通影響評估。有關評估須審視該幼稚園／幼兒中心可能造成的交通問題，並在有需要時提出有助解決問題的紓緩措施。申請人亦須在校舍範圍內提供足夠的泊車及上落客貨設施；
- (e) 申請地點位於九龍塘花園洋房區內，面積約 1 395 平方米，現為樓高兩層的理想酒店。申請地點接近根德道／森麻實道交界處，並鄰近港鐵九龍塘站。有八棵樹木位於申請地點的東南角落。儘管申請地點位於九龍塘的低層、低密度住宅區，但附近一帶有學校、老人院及宗教機構等非住宅用途，包括根德道已有三塊用地作幼稚園／托兒所用途及兩塊用地作小學用途；
- (f) 擬議幼稚園暨幼兒中心的地積比率(不高於 0.6 倍)和建築物高度(兩層)與現有發展相同，而上蓋面積則為 30%，並設有八間課室。申請地點並會提供五個校巴停車位、一個私家車停車位及一個的士停車

處。擬議學校的上下午上課時間分別為早上八時三十分至十一時五十分和下午一時三十分至四時二十五分；

- (g) 城規會曾於二零一一年在有附帶條件的情況下批准一宗先前申請，涉及擬略為放寬建築物高度限制，以容許在申請地點的擬議住宅發展內闢設一層地庫作六個停車位及附屬機房用途。然而，至今仍未收到該項擬議發展的建築圖則。自二零零零年起，當局共接獲 34 宗涉及在九龍塘區的「住宅(丙類)1」地帶內開設幼稚園的同類申請。其中 25 宗同類申請獲小組委員會／城規會在有或沒有附帶條件的情況下批給許可，包括兩宗於經修訂的城規會規劃指引編號 23A 在二零一一年三月頒布後獲批給臨時許可的申請。其餘九宗同類申請則被小組委員會／城規會拒絕；
- (h) 政府部門的意見——政府部門的意見概述於文件第 5 段。運輸署署長維持先前的意見，不支持這宗申請，理由是擬議學校用途會對附近道路網的交通造成負面影響；交通影響評估沒有反映根德道的上落客活動過度頻繁會降低車道容量；高估了交界處的實際表現；歌和老街／根德道的路口容車量降至 7% 並不理想；延長交通燈號循環時間的建議未必可行，並會影響相連交界處的燈號時間；交通影響評估假設學童使用不同交通工具的情況(即 130 名學童乘坐校巴、42 名學童使用公共交通工具及 20 名學童乘坐私家車)無法得到保證；經修訂的車輛進出通道並不理想；以及擬議學校的上課時間適值根德道／森麻實道交界處早上的繁忙時間，因而對交通造成負面影響。運輸署署長亦質疑擬議「節能計劃」的成效。警務處處長繼續反對這宗申請，理由是根德道一帶已有五所學校，而森麻實道一帶亦另有四所學校。在接送學童時段，道路的交通擠塞情況已非常嚴重，不能應付另一新校的運作需要。地政總署九龍東區地政專員認為擬議發展有違現有契約條件。倘申請獲批許可，申請人須修改契約以落實建議。環境保護署署長認為申請人須進行排污影

響評估，以評估對鄰近排污系統造成的影響。其他政府部門普遍沒有就這宗覆核申請提出負面意見；

- (i) 公眾意見——當局共接獲 719 份公眾意見書，其中 710 份(來自附近居民、鄰近學校／幼稚園的家長和經營者、一名九龍城區議員、一些司機／道路使用者及公眾人士)就覆核申請提出反對／負面意見、六份表示支持／贊成，以及三份就覆核申請提出意見。就該 710 份由公眾提出的負面意見而言，其反對理由主要為：(i)擬議學校用途有違該區作低密度住宅用途的規劃意向；(ii)九龍塘的幼稚園／幼兒中心已足以應付毗鄰住宅區的需要有餘；(iii)根德道一帶的交通擠塞問題已非常嚴重，擬議發展會令情況惡化，對行人、司機及居民構成危險；(iv)擬議學校所建議的措施對紓緩由其所產生的交通及相關問題沒有實際影響；(v)擬議發展會導致空氣和噪音污染；以及(vi)批准這宗申請會影響九龍塘花園洋房區毗鄰住宅區的特色和寧靜環境。六份表示支持的公眾意見主要認為擬議學校有助應付對學位日益增加的需求，並為學童提供更理想的學習環境；以及可透過鼓勵家長早些送學童上學而解決對交通造成的影響。其餘三份公眾意見建議調整學校上課時間，以避免道路使用量在繁忙時間超出負荷；避免使用私家車接載學生；在繁忙時間只准許校巴進出學校；以及與該路一帶的學校協商，以期減少道路的使用量和道路使用者的輪候時間；以及

- (j) 規劃署的意見——規劃署根據文件第 7 段所載的規劃考慮因素和評估，不支持這宗覆核申請。有關的規劃考慮因素和評估概述如下：
 - (i) 擬議學校用途與附近的發展項目(包括學校、宗教機構、老人院和政府、機構或社區用途)並非不相協調；

 - (ii) 擬議發展密度符合「住宅(丙類)1」地帶所准許的最高發展密度；

- (iii) 雖然申請人已在覆核申請內提交新的交通影響評估，但運輸署署長及警務處處長均維持先前的反對意見。運輸署署長認為擬議學校會對附近道路網的交通造成負面影響。警務處處長認為在接送學童時段，道路的交通擠塞情況已非常嚴重，不能應付另一所新校的運作需要；
- (iv) 擬議發展未能符合經修訂的城規會規劃指引編號 23A 所載的規劃準則，因為所提交的交通影響評估未能符合運輸署的要求；擬議用途會對附近道路網的交通造成負面影響；以及申請人沒有建議有效的交通緩解措施，以處理有關問題；
- (v) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境不反對這宗申請，理由是申請人已建議後移校巴停車位，以免影響現時位於申請地點的樹木；
- (vi) 自城規會於二零一一年三月通過經修訂的城規會規劃指引編號 23 後，只有兩宗擬作幼稚園／幼兒中心用途的申請獲批臨時性質的許可。批准這宗申請會為其他同類申請立下不良先例。倘同類申請均獲批准，累積影響所及，會令九龍塘花園洋房區的交通擠塞問題惡化；以及
- (vii) 對於公眾就交通影響所提出的負面意見，運輸署署長及警務處處長亦關注類似事宜。

71. 主席繼而邀請申請人的代表闡釋這宗覆核申請。申請人的代表李德權先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 他是申請人的交通顧問；
- (b) 儘管根德道現時的交通十分繁忙，但擬議發展只會對該區的道路網的交通造成輕微影響；

- (c) 申請人已建議多項交通措施以紓緩交通情況，包括於是次會議提出的三項新措施。申請人樂意與運輸署商討下列新措施的可行性：
- (i) 所有學童須乘坐校巴或公共交通工具往返學校，以減少擬議學校所增加的交通量。校方會鼓勵家長避免使用私家車接載子女；
 - (ii) 所有校巴均須於校舍內上落學童，以免學童在根德道路旁上落；以及
 - (iii) 上午校的上課時間改為上午九時至中午十二時三十五分，以避開根德道／森麻實道交界處早上的繁忙時間(即上午七時三十分至八時三十分)；
- (d) 停車位和上落客貨設施將根據最新的《香港規劃標準與準則》規定闢設。校內將設有五個供 26 座位校巴使用的停車位、一個私家車停車位及一個的士停車處；以及
- (e) 各項擬議新交通措施均旨在減少擬議學校在繁忙時間對根德道造成的交通影響。該等措施將由擬議學校的校長於會上進一步闡述。

72. 申請人的代表黃玉卿女士提出下列要點：

- (a) 她現為一所現有幼稚園的校長，並將會擔任擬議學校的校長；
- (b) 為減少擬議學校對交通造成的影響，申請書已建議多項交通措施。不過，一如申請人於二零一二年十月二十二日所接獲的城規會文件顯示，相關政府部門仍對擬議學校所造成的交通影響深表關注。為此，申請人已進一步檢討情況，並建議採取以下三項新措施以減少交通影響：

所有學童須乘坐校巴

- (i) 擬議學校會硬性規定所有學生須乘坐校巴往返學校，以及家長不可以私家車接載子女；
- (ii) 有關規定將於新生入學前清楚告知家長。根據她的經驗，家長均樂意與學校合作，以便與學校保持良好關係；
- (iii) 校方會把違規的家長記錄在案，並促請他們遵守這項規定；
- (iv) 校巴的運作(包括校巴路線、抵達／離開時間及學童上落安排)將由學校中央管理和統籌，並由具經驗人員督導；
- (v) 德瑞國際學校(幼稚園)早已規定所有學童須乘坐校巴，此舉證實可行；

學童於校舍內上落

- (vi) 所有學童均須於校舍內上落，以免在根德道路旁上落；
- (vii) 上下午校的學生人數將均為 192 人。以使用 26 座位的校巴計算，只需八部校巴便足以接載所有學童；
- (viii) 校舍設有五個校巴停車位。在妥善管理和協調抵校時間的情況下，所有學童能在短時間內於校舍上落校巴；
- (ix) 港島的聖芳濟各中學已規定學童須於校舍內上落；

重新編排上課時間

- (x) 上午校的上課時間將重新編排為上午九時至中午十二時三十五分，以免與根德道的現有學校的上課時間重疊，以及避開根德道／森

麻實道交界處早上的繁忙時間(即上午七時三十分至八時三十分)；以及

(xi) 所有校巴須於上午八時三十五分後抵達學校，並會相隔約兩至三分鐘駛進學校。預計讓所有學童下車所需的時間少於 20 分鐘；以及

(c) 申請人十分期望在九龍塘開設學校，主要理由如下：

(i) 擬議學校的宗旨是提倡環保教育，並採用優質教材，全面培育孩童；

(ii) 申請地點有大片戶外空地。申請地點內的現有樹木將會保留，而戶外空地則用作綠田園，為學童提供怡人的戶外環境；以及

(iii) 九龍塘位置適中，方便學童前往香港其他地區進行外展活動，例如前往新界進行戶外探知活動和前往尖沙咀的香港科學館進行主題研習。有關位置交通方便，可節省車程，是開設學校的理想地點。

73. 由於規劃署的代表及申請人的代表已完成簡介，主席邀請委員提問。

交通意外和投訴

74. 由於警務處處長表示在二零一二年七月一日至九月三十日期間共接獲 17 宗交通投訴，以及有一份公眾意見指該區曾有兩宗致命交通意外，副主席詢問運輸署的代表是否有九龍塘區的交通意外資料和統計數字。工程師／九龍城鄧禮賢先生表示手頭上沒有該等資料。他知悉運輸署曾就該兩宗交通意外展開調查，調查結果是所涉意外並非道路設計欠佳所致。一名委員表示，其中一宗交通意外發生於蘭開夏道／喇沙利道交界處，並非在申請地點附近。

校巴運作及學童上落安排

75. 鑑於擬議學校是一所新校，一名委員詢問申請人的團隊是否具有在九龍塘辦學的經驗，特別是擬議交通措施是否可行。黃玉卿女士在回應時表示，擬議學校的部分職員在教學和辦學方面具有逾 30 年經驗。職員均熟悉九龍塘區，並已就該區進行深入研究，以確保擬議學校的運作與九龍塘的交通情況互相配合。

76. 鑑於停車場的設計顯示校內可供車輛掉頭的空間有限，主席請申請人的代表解釋如何可在 20 分鐘內於學校用地上落所有學童，以確保沒有車輛沿根德道輪候。黃玉卿女士在回應時表示，基於安全理由，所有學童均於校舍內上落。學校用地設有五個校巴停車位，而交通影響評估報告所收納的分析已證明，掉頭空間足以讓校巴以車頭先入／車頭先出的形式進出學校用地。她表示，申請地點內作車輛移動的空間足以讓多至五輛校巴同時上落學童。假設每輛校巴需時七分鐘讓學童下車和駛離學校，以及兩至三輛校巴可同時進入學校讓學童落車，所有學童的整個落車程序可於 20 分鐘內完成。黃女士亦表示，申請地點內的車輛移動空間已較九龍塘其他學校所提供的空間為大。李德權先生補充說，載於交通影響評估報告的車輛迴轉範圍分析已證明，假設所有停車位被佔用和所有校巴均以車頭先入／車頭先出的形式從根德道駛入申請地點或從申請地點駛入根德道，則掉頭空間實屬足夠。該分析指出，在 20 分鐘內，擬議停車場設計最多可讓 20 輛校巴車次上落學童，足以容納接載全部 192 名學童所需的八輛校巴有餘。

77. 工程師／九龍城鄧禮賢先生在回應主席的提問時表示，載於交通影響評估報告的車輛迴轉範圍分析看似可行，但司機須非常熟練和小心留意學童的安全。鄧先生表示，根據擬議學校設計，車輛進出通道只可容許單程行車。倘數輛校巴在同一時間抵達，校巴或須沿根德道等候，因為該等校巴會因其他校巴正於申請地點內停泊而無法駛入，又或須先在九龍塘一帶兜圈，然後才可返回學校讓學童下車，因而增加該區的交通量。鄧先生表示，由於交通情況難以估計，校巴或未能按時抵達。倘有校巴於學校車輛進出通道等候或阻擋車輛進出通道，根德道一帶的交通情況和根德道／森麻實道交界處的表現會受嚴重

影響。這可能對上游的道路和交界處的交通造成更廣泛的影響。

78. 黃玉卿女士表示，位於申請地點南面的根德道 3 號用地的業主亦是申請地點的擁有人，已同意於根德道 3 號的用地內提供四個停車位，以便在有需要時供擬議學校上落學童。倘若校巴因根德道出現交通擠塞而未能駛入學校，便可駛入根德道 3 號的用地讓學童下車，無須沿根德道等候。陳錦昌先生補充說，根德道 3 號的用地有 15 個停車位，而用地擁有人已答應讓學校使用其中四個停車位上落學童。學童繼而可經真光里步行回擬議學校而無須使用根德道的行人路。

79. 一名委員詢問申請人如何可確保有足夠校巴可供使用，因為其他使用者(如遊客)亦對車輛有殷切需求。據悉有些學校被迫重新編排上課時間，以配合校巴服務。黃玉卿女士在回應時表示，部分校巴由學校擁有，而部分則由合約承辦商提供。黃女士表示，由於學校已覓得一些現有的校巴經營者提供校巴服務，因此要落實擬議校巴服務並無問題。

80. 一名委員關注控制校巴抵達時間是否可行，因為道路交通多變難測。該名委員表示，校舍內可供車輛掉頭的空間看來有限。雖然申請地點內有五個校巴停車位，但難以想像正當一輛校巴在申請地點內讓學童下車或掉頭時，另一輛校巴卻駛進學校。整個下車過程需時或超過 20 分鐘，校巴難免須於校外輪候。該名委員詢問申請人的代表，交通影響評估內是否有就停泊校巴和學童下車所需的配套安排和時間進行評估或模擬測試。黃玉卿女士在回應時表示，整體校巴服務(包括路線規劃、學童與服務路線的配對及校巴運作)將由學校中央統籌和管理，以便可準確估計和控制校巴的抵達／離開時間。學校會委任一組富經驗的職員監督校巴運作，包括有一名交通管制人員負責協調校巴的抵達／離開時間和向校巴發出指示，以應付瞬息萬變的交通情況。倘因交通擠塞和不可預見的事故而導致所有校巴於同一時間抵達學校，校方會利用申請地點內的五個校巴停車位及毗連根德道 3 號用地的四個額外停車位，以紓緩情況。如遇緊急情況，校方會要求部分校巴在回校前在九龍塘一帶兜圈，以確保沒有校巴在根德道一帶等候。

81. 李德權先生補充說，預計車輛在個別停車位移動所需的時間載於城規會文件附件 E 的交通影響評估報告的表 5.6 內。交通影響評估假設，車輛可同時在個別停車位移動、每次只有一輛車可在停車場的公用部分掉頭，以及每輛校巴在成功停泊於／離開停車位前平均需 25 秒在公用地方掉頭。根據該等假設，五個位於申請地點內的校巴停車位可在 20 分鐘內容許最多 20 輛校巴車次移動。李先生表示，由於校方只使用八輛校巴，而各輛校巴會在上午八時三十五分至九時逐一抵達，因此不會有校巴在根德道一帶輪候。

82. 對於主席詢問職員是乘坐校巴或其他交通工具回校，聲稱負責管理校巴的馬雁娜女士在回應時表示，學校職員不會乘坐校巴回校，因為他們須於學童抵達前回校。馬女士表示，根據她過去 20 年有關為幼稚園安排和統籌校巴服務的經驗，所有校巴均可抵達並於 20 至 25 分鐘內讓學童下車而無須在校外等候。這是由於學校所聘用的校巴經營者和司機均熟悉擬議校巴路線(覆蓋九龍塘、沙田及何文田區)，因而可準確預計整體車程和抵校時間。

[甯漢豪女士此時到達參加會議。]

[林潤棠先生此時離席。]

上課時間

83. 黃玉卿女士在回應一名委員的提問時表示，擬議學校上下午校的上課時間已分別重新編排為上午九時至中午十二時三十五分及下午一時三十分至五時，以免與根德道一帶的其他學校(包括根德園幼稚園及英藝幼稚園)的上課時間有所重疊。

84. 一名委員詢問申請人的代表，交通影響評估是否已評估擬議學校在上午八時三十分至上午九時(屬於上班者的早上繁忙時間)的交通影響。李德權先生在回應時表示，交通分析已顯示在重新編排擬議的上課時間後，擬議學校對根德道所造成的交通影響會減少，而歌和老街／根德道交界處的路口表現亦會有所改善，因為在上午七時三十分至八時三十分早上繁忙時間的剩餘容量將高於 7%。

85. 一名委員詢問申請人的代表，八輛校巴是否足以在上下午校之間接載上下午校的兩組學生。馬雁娜女士在回應時表示，上下午校各自聘用八輛校巴。校巴的路線圖和時間表將按學生的居所而訂定，而兩支校巴車隊的接送時間不會重疊。

86. 一名委員指出，鄰近一些學校(包括分別位於根德道和森麻實道的兩所耀中幼稚園及多實街的多多國際幼稚園)的上課時間均為上午九時，與擬議學校的上課時間相同。因此，在上午八時三十分至九時期間，該區仍有大量學校交通和大批學童下車。黃玉卿女士在回應時表示，上述幼稚園遠離申請地點，不會對擬議學校附近的交通造成影響。

所有學童須乘坐校巴

87. 數名委員詢問申請人的代表是否設有機制以確保所有學生須乘坐校巴往返學校。黃玉卿女士在回應時表示，擬議學校的主要宗旨是提倡環保教育，而有關的校巴安排正是實踐這宗旨的教學元素。據她的經驗，家長只會在認同學校的宗旨的情況下才為子女選擇該學校。黃女士表示，在新生入學前，家長須簽署同意書，同意學校以校巴接載其子女往返學校。一名職員會於校門監察情況，並記錄以私家車接送子女回校的家長的資料。校方會促請違規的家長履行先前向學校作出的承諾。黃女士表示，她有信心學校可與家長就校巴安排達成共識，以實踐學校的宗旨和切合運作需要。

88. 對於申請人建議使用八輛 26 座位校巴接載所有學童往返學校，一名委員詢問擬議校巴服務的覆蓋範圍，以及如何確保每條路線的人數均不多於或不少於 26 名學生的倍數。黃玉卿女士在回應時表示，目標學生主要居於九龍城和沙田。她表示，在遴選新生的過程中，校方會配對學童的居所及校巴服務的覆蓋範圍，以確保不會超出每條路線的校巴的載客量，令擬議校巴服務得以順利運作。對於主席詢問八輛校巴是否足以接載全部 192 名學生，黃玉卿女士在回應時表示，學校擬把校巴數目維持於八輛，但實際上或須增加一或兩輛。然而，此舉不會對校巴的運作及該區的道路網造成任何重大影響。

[李偉民先生此時到達參加會議。]

89. 鑑於擬議發展包括提供幼兒班的幼兒中心，一名委員詢問是否有任何法律條文及特定交通規定規管校巴接載孩童。黃玉卿女士在回應時表示，擬議學校的學生將包括兩至六歲的兒童，而上下午校各有兩班幼兒班，每班有 20 名兩歲學生。黃女士表示，每輛校巴上最少有一名助手，以確保乘車環境安全，並照顧學童的需要。黃女士表示，其他幼稚園／托兒所早已採用有關安排。九龍規劃專員龍小玉女士表示，根據運輸署查詢熱線的資料，目前沒有法律條文規管校巴接載兩歲兒童。

[張孝威先生此時暫時離席。]

交通影響

90. 一名委員詢問申請人的代表擬議新措施是否已於覆核聆訊前提交運輸署。李德權先生在回應時表示，該等新措施只在數日前接獲城規會文件後才訂定，並未與運輸署和香港警務處(下稱「警務處」)進行磋商。李先生表示，申請人會於覆核聆訊後修訂交通影響評估報告，以提交城規會及相關政府部門(包括運輸署和警務處)考慮。

91. 一名委員詢問運輸署的代表擬議新措施是否可行和有效減少擬議學校對交通造成的影響。工程師／九龍城鄧禮賢先生在回應時請城規會注意以下數點：(i)從交通規劃角度而言，申請地點的位置並非興建學校的理想地點，因為該位置處於根德道／森麻實道交界處，任何輪候或路旁活動均會導致交界處的交通受阻，並可能影響更廣泛的上游地區(遠至歌和老街或甚至窩打老道)；(ii)根德道的路旁上落活動在學校繁忙時間已十分頻繁或甚至過度飽和；以及(iii)更改上課時間的建議和安排校巴於上午八時三十五分至九時抵校讓學童下車的建議仍不能避開上班的早上繁忙時間。因此，對於申請人指擬議措施可減少對根德道的交通造成影響，他對成效有所保留。

