

二零一二年七月二十七日舉行的城市規劃委員會
第 1016 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
周達明先生

黃遠輝先生 副主席

馬錦華先生

陳祖楹女士

鄒桂昌教授

陳仲尼先生

張孝威先生

霍偉棟博士

符展成先生

何立基先生

何培斌教授

許智文教授

劉智鵬博士

劉興達先生

劉文君女士

李美辰女士

李偉民先生

梁慶豐先生

梁宏正先生

盧偉國博士

陸觀豪先生

邱浩波先生

邱榮光博士

環境保護署副署長

黃耀錦先生

民政事務總署助理署長(2)

許國新先生

地政總署署長

黃仲衡先生

規劃署署長

梁焯輝先生

規劃署副署長／地區

李志苗女士

秘書

因事缺席

黃仕進教授

陳漢雲教授

黃令衡先生

黎慧雯女士

林光祺先生

李律仁先生

馬詠璋女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)

王明慧女士

列席者

規劃署助理署長／委員會

謝建菁女士

總城市規劃師／城市規劃委員會

盧惠明先生

高級城市規劃師／城市規劃委員會

區晞凡先生

議程項目 1

[公開會議]

通過二零一二年七月十三日第 1015 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零一二年七月十三日第 1015 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

[會議以廣東話進行。]

2. 是次會議並無續議事項。

港島區

議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20》的
申述和意見

(城規會文件第 9143 號)

[聆訊以廣東話及英語進行。]

R1 至 R284 及 C1

3. 下列委員已就此議項申報利益：

何立基先生

- 與其配偶在杏花邨共同擁

有一個單位及一個車位

符展成先生

- 與數個發展商有業務往來，而有關發展商已提名代表出任香港地產建設商會（下稱「地產商會」）(R1)轄下執行委員會的成員

何培斌教授

- 香港中文大學僱員，而該校是就柴灣分區計劃大綱圖（下稱「分區計劃大綱圖」）的檢討工作進行空氣流通評估的顧問

4. 主席表示，地產商會(R1)已就柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20 提交申述，而杏花邨涉及申述事項。委員同意何立基先生涉及直接利益，因此應請他就此議項暫時離席。由於地產商會(R1)的成員眾多，而符展成先生並無涉及 R1 提交的申述，因此委員同意符先生可留在會議席上。此外，委員備悉何教授並無參與空氣流通評估，並同意他可留在會議席上。

[何立基先生此時暫時離席。]

簡介和提問部分

5. 主席表示，當局已給予其他申述人足夠時間的通知，邀請他們出席聆訊，但他們均已表明不出席聆訊或沒有回覆。由於當局已給予申述人足夠時間的通知，故此委員同意在他們缺席的情況下進行聆訊。

6. 下列規劃署的代表、申述人、提意見人及他們的代表此時獲邀出席會議：

林樹竹女士

- 規劃署高級城市規劃師／
港島

周日昌先生 - 規劃署高級城市規劃師／
城市設計及園境

鄧保君女士 - 規劃署城市規劃師／港島

吳比輝先生 - 規劃署工程師／跨界基建
發展

R1－地產商會

李禮賢先生]
潘富傑先生] 申述人的代表
Ms. Chloe Ballantine]

R2 及 C1－謝國威

謝國威先生 - 申述人及提意見人

R3－唐偉源

唐偉源先生 - 申述人

R5－李鎮強

R66－Tong Shui Fun

李鎮強先生 - 申述人及 R66 的代表

R72－黎家寶

黎家寶女士 - 申述人

R96－Lee Chi Keung

Mr. Lee Chi Keung - 申述人

R181－曹耀東

曹耀東先生 - 申述人

R233－Ma Chun Sing, Allen

Mr. Ma Chun Sing, Allen - 申述人

R283－SMC 投資有限公司

翁國基先生]
方秋南先生]

黃建業先生]	
葉熾蘭女士]	申述人的代表
陳振鳴先生]	
羅家賢先生]	
林凱章先生]	

7. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊程序。他繼而邀請規劃署高級城市規劃師／港島向委員簡介申述的背景。

8. 委員備悉下列文件已在會上呈交：

(a) R1 提交的補充資料，內容涉及高等法院最近就啟德大廈作出的裁決，以及由 R1 提出的替代建議，即申述人在履行屋宇署頒布的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》第 APP-151 及 152 號所載的《可持續建築設計指引》的規定後，有當然權利把分區計劃大綱圖所准許的整體建築物高度限制放寬 20 米(下稱「R1 的替代建議」)；以及

(b) 九封內容劃一的信件，分別由蜆壳電器控股有限公司、誠興企業有限公司以及受《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20》影響的一群人士提交，支持 R283 促請城市規劃委員會(下稱「城規會」)撤銷為分區計劃大綱圖上「其他指定用途」註明「商貿」地帶訂定的 12 倍地積比率限制，以及主水平基準上 120 米的建築物高度限制。

9. 林樹竹女士借助投影片，按文件詳載的內容陳述下列要點：

背景

(a) 二零一二年一月二十日，《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20》根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 7 條展示，以供公眾查閱。圖則所收納的修訂項目主要涉及三方面，即為各個地帶訂定建築物高度限制；為「工業」、「其他指定用途」註明

「商貿」、「綜合發展區(1)」以及「其他指定用途」註明「香港鐵路綜合發展區」地帶訂定地積比率／總樓面面積限制；以及提出其他改劃用途地帶的修訂建議。在展示期內，當局共接獲 284 份申述及一份意見；

空氣流通評估

- (b) 當局在訂定建築物高度限制前，已在該區進行空氣流通專家評估，藉以為柴灣區現有的風環境進行評估，以及就依循建築物高度限制興建的發展項目對行人風環境可能造成的影響進行定質評估，包括找出受關注地區，並建議可行的措施，以解決潛在的問題。有關空氣流通評估指出，該區全年的盛行風是東北風及東風，而夏季的盛行風則主要由西南面、南面、東南面至東面吹來。南面的谷風穿過歌連臣山及砵甸乍山的山路，再經山谷滲進該區。為了促使空氣通過西南至北向及東北至西南向的主要風道(有關風道於空氣流通評估內確定)，當局已在分區計劃大綱草圖上指定三塊非建築用地(分別位於興民邨、康民街及翠灣邨)，並在翠杏街及利眾街劃設兩道建築物間距；

公眾諮詢

- (c) 當局在展示《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20》後，曾於二零一二年三月就擬議修訂兩度諮詢東區區議會。此外，當局於二零一二年三月舉行地區諮詢論壇。在有關會議上提出的意見及規劃署的回應已撮錄於文件第 2.3 段。主要意見如下：

東區區議會

- (i) 杏花邨範圍的建築物高度限制應減至低於 50 米；
- (ii) 把現時高度為主水平基準上 193 米的藍灣半島的建築物高度限制訂為主水平基準上 140 米，會影響有關用地的重建潛力及闢設海濱長廊事宜；

[鄒桂昌教授此時到達參加會議。]

- (iii) 把中華巴士車廠舊址的地積比率訂為 12 倍，以及把其建築物高度限制訂為主水平基準上 140 米，會導致出現體積龐大的建築物，並造成屏風效應。因此，當局應把建築物高度限制訂為主水平基準上 25 米，並採用現時的地積比率或 6 倍的地積比率；
- (iv) 把柴灣工廠大廈用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米實屬過高，會導致發展商在該用地興建屏風樓，令人車爭路的情況惡化；
- (v) 把「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制訂為 12 倍，會令該區的密度及交通量進一步增加，因此有關地積比率限制應該下調；

地區論壇

- (vi) 反對把柴灣工廠大廈重建項目的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米；以及
- (vii) 該工廠大廈屬於區內地標，具歷史價值，應予以保留及保存；

申述及意見

- (d) 當局共接獲 284 份申述。在有關申述中，283 份主要涉及制訂建築物高度限制。R1 由地產商會提交，大致反對訂定建築物高度及地積比率／總樓面面積限制，以及反對劃設非建築用地及建築物間距的規定。R2 至 R282(由東區區議員、柴灣區大廈居民協會、新翠花園業主委員會、新翠花園居民及市民提交)均反對就柴灣工廠大廈用地訂定建築物高度限制，他們大部分亦建議保留該大廈。R283 由蜆殼工業大廈的業主提交，反對就「其他指定用途」註明「商貿」地帶訂定主水平基準上 120 米的建築物高度限制及 12 倍的地積比率限制。餘下一

份申述 R 284 就分區計劃大綱圖的《說明書》提出意見；

- (e) C 1 (由新翠花園一名居民提交) 反對 R 1 的擬議修訂，即放寬建築物高度及地積比率限制，以及撤銷所有非建築用地及建築物間距規定。另一方面，該份意見支持 R 4 至 R 282，即保留柴灣工廠大廈用地及現有建築物高度；

[劉興達先生此時到達參加會議。]

申述理由及申述人的建議

- (f) 主要申述理由及申述人的建議撮錄於文件第 4.3 段，重點如下：

反對修訂的申述(要求放寬建築物高度限制)(R 1 及 R 283)

- (i) 把建築物高度限制訂為主水平基準上 100 米、120 米及 140 米實在過嚴，會對私營機構進行的重建計劃及市區重建工作造成負面影響(R 1)；
- (ii) 柴灣區並非在「城市設計指引」所選定的全部七個策略性瞭望點的「視線範圍」內(R 1)；
- (iii) 把建築物高度限制訂得不合理地過低，會限制建築物體積及設計的靈活性，而且對提供高質素的發展造成限制，直接影響街景及地面水平的通風(R 1)；
- (iv) 建築物高度限制、非建築用地及建築物間距限制並未顧及《可持續建築設計指引》，把建築物高度限制一律提高，反而有助符合《可持續建築設計指引》(R 1)；

申述人的建議(由 R 1 及 R 283 提出)

- (v) R1 建議把建築物高度限制一律提高 20 米，令設計更具靈活性，既可採用創新設計及建築形式，亦可實現梯級狀的建築物高度；
- (vi) R283 建議撤銷利眾街「其他指定用途」註明「商貿」地帶的建築物高度限制；

反對訂定地積比率／總樓面面積限制的申述(R1 及 R283)

- (vii) 施加地積比率／總樓面面積限制會削減私人業權及遏抑重建誘因。如非涉及具凌駕性的公眾利益事宜，不應實施有關限制(R1 及 R283)；

[盧偉國博士此時到達參加會議。]

- (viii) 施加 12 倍最高地積比率的唯一重要理由是基於交通影響。然而，當局並無提供充分資料，說明除了把地積比率訂為 12 倍外，有何其他方案解決問題(R1)；
- (ix) 分區計劃大綱圖顯示有一條連接環翠道與東區走廊的擬議高架道路。然而，當局進行交通評估時，似乎未有考慮興建該高架道路的正面影響(R1)；

[梁宏正先生此時到達參加會議。]

- (x) R283 曾提交規劃申請，擬在利眾街 12 號進行地積比率為 15 倍的酒店發展。雖然這宗申請被城規會拒絕，但相關政府部門(包括規劃署、運輸署、警務處及環境保護署)並不反對這宗申請(R283)；

申述人的建議(由 R1 及 R283 提出)

- (xi) 把「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制由 12 倍改為 15 倍(R1)；
- (xii) 撤銷利眾街的「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制(R283)；

反對訂定非建築用地及建築物間距規定的申述(R1)

- (xiii) 訂定非建築用地及建築物間距規定缺乏法律基礎，也沒有理據支持；

[陳祖楹女士此時到達參加會議。]

- (xiv) 當局在私人物業劃設非建築用地及建築物間距，但沒有就失去業權提供任何形式的補償。空氣流通評估不足以支持劃設非建築用地；
- (xv) 分區計劃大綱圖是概括圖則，實施後移規定並不恰當；

申述人的建議(由 R1 提出)

- (xvi) 撤銷非建築用地、建築物間距及後移規定。當局應按個別情況考慮略為放寬各項限制的申請；

反對沒有進行公眾諮詢的申述(R1)

