

二零二二年九月二日舉行的城市規劃委員會  
第 1280 次會議記錄

---

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政)(署任) 主席  
丘卓恒先生

馮英偉先生

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

劉竟成先生

羅淑君女士

黃煥忠教授

余偉業先生

倫婉霞博士

黃天祥博士

張李佳蕙女士

呂守信先生

徐詠璇女士

運輸署總工程師／交通工程(九龍)  
王志恒先生(上午)

運輸署總工程師／交通工程(新界東)  
葉冠強先生(下午)

民政事務總署總工程師(工程)  
區英傑先生

環境保護署首席環境保護主任(區域評估)  
楊維德先生

地政總署署長  
黎志華先生

規劃署署長  
鍾文傑先生

規劃署副署長／地區  
葉子季先生

秘書

**因事缺席**

黃令衡先生

廖凌康先生

侯智恒博士

蔡德昇先生

郭烈東先生

梁家永先生

伍灼宜教授

陳振光教授

何鉅業先生

馬錦華先生

黃傑龍先生

列席者

規劃署助理署長／委員會  
任雅薇女士

總城市規劃師／城市規劃委員會  
盧玉敏女士(上午)  
鄭韻瑩女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會  
呂榮祖先生(上午)  
黃可怡女士(下午)

## 議程項目1

[公開會議]

通過二零二二年八月十九日第 1279 次會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

1. 城市規劃委員會二零二二年八月十九日第 1279 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

## 議程項目2

[公開會議]

續議事項

[此議項以廣東話進行。]

2. 秘書報告並無續議事項。

## 九龍區

### 議程項目3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

有關考慮就《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/7》的建議修訂(即考慮就該圖提出的申述和意見後建議作出的修訂)提出的進一步申述

(城市規劃委員會文件第 10860 號)

---

[此議項以英語及廣東話進行。]

3. 秘書報告，《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/7》(下稱「草圖」)的建議修訂主要涉及把修訂項目 G 及 H 的用地由「住宅(乙類)9」地帶及「住宅(乙類)10」地帶分別還原為「商業(7)」地帶及「商業(5)」地帶，以局部順應部分申述。土木工程拓展署已就啟德分區計劃大綱核准圖的修訂委聘顧問進行「啟德發展進一步檢討研究」，而艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)為其中一間顧問公司。以下委員已就此議項申報利益：

- 侯智恒博士 — 為土木工程拓展署進行合約研究計劃，而過往曾與艾奕康公司有業務往來；
- 黃天祥博士 — 目前與艾奕康公司有業務往來；以及
- 何鉅業先生 — 目前與艾奕康公司有業務往來。

4. 委員備悉，侯智恒博士因事未能出席會議，而黃天祥博士和何鉅業先生則沒有參與分區計劃大綱圖的修訂，因此同意他們可以留在席上。

### 簡介和提問部分

5. 主席表示已向進一步申述人／相關申述人和提意見人發出通知，邀請他們出席進一步聆聽會(下稱「聆聽會」)，但他們當中除已到席或表明會出席聆聽會的人士外，其他人士不是表示不會出席聆聽會，就是沒有回覆。由於城規會已給予進一

步申述人／相關申述人和提意見人合理的通知，委員同意在這些人士缺席的情況下聆聽進一步申述／相關申述和意見。

6. 以下政府的代表，以及進一步申述人／相關申述人和提意見人或他們的代表此時獲邀到席上：

### 政府的代表

#### **規劃署**

- |       |   |          |
|-------|---|----------|
| 黎萬寬女士 | — | 九龍規劃專員   |
| 李樂敏女士 | — | 城市規劃師／九龍 |

#### **土木工程拓展署**

- |       |   |          |
|-------|---|----------|
| 麥健明先生 | — | 總工程師／東 5 |
| 黃啟聰先生 | — | 高級工程師    |
| 韋懿德女士 | — | 工程師      |

#### **運輸署**

- |       |   |       |
|-------|---|-------|
| 廖健威先生 | — | 總運輸主任 |
|-------|---|-------|

#### **艾奕康公司**

- |       |   |    |
|-------|---|----|
| 何偉略先生 | — | 顧問 |
|-------|---|----|

#### **進一步申述人／申述人／提意見人**

##### F1—司馬文

##### R8—創建香港

- |       |   |               |
|-------|---|---------------|
| 司馬文先生 | ] | 進一步申述人及申述人的代表 |
| 黃允祈先生 | ] |               |

F2—環美航務

C11—Worldwide Cruise Terminals (Hong Kong) Limited

班智榮先生 — 進一步申述人的代表及提意見人的代表

R9／C22—香港地產建設商會(下稱「建設商會」)

領賢規劃顧問有限公司 ] 申述人的代表及提意見人的代表  
李禮賢先生 ]

R10／C50—Mary Mulvihill

Mary Mulvihill 女士 — 申述人及提意見人

7. 主席歡迎各人到席，並扼要解釋聆聽會的程序。他表示會請規劃署的代表向委員簡介進一步申述的內容，然後請進一步申述人／相關申述人和提意見人作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名進一步申述人／相關申述人或提意見人或他們的代表將獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。在進一步申述人／相關申述人和提意見人和他們的代表獲分配的時間完結前兩分鐘和完結的一刻，會有計時器提醒他們。當有關的進一步申述人／相關申述人和提意見人和他們的代表完成口頭陳述後，便會進行答問部分。委員可直接向政府的代表或進一步申述人／相關申述人和提意見人或他們的代表提問。答問部分結束後，主席會請政府的代表和進一步申述人／相關申述人和提意見人和他們的代表離席。城市規劃委員會(下稱「城規會」)會在他們離席後商議進一步申述，並於稍後把城規會的決定通知進一步申述人／相關申述人和提意見人。

8. 主席請規劃署的代表向委員簡介進一步申述的內容。

9. 九龍規劃專員黎萬寬女士借助投影片，向委員簡介進一步申述的內容，包括修訂分區計劃大綱圖的背景、進一步申述人所提出的理由／意見／建議、規劃評估，以及規劃署對進一步申述的意見。有關詳情載於城市規劃委員會文件第 10860 號(下稱「文件」)。

[伍穎梅女士和余烽立先生在規劃署的代表進行簡介期間到席。]

10. 主席其後請進一步申述人／相關申述人和提意見人和他們的代表闡述其進一步申述／申述／意見。

F1－司馬文

R8－創建香港

11. 司馬文先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他是海濱事務委員會成員，多年來一直參與保護海濱、優化海濱和發展海濱的工作；
- (b) 由於當局不再在啟德發展區推行擬議單軌鐵路，交通模式可能有所轉變，車輛交通或會因而上升，加上用地 4C4 及 4C5 靠近啟德郵輪碼頭(下稱「郵輪碼頭」)及已規劃的旅遊中樞，而且沿海濱將闢設單車徑及零售設施，故應在用地 4C4 及 4C5 興建公眾停車場以配合發展。城規會應透過施加法定要求，致力確保這兩幅用地必定會設有公眾停車設施，而不應把設置停車場一事交由日後的發展商自行決定，因為發展商通常不會自發提供額外設施；
- (c) 應預留足夠位置闢設公共運輸設施(例如公共運輸交匯處或路旁停車處)，以供巴士及綠色專線小巴營運時使用；
- (d) 鑑於該處已規劃的旅遊中樞及公共運輸交匯處在未來數年仍無法付諸實行，當局應考慮採用其他臨時的交通解決方案，例如增設公眾停車場；
- (e) 啟德地勢平坦，加上將來的單車徑很長，適合以單車代步或作消閒活動，情況猶如荷蘭。然而，當局應預留足夠的合適位置闢設單車泊位。由於私人發展商並無誘因要提供這類設施，故當局有需要在規劃制度下訂明有關要求；



- (f) 應容許市民欣賞、接觸和享用海港水體。城規會或規劃署不應只關心土地規劃，亦不可忽略水體規劃，因為本港的海面面積超過 1 500 平方公里，島嶼有 250 個，海岸線更長達 800 公里。海事處僅負責船隻安全及海上交通，並無權就如何讓公眾享用水體及推廣水上康樂活動進行規劃。儘管海港的西部及中部分別主要用作工業用途及渡輪交通活動，但啟德發展區前方的東部海港仍適合作水上康樂活動用途；
- (g) 除非當局能夠提供合適的設施，否則市民便無法進行水上活動。啟德發展區的海濱長廊或發展用地均沒有預留位置存放水上活動設備(例如滑浪板或獨木舟等)。海旁的住宅用地亦應提供這些設施；以及
- (h) 啟德發展區的登岸梯級不足，現有的登岸梯級離該區的使用者太遠(即距離超過 600 米)，但在筲箕灣及香港仔的海濱地區，則分別在 700 米內有八組登岸梯級及在 500 米內有六組登岸梯級。啟德發展區應增設登岸梯級，方便市民下水。

## F2 — 環美航務

### C11 — Worldwide Cruise Terminals (Hong Kong) Limited

12. 班智榮先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 環美航務代表大部分郵輪碼頭營運商的擁有人，歡迎把用地 4C4 和 4C5 的用途地帶還原為「商業」地帶；
- (b) 由於預計會在已規劃的旅遊中樞關設的公共運輸交匯處在短期內或未能落實，而且單軌鐵路的建議已不會推展，因此建議在郵輪碼頭附近關設一個新的公共運輸交匯處，以配合交通需求。郵輪碼頭並非為容納公共運輸交匯處而設計，亦沒有足夠空間可供車輛和乘客排隊。在聆聽會上展示的一些實地照片顯示，一些乘客在啟德發展區近巴士站的路面排隊等候交通服務；

- (c) 根據郵輪乘客調查，三分之二的乘客會乘坐出租車輛或的士前往郵輪碼頭。他們不打算乘搭公共集體運輸工具，理由是需要轉乘不同模式的交通工具，對他們造成不便。然而，目前在早上繁忙時段並沒有足夠的的士滿足於同一時間離開郵輪的大批登岸乘客的乘車需求，特別是若有兩艘郵輪於同一天泊岸，的士不足的情況則更甚；
- (d) 根據相關標準和指引，郵輪碼頭應設有 845 個泊車位，但現時只有 120 個泊車位。與海外例子(漢堡和曼哈頓的郵輪碼頭)或本地例子(尖沙咀海運碼頭)相比，郵輪碼頭的泊車設施明顯不足以應付需求，特別是針對「泊車後登船」而言。當局應在設有兩個郵輪停泊位的郵輪碼頭推廣「泊車後登船」。若人們可駕車並把車輛停泊在郵輪碼頭，然後登船(例如一個星期)，並在完成旅程回港後駕車離開，便可減少乘客從郵輪下船後所產生的交通需求；
- (e) 深圳郵輪碼頭附近的地方均作相關配套用途(例如大規模零售發展項目)。至於香港，已規劃的旅遊中樞用地現時卻用作臨時社區隔離設施，十分可惜；以及
- (f) 為了進一步減少路面交通，當局亦應考慮闢設更多登岸梯級，據悉渡輪服務營辦商曾要求闢設登岸梯級設施，以便提供渡輪服務，應付市民對往來北角、牛頭角和紅磡的渡輪航線需求。

