

二零零六年四月二十一日城市規劃委員會
第 857 次會議記錄

出席者

房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)

主席

劉吳惠蘭女士

黃景強博士

副主席

黃澤恩博士

陳嘉敏女士

Erwin A. Hardy 先生

譚鳳儀教授

陳華裕先生

陳偉明先生

陳弘志教授

杜德俊教授

簡松年先生

梁廣灝先生

梁乃江教授

林雲峰教授

吳祖南博士

杜本文先生

邱小菲女士

陳炳煥先生

陳家樂先生

陳曼琪女士

陳旭明先生

鄭恩基先生

方和先生

鄭心怡女士

林群聲教授

劉志宏博士

李慧琮女士

梁剛銳先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)

趙慰芬女士

民政事務總署助理署長(2)

夏鎂琪女士

環境保護署署長

趙德麟博士

地政總署署長

劉勵超先生

規劃署署長

馮志強先生

規劃署副署長／地區

黃婉霜女士

秘書

因事缺席

賴錦璋先生

蔣麗莉博士

姚思教授

黃遠輝先生

葉天養先生

列席者

規劃署助理署長／委員會

劉星先生

總城市規劃師／城市規劃委員會

龍小玉女士(上午)

區潔英女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

李祖明先生(上午)

城市規劃師／城市規劃委員會

江少萍女士(下午)

1. 主席歡迎 11 位新委員，並感謝已離任委員作出不少貢獻。她簡略解釋城規會的會議程序，並指出城規會及其轄下小組委員會的所有會議，除《城市規劃條例》第 2C(2)條所訂明的部分外，一律會向公眾人士開放。

議程項目 1

[公開會議]

通過二零零六年三月二十四日第 856 次會議的記錄

2. 二零零六年三月二十四日第 856 次會議的記錄無須修改，獲得通過。

議程項目 2

續議事項

[公開會議]

(i) 就城市規劃委員會批准
新界沙嶺近文錦渡路一間臨時瀝青製造廠的
規劃許可申請的決定提出司法覆核

3. 秘書說，法院於二零零六年三月二十二日，就一宗關於城規會批准新界沙嶺近文錦渡路一間臨時瀝青製造廠的規劃申請(編號 A/NE-FTA/50)的決定所提出的司法覆核，頒布判決。撮述該宗司法覆核的背景及法院判決的文件已於二零零六年四月十九日分發給各委員。有關地點在當時的《虎地坳及沙嶺分區計劃大綱核准圖編號 S/NE-FTA/5》上劃為「農業」地帶。鄉郊及新市鎮規劃小組委員會於二零零三年四月四日在有附帶條件下就該宗申請批給臨時性質的許可，為期三年。

4. 秘書接着說，該宗司法覆核主要基於兩個理由而提出。首先，城規會犯上法律上的錯誤及／或超逾了其權限，因為城

規會並沒有令其本身信納擬議瀝青製造廠確實是臨時性質，而司法覆核的申請人卻提出證據，證明該製造廠是設計和建造為一個永久設施的。其次，城規會並沒有就兩個大有關係的因素作出詢問或考慮，即該製造廠屬臨時抑或永久性質，以及批給許可會否破壞一塊劃為「農業」地帶的土地的規劃意向。法院駁回該宗司法覆核，理由如下：

- (a) 城規會的考慮方式取決於每宗個案的情況。倘若單是提出沒有必需的事實根據的聲言便認為城規會須加以查察，未免對城規會的責任要求過高。城規會同意，若有任何資料可作為根據，令城規會認為擬議用途並非真正屬臨時性質，城規會便須考慮擬議用途是否確實為臨時性質。然而，城規會並沒有獲提供令其認為有如此情況存在的資料。城規會獲告知的，只是有聲言指該瀝青製造廠是以相當的成本設計及建造為一個永久設施的；
- (b) 城規會是一個獲賦予權力及職責從城市規劃角度來考慮事情的法定機構，但並不具備條件對金錢投資的財務或商業可行性及回報作出考慮；以及
- (c) 有關分區計劃大綱圖的《註釋》賦予城規會酌情權。適當地行使該酌情權，不可視為破壞該「農業」地帶的規劃意向的行為。

接獲的城市規劃上訴新個案

- (ii) 城市規劃上訴個案編號：2006 年第 6 號
在《錦田北分區計劃大綱草圖編號 S/YL-KTN/5》上
劃為「鄉村式發展」地帶的元朗錦田錦田公路
第 109 約地段第 466 號餘段(部分)
臨時露天存放汽車(為期三年)
(申請編號 A/YL-KTN/238)

5. 秘書說，城市規劃上訴委員會於二零零六年四月七日接獲一宗上訴，上訴人反對城規會駁回一宗覆核申請(編號 A/YL-KTN/238)的決定，而有關申請涉及在《錦田北分區計劃大綱草圖編號 S/YL-KTN/5》上劃為「鄉村式發展」地帶的一塊土地，臨時露天存放汽車，為期三年。城規會於二零零六年二月十日駁回有關的覆核申請，理由是申請地點附近的民居，很容易受有關發展所產生的環境滋擾所影響；以及持續佔用申請地點作臨時露天貯物用途並不符合「鄉村式發展」地帶的規劃意向。該宗上訴的聆訊日期待定，秘書處會在該宗上訴個案的法律程序中代表城規會。

- (iii) 城市規劃上訴個案編號：2006 年第 7 號
在《屏山分區計劃大綱核准圖編號 A/YL-PS/11》上
劃為「未決定用途」地帶的元朗屏山庸園路
第 122 約地段第 743 號臨時露天貯存建築材料(為期三年)
(申請編號 A/YL-PS/230)
-

6. 秘書說，城市規劃上訴委員會於二零零六年四月七日接獲一宗上訴，上訴人反對城規會駁回一宗覆核申請的決定，而有關申請涉及在《屏山分區計劃大綱圖編號 S/YL-PS/11》上劃為「未決定用途」地帶的一塊土地，臨時露天貯存建築材料，為期三年。城規會於二零零六年一月二十日拒絕有關申請，理由主要是與附近的住宅構築物不相協調；不符合城規會就「擬作露天貯物及港口後勤用途而提出的規劃申請」所頒布的規劃指引；以及政府部門對這宗申請有負面意見及有區內人士反對這宗申請。該宗上訴的聆訊日期待定，秘書處會在該宗上訴個案的法律程序中代表城規會。

(iv) 上訴個案統計數字

7. 秘書說，截至二零零六年四月二十一日止，共有 29 宗個案有待城市規劃上訴委員會聆訊。上訴個案統計數字詳列如下：

得直	:	16 宗
駁回	:	83 宗
放棄／撤回／無效	:	113 宗
有待聆訊	:	29 宗
有待裁決	:	1 宗
<hr/>		
合計		242 宗

[杜本文先生此時到達參加會議。]

議程項目 3

灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討 –
構想階段公眾參與活動的結果
(城規會文件第 7576 號)

(公開會議)

[會議以廣東話進行。]

8. 主席說，此議項旨在向委員簡介灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討(下稱「灣仔發展二期檢討」)的進展、優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究(下稱「優化海濱研究」)構想階段公眾參與活動的結果，以及灣仔發展二期檢討的展望。

9. 梁剛銳先生、李慧琼女士和陳弘志教授就此議項申報利益，因為他們是共建維港委員會成員。共建維港委員會轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會(下稱「檢討小組委員會」)負責籌劃公眾參與活動，而梁先生是檢討小組委員會主席，因此會聯同政府部門代表及顧問解答委員的問題。主席說，城規會歡迎與共建維港委員會就海旁規劃盡早交換意見。由於優化海濱研究的公眾諮詢工作正在進行中，這些委員在會上的雙重身分對城規會與共建維港委員會的交流意見有實際幫助。其他

委員同意此看法。

10. 陳旭明先生亦就此議項申報利益，因為他受僱於茂盛(亞洲)工程顧問有限公司，而該公司是灣仔發展二期檢討的顧問。不過，他本人並沒有參與檢討研究。委員認為，陳先生所涉的並非直接利益，因此可繼續參與會議及討論部分。

11. 下列政府部門代表及顧問此時獲邀出席會議：

馬利德先生	土木工程拓展署港島及離島拓展處處長 (並代表檢討小組委員會秘書處)
李志苗女士	規劃署總城市規劃師／特別職務
盧迪生先生	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
程亮先生	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
譚小瑩女士	都市規劃顧問有限公司

[梁剛銳先生此時加入代表行列。]

12. 主席歡迎與會人士出席會議，並邀請共建維港委員會、政府部門和顧問的代表簡介有關事宜。

13. 馬利德先生說，城規會於二零零四年五月七日聽取了灣仔發展二期檢討的範圍、形式、方法及計劃大綱，並支持在檢討期間以積極主動的方式進行公眾參與活動。二零零五年四月八日，城規會亦聽取了優化海濱研究的概覽、公眾參與策略及構想階段的公眾參與小錦囊草擬本。城規會十分支持檢討小組委員會的工作，亦希望繼續參與灣仔發展二期檢討的重要階段及公眾參與活動。馬先生接着提出下列要點：

- (a) 二零零四年三月，政府展開灣仔發展二期檢討，以回應城規會的要求及終審法院對灣仔北分區計劃大綱草圖的裁決。灣仔發展二期檢討會為城規會提供意見，以便依據終審法院的裁決，重新考慮分區計劃大綱草圖及相關的反對；
- (b) 由檢討小組委員會籌劃的公眾參與活動與灣仔發展二期檢討同步進行。優化海濱研究的目標是在灣

