

二零一二年八月十七日舉行的城市規劃委員會  
第 1017 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

黃仕進教授

馬錦華先生

李偉民先生

許智文教授

劉智鵬博士

劉文君女士

李律仁先生

陸觀豪先生

馬詠璋女士

陳祖楹女士

張孝威先生

霍偉棟博士

何立基先生

黃令衡先生

黎慧雯女士

林光祺先生

李美辰女士

邱浩波先生

地政總署署長

甯漢豪女士

環境保護署副署長

黃耀錦先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)

王明慧女士

民政事務總署助理署長(2)

許國新先生

規劃署署長

梁焯輝先生

規劃署副署長／地區

黃婉霜女士

秘書

**因事缺席**

陳漢雲教授

陳仲尼先生

何培斌教授

梁宏正先生

盧偉國博士

邱榮光博士

鄒桂昌教授

符展成先生

劉興達先生

梁慶豐先生

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

朱慶然女士(上午)

盧惠明先生(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

何盛田先生(上午)

鄭韻瑩女士(下午)

## 議程項目 1

[公開會議]

通過二零一二年七月二十七日第 1016 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零一二年七月二十七日第 1016 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

## 議程項目 2

續議事項

[會議以廣東話進行。]

(i) 放棄的城市規劃上訴個案

[公開會議]

城市規劃上訴個案編號：2007 年第 4 號

擬在劃為「政府、機構或社區(3)」地帶的

香港中環龍匯道關設紅十字會總部、會議廳及會客室、非政府機構辦公室和商業辦公室

(申請編號 A/H24/5)

---

2. 秘書報告，上訴委員團(城市規劃)(下稱「上訴委員團」)於二零零七年二月六日接獲這宗上訴個案。上訴人反對城規會在覆核後駁回編號 A/H24/5 的申請的決定。該宗申請提出在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上劃為「政府、機構或社區(3)」地帶的上訴地點關設紅十字會總部、會議廳及會客室、非政府機構辦公室和商業辦公室。上訴人於二零一二年八月七日自願放棄上訴。上訴委員團於二零一二年八月十四日根據《城市規劃(上訴)規例》第 7(1)條，正式確認上訴人已放棄上訴。

(ii) 上訴個案統計數字

3. 秘書報告，截至二零一二年八月十七日，上訴委員團尚未聆訊的個案共有 22 宗。上訴個案統計數字詳列如下：

得直	:	28 宗
駁回	:	123 宗
放棄／撤回／無效	:	160 宗
尚未聆訊	:	22 宗
有待裁決	:	1 宗
總數	:	334 宗

議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《屯門分區計劃大綱草圖編號 S/TM/29》的申述及意見  
(城規會文件第 9163 號)

[聆訊以廣東話進行。]

**第一組聆訊(申述 R1 至 R7(部分)及意見 C5)**

4. 下列委員就此議項申報利益：

- |       |   |                        |
|-------|---|------------------------|
| 陳仲尼先生 | — | 其父在大興花園第一和第二期附近擁有紡織公司。 |
| 劉智鵬博士 | — | 在管青路擁有一個單位。            |

5. 委員同意，陳仲尼先生涉及直接而重大的利益，而劉智鵬博士因其物業遠離第一組的申述地點而只涉及輕微和間接的利益。委員同意劉智鵬博士可以留在會議席上。此外，委員備悉陳仲尼先生已為未能出席會議致歉，而劉智鵬博士尚未到達。

[霍偉棟博士此時到達參加會議。]

## 簡介和提問部分

6. 由於當局已給予申述人和提意見人合理的通知，邀請他們出席聆訊，而其餘申述人和提意見人不是已表明不會出席聆訊，便是未有回覆出席聆訊的邀請，委員同意在他們缺席的情況下進行聆訊。

7. 下列規劃署的代表及申述人的代表此時獲邀出席會議：

### 規劃署

陳永榮先生  
劉長正先生

屯門及元朗規劃專員  
高級城市規劃師／西部

### R5(TM Properties Investment Ltd.)和 R6(九龍巴士(一九三三)有限公司)

許澤鴻先生 )  
梁傑文先生 )  
胡韻然女士 )  
郭汶軒先生 ) 申述人的代表  
陳思宗先生 )  
陳駿傑先生 )  
程展勛先生 )  
楊秉坤先生 )

8. 主席歡迎他們出席會議，並解釋聆訊的程序。他繼而請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容。

9. 劉長正先生借助投影片，按文件詳載的內容，提出以下要點：

### 背景

(a) 二零一二年三月二十三日，《屯門分區計劃大綱草圖編號 S/TM/29》根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。圖則所收

納的修訂項目，包括把西鐵屯門站以西第 9 區的多塊用地由「工業」地帶改劃為各個地帶，包括「綜合發展區」地帶、「商業(1)」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶，以主要反映「二零零九年全港工業用地分區研究」(下稱「二零零九年分區研究」)的建議；把第 44 及第 56 區的多塊用地由「政府、機構或社區」地帶分別改劃為「住宅(甲類)」及「住宅(乙類)」地帶；把第 41 區的一塊用地由「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶；在第 54 區加入一條擬建道路；以及修訂分區計劃大綱圖的《註釋》；

- (b) 當局在為期兩個月的展示期內共接獲 19 份申述。申述於二零一二年六月一日公布，以供公眾提出意見，而在公布期的首三個星期內接獲五份公眾意見；
- (c) 二零一二年七月十三日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)決定把申述及意見分為兩組考慮。第一組的申述和意見涉及把第 9 區的工業用地由「工業」地帶改劃為各個地帶，包括「綜合發展區」地帶、「其他指定用途」註明「商貿」地帶及「商業(1)」地帶(申述 R1 至 R7(部分)及意見 C5)，而第二組的申述和意見則涉及改劃第 44 及第 56 區的「政府、機構或社區」用地和第 41 區的「綠化地帶」用地(申述 R7(部分)至 R19 及意見 C1 至 C4)；

#### 申述

- (d) 第一組的七份申述分別由香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)(R1)、屯門區議會(R2)、兩名區議員(R3、R4)、TM Properties Investment Ltd.(R5)、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)(R6)及一名個別人士(R7)(部分)提交；
- (e) 申述 R1 至 R4 和 R7(部分)均反對改劃第 9 區工業用地的用途地帶；

- (f) 雖然 R5 和 R6 支持把有關用地改劃為擬議的「綜合發展區(1)」和「綜合發展區(2)」地帶，但 R5 反對「綜合發展區(1)」地帶的分期安排、用地界線及建築物高度限制，而 R6 則反對「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向及建築物高度限制；

[劉智鵬博士此時到達參加會議。]

#### 申述理由和申述人的建議

- (g) 申述理由和申述人的建議撮載如下：

##### *改劃用途地帶的目的*

- (i) 自二零一零年年底起，位於「綜合發展區(1)」地帶的屯門市地段第 80 號已停止作巴士廠用途，並出租作貨倉用途。政府透過短期租約形式准許巴士公司使用屯門第 16 區的一塊用地，以停放巴士。把巴士廠改劃為「綜合發展區(1)」地帶，會予公眾「官商勾結」之感；(R2 和 R4)
- (ii) 政府把巴士廠用地改劃作其他用途，便不能從該兩塊用地獲得較高的補地價收益；(R2)
- (iii) 至於「商業(1)」和「其他指定用途」註明「商貿」地帶，區內對商貿和商業用途沒有需求，而改劃有關用地的用途地帶會導致錯用珍貴的土地資源；(R7)

##### *重置現有用途*

- (iv) 由於現有超過 100 輛巴士在街上通宵停泊，對鄰近居民造成滋擾，當局應公布重置現有巴士廠的詳情。巴士公司應把巴士停放於巴士廠內；(R2、R3 和 R7)
- (v) 當局應在巴士公司的專營權臨近屆滿時才考慮巴士廠用地日後的用途；(R2)

*缺乏諮詢*

- (vi) 當局並無在屯門分區計劃大綱圖的修訂項目刊憲前諮詢屯門區議會；(R2)

*鐵路噪音*

- (vii) 由於劃為「綜合發展區(1)」、「綜合發展區(2)」及「商業(1)」地帶的擬議用地接近西鐵和輕鐵，鐵路運作所產生的噪音會影響相關地帶未來的租戶；(R1)
- (viii) 「綜合發展區(1)」、「綜合發展區(2)」及「商業(1)」用地的發展項目倡議人須評核和評估鐵路運作可能對未來租戶產生的噪音滋擾，以及在發展內加入並實施足夠的消減噪音措施，以符合環境保護署(下稱「環保署」)的噪音限制。發展項目倡議人須自資為擬議發展實施足夠的消減噪音措施，以便為未來居民提供舒適的生活環境，以及符合《噪音管制條例》的規定；(R1)
- (ix) 須向港鐵公司提交環境評估研究(包括鐵路噪音評估)，讓港鐵公司提出意見；(R1)

