二零一八年十月二十六日舉行的城市規劃委員會
第 1187 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長 (規劃及地政) 甯漢豪女士	主席
黃仕進教授	副主席
黃令衡先生	
張孝威先生	
何立基先生	
邱浩波先生	
陳福祥博士	
雷賢達先生	
楊偉誠博士	
袁家達先生	
簡兆麟先生	
潘永祥博士	
馮英偉先生	
侯智恒博士	
黎庭康先生	

李國祥醫生

廖迪生教授

黃幸怡女士

余烽立先生

羅淑君女士

梁家永先生

余偉業先生

環境保護署首席環境保護主任(策略評估)
劉志輝先生

地政總署署長
陳松青先生

民政事務總署總工程師(工程)
關偉昌先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
葉冠強先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)
梁少江先生

規劃署署長
李啟榮先生

規劃署副署長／地區　　秘書
胡潔貞女士

因事缺席

符展成先生

張國傑先生

何安誠先生

廖凌康先生

伍穎梅女士

蔡德昇先生

郭烈東先生

劉竟成先生

伍灼宜教授

吳芷茵博士

黃煥忠教授

列席者

規劃署助理署長／委員會
靳嘉燕女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
袁承業先生

高級城市規劃師／城市規劃委員會
黃杏兒女士

議程項目 1

通過二零一八年十月十二日第 1186 次會議記錄

[公開會議][此議項以廣東話進行。]

1. 第 1186 次會議記錄草擬本已於會前發送給各委員，並已在會上呈閱。如委員於二零一八年十月二十九日或之前沒有提出修訂，該會議記錄將無須修訂，獲得通過。

[會後補註：會議記錄無須修訂，於二零一八年十月二十九日獲得通過。]

議程項目 2

續議事項

(i) 核准分區計劃大綱草圖

[公開會議][此議項以廣東話進行。]

2. 秘書報告，行政長官會同行政會議於二零一八年十月十六日根據《城市規劃條例》第 9(1)(a)條核准《洪水橋及厦村分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/HSK/2)；《流浮山及尖鼻咀分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/YL-LFS/9)；《屏山分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/YL-PS/18)；《天水圍分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/TSW/14)；《藍地及亦園分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/TM-LTYY/10)；《厦村邊緣分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/YL-HTF/12)及《將軍澳分區計劃大綱草圖》(重新編號為 S/TKO/26)。核准上述分區計劃大綱草圖一事於二零一八年十月二十六日在憲報公布。

(ii) <u>接獲的城市規劃上訴新個案</u>

城市規劃上訴個案編號：2018 年第 8 號
擬延長展開在劃為「住宅(戊類)」地帶的
屯門藍地第 130 約地段第 212 號餘段、第 232 號、
第 233 號、第 234 號、第 235 號、第 236 號餘段、
第 237 號、第 238 號、第 239 號、第 243 號、第 244 號、
第 246 號餘段、第 246 號 A 分段、第 246 號 B 分段、
第 247 號、第 367 號、第 368 號餘段和毗連政府土地
進行擬議的住宅發展(分層住宅)的期限至
二零二二年十月十七日止(為期四年)
(申請編號 A/TM-LTYY/273-1)

[公開會議][此議項以廣東話進行。]

3. 秘書報告，這項申請由仲英有限公司提交，該公司是新鴻基地產發展有限公司(下稱「新鴻基公司」)的附屬公司，而盧緯綸建築規劃有限公司(下稱「盧緯綸公司」)、呂元祥建築師事務所(香港)有限公司(下稱「呂元祥公司」)、Mayer Brown (下稱「MB 公司」)及艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是申請人的顧問。在覆核申請中，領賢規劃顧問公司(下稱「領賢公司」)是申請人的代表。申請地點侵佔由香港房屋委員會(下稱「房委會」)的執行機關房屋署所建議位於新慶路和康寶路的公營房屋發展計劃。下列委員已就此議項申報利益：

李啟榮先生 (*以規劃署署長的身分*)	—	房委會策劃小組委員會及建築小組委員會委員
陳松青先生 (*以地政總署署長的身分*)	—	房委會委員
關偉昌先生 *(以民政事務總署總工程師(工程)的身分)*	—	民政事務總署署長的代表，而民政事務總署署長是房委會策劃小組委員會及資助房屋小組委員會委員

符展成先生	–	目前與領賢公司、新鴻基公司及艾奕康公司有業務往來，而過往與房委會有業務往來
張國傑先生 黎庭康先生	]]	他們的公司目前與新鴻基公司、房委會及艾奕康公司有業務往來
侯智恒博士	–	目前與艾奕康公司有業務往來，而其任職的研究所目前與房委會有業務往來
何安誠先生	–	過往與新鴻基公司、盧緯綸公司、呂元祥公司及房委會有業務往來
廖凌康先生	–	過往與新鴻基公司、盧緯綸公司、呂元祥公司及房委會有業務往來
余烽立先生	–	過往與新鴻基公司、艾奕康公司及房委會有業務往來，而其配偶為新鴻基公司的僱員
伍穎梅女士	–	為九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)董事，而新鴻基公司是九巴的股東之一
余偉業先生	–	其公司目前與盧緯綸公司有業務往來

黃仕進教授	–	目前與艾奕康公司有業務往來，並為該公司的交通／工程顧問；另為香港大學(下稱「港大」)講座教授，而新鴻基公司曾贊助相關學系的一些活動
潘永祥博士	–	其配偶是任職房屋署的公務員，但並無參與規劃工作
劉竟成先生	–	為香港房屋協會前僱員，而該機構正與房屋署商討房屋發展事宜

4. 委員備悉，符展成先生、何安誠先生、廖凌康先生、張國傑先生、伍穎梅女士及劉竟成先生因事未能出席會議，而李啟榮先生及余烽立先生尚未到席。由於此議項是要報告城規會接獲的一宗上訴個案，無須進行討論，所有其他委員均可留在席上。

5. 秘書報告，上訴委員團(城市規劃)於二零一八年十月十六日收到一份上訴通知書，反對城市規劃委員會(下稱「城規會」)於二零一八年九月二十八日經覆核後拒絕一宗申請的決定。該宗申請擬就一項擬議住宅發展申請延長展開發展的期限(下稱「延長期限」)，為期四年。該申請地點位於《藍地及亦園分區計劃大綱核准圖編號 S/TM-LTYY/10》上區劃為「住宅(戊類)」地帶內的地方。有關的上訴通知書已於會上呈閱。

6. 城規會拒絕有關的覆核申請，理由是該宗申請不符合有關延長展開發展的期限的城市規劃委員會規劃指引編號 35C，因為鑑於政府已承諾計劃進行一項涵蓋申請地點的綜合公營房屋發展，而有關的發展正以循序漸進方式推行，故規劃情況已有重大改變。

7. 委員備悉，這宗上訴的聆訊日期待定，並同意秘書會如常代表城規會處理這宗上訴。

(iii) 上訴個案最新統計數字

[公開會議][此議項以廣東話進行。]

8. 秘書報告，截至二零一八年十月二十五日，尚未聆訊的個案有 9 宗，有待裁決的個案有 3 宗。上訴個案統計數字詳列如下：

得直	36
駁回	156
放棄／撤回／無效	201
尚未聆訊	9
有待裁決	3
總數	405

西貢及離島區

議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《小蠔灣分區計劃大綱草圖編號 S/I-SHW/1》的申述和意見

(城市規劃委員會文件第 10483 號)

[此議項以廣東話和英語進行。]

9. 秘書報告，小蠔灣分區計劃大綱草圖涉及一幅擬發展靈灰安置所的用地及小蠔灣車廠的上蓋發展項目。香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)(C1)現佔用和營運該車廠。奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)及艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)為擔任港鐵公司該擬議綜合發展項目顧問的其中兩間公司。下列委員已就此議項申報利益，因為與私營骨灰龕牌照委員會、私營骨灰安置所上訴委員會、港鐵公司(C1)、奧雅納公司、艾奕康公司，以及／或 Mary Mulvihill 女士(R119／C9)有關聯 ／業務往來：

何安誠先生 — 目前與港鐵公司及艾奕康公司有業務往來

張孝威先生	—	為私營骨灰龕牌照委員會委員
符展成先生	—	為私營骨灰安置所上訴委員會委員，以及目前與港鐵公司、奧雅納公司及艾奕康公司有業務往來
張國傑先生 黎庭康先生	]]	其公司目前與港鐵公司及奧雅納公司有業務往來，並不時以合約形式聘請 Mary Mulvihill 女士
何立基先生	—	為私營骨灰安置所上訴委員會委員
黃令衡先生	—	為私營骨灰安置所上訴委員會委員
廖凌康先生	—	過往與港鐵公司有業務往來
余烽立先生	—	過往與港鐵公司、奧雅納公司及艾奕康公司有業務往來
侯智恒博士	—	目前與艾奕康公司有業務往來
黃仕進教授 (*副主席*)	—	為港鐵學院經評審課程諮詢委員會委員，另為奧雅納公司及艾奕康公司的交通顧問／工程顧問，目前與奧雅納公司及艾奕康公司有業務往來
袁家達先生	—	為香港藝術中心監督團成員，該中心曾與港鐵公司合作舉辦多個藝術項目

10. 委員備悉，何安誠先生、張國傑先生、符展成先生及廖凌康先生因事未能出席會議，而余烽立先生及張孝威先生則仍未到席。委員亦備悉，侯智恒博士、黃仕進教授及黎庭康先生沒有直接參與擬議的發展項目，同意他們可以留在席上。根據城市規劃委員會(下稱「城規會」)的辦事程序與方法，由於該新分區計劃大綱圖上的擬議靈灰安置所發展項是由規劃署提出，故何立基先生及黃令衡先生就此議項申報的利益只須記錄

在案，他們可留在席上。至於其他委員，由於他們沒有直接利益，故可留在席上。

簡介和提問部分

11. 主席表示，當局已給予各申述人和提意見人合理通知，邀請他們出席聆聽會，但除了已出席或表示會出席聆聽會的申述人和提意見人外，其餘的申述人／提意見人均已表示不會出席或沒有回覆。由於已給予申述人和提意見人合理的通知，委員同意在他們缺席的情況下聆聽申述和意見。

12. 以下的政府代表，以及申述人、提意見人和他們的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

譚燕萍女士	—	西貢及離島規劃專員
蕭爾年先生	—	高級城市規劃師／離島
溫嘉浩先生	—	城市規劃師／離島
顧耀宗先生	—	見習城市規劃師／離島

路政署

梁達輝先生	—	統籌組組長／鐵路計劃

運輸署

葉偉倫先生	—	高級工程師／離島

申述人／提意見人和他們的代表

R3／C2－環保觸角

R120－譚凱邦議員

譚凱邦先生	—	申述人、申述人及提意見人的代表

R5－土地正義聯盟
R91－吳卓恆
吳卓恆先生] 申述人及申述人的代表
歐國權先生]

R119／C9－Mary Mulvihill
Mary Mulvihill女士 － 申述人及提意見人

R139－馮錦霖
馮錦霖先生 － 申述人

R140－鹿頸村原居民代表鍾新有、大青洲村原居民代表范樹明、花坪、草灣及大轉村原居民代表胡文輝、打棚埔村原居民代表胡有財及竹篙灣、扒頭鼓村原居民代表胡文彪
范樹明先生 － 申述人

