

二零零九年十一月十三日舉行的城市規劃委員會  
第 947 次會議記錄

---

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 周達明先生	主席
黃澤恩博士	副主席
陳華裕先生	
陳偉明先生	
陳弘志先生	
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	
杜本文博士	
黃遠輝先生	
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	
鄭心怡女士	
劉志宏博士	

李慧琼女士

陳仲尼先生

梁剛銳先生

李偉民先生

馬錦華先生

鄧淑明博士

環境保護署副署長

黃耀錦先生

地政總署署理副署長(一般事務)

茹建文先生

民政事務總署助理署長(2)

曾裕彤先生

規劃署署長

伍謝淑瑩女士

規劃署副署長／地區

黃婉霜女士

秘書

**因事缺席**

杜德俊教授

葉天養先生

鄭恩基先生

方和先生

林群聲教授

陳漢雲教授

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)  
陳偉偉先生

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  
謝建菁女士(上午)  
朱慶然女士(下午)

城市規劃師／城市規劃委員會  
鄭韻瑩女士(上午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會  
黎萬寬女士(下午)

### 議程項目 1

[公開會議]

#### 通過二零零九年十月三十日第 946 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零零九年十月三十日舉行的第 946 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

### 議程項目 2

續議事項

[公開會議]

2. 秘書報告說並無續議事項。

### 議程項目 3

[公開會議]

中環新海濱城市設計研究計劃－經修訂的規劃及城市設計建議  
(下稱「研究」)

(城規會文件第 8448 號)

---

[會議以廣東話進行。]

3. 以下委員就此項目申報利益：

- |       |  |
|-------|--|
| 黃婉霜女士 | - 研究督導小組主席   |
| 黃澤恩博士 | - 共建維港委員會(下稱「建港會」)轄下中環新海濱城市設計研究專責小組(下稱「專責小組」)主席，專責小組曾向研究小組提出建議 |
| 梁乃江教授 | - 與可能會受研究建議影響的紅十字會和香港演藝學院有業務往來                                 |
| 林雲峰教授 | - 與香港理工大學的顧問有業務往來  |

- 林群聲教授 - 城市大學教學人員\*
- 陳曼琪女士 - 城市大學校董會成員\*
- 陳仲尼先生 - 城市大學顧問理委員會成員\*  
\*(顧問小組成員-城大專業顧問有限公司隸屬於城市大學)
- 陳漢雲教授 - 研究的顧問小組成員

4. 委員得悉林群聲教授已就無法出席會議致歉，而陳曼琪女士和陳漢雲教授尚未到席。委員同意，由於這只是簡介，故其他已申報利益的委員可以留席，並參與討論。

5. 以下政府和顧問小組代表此時獲邀出席會議：

李志苗女士	規劃署助理署長／特別職務
龍小玉女士	規劃署總城市規劃師／特別職務
張恩瑋女士	發展局首席助理秘書長(海港)
李錦生先生	土木工程拓展署署理總工程師(港島)1
陳仲元先生	運輸署高級工程師／房屋及策劃
阮博文教授	香港理工大學
李鐸教授	香港理工大學
駱湛才博士	香港理工大學
施家殷先生	凱達環球有限公司
葉敏翹女士	凱達環球有限公司
楊式堂先生	凱達環球有限公司
利雨兒女士	凱達環球有限公司

6. 主席歡迎上述人士出席會議，並請政府和顧問小組的代表向委員簡介文件。

7. 李志苗女士作出簡介，並提出以下要點：

- (a) 規劃署於二零零七年應城市規劃委員會(下稱「城規會」)的要求委託進行研究，以優化現時的城市設計

大綱，並就中環新海濱的八塊主要用地擬備規劃大綱／設計綱領；

- (b) 當局於二零零八年四月展開第二階段公眾參與，徵詢公眾對中環新海濱優化建議的意見；
- (c) 當局以不同方法進行了廣泛的諮詢，並委託香港理工大學(下稱「理大」)收集公眾意見，以及對所收集的意見進行獨立分析；
- (d) 建港會轄下的專責小組就研究提出非常有用的建議。他們亦進行了綜合意見論壇，以聽取公眾的意見，並於二零零九年八月向政府陳述了有關建議；以及
- (e) 研究小組會向委員簡介在第二階段公眾參與收集的意見和修訂建議。

[吳祖南博士和杜本文博士此時到達參加會議。]

8. 阮博文教授借助投影片，簡介研究的第二階段公眾參與的結果，並提出以下各點：

#### 背景

- (a) 當局於二零零八年四月十一日至七月底就研究進行第二階段公眾參與；
- (b) 第二階段公眾參與的目標是就擬議城市設計理想和設計大綱，以及主要用地的設計概念(包括重組皇后碼頭及舊天星鐘樓的設計概念)，收集公眾的意見和建議；

#### 參與過程

- (c) 當局透過多項公眾參與活動收集公眾的意見和建議，活動包括公眾展覽、巡迴展覽、專題小組工作坊、公眾參與論壇、意見卡、面談訪問、電話調

查，以及為有關公眾組織和諮詢團體及 18 區區議會舉辦簡介會。此外，當局亦邀請公眾提交書面意見；

- (i) 當局舉辦了廣泛的公眾參與活動如下：
  - 兩個公眾展覽(約 13 700 人次)；
  - 七個巡迴展覽(約 11 340 人次)；
  - 專題小組工作坊(有 49 名來自相關專業團體和學術機構的人士參與)；以及
  - 公眾參與論壇(有 142 名公眾人士參與)；
  
- (ii) 當局亦委託理大的公共政策研究所從不同渠道收集公眾意見：
  - 收集了 1 872 份意見卡；
  - 在公眾展覽場地完成了 365 個有效的面談訪問；以及
  - 進行了 2 471 個成功的電話調查；
  
- (iii) 從多個機構和個別人士接獲共 64 份意見書；
  
- (iv) 為全部 18 個區議會、有關公眾組織和諮詢團體及有興趣的專業組織和機構舉辦了簡介會；

### 意見分析

- (d) 意見分析分為量性分析和質性分析：

- (i) 量性資料分析所處理的，是就意見卡、面談訪問及電話調查的選擇題所得的回應，以及記錄於專題小組工作坊和公眾參與論壇的量性資料；
  - (ii) 質性資料分析所處理的，是在意見卡、面談訪問、專題小組工作坊和公眾參與論壇、意見書，以及在為相關公眾組織及諮詢團體和18個區議會舉辦的簡介會中所收集的任何其他意見和建議。獲取公眾意見主要概況的方法，是把不同來源的質性資料編纂成10 203個文字段(即表達個別意見的一個句子或一組句子)。回應者倘清楚指出同意某個概念的設計，其意見會視為「正面」，倘他們不同意，其意見則為「負面」，倘有關意見不能清楚確定為「正面」或「負面」，則分類為「其他意見」；
- (e) 整體而言，資料分析的過程準確性高，有多元化的資料來源、資料來源均有頗大的數量、有電腦輔助質性資料分析及使用三角印證方法交叉核實量性和質性資料；

#### *調查結果撮要*

- (f) 回應者大多數支持整體設計理想，即建立一個朝氣蓬勃、綠化和暢達的中環新海濱，質性分析中記錄的相關意見有約59%被視為正面意見；
- (g) 回應者普遍支持採用可持續及均衡的形式來設計中環新海濱。量性資料顯示大部分回應者／參與者贊成或十分贊成可持續及均衡的形式。質性分析中記錄的相關意見有約59%被視為正面意見；
- (h) 大部分回應者／參與者贊成或十分贊成經優化的城市設計大綱能滿足公眾對朝氣蓬勃、綠化和暢達的中環新海濱的期望；



*一號和二號用地(毗連中環四號至六號碼頭的「綜合發展區」用地和國際金融中心二期以北的「商業」用地)*

- (i) 一號和二號用地的擬議設計概念獲得普遍支持，特別見於意見卡和面談訪問的量化分析結果。質性分析中記錄的相關正面意見有約 84% 涉及概念 A (酒店和辦公室)，約 16% 涉及概念 B (辦公室和辦公室)；
- (j) 主要調查結果是設計概念獲得普遍支持，但專題小組工作坊的參與人士約半數表示概念 A 和概念 B 兩者皆不喜歡，約另一半選擇概念 A 或概念 B，或兩者皆喜歡。在選擇概念 A 或概念 B 的人士當中，選擇概念 A 的明顯較選擇概念 B 的為多；
- (k) 支持的意見認為有需要在有關用地進行商業發展，而發展密度亦可以接受。反對意見則關於有關用地，尤其一號用地，的酒店和辦公室大廈會妨礙空氣和行人流通；

[陳炳煥先生此時暫時離席。]

*三號用地(皇后像廣場以北的「綜合發展區」用地)*

- (l) 三號用地的擬議設計概念獲得普遍支持。相對於概念 A (園景平台較小)，概念 B (園景平台較大) 獲得較多支持，但面談訪問及專題小組工作坊的選擇傾向並不明顯。質性分析中記錄的相關正面意見有約 53% 涉及概念 B，約 47% 涉及概念 A；
- (m) 支持的意見主要有關降低建築密度並提供多層行人通道的建議。反對意見大致是關於園景平台設計欠佳及缺乏路面活動；

*四號用地(大會堂以北的用地)*

- (n) 設計概念獲得普遍支持。相對於概念 B (較少獨立建築物及沒包括天星鐘樓)，意見卡、面談訪問和公眾

參與論壇所取得的大多數回應傾向支持概念 A (較多獨立建築物及包括天星鐘樓)。另一方面，專題小組工作坊則傾向選取概念 B。質性分析中記錄的相關正面意見有約 63% 涉及概念 A，約 37% 涉及概念 B；

- (o) 支持意見指出多幢小型獨立建築的大樓設計較為開揚，反對意見則主要關於擬議建築物與大會堂是否協調；

*五號及六號用地(中信大廈以北及香港會議展覽中心擴建部分附近的用地)*

- (p) 就五號及六號用地而言，大多數回應者／參與者喜歡有關的設計概念。質性分析記錄的相關意見中分別約有 55% 和 58% 是正面意見；
- (q) 用地的擬議藝術及文化設施獲得普遍支持。有些人關注到有關設施會否與西九的設施重疊，亦有人建議進一步改善該用地的暢達程度和活力；

*七號用地(海濱長廊)*

- (r) 擬議設計概念獲得普遍支持。意見卡、面談訪問和電話調查的回應大多數喜歡概念 B (都市綠洲)，而在專題小組工作坊和公眾參與論壇中，則有較多參與者喜歡概念 A (都市公園)。質性分析的相關正面意見大部分(約 68%) 涉及概念 B，約 32% 涉及概念 A；
- (s) 支持概念 B 的意見表示設計概念有特色，值得讚許，反對意見主要關於擬議長廊的設計和主題問題；

*重組皇后碼頭及八號用地*

- (t) 意見卡、面談訪問和公眾參與論壇的回應大多數喜歡概念 A (在海濱重組皇后碼頭)，區議會亦明顯支

持概念 A，在獲諮詢的 18 個區議會中，有 16 個已通過議案，支持在海濱重組皇后碼頭供公眾使用。專題小組工作坊則意見不一。雖然較多回應支持概念 B(原址重組皇后碼頭)，但亦有很多意見兩個概念都喜歡，或只喜歡概念 A，或沒有選擇傾向。至於電話調查，選擇概念 A、概念 B 及沒有選擇傾向的人士人數相若。質性分析記錄的相關正面意見有約 61% 涉及概念 A，約 39% 涉及概念 B；

- (u) 支持概念 A 的意見包括能恢復皇后碼頭的碼頭功能，而支持概念 B 的意見包括能保留皇后碼頭的歷史意義。有少數回應者支持不重組皇后碼頭；

#### *重建舊天星碼頭鐘樓*

- (v) 擬議設計概念獲得普遍支持，但選擇取向並沒有明顯一致的意見。意見卡和公眾參與論壇有較多回應喜歡概念 A(在四號用地重建鐘樓)；在面談訪問、電話調查及專題小組工作坊中，則有較多回應喜歡概念 B(在原址附近重建鐘樓)；
- (w) 質性分析中的有關正面意見頗為平均地分佈於概念 A 和概念 B，質性分析中的相關正面意見有約 49% 涉及概念 A，約 51% 涉及概念 B；
- (x) 支持概念 A 的意見指出設計概念會令舊天星碼頭鐘樓成為匯聚點，而支持概念 B 的意見表示這樣能凸顯其歷史意義。然而，有意見認為沒有需要重建鐘樓；以及

#### *其他事宜*

- (y) 在所接獲的很多意見中提出的其他事宜，包括可持續的建築設計、綠化、提供環保的設施，道路和行人通道的問題，沿 P2 路設計一條寬闊的園景林蔭大道，提供更多元化的設施，研究的公眾參與過程，填海事宜，提供單車徑或其他環保交通工具的建議以及海濱發展的管理。

9. 龍小玉女士借助投影片，簡介建港會轄下專責小組所作的建議，並提出以下各點：

- (a) 建港會設立專責小組，是爲了就研究及其公眾參與事宜提供建議。當局於二零零八年十二月十日及二零零九年一月八日向專責小組簡介了第二階段公眾參與的結果及初步設計的回應。專責小組其後在二零零九年二月二十八日舉辦了一個公眾綜合意見論壇，聆聽其他建議的簡介和公眾的意見。專責小組於二零零九年八月十七日向政府和建港會提交建議，有關建議載於文件附件 B；
- (b) 在整個過程中，專責小組就研究提出的關注事宜已處理和大部份的建議獲得採納。專責小組對中環新海濱的設計和發展提出的事宜大部分獲得採納，包括重新分配一號及二號用地的總樓面面積至其他選址(例如五號用地)、取消二號用地的公共交通交匯處、原址重建舊天星碼頭鐘樓、改善香港演藝學院擴建部分和擬議香港視覺藝術教育中心附近一帶的連接系統、修訂分區計劃大綱圖以納入新設計概念以及提供連續的單車徑，以及減少解放軍碼頭對海濱的影響；以及
- (c) 至於重組皇后碼頭，雖然專責小組的大部分非官方成員傾向原址重建皇后碼頭及在碼頭前方建造一個大型人工湖，但小組的建議未獲政府採納，因爲公眾回應的意見顯示較少公眾支持在原址重組皇后碼頭。在 18 個獲諮詢的區議會中，有 16 個(包括中西區區議會)支持在海濱重組皇后碼頭，以恢復其碼頭功能。政府認爲人工湖方案並不可取，因爲須爲 P2 路重定路線，令重組皇后碼頭的時間推遲一年，而重定的 P2 路會把部分三號和四號用地斜切開來，令貫通南北的行人通道受到影響。此外，最重要的是應在那裡重組皇后碼頭，倘皇后碼頭在海濱重組以恢復其碼頭功能，那麼跟原址重組皇后碼頭相關連的「人工湖」建議便不需再考慮。因此，政府於二零零九年八月告知建港會及向公眾宣布，皇后碼頭會在中環九號和十號碼頭之間的海濱重組。