92. 黃玉卿女士就上述意見作出回應時表示，運輸署所關注的事宜只有在未能控制車輛數目、類型和抵達時間的情況下才會發生。就這宗個案而言，倘落實申請人所建議的新措施，擬議學校所造成的交通影響會減少，因為車輛的數目和類型將限制於八輛校巴，而所有校巴會於上午八時三十五分後的 20 分鐘內逐一抵達學校，而有關情況將由學校嚴密監管。根據申請人

團隊的經驗，每輛校巴約需七分鐘讓學童下車。假設兩輛校巴同時讓學童下車，所有下車活動定必可於 20 分鐘內完成。黃女士表示，把上午校的上課時間改為上午九時至中午十二時三十五分的建議可避免與根德道其他學校的上課時間重疊，從而進一步減少對根德道造成的交通影響。李德權先生補充說，現時申請地點的車輛進出通道面向根德道／森麻實道交界處，並不理想。因此，申請人建議把擬議學校的車輛進出通道向北移七米，以及駛離學校的車輛只可右轉入根德道而不可直接駛進森麻實道，以免與根德道／森麻實道交界處有直接衝突。

93. 對於有委員詢問位於根德道／森麻實道交界處的學校所面對的交通問題是否難以解決，工程師／九龍城鄧禮賢先生指有關用地所面對的問題主要源自根德道的交通流量(尤以早上繁忙時間為然)及沿路的路旁活動。鄧先生表示，有其他例子顯示甚至不可在交界處旁的車輛通道進行發展，理由是倘車輛在通道發生故障，將會嚴重影響交界處的交通。就這宗申請而言，把車輛進出通道向北移七米的建議只屬輕微改動，不會明顯改善交界處的交通情況，理由是擬議學校的車輛進出通道仍接近根德道／森麻實道交界處，更甚者是更為接近北鄰根德園幼稚園的車輛進出通道和正門。因此，從交通角度而言，遷移車輛進出通道仍未足以解決擬議學校在學校繁忙時間(尤以上午校的繁忙時間為然)所產生的交通量。鄧先生表示，由於附近的住宅發展最近相繼落成，以及推行新高中學制後大學生人數增加，根德道一帶和港鐵九龍塘站附近的交通已不斷增加。倘申請地點的車輛進出通道出現阻塞情況，將會嚴重影響根德道一帶和上游地區的交通。

94. 對於有委員詢問現有酒店用途與擬議學校用途在交通影響方面的比較，工程師／九龍城鄧禮賢先生表示，由於現有酒店規模細小，所產生的交通量相對輕微。此外，酒店交通一般不會集中於繁忙時間。陳錦昌先生表示，現時設有 27 個房間的酒店最近改變經營模式，由時鐘收費形式改為接待旅行團和個別遊客的傳統酒店。因此，酒店的交通模式已有所改變，的士和旅遊巴會整天(包括早上繁忙時間)前往酒店。陳先生表示，在交通模式受到管制的情況下，擬議學校的交通影響或較現有酒店用途為輕。鄧禮賢先生在回應該名委員的提問時表示，擬議學校所造成的交通影響將大於現有酒店用途的影響。

[邱榮光博士此時離席。]

[張孝威先生此時返回會議席上。]

95. 另一名委員表示，交通事宜是小組委員會拒絕有關申請的其中一個理由，也是覆核聆訊的重點。該名委員詢問運輸署的代表，申請人於會上建議的新措施會否促使運輸署重新考慮有關申請或改變立場。鄧禮賢先生在回應時表示，根德道的交通情況是一個敏感問題，即使交通輕微受阻(例如車輛故障或車輛於校門外等候)，亦會對上游交通造成廣泛影響。即使根德道／歌和老街交界處已採用 120 秒的燈號時間，但該區的交通依然擠塞並仍然接獲投訴。運輸署仍對交通影響評估的結果有所保留，因為根德道一帶頻繁的路旁上落活動會削弱交界處的表現。儘管交通影響評估提及歌和老街／根德道交界處的表現可因延長燈號時間而得以改善，但區內交界處是由區域交通控制系統管制，即所有交界處的交通燈所獲分配的燈號時間是以電子方式互相連繫。現時的燈號管制是運輸署努力不懈的成果，旨在盡力維持區內交通暢順。延長有關交界處的燈號時間的建議未必可行，理由是增加時間會影響相連交界處的燈號時間，並繼而導致其他交界處(例如窩打老道／歌和老街交界處及窩打老道／聯合道交界處)在繁忙時間出現交通擠塞的情況。

交通影響評估的假設和結果

設計年

96. 鑑於交通影響評估以二零一八年作為設計年，副主席詢問申請人的代表擬議學校的預計啓用日期。黃玉卿女士在回應時表示，擬議學校將於二零一三年九月投入服務。九龍規劃專員龍小玉女士表示，交通影響評估以二零一八年作為設計年只不過是作交通分析用途。

剩餘容量和燈號循環時間

97. 鄧禮賢先生應主席要求闡釋交通影響評估報告內數個專門術語的定義及運輸署對相關結果的意見。他表示，「剩餘容量」一般是指交界處容納交通流量的能力。一般來說，交界處的剩餘容量達 5%或以上，所有車輛才可在一個燈號循環內通

過該交界處。鄧先生表示，根據交通影響評估的預測容量，在擬議學校投入服務後，歌和老街／根德道交界處的剩餘容量將於二零一八年降至 7%。然而，該交界處的剩餘容量實際上可能會因其表現受根德道頻繁路旁活動的影響而進一步下降。因此，有關情況從交通角度而言並不理想。

98. 工程師／九龍城鄧禮賢先生繼而闡釋「燈號循環時間」的概念，即一般是指完成一組交通燈方向指示訊號所需的時間。對於申請人在交通影響評估報告內建議延長歌和老街／根德道交界處的燈號循環時間以改善交界處的表現，鄧先生表示，運輸署交通控制部指該交界處在早上繁忙時間已採用 120 秒的燈號循環時間。把循環時間進一步延長至多於 120 秒會阻礙交通，因此不宜採用。

99. 李德權先生表示，交通影響評估根據運輸署所提供的資料，假設歌和老街／根德道交界處的燈號循環時間為 88 秒來評估交界處表現，並因而得出預計剩餘容量為 7% 的結果。倘交通影響評估以燈號循環時間為 120 秒(運輸署於早上繁忙時間所採用的數字)來重新評估該交界處的容量，該交界處在擬議學校啓用後的剩餘容量將增至超逾 7%，因此無須進一步延長該交界處的燈號循環時間。在此情況下，即使根德道有路旁活動，所有車輛均可於一次燈號循環時間內通過交界處。

假設增長率

100. 對於交通影響評估所採用的假設交通增長率，李德權先生表示，二零一八年設計年的交通影響是根據在二零一二年所觀察的交通流量和規劃署所提供的九龍塘區人口和就業數字而預測的，並假設年均增長率為 1%。他表示，增長率為 1% 的假設偏向保守，因為二零一二至二零一八年的人口增長估計低於 1%，預計就業率亦會下降。

101. 一名委員詢問交通影響評估報告所假設的 1% 年均交通增長率是否為運輸署接受，所須考慮的因素包括在歌和老街新落成的住宅發展項目、香港浸信會醫院的重建和擴建、新高中學制的推行、港鐵東鐵線載客量的增加，以及九龍塘擴展成為主要交通樞紐。鄧禮賢先生在回應時表示，不少交通影響評估也採用增長率為 1% 的假設。然而，這宗申請的交通影響評估

所採用的假設增長率須予以調整，以便因應所提及的九龍塘規劃情況而對交通影響作出更準確的評估。李德權先生表示，由於二零一二至二零一八年間每年均採用年均增長率為 1% 的假設，九龍塘上述的增長因素應已充分反映於假設內。

改善九龍塘的整體交通情況

102. 一名委員表示，根德道是區內的主要通道，可通往港鐵九龍塘站及公共交通交匯處，而根德道出現交通擠塞的其中一個理由是綠色專線小巴於非指定位置落客。該名委員詢問運輸署的代表是否有任何措施可改善九龍塘的整體交通情況。鄧禮賢先生在回應時表示，運輸署一直積極考慮限制綠色專線小巴在根德道一帶上落客，可能在續牌時訂定相關的條件。

103. 另一名委員詢問運輸署的代表九龍塘是否有任何已規劃的全面交通改善方案，可使同類的學校建議在交通方面可以接受。鄧禮賢先生在回應時表示，運輸署一直監察和檢討九龍塘的交通情況，最近已檢討該區的交通燈號管制，以配合在推行新高中學制後附近兩所大學的學生人數增加而導致車輛和行人流量增加。鄧先生表示，根德道的禁止停車限制最近亦已作出微調，以便在沒有嚴重影響行車的情況下滿足路旁活動的需要。鄧先生在回應同一名委員的問題時表示，在此情況下，他仍對申請人所建議的交通措施的成效有所保留。

[陳仲尼先生及梁宏正先生此時離席。]

104. 陳錦昌先生表示無須認為擬議學校定必對交通造成負面影響。反之，申請人所建議的措施可樹立榜樣，讓其他學校借鏡。累積影響所及，或有助改善該區的整體交通情況。他表示，申請人是有誠意地擬備學校建議和交通措施，因此城規會可考慮給予申請人機會，例如透過批予有時限的許可，以證明擬議交通措施是否可行。

在九龍塘開設學校的需要

105. 一名委員表示，九龍塘區已有不少幼稚園，超出當地居民的需要。該名委員詢問申請人的代表堅持於九龍塘開設學校的理由和如何確保擬議學校收生足夠。黃玉卿女士在回應時表

示，香港的幼稚園一般缺乏戶外空間，但戶外活動實是幼稚園教育的重要一環。因此，九龍塘是開設幼稚園的理想地點，因為該區環境大致低矮，並可提供大量戶外空間、樹木和綠化地區，以協助在校園內教學。

106. 一名委員儘管關注幼稚園所造成的交通影響，但大體上支持提供教育設施。

107. 由於委員再無提問，主席多謝政府部門的代表及申請人的代表出席會議。他們全於此時離席。

[會議小休三分鐘。]

[鄒桂昌教授此時離席。]

商議部分

108. 委員普遍支持開設學校，但十分關注擬議學校所造成的負面交通影響。

109. 一名委員指出，基於申請地點面向交通十分繁忙的交界處並接近港鐵站，申請地點附近的交通情況已非常嚴峻。雖然申請人已具體建議特定的校巴運作和管理計劃，以處理交通事宜和減少學校所造成的交通影響，但擬議措施可否落實及執行，仍然受到關注。

110. 副主席表示，區內的學校交通問題備受關注，因為現時沿該段根德道及森麻實道已有五所幼稚園／托兒所和小學；以及在過去三個月(即二零一二年六月至八月)已錄得 17 宗交通投訴，就包括暑假的一段時間而言，數字實屬偏高。他對以校巴接載所有學童(尤其是幼兒班的學童)的可行性有強烈保留，因為學童年紀甚小，家長很可能以私家車接載他們往返學校，以確保安全。基於上述原因，他不支持這宗覆核申請。

111. 一名委員表示，由於申請地點位於交通繁忙的交界處，而且沒有可行方案解決交通問題，申請地點可能不太適宜作學校用途。該名委員不支持這宗覆核申請。

112. 對於副主席就是否可落實及執行要求所有學童乘坐校巴返校所提出的意見，一名委員表示同意。此外，鑑於學校用地可供車輛掉頭的空間有限和學童在上落時的安全問題，校巴有可能須進入校舍兩次，即第一次先讓學童下車，而第二次則返回學校停泊，令本已繁忙的區內道路網百上加斤。該名委員表示，學校在午間和傍晚繁忙時間對交通造成的影響並未充分處理，加上擬議措施的可行性亦未經驗證，因此，鑑於情況有別，這宗申請所涉的學校用途或不可與其他學校(例如德瑞國際學校)作比較。基於上述原因，該名委員不支持這宗覆核申請。

113. 另一名委員表示，交通影響評估並無充分考慮和解決幼兒班學童的需要，而申請人或低估實際的交通影響。該名委員不支持這宗覆核申請。

114. 一名委員表示，交通影響評估並無充分考慮多個令交通增長的因素，包括推行新高中學制後區內大學生人數的增加及九龍塘新落成的住宅發展項目。該名委員不支持這宗覆核申請。

115. 一名委員表示，鑑於幼稚園和小學高度集中於主要交通樞紐內，學童的安全應該是九龍塘的交通規劃的首要考慮因素。該名委員表示，日後任何交通改善措施必須以行人交通為重點，而非着重於傳統交通影響評估工作所強調的行車方便程度。另一名委員亦有同感，並表示托兒所宜應提供戶外空間，並盡可能鄰近學童的居所，以縮減乘車時間和確保學生安全，這樣才是良好的規劃。

116. 經商議後，主席總結委員的意見，表示交通影響評估未能充分證明擬議發展不會對附近道路網的交通造成負面影響。擬議交通紓緩措施(包括申請人於會上建議的新措施)的成效和可行性實屬疑問。因此，擬議學校未能符合經修訂的城規會規劃指引編號 23A 所載的規劃準則。

117. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請。委員繼而審視文件第 8.1 段所載的駁回理由，並認為該等理由恰當：

- (a) 擬議發展位於根德道與森麻實道交界處，並鄰近港鐵九龍塘站，交通繁忙，故不符合城市規劃委員會

規劃指引編號 23A，因為預計會對交通造成負面影響，而申請人沒有提出有效的措施，以緩解交通影響；以及

- (b) 批准這宗申請會為同類申請立下不良先例。倘同類申請均獲批准，累積影響所及，會令九龍塘花園洋房區的交通情況惡化。

118. 城規會並同意向運輸署轉達委員於會上提出的建議，即促請採取適當的道路改善及／或交通管理措施，以改善九龍塘區的交通情況。

[何培斌教授及李律仁先生此時離席。]

沙田、大埔及北區

議程項目 6

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/NE-TK/398

擬在劃為「鄉村式發展」地帶及「綠化地帶」的

大埔沙欄村第 27 約地段第 82 號 C 分段及第 28 號 C 分段

興建屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)

(城規會文件第 9210 號)

[會議以廣東話進行。]

簡介和提問部分

119. 主席告知與會者申請人表示不會出席這次覆核聆訊。以下規劃署的代表此時獲邀到席上：

胡潔貞女士 一 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

120. 主席表示歡迎，繼而請沙田、大埔及北區規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

121. 沙田、大埔及北區規劃專員胡潔貞女士借助投影片簡介這宗覆核申請，並按文件詳載的內容陳述以下要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，擬在申請地點興建一幢屋宇（新界豁免管制屋宇－小型屋宇）。在申請人提出第16條申請時，申請地點於《汀角分區計劃大綱核准圖編號 S/NE-TK/17》上有部分劃為「鄉村式發展」地帶，有部分劃為「綠化地帶」，該核准圖目前仍然有效；
- (b) 二零一二年七月六日，鄉郊及新市鎮規劃小組委員會（下稱「小組委員會」）拒絕這宗申請，理由是擬議的發展項目既不符合把該區劃為「綠化地帶」的規劃意向，也不符合「評審新界豁免管制屋宇／小型屋宇發展規劃申請的臨時準則」（下稱「臨時準則」），倘批准這宗申請，會為該區其他同類申請立下不良先例；
- (c) 申請人並無提交任何資料，以支持其覆核申請；
- (d) 申請地點的面積約為 114.6 平方米，有部分劃為「鄉村式發展」地帶（約 16%），有部分則劃為「綠化地帶」（約 84%）。申請地點現時空置並已經清理，現有行人徑可達；
- (e) 先前並沒有申請涉及同一地點。自「臨時準則」於二零零零年首次頒布以來，同一「綠化地帶」內曾有三宗同類申請，其中一宗獲小組委員會在有附帶條件下批准，當時是考慮到該宗申請符合「臨時準則」。至於其餘兩宗申請，則被小組委員會拒絕／城規會駁回，理由是該兩宗申請不符合「綠化地帶」的規劃意向，對景觀會造成不良影響，以及批准申請會立下不良先例；
- (f) 政府部門的意見——政府部門的意見撮載於文件第4段。地政總署大埔地政專員不支持這宗申請，因為申請地點位於「鄉村範圍」外，並且有超過 50%

的地方在「鄉村式發展」地帶外。其他政府部門對這宗覆核申請普遍沒有負面意見；

- (g) 公眾的意見——在公布這宗覆核申請期間，當局收到五份公眾意見書，分別來自嘉道理農場暨植物園公司、沙欄小築委員會及三名個別人士。所有公眾意見均反對這宗申請，理由包括申請地點劃為「綠化地帶」，應加以保存及保護；該區「綠化地帶」的土地會隨着申請獲准而進一步減少；擬議的發展項目會影響周邊地區的交通、環境和生態；以及批准有關的申請，會為同類申請立下先例，對該區造成累積的影響；以及
- (h) 規劃署的意見——根據載於文件第 6 段的規劃考慮因素和評估，規劃署不支持這宗覆核申請。有關的考慮因素和評估撮錄如下：
 - (i) 申請地點主要位於「綠化地帶」內。擬議的發展項目不符合「綠化地帶」的規劃意向，有關的規劃意向主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，該地帶不宜進行發展；
 - (ii) 雖然可供船灣陳屋、李屋、詹屋和沙欄日後發展小型屋宇的土地普遍供不應求，但擬議的發展項目並不符合「臨時準則」，因為擬建的新界豁免管制屋宇／小型屋宇的覆蓋範圍有超過 50% 在認可鄉村的「鄉村式發展」地帶和「鄉村範圍」外。有鑑於此，地政總署大埔地政專員不支持這宗申請；
 - (iii) 倘這宗申請獲得批准，會為該區其他同類申請立下不良先例。這宗申請沒有特殊情況，而申請人亦未有提出有力的理據，令當局要從寬考慮這宗申請；

- (iv) 編號 A/NE-TK/270 那宗獲批准的同類申請，其所涉地點的覆蓋範圍幾乎完全在「鄉村式發展」地帶內(99%)，並符合「臨時準則」；以及
- (v) 自小組委員會於二零一二年七月六日考慮這宗規劃申請以來，規劃情況並無重大改變。

122. 規劃署的代表簡介完畢，主席遂請委員提問。

123. 由於委員沒有提出問題，主席多謝規劃署的代表出席會議。胡潔貞女士此時離席。

商議部分

124. 委員普遍備悉擬建的小型屋宇不符合「綠化地帶」的規劃意向和「臨時準則」。自小組委員會拒絕有關的規劃申請以來，規劃情況並無改變，而申請人亦沒有提交任何進一步資料，令城規會要偏離小組委員會先前的決定。

125. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請。委員繼而審閱文件第 7.1 段所載的駁回理由，並認為理由恰當。有關理由是：

- (a) 擬議的發展項目不符合把該區劃為「綠化地帶」的規劃意向，有關的規劃意向是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展；
- (b) 擬議的發展項目不符合「評審新界豁免管制屋宇／小型屋宇發展規劃申請的臨時準則」，因為擬建的新界豁免管制屋宇／小型屋宇的覆蓋範圍有超過 50% 在認可鄉村的「鄉村式發展」地帶和「鄉村範圍」外；以及
- (c) 倘這宗申請獲得批准，會為該區其他同類申請立下不良先例。

議程項目 7

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/NE-TK/390

擬在劃為「農業」地帶及「綠化地帶」的大埔山寮村第 15 約
政府土地興建屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)
(城規會文件第 9211 號)

[會議以廣東話進行。]

簡介和提問部分

126. 主席告知與會者，申請人表示不會出席這次覆核聆訊。
以下規劃署的代表此時獲邀到席上：

胡潔貞女士 － 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

127. 主席表示歡迎，繼而請沙田、大埔及北區規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

128. 沙田、大埔及北區規劃專員胡潔貞女士借助投影片簡介這宗覆核申請，並按文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，擬在申請地點興建一幢屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)。在申請人提出第 16 條申請時，申請地點於《汀角分區計劃大綱核准圖編號 S/NE-TK/17》上有部分劃為「農業」地帶，有部分劃為「綠化地帶」，該核准圖目前仍然有效；
- (b) 二零一二年六月十五日，鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)拒絕這宗申請，理由包括擬議的發展項目不符合把該區劃為「綠化地帶」的規劃意向；擬議的發展項目不符合「評審新界豁免管制屋宇／小型屋宇發展規劃申請的臨時準則」(下稱「臨時準則」)；申請人未能證明位於下段間接集水區內的擬議發展項目不會對該區的水質造成不良影響；以及批准這宗申請會為該區其他同類申請立下不良先例；

- (c) 申請人並無提交任何資料以支持其覆核申請；
- (d) 申請地點的面積約為 65.03 平方米，有部分劃為「農業」地帶(約 41%)，有部分劃為「綠化地帶」(約 59%)。申請地點位於下段間接集水區內，並毗連現有林地邊緣的區內小徑，可由汀角路對開的山寮路經一條區內小徑到達；
- (e) 申請地點有部分涉及先前一宗擬發展新界豁免管制屋宇／小型屋宇的規劃申請。小組委員會於二零一零年拒絕該宗申請，因為擬議發展項目不符合「臨時準則」，而且申請人未能證明擬議發展項目不會對區內的水質造成不良影響，若批准該宗申請，會立下不良先例。自二零零零年首次頒布「臨時準則」以來，申請地點附近有 46 宗同類申請，這些申請所涉的地點有些完全位於「農業」地帶或「綠化地帶」，有些則跨越「綠化地帶」及「農業」地帶，其中 10 宗獲小組委員會在有附帶條件下批准，主要的考慮因素包括申請地點位於「鄉村範圍」內；可發展小型屋宇的土地供不應求；以及擬建的小型屋宇可接駁至該區已計劃鋪設的污水收集系統。其餘 36 宗同類申請則被小組委員會拒絕／城規會駁回，主要理由包括不符合「臨時準則」；沒有足夠資料證明位於集水區內的擬議發展項目不會對該區的水質造成不良影響；對景觀造成不良影響；以及批准申請會立下不良先例；
- (f) 政府部門的意見——政府部門的意見撮錄於文件第 4 段。地政總署大埔地政專員不支持這宗申請，因為申請地點位於山寮的「鄉村式發展」地帶和「鄉村範圍」外。水務署總工程師／發展(2)仍然反對這宗申請，因為申請地點位於下段間接集水區內，但申請人沒有提交資料，證明擬建的屋宇可接駁至公共污水收集系統。從農業的角度而言，漁農自然護理署署長(下稱「漁護署署長」)仍然不支持這宗申請，因為申請地點的復耕潛力高。從景觀規劃的角度而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境仍然反對這宗申請，並擔心倘這宗申請獲得批准，