*「綜合發展區(1)」用地*

- (x) 「綜合發展區(1)」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 100 米，會導致市容單調乏味。因此，應把該地帶的建築物高度限制放寬至主水平基準上 140 米，以締造明確的高度輪廓(主水平基準上 156 米—主水平基準上 140 米—主水平基準上 120 米—主水平基準上 100 米)，而建築物高度由瓏門(屬主水平基準上 156 米的最高高度級別)開始遞降；(R5)
- (xi) 反對「綜合發展區(1)」地帶的界線涵蓋公廁、空置政府土地、嘉栢中心(屯門市地段第 79 號)及前巴士廠(屯門市地段第 80 號)，以形成單一的「綜合發展區」地帶。由於嘉栢

中心近年曾進行翻新，現正廣泛作與資訊科技相關的非工業用途，因此在可見未來將不會進行重建。另一方面，前巴士廠現時暫作物流用途，並隨時可進行重建。把該兩個地段網縛在一起會產生不明朗因素，因而妨礙適時落實重建計劃；(R5)

- (xii) 應在「綜合發展區(1)」地帶的《註釋》內清楚訂明可以分期發展，而城規會在考慮此「綜合發展區(1)」地帶的重建方案或規劃申請時須顧及有關分期發展；(R5)
- (xiii) 「綜合發展區(1)」用地先前劃為「休憩用地」地帶的部分因預算服務該區居民而不應隨意修改；(R7)

*「綜合發展區(2)」用地*

- (xiv) 把「綜合發展區(2)」地帶的建築物高度限制訂為主水平基準上 100 米，會導致市容單調乏味。因此，應把該地帶的建築物高度限制放寬至主水平基準上 120 米，以營造明確的梯級式高度輪廓(主水平基準上 156 米—主水平基準上 140 米—主水平基準上 120 米—主水平基準上 100 米)，由瓏門朝西面遞降至市區邊緣。此舉可充分發揮地利，以便在屯門的核心區形成以鐵路為本的發展樞紐，締造別致的市容；(R6)
- (xv) 由於「綜合發展區(2)」地帶涵蓋屯門市地段第 81 號及第 82 號的兩個巴士廠(分別位於屯門站的 200 米和 300 米半徑範圍內)，應准許在「綜合發展區(2)」地帶內進行住宅用途，從而鞏固以鐵路為本的發展方向、善用土地資源，以及達致均衡的發展組合，配合「綜合發展區(1)」用地的發展。把「綜合發展區(2)」地帶限作商業用途，會導致屯門的商業樓面面積供過於求。「綜合發展區(2)」地帶應容許更大彈性；(R6)

- (xvi) 「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向應予修訂，以容許作綜合商業和住宅發展。基於「分層住宅」用途已收納在此地帶的第二欄內，應在分區計劃大綱圖《註釋》的「備註」內加入 5 倍的最高住用地積比率；(R6)

### 意見

- (h) 第一組有一份意見(C5)，由區議員林德亮先生提交。提意見人支持「綜合發展區」的概念，因為屯門新市鎮的商業中心區面積太過細小，難以應付屯門人口和內地旅客的需要，尤以在港珠澳大橋落成後到訪的旅客為然。提意見人促請政府盡快落實有關計劃；

[馬詠璋女士此時到達參加會議。]

### 政府就申述和申述人的建議作出的回應

- (i) 政府就申述和申述人的建議作出的回應撮載如下：

#### *改劃用途地帶的目的*

- (i) 改劃屯門第 9 區的「工業」用地是為了採納「二零零九年分區研究」的建議。該研究的目的是檢討把工業用地改作非工業用途的潛力，以便更善用稀有的土地資源；
- (ii) 法定製圖程序已是諮詢公眾的程序，既公開又具透明度。因此，不存在官商勾結的問題；
- (iii) 劃設「商業(1)」地帶旨在反映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」)所批准的兩宗規劃申請，而劃設「其他指定用途」註明「商貿」地帶則用以促進工業地區轉型作一般商貿用途；

#### *重置現有用途*

- (iv) 運輸署署長指出，兩間現有巴士廠(屯門市地段第 81 號及第 82 號)對為屯門提供足夠的巴士服務至為重要。巴士服務營辦商在考慮任何巴士廠重建方案前，必須物色其他合適用地以維持現時的巴士服務水平和停放所有巴士，並須證明巴士服務將維持正常，不受影響；
- (v) 由於該等用地劃為「綜合發展區」地帶，日後任何發展均須向城規會提交規劃申請連總綱發展藍圖，確保巴士廠可妥善重置。在處理規劃申請的過程中，屯門區議會會獲諮詢；

*缺乏諮詢*

- (vi) 按照既定程序，「二零零九年分區研究」由規劃署進行並經相關政府部門審核。城規會是以公開和具透明度的方式考慮「二零零九年分區研究」的結果，而所接納的結果已上載規劃署的網頁。規劃署已根據政府部門的意見和最新的情況，進行進一步的土地用途檢討，以修訂用途地帶建議。經修訂的分區計劃大綱圖繼而根據條例第 5 條刊憲，以供公眾查閱；
- (vii) 根據現行做法，當局會於分區計劃大綱圖的修訂項目展示之前或期間諮詢相關區議會。就有關個案而言，《屯門分區計劃大綱草圖編號 S/TM/29》的展示期為二零一二年三月二十三日至二零一二年五月二十三日，而規劃署於二零一二年四月十一日諮詢屯門區議會轄下的屯門區發展及規劃工作小組，並於二零一二年五月八日諮詢屯門區議會全體會議；

*鐵路噪音*

- (viii) 環境保護署署長(下稱「環保署署長」)表示，鐵路噪音須受《噪音管制條例》的法定

管制，而發展商須在設計「綜合發展區(1)」地帶的發展項目時處理鐵路噪音的影響，以確保鐵路噪音水平不會超出《噪音管制條例》的限制和《香港規劃標準與準則》的相關標準。就此而言，日後的發展商須進行噪音影響評估和落實評估所建議的紓緩措施；

- (ix) 「綜合發展區(1)」和「綜合發展區(2)」用地的發展商須提交規劃申請。申請書須包括總綱發展藍圖和各類評估，包括環境影響評估報告，以說明發展在施工及運作期間可能造成的環境問題，並須建議紓緩這些問題的措施。就「商業(1)」用地而言，申請人亦須就「分層住宅」用途向城規會取得規劃許可，並須以類似的方式處理環境問題。城規會在接獲該等申請及評估報告後，會根據條例的規定作出公布，以便公眾提出意見；

*「綜合發展區(1)」和「綜合發展區(2)」用地的建築物高度限制*

- (x) 當局是因應屯門新市鎮的整體建築物高度輪廓而為「綜合發展區(1)」和「綜合發展區(2)」用地訂定建築物高度限制，而該高度輪廓是在進行綜合研究後訂定的，考慮因素包括現有高度輪廓、城市設計及通風等。分區計劃大綱圖為屯門新市鎮訂定的建築物高度限制已通過法定規劃和申述聆訊程序，並於二零一一年五月三日獲行政長官會同行政會議核准。如要對建築物高度限制作出修訂，必須有充分理據支持；
- (xi) 現時由申述地點及鄰近地區形成的南北向建築物高度級別，是南面為主水平基準上 85 米、申述地點為主水平基準上 100 米及北面為主水平基準上 120 米。把「綜合發展區(1)」用地的建築物高度限制由主水平基準上 100 米放寬至主水平基準上 140 米和把

「綜合發展區(2)」用地的高度限制放寬至主水平基準上 120 米，會對該區整體的建築物高度輪廓造成影響；

- (xii) 「綜合發展區(1)」用地的面積為 1.56 公頃，而「綜合發展區(2)」用地的面積則為 3.44 公頃。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境表示，從視覺角度而言，若把有關用地的擬議建築物高度增加至主水平基準上 140 米及／或 120 米，整體建築形態將會頗為笨重。再者，主水平基準上 100 米的建築物高度限制已足以容許發展項目具多變的建築物高度輪廓和闢設足夠的建築物間距。此外，《註釋》所訂明的略為放寬限制條款亦提供彈性，以落實具設計和規劃優點的發展項目。因此，放寬建築物高度限制並無充分理據支持；

*「綜合發展區(1)」用地*

- (xiii) 長遠而言，把嘉栢中心、公廁和政府土地納入「綜合發展區(1)」地帶可使發展更為全面，並可善用土地資源；
- (xiv) 城規會規劃指引編號 17 訂明，倘若發展商能夠提出證據，證明確已就合併用地事宜竭盡所能，但卻無法令土地擁有人達成協議，城規會將考慮容許綜合發展區用地的發展計劃分期推行；
- (xv) 屯門市地段第 79 號有小部分範圍(約 0.027 公頃)先前在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶。把屯門市地段第 79 號屬於「休憩用地」地帶的部分改劃為「綜合發展區(1)」地帶，主要是為了修正用途地帶的界線，以配合屯門市地段第 79 號的地段界線。在改劃用途地帶後，屯門的整體休憩用地供應量仍能符合《香港規劃標準與準則》的規定；