10. 施家殷先生借助投影片，簡介研究中主要用地的經修訂設計概念和建議的詳情，以及經修訂的總綱發展藍圖，並提出以下要點：

*一號及二號用地(毗連中環四號至六號碼頭和國際金融中心二期的「綜合發展區」用地和「商業」用地)*

- (a) 建議把一號用地及二號用地由酒店及辦公室發展改為朝氣蓬勃、引人入勝和暢達的文娛樞紐及多元化用途區，作低層標誌式發展，包括兩幢兩層大樓(主水平基準上 25 米)及一幢六層大樓(主水平基準上 60 米)，整體總樓面面積為 22 520 平方米，可作包括展示香港的展覽、文娛和「政府、機構或社區」用途、零售、餐飲和娛樂等用途；
- (b) 建議闢設大型園景平台，把商業中心區和新海濱連接起來，方法是把道路及「政府、機構或社區」地帶覆蓋。園景平台會提供約 1.7 公頃公眾休憩用地，包括可用來舉行節日活動的中央廣場；
- (c) 建議在中環四號至六號碼頭上蓋增設一層半商用樓層，作餐飲、零售和其他與海濱相關用途，使碼頭的整體商用總樓面面積約達 12 600 平方米。碼頭設計會配合一號及二號用地的綜合發展；
- (d) 取消原建議在二號用地興建的公共交通交匯處，以騰出更多地面空間予路面活動，二號用地的現有公共交通設施將遷移至鄰近中環新海濱的其他用地；

*三號用地(皇后像廣場以北的「綜合發展區」)*

- (e) 會在五幢獨立的建築大樓內發展辦公室／零售用途，建議建築物高度由主水平基準上 30 米至主水平基準上 50 米，以配合一號及二號用地經修訂的設計概念。總樓面面積會由 190 000 平方米減至 157 400 平方米；

- (f) 將會改良園景平台的建築形式和大小，以優化皇后像廣場走廊；亦會透過闢設更多沉降式庭院和空間，令平台的景觀更為開揚；
- (g) 會設地面過路處改善行人通道及行人連接。臨街面會設置零售店，以吸引更多人流。三號用地的園景平台會連接一號及二號用地；
- (h) 舊天星碼頭鐘樓會於三號用地的原址重建，另會興建一所新的鐘樓展覽廊，以陳列天星碼頭清拆時所保存的組件，設計將與附近地區和三號用地的發展融為一體；

*四號用地(大會堂以北的「其他指定用途」註明「與海濱有關的商業及休閒用途」用地)*

- (i) 按第二階段公眾參與所建議，四號用地發展的建築形式、布局設計及建築群組會加以優化，擬議的總樓面面積則維持不變。在修訂概念中，建議設三幢兩層的獨立建築物，作為與海濱有關的餐飲和休閒用途。將會利用庭院式設計增添多個休憩空間，並作為 P2 路的園景及視覺上的緩衝區；

*五號用地(中信大廈以北的「政府、機構或社區」用地)*

- (j) 建議把五號用地由「政府、機構或社區」用途(目前沒有特別指定用途)改作辦公室和酒店用途，以補償一號及二號用地失去的商用總樓面面積。建議五號用地容納整體總樓面面積 58 000 平方米，包括 33 000 平方米作酒店用途，25 000 平方米作辦公室用途。建議最高建築物高度為主水平基準上 80 米；
- (k) 五號用地作辦公室和酒店用途是適合的，因為灣仔北日漸成為商業中心區的延伸部分，而在添馬艦發展完成後，五號用地和金鐘之間會有更佳連接；

- (l) 五號用地的擬議商業發展會引發進一步增加附近的甲級寫字樓供應的潛力。這會涉及額外的中型辦公室發展用地，總樓面面積約為 21 000 平方米，該塊用地位於五號用地以南，現為香港紅十字會總部和水務署的夏慤道食水抽水站，當局現正積極研究其遷址事宜。中環新海濱連同該等用地，將可興建總樓面面積共約 90 000 平方米的甲級寫字樓；
- (m) 在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上，五號用地、香港紅十字會總部和食水抽水站現時全部劃為「政府、機構或社區」地帶，改劃該等用地的用途地帶作擬議用途須獲得城規會同意；

*六號用地(中信大廈以北的「其他指定用途」註明「與海濱有關的商業和休閒用途」用地)*

- (n) 與海濱有關的商業和休閒用途的設計會凸顯該區的海洋主題設計；
- (o) D11 路會改建為設寬闊行人步行長廊的林蔭大道，可供街道活動之用。建議增設地面過路處；
- (p) 建議設置一套綜合行人路系統，連接腹地和海旁，貫通藝術及文化專區內建議的公眾休憩用地、香港演藝學院擴建部分和擬議香港視覺藝術教育中心；

*七號用地(海濱長廊)*

- (q) 中環新海濱會闢設連綿兩公里的海濱長廊及佔地 11 公頃的公眾休憩用地，長廊沿途會更詳細地規劃景點中心，包括廣場和觀景台等；
- (r) 在七號用地內一個位於四號用地以北的範圍已設計成配合海濱長廊的露天餐廳，以進一步加強海濱的活力；

- (s) 將會優化長廊的設計，使其更能與解放軍碼頭融為一體，碼頭範圍不作相關用途時，會開放讓公眾享用，此外會採用摺閘設計，避免阻礙觀賞海港；
- (t) 各類公用設施建築物(包括地下泵房、供電樓宇、通風井等)會更能與長廊設計融合；
- (u) 在海濱長廊範圍內會闢設一條單車徑作康樂及消閒之用；此外亦已為可能採用的其他環保交通工具，例如電動車作出安排，但須視乎詳細評估和設計而定；

*八號用地(中環九號和十號碼頭附近的「其他指定用途」註明「與海濱有關的商業和休閒用途」用地)*

- (v) 由於皇后碼頭會於海濱重組，以恢復其碼頭功能，故將會翻新中環九號和十號碼頭的外部設計。毗鄰新碼頭的廣場和公眾休憩用地的設計會進一步優化，以便與重組後的皇后碼頭融為一體；以及
- (w) 皇后碼頭原址會加入紀念元素(例如鋪築路面和園景設計)，以紀念皇后碼頭的歷史重要性。要在中環九號和十號碼頭之間重組皇后碼頭，須取得城規會的許可。

11. 會上展示了一份資料表，顯示了文件附件 C 和 D 所載的規劃及設計建議和總綱發展藍圖的詳情，作為簡介的總結。

12. 龍小玉女士進一步闡釋，正如施政報告所宣布，政府擬以公私營合作方式發展一號及二號用地，藉此善用私營機構的創意和專門知識，以「設計、建造和營運」方式發展空間讓公眾享用。政府在正式招標前，會諮詢建港會及通過邀請提交意向書確定私營機構的意向。她請委員備悉研究第二階段公眾參與的結果，並就研究內主要用地的修訂設計概念和建議提出意見。

[李慧琼女士此時到達參加會議。]



13. 委員普遍表示欣賞公眾參與活動十分全面和對中環新海濱的建議作出改善。對於特定事宜，個別委員提出了以下意見和問題：

*城市設計原則*

- (a) 三號用地經修訂的建築形式是採用獨立大樓，增加地面水平的空間，這是良好的改善。可以考慮在規劃大綱內收納重要的設計原則，例如地面的滲透度、行人通達程度和為街道增添活力的地舖；
- (b) 政府總部和立法會大樓是重要的象徵建築，應保留它們為海濱的顯眼地標。就此，五號用地上建築物的配置應配合它們與兩幢大樓的關係。在政府總部和立法會大樓及重要瞭望點(例如金紫荊廣場和海濱長廊)之間應盡可能保留觀景廊；
- (c) 中環新海濱的空間設計不應僅配合節日慶典，亦要吸引辦公室人員在辦公時間和下班後前往；
- (d) 建議的休憩用地主要屬綠化和靜態性質，應闢設更多空間容納及鼓勵街頭表演；
- (e) 由皇后像廣場至海濱的空間設計軸線被廣泛的道路網干擾，亦被總綱發展藍圖(文件附件 D)上三號用地南端註明為 C6 的建築物阻擋。這個重要的空間軸應透過一些創意設計加強，以改善視覺連貫性；
- (f) 既然所簡介的概念及所收集的意見是以個別用地作為基礎，如何能確保不同用地之間的連貫性？
- (g) 要求澄清大會堂以北一塊通往於海濱重組的皇后碼頭的黃色狹長土地(顯示於文件附件 D 的總綱發展藍圖)的擬議用途；
- (h) 倘建議在一號及二號用地範圍內闢設「政府、機構或社區」設施，便要小心考慮其性質及是否適合商業中心區；以及

- (i) 可沿海濱長廊設計照明走廊，使其成為維港的特色；

#### *重組皇后碼頭*

- (j) 皇后碼頭重組後是否真的會恢復碼頭功能？
- (k) 雖然現在建議於海濱重組皇后碼頭，但皇后碼頭的原址仍應設置標記作為紀念；
- (l) 一名委員要求記錄在案指該委員支持原址重組皇后碼頭而非如現時建議般在海濱重組碼頭，；

#### *行人連接及其他與交通相關事宜*

- (m) 行人由灣仔步行前往中環新海濱看來會有困難。行人天橋系統並非連續不斷，行人可能需要在香港演藝學院擴建範圍、五號用地及政府總部和立法會大樓附近橫過馬路。應該考慮收納一些有趣的土地用途，既有利於行人通行，亦容許進行活動，以改善步行環境；
- (n) 留意到行人由大會堂前往海濱必須橫過 P2 路，能否在 P2 路下提供隧道，以方便行人前往；
- (o) 由內陸區的港鐵站前往中環新海濱的暢達程度需要改善；
- (p) 一名委員對於取消二號用地的公共交通交匯處表示保留，因為這可能會對公眾來往中環碼頭造成不便。另一名委員詢問能否在地下關設規模較小的公共交通交匯處。另有一名委員支持取消公共交通交匯處，因為中環的珍貴土地應用作帶來更高效益的用途；該名委員表示，只要設置足夠的巴士站和小巴士站，便可維持海濱的通達程度；
- (q) 中環的高架行人道系統能否伸延，以連接三號用地內多幢獨立建築的大樓；

- (r) 分域碼頭會否受研究的建議影響及會否遷往別處；
- (s) 就海濱長廊建議的環保交通設施的詳情為何；
- (t) 位於海濱的解放軍碼頭土地看似缺乏設施，有沒有任何供行人使用的休憩處；
- (u) 有何建議改善中環碼頭至商業中心區之間的連接；
- (v) 可以考慮採取方法方便由中環碼頭步行往灣仔海濱，例如設置自動行人道；

#### *公私營合作及推行事宜*

- (w) 鑑於啓德遊輪碼頭的經驗，一號及二號用地的公私營合作方法要審慎進行。雖然委員明白兩個項目的位置不同，因為中環區已是發展完備的地區，而啓德遊輪碼頭在進行公私營合作的招標時，其附屬和支援設施安排並不清楚；然而，公私營合作要成功，必須可以匯聚私人界別的相關專業知識。由於私人公司很少如政府般有全面的專業知識，故未必適合把所有不同業務範圍集合於擬議公私營合作之下。政府應通過邀請提交意向書收集意見，以便更了解其可行性及可能遇到的潛在問題；
- (x) 三號用地不應以單一招標形式批出，以免令公眾產生印象，認為有關建議乃專為大發展商而設；
- (y) 除了中環海濱外，其他地區如九龍的海濱亦應該要改善；

#### *公眾參與過程*

- (z) 使用電腦來分析在公眾參與活動收集的意見受到讚賞。應考慮在諮詢過程中增加使用互聯網，此舉可能有助收集社會上年青人的意見；

- (aa) 一名委員質疑有沒有必要就關於中環的建議諮詢所有區議會，認為這可能會立下不良先例。另一名委員則持相反意見，表示支持這個做法；以及
- (bb) 就重建舊天星碼頭鐘樓取得的意見不一。研究是如何考慮該等不同意見及在不同意見之間取得平衡。

14. 研究小組備悉委員提出的意見，李志苗女士、龍小玉女士、張恩瑋女士、李錦生先生、阮博文教授、施家殷先生和葉敏翹女士就委員在第 13 段所載的問題回應如下：

#### *城市設計原則*

- (a) 對於預留由金紫荊廣場至政府總部和立法會大樓的觀景廊，令它們繼續成為顯眼的地標，這個建議會在進行詳細規劃時考慮；
- (b) 設計目標是吸引所有人士(包括上班族在內)在每日的不同時間前往中環新海濱。一號至四號用地會提供空間容納各類不同用途，為中環新海濱增添活力；
- (c) 公眾的意見顯示他們十分希望中環新海濱有更多綠化和草地，因此當局建議闢設更多綠化空間。提供空間供街頭表演和節日慶典之用是設計重點之一，詳情會在詳細設計的階段進一步研究；
- (d) 至於源自皇后像廣場的空間軸，港鐵中環站的入口可伸延至 C6 大樓所在之處。這幢 C6 大樓擬作為三號用地發展的重點，設計會進一步優化，以盡量減低對皇后像廣場走廊的干擾；
- (e) 由於整區有一份綜合的總綱發展藍圖，雖然公眾意見是以個別用地為基礎收集，但不同的概念可以輕易地混合及配合，確保不同地點的連貫性；
- (f) 大會堂與海港之間保留了一道觀景廊，而總綱發展藍圖所顯示的黃色地帶是地面露天廣場；

### 重組皇后碼頭

- (g) 皇后碼頭重組後會恢復碼頭功能，這在公眾參與期間已清楚說明。經重組後碼頭一邊會供上船之用，而在原有皇后碼頭，船隻可從三邊上船；
- (h) 皇后碼頭在愛丁堡廣場的原址會有紀念元素作為標記，並設一些水景設施；
- (i) 建議在海濱重組皇后碼頭，是因為這個概念相對而言獲得較多公眾支持。此外，18 個區議會中有 16 個亦支持此概念；

### 行人連接及其他與交通有關的事宜

- (j) 至於由灣仔前往中環新海濱的通達程度，運輸署規劃了一個綜合行人天橋連接系統，連接灣仔與政府總部。行人可以經「綠地毯」或五號用地的行人天橋前往海濱。在高架行人連接以外，另一個重要的設計概念是提供優質的地面過路處，以鼓勵地面水平的活動。其中一個例子是近香港演藝學院擴建部分和五號用地的 D11 路，設計成「La Ramblas」的形式，將會是有寬闊行人步行長廊的林蔭大道，可供進行以藝術和文化為主題的街頭活動；
- (k) P2 路近添馬艦的一段會低於地面，使前往海濱的行人通道暢通無阻。至於近大會堂的一段，則會提供地面過路處。由於在大會堂前方有一個大型的地下箱形暗渠，應該不會有足夠空間興建隧道。土木工程拓展署的代表同意在會後確認此事；  
[會後補註：土木工程拓展署確認地面水平和大會堂附近的地下箱形暗渠之間的距離僅約 1.5 米，不足以興建隧道。]
- (l) 由中環的港鐵站前往海濱，可取道國際金融中心的行人通道和新的景觀平台，以及三號用地的「綜合發展區」發展；

- (m) 現時在國際金融中心外的公共交通交匯處建議取消，以便可使用該用地改善行人前往海濱的通道。有關改變已考慮了所接獲的公眾意見。當局徵詢了運輸署對未來交通安排的意見，目的是盡量善用公共交通設施安排，而所需的巴士和小巴士會設於近現有碼頭的地方及在中環新海濱的適當地點。由於運輸署已確認接受公共交通設施安排，故當局不會再考慮地下公共交通交匯處的意念；
- (n) 三號用地並不需要額外的行人天橋連接，因為三號用地的各幢獨立建築的大樓將會由一個園景平台連接；
- (o) 分域碼頭會受研究的建議影響。位於分域碼頭的軍人輔導會已與政府商討重置安排，此事已另行處理；
- (p) 預留作環保交通工具使用的用地，會在海濱長廊的詳細設計中進一步研究。在海濱長廊亦預留了一條單車徑，計劃會連接往灣仔北和其他海濱地區；由於規定須沿海濱預留一條緊急車輛通道，故單車徑會沿 P2 路北邊關設；
- (q) 鄰近解放軍碼頭的四號用地會用作與海濱相關的商業和休閒用途，為行人提供露天餐廳和一些有蓋休憩處，提升解放軍碼頭附近的活力；
- (r) 建議於一號及二號用地關設的園景平台將會連接所有碼頭和碼頭天台的餐飲設施。園景平台亦會加強與商業中心區的連接，經國際金融中心連接高架行人天橋系統；

