

tpbpd/PLAND

寄件者: tsz lun mak [REDACTED]
寄件日期: 2025年11月09日星期日 19:43
收件者: tpbpd/PLAND
主旨: 就紅磡分區計劃大綱草圖(擬定圖則編號 S/K9/29)作出申述
類別: Internet Email

Submission Number:
TPB/R/S/K9/29-S37

致城市規劃委員會:

就紅磡分區計劃大綱草圖(擬定圖則編號 S/K9/29)作出申述

申述人全名: Mak Tsz Lun

身份證首四位: [REDACTED]

本人就標題所示之大綱草圖提出申述。

本人了解規劃申請文件中有關建築物佈局僅供參考之用。在此前提下，本人**反對有關提議修訂項目「A」**-把位於庇利街及浙江街交界處的一幅用地由「政府、機構或社區」地帶及「其他指定用途」註明「污水處理廠」地帶改劃為「住宅（甲類）9」地帶，並訂明建築物高度限制。

首先，根據 2025 年 7 月 24 日的九龍城區議會錄音，市區重建局（市建局）代表在向區議會匯報該項目時，承諾該項目的收益現金流並不影響市建局對十三街收購重建計劃的決策。因此，**不應將該項目與距離約 1 公里外的十三街項目進行捆綁考慮**，反而應更注重該項目為周邊社區帶來的影響。

本人提出反對的理由如下：

一、交通嚴重超負荷

交通影響評估所採用的模型假設區內道路沒有違泊或非法上落客和貨物情況，但這與實際情況完全不符。**該區並非單純住宅區，亦屬旅遊活動頻繁的地段。**該地位置特殊，沿紅磡道、紅磡繞道及梳士巴厘道便能抵達尖沙咀星光大道，車程僅約 7 分鐘，因此，許多旅行社安排遊客前往該地餐廳用餐、藥房購物、零售買珠寶及手信，或參觀北帝古廟，體驗文化和古蹟的魅力。**大量旅遊巴**每日於早午晚時段在區內違法停泊，**嚴重影響交通**。報告所稱道路暢通也與現實不符，現時，在假日前夕（如星期五）繁忙時段（下午 6 時 30 分至 8 時）在 J3 及 J6 交匯處已出現交通擠塞，大量車輛經浙江街、紅磡道到紅磡繞道往尖沙咀方向行駛，惟在交通評估報告中毫無反映。報告未有檢視上述交通擁塞的狀況，建議的路口改善措施並不全面，整份報告未能準反映現況及未來交通負荷。

二、缺乏連接海濱的交通設施考慮

市建局聲稱發展可促進市民親海，但此舉同時會吸引更多旅客前來。然而方案中並無設置旅遊巴上落客區。區內現時違泊情況嚴重，特別是庇利街及崇安街一帶，如嘉樂軒等團餐食肆及藥房珠寶店造成大量旅遊巴違泊，報告未有審視該項目對區域旅遊巴擁擠之潛在問題。市建局曾於區議會建議旅

□Urgent □Return receipt □Expand Group □Restricted □Prevent Copy

客巴於其他市建局鄰近發展項目的新停車場下車，步行 300 米（5 分鐘）至海濱，此安排於夏季酷暑或冬季強風中極不合理，在烈日或寒風下，導遊及旅客根本不可能接受此不便安排。現時，即使九龍城政府合署旁臨時停車處提供臨時停車處，供導遊及旅客步行至餐廳嘉樂軒，步行僅 150 米需時 2 分鐘，旅遊巴仍多為方便直接於崇安街上違泊，方便迅速進入食肆。市建局就該項目缺乏正式上落車位必然使浙江街及崇平街出現違泊情況，於 2025 年 7 月 28 日九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組會議上，有成員亦明確要求市建局考慮旅遊巴上落安排，主席亦有要求市建局在項目發展上不應為現有社區加重交通負荷及違泊問題，但市建局代表並未回應，提交上城市規劃委員會的規劃報告亦沒有更新著墨。如此重大問題未在規劃報告或方案中有充分考慮，反映市建局有意迴避問題。市建局作為政府資助組織，不應令交通問題留給其他政府部門多年後處理，而市建局於項目落成後卻能抽身而退，令社區承擔惡果。市建局作為項目提倡者製造社會問題後卻能推卸責任，實屬荒謬，令人難以接受。懇請城規會用行政權力，嚴格要求市建局重新評估及完善交通方案。