「綜合發展區(2)」用地

- (xvi) 「綜合發展區(2)」用地位於工業區的核心，四周現為工業大廈。由於有些工廈仍在運作，在該用地進行住宅發展會因工業區與住宅區為鄰而產生問題。「綜合發展區(2)」用地的發展意向，主要是作商業用途，並在工業區和「綜合發展區(1)」用地日後的住宅發展之間發揮緩衝作用；以及
- (xvii) 在「綜合發展區(2)」地帶《註釋》的第二欄收納「分層住宅」用途主要是為提供彈性，以備日後的發展可妥善解決工業區與住宅區為鄰而產生的問題。因此，「綜合發展區(2)」地帶不宜訂定明確的住用地積比率。為清楚起見，建議在《說明書》內訂明涉及住宅元素的混合發展的住用／非住用用途的最高准許地積比率分別為 5 倍和 9.5 倍。有關的發展密度一般適用於新市鎮。

10. 黃仕進教授表示他須申報利益，因為九巴(即其中一名申述人)是他為香港大學進行的其中一項研究計劃的贊助人。由於贊助款項是用作大學研究計劃，而黃教授在有關的研究計劃中並無直接金錢利益，委員同意黃教授不涉及重大和直接的利益，可以留在會議席上。

11. 主席繼而邀請申述人的代表闡釋申述。

[劉文君女士此時到達參加會議。]

申述編號 R5 及 R6

12. 許澤鴻先生借助投影片提出以下要點：

- (a) R5 和 R6 支持劃設「綜合發展區(1)」及「綜合發展區(2)」地帶的建議。然而，R5 反對「綜合發展區(1)」地帶的界線、欠缺分期安排及建築物高度限制。R6 亦反對「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向和建築物高度限制；

- (b) 兩塊綜合發展區用地毗連屯門站，坐落於屯門新市鎮的中心位置，屬於市中心的一個核心地。該兩塊綜合發展區用地應發展作提供大量房屋，並達致均衡的發展組合和饒富趣味的城市設計，及直接連接車站和附近地區(如市鎮公園)；
- (c) 由於嘉柏中心用地並非屬於單一業權，因此會對劃設「綜合發展區(1)」地帶產生不明朗因素；
- (d) 「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向應作「商業和住宅用途」，前提是可以解決工業區與住宅區為鄰所產生的問題，並在《註釋》內加入 5 倍的住用地積比率；
- (e) 「綜合發展區(1)」用地的建築物高度應放寬至主水平基準上 140 米，而「綜合發展區(2)」用地的建築物高度則應放寬至主水平基準上 120 米，而不是把整個市中心的建築物高度劃一為主水平基準上 100 米；以及
- (f) 應在「綜合發展區(1)」地帶的《說明書》和《註釋》內訂明可容許分期發展。

[許國新先生此時暫時離席。]

13. 梁傑文先生借助投影片及兩個實物模型簡介涵蓋兩塊綜合發展區用地的基準計劃(基於現行分區計劃大綱圖的規定)和概念計劃(基於申述人的建議修訂)，並提出以下要點：

- (a) 根據基準計劃，「綜合發展區(1)」用地將興建六座住宅樓宇(約 500 個單位)，而「綜合發展區(2)」用地則興建六座辦公室大樓(約 220 000 平方米的商業總樓面面積)。倘施加主水平基準上 100 米的建築物高度限制，用地上的住宅和商業大廈便會擠在一起；
- (b) 由於「綜合發展區(2)」用地所提供的商業樓面幾乎相等於太古廣場(第一至三期)，因此會造成供過

於求的情況，與屯門其他「其他指定用途」註明「商貿」用地出現競爭；

- (c) 由於基準計劃的所有建築物的准許最高高度均為主水平基準上 100 米，因此會形成單調乏味的建築物高度輪廓，尤如尖沙咀東部的情況；
- (d) 概念計劃的設計目的在於達致均衡的用途組合，並提供大量房屋，情況與太古城和沙田新城市廣場相若。這計劃亦為屯門在屯門西鐵站提供新的市中心和優質的城市休憩用地和街景；
- (e) 概念計劃把「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向由純商業用途改為混合商住用途，會使所提供的房屋量由約 500 個單位增至超過 1500 個單位，並因商業樓面空間減少而令用途組合更為均衡；
- (f) 建議把兩塊綜合發展區用地的建築物高度分別訂為主水平基準上 140 米和 120 米。此舉可為市中心締造別致和優美的市容，建築物高度將由龍門開始遞減(由主水平基準上 156 米降至主水平基準上 140 米、主水平基準上 120 米和主水平基準上 100 米)。這會為市中心打造全新形象，高度輪廓與馬鞍山站(由主水平基準上 150 米降至主水平基準上 130 米和主水平基準上 120 米)及烏溪沙站(由主水平基準上 185 米降至主水平基準上 130 米和主水平基準上 120 米)相若；
- (g) 根據概念計劃，「綜合發展區(2)」用地會進行綜合商住用途。此舉亦會減少建築物的覆蓋範圍和整體的地積比率，有助於在地面提供更多休憩用地和綠化範圍，供市民使用；
- (h) 現時位於建豐街近河道的貨車停車場擬在屯門市地段第 80 號重建後遷往該處，以便可提供連接建安街與屯門站的行人通道；以及

- (i) 於平台提供全天候行人通道，經新市中心把屯門站與現時的屯門市中心連接起來。當擬議發展落成後，屯門將建有新地標。

14. 許澤鴻先生繼續作出簡介，並提出以下要點：

- (a) 儘管城規會文件在回應部分表示，《說明書》將會訂明如工業區與住宅區為鄰所產生的問題得以解決，則可容許在「綜合發展區(2)」地帶進行住用發展，但較恰當的做法，是在「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向和《註釋》訂明倘若可解決工業區與住宅區為鄰所產生的問題，則可准許作住宅用途；
- (b) 雖然分區計劃大綱圖已為屯門訂定梯級式建築物高度輪廓，但有面積約相等於尖沙咀東部八倍的範圍的建築物高度限制訂為主水平基準上 100 米。這會導致劃一的建築物高度輪廓，並使屯門大部分範圍的輪廓線單調乏味。為了反映屯門站作為核心地的地位，「綜合發展區(1)」地帶和「綜合發展區(2)」地帶的建築物高度應獲准超過主水平基準上 100 米，以便較高的建築物可在擬議市中心內營造點綴效果；以及
- (c) 即使城規會規劃指引編號 17 訂明綜合發展區用地可分期發展，但該指引所列出的情況卻難以達致，因為申請人須提出證據，證明各土地擁有人未能達成共識。由於嘉柏中心用地與前巴士廠用地界線分明，因此可分開發展。此外，嘉柏中心已翻新為數據中心，不會對前巴士廠用地的重建造成任何環境影響。因此，應當在「綜合發展區(1)」地帶的《註釋》內特別訂明准許分期發展。

15. 由於申述人的代表已陳述完畢，主席請委員提出問題。

土地用途組合和工業區與住宅區為鄰所產生的問題

16. 一名委員問及限制「綜合發展區(2)」地帶作商業用途所創造的就業機會，許澤鴻先生在回應時表示，為「綜合發展區(2)」地帶訂定適當的土地用途組合亦會創造就業機會。另一方面，把地積比率訂為 9.5 倍的「綜合發展區(2)」用地限制作商業用途，會導致商業總樓面面積供過於求，因而窒礙鄰近「其他指定用途」註明「商貿」用地的發展步伐。梁傑文先生補充說，由於把如此大面積的用地純作商業發展在財務上的可行性偏低，因此很可能會妨礙「綜合發展區(2)」用地的發展。

[許國新先生此時返回會議席上。]

17. 一名委員詢問把「綜合發展區(2)」地帶限作商業用途的理由。陳永榮先生在回應時表示，「綜合發展區(2)」用地現為兩個巴士廠，並十分接近區內的其他工業大廈。環保署署長關注到，准許「綜合發展區(2)」用地作住宅用途會因工業區與住宅區為鄰而產生問題，因此除非把巴士廠遷移，否則不支持把用地作住宅用途。然而，由於「綜合發展區(1)」用地遠離現有工業區，因此作住宅發展可以接受。

18. 許澤鴻先生表示，由於位於「綜合發展區(2)」用地西面的兩幢工業大廈已整幢改作「商店及服務行業」用途，成為緩衝區，因此「綜合發展區(2)」用地應適合作住宅用途。此外，他認為一如概念計劃所顯示，「綜合發展區(2)」地帶的設計可加入不易受影響的用途作為緩衝區，把住宅用途與附近的工業用途分隔。