#### 公私營合作

- (s) 就一號及二號用地採用公私營合作的做法，主要旨在建設一個綜合休閒和娛樂樞紐，這會包括文化、展覽、商業、旅遊和節日慶祝的活動。在合共 35 000 平方米的總樓面面積中，經扣除四號、五

號和六號碼頭上蓋的總樓面面積，一號及二號用地的實際總樓面面積僅約 22 500 平方米。除了新建築物外，公私營合作亦會收納規定，要求建造園景平台、與三號用地的連接設施、改善四號、五號和六號碼頭的外部設計，以及二號和三號碼頭的天台美化工程。當局會先透過邀請提交意向書確定有關業界對公私營合作方法是否有興趣。私人公司、社區和非牟利機構亦可能會被視為私營合夥人。研究小組會與建港會轄下的海濱管理模式專責小組聯絡，就提交意向書和公私營合作的方法尋求意見。政府會密切監察公私營合作的運作和管理，可能亦有需要讓市民參與；

### 公眾參與過程

- (t) 意見卡可以從規劃署的網站下載，而當局亦經網站收集了頗多意見卡。然而，當局並沒有使用網上論壇或聊天區等其他形式；
- (u) 諮詢所有區議會實有必要，因為中環新海濱的建議與整體社會有關。在 16 個支持在海濱重組皇后碼頭的區議會中，五個是一致支持該建議，而 11 個是經投票後有大比數票數支持。由於區議會由不同界別的人士組成，他們的意見被視為代表公眾；以及
- (v) 公眾對重建舊天星碼頭鐘樓的意見不一。經衡量有關意見並考慮了建港會專責小組的建議後，建議把舊天星碼頭鐘樓收納於三號用地的原址。

15. 主席作出總結，表示城規會欣賞當局致力進行了廣泛的公眾參與活動，亦大致上同意對建議作出的改善。他特別多謝建港會專責小組支持研究並提出意見。主席備悉在下一階段，研究小組會就主要用地擬備規劃及設計大綱，並會於明年再次向城規會作出簡介。由於委員再無提出其他問題，主席多謝政府代表和顧問小組代表出席會議。他們於此時離席。

[會議小休五分鐘。]

[杜本文博士、林雲峰教授、陳旭明先生、李慧琼議員、陳仲尼先生、鄧淑明博士和黃耀錦先生此時離席。馬錦華先生此時到達參加會議。]

#### **議程項目 4**

[公開會議(限於簡介及提問部分)]

考慮有關《馬鞍山分區計劃大綱草圖編號 S/MOS/15》的申述及意見

(城規會文件第 8440、8441、8442、8443 及 8444 號)

[聆訊以廣東話進行。]

#### **第四組(R11 至 R13、C236 及 C237)**

(城規會文件第 8443 號)

#### **簡介及提問部分**

16. 由於已給予申述人及提意見人足夠通知，邀請他們出席會議，儘管 C237 沒有回覆，城規會同意在其缺席的情況下繼續為申述進行聆訊。

17. 下列規劃署的代表、申述人、申述人代表和提意見人此時獲邀出席會議：

許惠強先生 - 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

陳永榮先生 - 規劃署高級城市規劃師/沙田

#### **R11(馬鞍山民康促進會)**

楊祥利先生 - 申述人代表

#### **R12(海典灣業主委員會)**

李賜蔚先生 - 申述人代表



羅啓安先生 - 申述人代表

陳志強先生 - 申述人代表

湯穎豪先生 - 申述人代表

R 13

梁耀才先生 - 申述人

C 236

胡衛倫先生 - 提意見人

18. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。主席繼而請規劃署的代表向委員簡述申述的背景。

19. 陳永榮先生借助投影片，根據文件詳載的內容陳述下列事宜：

*背景*

(a) 第四組考慮的申述和意見及申述事項概括如下：

- **R 11**：有關就「其他指定用途」註明「碼頭」地帶及第 103 區內的「政府、機構或社區」地帶提出建議，反對就第 77 區內的「商業」用地所訂的建築物高度，反對就富安花園所訂的發展密度和建築物高度限制；
- **R 12**、**C 236**、**C 237**：有關第 77 區內的「商業」用地；
- **R 13**：有關恆安邨、耀安邨、富安花園及錦鞍苑的地積比率；

(b) 申述事項主要有關加入地積比率及建築物高度限制；

- (c) 當局已對馬鞍山分區計劃大綱圖所涵蓋的發展區進行全面檢討。對馬鞍山分區計劃大綱圖作出擬議修訂，旨在令馬鞍山新市鎮的發展有更明確的依據和更高透明度，基礎設施和政府、機構或社區設施規劃更完善，並對建築物高度作出規管；
- (d) 為分區計劃大綱圖擬訂發展參數時，已妥善考慮契約條件、現有地形、基礎設施及整體城市設計原則；
- (e) 馬鞍山新市鎮自八十年代開始發展，新市的發展已大致完成，馬鞍山新市鎮的現有的整體建築物高度輪廓及環境詳載於文件附件 2。馬鞍山的發展概念是以一個市中心和兩個門廊樞紐為基礎(即南面大水坑和北面烏溪沙)。擬議的建築物高度輪廓由山腳範圍向海旁遞減，以及由市中心和兩個門廊樞紐開始遞減。鼓勵海旁沿岸發展的建築物高度錯落有致；
- (f) 規劃署已委託顧問就新市鎮進行空氣流通專家評估，藉以審視就分區計劃大綱圖所作出的修訂可能造成的影響。空氣流通專家評估總結報告已上載至規劃署的網頁，供公眾參閱，並夾附於文件的附件 6。根據空氣流通評估的結果，新市鎮並沒有嚴重的空氣流通問題。不過，為進一步改善風道網絡，空氣流通評估建議將數塊狹長土地指定為風走廊及通風地帶，以促進新市鎮的空氣流通情況。有關建議已收納於修訂項目 B1 項(劃定非建築用地)及 B2 和 B3 項(限制建築物高度為兩層)。建議修訂項目 B1 至 B3 項時，已考慮受影響用地的地盤限制及發展/重建潛力。R13 支持根據修訂項目 B2 項，把建築物高度限制為兩層；
- (g) 播放立體電腦動畫，展示馬鞍山的建築物高度概念，重點闡明涉及申述的地點，包括在烏溪沙站上蓋的銀湖·天峰發展項目、附有核准總綱發展藍圖的落禾沙發展及在該發展內預留的觀景廊、白石陸岬的位置、馬鞍山市中心、「其他指定用途」註明「碼頭」地帶附近的海澄軒海景酒店、新市鎮內的

綠化廊、海旁沿岸的不同建築物高度、第 86 區內的租住公屋、海旁的海典灣、第 77 區內的「商業」用地、大水坑的南面樞紐、被山谷分隔開的錦泰苑及富安花園、翠擁華庭、利安邨及樟木頭市邊緣區；

- (h) 發展密度限制－馬鞍山與其他新市鎮類似，主要根據新市鎮的行政管制進行規劃，最高住用地積比率為 5 倍，而最高非住用地積比率則為 9.5 倍，但若干用地的發展密度可能不同於行政管制的地積比率。在進行檢討時，發展項目的現有地積比率如高於行政管制，限制地積比率為  $5 / 9.5$  倍，並在《註釋》加入條款，註明當地段重建為與現有建築物同類的建築物時，可保留現有地積比率。至於現有地積比率低於  $5 / 9.5$  倍的發展，則根據契約條件制訂發展密度限制；
- (i) 建築物高度限制－住宅／商業樓宇的建築物高度限制是參考現有建築物高度及梯級狀的高度輪廓而制訂的。政府、機構或社區設施的建築物高度限制則參考現有建築物高度及有關設施的運作需要而制訂的；

#### *發展密度－申述及規劃署的回應*

- (j) 根據上述規劃原則，申述地點在分區計劃大綱圖上的地積比率為：
- 第 77 區的「商業」用地－地積比率為 3 倍 (根據發展藍圖釐訂)
  - 富安花園－地積比率為 3 倍(根據契約釐訂)
  - 錦鞍苑－地積比率為 3.8 倍(根據契約釐訂)
  - 恆安邨及耀安邨－住用／非住用地積比率為  $5 / 9.5$  倍(根據新市鎮分區 1 內的行政監管釐訂)

- (k) 申述人(R11及R13)建議把富安花園及錦鞍苑的地積比率上調至5倍。由於申述人並無提交任何技術評估支持其建議，規劃署不支持申述。至於R13建議把恆安邨及耀安邨的地積比率限制訂於5倍，分區計劃大綱圖就該兩個屋邨訂明的地積比率限制，實際上與申述人的建議相同；

*建築物高度－申述及規劃署的回應*

- (l) 申述地點在分區計劃大綱圖上訂明的建築物高度限制為：

- 第77區內的「商業」用地為主水平基準上100米
- 富安花園為主水平基準上85米；

- (m) 第77區內的「商業」用地的建築物高度限制訂為主水平基準上100米，是參考梯級狀的建築物高度概念。這塊用地夾在較接近海旁的海典灣(建築物高度限制為主水平基準上100米)及較內陸位置的第86區的租住公屋發展(建築物高度限制為主水平基準上120米)之間。把「商業」用地的建築物高度限制訂為主水平基準上100米，不會對視野造成影響，因此規劃署不支持申述人(R11及R12)建議把「商業」用地的建築物高度調低；

- (n) 申述人(R11)建議把富安花園的建築物高度限制放寬至主水平基準上120米，即與位於南面樞紐的錦泰苑高度相同。該建議將破壞新市鎮的整體建築物高度概念，規劃署不支持有關建議；

*第77區的商業用地－申述及規劃署的回應*

- (o) 申述人R11、R12及C236建議把「商業」用地與毗鄰「休憩用地」合併為「綜合發展區」，進行商業及文娛康樂用途的低層綜合發展。規劃署認為該「休憩用地」適宜發展為鄰舍休憩用地，供海典灣

及嘉華星濤灣的居民使用。此外，由於「休憩用地」位於西沙路的主要風道及保泰街的主要空氣流通廊旁邊，為改善空氣流通，應保留作為「休憩用地」；

- (p) 當局不支持申述人(R11 及 R12)建議把「商業」用地的發展限於三層高，因為該地的地積比率訂為 3 倍，如建築物高度限制訂於三層，可能有需要闢設地庫，令發展成本增加。此外，根據規劃署的評估，把建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，並不會對視野或空氣流通情況造成影響；

*其他建議 – 申述及規劃署的回應*

- (q) 申述人(R11、R12、C236 及 C237)亦曾提出其他建議，包括在該「商業」用地提供公共交通設施(如有蓋巴士站和行人道)，以及興建一條行人天橋，連接第 77 區的「商業」用地和第 86 區的租住公屋。有關政府部門可在實施階段處理這些建議，而建議與分區計劃大綱圖的修訂項目無關；以及
- (r) 規劃署的意見 – 規劃署不支持反對的申述意見。其他與分區計劃大綱圖的修訂項目無關的建議亦已備悉。

20. 主席繼而邀請申述人代表及提意見人闡述其提出的申述及意見。

申述編號 11

21. 楊祥利先生借助投影片(由 R11 提交的附件 1，夾附於文件附件 IIIa)，陳述下列要點：

- (a) 由於馬鞍山新市鎮已發展超過 20 年，這是政府檢討新市鎮發展的合適時機。申述書的建議由馬鞍山民康促進會提出，該會旨在改善馬鞍山的環境。有關建議的重點如下；

(b) 白石陸岬的綜合發展建議，其中包括：

- (i) 設置一個單車城，配合政府擬議興建連接新界東北部及西北部的超級單車徑，包括接駁到馬鞍山和西貢的路段。建議在單車城設置單車運動展覽館、符合國際標準的單車賽道及單車安全公園；
- (ii) 在風景優美的白石陸岬闢設地質公園暨地質資源中心，加強公眾對地質及地形研究的教育；
- (iii) 興建一個水上活動中心，善用吐露港的天然環境，進行滑浪風帆、獨木舟、帆船及划艇活動；以及
- (iv) 改善渡頭村的環境。該處已設有若干康樂設施，包括租艇及游泳設施；

(c) 香港礦山公園

- (i) 在香港建立新的旅遊點，於荒廢的礦場興建獨特而充滿活力的礦山主題公園，作教育用途；
- (ii) 在 100ML 礦洞區及礦選廠附近的平地興建訪客中心，讓公眾更了解香港礦業的發展歷史及昔日礦工的工作。此建議先前曾向政府提出，但不獲支持，理由是無法前往有關地區。不過，去年憲報刊登私人發展商將興建一條道路，可通往該區。政府現時正好重新考慮該建議；
- (iii) 把 240ML 礦洞前面的平地改建為展覽區，展示採石和挖掘過程及各類礦石；
- (iv) 保留並翻新天主堂及恩光堂，這兩幢建築物均具有重要的歷史價值；以及

- (v) 在露天採礦區展示因採礦活動而受破壞的景觀，提醒市民人類與大自然和諧共存的重要；
- (d) 把第 77 區的「商業」及「休憩用地」改劃為「綜合發展區」地帶
  - (i) 第 77 區的商業設施嚴重不足，待第 86B 區的租住公屋竣工後情況將會惡化。第 77 區居民現時購買日用品，亦須前往馬鞍山市中心，非常不便；
  - (ii) 重新採用原有計劃，興建行人天橋接駁第 77 區的「商業」用地和第 86B 區興建中的公共屋邨。雖然興建行人天橋可能會增加建築成本，但人流增加可提升「商業」用地的價值。房屋署已預留地方提供行人天橋上的落處；
  - (iii) 在「休憩用地」內應提供更多康樂設施；
  - (iv) 居民擔心在面積細小的「商業」用地進行發展，會變成沙田娛樂城的翻版，發展既不成功，亦無法滿足居民的需要；
- (e) 在海澄軒海景酒店附近興建訪客碼頭，方便訪客前往風景優美的景點，例如地質公園、赤洲及黃竹角咀。碼頭毗鄰馬鞍山鐵路，非常方便；

[李偉民先生此時到達出席會議。]

- (f) 把接駁 T7 路的臨時繞道改為永久道路，由第 77 區妥善連接恆泰路至馬鞍山路；
- (g) 把大水坑溪沿岸的政府土地規劃作康樂用途，以應付該區長者的需要。

[陳曼琪女士此時到達出席會議。]