## R9 / C22 — 建設商會

13. 李禮賢先生作出陳述，要點如下：

- (a) 建設商會支持把用地 4C4 和 4C5 還原作商業用途；
- (b) 取消擬議的環保連接系統(即單軌鐵路)會造成交通問題。即使建設商會先前曾提交申述，但城規會仍從分區計劃大綱圖上刪除環保連接系統，做法超越

其法定權限，而且不符合《城市規劃條例》的規定。參照城市規劃委員會二零二二年六月十七日舉行有關考慮分區計劃大綱草圖的申述和意見的城市規劃委員會第 1273 次會議記錄第 54 及 55 段，建設商會備悉一些委員認為環保連接系統對啟德發展區十分重要；

- (c) 啟德發展區將變得難以前往，因為該處並沒有不佔用路面的公共交通系統，亦沒有陸上運輸的替代方案。政府所提出的替代方案(例如橫越觀塘避風塘的擬議行人天橋)可能無法落實，因為有關方案未必符合《保護海港條例》的規定，可能永遠不會興建；
- (d) 沒有為跑道末端的公眾公園闢設真正的連接通道和泊車設施。郵輪碼頭只提供約 150 個泊車位，並不足夠。據觀察，路旁有違例泊車的情況，但當局並無提供公眾泊車設施，以滿足需求。用地 4C4 和 4C5 只提供附屬泊車設施，以配合有關用地的運作需要及滿足《香港規劃標準與準則》的規定，意味着用地 4C4 和 4C5 不會提供額外的公眾泊車位。此外，由於設於已規劃旅遊中樞用地的臨時社區隔離設施在拆除後可能會用作興建臨時房屋，故旅遊中樞的發展和該處公眾泊車設施的提供會有所延誤，難以預計；以及
- (e) 基於上文所述，為確保地契會加入有關在用地 4C4 和 4C5 提供更多公眾泊車設施的規定，城規會應考慮在「商業(5)」地帶和「商業(7)」地帶的《註釋》訂明，除須在有關用地提供標準的泊車設施，亦須提供合共 400 個公眾泊車位。據悉，旅遊事務署支持有關增加公眾泊車位的建議，而運輸署對此亦不反對。

#### R10 / C50 — Mary Mulvihill

14. Mary Mulvihill 女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 她支持把用地 4C4 和 4C5 的地帶還原作商業用途；
- (b) 啟德發展區的規劃混亂，亦不符合政府對社會的承諾。沒有一項以下的規劃原則，包括讓市民更親近海港；提供優質生活及工作環境；活化周邊地區；締造一個維港畔富有特色、朝氣蓬勃、優美動人及與民共享的啟德；推動可持續及環保的發展，鞏固香港國際都會的地位；發展啟德為體育、康樂和旅遊中心；締造啟德為香港城市及園景設計的典範；提倡便利行人的環境；保留啟德獨有的歷史文化；以及促進本土多元化的經濟等，獲得兌現；
- (c) 她質疑啟德發展區能否與周邊地區融合。區內只有一排排的封閉式社區和發展項目，社區與熱鬧的街道生活之間沒有連繫，也沒有為優越的海濱地點提供任何設施。啟德只會淪為附設平台的高層豪宅區，大廈之間隔着一條條寬闊的道路，令街道幾近失去活動，區內的餐飲、購物和康樂選擇亦不多；
- (d) 香港有一些海濱黃金地段的發展十分拙劣，例如北角的海濱發展和尖沙咀星光大道，這兩個海濱地區的規劃和設計都不利營造街道活力。啟德發展區將會與上述例子差不多，但多了交通問題。由於當局放棄原本擬建的鐵路線，區內將會出現嚴重交通擠塞，而該區的交通需求只能依靠陸路運輸(即巴士服務)解決，但巴士相比起鐵路運輸，並非高效率的運輸系統。她表示支持地產商會認為先前的環保連接系統仍可落實的意見，但不同意城規會把有關係統的走線從圖則刪除的決定；
- (e) 由於旅遊中樞用地預期會用作過渡性房屋數十年，已規劃的旅遊中樞發展將無限期押後，而當中已規劃的設施(例如公共運輸交匯處)亦會延期興建。

15. 由於規劃署的代表、進一步申述人、相關申述人、提意見人和他們的代表陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可提問，而主席會邀請進一步申述人、相關申述人、提意

見人、他們的代表及／或政府的代表回答。不應把答問部分視為出席者向城規會直接提問或有關各方互相盤問的場合。

### 泊車位、交通設施和服務

16. 一些委員提出以下問題：

- (a) 用地 4C4 及 4C5 和旅遊中樞的已規劃泊車位數目，以及郵輪碼頭現有的泊車位數目為何，以及在同類用途的泊車設施方面有否可作比較的例子；
- (b) 用地 4C4 及 4C5 和已規劃的旅遊中樞(及公共運輸交匯處)的發展時間表；
- (c) 闡述該區目前的交通情況，以及如何應付郵輪碼頭郵輪乘客登船／登岸所產生的運輸需求；以及
- (d) 請 F2 闡述目前為郵輪乘客所作的交通安排，以及對郵輪碼頭泊車位的估計需求。

17. 九龍規劃專員黎萬寬女士和運輸署總運輸主任廖健威先生作出回應，要點如下：

- (a) 郵輪碼頭目前約有 120 個私家車泊車位及 40 個旅遊巴士泊車位。由於郵輪碼頭屬特殊用途，其泊車要求是經諮詢運輸署後而釐訂的。關於旅遊中樞，已規劃的私家車泊車位為 950 至 1 000 個(如有需要可進一步增加約 100 個)、旅遊巴士泊車位為 53 個。至於啟德發展區的發展用地，例如用地 4C4 和 4C5，泊車設施將按《香港規劃標準與準則》的規定而提供，亦須視乎日後發展的詳細設計而定。根據已規劃的發展密度，粗略估計用地 4C4 和 4C5 分別各需約 200 個泊車位。海港城是一個適用的例子，根據網上資料，整個發展項目包括辦公室、服務式住宅、酒店和郵輪碼頭，泊車位約 2 000 個；
- (b) 用地 4C4 和 4C5 的發展時間表將取決於賣地計劃。至於旅遊中樞用地，臨時社區隔離設施的現行

租約至二零二五年。據估計，旅遊中樞連同公共運輸交匯處及泊車設施，將會在有關用途終止和土地推售後四至五年落實；以及

- (c) 政府一直與郵輪碼頭經營者就郵輪的抵港及離港時間表進行溝通，並會與公共交通營辦商分享有關資訊，以便預早規劃和安排服務，配合運輸需求。在登船方面，由於郵輪乘客會在不同時間從香港不同地區出發，運輸需求一般會分散於多個不同時段和不同交通工具。在登岸方面，為疏導在同一時間離開郵輪及郵輪碼頭的大量乘客，政府會在郵輪抵港前預先提醒專營巴士公司、綠色專線小巴營辦商及的士業界，以加強公共交通服務。目前有數條專營巴士及綠色專線小巴路線，直接往返前跑道區／郵輪碼頭與多個港鐵站(包括觀塘、牛頭角、九龍灣、啟德、土瓜灣及九龍塘)。郵輪碼頭經營者亦可為乘客提供前往指定地點(例如鑽石山和觀塘的購物商場)的穿梭巴士服務。政府會密切監察乘客的需求，並在有需要時與有關的公共交通營辦商或業界聯絡，加強公共交通服務以應付需求。根據當局於二零二一年年底有郵輪抵港日子在郵輪碼頭進行的觀察，上述運作安排大致上能滿足郵輪乘客的運輸需求。

18. F2／C11 的代表班智榮先生作出回應，要點如下：

- (a) 就現代化的國際郵輪碼頭而言，私家車泊車位的標準比率為每一個郵輪泊位設 2 000 個泊車位。因此，設有兩個泊位的郵輪碼頭須提供 4 000 個泊車位。有關的估算是根據二零二一年進行的郵輪遊客問卷／意見調查而作出。他留意到，參加郵輪旅遊的人有較高的可動用收入，而當中有大約 45% 的人擁有車輛。受訪乘客當中，有 84% 表示希望採用「泊車後登船」的模式駕車前往郵輪碼頭。若以每艘郵輪載有 5 000 名乘客的假設計算，即約有 1 900 名乘客希望駕車前往郵輪碼頭。當局亦須顧及其他考慮因素，例如泊位的數量、每星期的郵輪數目，以及日後郵輪的規模等；

- (b) 根據有關標準與準則，郵輪碼頭應提供 845 個泊車位，但該處現時僅有大約 120 個公眾泊車位。由於發展時間表延期的關係，當局現未能在計劃興建的旅遊中樞提供已規劃的 1 000 個泊車位，郵輪碼頭的泊車位供應將嚴重不足(尤其香港作為多艘郵輪的母港)；
- (c) 他同意，由於登船時間通常為下午非繁忙時間，而當中大部分乘客(大概三分之二)都會乘坐的士或出租汽車由各區前往郵輪碼頭，登船方面的交通應算順暢。可是，當乘客於早上繁忙時間離船上岸，如幾年前的新聞片段所報導，總會有長長的人龍在碼頭輪候的士，而的士服務卻未能應付有關需求，因為的士司機都不願意在早上繁忙時間駛往郵輪碼頭。郵輪碼頭的的士輪候區並不足夠，不像香港國際機場般，有大型的士停泊處。乘客亦沒有充分善用穿梭巴士服務，理由是穿梭巴士服務未能提供點對點的交通接載乘客往返居所。曾有人向運輸署投訴，要求提供更多交通服務以應付需求；以及
- (d) 通往郵輪碼頭的道路經常有道路工程進行或違例泊車的情況，進一步限制了道路容量，對啟德發展區造成負面的交通影響。

19. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士回應時補充，她手頭上並無資料可用來評論關於班智榮先生所預計的泊車位需求。

#### 行人連接

20. 一些委員提出以下問題：

- (a) 可否闡釋用地 4C4 及 4C5 與位於已規劃的旅遊中樞的公共運輸交匯處和郵輪碼頭之間的行人連接，以及會否有同一水平的行人路線直接由用地 4C4 及 4C5 通往公共運輸交匯處或郵輪碼頭而無需上落梯級；以及