19. 一名委員備悉，屯門對住宅發展需求甚殷，因為不少公屋居民有意搬進私人住宅，但對商業樓面空間的需求卻不高。因此，「綜合發展區(2)」地帶擬作商業用途的規劃意向有違屯門作為衛星城市的特色和整體目的。這名委員認為並不存在工業區與住宅區為鄰的問題，理由是現有巴士廠須在用地進行任何發展前遷移。陳永榮先生在回應時表示，由於兩個綜合發展區地帶涵蓋三塊巴士廠用地，倘其中一個巴士廠繼續運作而其餘兩個巴士廠進行重建，仍會因工業區與住宅區為鄰而產生問題。由於有市民關注巴士在附近街道通宵停泊，當局應訂定整體策略，以處理巴士停泊和巴士廠重建的事宜。儘管「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向是作商業用途，但「分層住宅」用途

已收納在第二欄內，因此如可解決工業區與住宅區為鄰所產生的問題，便可准許在用地進行若干程度的住宅發展。

20. 至於一名委員問及在「綜合發展區(2)」用地引入住宅用途的時間表，陳永榮先生認為除非已決定落實遷移「綜合發展區(2)」用地內的巴士廠，否則不應准許在「綜合發展區(2)」用地內進行住宅用途。

21. 一名委員問及屯門對商業用途的策略需求，以及長遠而言，工業區與住宅區為鄰會否成為問題。陳永榮先生在回應時表示，改劃用途地帶建議是根據「二零零九年分區研究」的結果而訂定，而該研究認為巴士廠用地可改作商業用途。至於工業區與住宅區為鄰所產生的問題，由於「綜合發展區(1)」用地遠離現有工業區，因此長遠來說不會因工業區與住宅區為鄰而產生問題。然而，由於「綜合發展區(2)」用地非常接近現有工業區，加上用地的部分範圍(屯門市地段第 82 號)的契約屬於私人協約並限作巴士廠用途，因此現時不宜准許用地作住宅用途。

22. 許澤鴻先生在回應一名委員的詢問時表示，他們同意須處理工業區與住宅區為鄰所產生的問題，而申述人的建議是在「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向內訂明倘若工業區與住宅區為鄰所產生的問題得以解決，則用地可作住宅用途。

#### 綜合發展區用地的建築物高度限制

23. 一名委員詢問在主水平基準上 100 米的高度限制下，建築物的高度是否可有變化。梁傑文先生在回應時表示，由於須盡用所准許的總樓面面積，因此須把辦公室大樓建至所准許的最高建築物高度(即主水平基準上 100 米)。如要降低商業大廈的建築物高度，建築物的上蓋面積(現時為 50%)便須進一步增加，因此實難以令商業大廈的建築物高度出現變化。他表示，放寬建築物高度有助於在地面提供更多休憩用地，並減少辦公室大樓的上蓋面積。現時把建築物高度限制訂為主水平基準上 100 米，會令日後的發展難以彈性地調整建築物高度，亦會失去闢設地面空間和建築物後移範圍的機會。就此而言，城規會應即時處理有關事宜，而不是在發展商申請略為放寬建築物高度後才予以處理。

24. 許澤鴻先生表示，城規會應沿用馬鞍山站和烏溪沙站一帶所採用的梯級式建築物高度概念。

[張孝威先生此時暫時離席。]

25. 一名委員認為已規劃的建築物高度輪廓似乎並無顧及屯門東西兩面的山巒，並質疑主水平基準上 100 米的建築物高度限制是否恰當。另一名委員認為，容許市中心的建築物高度較高，並容許兩塊綜合發展區用地的建築物高度分別為主水平基準上 140 米和 120 米，是合理的做法。另有一名委員詢問不支持放寬兩塊綜合發展區用地的建築物高度限制的理由。陳永榮先生在回應時表示，規劃署曾進行評估，結果顯示即使把建築物高度限制訂為主水平基準上 100 米，用地仍可容納一幢樓高 20 層的商業發展，其上蓋面積為 40 至 50%，而地積比率則為 9.5 倍。至於整體的建築物高度輪廓，整體概念是把屯門站上蓋的現有發展(建築物高度為主水平基準上 156 米)作為地標，以便締造三個高度級別(由主水平基準上 120 米降至主水平基準上 100 米和主水平基準上 85 米)，由北向南漸次下降。陳先生表示，發展用地的建築物高度仍有調整空間，而發展商可向城規會提交略為放寬建築物高度的申請，以供考慮。主席備悉根據略為放寬的條款，發展商可於總綱發展藍圖階段提交略為放寬建築物高度的申請。

26. 梁傑文先生表示，儘管仍有空間調整建築物高度，但考慮到須闢設機電裝置樓層和最新的樓層高度標準為 4 至 4.5 米，落成後的商業大樓樓高僅 16 至 17 層，情況並不理想。此外，商業發展或會因有大量商業總樓面面積供應而不可行，而且巴士廠可能不會進行重建，導致「綜合發展區(1)」用地的擬議住宅用途受到影響。他指出，現時巴士廠甚少有巴士停泊，是由於巴士廠設計過時所致。

27. 陳永榮先生在回應一名委員的提問時表示，屯門站上蓋的發展獲准興建至主水平基準上 156 米，是因為發展項目須於地面提供公共車輛總站，以及用地擬作為新市中心的核心地。

「綜合發展區(1)」地帶的分期發展

28. 對於一名委員問及實物模型所顯示與嘉柏中心的融合設計，梁傑文先生在回應時表示，現時有關嘉柏中心用地的建議只屬概念方案，用以顯示倘若落實整個「綜合發展區(1)」地帶的全面重建計劃，有關用地可如何融入前巴士廠用地的重建項目。

#### 建豐街的貨車停車場

29. 同一名委員亦問及有關貨車停車場的建議。梁傑文先生在回應時表示，現有一些貨車停車場位於建豐街的西北角，屬於「綜合發展區(1)」地帶的一部分。有關建議是把該等停車場遷往日後發展項目的地庫、把建豐街劃為行人專用街道，以及關設行人通道以連接建豐街和屯門河道東岸。

30. 梁焯輝先生亦就概念計劃詢問重置貨車停車場供公眾使用的事宜。梁傑文先生在回應時表示，申述人不反對在計劃訂明須重置貨車停車場的要求，因為現有貨車停車場對居民造成滋擾，並須遷移以便把建豐街劃為行人專用街道。

#### 其他事宜

31. 主席擔心由於地面舖位價值甚高，發展商會於總綱發展藍圖階段取消概念計劃所提供的大量地面休憩用地。梁傑文先生在回應時表示，現行方案是提供建築物後移範圍和地面休憩用地，以供市民使用。他肯定有關建議會於日後的總綱發展藍圖內列明，並提交城規會考慮。

32. 梁焯輝先生指出，除基準計劃顯示的辦公室外，「綜合發展區(2)」用地還可用以發展酒店。他進一步詢問申述人所創造的職位數目和所建議的總樓面面積組合。梁傑文先生在回應時表示，他們並無估計概念計劃所創造的職位數目。至於總樓面面積組合，他表示現行方案是在「綜合發展區(2)」用地提供約 20 000 平方米的商業總樓面面積，與沙田新市鎮現時所提供的商業總樓面面積相若。

33. 由於委員再無其他問題，而申述人的代表亦沒有任何補充，主席表示聆訊程序已經完成，城規會會在他們離席後商議

有關申述，並在稍後把決定通知他們。主席多謝申述人的代表及規劃署的代表出席聆訊，他們均於此時離席。

34. 會議於此時小休。

#### 商議部分

35. 主席備悉屯門區已制定梯級式高度概念，建築物高度由北面朝南面遞降，而屯門站上蓋發展項目(主水平基準上 156 米)的建築圖則是在分區計劃大綱圖訂定建築物高度限制前獲批准。

36. 一名委員認為屯門的建築物高度輪廓應呈「V」狀，以反映谷底兩旁的山脈。另一名委員不同意，並認為宜採用市中心的建築物較高而建築物高度由市中心向周圍遞降的整體建築物高度概念。此建築物高度概念應在分區計劃大綱圖內反映。

[許國新先生此時離席。]

37. 一名委員認為，由於現時設有申請略為放寬建築物高度限制的機制，故無須修訂兩塊綜合發展區用地訂為主水平基準上 100 米的建築物高度限制，此舉可容許城規會根據擬議計劃的情況考慮略為放寬建築物高度限制的申請。

38. 副主席備悉雖然 R5 和 R6 要求把兩塊綜合發展區用地的建築物高度限制分別放寬至主水平基準上 140 米和 120 米，但他們的建議均涉及在兩塊用地上興建主要屬住宅性質的發展項目。由於主水平基準上 100 米的建築物高度限制足以配合住宅發展項目有餘，加上設有略為放寬限制的機制，故無須放寬建築物高度限制。不過，他擔心所有建築物均會興建至所准許的最高高度，以致高度輪廓無甚變化。他表示應設立機制以確保用地上的建築物採用良好設計。他表示就以科學園為例，為個別地區訂定單一的建築物高度限制不一定會令天際線單調乏味，因為通過採用創新建築設計也可營造別致的天際線。