申述編號 R12

22. 羅啓安先生借助投影片，陳述下列要點：

- (a) 他們反對把「商業」用地的建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，因為會對第 77 區的空氣流通情況造成影響。在他們進行的調查中，佔 80% 的受訪者支持此看法；
- (b) 根據香港中文大學就馬鞍山分區計劃大綱圖修訂項目進行的空氣流通評估，「商業」用地位於風向由東南至北的風道上。在「商業」用地北面的一塊用地，發展商已對空氣流通評估的建議作出回應，在風道的範圍內只興建低層屋宇。倘「商業」用地的建築物高度可達主水平基準上 100 米，將會對空氣流通情況造成不良影響；
- (c) 倘「商業」用地的建築物高度可達主水平基準上 100 米，從南面吹來的風會受阻，因為東面的東鐵高架鐵路、「休憩用地」西面的嘉華星濤灣的停車場平台及北面「商業」用地的日後發展均會造成遮擋，造成困氣現象，無法驅散污染物，令空氣質素下降，影響附近居民。此情況不符合《香港規劃標準與準則》(下稱「標準與準則」)中有關空氣流通的指引；
- (d) 「商業」用地及「休憩用地」應限作低層發展，以解決困氣問題。「休憩用地」的困氣問題，可透過把用地高度從地面提升至日後商業發展的天台高度，這樣可減少周圍構築物及建築物的阻擋。在「商業」用地及「休憩用地」合併後，應在發展項目設置天台綠化空間，以補償減少的休憩用地，而綠化空間的面積將會增加一倍。天台花園亦可興建觀景台，讓公眾飽覽馬鞍山的山景；
- (e) 隨着第 77 區的人口增加，有需要提供更多社區設施。應根據標準與準則的規定在面積較大的「商



業」用地闢設社區及康樂設施，包括羽毛球及乒乓球場；以及

- (f) 應在「商業」用地興建公共交通交匯處，應付不斷增加的人口。預計人口達 220 000 人。

[陳炳煥先生此時返回議席。]

23. 李賜蔚先生進一步闡述 R12，並陳述下列要點：

- (a) 在「商業」用地興建高樓大樓會對空氣流通情況造成影響。他質疑闢設 15 米闊的非建築用地是為改善空氣流通，抑或為高樓大樓阻礙空氣流通作出補償；
- (b) 「商業」用地的規劃意向，是應付區內居民的基本購物需要，無需興建大型商場。因此，不須容許在「商業」用地興建高樓大樓；
- (c) 分區計劃大綱圖採用「梯級狀的建築物高度」輪廓。容許發展高度訂為主水平基準上 100 米，雖然從海濱觀看，在視覺效果方面與附近發展互相協調，但會對海典灣的視野造成不良影響；
- (d) 對於休憩用地減少的情況，須留意該區私人住宅發展內已提供足夠的休憩用地，而在第 90 區亦有一塊遠遠大於第 77 區的「休憩用地」，可通往海濱長廊，該塊用地相對於第 77 區的較細「休憩用地」，更適宜作休憩用地用途。康樂及文化事務署（下稱「康文署」）已指出該區的休憩用地足夠，並且沒有確實計劃發展在第 77 區的休憩用地；
- (e) 倘容許「商業」用地的建築物高度可達主水平基準上 100 米，日後發展中有很多樓層可能用作豁除於總樓面面積的用途，例如停車場。該用地現已用作闢設露天停車場，而且該區的泊車位短缺；以及

- (f) 「商業」用地只須應付區內居民的基本購物及康樂需要。該處不應用作休憩用地，反而有需要提供政府、機構或社區設施，因為現時大部分政府、機構或社區設施位於馬鞍山市中心，隨着人口不斷增加，可能不足以應付需求。劃作擬議「綜合發展區」地帶較為合適，可改善設計，並更有效實踐規劃意向。

提意見人編號 236

24. 胡衛倫先生陳述下列要點：

- (a) 錦泰苑的居民普遍認為配套設施不足，沒有康體場地，購物及食肆選擇有限。居民購物須乘車到沙田或馬鞍山市中心，或步行往富安花園的小商場；
- (b) 將「商業」用地及「休憩用地」合併為「綜合發展區」地帶以興建商場，可令商業用途更多元化，並方便錦泰苑的居民前往。此外亦可提供康樂設施，例如球場及體育中心。錦泰苑的長者及兒童人數日益增多，但康樂場地只有屋苑內的遊樂場及海濱長廊；以及
- (c) 現時錦泰苑的公共交通設施不足，須作出改善。

25. 由於 R11、R12 及 C236 已完成簡報，主席請委員提問。

26. 副主席表示「商業」用地的發展參數是主要的關注事項。他表示把建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，將容許興建 20 至 30 層高的建築物，很可能會興建辦公室或酒店，而非商場。由於該用地遠離港鐵站，他質疑在該地點興建辦公室或酒店是否有需求。倘規劃意向是在區內興建商場，便無需興建高樓大廈。許惠強先生解釋，「商業」用地的規劃意向是興建商場，而把建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，可讓日後發展更具彈性。該地的地積比率限制為 3 倍，假設覆蓋率為 100%，發展高度僅為三至四層高。把建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，與周圍發展互相協調，而空氣流通評

估已證實此高度的建築物不會造成任何空氣流通問題。許先生亦表示，天台休憩用地的管理問題須審慎考慮。許先生回應委員的問題時指出空氣流通評估已假設「商業」用地的建築物高度為主水平基準上 100 米。

27. 一名委員表示，雖然楊先生的建議與修訂項目無關，但部分構思不錯，例如礦山公園、單車公園及碼頭，值得在日後規劃時作出考慮。許惠強先生表示，有關建議，特別是關於白石陸岬的建議，可在日後規劃馬鞍山新市鎮時考慮。

28. 一名委員詢問康樂設施能否設於在「商業」用地的商業樓宇內以解決設施不足的情況。許惠強先生回應，該區主要是欠缺購物設施。他表示在「住宅(甲類)」地帶內，建築物最低三層的商業用途屬經常准許的用途，但第 77 區的商業設施並不多。把建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，旨在令設計更具彈性，增加用地的市場價值。儘管如此，他表示馬鞍山新市鎮內已設有足夠的體育及其他社區設施，雖然未必鄰近第 77 區的發展項目。

29. 一名委員詢問可否進一步考慮 R11 所提出的行人天橋建議。許惠強先生表示，城規會在考慮有關修訂第 86 區租住公屋用地的用途地帶時，已備悉行人天橋建議，而房屋署已在公共房屋預留地方，以便接駁行人天橋。有關行人天橋的規定可在賣地條款中訂明。他表示運輸署認為不必興建行人天橋，因為恆輝街與西沙路之間的迴旋處現時已設有行人隧道系統。

30. 一名委員表示設置單車公園和礦山公園，是個不錯的構思，可視作供整個馬鞍山新市鎮使用的額外康樂設施。另一名委員表示，馬鞍山大部分發展以行人天橋連接，地面行人過路處並不普遍。該區欠缺市中心廣場或露天廣場，而地面行人過路處的人流不多。高架鐵路令周圍地面空間失去吸引力。與沙田新市鎮比較，馬鞍山予人的印象是活力不足。

[吳祖南博士此時離席。]

31. 胡先生就購物設施供應情況作出回應時強調第 77 區需要更多購物設施。楊先生表示把「商業」用地和「休憩用地」合併為一塊較大的用地作綜合發展，以及以行人天橋建議增加

人流，可提升「商業」用地的價值，。他表示現有行人隧道系統非常不便。

32. 李先生表示，「商業」用地的規劃意向，應是興建供區內居民使用的小型商場。倘建築物高度限制過於寬鬆，日後發展可能會把樓層用作豁免於總樓面面積的用途，例如停車場。「休憩用地」可無需作康樂用途，因為在所有私人屋苑已有休憩用地設施，並有海濱長廊及第 90 區內的「休憩用地」。把「商業」用地和「休憩用地」合併為一塊較大的用地，可令設計更具彈性。用地內可收納社區及康樂設施，以配合馬鞍山市中心現有的設施。倘「商業」用地容納辦公室用途，該用地可改劃為「政府、機構或社區」或「綜合發展區」地帶，以闢設政府及／或私人辦公室。

[陳偉明先生此時離席。]

33. 楊先生指出，康文署沒有確實的計劃在第 77 區發展「休憩用地」。把「休憩用地」與「商業」用地合併，可增加發展「休憩用地」的機會，而有關在天台提供綠化空間的規定，可在契約條件中訂明。他表示由於第 77 區嚴重缺乏泊車位，建議日後發展「商業」用地時可規定提供泊車位。

34. 一名委員擔心天台花園會變成日後發展項目的私人花園。楊先生表示，興建低層樓宇及綠化天台對改善空氣流通十分重要，天台會否開放予公眾使用，則可作進一步考慮。一名委員詢問天台花園有否成功例子，以及「商業」用地適合提供什麼類別的商業設施。胡先生表示，「商業」用地應滿足區內人士的基本購物需要。楊先生表示在低層建築物設置天台花園較為可行。他進一步表示，馬鞍山有些地方充滿活力，例如最近啓用的海濱長廊及單車徑，經常有行人及騎單車人士使用。李先生表示，倘城規會認為天台花園的管理會產生問題，可不必向公眾開放。用作靜態康樂活動的綠化平台可改善空氣流通，而不會對視野造成影響。

[曾裕彤先生此時暫時離席。]

### 申述 13

35. 主席邀請梁耀才先生闡述其申述，而梁先生表示不宜把錦鞍苑及富安花園的地積比率分別限於 3.8 倍及 3 倍。此規定不符合梯級狀的建築物高度輪廓，並會影響這些用地的重建潛力。他高興知悉恆安邨和耀安邨的地積比率訂明為 5 倍，並要求把錦鞍苑和富安花園的地積比率同時增至 5 倍。

36. 由於申述人、申述人代表和提意見人已完成簡介，委員亦再無其他問題，主席告知他們聆訊的程序已經完成，城規會會在他們離席後商議申述，並會在稍後把城規會的決定通知他們。主席多謝他們及規劃署的代表出席會議。他們均於此時離席。

### 商議部分

37. 一名委員表示可進一步調低建築物高度限制，以便較妥善反映擬議的鄰舍商場用途，但無需把「商業」用地及「休憩用地」合併，因為商場規模細小。另一名委員表示，「商業」用地應限作低層發展，使空氣更加流通。

[李偉民先生此時離席。]

38. 一名委員認為行人天橋的建議屬重要議題，應在可能範圍內作出考慮。另一名委員表示，待「商業」用地進行發展後，才能興建行人天橋。政府應決定是否需要提供這項設施。

39. 一名委員表示有關天台綠化空間的規定應由市場決定。另一名委員表示，有關計劃在第 86 區的公共房屋發展內提供的商業設施數量，對是否需要在「商業」用地興建商場，會造成影響。一名委員表示，其他建議(例如礦山公園)與分區計劃大綱圖的修訂項目無關，不應由城規會考慮。

40. 委員大致同意無需合併「商業」用地及「休憩用地」，因為該購物中心只不過用作鄰舍商場，並非高層樓宇。就此而言，無需為確保彈性而把建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米。委員同意「商業」用地的建築物高度應調低至主水平基準上 30 米。

41. 有關行人天橋的建議，茹建文先生表示，為跨越高架鐵路，行人天橋須有相當高度和長度，建築成本高昂會影響出售的用地的吸引力。他詢問，倘就交通而言有此需要，由政府興建行人天橋是否較為合適。秘書表示，由於在分區計劃大綱圖上行人天橋屬經常准許的用途，城規會無需考慮是否須修訂分區計劃大綱圖。有關問題可待相關政府部門就出售用地擬備契約條件時考慮。

42. 主席總結時指出，委員同意把「商業」用地的建築物高度限制修訂為主水平基準上 30 米，以及無需改變毗鄰「休憩用地」的用途地帶。有關把錦鞍苑及富安花園的地積比率調高至 5 倍的建議，由於申述人並無提供理據或作出技術評估支持其建議，委員同意不接納有關申述。有關行人天橋的建議及申述人和提意見人指出有需要在第 77 區提供其他設施，以及 R11 提出的其他建議，委員同意將有關事宜轉交相關政府部門考慮。

#### 申述編號 R11

43. 經進一步商議後，城規會決定順應申述編號 R11 的部分內容，把「商業」地帶的建築物高度限制修訂為主水平基準上 30 米。城規會亦已備悉 R11 就馬鞍山地區提出的建議，而有關建議如文件第 3.11 段所載與分區計劃大綱的修訂項目無關。

44. 城規會決定不接納申述編號 R11 的其餘部分，理由如下：

- (a) 申述人並無提供充分的規劃理據，以支持把「商業」用地和毗連「休憩用地」合併為「綜合發展區」用地作商業、文化和康樂用途綜合發展的建議；
- (b) 該「休憩用地」位於海典灣及星濤灣信步可達之處，屬鄰舍休憩用地，為該屋苑居民提供康樂設施。而且，該「休憩用地」亦位處西沙路及保泰街的主要通風廊。故此，從提供公共休憩設施給鄰近居民及獲

得較佳的空氣流通兩方面都得益而言，該「休憩用地」地帶是合適的；

- (c) 富安花園及錦鞍苑的地積比率限制是這兩塊用地契約的最高發展密度限制。此外，分區計劃大綱圖的《註釋》亦訂明，如在重建地段興建與現有建築物同類的建築物，則可在進行重建後獲准保留現有地積比率／總樓面面積。因此，上述用地的發展潛力將不會受到不良影響；
- (d) 申述人並無提交相關的技術評估，以支持把地積比率提升至 5 倍的建議；
- (e) 富安花園受建築物高度為主水平基準上 85 米的限制，以配合山谷佈局，並反映現時的建築物高度。根據空氣流通評估研究的建議，新市鎮沒有重大的空氣流通問題，而就富安花園建議的建築物高度限制和地積比率限制不會對空氣流通造成不良影響。把富安花園的建築物高度限制放寬至主水平基準上 120 米的建議，與鄰近大水坑村的三層鄉村屋宇及山丘佈局，不相協調。再者，該建議的建築物高度限制主水平基準上 120 米與南面樞紐相同，會削弱以大水坑站為南面樞紐的新市鎮的整體建築物高度概念；以及
- (f) 富安花園及錦鞍苑用地的《註釋》已提供所需的彈性，以便向城規會提出申請，按個別發展／重建計劃的情況略為放寬地積比率／建築物高度的限制。

#### 申述編號 R12

45. 經進一步商議後，城規會決定順應申述編號 R12 的部分內容，把「商業」地帶的建築物高度限制修訂為主水平基準上 30 米。

46. 城規會 決定不接納 申述編號 R12 的其餘部分，理由如下：

- (a) 申述人並無提供充分的規劃理據，以支持把「商業」用地和毗連「休憩用地」合併為「綜合發展區」用地作商業、文化和康樂用途綜合發展的建議；以及
- (b) 該「休憩用地」位於海典灣及星濤灣信步可達之處，屬鄰舍休憩用地，為該屋苑居民提供康樂設施。而且，該「休憩用地」亦位處西沙路及保泰街的主要通風廊。故此，從提供公共休憩設施給鄰近居民及獲得較佳的空氣流通兩方面都得益而言，該「休憩用地」地帶是合適的。

#### 申述編號 R13

47. 經進一步商議後，城規會 備悉 R13 支持根據修訂項目 B2 項為恆安邨訂明最高建築物高度限制為兩層的規定。

48. 城規會 決定不接納 申述編號 R13 的其餘部分，理由如下：

- (a) 富安花園及錦鞍苑的地積比率限制是這兩塊用地契約的最高發展密度限制。此外，分區計劃大綱圖的《註釋》亦訂明，如在重建地段興建與現有建築物同類的建築物，則可在進行重建後獲准保留現有地積比率／總樓面面積。因此，上述用地的發展潛力將不會受到不良影響；
- (b) 申述人並無提交相關的技術評估，以支持把地積比率提升至 5 倍的建議；以及
- (c) 富安花園及錦鞍苑用地的《註釋》已提供所需的彈性，以便向城規會提出申請，按



