

二零一六年三月十一日舉行的城市規劃委員會  
第 1101 次會議記錄

---

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席  
黃偉綸先生

黃遠輝先生 副主席

陸觀豪先生

黃仕進教授

許智文教授

劉智鵬博士

劉文君女士

梁宏正先生

馬詠璋女士

邱榮光博士

何立基先生

林光祺先生

李美辰女士

梁慶豐先生

邱浩波先生

陳福祥先生

楊偉誠先生

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

黃耀光先生

地政總署署長

甯漢豪女士

規劃署署長

凌嘉勤先生

規劃署副署長／地區

李啟榮先生

秘書

**因事缺席**

何培斌教授

李律仁先生

陳祖楹女士

鄒桂昌教授

張孝威先生

霍偉棟博士

符展成先生

黃令衡先生

黎慧雯女士

劉興達先生

雷賢達先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3

王明慧女士

**列席者**

規劃署助理署長／委員會

龍小玉女士

總城市規劃師／城市規劃委員會

顧建康先生

高級城市規劃師／城市規劃委員會

李惠玲女士

## 議程項目 1

[公開會議]

通過二零一六年一月二十八日第 1101 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零一六年一月二十八日第 1101 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

## 議程項目 2

續議事項

[會議以廣東話進行。]

- (i) 土地正義聯盟提交的信件(源自考慮有關《錦田南分區計劃大綱草圖編號 S/YL-KTS/12》的申述和意見的議程)

[公開會議]

2. 秘書報告，土地正義聯盟(下稱「土正聯」)共提交了三份書面陳述，有一份於二零一六年三月十日以電郵方式提交，其餘兩份剛在會議開始前提交。這三份書面陳述，已於會上呈閱，供委員參考。其中兩份書面陳述屬同一信件，均是重申要求城規會加開聆聽環節，讓土正聯使用尚餘約 600 分鐘的發言時間，就《錦田南分區計劃大綱草圖編號 S/YL-KTS/12》作出口頭陳述，並要求延期進行商議部分。秘書繼續報告，委員於二零一六年一月二十八日考慮了土正聯的類似要求，即是把原訂於二零一六年一月二十八日舉行的聆聽環節更改至土正聯同意的日期。在該次會議上，委員同意，由於已就會議詳情給予土正聯合理時間的通知，因此不會把二零一六年一月二十八日的聆聽環節改期。已告知土正聯他們的要求不獲接納，而聆聽環節亦已完畢。餘下的一份書面陳述涉及土正聯所提交的進一步資料，主要是就錦田南分區計劃大綱草圖的修訂提出反對理由，大部分內容均是重申及闡述土正聯在二零一五年十二月十一日及二零一六年一月二十八日的聆聽環節上所陳述的理由。委員備悉土正聯的進一步陳述，並贊同城規會先前就土正聯的要求所作的決定。城規會秘書處須依據城規會於二零一六年一月二十八日的決定，就該些信件給予回覆。一名委員補充，城

規會於二零一六年一月二十八日所作決定的理由，必須清楚載錄於回覆中。其他委員表示同意。

3. 一名委員表示曾接獲土正聯的類似電郵，詢問倘個別委員日後接獲申述人及提意見人發出的電郵，是否需要向城規會披露。秘書回應表示，任何關於分區計劃大綱圖的申述／意見／進一步申述，均須根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)於法定期限內提出。在有關的法定期限屆滿後才提出的申述／意見／進一步申述，均應被視作沒有根據條例而提出。倘委員接獲申述人及提意見人的書面陳述，而又不肯定應該如何處理，他們可把有關資料轉交城規會秘書處。副主席分享他個人處理該等資料的經驗，並認為在正式渠道以外所接獲的任何資料，一般不應理會。另有三名委員持相同看法。

### 議程項目 3

[閉門會議(商議部分)]

考慮有關《錦田南分區計劃大綱草圖編號 S/YL-KTS/12》的申述和意見

(城規會文件第 10043 號)

---

[會議以廣東話進行。]

### 商議部分

4. 主席說，在二零一五年十二月十一日及二零一六年一月二十八日已就《錦田南分區計劃大綱草圖編號 S/YL-KTS/12》聆聽各項申述及意見，而會議記錄的草擬本已在二零一六年一月十五日及二零一六年三月十一日先後獲得通過。他接着說，兩節聆聽會的影音記錄亦已在二零一五年十二月二十一日及二零一六年二月二十六日發給委員。

5. 秘書說，就錦田南分區計劃大綱圖的申述和意見，只接獲有關修訂項目 A1 至 A6 的申述，而下列委員已就這議項申報直接利益，因他們與明崇發展有限公司(R55)的母公司恒基兆業地產有限公司(下稱「恒基公司」)，或負責管理兩塊西鐵用地的香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)有業務往來：

符展成先生 ] 現與恒基公司及港鐵公司有業務  
劉興達先生 ] 往來  
黎慧雯女士 ]