39. 主席在回應時表示，由於有關用地劃為「綜合發展區」地帶，城規會可通過提交總綱發展藍圖的程序，對發展項目的設計、美感和建築物高度實施管制。一名委員表示同意，並認

為在現階段不應修訂發展限制，而任何涉及放寬限制的建議可於提交總綱發展藍圖的階段考慮，因為城規會屆時可根據特定計劃詳細考慮規劃增益和設計優點。申述人於會上向城規會提出的建議方案只屬沒有約束力的概念計劃，並不是在總綱發展藍圖提出的具體建議。

40. 另一名委員表示同意，並表示如按申述人的要求把建築物高度限制放寬至主水平基準上 120 米和 140 米，申述人可於提交總綱發展藍圖的階段另行提出略為放寬限制的申請，以進一步增加建築物高度。

41. 關於容許在「綜合發展區(2)」用地進行住宅用途的建議，主席備悉「綜合發展區」地帶的《註釋》不排除在有關用地進行住宅用途的可能性，因為「分層住宅」用途已列為第二欄用途。梁焯輝先生認為有關討論沒有實質意義，因為無論如何申請人均須就「綜合發展區」用地提交總綱發展藍圖，而在規劃申請階段，必須全面處理因工業區與住宅區為鄰所產生的問題和建築物高度等問題。再者，在現階段根據概念計劃修改「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向，實屬言之過早。

42. 關於容許在「綜合發展區(1)」用地進行分期發展的問題，主席備悉「綜合發展區」地帶的規劃意向是把用地綜合發展，而有關的城規會規劃指引(城規會規劃指引編號 17)已列明可在綜合發展區用地進行分期發展的情況。主席認為由於目前已設有分期發展的機制，故無須修訂《註釋》並改變城規會的做法。

43. 秘書在回應一名委員的詢問時表示，規劃署會擬備規劃大綱，為綜合發展區用地的發展項目提供指引。規劃大綱會列出各項設計要求和須在發展項目內提供的政府、機構及社區設施。規劃署會就規劃大綱諮詢相關政府部門，並把規劃大綱提交城規會通過。

44. 主席總結討論，表示委員普遍同意把兩塊綜合發展區用地的建築物高度限制繼續訂為主水平基準上 100 米，因為《註釋》已訂有條文，容許在有需要增加建築物高度時略為放寬建築物高度限制。委員亦普遍同意無須為收納住宅用途而修訂「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向和《註釋》，因為「分層住

宅」用途已納入第二欄內。此外，委員同意無須為容許分期發展而修訂「綜合發展區(1)」地帶的《註釋》，因為相關的城規會規劃指引已訂明容許分期發展的機制。

45. 委員同意備悉 R5(部分)和 R6(部分)關於支持改劃第9區工業用地的用途地帶的意見，並同意不接納提出反對意見的申述 R1至R4、R5(部分)、R6(部分)和R7(部分)。委員繼而審視文件第7.2段所詳載不接納有關申述的建議理由，並認為有關理由恰當。

申述編號 R5(部分)和 R6(部分)

46 經進一步商議後，城規會備悉以上申述的意見，即支持把第9區的有關用地改劃為「綜合發展區(1)」和「綜合發展區(2)」地帶。

申述編號 R1至R4、R5(部分)、R6(部分)和 R7(部分)

47. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述 R1至R4、R5(部分)、R6(部分)和R7(部分)，而且不會為順應申述的建議而修訂分區計劃大綱圖，理由如下：

- (a) 屯門第9區的「工業」用地的用途地帶是根據「二零零九年分區研究」提出的建議而改劃，並已顧及空置率、業權模式、樓齡、現有情況及環境問題等因素。規劃署在詳細規劃各土地用途地帶時，已考慮政府部門所關注的事宜及該區的最新情況；  
**(R2至R4和R7)**
- (b) 把申述地點劃為「綜合發展區」地帶是適當做法，既可顧及旨在重整該區的土地用途和改善區內環境的規劃意向、解決工業區與住宅區為鄰而產生的中期問題，又可遵從提供足夠配套設施的規定；  
**(R1至R4和R7(部分))**
- (c) 噪音影響事宜可於提交第16條規劃申請的階段予以處理和考慮。申請人須就申述地點提交規劃申請及足夠的技術評估(包括噪音影響評估)；  
**(R1)**

- (d) 規劃署會擬備規劃大綱，從而為「綜合發展區」用地的發展項目提供指引，而有關發展項目必須取得規劃許可，以便通過提交總綱發展藍圖規管未來的設計與布局。申請人須提交技術評估及發展時間表，包括重置現有巴士廠及其相關設施的用地和時間等。規劃申請會按照條例的規定予以公布，以供公眾提出意見；**(R1 至 R4 和 R7(部分))**
- (e) 當局的意向是在「綜合發展區」地帶內進行綜合發展。不過，城規會規劃指引編號 17 已訂明容許分期發展，而城規會會按個別情況考慮每宗個案；**(R5)**
- (f) 兩塊「綜合發展區」用地的建築物高度限制恰當，放寬建築物高度限制的建議沒有充分理據支持。「綜合發展區」地帶《註釋》所訂明的略為放寬限制條款亦提供彈性，以落實具設計和規劃優點的發展項目；**(R5 和 R6)**
- (g) 「綜合發展區(2)」用地現為巴士廠，四周有工業大廈。用地的規劃意向主要是作商業用途，並為震寰路以東的住宅用途提供緩衝區。由於用地的住宅用途與毗連發展項目不相協調，實不宜把「綜合發展區(2)」地帶的規劃意向修改以作住宅用途，也不宜為用地訂定明確的最高住用地積比率；**(R6)**
- (h) 把極小部分「休憩用地」地帶改劃為「綜合發展區(1)」地帶，只旨在修訂用途地帶的界線，以便與屯門市地段第 79 號的現有地段界線一致；以及**(R7(部分))**
- (i) 劃設「商業(1)」地帶旨在反映城規會轄下小組委員會所批准的第 16 條規劃申請，而劃設「其他指定用途」註明「商貿」地帶則用以促進工業地區轉型。**(R7)**

[李偉民先生此時到達參加會議。]



51. 下列規劃署的代表及申述人的代表此時獲邀出席會議：

**規 劃 署**

陳永榮先生                      屯門及元朗規劃專員

劉長正先生                      高級城市規劃師／西部

**R10 及 C4(屯門區議員嚴天生及江鳳儀)**

嚴天生先生              —      申述人

**C4(屯門區議員張恒輝)**

張恒輝先生              —      提意見人

52. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。他繼而請規劃署的代表向委員簡介有關申述和意見。

53. 劉長正先生借助投影片，按文件詳載的內容陳述下列要點：

**背景**

- (a) 二零一二年三月二十三日，《屯門分區計劃大綱草圖編號 S/TM/29》(下稱「該圖」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。該圖所收納的修訂項目，主要包括把西鐵屯門站以西第 9 區的多塊用地由「工業」地帶改劃為多個用途地帶，包括「綜合發展區」地帶、「商業(1)」地帶及「其他指定用途」註明「商貿」地帶，以反映《二零零九年全港工業用地分區研究》(下稱「二零零九年分區研究」)的建議；把第 44 及第 56 區的多塊用地由「政府、機構或社區」地帶分別改劃為「住宅(甲類)」及「住宅(乙類)」地帶；把第 41 區的一塊用地由「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶；在第 54 區加入一條擬建道路；以及修訂該圖的《註釋》；

- (b) 在為期兩個月的展示期內，當局共接獲 19 份申述。二零一二年六月一日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)公布該等申述，以供公眾提出意見，而在公布期的首三個星期內，當局共接獲五份公眾意見；
- (c) 二零一二年七月十三日，城規會決定把申述及意見分為兩組考慮，第一組涉及把第 9 區的工業用地由「工業」地帶改劃為多個用途地帶，包括「綜合發展區」地帶、「其他指定用途」註明「商貿」地帶及「商業(1)」地帶(申述 R1 至 R7(部分)及意見 C5)，而第二組涉及改劃第 44 及第 56 區的「政府、機構或社區」用地和第 41 區的「綠化地帶」的用途地帶(申述 R7(部分)至 R19 及意見 C1 至 C4)；

#### 申述

- (d) 第二組有 13 份申述，有關申述涉及改劃「政府、機構或社區」用地和「綠化地帶」的用途地帶；
- (e) R8 由一名區議員(朱順雅)、恒福花園業主立案法團和翠峰小築業主委員會聯合提交，反對改劃掃管笏路兩塊「政府、機構或社區」用地的用途地帶；
- (f) R7(部分)及 R9 至 R19 由嚴天生及江鳳儀(兩名區議員)、悅湖山莊業主權益會、官東榮社區服務處協會和九名個別人士提交，反對把湖安街的「政府、機構或社區」用地改劃為「住宅(甲類)」地帶；
- (g) R7(部分)亦反對把青山公路／海榮路交界處的「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶；