- (xvii) 當局在展示分區計劃大綱草圖前並無進行公眾諮詢，公眾(包括發展業界)沒有機會得悉有關實施該等限制的理據或需要；

就特定地點提出反對的申述

杏花邨區(「其他指定用途」註明「香港鐵路綜合發展區」地帶，建築物高度限制為主水平基準上 70 米及 90 米，住宅用途的最大總樓面面積為 425 000 平方米，商業用途的最大總樓面面積為 26 750 平方米)(R1)

(xviii) 此用地的建築物高度限制(即主水平基準上 70 米及 90 米)較南面其他住宅用地的高度(即主水平基準上約 100 米至 140 米)低得多；

(xix) 根據空氣流通評估研究，該地區並非位於氣道內；

申述人的建議(由 R1 提出)

(xx) 把建築物高度限制放寬 30 米至主水平基準上 100 米及 120 米，以改善建築物設計，並與小西灣住宅發展的建築物高度輪廓互相協調；

柴灣中心工業大廈及美利倉大廈(「其他指定用途」註明「商貿」地帶，建築物高度限制為主水平基準上 120 米，在兩幢建築物之間主水平基準上 23 米(地面水平以上約 15 米)之上的位置劃設闊 15 米的建築物間距)(R1)

(xxi) 就這些用地的部分範圍所訂的建築物高度限制(即主水平基準上 23 米)較公屋用地嚴格得多；

柴灣工廠大廈(「綜合發展區」地帶，建築物高度限制為主水平基準上 120 米，而在該地帶沿翠杏街的部分範圍，規定在主水平基準上 21 米(地面水平以上約 15 米)之上的位置劃設闊五米的後移範圍)(R1 至 R282)

(xxii) 就此用地的部分範圍所訂的建築物高度限制(即主水平基準上 21 米)較公屋用地嚴格得多(R1)；

(xxiii) 就環境、景觀及空氣流通的考慮因素而言，該用地不宜進行高層住宅發展。該工廠大廈從文化角度而言應予以保存(R3、R4、R5及R282)；

申述人的建議(由 R2、R4、R5 至 R282 提出)

(xxiv) 應為整塊用地制訂主水平基準上 21 米的建築物高度限制(R2)，並保留及活化現有的工廠大廈(R5 至 R282)；

(xxv) 重建該用地作文化創意用途(R4)／把該用地重建為交通交匯處連政府綜合大樓暨文娛康樂中心(R279 及 R280)／把該用地重建為私人辦公室／商業、旅舍及政府辦公室／公共圖書館用途(R281)；以及

柴灣煤氣調壓站(「政府、機構或社區」地帶，建築物高度限制為一層)(R284)

(xxvi) 在《說明書》第 8.4.2 段加入「嘉業街和常安街的煤氣調壓站」；

規劃署對有關申述及申述人的建議所作的回應

(g) 規劃署對概括申述理由及申述人的建議所作的主要回應，以及對與特定地點有關的申述理由及建議所作的主要回應，分別撮錄於文件第 4.4 及 4.5 段，重點如下：

反對修訂的申述(要求放寬建築物高度限制)

(i) 建築物高度限制除了基於通風的需要而訂定外，亦根據整體建築物高度概念及其他考慮因素而訂定，包括現有建築物高度輪廓、地形、地盤平整水平、區內特色、海旁及山麓

環境、與附近地區是否協調一致、土地用途、梯級狀建築物高度概念，以及分區計劃大綱圖所准許的發展密度等。此外，當局會參考為該區進行的城市設計評估以及《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」載列的概括城市設計原則；

- (ii) 訂定建築物高度限制是為對發展／重建計劃的建築物高度作出更妥善的規劃管制，以避免出現不協調的發展項目，對該區的景觀質素造成負面影響，並破壞梯級狀建築物高度概念。該區高廈林立，或會形成峽谷效應，對區內行人水平的通風及附近地區的通風造成負面影響。建築物高度限制締造適合區內環境的梯級狀建築物高度輪廓，並足以容納分區計劃大綱圖所准許的發展密度；
- (iii) 考慮到地盤水平、地形、與附近地區是否協調一致以及其他相關因素，當局採用梯級狀建築物高度概念，海旁發展較為低矮，而建築物高度會向上坡地區遞增。考慮到現有的建築物高度輪廓及發展潛力，梯級狀建築物高度概念亦可橫向地適用於海旁發展，即建築物高度限制由西北面(主水平基準上 70 米)向東南面的藍灣半島(主水平基準上 140 米)遞增。梯級狀建築物高度輪廓旨在避免過高或不相協調的樓宇林立，以及營造和諧有序並與天然地形互相呼應的城市景致；
- (iv) 有關方面已選定方便公眾到達而又受歡迎的四個區內瞭望點(兩個位於柴灣坳，一個位於鯉魚門，以及一個位於港島徑)，以便客觀地評估建築物高度限制對景觀的影響。從區內瞭望點眺望的景觀、區內特色及海旁環境均須予以尊重；
- (v) 建築物高度限制本身不會令樓宇體積更加龐大，亦不會造成屏風效應，影響通風。有關

限制可避免不相協調的設計、保留區內特色及把已建設環境的建築物高度輪廓納入規範；

- (vi) 在檢討建築物高度的過程中，當局已進行評估，以確保建築物高度限制可大致容納分區計劃大綱圖所准許的發展密度。建築物高度限制已在設計建築物的形狀及形態方面預留彈性，亦不妨礙加入具創意的建築設計；
- (vii) 一幢建築物的體積是否龐大，並非單純取決於建築物高度這個因素，亦要視乎其他因素。由於現今的趨勢是盡量增加樓底高度、平台覆蓋率及具良好景觀質素的建築面，因此放寬建築物高度限制未必能確保可以興建設計較佳的樓宇；
- (viii) 分區計劃大綱圖訂有條文，容許按個別情況申請略為放寬建築物高度限制，以配合具規劃及設計優點的發展／重建項目；
- (ix) 《可持續建築設計指引》及分區計劃大綱圖的限制有不同作用，屬於兩個不同的發展管制制度。《可持續建築設計指引》屬可持續建築設計措施，是新建築發展項目獲建築事務監督批予總樓面面積豁免／豁免計算總樓面面積的先決條件。該指引並沒有參照個別地區的特色及地盤情況。另一方面，分區計劃大綱圖屬法定規劃管制，根據個別地區的特色及規劃情況評估而作出管制；
- (x) 遵從《可持續建築設計指引》涉及詳細及特定用地的建築設計事宜，只有在擬備詳細的建築設計後才能進行。在缺乏具體建築設計的情況下，當局不可能在檢討分區計劃大綱圖的階段，確定《可持續建築設計指引》對個別用地的建築發展及設計有何影響，而有關做法亦不恰當。在沒有詳細計劃的情況

下，申述人指建築物高度及其他限制與《可持續建築設計指引》有抵觸，實缺乏理據支持；

- (xi) 在制訂建築物高度限制時，一般假設樓底高度合理，亦假設在地庫層闢設停車場。如有關用地有特定情況，分區計劃大綱圖內已訂明可申請略為放寬建築物高度限制，以配合具規劃及設計優點的發展／重建項目，當中或已包括具可持續建築設計的計劃；
- (xii) R 1 建議把建築物高度整體提高 20 米，會大幅提高附近地區的整體建築物高度輪廓、造成峽谷效應、使山巒背景及海港的可見範圍減少，以及對區內特色及市容造成負面影響；
- (xiii) R 2 8 3 的建議不獲支持，因為柴灣西的現有工業區現正轉型，亦已有發展商提交一些建築圖則以興建違反整體建築物高度概念的超高樓宇。因此有需要制訂建築物高度限制，以確保轉型不會對該區的景觀及環境質素造成負面影響；

反對訂定地積比率／總樓面面積限制的申述

- (xiv) 施加地積比率／總樓面面積限制的目的，是對發展／重建計劃的發展密度作出更妥善的規劃管制；
- (xv) 所有「工業」用地的契約已訂明建築物高度及／或地積比率限制。分區計劃大綱圖的《註釋》訂明，即使當局就這些「工業」用地施加 12 倍的地積比率限制，重建項目亦可達至現有地積比率，因此私人發展權不會受到負面影響；

- (xvi) 至於「其他指定用途」註明「商貿」地帶，約半數用地現有的地積比率已超過 12 倍，即使施加地積比率限制，重建項目亦可達至現有地積比率。此外，部分用地的契約已訂明建築物高度限制，亦會間接地規限發展密度。至於契約沒有訂明任何建築物高度或地積比率限制的其餘用地，12 倍的地積比率限制仍可為重建提供足夠的誘因，因為與有關用地按照契約權利只限作工業及／或倉庫用途比較，「其他指定用途」註明「商貿」地帶區劃代表提升了工業地段的分區用途，以便把該等地段由工業轉型作辦公室／商貿用途。當局認為 12 倍的地積比率限制不會過度影響私人發展權、重建誘因及經濟活動；
- (xvii) 分區計劃大綱圖訂有條文，容許按個別情況申請略為放寬地積比率限制，以配合具規劃及設計優點的發展／重建項目；
- (xviii) 把「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制訂為 12 倍，實屬恰當。在制訂地積比率限制時，當局已詳細審視現有建築物概況(包括地積比率／總樓面面積、樓齡及建築物高度)、契約權利、有關地區的重建潛力及發展限制。此外，亦已妥為考慮《香港規劃標準與準則》的規定及交通評估的結果；
- (xix) 規劃署已在交通評估中就分區計劃大綱圖上劃為「工業」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的兩個發展方案(即 12 倍及 15 倍地積比率)的交通影響進行評估。交通評估的結論是，即使採用 12 倍地積比率的方案，仍可能需要實施道路改善計劃及交通管理措施，以紓緩交通影響。15 倍地積比率的方案所產生的額外交通量龐大，可能在柴灣區(尤其是地區道路網絡)引致十分嚴重的交通擠塞問題；

- (xx) 運輸署署長表示，關於連接環翠道與東區走廊的擬議高架道路，當局並無興建該擬議高架道路的時間表，因此交通評估並未涵蓋該擬議高架道路；
- (xxi) 對於 R283 先前提提交的酒店發展規劃申請，運輸署是根據在上述地點興建一個地積比率為 15 倍的酒店發展項目的方案而提出意見，以及原則上不反對該宗申請。因此，有關評估不適用於考慮放寬整區地積比率的情況。事實上，該宗酒店申請被城規會轄下的都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)拒絕，理由是 15 倍的地積比率過高；倘這些重建工業用地的同類申請均獲得批准，累積影響所及，會對該區的交通、景觀及環境造成負面影響；
- (xxii) 東區區議員在東區區議會會議上對柴灣的交通擠塞問題深表關注，並要求收緊「工業」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率管制至低於 12 倍；

反對訂定非建築用地及建築物間距規定的申述

- (xxiii) 條例第 3 及 4 條賦予城規會廣泛的權力，以管制香港的發展。只要城規會具有必須及充分的規劃理據，劃設非建築用地及建築物間距可成為城規會根據職權範圍所作出的規劃管制的一部分；
- (xxiv) 在分區計劃大綱圖上劃設非建築用地及建築物間距，可發揮正面的規劃作用，例如改善通風。在柴灣分區計劃大綱圖上劃設非建築用地及建築物間距旨在促使氣流通過主要氣道。非建築用地亦可作為觀景廊，以改善發展區的視野，以及有關用地及其附近地區的視覺質素；

- (xxv) 雖然非建築用地的地面不得搭建任何構築物，但地面以下及發展用地的其他部分可進行發展；
- (xxvi) 空氣流通評估已審視該區現有的風環境，並已就依循建築物高度限制的發展項目可能對行人水平風環境造成的影響進行定質評估，包括找出受關注地點及建議可解決潛在問題的措施。除了進行空氣流通評估外，在劃設非建築用地及建築物間距時，當局已充分考慮受影響地點的土地用途及發展／重建潛力，以確保不會影響有關用地所准許的發展密度。這是劃設建築物間距的恰當方法；
- (xxvii) 分區計劃大綱圖已訂有條文，容許申請略為放寬建築物高度限制，這項條文可配合具規劃及設計優點的計劃，包括可在發展／重建項目的詳細設計階段關設更闊的建築物間距的計劃；