- (b) 會否有同一水平的行人通道由用地 4C4 及 4C5 的日後停車場直達已規劃的旅遊中樞和郵輪碼頭。

21. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 雖然用地 4C4 及 4C5 並無直達郵輪碼頭或旅遊中樞的行人連接通道，但該兩幅用地與設於承豐道上方中央高架橋面的啟德空中花園相連。用地 4C4 及 4C5 經啟德空中花園在高架水平連接至郵輪碼頭和旅遊中樞，再經由旅遊中樞內的垂直連接通道連接至地面的已規劃公共運輸交匯處。此外，在地面亦有行人通道由用地 4C5 經承景街及用地 4C5 東南面的地面休憩用地通往郵輪碼頭和日後的旅遊中樞；以及
- (b) 假設用地 4C4 及 4C5 的日後停車場將設於發展項目的地庫，該停車場可獲豁免計入相關總樓面面積。用地 4C4 及 4C5 在地庫層沒有通道可直達已規劃的旅遊中樞或郵輪碼頭。

22. 一名委員留意到啟德空中花園是往來用地 4C4 及 4C5、郵輪碼頭與已規劃的旅遊中樞之間的主要連接，遂詢問是否可在啟德空中花園加入遮陽擋雨的設施，以優化步行環境。規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士回應說，啟德空中花園是一個露天園景平台，不設行人上蓋。如有需要，當局可研究在啟德空中花園加設上蓋／遮蔽處，以優化步行環境。

#### *康樂及海濱設施*

23. 一些委員提出以下問題：

- (a) 要求 F1 及 R9/C22 釐清對於在海濱旁邊的用地停泊單車、貯存水上活動設備和闢設水上活動設施所提出的關注；
- (b) 用地 4C4 外面的海濱長廊由哪方負責設計及管理；



- (c) 會否有關於在啟德發展區提供康樂設施以便公眾進行單車或水上活動等的指引或計劃；以及
- (d) 會否關設更多登岸梯級，尤其是供水上交通之用(例如渡輪／街渡)。

24. 司馬文先生(F1)作出回應，要點如下：

- (a) 一般而言，單車泊位供應不足，尤其是在香港這密集的城市，而居民亦無法在住所範圍內停放單車。單車停放設施的設計和供應應顧及居民的需要／行為，並配合啟德發展區水上康樂活動的位置。此外，單車泊位應設有上蓋，為單車提供保護；
- (b) 參與水上康樂活動的人士通常會自備用具和設備(例如衝浪板或獨木舟)。該些用具／設備體積大而沉重，水上康樂活動參與者須攜帶該些用具／設備由住所徒步行走長達 600 米的距離才能到達登岸梯級以進入水中，既不理想，亦不方便。理想的做法是為水上康樂活動參與者提供公眾貯存設施，讓他們可就地存放裝備，而無須攜帶裝備往返住所；
- (c) 他已就缺乏單車及水上活動設施提出關注超過 20 年，但當局仍然沒有為水上活動參與者作出規劃，縱使維多利亞港海岸線綿長，是適宜康樂活動的港口。現時當局只承諾在啟德發展區前消防局大樓興建數個水上活動中心，但在有關用地並未設有通往水中的合適斜道。他促請規劃署就關設登岸梯級的合適地點和規定，諮詢香港多個遊艇會和體育聯會等水上活動參與者，以促進水上活動的發展。該些碼頭／登岸梯級亦可用以配合水上運輸服務；以及
- (d) 考慮到海堤的建築費用，對發展商而言，關設登岸梯級／碼頭的成本高昂。除非城規會在分區計劃大綱圖訂明須在發展用地關設登岸梯級／碼頭，否則沒有方法要求發展商關設登岸梯級／碼頭。另一方面，康樂及文化事務署無意關設登岸梯級，情況猶

如觀塘海濱花園，該處並沒有闢設登岸梯級，乘搭街渡的乘客須跨過圍欄。

25. R9/C22 的代表李禮賢先生在回覆時表示，他擔任香港水上運動議會名譽顧問已有六年時間，單是就啟德明渠進口道碼頭旁邊的水上活動中心取得短期租約一事已花上六年時間。此外，該會花了約 10 年時間才令政府就啟德明渠進口道展開設計和規劃。這反映了沒有任何一方會負責為啟德發展區水上康體活動進行規劃。另外，為滿足公眾的需求，當局將會在地契訂明，規定發展商須在用地 4C4 和 4C5 各增設 200 個公眾泊車位。

26. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士及土拓署總工程師／東 5 麥健明先生借助一些投影片及位置圖作出回應，要點如下：

- (a) 現時有機制要求海濱用地(例如用地 4C4)日後的發展商須負責設計、建造、維修和管理毗連的海濱長廊。有關用地日後的發展商可參考位於跑道的海濱長廊的總綱圖，以及聽取海濱事務委員會的意見，考慮在其用地經營水上活動／康樂設施用途，以善用用地位處海濱的優勢，而這類設施(例如存放設備)可視為有關發展的附屬用途；
- (b) 當局計劃在啟德發展區興建全長 13 公里的大型行人單車共融通道網絡，貫通海濱長廊與休憩用地。土拓署在二零二一年委聘顧問就共融通道進行研究，以檢視其設計、管理和實施(包括闢設單車泊位)。共融通道將會分階段落實，當局的目標是希望第一階段能於二零二三／二零二四年竣工，而第二階段則會於二零二五年後竣工；
- (c) 推廣水上運動及康樂活動是規劃啟德發展區的其中一項重要考慮因素，特別是啟德發展區周圍的水質日後將會有所改善。根據活化再用方式，一些登岸梯級及現有構築物(先前曾作消防船碼頭用途或舊啟德機場的配套設施)，以及面向啟德明渠進口道或觀塘避風塘的石堤，均適合闢設相關設施。土拓署目

前正在審視提供更多登岸梯級及登岸梯級的設計。此外，當局計劃在前啟德消防局興建水上活動中心，而石堤或可關設一些存放水上活動設備的設施。視乎進一步研究的結果及啟德發展區一段時間後的發展，啟德發展區的海濱將會提供不同的水上活動，以切合參加者的不同需要(由體育訓練以至消閒享受等)；以及

- (d) 登岸梯級歸屬「與海事有關的設施」，而「與海事有關的設施」是啟德分區計劃大綱圖所涵蓋地區經常准許的用途。登岸梯級可設置在啟德發展區的合適位置，惟須顧及技術可行性，並經由相關政府部門考慮。當局現正進行初步工程檢討，以審視有關在啟德發展區加設海上通道(包括登岸梯級)的技術問題，目標是在二零二二年年末或二零二三年年初或之前得出初步結果。

27. 由於委員再無提問，主席表示答問部分已經完成。主席多謝政府部門的代表、進一步申述人、相關的申述人及提意見人，以及其代表出席會議。城規會將閉門商議有關的進一步申述，稍後會把決定通知進一步申述人。政府部門的代表、進一步申述人、相關的申述人及提意見人，以及其代表此時離席。

[會議小休 10 分鐘。]

#### 商議部分

28. 為方便委員考慮進一步申述，主席提出以下各點：

- (a) 把修訂項目 A 及 B 的用地 4C4 和 4C5 的用途地帶還原為商業用途，旨在落實委員會早前在考慮有關分區計劃大綱圖的申述和意見時所作的決定。進一步申述人及／或相關申述人和提意見人所提出的一些事宜(例如在郵輪碼頭和旅遊中樞的交通及泊車問題，以及在提供登岸梯級方面)與用地 4C4 和 4C5 的土地用途無關；

- (b) 提供泊車位的事宜主要與郵輪碼頭和已規劃的旅遊中樞有關。規劃署是在諮詢相關政府部門(包括運輸署)後制訂啟德發展區整體泊車位的供應數目。雖然該區已規劃的泊車設施應該足夠，亦已符合《香港規劃標準與準則》的規定，但社會上似乎有意見關注有關設施的供應時間。已規劃旅遊中樞的推行與用地 4C4 和 4C5 的發展將分別視乎疫情情況和賣地計劃而定，難以確切地預料哪個項目會先進行。若當局主要因為不確定已規劃的旅遊中樞的發展時間而順應進一步申述對分區計劃大綱圖作進一步修訂，以訂明必須在用地 4C4 和 4C5 提供額外的泊車位，做法似乎並不合理。儘管如此，如有需要，相關政府部門可進一步檢討泊車設施的供應，而有關規定可在辦理用地 4C4 和 4C5 的土地契約時一併處理；以及
- (c) 據觀察所得，申述除了提出一些一般意見(例如需要提升啟德發展區的活力)外，對於把用地 4C4 和 4C5 劃作商業用途地帶及相關的發展參數不表反對。

29. 委員普遍支持分區計劃大綱圖項目 A 及 B 所作出的擬議修訂內容，並就下述各範疇提出意見／關注：

#### 泊車設施

30. 數名委員認為沒有充分理據支持進一步申述人(F2)所建議的「泊車後登船」設施。不過，為了把啟德發展區發展成國際旅遊中樞，除已規劃的泊車設施外，或須再檢討是否需要提供額外的泊車位。一些委員認為，如須提供額外泊車位，應闢設在已規劃的旅遊中樞內而非用地 4C4 和 4C5，因為這兩幅用地的連接可能不太便利。另一方面，一些委員認為可在用地 4C4 和 4C5 闢設額外泊車位，當已規劃的旅遊中樞的泊車設施日後超出負荷時，用地 4C4 和 4C5 的額外泊車位可作為緩衝。

### 行人環境

31. 一名委員對郵輪碼頭、已規劃的旅遊中樞及用地 4C4 和 4C5 的整體行人連接和易行度表示關注。一些委員建議可在啟德空中花園闢設有蓋行人道，以提供全天候的行人環境。

### 登岸梯級及水上康樂設施的提供

32. 一些委員認為應在海濱長廊提供更多登岸梯級和與水上活動相關的用途，此舉可提升啟德發展區作為旅遊景點的角色。一名委員又表示，當局可要求用地 4C4 和 4C5 日後的土地擁有人在毗連其用地的長廊部分設置登岸梯級，而土地擁有人可運用該些登岸梯級，舉辦維港海上遊活動。

### 啟德發展區的願景

33. 雖然委員普遍同意用地 4C4 和 4C5 應還原為商業用途，以促進日後發展已規劃的旅遊中樞，但一些委員對發展啟德發展區為國際旅遊中樞的願景能否按規劃落實表示關注，因為政府如不主動提供有力的指示或指引，有關落實工作將由日後的發展商全權決定。這對郵輪碼頭尤關重要，因為郵輪碼頭須具備充足的設施，以符合作為郵輪碼頭樞紐的標準，亦須維持媲美其他國家郵輪碼頭的競爭優勢。一些委員亦建議應在分區計劃大綱圖《說明書》內反映啟德發展區的長遠願景和訂明推廣水上活動的意向。