6. 此外，由於下列委員與恒基公司及／或港鐵公司有關係，因此已就這議項申報輕微或間接利益：

- 林光祺先生 — 曾與港鐵公司及恒基公司有業務往來
- 黃仕進教授 — 香港大學僱員，該大學曾接受恒基公司主席一名家庭成員的捐款；他亦是香港大學土木工程系講座教授及系主任，港鐵公司曾贊助該學系一些活動
- 霍偉棟博士 — 香港大學僱員，該大學曾接受恒基公司主席一名家庭成員的捐款
- 梁慶豐先生 — 香港大學僱員，該大學曾接受恒基公司主席一名家庭成員的捐款；他亦是「處理鐵路方案反對意見聆聽委員會」的召集人
- 陸觀豪先生 ] 陸先生是香港中文大學校董會成員，  
何培斌教授 ] 而何教授及鄒教授是該大學僱員。該  
鄒桂昌教授 ] 大學曾接受恒基公司主席一名家庭成員的捐款
- 袁家達先生 — 香港藝術中心監督團成員，該中心曾接受恒基公司一名執行董事的捐款
- 邱榮光博士 — 擔任非政府機構董事，該機構曾接受恒基公司主席一名家庭成員的捐款
- 李美辰女士 — 香港活力都會協會秘書長，該協會曾接受恒基公司的贊助

7. 委員備悉，符展成先生、劉興達先生、黎慧雯女士、霍偉棟博士、何培斌教授及鄒桂昌教授因事未能出席會議。委員同意已就這議項申報輕微或間接利益的委員可以留在席上。

8. 為協助進行商議，秘書簡略重述就錦田南分區計劃大綱草圖提出的申述和意見的背景資料：

- (a) 二零一五年五月二十九日，當局根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示錦田南分區計劃大綱草圖，以供公眾查閱，共接獲 55 份有效申述書和就申述書提出的 330 份有效意見書；
- (b) 有關修訂主要涉及兩塊西鐵用地(即錦上路站用地和八鄉維修中心用地)，改劃作商業／住宅發展；
- (c) 就錦上路站用地(用地面積為 10.64 公頃)，有關修訂(修訂項目 A1 和 A6)涉及把兩處顯示為「鐵路」的地方改劃為「其他指定用途」註明「鐵路車站及公共交通交匯處暨商業／住宅發展」地帶，並訂明建築物高度限制(即主水平基準上 69 米)；以及
- (d) 就八鄉維修中心用地(用地面積為 32.18 公頃)，有關修訂(修訂項目 A2 至 A5)涉及把一處主要顯示為「鐵路」的地方改劃為「其他指定用途」註明「鐵路車廠暨商業／住宅發展」地帶，並為小區(a)訂明建築物高度限制(即主水平基準上 109 米)。

### 表示支持的申述

(R1(部分)及 R54(部分))

9. 秘書扼要重述支持擬議修訂的申述人的申述書及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 原則上支持增加土地供應，以便在錦田南進行房屋發展；以及
- (b) 支持改劃非發展的鐵路用地和毗鄰的小塊／狹長土地，以容納住宅／商業發展。

10. 委員備悉上述表示支持的理由。

### 表示反對的申述和意見

(R1(部分)、R2至R53、R54(部分)、R55及C1至C330)

11. 根據申述人和提意見人提出關注事項的性質，秘書建議而與會者同意，把討論分成五個主要方面來進行，包括(a)土地供應／土地用途檢討；(b)技術事宜；(c)對分區計劃大綱圖施加的限制；(d)其他事項，以及(e)建議。主席說，在討論過程中，委員可自由提出認為合適的其他討論課題。

### 土地供應／土地用途檢討

12. 秘書扼要重述部分申述人及提意見人的申述書／意見書及口頭陳述的內容，要點如下：

#### *土地供應／零碎發展*

- (a) 土地用途檢討旨在進行新市鎮發展，但是政府以分階段或零碎的方式推行發展建議，逃避引起公眾關注；
- (b) 擬議的修訂過於零碎，並只涵蓋兩塊西鐵用地。應把現有基礎設施可用及／或即時可供發展的用地，納入第一期發展內，以加快建屋速度；
- (c) 預計房屋需求是以人口預測為根據，倘政府預測未來人口過高，房屋需求數字或不準確。房屋問題的癥結並不關乎房屋供應不足，而是單位分配不均；
- (d) 土地用途檢討是由規劃署在港鐵公司協助下完成。規劃署應表明，在土地用途檢討中，政府和港鐵公司各自負責哪些部分。倘土地用途檢討主要是由港鐵公司擬備，則城規會在考慮分區計劃大綱圖的修訂項目時，倘把土地用途檢討用作參考，是不恰當的做法；



### *土地供應的替代來源*

- (e) 未有利用棕地作為提供土地的方案，以應付增加房屋土地供應的迫切需求。政府應先行探討運用棕地；
- (f) 粉嶺高爾夫球場及行政長官粉嶺別墅均是宜作住宅發展／公屋發展的合適替代用地，因為兩處地點現時並無居民、農業活動及建築物高度限制；