個別發展／重建計劃的情況略為放寬地積比率／建築物高度的限制。

[梁廣灝先生、黃遠輝先生、邱小菲女士、陳炳煥先生、陳家樂先生及劉志宏博士此時離席。]

第五組 (R15 至 R25、C1 至 C17、C19 - C124、C126 至 C131，以及 C133 至 C234)

(城規會文件第 8444 號)

簡介及提問部分

49. 由於已給予申述人及提意見人足夠通知，邀請他們出席會議，委員同意在其他已表示不會出席或沒有回覆的申述人及提意見人缺席的情況下繼續就申述進行聆訊。

50. 委員察悉提意見人所提出的四份書面意見已在會上提交，以供參閱。這些提意見人表示未能出席會議，C7 及 C188 重申支持把土地劃為「休憩用地」地帶。C181 關注香港的道路，未達適合不同人士使用的「通用設計」標準。C214 要求撤回有關支持把土地劃為「休憩用地」地帶的意見，改為要求把土地改劃為「綠化地帶」。

51. 下列規劃署的代表、申述人、提意見人和提意見人代表此時獲邀出席會議：

許惠強先生 - 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

陳永榮先生 - 規劃署高級城市規劃師/沙田

**R25**

林欣華女士 - 申述人

**C 6**

李世榮先生 - 提意見人代表

羅棣萱女士 - 提意見人代表

**C 187**

曾來發先生 - 提意見人

**C 230**

朱小容女士 - 提意見人

52. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。主席繼而請規劃署的代表向委員簡述申述的背景。

53. 陳永榮先生借助投影片，根據文件詳載的內容陳述下列事宜：

*背景*

(a) 編入第五組考慮的申述和意見是關於根據修訂項目 E 5 項把翠擁華庭和利安邨之間的三塊政府土地改劃為「休憩用地」地帶，詳情如下：

- **R 15 至 R 23、C 2 至 C 17、C 19 至 C 124、C 126 至 C 131 以及 C 133 至 C 234**(在會上提交書面意見撤回其支持意見的 C 214 除外)：支持把土地劃為「休憩用地」地帶；
- **R 24、R 25 及 C 1**：反對把土地劃為「休憩用地」地帶；

(b) 他請委員留意四名提意見人所提交的書面意見，特別是 C 214 已要求撤回其支持意見；

- (c) 申述地點涉及三塊毗鄰利安邨和翠擁華庭的空置政府土地(面積為 0.27 公頃)。修訂項目 E5 項主要是為理順地段界線而作的修訂。由於申述地點非常接近附近民居及毗鄰已規劃作「休憩用地」的土地，故建議把申述地點一併納入「休憩用地」地帶，以作公共休憩用地發展；
- (d) 有關申述人關注現有綠化地區的安全及環境衛生問題，當局認為把申述地點劃為「休憩用地」地帶，把該地點納入公共休憩用地發展將確保它得到適當的設計及管理。
- (e) 規劃署的意見——規劃署不支持反對申述 R24、R25 及 C1。

54. 主席繼而邀請申述人、提意見人及提意見人代表闡述其申述及意見。

#### 申述編號 25

55. 林欣華女士表示她住在翠擁華庭，反對把土地劃為「休憩用地」地帶。由於該「休憩用地」過於接近翠擁華庭，她擔心使用公園的人可能會對附近居民造成噪音滋擾。她建議把「休憩用地」保留作綠化的美化市容地帶，並加以管理，而並非興建公園。她認為馬鞍山、利安邨及私人住宅發展內已設有足夠休憩用地，無需在附近增設公園。

#### 提意見人編號 6

56. 羅棣萱女士表示曾向居民進行問卷調查，200 至 300 份收回的問卷支持把土地劃為「休憩用地」地帶。此外，她促請政府在確定落實公園計劃前，先在申述地點及其周邊地帶進行排水改善工程，解決雨後草地積水引致的蚊患問題。

#### 提意見人編號 187

57. 曾來發先生支持在申述地點興建公園，並建議在公園內提供各項設施，如設置池塘、棋盤和栽種樹木。

提意見人編號 230

58. 朱小容女士表示支持發展休憩用地，因為符合以人為本的規劃原則。

59. 由於規劃署的代表、申述人、提意見人和提意見人代表已完成簡介，主席請委員提出問題。由於委員沒有提出問題，主席告知他們聆訊的程序已經完成，城規會會在他們離席後商議申述，並會在稍後把城規會的決定通知他們。主席多謝他們及規劃署的代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

60. 一名委員表示應保留「休憩用地」地帶，因為休憩用地建議對公眾有利，而不應認為使用公園的人會造成噪音滋擾。委員同意並決定不接納申述。

申述編號 R15 至 R23

61. 經進一步商議後，城規會備悉申述編號 R15 至 R23 表示支持的意見。

申述編號 24

62. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R24，理由如下：

- (a) 將申述地點劃作「休憩用地」地帶是合適的。有關地點接近附近居民及一幅已規劃的休憩用地，而其面積及形狀足可提供動態和/及靜態的康樂設施(包括種植樹木及灌木等園景設施)。將有關地點劃作「休憩用地」地帶可確保該地點的未來發展會得到妥善設計和管理。

申述編號 25

63. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R25，理由如下：

- (a) 將申述地點劃作「休憩用地」地帶是合適的。有關地點接近附近居民及一幅已規劃的休憩用地，而其面積及形狀足可提供動態和/及靜態的康樂設施(包括種植樹木及灌木等園景設施)。將有關地點劃作「休憩用地」地帶可確保該地點的未來發展會得到妥善設計和管理。

64. 下午一時三十分休會，午飯後繼續舉行會議。

65. 會議於下午二時三十分復會。

66. 下列委員和秘書出席下午時段的會議。

周達明先生

黃澤恩博士

陳華裕先生

簡松年先生

吳祖南先生

陳家樂先生

陳旭明先生

鄭心怡女士

梁剛銳先生

馬錦華先生

茹建文先生

曾裕彤先生

黃耀錦先生

伍謝淑瑩女士

議程項目 4[午膳後繼續議程]

[公開會議(限於簡介及提問部分)]

考慮有關《馬鞍山分區計劃大綱草圖編號 S/MOS/15》的  
申述及意見

(城規會文件第 8440、8441、8442、8443 及 8444 號)

[聆訊以廣東話進行。]

第一組(R1 至 R7、C235)

(城規會文件第 8440 號)

67. 下列委員已就此議項申報利益：

葉天養先生 — 近期與 R7 的母公司恒基兆業地產有  
限公司有業務往來

陳旭明先生 — 近期與 R7 的母公司恒基兆業地產有  
限公司有業務往來

68. 委員知悉葉天養先生已就未能出席會議致歉，而陳旭明  
先生已離席。

簡介及提問部分

69. 由於已給予申述人及提意見人足夠通知，邀請他們出席  
會議，而他們表示不會出席會議或沒有回覆，委員同意在其缺  
席的情況下繼續聆訊申述。

70. 下列規劃署的代表此時獲邀出席會議：

許惠強先生 — 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

陳永榮先生 — 規劃署高級城市規劃師/沙田

71. 陳永榮先生借助投影片，根據文件詳載的內容陳述下列  
要點：

## 背景

- (a) 第一組考慮的申述和意見如下：
- **R1 至 R6、C235**：有關落禾沙整塊「綜合發展區(1)」用地；
  - **R7**：有關落禾沙「綜合發展區(1)」用地的東北部；
- (b) 「綜合發展區(1)」的土地狀況大致可劃分為三部分—位於東北的是一塊日後會供出售的政府土地；南面一大部分土地為擬議的沙田市地段第 502 號，由 R7 擁有；而北面是預留為政府、機構或社區設施用地；
- (c) 申述涉及落禾沙「綜合發展區(1)」的建築物高度及發度密度。另須注意，現有分區計劃大綱圖內的「綜合發展區(1)」的地積比率限制並無任何修訂，只就建築物高度限制作出修訂；
- (d) 根據先前的分區計劃大綱圖，落禾沙「綜合發展區(1)」用地的建築物高度限制為兩層平台上加 32 層。在現有的分區計劃大綱圖內，修訂只是把建築物高度限制更改為以主水平基準上多少米來表示，使限制更明確清晰；
- (e) 在釐定馬鞍山分區計劃大綱圖的發展參數時，已就分區計劃大綱圖上所有發展地帶進行全面檢討。馬鞍山新市鎮的整體建築物高度輪廓及環境詳情載於文件的附件 2；
- (f) 馬鞍山的發展概念是以一個市中心和兩個門廊樞紐為基礎(即南面大水坑和北面烏溪沙)。擬議的建築物高度輪廓由山腳範圍向海旁遞減，以及由市中心和兩個門廊樞紐開始遞減。鼓勵海旁沿岸發展的建築物高度錯落有致；



- (g) 規劃署已委託顧問就新市鎮進行空氣流通專家評估，藉以審視就分區計劃大綱圖所作出的修訂可能造成的影響。空氣流通專家評估總結報告已上載至規劃署的網頁，供公眾參閱，並夾附於文件的附件 5。根據空氣流通評估的結果，新市鎮並沒有嚴重的空氣流通問題。不過，為進一步改善風道網絡，空氣流通評估建議將數塊狹長土地指定為風走廊及通風地帶，以促進新市鎮的空氣流通情況。有關的建議藉劃定非建築用地及訂明兩層高的建築物高度限制納入修訂；
- (h) 修訂項目 B3 為「綜合發展區(1)」內兩塊狹長土地訂明最高建築物高度為兩層。該用地內的兩層高建築物高度限制地帶是根據收納在落禾沙發展項目核准總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61-7)的兩條觀景廊而訂定；

*申述－申述理由及規劃署的回應*

- (i) 申述人(R1 至 R6、C235)反對落禾沙發展項目。規劃署的回應是就建築物高度限制而言，城規會核准的總綱發展藍圖已遵照「梯級狀建築物高度」輪廓，由烏溪沙站向海旁遞減。至於申述人關注發展項目對視覺方面造成的影響一事，核准總綱發展藍圖擬議種植樹木作為視覺屏障，把發展和道路上的行人分隔開來。
- (j) 至於申述人(R4、C235)對綠化景觀的關注，規劃署的回應是根據核准總綱發展藍圖的園景設計圖所示，有關用地會栽種足夠的樹木和進行美化種植工程；
- (k) 就有關用地的建築物高度限制作出修訂，是把以樓層表示的建築物高度限制變為以主水平基準上多少米來表示，使限制更為明確清晰。「綜合發展區(1)」的高度級別是根據有關用地的核准建築圖則而訂定。空氣流通評估已建議闢設兩條通風廊，而

關設通風廊把有關用地分爲三部分，因此把三個高度級別納入「綜合發展區(1)」地帶內；

- (l) 申述人(R1 至 R6)要求調低「綜合發展區(1)」的建築物高度限制，具體建議是把建築物高度限定爲80米、10層或20層。規劃署的回應是更嚴格的建築物高度限制會對設計造成不必要的限制，可能會出現綠化範圍面積減少的不理想布局設計，又或許設計不能達至「梯級狀建築物高度」輪廓；
- (m) 申述人 R7 建議就「綜合發展區(1)」東北部日後會供出售的政府土地加入主水平基準上 96 米的高度級別。規劃署的回應是無須就有關用地的東北部另加主水平基準上 96 米的高度級別，因爲三個高度級別(即主水平基準上 130 米、主水平基準上 120 米、主水平基準上 105 米)已概括反映城規會核准的總綱發展藍圖上擬議住宅樓宇的高度，亦已依從「梯級狀建築物高度」輪廓，以及城規會可透過根據第 16 條遞交規劃申請時須提交總綱發展藍圖的程序，適當規管「綜合發展區(1)」內發展項目的建築物高度；以及
- (n) 規劃署的意見——規劃署不支持反對申述(R1 至 R7)。

72. 由於規劃署的代表已完成簡報，主席請委員提問。鑑於委員並無提出問題，主席多謝規劃署的代表出席聆訊。他們於此時離席。

#### 商議部分

73. 委員普遍認爲「綜合發展區(1)」的建築物高度限制實屬恰當，並無有力的規劃理據支持申述。

#### 申述編號 1

74. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 1，理由如下：

- (a) 城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖提供方法以解決屏風效應問題和紓緩對景觀及園景的影響。當局認為建築物的高度限制是適當的，因其概括地反映了已核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度；
- (b) 根據空氣流通評估研究報告，有關用地的建築物高度限制不會對該區的空氣流通造成不良影響。已加諸「綜合發展區」地帶的《註釋》中必須提交空氣流通評估報告的要求，以及訂明了兩塊 15 米闊的狹長土地的最高建築物高度為兩層，將確保有關用地的發展所引致對空氣流通的影響可減至最低；以及
- (c) 更嚴厲的建築物高度限制將為該發展的設計及布局帶來過度的限制，導致較大型建築物、密集佈局及不清晰的「梯級式建築物高度」輪廓，而林地區可能不可完整地保留。在景觀及空氣流通方面，因預留作觀景廊、風走廊及植樹的空地將會較少，最終的設計可能並不理想。

## 申述編號 2

75. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 2，理由如下：

- (a) 城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖提供方法以解決屏風效應問題和紓緩對景觀及園景的影響。當局認為建築物的高度限制是適當的，因其概括地反映了已核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度；
- (b) 根據空氣流通評估研究報告，有關用地的建築物高度限制不會對該區的空氣流通造成不良影響。已加諸「綜合發展區」地帶的《註釋》中必須提交空氣流通評估報告的要求，以及訂明了兩塊 15 米闊的

狹長土地的最高建築物高度為兩層，將確保有關用地的發展所引致對空氣流通的影響可減至最低；以及

- (c) 更嚴厲的建築物高度限制將為該發展的設計及布局帶來過度的限制，導致較大型建築物、密集佈局及不清晰的「梯級式建築物高度」輪廓，而林地區可能不可完整地保留。在景觀及空氣流通方面，因預留作觀景廊、風走廊及植樹的空地將會較少，最終的設計可能並不理想；城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖已提供方法，以解決屏風效應問題和紓緩對視覺效果及景觀的影響。建築物高度限制實屬恰當，因為該等限制已概括反映核准總綱發展藍圖上擬議住宅樓宇的高度。

### 申述編號 3

76. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 3，理由如下：

- (a) 城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖提供方法以解決屏風效應問題和紓緩對景觀及園景的影響。當局認為建築物的高度限制是適當的，因其概括地反映了已核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度；以及
- (b) 根據空氣流通評估研究報告，有關用地的建築物高度限制不會對該區的空氣流通造成不良影響。已加諸「綜合發展區」地帶的《註釋》中必須提交空氣流通評估報告的要求，以及訂明了兩塊 15 米闊的狹長土地的最高建築物高度為兩層，將確保有關用地的發展所引致對空氣流通的影響可減至最低。