反對沒有進行公眾諮詢的申述

- (xxviii) 涉及建築物高度限制的擬議修訂項目不會在刊憲前向公眾披露，理由是過早發放有關資料，或會令發展商加快提交建築圖則，興建違反整體建築物高度概念的高樓，因而失去訂定建築物高度限制的效用；
- (xxix) 分區計劃大綱圖的法定展示屬公眾諮詢程序。在展示期間，規劃署亦已就有關分區計劃大綱圖的修訂項目，諮詢東區區議會，並在一個地區諮詢論壇上向區內居民作出簡報；
- (xxx) 所有相關文件均可供公眾查閱；

就特定地點提出反對的申述

杏花邨區

- (xxxix) 由於該用地位處海旁，根據「城市設計指引」，規模適中的較低矮發展應建於海旁。杏花邨區的建築物高度限制與東南面創富道的「政府、機構或社區(2)」地帶一致。該區已採用梯級狀建築物高度概念，沿海旁的發展較矮，而內陸及上坡地區的高度輪廓則層次分明。建築物高度限制亦與海旁位置配合，從而締造層次分明的梯級狀高度輪廓；
- (xxxixii) 放寬杏花邨區的建築物高度限制的建議會有損整體梯級狀建築物高度概念的完整性，使從區內瞭望點眺望的山巒背景及海港的可見範圍減少，對區內特色及市容造成負面影響；
- (xxxixiii) 容許將來的重建項目採用合理的樓底高度以符合現今標準，而且提供更多設計彈性；
- (xxxixiv) 在制訂建築物高度限制時，當局已考慮多項相關因素，包括空氣流通評估的建議、現有建築物高度輪廓、地形、區內特色、與四周發展是否和諧協調、土地用途、梯級狀建築物高度概念、分區計劃大綱圖所准許的發展密度以及城市設計考慮因素等；
- (xxxixv) 藍灣半島是建築物高度限制訂為主水平基準上 140 米的唯一海旁用地，現時建築物高度為主水平基準上 193 米，實屬過高，而且與海旁環境格格不入。經衡量海旁地區的城市設計原則和現有發展密度，藍灣半島的最高建築物高度訂為主水平基準上 140 米，低於現時的建築物高度。就此而言，藍灣半島的例子不適用於杏花邨。因此，R1 建議把杏花邨區的建築物高度限制放寬 30 米至主水平基準上 100 米及 120 米並不恰當；

柴灣中心工業大廈及美利倉大廈

(xxxvi) 上述兩塊用地大部分範圍的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米，而部分範圍的建築物高度限制訂為主水平基準上 23 米，旨在根據空氣流通評估的建議，劃設闊 15 米的建築物間距，以促進街道的通風，並配合該區的地區特色及建築物高度輪廓；

柴灣工廠大廈

(xxxvii) R 1 的申述方面，該用地大部分範圍的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米，而用地邊緣的建築物高度限制訂為主水平基準上 21 米，用作劃設建築物間距，以構成較闊的通風廊促使氣流通過；

(xxxviii) R 3、R 4、R 5 及 R 282 的申述方面，由於香港作公屋用途的土地供應嚴重不足，房屋委員會認為該用地可保留作公屋發展。房屋署正研究該用地的各個發展方案，包括進行全面重建或改建現有建築物作公屋用途。由於當局仍在檢討該用地日後的發展，把建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米只屬最高高度，以便提供彈性，配合日後的規劃及發展需要。當局可管制日後的重建計劃，因為「綜合發展區」地帶規定擬議發展需提交總綱發展藍圖及各項相關的技術評估，以供城規會考慮。因此，城規會將有機會審批日後發展項目的發展參數、詳細設計及平面圖；

(xxxix) 柴灣工廠大廈並非現有或擬評級的歷史建築。古物諮詢委員會(下稱「古諮會」)在完成現時對 1 444 幢歷史建築的評估工作後，便會就新的歷史建築進行評估，包括柴灣工廠大廈。此外，房屋署署長同意在制訂日後的發展建議時諮詢東區區議會，並尊重古諮會的建議；

(xl) 根據上述考慮因素，R 2、R 5 至 R 281 提出把建築物高度限制訂為主水平基準上 21 米

或現有建築物高度，以及保留工廠大廈的建議不獲支持；而 R4、R279 至 R281 提出把該用地重建作文化創意用途／交通交匯處連政府綜合大樓暨文娛康樂中心／私人辦公室／商業、旅舍及政府辦公室／公共圖書館用途的建議亦不獲支持；以及

柴灣煤氣調壓站

(xli) 《說明書》旨在反映分區計劃大綱圖上各土地用途地帶的規劃意向及目標。煤氣調壓站視作「公用事業設施裝置」用途，在分區計劃大綱圖的《註釋》內是經常准許的用途，因此無須把所有現有設施(包括煤氣調壓站)在《說明書》內列出。R284 的建議因而不獲支持；

對意見(C1)所作的回應

(h) 上文對 R1、R4 至 R282 所作的回應亦適用；以及

規劃署的意見

(i) 規劃署不支持 R1 至 R284，並認為基於文件第 7.1 段所載的理由，不應接納有關申述。

10. 主席繼而請申述人、其代表和提意見人的代表闡述申述和意見的內容。

R1 - 地產商會

11. 李禮賢先生借助投影片提出下列要點：

(a) R1 關注修訂用途地帶對整個發展制度的影響。除這份申述外，R1 先前曾就其他分區計劃大綱圖提出申述，力求香港維持有效、公平及可持續的城市發展制度。全部申述(包括這份申述)均涉及原則問題，特別是希望建築環境得到改善及可持續發展，以及需要保障個別業主的產業權；

- (b) R1 已就城規會涉及另外四份分區計劃大綱圖的決定向高等法院申請司法覆核，法院定於二零一三年就有關個案進行聆訊。R1 就其他分區計劃大綱圖提出的多項問題，又再出現在柴灣分區計劃大綱圖的修訂建議內；

啟德大廈判決的影響

- (c) 高等法院在三宗有關**啟德大廈**用地的司法覆核(*東展有限公司 訴 城市規劃委員會*，*高院憲法及行政訴訟 2011 年第 62 號*、*2011 年第 109 號*及 *2012 年第 34 號*)中，裁定城規會敗訴，並質疑有關施加建築物高度、非建築用地及建築物間距限制的整個基礎(詳載於 R1 提交的文件)。法院在有關的司法覆核中考慮的要點如下：

- (i) 當局在有關用地施加建築物高度限制時須確保其切實可行，可容納有權發展的總樓面面積；
- (ii) 空氣流通評估只比較兩種情況，沒有提供有關劃設非建築用地及建築物間距的充分理據；
- (iii) 當局須根據真憑實據訂定限制，有關證據須顯示為達到特定的規劃目標，該等限制可合理地視為不可或缺；
- (iv) 對產業權造成的相應影響須予以考慮；以及
- (v) 當局不可藉略為放寬限制程序代替訂定適當限制。

- (d) 除非**啟德大廈**的判決被上級法院推翻，否則該判決即屬城規會須遵守的法律。然而，有關考慮柴灣分區計劃大綱圖的申述和意見的城規會文件並沒有就**啟德大廈**判決的影響作出回應；

- (e) 由於當局並非按照法院的規定就柴灣分區計劃大綱圖施加限制，因此這些限制並不恰當，應予撤銷或作出重大修訂。R1 亦建議把申述聆訊押後，讓城規會取得法律意見，以便商討啟德大廈判決對柴灣分區計劃大綱草圖的建議修訂的影響，以及給予城規會時間考慮 R1 的替代建議；

支持劃設建築物間距、建築物後移範圍及非建築用地的空氣流通評估

- (f) 根據空氣流通專家評估在分區計劃大綱圖上訂定具體而詳細的發展限制，這個做法未夠全面，主要理由概述如下：
- (i) 擬劃設的非建築用地在沒有補償的情況下對私人發展權構成重大限制；
 - (ii) 空氣流通評估不足以證明擬施加限制的幅度合理；
 - (iii) 空氣流通評估並無提供資料，證明侵擾私人產業權的程度合理；
 - (iv) 當局並無進行關鍵性評估，以顯示有關建議對公眾利益而言是必要的，亦沒有考慮其他方案和就業主失去產業權作出補償；以及
 - (v) 有關建議超越條例容許的範圍。
- (g) 當局並無就 R1 的申述向城規會提交明確證據；沒有就 R1 提出的事項(包括須進行關鍵性評估)作出回應；沒有提供其他方案；以及沒有進行系統化程序，以證明私人土地受到相應影響是有理由支持的；

「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制

- (h) 目前沒有具凌駕性的公眾利益事宜足以支持把契約並無限制土地用途的地段降級，而把地段降級會削減私人權利；
- (i) 交通評估並沒有量化「大規模基礎設施」及所需的收地範圍，亦沒有提供有關路口改善工程的資料，讓城規會作出合理決定。城規會轄下的小組委員會考慮分區計劃大綱草圖的建議修訂時，亦沒有衡量各種不同因素，原因是說明解決 R1 申述書(載於城規會文件附件 III-1)第 10 段所提出的交通擠塞問題的其他方案(地積比率限制除外)的資料未獲考慮。
- (j) 若當局收回土地以進行符合公眾利益的道路改善計劃，則受影響的土地擁有人會因失去產業權而獲得補償。現時雖同樣涉及符合公眾利益的交通考慮因素，但城規會卻把受影響土地擁有人的土地降級，即實際上剝奪其產業權，而沒有如道路改善計劃的情況般向他們提供補償；
- (k) R1 申述書所提及的與就業機會和經濟活動有關的其他規劃事宜未獲妥善處理；
- (l) 當局並無向城規會提供理據及評估，以說明實施 15 倍地積比率方案所需的改善程度。分區計劃大綱圖所示連接環翠道與東區走廊的擬議高架道路是解決交通問題的好方法。不過，當局在進行交通評估時，卻沒有考慮興建擬議高架道路也可改善交通流量；
- (m) 城規會在處理對私人產業權所造成的負面影響時，須確保已考慮所有其他合理的方案。把「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶降級的安排未有理據支持，因此須予撤銷；

《可持續建築設計指引》的處理方法

- (n) 《可持續建築設計指引》與是次修訂有關，在擬備涉及於分區計劃大綱圖施加建築物高度和其他限制的修訂時，城規會應鼓勵發展商遵從該指引；
- (o) 當局把《可持續建築設計指引》列為新契約或經修訂契約內的規定，此舉會逐步影響柴灣等地區的發展或重建；
- (p) 規劃署在擬備柴灣分區計劃大綱圖的修訂項目時，對《可持續建築設計指引》的處理方法前後矛盾。規劃署一方面指《可持續建築設計指引》與此無關，另一方面在制定涉及藍灣半島用地的建築物高度限制時卻顧及《可持續建築設計指引》，假設日後的發展項目會闢設地庫停車場。規劃署在城規會文件內提供的回應亦指出，在制訂建築物高度限制時，當局假設發展商會闢設地庫停車場，以反映《可持續建築設計指引》所提供的誘因。

[李偉民先生此時到達參加會議。]

- (q) 以略為放寬限制條款鼓勵發展商符合《可持續建築設計指引》的做法有違啟德大廈的判決，因為法院已確認有關管制須有合理而確實的證據支持；

有關建築物高度限制的假設

- (r) 規劃署在制定建築物高度限制時所考慮和參考的資料和假設並沒有悉數提供予公眾或城規會，因此不能確定當局就建築物高度限制作出建議時是否已採用準確有力的資料；
- (s) R1 建議把整體的建築物高度限制稍為放寬 20 米，以鼓勵採用較佳設計，特別是加入《可持續建築設計指引》的要求。就視覺影響而言，擬議的增幅頗為合理，因可保留相同的梯級狀建築物高度輪廓概念；