#### 意見

- (h) 當局接獲四份就申述提出的意見(C1 至 C4)，所表達的看法與 R7(部分)及 R9 至 R19 相同，即反對在湖安街劃設「住宅(甲類)」地帶。有關意見由張

恒輝(區議員)(C1)、嚴天生及江鳳儀(兩名區議員)(C4)和兩名個別人士提交；

申述理由和申述人的建議

(i) 提出申述和意見的理由概述如下：

掃管笏路的「住宅(乙類)」用地

*房屋需要與基礎設施的供應(R8)*

- (i) 規劃署在考慮進行住宅發展時，應全盤考慮是否有足夠的基建和設施以支援已規劃的發展，而非單單為增加房屋土地供應；

*交通影響(R8)*

- (ii) 青山公路四周的建築物、設施及人口相應增加，令該處的交通負荷問題進一步惡化。倘若政府未能採取措施改善區內的交通設施，以配合發展項目，將會對現時居民造成負面影響；

*劃設「綠化地帶」(R8)*

- (iii) 劃為「綠化地帶」的用地面積細小，現為毗鄰住宅用地的斜坡及圍牆。有關建議或會令公眾誤以為這些土地是作休憩用地用途；

湖安街的「住宅(甲類)」用地

*改變土地用途的意向(R14)*

- (iv) 改變土地用途背後的動機，令人質疑。根據規劃制度，發展商向城規會提交申請後，可把「住宅(甲類)」用地發展作各種商業用途，地產發展商的利益可能凌駕居民利益和社區發展；

*社區及康樂與基礎設施的供應壓力*(R7(部分)、R9至R15、R17至R19及C1至C4)

- (v) 悅湖山莊的居民購買其單位，是因為他們知悉有關「政府、機構或社區」用地會興建低層社區設施，而非高度超過20層的住宅發展。居民感到被政府欺騙；
- (vi) 為屯門第44區居民提供的社區設施的使用率幾近飽和。改劃用途地帶會使康樂空間減少；加重對公共交通、社區和醫療服務的需求；以及使交通擠塞惡化；
- (vii) 該用地應用作興建圖書館、自修室和兒童、青少年及長者綜合服務中心，因為在屯門碼頭區(人口約10萬)，上述設施的供應不足；

*隱私和物業價值*(R11、R14及R17)

- (viii) 擬議發展會嚴重侵犯悅湖山莊居民的隱私，影響居民生活質素和造成心理負擔；
- (ix) 申述地點的發展會阻擋悅湖山莊的景觀，居民的物業亦會貶值；

*環境、通風和景觀質素問題*(R9至R15、R18至R19及C4)

- (x) 車輛增加會使該區空氣質素惡化。施工期間會導致空氣和噪音污染，對居民造成嚴重滋擾；
- (xi) 擬議「住宅(甲類)」地帶發展項目的屏風效應會影響悅湖山莊的通風，尤以第13、14和15座的單位為然；

*諮詢*(R9、R16及R19)

- (xii) 政府並沒有向屯門的居民進行公眾諮詢；

青山公路／海榮路交界處的「政府、機構或社區」用地(R7)

- (xiii) 倘若輕鐵系統伸延至黃金海岸，位於第 41 區的申述地點將會成為重要的交通樞紐，把杯渡站與三聖站連接起來；

申述人的建議

- (j) R9、R10 及 R14 建議把湖安街的用地繼續劃為「政府、機構或社區」地帶，以及撤銷此項改劃地帶用途修訂；以及
- (k) C1 至 C3 建議在湖安街的用地闢設社區設施和一幢三層的室內體育館連溜冰場和保齡球場等設施；

政府對申述、意見及建議所作的回應

- (1) 政府對申述、意見及建議所作的回應概述如下：

掃管笏路的「住宅(乙類)」用地

*房屋需要與基礎設施的供應*

- (i) 改劃「政府、機構或社區」用地的用途地帶，以免預留多年但沒有明確發展計劃的土地未能地盡其用，是政府當局更善用土地資源的措施之一。由於申述地點適宜作房屋發展，亦不須進行政府、機構或社區發展，因此適宜改劃作住宅用途以滿足市民的房屋需要；
- (ii) 由於擬改劃用途地帶的用地的面積細小(約為 0.41 公頃及約為 0.35 公頃)，而且受 1.3 倍地積比率所限，擬建住宅發展項目(預計少於 145 個單位)不會對交通及基礎設施的供應造成重大的負面影響；

*交通影響*

- (iii) 運輸署署長認為擬議住宅發展項目的行程產生量及行程引入量不會太大，因此有關項目不會對毗連道路網絡(特別是青山公路)造成負面交通影響；

*劃設「綠化地帶」*

- (iv) 只有在先前「政府、機構或社區」地帶邊緣的斜坡改劃為「綠化地帶」。改劃用途地帶有助保留長滿植物的斜坡，亦能更確切反映現有的地盤特色。必須留意的是，根據一般推定，「綠化地帶」不宜進行發展；

湖安街的「住宅(甲類)」用地

*改變土地用途的規劃意向*

- (v) 該用地劃為「住宅(甲類)」地帶，與區內附近的住宅發展項目互相協調。在住宅大廈的最低三層，商業用途(例如「辦公室」、「食肆」和「商店及服務行業」)屬經常准許的用途。如要在最低三層以上的樓層進行商業用途，必須獲得城規會的規劃許可；

*社區及康樂與基礎設施的供應壓力*

- (vi) 由於有關用地再無須作獨立的政府、機構或社區用途，當局經檢討和諮詢政府部門後，把有關用地改劃作房屋發展；
- (vii) 根據《香港規劃標準與準則》的規定，屯門區已規劃的社區和康樂設施足以應付計劃人口的需要。獲諮詢的政府部門已確認無須預留該用地作社區和康樂用途。只有社會福利署表示必須在住宅發展項目內闢建以院舍為本的長者日間護理中心，以服務蝴蝶灣區一帶的區內居民和日後的居民。當局稍後為該用地擬備契約條件時，可以加入此項規定；

- (viii) 由於該用地只會闢建約 164 個單位，運輸署署長認為改劃用途地帶不會產生和引入太大的行程量，因此不會對湖安街和毗連道路網絡造成負面交通影響。申述地點現有充足的公共交通設施(包括輕鐵服務、專利巴士和綠色專線小巴)；

*隱私和物業價值*

- (ix) 有關用地的擬議發展項目與悅湖山莊由湖安街隔開，不大可能影響附近居民的生活質素；
- (x) 土地是稀有資源，當局有必要增加房屋供應，以應付香港在社會和經濟方面的迫切需要。由於申述地點適宜發展高密度房屋，亦無須進行政府、機構或社區發展，因此適宜改劃作住宅用途以滿足市民的房屋需要；
- (xi) 在改劃用途地帶時，樓價並非重要的規劃考慮因素，而且香港的發展步伐急速，當局亦不能保證居民的景觀不受影響；

*環境、通風和景觀質素問題*

- (xii) 由於主水平基準上 85 米的建築物高度與附近發展項目互相協調，該用地日後的住宅發展不會對該區的環境、通風和景觀造成負面影響；
- (xiii) 根據二零零九年就屯門新市鎮進行的空氣流通專家評估的結果，申述地點並非位於主要氣道。由於申述地點東北面大致上是空曠範圍，而且鄰近屯門河河道和海旁，盛行風不會受阻；
- (xiv) 總城市規劃師／城市設計及園境表示，申述地點四周是休憩用地(東面是康文署休憩用地)和氣道(湖安街和湖康街)。預計這些氣道可有效地紓緩可能出現的通風影響，亦讓足

夠的風從東北盛行風方向吹進該區，從而改善通風；

- (xv) 申述地點附近的發展項目主要是低至中層。附近的高層住宅發展包括屯門湖康警察宿舍和悅湖山莊。悅湖山莊的建築物高度大致上為主水平基準上約 85 米，與擬議地點的建築物高度相同。從文件圖 H-3d 及圖 H-3e 的電腦合成照片可見，申述地點的擬議發展項目與附近地區並非不相協調；
- (xvi) 有關用地的擬議發展項目與毗連發展項目之間已有相當距離，預計不會對附近發展項目的景觀造成負面影響。建築署總建築師／管理統籌分處 2 表示申述地點面積較小，不大可能造成屏風效應；

#### *諮詢*

- (xvii) 法定製圖程序包括展示分區計劃大綱圖的修訂以供公眾查閱，以及聆訊所接獲的申述和意見。這些工作均屬《城市規劃條例》規定的公眾諮詢程序。城規會會審議相關的規劃考慮因素，以及所接獲的申述和意見，然後才作出決定；
- (xviii) 根據現行做法，當局會在展示分區計劃大綱圖的修訂項目之前或期間諮詢相關區議會。就這個情況而言，《屯門分區計劃大綱草圖編號 S/TM/29》在二零一二年三月二十三日至五月二十三日間展示。當局先後於二零一二年四月十一日和五月八日諮詢屯門區議會的工作小組和屯門區議會全體議員；