C4－傅家灝 － 提意見人
傅家灝先生

13. 主席歡迎各人到席，並扼要解釋聆聽會的程序。她表示會請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容，繼而會按申述和意見編號請申述人、提意見人或他們的代表輪流作出口頭陳述。為確保聆聽會能有效率地進行，每名申述人、提意見人或他們的代表會獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。在申述人、提意見人或他們的代表獲分配的時間完結前兩分鐘，以及獲分配的發言時間完結時，會有計時器提醒他們。當所有出席聆聽會的申述人、提意見人或他們的代表完成口頭陳述後，便會進入答問環節。委員可向政府代表、申述人、提意見人及他們的代表提問。答問環節結束後，申述人、提意見人或他們的代表及政府的代表便會離席。城規會將在申述人及提意見人不在場的情況下，就所有申述和意見進行商議，並會於稍後把城規會的決定通知申述人及提意見人。

14. 主席接着請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容。

15. 規劃署高級城市規劃師／離島蕭爾年先生借助投影片，向委員簡介詳載於城市規劃委員會文件第 10483 號(下稱「文件」)的申述和意見內容，包括修訂的背景、申述人和提意見人提出的理由／意見／建議、規劃評估，以及規劃署對有關申述和意見的回應。

16. 主席其後請申述人、提意見人和他們的代表闡述他們的申述和意見。

R140－鹿頸村原居民代表鍾新有、大青洲村原居民代表范樹明、花坪、草灣及大轉村原居民代表胡文輝、打棚埔村原居民代表胡有財及竹篙灣、扒頭鼓村原居民代表胡文彪

17. 范樹明先生表示，北大嶼山居民反對在深水角興建靈灰安置所的建議。燃燒冥鏹所產生的灰燼會污染他們的山邊水源。興建靈灰安置所會造成視覺影響，以及令該區的交通擠塞問題加劇。

[余烽立先生此時到席。]

R3／C2－環保觸覺

18. 譚凱邦先生借助投影片作出陳述，要點如下：

(a) 環保觸覺原則上不反對該分區計劃大綱草圖上的小蠔灣項目，但關注制訂圖則的程序有別於慣常做法。港鐵公司事前向政府提交了一份私人住宅發展建議連技術研究報告。雖然政府在《二零一八年施政報告》承諾會在小蠔灣鐵路車廠用地興建一些公營房屋單位，但該分區計劃大綱草圖所載的擬議單位數目、布局和泊車位供應都是根據港鐵公司的建議制訂。根據新批土地契約第 7985 號，港鐵公司只可將用地用作鐵路車廠，而不可於車廠上蓋發展任何物業。政府應執行地契特別條件第(4)項「用途被終止或縮減」的權力，重收地段及取回地段管有權，並以發展南昌站的相同方式由政府主導落實擬議住宅發展項目；

(b) 小蠔灣鐵路車廠的擬議上蓋發展項目會受到飛機噪音影響，應在居民遷入前告知居民。因應飛機噪音的問題，建築物的設計須加入一些緩解措施；

(c) 擬議上蓋發展項目的規模約為馬灣珀麗灣的三倍。由於北大嶼山的基建容量有限，故應將發展密度降低。另外亦應避免港鐵公司的屏風樓宇設計。該用地應同時設有公私營房屋。用地適合興建居者有其屋計劃(下稱「居屋」)屋苑或首置房屋，提供5 000至8 000個單位；以及

(d) 根據《香港規劃標準與準則》，每六至九個私人住宅單位應設有一個泊車位。港鐵公司於其計劃所建議的 3 953 個泊車位採用了最高的比率，數量過多，特別是如果該用地是用作興建公營房屋。

R120－譚凱邦議員

19. 譚凱邦先生作出以下陳述：

(a) 青馬大橋的交通擠塞問題嚴重，遇上交通意外時，情況尤其惡劣，因此有需要實施交通管理措施，以配合小蠔灣鐵路車廠用地的上蓋發展。當局應考慮採用珀麗灣的安排，限制在該用地內使用私家車；

(b) 港鐵公司建議興建大量住宅單位(14 000 個)和泊車位(3 953 個)。道路容車餘量將完全用來應付由此而產生的交通需求，交通問題勢將惡化。為減少泊車需求，在該用地上發展的房屋應主要是公營房屋。公私營房屋比例應訂為 8 比 2 或 9 比 1。由於東涌新市鎮擴展區內有多條公共租住屋邨，在小蠔灣鐵路車廠用地興建居屋單位的做法恰當，可提供均衡的房屋組合。《二零一八年施政報告》公布的7 比 3 公私營房屋比例，不應適用於該用地；

(c) 大嶼山的交通問題廣受關注。他留意到珀麗灣業主委員會已就該分區計劃大綱草圖提出申述，表示關注擬議小蠔灣上蓋發展項目對交通造成的影響。此

外，規劃署在制訂圖則的過程中曾諮詢荃灣區議會。雖然荃灣區議會沒有就該分區計劃大綱草圖進行投票表決，但議員對交通問題表示深切關注。為免交通問題惡化，以及為了減少小蠔灣鐵路車廠用地內興建基座平台結構作泊車設施，發展密度和泊車設施的規模應予縮減；以及

(d) 不過，限制內地來港的移民數目才是解決房屋問題的根本方法。

R5－土地正義聯盟
R91－吳卓恆

20. 吳卓恆先生作出陳述，要點如下：

(a) 土地正義聯盟從二零一八年五月舉行的港鐵公司周年成員大會得悉，港鐵公司將會有六項物業發展計劃，包括可容納三至四萬人口的擬議小蠔灣鐵路車廠發展項目。由於公營房屋單位的供應尚未達標，而公眾已有共識認為要增加公營房屋的比例，當局應調撥更多土地供發展公營房屋。此外，從二零一八年一月五日的城規會會議記錄得悉，一些委員預期該分區計劃大綱草圖上的鐵路車廠發展項目將會拓展一個具有均衡發展組合和設施的新社區，而非單純的物業發展項目，可滿足市民大眾對增加房屋供應和締造優質居住環境的期望。因此，當局應檢討小蠔灣鐵路車廠用地的發展建議，以期增加公營房屋單位的比例；

(b) 在鐵路站上蓋或附近發展私人房屋而非公營房屋，向來是實現鐵路站或其附近土地價值的慣常做法。然而，小蠔灣鐵路車廠用地應突破這個做法，興建公營房屋及社區設施，惠及基層市民。該用地擬闢設鐵路站，並有完善的道路網絡連接市區。對於極為依賴公共交通工具上班的基層市民而言，該處交通非常方便；

[規劃署署長李啟榮先生此時到席。]

(c) 一些委員支持在小蠔灣車廠用地闢設社區設施。該用地將會闢設社會福利設施。這些設施可為日後的居民提供原區就業機會。鑑於人口老化，對安老設施的需求日增，小蠔灣鐵路車廠用地亦應規劃作發展安老院舍之用。倘住宅樓宇的低層能發展為安老院舍，而護老者能居住在安老院舍之上的樓層，則安老服務計劃方案所規劃的遠景將得以實現。此舉將令小蠔灣發展項目成為共融社會和長者社區照護的模範。發展商和港鐵公司不應壟斷黃金地段的土地發展，把在鐵路站上蓋進行物業發展視為理所當然。當局應增加該用地的公營房屋比例，從而重新分配資源予基層市民；

[楊偉誠先生此時到席。]

21. 區國權先生借助實物投影機作出陳述，要點如下：

(a) 房屋並非商品，小蠔灣鐵路車廠用地應作發展公營房屋之用，以應付基層市民的房屋需要。此外，港鐵八鄉維修中心、輕鐵站上蓋及粉嶺哥爾夫球場均應用作興建公營房屋；

(b) 根據土地正義聯盟的調查，市區有不少由發展商及市區重建局(下稱「市建局」)擁有的土地(包括過渡性房屋的用地)適合興建公營房屋。假設一個房屋單位的平均面積為 500 平方呎，這些用地(包括位於土瓜灣、油尖旺及大角咀的市建局項目)將可興建約 24 000 個公營房屋單位。由於有許多用地可用作興建公營房屋，故無必要發展農地作房屋用途及推行東大嶼都會計劃；以及

(c) 規署應提供有關小蠔灣填海工程的初步規劃資料，例如將進行填海的範圍。至於擬議的小蠔灣發展項目對交通的影響，他認同 R3／C2 所提出的關注。他認為應減少泊車設施，提倡使用環保運輸工具，例如以單車代步。二零零九年進行的「公共房屋泊車設施研究」的結果建議提供更多泊車位，當局遂根據建議修訂資助房屋的泊車位標準。實在不應依

從修訂後的標準。對於闢設大量泊車位的建議，他質疑政府是否有意把小蠔灣鐵路車廠用地主要用作興建私營房屋而非公營房屋。

R119／C9－Mary Mulvihill

22. Mary Mulvihill女士作出陳述，要點如下：

(a) 小蠔灣鐵路車廠的上蓋發展項目加上計劃在小蠔灣進行的填海工程，會引進大量人口，故應闢設新鐵路站以解決交通問題。有關的港鐵站須在居民入伙前落成。

(b) 她同意環保觸覺的意見，認為小蠔灣鐵路車廠的擬議上蓋發展項目會因附近有飛機航行和公路而受噪音影響。因此，該用地應發展作工業或商業用途；

(c) 小蠔灣鐵路車廠用地將相當接近擬議的靈灰安置所，故不會是興建豪宅的理想地點。此外，多項技術問題(包括小蠔灣鐵路車廠的擬議上蓋發展項目底下的港鐵工場所造成的空氣流通問題及噪音滋擾)仍未解決；

(d) 應按原本計劃的用途，把小蠔灣用地發展為工業園，因為該用地的位置接近香港國際機場(下稱「機場」)，而工業園亦可提供一些須具備不同專業知識的較高職級的職位，有助推動本港經濟。舉例來說，可在小蠔灣鐵路車廠用地興建職業訓練局－香港專業教育學院以及擬議的公務員學院；

(e) 房屋問題不應凌駕香港的其他問題，況且，把人口由市區遷往新界或小蠔灣用地，會令前往市區的乘客量增加；

(f) 至於「動物園」用途，就現代社會而言，實不應再有更多動物如海洋公園及香港動植物公園的動物般，被困在籠內；以及

(g) 應與規劃申請一樣，設有機制可撤回根據《城市規劃條例》擬備的分區計劃大綱圖。

R139－馮錦霖

23. 馮錦霖先生作出陳述，要點如下：

(a) 他詢問在分區計劃大綱草圖的「政府、機構或社區」地帶及「綠化地帶」《註釋》第二欄加入「動物園」用途的目的。他質疑此舉是否純粹為了推動經濟增長、旅遊業發展和推高港珠澳大橋的使用量；

(b) 雖然規劃署回應指「政府、機構或社區」地帶及「綠化地帶」的《註釋》是大致遵照經城規會同意的《法定圖則註釋總表》擬訂，但他懷疑加入「動物園」用途，意味已有根據《可持續大嶼藍圖》內的「北發展、南保育」原則制訂作該用途的方案；

(c) 作為現代社會，實不應在分區計劃大綱圖上加入「動物園」用途。為了反映社會的轉變及對殘酷對待動物的關注，委員應就此事提出質詢；以及

(d) 關於小蠔灣鐵路車廠的上蓋發展，若委員的看法與申述人及提意見人的意見一致，認為應在該處興建公營房屋，則此要求／意向應在分區計劃大綱草圖或草圖《說明書》中反映。

