

二零零九年四月二十四日舉行的城市規劃委員會

第 934 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席

伍謝淑瑩女士

黃澤恩博士 副主席

陳華裕先生

陳偉明先生

梁廣灝先生

吳祖南博士

杜本文博士

黃遠輝先生

葉天養先生

邱小菲女士

陳炳煥先生

陳家樂先生

陳旭明先生

鄭恩基先生

方和先生

劉志宏博士

梁剛銳先生

陳仲尼先生

馬錦華先生

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)
林植廷先生

環境保護署助理署長(環境評估)
謝展寰先生

民政事務總署助理署長(2)
曾裕彤先生

地政總署署長
譚贛蘭女士

規劃署署長(署任)
梁焯輝先生

規劃署副署長／地區
黃婉霜女士

秘書

因事缺席

陳弘志先生

杜德俊教授

簡松年先生

梁乃江教授

林雲峰教授

陳曼琪女士

鄭心怡女士

林群聲教授

李慧琮女士

陳漢雲教授

劉月容博士

李偉民先生

鄧淑明博士

列席者

規劃署助理署長／委員會(署任)

謝建菁女士

總城市規劃師／城市規劃委員會

劉榮想先生

高級城市規劃師／城市規劃委員會

錢敏儀女士

議程項目 1

[公開會議]

通過二零零九年四月三日第 933 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零零九年四月三日舉行的第 933 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

[杜本文博士、方和先生、曾裕彤先生、吳祖南博士、陳華裕先生和鄭恩基先生此時到達參加會議。]

議程項目 2

續議事項

[閉門會議]

2. 此議項另行以機密形式記錄

[陳旭明先生此時到達參加會議。]

議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/TY/105

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(部分)地下及毗連政府土地闢設貨倉(倉庫作貯存鋼板及鋼材料)

(城規會文件第 8332 號)

[聆訊以廣東話進行。]

3. 下列規劃署和運輸署代表及申請人代表此時獲邀出席會議：

陳月媚女士	-	規劃署荃灣及西九龍規劃專員
勞昇貽先生	-	運輸署高級工程師／葵青
周陳月平女士]	申請人代表
施安信先生]	

4. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋覆核聆訊的程序。她繼而請荃灣及西九龍規劃專員陳月媚女士向委員簡介申請的背景。

5. 陳月媚女士借助投影片簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 申請地點面積約 1 268 平方米(包括西面 956 平方米政府土地)，位於「其他指定用途」註明「船廠及依靠海運之工業用途」地帶，其規劃意向主要是作船廠及依靠海運之工業用途；
- (b) 申請人擬使用一幢兩層建築物的地下作倉庫，以貯存鋼板及鋼材料，並使用申請地點西部的空地(約 12 米闊)作上落客貨、泊車和貨車掉頭；
- (c) 申請地點並無直接車輛通道通往水平較高的担杆山路；
- (d) 在二零零九年一月九日舉行的都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)會議上，運輸署認為有關的空地只有約 12 米闊，要闢設符合運輸署標準的貨車掉頭設施並不可行。所提交的規劃申請亦沒有提供資料證明掉頭安排可行；
- (e) 小組委員會在同一會議上拒絕了申請，理由是申請書內未有提供資料，以證明貨車可在申請地點內掉頭；
- (f) 申請人提交了理據以支持覆核申請，載於文件第 3 段，要點撮錄如下：

- 申請人並不同意運輸署關於在空地闢設掉頭設施並不可行的說法，並提交了一架普通大小貨車掉頭路線；
- 担杆山路較申請地點高約 1.1 米，故此申請地點並無車輛通道通往公路。在担杆山路的路旁上落客貨會影響交通。就此，申請人建議建造一條接駁斜路連接担杆山路，以便讓車輛進入申請地點上落客貨；
- 青衣市地段第 14 號賣地條款內的特別條件指明，地段內須提供空間供泊車及上落客貨之用。該指定條件證明該處有足夠空間讓車輛停泊以進行上落客貨活動。申請人已向政府申請租用青衣市地段第 14 號和青衣市地段第 15 號之間的空地，而且一直使用該處作為通往船廠的通道及作貯物用途，有時亦作上落客貨用途；以及
- 運輸署表示批准此申請會為該區其後的同類申請立下不良先例，這對申請人不公平。