會為「綠化地帶」內其他同類的小型屋宇申請立下不良先例，導致市區範圍擴展及景觀質素進一步下降。其他政府部門普遍對這宗覆核申請沒有負面意見；

- (g) 公眾的意見——在公布這宗覆核申請期間，當局收到一份公眾意見書，來自嘉道理農場暨植物園公司，表示反對這宗申請，理由包括擬議發展項目不符合「綠化地帶」及「農業」地帶的規劃意向；若擬議發展項目排出已受污染的地面徑流，會對集水區的水質造成不良影響；懷疑有人曾在山寮村進行地盤平整工程；以及批准這宗申請會立下先例，對該區造成累積的影響；
- (h) 規劃署的意見——根據文件第 6 段所載的規劃考慮因素及評估，規劃署不支持這宗覆核申請，有關的考慮因素及評估撮述如下：
 - (i) 申請地點主要位於「綠化地帶」，擬議發展項目不符合「綠化地帶」的規劃意向，有關的規劃意向主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展；
 - (ii) 雖然可供山寮村日後發展小型屋宇的土地普遍供不應求，但擬議發展項目並不符合「臨時準則」，因為申請地點完全位於認可鄉村的「鄉村式發展」地帶和「鄉村範圍」外。有鑑於此，地政總署大埔地政專員並不支持這宗申請；
 - (iii) 倘批准這宗申請，會為該區的其他同類申請立下不良先例。這宗申請並沒有特殊情況，而申請人也沒有提出有力的理據，令當局要從寬考慮這宗申請；

- (iv) 申請地點位於下段間接集水區內，但申請人未能證明擬建的屋宇可接駁至公共污水收集系統及擬議的發展項目不會對該區的水質造成不良影響，因此，水務署總工程師／發展(2)仍然反對這宗申請；
- (v) 從農業的角度而言，漁護署署長不支持這宗申請，因為申請地點的復耕潛力高；
- (vi) 從景觀規劃的角度而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境仍然反對這宗申請，並擔心倘這宗申請獲得批准，會為「綠化地帶」內其他同類的小型屋宇申請立下不良先例，導致市區範圍擴展，景觀質素進一步下降；
- (vii) 申請地點涉及先前一宗編號 A/NE-TK/318 擬發展新界豁免管制屋宇／小型屋宇的申請。小組委員會於二零一零年八月二十七日拒絕該宗申請。現在這宗覆核申請並無有力的規劃理據，令城規會要偏離小組委員會先前拒絕這宗申請的決定；以及
- (viii) 自小組委員會於二零一二年六月十五日考慮這宗規劃申請以來，規劃情況並沒有重大改變。

129. 規劃署的代表簡介完畢，主席遂請委員提問。

130. 一名委員問到編號 A/NE-TK/299 那宗同類申請所涉的用途地帶及獲批准的理由。胡潔貞女士答稱，該宗編號 A/NE-TK/299 的申請所涉的地點主要位於「綠化地帶」，小組委員會於二零一零年二月十二日在有附帶條件下批准該宗申請，理由包括申請地點位於山寮的「鄉村範圍」內；山寮可發展小型屋宇的土地普遍供不應求；以及擬建的小型屋宇可接駁至該區已計劃鋪設的污水收集系統。

131. 由於委員並無提出問題，主席多謝規劃署的代表出席會議。胡潔貞女士此時離席。

商議部分

132. 委員普遍備悉擬建的小型屋宇不符合「綠化地帶」的規劃意向和「臨時準則」。自小組委員會拒絕有關的規劃申請以來，規劃情況並沒有改變，而申請人亦沒有提交任何進一步資料，令城規會要偏離小組委員會先前的決定。

133. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請。委員繼而審閱文件第 7.1 段所載的駁回理由，並認為理由恰當。有關理由是：

- (a) 擬議的發展項目不符合把該區劃為「綠化地帶」的規劃意向，有關的規劃意向是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展；
- (b) 擬議的發展項目不符合「評審新界豁免管制屋宇／小型屋宇發展規劃申請的臨時準則」，因為申請地點完全位於認可鄉村的「鄉村式發展」地帶和「鄉村範圍」外；
- (c) 申請人未能證明位於下段間接集水區內的擬議發展項目不會對該區的水質造成不良影響；以及
- (d) 批准這宗申請會為該區的其他同類申請立下不良先例。

134. 會議於下午十二時四十五分休會午膳。

135. 會議於下午一時四十五分恢復舉行。

136. 以下委員和秘書出席了下午時段的會議：

周達明先生 主席

黃遠輝先生 副主席

黃仕進教授

馬錦華先生

陳漢雲教授

陳祖楹女士

黃令衡先生

許智文教授

黎慧雯女士

林光祺先生

劉文君女士

陸觀豪先生

馬詠璋女士

環境保護署助理署長(環境評估)(署理)

黃漢明先生

地政總署署長

甯漢豪女士(至下午四時)

地政總署副署長(一般事務)

林潤棠先生(由下午五時起)

規劃署署長
梁焯輝先生

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)
王明慧女士

議程項目 8

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《葵涌分區計劃大綱草圖編號 S/KC/26》的申述和意見
(城規會文件第 9204 號)

[聆訊以英語及廣東話進行。]

第三組

R3 至 R8 和 C1 至 C165 及 C167 至 C1757

137. 以下委員已就此議項申報利益：

- | | |
|----------------|--|
| 劉興達先生
符展成先生 | — 與 R8 的顧問奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納」)有業務往來 |
| | — 與擁有和記黃埔(下稱「和黃」)的長江實業(集團)有限公司(下稱「長實」)有業務往來，而和黃則擁有 Omaha Investment Ltd.(C1) |
| 林光祺先生 | — 與 R8 的顧問奧雅納有業務往來 |
| 黎慧雯女士 | — 其配偶在華景山莊擁有一個單位 |
| 梁宏正先生 | — 在葵涌擁有一個辦公室 |
| 黃仕進教授 | — 奧雅納的交通顧問，而奧雅納是 R8 的顧問 |
| | — 交通運輸研究所主管，而該研究所的一些活動由奧雅納贊助 |
| 何培斌教授 | — 與擁有和黃的長實有業務往來，而和黃則擁有 Omaha Investment Ltd.(C1) |
| 李律仁先生 | — 與其中一名申述人有業務往來 |

138. 由於梁宏正先生擁有的辦公室和黎慧雯女士的配偶擁有的單位不涉及第三組申述，而且遠離申述地點，委員同意梁先生和黎女士並無涉及直接利益，可以就此議項留在會議席上。委員備悉梁先生已離席。

139. 委員同意符展成先生、劉興達先生、何培斌教授和李律仁先生均涉及直接而重大的利益，因為符先生、劉先生和何教授現與 C1 的母公司有業務往來，而李先生現與其中一名申述人有業務往來。委員備悉符先生、劉先生、何教授和李先生已離席。

140. 林光祺先生及黃仕進教授與 R8 的顧問有業務往來，但有關業務不涉及申述，故委員同意林先生及黃教授並不涉及直接利益，可以就此議項留在會議席上。

商議部分

141. 主席告知委員，在邀請政府代表和申述人、提意見人及其代表出席會議前，城規會須商議如何處理申述人 R7 提出的延期要求。他繼而邀請秘書向委員簡介延期要求的背景。

142. 秘書表示委員於二零一二年十月十二日舉行的上次會議席上獲告知，城市規劃委員會(下稱「城規會」)秘書處於二零一二年九月二十日接獲 R7 (現代貨箱碼頭有限公司) 的規劃顧問的來信，其內附載孖士打律師行(下稱「孖士打」)的法律意見。該信副本已於會議席上提交，方便委員閱覽。R7 要求城規會押後聆訊就葵涌分區計劃大綱圖提出的申述，以待上訴法庭(或終審法院)就啓德大廈個案作出裁決。孖士打辯稱原訟法庭在推翻啓德大廈用地發展限制的判決中所確立的原則是現存法規，但葵涌分區計劃大綱圖的修訂項目並未顧及有關原則。孖士打又辯稱就原訟法庭判決提出上訴的結果可能對葵涌分區計劃大綱圖有直接影響。倘城規會進行聆訊，申述人或會就葵涌分區計劃大綱圖提出司法覆核，而提出司法覆核的理由會與有待法庭裁決的啓德大廈上訴個案理由相若。因此，押後進行聆訊是切實可行的解決方法，既可為所涉各方節省時間和金錢，更可避免有人就城規會的決定提出更多司法覆核。

143. 主席表示上次會議同意延期要求應在城規會聆訊申述當日(即今天舉行的會議席上)獲考慮，以便容許 R7 向城規會陳述提出延期要求的理由，而出席會議的其他申述人和提意見人也可就延期要求提出意見。此外，申述文件屆時亦已備妥，讓委員考慮延期要求；該文件會由規劃署擬備，就為申述地點建議發展限制的相關原則和考慮因素提供資料。主席建議先按照既定做法處理 R7 的延期要求，然後才於今天或另訂日期聆訊就葵涌分區計劃大綱草圖提交的第三組申述和意見。委員表示同意。

簡介和提問部分

144. 規劃署的以下代表和申述人、提意見人及其代表此時獲邀出席會議：

規劃署

陳偉信先生	—	荃灣及西九龍規劃專員
梁美玲女士	—	高級城市規劃師／特別職務
黃楚娃女士	—	城市規劃師／特別職務
趙家輝先生	—	空氣流通評估顧問

R 3(香港貨櫃碼頭商會有限公司)

李耀光先生]	申述人的代表
李鴻鏘先生]	

R 4(中遠國際貨櫃碼頭(香港)有限公司)

袁浩先生]	申述人的代表
易仲彭先生]	

R 5(香港國際貨櫃碼頭有限公司)

Mr. John Harries]	申述人的代表
富力勤先生]	

R 6(亞洲貨櫃碼頭有限公司)

蔡麗清女士]	申述人的代表
阮衛中先生]	

R 7 (現代貨箱碼頭有限公司)

李國東先生] 申述人
蘇裕年先生]
李智斌先生]
林永超先生]
黃笑萍女士]
陳淑卿女士]

李禮賢先生] 申述人的代表
黃愛珠女士]
林燧源先生]
葉冬生先生]
周家明博士]
麥國培先生]

R 8 (環球貨櫃碼頭香港有限公司)

麥秉良先生] 申述人
鐘穗賢先生]
吳智威先生]
馮錦略先生]

Dr. Jonathan Beard] 申述人的代表
楊詠珊女士]
梁銘茵女士]
葉浩峰先生]
甄少恆博士]
蘇美琮博士]
Mr. James Conway]
劉思航女士]
周卓樑先生]

C 1 (Omaha Investment Ltd.)

富力勤先生 — 提意見人的代表

C 642 (Leung Pui Shan)

林章雄先生 — 提意見人的代表

C1749(亞洲貨櫃碼頭有限公司)

蔡麗清女士] 提意見人的代表
阮衛中先生]

C1752(林一峯先生)

林一峯先生 — 提意見人

C1755(顏炳文先生／環球貨櫃碼頭香港有限公司)

顏炳文先生 — 提意見人

145. 主席歡迎他們出席會議。他告知與會者，二零一二年九月二十日，城規會秘書處接獲 R7 的來信，要求城規會押後聆訊就葵涌分區計劃大綱圖提交的申述。就此，城規會須在聆訊申述和意見前處理延期要求。主席繼而詢問 R7 及其代表，除了二零一二年九月二十日來信中所提及的論點外，是否會提出任何新論點。

146. R7 的代表葉冬生先生借助投影片，提出以下要點：

(a) 近年，高等法院就四宗司法覆核個案頒下了判決，該四宗個案分別是 Turbo Top Limited 訴城市規劃委員會[高院憲法及行政訴訟 2011 年第 23 號](二零一一年十一月)；東展有限公司訴城市規劃委員會[高院憲法及行政訴訟 2011 年第 62 號](二零一二年五月)；Lindenford Limited 訴城市規劃委員會[高院憲法及行政訴訟 2011 年第 59 號](下稱「Lindenford 個案」)(二零一二年九月)；以及希慎興業有限公司和其他各方訴城市規劃委員會[高院憲法及行政訴訟 2011 年第 38 號和高院憲法及行政訴訟 2011 年第 57 號](下稱「希慎個案」)(二零一二年九月)。由於後三宗司法覆核個案的判決是在都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一二年三月三十日考慮葵涌分區計劃大綱圖的建議修訂後才頒布，原訟法庭在就啓德大廈個案所作判決中確立的原則並未獲考慮；

(b) 從後三宗司法覆核個案的判決可見，法官基本上同意城規會就分區計劃大綱圖提出建議修訂時，須依

循原訟法庭在就啓德大廈個案所作判決中確立的以下三大原則(下稱「啓德大廈原則」)：

- (i) 建築物高度限制不應妨礙發展商充分利用用地的地積比率和總樓面面積；
 - (ii) 施加限制本身須有充分理據支持，而不應參考在特殊情況下放寬限制(藉第 16 條申請)的可能性；以及
 - (iii) 城規會對私人土地施加的限制，不得多於為達至規劃目標所需的合理限制，並要有真憑實據支持；
- (c) 原訟法庭其後決定基本上駁回 Lindenford 個案及希慎個案，但有關決定並無推翻以上原則；
- (d) 從城規會文件第 4.7(u)段可見，城規會不同意原訟法庭裁定其任意為啓德大廈用地施加建築物高度、非建築用地和建築物間距的限制，並已就原訟法庭對啓德大廈個案的裁決提出上訴。不過，對於城規會是否同意原訟法庭在判決中列載的啓德大廈原則，則不得而知。無論如何，為 R7 的申述地點施加兩層的建築物高度限制已妨礙 R7 充分利用有關用地的地積比率和總樓面面積，而未使用的用地總樓面面積已由 580 萬平方米減至 95 萬平方米。這有違上文第 12(b)(i)段所提及的啓德大廈原則；
- (e) 一如城規會文件第 3.2.21 段所載，只要收納「無條件」放寬限制條款，容許申請放寬限制(幅度超逾輕微)，以配合物流業迅速轉變的需要，則施加兩層的建築物高度限制是有理可據的。這有違上文第 12(b)(ii)段所提及的原則；
- (f) 雖然城規會不同意為啓德大廈用地施加的發展限制是任意施加，並已就原訟法庭的判決提出上訴，但啓德大廈原則是城規會須予遵行的現存法規；

- (g) 就此個案提出延期要求的理由與香港地產建設商會(下稱「地產建設商會」)早前提出的理由不同。地產建設商會要求城規會押後聆訊申述，以便城規會根據啓德大廈原則重新考慮分區計劃大綱圖的修訂項目。不過，現時提出延期要求的主要論點是，倘城規會不同意啓德大廈原則，便應押後聆訊申述，以待針對原訟法庭就啓德大廈用地的判決所提出的上訴有結果，因為有關裁決可能對葵涌分區計劃大綱圖有影響；
- (h) 就此宗個案而言，倘城規會同意啓德大廈原則，便須證明為 R7 的用地訂定兩層的建築物高度限制時，如何及在哪個程度上已依循有關原則。相反，倘城規會不同意有關原則，便應押後聆訊申述，以待上訴法庭(或終審法院)作出裁決，因為有關裁決可能對葵涌分區計劃大綱圖有直接影響。倘城規會進行聆訊，申述人或會就分區計劃大綱圖提出司法覆核，而提出司法覆核的理由會與法庭有待裁決的啓德大廈上訴個案理由相若。因此，押後進行聆訊是切實可行的解決方法，既可為所涉各方節省時間及金錢，也可避免就城規會的決定展開更多法律程序，為城規會和申述人創造雙贏的局面。

147. 主席繼而邀請其他申述人、提意見人及其代表就延期要求提出意見，但沒有申述人、提意見人或其代表就 R7 提出的延期要求提出意見或反對。

148. 葉冬生先生在回應一名委員的詢問時澄清，城規會在為任何分區計劃大綱圖訂定發展限制時須依循啓德大廈原則。雖然他無法確定城規會是否同意有關原則，但審慎的做法是延期就申述進行聆訊，以待法庭就上訴個案作出裁決，因為有關裁決可能對葵涌分區計劃大綱圖的修訂項目有影響。此舉也可避免不必要的法律程序。

149. 同一名委員表示，雖然城規會在訂定建築物高度限制時會考慮啓德大廈原則，但擬議發展限制可能不獲申述人同意。葉冬生先生表示在此情況下，城規會須提供足夠證據，以證明在申述聆訊中作出的決定符合啓德大廈原則。不過，根據城規

會或規劃署在城規會文件中提出的理據和論點，城規會為申述地點訂定建築物高度限制時，不見得會依循所確立的原則。

150. 主席指出，供城規會考慮就葵涌分區計劃大綱圖提出的申述的城規會文件由規劃署擬備，而城規會尚未考慮有關申述和就申述作出決定。

151. 主席多謝申述人、提意見人及其代表，並請他們暫時離開會議室，以便委員考慮延期要求。

[政府代表和申述人、提意見人及其代表此時離開會議室。]

商議部分

152. 主席表示，城規會應考慮延期要求是否有充分理據支持。對於法庭裁定在分區計劃大綱圖上施加發展限制不應任意施行，城規會並無異議。他又指出，施加建築物高度限制往往有充分理據及客觀評估支持。儘管日後的發展項目有無數設計方案，但城規會一直沿用施加建築物高度限制不會影響用地達至分區計劃大綱圖所准許的最大總樓面面積的原則，除非是基於造福市民的需要則作別論。此外，城規會在為申述地點訂定建築物高度限制時已顧及多項因素，包括是否與毗鄰發展互相協調，以及城市設計和通風考慮因素。訂定略為放寬限制的條款旨在提供彈性，以顧及具規劃和設計優點的未來發展。他又表示城規會對啓德大廈原則並無異議，以往為各分區計劃大綱圖訂定發展限制時已嚴格依循有關原則。

153. 一名委員認為，城規會在作出決定時會考慮啓德大廈原則，以及在葵涌分區計劃大綱圖的申述聆訊程序中，是否必須考慮針對原訟法庭就啓德大廈個案的判決而提出上訴的結果。

154. 另一名委員表示，申述人和城規會對於法庭頒布的原則可能有不同詮釋。該名委員認為，申述人主要是基於城規會在考慮申述時不會依循啓德大廈原則這個大前提而提出延期要求，但這是毫無根據的，因為城規會仍未就葵涌分區計劃大綱圖的申述展開聆訊程序。他又表示，城規會在考慮為各分區計劃大綱圖施加發展限制時一直依循所確立的原則(包括啓德大廈原則)。

155. 一名委員補充說，貨櫃碼頭用地的建築物高度限制並非任意施加的，因為小組委員會已充分討論施加建築物高度限制和收納無條件放寬限制條款的理據。收納無條件放寬限制的條款是爲了提供足夠彈性，以配合物流業迅速轉變的發展。

156. 另一名委員不支持這項延期要求，因爲申述人提出的理由或論點與先前獲城規會考慮並拒絕的其他延期要求相若。該名委員關注自原訟法庭就啓德大廈個案頒下判決後，申述人就各分區計劃大綱圖提出的延期要求不斷增加，但支持延期要求的理由和論點卻大致相同。該名委員詢問，可否考慮制定處理提出具相若論點的延期要求的精簡程序，避免濫用聆訊程序。

157. 秘書指出，與地產建設商會先前提出的延期要求比較，R7 的法律顧問已在其口頭簡介中，參考了城規會文件的內容而提供更多佐證支持其論點，即城規會沒有依循啓德大廈原則行事，只是。此外，R7 就其延期要求提出的一項理由，是以城規會會任意作出決定和不會尊重有關原則爲前提。委員或擬考慮這項理據可否接受，因爲城規會尚未就有關申述進行聆訊和作出決定。主席補充說，要評估申述人就延期要求提出的理由是否完全相同，實在頗爲困難。

158. 兩名委員表示，R7 的代表所引述的啓德大廈原則既不完整也斷章取義。其中一名委員又表示，城規會不同意原訟法庭的判決(即爲啓德大廈用地施加發展的限制是任意施加)，不應詮釋爲城規會不同意原訟法庭在其判決中列載的啓德大廈原則。城規會爲葵涌分區計劃大綱圖(包括爲葵涌貨櫃碼頭用地)訂定發展限制時，一直依循完善的規劃原則，並已顧及城市設計和通風考慮因素、合理的規劃假設，以及其他相關的規劃考慮因素。因此，城規會爲貨櫃碼頭用地施加建築物高度限制並非任意施加。相反，施加建築物高度限制是有充分理據支持，無須以放寬限制條款作爲理據。

159. 秘書向委員簡介，在訂定建築物高度限制方面，城規會認可的原則是建築物高度限制應能容納分區計劃大綱圖所准許的地積比率和總樓面面積。此外，希慎個案的判決亦闡明發展商在法律上並無經常享有最佳權益的權利。R7 的代表所引述的法庭判決在字眼上並不完整。

[陳祖楹女士此時到達參加會議。]