C4－傅家灝

24. 傅家灝先生作出陳述，要點如下：

(a) 他代表守護大嶼聯盟。他反對任何對北大嶼山有負面影響的發展。他亦反對興建十一號幹線及為配合東大嶼都會發展而建議的道路網；

(b) 政府不應就小蠔灣鐵路車廠的上蓋發展與港鐵公司合作。雖然該用地目前為港鐵車廠，但港鐵公司並無該用地的發展權；

(c) 政府沒有承諾會全面收回該用地進行發展。根據所謂的「公私營合作模式」要求小蠔灣鐵路車廠用地的發展商提供部分公營房屋，並非理想的做法；

(d) 他質疑小蠔灣鐵路車廠用地可建多少租住公屋單位以滿足基層市民的需要，因為公營房屋有多類，不單包括租住公屋，還有居屋、「綠表置居先導計劃」及「港人首置上車盤」單位；

[雷賢達先生此時離席。]

(e) 小蠔灣鐵路車廠的擬議上蓋發展項目沒有仿照香港口岸人工島上蓋發展項目的做法進行正式諮詢。雖然規劃署稱已根據《環境影響評估條例》和《城市規劃條例》進行諮詢，但發展的概念和內容在一定程度上早已決定好，市民可修改的範圍有限。除住宅用途外，該用地亦可作其他用途(例如物流園)，故政府應就該用地的用途進行正式諮詢；

(f) 目前，政府沒有制訂長遠經濟策略，也沒有任何經濟影響評估模型。他質疑機場三跑道系統和東涌東等發展項目所計劃提供的就業機會如何能惠及北大嶼山和新界西北的居民。這些就業機會主要與零售設施、酒店發展、旅遊業和康樂用途相關，與北大嶼山居民的技能錯配；

(g) 交通及運輸影響評估假設原區就業機會增加後，跨區行程需要便會減少。倘若這項假設沒有實現，對北大嶼山策略性道路網所作的評估便不準確；以及

(h) 應考慮小蠔灣填海工程的初步規劃及該工程與小蠔灣鐵路車廠上蓋發展項目的銜接問題。鑑於小蠔灣填海工程存在不確定因素，應撤回該分區計劃大綱草圖，然後就小蠔灣上蓋發展項目進行正式諮詢。

25. 由於政府代表、申述人／提意見人及他們的代表陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可以提問，然後主席會請申述人／提意見人、他們的代表及／或政府的代表回答。答問部分不應視為出席者向城規會提問或有關各方互相盤問的場合。主席繼而請委員提問。

小蠔灣鐵路車廠上蓋發展項目的推行

26. 一些委員提出以下問題：

(a) 小蠔灣鐵路車廠用地的上蓋發展項目會由政府還是港鐵公司主導落實；以及

(b) 倘若小蠔灣上蓋發展項目由港鐵公司負責推行，政府是否須修訂契約或徵收土地補價；政府會否需要就推行小蠔灣上蓋發展項目徵求港鐵公司同意。

27. 規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士作出回應，要點如下：

(a) 小蠔灣上蓋發展項目由哪個機關推行並非制訂圖則過程中會考慮的相關因素。不過，港鐵公司是小蠔灣鐵路車廠現時的獲批地人和營運者。政府會就推展有關發展建議與該公司商討，確保在小蠔灣上蓋發展項目施工期間，車廠不會受到干擾，可繼續運作。相關決策局及部門表示，會遵從須符合公眾利益和技術上可行這兩項基本原則發展有關項目；以及

(b) 有關用地現時由港鐵公司根據地契用作鐵路工場和維修車廠。如港鐵公司在有關用地發展住宅物業，便須申請修訂契約。推行該發展項目的詳細安排，須視乎相關決策局及部門進一步的考慮結果。

房屋組合

28. 副主席和一名委員提出以下問題：

(a) 分區計劃大綱草圖上的相關用途地帶是否容許有不同的房屋組合；以及

(b) 在制訂圖則的過程中，可否在分區計劃大綱圖上訂定房屋組合比率。

29. 規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士作出回應，要點如下：

(a) 小蠔灣鐵路車廠用地位於分區計劃大綱草圖上劃為「其他指定用途」註明「鐵路車廠及公共交通交匯處暨商業／住宅發展」地帶的地方。此地帶的規劃意向，主要是提供土地作鐵路車廠及其上的商業及／或住宅發展用途，並提供公共交通交匯處，以及政府、機構或社區設施和其他配套設施。為了在房屋組合和布局設計方面提供彈性，分區計劃大綱草圖沒有訂明房屋的類型和組合。根據《城市規劃條例》第 16 條，項目倡議人將須提交發展藍圖連證明建議可行的技術評估，以供城規會考慮；以及

(b) 倘於此時在無任何詳細研究作為基礎的情況下在分區計劃大綱草圖上訂定房屋組合比例，便會妨礙日後城規會考慮詳細發展建議。項目倡議人應當在第 16 條階段提交進一步的技術評估以支持其發展建議。該分區計劃大綱草圖中相關用途地帶的發展限制，旨在提供概括的規劃框架，以便制訂詳細發展建議。項目倡議人隨規劃申請提交的發展建議須獲城規會批准。此外，根據《二零一八年施政報告》，政府希望在有關用地建設一個包括公、私營房屋及社區設施的小蠔灣社區。

規劃管制

30. 副主席和一些委員提出以下問題：

(a) 港鐵公司的擬議發展計劃對小蠔灣上蓋發展項目的發展參數有何影響；

(b) 關於項目倡議人須提交發展藍圖和技術評估(包括進一步環境評估和進一步交通及運輸影響評估)的規定；以及

(c) 關於須連同發展藍圖一併提交的進一步交通及運輸影響評估，會否考慮興建鐵路站、劃設「無車」區和提供適當泊車設施等事宜。

31. 規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士作出回應，要點如下：

(a) 港鐵公司提交的擬議發展計劃，旨在證明擬議上蓋發展項目興建約 14 000 個單位、供 37 800 人入住的發展規模在技術上可行，在環境考慮方面屬可接受。港鐵公司是基於一些假設，包括單位數目、單位平均面積、建築物高度、樓宇數目、泊車設施、設置鐵路站等，來擬備擬議發展計劃。這並非上蓋發展項目的最終定案。凡是由項目倡議人以規劃申請方式提交的發展建議，必須符合分區計劃大綱圖訂明的發展限制，包括住用和非住用的最大總樓面面積。如有充分理由支持，城規會可能會考慮按照適用的程序放寬總樓面面積限制；

(b) 有關的分區計劃大綱草圖《註釋》規定，項目倡議人必須按《城市規劃條例》第 16 條，以發展藍圖的形式提交規劃申請，並輔以技術評估報告，當中須包括進一步環評和進一步交通及運輸影響評估，供城規會考慮。所提交的發展藍圖必須包括擬議土地用途、詳細發展規範、泊車位數目、鐵路站的位置(如有的話)等；以及

(c) 擬議上蓋發展項目的項目倡議人必須進行進一步交通及運輸影響評估。評估擬議發展項目對交通的影響時，必須考慮詳細發展規範、所需的運輸設施和措施，包括需要設置鐵路站、設置泊車設施、應用「無車」概念等。

交通方面

32. 一些委員提出下列問題：

(a) 怎樣在長遠規劃中採用「無車」概念；

(b) 怎樣處理銜接問題，以能在興建階段維持鐵路車廠的運作；

(c) 既然小蠔灣鐵路車廠用地位處海旁，會否提供水路運輸；

(d) 應否在分區計劃大綱草圖訂明泊車位的數目；以及

(e) 考慮到三跑道系統和港珠澳大橋啟用後所增加的客運需求，加上港鐵東涌線與機場快線共用路軌，東涌線的載運力能否配合日後的需求。

33. 規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士作出回應，要點如下：

(a) 關於在小蠔灣擬議上蓋發展項目採用「無車」概念的建議，這個概念是指為改善交通和環境狀況而減少使用私家車，應予支持。不過，即使在小蠔灣上蓋發展項目施加交通管制措施，但由於該項目位於北大嶼山，居民日後可能仍須駕車經青嶼幹線和北大嶼山公路前往東涌，再轉乘公共交通工具前往該處。因此，策略性道路網的交通量未必會減少。採用「無車」概念會否給環境帶來正面影響，仍有待項目倡議人進一步研究；

(b) 小蠔灣鐵路工場和維修車廠負責東涌線、迪士尼線和機場快線的維修保養，24 小時運作，提供維修和停車服務。車廠目前大部分地方露天。為了在該處進行上蓋住宅發展項目，必須分期搬遷或重建車廠的現有設施。由於要維持車廠的服務，預期須解決許多複雜的技術問題，以兼顧銜接上的安排；

(c) 小蠔灣鐵路車廠用地北面的人造海堤並沒有碼頭和登岸梯級設施，亦沒有擬議土地用途須設有與海事有關的設施。車廠出於運作需要，間中會使用海旁區的地方。倘日後該區需要水路運輸，相關政府部門便須研究是否可行；以及

(d) 港鐵公司是根據《香港規劃標準與準則》的規定，在擬議發展計劃建議設置泊車設施。運輸署對此並無負面意見／不表反對。發展建議如有任何改變，項目倡議人須就有關改變和隨之對交通的影響作進一步交通及運輸影響評估，有關報告須隨規劃申請提交，供城規會考慮。

34. 路政署統籌組組長／鐵路計劃梁達輝先生回應表示，有關發展對東涌線和機場快線的影響，應由小蠔灣上蓋發展項目的項目倡議人在作進一步交通及運輸影響評估時加以評估。由於東涌線和機場快線的大部分路線共用路軌，兩線的載運力互有關連。就東涌線而言，現時香港站至青衣站的短程往來服務，單向班次為每小時 15 班列車，而香港站至東涌站的長程往來服務，單向班次為每小時 10 班列車。若調動更多列車行走東涌線，短程和長程服務的單向班次將可分別增至每小時 18 班和 12 班。待香港站的掉頭隧道建成和訊號系統提升後，單向班次更可分別增至每小時 24 班和 16 班。換言之，短程往來服務(青衣站與香港站之間)的單向客運量可增至每小時 66 000 人次。有關的詳細資料可參閱發展局於二零一七年七月提交的立法會發展事務委員會文件。文件亦提到，東涌線的載運力可應付建議在東涌東和香港國際機場北商業區的發展，以及香港口岸人工島上的上蓋發展。

35. 規劃署署長李啟榮先生詢問支持制訂該分區計劃大綱草圖的交通及運輸影響評估的結論，以及相關政府部門對該交通及運輸影響評估的意見。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士回應說，港鐵公司進行技術研究時已就擬議上蓋發展項目進行交通及運輸影響評估，評估該項目對交通的影響和所需的公共運輸設施。結論是若落實已規劃的基礎設施工程，預期擬議上蓋發展項目不會令道路承載力出現無法克服的問題。規劃署已就該交通及運輸影響評估諮詢相關政府部門(包括運輸署)，各部門沒有負面意見／不表反對。

36. 主席問到該交通及運輸影響評估是否假設會有一個新鐵路站，以及新鐵路站的發展時間表。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士回應表示，該交通及運輸影響評估假設會為擬議上蓋發展項目設置一個新鐵路站。新鐵路站假設會配合該上蓋發展項目第一期啟用，為首批入伙的居民服務。

