

二零零八年七月二十五日舉行的城市規劃委員會
第 916 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政)
楊立門先生

主席

黃澤恩博士

副主席

黃遠輝先生

葉天養先生

陳華裕先生

簡松年先生

梁廣灝先生

林雲峰教授

吳祖南博士

杜本文博士

邱小菲女士

陳炳煥先生

陳家樂先生

方和先生

鄭心怡女士

劉志宏博士

李慧琮女士

陳旭明先生

梁剛銳先生

馬錦華先生

運輸及房屋局

首席助理秘書長(運輸)

趙慰芬女士

民政事務總署助理署長(2)

夏鎋琪女士

環境保護署副署長

趙德麟博士

地政總署署長

譚慧蘭女士

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

陳偉明先生

陳弘志先生

杜德俊教授

梁乃江教授

陳曼琪女士

鄭恩基先生

林群聲教授

陳漢雲教授

陳仲尼先生

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

劉星先生

總城市規劃師／城市規劃委員會

龍小玉女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會

吳劍偉先生

議程項目 1

[公開會議]

通過二零零八年七月十一日舉行的第 915 次會議記錄

[會議以粵語進行。]

1. 二零零八年七月十一日舉行的第 915 次會議記錄無須修改，獲得通過。

議程項目 2

[公開會議]

續議事項

[會議以粵語進行。]

2. 秘書稱，上次會議並無任何事項需要續議。

議程項目 3

[公開會議]

有關在南索罟島興建擬議液化天然氣接收站的資料文件
(城規會文件第 8138 號)

[會議以粵語及英語進行。]

3. 主席知悉，有關南索罟島興建擬議液化天然氣接收站(下稱「天然氣站」)的環境影響評估已根據《環境影響評估條例》進行，並獲得接納。吳祖南博士及趙德麟博士已就此議項申報利益。吳博士擔任環境諮詢委員會轄下的環境影響評估小組主席，趙博士則是環境保護署(下稱「環保署」)副署長，兩人與該環境影響評估的審批工作有關。由於此議項只關乎能源政策目的以及建議在南索罟島興建天然氣站的資料文件，吳博士及趙博士在討論該議項期間，應可准予留下。委員表示同意。

簡介和提問部分

4. 環保署助理署長區偉光先生、環境局助理秘書長馮健兒先生及以下中華電力有限公司(下稱「中電」)代表此時應邀出席會議：

藍凌志先生

何台韋先生

顏國樑先生

[梁廣灝先生及杜本文博士此時到席。]

5. 環保署助理署長區偉光先生借助 Powerpoint 簡報軟件簡介文件內容，並提出以下要點：

- (a) 政府的能源政策旨在確保本港能以合理價格獲得可靠安全而有效率的能源供應，盡量減低能源生產及使用對環境造成的影響；以及推動節約能源及保育；
- (b) 與燃煤相比，透過燃燒天然氣發電可大大減低空氣污染物(包括二氧化碳、氮氧化物、二氧化硫及微粒)的排放；
- (c) 現時中電約有 30%的裝機容量是依靠燃燒天然氣。自一九九六年起，中電從崖城 13-1 氣田輸入天然氣作發電用途；
- (d) 由於預期崖城 13-1 氣田的天然氣將於二零一零年代初耗盡，估計替代的天然氣源須於二零一三年年底前投入運作，以確保供電穩定及達到環保署根據《空氣污染管制條例》訂下的排放上限；
- (e) 中電經過廣泛的選址並進行環境影響評估後，確定在南索罟島興建天然氣站，在供電安全、推行時間表、運作靈活性及環保要求各方面，是最佳方案；

- (f) 目前政府仍在審議有關興建天然氣站的計劃。政府在專業能源顧問的協助下，現正評估該項建議，並在審議過程中考慮所有相關因素，包括其他氣體源／項目供氣的可行性、預計未來對電力的需求、電費方面的影響及環保要求；
- (g) 另外，政府現正研究為擬議天然氣站訂定規管架構。天然氣站不必一定納入《管制計劃協議》作為電力業務的資產，而是可引入一個獨立的規管架構，以求在運作、成本分配及制定收費方面，增加問責性及透明度，以及讓其他接收站使用者易於使用天然氣站；
- (h) 在香港興建多於一個天然氣站，並不符合經濟效益。為與國際做法一致，接收站營運者可通過收費安排，讓第三者使用接收站設施；
- (i) 有關方面已根據《環境影響評估條例》就擬議天然氣站計劃進行環境影響評估，公眾可在環保署網站取覽有關資料。環境影響評估報告在二零零六年十二月至二零零七年一月期間公布，供公眾查閱。環境諮詢委員會在二零零七年二月在有條件情況下同意該報告，環保署署長其後在有條件情況下，在二零零七年四月核准該報告，並發出環境許可證。二零零七年七月，在立法會環境事務委員會會議上，各有關團體獲邀就該計劃提出意見。會後，政府在二零零七年九月就有關團體所提意見作出回應。二零零八年六月，環境局局長告知環境事務委員會成員，有關該計劃的法定規劃及土地處理工作會在短期內開展；

[陳華裕先生此時到席。]

- (j) 關於擬議天然氣站的選址，環境影響評估已分兩個階段進行研究，在第一階段初步選出 29 個可行性地點，第二階段則分析和選定屬意地點，所得結果是南索罟島是最理想的選址；

- (k) 擬議計劃主要涉及在南索罟島興建天然氣站、鋪設海底輸氣管連接該接收站與位於龍鼓灘的天然氣站，以及在南索罟島興建碼頭，從天然氣體田接收液化天然氣。環境影響評估就該計劃作出三個結論。首先，如提供紓緩措施，該計劃對環境造成的影響是可以接受的，擬議天然氣站與日後闢設的海洋公園可以兼容並存。其次，可根據環境許可證的規定，執行嚴格的預防、紓緩及改善措施。最後，應就擬議天然氣站的施工及運作情況訂定嚴格的環境監察及審核要求；以及

[簡松年先生此時到席。]

- (1) 在南索罟島興建擬議天然氣站，須根據《城市規劃條例》擬備一份新的分區計劃大綱圖，並須根據《前濱及海床(填海工程)條例》在刊登憲報。政府須盡早進行所需的法定規劃及土地處理工作，以免在中電的建議最後證明為最佳方案時，耽擱時間。

6. 主席邀請委員留意綠色大嶼山協會向城規會發出電郵，反對在南索罟島興建擬議天然氣站。有關電郵已呈交會上，供委員參考。

選址

7. 一名委員就根據環境影響評估進行選址工作，詢問更多詳細資料。區偉光先生表示在 29 個選址中，初步選出兩個地點(即南索罟島及屯門龍鼓灘)，並已作詳細研究，所得結果是南索罟島是本港境內興建擬議天然氣站的最佳選址。至於龍鼓灘，海事署署長及機電工程署署長不表支持。根據《環境影響評估條例》的技術備忘錄所載風險準則，馬灣航道的海上交通繁忙，人口密度高，使用大型天然氣運輸船運送天然氣，穿過馬灣航道所涉及的羣體風險，對海上運輸而言，是「合理可行的低限度」程度。如採取措施，把羣體風險由合理可行的低限度程度降至可接受程度，並不可行，原因是有關措施會對其他海上交通造成影響。區先生續稱，當局已就可否在香港境外興建擬議天然氣站或在區內開發其他氣田源進行研究，但發現存

在更多不明朗因素，包括可否準時供氣、供應的穩定性及容量是否足夠。

8. 考慮到中電現時在龍鼓灘已設置發電廠設施，一名委員詢問，如使用較小型的船隻經馬灣航道運送液化天然氣，龍鼓灘會否是最理想的選址。藍凌志先生答稱，使用較小型船隻可能會存在較多問題，因為須增加航運次數。此外，大型船隻採用隔熱貨油艙及雙殼船身設計，在發生碰撞或擱淺時，可提供更周全保護，確保密封貨油艙保持完整。該名委員及另一委員進一步問及天然氣運輸船可否改行銅鼓航道而非馬灣航道。區偉光先生解釋，由於使用馬灣航道所涉及的羣體風險是「合理可行的低限度」，政府認為南索罟島是擬議天然氣站的最理想選址，因此從風險因素着眼，不支持龍鼓灘的選址。藍凌志先生補充說，環境影響評估發現，如使用銅鼓航道，可能每年須進行挖泥工程，以處理珠三角的淤積問題。另外，銅鼓航道屬海洋生態易受破壞地區(涉及中華白海豚棲息地)。區偉光先生表示，早前根據《環境影響評估條例》就另一項計劃對銅鼓航道進行環境影響評估，但有關報告已遭否決，主要由於海洋生態會受影響。環境影響評估小組亦同意，有關指示天然氣運輸船穿過銅鼓航道的建議，不可接受。