R1 另提放寬整體建築物高度限制的建議

- (t) 城規會應使發展管制架構更具彈性，以達致良好的建築設計。聯合作業備考及《可持續建築設計指引》是有關制度重要和正面的特點，但未獲城規會考慮；以及
- (u) 於會上提交的文件詳載 R1 的另一項建議(即把整體建築物高度限制放寬 20 米)，該建議是根據城規會在其他分區計劃大綱圖中鼓勵合併土地所採用的類似方法而提出。該項建議基本上所採用的方式，是在分區計劃大綱圖的《註釋》中加入條款，訂明只要符合《可持續建築設計指引》，即享當然權利使建築物高度限制獲放寬 20 米，令設計具有彈性及城市設計得以改善。《可持續建築設計指引》的行政條文會因採用此方式而成爲法定條文。

R2 及 C1 – 謝國威

12. 新翠花園的屋邨經理謝國威先生提出以下要點：

柴灣工廠大廈用地

- (a) 一名在柴灣居住多年的居民在房委會宣布拆卸具歷史意義的柴灣工廠大廈的計劃後聯絡 R2，表示十分惋惜；
- (b) 柴灣工廠大廈四周交通繁忙，以致空氣質素惡劣。R2 自從在柴灣區工作以來，一直受健康問題困擾。柴灣工廠大廈用地如興建一座主水平基準上 120 米的高樓大廈，會對通風造成負面影響，令該區的空氣質素惡化。R2 反對把該用地的建築物高度限制訂爲主水平基準上 120 米；

R1 提出放寬整體建築物高度限制的建議

- (c) R2 認爲 R1 建議把柴灣的整體建築物高度限制放寬 20 米，會有損梯級狀的建築物高度概念，亦影響從維多利亞港對岸眺望的山脊線；以及

- (d) 從城規會文件建議悉數保留分區計劃大綱圖的修訂中，可見規劃署並沒有聽取申述書中所提出的意見。

R3 – 唐偉源

13. 唐偉源先生提出以下要點：

柴灣工廠大廈用地

- (a) 柴灣工廠大廈在上世紀五十年代為柴灣居民(尤其是公共屋邨居民)提供就業機會。該工廠大廈在全盛時期是柴灣區的中心，是柴灣居民的集體回憶的一部分，亦反映柴灣居民自力更生的精神；

[盧偉國博士此時暫時離席。]

- (b) 該工廠大廈是香港僅餘的 H 型工廠大廈，設計獨特；
- (c) 柴灣居民一直建議把該工廠大廈再用作其他用途(例如使青年人受益的創意產業)，即使這個建議在房屋委員會宣布有意重建該用地的建築物後才提出；
- (d) 劃設「綜合發展區」地帶和把該用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米，無助根據柴灣居民的期望保留該建築物。因此，R3 反對該用地的建築物高度限制，並建議保留該工廠大廈；以及
- (e) 附近的羅屋民俗館能活化再用歷史建築物以展示柴灣居民的歷史文化，堪作典範。柴灣工廠大廈應以類似方式保留，以展示柴灣早年的工業發展。

R5 – 李鎮強

R66 – Tong Shui Fun

14. 東區區議員李鎮強先生提出以下要點：

柴灣工廠大廈用地

- (a) R5 負責代表柴灣居民提出他們的意見。在短短兩小時內，R5 收集了超過 400 個簽名，反對把柴灣工廠大廈用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米；
- (b) 柴灣工廠大廈見證柴灣早年的歷史。該建築物彰顯柴灣精神，亦是柴灣居民的重要資產和集體回憶。許多區內居民主張保留柴灣工廠大廈，以展示社區精神和集體回憶；

[盧偉國博士此時返回會議席上。]

- (c) 把柴灣工廠大廈用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米，會容許該用地重建為高層高密度發展項目，使區內人口大增，有礙通風，令該區的交通問題和空氣質素惡化，並造成屏風效應。附近利眾街的東貿廣場便是一例。該建築物體積龐大，造成眩光和燈光污染，影響附近地區的居民；以及
- (d) 當局先前在進行青年廣場發展計劃時曾出賣柴灣居民。有關用地原先擬作社區中心，但後來建成一幢龐大建築物連酒店、青年中心和戶外表演場地。建築物的幕牆造成燈光和噪音污染，戶外表演場地的表演活動亦對區內居民造成滋擾。柴灣工廠大廈不應重蹈覆轍。

[盧偉國博士此時暫時離席。]

R181 – 曹耀東

15. 柴灣分區委員會委員曹耀東先生提出以下要點：

柴灣工廠大廈用地

- (a) R181 建議保留柴灣工廠大廈，在柴灣居民心目中，該建築物具歷史和地標意義，相當於皇后碼頭在香港人心目中的地位；

- (b) 柴灣是結構緊密的社區，十分獨特。該工廠過去對柴灣的發展發揮重要作用，是柴灣居民的集體回憶；
- (c) 該工廠大廈結構穩固，應保留和活化作其他合適用途，為柴灣的青年人提供機會，就如該大廈在上世紀五十年代為青年人提供機會一樣。由於柴灣的青年人未能負擔青年廣場的高昂收費，以致青年廣場不能達到其原定目標；
- (d) 可物色其他適宜進行房屋發展的用地；以及
- (e) 海外有許多保留歷史建築物作實益用途的經驗，值得香港借鏡，以保留本地文化和集體回憶。

R233 – Ma Chun Sing, Allen

16. Mr. Ma Chun Sing 提出以下要點：

柴灣工廠大廈用地

- (a) R233 對其他申述人在聆訊期間就保留柴灣工廠大廈提出的意見表示同意；
- (b) 柴灣工廠大廈為他留下許多關於柴灣的美好回憶，亦是香港工業發展的里程碑；以及
- (c) 香港只有少數地方可以保留集體回憶，每區宜有地標式建築物以保留其集體回憶。該工廠大廈應活化為博物館，以展示柴灣的發展。

R283 – SMC Investments Limited

17. 翁國基先生表示城規會須回應 R1 先前提出的要求，即城規會應押後聆訊以便就啟德大廈的判決的影響徵詢法律意見。主席在回應時再解釋申述聆訊的程序，並表示城規會已就啟德大廈的判決的影響徵詢法律意見，並考慮有關事宜。司法覆核所涉雙方均針對法院判決提出上訴。城規會認為無須按 R1 的代表所建議押後聆訊。

18. 黃建業先生提出以下要點：

「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制

- (a) R283 代表「其他指定用途」註明「商貿」地帶的五個受影響物業(包括蜆殼工業大廈、看通中心、誠興大廈、德昌大廈和美利倉大廈)，反對把該等用地的建築物高度限制訂為主水平基準上 120 米，以及把地積比率訂為 12 倍；
- (b) 在聆訊期間，R1 已表達他們的大部分反對理由；
- (c) 他對城規會文件附件 Ic 表 1(交通評估)提供的數字感到混淆，有關數字顯示在地積比率為 12 倍和 15 倍的兩個情況下，重建後的整體辦公室總樓面面積分別約為 189 000 平方米和 399 000 平方米，少於現有 37 塊「其他指定用途」註明「商貿」用地的整體總樓面面積(472 000 平方米)；
- (d) 交通評估在評估交通流量時，只考慮總樓面面積的變化，並沒有考慮其他相關因素(例如港鐵容量和 R1 提出的擬議高架路和其他可行道路改善措施可能改善交通情況這一點)。二零一零年的資料顯示，在繁忙時間港島線所有港鐵站的最高使用率只有 69%。港鐵柴灣站是港島線的終點站，使用率更低，在繁忙時間以外不太擁擠，因此交通評估並不全面，在技術上不足以圓滿解決問題；
- (e) 政府的意向顯然是增加土地供應。部分立法會議員已建議透過工業大廈轉型來增加土地供應，報章亦建議可提高市區住宅發展項目的地積比率；
- (f) 地積比率由 15 倍降至 12 倍，會因建築成本上升和其他財政考慮因素而令重建現有工業大廈的意欲大減，令私人重建計劃受阻，以致工業大廈日久失修，不利社會發展；

- (g) 從私人發展商角度而言，可向城規會申請略為放寬建築物高度和地積比率限制的機制，是他們在作出投資決定時的不明朗因素；以及
- (h) R283 的建議是維持原狀，不為「其他指定用途」註明「商貿」地帶訂定建築物高度和地積比率限制，容許土地業權人根據現有發展權進行重建。

19. 翁國基先生表示，規劃署對申述所作的回應流於主觀，而且沒有理據支持。他表示，在紓緩交通問題方面，把地積比率由 15 倍降至 12 倍的建議屬消極措施。相反地，政府應主動改善交通情況，例如盡早落實興建環翠道與東區走廊之間的擬議高架路，而非接納交通評估所述沒有落實高架路的計劃。

20. 主席在回應時表示，城規會獲授權擬備規劃圖則，為香港的土地用途提供指引和作出管制，並會顧及所有相關規劃考慮因素(包括交通影響)。不過，推行特定運輸工程計劃不屬城規會的職權範圍。

21. 由於規劃署的代表、申述人、申述人的代表和提意見人已簡介完畢，主席請委員提問。

[盧偉國博士此時返回會議席上。]

建築物高度限制和《可持續建築設計指引》

22. 有關 R1 提出的替代建議，即在符合《可持續建築設計指引》的規定下把整區的建築物高度限制一律提高 20 米，主席詢問是否只可透過提高建築物高度，才能容納因符合有關指引而獲得寬免的總樓面面積。李禮賢先生表示，由於部分用地的建築物高度限制低矮(主水平基準上 60 米至 100 米)，未必能在發展項目內劃設後移範圍和建築物間距。他表示 R1 的替代建議能透過更有效推動的機制，鼓勵可持續建築設計，而同時當局仍可根據《建築物條例》維持管制。發展商認為，為符合《可持續建築設計指引》的規定而向城規會提交略為放寬建築物高度限制的申請，會對發展進度構成不明朗因素。R1 的替代建議如獲當局採納，可鼓勵發展商在進行任何發展／重建計劃時均遵從《可持續建築設計指引》。李禮賢先生續說，替代建

議採納的原則與旺角分區計劃大綱圖採納的兩級建築物高度限制機制相若。該區面積超過 400 平方米的用地，可獲放寬建築物高度限制，以鼓勵合併用地以採用更完善的建築設計。因此當局應接納 R1 的建議，透過鼓勵符合《可持續建築設計指引》的規定以改善城市設計。

[劉文君女士此時到達參加會議。]

[盧偉國博士此時離席。]

[霍偉棟博士此時暫時離席。]

23. 一名委員詢問 R1 有否進行任何評估以支持把整體建築物高度限制放寬 20 米的建議。李禮賢先生表示已進行評估，該評估顯示把建築物高度限制放寬 20 米(即約六層)可提供彈性，以符合《可持續建築設計指引》的規定。李禮賢先生表示 R1 先前在其他分區計劃大綱圖的申述聆訊中已向城規會提出有關資料。

24. 李禮賢先生在回應一名委員的問題時表示，根據 R1 的替代建議，建築事務監督負責批核發展項目是否符合《可持續建築設計指引》的規定，R1 亦接納建築事務監督的決定是最終決定。

25. 一名委員詢問 R1 有否就把整體建築物高度限制放寬 20 米的建議進行視覺影響評估。李禮賢先生回應說，景觀影響很主觀，由於建築物高度只擬提高約六層，而以一般高度為 25 至 30 層的建築物而言，此增幅不會過高，在香港理應可以接受。該名委員表示李禮賢先生就視覺影響評估所作的解釋似乎與視覺影響評估的一般常規處理方式不同。

[霍偉棟博士此時返回會議席上。]

26. 主席詢問 R1 是否持雙重標準，因為 R1 一方面要求規劃署提供真憑實據證明必須為個別用地訂定發展限制，但另一方面卻在沒有進行詳細評估下建議把整體建築物高度放寬 20 米，實在太過籠統。李禮賢先生表示先前曾在約八個場合向城規會提出放寬整體建築物高度限制的建議，而 R1 一直設法向

城規會解釋有關建議。另一方面，由於在分區計劃大綱草圖的法定展示期屆滿後，當局不會接納申述人提交的補充資料，R1 只能在這次聆訊上提交替代建議。因此，R1 要求城規會押後聆訊，以便有時間與規劃署進一步討論 R1 的替代建議。