仔、銅鑼灣及鄰近地區創造在社會、環境和經濟方面均可持續發展的海濱，以及滿足在規劃、運輸及基建方面的需要。優化海濱研究結果供灣仔發展二期檢討參考；

- (c) 檢討小組委員會在二零零五年五月至七月期間舉辦了公眾論壇和社區設計坊，同時進行了意見調查，以收集公眾對於灣仔及鄰近地區海濱設計的意見。由於公眾對於是否需要興建中環灣仔繞道有不同意見，因此檢討小組委員會委任了一個運輸專家小組（下稱「專家小組」），檢討港島北岸的可持續運輸規劃（包括興建中環灣仔繞道的需要）及提出建議；
- (d) 檢討小組委員會亦於二零零五年九月三日舉辦了一個專家小組論壇，讓專家在考慮過政府和公眾所提出的提案後，與公眾討論可持續運輸規劃這個議題；
- (e) 專家小組支持興建中環灣仔繞道作為策略性道路網的必要連接，以及支持在香港會議展覽中心附近及在維園道/告士打道/興發街興建連接道路，以加強中環灣仔繞道的效益；
- (f) 二零零五年十二月十二日，檢討小組委員會通過載於文件附件 A 的專家小組報告，並明確表示支持興建中環灣仔繞道；以及
- (g) 是次簡介後，檢討小組委員會即將進行第二輪諮詢。對象包括立法會、相關的區議會及優化海濱研究的合作伙伴，聽取他對擬備概念規劃圖的意見。

14. 譚小瑩女士接着就公眾諮詢結果提出下列要點：

- (a) 優化海濱研究分三個階段進行：
 - i. 構想階段—讓公眾參與，從而了解公眾對於海濱發展的期望，並制訂可持續發展原則及指標，以便公眾在進一步討論後通過；

- ii. 建立共識階段—按照共建維港委員會的海港規劃原則及於構想階段發展並經同意的可持續發展原則及指標制訂概念計劃以供評估，以期就初步發展建議達成共識；以及
 - iii. 詳細規劃階段—擬備建議的發展大綱圖和經修訂的分區計劃大綱草圖。
- (b) 構想階段的公眾論壇和社區設計坊有超過 400 人士出席，而當局亦收到各相關人士／團體，包括香港遊艇會、香港區域直升機場工作小組及私人發展商的意見書；
- (c) 專家小組由具有深厚知識和卓越成就的專業人士、大學教授和有關行業人士組成，建議了一系列短期、中期及長期的交通措施，以紓緩交通擠塞的情況。專家小組提出的建議如下：

短期措施

- i. 實行運輸措施，如上落貨限制、路口改善工程、重整公共運輸路線等；
- ii. 在中環灣仔繞道啓用前，重新調整三條橫跨維港的隧道的收費；
- iii. 調整干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(下稱「走廊」)地區的土地用途發展，以免在中環灣仔繞道啓用前走廊的交通擠塞情況惡化；
- iv. 改善連接海旁的行人通道；

中期措施

- v. 興建中環灣仔繞道強化各樣運輸網絡，並提高走廊範圍道路網絡的可靠性，同時加強服務走廊範圍的各種公共交通，以及在香港會議展覽中心附近及維園道／告士打道／興發街興建連

接道，以盡量發揮中環灣仔繞道的效益；

- vi. 妥善解決因興建中環灣仔繞道而產生的景觀和環境影響及社會關注；
- vii. 在中環灣仔繞道建成之前，興建 P2 路作為紓緩中環填海區交通擠塞的重要過渡措施，並且檢討 P2 路的規模，以配合逐步推行的土地發展計劃；
- viii. 當局先就各類道路收費計劃(電子收費或其他收費模式)的可行性、成效和社會接受程度，進行詳細的評估，才審慎考慮是否推行有關計劃；
- ix. ，在中環灣仔繞道啓用時實施電子道路收費是較易被公眾接受，長遠來說，亦是實際可持續發展的一套措施；

長期措施

- x. 當局應加強土地用途和運輸規劃的綜合處理，尤其應在嚴重擠塞的地區，限制發展過多的運輸基礎設施；
 - xi. 改善海濱與毗鄰地區之間的行人通道網絡；
 - xii. 提高管理走廊交通的能力，使中環及灣仔區的伸延道路網絡更加可靠；
 - xiii. 檢討及提高運輸基礎剩餘容車量的安全水平；
 - xiv. 檢討及採納適合香港可持續運輸發展的最佳做法；
- (d) 在構想階段的各項公眾參與活動中，公眾對於優化海濱需要的明顯共識涉及以下各方面：

- i. 提供各種用途的海陸設施，使海濱更見朝氣；
 - ii. 優化海旁與毗鄰地區之間的連接通道，並提高海濱的連貫性；
 - iii. 確保土地和海事用途在功能及設計上相容；
 - iv. 保留自然及文化遺產，以凸顯香港的特色；
 - v. 把維港視爲最大的自然遺產，以盡量減少填海爲大前提；
 - vi. 強調綠化、靈活運用空間及減少建築物，以優化景觀和綠化提高用地的質素；
 - vii. 當局應特別注意避風塘目前的水質及中環灣仔繞道的建築形式。較多公眾支持採納隧道形式建築繞道；
 - viii. 爲目前的交通及基建事宜制定可接受和可持續的解決辦法；
- (e) 公眾在參與活動期間提出不少具體建議，目的是達到上述優化目標，以及制定一套綜合的可持續發展原則及指標；
- (f) 根據所收集的公眾意見和專家小組報告，顧問公司曾爲灣仔發展二期檢討提出下列建議：
- i. 加強土地用途和運輸規劃的綜合處理，尤其是在嚴重擠塞的地區限制發展過多的運輸基建設施；
 - ii. 按照最少兩個繞道方案，即隧道和高架道路，擬備以最小填海範圍不同的土地使用概念規劃圖。該些概念規劃圖須就每個方案建議可能的海濱土地使用；

- iii. 提供有關 P2 路、連接道、隧道口及其他地面基建的細節，包括工程細節、地面已佔用土地、所需填海、行人連接及視覺影響；
- iv. 在製備概念計劃時，政府須充分考慮可持續發展原則及指標，以及公眾對優化海濱措施的建議；
- v. 關於直升機升降坪的建議，政府提出興建兩個升降坪及香港區域直升機場工作小組提出興建四個升降坪的建議，可以插圖形式在概念規劃圖上顯示；
- vi. 為可持續發展指標提供資料，特別是量化的資料，以便評估概念規劃圖。其他指標的質化評估亦應該公布；以及
- vii. 利用透視圖、實體模型及／或電腦動畫協助公眾了解概念。

15. 程亮先生接着就公路基建設施的設計提出下列要點：

- (a) 檢討小組委員會提出有關主幹道路線及建築形式、填海要求等若干事宜，已於各討論文件內交待，而有關資料亦已納入二零零六年四月的「主幹道路線及優化海濱」報告(列載於文件附件 C)；
- (b) 評估主幹道的構思由決定可行路線及尋求“不填海”的路線開始；

主幹道路線

- (c) 制定灣仔發展二期範圍的主幹道路線須顧及主線兩端的接駁、灣仔北和銅鑼灣的連接道、現有地鐵荃灣線和海底隧道、擬建鐵路基建設施如地鐵港島北線及沙田至中環線(下稱「沙中線」)、公用服務基建設施如電力支站及污水處理廠，以及北面沿岸的現有發展；

- (d) 由中環填海計劃第三期至銅鑼灣避風塘以東的東區走廊之間，中環灣仔繞道的路線走廊有三種選擇，即離岸走廊、內陸走廊和沿岸走廊；
- (e) 離岸走線在連接中環填海第三期範圍內的中環灣仔繞道後轉向海的一方，然後穿越維港直至折轉以連接北角東區走廊。由於主幹道無法向北急轉以避過香港會議展覽中心或其地基，因此香港會議展覽中心新翼造成主幹道的主要阻礙。而主幹道的斜度不能提高至越過香港會議展覽中心新翼頂部，所以高架離岸路線也不可能實行。再者，興建離岸的主幹道隧道須在海底隧道之下越過；，興建這種隧道的風險會高至不能接受。此外，這走線亦無法提供灣仔北和銅鑼灣的連接道(灣仔北的連接道為連接道 1、2 和 3；銅鑼灣的連接道為連接道 8)，所以離岸走線並不可行；
- (f) 內陸走線由中環填海計劃第三期範圍轉向內陸，大約沿告士打道經隧道貫穿現有土地，繼而在維多利亞公園前接上現有東區走廊。此路線的局限包括路線與灣仔北現有建築物發展、擬議港島北線及沙中線的隧道和銅鑼灣北站，以及維園道西行線等的抵觸。因此，內陸走線方案並不可行。他們亦已經過審慎考慮其他可避免上述某些局限，特別是與海港中心和新鴻基中心地基的衝突問題，的內陸路線。然而，在此情況下，主幹道仍然會抵觸灣仔北的港島北線會議站，原因是在斜度限制下，主幹道不能在港島北線車站的地基底下經過；而向東面再伸延，主幹道亦會抵觸海底隧道引路公路結構的地基。即是說，內陸走線亦屬不可行方案；
- (g) 因為繞道沿岸走線隧道在地鐵管道隧道底下穿過時，沒有足夠距離以避免破壞現有鐵路隧道，故在地鐵沉管隧道下穿過並不可行。若興建高架道路的話，便會抵觸香港會議展覽中心的中庭天橋；如在地面興建主幹道，亦會抵觸其他地面道路系統。於香港會議展覽中心及新翼地基之間的中庭天橋下的水道的狹小間隙，容許以隧道方案興建主幹道。

如選擇隧道，則接駁灣仔北支路與現有地面道路網絡的連接道亦可輕易地提供。隧道接着便沿灣仔海旁伸延，並經過前公眾貨物裝卸區，最後以高架道路以連接東區走廊。沿岸走線被視為可行方案，而考慮這些路線時，重點是在處理所有抵觸、盡量減低影響及減少填海下，定出最實際的建築形式；

北角填海範圍

- (h) 主幹道隧道須於灣仔發展二期東端升高至地面，然後再提升至高架道路結構以連接東區走廊。所需填海範圍是隧道上升至海牀以上的地面入口範圍。不過，東區走廊至銅鑼灣避風塘以東的現有土地並不足夠，必須額外再擴闊至少約 40 米及延長至少約 190 米。為興建主幹道隧道而於這個位置進行的最少填海大約會是 4 公頃；

深鑽隧道方案

- (i) 此構思是在路線下降至海牀以下足夠的水平時，把隧道改以深鑽隧道的形式興建，而該深鑽隧道會在海底隧道和沙中線之下越過。因深度的關係，以此形式建築主幹道隧道的問題是無法提供銅鑼灣的連接道而。由於隧道從銅鑼灣避風塘底下較深的水平上升，隧道出口會沿北角海旁伸延至東面大約在北角碼頭的較遠位置。基於此建築方法會導致更多填海(14 公頃)，同時無法提供銅鑼灣連接道，因此不應進一步考慮；