9. 考慮到前往龍鼓灘的運煤船與液化天然氣運輸船(下稱「天然氣運輸船」)體積相若，一名委員詢問為何運煤船可行走馬灣航道。區偉光先生表示，天然氣運輸船行走馬灣航道，問題主要與羣體風險有關，因該等船隻本身屬潛在危險裝置。藍凌志先生補充說，儘管天然氣運輸船體積稍微大於運煤船，但如發生撞船事故，因天然氣經氣化後較空氣輕，天然氣滲漏後果嚴重，影響深遠；加上現時馬灣航道附近有住宅樓宇，情況會更為嚴重。

10. 另一名委員問及擬議計劃所需的挖泥工程。藍凌志先生稱，在南索罟島及龍鼓灘之間鋪設海底輸氣管，只需進行一次挖泥工程。至於天然氣運輸船的行走航道，由於南索罟島受到周全保護，不受珠三角的沙泥淤積問題干擾，估計每 10 年才須進行一次挖泥工程。

規劃許可附帶條件

11. 一名委員問及附加環境許可證的條件。區偉光先生答稱，有關條件包括成立環境監察委員會、設立環境管理系統、落實環境改善計劃、成立科學及教育諮詢委員會、提交總綱景觀美化圖則，以及加強環境監察及審核計劃的內容。申請人亦須採取其他紓緩措施，包括有關中華白海豚的紓緩措施。

海底輸氣管

12. 該名委員亦查詢在擬議天然氣站開始運作後，如何處置現時連接崖城氣田及香港的海底輸氣管，以及該擬議計劃會否包括鋪設連接南索罟島的天然氣站與龍鼓灘天然氣站的海底輸氣管。藍凌志先生表示現時在崖城氣田與香港之間的輸氣管全長 778 公里，大部分位於內地水域，屬氣田營辦人所有(位於龍鼓灘附近的部分輸氣管除外)。在擬議計劃中，海底輸氣管屬相關設施之一。

海岸公園

13. 考慮到環保團體反對該項液化天然氣建議，一名委員詢問建議天然氣站可與日後闢設的海岸公園兼容並存所依理據為何。區偉光先生答稱，有關建議主要以環境影響評估所訂的結果作為依據，而有關評估已獲漁農自然護理署署長接納。當局現時仍在審議海岸公園建議，並會繼續研究兼容並存的建議。環境影響評估小組委員會亦曾對此表示關注，並已進行詳細討論。擬議天然氣站只會用作貯存天然氣，並不涉及其他工業運作。環境許可證已附加條件，要求落實環境改善計劃。有關方面亦已應環保團體要求，把天然氣運輸船碼頭的擬議位置遷往南索罟島南部，離開北部的海洋生態易受破壞地區。

[譚贛蘭女士此時到席。]

其他事宜

14. 藍凌志先生在回應另一名委員的詢問時解釋，擬議計劃並不包括興建新的發電廠設施。一般而言，運輸船由氣田輸氣至南索罟島的天然氣站，在天然氣貯存缸貯存，液化天然氣隨

之進行氣化，再經海底管道輸往龍鼓灘進行發電。至目前為止，中電僅在南索罟島進行若干初步勘測工程，並未開展擬議天然氣站的建造工程。區偉光先生補充說，Powerpoint 簡報軟件所示天然氣貯存缸僅屬合成照片。

15. 一名委員就第三者使用天然氣站、電費方面的影響及擬議計劃規模提問。區偉光先生表示准許第三者使用天然氣站，對擬議天然氣站至為重要，原因是其他電力公司日後可能亦會使用該等設施，而天然氣站亦可作發電以外的其他用途。這項規定與國際做法一致，歐洲聯盟亦採用同一做法。至於電費方面的影響，區先生稱，由於使用天然氣發電成本較燃煤高昂，政府現正研究擬議天然氣站可能對日後電費造成的影響。暫時建議天然氣站的規管架構獨立於現時經營電力業務的管制計劃協議。考慮到崖城氣田預計會在二零一零年代初耗盡，以及有需要符合《空氣污染管制條例》所訂排放上限，區先生表示有必要繼續使用液化天然氣，作為本港發電的替代能源。藍凌志先生補充說，擬議天然氣站應視作長遠的投資。以日本為例，一些在六十年代後期興建的接收站，現時仍在運作。關於南索罟島的天然氣站，擬議規模已足夠應付目前的要求，並可提供空間逐步進行擴展，以配合日後的需要。

[陳炳煥先生此時離席。]

16. 一名委員詢問在南索罟島與龍鼓灘之間鋪設海底輸氣管的造價，以及是否有需要進行實地視察。主席在回應時表示，輸氣管的造價並非城規會的管轄範圍；至於進行實地視察，如認為有需要，可在稍後階段安排。

商議部分

17. 一名委員就擬議計劃提出以下意見：

- (a) 本港是否需要興建天然氣站，以及應否在香港設置天然氣站，完全屬政策方面事宜，而政府尚未有定案；

- (b) 如有需要興建天然氣站，有關天然氣站的選址問題，而環境影響評估所得結論是南索罟島是最理想的選址；
- (c) 不過，若干問題仍須解決，包括南索罟島的擬議天然氣站對視覺造成的影響、天然氣站與日後闢設的海岸公園接鄰所涉及的土地使用問題；以及公眾對該建議的意見；以及
- (d) 關鍵問題是，由於有需要在發展與保育之間求取妥善平衡，須為此探求處理方法。

18. 經進一步商議後，委員同意察悉該文件的內容。

19. 主席多謝區偉光先生、馮健兒先生及中電代表出席會議。他們均於此時離席。

議程項目 4

[公開會議]

考慮《南索罟島分區計劃大綱草圖編號 S/I-SSI/E》
(城規會文件第 8139 號)

[會議以粵語進行。]

簡介和提問部分

20. 主席知悉有關擬議就南索罟島擬備分區計劃大綱圖一事，與南索罟島興建擬議液化天然氣接收站(下稱「天然氣站」)有關。有關環境影響評估已根據《環境影響評估條例》進行，並獲得接納。吳祖南博士及趙德麟博士已就此議項申報利益。吳博士擔任環境諮詢委員會轄下的環境影響評估小組主席，趙博士則是環境保護署(下稱「環保署」)副署長，兩人與該環境影響評估的審批工作有關。由於此議項只關於審議新的分區計劃大綱圖，吳博士及趙博士在討論該議項期間，應可准予留下。委員表示同意。

21. 下述政府代表此時應邀出席會議：

- | | |
|-------|--------------------|
| 劉耀光先生 | - 規劃署西貢及離島規劃專員 |
| 陳栢熙先生 | - 規劃署高級城市規劃師／西貢及離島 |
| 區偉光先生 | - 環保署助理署長 |
| 馮健兒先生 | - 環境局助理秘書長 |

22. 西貢及離島規劃專員劉耀光先生借助 Powerpoint 簡報軟件簡介文件內容，並提出以下要點：

- (a) 南索罟島在大嶼山以南約 4.5 公里，是一小撮島嶼中最大的一個。過去，南索罟島只有兩條小村落(名為下村和上村)，但因政府收回土地，興建越南難民羈留營，村民於八十年代遷出。該羈留營在一九九七年前關閉，所有建築物均已清拆。南索罟島目前無人居住，亦沒有固定班次的公共交通服務；
- (b) 中華電力有限公司(下稱「中電」)計劃在南索罟島興建天然氣站，並已根據《環境影響評估條例》就該計劃進行環境影響評估。二零零七年二月，環境諮詢委員會在有條件情況下同意該環境影響評估報告。環境保護署(下稱「環保署」)署長其後在二零零七年四月在有條件情況下發出環境許可證；
- (c) 政府仍就南索罟島興建天然氣站的建議與中電進行磋商。有關天然氣站選址的法定土地用途規劃工作須盡早展開，以便訂定法定管制綱領；
- (d) 鑑於擬議天然氣站的性質，加上南索罟島位置偏遠，並無建議在南索罟島進行其他大型發展；
- (e) 南索罟島只有約 1.2%(約 1.51 公頃)的土地屬私人擁有，包括大鴉洲天后廟地段，因此無須把南索罟島劃為發展審批地區，以進行規劃管制；