27. 李禮賢先生在回應主席的問題時表示，R1 的建議並非旨在吸納《可持續建築設計指引》所寬免的總樓面面積，而是方便提供地面後移範圍、天空花園、綠化設施和建築物間距，如不放寬現有建築物高度限制，便無法提供上述設施。

28. 主席詢問規劃署的代表在為分區計劃大綱圖制訂建築物高度限制時，有否考慮《可持續建築設計指引》。高級城市規劃師／港島林樹竹女士表示，發展項目能否符合《可持續建築設計指引》，須視乎由發展商為個別用地制訂的詳細建築計劃而定。因此，規劃署為分區計劃大綱圖制訂建築物高度限制時不能考慮這一點。不過，分區計劃大綱圖已訂明略為放寬限制的條款，城規會如接獲申請，可考慮略為放寬限制以迎合符合《可持續建築設計指引》的設計。

29. 林樹竹女士在回應主席的問題時表示，規劃署在制訂建築物高度限制時已進行評估，以確保所訂定的建築物高度限制大致上可容納分區計劃大綱圖准許的發展密度。有關評估亦已顧及其他考慮因素(例如契約所訂的發展限制、《建築物(規劃)規例》的規定、假設住宅發展項目的樓底高度為 3.15 米，以及假設關設地庫停車場)。不過，在制訂建築物高度限制時，並無考慮並非強制性的總樓面面積寬免計劃。

30. 一名委員問及分區計劃大綱圖所訂的建築物高度限制和略為放寬限制的條款之間有何關係，林樹竹女士在回應時表示，制訂建築物高度限制，旨在容許當局就整體建築物高度輪廓作出更妥善的規劃管制，以及避免出現不相協調的建築物，而略為放寬限制的條款旨在提供彈性，而非如 R1 所指稱會造成障礙。城規會可根據個別情況批准略為放寬建築物高度限制。林女士在回應主席的問題時補充說，略為放寬限制的條款適用於分區計劃大綱圖上所有規劃限制(包括建築物高度、地積比率和非建築用地)。考慮略為放寬限制申請的準則包括提供創意建築設計、建築物之間保持距離，以及提供更好的街景和更有質素的地面公共市區空間。城規會會根據這些準則及個別情

況，通過規劃許可審批制度，適當考慮創新計劃。林女士表示 R1 的替代建議不可接受，因為城規會不能確保有關發展項目遵行並非屬強制性質的《可持續建築設計指引》的規定。

[許國新先生此時暫時離席。]

真憑實據

31. 主席詢問規劃署的代表，分區計劃大綱圖的檢討有否提供真憑實據支持制訂規劃限制。高級城市規劃師／港島林樹竹女士在回應時表示，在制訂規劃限制時已考慮多項因素，包括現有建築物高度輪廓、地形、地盤平整水平、區內特色、海旁和山麓環境、與附近地區是否和諧協調、土地用途、梯級狀建築物高度概念、契約權利(包括地積比率／總樓面面積和建築物高度限制)、分區計劃大綱圖所准許的發展密度和城市設計考慮因素等，並採納一些假設，例如發展類別、機房位於地庫層、地庫停車場和合理的樓底高度。林女士表示，為「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶制訂地積比率限制時，除上述考慮因素外，亦適當地顧及《香港規劃標準與準則》就都會區內商貿地區建議的地積比率，以及交通評估的結果。根據就柴灣分區計劃大綱圖上劃為「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地區進行的交通評估，「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」用地如重建至《建築物(規劃)規例》准許的 15 倍地積比率上限，所產生的額外交通量將極為龐大，或會造成非常嚴重的交通擠塞問題。有關評估顯示，即使在地積比率為 12 倍的情況下，仍可能須採取交通管理措施和進行道路改善計劃，以配合「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶日後的重建項目。

32. 高級城市規劃師／城市設計周日昌先生引用城規會文件附件 Ib 夾附的空氣流通評估報告，表示擬議非建築用地和建築物間距的位置和闊度(即相對闊 100 至 150 米的建築物臨街面而言，闊度為 20 至 30 米)是根據科學理據和客觀的技術評估釐定，並已參考空氣流通評估確定的氣道。

33. 李禮賢先生表示規劃署應向城規會和申述人提供就個別用地所採納的假設和所考慮的相關資料。城規會文件所載規劃署就申述所作的回應不能視作真憑實據。李禮賢先生亦表示，

提出在「其他指定用途」註明「商貿」地帶制訂地積比率限制會減少重建意欲這一點，是基於所涉用地在先前的分區計劃大綱圖上已劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶，但規劃署的回應並無計算資料和估算數字支持。在空氣流通評估方面，李禮賢先生表示一般的專家評估方法不夠周全，按照啟德大廈的判決所列的原則，不能視之為真憑實據。如要為分區計劃大綱圖制訂規劃限制，必須就個別用地進行更詳細的評估，包括制訂其他方案，並列出相應的成本和好處。

[劉智鵬博士此時到達參加會議。]

公眾利益和私人發展權

34. 一名委員詢問 R1，從發展商的角度而言，會視哪些情況為有凌駕性公眾利益，足以支持會令私人發展權減損的用途地帶修訂。李禮賢先生表示闢建公共道路或擴闊行人路計劃屬具凌駕性公眾利益的情況。當局在推行有關計劃前，會確定和評估改善計劃為公眾帶來的好處，並與其他方案比較。當局亦會適當地考慮收地和補償受影響土地擁有人的理據。李禮賢先生表示，根據啟德大廈的判決所述的原則，當局制訂地積比率限制和其替代建議(例如早日落實擬議高架路)時，應審視其整體成本和好處，然後才考慮採取可能有損私人發展權的措施。不過，在目前情況下，當局並無明確評估公眾得益，亦沒有就「其他指定用途」註明「商貿」地帶的擬議地積比率提出理據。同一名委員詢問 R1 會視哪些情況為有凌駕性公眾利益，足以支持增加私人發展權。李禮賢先生在回應時表示，增加單位供應以解決現時的房屋問題便有凌駕性公眾利益。

35. 一名委員詢問 R1 從發展商的角度如何界定公眾利益。李禮賢先生在回應時表示，一些計劃(如發展公眾休憩用地)，可清楚顯示何謂公眾利益。這些計劃涉及考慮公眾需要、把土地改劃作「休憩用地」用途，以及為進行有關計劃而收地。李禮賢先生表示，如當局的意向是減少有關地區的整體發展密度，便須保留該區的「休憩用地」和「政府、機構或社區」用地；如必須在建築物四周提供空間，則較宜改劃該範圍為「休憩用地」地帶。李禮賢先生表示，R1 主要關注的問題是為使公眾得益而侵犯私人發展權，而此情況在柴灣分區計劃大綱圖上並無明確理由支持。李禮賢先生認為《可持續建築設計指引》

能更適當地改善城市環境，從而讓公眾得益，因為在施行有關指引時不會影響私人發展權，事實上亦會有措施鼓勵發展商符合有關指引。

36. 由於各項申述對良好建築環境的期望各有不同，一名委員詢問代表區內居民利益的申述人可否接受 R1 提出放寬整體建築物高度限制的建議。同一名委員詢問 R1 會否因應社會對減少建築物體積和密度的期望而提出折衷建議。唐偉源先生 (R3) 表示，由於沒有相關發展密度和所增加單位及人口的詳情，他不能評估 R1 提出把整體建築物高度限制放寬 20 米的建議。唐先生認為保留柴灣工廠大廈不應與其他用地的發展項目混為一談。李禮賢先生 (R1) 表示為改善視野和通風，建築物高度和地積比率的比例必須互相配合。如興建較高的建築物，建築物之間或地面便可提供較多空間，如可放寬建築物高度限制，便能較有彈性地採用更完善的設計。李禮賢先生亦表示 R1 的建議並非旨在使特定私人發展商得益，而是為了改善建築環境，讓市民受惠。

柴灣工廠大廈

37. 至於申述人提出保留柴灣工廠大廈的建議方面，一名委員詢問區內居民的意向是保留該工廠大廈作工業用途抑或是改建該工廠大廈作其他實益用途。唐偉源先生 (R3) 表示由於工業一直萎縮，保留該工廠大廈作工業用途並不實際，因此把獲保留的大廈活化作其他用途廣為柴灣居民接受。在這方面，唐先生表示柴灣區街坊福利會曾建議把該工廠大廈改建為青年發展中心，而其他方案，包括展覽中心、資訊科技中心、政府及非政府組織辦公室等，亦可作考慮。

38. 李鎮強先生 (R5) 補充說，東區區議會已就柴灣工廠大廈日後的用途進行討論，並通過動議要求政府保留該工廠大廈作創意工業和非政府組織用途。

39. 主席詢問規劃署的代表，古物古蹟辦事處是否有計劃為柴灣工廠大廈評級。林樹竹女士說，古物古蹟辦事處表示在現階段並無計劃為柴灣工廠大廈評級，因此現在決定該工廠大廈應否保留為文物實屬言之尚早。林女士表示應待進行歷史建築

評估，以及房屋署就該用地日後的用途(包括公屋用途)進行評估後才決定該用地日後的用途。

交通評估

40. 一名委員表示，根據交通評估，劃為「工業」和「其他指定用途」地帶的範圍的區內道路交界處已非常擠塞。這名委員詢問交通評估有否考慮早日闢建連接環翠道和東區走廊的擬議高架路可能改善該區交通情況這一點。林樹竹女士說，由於運輸署署長表示並無落實擬議高架路的計劃，因此交通評估並沒有包括有關計劃。主席詢問如交通評估包括擬議高架路，區內交通情況會否有所改善。林樹竹女士回應說，由於交通評估並無考慮擬議高架路，現階段不能確定對區內交通情況的影響。根據交通評估，在地積比率為 15 倍的情況下，重建有關地區所引致的額外交通量非常龐大，或會造成嚴重的交通擠塞問題。

41. 李鎮強先生(R5)指出港鐵柴灣站的使用率雖然低於 69%，但由於是港鐵港島線的終點站，所以非常繁忙。李先生表示每天進出港鐵柴灣站的行人量預計超過 25 萬人。

42. 主席詢問規劃署一向如何評估交通基礎設施(包括並未有落實計劃的設施)的影響。林樹竹女士回應說交通評估通常會考慮有落實計劃的基礎設施項目，而環翠道與東區走廊之間的擬議高架路由於沒有落實計劃，因此未獲考慮。她表示，在有關「其他指定用途」註明「商貿」地帶內有一宗擬進行酒店發展的第 16 條規劃申請，隨申請提交的交通影響評估亦沒有考慮該擬議高架路。

「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制

43. 關於部分申述表示反對其聲稱擁有的產業權被剝奪事宜，主席詢問規劃署的代表現有建築物重建時的核准發展密度為何，以及假設私人土地擁有人可享有發展權的基礎為何。高級城市規劃師／港島林樹竹女士在回應時表示，在上一份柴灣分區計劃大綱圖上，「其他指定用途」註明「商貿」地帶並無地積比率限制。在此情況下，發展項目的地積比率受《建築物

(規劃)規例》所規限。規劃署以 15 倍地積比率(即《建築物(規劃)規例》所准許的最高地積比率)作為另一方案以便作出比較。她表示所有「工業」用地的契約均訂明地積比率及／或建築物高度限制，再加上分區計劃大綱圖的《註釋》亦訂有條文，容許重建項目達至現有地積比率，因此這些用地的私人發展權不會受到負面影響。至於「其他指定用途」註明「商貿」地帶，即使分區計劃大綱圖已把地積比率限為 12 倍，重建項目亦可達至現有地積比率。事實上，部分用地的契約已訂明建築物高度限制，此舉間接地規限了發展密度。至於契約沒有訂明任何建築物高度或地積比率限制的用地，在 12 倍地積比率下仍可為重建提供足夠的誘因，原因是「其他指定用途」註明「商貿」地帶區劃提升了工業地段的分區用途，該等地段根據契約只限作工業及／或倉庫用途。林女士表示，分區計劃大綱圖亦訂有條文，容許按個別情況申請略為放寬建築物高度及地積比率的限制。