34. 主席就委員所提出的上述關注及意見作出回應，要點如下：

- (a) 關於泊車設施，相關政府部門可進一步檢討已規劃的旅遊中樞和用地 4C4 及 4C5 的泊車設施是否足夠，而有關泊車設施的要求可在處理相關土地契約時提出。分區計劃大綱圖已就提供「公眾停車場」作出配合，訂明「公眾停車場」在用地 4C4 和 4C5 內屬經常准許的用途；
- (b) 至於設置登岸梯級方面，土拓署正進行一項檢討海上通道設施(包括登岸梯級)的研究。該署就設置登

岸梯級提出任何建議前，會先就多個方面(例如海上安全)徵詢相關政府部門(包括海事處)的意見；以及

- (c) 在推動該區成為旅遊中樞和提升郵輪碼頭的吸引力方面，城規會可請旅遊事務署備悉委員所提出的意見和關注。

35. 關於水上活動／康樂活動方面，秘書補充說，在啟德發展區的規劃過程中，提供水上活動一直是啟德發展區整體發展的一項主要元素。《說明書》第 9.6.9 段清楚說明「為促進水上活動及康樂活動的發展，以進一步加強啟德作為運動及康樂活動中心的角色，「水上活動／水上康樂」屬「休憩用地」地帶的範圍內經常准許的用途。至於預留作水上活動／康樂用途的確實位置，則有待相關決策局與持份者作進一步商討，並須視乎啟德明渠進口道及觀塘避風塘的水質是否持續改善。」。秘書參考《說明書》的陳述後解釋，由於在開闊水域進行水上活動／康樂活動的可行性(包括安全方面)尚未確定，因此，把水上活動設施設於面向啟德明渠進口道及觀塘避風塘的水體的用地，或會較為適當。

36. 主席總結說，委員大致支持分區計劃大綱圖的修訂，並同意沒有需要進一步修訂分區計劃大綱草圖以順應進一步申述。城市規劃委員會文件第 10860 號所詳載的政府部門回應，以及政府代表在會上所作的陳述和回覆，已回應了進一步申述和意見提出的所有理由和建議。

37. 經商議後，城規會備悉 F1 及 F2 表示支持的申述。城規會決定不接納 F3 及 F4，並認為應按建議修訂而修訂該分區計劃大綱草圖，理由如下：

「(a) 擬議修訂項目所涉用地位於啟德跑道末端的海濱區，位置獨特，適合作商業用途。擬議修訂有助維持旅遊中樞的活力和郵輪碼頭的經營前景，並實現在啟德跑道末端打造旅遊樞紐和休閒勝地的規劃意向(F3)；以及

- (b) 啟德發展區的休憩用地供應充足，合共約有 100 公頃，包括設於前跑道區的海濱長廊及位於啟德跑道

末端最南端的啟德跑道公園。沒有充分理由支持進一步把擬議修訂項目所涉的兩幅用地作休憩用地用途(F4)。」

38. 城規會亦同意啟德分區計劃大綱草圖(已按照建議修訂項目作出修訂)連同其《註釋》及已更新的《說明書》適合根據《城市規劃條例》第8條，呈交行政長官會同行政會議核准。

## 西貢及離島區

### 議程項目4

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

有關考慮《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/15》的申述和意見

(城市規劃委員會文件第 10862 號)

---

[此議項以英語及廣東話進行。]

39. 秘書報告，《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/15》(下稱「分區計劃大綱草圖」)的修訂項目涉及多幅在赤鱸角機場島(下稱「機場島」)和香港口岸(前稱香港口岸人工島)的用地。修訂項目獲由香港機場管理局(下稱「機管局」)進行的技術研究支持，而奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)是為該研究擔任顧問的其中一間公司。機管局(C2)亦提交了一份意見。以下委員已就此議項申報利益：

張李佳蕙女士 — 為機管局的執行總監；以及

余烽立先生 — 目前與奧雅納公司有業務往來。

40. 由於張李佳蕙女士涉及直接利益，因此委員請她就此議項暫時離席。委員備悉，由於余烽立先生沒有參與分區計劃大綱圖的修訂項目，因此他可留在席上。

[張李佳蕙女士此時暫時離席。]

簡介和提問部分

41. 主席表示已向申述人和提意見人發出通知，邀請他們出席聆聽會。下列的政府代表、申述人／提意見人和提意見人的代表此時獲邀到席上：

**政府的代表**

**規劃署**

- |       |              |
|-------|--------------|
| 鄧翠儀女士 | — 西貢及離島規劃專員  |
| 鄧敬恩先生 | — 高級城市規劃師／離島 |
| 廖美芳女士 | — 城市規劃師／離島   |

**申述人／提意見人和提意見人的代表**

**R 1 / C 1 — Mary Mulvihill**

- |                   |            |
|-------------------|------------|
| Mary Mulvihill 女士 | — 申述人和提意見人 |
|-------------------|------------|

**C 2 — 機管局**

- |       |           |
|-------|-----------|
| 梁永基先生 | ]         |
| 陳正思女士 | ] 提意見人的代表 |
| 陳浩榮先生 | ]         |
| 陳國輝先生 | ]         |

42. 主席歡迎各人到席，並扼要解釋聆聽會的程序。他表示會請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容，然後請申述人／提意見人和提意見人的代表作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名申述人／提意見人或提意見人的代表獲分配 10 分鐘時間作陳述。在申述人／提意見人和提意見人的代表獲分配的時間完結前兩分鐘和完結的一刻，會有計時器提醒他們。當申述人／提意見人和提意見人的代表完成口頭陳述後，便會進行答問部分。委員可直接向政府的代表或申述人／提意見人或提意見人的代表提問。答問部分結束後，主席會請政府的代表及申述人／提意見人和提意見人的代表離席。城規會會在他們離席後商議各項申述，並於稍後把城規會的決定通知申述人和提意見人。

43. 主席請規劃署的代表向委員簡介各項申述和意見的內容。



44. 規劃署高級城市規劃師／離島鄧敬恩先生借助投影片，向委員簡介各項申述和意見的內容，包括修訂的背景、申述人／提意見人所提出的理由／意見／建議、規劃評估，以及規劃署對有關申述／意見的意見。有關詳情載於城規會文件第10862號(下稱「文件」)。

45. 主席其後請申述人／提意見人和提意見人的代表闡述其申述／意見。

#### R1 / C1 – Mary Mulvihill

46. Mary Mulvilhill 女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 在目前的制訂圖則程序中，社區人士就修訂分區計劃大綱圖所提出的意見太少。各個界別的專業人士應就分區計劃大綱草圖引起的事項提出意見，並告知城規會；
- (b) 在分區計劃大綱圖中刪除建築物高度限制，會剝奪地區人士對日後發展機場島和香港口岸而表達意見的權利，因為公眾人士不會參與釐定機場高度限制。特別要提的是，日後的東涌居民應參與有關決策過程。在分區計劃大綱圖中訂明建築物高度限制可令社區人士清楚明白發展參數和有關發展日後對他們的影響；
- (c) 她反對項目 **B1** 及 **B2**，因為在東岸機場輔助設施用地的進一步發展項目應與現有建築物相協調。刪除建築物高度限制會導致整塊土地重新發展，因此會在視覺上造成負面影響。此外，鑑於天氣形勢變幻莫測，在靠近機場的地方興建多幢高層建築物或會帶來安全問題；
- (d) 她對興建酒店的需求表示懷疑，認為訪客不傾向留在機場。無論是訪客或航空公司機組人員和員工，均不會因「航天城」而有通宵住宿的需求，因為根

據她的觀察，航空公司機組人員和員工不想在靠近機場的地方留宿；

- (e) 預留作道路用途的土地範圍過多。應在道路上方興建上蓋並闢設停車場；
- (f) 由於缺乏數據支持(例如收生人數)，她反對興建擬議的香港國際航空學院及宿舍；
- (g) 香港國際航空學院所在地四周是道路、泊車設施和作物流用途的設施，在該處的發展項目會變成孤立的發展項目，並會受嚴重的污染影響。因此，該地點不適宜興建住宿或教育設施，日後的學生將受到惡劣環境和社交距離所影響。位於東岸機場輔助設施用地內的土地會為香港國際航空學院提供最佳的選址；以及
- (h) 「機場城市」的概念不應只是與機場相關的一組組商業、工業和物流設施及地帶，亦應包括作為城市生活的地方。這些地方應規劃及設計成具吸引力的環境和社會領域，但這些正是現時的計劃所欠缺。日後香港國際航空學院的學生會被遺棄在一個由道路環繞的島上，而島上的通風和空氣質素均欠佳。城規會應確保機管局的建議合乎情理、實事求是和能付諸實行。

## C2—機管局

47. 梁永基先生借助投影片(包括一段影片)作出陳述，要點如下：

- (a) 香港國際機場是全球最繁忙國際貨運機場之一，國際客運量位列全球第三。在二零一八／一九年度，其客運量約為 7 500 萬人次，空運貨量則逾 500 萬公噸。香港所在的位置，可在五小時機程內飛抵全球半數人口居住的地方，並吸引了超過 120 間航空公司來港開辦航班，連接約 200 個航點。據機管局估計，在二零三五年或之前，客運量將達約 1.2

億人次，空運貨量亦會達約 1 000 萬公噸。因此，香港國際機場發展的定位已由「城市機場」改為「機場城市」。機場城市的願景包括提升香港國際機場的地位，以成為亞太區首屈一指的國際航空樞紐；把香港國際機場打造為香港及大灣區的新地標；以及使之成為推進香港經濟增長的主要動力；

- (b) 機場城市有若干方面可加強香港國際機場處理客貨運的能力，包括透過三跑道系統改善跑道及提升容量；採用科技及創新方法改革客運大樓的服務；配合香港口岸進行的口岸發展，提供綜合服務以支援大灣區；以及透過發展航天城(內設零售、美食及娛樂熱點)、亞洲國際博覽館、東岸機場輔助設施用地和香港口岸的其他支援設施(例如為方便轉機／訪港旅客而設的自動化「轉機停車場」／「訪港停車場」；航天走廊項目下往來香港口岸、航天城與東涌之間的運輸系統；香港國際航空學院；以及機場社區的空運物流和相關支援設施)，加強協同效應；以及
- (c) 機管局對有關申述的回應如下：
  - (i) 自動化停車場會採用實用的自動化多層停車場設計，既可有效善用土地資源，亦能回應市場需求；
  - (ii) 香港國際航空學院成立至今，已取錄約 189 000 名學生。興建香港國際航空學院及宿舍的建議，旨在回應香港國際機場擴建所帶來日益增加的航空相關培訓需求。透過該學院培訓人才，到二零二五年，估計有關勞動人口會由大約 78 000 人增加至 123 000 人。學院的校舍及宿舍設施鄰近機場及口岸，日後將取錄來自本港、內地及海外的學生。當局已進行多項技術評估(包括環境方面的評估)；
  - (iii) 東岸機場輔助設施用地毗鄰國泰航空、香港航空和民航處的總部，將作綜合發展，包括在機