- (f) 二零零八年七月二十一日，發展局局長根據行政長官所轉授權力，指示城規會擬備涵蓋南索罟島的分區計劃大綱草圖；
- (g) 有關分區計劃大綱圖涵蓋共 122.25 公頃土地，包括現時南索罟島範圍及約 2.39 公頃的新填海區，用作興建天然氣站，改善現有海堤，興建新海堤及相關設施，以及重置碼頭；
- (h) 在分區計劃大綱圖建議劃定以下土地用途地帶：
 - (i) 「其他指定用途」註明「液化天然氣接收站」地帶(約 37.32 公頃)，指定土地用作興建天然氣站及相關設施；
 - (ii) 「其他指定用途」註明「碼頭」地帶(約 0.03 公頃)，為該地帶提供海路交通設施；
 - (iii) 「政府、機構或社區」地帶(約 0.02 公頃)，重置現有大鴉洲天后廟；
 - (iv) 「綠化地帶」(約 84.88 公頃)，利用天然地理環境作為發展區的界限，以保護天然景觀，並提供土地作靜態康樂場地，供遊客使用；
- (i) 二零零六年十一月，擬議分區計劃大綱圖連同《註釋》、《說明書》及規劃報告(由規劃署擬備)送交有關政府各局及部門傳閱，以聽取意見。並無未獲處理的負面意見；以及
- (j) 如城規會通過，規劃署會先徵詢離島區議會的意見，才根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條公布分區計劃大綱圖。

23. 考慮到北索罟島有一塊用地現正用作處置低放射性廢物，一名委員詢問政府先前有否就南索罟島及北索罟島作出任何計劃。劉耀光先生答稱，有關北索罟島用地由政府使用。二

零零一年完成的「新界西南發展研究」，建議把整個索罟島(包括南索罟島、北索罟島及附近水域)劃為保育區及在該處闢設海岸公園，但整個範圍仍未涵蓋在任何法定圖則。該委員要求當局澄清所需的填海規模。劉耀光先生表示，填海區總面積為 2.39 公頃；在整體用途方面，0.48 公頃填海區用於興建天然氣站，另有其他設施，例如 1.2 公頃作興建海堤之用，0.67 公頃用於設置碼頭。

24. 一名委員提到文件第 6.5 段，詢問政府有否就受擬議天然氣站影響而須遷移墓地事宜，與相關人士／團體進行磋商。劉耀光先生答稱，當局已初步諮詢村代表及漁業界，他們初步認為移往支區(a)的建議可以接受。主席詢問南索罟島有沒有歷史建築及考古遺址。劉耀光先生表示在南索罟島已確定共有八個重要考古遺迹，但未進行詳細勘測。區偉光先生表示，環保署署長所發環保許可證附加一項條件，要求採取措施，紓緩對文化遺產的影響，有關措施包括就大鴉洲天后廟的重置用地進行考古勘察，以及就擬議天然氣站用地提交及落實考古工作計劃。

25. 一名委員詢問天然氣運輸船的排水量，以及在興建天然氣站時，飛機頂的山丘頂會否被鏟平。區偉光先生表示，天然氣運輸船體積與小型貨櫃船相若，排水量介乎 125 000 立方米至 215 000 立方米。關於飛機頂的山丘，劉耀光先生表示擬議「其他指定用途」地帶內的天然氣站用地，較中電建議的面積大，周圍一帶可用作緩衝區。根據《環境影響評估條例》下的建議，則無須鏟平該山丘頂。

[李慧琼女士此時到席。]

26. 另一名委員詢問有關天然氣運輸船使用該碼頭的次數，區偉光先生答稱每星期一次。考慮到有關興建天然氣站的擬議「其他指定用途」地帶由東向西伸展，把南索罟島南部及北部的連繫截斷，該委員詢問可否提供公共通道穿過「其他指定用途」地帶，以貫通南索罟島南北兩部分。劉耀光先生表示擬議分區計劃大綱圖並無提供該類公共通道。區偉光先生同意與中電進一步討論此事，研究可否提供一條通道，但認為在提供通道設施時，公眾安全是首要的考慮因素。

27. 主席詢問如何確保盡量減輕即將落實的新發展項目對南索罟島景觀的不良影響。劉耀光答稱，由於南索罟島的大部分土地屬政府所有及劃作「綠化地帶」，並無建議進行主要及大型發展，因此在視覺方面不可能造成嚴重的不良影響。至於擬議天然氣站，分區計劃大綱圖的《說明書》會訂明最高建築物高度不得超過 55 米。區偉光先生補充說，中電在經核准的環境影響評估報告包括擬議天然氣站的視覺影響評估，而環保署署長所發出的環境許可證附加條件，要求中電提交總綱景觀美化圖則、移植樹木建議及補償種植建議。一名委員認為應透過創新的設計及布局，紓緩天然氣貯存缸及天然氣站內的建築對景觀造成的重大影響。海外經驗顯示，這類發展項目可與附近地區，甚至鄉郊地區的環境協調一致。

28. 一名委員詢問可否在南索罟島進行康樂活動，劉耀光先生答稱，在劃為「綠化地帶」的地區通常可進行遠足，其他康樂活動則須先向城規會申請，或可獲得批准。

商議部分

29. 一名委員建議在公布擬議分區計劃大綱前，當局應先徵詢漁農業的意見，其他委員表示贊同。

30. 主席表示就擬議天然氣站項目擬備分區計劃大綱圖的工作尚在初步階段，開展法定規劃程序對政府會否及何時批准中電的建議，並無任何影響。主席要求秘書處就進行實地視察事宜，作出安排。

31. 一名委員詢問有關擬備擬議分區計劃大綱圖的工作時間表。秘書解釋，有關擬備南索罟島分區計劃大綱圖的行政長官指令是在二零零八年七月二十一日發出的。如城規會在會上同意該擬議分區計劃大綱圖，便會向有關團體進行諮詢。當局會將諮詢所得結果向城規會匯報，才會根據《城市規劃條例》第 5 條公布有關分區計劃大綱圖。條例下所訂定的製圖及聆訊申述程序會隨即展開。有關草圖（包括申述）之後根據條例第 9 條呈行政長官會同行政會議考慮及核准。秘書再作解釋，行政長官根據條例核准該草圖，應與批准在南索罟島興建天然氣站一事，分開處理。

32. 關於即將進行的諮詢工作，一名委員建議規劃署與環保署應把龍鼓灘未獲中選作為興建擬議天然氣站選址的理由，直接告知受諮詢團體。劉耀光先生及區偉光先生表示同意。

33. 考慮到南索罟島一帶水域具有重要生態價值，一名委員建議在分區計劃大綱圖納入規定，訂明日後的天然氣營辦人須保護及提升南索罟島的海岸線。該委員亦建議修訂擬議天然氣站所涉「其他指定用途」地帶界線，把飛機頂的山丘頂從該地帶範圍剔除。另一委員則擔心，如把「其他指定用途」地帶界線南移，天然氣貯存缸可能會相當顯眼。劉耀光先生同意進一步仔細研究上述建議。

34. 另一名委員要求在重新提交草圖供城規會考慮時，須就有關航道位置及該航道現時海上交通情況提供更詳細資料。劉耀光先生表示同意。

35. 經進一步商議後，城規會同意以下事宜：

- (a) 《南索罟島分區計劃大綱草圖編號 S/I-SSI/E》及其《註釋》適宜交予離島區議會、漁業界及區內人士進行諮詢；
- (b) 《說明書》適宜用作闡述城規會就分區計劃大綱草圖各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目的，並以城規會的名義發出；以及
- (c) 《說明書》連同分區計劃大綱草圖適宜交予離島區議會、漁業界及區內人士進行諮詢。