### *替代建議被忽略*

- (g) 之前已就土地用途檢討向規劃署提交全面的檢討建議，並提出替代的發展方案，把單位供應量大幅增逾 50%，但有關意見未獲考慮；

### *缺乏公眾諮詢*

- (h) 倘現時修訂項目屬新市鎮的第一期發展，則發展局應牽頭進行一系列的大規模公眾諮詢活動；以及
- (i) 當局並無就有關建議進行公眾諮詢。

13. 委員繼而審閱以下在規劃署簡介時所說、及／或在聆聽環節中回答委員的提問時所述，及／或在文件中所載的相關政府部門的回應：

### *土地供應／零碎發展*

- (a) 根據土地用途檢討，認為錦田南及八鄉地區適宜發展作近郊市鎮(而非新市鎮發展)。鑑於基礎建設方面的限制，當局會分階段落實在土地用途檢討中所物色的 14 塊具潛力房屋用地的發展計劃。為應付本港對房屋供應的迫切需求，會先改劃兩塊西鐵用地，因為在該兩塊用地進行擬議發展，在技術上可行，而且無需就擬議發展進行大型改善基礎設施工程，也不涉及收回／清拆私人土地。至於土地用途

檢討所建議的其他具潛力房屋用地，則須進一步研究，尤以提供配套基礎設施為然；

- (b) 備悉對房屋問題方面的關注。分區計劃大綱圖的擬議修訂將有助增加建屋量，以應付迫切的房屋需求；
- (c) 擬議修訂項目涉及兩塊西鐵用地。西鐵的物業發展項目，是由西鐵物業發展有限公司負責推展。該公司由政府 and 九鐵公司共同成立，目的在於發展西鐵物業用地，而港鐵公司乃負責落實相關項目的機構。港鐵公司已檢視有關用地可否進行住宅用途，並已完成多項技術評估。政府在檢討港鐵公司提交的建議時，亦認為毗連鐵路線的地方或具房屋發展潛力，以應付房屋需求。就此，規劃署於二零一四年三月在港鐵公司提供技術支援的情況下完成了土地用途檢討。

#### *土地供應的替代來源*

- (d) 備悉把棕地作為土地供應替代來源的建議，當局亦會在其他規劃研究中探討這建議。分區計劃大綱圖的修訂建議會有助增加建屋量，以應付對房屋的殷切需求；
- (e) 至於粉嶺高爾夫球場及行政長官粉嶺別墅，當局現正通過二零一四年一月展開的「發展新界北部地區初步可行性研究」，審視有關用地的發展機會和限制；

#### *替代建議被忽略*

- (f) R54 先前所提交的替代建議，在發展概念和發展規模方面，與 R54 在申述書中提出的建議相似。當局對替代建議的回應，與「零碎發展」、「發展密度」及「建築物高度限制」的標題下所撮述的回應相似；

缺乏公眾諮詢

- (g) 改劃用途地帶建議，旨在推展土地用途檢討中的建議。為此，當局已於二零一四年四月至十二月期間，諮詢元朗區議會、錦田鄉事委員會、八鄉鄉事委員會、主要的元朗區議員、區內農民、環保團體及關注團體。當局亦就分區計劃大綱圖所涵蓋兩塊西鐵用地的擬議修訂項目，於二零一五年四月十三日、十五日和二十一日分別諮詢錦田和八鄉兩個鄉事委員會和元朗區議會；以及
- (h) 當局已妥為遵照法定和行政程序，就有關擬議用途地帶修訂諮詢公眾。根據條例，展示圖則供公眾查閱及容許作出申述／提出意見的規定，屬於法定諮詢程序的一部分。

14. 主席詢問，像這宗個案進行分階段發展，在土地用途規劃上是否慣常的做法，規劃署署長凌嘉勤先生答是。他進一步指出，除了可藉此善用位處鐵路站及車庫上蓋的珍貴土地資源之外，亦已採取全面的做法，探究其毗鄰地區的發展潛力，以利用其鄰近鐵路網絡的策略性優勢。考慮到該區的基礎設施容量／限制，而兩塊西鐵用地在技術上可行，因此會在第一期改劃用地作房屋用途，以助加快單位供應。

15. 至於申述人關注到港鐵公司參與土地用途檢討，以及城規會應否以土地用途檢討作為考慮分區計劃大綱圖修訂項目的參考資料，秘書表示，港鐵公司所進行的概略技術評估是土地用途檢討的一部分，並已經由相關政府部門詳細評估及審查。有關評估確認了兩塊西鐵用地在技術上的可行性，而此結果得到各政府部門同意。土地用途檢討於二零一四年經城規會考慮並予以原則上同意，成為了錦田南分區計劃大綱圖擬議修訂的基礎。

16. 至於申述人／提意見人所建議，以棕地作為土地／房屋供應的替代來源，秘書表示，政府已在多個場合重申其處理棕地問題的承諾。政府一直積極展開多項包括棕地的研究／項目，以提供長遠的土地供應去應付本港日後的房屋及經濟需