44. 翁國基先生(R283)表示，把地積比率由 15 倍減至 12 倍顯然會對物業價值有重大影響。他促請城規會因應現時土地供應嚴重不足的情況，積極採取行動改善區內的交通情況，而非被動地限制私人發展項目的地積比率。黃建業先生(R283)補充說，有兩項重建蜆殼工業大廈的建議曾遭拒絕，當中包括就 15 倍地積比率的擬議酒店發展項目而提交的第 16 條規劃申請，這宗申請被城規會以立下不良先例為理由拒絕；以及就擬議辦公室發展項目而提交的建築圖則，該份圖則因違反分區計劃大綱圖的規定而不獲屋宇署接納。黃先生表示，工業大廈的擬議重建項目旨在令社區受惠，不應受到遏抑。在有關用地施加 12 倍的地積比率限制令工業大廈的重建項目再無利可圖。此舉會妨礙私營機構進行工業大廈的重建，最終引致大廈的狀況欠佳甚至失修。

[許國新先生此時返回會議席上。]

45. 考慮到利眾街一帶的五塊用地現為工業大廈，先前已由「工業」地帶提升至「其他指定用途」註明「商貿」地帶，一名委員詢問 R1 及 R283 為何他們認為在「其他指定用途」註明「商貿」地帶施加 12 倍地積比率限制後會令重建現有建築物的誘因不足。翁國基先生(R283)表示，在分區計劃大綱圖施加 12 倍地積比率限制前，「其他指定用途」註明「商貿」地帶的

核准地積比率為 15 倍，而附近的東貿廣場亦是按該發展密度興建。因此，把地積比率由 15 倍減至 12 倍剝奪了土地擁有人的發展權，不符合市民對增加土地供應的期望。黃建業先生 (R283) 補充說，雖然當局先前把「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶，令工業大廈有一些重建誘因，但在計算所有相關的財政考慮因素(包括須補繳的地價及發展成本)後，把地積比率訂為 12 倍會令邊際利益減少。

[何培斌教授及許國新先生此時離席。]

46. 關於契約權利及土地用途規劃管制的問題，委員備悉《城市規劃條例》與契約屬於兩種不同的制度。城規會就某一地區進行規劃時，須衡量公眾不同的期望與訴求，以求造福市民，而善用土地資源只是其中一項考慮因素。不過，獲取最大利潤並非相關的規劃考慮因素。

[符展成先生及李偉民先生此時離席。]

47. 由於委員再沒有其他問題，主席表示聆訊的程序已經完成，城規會將在申述人及其代表離席後商議有關申述，稍後會把決定通知他們。主席多謝申述人、申述人的代表、提意見人及規劃署的代表出席聆訊。他們各人於此時離席。

[會議小休五分鐘。]

[劉智鵬博士及陸觀豪先生此時暫時離席。]

商議部分

48. 委員備悉沒有理據支持 R1 的要求，即因**啟德**大廈判決對申述聆訊造成法律影響而將申述聆訊押後。當局已就**啟德**大廈判決的影響徵詢法律意見，而城規會亦已考慮有關問題。城規會已按照其決定就法院對司法覆核的判決提出上訴。因此，城規會並沒有理據接納 R1 的要求，將有關會議押後。

49. 梁焯輝先生表示，根據一般原則及因應啟德大廈的判決，當局必須提出合理而充分的理據和客觀評估，以支持在柴灣分區計劃大綱圖施加規劃限制，以期令城規會信納。

50. 一名委員表示，城市規劃須衡量不同的因素。關於啟德大廈判決所提到的任意行事問題，這名委員認為規劃署所提供的回應有充分的理據支持，不應視為任意行事。

51. 主席請委員根據所提交的所有文件和會上的口頭陳述及資料，以考慮申述。

公眾利益與私人發展權

52. 副主席表示，當局為柴灣分區計劃大綱圖制定建築物高度限制及其他規劃限制時，已在私人發展權與各項規劃考慮因素(包括交通、環境及保育等因素)和公眾利益之間取得平衡。這與其他分區計劃大綱圖的檢討工作並無分別。因此，城規會應堅守其既定原則，一如其他所有分區計劃大綱圖般按照合理的理據和客觀評估擬備圖則。就此，他備悉規劃署已進行詳細的工作，並在城規會文件內提供有關的「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶內每一地段的建築物高度／地積比率限制，以供委員考慮。副主席又表示，倘確定建築物高度限制不足以容納分區計劃大綱圖所准許的地積比率，分區計劃大綱圖亦訂有可略為放寬規劃限制的條文，而城規會亦會按個別情況考慮每宗申請。他認為沒有任何理由支持偏離城規會的既定做法及原則，並建議不接納有關申述。

[陸觀豪先生此時返回會議席上。]

53. 一名委員表示，城規會須確保考慮各項因素時公平而客觀，並致力謀求公眾利益。對私人土地擁有人的利潤所造成的影響並非相關的規劃考慮因素。

建築物高度限制及《可持續建築設計指引》

54. 一名委員指出，R1已多次在其他分區計劃大綱圖的申述內重複其論據，而該等論據並非與每區的情況完全相關。該名委員認為當局應根據個別個案的規劃和設計優點，考慮略為放

寬建築物高度限制，而申述人 R1 亦沒有提供實據以支持把建築物高度限制劃一放寬 20 米。該名委員亦認為規劃署所進行的評估全面而專業。土地擁有人的利潤或損失並非相關的規劃考慮因素。

55. 一名委員對於設有建築物高度限制的細面積用地是否符合《可持續建築設計指引》的要求，以及略為放寬限制條款是否可提供所需彈性表示有所保留。主席在回應時表示，是否遵從《可持續建築設計指引》純屬自願。發展商可利用略為放寬限制的機制(適用於建築物高度、地積比率及非建築用地的限制)，而城規會則可考慮每宗個案的情況。過往曾有略為放寬限制申請獲城規會批准的例子。主席同意委員的意見，即沒有理據支持 R1 所提出把整體的建築物高度限制放寬 20 米的建議，該建議亦沒有考慮到各用地在面積和位置方面的分別。他認為 R1 的建議即使獲得批准，亦未必可達致較佳的城市設計及改善通風情況，因為是否遵從可持續建築設計的標準是由各用地的個別發展商決定。

56. 一名委員表示，當局為鼓勵合併土地而在旺角分區計劃大綱圖內採用的兩級建築物高度限制的機制清晰。不過，總樓面面積豁免計劃並非強制性，而按 R1 的建議把《可持續建築設計指引》納入為分區計劃大綱圖《註釋》的規定，亦非恰當的做法。

[陳祖楹女士此時離席。]

57. 一名委員表示，《可持續建築設計指引》大致上適用於所有建築發展項目，並沒有參照個別地區的特色和規劃考慮因素，而且是在自願情況下遵從。分區計劃大綱圖與《可持續建築設計指引》並無關係。只要分區計劃大綱圖的限制有充分和適當的理據支持，而略為放寬規劃限制的條文又容許發展具有彈性，則這名委員認為不宜刪除或修訂分區計劃大綱圖的規劃限制，藉以配合發展商或會遵從《可持續建築設計指引》的情況。這名委員同意不接納有關申述。

58. 另一名委員認為，屋宇署是執行《可持續建築設計指引》的適當機關。

「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率限制

59. 一名委員表示，在上一份柴灣分區計劃大綱圖上，「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶並無地積比率限制，而分區計劃大綱圖亦沒有把地積比率訂為 15 倍。《城市規劃條例》授權城規會在有充分理據和理由的情況下，在分區計劃大綱圖施加地積比率限制。考慮到所施加的地積比率得到技術評估及研究的支持，這名委員認為在「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶施加 12 倍的地積比率屬於恰當。

[梁宏正先生此時離席。]

60. 一名委員表示，「其他指定用途」註明「商貿」地帶的發展潛力並未盡用，因為現有工業大廈尚未進行重建。申述人所聲稱的利潤下降不應是城規會的相關考慮因素。根據《城市規劃條例》的規定，城規會有充分理據在分區計劃大綱圖施加地積比率限制。

61. 一名委員表示，在小組委員會考慮 R283 就 15 倍地積比率的酒店用途而提交的規劃申請時，有少數委員持有不同的意見，反對小組委員會以立下不良先例為理由決定拒絕申請，原因是有關發展已符合技術要求。這名委員表示，15 倍地積比率只是《建築物(規劃)規例》所准許的最高地積比率，但未必所有用地的發展均可達至此比率。這名委員支持把「工業」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地積比率訂為 12 倍。

交通評估

62. 一名委員備悉交通評估定出並考慮了兩個發展方案，而即使在地積比率為 12 倍的情況下，地區道路網絡亦會出現交通擠塞問題。這名委員認為興建連接環翠道與東區走廊的高架路未必可解決地區道路網絡的交通問題。城規會不宜基於未有落實計劃的擬議道路考慮放寬規劃限制。同一名委員又表示，現時有機制讓城規會檢討並修訂分區計劃大綱圖的規劃限制，以配合日後規劃情況的改變。

63. 另一名委員表示，城規會須充分了解不斷轉變的交通政策。舉例說，小西灣區現時設有多條巴士路線，由於有太多巴士在該區附近行駛，導致區內交通十分擠塞。若日後有機會把港鐵伸延至小西灣，當局在檢討分區計劃大綱圖的發展限制時，須顧及伸延路線對區內交通情況可能造成的影響。然而，城規會現只可考慮當前的情況。

空氣流通評估

64. 一名委員認為空氣流通評估用以審視分區計劃大綱圖的限制所造成的通風影響的方式屬於恰當。

65. 秘書請委員注意，建築物間距的擬議闊度是根據同一路徑沿線的街道闊度而制定，以保留氣道並改善通風。

柴灣工廠大廈

66. 一名委員詢問當局是否應重新考慮柴灣工廠大廈用地的建築物高度限制，因為現階段尚未確定其日後的用途，亦有多項提倡活化該大廈作其他用途的方案。

67. 委員備悉現階段未能決定柴灣工廠大廈日後的用途，因為歷史建築評估工作尚未進行。由於該用地在分區計劃大綱圖上劃為「綜合發展區」地帶，日後進行任何發展均須取得城規會的規劃許可，城規會因而有機會審批日後的土地用途和發展參數，故此根據目前情況制定的規劃參數屬於恰當。

其他

68. 鑑於規劃署建議不接納所有申述，一名委員詢問城規會是否須接納規劃署的意見。主席在回應時表示，城規會在考慮規劃署及所有其他持份者(包括申述人和提意見人)陳述的所有相關情況和資料後，有責任以公正客觀的方式自行作出決定。他表示以往曾出現城規會與規劃署意見不一致的情況。

[陳仲尼先生此時離席。]

69. 關於 R284 的申述，主席表示《說明書》旨在反映分區計劃大綱圖上各土地用途地帶的規劃意向和目標，當中只列出主要現有設施，並非鉅細無遺。因此，當局無須且實際上無法把所有現有設施(包括煤氣調壓站)在《說明書》內列出，委員表示同意。

[霍偉棟博士此時離席。]

70. 主席在總結時扼要闡述有關申述、申述人的建議及意見的主要考慮因素如下：

- (a) 建築物高度限制、地積比率限制、非建築用地及建築物間距(包括在杏花邨、柴灣中心工業大廈、美利倉大廈和柴灣工廠大廈的特定用地施加的限制)是根據相關考慮因素、合理假設和客觀研究(包括空氣流通評估及交通評估)，在有充分理據的情況下制定，並非任意施加；
- (b) 當局採用梯級狀高度概念，是為免出現過高或不相協調的樓宇；並選定四個區內瞭望點，以便客觀及確切地評估擬議建築物高度輪廓對景觀的影響；
- (c) 劃為「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地區有交通問題。根據就該等地區進行的交通評估，把這兩個地帶的最高地積比率訂為 12 倍，以紓緩潛在的交通問題，實屬恰當。申述人未有提供任何資料推翻交通評估的結果；
- (d) 分區計劃大綱圖訂有條文，容許申請略為放寬規劃限制，以配合具規劃和設計優點(例如符合可持續建築設計要求)的發展／重建項目；以及配合用地有特定限制的情況。城規會會按個別情況考慮每宗略為放寬限制的申請；
- (e) 當局不支持把建築物高度限制劃一放寬 20 米，因為此舉會大幅提高附近地區的整體建築物高度輪廓、使從區內瞭望點眺望的山巒背景及海港的可見範圍減少，對區內特色和市容造成負面影響，實有