36. 城規會亦同意委員在適當時間前往南索罟島進行實地視察，而秘書處會就進行實地視察事宜，作出安排。

37. 主席多謝劉耀光先生、陳栢熙先生、區偉光先生及馮健兒先生出席會議，他們均於此時離席。

[梁剛銳先生此時到席，而夏鎂琪女士、譚贛蘭女士及伍謝淑瑩女士暫時離席。]

議程項目 5

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/ST/658

擬在劃為「綜合發展區(1)」地帶的

沙田坳背灣街及樂景街的東鐵火炭站和毗連地區

進行綜合發展，包括政府、機構或社區設施和公共交通交匯處

(城市規劃委員會文件第 8142 號)

[聆訊以廣東話和英語進行。]

38. 秘書說，簡松年先生和趙慰芬女士已就此議項申報利益。簡先生是銀禧花園的榮譽法律顧問，也是駿景園的業主。駿景園業主委員會、銀禧花園業主立案法團和銀禧花園業主權益關注會均就這宗覆核申請提出意見。此外，申請地點部分用地坐落在香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)轄下現有東鐵火炭站、毗鄰路軌和貨運場的範圍內。運輸及房屋局局長是港鐵其中一名非執行董事，而趙女士是局長的助理

[簡松年先生和趙慰芬女士此時暫時離席。]

簡介和提問部分

39. 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員許惠強先生和下列申請人代表此時獲邀出席會議：

李禮賢先生

王炎明先生

呂榮梓先生

吳文強先生

溫仕文先生

龍欣翔女士

黎嘉敏女士

曾俊文先生

洪永鈞先生

Mr. Christopher Foot

劉月明先生

陳綺蓮女士

趙家輝先生

黃潔雅女士
吳家倫先生

40. 主席歡迎上述與會者，並解釋聆訊程序。主席繼而請沙田、大埔及北區規劃專員許惠強先生向委員簡介申請背景。

41. 沙田、大埔及北區規劃專員許惠強先生借助一些圖則，按文件詳述的內容簡介覆核申請，並提出下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，擬在沙田分區計劃大綱圖上劃為「綜合發展區(1)」地帶的沙田坳背灣街及樂景街東鐵火炭站進行綜合商業／住宅發展，包括政府、機構或社區設施和公共交通交匯處；
- (b) 申請地點由三部分組成，包括申請人擁有的兩個私人地段(S1 部分)、涵蓋坳背灣街現有巴士總站和毗鄰道路的政府土地(S2 部分)，以及現有東鐵火炭站、毗鄰路軌和貨運場(S3 部分)；
- (c) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會（下稱「小組委員會」）拒絕申請的理由，載於文件第 1.3 段；
- (d) 申請人為支持覆核申請而提出的理據，撮錄於文件第 3 段，當中包括：
 - (i) 擬議總綱發展藍圖已顧及分期落實擬議發展。所提交的工程報告結論是，分階段落實發展在技術上可行，沒有發現申請有特別地方不屬綜合發展；
 - (ii) 所提交的行人研究，已提出方法解決東鐵火炭站大堂行人流通和設計的問題；
 - (iii) 建議的布局與一九九九年批准的地帶改劃申請提出的布局相似，並已加以改善，撇除出現「屏風效應」的可能性，而且住宅大廈的數目也由九幢減至八幢；

- (iv) 擬建住宅大廈完全在鐵路和貨運場範圍之外，申請人可與港鐵定期聯絡，商議任何關於鐵路運作和設施的問題；
 - (v) 所提交的視覺影響評估顯示，擬議發展會在視覺上對該處造成輕微／中度的負面影響，但可由建議的建築和美化環境計劃緩解；
 - (vi) 擬議發展收納建議的緩解措施後，便會符合所有相關的環境指引和準則；
 - (vii) 最新的交通影響評估結果顯示，擬議發展在採取建議的交通改善措施後，在交通方面可以接受；
 - (viii) 經修訂的園景設計總圖已經提交，可改善該區目前受影響的園景和景觀；以及
 - (ix) 收納在第 16 條申請的空氣流通評估顯示，建議的總綱發展藍圖，較先前的改劃地帶申請和申請編號 A/ST/630 的布局優勝；
- (e) 政府部門的意見——地政總署總產業測量師／鐵路發展指出，能否落實擬議總綱發展藍圖仍是未知之數，因為申請人只擁有申請地點 S1 部分，另一有關土地擁有人(即港鐵)仍未接納分期發展建議。建築署總建築師／技術諮詢及圖則審核認為，略為更改住宅大廈的建築物高度的建議，不能改善擬議發展對附近地區在視覺上造成的嚴重影響。此外，擬建大廈之間的距離看來仍然甚窄，每幢大廈的體積龐大，從街道水平看來非常巨型。環境保護署署長不支持建議，除非申請人可充分證明分期落實計劃也符合有關的噪音標準。運輸署助理署長／新界認為，建議的行人設施和交通改善措施不符合要求；再者，所提交的交通影響評估不足以／未能圓滿解決擬議發展造成的交通影響。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境從城市設計和園境的角度而

言，對建議有所保留。其他有關政府部門不反對覆核申請，或沒有對覆核申請提出負面意見；

[夏鎂琪女士此時返回會議席上。]

- (f) 在法定展示期內，當局共接獲 34 份公眾意見。有關意見主要來自一些現任或前任沙田區議員、銀禧花園業主權益關注會、銀禧花園業主立案法團、駿景園業主委員會、兩個毗鄰貨倉(即沙田市地段第 4 號的沙田冷倉一倉和百適一倉)的擁有人、環保觸覺和一些個別人士。除了一名提意見人沒有意見外，其餘均反對擬議發展，主要理由包括可能對交通、環境和視覺造成負面影響，未能確定能否落實擬議發展第二期，可能對沙田市地段第 4 號兩個毗鄰貨倉上落貨的工作造成負面影響，可能造成道路安全問題，以及令區內康樂、教育、運輸和公用設施不足的情況惡化；以及

- (g) 規劃署的意見——規劃署不支持覆核申請，理由詳載於文件第 7 段，即建議分期進行「按比例」的發展計劃，不能實現「綜合發展區(1)」地帶的目標，把整塊用地綜合發展作住宅和商業發展用途，並提供休憩用地和其他支援設施。分期進行發展的建議，尚未獲港鐵(即另一名有關土地擁有人)接納。此外，擬議發展在布局設計上不符合要求，未能在用途協調和行人流通方面，達致綜合融和的發展。擬設的教育設施位置不理想，擬設的行人連接設施也不符合要求。申請人沒有提交足夠資料，證明擬議發展不會造成「屏風效應」，也不會對附近地區的空氣流通造成負面影響。前九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)所關注的是，擬議發展可能對火炭站、毗鄰路軌和貨運場的運作造成負面影響的問題尚未完全／圓滿解決。運輸署助理署長／新界、環境保護署署長和規劃署總城市規劃師／城市設計及園景也就擬議發展的交通、環境、城市設計和園景提出負面意見。

[伍謝淑瑩女士此時返回會議席上。]

42. 主席告知委員，申請人提交一個擬議發展的實體模型，模型放置在會議室內，以供委員參考。主席亦告知委員，申請人已提交補充資料，並於席上給委員參考。

43. 主席其後請申請人的代表闡述申請。

44. 李禮賢先生請委員留意席上提交的申請人補充資料，然後借助簡報軟件提出下列要點：

- (a) 根據九鐵總裁給申請人的信件(註明日期為二零零八年七月二十四日)，九鐵原則上不反對擬議發展，以及利用分期發展的方法來解決技術問題。這對考慮申請而言是一個根本的改變。九鐵認同，這宗申請的總綱發展藍圖獲得批准，是解決落實事宜的重要起點；

[譚贛蘭女士此時返回會議席上。]