要。副主席補充說，不應以棕地及其他替代用地來取代已確認的其他有潛力用地，以作為房屋土地供應的來源。

17. 一名委員表示，為達至應付迫切房屋需求的目標，他支持政府的審慎做法(即首先推展已獲證實在技術上可行的兩塊西鐵用地)。副主席認為，考慮到長遠房屋策略的年度目標，是在未來 10 年提供 48 000 個單位，因此，修訂錦田南分區計劃大綱圖，以發展兩塊西鐵用地作建屋用途是恰當的。

18. 一名委員表示，應鼓勵在鐵路站上蓋進行擬議住宅發展，以善用珍貴的土地資源。與其討論是否有棕地或其他替代用地，城規會倒不如集中從土地用途的角度，討論兩塊西鐵用地是否適合進行發展。

19. 另一名委員表示，在土地用途規劃上，香港以採用鐵路連物業的綜合發展模式而聞名。錦上路站上蓋的住宅發展未能及早進行，是因為先前出現經濟衰退。用地倘能把物業發展結合鐵路為本的交通網絡，應獲得優先考慮，因此他支持為該兩塊西鐵用地修訂分區計劃大綱圖。

20. 委員普遍認為，從土地供應及土地用途檢討的角度而言，並無有力的理由支持需對草圖作出修訂，以順應申述。

## 技術事項

21. 秘書扼要重述部分申述人及提意見人的申述書／提意見書及口頭陳述內容，要點如下：

### *交通基礎設施*

- (a) 該區的現有道路網(即錦上路和錦田公路)已十分擠塞，影響了道路安全。兩塊西鐵用地在完成發展後，會有約 21 400 人入住(約 8 700 個單位)，令交通問題惡化；
- (b) 錦上路和錦田公路應予擴闊／升格至四線行車／每邊闊 10 米，並應全面改善錦田及八鄉一帶的道路網。擬議發展只會令錦上路的道路安全問題惡化；

- (c) 隨着日後新界西北進行大規模發展，為「東西走廊」新增載客量的成效，會被新增人口抵銷。西鐵線現時的載客量已達 99%；

*環境及生態的關注事宜*

- (d) 擬議住宅發展會導致負面的生態、環境、空氣和排污影響，亦會造成「屏風效應」；以及
- (e) 會失去現有的鄉村式郊野環境。

22. 委員繼而審閱以下在規劃署簡介時所說、及／或在聆聽環節中回答委員的提問時所述，及／或在文件中所載的相關政府部門的回應：

*交通基礎設施*

- (a) 為西鐵用地而進行的交通影響評估顯示，倘能落實擬議的道路改善措施，所有主要連接道路和路口的運作均在可承受範圍內。政府會檢討擬議道路改善工程的有效程度，並落實所需的改善工程，以配合居民入住該區；
- (b) 運輸署表示，擬議發展所產生的交通量，大部分只會駛經主幹道，包括三號幹線(大欖隧道)、新田公路和元朗公路，因此不會對區內道路造成重大交通影響；
- (c) 運輸署已就最近一年的情況檢視在錦上路發生交通意外的成因，並表示會回應每宗意外的成因制訂改善措施。結果認為，闢設巴士避車處或擴闊路口等措施應足以解決問題；
- (d) 路政署鐵路拓展處表示，現時興建中的沙田至中環線(下稱「沙中線」)的大圍至紅磡段、西鐵線及馬鞍山線會組成「東西走廊」，而在沙中線項目下，西鐵線的訊號系統會得到改善，亦會添置新列車和改裝現有列車。西鐵線的列車會逐步由七節車廂增

至八節。當所有添置和改裝的列車均投入服務後，「東西走廊」最終可達每小時每方向 28 班車，每輛列車有八節車廂。與現時的七節車廂、每小時 20 班車相比，屆時西鐵線的載客量會增加 60%；

- (e) 在完成新鐵路項目(包括北環線和屯門南延線)後，西鐵線的服務足以應付乘客的需求；

#### *環境及生態的關注事務*

- (f) 環境保護署(下稱「環保署」)認為，倘能採納適當的設計和緩解措施，兩塊西鐵用地的擬議發展不會導致無法克服的問題。元朗污水處理廠會有足夠排污容量，以應付擬議發展；
- (g) 兩塊西鐵用地已有大部分地方城鎮化／受干擾，生態價值極低。從自然保育的角度，漁農自然護理署(下稱「漁護署」)不提出反對；
- (h) 空氣流通評估的結果顯示，落實適當的改善通風措施後，擬議的中密度發展項目對區內風環境的影響輕微。雖然如此，在詳細設計階段，須就錦上路站及八鄉維修中心兩塊用地進行定量空氣流通影響評估；
- (i) 八鄉維修中心用地的建築物高度上限為主水平基準上 109 米，而錦上路站用地擬議發展的高度，以及位於鄰近可能作房屋發展的用地的建築物高度較低，可作為高度銜接，從而讓擬議發展與周邊一帶現有的低矮鄉村發展更融合。此外，亦會闢設景觀廊和建築物間距，以增加視覺通透度；以及
- (j) 根據分區計劃大綱圖的《說明書》，相關發展商須確定在錦上路站用地和八鄉維修中心用地進行擬議發展而引致的各項技術方面的影響，並實行適當的緩解措施。