(g) 政府部門的意見——政府部門的意見詳載於文件第 5 段，現撮錄如下：

荃灣及葵青地政專員：

- 申請地點包括青衣市地段第 14 號(下稱「該地段」，按招標形式以新批地段編號 4385 批出)及一塊政府土地(自一九八三年起以短期租約第 538 號出租)，兩者均屬申請人持有；
- 根據新批地段編號 4385，該地段不得作建造和修理船隻以外的任何用途。根據契約條款，擬議貯物用途不能接受。至於短期租約用地，則僅限作露天貯物用途，而擬議上落客貨／泊車和掉頭並不符合用途限制。新批

地段編號 4385 和短期租約第 538 號均沒有提及車輛通道；

- 一九九三年，荃灣及葵青地政專員拒絕了申請人要求闢設一條由担杆山路通往其地段的車輛出入通道。對於申請人關於車輛通行權的論據，當局取得的法律意見是(i)申請人尚未證明他擁有設置車輛通道的包含權利；以及(ii)規管有關地段的契約並無就往返該地段的車輛通道訂立明確的規定，而契約中關於設置泊車和上落客貨空間及闢設一個「綠色區域」作公用道路的特別條件，是日後將設有通往該地段的車輛通道的確定保證，這點不獲得接納；

運輸署助理署長／新界：

- 他並不支持申請，因為以地盤的布局(用地非常狹長，只有一面闊約 12 米的臨街面)，實不能設計出可以接受的貨車掉頭安排；
- 城規會如批准有關建議，會令申請人抱有虛假的期望，以為運輸署最終會批准有關的計劃。運輸署不同意有關建議可達到運輸署的要求，從而透過收納合適的規劃許可附帶條件而批准申請，故此應拒絕這宗申請；
- 通往該區的担杆山路嚴重缺乏路旁上落客貨設施。假如有關發展範圍內沒有提供令人滿意的上落客貨／泊車設施而當局批准建議，會令該區現時不理想的交通情況惡化，並為該區其後的同類申請立下不良先例；
- 擬議單靠多次前後轉動車輛以代替提供符合運輸署標準掉頭設施，從交通安全方面而言，完全不能接受；
- 鑑於申請地點的布局、大小和地形，根本不

能制定符合規定的設計，即闢設不少於一個貨車泊車位，以及闊度不少於七米，斜度不超過 1 : 10 的車輛入口斜路；

- 申請人所提交的進一步理據未能解決交通問題，即沒有提供符合運輸署標準的掉頭設施和接駁斜路，以及未能符合《香港規劃標準與準則》關於泊車設施的規定；

土木工程拓展署新界西及北拓展處處長

- 担杆山路伸延工程於一九九零年刊憲，並於一九九一年根據《道路(工程、使用及補償)條例》獲得批准。雖然當局接獲了反對而反對記錄未必完整，但看來受反對地點的清單並不包括申請地點。

- (h) 規劃署的意見——規劃署根據文件第 7 段所詳載的評估，並不支持這宗申請。雖然申請人提交了一架普通大小貨車掉頭路線，但運輸署認為單靠多次前後轉動車輛以代替提供符合運輸署標準掉頭設施，從交通安全方面而言，完全不能接受。運輸署亦認為申請人的進一步理據未能解決該署關注的交通問題，即沒有提供符合運輸署標準的掉頭設施和接駁斜路，而且未能符合《香港規劃標準與準則》關於泊車設施的規定。運輸署表示，通往該區的担杆山路路段目前嚴重缺乏路旁上落客貨設施。批准有關建議而有關發展範圍內沒有提供令人滿意的上落客貨／泊車設施，會令該區現時已不理想的交通情況惡化，並為該區的同類申請立下不良先例。