- (b) 根據會議席上所提交補充資料的替代繪圖編號 SK-13-04(C)，申請地點與火炭路之間並無連接；
- (c) 在九鐵和牛奶有限公司(申請地點 S1 部分的前擁有人)一同就申請地點提交改劃地帶申請後，用地劃為「綜合發展區(1)」地帶。用地的規劃意向十分清晰，訂明興建學校的規定、最高的發展密度和最多的單位數目；
- (d) 申請人於二零零五年首次就申請地點提出申請(編號 A/ST/630)，但遭城規會拒絕，申請人其後向城市規劃上訴委員會提出上訴，聆訊訂於本年年底進行；
- (e) 申請人自先前的申請被拒後，一直嘗試解決尚待解決的問題，並向九鐵提出數個布局方案。九鐵其後確認擬按核准的地帶改劃申請的總綱發展藍圖所示重建火炭站，並要求進行行人研究，研究進出車站的人流。擬議車站設計和行人研究已收納在申請內，並沒有接獲對行人研究的負面意見。申請人亦

已就發展的建造工程及連接鐵路部分的事宜擬備一份技術文件，結論是分期落實發展可解決所有問題。

- (f) 九鐵當時突然通知申請人，不會繼續參與覆核申請。因此，申請人只好獨自申請覆核。有關情況在二零零七年十二月兩鐵合併後也沒有改變。

[方和先生此時離席。]

- (g) 直至最近，情況才取得令人鼓舞的進展。上述九鐵給申請人的信件(註明日期為二零零八年七月二十四日)顯示，申請人鏗而不捨與九鐵進行討論，終於對未來發展達成協議；
- (h) 城規會規劃指引編號 17 就「綜合發展區」地帶分期落實發展訂定指引。舉例來說，九龍站的「綜合發展區」發展分五期進行，每期均由不同的發展商負責，各自有不同的契約條件，整項發展在平台上貫連一起。因此，分期落實「綜合發展區」發展並非罕見，而分期進行發展則可符合指引所訂的所有準則；以及
- (i) 劃設「綜合發展區」地帶的其中一個目的是，促使市區重整，鼓勵殘舊地區進行重建。城規會規劃指引編號 17 要求申請人採取積極的措施，以免因規劃而對發展造成限制。指引亦訂明，沒有獲批准總綱發展藍圖的「綜合發展區」用地，在劃設後的第三年年底，會優先進行檢討。指引清楚訂明，對於並非由單一業權所擁有的「綜合發展區」用地，倘若發展商能夠提出證據，證明確已竭盡所能收購該幅用地的餘下土地以進行發展，但卻無法與土地擁有人達成協議，城規會考慮容許發展計劃分期推行。

45. 王炎明先生借助簡報軟件提出下列要點：

- (a) S1、S2 和 S3 部分分別佔申請地點約 40.4%、7.9% 和 51.7%。首兩個部分屬未開發用地，其餘部分目前為火炭站、毗連路軌和貨運場；
- (b) 樂景街是一條高架道路，約在地面上 12 米，下面則是路軌；
- (c) 九鐵和牛奶有限公司於一九九八年和一九九九年一起向城規會提出兩項申請，要求把用地改劃為「綜合發展區」用地。首宗申請建議地積比率為 6.12 倍及劃設一塊學校用地，但遭小組委員會拒絕；第二宗申請建議地積比率為 4.196 倍及劃設兩塊學校用地，獲小組委員會批准。二零零五年，這宗申請的申請人就用地的擬議總綱發展藍圖向城規會提出第 16 條申請(編號 A/ST/630)。申請所涉擬議發展一半範圍坐落在用地 S1 部分，其餘一半則坐落在 S2 部分，而一些住宅大廈則建議建於貨運場上。城規會根據條例第 17 條進行覆核後駁回該宗申請；
- (d) 申請地點位於九鐵總部、駿景園、銀禧花園和御龍山附近，這些發展的單位總數逾 6 000 個，估計人口超過 21 000 人。截至目前為止，區內並沒有學校，而且只有樂景街設有路旁上落客貨設施；
- (e) 擬議發展有下列規劃效益：
 - (i) 令土地用途更和諧協調；
 - (ii) 在坳背灣街關設一個新的公共交通交匯處及在樂景街關設一個新的小型交通交匯處，以改善火炭站和現有交通交匯處的設施；
 - (iii) 改善樂景街沿路及樂景街與坳背灣街之間的行人流通情況；
 - (iv) 劃設兩塊學校用地(一塊供興建小學，另一塊供興建中學)；

- (v) 提供 7 500 平方米的商用樓面面積，附設泊車設施；
 - (vi) 改善樂景街目前的街景；以及
 - (vii) 提供改善鐵路設施所需的資金；
- (f) 預計申請地點長遠來說會發展成主要的交通樞紐，提供全部所需設施，配合附近一帶人口的需求。這也產生催化作用，促使附近舊工業發展重建作非工業用途；
- (g) 申請地點在設計方面有下列限制：
- (i) 現有貨運場、鐵路線和火炭站在擬議發展施工期間仍須繼續運作；
 - (ii) 行經火炭路的汽車和路軌的火車會造成噪音影響；
 - (iii) 坳背灣街沿路現有工業大廈和貨倉也會造成負面影響；以及
 - (iv) 申請地點 S1 部分南面範圍有一條鋪面渠和一個公用設施專用範圍；
- (h) 鑑於上述限制，擬議發展須分兩期推行：
- (i) S1 部分的發展為第一期發展，平台上將建有四幢住宅大廈，地面水平則會興建一所小學。學校用地佔 S1 部分約 20% 土地，平台內則會闢設一個公共交通交匯處、一所幼稚園和一些商業用途，另有行人連接通道經擬議發展第二期平台連接日後經改善的火炭站；以及
 - (ii) S2 和 S3 部分為第二期發展，平台上將建有四幢住宅大廈和一所中學。由於興建住宅大

廈的支柱和樁柱不可影響火炭站、毗連路軌及貨運場目前的運作，大多數的大廈(第六座除外)必須建於 S2 部分，中學則設於 S3 部分，平台內會闢設一個小型交通交匯處和一些商業用途。平台將闢設一條行人連接通道，直接連接日後經改善的火炭站和擬議發展第一期的平台，並設有一條行人天橋連接九鐵總部和御龍山；

- (i) 正如申請人製備的一些電腦合成照片和實體模型所示，擬議發展只會對該處的景觀造成輕微／中度的負面影響；

[林雲峰教授此時到達加入會議，陳旭明先生此時暫時離席。夏鎂琪女士此時離席。]

- (j) 現行計劃與先前獲批准的地帶改劃申請的計劃比較下，擬議的整體總樓面面積相若。不過，現行計劃的單位數目已經減少 739 個，單位平均面積增加 24.5 平方米。就規劃效益而言，現行計劃較佳，因為當中包括一間幼稚園和增設兩條行人天橋橫過樂景街。現有計劃亦有下列進一步改善／優勝之處：
 - (i) 現行計劃包括一塊地面小學用地，而先前計劃的小學用地則位於平台上；
 - (ii) 現行計劃有兩條車輛出入通道(樂景街和坳背灣街)，而先前計劃則只有一個(僅為樂景街)；
 - (iii) 先前計劃並沒有行人天橋橫過樂景街；
 - (iv) 先前計劃擬建住宅單位的噪音影響達標率為 92%，而現行計劃則為 100%；以及
 - (v) 現行計劃第一期設施齊全，但先前計劃卻不然。

[陳旭明先生此時返回會議席上，邱小菲女士於此時離席。]

46. 李禮賢先生請委員留意文件第 7 段，並對規劃署就申請所作評估作出下列回應：

- (a) 根據城規會規劃指引編號 18A，「綜合發展區」用地的總綱發展藍圖只解決發展一般的問題和提出基本的管制概要。每份總綱發展藍圖實際的落實情況，應遵照城規會施加的規劃許可附帶條件、其後訂定的契約條件和整體的建築圖則；
- (b) 申請人已經在所提交的總綱發展藍圖加入所有相關規定。九鐵現已同意分期進行發展實屬恰當；
- (c) 擬議發展第二期能否落實的不明朗情況，也很大程度因爲九鐵同意分期發展的方法而漸趨明朗；
- (d) 鑑於分區計劃大綱圖及其《說明書》訂定的所有規定，現行計劃已是最理想的方案。《香港規劃標準與準則》訂明，私人發展計劃無須擬備空氣流通評估。申請人已經就第 16 條申請進行一次初步評估，而席上提交的補充資料亦已包括一份更爲詳細的空氣流通評估研究的行政摘要；
- (e) 對於環境保護署署長就覆核申請所提出的意見，申請人頗感詫異，因爲擬議發展會符合交通噪音影響評估；
- (f) 交通問題並非關鍵所在，所涉事宜全都於落實階段考慮；
- (g) 路政署鐵路拓展處總工程師／技術服務反對擬議發展，是基於先前已過時的九鐵諮詢結果而作出；以及
- (h) 現行計劃建議的教育設施，較諸先前核准的地帶改劃申請計劃的爲佳，有關政策局／部門原則上不反對建議。