在灣仔及北角興建“淺水”主幹道的構思

- (j) 雖然主幹道隧道結構的頂部較現有海牀水平為高，但若該結構的頂部維持在海平面以下，保留該淺水部分的構思應作為填海的另一選擇，理由是淺水部分亦應歸入維港範圍；
- (k) 不過，在沿海旁“可見到水面”以取代填海所帶來的好處，會因需建造離岸防波堤而導致的填海所抵

銷，因為海牀之上的隧道結構或許仍然被當作填海。“淺水”主幹道的構思仍會導致不能作為優化海濱用途的填海，同時會影響通往包括基本渡輪服務及沿現有海堤設置的登岸梯級等海旁設施的海上通道。鑑於上述問題，這“幾乎零填海”的概念既不實際，亦不合理；

[黃澤恩博士此時到達加入會議。]

主幹道的建築形式

(1) 主幹道隧道有三個不同的構想，即構想 1、2 和 3。這三個構想的任何一個的主幹道隧道均會以明挖回填方法興建、連接中環填海計劃第三期範圍的隧道作為起點，並橫跨地鐵荃灣線隧道，繼而沿灣仔海旁在填海土地以的明挖回填隧道穿過香港會議展覽中心的水道。在東面較遠處，構想 1 經過海底隧道口、前公眾貨物裝卸區和銅鑼灣避風塘底下，然後向上伸延至海平面以上，連接銅鑼灣避風塘以東的東區走廊。若選構想 2，路線會由前公眾貨物裝卸區以南移向內陸，避開位於海底隧道引路斜路結構的石錨，並且重建維園道，以便在銅鑼灣避風塘南沿岸騰出更多海旁用地。在地面道路之上會有一個園景平台，把維多利亞公園伸延至海旁。構想 2 的隧道會在銅鑼灣避風塘的東面直接連接東區走廊。由於構想 2 隧道會有反向彎位，引起安全關注，構想 3 的設計會是把海底隧道附近的一段隧道路線拉順，而隧道則會建於海底隧道口的地錨區之下通過，與構想 1 相類似。除此以外，構想 3 會保留構想 2 的所有重要特色；

(m) 結合三個隧道構想的功能及優化海濱的綜合概念已經制定；

(n) 我們就不同構想的主幹道隧道的重要指標作了比較，這些指標包括永久填海面積、對現有交通、公路結構和建築物的影響、規劃和土地用地考慮、環境問題、建築所需時間，以及建築及經常費用。比

較結果顯示隧道構想 2 和 3 皆不及隧道構想 1，特別是後者涉及的填海面積較前兩者的填海面積為小；

- (o) 隧道構想 1 亦較天橋方案可取，原因是前者影響維港的範圍較小、在建築期間對交通的影響亦較輕微、不必大量重建現有的公路結構、更有效優化海濱、造成較少空氣和噪音影響，以及不會造成重大景觀影響。天橋方案只在建築所需時間及建築和經常費用上較隧道方案為可取；

地面公路基建設施對維港規劃的影響

- (p) 隧道行政及通風大樓會設於路旁美化市容地帶或在比較少影響的海濱長廊區的主幹道隧道結構範圍之上。這些設施不會損害海濱的暢通程度或規劃。P2 路按規劃是在主幹道的範圍內，以盡量減少受公路基建設施影響的用地。它不會與新的海濱長廊區抵觸，而 P2 路之上的行人連接道會確保該路不會減低來往海濱的暢通程度；
- (q) 連接道會避免佔用任何擬建的行人連接道或來往海旁通道的範圍，並且會有效地改善通往灣仔北、銅鑼灣及海旁的車輛通道；

建議中優化海濱的構思

- (r) 我們已小心考慮公眾對優化海濱的建議，並連同主幹道隧道的功能形式，以確定優化海濱的綜合看法，包括：
 - i. 設於香港會議展覽中心以西的文化區，作為藝術及文化墟、表演場地及博覽海濱花園；
 - ii. 沿灣仔海旁的綠化消閑地帶，並設置園景康樂海濱長廊；
 - iii. 位於前公眾貨物裝卸區的水上活動地帶，供市

民使用；

- iv. 在銅鑼灣避風塘設文化古蹟地帶，保留現有的避風塘，並建造由維多利亞公園伸延至海旁的園景平台；
- v. 另一消閑地帶，或會以浮橋伸延至北角海旁；以及

(s) 上述優化海濱措施可作進一步研究，並收納在於建立共識階段製備更詳細的概念規劃圖。

16. 馬利德先生在總結時說，在二零零六年四月二十日檢討小組委員會的會議上，政府代表強調他們在規劃及發展灣仔發展二期時，須完全遵照《保護海港條例》及終審法院的裁決。決定主幹道路線和建築形式時的最重要考慮因素，應是所需填海範圍，而社會、經濟及景觀影響和“淺水”隧道的構思亦是考慮因素。檢討小組委員會經商議顧問的研究結果及建議後，表示支持沿岸走線是最合理和實際的做法，並接受創造五個文化、康樂和消閑地帶的優化海濱構思。雖然檢討小組委員會的意向並非接受天橋方案，但要求政府把該方案納入下一階段公眾諮詢的範圍內。檢討小組委員會亦要求政府就以下事宜提供更多資料：

- (a) “淺水”隧道構思的可行性(以及若可行的話，進一步發展該構思)；
- (b) “淺水”隧道構思的法律問題(即根據《保護海港條例》，此做法是否屬於填海活動)；以及
- (c) 灣仔北和銅鑼灣的連接道。

17. 委員接着就灣仔發展二期提出一連串事項，而有關意見和問題如下：

地面公路基建設施

- (a) 擬議公路基建設施是否足以應付日後需求；

- (b) 擬議連接道的容車量是否足夠，而這些道路是否必須。在維多利亞公園與新海旁區之間建造直接行人連接道是好事，但興建連接道 8 對公園會否造成不良影響；
- (c) 通風塔／建築物的數目和位置須清楚標明；

鐵路基建設施

- (d) 三個主幹道隧道構想，特別是構想 1，是否會對計劃中已處於成熟規劃階段的港島北線和沙中線造成不良影響；

臨時交通安排帶來的影響

- (e) 由於三個隧道構想均須進行臨時交通改道工程，因此委員關注到對交通影響的程度及時間，並要求顧問就每個隧道構想所預計產生車龍的長度提供數據；

“淺水”隧道的構思

- (f) 當局須仔細審議“淺水”隧道的構思，因為根據《保護海港條例》，若隧道結構剛好在水體之下，可能仍然屬於填海活動；
- (g) 一名委員認為，基於公眾不會利用淺水水體作康樂及消閑用途或海上交通，此做法並不可取；
- (h) 另一名委員提醒城規會，涉及在海港上高速行駛的小型船隻的意外可引致嚴重損毀及傷亡。因此，該名委員詢問此構思有否考慮為主幹道隧道提供充分保護；
- (i) 防波堤能否剛好建於水面之下，以期把海浪影響減低至可接受程度；以及
- (j) 當局須就水流和水質，以及對導航的影響提供更多

資料。

18. 盧迪生先生和馬利德先生在回應時提出下列要點：

地面公路基建設施

- (a) 中環灣仔繞道及支路會規劃以應付至二零一六年的預計交通需求；
- (b) 專家小組已確定有需要興建連接道。灣仔北的支路會為主幹道和區內道路網絡提供基本連接，把干諾道中／夏慤道／告士打道過份擠塞路段的交通移走，而銅鑼灣的支路會把繁忙的區內道路的交通移走，否則銅鑼灣、大坑、炮台山和天后區往中環的所有交通仍會繼續使用告士打道／夏慤道／干諾道中；
- (c) 上述連接道不會侵佔任何擬議行人連接道或海旁通道路線。雖然沿維多利亞公園北面的公共休憩用地會略為減少約 0.2 公頃，但建議的園景平台會提供由維多利亞公園伸延至銅鑼灣海旁的通道；
- (d) 主幹道隧道的通風系統需要建造三幢通風大樓，而該三幢通風大樓會建於中環填海計劃第三期的西面隧道口、主幹道隧道中部附近及灣仔發展二期東端的東面隧道口。當局已選定興建這些通風大樓的位置，以符合主要工程通風要求，以及盡量減少對北角海旁和住宅用途的不良影響；

鐵路基建設施

- (e) 為主幹道隧道和天橋方案制定路線時，當局已充分考慮計劃中的港島北線和沙中線。這些鐵路基建設施不會因興建主幹道及附連公路基建設施而受到限制；

臨時的交通安排帶來的影響

- (f) 中環灣仔繞道工程須進行臨時交通改道，難免對交通安排帶來的影響，而這是設計主幹道須考慮的其中一項重要因素。隧道構想 2 和 3 的隧道須作大量臨時交通改道。配合連接東區走廊，需把沿北角海旁相當長的一段現有東區走廊拆卸。糖水道交匯處與維園道之間的一段現有東區走廊須改建為新的臨時道路。重建維園道和告士打道亦須作大量交通改道；
- (g) 隧道構想 1 的隧道須作若干臨時交通改道，但改道的規模及造成的交通影響則相對很輕微，因為東區走廊的改道不會伸延至糖水道交匯處，而且通往維園道的現有東區走廊連接路會保留運作。維園道、告士打道和銅鑼灣天橋不會進行重建；
- (h) 建築期間大部分時間須安排臨時替代道路，隧道構想 2 和 3 所帶來的交通影響會維持大約 8 年，而隧道構想 1 所帶來的交通影響則大約會維持 7 年；

“淺水”隧道的構思

- (i) 由於海上交通(包括附近航道的遠洋輪船)可能會損壞主幹道隧道結構，因此有需要設置毛石推壘或海堤作保護用途。為海上安全起見，防波堤興建至水面之上使它清楚可見是較佳做法，而防波堤亦會在颱風季節提供基本的保障；以及
- (j) 公眾不能利用“淺水”隧道所造成的水體作康樂及消閑用途或海上交通。至於有人所關注該區的環境質素及水質和水流等事宜，將會於灣仔發展第二期檢討的下一階段再作研究。