申述編號 4

77. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 4，理由如下：

- (a) 城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖提供方法以解決屏風效應問題和紓緩對景觀及園景的影響。當局認為建築物的高度限制是適當的，因其概括地反映了已核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度；
- (b) 根據空氣流通評估研究報告，有關用地的建築物高度限制不會對該區空氣流通造成不良影響。已加諸「綜合發展區」地帶的《註釋》中必須提交空氣流通評估報告的要求，以及訂明了兩塊 15 米闊的狹長土地的最高建築物高度為兩層，將確保有關用地的發展所引致對空氣流通的影響可減至最低；以及
- (c) 更嚴厲的建築物高度限制將為該發展的設計及布局帶來過度的限制，導致較大型建築物、密集佈局及不清晰的「梯級式建築物高度」輪廓，而林地區可能不可完整地保留。在景觀及空氣流通方面，因預留作觀景廊、風走廊及植樹的空地將會較少，最終的設計可能並不理想；城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖已提供方法，以解決屏風效應問題和紓緩對視覺效果及景觀的影響。建築物高度限制實屬恰當，因為該等限制已概括反映核准總綱發展藍圖上擬議住宅樓宇的高度。

申述編號 5

78. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 5，理由如下：

- (a) 城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖提供方法以解決屏風效應問題和紓緩對景觀及園景的影響。當局認為建築物的高度限制是適當的，因其概括地反映了已核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度；
- (b) 根據空氣流通評估研究報告，有關用地的建築物高度限制不會對該區空氣流通造成不良影響。已加諸「綜合發展區」地帶的《註釋》中必須提交空氣流通評估報告的要求，以及訂明了兩塊 15 米闊的狹長土地的最高建築物高度為兩層，將確保有關用地的發展所引致對空氣流通的影響可減至最低；以及
- (c) 更嚴厲的建築物高度限制將為該發展的設計及布局帶來過度的限制，導致較大型建築物、密集佈局及不清晰的「梯級式建築物高度」輪廓，而林地區可能不可完整地保留。在景觀及空氣流通方面，因預留作觀景廊、風走廊及植樹的空地將會較少，最終的設計可能並不理想；城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖已提供方法，以解決屏風效應問題和紓緩對視覺效果及景觀的影響。建築物高度限制實屬恰當，因為該等限制已概括反映核准總綱發展藍圖上擬議住宅樓宇的高度。

#### 申述編號 6

79. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 6，理由如下：

- (a) 城規會於二零零五年核准有關用地的總綱發展藍圖(申請編號 A/MOS/61)，理由是該總綱發展藍圖提供方法以解決屏風效應問題和紓緩對景觀及園景的影響。當局認為建築物的高度限制是適當的，因其概括地反映了已核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度。

申述編號 7

80. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 7，理由如下：

- (a) 有關用地在分區計劃大綱圖上乃劃作「綜合發展區」地帶，其發展管制受透過條例第 16 條之規劃申請而獲城規會核准的總綱發展藍圖所規管。該圖訂定的高度級別概括地反映了已獲城規會在申請編號 A/MOS/61 下核准的總綱發展藍圖上擬議之住宅樓宇的高度。分區計劃大綱圖之「綜合發展區」地帶的《註釋》清楚地說明了有關用地須採用「梯級式建築物高度」輪廓的設計，高度由南面向北面遞減。鑑於有關用地受總綱發展藍圖所規管，實無需要在該用地的東北部加入另一個主水平基準上 96 米的概括建築物高度限制。

第二組 (R8、R10)

(城規會文件第 8441 號)

簡介及提問部分

81. 由於已給予申述人足夠通知，邀請他們出席會議，而他們沒有回覆，委員同意在其缺席的情況下繼續為申述進行聆訊。

82. 下列規劃署的代表此時獲邀出席會議：

許惠強先生 — 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

陳永榮先生 — 規劃署高級城市規劃師/沙田

83. 陳永榮先生借助投影片，根據文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 第二組考慮的申述如下：

- (a) **R8**：反對在草圖所訂明的整體建築物高度和發展密度限制，但沒有指明申述地點；
- (b) **R10**：支持在圖則加入建築物高度訂為兩層的限制，有關限制涉及修訂項目 B2 及 B3 項；
- (b) 已就馬鞍山分區計劃大綱圖上所有發展地帶進行全面檢討。就分區計劃大綱圖釐定發展參數時，已適當考慮契約條件、現有地形、基礎設施及整體城市設計原則；
- (c) 馬鞍山新市鎮的發展已大致完成，馬鞍山新市鎮的整體建築物高度輪廓及環境詳情載於文件的附件 2。馬鞍山的發展概念是以一個市中心和兩個門廊樞紐(即南面大水坑和北面烏溪沙)為基礎。擬議的建築物高度輪廓，由山腳範圍向海旁遞減，以及由市中心及兩個門廊樞紐開始遞減。鼓勵海旁沿岸發展的建築物高度錯落有致；
- (d) 規劃署已委託顧問就新市鎮進行空氣流通專家評估，藉以審視修訂分區計劃大綱圖可能造成的影響。空氣流通專家評估總結報告已上載至規劃署的網頁，供公眾參閱，並夾附於文件的附件 5。根據空氣流通評估的結果，新市鎮並沒有嚴重的空氣流通問題。不過，為進一步改善風道網絡，空氣流通評估建議將數塊狹長土地指定為風走廊及通風地帶，以促進新市鎮的空氣流通情況。有關的建議藉劃定非建築用地及訂明兩層高的建築物高度限制納入修訂。**R10** 支持把建築物高度限制訂於兩層。
- (e) 規劃署的意見——規劃署認為分區計劃大綱圖上的建築物高度限制實屬恰當，不支持反對申述(**R8**)。

84. 由於規劃署的代表已完成簡報，主席請委員提問。鑑於委員並無提出問題，主席多謝規劃署的代表出席聆訊。他們於此時離席。



## 商議部分

85. 委員普遍認為並無有力的規劃理據支持反對申述。

## 申述編號 8

86. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 8，理由如下：

- (a) 為馬鞍山分區計劃大綱圖各個地帶擬訂建築物高度限制時，已適當地考慮擬議地積比率/總樓面面積限制、現有地形、環境、地區特色、現有土地用途和建築物輪廓、城市設計因素、在現有情況下的通風表現，以及空氣流通評估的建議。所訂的限制已在滿足公眾對改善生活環境的期望和保障私人發展權之間取得平衡。申述人並沒有提出有力的規劃理據，支持對分區計劃大綱圖各個發展地帶訂定更嚴格的建築物高度限制；以及
- (b) 根據空氣流通評估研究報告所示，馬鞍山分區計劃大綱圖各個發展地帶的地積比率/總樓面面積及建築物高度限制不會對新市鎮的空氣流通造成不良影響。

## 申述編號 10

87. 經進一步商議後，城規會備悉支持申述編號 10。

## 第三組 (R9)

(城規會文件第 8442 號)

## 簡介及提問部分

88. 主席說，R9 已表示不會出席聆訊。由於已給予申述人足夠通知，委員同意在其缺席的情況下繼續為申述進行聆訊。

89. 下列規劃署的代表此時獲邀出席會議：

許惠強先生 — 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員

陳永榮先生 — 規劃署高級城市規劃師/沙田

90. 陳永榮先生借助投影片，根據文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) R9 由香港中華電力有限公司(下稱「中電」)提交，反對就三個中電電力支站——馬鞍山 B 電力支站及馬鞍山 GIS 電力支站(修訂項目 A 項)及利安電力支站(修訂項目 E2 項)，加入建築物高度限制；
- (b) 已就馬鞍山分區計劃大綱圖上所有發展地帶進行全面檢討。就分區計劃大綱圖釐定發展參數時，已適當考慮契約條件、現有地形、基礎設施及整體城市設計原則；
- (c) 馬鞍山新市鎮的整體建築物高度輪廓及環境詳情載於文件的附件 2。馬鞍山的發展概念是以一個市中心和兩個門廊樞紐(即南面大水坑和北面烏溪沙)為基礎。擬議的建築物高度輪廓由山腳範圍向海旁遞減，以及由市中心及兩個門廊樞紐開始遞減。鼓勵海旁沿岸發展的建築物高度錯落有致。該建築物高度輪廓主要是用來訂定住宅及商業樓宇的建築物高度限制；
- (d) 規劃署已委託顧問就新市鎮進行空氣流通專家評估，藉以審視修訂分區計劃大綱圖可能造成的影響。空氣流通專家評估總結報告已上載至規劃署的網頁，供公眾參閱，並夾附於文件的附件 4。根據空氣流通評估的結果，新市鎮並沒有嚴重的空氣流通問題；
- (e) 住宅及商業樓宇的建築物高度限制是參考現有建築物高度及梯級狀的高度輪廓而制訂的。「政府、機構或社區」用地應維持低層輪廓，提供視覺調劑和紓緩空間。而政府、機構或社區設施(例如電力支站)

的建築物高度限制，旨在反映現有建築物的高度及參考有關設施的運作需要而制訂的；

- (f) 馬鞍山 B 電力支站、馬鞍山 GIS 電力支站及利安電力支站的高度均為兩層。根據契約，該等用地亦受兩層高的建築物高度限制所規管。申述人表示，建築物高度限制會影響他們日後的發展計劃，並要求把建築物高度限制放寬至主水平基準上 120 米至 130 米；
- (g) 規劃署認為並無有力理據支持放寬三塊電力支站用地的高度限制。倘有任何發展建議須超過建築物高度上限，申述人可根據條例第 16 條向城規會申請略為放寬建築物高度限制，或根據第 12A 條申請修訂分區計劃大綱圖；以及
- (h) 規劃署的意見——規劃署不支持反對申述 R9。

91. 由於規劃署的代表已完成簡報，主席請委員提問。鑑於委員並無提出問題，主席多謝規劃署的代表出席聆訊。他們於此時離席。

#### 商議部分

92. 委員普遍認為並無有力的規劃理據支持放寬電力支站用地的建築物高度限制，並同意不接納有關申述。

#### 申述編號 9

93. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 9，理由如下：

- (a) 把三塊電力支站用地的建築物高度限制訂為兩層(地庫除外)，基本上是反映現有建築物的高度和土地契約所限的發展密度，因此不會剝奪申述人的發展權利；

- (b) 根據空氣流通評估研究，位於現有風道/通風廊旁邊的「政府、機構或社區」用地應維持現時的建築物高度，有助改善通風情況。該些用地位於沿西沙路的主要風道旁邊或沿鞍祿街公園的主要通風廊旁邊，應維持現有的建築物高度，以改善通風情況；
- (c) 申述人沒有提出充分的規劃理據，以支持把馬鞍山 B 電力支站、馬鞍山 GIS 電力支站及利安電力支站用地的建築物高度限制分別放寬至主水平基準上 120 米和主水平基準上 130 米；以及
- (d) 倘因應功能或作業需要，該些政府、機構或社區發展的建築物高度須超過訂明的上限；或須進行任何在規劃/設計方面有優越之處的發展建議，以助進一步改善該區的環境，申述人可根據條例第 16 條向城規會申請略為放寬建築物高度限制，或根據第 12A 條申請修訂分區計劃大綱圖。

[陳旭明先生此時到達參加會議。]

## 議程項目 5

[公開會議]

檢討空氣質素指標

(城市規劃委員會文件第 8423 號)

[會議以廣東話進行。]

94. 黃耀錦先生在本議項申報利益，原因是有關檢討由環境保護署(下稱「環保署」)負責進行。由於本議項是向委員簡介該空氣質素指標檢討的建議，因此委員認為黃耀錦先生應可留在會議席上。

### 簡介和提問部分

95. 下列環保署代表此時獲邀出席會議：

陳嘉信先生                      環保署副署長

莫偉全先生                      環保署助理署長(空氣質素政策)

96. 主席歡迎上述人士，並請代表向委員簡介文件的內容。

97. 環保署副署長陳嘉信先生按文件詳載的內容提出下列要點：

- (a) 環保署於二零零七年六月委聘顧問公司進行香港的空氣質素指標檢討(下稱「有關檢討」)。有關檢討旨在因應世界衛生組織(下稱「世衛」)發出的空氣質素指引及其他先進國家／經濟體系在修訂空氣質素標準方面的做法，更新香港的空氣質素指標；制訂額外的排放管制措施以改善空氣質素；以及考慮採用合適的機制以便日後更新空氣質素指標；

- (b) 自一九九零年以來，雖然本地排放的空氣污染物(例如二氧化硫、氧化氮、可吸入懸浮粒子及揮發性有機化合物)已大幅減少，但低能見度時數則有所增加。有跡象顯示香港的空氣質素受到區域性及本地活動所影響。當局有需要與內地合作解決能見度下降的問題，並繼續管制本地排放，例如路邊的車輛廢氣排放量；
- (c) 保障公眾衛生、參照世衛指引及採取分階段方式達到世衛的最高標準，是制訂香港新空氣質素指標的指導性原則；
- (d) 參照世衛的空氣質素指引及中期目標，現建議香港的新空氣質素指標如下：
  - (i) 採用世衛空氣質素指引所載有關二氧化硫(10分鐘)、二氧化氮(1小時和1年)、一氧化碳(1小時和8小時)及鉛(1年)的濃度標準；
  - (ii) 採用世衛中期目標 1 所載有關二氧化硫(24小時)、微細粒子(24小時和1年)及臭氧(8小時)的濃度標準；以及
  - (iii) 參照世衛中期目標 2，採用中期目標 2 所載有關可吸入懸浮粒子(24小時和1年)的濃度標準；
- (e) 有關檢討建議分三期實施 36 項排放管制措施。第一期建議實施 19 項排放管制措施，該等措施分為四類。第一類是排放上限及管制措施，包括增加本地天然氣發電比例至 50%，提早淘汰舊式及污染嚴重的車輛，以及要求本地船隻使用超低硫柴油；第二類是交通管理措施，例如設立低排放區及重整巴士路線；第三類與基建發展及規劃有關，例如擴展鐵路網絡及將單車徑網絡連接至主要公共交通樞紐；第四類是提高能源效益措施，包括強制實施《建築物能源效益守則》；

- (f) 有關檢討建議在不少於每五年的時間內更新空氣質素指標，以確定達致新空氣質素指標的程度，以及進一步收緊空氣質素指標的需要及實際可行性；
- (g) 根據顧問公司的估計，實施建議的第一期排放管制措施，每年會帶來約 12.28 億元的預期收益，這主要是由於公眾衛生得到改善及節省了能源成本所致。有關收益遠高於每年預算費用約 5.96 億元；以及
- (h) 環保署在二零零九年七月二十三日至十一月三十日期間進行公眾諮詢工作，以確定市民對有關檢討所提建議的接受程度和相關影響。當局會就實施建議措施的步伐，以及社會各界願意就有關措施付出的代價(包括繳付較高的電費及巴士票價和調整生活方式)，徵詢公眾意見；

98. 主席繼而邀請委員提出問題。

[ 鄭心怡女士此時到達參加會議。 ]

99. 委員提出以下問題：

- (a) 考慮到觀塘及深水埗等地區可能會較為污染，委員詢問建議的空氣質素指標屬於全港性抑或地區性標準；
- (b) 每五年檢討空氣質素指標是否恰當及符合國際標準；
- (c) 有否每項建議排放管制措施的實施成本分項數字，以便市民就是否願意負擔有關成本提供意見；以及
- (d) 現時的單車徑網絡並不全面，有需要聯同運輸署制訂計劃。