160. 一名委員表示，規劃署為貨櫃碼頭用地建議建築物高度限制時曾考慮的相關因素載於城規會文件第 3.2.17 至 3.2.21 段。不過，R7 的代表只引述了第 3.2.21 段，並辯稱城規會施加建築物高度限制和收納無條件放寬限制條款的建議是任意提出。此論點並不完整，而所引述的字眼亦斷章取義。

161. 另一名委員亦表示，城規會文件所載的建議由規劃署擬備，而城規會並未考慮申述和就申述作出決定。R7 的代表不應單純基於城規會文件的建議而聲稱城規會沒有依循原訟法庭所確立的原則。

162. 經進一步商議後，主席總結委員的討論，表示並無充分理據支持城規會接納申述人關於延期考慮申述和意見的要求。委員同意城規會應就申述和意見進行聆訊。

163. R7 於會上提交了空氣流通評估報告。主席詢問處理該報告的程序，秘書在回應時表示，根據《城市規劃條例》，報告如屬申述書的一部分，便應視作不曾提交，因為這份進一步資料是逾時提交的，而且並未根據法定程序公布。不過，如有關技術報告的作用僅是為了解釋申述，則城規會可接納報告，但可能須把會議押後，以便諮詢相關政府部門的意見。

164. 主席表示在聆訊申述和意見前，會要求 R7 澄清所提交的空氣流通評估報告的性質。

[政府代表和申述人、提意見人及其代表此時獲邀返回會議室。]

簡介和提問部分

165. 主席歡迎與會者返回會議席上，並告知他們城規會考慮 R7 的意見後，決定不接納延期聆訊的要求，並開始就有關申述及意見進行聆訊。

166. 主席要求 R7 澄清在會上提交的空氣流通評估報告的性質。李禮賢先生(R7)在回應時表示，該份在會上提交的空氣流通評估報告與簡介部分有關，屬先前所提交文件的補充資料。

167. 主席表示，當局已給予其他提意見人足夠時間的通知，邀請他們出席聆訊，但他們已表示不會出席聆訊或沒有回覆是否出席。由於已給予提意見人足夠時間的通知，委員同意在這些提意見人缺席的情況下進行聆訊。主席繼而邀請規劃署的代表向委員簡介申述及意見的內容。

[馬錦華先生此時暫時離席。]

168. 高級城市規劃師／特別職務梁美玲女士借助投影片，按文件詳載的內容陳述下列要點：

背景

- (a) 二零一二年四月二十日，《葵涌分區計劃大綱草圖編號 S/KC/26》(下稱「圖則」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。圖則收納的主要修訂項目，包括為多個發展地帶施加建築物高度限制；在多個地帶劃設非建築用地和建築物間距；以及作出其他用途地帶的修訂。當局共接獲 13 份申述及 1 925 份有效的意見；
- (b) R3 至 R8、C1 至 C165 及 C167 至 C1757 涉及同一用地(即葵涌貨櫃碼頭)，在分區計劃大綱圖上劃為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶，並訂明主水平基準上 25 米至 110 米的建築物高度限制，以反映碼頭大樓／物流中心的現有建築物高度，並把貨櫃碼頭內的露天地方及小型建築物的建築物高度限制訂為兩層；

申述地點及其建築物高度限制

- (c) 葵涌貨櫃碼頭佔地甚廣，面積約為 87.9 公頃，位於葵涌區西南面的海旁，包括以下五個碼頭：

- (i) 一號、二號及五號貨櫃碼頭(約 43 公頃)位於貨櫃碼頭最北位置，由現代貨箱碼頭有限公司(R7)營運。該地點的東北角為一幢大型貨倉大廈(建築物高度限制為主水平基準上 75 米)及一座行政大樓(建築物高度限制為主水平基準上 25 米)；
 - (ii) 三號貨櫃碼頭(約 16.7 公頃)位於一號、二號及五號貨櫃碼頭南面，由環球貨櫃碼頭香港有限公司(R8)營運。該地點中部主要由亞洲貨櫃物流中心(建築物高度限制為主水平基準上 60/110 米)所佔用，該物流中心為葵涌貨櫃碼頭最高的建築物；
 - (iii) 四號貨櫃碼頭(約 28.2 公頃)位於葵涌貨櫃碼頭南端，由香港國際貨櫃碼頭有限公司(R5)營運。沿其在三號貨櫃碼頭的亞洲貨櫃物流中心旁的北面界線是和黃物流中心(建築物高度限制為主水平基準上 65 米)；
- (d) 根據規劃署的城市設計評估及空氣流通評估結果，由於葵涌貨櫃碼頭位於通風廊入口，並毗連藍巴勒海峽的觀景廊，因此海旁發展應保持較低的高度輪廓，讓沿岸地區的景觀保持開揚及保持通風；
- (e) 在二零一二年三月三十日舉行的小組委員會會議上，委員就申述地點的建築物高度限制進行詳細討論，普遍認為物流業不斷轉變的要求難以預計。若不採用現有的建築物高度，則在制定建築物高度限制時，為葵涌貨櫃碼頭進行全面的規劃更為恰當。建築物高度限制若訂得寬鬆或會導致零星地進行重建，因此現階段或不適宜容許建築物高度限制有過多彈性。經詳細討論後，為葵涌貨櫃碼頭訂定的建築物高度限制獲得採納，並另訂無條件放寬建築物高度限制的條款(而非慣常的略為放寬限制條款)，以容許提出放寬幅度較大的申請來配合物流業急速轉變的需要；

申述事項及意見

- (f) R3、R4、R5 及 R6(分別由香港貨櫃碼頭商會有限公司、中遠－國際貨櫃碼頭(香港)有限公司、香港國際貨櫃碼頭有限公司及亞洲貨櫃碼頭有限公司提交)大體上反對在「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶施加建築物高度限制；
- (g) R7 及 R8(分別由現代貨箱碼頭有限公司及環球貨櫃碼頭香港有限公司提交)特別反對在一號、二號及五號貨櫃碼頭和三號貨櫃碼頭施加建築物高度限制，並要求撤銷／放寬建築物高度限制；
- (h) R5、R7 及 R8 亦反對「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的放寬建築物高度限制條款；
- (i) C1 支持 R3 及 R5 和其他反對在葵涌貨櫃碼頭施加建築物高度限制的申述。C2 至 C165、C167 至 C1748 及 C1749 至 1757 亦分別支持 R7 及 R8 反對在「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶施加建築物高度限制。C1749 同意 R8 提出的原則和目標，但沒有提出特別理由；

提出申述的理由(R3 至 R8)及申述人的建議

- (j) 提出申述的主要理由及申述人的建議撮錄於文件第 4.5 及第 4.6 段，重點如下：

妨礙擴建貨櫃碼頭

- (i) 貿易／物流業是香港的經濟支柱，而葵涌貨櫃碼頭是其中的重要部分。在一號至五號貨櫃碼頭施加建築物高度限制，令營運者無法彈性配合業界不斷轉變的需求，因而對其發展以至香港經濟造成負面影響(R3、R4、R6、R7 及 R8)；

- (ii) 在葵涌貨櫃碼頭施加建築物高度限制，有違政府擬物色更多土地擴展貿易／物流業的政策，亦與小組委員會認同業界需要靈活性的觀點背道而馳(R 7 及 R 8)；
- (iii) 葵涌貨櫃碼頭的建築物高度限制未有顧及貿易／物流業的性質和需要，以及有關貨櫃港運作的經濟和技術(R 5、R 7 及 R 8)；
- (iv) 要處理不斷增加的吞吐量，業界需要彈性以發展更高的構築物，以存放貨櫃／貨物；遷移／合併貨櫃碼頭內的設施；以及配合現代化的運作需要(例如建築物覆蓋範圍要龐大及樓底要高)等(R 3、R 4、R 5、R 6、R 7 及 R 8)；
- (v) 施加建築物高度限制在視覺效果及通風方面帶來的好處，未有與業界的需要及物業權等相關因素取得平衡。施加建築物高度限制違反／妨礙落實「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶作貨櫃碼頭發展的規劃意向(R 7 及 R 8)；
- (vi) 當局應優先考慮提高港口運作效率及吞吐量的需要(R 7)；

城市設計及通風的考慮因素

- (vii) 基於葵涌貨櫃碼頭的特定功能和特點，貨櫃碼頭應界定為視覺重點，而沿岸地區的發展須保持低矮的城市設計原則不應適用於貨櫃碼頭。吊機、貨櫃堆及貨櫃船較場內建築物及構築物更顯眼，因此應作為建築物高度限制的起點。若當局已在沿岸地區的發展須保持低矮與善用分區計劃大綱圖所訂定的發展密度兩項原則之間取得平衡，則「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶所限定的建築物高度應可提高(R 7)；

- (viii) 規劃署的空氣流通評估及城市設計評估並無提供理據支持三號貨櫃碼頭須作為歇息空間及緩衝空間／視覺調劑(R 8)；
- (ix) 貨櫃碼頭的建築物高度限制並非根據城市設計原則而制定。規劃署的城市設計評估並未證明為貨櫃碼頭訂定較高的建築物高度會違反有關的城市設計原則；或對藍巴勒海峽的觀景廊造成負面影響(R 7 及 R 8)。分區計劃大綱圖的《註釋》及《說明書》沒有在視覺和通風方面就如此低矮的建築物高度限制提供理據(R 5)；
- (x) 在「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶施加的建築物高度限制妨礙採取創意或新穎的建築設計，且迫使建築物變得較矮及更為龐大，對於在建築物四周關設空間構成直接的負面影響(R 7)；
- (xi) 規劃署的空氣流通評估結果與在貨櫃碼頭施加的建築物高度限制並無關係，原因是：
 - (a) 申述地點未獲鑑定為「優良項目」、「問題地區」或建議作進一步空氣流通評估研究(R 7 及 R 8)；
 - (b) 申述地點並非位於或阻礙通往「問題地區」的通風廊／氣道(R 7 及 R 8)；
 - (c) 申述地點位於「問題地區」的順風地區，並距離「問題地區」甚遠(R 7)；
 - (d) 有關評估並未建議把申述地點的建築物維持在現有高度(R 7 及 R 8)；
 - (e) 兩層的建築物高度限制是隨意施加，因為附近有高達主水平基準上 110 米、65 米和 60 米的更高建築物(R 7)；以及
 - (f) 海旁區的闊度可讓足夠的風從貨櫃碼頭的東面及西面進入，無須實施兩層的建築物高度限制(R 7)；

契約及《建築物條例》訂有足夠的發展管制

- (xii) 規管貨櫃碼頭的契約條件行之有效，令碼頭得以有效運作，原因是契約條件規定申述地點的任何發展／重建項目須藉發展商提交總綱發展藍圖的程序獲得地政總署署長批准，並須符合《建築物條例》及《可持續建築設計指引》，而有關程序會包括交通、噪音、眩光、空氣流通及高度評估(R3、R4及R7)。實施兩層的建築物高度限制即不承認契約已充分規管碼頭運作(R5)；

發展權

- (xiii) 貨櫃碼頭內常見的兩層建築物只是閘門控制室，其他建築物較其高得多。附近的辦公室及物流／貨櫃存放建築物高達114米及超過20層。因此，當局是隨意為貨櫃碼頭施加建築物高度限制，而沒有考慮到營運者現時或日後的建築需求和權利(R3及R4)；
- (xiv) 貨櫃碼頭在批地文件及《建築物條例》下的核准發展潛力不應受到限制(R6)；
- (xv) 除葵涌地段第5號餘段的增批部分及其增批部分(下稱「擴展範圍」)的地積比率限為2.5倍外，一號、二號及五號貨櫃碼頭的契約沒有限制發展密度及建築物高度。建築物高度限制剝奪了R7的權利，令其無法把申述地點發展至分區計劃大綱圖、契約及《建築物條例》所核准的最大總樓面面積，並把最大核准總樓面面積分布於申述地點的任何部分(R7)；
- (xvi) 建築物高度限制未能容納三號貨櫃碼頭在契約(即不設地積比率／總樓面面積／建築物高度限制)及《建築物(規劃)規例》(即15倍

的地積比率)下的核准發展潛力，可能令地價下跌(R 8)；

放寬限制條款

- (xvii) 放寬「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制的規劃申請程序，與契約就增加建築物高度的審批程序重複(R 5)，引致不明確的情況，並延誤為貨櫃碼頭發展以應付瞬息萬變的業界需求和經濟趨勢(R 7 及 R 8)；
- (xviii) 有別於其他地帶的略為放寬限制安排，當局並無就考慮放寬「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制提供相關準則，此舉實屬不合理(R 5 及 R 7)；
- (xix) 建築物高度限制必須有本身的理據支持，而非以在特定情況下可根據條例第 16 條放寬限制為依歸(R 7 及 R 8)；
- (xx) 城規會透過刪除「略為」一詞錯誤地放寬該程序，並逃避執行「制訂圖則」的職能(R 7)；

處理方法不一致

- (xxi) 單單把「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶及「政府、機構或社區」地帶剔出，使其無須符合適用於「商業」、「工業」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的原則，即建築物高度限制不應妨礙盡用核准地積比率，並無理據支持。「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶與「政府、機構或社區」地帶並無共同特色，反而與「其他指定用途」註明「商貿」地帶更有關連(R 7 及 R 8)。分區計劃大綱圖上有其他地方的建築

物高度限制較現有建築物高度為高，以配合重建潛力(R5)；

- (xxii) 不同的貨櫃碼頭的建築物高度限制不一，造成不公平的情況。一號、二號及五號貨櫃碼頭內高度及體積合理的建築物佔地盤面積的比例只有 5%，遠少於毗連貨櫃碼頭用地(約 60% 的面積為大型建築物)(R7)；

法律基礎

- (xxiii) 條例第 3 及第 4 條不容許為個別用地／建築物訂定建築物高度限制(R7 及 R8)；

《可持續建築設計指引》

- (xxiv) 《可持續建築設計指引》與非建築用地及低矮的建築物高度限制均可達致讓風滲透的相同目標。當局為貨櫃碼頭擬訂建築物高度限制時，並無嘗試收納可持續建築設計的要求，令兩者不必要地重複及互相矛盾(R7)；

有關啟德大廈用地的司法覆核

- (xxv) 當局是隨意施加建築物高度限制，而有關限制並未依循在啟德大廈的司法覆核中訂立的原則(R7)，即：
- (a) 當局不應單單把「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶剔出，使其無須符合建築物高度限制應可容納核准的最高地積比率／最大總樓面面積的原則；
 - (b) 建築物高度限制必須有本身的理據支持，而非以在特定情況下可根據條例第 16 條放寬限制為依歸；以及
 - (c) 當局沒有真憑實據證明有需要實施建築物高度限制以達致某一規劃目標，因為規劃署的城市設計評估及空氣流通評估已被證實與此無關；

沒有公眾諮詢

- (xxvi) 當局在事先沒有進行公眾諮詢的情況下施加建築物高度限制。物流及與港口有關的行業沒有機會了解有關建議，而業界亦沒有機會解釋其意向、有關用地的需要及其日後的用途(R7)；
- (xxvii) 規劃署在提出建築物高度限制建議時，忽視或並不了解運作需要及經濟重要性。在有關修訂刊憲後通過法定程序諮詢業界及營運者，並非知會公眾或蒐集具建設性的意見的有效方法(R7)；

[馬錦華先生此時返回會議席上。]

申述人的建議

R3、R4 及 R5

- (xxviii) 應重新考慮劃一的低矮建築物高度限制，並與貨櫃碼頭營運者商討，以便在不損害建築權或分區計劃大綱圖的梯級式建築物高度和通風規劃目標的情況下，使訂立的建築物高度限制能滿足日後的發展需要；
- (xxix) 把露天貨櫃場的建築物高度限制由兩層放寬至 10 層或 20 層。此舉不會違反梯級式建築物高度的規劃意向，因為貨櫃碼頭與葵涌上谷有一段距離和處於不同高度水平(R5)；

R7

- (xxx) R7 已提交擴展方案，有關方案包括沿五號貨櫃碼頭的北面界線興建五幢新的貨倉大樓(高達主水平基準上 89 米至 110 米)，而一號、二號和五號貨櫃碼頭的露天存放場亦會

設置建築物高度為主水平基準上 70 米的新貨櫃存放系統；

- (xxxix) 建議根據啟德大廈案件的既定原則，撤銷一號、二號和五號貨櫃碼頭的建築物高度限制。在無損有關立場的前提下，R7 亦提出下列方案及建議：
- (a) 把整個「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 180 米，以容許設計具有彈性、實現契約所賦予的發展權，以及達致 60% 的上蓋面積；或
 - (b) 把整個「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米，以便與位於三號貨櫃碼頭的亞洲貨櫃物流中心的建築物高度限制一致，令所有貨櫃碼頭獲得公平對待，並提供合理水平的彈性，以回應不斷轉變的需要和計劃日後的投資；或
 - (c) 把一號、二號和五號貨櫃碼頭內的現有和擬議建築物的高度限制訂為主水平基準上 110 米，而申述地點的其餘部分的建築物高度限制則訂為主水平基準上 70 米，以便可應用先進的貨櫃堆疊技術；
 - (d) 除上述建議外，把整個擴展區的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米，以配合該處的擬議新貨倉發展(即第三期東翼發展)；以及
 - (e) 根據特別適用於「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的合適準則，容許申請「略為放寬」上述的有關限制；

R 8

- (xxxix) R 8 已為三號貨櫃碼頭制定兩個假設計劃，即基礎方案和替代方案。基礎方案的建築物高度達主水平基準上 230 米，而替代方案則

採用梯級式建築物高度輪廓(主水平基準上 222 米 / 230 米 / 250 米)。兩個方案均設有兩座物流中心，地面一層作貨櫃碼頭用途；

- (xxxiii) 建議刪除三號貨櫃碼頭的建築物高度限制及圖則《註釋》和《說明書》內的相關條文，或把申述地點的建築物高度限制放寬至主水平基準上 250 米；

對申述理由及建議所作的回應

- (k) 對提出申述的主要理由及申述人的建議所作的回應撮述於文件第 4.7 及第 4.8 段，重點如下：

妨礙擴建貨櫃碼頭

- (i) 規劃署的空氣流通評估和城市設計評估指出，貨櫃碼頭位於夏季西南風的入口，並毗連藍巴勒海峽的觀景廊。雖然當局認同貨櫃碼頭作為貿易及物流業核心的重要性，但其發展必須確保基礎設施可持續發展，而且不會對附近環境造成負面影響。小組委員會已詳細討論「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制，而規劃署在制定有關限制時已權衡所有相關因素，包括處於易受影響位置、物流業的性質、遼闊的面積、長長的臨海面，以及空氣流通評估和城市設計評估的結果和建議(R3、R4、R5、R6、R7及R8)；
- (ii) 一如原先的分區計劃大綱圖，當局並無就「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶施加地積比率／總樓面面積／上蓋面積限制，而該地帶《註釋》的用途表亦會維持不變。發展商可通過向城規會提出放寬限制申請，興建超逾建築物高度限制的發展／重建項目。施加建築物高度限制不會違反或影響

「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的規劃意向(R7及R8)；

城市設計及通風的考慮因素

- (iii) 整體來說，城市設計評估、空氣流通評估及分區計劃大綱圖的《說明書》均指出，維持現時葵涌沿岸貨櫃碼頭的低矮高度輪廓有助保留藍巴勒海峽的現有觀景廊，亦可讓西南海風經主要通風廊／氣道進入內陸。《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」，以及城市設計評估和空氣流通評估的結果和建議均為當局在制定建築物高度限制時的考慮要素。在制定建築物高度限制時，在城市設計、視覺及通風方面的考慮並非不充分(R7及R8)，而相關的考慮亦已在分區計劃大綱圖的《說明書》中提及(R5)；
- (iv) 在建築物高度限制中反映非永久及非建築而成的設施(例如貨櫃碼頭內的吊機、貨櫃船及貨櫃堆等)的高度，並非當局訂定建築物高度限制的意向。視覺重點不一定包括高樓大廈，特別是考慮到貨櫃碼頭的構築物和運作在視覺上未必美觀吸引(R7)；
- (v) 規劃署的城市設計評估旨在審視建築物高度限制的視覺影響，以及研究有關限制從城市設計及視覺效果的角度而言是否可以接受。至於規劃署的空氣流通評估，則旨在審視該區現有的風環境，並就依循建築物高度限制的發展項目可能對行人水平風環境造成的影響進行定質評估。城市設計評估及空氣流通評估無須也不能盡列所有可能的建築物高度限制方案(R7及R8)；
- (vi) 根據規劃署的空氣流通評估，在建築物高度限制下的貨櫃碼頭不會造成重大的通風影響，因為廣闊的露天貨櫃場讓海風由西南面

滲入內陸地區。貨櫃碼頭的開揚環境及主要為低矮的布局有利於透風，而貫穿貨櫃碼頭的已確定通風廊／氣道對海風滲入葵涌城市中心及荔景區尤其重要。R7 及 R8 進行的空氣流通評估未有指出貨櫃碼頭位於夏季西南風及經確定的「問題地區」的向風面，以及一號、二號及五號貨櫃碼頭均位於通風廊／氣道內。未能確認這些事實則忽視了貨櫃碼頭的地點及其建築物高度限制的關係(R5、R7 及 R8)；

- (vii) 「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制沒有排除可納入建築設計措施，以達至優質發展的可能性。此外，施加建築物高度限制與體積龐大的建築物並無直接的因果關係，放寬建築物高度限制亦不能保證有理想的建築設計及發展質素。倘日後發展的創新設計須高出建築物高度限制，方案可通過申請放寬建築物高度限制而得以落實(R7)；

契約及《建築物條例》訂有足夠的發展管制

- (viii) 契約、《建築物條例》及分區計劃大綱圖屬於不同的發展管制制度，並有不同的目標及功能。前兩者主要關乎某一特定地點或建築物本身的情況，而後者則從城市設計及通風的角度考慮較廣泛地區的整體建築物高度輪廓。符合契約條件及《建築物條例》的建議不一定是可取的規劃建議(R3、R4、R5 及 R7)；