23. 一名委員留意到，兩塊西鐵用地日後住宅發展項目的居民會使用鐵路作為主要交通工具，以及根據交通影響評估的結論，倘能落實擬議道路改善措施，所有主要連接道路和路口的運作均在可承受範圍內；該交通影響評估亦不建議擴闊錦上路。該委員認為，對於交通影響評估的結果和所作的建議，以及運輸署在交通方面所作的建議，並無有力的理由可予質疑。規劃署署長凌嘉勤先生補充說，申述人和提意見人更為關注新界西北的發展建議(包括洪水橋新發展區和元朗南地區)所產生的交通影響。這些發展建議所產生的交通影響已予全面探討。通過提升西鐵的載客量、開闢多條重要道路，以及實行多項道路改善措施／工程，所產生的交通影響不會無法克服。他表示，發展建議的落實工作會跨越一段長時間，而提升西鐵服務、開闢道路及實行交通改善措施／工程，會配合居民入住該區。事實上，八鄉維修中心用地現時仍在使用中，其擬議發展需要分階段進行，以免對鐵路服務構成影響。

24. 委員普遍認為，從交通基礎設施及環境／生態關注的角度而言，並無有力的理由支持需對草圖作出修訂，以順應申述。

### 對分區計劃大綱圖施加的限制

25. 秘書扼要重述部分申述人及提意見人的申述書／提意見書及口頭陳述內容，要點如下：

#### 發展密度

- (a) 就兩塊西鐵用地所建議的發展密度過低(最高地積比率為 3 倍)，亦忽略了「交通導向型發展」可達的載客範圍，即鐵路線以東 500 米的半徑範圍；
- (b) 缺乏可發展土地，屬全港性的問題。為配合未來 10 年每年興建 48 000 個單位的《長遠房屋策略》目標，可能要發展郊野公園。倘當局不盡用可發展地區的發展密度，將會失去可挽救郊野公園的機會；
- (c) 根據分區計劃大綱圖的《註釋》所准許的最大總樓面面積，錦上路站用地及八鄉維修中心用地的地積

比率分別訂為 2.25 倍及 1.32 倍；但文件卻指出，兩塊用地的地積比率是 3 倍；

#### *建築物高度限制*

- (d) 石崗機場高度限制是發展該區的主要規限。有關遵從石崗機場高度限制的規定，現時只載於分區計劃大綱圖的非法定文本－《說明書》內，而非載於其法定文本－《註釋》內，實不合理；以及
- (e) 錦上路站用地及八鄉維修中心用地的擬議高層發展項目，最高建築物高度分別為 16 層及 26 層，並不符合《香港規劃標準與準則》就鄉郊地區作住宅發展所訂明的鄉郊住宅發展密度的指引，即最高建築物高度為 12 層。

26. 委員繼而審閱以下在規劃署簡介時所說、及／或在聆聽環節中回答委員的提問時所述，及／或在文件中所載的相關政府部門的回應：

#### *發展密度*

- (a) 區內發展備受各種發展因素規限，包括基礎設施容量有限、石崗機場高度限制、對環境的影響和生態考慮因素。擬議發展密度的釐定，已顧及上述限制，以及土地用途與附近鄉郊民居是否協調；
- (b) 要把八鄉維修中心用地的地積比率進一步提高，會受結構承重力方面的限制，有關問題源於現有電氣列車的維修大樓、《可持續建築設計指引》內關乎建築物間距的規定和城市設計的要求；以及

#### *建築物高度限制*

- (c) 當局就發展計劃制訂建築物高度限制時，已充分考慮石崗機場高度限制、空氣流通評估、《香港規劃標準與準則》及《香港城市設計指引》的要求。當



局擬備《說明書》，旨在協助各方了解分區計劃大綱圖的整體規劃內容和要求。

27. 關於建築物高度限制的關注事宜，秘書表示，土地用途檢討述及錦田南及八鄉地區適宜發展作近郊市鎮。參考了《香港規劃標準與準則》所載適用於非市區地方的鄉鎮範圍內商業中心的最高住宅發展密度(即最高地積比率為 3.6 倍)，以及考慮到錦上車站會成為發展增長的中心點，因此建議錦上車站用地及八鄉維修中心用地的最高地積比率為 3 倍，並制訂主水平基準上 69 米及 109 米的建築物高度上限；當中已考慮石崗機場高度限制、空氣流通評估及《香港城市設計指引》的要求。