法定圖則制訂程序

37. 一些委員提出以下問題：

(a) 有沒有妥為遵循法定圖則制訂程序；

(b) 荃灣區議會沒有就該分區計劃大綱草圖進行投票表決。是否有必要就該分區計劃大綱圖取得荃灣區議會的同意；以及

(c) 文件沒有夾附該分區計劃大綱草圖的《註釋》和《說明書》。城規會是否已考慮該分區計劃大綱草圖的《註釋》和《說明書》。

38. 規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士作出回應，要點如下：

(a) 已妥為遵循有關制訂新分區計劃大綱圖的既定法定和行政程序，包括展示分區計劃大綱草圖供公眾查閱、諮詢相關的區議會，以及聆聽收到的申述和意見。此外，該分區計劃大綱圖規定項目倡議人必須在適當時候透過規劃申請，提交發展藍圖形式的發展建議和輔證技術文件，供城規會審批。城規會同樣會公布規劃申請的資料，讓公眾提出意見；

(b) 城規會初步考慮該分區計劃大綱草圖後，規劃署於二零一八年一月就該分區計劃大綱草圖諮詢荃灣區議會。規劃署向城規會匯報荃灣區議會的意見，以便城規會進一步考慮該分區計劃大綱草圖。其後，該分區計劃大綱草圖於二零一八年三月二十九日刊憲。該圖刊憲後，政府向荃灣區議會全體成員傳閱分區計劃大綱草圖編號 S/I-SHW/B，讓他們作進

一步考慮。根據二零一八年一月三十日的會議記錄，荃灣區議員大致不反對該分區計劃大綱草圖，而包括譚凱邦先生在內的兩名荃灣區議員對於小蠔灣上蓋發展項目對交通造成的影響表示關注。至於在相關區議會會議上應否進行投票表決的問題，這純屬荃灣區議會的運作事宜；以及

(c) 每份分區計劃大綱圖都有一套《註釋》和《說明書》。《小蠔灣分區計劃大綱圖編號 S/I-SHW/B》和其《註釋》和《說明書》，已於二零一八年三月九日提交城規會考慮。城規會同意《小蠔灣分區計劃大綱草圖編號 S/I-SHW/B》和其《註釋》與《說明書》適合展示供公眾查閱。該草圖重新編號為 S/SHW/1，並在憲報公布。

39. 一名委員詢問可否修訂該分區計劃大綱草圖的《註釋》和《說明書》。秘書答謂，這次會議旨在考慮就該分區計劃大綱草圖收到的申述和意見。城規會可就該圖則和其《註釋》與《說明書》提出修訂建議。如順應或局部順應申述而修訂該分區計劃大綱草圖及／或其《註釋》，該分區計劃大綱草圖便須根據條例第 6(C)2 條刊憲，以供公眾查閱。

法定環評機制

40. 主席和一名委員察悉，在法定環評機制下，根據《環境影響評估條例》獲批准的發展計劃可以作出某些改動。港鐵公司可能會透過規劃申請，修改其擬議發展計劃的發展參數。就此，他們詢問，什麼情況下才需要進行另一項環評，以及由誰負責把關決定有此需要。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士答謂，港鐵公司的擬議發展計劃附有環評等技術評估報告，證明上蓋發展項目的擬議規模在技術上可行和在環境考慮方面屬可接受。已有兩份環評報告獲得批准，一份是關於小蠔灣鐵路車廠重建項目及興建一個全新的鐵路站，另一份是關於在車廠上蓋進行發展。項目倡議人須就隨後提出的擬議上蓋發展項目規劃申請再進行環評。根據《環境影響評估條例》，環境保護署署長有權決定規劃申請內容是否包含領有環境許可證的指定工程項目的實質改變，以及環評報告的定論是否仍屬有關。

小蠔灣填海

41. 一名委員詢問，政府有沒有在小蠔灣進行填海的初步計劃，包括填海範圍。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士答謂，該分區計劃大綱草圖所建議的發展均不涉及填海。雖然相關政府部門已就可能在小蠔灣進行填海一事展開初步可行性研究，但迄今仍未制訂詳細建議。至於是否需要填海拓地，興建「明日大嶼願景」提出優先運輸計劃中的 P1 公路，則須再作研究。

42. 主席詢問，有沒有圖則顯示可能在小蠔灣進行的填海工程與小蠔灣鐵路車廠用地之間的關係。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士借助投影片作出回應，表示「明日大嶼願景」提出了的概念發展和策略性運輸計劃，小蠔灣車廠發展項目的位置標示在有關示意圖上以供參考。「明日大嶼願景」沒有建議在小蠔灣鐵路車廠的北面填海。

「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」的《註釋》第二欄的「動物園」用途

43. 一些委員詢問為何在該分區計劃大綱草圖的《註釋》加入「動物園」用途。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士借助投影片作出回應，表示申述人和提意見人對「動物園」用途提出的關注事項關乎「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」的《註釋》第二欄的用途。「動物園」用途與小蠔灣鐵路車廠用地所在的「其他指定用途」註明「鐵路車廠及公共交通交匯處暨商業／住宅發展」地帶無關。「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」的《註釋》主要遵照城規會同意的《法定圖則註釋總表》訂定。在該分區計劃大綱圖的《註釋》第二欄加入「動物園」用途純粹是跟從一般的做法，而並非是要特別建議在該區發展此用途。如任何人擬發展第二欄的用途，必須根據規劃申請制度向城規會申請規劃許可。申請人須提供理據和技術評估報告以支持其建議。

深水角的擬議靈灰安置所用途

44. 一些委員提出以下問題：

(a) 擬議靈灰安置所附近鄉村的位置；該靈灰安置所會否影響村民的山邊水源；

(b) 為何建議在海邊興建靈灰安置所；有沒有探討可在該處發展的其他用途，例如住宅；以及

(c) 是否可仿照處理有關靈灰安置所用途的規劃申請的方法，在分區計劃大綱草圖中訂定有關燃燒冥鏹的限制。

45. 規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士借助投影片作出回應，要點如下：

(a) 鹿頸的現有村屋距離擬議靈灰安置所約 2.8 公里。鑑於現有的鄉村民居與該擬議靈灰安置所之間有一段距離，加上該發展項目會採取緩解措施，故擬建靈灰安置所的地點在環境考慮方面屬可接受；

(b) 二零一四年，土木工程拓展署完成荃灣區靈灰安置所選址可行性研究。研究中進行了初步技術評估，結論認為深水角用地可發展靈灰安置所。靈灰安置所將建於現有垃圾轉運站旁的岬角。該用地偏遠，不適合發展住宅；

(c) 根據食物環境衞生署(下稱「食環署」)的初步建議，擬議靈灰安置所內會在適當的地方設置共用香燭承載座，而非在每幅獨立的龕牆闢設香燭承載槽，從而鼓勵市民在該處拜祭時減少香火。至於燃燒冥鏹的設施，擬議靈灰安置所會採用環境保護署(下稱「環保署」)的《殯儀館及其他祭祀場所燃燒紙紮祭品的空氣污染控制指引》所提及的最佳可行技術(包括使用靜電除塵器和空氣洗滌器以處理煙氣)，藉以清除因燃燒冥鏹而產生的煙霧和灰燼。土木工程拓展署暫定會在二零一九年委託顧問進行工程可行性研究檢討。該工程可行性研究檢討和擬議靈灰安置所的詳細設計，會把相關的規劃考慮因素(包括環境影響)納入考慮之列。該擬議靈灰安置所位於該分區計劃大綱草圖上劃為「其他指定用途」

註明「靈灰安置所」的地方。「靈灰安置所」用途是該帶的第一欄用途，即地帶內經常准許，無須取得規劃許可的用途。倘城規會認為該擬議靈灰安置所宜在設計和運作上採取某些措施，規劃署會通知相關政府部門考慮城規會的意見。

工業園

46. 一名委員就在小蠔灣鐵路車廠用地發展工業園的建議提出一些問題。就此，Mary Mulvihill 女士回應說，該用地原本計劃用作發展工業園，為機場提供物流設施，作為運輸樞紐，以期減少前往市區的陸路貨運交通。考慮到應該特別為東涌的規劃人口提供就業機會，她於是再次提出該建議。鑑於該用地鄰近機場和港珠澳大橋，加上存在噪音問題，她個人認為利用該用地發展工業園的建議恰當。迄今，她並未就該建議與持份者交換意見。

47. 主席詢問工業園建議的背景。規劃署西貢及離島規劃專員譚燕萍女士答謂，政府曾構思在小蠔灣鐵路車廠以北的地方發展大嶼山物流園，但由於政策和大嶼山的規劃情況改變，故政府沒有繼續研究該項構思。考慮到擬議小蠔灣鐵路站帶來的機遇，目前的方案是在小蠔灣車廠用地發展住宅。倘有需要發展物流設施，在香港口岸人工島上蓋發展物流設施是可考慮的方案。

48. 譚凱邦先生(R120)表示，城規會應讓申述人和提意見人在答問環節提問。他指出，根據《環境影響評估條例》獲批准的小蠔灣上蓋發展項目的環評報告是由港鐵公司提交。如港鐵公司最終不是項目倡議人，確實的項目倡議人須就該項目提交新的環評報告。有見及此，加上該分區計劃大綱草圖是根據港鐵公司的擬議發展計劃和獲批准的環評報告而擬備，港鐵公司在與政府商討發展該用地時有更大的議價能力。為了讓政府有更大權力主導與項目倡議人(大抵是港鐵公司)的商討，該分區計劃大綱圖便應訂明公私營房屋的比例是 8 比 2 或 9 比 1。此外，該分區計劃大綱草圖應訂明有關燃燒冥鏹的限制和開設小商店的規定。

49. 主席解釋，答問環節是讓委員提出問題和要求出席者解釋。她會將譚凱邦先生提出的論點視為其對委員先前的問題所作的補充回應。

50. 鑑於委員再沒有提問，主席表示聆聽程序已經完結。城規會將進一步商議有關申述和意見，稍後會把其決定通知申述人和提意見人。主席多謝申述人、提意見人及他們的代表和政府的代表出席會議。他們此時離席。

[在答問環節進行期間，黎庭康先生到席、廖迪生教授暫時離席及余偉業先生離席。]

[會議小休 10 分鐘。]

[邱浩波先生此時離席。]

<u>商議部分</u>

51. 主席表示，該分區計劃大綱圖的意向是訂立規劃大綱，藉此支持推展小蠔灣鐵路車廠用地上蓋發展項目的進一步規劃。制訂分區計劃大綱圖的過程中，城規會已考慮該用地是否適宜發展住宅，以及發展密度是否適當。該分區計劃大綱草圖最大總樓面面積是根據港鐵公司發展住宅、商業設施和社區設施的擬議計劃所訂定的，港鐵公司已證明計劃在技術上可行，以及在環境考慮方面屬可接受。至於規劃管制，該分區計劃大綱草圖亦訂明小蠔灣發展項目的倡議人必須把發展藍圖和進一步技術評估報告提交城規會考慮。其他細節和考慮事項(包括房屋類別和組合，以及實施機制)則須視乎房屋政策和政府與項目倡議人的商討結果而定。至於靈灰安置所建議，委員可考慮是否適宜就靈灰安置所的設計和運作訂定任何規定。關於在「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」的《註釋》第二欄加入「動物園」的問題，政府代表已在答問環節中澄清，「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」的《註釋》主要是遵照城規會同意的《法定圖則註釋總表》訂定。目前並無在有關用地發展「動物園」用途的建議。

52. 主席回應一名委員的問題時表示，倘城規會訂出任何推展小蠔灣發展項目的建議或原則，城規會的會議記錄或分區計

劃大綱圖的《說明書》可載錄這些建議或原則，以便項目倡議人和相關政府部門在詳細設計和實施階段充分考慮；又或可在分區計劃大綱圖的《註釋》中適當地反映這些建議或原則，作為倡目項議人須遵守的法定規定。在程序上，對《註釋》作出的任何修訂，都須根據《城市規劃條例》憲刊，供公眾查閱。