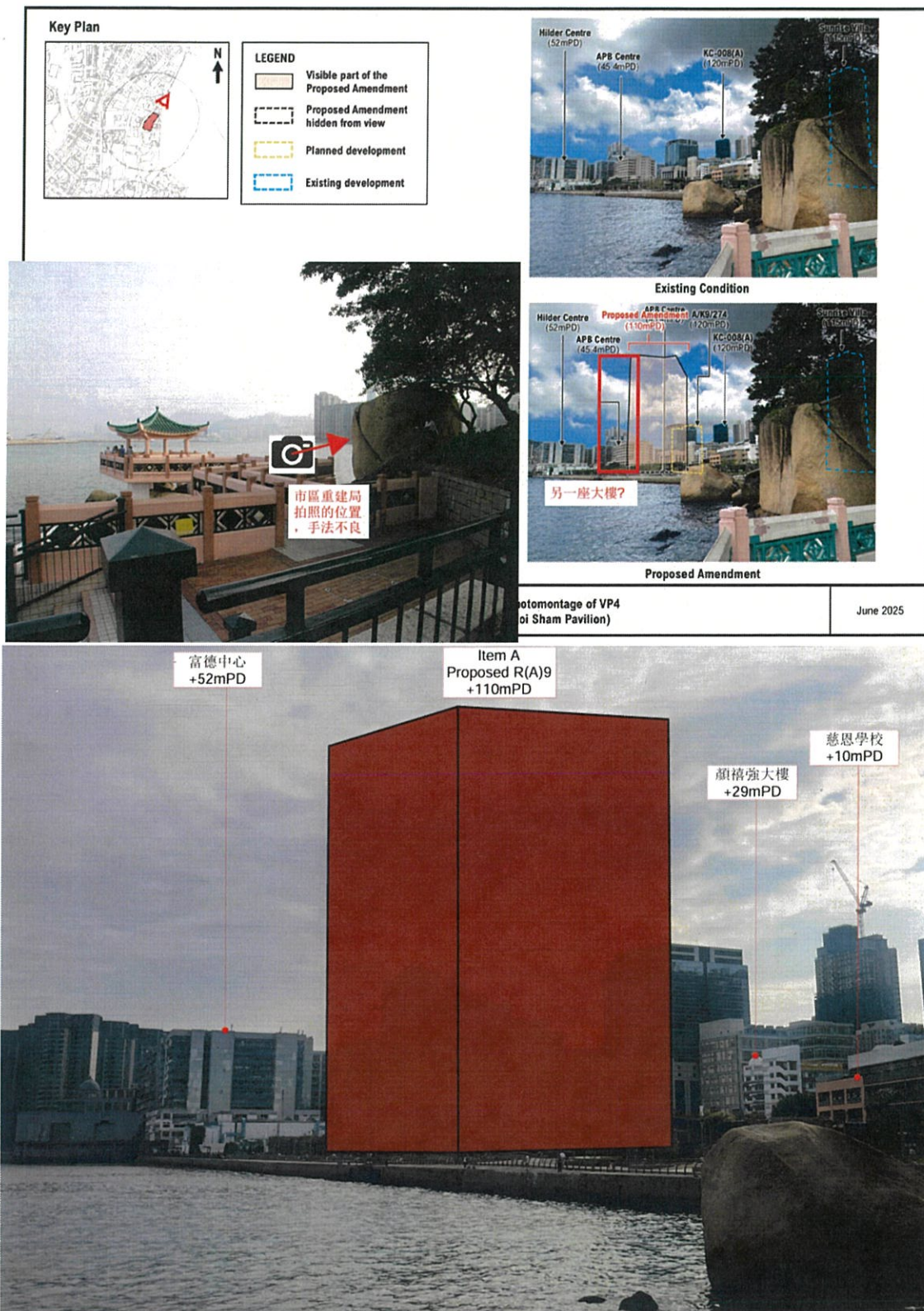
三、區內車位嚴重不足

現有臨時停車場於晚間停放逾 40 部旅遊巴、校巴及逾 40 輛私家車。此外，衛安有限公司的運鈔車也長期在夜間停泊於紅磡道和崇平街，佔用了崇平街的一條行車線。市建局至今未提出安置方案，未有交代如何安置現有車輛的停泊，在沒有清晰方案下收回現有臨時停車場只會造成社會混亂，加劇社區違例泊車問題。市建局於 2025 年 7 月 24 日九龍城區議會和 7 月 28 日九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組會議被議會者提問此問題，市建局未有正面回應此問題，甚至未能提供初步解決方案。