發展權

- (ix) 當局是在平衡市民對改善生活環境的期望與保障私人發展權後，以全面方式制定建築物高度限制。原訟法庭在 Turbo Top 個案中認為，土地擁有人是在符合一項隱含條件的

情況下擁有有關的物業，即政府可為公眾利益作出規管(包括擬備分區計劃大綱圖)，以限制該土地日後的可能用途(R3、R4、R6、R7及R8)；

- (x) 發展／重建項目會否落實屬於商業決定，並取決於多項因素，而非單單考慮建築物高度限制。即使建築物高度限制某程度上可能減少了可選擇的可行發展方案，亦不一定對重建誘因造成重大影響。此外，當局有需要在提供更大設計彈性和重建誘因的需要，以及公眾對改善生活環境和具有較協調建築發展項目的期望之間取得平衡(R7及R8)；
- (xi) 當局為貨櫃碼頭訂定建築物高度限制時已考慮多項相關因素，包括城市設計、視覺和通風的考慮因素，以及因應功能上的要求的任何已知／既定發展建議。在制定建築物高度限制時，有關契約所訂明的限制是其中之一而非唯一的考慮因素。雖然擴展範圍的契約容許採用 2.5 倍的地積比率，但該用地現時用作露天存放貨櫃，並有單層附屬構築物散布於四周，而且該用地並無已知／既定的發展建議。因此，建築物高度限制訂為兩層，以配合附近在貨櫃碼頭內的露天貨櫃場。倘若日後的發展項目超逾建築物高度限制，分區計劃大綱圖亦訂有可放寬建築物高度限制的條文(R7)；

放寬限制條款

- (xii) 就「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶訂定放寬限制條款的意向，是促進物流業的發展，並可彈性配合瞬息萬變的業界需求。當局並無就考慮放寬建築物高度限制訂定準則，目的是為了顧及貨櫃碼頭的獨特性質及運作需要，而每宗申請均會按個別情況考慮。此外，根據條例第 16 條提出的申請按

法例規定須在提交申請後兩個月內由城規會考慮，此舉可為日後發展的規劃工作提供明確時限。除此之外，評估放寬契約訂明的建築物高度限制與放寬相關限制的規劃申請屬於兩個不同的發展管制制度，考慮因素亦各有不同(R 5、R 7 及 R 8)；

- (xiii) 為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶訂定建築物高度限制時已考慮多項相關因素，例如城市設計評估和空氣流通評估的結果和建議。放寬限制的條款是為城規會認為有個別優點的方案提供額外的發展彈性。不存在城規會以加入放寬限制條款來放棄法定製圖責任的問題(R 7 及 R 8)；

處理方法不一致

- (xiv) 「商業」、「工業」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的土地用途及發展密度有所不同，並且在城市中發揮不同的功用。此外，「其他指定用途」註明「商貿」地帶與「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的規劃意向並不相同，前者是作一般商貿用途，該等用途通常設於相對較小的地段上的一般工業／辦公室樓宇；而後者則特別用作進行土地密集型的貨櫃碼頭活動(R 5、R 7 及 R 8)；
- (xv) 不同的碼頭有其特定的建築物高度限制。R 7 指當局以不公平和不一致的方式處理不同碼頭的建築物高度限制的論點沒有根據(R 7)；

法律基礎

- (xvi) 律政司表示，條例第 3 及第 4 條和有關法例的方針旨在賦予城規會廣泛的權力，以管制香港任何地方的發展。近期有五宗司法覆核申請，反對城規會決定不接納有關申述。在

上述司法覆核中，高等法院的判決確認根據條例的規定，城規會有權為特定地點訂定建築物高度限制、非建築用地或建築物間距的規定。由於該區的面積廣闊，並涵蓋具有不同特色(包括不同地形)的地方，加上須達至不同的規劃意向／目標，因此必須為同一廣闊用途地帶內的不同支區訂定不同的限制(R7及R8)；

《可持續建築設計指引》

- (xvii) 《可持續建築設計指引》及分區計劃大綱圖的限制雖然互相補足，但卻屬於兩個不同的制度，即樓宇及城市規劃制度。《可持續建築設計指引》屬於行政措施，而且是在自願情況下遵從，以便根據《建築物條例》獲批予總樓面面積寬免／獲豁免計算總樓面面積。《可持續建築設計指引》適用於所有建築發展項目，並沒有參照個別地區的特色和地盤情況。另一方面，分區計劃大綱圖的限制屬法定規劃管制，用以達致該區特定的規劃目標(R7)；
- (xviii) 訂定《可持續建築設計指引》不是為了取代規劃層面的通風緩解措施。為此，必須通過在重要位置劃設非建築用地和建築物間距而把不同的通風措施收納於分區計劃大綱圖內，而這些措施確有必要互相連繫。配合規劃層面的通風措施，《可持續建築設計指引》專注於建築地盤的透風度，讓氣流在地盤兩旁的街道之間更有效地分散／匯聚。單靠《可持續建築設計指引》不能解決市區的通風問題(R7)；
- (xix) 遵從《可持續建築設計指引》的規定涉及詳細的建築設計事宜，但有關資料只可在建築師制定詳細的建築計劃後確定。在未制定具體建築計劃的情況下，規劃署實無法在分區

計劃大綱圖的檢討階段確定《可持續建築設計指引》對個別用地的建築發展項目和設計有何影響。由於規劃署既無法亦不宜在分區計劃大綱圖內為所有個別用地制定詳細的建築計劃，故在檢討分區計劃大綱圖時不能把《可持續建築設計指引》納入考慮之列。在沒有任何詳細計劃的前提下聲稱建築物高度限制和其他限制與《可持續建築設計指引》有抵觸，實在毫無根據(R7)；

- (xx) 《可持續建築設計指引》涉及特定地點的詳細建築設計事宜，而發展商為符合資格享有《可持續建築設計指引》的寬免，可能會為個別用地加入無數可行設計。然而，規劃則以概括形式檢視個別地區的情況，以確定應為某地區或特定地點施加的限制，從而改善該區整體的情況。在近期涉及希慎的個案中，原訟法庭贊同城規會在決定是否在分區計劃大綱圖上訂定限制時，不考慮遵照《可持續建築設計指引》以獲批予總樓面面積寬免的做法(R7)；

有關啟德大廈用地的司法覆核

- (xxi) 城規會和申請人(東展有限公司)均已就原訟法庭的裁決提出上訴。城規會不同意啟德大廈用地的限制(建築物高度限制、非建築用地和建築物間距)是任意施加的(R7)；
- (xxii) 當局在葵涌分區計劃大綱圖所施加的發展限制(包括對「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶施加的限制)是基於合理的規劃原則、城市設計的考慮、合理的規劃假設及其他有關的規劃考慮引申出來，以達到當局為該區所設的規劃目標。雖然「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶沒有訂明地積比率／總樓面面積管制，但不可能假設重建可達至《建築物(規劃)規例》所准許的水平。

貨櫃碼頭具有分流貨櫃貨物的特別功能，性質上需要大量土地。容許貨櫃碼頭發展至《建築物(規劃)規例》所准許的水平，根本不是當局的規劃意向。由於貨櫃碼頭位處葵涌的海岸，並佔地廣闊，沒有管制的密集式發展如達至《建築物(規劃)規例》所准許的水平，會在視覺、通風及基建方面對內陸地區造成重大的負面影響(R7)；

沒有公眾諮詢

- (xxiii) 按照既定做法，涉及建築物高度限制的建議修訂項目不應在刊憲前向公眾披露，理由是在展示修訂項目前過早發放有關資料，或會令發展商加快提交建築圖則，造成既成事實，以致失去訂定建築物高度限制的效用(R7)；
- (xxiv) 清楚載列訂定建築物高度限制的理據的所有文件，均可供市民查閱(R7)；
- (xxv) 城規會已根據條例的規定，展示有關分區計劃大綱圖的修訂項目，以供公眾查閱，為期兩個月。展示程序本身屬於公眾諮詢工作，可以讓任何人就分區計劃大綱草圖提出申述及意見。當局認為兩個月的法定展示期已足以徵詢公眾意見，同時亦可維持有關程序的效率(R7)；

對申述人的建議所作的回應

R3、R4 及 R5

- (xxvi) 為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶訂定建築物高度限制時已權衡所有相關因素，包括處於易受影響位置、物流業的性質、遼闊的面積、長長的臨海面，以及空氣流通評估和城市設計評估的結果和建議。雖

然須受到契約管制，但契約及分區計劃大綱圖屬於不同的發展管制制度，其考慮因素亦有別(R3、R4及R5)；

(xxvii) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境表示，梯級式建築物高度概念只是訂定建築物高度限制的其中一個考慮因素，比重不會高於其他城市設計、視覺和空氣流通的因素。此外，儘管貨櫃碼頭位於易受影響地點和面積遼闊，但申述沒有提供資料以證明增加建築物高度限制的建議不會對附近地區的景觀質素和特色造成負面影響(R5)；

(xxviii) 規劃署的空氣流通評估顧問表示，由於沒有發展藍圖顯示擬放寬建築物高度限制的確實位置，因此未能就建議作出評估(R5)；

R 7

(xxix) 在視覺和空氣流通方面，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境認為 R7 的擴展方案及建築物高度限制方案均會改變沿海濱的景觀組合，而且沒有提供說明資料以顯示擬議發展與附近環境在景觀上的關係。R7 的擬議擴展方案及建築物高度限制方案，很大可能會阻擋現時不受遮擋的海旁，並嚴重影響貫穿貨櫃碼頭的現有通風廊／氣道；

(xxx) 由於 R7 的擴展方案／放寬建築物高度限制建議的可行性在交通、視覺、空氣流通和環境方面均沒有足夠理據支持，並且不為相關政府部門接納，因此不適宜於現階段建議對圖則作出修訂；

[許智文教授此時到達參加會議。]

R 8

- (xxxix) 基礎方案和替代方案(擬把海旁的建築物高度大幅增至主水平基準上 222 米 / 230 米 / 250 米)及把建築物高度限制訂為主水平基準上 250 米的建議，既沒有尊重「高度級別漸次上升」的原則，亦會破壞擬於該區採用的梯級式建築物高度輪廓的完整性。此外，R8 的基礎方案及替代方案所提出的擬議建築物高度限制，會在夏季西南盛行風的背風面形成大範圍的不當風地方，對荔景一帶的不當風地方(包括荔景邨、祖堯邨及荔景山路的行人區)的通風造成負面影響，因此從空氣流通角度而言，不建議採納 R8 的方案；
- (xxxii) 由於 R8 的兩個假設計劃及放寬建築物高度限制建議在交通、視覺、空氣流通和環境方面均沒有足夠理據支持，並且沒有重建方案證明有功能和運作上的需要，因此不適宜建議對圖則作出修訂；

提出意見的理由及提意見人的建議

- (1) 提出意見的主要理由及提意見人的建議詳載於文件第 5.1 及第 5.2 段，重點如下：

妨礙擴建貨櫃碼頭

- (i) 大部分提意見人認為建築物高度限制局限了貨櫃碼頭的發展；降低其擴建 / 重建潛力；並增加投資風險，因而有損物流業及香港經濟的整體發展和競爭力；
- (ii) C1729 至 C1745 及 C1752 至 C1755 提及貨櫃碼頭的 land 和運作成本高昂，並關注建築物高度限制會浪費土地資源；減少就業和營商機會；以及因沒有進行重建而對結構安全造成負面影響。C8 至 C10、C1738 至 C1741、C1755 及 C1756 認為施加建築物

高度限制有違政府擬物色土地作物流及港口後勤用途的意向；

城市設計及通風的考慮因素

- (iii) C1 指貨櫃碼頭的建築物高度限制在通風或視覺效果方面並無充分理據支持，而且並無證據顯示較高的建築物高度限制會造成負面的通風影響。C5 認為當局忽視了貨櫃碼頭的現有吊機。C11 至 C14 表示，考慮到貨櫃碼頭的功能和特色，保留海旁供公眾享用及作低矮發展的城市設計原則不應適用於貨櫃碼頭。C1744 亦指出當局應考慮貨櫃碼頭的建築物與海岸線之間的關係，而非只施加兩層的建築物高度限制。C1756 認為 R8 提出把建築物高度訂為主水平基準上 222 米／230 米／250 米的建議未必帶來負面的通風和視覺影響。另一方面，貨櫃碼頭可通過創新的建築設計，以及利用其獨特位置而成為葵青區的地標；

契約訂有足夠的發展管制

- (iv) C6 及 C7 認為契約條件可有效地管制貨櫃碼頭日後的發展；

發展權及重建誘因

- (v) C3、C15 至 C165 及 C167 至 C1746 認為發展權應受到尊重，而 C3 則補充指應容許發展商盡用地積比率／總樓面面積。C1751 及 C1756 認為建築物高度限制削弱重建貨櫃碼頭的誘因，以致未能盡用發展潛力及善用土地。C1 進一步指出，四號貨櫃碼頭的契約並無訂明建築物高度限制；該用地現時的地積比率為 1.89 倍，但其核准的最高地積比率實際上是 12.2 倍。因此，建築物高

度限制會影響業主按可享有的地積比率／總樓面面積進行發展的物業權；

放寬限制條款

- (vi) C15 至 C165 及 C167 至 C1748 認為當局並無提供放寬建築物高度限制的準則，令貨櫃碼頭的投資者及營運者無所適從；

提意見人的建議

- (vii) C1 支持申述人的建議，即全面檢討貨櫃碼頭的建築物高度限制，並就配合日後運作轉變所需的高度諮詢營運者。或者，當局應把「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米，而超逾現有建築物高度的發展／重建項目須獲得城規會的批准；
- (viii) C2 建議在所有貨櫃碼頭施加相同的建築物高度限制，但有關限制不得妨礙盡用地積比率；
- (ix) C8 至 C165、C167 至 C265、C1721、C1731、C1739、C1740、C1744 及 C1747 支持 R7 的放寬建築物高度限制建議；
- (x) C1750 建議撤銷三號貨櫃碼頭的建築物高度限制；
- (xi) C1751 建議按情況重新考慮貨櫃碼頭的建築物高度限制；
- (xii) C1752 至 C1755 建議撤銷貨櫃碼頭的建築物高度限制；

- (xiii) C1756 支持 R8 的建議，即撤銷建築物高度限制或把建築物高度限制放寬至主水平基準上 250 米；

對提出意見的理由及提意見人的建議所作的回應

- (m) 對提出意見的主要理由及提意見人的建議所作的回應載於文件第 5.2 段，重點如下：

妨礙擴建貨櫃碼頭

- (i) 上文第 35(k)(i)段的回應與此有關；

城市設計及通風的考慮因素

- (ii) 上文第 35(k)(iii)至(vii)段的回應與此有關；

契約訂有足夠的發展管制

- (iii) 上文第 35(k)(viii)段的回應與此有關；

發展權及重建誘因

- (iv) 上文第 35(k)(ix)至(xi)段的回應與此有關；

放寬限制條款

- (v) 上文第 35(k)(xii)至(xiii)段的回應與此有關；

提意見人的建議

- (vi) 關於支持 R7 及 R8 的擬議計劃的意見，第 35(k)(xxix)至(xxxii)段的回應與此有關。至於其他涉及放寬、重新考慮或撤銷「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物

高度限制的建議，當局已指出有關建築物高度限制屬於恰當。撤銷建築物高度限制或劃一放寬建築物高度限制，會導致海旁一帶高廈林立，損及梯級狀建築物高度概念的完整性，並阻擋風滲入內陸地區；

規劃署的意見

(n) 不應接納 R3 至 R8 的申述，理由載於文件第 7.4 至第 7.8 段。

169. 主席繼而邀請申述人、提意見人及其代表闡述申述和意見。

R3(香港貨櫃碼頭商會有限公司)

170. 李耀光先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 香港貨櫃碼頭商會有限公司的角色是通過推動可提升生產力及效率的措施，維持並加強營運者的競爭力；以及推動並統籌營運者為盡用貨櫃碼頭設施而採取的措施；
- (b) 當局沒有就分區計劃大綱圖的修訂項目諮詢香港貨櫃碼頭商會有限公司、港口發展局及物流局；
- (c) 以貨櫃碼頭的規模而言，香港於二零一一年位列全球第三，而本港貨櫃碼頭的物流中心的佔用率超過 90%。為維持香港作為區內樞紐港口和區內物流中心的地位，以及擔當《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》所建議的國際航運中心角色，當局有必要提供更多堆疊用地，以充分利用現有的碼頭長度；以及興建更多物流建築物，以支援港口和物流業。如不充分利用現有土地，香港的貨櫃碼頭將會失去競爭優勢；
- (d) 港口及物流業是香港工業的四大支柱之一，佔本地生產總值的 4%，提供了 32 000 個職位，並支援

約佔香港本地生產總值 20% 的貿易行業。由於政府未能在新界物色更多土地闢設物流中心，因此葵涌貨櫃碼頭的營運者須在其現有貨櫃場之上提供額外空間作物流中心之用；

- (e) 在葵涌貨櫃碼頭施加建築物高度限制，會影響為應付不斷上升的需求而增加現有貨櫃碼頭內的土地及貯存設施的機會，令香港失去競爭優勢，並損害其作為區內貨櫃港／區內發展中心的地位和日後作為國際航運中心的發展。此外，業界對本港經濟的貢獻將會減少；以及
- (f) 撤銷貨櫃碼頭用地的建築物高度限制有助業界及本港經濟的發展。

R 7 (現代貨箱碼頭有限公司)

171. 李禮賢先生提出下列要點：

- (a) 申述地點是一塊 L 型用地，亦是香港首個貨櫃碼頭所在。位於申述地點的貨倉大樓並沒有通往高層的汽車斜道，其設計及設施已經過時；
- (b) 根據城規會文件第 6.1 及第 6.2 段所述，運輸及房屋局局長支持物流業界所提出的論點，並特別建議為貨櫃碼頭用地訂定適當的建築物高度限制，即主水平基準上 110 米及主水平基準上 45 至 50 米。不過，規劃署對運輸及房屋局局長的意見和支持充耳不聞；
- (c) 這些貨櫃碼頭用地的建築物用作貨櫃碼頭和物流用途，與「其他指定用途」註明「商貿」地帶與「工業」地帶內的一般商貿活動相若，而非近似「政府、機構或社區」地帶或其他的「其他指定用途」地帶。一如葵涌的「其他指定用途」註明「商貿」地帶與「工業」地帶，「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的土地擁有人的發展權必須獲得充分確認；

- (d) 施加建築物高度限制(特別是兩層的限制)，徹底打亂了現代貨箱碼頭有限公司為改善碼頭設施、興建新建築物及改良貨櫃處理設施而制定的長遠投資計劃。小組委員會委員雖關注建築物高度限制可能對物流業的長遠發展造成影響，但加入「放寬限制條款」並非最佳或正確的解決辦法；
- (e) 申述人於二零一二年六月就擬議的東翼和西翼大樓提交建築圖則，但屋宇署拒絕批准有關圖則，因為擬議發展項目違反了有關地點的兩層建築物高度限制。此外，根據契約，擬建東翼大樓所在的擴展範圍可享有 2.5 倍的地積比率，而現代貨箱碼頭有限公司已於二零零六年就該擴展範圍支付 1.877 億元的地價。施加兩層的建築物高度限制後，該擴展範圍的發展權會受到限制；
- (f) 兩層的建築物高度限制屬於過緊。規劃署須提供充分證據，以支持把高度限制訂為低於現時佔用申述地點的吊機及貨櫃堆的高度。

[陳祖楹女士此時暫時離席。]

172. 蘇裕年先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 根據短片顯示，貨櫃碼頭的運作模式包括出入口、轉運及躉船操作；
- (b) 國際上的市場趨勢是使用容量大於 10 000 個標準貨櫃單位的較大型貨櫃船。此外，葵涌貨櫃碼頭的轉運業務的吞吐量所佔比例，已由二零零四年的 23% 增至二零一一年的 40%；
- (c) 為應付使用較大型船隻作轉運用途所帶來的挑戰，貨櫃碼頭營運者須添置較大型的貨櫃吊機；進行浚挖海床工程；以及加固碼頭構築物，以提升生產力；

- (d) 根據國際標準，貨櫃碼頭的土地與碼頭比例應為如具有 400 米的標準停泊處長度，便應有 25 公頃土地。不過，本港貨櫃碼頭的比例遠低於區內所有大型的新發展碼頭的比例，這會影響貨櫃碼頭的運作效率及處理量。因此，貨櫃碼頭須提高堆疊高度，並盡量增加貨櫃密度，以彌補土地的不足。雖然一號、二號和五號貨櫃碼頭在過去數十年的貨櫃堆疊高度已由三層增至六層，但陸上用地容量仍低於沿岸用地容量。因此，業界須憑藉堆疊技術的重大突破及其他設備，才可提高運作的效率和速度；
- (e) 根據另一短片顯示，東京港口 Oi 碼頭現正使用貨櫃庫系統。貨櫃庫系統是由貨櫃貯存架及內置吊機系統組成的半室內電腦化系統，可有效存取貨櫃。設置該貨櫃庫系統後，在同一土地範圍內可增加堆疊密度；提升貨物處理效率；以及令運作更為環保；
- (f) 擬在申述地點使用的貨櫃庫系統是一座 12 層的構築物。每層高度為 4.5 米的，包括若干貯物架。擬議貨櫃庫系統加上內置吊機系統及天台構築物，整體高度為 65 米或主水平基準上 70 米。貨櫃庫系統須為一座 12 層構築物，以平衡沿岸用地與陸上用地的容量，並提高成本效益。由於香港會受到颱風吹襲，加上貨櫃庫系統的運作屬於高度自動化，擬議的貨櫃庫系統必須為密封式構築物，以加強保護。此外，密封式設計可減低對附近地區造成的噪音及光污染，而且更具能源效益；
- (g) 由於市場情況瞬息萬變及營商環境波動，貨櫃碼頭的運作必須迅速回應有關轉變。縮短審批時間、發展與實施方面具有靈活性是物流業成功的關鍵。此外，由於業界需要龐大的資金投資，因此把不明朗因素減至最少可增加投資者的信心；
- (h) 根據其顧問所進行的調查，本港貨倉設施於二零一一年及二零一二年的空置率少於 2%。本港貨倉設施求過於供的情況嚴重，超過 50% 的貨倉設施位於