青山公路／海榮路交界處的「政府、機構或社區」用地

- (xix) 運輸及房屋局已決定不在屯門東區實施建議進行的輕鐵工程，因此沒有必要保留申述地點作與輕鐵有關的用途；
- (xx) 申述地點曾用作臨時政府工地，並不構成毗連的「綠化地帶」用地的一部分。申述地點受交通噪音影響，不宜進行房屋發展，但可發展作較不受噪音影響的政府、機構或社區用途；以及
- (xxi) 當局在制定申述地點的長遠用途時，會留意是否需要預留申述地點作停車用途，並徵詢有關部門的意見。倘當局就申述地點定出任何長遠的政府、機構或社區用途，屆時將會進行適當的公眾諮詢。

54. 主席繼而邀請申述人及提意見人闡述申述的內容和意見。

申述人 R10 及提意見人 C4

55. 嚴天生先生陳述下列要點：

- (a) 屯門區議會反對把湖安街的用地改劃為「住宅(甲類)」地帶的建議；
- (b) 該區的交通基礎設施不足，因為西鐵現時並不駛經屯門碼頭。即使在附近的屯門湖康警察宿舍落成後，輕鐵服務也沒有改善。因此，新的擬議「住宅(甲類)」地帶發展項目會加重交通負荷；
- (c) 由於西鐵不駛經蝴蝶灣區，供屯門這部分的居民前往香港其他地區的交通設施並不足夠；

- (d) 雖然居民依賴服務該區各屋苑的巴士前往屯門以外地區，但當局並沒有為區內居民闢設適當的巴士總站；
- (e) 湖山路／湖景路交界處是交通意外黑點。湖安街的擬議住宅發展項目會加重該交匯點的交通負荷，使該交界處發生交通意外的可能性增加；
- (f) 蝴蝶灣區的長者社區設施不足。擬建的長者日間護理中心不足以應付區內人口的需要，亦須提供其他類型的長者服務。該區大體上缺乏弱能人士服務，亦缺乏綜合家庭服務中心；
- (g) 該區現有一個流動圖書館，完全不足以應付區內人口的需要，而最接近的標準公共圖書館位於大興邨；
- (h) 該區缺乏公共泊車位，以供前來蝴蝶灣區參與康樂活動的駕駛者之用，因此應在湖安街用地闢設公共泊車位；以及
- (i) 基於上述理由，該用地應預留作闢設政府、機構或社區設施，以及在房屋發展與興建服務區內居民的政府、機構或社區設施之間取得適當平衡。

提意見人 C1

56. 張恒輝先生陳述下列要點：

- (a) 湖安街「住宅(甲類)」用地附近的用地已經發展，發展該「住宅(甲類)」用地只會使交通擠塞惡化；
- (b) 該用地應保留作闢設政府、機構或社區設施，不僅服務悅湖山莊的居民，亦服務邁亞美海灣、啓豐園、慧豐園等區內人口；
- (c) 在面積如此細小的用地(0.23 公頃)興建擬議發展項目作私人住宅用途，會阻擋現有景觀，對附近地區造成通風問題；以及

(d) 該用地應發展作政府、機構或社區設施，以服務區內居民。

57. 主席問及屯門現有政府、機構或社區設施的供應量。陳永榮先生在回應時參考文件附件 VI，表示政府、機構或社區設施的已規劃供應量符合《香港規劃標準與準則》所載的規定。他指出蝴蝶邨有一間公共圖書館，湖康路有一個室內體育館，而湖景路則有一間公眾診所。規劃署已就是否有需要在該用地關設政府、機構或社區設施諮詢相關的政府部門，有關部門表示唯一需要在該用地興建的政府、機構或社區設施，就是長者日間護理中心。一名委員詢問文件附件 VI 上「不適用」一詞的意思。陳永榮先生在回應時表示，「不適用」的意思是設施供應量沒有預設標準。

58. 陳永榮先生在回應一名委員的問題時表示，屯門區已根據《香港規劃標準與準則》興建三間圖書館，足以符合最低要求。由於蝴蝶邨現有一間圖書館，故康樂及文化事務署(下稱「康文署」)認為無須在湖安街用地增設圖書館設施。不過，該區已提供流動圖書館設施以服務區內居民。同一名委員問及該區擬議發展項目的交通影響。陳永榮先生在回應時確認，運輸署署長表示該用地的擬議發展項目(約 124 個單位)不會造成重大的交通影響。

59. 一名委員詢問湖安街用地可否關設其他政府、機構或社區設施。陳永榮先生在回應時表示，規劃署已諮詢相關的政府部門，而目前只須興建一間長者日間護理中心。不過，日後如確定有需要關設政府、機構或社區設施，可在出售該用地前，把此項規定加入契約。

60. 一名委員詢問區議會有否要求加設政府、機構或社區設施以服務區內人口。嚴天生先生在回應時表示，區議會一直要求加設圖書館以服務區內人口。不過，除非現行規劃標準作出修訂，否則圖書館設施不會增加，因為現有供應量已符合《香港規劃標準與準則》所載的最低要求。

61. 由於委員再無其他問題，而申述人和提意見人亦沒有任何補充，主席表示聆訊程序已經完成，城規會會在他們離席後

商議有關申述，並在稍後把決定通知他們。主席多謝申述人、提意見人和規劃署的代表出席聆訊，他們均於此時離席。

### 商議部分

62. 主席備悉擬議房屋用地面積細小，可讓小型發展商參與發展。由於有需要盡量善用稀有的土地資源，規劃署建議改劃沒有特定發展計劃的「政府、機構或社區」用地的用途地帶，以應付不斷轉變的情況。至於在湖安街「住宅(甲類)」用地闢設政府、機構或社區設施，他備悉當局會就擬議契約條件諮詢相關政府部門，並可在該階段加入在有關用地闢設政府、機構或社區設施的規定。他亦備悉該用地目前唯一闢設的政府、機構或社區設施就是長者日間護理中心。

63. 至於掃管笏路的「住宅(乙類)」用地，主席備悉申述主要關注的問題是有關用地日後的住宅發展項目對交通造成負面影響。關於這一點，運輸署署長表示有關用地上的住宅發展項目所產生的行程量不多，不會對該區的交通造成負面影響。主席亦備悉，有關申述關注把「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區」地帶的問題，但這問題並不成立，因為有關用地無須再作與輕鐵有關的用途。他總結說，改劃用途地帶的修訂項目實屬恰當，因此不應接納申述。委員表示同意。

64. 委員繼而審視文件第 6.1 段所詳載各項不接納申述 R7(部分)至 R19 的理由，並認為有關理由恰當。

#### 申述編號 R7(部分)至 R19

65. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述 R7(部分)至 R19 的內容，以及不為順應有關申述而修訂分區計劃大綱圖，理由如下：

#### *掃管笏用地(R8)*

- (a) 改劃「政府、機構或社區」用地的用途地帶，以免預留多年但沒有明確發展計劃的土地未能地盡其用，是政府當局開拓土地資源的措施之一。由於申述地點適宜作房屋發展，亦不須進行政府、機構或社區發展，因此適宜改劃作住宅用途以滿足市民的房屋需要；

- (b) 當局認為「住宅(乙類)」地帶的擬議住宅發展訂定1.3 倍的最高地積比率及六層(不包括地庫樓層)的最高建築物高度屬於恰當。此舉可確保申述地點日後的發展與附近地區的中密度住宅發展互相協調；
- (c) 把申述地點改劃作住宅用途並訂定適當的發展限制的建議，不會對交通及基礎設施供應構成負面影響；
- (d) 改劃在先前的「政府、機構或社區」地帶邊緣的斜坡所屬的用途地帶，有助保留長滿植物的斜坡，亦能更確切反映現有的地盤特色；

*湖安街用地(R7(部分)及R9至R19)*

- (e) 先前在申述地點規劃的社區會堂已設於鄰近的屯門第44區聯用綜合大樓，該大樓於二零一一年落成。申述地點無須用作闢設獨立式政府、機構或社區設施；
- (f) 土地是稀有資源，當局有必要增加房屋供應，以應付香港在社會和經濟方面的迫切需要。由於申述地點適宜發展房屋，因此改劃作住宅用途以滿足市民的房屋需要，做法恰當；
- (g) 以院舍為本的長者日間護理中心會設於有關的住宅發展內。當局會定出長者日間護理中心的詳細規定，以便加入該用地的契約條件內；
- (h) 把申述地點改劃作住宅用途並訂定適當發展限制的建議，不會在交通、基礎設施供應、環境、通風及視覺方面構成負面影響；
- (i) 根據《香港規劃標準與準則》的規定，屯門區已規劃的社區及康樂設施足以應付計劃人口的需要；
- (j) 法定製圖程序本身屬公眾諮詢程序。根據既定做法，當局會在展示分區計劃大綱圖的修訂項目之前或期間諮詢相關區議會；以及