28. 關於指稱錦上車站用地及八鄉維修中心用地的地積比率為 2.25 倍及 1.32 倍，秘書表示，錦上車站用地及八鄉維修中心用地的 3 倍整體地積比率，是以土地用途檢討的建議為依據的。申述人似乎是把兩塊用地各自的地盤總面積，除以分區計劃大綱圖的《註釋》所准許的最大住用及非住用總樓面面積，因而得出 2.25 倍及 1.32 倍的地積比率。兩塊用地的 3 倍地積比率，則是根據地盤淨面積而訂定。此外，根據分區計劃大綱圖所准許的最大非住用總樓面面積，已剔除政府、機構或社區設施／鐵路站及相關設施／有蓋行人道的樓面空間；該等空間可根據分區計劃大綱圖的《註釋》不予計算在內。

29. 一名委員認為，與較低的建築物高度限制相比，現時兩塊西鐵用地的擬議建築物高度限制，有助騰出在地面的更多空間，因此他支持擬議的建築物高度限制。凌先生補充說，就兩塊西鐵用地制訂擬議建築物高度限制時，石崗機場高度限制是主要考慮因素。西鐵用地內的地方亦會撥作政府、機構或社區設施(包括幼稚園、小學及中學)，為擬議發展帶來的人口和整個地區的社羣提供服務。

30. 委員普遍認為，從發展密度及建築物高度限制的角度而言，並無有力的理由支持需對草圖作出修訂，以順應申述。

### 其他事項

31. 秘書扼要複述部分申述人及提意見人的申述書／提意見書及口頭陳述內容，要點如下：

*配套／社區設施不足*

- (a) 社區設施(例如與康樂及醫療配套設施)，不足以支援日後的人口。應提供更多就業機會、文娛康樂設施及綠化空間，以構建均衡的社區；
- (b) 應首先確定錦田南及八鄉地區的現有人口是否獲提供足夠的政府、機構及社區設施，然後才探討兩塊西鐵用地的各項發展方案；

*失去農地*

- (c) 把「農業」地帶納入擬議住宅發展範圍內，會導致進一步失去農地；
- (d) 日後在錦田南進行的「新市鎮」發展，會直接影響11個現有的認證有機農場。在擬議發展地區內的現有露天貯物場的運作，要被迫遷往附近其他農地，導致鄉郊環境質素下降；
- (e) 規劃署並未就位於八鄉及錦田的大型有機農場是否需要遷置而提供資料。應協助農民進行遷置及農地復耕工作，以便他們在其他地方繼續農務；
- (f) 八鄉及錦田南地區日後的規劃，應集中於恢復農務及復耕農地的工作。應把圖則上一處地方指定作興建農業發展中心用途，以及把已確認具復耕潛力及可供受影響農民遷置的土地劃為保護區(例如「農業(1)」地帶)，並納入分區計劃大綱圖內；以及

*失去空地及跳蚤市場*

- (g) 位於錦上路站用地的現有跳蚤市場，可提供場所售賣農產品和進行消閒活動。錦上路站前面的空地，是區內居民重要的公共空間。兩處地方均應予以保留。

32. 委員繼而審閱以下在規劃署簡介時所說、及／或在聆聽環節中回答委員的提問時所述，及／或在文件中所載的相關政府部門的回應：

*配套／社區設施不足*

- (a) 目前而言，在錦田南規劃區的政府、機構及社區設施大致上足夠，但中小學課室及醫院病床除外。位於兩塊西鐵用地的擬議發展內，會包括提供一所設有 30 個課室的中學，一所設有 30 個課室的小學，以及一所設有 9 個課室的幼稚園，以應付日後人口的需要。至於區內增闢其他政府、機構及社區設施的建議，當局會進一步檢視；
- (b) 此外，當局正計劃在錦上路站用地附近開設兩所小學。政府、機構及社區設施的提供會配合遷入人口的需要；
- (c) 至於醫院病床不足，由於該等設施是按區域提供，因此會由相關當局／政策局審慎規劃；
- (d) 在錦田南地區的鄰舍休憩用地，會多出約 1.62 公頃。當局會根據《香港規劃標準與準則》，在兩塊西鐵用地內提供每人最少 1 平方米的鄰舍休憩用地；
- (e) 兩塊西鐵用地內會分別闢設鄰舍購物中心(樓面面積約 3 000 平方米)及地區購物中心(樓面面積約 40 000 平方米)，為區內居民服務，並帶來新的就業機會。錦田和八鄉附近的洪水橋新發展區，亦會創造約 150 000 個就業機會；

*失去農地*

- (f) 修訂項目 A3 至 A5 所涉及的土地(由「農業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「鐵路車廠暨商業／住宅發展」地帶)面積細小，只關乎用途地帶界線的輕微調整，以反映該用地的地段界線。修訂項目

A6 所涉及的土地(由「農業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「鐵路車站及公共交通交匯處暨商業／住宅發展」地帶)關乎一塊空置的政府土地，其大部分地方已鋪築地面。有關的用途地帶修訂，不會對該區的農業用途造成重大影響；