葵涌及荃灣，由於該兩個地點靠近貨櫃碼頭(方便海運)及機場(方便安排空運貨物集裝)，因此是進行貨倉發展的理想地點；

- (i) 就一號、二號和五號貨櫃碼頭用地而言，貨倉大樓現時的整體總樓面面積約為 19 000 平方米，只佔用了核准總樓面面積(600 萬平方米)(即 15 倍地積比率)約 2%。為配合日益增加的貨倉設施需求，現代貨箱碼頭有限公司已為一號、二號和五號貨櫃碼頭制定長遠的發展計劃，包括在一號、二號和五號貨櫃碼頭的露天地方興建 16 個新的倉庫系統，以及沿五號貨櫃碼頭北面的界線闢設五幢新的貨倉大樓，作為現有貨倉大樓的擴建部分。有關的發展計劃將會分期實施；
- (j) 申述人於二零一二年六月就五號貨櫃碼頭的兩幢新貨倉大樓提交兩套整體建築圖則，但有關圖則於二零一二年八月因不符合分區計劃大綱圖的建築物高度限制而不獲建築事務監督批准。其中一個擬議貨倉位於 R7 於二零零六年十月以港幣 1.877 億元地價購入的擴展範圍內。根據批地文件，此擴展範圍的最高地積比率為 2.5 倍。由於有關用地內有多個渠務專用範圍，申述人須在此擴展範圍興建 15 層的貨倉，才可盡用契約所核准的最高地積比率；
- (k) R7 已提出下列三個建築物高度限制方案：
 - (i) 把整個「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 180 米，以盡用契約就一號、二號和五號貨櫃碼頭所核准的最高地積比率(方案 A)；
 - (ii) 把整個「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米，以便所有貨櫃碼頭可獲得同等對待(方案 B)；

- (iii) 把一號、二號和五號貨櫃碼頭現有及擬議建築用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米，而其餘範圍的建築物高度限制則訂為主水平基準上 70 米，以配合中期至長遠的發展計劃(方案 C)；

申述人擬備了五個實體模型(包括基本情況及方案 C 的兩個不同設計)，讓城規會較易了解上述三個建築物高度限制方案，而該三個建築物高度限制方案已全部預留足夠的建築物間距以促進通風；

- (1) 申述人已進行內部的初步視覺影響評估，以審視三個不同的建築物高度限制方案的視覺影響。申述人參照從規劃署指定的七個瞭望點所眺望的景觀的電腦合成照片，認為方案 A 的視覺影響較大，而方案 B 的視覺影響則相對較輕。他認為從青衣細山及昂船洲大橋眺望，方案 C 對附近地區的視覺影響輕微，原因是高度為主水平基準上 70 米的擬議倉庫系統會被海旁的現有吊機(高度超過主水平基準上 90 米)所遮擋；
- (m) 電腦合成照片載有從東面荔景邨附近五個新增瞭望點及從西面青衣九號貨櫃碼頭所眺望的景觀，當中顯示高度限為主水平基準上 70/110 米的方案 C 對該區的視覺影響輕微，原因是現有吊機已較擬議的倉庫系統為高，以及擬議的貨倉大樓會有部分被申述地點現有的貨倉所遮擋。

173. 周家明博士借助投影片，根據 R7 所擬備並已在會上提交的空氣流通評估報告提出下列要點：

- (a) 根據房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局聯合發出的技術通告第 1/06 號「空氣流通評估(二零零六年)」，空氣流通評估分三個階段：專家評估、初步研究及詳細研究；
- (b) 專家評估是在沒有客觀測試(例如風模擬或風洞測試)的支持下，根據專業判斷作出的定質評估；

- (c) 初步研究提供有關行人水平的通風表現的整體模式及粗略的定量估計，該項研究以用地的風速比評估來計算通風表現，並進一步修訂專家評估的判斷。計算機流體動力學模擬技術是進行初步研究的常用方法；

[甯漢豪女士此時離席。]

- (d) 通過風洞測試進行的詳細研究可提供更準確的定量結果；
- (e) 葵涌區每年的盛行風來自東北方、東方和東南方，而夏季盛行風則來自東南方至西南方。就此，在每年的大部分時間，貨櫃碼頭不應對該區的通風造成重大的影響，因其位於每年盛行風的背風面。只有在夏季盛行風來自西南方的情況下，貨櫃碼頭才可能影響該區的通風。然而，來自西南方的盛行風出現的頻率只佔每年時間約 4.5 至 6%，只要審慎設計貨櫃碼頭的布局，便可減輕潛在的通風影響；
- (f) 規劃署已根據專家評定的意見進行空氣流通評估(下稱「空氣流通專家評估」)，以審視在該區施加建築物高度限制對通風的影響，而從報告中得悉，一號、二號和五號貨櫃碼頭用地遠離規劃署所鑑定的問題地區；
- (g) 他藉計算機流體動力學模擬技術，提供有關通風的定量數據，以便通過比較基本情況與其他各種情況的風速比，展示 R7 用地不同的建築物高度限制方案對通風表現的影響。該項評估共測試了五種情況，當中假設整塊 R7 用地採用不同的建築物高度(即基本情況、情況 A(假設 R7 用地的建築物高度限制為主水平基準上 180 米)、情況 B(假設建築物高度限制為主水平基準上 110 米)，以及情況 C1 和 C2(假設建築物高度限制為主水平基準上 70/110 米，但擬議的貨櫃庫系統布局則有所不同))；

[劉文君女士此時暫時離席。]

- (h) 根據計算機流體動力學模擬技術進行的空氣流通評估結果顯示，現時情況(基本情況)與其他不同情況的通風表現十分相似。關於每年的風力情況，在基本情況下的地盤風速比為 0.16，而其他情況的風速比則為 0.14 至 0.17。在基本情況下的地區風速比為 0.18，而其他情況的風速比則為 0.17 至 0.19。至於夏季的風力情況，在基本情況下的地盤風速比為 0.19，而其他情況的風速比則為 0.17 至 0.21。在基本情況下的地區風速比為 0.18，而其他情況的風速比則為 0.17 至 0.18。因此，經比較基本情況與其他不同情況後，並未發現有重大的負面通風影響。部分情況甚至顯示行人水平的通風環境有所改善，這可能是由於擬議大樓產生氣流下洗效應所致；以及
- (i) 評估結果顯示施加兩層的建築物高度限制未必可改善通風表現。

174. 李禮賢先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 城規會在釐定合理的規劃管制時須有系統地平衡所有相關因素。儘管城規會文件第 7.1 段指「為『其他指定用途』註明『貨櫃碼頭』地帶訂定建築物高度限制時已考慮多項相關因素」，但規劃署既不重視各項因素，亦沒有就建築物高度限制方案對各個因素的影響進行有系統的評估；
- (b) 規劃署所進行的評估並不足夠，因為該署為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」用地訂定建築物高度限制時，把視覺和通風影響視作主要因素，並無考慮其他相關和更為重要的因素，例如「物流業對經濟的重要性」、「促進私營機構投資以善用土地資源」，以及「賦予彈性以回應不斷轉變的市況」等；

- (c) 申述人不同意規劃署就以下方面作出的回應(見城規會文件第 4.7 段)：

背景(第 4.7(a) 段)

- (i) 文件引述政府現正進行有關貨櫃和物流業的研究，但該等研究與根據現時批地以盡用現有貨櫃碼頭和需要興建更多貨倉設施無關。此外，有關研究亦沒有回應運輸及房屋局局長所指現時葵涌貨櫃碼頭沿岸用地與陸上用地比例的問題；

妨礙擴建貨櫃碼頭(第 4.7(b) 及(c) 段)

- (ii) 規劃署於第 4.7(b) 段作出的回應並無解決問題。小組委員會在考慮和建議建築物高度限制時沒有充分掌握有關物流業的資料；
- (iii) 儘管新的管制沒有施加地積比率／總樓面面積或上蓋面積限制，但樓高兩層的建築物高度限制卻是適時達致有關地帶的規劃意向的主要障礙；

城市設計及空氣流通評估(第 4.7(d) 至(h) 段)

- (iv) 鑑於貨櫃碼頭的性質，「城市設計指引」不適用於申述地點。空氣流通評估及城市設計評估不足以(甚至不應)作為為申述地點訂定建築物高度限制的依據；

[陳漢雲教授此時暫時離席。]

- (v) 建築物、船隻、吊機和貨櫃堆屬於 R7 所涉申述地點的景觀元素，必須予以接受。規劃署在訂定建築物高度限制時沒有反映該等現有元素的高度，反而把樓高兩層的建築物用作視覺標記，做法既不合理也不恰當，因為該等低矮建築物根本不會被看見；

- (vi) 由規劃署進行的視覺影響評估及空氣流通評估應考慮其他建築物高度限制的可行方案，藉以為小組委員會提供合理依據，以便作出決定。此外，規劃署沒有提供任何新的資料，以支持就申述所提出的建議；
- (vii) 規劃署的空氣流通評估沒有考慮其他高於兩層的建築物高度，因此未能告知城規會有關較高建築物所造成的影響。有關評估亦沒有探討在貨櫃碼頭劃設建築物間距或非建築用地的其他方法。申述人的計算機流體動力學模型已證明其他建築物高度限制方案在通風方面可以接受；
- (viii) 儘管規劃署表示樓高兩層的建築物高度限制不會妨礙興建具創新設計的建築物，但申述人認為樓高兩層的建築物高度限制有違契約規定，即申述地點須主要用作貨櫃碼頭。再者，該高度限制亦妨礙引入先進的貨櫃堆疊系統，而現代貨箱碼頭有限公司在當局施加建築物高度限制前已積極考慮採用有系統；

[林光祺先生此時離席。]

契約及《建築物條例》的管制(第 4.7(i) 段)

- (ix) 規劃署認為契約、《建築物條例》及分區計劃大綱圖屬於不同的發展管制制度，各有不同的目標及功能。然而，申述人認為規劃署忽略了一點，就是城規會可訂定概括的建築物高度限制，以便落實投資項目，而讓交通影響等詳細事宜根據契約考慮；

發展權(第 4.7(j) 及(k) 段)

- (x) 施加建築物高度限制會不合理地限制申述地點的用途。規劃署既沒有在私人發展權與沒

有清楚說明的「市民對改善生活環境的期望」之間作出平衡，亦沒有明確界定把建築物高度限制訂為低於現有貨櫃堆和吊機高度可為公眾帶來的規劃增益；

- (xi) 規劃署表示，「雖然擴展範圍的契約容許採用 2.5 倍的地積比率，但該用地並無已知／既定的發展建議。」申述人認為擴展範圍(契約明確訂明地積比率為 2.5 倍，並載有有關用途、渠務專用範圍、上落客貨及泊車的詳細規定)屬特殊個案。為擴展範圍訂定樓高兩層的建築物高度限制的唯一理據是有關範圍現作露天貯物用途，但這項理據並不充分，而相關的新契約亦會妨礙發展。有關發展權是申述人以繳付地價方式換取，應予以尊重；

放寬限制條款(第 4.7(l) 及(m) 段)

- (xii) 小組委員會沒有嘗試以真憑實據作為訂定合理建築物高度限制的依據，反而只依賴放寬限制程序。這情況尤見於樓高兩層的建築物高度限制，因為有關限制只涉及小型的附屬建築物，而非貨櫃碼頭的主要功能和申述地點主要部分的特色。現時所提交的資料應用作為申述地點訂定合理建築物高度限制的依據；

處理方法不一致(第 4.7(n) 及(o) 段)

- (xiii) 雖然規劃署認為「其他指定用途」註明「商貿」地帶與「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的規劃意向並不相同，但申述人認為貨櫃碼頭地帶內的密集式建築發展和該等建築物的用途性質與「其他指定用途」註明「商貿」地帶的相若。重點是當局在訂定建築物高度限制時有充分和妥善考慮「其他指定用途」註明「商貿」地帶內的用地的現有

發展權，但卻漠視「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶的發展權；

- (xiv) 申述人認為各個貨櫃碼頭並無獲得公平合理對待，因為 R7 所涉申述地點只有 4% 的範圍是訂有合理的建築物高度限制以供發展，但其他貨櫃碼頭的相關範圍卻有 25 至 50%；

《可持續建築設計指引》(第 4.7(q) 至(t) 段)

- (xv) 現代貨箱碼頭有限公司用地的建築物擴展建議已顧及《可持續建築設計指引》。這會限制建築物體積並須在建築物之間劃設建築物間距以改善通風情況。計算機流體動力學模型已證明劃設建築物間距有助通風；

有關啓德大廈的司法覆核(第 4.7(v) 段)

- (xvi) 從規劃署於本段的回應可見，該署為貨櫃碼頭用地所施加的建築物高度限制沒有充分理據支持，因而有違原訟法庭就啓德大廈所作裁決的原則。規劃署指容許貨櫃碼頭發展至《建築物(規劃)規例》所准許的最高發展密度絕非當局的規劃意向，實欠缺法理基礎。
- (d) 申述人不同意規劃署就其發展計劃及建議所作出的回應(見城規會文件第 4.8(c) 至(e) 段)。申述人認為基於新契約的性質，實有需要把擴展範圍的東翼建築物與其他四幢建築物清楚區分。此外，根據今天所提交的空氣流通評估(以計算機流體動力學模型進行)結果，規劃署就通風所提出的意見已經過時，而就《環境影響評估條例》及契約提出的詳細技術事宜並非訂定合理建築物高度限制所須考慮的事宜。規劃署所作的結論沒有嘗試在建議的經濟和社會利益(如創造就業機會等)與對視覺及通風造成最輕微影響之間作出平衡；

[陳祖楹女士此時離席。]

- (e) 運輸及房屋局局長是物流業的決策局局長，對申述表示支持。他指出應容許彈性，而所訂定的建築物高度限制沒有顧及港口設施的運作和日後擴展的需要。這會影響港口的競爭力。運輸及房屋局局長進一步建議，應適當考慮把貨櫃碼頭的建築物／構築物的建築物高度限制限為主水平基準上 110 米，而露天貨櫃場的建築物高度限制則限為主水平基準上 40 至 50 米；
- (f) 除先前建議的另外三個建築物高度限制方案外，申述人提交了發展計劃，以支持經修訂的原先方案 C。經修訂的方案建議把現有和擬議建築物所在範圍的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米、用以設置貨櫃存放系統的露天貨櫃場的建築物高度限制訂為主水平基準上 70 米，擴展範圍的高度限制則訂為主水平基準上 90 米，以反映根據契約所准許的 2.5 倍地積比率進行發展的高度要求；
- (g) 申述人總結說，今天的陳述旨在為城規會提供更多相關資料，包括貨櫃碼頭的運作，以及有需要善用有限的土地資源、興建新的建築物和改善處理設施，以迅速回應物流業瞬息萬變的市況。由於小組委員會未必知悉該等資料，城規會須重新考慮申述地點的建築物高度限制，以顧及相關資料。

[陳漢雲教授此時返回會議席上。]

R5(香港國際貨櫃碼頭有限公司)

175. Mr. John Harries 借助投影片提出下列要點：

- (a) 自一九七六年以來，四號貨櫃碼頭一直是國際貨櫃碼頭有限公司的旗艦業務。該公司正發展成為全球最成功的貨櫃碼頭之一；

- (b) 四號貨櫃碼頭的碼頭長度約為 1 200 米，並有約 28 公頃的露天存放場，以及佔地約 400 萬平方呎的和黃物流中心。四號貨櫃碼頭處理華南的出入口貨櫃和貨物及其他遠洋輪船的轉運；

[陸觀豪先生此時離席。]

- (c) 契約容許用地裝卸／存放貨櫃和貨櫃貨物，並進行存倉活動(包括存放普通貨物的倉庫)；
- (d) 儘管申述人有權根據契約和分區計劃大綱圖加建物流倉，但有關權利卻因露天存放場所施加的兩層建築物高度限制而被剝奪。四號貨櫃碼頭的地積比率仍未盡用，可供用地日後進行發展，而有關發展會於未來數十年分階段實施；
- (e) 在一九七六至一九九零年間，四號貨櫃碼頭的規模頗為細小，設有一層的貨櫃裝卸站，每個泊位可容納一艘船隻，以及只處理香港的出入口貨物；
- (f) 隨着國際貿易於上世紀九十年代急速發展，四號貨櫃碼頭須處理船運集團所大幅增加的貨櫃船，因而須興建更大規模的多層物流倉(即和黃物流中心)，以應付需求。該物流倉容許在同一用地範圍存放貨櫃和處理貨物，大大提高運作效率；
- (g) 在未來數年，預計四號貨櫃碼頭的現有設施須予以提升並加建新的存放設施，以密集地堆放貨櫃和處理增加的貨物裝卸量；
- (h) 葵涌貨櫃碼頭尚欠約 40%的貨櫃存放土地，才可盡用整個碼頭的長度。由於本港其他地方缺乏土地供應，向高空發展以盡用現有土地資源不失為解決辦法。四號貨櫃碼頭擬建混合用途貨倉，即在較低樓層闢設貨櫃場／貨櫃存放站，並於較高樓層設置可經斜路到達的物流設施；

- (i) 香港對物流倉空間的需求每年上升 3%，但作物流用途的土地供應卻非常有限；
- (j) 他展示圖則，指申述人擬沿東部的現有露天堆放場興建新的物流中心，使用地的貨櫃堆放量達到原來的三倍，並於高層設置物流設施。此外，現有和黃物流中心將會向南擴展至現時的碼頭平台範圍，而碼頭平台其餘範圍則預留興建作不同用途的四層建築物；
- (k) 位於用地的兩層建築物主要包括閘門控制室、工場、電力分站和停車場辦事處。為用地施加樓高兩層的建築物高度限制是基於錯誤的假設，即用地的所有物流倉已完成發展，以及只須興建更多這類型的兩層建築物；
- (l) 四號貨櫃碼頭的地積比率足以容納兩幢新的物流構築物。現時的和黃物流中心(主水平基準上 65 米)將會向南面和向上(高達主水平基準上 110 米)發展，藉以提供更多空間和彈性，使貨櫃可堆放至 30 米和在運作方面更為靈活。新建和擴建的物流中心可為現有的土地資源提供彈性和增加存放量；
- (m) 申述人建議把沿用地東部新建的物流中心及擴建的和黃物流中心的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米，並把現時的行政區的建築物高度限制訂為主水平基準上 70 米，以及把碼頭平台和露天範圍的建築物高度限制訂為四層；
- (n) 主水平基準上 110 米的擬議建築物高度限制符合規劃署的要求，並遵從城市設計目標和運輸及房屋局局長的建議。此外，該建築物高度限制既不會導致建築物過高，亦不會阻擋從山上俯瞰的景觀，更不會影響通風。反之，有關建築物高度限制有助現有建築物靈活地進行重建，以切合不斷轉變的情況。事實上，任何建築發展亦須經地政總署進行全面評估後才可獲得批准；以及

- (o) 申述人要求城規會考慮規劃署錯誤地假設四號貨櫃碼頭的主要建築發展已經完成，以及沒有提出任何空氣流通評估的結果，以支持為用地所訂定的建築物高度限制。此外，規劃署沒有回應運輸及房屋局局長對貨櫃碼頭用地的建築物高度限制所關注的事宜及提出的建議。規劃署在建議建築物高度限制時應與貨櫃碼頭的經營者商討發展需要。他邀請城規會到訪葵涌貨櫃碼頭，以便更深入了解物流業的運作。

[林潤棠先生此時到達參加會議。]

176. 富力勤先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 從規劃角度而言，他樂於看見城規會決定繼續進行申述聆訊，因為申述人可就物流業的運作要求和擴展需要為城規會提供更全面和更準確的資料。此舉有助城規會考慮申述；
- (b) 物流業所面對的主要問題在於貨櫃碼頭欠缺土地，以切合不斷轉變和充滿競爭的市況。增加貨櫃碼頭的存放量的唯一途徑是更有效率地利用垂直空間，而這需要更務實的建築物高度限制；
- (c) 規劃署的文件沒有具體資料證明葵涌貨櫃碼頭的現有建築物會對該區的景觀和通風造成影響。一如規劃署的城市設計評估的兩份圖則(葵涌區和葵涌東的俯視圖)所顯示，貨櫃碼頭的現有建築物(建築物高度限制為主水平基準上 75 米及 110 米)不會阻擋藍巴勒海峽的景觀；
- (d) 規劃署的空氣流通評估確曾提及現時位於三號和四號貨櫃碼頭的現有物流倉(建築物高度為主水平基準上 65 米和 110 米)並非過高，以及沒有妨礙風吹進葵涌路和影響荔景山路一帶的風環境。因此，規劃署不應反對為四號貨櫃碼頭的新建和擴建物流中心訂定主水平基準上 110 米的擬議建築物高度限制；