47. 李禮賢先生和王炎明先生在總結時提出下列各點：
- (a) 申請地點位處高密度發展樞紐，佔有直達火車站的地利，故所申請的擬議發展符合政府集中發展鐵路沿線的政策；
 - (b) 城規會應只考慮整體的發展概念；
 - (c) 駿景園在區內已落成 20 年左右，但樂景街的街景仍沒有顯著改善，而且區內也沒有學校落成；
 - (d) 擬設商業用途主要規劃作服務區內居民。擬議發展的規劃效益眾多，倘駁回申請，實為區內居民的損失；以及
 - (e) 獲核准的總綱發展藍圖是申請人與九鐵磋商的重要依據，為協調落實整塊用地的發展奠下基礎。

48. 一名委員留意到，用地 S1 部分的擬建小學位於坳背灣街的水平，詢問學校會否面向東面和北面現有的工業大廈和貨倉，以及西面和南面擬議發展的平台。沙田、大埔及北區規劃專員許惠強先生指出，教育局局長也關注同樣問題；而環境保護署署長認為，擬建小學和中學均會受超出所訂標準的道路交通噪音所影響。王炎明先生回應表示，現行計劃擬闢設兩所學校，部分是應前教育署要求而設。由於用地有所限制，擬建小學用地的位置其實已最為理想。至於對平台景觀的影響方面，所提交的總綱發展藍圖建議以種植植物的設計來緩解對平台景觀造成的影響。

49. 另一名委員批評說，擬議布局並不理想，因為擬建住宅大廈密度太高，一些大廈更採取單向設計，以緩解交通噪音的影響。這名委員詢問，申請人會否考慮降低發展密度。呂榮梓先生回應指，作為私人發展商，他們在決定物業發展項目的密度、布局和設計時，經常要顧及市場需求和經濟誘因。至於這宗申請，現行計劃已經是申請人可接受的最佳方案。李禮賢先生補充說，申請人於一九九八年建議的計劃的地積比率是 6.12 倍，現行計劃已降至 4.2 倍。由於擬議的總樓面面積並不超過分區計劃大綱圖內指定的最高上限，申請人只是根據分區計劃

大綱圖的規訂提出有關建議。在整體總樓面面積保持不變下，單位數目亦已減少 739 個。

50. 一名委員留意到，雖然計劃的規劃效益令區內居民受惠，但仍有很多居民反對申請。這名委員詢問，申請人對公眾就申請提出的意見是否有回應。李禮賢先生說，公眾對申請提出的意見大致可分為兩組。第一組由九鐵和沙田市地段第 4 號兩個貨倉的擁有人提出，所提意見較為技術性，申請人可以解決；第二組主要由附近居民提出，當中包括御龍山(部分仍在興建中)的業主，所提意見主要與切身利益相關，例如單位現有的開揚景觀。對於申請人而言，這些意見毫不合理，因為這些區內居民應該早已得悉，城規會於二零零零年把用地改劃為「綜合發展區(1)」地帶，申請地點會進行綜合發展／重建。再者，正如較早前簡介所指，擬議發展只會對該處的景觀造成輕微／中度的影響。此外，提意見人不應忽略擬議發展帶來的規劃效益，包括改善目前不符合標準的火炭站及其相關的交通交匯處設施。吳文強先生補充說，很多提意見人其實對所申請的擬議發展有所誤解，這次聆訊讓他們有機會了解更多，包括從規劃效益中的得益。

51. 另一名委員問及九鐵對申請的最新立場。許惠強先生表示，九鐵沒有在給申請人的信件(註明日期為二零零八年七月二十四日)中表示支持申請。主席從信中第二段了解到，九鐵對擬議發展的最新意見仍是不十分正面。李禮賢先生回應說，他們對該信的理解是，九鐵原則上不反對申請。溫仕文先生說，申請人在過去六個星期與九鐵高層有廣泛討論，他們主要關注擬議發展會否對現有路軌和貨運場的運作造成負面影響。

52. 呂榮梓先生在總結時提出下列要點：

- (a) 申請人在過去五年已為發展申請地點做了很多工作；
- (b) 由於有多項用地限制，現行計劃是申請人可接受的最佳方案；
- (c) 分期推行擬議發展屬無可避免；以及

- (d) 如果日後的發展仍不明朗，申請人會考慮放棄用地。這會對申請人造成財政損失，而區內居民也不能受惠於規劃效益。

53. 由於申請人代表沒有進一步意見，委員亦再沒有提出其他問題，主席告知申請人代表聆訊程序已經完成，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。主席多謝申請人代表和規劃署代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

54. 委員大多對申請有所保留，因為擬議發展的密度、布局和設計均不理想。更重要的是，申請人仍未取得九鐵(申請地點另一名相關土地擁有人)的同意。

55. 一名委員說，現行計劃較諸已核准的地帶改劃申請的計劃為差，尤其是擬建小學唯一的通道途經火炭工業區的坳背灣街。本年較早前，有一宗第 12A 條的申請，擬把沙田市地段第 4 號現有兩個貨倉用地改劃作其他用途。這名委員說，規劃署可考慮把該塊用地納入「綜合發展區(1)」地帶，以便進一步提升發展潛力，同時消除用地現有的限制。另一名委員同意這項意見。主席表示可把這項建議交給規劃署進一步研究。

56. 經進一步商議後，城規會決定駁回覆核申請，理由如下：

- (a) 「綜合發展區(1)」地帶的規劃意向，是為整個地區進行綜合發展／重建。申請人沒有提交足夠資料，以證明建議的分期發展不會偏離以綜合形式發展整塊用地的規劃意向；
- (b) 擬議發展的設計和布局均不理想。申請人沒有提交足夠資料，以證明擬議發展在整體布局、通道安排／行人流通和關設政府、機構或社區及交通設施方面，可以完全融合。住宅大廈的分布過於稠密，體積也過大。申請人沒有提交足夠的資料，以證明擬議發展不會對該區造成「屏風效應」；

- (c) 申請人沒有提交足夠的資料，以證明擬議發展不會對東鐵火炭站、毗連路軌和貨運場的運作造成負面影響；
- (d) 申請人沒有提交足夠的資料，以證明擬議發展不會對附近發展的視覺、環境、交通、景觀和空氣流通造成負面影響；以及
- (e) 擬設政府、機構或社區及公共交通交匯處設施的設計與位置均不理想。申請人沒有提交足夠的資料，以證明擬設政府、機構或社區及公共交通交匯處設施可按計劃如期落實。

[簡松年先生和趙慰芬女士此時返回會議席上，劉志宏博士和李慧琮女士此時暫時離席，林雲峰教授、吳祖南博士和陳家樂先生此時離席。]

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-PS/278

在劃為「鄉村式發展」地帶的元朗屏山坑尾村第 122 約地段第 429 號、第 431 號(部分)、第 436 號(部分)、第 437 號、第 438 號、第 446 號(部分)、第 447 號(部分)及第 449 號餘段(部分)闢設臨時私家車、貨車及旅遊車公眾停車場

(為期三年)

(城規會文件第 8144 號)

[聆訊以廣東話進行。]