100. 陳嘉信先生回應如下：

- (a) 空氣質素指標屬於全港性標準。現時有 11 個一般監測站及三個路邊監測站收集各區數據。以二氧化硫(24 小時)為例，當局會在所有監測站(包括路邊監測站)量度該污染物，然後根據濃度標準 125 微克／立方米查核所得結果，而其准許超標次數為三次；
- (b) 每五年檢討一次是美國的做法，有關研究乃參考美國的做法而進行，歐洲國家則按需要進行檢討；
- (c) 在文件內夾附的諮詢文件(即附件 A)已提供每項排放管制措施的成本預算。舉例說，將本地天然氣發電比例由現時約 28% 提高至 50%，會導致電費由現時水平分階段上升至少 20%(附件 A 第 6.7 段)。提早淘汰舊式或污染嚴重的車輛包括專利巴士，亦會令巴士票價上升約 15%(附件 A 第 6.8 至第 6.9 段)；以及
- (d) 環保署會與運輸署及有關部門一起評估騎單車設施，包括是否可進一步加強與主要交通樞紐的連接，以及是否設有足夠的單車停放處。

101. 關於市民分攤成本的事宜，一名委員引述政府資助的士車主由柴油改用石油氣的例子。該名委員提議政府支付建議排放管制措施的費用，而非要求市民付款，因為空氣質素與公眾利益有關。另一名委員引述惠州的做法，即在公共道路及建築物推行節能措施所省下的金錢會發還給承建商／經營者，該委員並建議政府制訂相若方法，鼓勵工商業界推行有關措施。

102. 陳嘉信先生回答說，政府已取得資源推行一些建議措施，例如在啓德裝設區域供冷系統；將單車徑延伸；以及實施本地渡輪改用超低硫柴油的試驗計劃。諮詢工作旨在就分攤推行建議排放管制措施的成本以達致空氣質素指標，蒐集市民的意見。



103. 另一名委員認為在制訂空氣質素指標及建議的排放管制措施時，當局應徵詢並考慮持份者的意見。陳嘉信先生回應說，中央政策組獲委託就有關檢討的建議(包括分攤建議排放管制措施的成本)，與不同持份者及學者舉行數次小組研討會討論。此外，環保署已就建議措施諮詢運輸業個別成員，所得意見顯示持份者普遍支持空氣質素指標，但對可能影響其運作的措施(例如低排放區)表示關注。當局在制訂詳細的工作計劃時會考慮該等意見，並會在制訂建議的詳細工作計劃後進一步諮詢有關的工商業界。

104. 一名委員建議，當局應公布由社會各界(包括政府、電力公司、交通營辦商及消費者)承擔的排放管制措施成本。

105. 由於委員再沒有提出問題，主席多謝環保署代表參加會議，他們此時離席。

[陳旭明先生及馬錦華先生此時離席，吳祖南博士此時到達參加會議。]

## **議程項目 6**

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11》的申述  
(城規會文件第 8438 及 8447 號)

---

[會議以廣東話進行。]

**第一組(R1 至 R209、R211 至 R377、R380 至 R525 及**

**R528 至 R785)**

**(城規會文件第 8438 號)**

簡介和提問部分

106. 下列委員就此議項申報利益：

- |       |   |
|-------|---|
| 杜德俊教授 | － 現為世界自然(香港)基金會信託人及世界自然基金會轄下的米埔管理及發展委員會委員(申述人編號785(R785)) |
| 梁廣灝先生 | － 現為香港機場管理局成員   |
| 陳偉偉先生 | － 現為運輸及房屋局首席助理秘書長，該決策局負責策劃有關分區計劃大綱圖所載的擬議口岸設施工程            |

107. 委員備悉杜德俊教授、梁廣灝先生及陳偉偉先生因未能出席會議致歉。

108. 鑑於有關口岸設施工程須受《環境影響評估條例》規管，環境保護署副署長黃耀錦先生就此申報利益，表示環境影響評估報告的批核是環境保護署署長負責的工作。

109. 黃澤恩博士已告知秘書，他是港珠澳大橋(珠江段)隧道建造技術小組的成員，這與香港工程項目的規劃及土地事宜並不相關。

110. 委員備悉以上申報的利益屬間接性質，因此，黃耀錦先生及黃澤恩博士均可留席。委員亦備悉已給予申述人充分通知，邀請他們出席聆訊。不過，除申述人編號784及785出席會議外，其他申述人表示不會出席聆訊或沒有給予回覆。城規會同意在他們缺席的情況下繼續進行聆訊。

111. 下列政府部門代表及申述人代表此時應邀出席會議：

規劃署

劉耀光先生

西貢及離島規劃專員

黃少薇女士

高級城市規劃師／離島

路政署

鄭定寧先生	港珠澳大橋香港工程管理處處長
譚漢財先生	港珠澳大橋香港工程管理處總工程師
卜國明先生	總工程師／香港口岸
曹建中先生	高級工程師／港珠澳大橋
江瑞金先生	奧雅納工程顧問
關志輝先生	奧雅納工程顧問

申述人編號 784(R784)(香港地貌岩石保育協會)

陳麟先生 申述人代表

R785(世界自然(香港)基金會)

梁士倫博士 申述人代表

112. 主席歡迎上述人士出席聆訊，並解釋聆訊程序。他繼而邀請西貢及離島規劃專員劉耀光先生向委員簡介有關修訂項目的背景和申述內容。

113. 西貢及離島規劃專員劉耀光先生表示，R526 及 R527 於二零零九年十一月十二日發出有關撤回申述的電郵，以及四頁載述 R526 及 R527 已撤回申述的文件替換頁(第 1、3、13 及 14 頁)已在會上呈交，供委員參考。

114. 劉耀光先生借助 Powerpoint 簡報軟件，按文件詳載的內容提出下列要點：

- (a) 擬議修訂項目的背景涉及港珠澳大橋工程計劃－擬議香港口岸的選址、香港接線和屯門至赤鱸角連接路及相關配套設施，以及赤鱸角島天然海岸線的改劃用途地帶建議。二零零九年六月十二日，收納擬議修訂項目的《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11》根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示；
- (b) 在法定展示期內，共接獲 789 份申述，但並無接獲意見。其中有七份申述(R210、R378、R379、

R526、R527、R786及R787)隨後被撤回；R789被視為無效。第一組所涵蓋的780份申述(R1至R209、R211至R377、R380至R525及R528至R785)，內容涉及口岸設施及改劃赤鱘角島天然海岸線的用途地帶；

#### 申述理由

- (c) 香港口岸的選址及香港接線的定線－有關工程會為該區帶來交通污染問題；應避免有關設施接近東涌現有和日後的民居；以及保安通道過長，應大幅縮短；
- (d) 公眾參與－當局沒有就其他所有可行方案進行全面評估，包括在機場島西南面設置過境設施，以及在機場島上及北面興建連接路，以供公眾詳細考慮。有關建議應包括接駁貨櫃碼頭和落馬洲的貨運和客運鐵路，以避免貨櫃車駛經市區。東涌居民亦沒有參與其中；
- (e) 對天然海岸線的影響及破壞天然山坡－沙螺灣陸岬及海岸線因興建機場而消失，保留天然海岸旨在為此作出部分補償。建議移走天然海岸線，對於所採取的環境紓緩措施是否發揮可靠的作用，以及政府是否有能力推行環境紓緩措施和願意尊重承諾，將會立下不良先例。該建議亦違反「海岸保護區」地帶的原有規劃意向。擬議修訂項目未能將水流的影響減至最少，特別是擬議香港口岸北面與南面之間的水域，以及機場與大嶼山之間的水道；

#### 申述人的建議

- (f) 申述人建議重新評審整項計劃及進一步評估其他方法；把香港口岸設於機場西面，以避免在「海岸保護區」地帶、「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶及「其他指定用途」註明「美化市容地帶」進行填海；在香港口岸必須設於機場東北面的水域時採用在東岸興建高架路的方案，以保護沿

「海岸保護區」的水體；以及保留尚餘的天然景物，例如赤鱸角東面的天然海岸；

### 規劃署的意見

#### *香港口岸及相關設施的選址*

- (g) 當局已進行選址研究，以便選定合適地點興建香港口岸。該項研究調查了現時建議的機場東北面位置的優點，其中包括易於配合主要道路網絡，與機場產生協同效應；可帶來更多經濟效益，為東涌創造商機及就業機會；以及能夠與屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海區匯合，減少挖泥量及興建新海堤的幅度。研究亦調查了建議把香港口岸設於機場西面計劃的缺點，其中包括協同效應消失；對海豚棲息地造成不良影響；對珠江三角洲的潮汐造成不良影響；香港接線須進行大型山坡削土工程；以及須為興建屯門至赤鱸角連接路南面出入口及沿機場島北岸的隧道進行更多填海工程。對於就香港口岸接近東涌而提出的關注，須留意香港接線及香港口岸與東涌海旁的住宅發展之間的距離分別為 700 米及兩公里。同時，香港口岸亦設定建築物高度限制。環境影響評估研究已於二零零九年十月二十三日獲環保署署長批准。研究結論指出，通過採取適當的紓緩措施，香港口岸及相關設施對環境可能造成的影響是可以接受的；

#### *香港接線的定線*

- (h) 若干申述人建議把香港接線設於機場島北岸。有關建議並不可行，因為建築成本和能源成本會有所增加；接近污染淤泥卸置場及跑道着陸區；以及須延伸旅客捷運系統接駁機場客運大樓，令成本增加。現時香港接線所採用沿着機場水道行走的定線，將可避免對大嶼山天然山坡及海岸線造成重大不良影響，亦可遠離機場北面的污染淤泥卸置場，以及闢設連接路由香港口岸／屯門至赤鱸角連接路通往機場；

### 公眾參與

- (i) 路政署已進行廣泛的公眾參與活動。有關政府部門在選址過程中，已充分考慮蒐集所得的公眾意見。在港珠澳大橋興建鐵路，從工程、整體鐵路規劃及財政效率角度而言並不可行。倘港珠澳大橋採用橋樑連隧道的方式興建，便不可能在同一定線內容納貨運鐵路及道路。此外，青馬大橋的設計不能承受貨運鐵路的負荷。營運者須先在大嶼山卸下貨物，再把貨物裝上貨車運往葵涌貨櫃碼頭，過程既不方便，又欠缺效率。行車量的預測數據亦顯示在港珠澳大橋增設鐵路，客流量並不會大幅增加，卻會大幅增加工程成本；

### *對天然海岸線的影響及破壞天然山坡*

- (j) 有關工程計劃僅會對機場島的現有海岸線造成影響，但不會破壞大嶼山的天然山坡及海岸線。根據已獲批准的環境影響評估報告，該段現有海岸線的生態／景觀價值偏低，路政署將以天然石料鋪砌海堤，為現有品種在新環境重整生態。環保署署長表示，機場島東岸予以保留，主要因為施工時間問題及減省成本，並非為沙螺灣陸岬因興建機場而消失所採取的紓緩措施。為了保護隧道入口區後面的隧道和維修隧道，必須落實有關填海建議，否則，香港口岸填海區便須擴大，以容納有關設施；

### *對香港口岸西南填海區採用擬議高架路及香港接線沿機場東岸而行的建議作出回應*

- (k) 建議的高架路計劃未能直接接駁香港口岸與機場客運大樓以及屯門至赤鱸角連接路與機場客運大樓。同時亦要在水域內設置支撐樁柱，會造成維修及衛生問題。在機場島東岸的填海區可用作重整生境和提供公用設施；以及
- (l) 當局於文件第 6 段列明理由，建議城規會不應接納有關申述。

115. 主席繼而請申述人代表及提意見人代表闡述其申述及意見。

R784(香港地貌岩石保育協會)

116. 陳麟先生關注工程計劃對赤鱸角東面的天然海岸線造成的不良影響。倘政府須在沿岸進行填海工程，便應以天然石料重設海岸線，以紓緩所造成的影響。他並認為，由深屈至沙螺灣的一段香港接線太接近區內民居，政府應制訂另一個定線方案，使香港接線進一步遠離民居。

R785(世界自然(香港)基金會)

117. 梁士倫博士借助 Powerpoint 簡介軟件，提出以下要點：

- (a) 赤鱸角東岸有天然海岸線、石灘及沙灘，在先前的分區計劃大綱圖上劃為「海岸保護區」地帶。此地帶的規劃意向是保存天然海岸線的景觀和風景價值，故應避免進行任何會影響海岸線的不協調土地用途；
- (b) 根據新機場總綱計劃環境影響評估報告編號 EIA-006/BC(一九九二年十月)的補充文件，沙螺灣陸岬及海岸線因興建機場而消失，保留赤鱸角東面的天然海岸旨在為此作出部分補償，環境影響評估檢討報告(一九九八年二月)亦提出相同意見。不過，現時政府漠視上述事實；
- (c) 倘香港口岸必須設於機場東北面的水域，便應採用沿赤鱸角東岸興建高架路的方案，而非通過填海以闢設地面道路的方案，以保護「海岸保護區」的天然海岸線及毗連水體。香港口岸與赤鱸角島之間應以橋樑連接，不應進行填海工程，因為填海工程會令香港口岸與赤鱸角島之間的海洋生境消失，並會對該處的水流造成負面影響；

- (d) 城規會不應接納沒有就「海岸保護區」的現有天然海岸生境(包括硬質及軟質海岸生境)消失制定全面補償方案的建議；以及
- (e) 基於上述理由，他反對香港口岸的擬議位置及因就機場東面的香港接線採用填海方案(而非興建高架路的方案)而須刪除「海岸保護區」地帶的建議，以及採用填海方式興建香港口岸與赤鱸角島之間的擬議連接路。

118. 由於申述人代表已完成簡介，主席請委員提出問題。

119. 委員提出下列問題：

- (a) 如何能盡量減少工程計劃所涉填海工程對生態造成的影響；以及
- (b) 機場東面現時劃為「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶及「美化市容地帶」以及香港口岸西南面的填海工程是否確有需要，以及保留赤鱸角東面的天然海岸線是否作為因興建機場而導致天然生境消失的補償。

120. 港珠澳大橋香港工程管理處處長鄭定寧先生借助幻燈片告知委員：

- (a) 環境影響評估報告已就工程計劃對附近水域及海岸的生態造成的影響作出全面評估，並提出適當的紓緩措施，例如建議把香港口岸設於赤鱸角島東北面，以避免干擾中華白海豚的重要棲息地。政府亦承諾把大小磨刀洲附近的水域劃為海岸公園，以便根據相關條例保護中華白海豚的棲息地；以及
- (b) 環保署指出，保留赤鱸角東岸並非為沙螺灣陸岬因興建機場而消失所採取的紓緩措施。現有海岸線的生態／景觀價值偏低。路政署除了在新填海區臨海面以天然石料鋪砌斜面海堤外，亦會考慮是否還可關設申述人所建議的軟質海岸。



121. 就是否需要進行擬議填海工程一事，路政署委聘的奧雅納工程顧問代表江瑞金先生借助幻燈片作出補充：

- (a) 在香港口岸西南面闢設的一塊填海土地，將設有一系列暗渠，方便香港口岸與赤鱘角島之間的水流移動。環境影響評估報告顯示，暗渠足以避免對水質造成任何不良影響；以及
- (b) 根據原有建議，緊貼觀景山北部的一段擬議香港接線會以橋樑方式興建，但東涌居民基於對景觀造成不良影響而提出反對。根據現有建議，該段香港接線於觀景山會以隧道方式興建，接近香港口岸處會逐漸提升至地面道路，附近另一條連接香港口岸與機場的擬議道路的斜度亦在該處提升。因此，觀景山北面劃為「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶及「美化市容地帶」的水體必須進行填海工程，以保護擬議上升道路的結構。另一塊位於觀景山北面較遠處並劃為「其他指定用途」註明「美化市容地帶」的填海土地，將容納一條闊 60 米的道路。考慮到區內人士的意見以及維修和衛生問題，該道路較適合以地面道路方式(而非低架橋方式)興建。填海工程較橋樑方式可取，因為沿路旁可種植樹木，以改善景觀。