19. 主席說，維港的整體美化須從隧道安全和海上交通方面考慮。她詢問“淺水”隧道的構思是否真的可行。梁銳剛先生在回應時說，檢討小組委員會亦曾提出類似問題，並認為該方案仍有待全面發展。因此，已要求顧問提供進一步資料，以供共建維港委員會考慮。

20. 主席說，城規會獲邀就公眾諮詢結果和顧問建議提出意見，在現階段，並沒有被請求選出特定的路線或中環灣仔繞道的建築形式。至於委員要求就每個隧道構想提供預計車龍長度數據，以及就水流、水質及“淺水”隧道構思對航道的影響提供進一步資料，她留意到公眾在下一階段諮詢也可能會提出類似要求，因此詢問該等資料是否已準備妥當。馬利德先回應說，他會跟進委員的要求，並於會後提交有關資料。

21. 一名委員對於當局提出具體建議作討論表示讚賞，並指出公眾應該不會接受主幹道天橋方案，而“淺水”隧道則會被視為填海。基於構想 1 的隧道是最可取的方案，他要求政府和顧問須向公眾清楚解釋該方案的優點，以便取得最廣泛的社會支持。主席說，在進行下一階段的公眾諮詢時，有需要令公眾把注意力集中於各可行方案的實用性和細節。

22. 主席多謝共建維港委員會、政府和顧問的代表出席會議。他們此時離席。

23. 休會 10 分鐘，於上午 11 時繼續會議。

[夏鎂琪女士此時到達加入會議，而陳嘉敏女士此時暫時離席。]

83. 會議於下午三時三十分恢復進行。

84. 秘書和下列委員出席這時段會議：

劉吳惠蘭女士

黃景強博士

陳嘉敏女士

譚鳳儀教授

陳華裕先生

陳偉明先生

簡松年先生

梁廣灝先生

林雲峰教授

邱小菲女士

陳炳煥先生

陳曼琪女士

陳旭明先生

鄭恩基先生

方和先生

鄭心怡女士

劉志宏博士

李慧琮女士

梁剛銳先生

趙慰芬女士

趙德麟博士

劉勵超先生

馮志強先生

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/S T/630

擬在劃為「綜合發展區(1)」地帶的東鐵火炭車站及
位於沙田坳背灣街和樂景街的毗連土地

進行綜合發展及提供政府、機構或社區設施和公共交通交匯處
(城市規劃委員會文件第 7559 號)

[聆訊以廣東話和英文進行]

簡介和提問部分

85. 這宗申請涉及九廣鐵路公司已歸屬的土地，當中包括東鐵火炭車站。趙慰芬女士就這宗申請申報利益，表示環境運輸及工務局局長是九廣鐵路公司管理局的成員。簡松年先生也就這宗申請申報利益，因為他在樂景街附近擁有物業。城規會認為簡先生所申報的利益與這申請沒有直接關係，因此他可繼續參加會議。

[趙慰芬女士此時暫時離席。]

86. 下列規劃署的代表此時獲邀出席會議：

許惠強先生 沙田、大埔及北區規劃專員

沈恩良先生 高級城市規劃師／沙田

87. 下列申請人的代表此時獲邀出席會議：

I. T. Brownlee 先生

呂榮梓先生

楊棋標先生

吳碧琪小姐

王明炎先生

莊國源先生

吳家倫先生

陳綺蓮小組

康冠偉博士
鄭美娟小姐
林靜瑜小姐
劉目明先生

88. 主席歡迎上述人士出席會議，簡略解釋覆核聆訊的程序，繼而請規劃署的代表向委員簡述這宗申請的背景。

89. 沈恩良先生應主席要求按文件詳載的內容陳述下列主要事宜：

- (a) 「綜合發展區(1)」用地三個部分(即 S1、S2 和 S3)各部分主要的擬議用途；
- (b) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會於二零零五年十一月二十五日拒絕擬議的綜合發展及提供政府、機構或社區設施和公共交通交匯處的申請，理由詳載於文件第 1.3 段；
- (c) 申請人為支持覆核申請而再提交的理據，有關理據撮錄於文件第 3 段；
- (d) 各政府部門的意見，有關意見撮錄於文件第 4.1 段。簡單而言，一些當局曾諮詢的政府部門(包括地政總署、運輸署和建築署)，就擬議發展仍未充分解決擬議計劃在綜合發展、設計、布局和交通方面的問題維持關注；
- (e) 當局在公眾查閱期內收到 14 份關於這宗覆核申請的公眾意見，詳情載於文件第 5 段。提意見人包括九廣鐵路公司、毗鄰倉庫擁有人和一些區內人士。他們不是反對擬議發展，便是對擬議發展非常關注，其中特別關注擬議發展對交通和視覺造成的影響，以及政府、機構或社區設施供應不足的問題；以及
- (f) 規劃署的意見——規劃署基於文件第 6.3 段詳載的理由，不支持這宗申請。總括而言，擬議發展性質

上不屬綜合發展，而且未能解決發展的限制，亦未完全利用「綜合發展區(1)」用地的發展潛力。申請人沒有提供足夠資料，以證明不屬申請人所有的S2和S3部分的發展會按建議推行。當局認為擬議發展的設計和布局並不妥善，在運輸和交通安排上有問題，擬議學校的位置亦不理想。此外，擬議發展對火炭車站和貨運場造成不良影響的問題，這宗申請仍未可以妥善解決。

90. 主席其後請申請人的代表闡述申請的內容。

91. I.T.Brownlee 先生借助席上展示的照片和繪圖，提述席上提交的資料，並提出下列要點：

發展的商議記錄和分階段進行發展的需要

- (a) 申請地點涵蓋三塊土地，包括 S1 部分申請人所擁有的地段、S2 部分的政府土地和 S3 部分九廣鐵路公司的土地。牛奶有限公司(申請人擁有地段前擁有人)和九廣鐵路公司聯合提交改劃地帶要求，並於二零零零年獲城規會同意，因此申請地點現劃為「綜合發展區(1)」地帶；
- (b) 九廣鐵路公司和牛奶有限公司在該塊土地改劃地帶後四年內，仍未能就共同發展「綜合發展區(1)」用地達成協議。申請人遂於二零零四年向牛奶有限公司購入 S1 部分的土地，但未能與九廣鐵路公司達成共同發展的協議。席上提交的文件所載的商議記錄，顯示自二零零四年年中以來，申請人已盡力嘗試與九廣鐵路公司共同發展申請地點；
- (c) 申請人亦已嘗試就這宗申請與九廣鐵路公司協調，但未能取得九廣鐵路公司對規劃許可申請附帶文件擬稿的意見。申請人知道九廣鐵路公司其後對這宗申請提出反對後，分別在二零零六年一月和四月，嘗試經由路政署和規劃署安排，與九廣鐵路公司舉行會議，但九廣鐵路公司均拒絕派員出席；

- (d) 在「綜合發展區」地帶分期推行發展並不罕見，特別是就土地擁有人未能達成協議的情況而言，有關例子比比皆是。舉例來說，機場鐵路九龍站的「綜合發展區」發展是由不同發展商分期在不同部分推行發展；
- (e) 關於《指定「綜合發展區」地帶及監察「綜合發展區」發展計劃的進度》的城規會規劃指引編號 17 訂明，倘若發展建議者能夠提出證據，證明確已竭盡所能收購該幅用地的餘下土地以進行發展，但卻無法與其他土地擁有人達成協議，可獲考慮容許發展計劃分期推行；

對拒絕理由的回應

- (f) 當局沒有充分理由拒絕申請，對拒絕申請理由的回應詳載於席上提交的文件；
- (g) 申請人無意不與九廣鐵路公司共同發展申請地點，但由於九廣鐵路公司與毗鄰倉庫擁有人(即華潤公司)就貨運場用途有合約問題，因此難以與九廣鐵路公司達成協議。申請人提交的總綱發展藍圖涵蓋整個「綜合發展區(1)」地帶，亦包括城規會和有關政府部門的規定，與先前就支持改劃地帶要求而提交的概念建議的綜合發展無異。日後發展 S3 部分九廣鐵路公司土地在技術上可行，但申請人未能提交詳情，亦不能使九廣鐵路公司就發展該部分的時間表作出承諾；
- (h) 交通噪音或不同用途毗鄰而立所產生的問題，均不應是拒絕申請的理由，因為環境保護署認為所提交的噪音影響評估在技術上可以接受，而且對工業噪音或空氣污染也沒有意見；
- (i) 在先前的建議和目前的計劃內，申請人均提議在貨運場和路軌上興建平台。由於這項工程由九廣鐵路公司負責，因此不會對鐵路設施的運作造成不良影響。路政署對建議沒有意見，只是促請申請人就發

展充分諮詢九廣鐵路公司，而申請人亦會繼續這樣做；

- (j) 鑑於申請地點地型所限，S3 部分的發展為長條形。申請人已經提交進一步的資料和其他設計方案，以解決視覺影響的問題；
- (k) 申請人曾建議負責於適當時間在 S1 和 S2 部分興建擬議的政府、機構或社區設施，費用由政府支付。撥款並非城規會決定的事宜，須與政府再行商議；
- (l) 申請的擬議布局不獲規劃署支持，因為該署認為與先前的概念計劃相比下，布局有欠妥善。不過，當局應留意先前的計劃只是發展的其中一個方案，並非城規會核准的計劃；以及
- (m) 大多數規劃署提出的問題均屬技術上的細節，可在其後的推行階段解決。附加規劃許可附帶條件，可確保有關問題會在適當的階段得以解決。