- (g) 由於修訂項目 A3 至 A6 所涉及的土地復耕潛力低，從農業發展的角度而言，漁護署對改劃用途地帶的擬議修訂沒有很大意見；以及

#### *失去空地及跳蚤市場*

- (h) 跳蚤市場坐落在錦上路站用地內，受臨時規劃許可所約束(申請人是港鐵公司)，有效期至二零一六年十一月二十六日。在擬議發展的詳細設計階段，可考慮是否需要重置該跳蚤市場。至於該塊空地，並不屬於由康樂及文化事務署(下稱「康文署」)負責管理的公眾休憩用地。根據錦上路站的擬議發展計劃，會闢設一個廣場和連接錦田鄉鎮的行人天橋，以作為該區的中心點。

33. 委員普遍認為，從社區設施、農地及跳蚤市場的角度而言，並無有力的理由支持需對草圖作出修訂，以順應申述。

#### **建議**

34. 秘書扼要重述部分申述人和一名提意見人的申述書／提意見書及口頭陳述內容，要點如下：

#### *擴大第一期發展範圍(R54 及 R55)*

- (a) 根據「交通導向型發展」概念，錦上路站及毗鄰土地是用作混合用途發展的極佳位置，而混合用途有助構建發展中心點或活動樞紐，令該區更添活力、動力和多樣性。應把錦上路站 500 米範圍內的地方納入第一期發展內，並將之改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶；

*改劃「綜合發展區」用地的用途地帶(R55及C312)*

- (b) 現時鄰近錦上路站用地的「綜合發展區」地帶，是即時可供發展的用地，因此建議把該「綜合發展區」地帶內的兩小塊私人土地改劃為「住宅(甲類)」地帶，並把地積比率訂為 2.1 倍(R55)或 4 倍(C312)。地積比率為 4 倍，與位於新市鎮港鐵站上蓋的住宅發展的 6 倍地積比率相稱；

*在八鄉維修中心用地興建公屋(R54)*

- (c) 八鄉維修中心用地是興建公營房屋的最佳位置，因為該處現已可供發展，而當完成改劃程序後，該用地便可交予房屋署，即時進行發展；

*為西鐵用地訂定較高發展密度(R54)*

- (d) 錦上路站及八鄉維修中心用地的地積比率，應分別訂為 5 倍和 6 倍(兩塊用地均包括 1 倍的非住用地積比率)；

*擬議發展的高度限制(R54)*

- (e) 應根據石崗機場高度限制的高度級別，在分區計劃大綱圖上註明八鄉維修中心用地的建築物高度限制，以清楚顯示梯級式高度輪廓，為日後的發展商提供明確參考；以及

*須於「備註」說明必須遵從石崗機場高度限制(R54)*

- (f) 應修訂分區計劃大綱圖《註釋》的「備註」，以清楚說明必須遵從石崗機場高度限制，以及建築物高度須計及天台構築物，但不應施加略為放寬限制的條款。

35. 委員繼而審閱在規劃署簡介時所說、及／或在聆聽環節中回答委員的提問時所述，及／或在文件中所載的相關政府部門的回應：

*擴大第一期發展範圍(R54 及 R55)*

- (a) 當局先改劃這兩塊西鐵用地，因為擬議發展在技術上可行，而且無須進行大型改善基礎設施工程，也不涉及收回／清拆私人土地。至於其他具潛力的房屋用地，則須進行技術評估，以確定其技術可行性；

*改劃「綜合發展區」用地的用途地帶(R55 及 C312)*

- (b) 有關的「綜合發展區」用地，與今次用途地帶修訂項目並不相關。改劃該「綜合發展區」用地的建議，可由城規會按個別情況，根據第 12A 條申請程序予以考慮；

*在八鄉維修中心用地興建公屋(R54)*

- (c) 根據公營房屋發展策略，八鄉維修中心用地並非具潛力的公營房屋用地。由於該用地日後的發展須面對用地與鐵路車廠的永久運作毗鄰而立所帶來的鄰接問題，因此由港鐵公司負責建造和工程方面的工作以處理技術鄰接事項，做法較合適；

*為西鐵用地訂定較高發展密度(R54)*

- (d) 把兩塊西鐵用地的地積比率由 3 倍增加至 5 倍或 6 倍的建議須予全面考慮，並須就該區的土地資源有效運用和公眾對優質生活環境的渴求，加以平衡。擬議的放寬地積比率限制，並未得到技術評估支持；

*擬議發展的高度限制(R54)*

- (e) 八鄉維修中心用地的小區(a)，最高建築物高度限制訂為主水平基準上 109 米，符合石崗機場高度限制。為該用地採用石崗機場的最高高度限制，而非根據石崗機場高度限制訂立個別的建築物高度限制，是要增加靈活性；以及

須於「備註」說明必須遵從石崗機場高度限制  
(R54)