場島餘下的未發展土地興建酒店、辦公室及其他機場支援設施。有關發展旨在配合機場社區和機場業務夥伴應付中至長期增加的旅客量及貨運量所帶來的運作需要。有關酒店設施亦可為航空公司機組人員和機場員工提供服務。當局已進行多項技術評估(包括視覺影響)；以及

- (iv) 機場島的發展項目已經並將會符合機場高度限制。此外，香港口岸及東岸機場輔助設施用地日後的發展亦須遵從相關的批地條件。

48. 由於規劃署的代表、申述人／提意見人和提意見人的代表已陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可提問，而主席會邀請申述人／提意見人、提意見人的代表及／或政府的代表回答。答問部分不應視為讓與會者向城規會直接提問或各方彼此盤問的場合。

#### *建築物高度管制及分區計劃大綱圖的其他規定*

49. 一些委員提出下列問題：

- (a) 首份赤鱸角分區計劃大綱圖於何時刊憲，以及在分區計劃大綱圖上施加建築物高度限制的做法有何目的；
- (b) 機場高度限制由哪個主管當局負責審批、於何時審批，以及訂定最新的機場高度限制時有否就三跑道系統作出考慮；
- (c) 就東岸機場輔助設施用地制訂的發展參數是否可以靈活變更，以配合香港國際機場的長遠發展；以及
- (d) 詳細闡釋修訂項目 C 及 E。

50. 規劃署西貢及離島規劃專員鄧翠儀女士借助一些投影片及實物投影機作出回應，要點如下：

- (a) 該分區計劃大綱圖於一九九六年首度刊憲，目的是配合當局把香港國際機場遷至赤鱸角。為配合興建

港珠澳大橋，位於香港口岸的一幅土地在稍後階段被納入分區計劃大綱圖，而就該幅土地訂定的建築物高度限制介乎主水平基準上 15 米至主水平基準上 45 米。至於先前劃為「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶的地方，亦在當時納入分區計劃大綱圖，而就該地方訂定的建築物高度限制為兩層。機場島及香港口岸的建築物高度實際上已受機場高度限制所規管；

- (b) 機場高度限制由民航處訂定，並會在《香港機場(障礙管制)條例》(第 301 章)下訂明的圖則內註明。民航處經考慮香港國際機場的三跑道系統發展計劃後，於二零二一年八月十三日核准最新的機場高度限制(於二零二一年八月二十日刊憲)。除了東岸機場輔助設施用地南端的一小部分地方的機場高度限制為主水平基準上 110 米外，香港口岸及東岸機場輔助設施用地的機場高度限制大致約為主水平基準上 40 米至主水平基準上 50 米(與分計劃大綱圖上先前訂定的建築物高度限制相若)。由於機場高度限制是更嚴格的法定建築物高度管制(即天台構築物的高度亦會納入建築物高度的計算之內)，因此分區計劃大綱圖上無須訂明建築物高度限制；
- (c) 東岸機場輔助設施用地被劃作「商業」地帶。在該地帶內，酒店、辦公室、食肆、商店及服務行業、展覽中心及教育機構等一系列用途屬經常准許的用途，而機管局可靈活改動這些用途，以配合需要和情況。由於「商業」地帶並無設定地積比率限制，機管局大致上可按照機場高度限制的規定發展東岸機場輔助設施用地；以及
- (d) 修訂項目 C 涉及把機場島上一幅土地由「其他指定用途」註明「機場」地帶改劃為「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶，以反映東面輔助設施用地南面邊界的最新設計。東面輔助設施用地是三跑道系統的主要組成部分，其作用是支援機場運作。修訂項目 E 涉及把分區計劃大綱圖上機場島東岸地區劃作「其他指定用途」註明「海上救援

站」地帶的一幅土地從規劃區內剔除，原因是無需重置海上救援站。

51. 關於機場高度限制，C2 的代表梁永基先生補充說，最新的機場高度限制是由民航處根據機管局擬備的三跑道系統發展計劃訂定。一般而言，民航處會根據跑道的方向、航空設施(例如雷達)的位置及國際航空組織的指引等制訂機場高度限制。因此，倘若跑道的布局和航空設施的位置沒有改變，預計機場高度限制亦不會改變。

### *香港國際機場的發展計劃*

52. 一些委員提出以下問題：

- (a) 可否闡釋香港國際航空學院在發展規模、收生對象、培訓／課程的性質等方面的詳情；
- (b) 香港口岸可供使用的空間是否已被機管局所用；以及
- (c) 自動化泊車設施的容量是否足以應付三跑道系統所帶來的需求。

53. C2 的代表梁永基先生借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 鑑於三跑道系統日後所需要的人力資源(即預計於二零二五年將需要約 123 000 人)，因此有空間增加香港國際航空學院的學額，他們亦樂見有更多空間可供日後進行擴建。香港國際航空學院主要提供在職培訓課程，對象為正在從事或有意從事航空業但未有行業經驗或經驗較淺的僱員。課程程度各有不同，由支援機場地面及客貨運大樓的基礎／操作課程至碩士學位的學術課程均有提供。香港國際航空學院會向學生提供宿舍住宿(通常提供給居住於遠離機場的一年級學生)，以便他們在機場或機場附近工作、學習及生活，為新加入航空業的僱員緩解長途跋涉上下班之苦；

- (b) 在規劃機場城市的過程中，機管局已得悉香港口岸用作支援入境、海關、邊境保安等用途並建有相關設施。因此，他們的計劃是整合各個用途，並利用餘下可供使用的土地配合香港國際機場的發展；以及
- (c) 關於自動化泊車設施的容量，雖然現時並無來自珠海和澳門的跨境車輛數目的具體參考資料，但他們假設「轉機停車場」和「訪港停車場」各提供 3 000 個泊車位。提供泊車設施的首階段會分別為「轉機停車場」和「訪港停車場」提供約 1 600 個及 1 000 個泊車位，以應付中短期的需求，其後會按照首階段的實際需求，進一步檢討餘下階段的泊車設施供應。

[倫婉霞博士及伍穎梅女士在答問部分進行期間離席。]

54. 由於委員再無提問，主席表示答問部分已經完成。主席多謝政府部門的代表、申述人／提意見人和提意見人的代表出席會議。城規會將閉門商議有關的申述／意見，稍後會把決定通知申述人／提意見人。政府部門的代表、申述人／提意見人和提意見人的代表此時離席。

#### 商議部分

55. 委員大致支持分區計劃大綱草圖的修訂，因為香港國際機場的發展對香港整體經濟發展有重大的影響，而且香港國際航空學院將在加強航空業相關人手方面擔當十分重要的角色。一些委員進一步表示，勞工短缺長期以來一直是香港國際機場發展所面對的問題，因此，他們對於興建香港國際航空學院以提供更充足人才培訓的建議表示支持。一名委員表示，參考新加坡的機場發展，機場已不僅是交通運輸的地方，亦是人們工作、留宿、遊玩及安居的「機場城市」。當局應為香港國際機場發展提供更多支援，尤其應善用土地資源，日後在機場島和香港口岸增設更多相關設施。

56. 主席總結說，委員大致支持分區計劃大綱圖的修訂，並同意沒有需要進一步修訂分區計劃大綱草圖以順應有關申述。

城市規劃委員會文件第 10862 號所詳載的政府部門回應，以及政府代表在會上所作的陳述和回覆，已回應了申述和意見提出的所有理由。

57. 經商議後，城規會決定不接納 R1，並認為不應順應申述而修訂赤鱸角分區計劃大綱草圖，理由如下：

#### *建築物高度限制*

- 「(a) 這個規劃區(包括香港口岸及東岸機場輔助設施用地)的建築物高度必須符合三跑道系統下對法定機場高度限制的管制。由於現時已實施法定建築物高度管制，因此認為無須在分區計劃大綱圖上訂明建築物高度限制；

#### *擬議發展／用途*

- (b) 香港機場管理局提交的發展建議旨在支援香港國際機場的運作，以及鞏固香港作為區內及國際航空樞紐的領導地位，同時發展在大嶼山的「機場城市」以促進經濟發展。為達到這個目的，當局建議提供各項與機場有關的支援及商業用途(包括自動化停車場、航空學院的校舍及宿舍、辦公室、酒店等)。當局並已進行相關技術評估，結果證實擬議發展在技術上可行，既不會對視覺、空氣質素、噪音、航空安全和其他技術層面造成重大的負面影響，亦不會受到這些方面的重大負面影響；以及
- (c) 位於東岸機場輔助設施用地的「商業」地帶，區內擬建一些酒店項目，可提供彈性容納各類不同的商業用途，以配合不斷轉變的市場需要。」

58. 城規會亦同意，赤鱸角分區計劃大綱草圖連同其《註釋》和已更新的《說明書》，適合根據《城市規劃條例》第 8 條，呈交行政長官會同行政會議核准。

[會議於下午一時三十五分休會午膳。]



59. 會議於下午二時三十分恢復進行。

60. 下列委員和秘書出席了下午的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政)(署任)                      主席  
丘卓恒先生

馮英偉先生

黃幸怡女士

余烽立先生

劉竟成先生

羅淑君女士

黃煥忠教授

黃天祥博士

張李佳蕙女士

呂守信先生

徐詠璇女士

運輸署總工程師／交通工程(新界西)  
葉冠強先生

環境保護署首席環境保護主任(區域評估)  
楊維德先生

民政事務總署總工程師(工程)  
區英傑先生

地政總署署長  
黎志華先生

規劃署署長  
鍾文傑先生

[呂守信先生此時到席。]

## 西貢及離島區

### 議程項目5

[公開會議(限於簡介及提問部分)]

有關考慮《井欄樹分區計劃大綱草圖編號 S/SK-TLS/9》的申述和意見

(城市規劃委員會文件第 10861 號)

---

[此議項以廣東話及英語進行。]

61. 秘書報告，《井欄樹分區計劃大綱草圖編號 S/SK-TLS/9》(下稱「分區計劃大綱圖」)的修訂項目涉及一幅位於西貢打鼓嶺具潛力發展私人住宅的房屋用地。工程可行性研究由路政署負責進行，艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是該研究的顧問公司，而梁黃顧景觀設計事務所有限公司(下稱「梁黃顧公司」)是由地政總署負責進行的樹木調查的顧問公司。此外，長春社(R1)和香港中華煤氣有限公司(下稱「煤氣公司」)(R4)(恒基兆業地產有限公司(下稱「恒基公司」)的附屬公司)提交了申述。

62. 以下委員已就此議項申報利益：

- |       |   |   |
|-------|---|---|
| 侯智恒博士 | — | 過往與艾奕康公司及恒基公司有業務往來，並為香港大學僱員，該大學曾接受恒基公司主席家人的捐款。另為長春社的終身會員，而其配偶則為長春社理事會副主席； |
| 黃天祥博士 | — | 目前與路政署及艾奕康公司有業務往來；  |
| 何鉅業先生 | — | 目前與艾奕康公司有業務往來；  |
| 余偉業先生 | — | 過往與梁黃顧公司有業務往來；  |