92. 王明炎先生借助一些圖則和繪圖，藉與先前就改劃地帶要求而提出的建議比較來解釋目前的計劃，並提出下列各點：

- (a) 在先前的建議中，八幢樓高 40 層的住宅樓宇羣集中在 S1 部分；在目前的計劃中，S1 和 S3 部分會按比例重新分配獲批准的總樓面面積，由於 S1 部分樓宇數量減至五幢，其中兩幢樓宇的建築物高度會為較低的 17 層，S1 部分造成的牆壁效應則可減低，而布局也會更為理想；
- (b) 目前建議的優點所在是：除了樂景街外，也可在坳背灣街增設一個車輛出入口；把擬議的小學由 S3 部分改在 S1 部分，可盡早興建該所小學；避免拆卸現有火車站，減輕對鐵路運作的影響；把平台高度由五層降至三層，以美化街景；藉建築物高度上的變化，盡量減低對視覺造成的影響；無須在樂景街的擬議緊急車輛通道上興建平台，可盡量減低對毗鄰何東樓(即沙田市地段第 470 號)擬議發展造成

的影響；

- (c) 目前建議的布局，可讓住宅樓宇享有更好的景觀。擬議住宅發展所在毗鄰火炭工業區，為消滅工業／住宅用途毗鄰而立所造成的不良噪音影響，目前的計劃與環境保護署先前同意的建議一樣，採用單方向的樓宇設計；
- (d) 單位數目因為平均單位面積增加而有所減少，並按照相關的規劃標準建議增加停車位的數量；
- (e) 目前的計劃並沒有影響該處的綜合發展，因為擬議的政府、機構或社區設施仍會設置，而有關設施亦無變更。擬議的學校仍是在平台上興建，與先前所建議一樣。巴士和小巴總站的位置會設於較接近火車站的位置，因此在位置上已有改善；
- (f) 駿景園 10 幢住宅樓宇建於現有路軌上，這項成功的發展證明同類發展可行，S3 部分的發展亦然。該部分發展只在運貨場上進行，貨運場內有不經常使用的路軌，亦沒有高壓電纜。此外，擬議的何東樓發展亦是在路軌上進行，預計 S3 部分在興建上也不會有問題；
- (g) S3 部分造成的牆壁效應，可藉採用梯級式的樓宇設計和設置空中花園來緩解。樓宇的數量亦可由五幢進一步減至四幢，以提供觀景廊；以及
- (h) 申請人願意興建 S2 部分政府土地上的擬議小巴總站。S1 和 S2 部分如進行聯合發展，則可在 S2 部分的平台增設施工通路，有助日後推行 S3 部分的發展。

93. 吳家倫先生借助一些繪圖解釋發展的興建方法，並提出下列各點：

- (a) 不論先前的建議還是目前的計劃，擬議發展均是建於貨運場和路軌的平台上；

- (b) 與先前建議相比下，擬建平台所需興建的樁柱數量相若。擬建的樁柱不會對貨運場日後的運作造成不良影響；此外，該處亦會闢設兩個鐵路側線區；
- (c) 在目前計劃下，除了 S3 部分一些支撐擬建住宅樓宇樁柱的闊度有別外，貨運場日後的布局與先前的建議相若；以及
- (d) 在 S3 部分貨運場上興建擬議發展在技術上可行。

94. 委員請規劃署的代表澄清下列事宜：

- (a) 在二零零六年四月以前，規劃署有否替申請人和九廣鐵路公司安排其他會議；
- (b) 擬議的總綱發展藍圖是否符合城規會規劃指引編號 17 關於分期推行發展的規定；
- (c) 就「綜合發展區」地帶的發展而言，是否有土地擁有人難以達成共識的先例，而有關個案又如何處理；
- (d) 擬議的學校是否教育統籌局規定興建，該局認為擬議學校應在何時興建；以及
- (e) 由於當局不能保證會批准申請人發展 S2 部分，擬議發展如果不能在樂景街設置車輛通道，在交通上會否有任何問題。

95. 許惠強先生回應如下：

- (a) 規劃署知道申請人曾聯絡九廣鐵路公司，但申請人只是在二零零六年四月才要求規劃署安排與九廣鐵路公司舉行會議。因此，二零零六年四月十九日的會議是規劃署首次安排的會議，但九廣鐵路公司拒絕派員出席；
- (b) 建議分期推行申請地點的發展，會減低發展設計的

靈活度，特別是 S2 部分的土地在目前的計劃中並未充分利用，而 S3 部分擬建的住宅樓宇也會造成不良的牆壁效應；

- (c) 按照獲批准的總綱發展藍圖在一些大型「綜合發展區」用地分期推行發展有先例可循；
- (d) 擬議的學校是教育統籌局規定興建的，但目前沒有興建有關學校的時間表；以及
- (e) 如未能在樂景街設置車輛通道，預期不會造成嚴重的交通問題，因為從坳背灣街也可到達擬議發展。

96. 委員亦請申請人的代表澄清下列事宜：

- (a) 如何確保 S2 和 S3 部分會進行發展；
- (b) 為何不能按照規劃標準就擬議學校提供較大面積的用地；
- (c) 申請人有否考慮修改 S1 部分的設計，以減低 S3 部分住宅樓宇所造成的牆壁效應；
- (d) 如果地價不獲優惠，申請人會否提供擬議的政府、機構或社區設施；以及
- (e) 為何 S2 部分沒有建議進行住宅發展；雖然 S2 和 S3 部分合計的用地面積較大，但 S1 部分是否獲分配較多住用總樓面面積。

97. I.T.Brownlee 先生和王明炎先生回應如下：

- (a) 申請人願意負責推行 S2 部分的發展，而九廣鐵路公司 S3 部分土地的發展時限未能確定。不過，S1 部分如進行發展，則可推動 S3 部分的發展；
- (b) 學校的用地不符合標準，但面積與先前改劃地帶要求所建議的一樣。如果把一些住宅樓宇改在 S2 部

分，則有空間擴大擬議學校的用地，以符合規劃標準；

- (c) 在 S2 部分興建住宅樓宇在技術上可行，事實上先前亦擬備了另一個計劃，當中建議在 S2 部分興建兩幢樓宇。不過，S2 和 S3 部分日後的住宅樓宇分布，須視乎九廣鐵路公司的意見；
- (d) 撥款問題是申請人與政府解決的事宜。擬議的政府、機構或社區設施必須有政策上的支持和撥款，申請人才會負責興建；以及
- (e) 在當局所批准的改劃地帶要求中，住用總樓面面積只分配給 S1 和 S3 部分，因此沒有建議在 S2 部分興建住宅樓宇。如要推行擬議發展，申請人須申請換地，因此每部分的發展潛力會在土地補價評估中反映。

98. 劉勵超先生就換地一事表示，由於申請須符合換地政策多項準則，即使申請人願意支付補價，也不保證擬議的換地申請會獲批准。

99. 關於擬議學校用地面積和 S3 部分發展牆壁效應的詢問，許惠強先生說，教育統籌局認為就學校所建議的用地面積不符合標準，難以用作興建學校。建築署亦表示關注擬議學校的天然光線和前往學校的行人通道的問題。建議把「綜合發展區(1)」用地分為三個較小部分，無疑減低了發展設計的靈活度。由於 S1 和 S3 部分住用總樓面面積建議按比例分布，而 S3 部分亦屬長條形，因此該部分造成的牆壁效應無可避免。

100. 一名委員指出，由於沙田的學校目前已經過多，如果只興建一所學校，擬議發展的布局或有改善的餘地。

101. 呂榮梓先生說，在「綜合發展區(1)」用地推行發展有兩個主要問題，關於商業的問題可由申請人自行解決，但九廣鐵路公司與毗鄰倉庫擁有人之間的合約問題則不能由申請人解決。城規會已經在大約六年前同意把該塊用地劃為「綜合發展區(1)」地帶，分期進行發展或者不是最理想的做法，但也是適

當的做法，以期盡早展開「綜合發展區(1)」用地的發展。

102. 由於申請人的代表沒有進一步意見，委員亦再沒有提出其他問題，主席告知他們覆核聆訊程序已經完成，城規會會在申請人的代表離席後進一步商議這宗申請，並在稍後把決定通知申請人。主席多謝申請人的代表及規劃署的代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

103. 委員就覆核申請提出下列意見：

- (a) 九廣鐵路公司與毗鄰倉庫擁有人之間的合約問題，不屬城規會考慮的事宜。是否接納擬議發展，應按其規劃上的優越之處來考慮。此外，還應考慮擬議計劃是否較先前就支持改劃地帶要求而提交的建議優勝；
- (b) 由於 S3 部分擬議發展會造成牆壁效應，以及預留不符合標準的用地興建學校，因此擬議發展的設計和布局均不能接受。目前的建議亦較先前的建議遜色。申請人應就申請地點的綜合發展再與九廣鐵路公司聯絡；
- (c) 目前的計劃在規劃和設計上的優越之處，均較先前的建議少。雖然申請人建議減少單位數量，但由於 S3 部分的樓宇數量增加，以及住宅樓宇排成長條形，因此擬議發展會造成牆壁效應的問題沒有改善。此外，擬議公共交通交匯處設於高層樓層並不理想，有委員亦關注擬議公共交通交匯處可容納小型巴士、的士和私家車上落客的數量；以及
- (d) 九廣鐵路公司應更積極推行「綜合發展區(1)」用地的發展。規劃署須就有關用地的綜合發展，繼續協助申請人聯絡九廣鐵路公司。

104. 主席說，有關用地先前改劃為「綜合發展區(1)」地帶，其規劃意向是把該處作綜合發展。申請人可考慮分期進行發

展，但每期的發展均應符合已核准的總綱發展藍圖，並按其推行。申請人所提交的總綱發展藍圖，在規劃和設計上的優越之處均不足以令城規會批准申請。此外，S2 和 S3 部分的擬議發展是否按建議推行也是未知數。她同意規劃署可協助申請人與九廣鐵路公司進行磋商。

105. 經進一步商議後，城規會決定駁回覆核申請，理由如下：

- (a) 「綜合發展區(1)」地帶的規劃意向，是把整個地區作綜合發展／重建。申請人提交的文件內沒有足夠資料，以證明擬議的分期發展在技術上可行，以及不違背以綜合形式發展整個地區的原有規劃意向；
- (b) 住宅樓宇的布局和布置並不理想，而發展的限制(特別是交通噪音和工業／住宅用途毗鄰相接的問題)亦未妥為解決；
- (c) 擬議發展或會影響東鐵火炭車站和毗鄰的路軌及貨運場的運作。申請人提交的文件內沒有足夠資料，以證明擬議的分期發展在技術上可行；
- (d) 申請人提交的文件內沒有足夠資料，以證明擬議發展不會對附近的發展造成不良的視覺影響；以及
- (e) 擬議政府、機構或社區設施和公共交通交匯處的設計、興建、撥款、運作和保養的責任尚未確定。當局關注納入或附連於發展計劃的政府、機構或社區和公共交通設施的需求及是否如期落實。