6. 主席繼而請申請人代表闡述這宗申請。

7. 周陳月平女士提出以下要點：

- (a) 這宗申請是使用現有倉庫地下貯存鋼板及鋼材料，主要供船廠使用。有需要時，鋼板及鋼材料亦會供應給其他船廠；

(b) 担杆山路已被指定為禁止路旁上落客貨的限制區。在申請人所擁有的空地(短期租約 538 號)內上落客貨，並不會影響担杆山路的交通；以及

(c) 有關的空地比担杆山路更闊，可以提供足夠的掉頭空間。

8. 由於申請人代表沒有進一步意見，主席請委員提出問題。

9. 主席和一些委員因知悉運輸署因空地掉頭空間不足而強烈反對申請，提出以下問題：

(a) 既然上落客貨和貨車掉頭會在申請人所擁有的空地範圍內進行而不會影響其他人，則運輸署擔心的是甚麼問題；

(b) 亦由申請人所持有的部分毗連地段(青衣市地段第 14 號和青衣市地段第 15 號)能否作貨車掉頭用途；以及

(c) 申請地點範圍內建築物的樓底高度為多少，以及申請人有沒有計劃拆除部分建築物，為車輛提供轉動空間。

10. 勞昇貽先生表示，擬議多次前後轉動以使貨車掉頭，從交通安全的角度而言不能接受。事實上，大部分司機在此情況下，不會多次向前向後轉動貨車，而是會選擇直接倒車進入或離開申請地點，這會對行人及交通造成嚴重的安全問題。勞先生回應關於使用轉車台的問題時表示，倘申請人提出這個建議，其部門會加以考慮。然而，申請人進一步提交的文件未能解決運輸署關注的問題。勞先生回應主席的詢問時表示，有關空地約 12.8 米闊，只足夠讓長度不超過七米的貨車掉頭。

11. 周陳月平女士並不同意運輸署指掉頭空間不足的意見，她表示空地闊約 12.8 米，事實上比担杆山路更闊。她認為申請人在自己持有的地段上落客貨不會影響担杆山路的交通。周陳月平女士繼續表示，青衣市地段第 14 號和青衣市地段第 15 號

已有建築物，因此不能作掉頭用途。樓底高度約 11 尺的建築物現正用作工場和辦公室，而申請人沒有計劃拆除該等建築物以便為車輛提供移動空間。一名委員詢問長七米的貨車能否應付需要。周陳月平女士表示由於鋼板通常約 20 尺長，大小相若的貨車可應付需要。

12. 就申請地點和担杆山路，主席和委員提出了以下問題：

- (a) 青衣市地段第 14 號何時批出作有關船廠用途及該地段當時有沒有任何車輛通道；
- (b) 担杆山路伸延工程何時刊憲及面向申請地點的路段是否限制路旁上落客貨；
- (c) 担杆山路闊度為多少，有否提供行人徑；
- (d) 申請地點和毗連船廠是否仍用作建造和修理船隻的用途；以及
- (e) 申請地點有沒有海上通道。

13. 陳月媚女士作出以下回應：

- (a) 青衣市地段第 14 號很早便已批出作有關船廠用途，而有關空地則於一九八三年以短期租約形式租出。在上世紀八十年代，船廠毗鄰一條非正式通道；
- (b) 担杆山路伸延工程於一九九零年刊憲，道路工程完成後，担杆山路的水平升高於申請地點 1.1 米；
- (c) 担杆山路闊約 10.3 米，道路兩旁各有行人徑(闊 2.8 米)；
- (d) 根據近期的實地視察，申請地點和毗連船廠仍用作建造和修理船隻及相關用途；以及
- (e) 申請地點有海上通道。

14. 就上文問題 12(b)，勞昇貽先生補充指担杆山路面向申請地點的路段沒有任何限制，可在路旁上落客貨。

15. 周陳月平女士回應主席關於海運的問題，答稱有關船廠設有一個碼頭，而申請人可租用／使用小型船隻運輸器材和機械，但海路運輸不及陸路運輸方便。據她所知，毗連地區的一間船廠亦闢設了接駁斜路作為通往其用地的直接車輛通道。周陳月平女士繼續指出，他們購買有關地段時，船廠原本可通往一條道路。其後，政府興建担杆山路，但該路比船廠高 39 寸。這個做法並不公平，剝奪了有關地段使用車輛通道的權利。他們曾去信路政署，但沒有獲得回應。主席澄清指這次覆核聆訊考慮的是規劃申請，而申請人所聲稱的車輛通行權超出城規會的職權範圍，申請人應已根據《道路(工程、使用及補償)條例》的適當條文處理。