53. 關於 7 比 3 的公私營房屋比例，一名委員認為，該比例整體適用於全港的房屋供應，但非每一幅房屋用地也採用。委員備悉，項目倡議人提交發展藍圖後，城規會將審議小蠔灣發展項目的房屋組合。

[李國祥醫生此時離席。]

54. 關於在小蠔灣鐵路車廠用地發展物流園的建議，一名委員認為，基於勞工供應短缺，機場有一定數量的職位空缺。鑑於該用地適宜發展住宅，小蠔灣鐵路車廠用地的擬議上蓋發展項目的居民可以成為勞工來源，從事與區內的機場、北商業區和相關行業的運作有關的工作。這個地點無須發展物流園。

55. 一些委員指出，城規會已妥為遵循法定圖則制訂程序。考慮到小蠔灣鐵路車廠用地所在地點、發展項目在技術上可行，以及在環境考慮方面屬可接受，該用地適宜發展住宅。此外，項目倡議人會提出第 16 條規劃申請，提交發展藍圖和輔證技術評估，當中可加入公營房屋發展，供城規會考慮。因此，無須而且不宜過早在該分區計劃大綱草圖訂明房屋組合比例。關於環境和交通方面的問題(例如噪音影響和「無車」概念)，項目倡議人應在進行進一步技術評估時加以處理。該分區計劃大綱草圖預期在小蠔灣鐵路車廠用地拓展一個具有均衡發展組合和設施的新社區，配合公眾對政府增加房屋供應，為市民締造優質生活環境的期望。項目倡議人在規劃申請階段制訂發展建議時，應考慮這意向。

56. 規劃署署長李啟榮先生詢問關於項目倡議人須就小蠔灣發展項目進行新的環評的問題。環保署首席環境保護主任(策略評估)劉志輝先生回應說，環保署是批准環評報告予指定工程項目，而不是批准予申請人。是否需要進行新的環評取決於《環境影響評估條例》下的指定工程項目有沒有實質改變，與項目倡議人有沒有轉變無關。

57. 關於靈灰安置所建議，一些委員察悉，現時已有相關的規例和規定(包括環境局負責執行的《空氣污染管制條例》)監察靈灰安置所的運作。一些委員認為，由於區內人士關注靈灰安置所造成的空氣問題，以及考慮到該處臨海，城規會應促請食環署考慮在擬議靈灰安置所推行無煙拜祭，如無法避免燃燒冥鏹，則確保靈灰安置所內的設施採用最佳可行技術減少香火。主席表示，秘書會跟進上述建議，致函食環署。

58. 關於「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」第二欄的「動物園」用途，委員大致備悉，任何人如欲發展動物園，必須根據規劃申請制度，取得城規會的許可。倘城規會收到申請，城規會會考慮有關發展方案，包括在申請地點發展擬議用途是否適當。儘管如此，委員同意申述人關注的問題普遍存在於所有分區計劃大綱圖，故應在檢討《法定圖則註釋總表》的相關條文時另作檢討。主席同意並且表示，秘書處會跟進此事。

59. 經討論後，全體委員支持小蠔灣分區計劃大綱草圖。城規會同意，沒有理由順應表示反對的申述而修訂該分區計劃大綱圖，以及城市規劃委員會文件第 10483 號詳載的部門回應和政府代表在會上的陳述和回應已對申述和意見提出的主要理由作出回應。

60. 經商議後，城規會備悉 **R1** 表示支持的意見，決定不接納 **R1** 餘下的意見和 **R2 至 R144** 的意見，並同意不應順應申述而修訂該分區計劃大綱草圖，理由如下：

「在「其他指定用途」註明「鐵路車廠及公共交通交匯處暨商業／住宅發展」地帶的小蠔灣鐵路車廠的擬議上蓋發展項目(R1 至 R139、R142 至 R144)

規劃背景、規劃意向、發展規模和密度

(a) 根據「可持續大嶼藍圖」，「北大嶼山走廊」涵蓋東涌新市鎮擴展區、香港口岸人工島的上蓋發展項目和小蠔灣發展項目，建議主要作經濟及房屋發展。小蠔灣鐵路車廠用地是重要的土地供應來源之一，對應付本港迫切的房屋需求十分重要。關於在

小蠔灣車廠上蓋進行住宅及商業發展的建議，港鐵公司已就多方面進行技術評估，包括交通運輸、空氣流通、環境、排污、排水、供水和公用事業設施、定量風險、土力和結構可行性，以及景觀和視覺，以檢視發展建議的可行性及所需的配套基礎設施。評估結果確認，擬議發展在技術上可行，預期在該用地進行住宅及商業發展，不會有無法克服的技術問題。有關的規劃意向及發展規模／密度恰當；

房屋組合和發展模式

(b) 確實的房屋類型／組合及發展模式仍有待政府決定。該分區計劃大綱草圖的《註釋》訂明，必須以發展藍圖的形式連同相關技術評估報告提交規劃申請，當中或可包含公營／資助房屋，供城規會考慮；

道路及鐵路交通容量

(c) 港鐵公司的技術研究已就擬議上蓋發展項目進行交通及運輸影響評估。該項評估根據現有及計劃興建的道路及鐵路網絡，並充分考慮北大嶼山各項已落實的工程項目，評估擬議上蓋發展項目對交通的影響和對公共運輸設施的需求。擬議上蓋發展於二零三八年全面落成後，道路及鐵路容量將足以應付有關需求。擬議上蓋發展項目的倡議人須進行進一步的交通及運輸影響評估，提出緩解方案，以確保運輸基建足以應付因新發展計劃而增加的交通流量；

環境影響及城市設計

(d) 環評報告已妥為評估和處理小蠔灣鐵路車廠的擬議上蓋發展項目的環境及生態問題，確定有關發展符合《環境影響評估條例》的規定。有關的環評報告於二零一七年十一月獲環保署批准。隨後就擬議上蓋發展項目提出的規劃申請必須提交進一步的環境

評估報告，提出適當的緩解措施，以求把潛在的負面影響減至最低；

(e) 日後在第 16 條規劃申請階段提交發展藍圖時，項目倡議人須遵行分區計劃大綱草圖《說明書》清楚載列的城市設計規定／措施，包括連接方案方面的要求，以優化擬議上蓋發展項目的設計方案，並須詳加考慮，以確保與周邊環境互相協調，以及加強車廠用地內及該車廠用地與周邊地區的連繫；

休憩用地、社區及社會福利設施

(f) 當局會按照《香港規劃標準與準則》的規定，並根據相關政府決策局／部門的意見，提供足夠的社區、社會福利、康樂及教育設施，為日後的人口服務。分區計劃大綱草圖《說明書》已清楚訂明有關設施方面的規定；

公眾諮詢

(g) 當局已妥為遵行有關的法定和行政程序，就分區計劃大綱草圖諮詢公眾。此外，展示分區計劃大綱圖供公眾查閱，以及讓公眾提出申述和意見，亦屬《城市規劃條例》下法定諮詢過程的一部分。當局在公眾諮詢過程中已提供擬議上蓋發展項目的相關資料；

「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」《註釋》第二欄的「動物園」用途(R139)

(h) 「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」的《註釋》大致遵照《法定圖則註釋總表》擬訂，把城規會根據規劃申請制度可能會考慮的各項用途包括在內，以讓申請人能彈性提出可能與周邊地區互相協調的建議。把「動物園」用途納入《註釋》第二欄，並不代表該用途實際於該區出現。「政府、機構或社區」地帶和「綠化地帶」目前的《註釋》均屬適當。城規會在考慮每宗申請時，會顧及當時的

規劃情況和相關指引，並會諮詢包括漁農及自然護理署在內的相關政府部門；以及

擬在深水角興建的靈灰安置所(R140 及 R141)

(i) 土木工程拓展署在進行現已完成的荃灣區擬議靈灰安置所用地可行性研究時，已作初步技術評估。食物及衞生局和食物環境衞生署在二零一六年十一月徵詢了荃灣區議會的意見，得到區議會支持發展靈灰安置所。考慮到區內人士對有關靈灰安置所的關注，政府稍後會進行進一步技術研究。」

沙田、大埔及北區

議程項目 4 至 7

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/NE-TKL/591
擬在劃為「農業」地帶的打鼓嶺李屋村第 82 約地段第 658 號 A 分段興建屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)

覆核規劃申請編號 A/NE-TKL/592
擬在劃為「農業」地帶的打鼓嶺李屋村第 82 約地段第 658 號 B 分段興建屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)

覆核規劃申請編號 A/NE-TKL/593
擬在劃為「農業」地帶的打鼓嶺李屋村第 82 約地段第 658 號 C 分段興建屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)

覆核規劃申請編號 A/NE-TKL/594
擬在劃為「農業」地帶的打鼓嶺李屋村第 82 約地段第 658 號 D 分段興建屋宇(新界豁免管制屋宇－小型屋宇)
(城市規劃委員會文件第 10485 號)

[會議以廣東話進行。]

61. 秘書報告，申請地點位於李屋村。黎庭康先生已就此議項申報利益，因為其父與他人在坪輋地區共同擁有兩個地段的

土地。由於黎先生不確定有關地段能否直接望向申請地點，因此不參與這些議項的討論。

[黎庭康先生此時暫時離席。]

[侯智恒博士此時離席。]

簡介和提問部分

62. 下列規劃署的代表和申請人獲邀出席會議：

政府代表

朱霞芬女士 — 沙田、大埔及北區規劃專員

申請人的代表

誠信土地測量公司] 申請人的代表
房仲國先生
村代表]
易嘉文先生

63. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡單解釋覆核聆聽會的程序。她繼而邀請規劃署沙田、大埔及北區規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

64. 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員朱霞芬女士借助投影片，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括詳載於城市規劃委員會文件第 10485 號(下稱「文件」)的城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下的鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)就申請所作考慮、政府部門和公眾的意見，以及規劃考慮因素和評估。

65. 主席繼而邀請申請人的代表闡述其覆核申請。房仲國先生陳述以下要點：

(a) 有 12 宗發展小型屋宇的同類申請獲得批准，另有 14 宗同類申請被小組委員會拒絕，或經城規會覆核後被駁回，後者實際涉及 9 個申請地點；

(b) 在那些同類申請中，所有獲批准的 12 宗申請都位於李屋村東面，而所有遭拒絕的申請則位於該村西面；

(c) 位於西面的申請被拒，主要理由是擬議小型屋宇發展不符合「農業」地帶的規劃意向，以及批准這些申請會為區內的同類申請立下不良先例；

(d) 位於東面的 12 宗申請獲得批准，主要考慮因素包括有關申請大致符合「臨時準則」，因為擬議小型屋宇的覆蓋範圍有超過 50%位於「鄉村範圍」內，而且在考慮申請時有關「鄉村式發展」地帶內的土地普遍供不應求；擬議小型屋宇發展與周邊的鄉郊和鄉村環境並非不協調；以及預計有關擬議發展不會對周邊地區造成嚴重的不良影響；

(e) 由於現時這四宗申請都位於李屋村東面，而且申請地點所處範圍四周都是獲批准申請，因此符合把小型屋宇發展集中在一處以確保發展模式具條理的要求；

(f) 從一些被城市規劃上訴委員會駁回的申請所見，位於李屋村東面的那些申請之所以獲得批准，主要考慮到有關申請大致符合「臨時準則」。李屋村東面與西面的申請不能相提並論。此外，考慮到審議申請時該「鄉村式發展」地帶內的土地供不應求，並顧及土地用途的協調問題，規劃署認為如規劃情況沒有改變，便對位於李屋村東面的申請表示支持；以及