7 月 28 日九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組的主席要求市建局代表積極思考方案，遺憾地市建局於 8 月 15 日在都會規劃小組委員會會議簡介項目時亦未能交代任何方案，反映該問題未獲妥善處理。

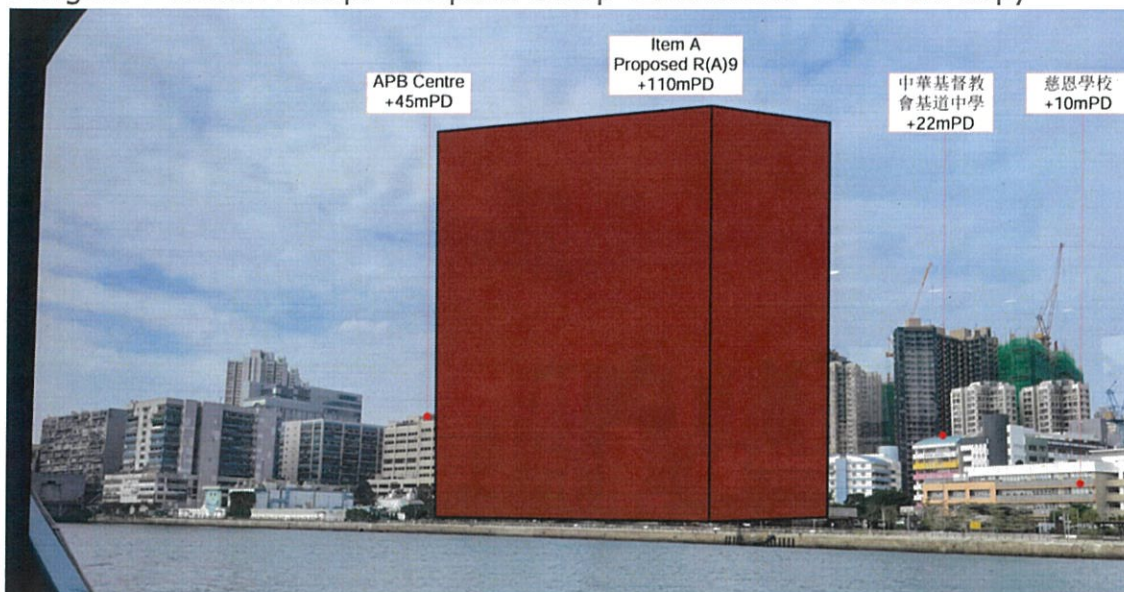
四、視覺影響評估具誤導性

市建局提交的視覺影響報告具誤導性。例如觀景點 VP4 的相片，拍攝位置選於海心公園通往海心亭的天橋中段，以右側巨石特意遮擋 1.3 公頃平坦的海心公園平地，刻意淡化建築物對視覺的壓迫。實際上，海心亭為公眾常聚集之處，市民主要於海心亭停留休憩，從該角度觀看可明顯見到建議建築對景觀造成的顯著負面影響，具嚴重視覺衝擊。此外，模型合成圖中的建築比例被刻意縮小，在平面圖上住宅大樓位於煤氣檢管站旁邊，但模型合成圖中的其位置沒有構想建築物，建築物體量不符，是一張失真的模型合成圖。