簡介及提問部分

57. 規劃署屯門及元朗規劃專員陳偉信先生及下列申請人和代表此時應邀出席會議：

鄧志學先生 - 申請人
劉德先生] 申請人代表
張明麗女士] 申請人代表

58. 主席歡迎上述人士出席聆訊，並解釋聆訊的程序。主席邀請屯門及元朗規劃專員陳偉信先生向委員簡介這宗申請的背景。

59. 陳偉信先生借助一些圖則，按文件詳載的內容簡介這宗覆核申請，並提出下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，以便把申請地點用作臨時私家車、貨車及旅遊車公眾停車場，為期三年。在《屏山分區計劃大綱核准圖編號 S/YL-PS/11》上，申請地點劃為「鄉村式發展」地帶；
- (b) 申請地點佔地約 12 829 平方米。二零零八年一月，當局向有關的土地擁有人發出多份有關違例停泊車輛的強制執行通知書。在通知書於二零零八年四月的限期屆滿後，申請地點已被清理及空置；
- (c) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)拒絕有關申請的理由，載於文件第 1.2 段；
- (d) 申請人為支持這宗覆核申請而提出的理據，撮錄於文件第 3 段，包括：
 - (i) 城規會自一九九九年以來共四度批准同一宗擬作公眾停車場的申請。自此之後，申請地點一直用作公眾停車場，服務村民及旅遊人士。申請地點四周的環境並無出現改變；
 - (ii) 有關通道自一九九九年八月起已經存在。只有坑頭村及坑尾村的居民才可使用申請地點泊車。根據《香港規劃標準與準則》，這兩

條鄉村應設有約 430 個泊車位。申請人只申請設置 245 個車位；

- (iii) 坑頭村及坑尾村位置偏遠，遠離西鐵天水圍站及輕鐵站，所以很多村民都駕駛私家車出入，泊車需求甚大；
 - (iv) 爲了加強行人安全，通往坑頭村及坑尾村的通道沿線裝設有欄杆。該停車場自一九九九年開始運作以來，從沒有發生交通意外。申請人會豎立路牌，限制車速，並在車輛通道的適當位置劃上行人過路處；
 - (v) 爲了減低滋擾，靠近村口的車位只會預留供私家車使用；
 - (vi) 由於申請地點與屏山文物徑(文物徑)的觀光地點非常接近，因此適合供本地旅行團的旅遊車停泊；以及
 - (vii) 有關申請獲得鄉事委員會、村代表及一名區議員的支持；
- (e) 爲支持這宗覆核申請，申請人亦提交一套資料，回應政府部門及公眾就申請提出的意見，以及一些由村民及旅遊車司機爲支持這宗申請而遞交的信件；
- (f) 政府部門的意見－運輸署助理署長／新界認爲除非在通往申請地點的通道(闊 3.5 米及長 80 米)任何一端起計 60 米以內設置避車處，否則該通道並不適合雙程行車；然而，即使設有避車處，長車(包括貨車及旅遊車)使用該道路，亦不理想，因爲在道路沿線倒車時，駕車者視線會受阻礙。環境保護署署長不支持這宗申請，因爲申請地點附近和通道沿線有易受影響用途，預料會對環境造成滋擾。其他有關的政府部門不反對這宗覆核申請，或對這宗申請沒有負面意見；

- (g) 在法定公布期內共接獲三份公眾意見書，分別由兩名上章圍村民及坑美村一批村民提交。提意見人反對這宗申請，主要原因是擬議公眾停車場已對行人的安全構成危險，以及對環境造成滋擾；以及

[劉志宏博士及李慧琼女士此時返回議席。]

- (h) 規劃署的意見－規劃署不支持這宗覆核申請，理由詳載於文件第 7 段。為解決環境方面的關注事宜，當局在上兩次就申請地點批給的臨時規劃許可，均附加一項附帶條件，禁止停泊重量達 5.5 公噸或以上的貨車、旅遊車、貨櫃車及拖架。該兩次規劃許可均因未能履行這項附帶條件而遭撤銷。地政總署元朗地政專員曾接獲毗鄰申請地點的兩塊用地(第 122 約地段第 435 號 A 及 B 分段)內的小型屋宇申請。元朗地政處正積極處理其中一宗申請，另一宗則列入輪候名單內。運輸署助理署長／新界及環境保護署署長已就擬議停車場對交通及環境的影響表示關注。小組委員會於二零零六年基於同類理由拒絕了先前三宗作同類用途的申請，而規劃情況並無出現改變。《香港規劃標準與準則》清晰列明，泊車標準應靈活應用，並顧及其他因素，包括附近有沒有公共交通工具及公眾停車場。有鑑於此，西鐵天水圍站與坑頭村及坑尾村只相距 375 米，而輕鐵站則與有關鄉村距離約 500 米。屏廈路西面近橋發街有旅遊車停車場。

60. 主席告知委員，申請人已提交由康樂及文化事務署和古物及古蹟辦事處聯合發出與文物徑有關的小冊子。有關小冊子已在會上呈交委員參考。

61. 主席繼而請申請人及其代表闡述這宗申請。

62. 劉德先生運用一些圖則及圖片，提出下列要點：

- (a) 申請人是屏山鄧氏宗族的原居村民，亦是鄧族祖／堂的司理之一；

- (b) 屏山鄧族先前在該區擁有大量土地。由於興建公路及西鐵而須徵收土地，以及過往缺乏完整的鄉村規劃，因此村民進出區內現有的鄉村，主要經由連接屏廈路的道路／路徑，而這些道路／路徑並不符合標準；
- (c) 申請地點由鄧族擁有，鄧族已明白有關地點不能進行任何小型屋宇發展；
- (d) 通往申請地點的通道闊約 3.5 米，包括行人通道，該行人通道設有欄杆，與行人車道分隔。自從申請地點的停車場於一九九九年運作以來，從沒有發生交通意外，即使鄉村範圍內發生火警時，消防車使用該道路亦沒有困難；
- (e) 由於坑頭村及坑美村位置偏遠，加上許多村民現時在附近地區居住，因此確實有需要在區內提供一個大型停車場，服務村民。此外，如鄧氏宗祠舉行祭祖、慶祝、各種儀式及聚會特別活動，泊車需求便會大增。由於部分村民是貨車司機，有需要提供貨車泊車位。他們需要設於家園附近的泊車位；
- (f) 由於申請地點鄰接文物徑，亦有需要為旅遊車提供車位，方便更多旅客參觀文物徑。按照文物徑內一些景點的開放時間，旅遊車一般不會在上午十時前抵達並於下午四時後離開。要是沒有停車場，每輛旅遊車便須多行走兩趟，在申請地點落客後離開，然後返回接載乘客；
- (g) 現時位於橋發街附近的旅遊車停車場，距離文物徑頗遠。旅遊車乘客在屏廈路下車後須橫過屏廈路，此舉可能會對行人的安全構成問題。這點可解釋為何旅遊車停車場的使用率偏低，而星期日進行的一次實地視察中發現有此情況；
- (h) 據某星期日的觀察發現，有許多旅遊車在文物徑附近的一條單線雙程行車馬路落客，此舉不僅影響道路安全，亦會導致交通擠塞；

- (i) 申請人已進行調查，結果顯示上章圍及坑美村的村民沒有就申請提出反對。申請人估計城規會所接獲的三份公眾意見書均由附近停車場的營運商提交。此外，倘村民反對這宗申請，則城規會應接獲更多意見書；
- (j) 《香港規劃標準與準則》所載列有關村屋的泊車規定，須予尊重及遵守；
- (k) 申請地點是先前四宗獲批給許可的申請所涉土地。鑑於一名立法會議員反對第三宗申請，最近兩次批給的規劃許可均附加一項附帶條件，禁止停泊重量達 5.5 公噸或以上的貨車、旅遊車、貨櫃車及拖架。現時這宗申請則沒有接獲該名立法會議員的反對；
- (l) 根據城規會二零零三年二月十四日考慮第二宗申請時所擬備的會議記錄，委員大致上同意，由於許多旅客均乘搭旅遊車抵達申請地點，應如申請人的建議，准許在申請地點停泊私家車、貨車及旅遊車；以及
- (m) 希望當局就有關的申請批給為期三年(而非一年)的臨時規劃許可。否則，申請人須在六個月內提出續期申請。