16. 對於主席詢問可如何解決車輛通道問題，勞昇貽先生回應時表示，申請地點比担杆山路低約 1.1 米。為解決水平不同的問題，申請人建議在入口建造一條斜路，但這會影響其他人使用非正式通道。除建造接駁斜路外，一名委員詢問貨車能否使用非正式通道通往申請地點。同一名委員提出可以進一步擴闊申請地點前的非正式通道路段的闊度(如投影片所顯示為 3.4 米闊)，方法是以垂直邊界牆取代申請地點對面的樓梯。勞昇貽先生對此有所保留，因為該非正式通道是設有街燈照明的行人徑。陳月媚女士澄清指該非正式通道的闊度大約介乎 3.4 米至 6 米。這條通道雖然用作行人徑，但一些船廠已使用其用地外圍的非正式通道作車輛通道。

17. 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，並在稍後把決定通知申請人。主席多謝規劃署、運輸署和申請人的代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

18. 主席表示根據有關分析，擬議用途並非不能接受，而缺乏正式的車輛通道是有關申請的主要問題。至於申請人聲稱損失了車輛通行權，主席指出這個問題超出城規會的職權範圍。

委員普遍認為申請人沒有提供有力理據以支持批准申請。除掉頭空間不足及不符合《香港規劃標準與準則》關於泊車和上落客貨設施規定這些技術問題外，一名委員從土地用途規劃的角度對申請有所保留。申請地點劃為「其他指定用途」註明「船廠及依靠海運之工業用途」地帶，其規劃意向主要是作船廠及依靠海運之工業用途。正如荃灣及西九龍規劃專員在聆訊上證實，申請地點和毗連船廠仍用作建造和修理船隻及相關用途。同一名委員認為貯存鋼板及鋼材料的擬議貨倉用途不符合「其他指定用途」註明「船廠及依靠海運之工業用途」地帶的規劃意向。一些委員表示同意，並認為沒有有力理由支持改變土地用途的建議。

19. 就這宗規劃申請的背景，秘書告知委員，在處理這宗根據《城市規劃條例》第 16 條而提出的規劃申請時，規劃署和小組委員會委員均原則上不反對申請的擬議用途。規劃署認為擬議貨倉與附近的土地用途並非不相協調，而小組委員會拒絕申請，是基於技術理由，即申請書內沒有資料以證明貨車可在申請地點內掉頭。主席補充指在第 17 條覆核申請的文件和覆核聆訊中，所提出的問題主要是交通上的技術事宜。由於申請人沒有獲得機會就土地用途事宜發表意見，倘城規會以不符合申請地點所屬地帶的規劃意向為理由拒絕申請，似乎對申請人不公平。

20. 在這方面，一名委員認為申請地點沒有正式車輛通道，基本上不適合作貨倉用途。同一委員考慮到運輸署的意見，認為申請人提出建造一條接駁斜路以提供車輛通道通往担杆山路的建議並不可行。雖然申請人的代表和荃灣及西九龍規劃專員在覆核聆訊中指出一些船廠一直使用非正式通道作車輛通道，但非正式通道亦作行人徑用途。委員認為沒有資料證明可使用非正式通道作車輛通道。秘書告知委員，申請人在此規劃申請的申請書中表示，會在入口建造由担杆山路通往申請地點的斜路。委員認為申請書內沒有足夠資料以證明可為申請地點提供車輛通道。

21. 一名委員表示担杆山路沿路的其他船廠應有類似的車輛通道問題。同一委員表示批准這宗申請會為該區作貨倉用途的其他同類申請立下不良先例，累積影響所及，會對該區的交通情況造成負面影響。委員表示同意。

22. 主席總結委員的意見，表示申請人沒有提供技術上可行的解決辦法以支持批准這宗申請。委員表示同意，並認為除了文件第 8.1 段建議的拒絕理由外，缺乏正式車輛通道和先例效應亦應收納作為拒絕理由。

23. 經進一步商議後，委員會決定駁回這宗覆核申請，理由如下：

- (a) 申請地點沒有正式的車輛通道；
- (b) 申請地點內沒有提供足夠的上落客貨，泊車及車輛掉頭設施；
- (c) 以多次前後移動代替在擬議發展範圍內闢設標準掉頭設施的建議，從交通安全方面而言完全不能接受；
- (d) 基於以上各點，申請人未能證明擬議發展不會令該區現時已不理想的交通情況惡化；以及
- (f) 批准這宗申請會為該區作貨倉用途的其他同類申請立下不良先例，累積影響所及，會對該區的交通情況造成負面影響。