□Urgent □Return receipt □Expand Group □Restricted □Prevent Copy



另一張圖（圖 4.9）的拍攝點位於土瓜灣避風塘中央，只有漁業人士會從該位置觀景，故此該視點不具代表性，普通公眾並不會從該角度觀賞；真正具代表性的視點應為北角—九龍城渡輪航線途中的視角，該處可清楚觀察到+110 米主水平高程建築對周邊環境造成突兀且不協調的視覺衝擊。



五、建築高度過高

擬建建築物高度達+110 米主水平基準上，根據屋宇署、地政總署及規劃署聯合作業備考編號 JPN8 - 推廣環保及創新的樓宇鼓勵措施進一步促進建築物採用「組裝合成」建築法的措施，採用「組裝合成」建築法可在已核准的高度限制下獲准額外增加 4%。市建局作為行業龍頭機構，以及參考市建局近年項目，均有採用「組裝合成」建築法，因此有理由相信市建局有相當大機會在此項目採用「組裝合成」建築法，故此此項目的樓宇高度有相當大機會達致+114.4 米，此高度明顯高於周邊建築物（約+22 至+50 米），與毗鄰的 1.3 公頃平地海心公園極不協調。此項目距離海岸不足 50 米，屬海濱第一層地段，將完全阻擋背後所有建築物視線。現有紅磡海濱第一地段的臨海建築物如中國人壽中心、都大中心等僅限+40 和+75 米，形成向內遞升的視覺層次，而市建局此項目高度破格，平地一聲雷，突兀且破壞城市景觀。懇請城規會重新審視該項目的建築物高度限制。

六、地積比過高、體量過大

本項目的可行性研究及所擬備的假定計劃("notional scheme")，包括模型合成圖，均於 2025 年 9 月前完成，尚未考量地政總署最新地政處作業備考編號 9/2025 - Gross Floor Area Exemption Arrangement for Aboveground Parking Spaces in Private Developments。地政處最新作業備考編號 9/2025 號對地面以下的停車位及其附屬設施，以及地面以上任意兩層的停車位及相關附屬區域，給予 100% GFA 豁免，額外樓層（即不屬於前述兩層的地上停車樓層）及其附屬區域經地政總署署長書面批准後，這些「額外樓層」的地上停車位及相關附屬區域亦可獲 100% GFA 豁免。此項變動必將增大項目實際體量，加上上述 JPN8 組裝式建築（MiC）樓面可獲 10% GFA 豁免以及 3100 平方公尺的 G/IC 設施不納入地積比計算，最終建築物實際體量將遠大於市建局現提交模型合成圖的模擬方案。以地積比 8 倍發展該項目，勢必對社區景觀造成不可逆轉的負面影響。懇請城規會重新審視該項目的地積比率。

七、未處理煤氣設施與地下公用設施風險

該地僅獲渠務署提供「通行權」，未與煤氣公司協調處理鄰近煤氣檢管站安全和運作問題。整個可行性研究並無見煤氣公司參與，更沒有公用設施影響評估 Utility Impact Assessment。煤氣檢管站涉及易燃物質，可能需要緊急車輛通道，而且該項目亦可能阻礙煤氣公司日常作業。此外，市建局甚至未確認地下煤氣管道位置。缺乏公用設施安全評估下，不合適在該地區貿然推行改劃住宅發展，此

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy

舉存在重大安全隱患。

基於以上理據，懇請城規會要求市建局重新檢視整項計劃，全面評估現有及潛在的交通、視覺、停車及公用設施風險，並在充分顧及社區整體利益後，方考慮規劃申請。

祝
鈞安

市民
麥先生