違擬議規劃管制的目的。此外，劃一放寬 20 米的做法並無理據支持。

- (f) 物業價值及業主身分並非城規會的相關考慮因素；
- (g) 柴灣工廠大廈日後的用途尚未確定。把該用地劃為「綜合發展區」地帶，並規定提交總綱發展藍圖和相關的技術評估，讓城規會有機會在規劃申請階段考慮適合該用地的土地用途和發展參數；以及
- (h) 《說明書》旨在反映分區計劃大綱圖上各土地用途地帶的規劃意向和目標。當局無須且無法把所有現有設施(包括煤氣調壓站)在《說明書》內列出。

71. 經商議後，委員同意不接納申述編號 R1 至 R284。委員繼而審議載於文件第 7.1 段各項不接納這些申述的理由，並認為理由恰當。

申述編號 R1

72. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R1，理由如下：

- (a) 在該區訂定建築物高度限制，是為對發展／重建計劃的建築物高度作出更妥善的規劃管制，以及符合公眾的期望，使法定規劃制度更為明確和更具透明度，並且避免出現超高或不協調的建築物，以及對該區整體的建築物高度輪廓作出監控。當局為該區訂定建築物高度限制時，已考慮所有的相關因素，包括「城市設計指引」、該區的城市設計評估、現有地形、梯級狀建築物高度概念、該區的特色、現有建築物高度輪廓、地盤平整水平、土地用途、與附近發展是否協調一致、在目前情況下的通風表現，以及空氣流通評估的建議；
- (b) 《城市規劃條例》第 3 及 4 條和有關法例的方針旨在賦予城規會廣泛的權力，以管制香港任何地方的發展。城規會如具有必需且充分的規劃理據，便有

權為分區計劃大綱圖涵蓋的個別地點或地區訂定建築物高度限制；

- (c) 建築物高度限制不會對分區計劃大綱圖所准許的發展密度造成負面影響。至於已超過所限定的建築物高度的現有樓宇，除非另有規定，否則分區計劃大綱圖會顧及把這些樓宇重建至現有高度的權利。建築物高度限制已在公眾對改善生活環境的期望與保障私人發展權之間取得平衡；
- (d) 建築物高度限制是根據合理假設而訂定，並容許設計具有彈性，以配合分區計劃大綱圖所准許的發展密度。訂定建築物高度限制不會令樓宇體積增加。另一方面，即使實施較寬鬆的建築物高度管制，亦未必能確保可以達到較佳和可持續的樓宇設計；
- (e) 為顧及個別地點的特有情況及具規劃和設計優點的計劃，分區計劃大綱圖訂有可申請略為放寬建築物高度限制的條文。城規會會按個別情況考慮每宗申請；
- (f) 《可持續建築設計指引》／《聯合作業備考》的措施與分區計劃大綱圖的限制儘管互相補足，但屬於兩個不同的發展管制制度。《可持續建築設計指引》及《聯合作業備考》屬於在自願情況下遵從的行政措施，並沒有參照個別地區的特色。分區計劃大綱圖的限制屬法定規劃管制，用以達到該區特定的規劃目標；
- (g) 當局不支持把整區的建築物高度限制放寬 20 米，因為這會令附近的整體建築物高度輪廓顯著上升、產生峽谷效應、令從區內瞭望點可望見的山巒背景及海港範圍減少，並對區內特色和城市景致造成負面影響，實有違擬議規劃管制的目的。此外，劃一放寬 20 米的做法並無理據支持；

- (h) 放寬杏花邨範圍的建築物高度限制，會損及梯級狀建築物高度概念的完整性，令海旁出現不協調的發展，實有違擬議規劃管制的目的；
- (i) 有關的地積比率／總樓面面積限制已顧及所有相關因素，包括《香港規劃標準與準則》、該區的特色、現有建築物輪廓、發展性質、重建潛力、契約的權利和交通評估的結果，並在公眾對改善生活環境的期望與保障私人發展權之間取得平衡，因此屬於恰當；
- (j) 劃為「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地區有交通問題。根據就該等地區進行的交通評估，把這兩個地帶的最高地積比率訂為 12 倍，以紓緩潛在的交通問題，實屬恰當；
- (k) 為顧及個別地點的特有情況及具規劃和設計優點的計劃，城規會可通過規劃許可審批制度，考慮略為放寬地積比率／總樓面面積限制。每項方案將按個別情況考慮；
- (l) 根據《城市規劃條例》第 3 及 4 條，城規會如具有必需且充分的理據，便有權為分區計劃大綱圖涵蓋的個別用地或地區劃設非建築用地及建築物間距。在分區計劃大綱圖上訂定非建築用地及建築物間距的規定，可發揮正面的規劃作用，並藉改善通風帶來正面的規劃增益。劃設非建築用地及建築物間距不會對受影響用地的發展潛力造成負面影響；
- (m) 由於劃設非建築用地和建築物間距時已充分考慮地盤情況及其他相關因素，故此略為放寬非建築用地及建築物間距規定的條款只可在特殊情況下實施，以配合因特殊情況而不能提供非建築用地和建築物間距，但當局可按情況考慮其他方案以達致規劃目標的例外個案；以及
- (n) 為期兩個月的法定展示期及容許公眾提出申述和意見，屬公眾諮詢程序的一部分。在展示分區計劃大

綱圖的修訂項目前過早披露資料，或會令發展商加快提交建築圖則，以致失去施加建築物高度限制的作用。支持在分區計劃大綱圖上訂定建築物高度限制和建築物間距規定的所有資料(包括空氣流通評估報告和城市設計評估)均可供公眾查閱。

申述編號 R2 至 R282

73. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R2 至 R282，理由如下：

房屋署正研究把柴灣工廠大廈用地作公屋發展的各個方案。把該用地劃為「綜合發展區」地帶，並規定提交總綱發展藍圖和相關的技術評估，可提供彈性以配合日後的規劃和發展需要，同時透過規劃許可審批制度保留足夠的規劃管制。當局是在衡量各項相關因素(包括房屋供應量、重建對整體市容的景觀影響、空氣流通和城市設計等)後，才制訂該用地的建築物高度限制。建築物高度限制只不過顯示高度上限。文物保育事宜不屬城規會的職權範圍，而古物古蹟辦事處表示，古物諮詢委員會(下稱「古諮會」)將就柴灣工廠大廈進行評估。房屋署署長同意在制訂發展建議時諮詢東區區議會，並尊重古諮會的建議。

申述編號 R283

74. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R283，理由如下：

- (a) 在該區訂定建築物高度限制，是爲了對發展／重建計劃的建築物高度作出更妥善的規劃管制，以及符合公眾的期望，使法定規劃制度更爲明確和更具透明度，並且避免出現超高或不協調的建築物，以及對該區整體的建築物高度輪廓作出監控。當局爲該區訂定建築物高度限制時，已考慮所有相關的因素，包括「城市設計指引」、該區的城市設計評估、現有地形、梯級狀建築物高度概念、該區的特色、現有建築物高度輪廓、地盤平整水平、土地用

途、與附近發展是否協調一致、在目前情況下的通風表現，以及空氣流通評估的建議；

- (b) 建築物高度限制不會對分區計劃大綱圖所准許的發展密度造成負面影響。至於已超過所限定的建築物高度的現有樓宇，除非另有規定，否則分區計劃大綱圖會顧及把這些樓宇重建至現有高度的權利。建築物高度限制已在公眾對改善生活環境的期望與保障私人發展權之間取得平衡；
- (c) 建築物高度限制是根據合理假設而訂定，並容許設計具有彈性，以配合分區計劃大綱圖所准許的發展密度。訂定建築物高度限制不會令樓宇體積增加。另一方面，即使實施較寬鬆的建築物高度管制，亦未必能確保可以達到較佳和可持續的樓宇設計；
- (d) 為顧及個別地點的特有情況及具規劃和設計優點的計劃，分區計劃大綱圖訂有可申請略為放寬建築物高度限制的條文。城規會會按個別情況考慮每宗申請；
- (e) 撤銷利眾街一帶的「其他指定用途」註明「商貿」地帶的建築物高度限制，會損及梯級狀建築物高度概念的完整性，導致利眾街一帶高廈林立，可能造成負面的視覺、環境及交通影響。建築物高度限制已提供合理空間進行重建；
- (f) 有關的地積比率／總樓面面積限制已顧及所有相關因素，包括《香港規劃標準與準則》、該區的特色、現有建築物輪廓、發展性質、重建潛力、契約的權利和交通評估的結果，並在公眾對改善生活環境的期望與保障私人發展權之間取得平衡，因此屬於恰當；
- (g) 劃為「工業」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶的地區有交通問題。根據就該等地區進行的交通評估，把這兩個地帶的最高地積比率訂為 12 倍，以紓緩潛在的交通問題，實屬恰當；

- (h) 都會規劃小組委員會於二零一一年七月二十二日拒絕在「其他指定用途」註明「商貿」地帶興建酒店的申請，理由是有關發展的擬議地積比率為 15 倍，實屬過高；以及批准這宗申請，累積影響所及，會對該區的交通、景觀和環境造成負面影響；以及
- (i) 為顧及個別地點的特有情況及具規劃和設計優點的計劃，城規會可通過規劃許可審批制度，考慮略為放寬地積比率／總樓面面積限制。每項方案將按個別情況考慮；

申述編號 R284

75. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R284，理由如下：

《說明書》旨在反映分區計劃大綱圖上各土地用途地帶的規劃意向和目標。當局無須且無法把所有現有設施(包括煤氣調壓站)在《說明書》內列出。

屯門及元朗區

議程項目 4

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-PS/372

在劃為「鄉村式發展」地帶的

元朗屏山坑尾村第 122 約地段第 206 號 C 分段(部分)

關設臨時公眾私家車、輕型貨車、中型貨車及

旅遊車(不超過 24 座位)停車場(為期三年)

(城規會文件第 9146 號)

[會議以廣東話進行。]

[何立基先生和劉智鵬博士此時返回會議席上。]

[李美辰女士此時離席。]

簡介和提問部分

76. 主席告知與會者，申請人表示不會出席聆訊。以下政府代表此時獲邀出席會議：

陳永榮先生 - 規劃署屯門及元朗規劃專員

77. 主席歡迎與會者出席會議，並請屯門及元朗規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

78. 屯門及元朗規劃專員陳永榮先生借助投影片簡介這宗覆核申請，並按覆核文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，以便在申請地點闢設臨時公眾私家車、輕型貨車、中型貨車及旅遊車(不超過24座位)停車場，為期三年。申請地點在提出第16條申請時生效的《屏山分區計劃大綱草圖編號S/YL-PS/13》及現時生效的《屏山分區計劃大綱核准圖編號S/YL-PS/14》上均劃為「鄉村式發展」地帶；
- (b) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一二年二月二十四日拒絕了有關申請，理由是擬議發展不符合「鄉村式發展」地帶預算興建小型屋宇及住宅發展的規劃意向，即使僅屬臨時性質亦然；以及擬議發展(涉及停泊中型貨車及旅遊車)須經一條貫穿「鄉村式發展」地帶的狹長區內路徑才可抵達，會對毗連及沿通道一帶的民居造成環境滋擾；
- (c) 申請人為支持其覆核申請而提出的理據撮載於覆核文件第3段，現轉載如下：
 - (i) 「鄉村式發展」地帶的泊車需求很大，而擬議停車場主要服務附近村民；