- (e) 一如由規劃署所擬備的概念圖則(已收納空氣流通評估和城市設計評估的結果)所示，位於四號貨櫃碼頭的現有建築物和擬議新建築物似乎可透過設計，避免影響規劃署所建議的通風廊和景觀元素；
- (f) 至於葵涌工業區的其他申述地點，規劃署已擬備詳細的發展假設，以確保所施加的建築物高度限制不會影響分區計劃大綱圖所准許的最大總樓面面積。然而，規劃署並無就貨櫃碼頭用地作出相若的發展假設。申述人認為規劃署應制定發展假設，並參考(i)R7 就擴展範圍所提交的發展計劃(地積比率為2.5 倍)；以及(ii)最近於葵涌落成的六層物流發展項目(契約所訂明的特定地積比率為2.766 倍)；
- (g) 儘管規劃署沒有回應運輸及房屋局局長所關注的事宜，但城規會應考慮運輸及房屋局局長就施加低矮的建築物高度限制的意見，以及因應申述而為貨櫃碼頭訂定合適的建築物高度限制；以及
- (h) 城規會除考慮個別申述人所提交的相關發展建議外，亦須就整個貨櫃碼頭地帶進行全面評估，以釐定適當的建築物高度限制。

R6 及 C1749(亞洲貨櫃碼頭有限公司)

177. 阮衛中先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 亞洲貨櫃碼頭有限公司是葵涌貨櫃碼頭的經營者之一。在用地施加建築物高度限制，定必影響貨櫃碼頭經營者就瞬息萬變的市場作出應變的能力和靈活性，因而嚴重影響香港作為區內物流樞紐的競爭能力；
- (b) 施加建築物高度限制會妨礙港口和物流業的發展，對本港經濟造成負面影響。這有違政府鼓勵港口和物流業發展的政策；以及

- (c) 他促請城規會撤銷貨櫃碼頭用地的不合理建築物高度限制，從而支持港口和物流業的發展。

[黃遠輝先生此時離席。]

R4(中遠－國際貨櫃碼頭(香港)有限公司)

178. 袁浩先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 香港是華南的重要區內轉運樞紐，正面對區內其他貨櫃港口(例如鹽田、南沙、蛇口和新加坡)的激烈競爭。該等競爭對手普遍沒有土地資源方面的限制，並獲提供現代化的物流配套設施；
- (b) 中遠－國際貨櫃碼頭(香港)有限公司是葵涌貨櫃碼頭的經營者之一，一直處理大量由其他貨櫃碼頭轉介的業務。施加建築物高度限制會影響現有經營者擴展和營運的能力，而該公司或無餘力應付其他經營者未能處理的業務。這會令香港的貨櫃碼頭業務蒙受損失；
- (c) 據他所知，世界各地的貨櫃碼頭及其配套設施均沒有受制於建築物高度限制；以及
- (d) 對本港的貨櫃碼頭施加建築物高度限制(尤以樓高兩層的限制為然)實不合理，因為物流業需要更多現代化的物流設施以加強運作效率，以應付行業急速轉變的要求。施加該等建築物高度限制會削弱貨櫃碼頭經營者的競爭力，因而嚴重影響物流業日後的發展。

[劉文君女士此時返回會議席上。]

R8(環球貨櫃碼頭香港有限公司)

179. Dr. Jonathan Beard 借助投影片陳述下列要點：

- (a) 葵涌貨櫃碼頭是國際和區內物流樞紐，為很多本地居民提供就業機會。此外，該貨櫃碼頭對本港的供應鏈能否暢順運作非常重要；
- (b) 港口及物流業對香港的經濟發展舉足輕重，而有關行業得以成功顯然對公眾有利。香港與內地政府均明白有關行業的重要性，並明確表示支持物流業以提供高檔服務；
- (c) 本港物流業正面對華南地區及其他國家(例如新加坡)的激烈競爭。因此，香港需要在便利位置興建現代化的物流設施，維持業界的競爭力。在葵涌三號貨櫃碼頭發展新的現代化設施可提升業界的競爭力；

[馬詠璋女士此時到達參加會議。]

- (d) 根據差餉物業估價署提供的資料，二零一一年全港私人貨倉的空置率為 3.8%，而葵涌區的空置率則為 1.9%。假設廣東和香港的經濟發展速度緩慢、現有貨倉的租用率為 100%以及在短期內沒有大型土地可供物流業發展之用，預計到二零一五年，本港的現代化物流及貨倉設施會缺乏 21 萬平方米的樓面空間；
- (e) 葵涌貨櫃碼頭位於中心地帶，方便到達機場。為符合成本效益，實有需要興建備有偌大樓面空間(至少達 10 萬平方呎)的現代化物流設施。就此而言，倘在葵涌貨櫃碼頭原址擴建現有的物流設施，便可騰出額外空間；
- (f) R8 建議在三號貨櫃碼頭用地興建一座現代化的多層物流中心。地面全層(樓底高度至少達 28.2 米)會作堆疊貨櫃及營運用途，而上層(樓底高度為 7 米)則會作貨倉用途，以便堆疊及分流貨物。此外，物流中心所有樓層均容許貨櫃車駛入，並備有充足的泊車位。因此，實有需要申述地點興建一座現

代化及高效率的物流中心，以便為物流業提供支援，維持業界的競爭力。

[馬錦華先生此時離席。]

180. 楊詠珊女士借助投影片陳述下列要點：

- (a) 三號貨櫃碼頭的建築物高度限制為主水平基準上 60 米及 110 米，以反映現有建築物的高度，而露天存放場的建築物高度限制則為兩層。R8 認為該等建築物高度限制沒有理據支持；
- (b) 三號貨櫃碼頭用地可發展至《建築物(規劃)規例》所准許的 15 倍地積比率，理由是有關契約或分區計劃大綱圖並無訂明限制；
- (c) 即使規劃署是根據所進行的研究訂定建築物高度限制，但有關限制是隨意施加及不合理的，理由如下：

空氣流通評估

- (i) 規劃署的空氣流通評估未有將三號貨櫃碼頭用地確認為歇息空間、氣道／通風廊或問題地區。此外，空氣流通評估沒有建議就三號貨櫃碼頭用地進行進一步空氣流通評估研究，亦未能證明為申述地點訂定較高的建築物高度會對通風造成負面影響；
- (ii) R8 進行了定質空氣流通評估及以計算機流體動力學方式進行定量空氣流通評估，有關結果與規劃署進行的空氣流通評估結果一致，即三號貨櫃碼頭並非該區必要的歇息空間／氣道／通風廊，而 R8 提交的擬議方案(即把建築物高度限制訂為主水平基準上 230 米或主水平基準上 220 / 230 / 250 米)，不會阻擋風吹進葵涌道及其他通風廊。更重要的是，擬議方案無論在假設毗鄰建築

物的高度會發展至各申述人現時建議的高度，或維持現有建築物高度的情況下，其對該區風環境的影響均與申述地點現有的建築物高度相似，甚至可略為改善該區的風環境；

視覺影響

- (iii) 三號貨櫃碼頭無須作為該區的緩衝空間／視覺調劑，亦非位於規劃署在視覺評估中所確認的觀景廊範圍內。此外，有關視覺評估未能證明為三號貨櫃碼頭用地訂定較高的建築物高度會造成負面的視覺影響；

[陳漢雲教授此時離席。]

- (iv) R8 進行的視覺評估結果亦與上述結果一致。此外，電腦合成照片及模擬影片顯示，倘從規劃署在視覺評估中所確認的九個相關瞭望點(包括荃灣海濱長廊、青衣細山、荔枝角公園、青衣海濱長廊、沿青衣細山的遠足徑、昂船洲大橋及橫跨葵涌道的行人天橋)以及五個位於祖堯邨及荔景邨，可近距離眺望三號貨櫃碼頭的其他觀景點眺望，擬議方案不會在視覺方面造成重大負面影響；

[劉文君女士此時離席。]

平衡權利與利益

- (v) 為申述地點訂定建築物高度限制並未依循既定原則，即訂定有關限制必須有合理理據支持，亦須有真憑實據證明有需要實施建築物高度限制以達致某一規劃目標，以及建築物高度限制必須有本身的理據支持，而非以可根據放寬限制條款來放寬限制為依歸；

- (vi) 當局在訂定建築物高度限制時，沒有顧及港口及物流業的擴展需要，以及有關行業對本港經濟的貢獻，這些均關乎公眾利益。此外，為三號貨櫃碼頭用地訂定建築物高度限制不符合既定原則，即建築物高度限制不應妨礙私人土地的擁有人盡用申述地點的最高地積比率及總樓面面積，亦忽略保護私人物業權的需要；

劃一高度限制

- (vii) 建築物高度限制不應妨礙土地擁有人盡用核准地積比率及總樓面面積的原則，已應用於「商業」、「工業」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶，但沒有應用於「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶，包括三號貨櫃碼頭用地。規劃署採用不一致的處理方法，但並無理據支持；
- (viii) 現時訂定的建築物高度限制會妨礙 R8 盡用申述地點原本不受限制的地積比率及總樓面面積，並嚴重局限港口及物流業未來的發展；

放寬限制條款

- (ix) 即使在訂定建築物高度限制時加入放寬限制條款，仍會出現不明朗因素，令 R8 無法彈性配合物流業不斷轉變的需求。此外，即使只是申請略為放寬建築物高度，仍需要取得規劃許可的規定，亦會令不明朗因素增加、延誤貨櫃碼頭發展，並會降低投資意欲及損害本港港口及物流業的競爭力；
- (d) R8 促請城規會支持港口及物流業，把三號貨櫃碼頭用地的建築物高度限制放寬至主水平基準上 250 米，以盡用申述地點的核准發展潛力，並維持最低

的樓底高度，以切合現代化及高效率物流設施的需要；

(e) R8 就城規會文件作出下列回應：

- (i) 運輸及房屋局局長支持把三號貨櫃碼頭的建築物高度限制放寬至主水平基準上 250 米的建議。他進一步表示關注葵青貨櫃碼頭土地短缺，以及需要更多空地維持貨櫃碼頭運作暢順(見文件第 6.1 及第 6.2 段)。此外，三名民選的葵青區議員(即黃耀聰先生、譚惠珍女士及潘小屏女士)亦反對為三號貨櫃碼頭訂定建築物高度限制，主要理由是有關限制會局限貨櫃碼頭的發展，並對就業機會以至香港經濟造成影響(文件附錄 II)；
- (ii) 雖然規劃署明白到政府致力鞏固香港的區內運輸及物流樞紐地位(見文件第 4.7(a)段)，但為申述地點訂定建築物高度限制有違政府的政策，亦沒有顧及經濟因素。有關建築物高度限制是隨意施加及不合理的，亦未能平衡各方需要；
- (iii) 規劃署沒有提供任何理據，以說明為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶以及為其他「商業」／「工業」／「其他指定用途」註明「商貿」地帶制定建築物高度限制時，為何會採用不一致的處理方法，即其他「商業」／「工業」／「其他指定用途」註明「商貿」地帶的土地擁有人無須提交重建方案，便可獲准發展至最大准許地積比率／總樓面面積(見文件第 4.7(n)及第 7.8(g)段)；
- (iv) 放寬建築物高度限制的條款會引致不明確的情況，不應視作支持為申述地點訂定建築物高度限制的理據(見文件第 4.7(c)及(l)段)；

- (v) 對於規劃署認為不可能假設重建可達至《建築物(規劃)規例》所准許的水平，申述人認為有關建築物高度限制是隨意施加、不合理及不一致的，以及不應妨礙把三號貨櫃碼頭發展至最大准許地積比率／總樓面面積(見文件第 4.7(v) 段)；
- (vi) 規劃署認為維持現時貨櫃碼頭的低矮高度輪廓有助保留藍巴勒海峽的現有觀景廊。然而，擬在三號貨櫃碼頭用地興建的新物流中心並非位於規劃署所確認的藍巴勒海峽觀景廊範圍內(見文件第 4.7(d) 段)；
- (vii) 規劃署認為申述人提出把建築物高度限制放寬至主水平基準上 250 米的建議，會破壞擬於該區採用的梯級式建築物高度輪廓的完整性。然而，申述人認為倘從青衣細山(規劃署所確認的其中一個主要瞭望點)眺望，擬議方案符合梯級式建築物高度輪廓概念(見文件第 4.8(g)(1) 段)；
- (viii) 規劃署的空氣流通評估已確認貫穿貨櫃碼頭的通風廊／氣道(文件圖 H-1c 所顯示的通風廊 3 和 5 及氣道 A)，擬在三號貨櫃碼頭用地興建的物流中心並非位於這些通風廊／氣道內。此外，規劃署的空氣流通評估未能證明較高的建築物高度會對通風造成負面影響，而其他的定量空氣流通評估則證實，與現時情況比較，擬議發展方案對該區風環境的影響相似，甚至可改善風環境(見文件第 4.7(g) 段)。

181. 麥秉良先生借助投影片陳述下列要點：

- (a) 三號貨櫃碼頭用地的建築物高度限制是隨意施加的。有關限制令貨櫃碼頭營運者無法迅速而靈活地配合物流業界不斷轉變的營商環境，這對本港經濟及就業市場造成負面影響；

- (b) 訂定建築物高度限制會導致貨櫃碼頭營運者可享有的總樓面面積／地積比率大減，而放寬限制條款會引致不明確的情況，降低業界的投資意欲；
- (c) R8 提交的擬議發展方案(主水平基準上 250 米)不會對視覺及通風造成重大負面影響。相反，R8 進行的視覺及空氣流通評估均顯示，擬議發展方案可略為改善通風表現；
- (d) 為促進業界持份者及政府互相合作，申述人(R8)連同另外兩名申述人(R5 及 R7)向城規會秘書提交一封日期為二零一二年十月十九日的信件，提出為整個「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶施加主水平基準上 110 米的建築物高度限制的修訂建議(下稱「聯合建議」)，以供城規會在是次會議上考慮。然而，該項聯合建議只是為了是次會議而提交，不會妨礙城規會考慮這些申述人於先前提交及簡介的個別建議；
- (e) R8 促請城規會從優考慮由上述申述人提交的聯合建議，該項建議屬折衷方案，會令有關用地的發展密度大減。

182. 楊詠珊女士借助投影片繼續陳述下列要點：

- (a) 聯合建議理應獲運輸及房屋局局長支持。根據城規會文件所載，運輸及房屋局局長認為貨櫃碼頭的建築物／構築物的建築物高度限制最少應為主水平基準上 110 米，而露天貨櫃場的建築物高度限制則最少為主水平基準上 45 米；
- (b) 由於三號貨櫃碼頭用地現時已有兩座建築物的高度分別為主水平基準上 60 米及 110 米，因此聯合建議對視覺及通風的影響與現有建築物造成的影響相似。R8 提供的電腦合成照片亦顯示，倘從荃灣海濱長廊、青衣細山及荔枝角公園眺望，聯合建議與申述地點現有建築物對景觀造成的影響並無分別；
- (c) 申述人懇請城規會從優考慮有關建議。

C1(Omaha Investment Limited)

183. C1 的代表富力勤先生確認，對於 R5 的簡介所涵蓋的要點，他沒有任何資料須要補充。

C642(林章雄先生)

184. 林章雄先生提出以下要點：

- (a) 他曾於現代貨箱碼頭有限公司(R7)任職逾 30 年，現時已經退休；
- (b) 他曾見證公司運作於過去 30 年的重大改變。上世紀七十年代，公司的運作規模細小，而貨櫃的堆疊高度只有兩層。公司其後興建更高的多層倉庫大樓，可提供額外的貨櫃堆疊容量和改良設施，以提升公司的運作效率；
- (c) 與內地擁有大片土地及設有許多現代化設施的大型貨櫃碼頭相比，現代貨箱碼頭有限公司缺乏空間和現代配套設施，令公司在物流業中競爭力不足；
- (d) 他在退休前得悉，公司擬藉興建較高的現代化物流中心改善貨櫃碼頭的現有設施。不過，城規會最近對所涉用地施加了建築物高度限制，令有關計劃現時受到阻撓。施加建築物高度限制令物流業無法迅速回應瞬息萬變的環境，而且會對本港的經濟和就業機會造成負面影響；以及
- (e) 他懇切希望城規會扶助本港的物流業。

C1752(林一峯先生)

185. 林一峯先生借助投影片，提出以下要點：

- (a) 他受僱於勝記物流，而該公司是三號貨櫃碼頭倉庫大樓的客戶；

- (b) 對於 R8 反對為所涉用地施加建築物高度限制，他極表支持，因為建築物高度限制會影響貨櫃碼頭的有效運作和日後擴展，亦會令經營成本增加，而所涉及的額外經營成本日後會轉嫁至倉庫設施的使用者；
- (c) 他亦支持 R8 的建議，即興建最低樓底高度七米的現代化物流設施。這個淨空高度可容許善用貯存空間，並可提升物流業的運作效率；
- (d) 物流業是本港四大產業支柱之一，而撤銷建築物高度限制將有助提升物流業，也可對本港經濟的持續增長作出貢獻和創造就業機會；以及
- (e) 他促請政府扶助物流業的發展。

C1755(顏炳文先生／環球貨櫃碼頭香港有限公司)

186. 顏炳文先生借助投影片，提出以下要點：

- (a) 他從事物流業，多年來一直在葵涌貨櫃碼頭工作；
- (b) 他認為建築物高度限制會妨礙葵涌貨櫃碼頭的擴建；削弱貨櫃碼頭的競爭力；增加港口和物流業的投資風險；削弱營運商回應瞬息萬變的市場的靈活性；以及增加營運商的經營成本；
- (c) 建築物高度限制會削弱本港作為區域物流樞紐的競爭力，進而影響三號貨櫃碼頭 10 000 至 15 000 名員工的就業；以及
- (d) 撤銷葵涌貨櫃碼頭的建築物高度限制可以令本港物流業的發展和擴展更為明確和更具彈性；容許發展現代化物流中心；保持香港的區域物流樞紐地位；為港人創造／留住就業機會；以及使本港經濟保持增長。

187. 由於申述人、提意見人及其代表已完成簡介，主席請委員提出問題。

二零一二年十月十九日提交的聯合建議

188. 主席表示，R5、R7 和 R8 在二零一二年十月十九日的來信中共同提交了關於為整個「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」地帶訂定主水平基準上 110 米的建築物高度限制的建議（下稱「聯合建議」）。不過，聯合建議與他們先前於聆訊席上就其個別用地所提出和簡介的建築物高度限制建議有所不同。

189. 麥秉良先生(R8)依據日期註明為二零一二年十月十九日並於會議席上提交的信件，澄清聯合建議由 R5、R7 和 R8 共同提交，僅供城規會於這次會議上考慮，而 R5、R7 和 R8 對有關建議持開放態度。倘城規會完全接納聯合建議，則 R5、R7 和 R8 會認為對分區計劃大綱圖作出如此修訂可順應他們的申述，否則聯合建議在今次會議過後便不再有效。此外，他重申聯合建議是在不影響相關申述人提出的特定建議這個大前提下提交。

190. 蘇裕年先生(R7)在證實他支持聯合建議的同時，又補充說聯合建議實際上是 R7 提交的三個替代建築物高度限制方案之一。不過，R7 注意到主水平基準上 90 米的建築物高度已可容納擴展範圍的現代化物流設施，遂於會上提出另一經修訂的建築物高度限制建議，而此建議與先前提交的原方案 C 略有不同。經修訂的建議提出為一號、二號和五號貨櫃碼頭的現有和擬議建築物訂定主水平基準上 110 米的建築物高度限制、為擴展範圍的擬議發展訂定主水平基準上 90 米的建築物高度限制，以及為一號、二號和五號貨櫃碼頭的露天存放場訂定主水平基準上 70 米的建築物高度限制，以容納擬議的貨櫃庫系統。蘇裕年先生又表示，提交聯合建議不會影響城規會考慮 R7 提交的原建議。

191. Mr. John Harries(R5)又表示，聯合建議屬於折衷方案，獲 R5 支持。他希望城規會從優考慮建議。

192. 李禮賢先生(R7)表示，把建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米的聯合建議與 R7 先前提交的方案 B 一致。他又表

示，雖然運輸及房屋局局長建議為貨櫃碼頭的露天堆放區訂定主水平基準上 45 米的建築物高度限制，但他認為較宜為露天存放場訂定主水平基準上 70 米的建築物高度限制，以便設置 12 層的貨櫃庫系統。

193. 其他申述人 (R3、R4 及 R6) 和提意見人 (C642、C1749、C1752 及 C1755) 在回應主席的詢問時表示，他們同意聯合建議。

擬議的物流中心和貨櫃庫系統

194. 蘇裕年先生 (R7) 在回應主席的詢問時表示，擬議貨櫃庫系統的高度須為 12 層，以平衡貨櫃碼頭沿岸用地和陸地用地的容量，俾能更合乎成本效益。蘇先生又表示，現時有關用地的露天存放場堆滿貨櫃。由於擬議貨櫃庫系統之間有一定距離，使用該系統將有助改善周圍一帶的通風。

195. 一名委員注意到貨櫃碼頭的貨櫃堆和起重機結構無須符合分區計劃大綱圖的建築物高度限制，故詢問 R7 建議的貨櫃庫系統是否需要符合建築物高度限制。荃灣及西九龍規劃專員陳偉信先生答稱，由於貨櫃堆和起重機結構可以移動，屬於非固定性質，故可獲豁免依循建築物高度限制。不過，擬議的貨櫃庫系統被屋宇署視為構築物，可能須符合分區計劃大綱圖的建築物高度限制。

196. 蘇裕年先生 (R7) 又證實，擬議貨櫃庫系統屬於構築物，須向屋宇署提交建築圖則，以供核准。他又指出，擬議貨櫃庫系統是圍封式構築物，既可保護本身的自動化設備，又可盡量避免對附近地區造成強光和噪音影響。

197. 同一名委員詢問興建大型現代化物流中心需時多久，麥秉良先生 (R8) 在回應時表示，根據他從三號貨櫃碼頭現有物流中心獲得的經驗，物流中心低層的建造工程需時約七至八個月完成。為應付運作上的需要和符合成本效益，貨櫃碼頭營運商會在物流中心高層的建造工程仍在進行期間，於物流中心低層開始運作。他又表示放寬限制條款會帶來不明朗因素；窒礙物流業的投資；影響貨櫃碼頭營運商迅速作出回應的能力；以及