(g) 規劃署可能誤會現時這四宗申請位於李屋村西面，因此才會拒絕這些申請。基於以上所述，應沒有理由拒絕這四宗申請。

66. 由於規劃署的代表、申請人及申請人的代表已陳述完畢，主席請各委員提問。

67. 鑑於城規會採取更審慎的態度審批小型屋宇申請，一名委員詢問在二零一四年十二月十二日批准編號 A/NE-TKL/493 申請的原因。朱霞芬女士回答說，城規會於二零一五年採取更審慎的態度審批規劃申請，該宗申請是在此時之前獲批准的。

68. 規劃署署長李啟榮先生詢問相關的獲批申請的最新情況，以及該處是否仍有一些尚待處理的小型屋宇申請。朱霞芬女士借助投影片回應時表示，在 12 宗毗鄰「鄉村式發展」地帶的獲批申請當中，有 11 宗已予落實，餘下一宗正由地政總署審批。根據地政總署的資料，現時這四宗申請所涉地點的北面和西北面，尚有一些小型屋宇申請正由地政總署處理，但這些個案的第 16 條規劃申請仍未提交。

69. 由於委員再無提問，主席表示這宗覆核申請的聆聽程序已經完成。城規會會就覆核申請作進一步商議。主席多謝政府代表及申請人的代表出席會議。他們全部於此時離席。

商議部分

70. 委員普遍認為，自小組委員會於二零一八年七月六日考慮這四宗申請以來，規劃情況並沒有重大改變。城規會採取更審慎態度審批規劃申請的做法維持不變。

71. 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「農業」地帶的規劃意向，有關的意向主要是保存和保護良好的農地／農場／魚塘，以便作農業用途，並且要保存在復耕及作其他農業用途方面具有良好潛力的休耕農地。申請書內並無有力的規劃理據，以支持偏離此規劃意向；以及

(b) 李屋村的「鄉村式發展」地帶內仍有土地可供使用，該地帶的土地主要作小型屋宇發展之用。為使發展模式較具條理，以及在土地運用及基礎設施和服務的提供方面較具經濟效益，把擬議小型屋宇發展集中在靠近現有村落的地方，會較為合適。」

[黎庭康先生此時返回席上。]

[何立基先生此時離席。]

荃灣及西九龍區

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/TY/134
擬在劃為「其他指定用途」註明「船廠及依靠海運之工業用途」地帶的青衣担杆山路青衣市地段第 14 號及第 15 號和毗連政府土地闢設臨時混凝土配料廠
(城市規劃委員會文件第 10484 號)

[會議以廣東話及英語進行。]

72. 秘書報告，彼安托亞太顧問有限公司 (下稱「彼安托公司」)為擔任這宗申請的其中一間顧問公司。何安誠先生已就此議項申報利益，因為其公司涉及混凝土業務，以及過往與彼安托公司有業務往來。委員備悉何安誠先生因事未能出席會議。

簡介和提問部分

73. 以下政府的代表和申請人的代表此時獲邀到席上：

政府的代表
規劃署
張華安先生 — 荃灣及西九龍規劃專員

陳宗恩先生 — 高級城市規劃師／葵青

海事處
陳福昭先生 — 總經理／策劃、發展協調及港口保安

黃紹輝先生 — 高級海事主任／策劃及發展協調(2)

陳思賢先生 — 高級驗船主任／本地船舶安全

李國平先生 — 合約驗船主任／本地船舶安全

申請人的代表

Supreme Enterprises, Limited

劉毅輝先生 — 董事

蔡偉波先生

才鴻顧問有限公司

梁業鴻先生 — 董事

廖宇軒先生

宏旺工程顧問有限公司

譚志勇先生 — 認可測量師

潘偉文先生 — 工程師

翱翔顧問工程師有限公司

譚永揚先生 註冊專業工程師

顧問工程師

Peter Martin 先生 — 輪機師

Drennan Marine Consultancy Ltd

Tom Drennan 先生 — 商船船長

廣州船舶及海洋工程設計研究院

姜華先生 — 副院長

石科良先生 — 總工程師

蘭亮先生 — 高級工程師

李廷樞先生 — 工程師

74. 主席歡迎各人到席，並扼要解釋覆核聆聽會的程序。她繼而請規劃署的代表向委員簡介這宗覆核申請。

75. 規劃署高級城市規劃師／葵青陳宗恩先生借助投影片，並按城市規劃委員會(下稱「城規會」)文件編號 10484(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括城規會轄下都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)對這宗

申請的考慮、政府部門的意見和公眾意見書，以及規劃考慮因素和評估。

76. 主席繼而請申請人的代表闡述這宗覆核申請。梁業鴻先生借助投影片作出陳述，要點如下：

(a) 因應海事處對第 16 條申請所提出的意見，多名專家已就擬建造的托架、擬議的登岸和啟航操作方法，以及海上風險進行不同的技術評估。這些專家將會在是次會議上提供詳情。申請人曾聯絡並要求與海事處的代表會面，以處理他們所關注的問題，但海事處的代表擬待雙方出席城規會會議時才臚列所關注的問題和相關詳情，以便城規會考慮；以及

(b) 申請地點有部分位於《青衣分區計劃大綱核准圖編號 S/TY/28》(下稱「分區計劃大綱圖」)上區劃為「其他指定用途」註明「船廠及依靠海運之工業用途」地帶內，另有部分則位於該分區計劃大綱圖所涵蓋的規劃區範圍之外。這宗申請與青衣北岸其他用作工業操作的用地(包括船廠和於二零一六年十一月二十五日獲小組委員會批准的擬議臨時混凝土配料廠(申請編號 A/TY/130))的情況類似，涉及在地段範圍以外依靠海運的作業。過往的歷史顯示，這些在青衣北岸相關地段範圍以外的作業活動一向運作有序。

77. 劉毅輝先生借助投影片並以申請人公司董事的身分作出陳述，要點如下：

(a) 申請人最初建議採用「地中海式繫泊」法，利用錨和拖船繫泊運載砂石的躉船。然而，海事處認為建議的繫泊法並不安全。申請人遂建議在現有船排上闢建一個繫泊設施以作替代，讓船隻可以在繫泊處繫泊。不過，海事處認為該擬議設施改變了船排的用途和超出有關地段的界線。因應海事處的意見，申請人再提出另一個方法，以絞車將運載砂石和水泥的躉船拉上擬議托架和現有的船排，以達到在有關地段界線內運送原材料的目的。儘管如此，海事

處進一步指出，為擬議繫泊操作而詳細設計的躉船、船排、托架和絞車，必須由合資格人士擬備；

(b) 申請人其後委聘廣州船舶及海洋工程設計研究院特別設計了一艘運送砂石和水泥的躉船。該躉船重約400 公噸，其底部平坦，可以使用現有船排在有關地段內卸下原材料。此外，有關的托架會有一個特別設計的平台，用作固定躉船，以便將之拉上擬議混凝土配料廠卸下原材料。有關設計已由認可人士檢定，並可動工建造。申請人會豎設電子顯示板，以顯示擬議混凝土配料廠的船隻靠泊及駛離時間，並會將有關的時間表通知附近的營運商；

(c) 申請人的代表播放一段動畫，以說明擬議的躉船運作情況。當躉船抵達申請地點對開的海面，托架便會被鬆開並由申請地點沿船排滑向躉船。工作人員會利用感應器(已安裝全球衞星定位系統)、浮標和纜索，把躉船拉至托架上的位置。隨着托架被拉向申請地點，躉船會自動坐落在托架上。待躉船被固定在申請地點的指定位置後，便可把原材料卸下到混凝土配料廠。在卸貨活動完成後，透過操作絞車和纜索便可將托架上的躉船沿船排滑送回海面。躉船被送回海面後，托架便會返回申請地點。躉船會按所編配的時間每天抵達申請地點一次，而上述過程每次大約為時兩小時；

(d) 上述的躉船運作會在申請地點(即青衣市地段第 14 及 15 號)以外的海面進行。現時青衣市地段第 15 號對開的私人繫泊設施有一艘船隻繫泊。申請人與有關的船主已原則上達成協議，倘這宗申請獲得批准，該船隻便不會繫泊在該處。申請地點對開的海面不會有很多船隻；以及

(e) 根據觀察所得，附近船廠載貨量較大的同類躉船亦使用類似的靠泊方法。

78. Tom Drennan 先生借助投影片作出陳述，要點如下：

(a) 他從事航運業達 47 年，業內的經驗包括風險評估和開發安全的工作方法；

(b) 申請人所提交的海事風險評估及運作方法說明書採用了正規的風險評估方法。包括國際海事組織、英聯邦轄下各港口、國際港監局局長協會(International Harbour Master's Association)多名會員在內的組織／人員在全球發展適用於石油、液化天然氣及石油化工的港口設施時均廣泛採用有關的評估方法；

(c) 考慮到相關風險出現的頻率和所帶來的後果，申請人已採用風險評估矩陣來量度風險水平。有關的風險評級分為 1 至 25 個級別，1 級代表輕度風險，而 25 級代表極高風險。就擬議結構、設計和躉船處理方法而進行的風險評估共認定 17 項風險。經採取緩解措施後，所認定的風險當中沒有一項再被評為高或極高風險，而是全部均為中、低或輕微風險，且位於「合理可行的低限度水平」或更低的水平。應留意的是，風險無法完全消除但可予管控；

(d) 此外，申請人已制訂一份詳細的運作方法說明書，內容涵蓋擬議海上運作的詳細流程，當中包括在相關的設施建成後和擬議的混凝土配料廠開始運作前進行躉船運作試驗建議。有關的試驗會公開讓海事處參與，目的是確認擬議的躉船運作程序，以及找出任何須予改變之處，使操作更為安全；

(e) 申請人已就海事處對海上航行和安全方面的相關意見作出回應。至於海事處所關注的路過船隻會造成波浪沖刷效應問題，儘管海事處有責任提出這樣的關注，但他認為該部門過於審慎。根據廣州船舶及海洋工程設計研究院利用計算流體動力學模型對路過船隻造成的波浪沖刷效應所進行的測試，一艘長 60 米、航速為每小時 15 海里(此乃申請地點對開航道的速度限制)的船隻所產生的湧浪及／或波浪沖刷效應會影響由船身起計約 190 米的範圍。路過船隻所產生的波浪在離開船身 190 米範圍外便會完全消減。根據二零一八年十月二十五日在申請地點對

開海面拍攝的一些照片，並無發現船隻(包括一艘燃料補給船)在經過申請地點時產生強烈的湧浪及／或波浪沖刷效應；

(f) 從航攝照片可見，躉船的擬議登岸和啟航作業地點與公眾航道之間的距離超過 200 米。此外，多幀有關附近船廠的照片顯示，一間船廠內有一艘未穩固繫泊的船隻，另外有一艘船隻靠泊在一間船廠旁邊的海濱而沒有受到波浪沖刷效應影響；

(g) 對於海事處的意見指有關的海事風險評估並未充分考慮船隻為擬議混凝土配料廠運載貨物來回申請地點的次數和頻密程度，遠較申請地點先前作為船隻維修設施時為高(文件第 5.2.1(b)(iii)段)，他指出，雖然躉船來回的頻密程度比船隻進行維修的頻密程度為高，而這情況會被視作一項風險上升因素，但整體的操作會經過妥善設計和予以切實執行。在運用專業知識和按照嚴謹的標準建造和操作躉船的情況下，申請人有決心做到以安全的方式運作；