- 廖凌康先生 — 為香港理工大學的校董會前成員，而該大學先前曾獲恒基公司的贊助；以及
- 徐詠璇女士 — 為香港大學僱員，而該大學先前曾獲恒基公司的贊助。

63. 委員備悉，侯智恒博士、何鉅業先生和廖凌康先生因事未能出席會議，而余偉業先生則已離席。委員同意，由於黃天祥博士沒有參與分區計劃大綱圖的修訂，而徐詠璇女士所涉利益間接，他們可留在席上。

#### 簡介和提問部分

64. 主席表示已向申述人和提意見人發出通知，邀請他們出席聆聽會，但他們當中除已到席或表明會出席聆聽會的人士外，其他人士不是表示不會出席聆聽會，就是沒有回覆。由於城規會已給予申述人和提意見人合理通知，委員同意在這些人士缺席的情況下聆聽申述和意見。

65. 以下政府的代表、申述人及提意見人此時獲邀到席上：

#### **政府代表**

##### ***規劃署***

- 鄧翠儀女士 — 西貢及離島規劃專員
- 何尉紅女士 — 高級城市規劃師／將軍澳
- 關竹嫻女士 — 城市規劃師／西貢

##### ***路政署***

- 鄭韞慈先生 — 高級區域工程師
- 鍾明先生 — 區域工程師

##### ***艾奕康公司***

- 陳樂章先生 — 顧問

申述人及提意見人

R2 / C2 — Mary Mulvihill

Mary Mulvihill 女士 — 申述人及提意見人

R3 — 馮錦霖

馮錦霖先生 — 申述人

66. 主席歡迎各人到席。他繼而扼要解釋聆聽會的程序，並表示規劃署的代表會獲邀向委員簡介申述和意見的內容。申述人及提意見人其後會獲邀作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，申述人及提意見人每人會獲分配 10 分鐘時間作簡述。在申述人或提意見人獲分配的時間完結前兩分鐘和完結當刻，會有計時器提醒他們。在有出席的申述人及提意見人完成口頭陳述後，會進行答問部分。委員可直接向政府的代表或申述人及提意見人發問。答問部分結束後，主席會請政府的代表和申述人及提意見人離席。城規會會在他們離席後商議有關申述和意見，並會於稍後把城規會的決定通知申述人和提意見人。

67. 主席請規劃署的代表向委員簡介各項申述和意見的內容。高級城市規劃師／將軍澳何尉紅女士借助投影片，向委員簡介各項申述和意見的內容，包括分區計劃大綱草圖的背景、申述人和提意見人所提出的理由／意見及規劃署對有關申述和意見的意見。有關詳情載於城市規劃委員會文件第 10861 號（下稱「文件」）。

68. 主席其後請申述人及提意見人闡述其申述／意見。

R2 / C2 — Mary Mulvihill 女士

69. Mary Mulvihill 女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 她反對分區計劃大綱草圖所作修訂。修訂所涉用地（下稱「該用地」）是用作興建私人房屋，但此舉未能應付殷切的房屋需要。賺取賣地收入並非把該用地由先前的「綠化地帶」改劃為其他土地用途地帶的合理理由；

- (b) 該用地並不符合「綠化地帶」檢討的準則，因為該用地的功能是用作緩衝，加上十分接近郊野公園，會對多個重要的動植物品種造成影響。此外，擬議發展亦會對該區的生態造成重大影響；
- (c) 私人房屋沒有出現短缺情況。事實上，發展商現時正提供特別優惠及折扣，務求放售轄下的住宅單位。預計人口下降及移民人數上升，會令尚未售出的私人住宅單位數目進一步增加。西貢區內尚未售出的住宅單位數目尤其多，而且區內有多個大型住宅發展項目正在興建中；
- (d) 沒有數據證明有需要提供私人房屋用地。香港正面對移居外地人數創新高和利率持續攀升等挑戰，這情況令置業投資失去吸引力。另一方面，內地亦正面臨人口和經濟上的挑戰，以致移居香港並在香港投資房地產的內地人士數目減少。因此，是否有迫切需要把申述用地改劃作住宅用途，令人存疑；
- (e) 根據傳媒報導，香港樓價由二零二一年八月的高峯，至今已下跌超過 6%，而利率持續攀升和經濟疲弱，會使樓價下跌情況進一步加劇。委員應探討空置私人單位的數目究竟有多少，以及是否有真正需要興建私人單位，才決定應否支持改劃申述用地的土地用途；
- (f) 在擬議發展中加入興建安老院舍的建議，只是為了賺取得社區及城規會支持，但發展商未必會落實有關建議；
- (g) 根據已進行的樹木調查，在申述用地範圍內及其附近約有 1 356 棵常見品種樹木，但並無稀有或瀕危的樹木品種，亦無古樹名木。現存的樹木大部分為樹幹胸徑少於 300 毫米的半成齡樹，而且全部現有樹木的健康狀況均為一般至惡劣。該地點並無記錄顯示曾出現古樹名木，因為被列為古樹名木的樹木，主要是市區內的樹木或在具有重大公眾利益的位置生長的樹木。根據觀察所得，在申述用地範圍

內的樹木均狀況良好。儘管其他地區出現嚴重乾旱和水浸問題，政府一直對須保護區內環境採取不聞不問的態度；

- (h) 當局沒有表示會砍伐多少棵樹木。由於擬議發展須進行大規模的地盤平整工程，預計會有超過 1 000 棵樹木被砍伐。然而，當局對申述地點的樹木移植及補種安排卻隻字不提；
- (i) 為興建數百個房屋單位而在申述用地進行發展，缺乏理據支持，因為有關發展須進行大規模的工程和砍伐大量樹木，以在範圍(b)內闢建通道；
- (j) 長春社(R1)及創建香港(C1)在申述／意見中提出的主要關注包括：改劃申述用地會導致「綠化地帶」失去緩衝功能、改劃用途地帶不符合「綠化地帶」檢討的篩選準則、對林地造成負面影響、對現行樹木補償及移植機制的成效表示關注、擬議發展未能紓緩市民對負擔得來的房屋供應的迫切需要、闢建通道所帶來的影響，以及立下不良先例。

### R3 — 馮錦霖先生

70. 馮錦霖先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他反對在「自然保育區」地帶《註釋》的「備註」內加入「豁免條款」，使由政府統籌或落實的公共工程如涉及填土和挖土工程，可獲豁免，無須取得規劃許可。他對於大嶼山四張新的分區計劃大綱圖以及藍地及亦園分區計劃大綱圖的「豁免條款」亦曾提出類似的反對；
- (b) 政府曾在大上托關設遠足徑，當中可能涉及挖土工程，卻未有向城規會取得規劃許可。政府只在二零一三年向城規會匯報相關可行性研究的建議。他促請委員向規劃署詢問大上托遠足徑的土地用途地帶是什麼，以及就這項建築工程而進行的挖土工程是否須取得規劃許可；以及

- (c) 他請委員考慮，是否只為了遵循《法定圖則註釋總表》的做法而在其他新分區計劃大綱圖的所有自然保育區加入「豁免條款」。舉例來說，在青衣分區計劃大綱圖的「具特殊科學價值地點」地帶並無加入「豁免條款」。在考慮加入「豁免條款」時，委員應從生態和公眾利益的角度，考慮自然保育區容易受到影響的因素，以及有關範圍是否面對發展壓力。

71. 由於規劃署的代表、申述人和提意見人已陳述完畢，會議進入答問環節。主席解釋，委員將向申述人和提意見人及／或政府的代表提問。與會者不應把答問部分視為出席者向城規會直接提問或有關各方互相盤問的場合。

72. 一名委員提出以下問題：

- (a) 就擬議發展項目所假設的 24 米建築物高度限制是如何制訂出來；以及
- (b) 區(b)曾錄得具保育價值的植物品種—土沉香。有見及此，當局有否評估闢建通道是否可行，以及擬建通道的走線能否避開該等植物品種。

73. 西貢及離島規劃專員鄧翠儀女士借助一些投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 根據用於進行有關評估的擬議發展概略發展計劃，以及所制訂的建築物高度限制，住宅大廈標準樓層的樓底高度為 3.15 米，而地下一層(包括停車間和會所)的樓底高度則為五米；以及
- (b) 根據路政署在進行工程可行性研究時所作的樹木調查，區(b)範圍內錄得有三株土沉香。路政署認為按工程可行性研究所訂的道路計劃可行，但有關通道的實際走線須視乎日後發展商的詳細設計。倘擬議發展或擬議通道影響到具保育價值的樹木品種，有關方面須根據既定機制移植有關樹木。



74. 由於委員再無提問，主席表示答問環節已經完成。主席多謝政府部門的代表、申述人和提意見人出席會議。城規會將閉門商議有關的申述及意見，稍後會把決定通知申述人和提意見人。政府部門的代表、申述人和提意見人此時離席。

#### 商議部分

75. 主席表示，政府一直以多管齊下的方法增加土地供應，以應付房屋及其他發展需要。有關用地在第二階段的「綠化地帶」檢討內被視為可作私人房屋發展的土地。在申述用地提供約 330 個單位，有助達至私人房屋供應目標。當局會在有關用地的賣地條件內加入規定，訂明須提供設有 150 個宿位的安老院舍暨設有 30 個名額的日間護理單位，以便提供社會福利設施，配合當區的需要。

76. 一名委員支持分區計劃大綱圖的修訂，並表示須在保留「綠化地帶」土地與提供更多住宅單位及社會福利設施之間有所取捨。在申述用地提供社會福利設施，可解決有關設施短缺的問題及配合當區的需要。一名委員認為有關用地符合「綠化地帶」檢討的評審準則，因為區(a)內主要有低矮發展項目及臨時構築物，故對生態的影響相對較低。考慮到有關用地範圍內地面高度水平差距甚大，因而將須砍伐大量樹木，故應規定日後的發展商須盡量補種樹木。另一名委員表示應盡可能保留有關用地內的土沉香。

77. 主席總結說，委員普遍不反對分區計劃大綱圖的修訂。主席補充說，政府現正探討在合適地點建立樹木庫的構思，以期更全面及有系統地補種各發展用地所損失的樹木。

78. 經商議後，城規會備悉 R4 的意見，以及決定不接納 R1 至 R3，並認為不應順應申述而修訂井欄樹分區計劃大綱草圖，理由如下：

- 「(a) 政府一直採取多管齊下的策略增加公私營房屋的土地供應，包括持續對「綠化地帶」用地進行檢討。考慮到擬議房屋發展在交通、景觀、生態、環境和排水等方面不會造成無法克服的技術問題，因此在有關分區計劃大綱圖上把申述用地改劃為「住宅(丙