122. 委員詢問在港珠澳大橋興建鐵路的建議在技術上是否可行，鄭定寧先生在回應時表示以往曾就此建議進行深入研究，結論指出此建議並不可行，理由如下：

- (a) 珠江三角洲的鐵路規劃並不涵蓋港珠澳大橋的服務範圍。如要興建連接香港口岸與內地口岸的鐵路，會是一條過境鐵路，由此帶來的協同效應和效益不大；
- (b) 從工程角度而言，港珠澳大橋的斜度設計會對興建貨運鐵路造成困難。倘港珠澳大橋採用橋樑連隧道的方式興建，便不可能在同一定線內容納貨運鐵路及道路；以及

- (c) 行車量的預測數據顯示在港珠澳大橋增設鐵路，客流量將不會大幅增加，卻會大幅增加工程成本。

123. 由於委員再無提出其他問題，主席表示聆訊程序已經完成，城規會會在申述人離席後商議有關申述，並在稍後把城規會的決定通知申述人。主席多謝申述人代表及政府部門代表出席會議。解他們均於此時離席。

#### 商議部分

124. 關於赤鱸角東岸的問題，委員詢問為何環保署不詳細說明先前所作保留天然海岸的承諾，並將此列為設計的限制。環境保護署副署長黃耀錦先生說，他理解由於要解決東涌居民所關注的事宜，港珠澳大橋工程計劃受到各種相互抵觸的要求和限制，故須運用判斷以訂定什麼限制屬優先考慮。

125. 委員一般認為有關口岸設施的擬議位置及布局，就技術、環境及工程角度而言，均是合適的安排，同時亦備悉環保署署長已根據《環境影響評估條例》有條件地批准有關環境影響評估報告。

*申述編號 R-1 至 R209、R211 至 R377、R380 至 R525，以及 R528 至 R785*

126. 經進一步商議後，城規會決定不會接納申述編號 R1 至 R209、R211 至 R377、R380 至 R525，以及 R528 至 R785，理由如下：

- (a) 興建香港口岸的主要目的是提供口岸設施，處理貨物及旅客的過境清關手續。如《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11》所示，擬議香港口岸用地配合港珠澳大橋主橋與香港接線，連同屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路，將有助建立主要道路網，連接香港、珠海、澳門及深圳，進一步鞏固香港作為交通航運樞紐的地位及發揮重大的協同效應。由於接近香港國際機場，香港口岸可成為各種運輸的策略性樞紐，讓過境的航空／陸路旅客可輕易轉乘各類交通工具；

- (b) 現時建議的香港口岸及屯門至赤鱗角連接路南面出入口的位置與布局和香港接線的定線，就技術、環境及工程方面而言，均是合適的安排，這已獲一系列顧問研究確認；
- (c) 香港接線及香港口岸與東涌海旁的住宅發展之間的距離分別為 700 米及兩公里。此外，赤鱗角分區計劃大綱圖已訂明最高建築物高度限制，以規管香港口岸的發展高度輪廓。此外，已評審香港口岸、香港接線及屯門至赤鱗角連接路對環境造成的影響，而有關環境影響評估研究所作結論指出，若採取適當的紓緩措施，對環境可能造成的影響是可以接受的。環保署署長已於二零零九年十月二十三日根據《環境影響評估條例》有條件地批准有關環境影響評估報告；
- (d) 路政署已進行廣泛的公眾參與及諮詢活動，並曾修訂香港接線的定線，以解決若干東涌居民所關注的事宜。路政署表示已向居民和相關人士清楚解釋採納現行建議的理由；
- (e) 申述人建議把香港口岸及香港接線設於機場西南面及北面，此建議不獲支持，因為沒有足夠資料證明有關建議在技術上是可行和符合環保原則，或較現時的擬議位置優勝；
- (f) 申述人建議香港口岸西南填海區採用高架路方案及香港接線沿機島東岸而行，此建議遜於填海方案，因為建議須增設大量樁柱，樁柱下面可能會積聚垃圾，難以落實在路旁栽種樹木以改善視野，而且無法為生態物種提供合適生境；以及
- (g) 全港鐵路規劃與發展並無計劃在港珠澳大橋興建鐵路。申述人的建議不符合現有的基礎設施規劃，從工程及經濟效率角度而言並不可行。

[簡松年先生此時暫時離席。]

**第二組 (R 788)**

**(城規會文件第 8447 號)**

簡介和提問部分

127. 下列委員就此議項申報利益：

梁廣灝先生           — 現為香港機場管理局成員

陳偉偉先生           — 現為運輸及房屋局首席助理秘書長，該決策局負責策劃有關分區計劃大綱圖所載的擬議口岸設施工程

128. 委員備悉梁廣灝先生及陳偉偉先生因未能出席會議致歉。

129. 委員亦備悉第二組申述人(R 788)已回覆不會出席聆訊。城規會同意在 R 788 缺席的情況下繼續進行聆訊。

130. 下列政府部門代表此時應邀出席會議：

規劃署

劉耀光先生           西貢及離島規劃專員

黃少薇女士           高級城市規劃師／離島

路政署

鄭定寧先生           港珠澳大橋香港工程管理處處長

譚漢財先生           港珠澳大橋香港工程管理處總工程師

卜國明先生           總工程師／香港口岸

曹建中先生           高級工程師／港珠澳大橋

江瑞金先生           奧雅納工程顧問

關志輝先生           奧雅納工程顧問

131. 西貢及離島規劃專員劉耀光先生表示，R788 於二零零九年十一月十二日發出電郵，述明他們不會出席會議，並扼要重述主要的申述理據。他們的建議已在會上呈交，供委員參考。

132. 主席邀請西貢及離島規劃專員劉耀光先生向委員簡介有關修訂項目的背景和申述的內容。

- (a) 文件第 4 段所載有關擬議修訂項目的背景；
- (b) 第二組申述(R788)認為赤鱸角分區計劃大綱圖未能全面顧及航空物流業的發展需要，該行業是推動和維持香港經濟持續發展的四大支柱之一。當局並無接獲任何意見；

#### 申述理由及建議

##### *靈活的土地用途地帶規劃有助航空物流業的發展*

- (c) 隨着貨運代理和物流業日益發展以及運送貨物至機場的貨櫃車數目不斷增加，在「商業」、「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」及「其他指定用途」註明「商業園」地帶的「註釋」內的相關用途名稱應該增加，並同時作出相應的修訂；
- (d) R788 要求提供擬議面積為 5.59 公頃的「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶的詳細分目。該「其他指定用途」地帶有部分地方擬作貨物調配中心及物流發展用途；以及

##### *因刪除「海岸保護區」地帶而作出的紓緩措施*

- (e) R788 要求獲告知因改劃「海岸保護區」用途地帶而作出的紓緩措施，該區是原先的赤鱸角島的海岸線。

[簡松年先生此時返回會議席上。]

規劃署的意見

*與圖則修訂項目並不相關的事宜*

- (f) 鑑於「商業」、「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」及「其他指定用途」註明「商業園」地帶的「註釋」並非擬議修訂項目的內容，有關該等地帶的申述不是城規會所考慮的範圍；
- (g) 機場島已預留足夠地方，以供航空物流業發展之用。在有關分區計劃大綱圖上，分別共有 137.99 公頃及 44.74 公頃土地劃為「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」及「其他指定用途」註明「商業園」地帶。在上述兩個地帶內，各類「貨物裝卸及貨運設施」用途(包括貨物裝卸設施、貨物裝卸區、物流中心及貨運代理服務中心用途)均屬經常准許的用途。此外，「貨物調配中心」用途亦是上述兩個「其他指定用途」地帶及「商業」地帶經常准許的用途；

*對關設「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶的需要*

- (h) 新關設作「其他指定用途」地帶的土地，將用作後勤用地，以進行香港接線的營運和維修工作，以及保護香港接線的隧道和入口。此外，沒有充分理據支持把有關地點用作貨物調配中心／物流中心。

*因刪除「海岸保護區」地帶而作出的紓緩措施*

- (i) 根據已獲批准的環境影響評估報告，該部分現有海岸線的生態／景觀價值偏低。新關設的海旁區會採用環保設計，以紓緩天然海岸消失所造成的影響，亦為現有品種提供合適生境，以便在新環境重整生態；以及
- (j) 當局建議城規會不應接納此項申述，理由列於文件第 7 段。

133. 委員沒有就擬議修訂項目的背景及申述內容提出問題。主席多謝政府部門代表出席會議。他們均於此時離席。

### 商議部分

134. 委員同意規劃署於文件第 5 及 7 段所作的評審及意見，即機場島已預留足夠地方，以供航空物流業發展之用；為進行香港接線的營運和維修工作，必須以填海方式闢設公路維修區；以及新闢設的海旁區會採用環保設計，以紓緩天然海岸消失所造成的影響。委員認為不應接納此項申述。

### 申述編號 R788

135. 經進一步商議後，城規會決定不會接納申述編號 R788，理由如下：

- (a) 機場島已預留足夠地方，以供航空物流業發展之用。在赤鱸角分區計劃大綱圖上，分別共有 137.99 公頃及 44.74 公頃土地劃為「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」及「其他指定用途」註明「商業園」地帶。在上述兩個地帶內，各類「貨物裝卸及貨運設施」用途(包括貨物裝卸設施、貨物裝卸區、物流中心及貨運代理服務中心用途)均屬經常准許的用途。此外，「貨物調配中心」用途亦屬上述地帶經常准許的用途；
- (b) 為提供後勤用地以進行香港接線的營運和維修工作，以及保護香港接線的隧道及其位於赤鱸角東岸的入口，必須闢設擬議填海區作為公路維修區。此外，沒有充分的規劃理據，支持把有關地點用作貨物調配中心及／或物流中心；以及
- (c) 新闢設的海旁區會採用環保設計，以紓緩天然海岸消失所造成的影響，亦為現有品種提供合適生境，以便在新環境重整生態；同時亦可在新海堤進行綠化，以改善環境。

136. 城規會亦同意告知申述人 R788，「商業」、「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」及「其他指定用途」註明「商業園」地帶的「註釋」並非擬議修訂項目的內容，因此該部分的申述被視為無效。

## 議程項目 7

[公開會議]

要求延期考慮覆核規劃申請編號 A/K7/92

擬把劃為「住宅(乙類)」地帶的何文田界限街 170C、170D、170E 及 170F 號(九龍內地段第 3277 號 C、D、E 及 F 分段)的獲准許住宅發展的建築物高度限制，由主水平基準上 80 米略為放寬至主水平基準上 89.47 米

(城規會文件第 8445 號)

---

[會議以廣東話進行。]

137. 秘書簡介文件的內容。城規會原訂於二零零九年十一月十三日考慮這宗覆核規劃申請。申請人於二零零九年十月二十一日致函城規會秘書，要求延期兩個月考慮覆核規劃申請，以便有時間回應政府部門對擬議發展提出的意見。這項要求符合城規會規劃指引編號 33 所載有關延期考慮申請的準則。

138. 城規會同意應申請人的要求，延期考慮這宗覆核規劃申請，以待申請人提交進一步資料。城規會同意這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計三個月內提交城規會考慮。城規會亦同意告知申請人有兩個月時間準備擬提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期。



## 議程項目 8 至 10

[公開會議]

要求延期考慮覆核規劃申請編號 A/NE-TK/273  
擬在劃為「綠化地帶」的大埔龍尾村第 28 約地段第 392 號 B  
分段興建屋宇(新界豁免管制屋宇 — 小型屋宇)  
(城規會文件第 8439 號)

---

要求延期考慮覆核規劃申請編號 A/NE-TK/274  
擬在劃為「綠化地帶」的大埔龍尾村第 28 約地段第 390 號餘  
段和毗連政府土地興建屋宇(新界豁免管制屋宇 — 小型屋宇)  
(城規會文件第 8439 號)

---

要求延期考慮覆核規劃申請編號 A/NE-TK/279  
擬在劃為「綠化地帶」的大埔龍尾村第 28 約地段第 390 號  
A 分段興建屋宇(新界豁免管制屋宇 — 小型屋宇)  
(城規會文件第 8439 號)

---

[會議以廣東話進行。]

139. 秘書報告說，世界自然（香港）基金會（下稱「基金會」）就上述三宗第 16 條申請提交了意見書。杜德俊教授已就有關申請申報利益，因為他是基金會的理事和基金會轄下米埔管理委員會的成員。委員備悉杜德俊教授已就未能出席會議致歉。

140. 秘書簡介文件的內容。城規會原訂於二零零九年十一月十三日考慮有關的覆核規劃申請。申請人於二零零九年十月二十一日致函城規會秘書，要求延期考慮覆核規劃申請，以便有時間擬備天然山坡災害研究報告。這項要求符合城規會規劃指引編號 33 所載有關延期考慮申請的準則。

141. 城規會 同意應申請人的要求，延期考慮有關的覆核規劃申請，以待申請人提交進一步資料。城規會 同意有關申請須在收到申請人的進一步資料當日起計三個月內提交城規會考慮。城規會亦 同意告知申請人有兩個月時間準備擬提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期。

## 議程項目 11

[公開會議]

要求延期考慮覆核規劃申請編號 A/YL-HT/634

在劃為「露天貯物」、「康樂」及「鄉村式發展」地帶的元朗厦村第 125 約地段第 1103 號餘段、第 1104 號餘段、第 1105 號、第 1106 號(部分)、第 1107 號、第 1109 號、第 1110 號(部分)、第 1130 號餘段(部分)、第 1131 號(部分)、第 1132 號(部分)、第 1138 號(部分)、第 1139 號餘段(部分)、第 1139 號 A 分段餘段、第 1140 號(部分)、第 1141 號餘段、第 1142 號、第 1143 號餘段(部分)、第 1145 號(部分)、第 1152 號(部分)、第 1153 號(部分)、第 1154 號餘段(部分)、第 1155 號(部分)、

第 1156 號、第 1157 號(部分)、第 1158 號(部分)、第 1161 號(部分)、第 1162 號(部分)、第 1163 號(部分)、第 1164 號(部分)、第 1165 號、第 1166 號、第 1168 號(部分)、第 1169 號餘段(部分)、第 1181 號(部分)、第 1188 號餘段(部分)、第 1189 號餘段(部分)、第 1190 號(部分)、第 1191 號(部分)、第 1192 號(部分)、第 1193 號(部分)、第 1194 號(部分)、第 1195 號(部分)及第 1196 號(部分)和毗連政府土地臨時露天存放貨櫃連附屬寫字樓(為期三年)

(城規會文件第 8446 號)

---

[會議以廣東話進行。]

142. 秘書簡介文件的內容。城規會原訂於二零零九年十一月十三日考慮這宗覆核規劃申請。申請人於二零零九年十月十六日和二十七日致函城規會秘書，要求延期兩個月考慮覆核規劃申請，以便有時間擬備排水影響評估報告。這項要求符合城規會規劃指引編號 33 所載有關延期考慮申請的準則。

143. 城規會同意應申請人的要求，延期考慮這宗覆核規劃申請，以待申請人提交進一步資料。城規會同意這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計三個月內提交城規會考慮。城規會同意告知申請人有兩個月時間準備擬提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期。

**議程項目 12**

144. 此議項以機密文件形式記錄。

**議程項目 13**

其他事項

[會議以廣東話進行。]

145. 餘無別事，會議於下午四時三十分結束。