[林雲峰教授、方和先生、劉志宏博士、邱小菲女士和劉勵超先生此時離席，陳華裕先生、簡松年先生、趙德麟博士、陳曼琪女士和李慧琮女士此時暫時離席。]

[趙慰芬女士此時返回會議席上。]

議程項目 7

[公開會議(限於簡介及提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/TP/357

擬在劃為「住宅(乙類)1」地帶及「綠化地帶」的
大埔馬窩大埔市地段第 179 號
進行住宅發展並略為放寬層數
(城規會文件第 7560 號)

[聆訊以廣東話及英語進行。]

106. 由於 Hyder Consulting Limited 是這宗申請的顧問之一，而梁廣灝先生四年前擔任該公司的主席，因此就這宗申請申報利益。目前他與該公司沒有來往，所以獲准留在會議席上。

簡介和提問部分

107. 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員許惠強先生於此時應邀出席會議。

108. 以下的申請人代表亦於此時應邀出席會議：

薛嘉蓮女士
曾思蒂女士
陳冠恒先生
吳文強先生
黃偉河先生
周家明先生
柯慧珊小姐
谷祖安先生
鄒經宇教授
黃國堅先生
周家健女士
陳錦培先生

109. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋覆核聆訊的程序。主席繼而邀請規劃署代表向委員簡介這宗申請的背景。

110. 許惠強先生按照文件詳載的內容簡介有關申請，並提出下列要點：

- (a) 申請涉及略為放寬該「住宅(乙類)1」地帶的建築物高度限制，由停車位上加七層增至加八層，以便在地面一層加入一個九米高的空中花園；
- (b) 這宗申請在二零零五年十二月二十三日遭鄉郊及新市鎮規劃小組委員會拒絕，理由是並無有力的規劃理據或設計上特別優越之處，足以支持建造九米高空中花園的建議；
- (c) 申請人為支持覆核申請而提出的理據撮錄於文件第3段；
- (d) 政府部門的意見載於文件第4.1段。具體來說，屋宇署認為擬議空中花園的高度，須有進一步的理據支持。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境對擬議的空中花園有所保留，因為空中花園在視覺上影響毗鄰的發展；

[陳華裕先生及趙德麟博士此時返回會議席上。]

- (e) 覆核申請的公布期內接獲102份公眾人士意見。評論者反對申請，理由是關注擬議發展會對景觀、交通、空氣流通及環境有影響。有意見認為，申請地點應發展三層高的獨立式樓宇。此外，大埔民政事務專員曾接獲區內人士提出的反對；
- (f) 規劃署的意見－規劃署不支持這宗申請，因為加入九米高空中花園實屬過高。新增的一層會設置上落客貨區及住宅升降機大堂，因此並非純粹作擬議的空中花園之用。

111. 主席繼而邀請申請人的代表闡釋申請的內容。

[陳曼琪女士及李慧琼女士此時返回會議席上。]

112. 薛嘉蓮女士借助 PowerPoint 作簡介，並提出下列要點：

申請

- (a) 加入擬議的空中花園是理想的做法，因為可以盡量增加申請地點附近的空氣流量，解決位處盆地可能面對的空氣滯留問題。有關發展會盡量佔用最小的上蓋面積，並盡可能在申請地點提供康樂用地及種植樹木；
- (b) 擬議的空中花園符合政府提倡在發展中加入環保元素的政策，詳見於二零零一年二月由屋宇署、地政總署及規劃署發出題為「環保及創新的樓宇」的《聯合作業備考》第 1 號；
- (c) 擬議的九米高空中花園，較《聯合作業備考》第 1 號訂明的「不少於 4.5 米」淨高度為高，這樣可以進一步改善毗鄰御峰豪園的空氣流通量；
- (d) 除規劃署外，其他有關政府部門並無提出負面意見；

對規劃署意見的回應

- (e) 規劃署的意見是，擬議放寬高度會令整體高度增加 34%，但這個拒絕理由並不合理。有關的分區計劃大綱圖所訂立的高度限制是以層數計，並非以米(公尺)計算。訂立這個限制的原因，是擔憂吐露港會有噪音影響，但路政署安裝隔音屏障以後，吐露港公路的噪音已經不成問題。景觀方面，影響亦不見嚴重，因為該地點坐落於盆地，視覺上並非易受影響地點。擬議發展的建築物整體高度為主水平基準上 62 米；與附近高度由主水平基準上 60 米至 65 米不等的發展互相協調；
- (f) 至於須平衡改善空氣流通與不良視覺影響方面，擬議的九米高空中花園擁有 6 米淨空高度，能大幅改

善毗鄰發展的氣流(36.2%)，較最低要求的 4.5 米淨空能改善的氣流(13.9%)相比為高；

- (g) 批准加入高度相若的空中花園的申請，已見於先例，即分別位於長沙灣郝德傑道及石硤尾歌和老街的兩宗同類申請(編號 A/K5/520 及 A/K4/43)。該等申請均要求略為放寬建築物高度限制，以加入公用空中花園，並先後獲城規會在二零零三年批准；
- (h) 為回應規劃署關注空中花園作康樂用途的空地有限，上落客貨區將會設於空中花園之外，同時空中花園內會多種植 50 棵樹，作靜態康樂及美化視覺用途；

對公眾人士意見的回應

- (i) 「住宅(乙類)1」用地准許進行的住宅發展，最高地積比率為 1.8 倍，最高建築物高度為停車位上加七層；因此，如果依照評論者所提議，在申請地點興建三層高的獨立式樓宇，則有違規劃意向；
- (j) 至於區內人士關注的噪音及交通影響、砍伐樹木、阻礙空氣流通、污染空氣及對視覺的影響等問題，有關政府部門在這幾方面均無提出負面意見；以及
- (k) 擬議發展不會增加分區計劃大綱圖准許的發展密度，亦不會加劇該區所受的噪音及交通影響。加入空中花園會令建築物的覆蓋範圍縮少，並可盡量減少挖掘斜坡及砍伐樹木。空中花園的高度，是特別由香港中文大學一位氣流專家設計，以改善申請地點的氣流，有助吹散污染物。在「住宅(乙類)1」地帶上的任何發展，均難免會阻礙景觀，因此擬議布局已平衡多項考慮因素，包括對視覺方面的影響。

113. 鄒經宇教授借助 PowerPoint 解釋加入擬議的空中花園如何改善氣流，並提出下列要點：

- (a) 除了《聯合作業備考》第 1 號外，二零零三年全城清潔策劃小組發表的文件亦提倡設立通風廊；
- (b) 擬議的九米高空中花園會令附近的氣流增加 36.2%。提供擬議的空中花園對公眾有利，因為可以給毗鄰御峰豪園的倒置窄「T」形內角空地帶來足夠的氣流比率，解決空氣滯留的問題；
- (c) 擬議的空中花園有助地面的空氣流通，對行人亦有裨益；以及
- (d) 如果沒有擬議的空中花園，擬議發展與毗鄰的發展均會面對空氣滯留的困擾，而且熱力與污染物亦難以疏散。

114. 一名委員提出以下問題：

- (a) 除了提供一幅顯示擬議發展加入擬議空中花園後的合成照片外，可否提供沒有空中花園的合成照片；以及

[陳旭明先生此時返回會議席上。]

- (b) 是否根據申請所建議的六米淨空高度，計算九米高空中花園改善空氣流量的數字。

115. 薛嘉蓮女士說，申請書只顯示加入擬議空中花園後，有關發展的面貌，是因為照片的用意，在於顯示最不理想的情況下，擬議發展的一切影響。

116. 鄒經宇教授說，改善空氣流量的數字，是根據空中花園擬議高度，即九米計算得來的。

[簡松年先生此時返回會議席上。]

117. 同一名委員認為，必須提供一幅顯示該項發展沒有空中花園時樣貌的合成照片，以比較擬議發展附連與不附連空中花園時對視覺的影響。由於擬議空中花園只擁有六米淨空高度，

因此作比較時較適宜根據六米(而非九米)計算改善空氣流量的數字。

118. 鄒經宇教授回應說，雖然在評估時採用擬議空中花園的確實淨空高度會有效用，但評估結果顯示，加入空中花園後，空氣流量明顯有改善的趨勢。

119. 薛嘉蓮女士說，如果委員所關注的主要是視覺上的影響，申請人願意降低擬議空中花園高度至淨空高度 4.5 米，而仍然符合《聯合作業備考》第 1 號的最低規定。不過，這樣降低高度的代價，是植樹數目及氣流增幅均會減少。

120. 主席要求申請人確認，是否建議減少空中花園的淨空高度至 4.5 米。薛嘉蓮女士回應說，如果委員認為九米高空中花園過高，申請人會要求城規會延期對覆核申請作決定，以便申請人有時間設計一個已削減高度的空中花園計劃，並提供委員所要求的合成照片，供城規會考慮。

121. 由於申請人代表沒有其他意見，委員亦沒有提出其他問題，主席告知他們覆核聆訊的程序已經完成，城規會會在他們離席後進一步商議這宗申請，稍後會把決定通知申請人。主席多謝申請人代表及規劃署代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

122. 主席知悉並同意委員所指，擬議的九米高空中花園實屬過高，而擬議的放寬高度限制亦不能視為輕微。由於缺乏資料作支持，城規會難以在聆訊中評估申請人代表所建議，削減後的空中花園高度是否可以接受，因此較適宜延期對覆核申請作出決定，等待申請人提交進一步的資料。委員同意。

123. 經商議後，城規會決定因應申請人的要求延期對這宗覆核申請作出決定，以等待申請人提交進一步資料。城規會同意當局應在收到申請人提交的附加資料當日起計的三個月內，把這宗覆核申請提交城規會考慮。此外，城規會亦同意告知申請人，給予兩個月時間讓申請人預備擬提交的進一步資料；除非情況非常特殊，否則當局不會再批准延期。