(h) 對於海事處的意見指躉船的頭部或尾部會被削切而非保持平穩(文件第 5.2.1(b)(iv)段)，他表示，由於躉船的底部平坦，而托架的頂部亦平坦，躉船會以平穩的狀態載貨抵達申請地點；

(i) 對於海事處的意見指申請人提交的運作方法說明書沒有就先前建議的躉船運作原則和方法提出任何改動的建議，海事處所關注的問題因而尚未得到處理(文件第 5.2.1(b)(v)段)，他回應表示，有關的海事風險評估和運作方法說明書，比青衣其他任何設施更為詳盡。根據他的經驗，他對這份運作方法說明書感到滿意。從躉船試驗所汲取到的經驗可以納入運作方法說明書內。申請人有決心做到操作得宜。他們已就評估進行了大量工作。他質疑當局到底要幾多保證才足夠；

(j) 對於海事處的意見指擬議的船底水深不足和須考慮淺水效應(文件第 5.2.1(b)(vi)段)，他解釋說，船底水深是指躉船平坦的底部與托架／海牀之間的空間。此外，他指出大部分港口的標準做法是只會對大型商船，例如油輪、貨櫃船及氣體運輸船才要求船底水深為靜態吃水深度的 10%，而建議的 0.5 米船底水深差不多已達吃水深度的 25%，而在潮漲期間這個百分比可能會更高一些。他不認同海事處指擬議的船底水深並不足夠。由於躉船最終會坐落在托架上，船底水深的數值將會歸於零；以及

(k) 對於海事處的意見指申請人提交的補充資料(由廣州船舶及海洋工程設計研究院擬備)內所描述的躉船停置到托架的方法，與申請人在操作方法說明書所描述的擬議躉船試驗有牴觸(文件第 5.2.1(b)(vii)段)，他表示，從技術角度而言，海事處的說法正確，因為兩名顧問所作的描述各有不同。不過，他指出實際採用的操作方法會視乎受過訓練和具備專業技能的船長及躉船試驗的結果而定。躉船可以透過多種不同方法(吊運、以機器挪移、使用拖船，或結合以上各種方法)放置到托架上。沒有必要在現階段確定哪種方法才是最好。

79. Peter Martin 先生借助投影片作出陳述，要點如下：

(a) 他有超過 40 年作為顧問工程師的工作經驗，當中大部分經驗是涉及海事土木工程，另有部分是關於船排設計和評估。此外，他的經驗大都與香港相關；

(b) 關於用作處理躉船的船排，申請人已因應當局對其承重能力的關注而檢討荷載情況。有關的檢討摘要如下。躉船和托架合共載負的重量為 850 公噸，與原來的設計大致相若。舊有的托架現時仍然停放在船排上但已不再使用。該托架在船排上滑動時，龍骨墩的平面與路軌會呈平行狀態。這狀態會令船隻的負重在船排開始運作時自然集中在船頭之下，因為在托架開始承接重量時，船隻約一半的重量會落

在托架之上，另外一半則由船隻經受的浮力承托。基於這個原因，原來的設計師就船排的承重能力所作的設計為每米 40 公噸，即為船隻和托架所造成的平均壓力的兩倍。現時的躉船和托架是經過特別設計以配合這個船排，以及一個平頂斜底的托架，可用以承托淺吃水躉船的重量。使用淺吃水躉船和龍骨墩平面呈水平狀的新型托架，可確保整條路軌每米長度所承受的壓力均為 20 公噸。這個壓力實際上只及船排結構設計承重能力的 50%。運載砂石和水泥的躉船因此可以使用現有的船排；

(c) 對於海事處的意見指船隻被托高離開水面在托架上進行卸載活動的做法並非慣常做法(文件第5.2.1(b)(viii)段)，他並不同意；他指出，船隻是在浸水狀態下置放並鎖定在托架上。船隻的重量由托架承接。卸置原材料的活動是在船隻離開水面後在船排的頂部進行。船隻入塢後便屬於工業操作，而有關操作不屬船長的經驗範疇；

(d) 對於海事處的意見指沒有足夠資料證明如何可以防止躉船傾側及從擬建造的托架上滑落(文件第5.2.1(b)(ix)段)，他表示，平底的躉船與平頂的托架之間的接觸，有如紙張置放在枱面一樣。躉船一經在托架上的預定位置停放妥當，便不可能傾側或滑落；

(e) 關於海事處就實際的躉船試驗所提出的意見(文件第5.2.1(b)(x)段)，Tom Drennan先生的陳述大致上已作出回應；以及

(f) 對於海事處就船排和海牀的狀況所提出的意見(文件第 5.2.1(b)(xi)及(xii)段)，根據歷史證據和建築事務監督在一九七五年作出的批准均顯示土地狀況合適，而有關狀況可在批給規劃許可之後透過實地勘測予以確定。土地狀況不會隨時間過去而改變，應該與以往進行操作時的狀況相同。

80. 梁業鴻先生借助投影片作出陳述，要點如下：

(a) 對於海事處就土地事宜和現時狀況提出的意見(文件第 5.2.1(b)(xiii)段)，他表示，不論現時為空置船廠的申請地點內有什麼設施，申請人都會利用這些設施而不會改變現有狀況。建築事務監督只審批和記錄了地契所涵蓋的地段內的構築物。不過，整個船排(包括位於相關地段外的部分)自獲建築事務監督批准起計，實際上已經存在 50 年。這情況在青衣北岸很常見。現有的船排並非違例建築工程。這宗申請涉及的改變是作業活動而非設施，而有關的活動會受到相關政府部門規管。擬議的躉船運作會符合海事處的要求，否則有關的操作不會展開。從一九八三年一月二十五日拍攝的航攝照片可見到當時有一艘機動遊艇在青衣市地段第 14 號外靠泊，而該艘遊艇現時仍靠泊在申請地點之外。該艘遊艇的重量為 700 至 800 公噸，是擬議躉船的重量的兩倍；

(b) 對於海事處就實際問題所提出的意見(文件第 5.2.1(b)(xiv)段)，他表示有關的問題會由專家處理。申請人在展開操作前會按照香港的相關條例建造新的躉船和托架；

(c) 至於擬議操作會對青衣北岸的船隻航行帶來什麼影響，他認為該地帶內依靠海運的活動一向以來運作有序，並無發現船隻航行有困難；

(d) 獲批給規劃許可的擬議臨時混凝土配料廠(編號 A/TY/130)與現時這宗申請的發展規範相同。申請編號 A/TY/130 獲批給的規劃許可有附加條件，包括要求申請人必須提交躉船運作方案，而有關的方案必須符合海事處處長的要求。現時這宗申請的申請人已就躉船運作方案提交了 8 份資料，並願意就擬議的發展改善運作安排，以便落實該「其他指定用途」地帶的規劃意向；以及

(e) 他總結說，政府部門原則上對這宗申請不表反對。申請人尊重海事處的意見和要求，並有意改善有關方案以令該部門滿意。至於提交和落實躉船運作方

案方面，申請人願意接受與附近已獲批准的同類申請相同的規劃許可附帶條件，以及城規會認為適當的其他任何條件。

81. 由於規劃署和申請人的代表已陳述完畢，主席請委員提問。

申請人提供的進一步資料

82. 主席及一名委員提出下列問題：

(a) 申請人就技術方面在會上陳述的進一步資料是否已提交海事處以徵詢意見；

(b) 這些進一步資料是否已回應了海事處所關注的事宜；以及

(c) 海事處是否曾拒絕在覆核聆聽之前與申請人會面。

83. 海事處高級海事主任／策劃及發展協調(2)黃紹輝先生作出回應，要點如下：

(a) 有部分進一步資料(包括近期的拍攝照片)不曾提交海事處；

(b) 根據所提交的技術評估，申請人未能證明使用擬議的躉船、托架和船排運送原材料的建議方法(在香港並不常用)在技術上可行和合乎安全原則，以及不會對附近的船廠造成負面影響，以及

(c) 申請人的顧問曾聯絡規劃署和海事處，並建議在提交進一步資料前與部門會面。不過，由於海事處認為在處理有關申請的整個過程中，該部門與申請人的顧問已就所關注的擬議躉船運作問題多次聯絡，故為使有關聯絡更具建設性，因此要求申請人因應該部門所關注的事宜以書面提交明確的解決方法。

84. 申請人的代表劉毅輝先生說，自他在過去 27 月參與這宗申請以來，只曾與海事處會面一次。海事處要求申請人就技術事宜以書面回應該部門所提出的意見。使用擬議躉船運送沙粒的做法很常見。這宗申請所提出的躉船運作建議是為了回應海事處指有關的操作必須在相關地段內進行的意見。

混凝土配料廠和其相關運作的規管

85. 主席、規劃署署長李啟榮先生和一些委員提出下列問題：

(a) 倘這宗申請獲得批准，涉及使用托架和船排結構的擬議躉船運作，會否受當局根據相關規例和規定的監管；

(b) 申請人是否須要就營運擬議的混凝土配料廠申請許可證；

(c) 海事處可否引用某些規例或條例規管擬議發展所涉的依靠海運作業；以及

(d) 擬議的躉船和使用船排的相關操作是否屬海事處的管轄權範圍。

86. 規劃署荃灣及西九龍規劃專員張華安先生及海事處高級海事主任／策劃及發展協調(2)黃紹輝先生作出回應，要點如下：

(a) 即使獲城規會批給規劃許可，擬議發展仍須符合本港所有相關的規例和規定。例如，申請地點內的地段只限於用作船／艇建造和維修保養用途。在有關的批地條件下，擬議的混凝土配料廠屬於不可接受。倘這宗申請獲得批准，地段的擁有人必須就青衣市地段第 14 及第 15 號更改土地用途向地政總署申請短期豁免書。此外，地政總署會研究是否須根據《前濱及海床(填海工程)條例》就擬議的運作刊憲。至於結構事宜，擬議的發展須符合《建築物條例》的規定。海事處認為申請人尚未證明擬議的躉

船運作安排(即使用現有船排運送原材料至擬議混凝土配料廠)可行和合乎安全原則，因此應小心考慮是否適合在有附帶條件下批准這宗申請；

(b) 根據《空氣污染管制條例》的規定，申請人須就擬議混凝土配料廠的運作申領指明工序牌照，並且須遵守載於《水泥工程(混凝土配料廠)最好的切實可行方法 3／2》的規定；

(c) 對於離開水面卸下原材料的擬議躉船運作安排，海事處的職權範圍內沒有相關法例可就整個過程的各個步驟作出監管和規管。不過，海事處有責任確保海上交通安全。挪移擬議躉船的做法可能會影響公眾航道的航行安全。在現有船排進行的擬議操作亦可能會對附近船廠及其他依靠海運的作業造成影響。海事處向船隻簽發牌照時可附加發牌條件，但對於擬議混凝土配料廠的躉船運作，則不能這樣做；以及

(d) 擬議的躉船和使用船排的相關運作須由海事處批核。從海上交通安全角度而言，申請人須符合 3 方面的要求，包括就擬議躉船運作而進行的躉船設計是否可行和安全、船排的狀況和托架的結構是否可讓擬議的躉船安全地登岸和啟航，以及讓躉船在離開水面的情況下卸置原材料。申請人所提交的躉船運作計劃和進一步資料，未能證明躉船運作屬於可行和合乎安全原則。由於有關建議在香港並非常用的做法，海事處因此採取了審慎的態度。