[梁剛銳先生和陳炳煥先生此時離席。]

議程項目 4

[公開會議]

要求延期覆核規劃申請編號 A/YL-PS/290

擬在劃為「未決定用途」地帶的屏山第 122 約地段第 894 號餘段(部分)、第 895 號(部分)、第 967 號、第 968 號、第 969 號、第 970 號、第 971 號餘段(部分)、第 973 號餘段(部分)、第 1299 號餘段(部分)及第 1302 號餘段和毗連政府土地闢設臨時貨櫃車停車場及露天存放建築材料(為期三年)

(城規會文件第 8333 號)

[會議以廣東話進行。]

24. 秘書表示，申請人的代理人在二零零九年三月二十日致函城規會秘書，要求城規會延期兩個月就這宗覆核申請作出決定，讓他有時間擬備補充資料，處理環境保護署所關注的事宜。

25. 經商議後，城規會決定同意延期要求，並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。

26. 城規會亦同意告知申請人，城規會已給予兩個月時間準備所提交的進一步資料。除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期考慮這宗申請。

議程項目 5

[公開會議]

廣深港高速鐵路香港段
(城規會文件第 8336 號)

[會議以廣東話進行。]

27. 委員備悉介紹廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)的小冊子已在會議上提交，以供委員參閱。

28. 下列路政署及香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)的代表此時應邀出席會議：

林世雄先生 - 路政署總工程師／鐵路拓展 2-3

阮頌濬先生 - 港鐵公司設計經理-西九龍總站

陳容蓉女士

- 港鐵公司一級設計管理建築師

29. 主席歡迎上述人士出席會議，繼而邀請各代表向委員簡介文件的內容。

30. 林世雄先生借助投影片簡介高鐵計劃的背景，並陳述下列要點：

- (a) 高鐵全線總長度約 140 公里，提供高速鐵路服務接駁西九龍、深圳及廣州，中途站設於福田、龍華及虎門；
- (b) 高鐵香港段全長約 26 公里，由西九龍總站伸延至皇崗口岸。高鐵竣工後，香港至廣州的行車時間將可縮短一半；
- (c) 在策略上，高鐵可接駁國家高速客運鐵路網，並成為鐵路網的一部分。根據國務院通過的中長期鐵路發展計劃，在二零二零年或之前，高速客運鐵路網將超過 10 000 公里長。透過連接國內其他高速客運鐵路，高鐵可提供長途鐵路服務，貫通香港和內地主要城市，例如北京、上海和武漢；以及
- (d) 高鐵香港段將由政府撥款落實興建，港鐵公司則擔任項目規劃，負責該計劃的詳細設計工作。

31. 阮頌濬先生借助投影片，就高鐵香港段陳述下列要點：

- (a) 高鐵香港段設有 26 公里長的雙管隧道，沿線會設置支援設施作救援和通風用途。緊急救援站設於隧道近中段位置，以便在緊急情況下，提供地方讓列車停泊，並疏散乘客到地面。石崗的露天停車側線設有基本設施，支援高鐵列車的日常運作，以及方便進行基礎設施的維修服務；
- (b) 西九龍總站位於擬議西九龍文化區北鄰，西面是機場快線／東涌線九龍站，東面是九龍南線柯士甸站，總站的地底部分會伸延至西九龍文化區。總站