[陳曼琪女士及李慧琼女士此時離席，梁廣灝先生及陳炳煥先生此時暫時離席。]

議程項目 8

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/NE-TK/200
擬在劃為「綠化地帶」和「鄉村式發展」地帶的
大埔汀角井頭村第 14 約
地段第 282 號 A 分段餘段(部分)及
第 283 號 A 分段餘段
興建屋宇(新界豁免管制屋宇)(小型屋宇)
(城市規劃委員會文件第 7558 號)

[聆訊以廣東話進行。]

簡介和提問部分

124. 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員許惠強先生此時應邀出席會議。

125. 下列申請人及其代表此時亦應邀出席會議：

彭煌秀先生
許軍兒先生

126. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋覆核聆訊的程序。主席繼而邀請規劃署代表向委員簡介這宗申請的背景。

127. 許惠強先生按文件詳載的內容作出簡介，並陳述下列主要事宜：

- (a) 二零零五年十二月二十三日，鄉郊及新市鎮規劃小組委員會拒絕擬議新界豁免管制屋宇(小型屋宇)發展規劃申請所持的理由，有關理由詳載於文件第 1.2 段；

- (b) 申請人所提交的書面申述，以及為支持其覆核申請而提出的主要理據，有關理據詳載於文件第 3 段；
- (c) 政府部門的意見－規劃署總城市規劃師／城市設計及園境不支持這宗申請，因為申請地點大部分土地位於「綠化地帶」內，屬與毗鄰鄉村民居之間的重要緩衝區。其他有關政府部門對覆核申請沒有進一步意見，只是大埔民政事務專員告知，所接獲的兩封表示支持有關申請的信件，其中內容已包括在申請人提交的書面申述內；
- (d) 在公布期內並無就覆核申請接獲公眾的意見；以及
- (e) 規劃署的意見－規劃署不支持這宗覆核申請，因為擬議發展既不符合「綠化地帶」的規劃意向，亦不符合評審小型屋宇發展規劃申請的臨時準則，即「鄉村式發展」地帶內可用作發展小型屋宇的土地並非普遍供不應求；以及批准這宗申請會立下不良先例。

[鄭心怡女士此時返回會議席上。]

128. 主席繼而邀請申請人代表闡述這宗申請。

129. 許軍兒先生提出下列要點：

- (a) 有關的大埔區議員支持這宗申請；
- (b) 除了規劃署外，有關政府部門並無負面意見；
- (c) 申請人是井頭村的原居村民，希望於同鄉的居所附近興建一幢小型屋宇。除了申請地點外，申請人並無覓得其他適合作有關用途的土地；
- (d) 申請地點與井頭村相距約 20 米，而距離「鄉村式發展」地帶 70 至 100 米的範圍內亦建有小型屋宇；以及

- (e) 申請人會履行城規會所附加的任何規劃許可附帶條件。

130. 由於申請人及其代表沒有進一步意見，委員亦再無提出其他問題，主席告知他們覆核聆訊的程序已經結束，城規會會在他們離席後進一步商議這宗申請，並會在稍後通知申請人城規會的決定。主席多謝申請人、申請人代表和規劃署代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

131. 主席表示，有關規劃意向旨在讓小型屋宇在「鄉村式發展」地帶內發展；不過，擬議發展已侵佔了旨在提供天然緩衝區的「綠化地帶」。此外，申請人未有提出充分理據，足以令城規會偏離「綠化地帶」的規劃意向。

[梁廣灝先生和陳炳煥先生此時返回會議席上。]

132. 一名委員贊同主席的意見，並認為沒有充分理由支持這宗申請，因為擬議發展不符合「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」，即「鄉村式發展」地帶內可用作發展小型屋宇的土地並非普遍供不應求。

133. 經進一步商議，城規會決定駁回這宗覆核申請，理由如下：

- (a) 擬議新界豁免管制屋宇(小型屋宇)並不符合該區「綠化地帶」的規劃意向，即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。申請書內未有提出充分理據，足以令城規會偏離這個規劃意向；
- (b) 擬議新界豁免管制屋宇(小型屋宇)並不符合「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」，因為即使申請地點完全位於有關「鄉村範圍」內，然而「鄉村式發展」地帶內可用作發展小型屋宇的土地並非普遍供不應求；以及

- (c) 批准這宗申請會為「綠化地帶」內的同類發展立下不良先例。如果同類申請均獲批准，累積影響所及，會導致自然環境質素普遍下降。

議程項目 9

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-NSW/165

把劃為「綜合發展區(1)」(指在提交申請時)及

「其他指定用途」註明「綜合發展區包括濕地復修區」

(現正生效)的元朗山貝涌口村附近第 115 約

地段第 1347 號餘段

作臨時駕駛學校及附屬用途(為期三年)

(城市規劃委員會文件第 7562 號)

[聆訊以英語進行。]

簡介和提問部分

134. 下列政府部門代表此時應邀出席會議：

蘇應亮先生 - 規劃署屯門及元朗規劃專員

呂瑩女士 - 運輸署助理署長／行政及牌照

135. 下列申請人代表此時亦應邀出席會議：

Phill Black 先生

陸迎霜女士

盧國英先生

梁盈鈞先生

楊秉坤先生

鄭志明先生

呂明堅先生

136. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋覆核聆訊的程序。主席繼而邀請規劃署代表向委員簡介這宗申請的背景。

137. 蘇應亮先生按文件詳載的內容作出簡介，並提出下列要點：

- (a) 二零零五年九月九日，鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)附加了規劃許可附帶條件(a)及(d)項，以解決在場外進行的重型車輛及掛接車輛駕駛訓練所產生的環境問題，而這宗覆核申請要求檢討有關的規劃許可附帶條件。自一九九二年起，申請地點是先前六宗由同一名申請人就相同的駕駛學校用途分別提出規劃申請並獲核准所涉及的地點。這宗申請獲小組委員會在附加規劃許可附帶條件下批准，批給為期三年的規劃許可；
- (b) 申請人為支持其覆核申請而提出的理據撮錄於文件第3段；
- (c) 政府部門的意見－運輸署告知，有關駕駛學校由申請人經營，是唯一一所專門提供掛接車輛駕駛訓練的學校。運輸署已對在平日及周末部分繁忙時段於公用道路進行駕駛訓練實施限制，而附加有關規劃許可附帶條件會進一步影響駕駛學校的運作。環境保護署(下稱「環保署」)在會上提交的補充文件所載的進一步意見中已確認，申請人所提交的交通噪音影響評估報告，未能處理因重型車輛駛經訓練路線一帶的民居時突然產生噪音，或學習駕駛人士在住宅發展附近轉動重型車輛時所引致的噪音滋擾問題。因此，環保署維持先前的看法，即除非把重型車輛及掛接車輛的駕駛訓練剔出駕駛課程範圍，否則，環保署不會支持這宗申請；
- (d) 在覆核申請的公布期內接獲一份由十八鄉鄉事委員會提出的公眾意見，提意見者支持城規會附加所有規劃許可附帶條件；以及
- (e) 規劃署的意見－規劃署不支持這宗覆核申請，理由

詳載於補充文件第 3.1 段。規劃署認為有需要附加規劃許可附帶條件(a)及(d)項，以處理進行重型車輛或掛接車輛駕駛訓練對附近住宅發展所構成的環境滋擾問題。當局須在駕駛學校的運作和環保署所關注的環境問題兩者之間取得平衡。

138. 主席繼而邀請申請人代表闡述這宗申請。

139. Phill Black 先生借助 PowerPoint 軟件，提出下列各點：

- (a) 擬議駕駛學校多次獲批給臨時性質的規劃許可，自一九九四年起投入運作；
- (b) 有關駕駛學校由一九九七年開始提供重型車輛的駕駛訓練，並自二零零三年起提供掛接車輛的駕駛訓練。有關訓練只涉及四架車輛，包括一架中型貨車、一架掛接車輛及兩架旅遊車；受訓人數每年約為 900 人。大部分學員只可在工餘接受訓練，而最繁忙的訓練時段是傍晚、星期六下午及星期日；
- (c) 掛接車輛駕駛訓練的路線有三條，而旅遊車駕駛訓練的路線則有兩條。有關訓練路線經妥善規劃，並獲運輸署批准和元朗區議會認可，平均長度約五千米，其中 75% 的路段面向工業區，包括元朗工業邨和東頭工業區，而 25% 的路段則面向主要為村屋的現有住宅區；
- (d) 學員在訓練路線駕駛重型或掛接車輛時速度緩慢，不大可能會造成重大的交通噪音影響。有關的交通調查顯示，大量重型車輛、巴士及掛接車輛在面向住宅區訓練路線的主要路段(包括福喜街及宏樂街)行駛，產生交通噪音。相比之下，在場外進行訓練的四架車輛所引致的交通噪音問題並不顯著；
- (e) 申請人所提交的交通噪音評估報告指出，不論重型及掛接車輛的駕駛訓練是否存在，也不會導致有關地點的背景噪音水平出現差距。《處理臨時用途及

露天貯存用地的環境問題作業指引》只禁止在晚上十一時至早上七時進行高噪音運作，而擬議訓練時間亦符合有關規定；

- (f) 並無接獲區內人士對重型或掛接車輛駕駛訓練的噪音影響的投訴；
- (g) 當局基於交通方面的理由，已限制有關駕駛訓練在日間部分時間進行。駕駛學校不得在晚上七時半後使用公用道路，而私人駕駛教師卻可在不受規管的情況下，在同一路段提供同類的訓練，這樣並不公平。運輸署認為，實施這種限制會妨礙順利和有效推行雙軌制的駕駛訓練政策，影響深遠；以及
- (h) 要求城規會刪除對這宗申請所附加的規劃許可附帶條件(a)及(d)項。倘附加若干限制條件實為必要，申請人準備接受不得於晚上十時半後在場外進行重型或掛接車輛駕駛訓練的限制條件。