類)7」地帶，以便增加房屋土地供應，做法合適(R1及R2)；

- (b) 申述用地是預定作私人房屋發展，以維持私人住宅物業市場健康穩定發展。考慮到規劃情況及相關技術評估的結果，擬議發展的密度實屬恰當(R1及R2)；
- (c) 根據現行機制，政府可在合適的賣地計劃用地要求闢設社會福利設施。當局會按適當情況在賣地條件列明在發展項目闢設社會福利設施的規定(R2)；以及
- (d) 為政府統籌或落實的公共工程所涉及的填土或挖土工程加入豁免條款，旨在簡化規劃程序。在「自然保育區」地帶加入此豁免條款，符合最新修訂的《法定圖則註釋總表》的規定(R3)。」

79. 城規會亦同意，井欄樹分區計劃大綱草圖連同其《註釋》和已更新的《說明書》，適合根據《城市規劃條例》第8條呈交行政長官會同行政會議核准。

80. 由於下一項議程的與會者尚未到席，主席建議先考慮議程項目8，委員同意有關建議。

## 程序事項

### 議程項目8

[公開會議]

其他事項

有關處理由市區重建局擬備的發展計劃圖的簡化安排

81. 秘書報告，下列委員已就此議項申報利益：

- 鍾文傑先生  
(以規劃署署長的身分)
- 為市區重建局(下稱「市建局」)董事會的非執行董事及其委員會的委員；

- |                       |   |   |
|-----------------------|---|---|
| 黎志華先生<br>(以地政總署署長的身分) | — | 為市建局董事會的非執行董事及其委員會的委員；                                      |
| 黃令衡先生                 | — | 為市建局上訴委員團副主席；   |
| 黃天祥博士                 | — | 目前與市建局有業務往來；  |
| 呂守信先生                 | — | 為市建局董事會前執行董事；   |
| 余偉業先生                 | — | 為市區更新基金董事會董事及「要有光」(社會地產)有限公司董事及行政總裁，該公司是市建局上環多個住宅單位的特許營運機構； |
| 馮英偉先生                 | — | 為市區更新基金董事會前董事；  |
| 羅淑君女士                 | — | 為市區更新基金董事會前董事；以及香港房屋協會(下稱「房協」)成員，而房協目前與市建局商討房屋發展事宜；         |
| 劉竟成先生                 | — | 為房協成員，而房協目前與市建局商討房屋發展事宜；                                    |
| 黃傑龍先生                 | — | 為房協成員和前僱員，而房協目前與市建局商討房屋發展事宜；                                |
| 馬錦華先生                 | — | 為市建局土地、安置及補償委員會的成員；以及房                                      |

協監事會委員，而房協目前與市建局商討房屋發展事宜；以及

郭烈東先生 — 其過往曾任職的機構曾接受市建局贊助；

82. 委員備悉，黃令衡先生、黃傑龍先生、馬錦華先生及郭烈東先生因事未能出席會議，而余偉業先生已經離席。委員亦備悉，此議項旨在通知委員有關處理由市建局擬備的發展計劃圖的簡化安排，無須進行討論，因此所有其他已申報利益的委員可留在席上。

83. 秘書向委員簡介，根據《市建局條例》，市建局可藉發展計劃方式實施任何項目，但須呈交發展計劃草圖予城市規劃委員會(下稱「城規會」)考慮。根據現行做法下所採取的行政安排，在城規會考慮發展計劃圖前，當局會分兩次邀請公眾提交意見，即(1)在市建局向城規會提交發展計劃草圖及社會影響評估第一期報告後的首三個星期內，以及(2)在市建局向城規會提交社會影響評估第二期報告後的首兩個星期內。收到的意見及市建局的回應會連同發展計劃草圖一併提交城規會考慮。倘城規會認為發展計劃草圖適宜公布，便會根據《城市規劃條例》公布，以供公眾查閱及提出申述。有批評指出有關行政安排會令人感到困惑，因為公眾三次獲邀就同一發展計劃草圖向城規會提供意見。公眾對於在短時間內重覆向同一機構就發展計劃草圖提出意見亦感到混淆。在很多情況下，城規會在每一輪的諮詢中均會收到由同一方人士提交的内容相同或相似的意見，此舉浪費了所有相關各方的資源。

84. 政府政策方向是要簡化發展程序。基於此政策方向，當局會取消兩輪公眾諮詢的行政程序，以簡化處理發展計劃草圖的程序。市建局會在發展計劃草圖根據《城市規劃條例》公布前，於適當時候諮詢相關區議會，並向城規會反映區議會的意見，以供考慮。其他程序(包括傳閱發展計劃草圖以徵詢政府部門的意見；在市建局提交發展計劃草圖之日起計三個月內安排把草圖交予城規會考慮；以及邀請市建局出席城規會會議，介紹發展計劃草圖)將維持不變。處理發展計劃圖的簡化安排將由二零二二年十月起生效。

85. 委員備悉關於處理發展計劃圖的簡化安排，以及該項安排的生效日期為二零二二年十月。

[余烽立先生、馮英偉先生及張李佳蕙女士此時離席。]

[會議小休五十分鐘。]

## 屯門及元朗西區

### 議程項目6

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-LFS/411

在劃為「綠化地帶」的元朗流浮山第 129 約地段第 579 號餘段、第 580 號、第 581 號、第 582 號、第 583 號、第 584 號(部分)、第 590 號和毗連政府土地闢設臨時貨倉存放建築材料(為期三年)，以及進行填土工程

(城市規劃委員會文件第 10863 號)

---

[此議項以廣東話進行。]

### 簡介和提問部分

86. 下列規劃署的代表及申請人的代表此時獲邀到席上：

#### **規劃署**

袁承業先生            一    屯門及元朗西規劃專員

#### **申請人的代表**

列應祥先生

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

88. 屯門及元朗西規劃專員袁承業先生借助投影片，按城市規劃委員會文件第 10863 號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括申請地點及周邊地方、申請人的建議、政府部門的意見、城市規劃委員會(下稱「城規

會」)轄下鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)的決定，以及規劃考慮因素及評估。規劃署維持先前不支持這宗覆核申請的意見。

89. 主席隨即請申請人的代表闡述這宗覆核申請。

90. 申請人的代表列應祥先生借助航攝照片及實地照片作出陳述，要點如下：

- (a) 申請地點在一九六零年開始用作豬場及相關的貯物用途。不過，政府已停止就此用途批出牌照。一九九一年拍攝的航攝照片顯示，申請地點的構築物先前曾用作經營豬舍，有關用途自一九九零年代或更早之前已經存在，而申請地點當時的構築物數目多於現有的構築物數目。一些以木材和鋅鐵搭成的舊構築物已進行重建；
- (b) 城規會應考慮把先前豬場構築物內的貯物用途視作現有用途，因為這些構築物在緊接有關中期發展審批地區圖公告在憲報首次刊登前已經存在；
- (c) 關於拒絕理由(a)及(b)，他回應時表示，深灣路沿路有大量貨倉及露天貯物場，這些用途均未能反映「綠化地帶」的規劃意向。申請用途不會影響現有的天然景觀，亦不會對視覺方面造成額外的負面影響。申請用途與周邊地方並非不協調，而且不會立下不良先例。城規會應根據每宗申請的個別情況作出考慮，包括申請地點的歷史、規模，以及與周邊環境是否協調；
- (d) 關於拒絕理由(b)，他回應時表示，規劃指引編號10適用於在「綠化地帶」進行新發展的申請，故並不適用於目前這宗涉及現有用途的申請；
- (e) 《二零二一年施政報告》公布，尖鼻咀、流浮山及白泥已選定為北部都會區的組成部分，以進行發展。所申請的貨倉用途屬臨時性質，應予容忍；

- (f) 申請用途不會對交通造成影響，因為申請地點的進出口寬闊。運輸署及路政署均對這宗申請沒有負面意見。其他相關政府部門，包括渠務署、漁農自然護理署、消防處及土木工程拓展署亦對這宗申請不表反對；
- (g) 環境保護署(下稱「環保署」)的意見指，緊貼申請地點東南面的地方有一幢住宅民居。該幢建築物屬於申請地點前豬場的擁有人所持有，而且已經丟空，不再有人居住。至於環保署對使用重型車輛所表達的關注，他表示每天只會有兩架次重量少於5.5公噸的車輛進出申請地點。環保署亦已確認過去三年沒有證明屬實的環境投訴；以及
- (h) 他懇請城規會批准這宗覆核申請以及施加規劃許可附帶條件，以便把申請用途納入規範，並交由政府部門作出監管。

91. 由於規劃署的代表及申請人的代表已陳述完畢，主席請委員提問。

92. 一些委員向規劃署的代表提出以下問題：

- (a) 申請地點於一九九零年的狀況；
- (b) 鑑於申請地點先前用作養豬場，該用途是否「綠化地帶」所准許；以及
- (c) 作申請用途的構築物據稱已存在於申請地點一段時間，這個事實是否該宗申請的相關規劃考慮因素。

93. 屯門及元朗西規劃專員袁承業先生回應時提出以下要點：

- (a) 申請地點於一九九零年的大致情況顯示於文件的圖R-3d；

- (b) 申請地點在一九九零年首次被納入法定圖則《流浮山及尖鼻咀中期發展審批地區圖編號 IDPA/YL-LFS/1》，當時申請地點沒有劃為特定的土地用途地帶。其後，申請地點於一九九四年在《流浮山及尖鼻咀分區計劃大綱草圖編號 S/YL-LFS/1》上被劃為「自然保育區」，並於二零零零年在《流浮山及尖鼻咀分區計劃大綱草圖編號 S/YL-LFS/3》上進一步被改劃為「綠化地帶」。根據有關分區計劃大綱圖「綠化地帶」的《註釋》，「農業」用途(涵蓋養豬場)屬第一欄用途，是經常准許的；以及
- (c) 這宗申請的相關規劃考慮因素是申請用途(即臨時貨倉用途)是否可以接受，不論構築物的狀況如何。此外，在申請地點搭建的構築物由其他相關政府部門所規管。

94. 地政總署署長黎志華先生表示，申請地點內的私人地段是根據集體政府租契持有，主要作農業用途，除非事先獲政府批准或有關構築物屬已登記寮屋，否則不得搭建構築物。地政總署先前曾就在申請地點搭建的一些與農業用途有關的構築物批給許可，但有關許可於二零二一年取消。他詢問申請人的代表是否知道申請地點的構築物違反租契。申請人的代表列應祥先生回應時表示，他明白臨時貨倉用途違反租契，並補充指政府長期容忍申請地點的構築物，直至在二零二一年才取消許可。地政總署署長黎志華先生補充說，根據元朗地政處的記錄，自二零一六年起地政總署曾發出數封警告信，要求土地擁有人就違反租契的構築物採取必要行動，可是土地擁有人並沒有回應，有關許可於二零二一年取消。