87. 海事處總經理／策劃、發展協調及港口保安陳福昭先生補充說，海事處的管轄權範圍涵蓋船隻的設計和安全。以天星小輪有限公司為例，小輪的結構和運作，以及在香港水域內的航行和載客情況，全屬海事處的管轄權範圍。

有關建議在技術上的可行性

88. 主席和一些委員提出下列問題：

(a) 究竟是擬議的躉船運作在技術上根本不可行，抑或只是申請人未能提供足夠資料及相關評估，以證明有關的操作可行；

(b) 由於當局的原意是依靠海運之工業運作須在「其他指定用途」地帶內進行，因此，從技術角度而言，在申請地點進行依靠海運之工業運作是否可行；

(c) 當局能否採取某些方法，以檢視這項並不常用的擬議躉船運作安排；

(d) 如何驗證船排和海牀的狀況；

(e) 申請人有否提出任何證據證明躉船的設計可行；以及

(f) 是否有任何措施可確保擬議的躉船運作不會對附近依靠海運的工業運作造成負面影響；以及如何把擬議的躉船準確地安放到船排上。

89. 海事處高級驗船主任／本地船舶安全陳思賢先生、高級海事主任／策劃及發展協調(2)黃紹輝先生及總經理／策劃、發展協調及港口保安陳福昭先生，以及規劃署荃灣及西九龍規劃專員張華安先生作出回應，要點如下：

(a) 一般而言，船廠內的船排是用作固定沒有載貨的船隻，以便進行維修保養。由於沒有載貨的船隻吃水不深，因此可在淺水處停泊或操作。此外，沒有載貨的船隻對船排、絞車和纜索造成的負荷亦較輕。現時這宗申請的情況是，擬議的躉船會負載貨物，因此吃水深，不能在淺水處停泊。申請人因此建議把躉船停泊在有足夠水深之處，然後把躉船沿船排拉上設有平台的托架。不過，這種操作方式並不常用。由於這個建議所涉及的一些操作與公眾航道接近，海事處必須小心研究建議的可行性，並就風險評估提出意見。可是，申請人沒有妥為回應部門所關注的問題，只聲稱躉船船長具有豐富經驗，可以處理有關風險，並指海事處過於審慎；

(b) 根據有關的規例，載有貨物的躉船不得離開水面操作，因為船隻在離水狀態下，其載負的重量大部分會集中在船底部分。由於這宗申請所建議的躉船卸貨頻率為每天一次，因此應把例如結構受侵蝕及須進行結構加固等風險因素納入考慮之列。必須留意的是，申請人有責任在海事風險評估中詳盡無遺地列明所有可能出現的風險因素和相關的管理方法；

(c) 目前有一宗同類申請(編號 A/TY/130)可以作為參考。編號為 A/TY/130 的申請與這宗申請的主要不同之處在於水深。申請地點的水深大約為海圖深度基準面以下 3 米，至於申請編號 A/TY/130，其申請地點的水深超過海圖深度基準面以下 5 米。基於申請地點的狀況，申請編號 A/TY/130 的擬議臨時混凝土配料廠可讓躉船停泊在緊鄰申請地點的海旁進行運作而無須把躉船拉上船排；以及

(d) 擬建造的托架重約 75 公噸，而有載貨的躉船重約 800 公噸。由於托架與躉船兩者的重量相差大，如何可以把躉船安穩地固定在托架上，遂成疑問。

90. 申請人的代表劉毅輝先生借助相同的動畫作出回應，要點如下：

(a) 他們對海事處要求躉船運作必須在申請地點內進行這一點並無異議，但認為如准許申請人在申請地點以外水深與申請編號 A/TY/130 相若的海面進行躉船運作，不會有問題。把躉船拉上托架的建議做法，在內地和海外均有使用。應知悉的是，現時並無有關把躉船拉上船排的任何指引；

(b) 他們對當局要求就船排和海牀的狀況進行詳細勘探一事表示尊重，但認為可在取得規劃許可之後，在計劃進展至稍後階段才展開有關的勘探。應備悉的是，土木工程拓展署總工程師／海港工程對這宗申請沒有意見，但提醒申請人須向相關的政府部門提交所需文件，以確保海堤的穩固程度不會受到擬議操作影響。從工程角度而言，由於申請人會特別訂

造體積較細的躉船，有關的技術問題必定可以得到解決；以及

(c) 申請人會豎設二極管顯示板，並會把船隻靠泊及離開擬議混凝土配料廠的時間表通知附近的營運商。附近的營運商如對有關的時間安排有意見，可聯絡混凝土配料廠，以便作出調整。在全球衞星定位系統感應器、浮標和纜索的協助下，躉船可一如動畫所顯示般穩固地安放在托架和船排之上。

91. 一名委員詢問，在海外的個案中，被拉上托架的躉船是否載有貨物，以及該等個案的情況是否如申請地點般，同樣是位於擠迫的環境及其附近設有船廠。申請人的代表劉毅輝先生回應說，關於把躉船拉上船排的做法，香港和海外是在不同的情況下應用有關的做法。不過，無論躉船是否載有貨物，把躉船拉上托架的方式都是一樣。

92. 申請人的代表梁業鴻先生補充說，經考慮進行勘探所涉及的資源後，倘這宗申請在有附帶條件下獲批給規劃許可，申請人會按照文件第 5.2.1(b)(xi)段所述的海事處要求，就申請地點的實質地基和海牀狀況進行勘探。如未能履行規劃許可附帶條件以符合海事處處長的要求，混凝土配料廠不會開始運作。申請人的代表 Tom Drennan 先生說，有關的船排已使用 40 年，而海牀的狀況不大可能會有改變。申請人在取得規劃許可後便會進行實地勘探，以確定地基的穩固程度是否足夠。如發現其穩固程度並不足夠，會建議採取加固地基的措施。至於船隻和托架的堅固程度，廣州船舶及海洋工程設計研究院的設計具有很高水準，而有關的設計會作進一步研究。

93. 申請人的代表 Peter Martin 先生補充說，透過設計和操作以找出和管理與托架承載能力、絞車和纜索相關的風險，肯定是申請人的責任。擬議的運作雖非常用，但相信申請人必定能夠妥善管理。

94. 一名委員留意到動畫所顯示的船排很長，遂詢問現有船排的確實長度為何。申請人的代表劉毅輝先生回應說，現有船排從岸邊起計約長 165 米。動畫中的船排比確實的長度為長。

95. 至於船排問題，主席請委員留意文件第 5.2.3 段有關屋宇署在一九七五年的核准建築圖則所記錄的船排長度。

編號為 A/TY/130 的同類申請

96. 一些委員提出下列問題：

(a) 申請編號 A/TY/130 的臨時混凝土配料廠，其躉船現時如何運作；

(b) 除水深問題外，該宗申請與現時這宗申請是否還有其他不同；以及

(c) 倘申請地點可像申請編號 A/TY/130 那樣採用傳統的停泊或起卸方法，這宗申請須予考慮的規劃因素和海事處對這宗申請的意見會否不同。

97. 規劃署荃灣及西九龍規劃專員張華安先生借助投影片作出回應，要點如下：

(a) 申請編號 A/TY/130 的擬議混凝土配料廠仍未開始運作，因為申請人尚未履行部分規劃許可附帶條件；

(b) 至於兩宗申請的不同之處，申請編號 A/TY/130 所涉的申請地點有一個確實的停泊處，因此能夠使用傳統的方法停泊躉船，但上文所述這宗申請的停泊或起卸操作安排並非採用傳統的方法。此外，把這兩宗申請的情況互相比較，申請編號 A/TY/130 的碼頭較為遠離附近的船廠，而目前這宗申請則是申請地點毗鄰兩側均有船廠；以及

(c) 擬議的混凝土配料廠位於夾雜船廠和混凝土配料廠的青衣北岸，從土地用途的角度而言與周邊的環境並非不相協調。

98. 海事處總經理／策劃、發展協調及港口保安陳福昭先生回應說，如申請地點能使用傳統的躉船運作方法，海事處對這

宗申請不會有意見。海事處高級海事主任／策劃及發展協調(2)黃紹輝先生亦指出，申請人曾就水深問題而提出多種躉船運作方法。撇除潮汐變化的影響，由於緊鄰申請地點海旁的水深少於海圖深度基準面以下 2 米，水深不足是申請地點的一個主要實地環境限制。海事處歡迎嶄新而具創意的躉船運作方法，因此並無反對有關建議，只是要求申請人提供足夠證據以證明有關建議在技術上可行和安全。然而，申請人只就海事處的意見作出零碎回應，並沒有就擬議操作進行全面評估以供海事處審查。

規劃許可附帶條件

99. 規劃署荃灣及西九龍規劃專員張華安先生回應主席的提問時表示，倘城規會決定批准這宗覆核申請，除其他規劃許可附帶條件外，建議加入文件第 8.2 段就躉船運作所提出的兩項附帶條件，即分別為(g)項及(h)項條件：提交經修訂的躉船運作方案及落實經批准的躉船運作方案。這兩項條件與擬議的躉船運作和船排及托架的使用有重要的關係。

職業安全

100. 一名委員查詢勞工處對這宗申請有何意見。規劃署荃灣及西九龍規劃專員張華安先生回應說，勞工處所持的意見為中性，並沒有就擬議的操作表示支持或反對，但要求必須符合與職業安全及健康事宜相關的規例。

101. 鑑於委員再沒有提問，主席表示覆核申請的聆聽程序已經完成。城規會將進一步商議有關的覆核申請。主席多謝政府的代表和申請人的代表出席會議。他們全部於此時離席。

[運輸署總工程師／交通工程(新界東)葉冠強先生在答問環節進行期間離席。]

[運輸署總工程師／交通工程(港島)梁少江先生及張孝威先生在答問環節進行期間到席。]

商議部分

102. 主席表示，從土地用途的角度而言，擬議的混凝土配料廠與周邊的環境並非不相協調。基於申請人仍須處理相關政府部門(尤其是海事處)所關注的問題，委員應因應這個情況而考慮可否批准這宗申請。

103. 一些委員留意到申請地點的情況與一宗同類申請(編號A/TY/130)的情況有別，而申請人未能證明擬議的躉船運作在技術上可行和安全。有關的建議尚有不明確並須予檢測之處。

104. 一些委員指出，儘管擬議的發展與周邊的土地用途並非不相協調，但仍須妥為考慮其他部門就規劃申請所提出的意見。一般而言，城規會可基於相關的政府部門對規劃申請原則上不表反對而在有附帶條件的情況下批准有關的申請。不過，就這宗申請而言，海事處從海上交通和安全的角度對擬議的躉船運作深表關注。

105. 委員認為申請人有責任盡其所能確定擬議的躉船運作在技術上可行和安全。對於現時這宗申請，申請人未能證明擬議的躉船運作安全和切實可行。就這宗申請所涉及的主要技術問題，申請人在處理這宗申請的過程中，必須與海事處進行積極和有建設性的聯絡，而這有助城規會考慮這宗申請，因此十分重要。

106. 經商議後，城規會決定拒絕這宗覆核申請，理由如下：

「(a) 申請人未能證明擬議混凝土配料廠使用現有船排的躉船運作建議是可行、切合實際和安全，以及不會對海上安全和鄰近的船廠造成負面影響。」

[廖迪生教授在上述討論期間返回席上。]

程序事項

議程項目 9

[機密項目][閉門會議]

107. 此議項以機密文件形式記錄。

議程項目 10

其他事項

[公開會議][會議以廣東話進行。]

108. 餘無別事，會議於下午三時十五分結束。