140. 梁盈鈞先生補充說，在場外進行重型車輛及掛接車輛駕駛訓練只涉及四架車輛，而申請人所提交的交通調查亦顯示，有關車輛只佔訓練路線交通流量的一小部分。當局並無接獲公眾對駕駛訓練的投訴，有關車輛亦非交通噪音滋擾的來源。因此，對駕駛學校和學員而言，附加有關限制條件既不公平，亦不合理。

141. 梁盈鈞先生回應一名委員的詢問時表示，學員不會在道路上學習泊車或倒退行駛車輛。駕駛學校為重型車輛及掛接車輛司機提供有系統的訓練，所有學員須先參加課堂訓練，學習在街道以外的地方泊車，然後才在路面駕駛。

142. 一名委員詢問規劃署對申請人聲稱晚上七時半後訓練路線的交通噪音主要來自日常的交通流量的意見。蘇應亮先生表示，規劃署並無進行任何交通調查。申請人所作的交通調查顯示，福喜街的交通流量主要來自附近的元朗工業邨，而非駕駛學校。

143. 趙慰芬女士詢問，倘保留檢討中的規劃許可附帶條件，

預計會出現什麼問題。呂瑩女士就此回應如下：

- (a) 運輸署採取雙軌制的政策，以配合駕駛訓練的需要，即一方面鼓勵駕駛學校提供在公用道路以外場地的駕駛訓練，另一方面又容許私人駕駛教師提供在公用道路上進行的駕駛訓練。運輸署已禁止駕駛學校在上午及傍晚繁忙時段進行場外駕駛訓練。倘有關規劃許可附帶條件須予保留，駕駛學校便不能在下午四時半後提供有關訓練，這會嚴重影響駕駛學校的學員，亦妨礙駕駛訓練政策順利推行；
- (b) 由於學員先會在公用道路以外的場地接受訓練，因此在路面駕車前，已掌握了一些基本知識。此外，由於學員必須具有三年或以上的駕駛經驗，才可參加中型貨車及巴士駕駛訓練課程，而參加掛接車輛駕駛訓練的學員亦應已持有中型貨車駕駛執照，因此，學員有豐富的駕駛經驗；以及
- (c) 有關學員主要為職業司機，他們工餘時才可接受訓練。當局限制駕駛學校進行場外訓練，可能會鼓勵市民參加由私人駕駛教師提供在其他地區道路上進行的駕駛訓練。從交通管理角度而言，這種情況並不理想。

144. 趙德麟博士表示，環保署關注重型車輛或掛接車輛駕駛訓練的事宜，因為根據《處理臨時用途及露天貯存用地的環境問題作業指引》第 4.2(a)(ii)段，容許重型車輛行駛時產生的滋擾影響有關道路 50 米範圍內的居民，從環保而言並不理想。環保署所關注的事項，是申訴專員先前處理部分個案時所鑑定的沿線交通噪音滋擾的問題，環保署並無意限制駕駛學校的運作。

145. 由於申請人代表沒有進一步意見，委員亦再無提出其他問題，主席告知他們覆核聆訊的程序已經結束，城規會會在他們離席後進一步商議這宗申請，並會在稍後通知申請人城規會的決定。主席多謝申請人代表和規劃署代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

146. 一名委員表示可從寬考慮有關覆核申請，因為該四架重型或掛接車輛所產生的場外交通噪音問題並不嚴重。此外，由於大部分學員只可工餘時參加訓練課程，在晚間提供有關訓練是有實際需要的。另一名委員持相同意見，並認為個別路段的交通噪音滋擾問題若嚴重至令人憂慮的地步，則解決方法應是禁止在有關道路進行任何重型或掛接車輛的駕駛訓練，而非純粹對駕駛學校施加限制。

147. 有兩名委員不支持這宗覆核申請，所持理由如下：

- (a) 駕駛學校會產生交通噪音，對居民所造成的不良影響惹人關注。當局可考慮限制申請人於晚上七時半後，在沿主要住宅發展一帶訓練路線的部分路段，提供重型車輛及掛接車輛的駕駛訓練；以及
- (b) 居民受到交通噪音影響，有關問題值得關注。此外，有關駕駛學校的沙田分校先前提供的場外訓練亦被人投訴。

148. 主席表示，一直以來，並無接獲有關駕駛學校提供的重型或掛接車輛駕駛訓練的投訴。當局基於交通理由，禁止駕駛學校在下午四時半至晚上七時半進行場外駕駛訓練，而檢討中的規劃許可附帶條件更令其無法在下午四時半後進行任何場外訓練。委員可考慮放寬有關限制，以期在駕駛學校的營運需要和對居民的交通噪音影響兩者之間取得平衡。

149. 趙德麟博士表示，噪音滋擾投訴通常針對晚上九時半後所發出的噪音，因此委員或可考慮限制任何在晚上九時半後進行的重型或掛接車輛駕駛訓練。委員認為這項建議不錯，是折衷的做法。

150. 趙慰芬女士詢問，對駕駛學校於申請地點以外的運作附加限制條件，做法是否恰當。主席表示，此舉符合運輸署所採用的準則，因為運輸署已施加同類限制，禁止有關駕駛學校在下午四時半至晚上七時半，進行場外訓練。

151. 經商議後，城規會決定把規劃許可附帶條件(a)項修訂為「在規劃許可有效期內，不得在晚上九時三十分後在申請地點外進行重型車輛或掛接車輛的駕駛訓練」。

[譚鳳儀教授此時離席。]

議程項目 10

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-PS/232

擬在劃為「綠化地帶」的元朗屏山永寧村第 122 約地段第 914 號、915 號、916 號、917 號(部分)和 919 號臨時露天存放建築材料及五金原料(為期三年)
(城規會文件第 7563 號)

[聆訊以廣東話進行。]

簡介和提問部分

152. 規劃署屯門及元朗規劃專員蘇應亮先生此時應邀出席會議。

153. 下列申請人代表此時應邀出席會議：

陸紹全先生
李偉杰先生

154. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋覆核聆訊的程序。主席繼而邀請規劃署的代表向委員簡介這宗申請的背景。

155. 蘇應亮先生根據文件詳載的內容作出簡介，並提出下列要點：

- (a) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零零五年十一月二十五日拒絕這宗作臨時露天存放建築材料及五金原料的申請所持的理由，有關理由載於文件第 1.2 段；

- (b) 申請人所提交的書面申述，以及為支持其覆核申請而提出的主要理據，有關資料詳載於文件第 3 段；
- (c) 政府部門的意見－渠務署告知，申請人沒有提交排水建議，以證明申請的用途不會對排水造成不良影響。運輸署告知，批准這宗申請，或會為附近地區的其他同類申請立下不良先例。環境保護署(下稱「環保署」)鑑於有關發展對附近易受影響設施造成塵埃和噪音滋擾，以及場外交通噪音滋擾不大可能透過實施場內特定消滅噪音設施的規定減低，因此不支持這宗申請；
- (d) 在公布期內沒有就覆核申請接獲公眾的意見。在根據第 16 條提出申請的階段接獲兩份公眾意見書，提意見人主要擔心有關發展會對附近民居造成噪音和塵埃滋擾，因而提出反對；以及
- (e) 規劃署的意見－規劃署不支持這宗覆核申請，原因是根據有關「擬作露天貯物及港口後勤用途而提出的規劃申請」的城規會指引，申請地點屬於第 4 類地區；除非情況特殊，否則有關申請通常會遭拒絕。規劃署不支持這宗申請，理由詳載於文件第 6.3 段。

156. 主席繼而邀請申請人代表闡述有關申請。

157. 陸紹全先生提出下列要點：

- (a) 申請人明白，取得有關發展的規劃許可機會很微。他已準備把有關發展遷往另一個合適地點；
- (b) 然而，鑑於其他地點租金高昂，申請人不容易覓得合適地點；
- (c) 申請地點僅作露天貯物用途，偶爾需以輕型車輛運送貨物；
- (d) 由於規劃事務監督可對有關地點採取執行管制行

動，申請人遂申請覆核小組委員會拒絕這宗申請的決定。與此同時，申請人已就運輸署、環保署和區內人士就有關發展所表達的關注，尋求解決方法；以及

- (e) 申請人希望城規會批准有關發展，批給有效期較短的規劃許可，以便有時間把業務遷往別處。

158. 由於申請人代表沒有進一步意見，委員亦再無其他問題，主席告知他們覆核聆訊已經完成，城規會會在他們離席後進一步討論這宗申請，並在稍後把決定通知申請人。主席多謝申請人代表及規劃署代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

159. 由於政府部門和區內人士提出多項惹人關注的問題，以及這宗申請不符合相關的城規會規劃指引，委員認為這宗申請不可予以從寬考慮。

160. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請，理由如下：

- (a) 擬議發展不符合「綠化地帶」的規劃意向，即利用天然地理環境作為市區發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展。根據一般推定，此地帶不宜進行發展；
- (b) 擬議發展與毗連該區的民居不相協調；
- (c) 這宗申請不符合城規會就「擬作露天貯物及港口後勤用途而提出的規劃申請」所頒布的規劃指引的整體意向，原因是當局未曾就申請地點批給許可，而且政府部門提出負面意見，及當局接獲區內人士的反對。此外，申請人沒有提交有關的技術評估／建議，以證明申請用途不會對附近地區的排水、交通及環境造成不良影響；以及
- (d) 在「綠化地帶」內沒有同類申請曾獲批給許可。批准這宗申請會立下不良先例，倘區內這些申請獲得

批准，累積影響所及，會導致該區的環境質素普遍下降。

議程項目 13

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第8條

將《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號S/SK-CWBS/1A》

呈交行政長官會同行政會議核准

(城規會文件第7569號)

182. 秘書簡介文件內容。

183. 經商議後，城規會：

- (a) 同意《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號 S/SK-CWBS/1A》及其《註釋》(分別載於文件附件 I 和 II)可根據《城市規劃條例》第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；
- (b) 通過《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號 S/SK-CWBS/1A》最新的《說明書》(載於文件附件 III)。該《說明書》以城規會的名義發出，旨在闡述城規會擬備該分區計劃大綱草圖時就各土地用途地帶所訂定的整體規劃意向和目的；以及
- (c) 同意最新的《說明書》可連同該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 18

[公開會議]

其他事項

187. 餘無別事，會議於下午七時五十分結束。