95. 由於委員再無提問，主席感謝規劃署的代表和申請人的代表出席會議，他們於此時離席。

#### 商議部分

96. 主席請委員就這宗覆核申請提出意見。委員備悉，申請地點在未獲規劃許可的情況下用作貨倉，申請人沒有提供支持覆核申請的有效理由。一名委員表示，由於申請地點附近的廢



棄養豬場內發現各類未經許可的用途，因此有需要取締該等用途。

97. 一名委員雖然不支持這宗覆核申請，但關注倘若該宗申請被城規會拒絕，可如何更好地使用申請地點。主席表示，申請地點涉嫌作規劃制度下未經許可的用途，而申請地點所搭建的構築物則違反租契。至於未來規劃，主席表示政府會分別就尖鼻咀、流浮山和白泥地區的長遠土地用途進行研究。

98. 經商議後，小組委員會決定拒絕這宗覆核申請，理由如下：

- 「(a) 所申請的發展不符合「綠化地帶」的規劃意向。  
「綠化地帶」的規劃意向，主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。申請書內並無有力的規劃理據，以支持偏離此規劃意向；
- (b) 所申請的發展不符合有關「擬在綠化地帶進行發展而按照《城市規劃條例》第 16 條提出的規劃申請」的城市規劃委員會規劃指引(下稱「規劃指引編號 10」)，因為申請人未能證明所申請的發展不會對周邊地區的環境和景觀造成嚴重的負面影響；以及
- (c) 批准這宗申請，會為擬在「綠化地帶」內作貨倉用途的同類申請立下不良先例，倘這些同類申請都獲批准，累積影響所及，會導致該區的整體環境質素下降。」

## 沙田、大埔及北區

### 議程項目7

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/NE-TK/745

在劃為「農業」地帶的大埔汀角第 23 約地段第 626 號(部分)、第 627 號(部分)、第 629 號(部分)、第 630 號(部分)、第 631 號(部分)、第 632 號及第 634 號(部分)和毗連政府土地關設臨時貨倉(存放糧油雜貨)(為期三年)  
(城市規劃委員會文件第 10849 號)

---

[此議項以廣東話進行。]

### 簡介和提問部分

99. 下列規劃署的代表、申請人及申請人的代表此時獲邀到席上：

#### **規劃署**

- |       |   |              |
|-------|---|--------------|
| 陳巧賢女士 | — | 沙田、大埔及北區規劃專員 |
| 鄭嘉欣女士 | — | 助理城市規劃師      |

#### **申請人**

詹君和先生

#### **申請人的代表**

- |       |   |            |
|-------|---|------------|
| 黃安娜女士 |   |            |
| 何小芳女士 | ] | 建港規劃顧問有限公司 |
| 張凱欣女士 | ] |            |

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

101. 沙田、大埔及北區規劃專員陳巧賢女士借助投影片，按城市規劃委員會文件第 10849 號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括申請地點和周邊地區、

申請人的建議、政府部門的意見、鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)的決定，以及規劃考慮因素和評估。規劃署維持先前的意見，不支持這宗申請。

102. 主席繼而請申請人及其代表闡述這宗覆核申請。

103. 申請人的代表何小芳女士借助投影片和實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 申請人的父親在一九六零年代開展售賣調味料和醃製食品的業務。他買下申請地點，並由一九八六年至一九八九年在該處闢設貨倉／露天存放糧油雜貨。所售賣的糧油雜貨是為了配合社區需要；
- (b) 文件第 7.4 段載述，汀角中期發展審批地區圖編號 IDPA/NE-TK/1 於一九九零年刊憲時，沿申請地點的北面邊界建有一些臨時構築物，作貨倉用途，而餘下部分則並無建有構築物。在一九九零年拍攝申請地點的航攝照片顯示，當時申請地點已進行平整工程，在北面部分的大部分地方建有若干貨倉構築物；至於沒有上蓋的範圍則作露天存放用途；
- (c) 申請地點的申請用途在中期發展審批地區圖刊登前已存在，多年來一直繼續存在。申請地點的主體構築物曾進行小型改動工程，而有關工程為城市規劃委員會規劃指引編號 24C「有關市區及新市鎮地區內的現有用途的釋義」所容許。新增的構築物其後建於申請地點，以切合社區對糧油雜貨不斷增加的需求；
- (d) 即使這宗申請被拒絕，《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 23(4)條僅規定須將該申請地點恢復至緊接該中期發展審批地區圖在刊登前的狀況。就此而言，構築物內的貨倉用途在中期發展審批地區圖刊登前已存在，屬可予以容忍的現有用途；

- (e) 這宗申請可將申請用途(包括在中期發展審批地區圖刊登後才搭建的構築物內的用途)納入規範，以及讓相關政府部門妥為監管有關用途；
- (f) 大部分政府部門均沒有提出負面意見及反對。對於環境保護署署長的意見指重型車輛會造成影響，申請人已進一步澄清，用作運送貨物的貨車重量不會超過九公噸；
- (g) 關於反對理由(a)，儘管申請地點附近有農地，但「農業」地帶的規劃意向未能反映申請地點現有用途的性質。根據《說明書》第 9.8 段有關「農業」地帶的部分，以及新農業政策下有關物色具農業發展潛力土地的準則，申請地點面積細小，不涉及任何須保存和保護的良好農地。此外，申請地點缺乏可作農業用途的天然水源；
- (h) 關於反對理由(b)和規劃署總城市規劃師／城市設計及園境的意見，申請地點現時已有樹木作為屏障，而且申請地點內並無重要的景觀資源。此外，申請人已建議在北面界線種植更多樹木，以便美化申請地點的園景及周邊的環境；
- (i) 犁壁山新村的村代表羅安先生提交了一封信件支持這宗申請，因為申請用途可為區內人士提供服務，而且申請人自一九八零年代起一直與村民維持良好關係。此外，在申請地點出入的車輛並沒有造成滋擾；以及
- (j) 懇請城規會顧及申請地點的歷史及背景，批准這宗覆核申請。這宗申請的情況特殊，即使獲得批准，亦不會為區內的同類申請立下不良先例。

104. 申請人詹君和先生作出陳述，要點如下：

- (a) 在近年出現疫情期間，申請用途對於向香港市民適時供應糧油雜貨，擔當重要角色；以及

- (b) 申請用途亦能為區內居民提供就業機會，並支援他們的家庭。

105. 一些委員向規劃署的代表提出以下問題：

- (a) 申請地點何時被劃為「農業」地帶，以及把申請地點劃作「農業」地帶而並非「鄉村式發展」地帶的原因為何；
- (b) 申請地點被劃為「農業」地帶時是否已鋪築地面；
- (c) 申請地點內的政府土地位置為何；以及
- (d) 倘申請地點如申請人所聲稱於一九九零年代已用作貨倉及露天貯物用途，是否應把這類用途視作根據條例可予以容忍的「現有用途」。

106. 沙田、大埔及北區規劃專員陳巧賢女士借助一些投影片作出回應，要點如下：

- (a) 申請地點最先受一九九零年九月七日在憲報刊登的《汀角中期發展審批地區圖編號 IDPA/NE-TK/1》的法定規劃管制，當時申請地點並未劃為特定的用途地帶。考慮到申請地點搭建的構築物僅屬臨時性質，而且該區普遍用作農業用途，因此申請地點在一九九四年第一版的分區計劃大綱圖上劃為「農業地帶」；
- (b) 在一九九四年時，申請地點的部分範圍被泥土覆蓋，並無鋪築地面；
- (c) 如文件的圖 R-2 所示，有關的政府土地位於申請地點的西北及西南隅；以及
- (d) 倘一項用途在首份法定圖則(即中期發展審批地區圖)公布之前已經存在，而且該項用途由展開以來一直持續進行，沒有實質改變，便可視作條例下的「現有用途」。不過，一九九三年至二零二一年間

在申請地點所拍攝的航攝照片顯示，多年來申請用途的規模不斷擴大，而申請地點上的構築物亦已經過改動。

107. 一名委員要求申請人的代表進一步闡述申請地點在一九九零年時的用途，並澄清為何申請地點的貨倉用途應視作「現有用途」。申請人的代表何小芳女士參考一九九零年在申請地點拍攝的航攝照片作出回應，表示當時申請地點大部分範圍都有構築物覆蓋，這些構築物位於北部，用作貨倉用途，至於沒有構築物覆蓋的範圍，則用作露天貯物用途。中期發展審批地區圖並無就申請地點劃設特定的用途地帶，而申請地點於一九九四年在《汀角分區計劃大綱草圖編號 S/NE-TK/1》上首度劃為「農業地帶」。申請人不為意有該些法定圖則存在，故此並無提出反對。因此，在中期發展審批地區圖公布前已存在於該些構築物內的貨倉用途，應視作「現有用途」。

108. 由於委員再無提問，主席多謝規劃署的代表、申請人及其代表出席會議。他們此時離席。

#### 商議部分

109. 主席表示，倘申請用途可視作「現有用途」的話，申請人便無須申請規劃許可。根據申請人所提交的建議，規劃署並不支持這宗覆核申請。

110. 一名委員詢問，倘若城規會拒絕申請地點的現有貨倉及露天貯物用途，有關用途能否恢復至中期發展審批地區圖在憲報刊登時的相同規模，並視作「現有用途」，予以容忍。規劃署署長鍾文傑先生解釋說，倘若申請人可根據申請地點的相關調查記錄及資料，證明現有用途在緊接有關中期發展審批地區圖的公告於一九九零年在憲報首次刊登前已經存在，而且一直持續進行，沒有實質改變，則或有空間可將之視為「現有用途」。不過，申請人承認，多年來申請地點內的申請用途有所增加，亦已提交規劃申請。

111. 兩名委員觀察到，申請地點涉及非法佔用政府土地。地政總署署長黎志華先生補充說，地政總署發現申請地點建有違例構築物，已經發出警告信，要求土地擁有人清拆違例構築

物。與此同時，大埔地政處正在處理就申請地點內私人地段的臨時貨倉用途所提出的短期豁免書申請。一名委員表示，儘管申請人可獲得同情，但由於申請用途涉及非法佔用政府土地，因此城規會不應批准這宗申請。

112. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請，理由如下：

- 「(a) 有關發展不符合「農業」地帶的規劃意向。此地帶的規劃意向，主要是保存和保護良好的農地／農場／魚塘，以便作農業用途。設立此地帶的目的，亦是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。這份申請書內並無提出有力的規劃理據，以支持偏離此規劃意向，即使僅屬臨時性質亦然；以及
- (b) 申請人未能在申請書內證明有關發展不會對該區的景觀及環境造成不良影響。」

113. 餘無別事，會議於下午五時三十五分結束。