- (ii) 自二零零六年以來，申請地點及其南面的土地已用作臨時停泊私家車、輕型貨車、中型和重型貨車及旅遊車。環境保護署在過去三年並無接獲區內居民的反對意見，亦無接獲涉及申請地點的環境投訴；
 - (iii) 申請人已建議採取措施，以盡量減少對附近居民所造成的滋擾，並改善交通安全，包括作業時間限於上午八時至下午七時；沿西南面界線修建一道高 2.5 米的實心邊界牆；只限私家車及輕型貨車沿東面界線停泊；妥為美化沿地盤外圍的景觀；在申請地點內及通往申請地點的區內路徑一帶限制行車速度；以及
 - (iv) 申請人願意接受有效期為 12 個月的臨時規劃許可，以便城規會可密切監察擬議發展在申請地點的運作情況；
- (d) 申請地點面積約為 2 845 平方米，現時用作停泊私家車及貨車。申請地點可經由連接屏廈路及屏興里的非正式路徑抵達。申請地點毗鄰及沿通道一帶有民居，包括現有及擬議小型屋宇；
- (e) 政府部門的意見——政府部門的意見撮載於覆核文件第 5 段。環境保護署署長表示，由於擬議發展很可能會引來重型車輛交通，按照《處理臨時用途及露天貯存用地的環境問題作業指引》，即使申請人建議沿西南面界線修建一道高 2.5 米的實心邊界牆，環境仍然未如理想；申請地點附近及／或通道有易受影響的用途，預料會出現環境滋擾。其他政府部門普遍對這宗覆核申請沒有負面意見；
- (f) 公眾意見——當局在規劃申請及覆核申請的法定公布期均沒有接獲公眾的意見；

(g) 規劃署的意見——規劃署根據覆核文件第 7 段所載的規劃考慮因素及評估，不支持這宗覆核申請。有關規劃考慮因素及評估撮載如下：

- (i) 由於擬議發展很可能會引來重型車輛交通，按照《處理臨時用途及露天貯存用地的環境問題作業指引》，即使申請人建議沿西南面界線修建一道高 2.5 米的實心邊界牆，環境仍然未如理想。申請地點附近及／或通道有易受影響的用途，預計會出現環境滋擾。申請人未能證明有關發展不會對毗連及沿通道一帶的民居造成負面的環境影響；
- (ii) 擬議發展不符合「鄉村式發展」地帶的規劃意向，即旨在反映現有的認可鄉村和其他鄉村的範圍，以及提供合適土地以作鄉村擴展和重置受政府計劃影響的村屋；
- (iii) 雖然自一九九九年以來，在同一「鄉村式發展」地帶有數宗作臨時公眾停車場的規劃申請獲小組委員會批准，但是該等申請與這宗申請不盡相同。該等申請大部分涉及的地點遠離申請地點，並處於「鄉村式發展」地帶的邊緣，可更直接通往公共道路。一些獲批准的申請是作臨時停車場，但不得停泊中型／重型車輛，而該等可停泊旅遊車的申請獲得批准是由於接近屏山文物徑，可配合遊客的需求。因此，拒絕這宗申請與小組委員會先前所作的決定一致；以及
- (iv) 雖然申請人要求城規會從寬考慮以批給為期 12 個月的臨時規劃許可，但申請涉及在申請地點停泊中型貨車及旅遊車，會繼續在上述期間對附近的民居構成環境滋擾。

79. 由於委員再無提出進一步問題，主席多謝規劃署的代表出席會議。陳永榮先生於此時離席。

商議部分

80. 環境保護署副署長黃耀錦先生指出，雖然申請地點附近有民居，但如果擬議發展只涉及停泊私家車及輕型貨車，則根據環境保護署的現行指引，屬可接受。因此，倘有足夠管制以確保申請地點不會停泊重型或中型貨車，環境保護署不會基於環境理由反對這宗申請。不過，根據最近的實地視察，他備悉重型及中型貨車仍然停泊在申請地點。他又表示，沿申請地點西南面界線的擬議實心牆在紓緩噪音污染方面成效不大，因為申請地點東面有現有及擬建村屋。

81. 秘書根據覆核文件及申請人提交的申請書表示，申請人建議在申請地點的西部闢設中型貨車及旅遊車泊車位，而東部則只可停泊私家車及輕型貨車。

82. 一名委員指出，很多獲批准的同類申請均位於「鄉村式發展」地帶的邊緣，更方便區內居民前往。申請地點涉及執行管制行動。從夾附於覆核文件的照片可見有一些危險品車輛及重型車輛停泊在申請地點。這名委員表示，擬議發展與「鄉村式發展」地帶不相協調，而從規劃的角度而言，擬議停車場(沿申請地點界線修建一道高 2.5 米的實心牆)不可接受。

83. 一名委員表示，根據既定做法，在「鄉村式發展」地帶內為區內居民闢設私家車停車場的申請多數可接受。不過，由於擬議發展涉及停泊中型貨車及旅遊車(可能並非配合區內居民的需要)，因此不應從寬考慮這宗申請。主席表示中型貨車或屬於附近的居民所有。委員認為中型及重型貨車與附近地區不相協調。

84. 經討論後，主席總結表示，從規劃的角度而言，擬議發展不符合「鄉村式發展」地帶的規劃意向；而建議在申請地點停泊中型貨車及旅遊車(除私家車外)，對環境構成不利影響。

85. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請。委員繼而審視覆核文件第 7.1 段所載的駁回理由，並認為有關理由恰當。有關理由如下：

- (a) 擬議發展不符合「鄉村式發展」地帶預算供原居村民興建小型屋宇的規劃意向。申請書沒有提出有力的規劃理據支持偏離規劃意向的做法，即使僅屬臨時性質亦然；以及
- (b) 擬議發展(涉及停泊中型貨車及旅遊車)須經一條貫穿「鄉村式發展」地帶的狹長區內路徑才可抵達，會對毗連及沿通道一帶的民居造成環境滋擾。

程序事項

議程項目 5

[公開會議]

要求延期覆核規劃申請編號 A/YL-HT/707

擬在劃為「農業」地帶的

元朗廈村第 128 約地段第 399 號餘段(部分)填塘，

以作准許的農業用途

(城規會文件第 9147 號)

[會議以廣東話進行。]

86. 黎慧雯女士已就此議項申報利益，因為其配偶是一間公司的股東，而該公司在廈村擁有兩塊土地。委員備悉黎女士已就未能出席會議致歉。

87. 秘書報告，這是申請人第三次要求延期考慮覆核申請。城規會先前曾同意應申請人的要求，延期考慮這宗申請，以待申請人於二零一一年四月二十九日及二零一二年三月二十三日提交進一步資料。此外，城市規劃委員會(下稱「城規會」)於二零一一年八月二十六日決定延期對申請作出決定，以待申請人就經修訂的填塘建議提交進一步資料。二零一二年七月六日，申請人致函城規會秘書，要求城規會延期兩個月對覆核申請作出決定，以便有時間與渠務署商討，並擬備一份經修訂的排水建議，以回應渠務署的意見。申請延期的理據符合城規會

就「延期對申述、意見、進一步申述及申請作出決定」頒布的規劃指引(城規會規劃指引編號 33)所訂的延期準則。

88. 經商議後，城規會同意應申請人的要求，延期對這宗覆核申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。城規會並同意這宗覆核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，並應告知申請人有兩個月時間準備擬提交的進一步資料。由於這已是第三次延期，須告知申請人連同上一次延期，城規會已准予申請人合共延期六個月，除非情況非常特殊，否則不會批准再次延期。

[邱榮光博士此時離席。]

議程項目 6

[公開會議]

有關考慮《觀塘(南部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/17》的申述及意見的資料文件及聆訊安排
(城規會文件第 9144 號)

[會議以廣東話進行。]

89. 下述委員已就此議項申報利益：

馬錦華先生] 在月華街擁有一個單位

劉文君女士] 在觀塘擁有七個泊車位

90. 由於此議項屬於程序性質，委員同意他們可留在會議席上。

91. 秘書簡介文件的內容。二零一二年三月二十三日，《觀塘(南部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/17》根據《城市規劃條例》第 5 條展示，以供公眾查閱。當局在為期兩個月的展示期內共接獲四份申述。二零一二年六月一日，當局公布各份申述的內容，為期三個星期，以供公眾提出意見，並接獲兩份意見。由於所有申述及意見的性質相若，即涉及把一塊位於秀明道的用地由「政府、機構或社區」地帶改劃為「住宅(甲類)2」

地帶，因此建議把有關申述編為一組，由城規會全體委員一併聆訊。

92. 經商議後，城規會同意文件第 2 段所詳載考慮有關申述的擬議聆訊安排。

議程項目 7

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第 8 條將《鹽田仔及馬屎洲發展審批地區草圖編號 DPA/NE-YTT/1》呈交行政長官會同行政會議核准
(城規會文件第 9149 號)

[會議以廣東話進行。]

93. 秘書簡介文件的內容。二零一一年九月二日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條，展示《鹽田仔及馬屎洲發展審批地區草圖編號 DPA/NE-YTT/1》(下稱「草圖」)，以供公眾查閱，之後共收到 67 份申述書及 32 份意見書。城規會經考慮有關草圖的申述及意見後，決定接納部分申述而建議修訂草圖，把劃為「住宅(丁類)」地帶的土地改劃為「非指定用途」地區，以及刪除「住宅(丁類)」地帶的《註釋》。二零一二年四月二十七日，城規會根據條例第 6(C)2 條公布擬議的修訂予公眾查閱，為期三個星期，以便公眾作出進一步申述，其間共收到 150 份進一步申述書。二零一二年七月十三日，城規會經考慮其中 109 份有效的進一步申述書的內容後，決定對草圖作出擬議的修訂。

94. 由於圖則制訂程序已完成，草圖可呈交行政長官會同行政會議核准。

95. 經商議後，城規會：

- (a) 同意《鹽田仔及馬屎洲發展審批地區草圖編號 DPA/NE-YTT/1A》及其《註釋》適宜根據條例第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；

- (b) 通過《鹽田仔及馬屎洲發展審批地區草圖編號 DPA/NE-YTT/1A》的最新《說明書》，以說明城規會就草圖各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目標，並以城規會的名義發出該《說明書》；以及
- (c) 同意最新的《說明書》適宜連同草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

議程項目 8

[閉門會議]

96. 此議項以機密文件形式記錄。

議程項目 9

[公開會議]

其他事項

[會議以廣東話進行。]

第 16A 條申請編號 A/TM-LTY Y/192-11

申請延長履行規劃許可附帶條件的期限－

在劃為「鄉村式發展」地帶的新界屯門藍地第 124 約地段

第 3674 號餘段臨時買賣汽車(私家車及輕型貨車)和

關設辦公室(為期三年)

97. 秘書報告說，於二零一二年七月二十六日接獲要求延長履行規劃許可附帶條件(f)、(g)和(h)項的期限(申請編號 A/TM-LTY Y/192)的申請，而有關表格於會上呈交。該宗申請擬臨時買賣汽車(私家車及輕型貨車)和關設辦公室，於二零零九年十二月四日獲鄉郊及新市鎮規劃小組委員會在有附帶條件下批給為期三年的許可。規劃許可附帶條件(f)項涉及在六個月內(獲延長至 32 個月，至二零一二年八月四日止)提供排水設施，而規劃許可附帶條件(g)項和(h)項則涉及在三個月內提交並在六個月內落實建議(兩個期限均獲延長至 32 個月，至二零一二年八月四日止)，以證明車輛通道不會影響沿青山公路－洪水橋段的現有排水渠。申請人現要求把履行附帶條件的期限再延長三個月(至二零一二年十一月四日止)，有關申請於二零一

二年七月二十六日接獲，距離履行附帶條件(f)、(g)和(h)項的期限(二零一二年八月四日)僅有九天。根據城市規劃委員會(下稱「城規會」)規劃指引編號 34B，在不足指定期限屆滿前六個星期提交的申請，可能不獲提交城規會考慮，即使申請是於指定期限屆滿前提交亦然。因此，根據上述城規會規劃指引，這宗延長期限申請不會獲城規會考慮。

98. 餘無別事，會議於下午一時十分結束。