63. 一名委員詢問，倘城規會拒絕這宗申請，旅遊車是否仍可進入申請地點，或即使批准申請，也不得在申請地點停泊旅遊車。屯門及元朗規劃專員陳偉信先生回答說，在上述兩個情況下，旅遊車仍獲准進入申請地點。他重申運輸署助理署長／新界所提出的意見，即現有通道不適宜雙線行車，此外，即使提供避車處，亦不適合長車(包括貨車及旅遊車)使用。主席詢問，既然就交通提出這些關注事項，為何先前的申請會獲批准。陳偉信先生解釋，運輸署助理署長／新界並沒有就早期提交的申請提出這些意見。劉德先生強調，倘禁止在有關地點停泊旅遊車，則每輛運載旅客往文物徑的旅遊車便須多走兩趟。同一名委員再問，倘旅遊車和貨車不准停泊在有關地點，是否

可豎立路牌，禁止這些車輛進入通道。陳偉信先生表示，有關事宜視乎運輸署的意見而定。

64. 同一名委員亦詢問，在申請地點停泊車輛是否須徵收費用。鄧志學先生回答說，他們從沒有向原居村民的車輛及運載旅客遊覽文物徑的旅遊車徵收費用。迄今，只有非原居村民的車輛才須繳交泊車費。

65. 主席詢問，在一條單線道路上，車輛如何雙線行車。劉德先生說，該條道路兩端的駕駛視線非常清晰，而車輛司機在視野清晰時才會駛入該道路。一名委員詢問，通道沿線是否設有欄杆，劉德先生說整條通道設有欄杆。鄧志學先生補充說，政府是應村民的請求在該路設置欄杆。

66. 主席詢問，環境保護署署長是否鑑於最新的規定，因而對環境方面的事項表示關注。陳偉信先生引述文件第 7.2 段，表示環境保護署署長主要基於環境保護署發出的《處理臨時用途及露天貯存地點的環境問題作業指引》提出關注事項(即倘泊車地點位於最接近的住宅樓宇的 100 米範圍內；或預計部分或所有有關的重型車輛會在最接近的住宅樓宇 50 米範圍內的通路上行駛，則不應就會造成大量交通的臨時用途批給規劃許可。)陳先生進一步說，環境保護署署長於二零零六年就第三宗申請提出意見時，首度就有關的停車場對環境的影響表示關注。為解決這項關注事宜，規劃許可附加一項規劃許可附帶條件，禁止停泊重量達 5.5 公噸或以上的貨車、旅遊車、貨櫃車及拖架。劉德先生並不贊同陳先生所提出的這一點。他說有關指引於二零零一年首次頒布，環境保護署署長所提出的這類意見可於大部分相同或同類的申請找到。

67. 一名委員引述一份公眾意見書所夾附有關通道的一些照片(文件附件 H3)，詢問規劃署是否有該道路狀況的最新資料。陳偉信先生展示二零零八年七月十七日拍攝的一些照片，照片上標示了有關通道不同路段的闊度。他解釋通道的狀況符合規定，並無已毀壞的欄杆。

68. 由於申請人及其代表沒有提供進一步意見，委員亦再無其他提問，主席告知他們覆核聆訊程序已經結束，城規會會在他們離席後進一步商議有關申請，稍後會通知申請人城規會的

決定。主席多謝申請人、申請人代表及規劃署代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

69. 由於運輸署助理署長／新界關注與通道有關的問題，兩名委員對這宗申請有所保留，特別是通道部分路段的闊度只有2.9米。

70. 基於下列理由，許多其他委員認為應從寬考慮這宗申請：

- (a) 文物徑是香港受歡迎的旅遊景點之一，有需要提供一個合適及位置便利的旅遊車停車場；
- (b) 使用旅遊車遊覽文物徑的做法應予支持。本地遊客倘選乘私家車進入文物徑，或會導致交通擠塞；
- (c) 通往申請地點通道的現有狀況可予容忍。有關通道已設有欄杆，把行人通道和行車通道分隔；以及
- (d) 申請地點自一九九九年已用作停車場。迄今，通道並無發生交通意外。倘不准旅遊車停泊在申請地點，每輛旅遊車便須多行走兩趟。

71. 委員大致上同意，長遠而言，有需要擴闊通道，而相關的政府部門須研究有關事宜。一名委員建議考慮在道路入口豎立路標，向司機顯示道路的最低闊度，作為臨時措施。

72. 委員大致上同意批給較短(為期一年)的規劃許可有效期，以便密切監察有關情況。

73. 經進一步商議後，城市規劃委員會(下稱「城規會」)決定按照申請人向城規會所提交申請的內容，批准這宗覆核申請。這項規劃許可屬臨時性質，為期一年，有效期至二零零九年七月二十五日止。這項規劃許可須附帶下列條件：

- (a) 在規劃許可有效期內任何時間，不得在申請地點停泊／停放並未根據《道路交通條例》獲發有效牌照的車輛；
- (b) 在規劃許可有效期內任何時間，不得在申請地點停泊重型車輛(包括貨櫃車及貨櫃車拖架)；
- (c) 在規劃許可有效期內，不得於晚上十一時至翌日早上七時在申請地點作業；
- (d) 在規劃許可有效期內，為美化環境而在申請地點栽種的植物(包括更換枯萎樹木或彌補失去的樹木)必須時刻妥為護理；
- (e) 在規劃許可有效期內，申請地點的現有排水設施須予保養；
- (f) 一如申請人所建議，改善申請地點的路牌，而有關情況必須符合運輸署署長或城規會的要求；
- (g) 在批給規劃許可之日起計三個月內(即在二零零八年十月二十五日或之前)，提交根據先前規劃申請編號 A/YL-PS/266 在申請地點設置的現有排水設施的狀況記錄，而有關記錄必須符合渠務署署長或城規會的要求；
- (h) 在批給規劃許可之日起計三個月內(即在二零零八年十月二十五日或之前)，在申請地點設置九公升水劑／三公升乾粉滅火筒，而有關設施必須符合消防處處長或城規會的要求；
- (i) 如在規劃許可有效期內沒有履行上述規劃許可附帶條件(a)、(b)、(c)、(d)、(e)或(f)項的任何一項，現時批給的許可即會停止生效，並會即時撤銷，不再另行通知；

- (j) 如在指明日期當日仍未履行上述規劃許可附帶條件 (g) 或 (h) 項的任何一項，現時批給的許可即會停止生效，並會於同日撤銷，不再另行通知；以及
- (k) 在這項規劃許可有效期屆滿後，把申請地點恢復原狀為美化市容地帶，而有關狀況必須符合規劃署署長或城規會的要求。

74. 城規會亦同意告知申請人下列事宜：

- (a) 批給較短的規劃許可有效期(即為期 12 個月)，是為瞭監察申請地點的情況；
- (b) 在申請地點展開申請用途前，應已先取得規劃許可；
- (c) 與申請地點相關擁有人解決關於這項發展的任何土地問題；
- (d) 留意地政總署元朗地政專員的意見，即申請人須向元朗地政處申請短期豁免書，以便把申請地點的違例情況納入規管，否則元朗地政處會考慮向註冊擁有人採取適當的管制行動；
- (e) 留意屋宇署總屋宇測量師／新界西的意見，即屋宇署可根據《建築物條例》第 24 條，清拆申請地點的違例構築物。批給這項規劃許可，不應理解為根據《建築物條例》及相關規例，當局不會對在申請地點的現有違例構築物作出追究。一旦發現違例情況，屋宇署可根據上述條例或其他成文法則，採取適當的行動。倘擬進行任何新工程，包括搭建任何臨時構築物，均須提交正式申請，以供核准；
- (f) 留意康樂及文化事務署古物古蹟辦事處的意見，即有關發展不得涉及地面挖掘工程；以及

- (g) 採取環境保護署發出的《處理臨時用途及露天貯存地點的環境問題作業指引》所載的環境緩解措施，以盡量減少可能對環境造成的滋擾。

[馬錦華先生此時離席。]

議程項目 7

[閉門會議]

《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/21》初步考慮反對
(城規會文件第 8137 號)

[會議以廣東話進行。]

[備註－主席表示有關項目是閉門會議項目，不會開放予公眾觀看，因為所涉的分區計劃大綱圖是在《2004年城市規劃(修訂)條例》實施前公布的。而有關項目涉及會議記錄的第 75 至 83 段。]

議程項目 8

[公開會議]

其他事項

[會議以廣東話進行。]

84. 議事完畢，會議於下午二時結束。