削弱葵涌貨櫃碼頭相對於華南地區和新加坡其他貨櫃碼頭的競爭優勢。

198. 主席備悉 R7 建議為其用地的露天存放區訂定主水平基準上 70 米的建築物高度限制，以容納擬議的貨櫃庫系統。不過，根據聯合建議，R7 的用地的露天存放區的擬議建築物高度為主水平基準上 110 米。由於貨櫃庫系統所需的建築物高度僅為主水平基準上 70 米，主席詢問是否有理據支持為露天存放區訂定主水平基準上 110 米的較高建築物高度限制。

199. 蘇裕年先生回應說，主水平基準上 110 米的擬議建築物高度限制不是為了配合擬議的貨櫃庫系統。為整塊貨櫃碼頭用地訂定主水平基準上 110 米的建築物高度限制，是原先提交城規會考慮的三個建築物高度限制方案之一。提出這個方案是為了確保 R7 的用地與三號貨櫃碼頭訂有相同的規定，即在分區計劃大綱圖上訂有主水平基準上 110 米的建築物高度限制。他再次確認 R7 原先在其申述書中提出的三個建築物高度限制方案從未撤回。

申述人的建議對交通造成的影響

200. 陳偉信先生在回應主席的詢問時表示，相關政府部門尚未接納 R7 和 R8 提交的假設發展方案，主要因為有關方案涉及大幅增加總樓面面積，而且並無相關技術評估支持。舉例說，由於申述人沒有提交交通影響評估，運輸署對所提交的建議有保留。環境保護署亦指出，申述人沒有提供任何評估，以證明擴建建議／假設方案在環境上可以接受。此外，R7 和 R8 根據計算機流體動力學進行並於會上提交的空氣流通評估結果屬於新資料，或須進一步予以評估。陳偉信先生又表示，接納聯合建議意味整塊貨櫃碼頭用地的建築物可建至主水平基準上 110 米。

201. 麥秉良先生(R8)表示，聯合建議是申述人提出的折衷方案，以便業界持份者與政府可聯手創造雙贏局面。他又表示即使城規會接納聯合建議，日後於用地上進行的發展項目仍須符合現行的其他政府法例／規例及相關政府部門訂定的其他技術規定。《建築物(規劃)規例》訂明，於有關貨櫃碼頭用地上進行的發展項目的上蓋面積限為 60%，因此不能如荃灣及西九龍

規劃專員所述，把整塊用地發展至主水平基準上 110 米的最高建築物高度。

202. 富力勤先生(R5)表示，現時考慮的課題涉及為貨櫃碼頭用地施加適當的建築物高度限制，應根據城市設計及通風因素作出評估。契約訂明，日後就貨櫃碼頭用地提出的發展／重建建議如涉及使用總樓面面積，必須事先藉提交總綱發展藍圖取得地政總署署長的批准。審批程序亦要求申請人提交技術評估(例如交通影響評估)，而有關評估須符合相關政府部門的要求。審批制度自一九八六年開始運作以來一直行之有效。

203. 主席表示城規會根據《城市規劃條例》行事，而契約和《建築物條例》則是獨立的發展管制制度，各有不同的目標與功能。

204. 李禮賢先生(R7)表示，倘交通問題是為貨櫃碼頭用地訂定適當建築物高度限制的其中一項考慮因素，便須提出充分的理據支持這論點。此外，亦應盡早告知申述人，讓申述人進行相關的評估，以解決交通問題。他認為若可能基於新近提出的交通問題而不同意放寬貨櫃碼頭用地的建築物高度限制，則對於申述人來說並不公平。

205. 蘇裕年先生(R7)又表示，R7 提出的擴建建議屬於長遠發展計劃，會於一段長時間內實施。由於多年來葵涌貨櫃碼頭處理的轉運作業不斷增加，貨櫃車所引致的交通量已見減少。儘管如此，他們不宜就有關長遠建議進行全面的交通影響評估，特別是由於他們現時只建議興建兩幢新倉庫大樓。

206. 麥秉良先生(R8)同意上述意見。他表示物流業的經營環境瞬息萬變，貨櫃碼頭未來的運作要求難以預測。由於並未得悉貨櫃碼頭的中長期運作要求，以致無法為貨櫃碼頭用地訂出發展建議，在現階段為貨櫃碼頭用地進行全面的交通影響評估，做法不切實際。

207. 主席要求規劃署和申述人就訂定建築物高度限制時是否需要考慮交通影響提出意見。

208. 陳偉信先生答稱，為葵涌區訂定建築物高度限制時已考慮多項有關因素。相關政府部門亦已獲諮詢，確保所施加的建築物高度限制合理和切合實況，而且不會令交通和基建容量超出負荷。他認為在某些情況下交通影響是考慮因素之一。

209. 富力勤先生(R5)表示，現正討論的課題涉及為葵涌貨櫃碼頭用地施加建築物高度限制。城市設計及通風是施加建築物高度限制的主要考慮因素。只要現有建築物重建至較高高度(最高高度限為主水平基準上 110 米)後不會令現有總樓面面積改變，便無須為四號貨櫃碼頭用地進行交通影響評估。他認為只有在城規會擬管制用地的發展密度時，交通影響才是合理的考慮因素。

210. 楊詠珊女士(R8)同意富力勤先生就交通影響與建築物高度限制的關係提出的意見。她又表示，根據城規會文件和分區計劃大綱圖的《說明書》，為葵涌貨櫃碼頭用地施加建築物高度限制主要是基於城市設計及通風理由。先前並無任何文件顯示，為葵涌貨櫃碼頭用地訂定建築物高度限制時須顧及交通影響，而楊女士不明白交通影響與建築物高度限制之間有何關係。她又表示，倘交通影響被視為訂定建築物高度限制時須予考慮的相關因素，便應向申述人提供交通影響評估資料，以證明申述人提出的建議會對毗鄰地區的交通造成負面影響。

211. 陳偉信先生指出，與目前情況比較，R7 和 R8 原先提出的發展建議和聯合建議均涉及增加總樓面面積。因此，必須進行交通影響評估，以審視增加總樓面面積可能對交通造成的影響。

212. 李禮賢先生(R7)補充說，地政總署於二零零六年按照契約的規定，為擴展範圍訂定 2.5 倍的地積比率，但當時該城規會對此並無提供意見。施加此項發展限制可能涉及交通影響。就此，城規會無須重覆地政總署的工作。

聯合建議的空氣流通評估及視覺影響

213. 一名委員表示完全理解擴建貨櫃碼頭的需要，但城規會亦應顧及公眾對海旁發展的期望。鑑於 R7 及 R8 的顧問已通過計算機流體動力學模擬技術，進行第二階段的空氣流通評估，

這名委員詢問在定量評估數據的校準和確認方面是否有任何指定程序及標準要求。

214. 周家明博士(R7)在回應時表示，正如 R7 在會上提交的空氣流通評估報告第 36 頁所載，進行各階段的空氣流通評估(包括計算機流體動力學測試)的原則及方法，已清楚載列於由規劃署擬備的「空氣流通評估方法可行性研究」及《就香港發展項目進行空氣流通評估技術指南》，以及「合作研究行動(COST Action) C14」的國際指引。他表示，由 R7 委託顧問採用計算機流體動力學方法進行的空氣流通評估研究已遵從相關指引及標準。為進一步提升有關數據的準確性，顧問已在過去六個月進行廣泛的實地調查，以便對貨櫃碼頭用地的通風環境有更深入的了解。

215. R8 的空氣流通評估顧問甄少恆博士亦表示，正如周家明博士所述，在使用計算機流體動力學進行空氣流通評估時，已緊遵各份技術通告及國際指引載列的要求。此外，進行計算機流體動力學測試所使用的軟件，在空氣流通評估業界內深受歡迎。另外，R8 的空氣流通評估顧問在採用計算機流體動力學方法進行空氣流通評估方面具備豐富的經驗，而這些研究的方法過往亦廣為規劃署的空氣流通評估專家所接受，因此在研究數據及結果的準確性方面應該沒有大問題。

216. 同一名委員備悉申述人已進行空氣流通評估，以支持放寬其個別用地的建築物高度限制的建議。這名委員詢問申述人的空氣流通評估顧問是否曾以現時聯合建議的情況(即在整塊貨櫃碼頭用地大規模發展高達主水平基準上 110 米的項目)為基礎，就該區的通風表現進行任何初步評估。

217. 甄少恆博士(R8)在回應時表示曾根據一項假設就該區的通風表現進行初步評估，該項假設是 R8 用地的發展項目會達至主水平基準上 250 米的建築物高度，而貨櫃碼頭用地其餘部分的發展項目則會達至主水平基準上 140 至 150 米的建築物高度。此項初步評估的結果顯示，地盤風速比與地區風速比約為 0.2，即與基本情況相若，可與沙田的通風表現比擬。周家明博士(R7)表示，規劃署所進行的空氣流通專家評估屬於較主觀的定質評估，以專家評估作為依據；而計算機流體動力學模擬技術則屬於科學評估方法，有定量評估的較客觀結果支持。周家

明博士(R7)表示，建築物高度限制為主水平基準上 110 米的建議相等於空氣流通評估中的情況 B，即假設 R7 用地的建築物高度限制為主水平基準上 110 米。根據 R7 就情況 B 採用計算機流體動力學模擬技術進行的空氣流通評估結果，假設整塊 R7 用地的建築物高度限制為主水平基準上 110 米，則與現時的基本情況比較，該用地的通風情況有輕微改善。有關改善可能是由於貨櫃碼頭內的高樓大廈產生氣流下洗效應所致。

218. 規劃署的空氣流通評估顧問趙家輝先生表示，R7 及 R8 的顧問所進行的空氣流通評估未有進行數據校準和確認工作。相關的技術指引及國際標準是本港的空氣流通評估顧問通常採用的參考資料。R7 及 R8 的顧問在評估中使用的軟件亦是本港常用的工具。趙先生對於在整塊貨櫃碼頭用地均採用主水平基準上 110 米的建築物高度限制下，該用地的通風表現持有不同的意見。他表示貨櫃碼頭用地的臨海面長逾 1 000 米，現時貫穿該用地的通風廊及氣道對葵涌市中心的通風至為重要。倘若整塊用地的發展項目均達至主水平基準上 110 米的建築物高度，這些現有的通風廊及氣道將會被貨櫃碼頭用地(特別是現有露天地方)的高樓大廈所阻擋，因而對該區造成負面的通風影響。趙先生表示，氣流下洗效應可用以解釋為何有關用地在主水平基準上 110 米的建築物高度限制下的通風表現與現時情況(大部分現有建築物的高度均低於主水平基準上 110 米)相若或甚至更佳。不過，他表示氣流下洗效應只會在局部地區出現。

219. 趙先生亦表示，從 R8 以計算機流體動力學模擬技術進行的空氣流通評估結果可見，假設三號貨櫃碼頭的建築物高度限制為主水平基準上 250 米，而毗鄰地區其他建築物的高度則保持不變，整塊貨櫃碼頭用地的地盤風速比會明顯較現時高。

220. 甄少恆博士(R8)在回應趙先生的觀察結果時表示，正如早前所解釋，貨櫃碼頭用地的地盤風速比出現重大差異，主要是由於該用地的氣流下洗效應所致。周家明博士(R7)表示同意，並說由 R7 獨立進行的空氣流通評估亦得出類似的結果。周家明博士(R7)續說，整塊貨櫃碼頭用地的發展根本不能達至 100% 的上蓋面積。《建築物(規劃)規例》訂明該用地的最大核准上蓋面積只有 60%，因此該用地 40% 的範圍可闢作露天地方。此外，倘若貨櫃碼頭岸邊停泊了一艘長約 400 米並已滿載的大型貨櫃船(高度可能超過主水平基準上 110 米)，便會大大

改變該用地的通風環境，因此必須進行實地調查，以加深對有關情況的了解。

221. 主席詢問是否有模擬整塊用地的建築物高度限制為主水平基準上 110 米而進行空氣流通評估的結果。甄少恆博士(R8)在回應時表示曾就整塊用地的建築物高度限制為主水平基準上 140 至 150 米的情況進行初步評估。評估結果顯示，貨櫃碼頭用地的風速比約為 0.2。由於在整塊用地的高度限制訂為主水平基準上 110 米的情況下，建築物高度會低於高度為主水平基準上 140 至 150 米的情況，因此通風表現可能更佳。

222. 麥秉良先生(R8)表示，R8 顧問就主水平基準上 140/150 米的情況所提交的空氣流通評估結果，已為整塊用地的高度限為主水平基準上 110 米的情況下的通風表現提供了很好的指標。他續說貨櫃碼頭的通風環境多變，因為當貨櫃碼頭的船隻停泊位全部被大型貨櫃船佔用時，有關用地的通風表現可能會變差，而這情況每星期會出現三至四次。有見及此，他預計聯合建議的通風表現不應對該區造成重大的負面影響。麥先生亦表示，考慮到葵涌貨櫃碼頭毗連工業發展項目，他認為貨櫃碼頭的景觀可以接受。他又補充說，申述人提出聯合建議作為解決問題的拆衷辦法，這項建議已令業界損失數千萬平方呎的經營空間。

223. 富力勤先生(R5)指出，根據規劃署所擬備的空氣流通專家評估報告(城規會文件 *附件 1c*)第 3.3.39 段所述，現時位於三號及四號貨櫃碼頭的亞洲貨櫃物流中心與和黃物流中心大樓的建築物高度分別為主水平基準上 60 米、65 米及 110 米，該等建築物並非過高，不會影響葵涌道及荔景山路的進風情況。因此，在四號貨櫃碼頭用地發展高達主水平基準上 110 米的建築物，不會對該區的通風造成負面影響。綜合上述結果與 R7 就其用地(現為一號、二號和五號貨櫃碼頭)採用主水平基準上 110 米的情況所進行的空氣流通評估結果，預計把整塊貨櫃碼頭用地的高度限為主水平基準上 110 米不會對該區的通風造成任何重大的影響。

224. 李禮賢先生(R7)表示，R7 的顧問已就五個發展方案進行空氣流通評估，當中包括把 R7 用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米的情況(情況 B)。此外，申述人就空氣流

通評估擬備了五個顯示五種情況的實體模型，有關模型已在會上展示。情況 B 的實體模型展示一號、二號和五號貨櫃碼頭的擬議發展項目的建築物高度達至主水平基準上 110 米，而三號及四號貨櫃碼頭的現有發展項目的建築物高度則保持不變，分別為主水平基準上 60 米、65 米及 110 米。他認為情況 B 的通風表現可為聯合建議中提出有關整塊用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米的情況提供有用的參考。同樣地，根據 R7 所進行的初步視覺影響評估，假設其用地的建築物高度限制為主水平基準上 110 米，則預計聯合建議的累積視覺影響亦應可以接受。

[梁焯輝先生此時離席。]

貨櫃碼頭用地的建築物高度限制

225. 陳偉信先生在回應一名委員的詢問時，闡釋在貨櫃碼頭用地施加兩層的建築物高度限制的理據(詳載於城規會文件第 13 及 14 頁)。他表示，根據規劃署所進行的城市設計評估及空氣流通評估，葵涌貨櫃碼頭位於通風廊入口，並毗連藍巴勒海峽的觀景廊，因此海旁地區應保持較低的建築物高度輪廓，以保持景觀和通風。在該用地施加的建築物高度限制，主要用以反映較高建築物的現有高度(以米為單位由主水平基準起計算)，以及露天場地現有一至兩層的小型建築物／構築物，其主要的建築物高度為兩層。小組委員會已在二零一二年三月三十日的會議上，詳細討論在葵涌貨櫃碼頭用地施加適當建築物高度限制的事宜。委員知悉物流業對本港經濟的重要性，並了解到貨櫃碼頭的獨特性質、運作要求和不斷需要更多土地以進行發展，他們普遍同意須容許建築物高度具有若干彈性，以配合貨櫃碼頭日後的擴展。考慮到通常施加的略為放寬限制條款未必能提供足夠彈性，及提交第 12A 條申請則涉及漫長的製圖過程，小組委員會決定加入無條件放寬限制的條款。所施加的建築物高度限制是一個平衡各方面因素的決定，當中考慮到日後擴建貨櫃碼頭的需要與保障該區的景觀及空氣流通的需要。

226. 陳偉信先生表示，當局只在三份法定圖則內加入放寬限制條款，以配合這些圖則所涵蓋地區的獨特情況。在尖沙咀分區計劃大綱圖及西九文化區發展圖則內加入的放寬限制條款，必須符合一套有關規劃及設計優點的準則；但在葵涌分區計劃

大綱圖內為貨櫃碼頭用地訂定的放寬限制條款則屬無條件性質，該條款提供最大的靈活性，讓營運者按個別情況就其建築物高度提出支持理據。此外，處理第 16 條申請只需時兩個月。

227. 麥秉良先生(R8)重申，申述人已採取均衡的策略，另行提出把整塊用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米的方案，以期解決問題並達致雙贏局面。麥先生又表示，實施聯合建議會令貨櫃碼頭用地的最高核准發展密度減少超過 50%。雖然他明白小組委員會出於好意，希望通過引入特別的放寬限制條款，讓貨櫃碼頭的運作有足夠彈性，但須取得城規會的許可會帶來不明朗的商業因素，妨礙物流業的發展。

228. 李禮賢先生(R7)表示，露天場地的低矮附屬建築物與貨櫃碼頭的運作並無功能上的關係，當局參照該等建築物的高度而在貨櫃碼頭用地施加兩層的建築物高度限制，做法並不合理。要施加兩層的建築物高度限制，應以合理的理據為基礎而非倚賴放寬限制條款。他表示，尖沙咀分區計劃大綱圖的放寬限制條款適用於建築物高度限為主水平基準上 80 至 120 米的用地，而有關高度是按合理的理由而制定，因此不能與葵涌分區計劃大綱圖的放寬限制條款相提並論。

229. 由於委員再沒有提出問題，主席表示聆訊程序已經完成，城規會將在政府代表、申述人、提意見人及他們的代表離席後商議有關的申述，稍後會把決定通知他們。主席多謝申述人及提意見人的代表、規劃署的代表和空氣流通評估顧問出席聆訊。他們各人此時離席。

[會議小休五分鐘。]

商議部分

230. 主席澄清，分區計劃大綱圖有關在貨櫃碼頭用地施加建築物高度限制的修訂項目，應主要從視覺及通風的角度而非從交通影響的角度評估。

231. 委員備悉申述人並未就聯合建議進行任何視覺影響評估或空氣流通評估。沒有這些用以顯示聯合建議對附近環境所造

成的累積視覺和通風影響的技術評估，城規會便無法決定這些擬議發展項目在視覺及通風方面是否可以接受。主席詢問委員會否考慮延期就有關申述作出考慮，並要求規劃署在徵詢申述人的意見後，進行進一步的視覺及通風評估，以顯示申述人所提交的擬議計劃是否可以接受。

232. 主席在回應一名委員的詢問時表示，R7 指稱其原先建議的方案 B 提出把整塊貨櫃碼頭用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米。然而，根據 R7 的簡介及其在會上展示的實體模型，R7 所進行的視覺影響評估及空氣流通評估是假設整塊 R7 用地(即一號、二號和五號貨櫃碼頭)的發展項目會達至主水平基準上 110 米，而三號及四號貨櫃碼頭將不會有擴建建議，現有建築物的高度會繼續維持。

233. 另一名委員認為除了就申述人所提交的聯合建議(即把整塊用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 110 米)進行技術評估外，亦應考慮評估其他的建築物高度限制情況，讓城規會可更全面地考慮貨櫃碼頭用地的建築物高度限制。

234. 秘書指出，雖然 R5、R7 及 R8 提交了聯合建議，但他們亦另行提交具體的發展計劃，就其個別用地提出不同的建築物高度限制，而這些具體發展計劃並未撤回。當局或有需要按照《建築物條例》的現行規定及相關的契約限制，同時對這些具體發展計劃進行進一步評估。

235. 一名委員支持延期考慮有關申述，因為當局在將進行的進一步評估中，必須考慮申述人在是次會議上提交的資料。若沒有技術評估的支持，以證明有關用地的建築物高度限制恰當，城規會便屬隨意作出決定。

236. 據城規會文件第 4.7(k)段所載，擴展範圍並無已知／既定的發展建議，林潤棠先生就此表示，R7 已於二零一二年六月提交有關在擴展範圍發展一幢 15 層的貨倉大樓的建築圖則。

237. 因應申述人提出在露天場地範圍設置貨櫃庫系統的建議，一名委員對在貨櫃碼頭用地施加兩層的建築物高度限制表示關注。秘書在回應時澄清，當局的原意是現時貨櫃碼頭用地內的貨櫃堆及起重機結構可獲豁免受兩層的建築物高度限制。

不過，由於申述人已提交有關發展密封式貨櫃庫系統的資料，而該系統未必可獲豁免受建築物高度限制，因此當局會按照該等資料進一步考慮檢討建築物高度限制。

238. 主席總結表示，城規會完全認同物流業對本港經濟和就業的重要性。考慮到供貨櫃碼頭運作的土地資源匱乏，當局必須容許在使用現有用地方面有足夠的彈性，以配合物流業日後的發展並提升其競爭力。不過，由於現時並沒有用以顯示聯合建議的視覺和通風影響的技術評估，加上當局需要評估 R7 所提交有關擬議貨櫃庫系統的資料，因此城規會較宜延期考慮有關申述，並要求規劃署就申述人的擴建建議與其聯絡，以及進行進一步的技術評估，審視申述人所提交的建議的累積影響。這些技術評估的結果會提交城規會作進一步考慮。委員對此表示同意。

239. 經進一步商議後，城規會決定延期就 R3 至 R8 的申述作出決定，以待規劃署在徵詢申述人的意見後，按情況進一步評估聯合建議和其他計劃。

議程項目 10

[公開會議]

其他事項

[會議以廣東話進行。]

240. 餘無別事，會議於下午八時二十分結束。