的地下車站佔地約 10 公頃，地面部分(即用地 A)則只佔地約 5.88 公頃；

- (c) 西九龍總站將成爲新的交通樞紐。爲配合此重要的交通功能，現正計劃在附近闢設新的公共交通總站，方便乘客轉乘其他交通工具；
- (d) 港鐵公司已在二零零九年二月就西九龍總站的擬議道路網絡諮詢油尖旺區議會。有關的主要建議之一是將連翔道及柯士甸道西的部分路段改爲地下車道，目的是闢設無車的行人專用通道，將西九龍總站連接九龍站發展和西九龍文化區。擬議道路網絡仍有待研究。爲利便該計劃的綜合發展，道路網絡方面的設計及落實工程將會與西九龍總站工程配合；
- (e) 西九龍總站設有六條行人天橋和兩條行人隧道，提供方便和妥善的行人路網絡。該六條擬議行人天橋有三條連接九龍站發展、兩條連接柯士甸站及一條連接西九龍總站北面的公共交通總站。行人隧道有兩條，一條通往柯士甸站和西九龍文化區，另一條通往連翔道西面。此外，港鐵公司正研究建造一條行人隧道直達九龍站的可行性。連接西九龍文化區的行人通道將設於地面；
- (f) 西九龍總站的詳細設計工作已在二零零九年三月十一日展開。由於總站地底部分面積頗大，約爲 10 公頃，設計目標之一是盡量增加日光滲透度，使地下車站的設計不會令人有身處地底的感覺；以及
- (g) 雖然未必由港鐵公司負責車站上蓋的發展計劃，但西九龍總站的設計已顧及車站上蓋的發展規範，例如建築物高度、地積比率及車站運作要求，以營造統一的設計布局。有關設計工作仍須進一步擬訂；

32. 林世雄先生繼續向委員簡介高鐵香港段的主要工程項目和時間表：

- (a) 行政會議於二零零八年四月通過高鐵香港段計劃。有關委託進行設計及土地勘察工程的協議於二零零八年十一月簽訂；
- (b) 其他主要項目包括於二零零八年十一月就有關工程刊登憲報，以及於二零零九年三月開展西九龍總站的詳細設計工作；
- (c) 現正擬備用地 A 的總綱發展藍圖，將於二零零九年年中提交城規會考慮；以及
- (d) 該計劃的建築工程將於二零零九年年底展開，並於二零一五年進行測試、啓用及通車。

33. 主席繼而邀請委員提出問題。

34. 除城市規劃委員會文件及在會議上提交的小冊子外，一名委員要求路政署就高鐵提交更多資料，以便更深入了解有關計劃。另一名委員表示，石崗停車側線可能會對該區的景觀造成影響，並詢問路政署能否就這方面提供進一步資料。該名委員詢問就有關計劃進行的環境影響評估研究進度。林世雄先生表示石崗停車側線將會設於地面，並表示有關計劃的環境影響評估暫訂於二零零九年年中完成。根據《環境影響評估條例》，環境影響評估在妥為完成後，會公布供公眾查閱。林先生同意在會後向委員提供更多有關該計劃的資料。

35. 秘書指出，這次簡介旨在向委員介紹有關高鐵的背景資料和進度。有關分區計劃大綱圖將會作出修訂，以反映高鐵計劃。稍後將會向城規會提交有關高鐵的較詳細資料(特別是土地用途建議)，以供考慮。

36. 由於委員沒有進一步的提問，主席多謝路政署及港鐵公司的代表出席會議。

[馬錦華先生此時離席。]

議程項目 6

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

有關考慮《禾徑山分區計劃大綱草圖編號 S/NE-WKS/9》
的申述的資料文件及聆訊安排
(城規會文件第 8334 號)

[會議以廣東話進行。]

37. 秘書報告，當局於二零零八年十二月十九日根據《城市規劃條例》第 5 條展示《禾徑山分區計劃大綱草圖編號 S/NE-WKS/9》(下稱「圖則」)，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，共接獲 11 份申述。有關申述由二零零九年二月二十七日展示三個星期，以便公眾提出意見，但期間沒有接獲任何公眾意見。圖則收納的修訂項目主要與新界東北堆填區毗鄰的幾塊土地由「綠化地帶」改劃為「其他指定用途」註明「堆填區」地帶有關，由於有關內容備受公眾及區內人士關注，城規會認為自行考慮有關申述較為恰當，無須委出申述聆訊委員會。秘書補充說，所有申述均反對擬議修訂土地用途地帶，由於性質類似，建議一併考慮有關申述。暫定於二零零九年五日由城規會全體委員考慮有關申述。

38. 經商議後，城規會同意按文件第 2.1 和 2.2 段所建議的方式，由城規會一併考慮申述。

議程項目 7

[閉門會議]

39. 此議項另以機密文件形式記錄。

議程項目 8

[公開會議]

其他事項

[會議以廣東話進行。]

40. 餘無別事，會議於上午十時五十分結束。