- (f) 當局已在《說明書》訂明，分區計劃大綱圖的規劃區位於受石崗機場高度限制所影響的地區內，有關詳情可參閱由地政總署就石崗機場高度限制所擬備的圖則。

36. 一名委員留意到，有些建議與今次分區計劃大綱圖的修訂無關，亦無有力的理據以支持其餘的建議。

37. 委員普遍認為，在所提交的建議中，並無有力的理由支持需對草圖作出修訂，以順應申述。

38. 委員備悉及同意各項對申述和意見的理由和建議所作出的回應(詳載於文件第 5.3 至 5.5 段，以及在聆聽和商議環節中的回應內容)。委員亦同意，並沒有無法克服而未處理的關注事項，以致需對草圖作出修訂，以順應申述。

39. 經商議後，城規會 同意備悉 申述編號 R1(部分)和 R54(部分)表示支持的意見。

40. 城規會決定不接納申述編號 R2 至 R53 和 R55，以及申述編號 R1 和 R54 的其餘部分，並認為 不應修訂 分區計劃大綱草圖(下稱「圖則」)以順應申述，理由如下：

**所有申述(R1 至 R55)**

- 「(a) 在香港適合進行發展的土地匱乏，必須善用現有的土地，以配合不斷增加的房屋需求。行政長官在《二零一三年施政報告》公布，就短期和中期而言，改劃西鐵錦上路站和八鄉維修中心用地的用途以作住宅發展，是增加房屋用地供應的其中一項措施；
- (b) 當局已進行附連各項技術評估的全面土地用途檢討，以制訂綜合的規劃和城市設計框架，善用錦上路站以及其周圍天然和景觀特點所提供的機遇，從

而營造優質和綠色的居住環境及共融的社區。主要的政府、機構及社區設施，大致上足以應付擬議發展的需求；

- (c) 當局已就擬議修訂項目進行各項技術評估，以確定房屋發展計劃的可行性。根據用途地帶修訂的建議，擬議的住宅發展不會對周圍地區造成不可接受的交通、生態、環境、景觀、基礎設施、通風及視覺影響；

#### 運輸基礎設施

##### (R1(部分)至 R49、R52 及 R53)

- (d) 就擬議發展進行的交通影響評估顯示，倘能落實擬議的改善措施，所有主要連接道路和路口的運作均在可承受範圍內，預計擬議發展不會對交通造成無法克服的影響。沒有有力的理據，以支持把整段錦田公路及錦上路擴闊至四線行車；
- (e) 隨着西鐵列車的車廂數目擬由七個增至八個及加密「東西走廊」的列車班次，西鐵線的最終載客量會增加 60%。待新增的三個鐵路項目(即北環線及古洞站、屯門南延線和洪水橋站)竣工後，西鐵線服務將可應付在繁忙時間內乘客對其服務的需求；

#### 農地

##### (R27 至 R49 及 R51)

- (f) 建議修訂項目涉及的四塊「農業」用地，位於八鄉維修中心的地段界線內或錦上路站用地的現有行人路上。改劃這些用地的用途地帶，是為反映它們與鐵路有關連的現有用途，不會導致失去現有農地；

#### 公眾諮詢

##### (R25)

- (g) 該項土地用途檢討，屬於以地區為本的土地用途地帶檢討。當局已進行公眾諮詢，包括舉行簡介會，



諮詢對象為錦田鄉事委員會、八鄉鄉事委員會、元朗區議會、區內農民、村民、環保團體和關注團體。當局已妥為遵照法定和行政程序，就有關擬議用途地帶修訂諮詢公眾。根據《城市規劃條例》，展示圖則供公眾查閱及容許作出申述／提出意見的規定，屬於法定諮詢程序的一部分；

第一期發展  
(R54(部分)及 R55)

- (h) 為應付本港對房屋供應的迫切需求，建議先改劃兩塊西鐵用地的用途地帶，因為在該兩塊用地進行擬議發展，在技術上可行，而且無需就擬議發展進行大型改善基礎設施工程，也不涉及收回／清拆私人土地。至於其他具潛力的房屋用地，則須進行技術評估，以確定其技術可行性；

發展密度  
(R54(部分))

- (i) 經考慮各項發展限制及各項技術評估結果，認為擬議發展的地積比率訂為 3 倍，實屬恰當。倘擬進一步增加區內的發展密度，須視乎情況，作進一步技術評估；

建築物高度限制  
(R54(部分))

- (j) 八鄉維修中心用地的小區(a)，建築物高度限制訂為主水平基準上 109 米，與石崗機場高度限制一致。實施這限制可讓設計有靈活性，實屬恰當；
- (k) 由於已有現行機制以執管石崗機場高度限制；因此，無須在分區計劃大綱圖的「備註」內訂明有關限制；以及

八鄉維修中心用地作公屋發展  
(R54(部分))

- (1) 八鄉維修中心用地劃作「其他指定用途」地帶，主要是為了提供土地作鐵路車廠連商業／住宅發展用途。由於該用地日後的發展須面對用地與鐵路車廠的長久運作毗鄰而立而帶來的問題，因此由港鐵公司負責進行相關的建造工程，做法合適。在公營房屋發展策略中，八鄉維修中心用地並非具潛力的公營房屋用地。」

41. 會議約在中午十二時四十五分結束。