*青山公路與海榮路交界處的用地*

- (k) 申述地點無須預留作與輕鐵有關的用途，也不適合作住宅用途。倘當局就申述地點定出任何長遠的政府、機構或社區用途，屆時將會進行適當的公眾諮詢。

[劉智鵬博士此時返回會議席上。]

**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-KTS/559

在劃為「農業」地帶的

元朗錦田南第 113 約地段第 299 號餘段(部分)及毗連政府土地  
臨時露天存放機械(為期三年)

**(城規會文件第 9156 號)**

---

[聆訊以廣東話進行。]

簡介和提問部分

66. 以下規劃署的代表及申請人的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

梁業鴻先生            )    申請人的代表

林添杰先生            )

67. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋覆核聆訊的程序。他繼而請陳永榮先生向委員簡介這宗申請的背景。

68. 陳永榮先生借助投影片，並按文件詳載的內容陳述以下要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，以便在錦田南分區計劃大綱圖上劃為「農業」地帶的用地臨時露天存放機械，為期三年；
- (b) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一二年四月二十日拒絕這宗申請，理由是：
  - (i) 有關發展並不符合「農業」地帶的規劃意向，有關意向是要保存和保護良好的農地，以便作農業用途。設立此地帶的目的，亦是要保存復耕潛力良好的休耕農地。申請書內並無提供有力的規劃理據，以支持偏離這個規劃意向，即使僅屬臨時性質亦然；
  - (ii) 這宗申請不符合城規會規劃指引編號 13E 的規定，因為有關發展與四周主要是住用構築物／民居、植物苗圃及空置／荒置土地的土地用途並不協調。申請地點先前沒有獲批給規劃許可，而且相關的政府部門對這宗申請有負面意見，區內人士亦表反對；
  - (iii) 申請人未能證明有關發展不會對周邊地區的環境、景觀及排水造成負面影響；以及
  - (iv) 倘批准這宗申請，即使僅屬臨時性質，亦會為「農業」地帶內的同類申請立下不良先例。倘這類申請均獲批准，累積影響所及，會令該區鄉郊環境的整體質素下降；
- (c) 當局對申請地點採取執行管制行動，因為根據《城市規劃條例》，申請地點上現時發現的存放用途屬違例發展。二零一一年十二月二十日，當局向有關各方發出了強制執行通知書，要求中止違例發展。由於通知書收件人於二零一二年二月二十日通知書期限屆滿時仍未履行法定通知書的規定，當局現正向通知書收件人採取檢控行動；

- (d) 申請人並無提交任何書面申述以支持這宗覆核申請；
- (e) 政府部門的意見——政府部門的意見撮載於文件第 4 段。環境保護署署長(下稱「環保署署長」)不支持這宗申請，因為申請地點北鄰及南鄰有易受影響的用途，即現有的住用構築物，預料環境會受到滋擾。從農業的角度而言，漁農自然護理署署長(下稱「漁護署署長」)不支持這宗申請，理由是該處毗鄰經常有農業活動，包括溫室種植。由於溫室種植漸趨普及，申請地點的復耕潛力已提升。總城市規劃師／城市設計及園境反對這宗申請，理由是申請的用途與現有的景觀特色並不協調，會對該區的景觀質素有負面影響。渠務署總工程師／新界北已要求申請人提交並落實排水建議。民政事務總署元朗民政事務專員表示接獲一名元朗區議員的意見，有關意見與在法定公布期內接獲的公眾意見相同；
- (f) 公眾的意見——當局收到四份公眾意見書，分別由一名元朗區議員、馬鞍崗村的一名村民代表、一名區內居民及創建香港提交。他們全部反對或關注這宗申請，理由是有關發展不符合「農業」地帶的規劃意向；會破壞環境；會對環境及交通造成影響；以及引起水浸問題。其中一份公眾意見書建議，倘申請獲得批准，申請人須提交優質的美化環境計劃，以便把申請地點和公眾地方妥為分隔，以減輕破壞；以及
- (g) 規劃署的意見——規劃署根據載於文件第 6 段的評估，不支持這宗申請。有關評估撮載如下：
- (i) 有關發展不符合「農業」地帶的規劃意向。申請書內並無提供有力的理據，以支持偏離「農業」地帶的規劃意向，即使僅屬臨時性質亦然。從農業的角度而言，漁護署署長不支持這宗申請，因為申請地點毗鄰經常有農業活動，故申請地點有復耕潛力；

- (ii) 有關發展與四周主要是住用構築物／民居、植物苗圃及空置／荒置土地的土地用途並不協調。申請地點北鄰及南鄰有一些住用構築物，當中最接近者就在約 10 米外。在申請地點南面較遠處的泊車位及露天貯物場／存放場屬涉嫌違例發展，規劃事務監督可對其採取執行管制行動；
- (iii) 有關發展不符合城市規劃委員會規劃指引「擬作露天貯物及港口後勤用途而提出的規劃申請」(城規會規劃指引編號 13E)的規定，因為申請地點先前沒有獲批給規劃許可，而且相關的政府部門對有關建議有負面意見，區內人士亦表反對；以及
- (iv) 倘批准這宗申請，會為「農業」地帶內的同類申請立下不良先例。

69. 主席繼而邀請申請人的代表闡述這宗申請。

70. 梁業鴻先生陳述下列要點：

- (a) 申請人備悉申請地點或不適合作申請的臨時露天存放用途。不過，申請人需要更多時間物色適當的地點，以重置現時存放在申請地點的器具；
- (b) 申請人要求城規會考慮批出有效期為六至十二個月的短期規劃許可，以便他可遷移業務。

71. 梁業鴻先生在回應主席的詢問時表示，有關業務已在申請地點運作約一年。申請人已覓得另一個地點遷移其業務，但需要更多時間搬遷申請地點的器具。

72. 主席備悉當局在二零一一年十二月向申請人發出強制執行通知書，但申請地點仍然繼續作露天存放用途，他詢問申請人如何保證會在一年內遷移其業務。梁業鴻先生在回應時表示，申請人已物色到適當的搬遷地點(有關地點劃為「工業」地

帶及「露天貯物」地帶)，現正與有關地點的土地擁有人洽談租金的事宜。

73. 由於申請人的代表再沒有意見要提出，而委員也沒有提出其他問題，主席告知他們這宗覆核的聆訊程序已經完成。城規會會在他們離席後進一步商議這項申請，並在稍後把城規會的決定通知申請人。主席多謝申請人的代表和屯門及元朗規劃專員出席會議。他們於此時離席。

### 商議部分

74. 主席表示申請人已要求城規會從寬考慮其申請，批出有效期為六個月至一年的短期規劃許可，以便他遷移業務。不過，在備悉申請人在二零一一年十二月發出強制執行通知書八個月後仍未能遷移其業務，主席認為不應從寬考慮申請。委員同意。

75. 總括而言，主席備悉委員普遍認為不應支持這宗申請，理由是有關發展不符合「農業」地帶的規劃意向；有關發展與四周主要是住用構築物／民居、植物苗圃及空置／荒置土地的土地用途並不協調；有關發展不符合城規會規劃指引編號 13E 的規定，即申請地點先前沒有獲批給規劃許可，而且相關的政府部門對有關建議有負面意見，區內人士亦表反對；以及批准這宗申請，會為「農業」地帶內的同類申請立下不良先例。

76. 經進一步商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請。委員繼而審閱文件第 7.1 段所載的駁回理由，並認為理由恰當。有關理由是：

- (a) 有關發展不符合「農業」地帶的規劃意向，有關意向是要保存和保護良好的農地，以便作農業用途。設立此地帶的目的，亦是要保存復耕潛力良好的休耕農地。申請書內並無提供有力的規劃理據，以支持偏離這個規劃意向，即使僅屬臨時性質亦然；
- (b) 這宗申請不符合城規會規劃指引編號 13E 的規定，因為有關發展與四周主要是住用構築物／民居、植物苗圃及空置／荒置土地的土地用途並不協調；申

請地點先前沒有獲批給規劃許可；以及相關的政府部門對這宗申請有負面意見，區內人士亦表反對；

- (c) 申請人未能證明有關發展不會對周邊地區的環境、景觀及排水造成負面影響；以及
- (d) 倘批准這宗申請，即使僅屬臨時性質，亦會為「農業」地帶內的同類申請立下不良先例。倘這類申請均獲批准，累積影響所及，會令該區鄉郊環境的整體質素下降。

## 議程項目 5

[公開會議]

覆核規劃申請編號 A/YL-KTS/562

在劃為「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶的新界元朗錦田南第 106 約地段第 566 號(部分)、第 613 號(部分)及第 616 號餘段(部分)和毗連政府土地臨時停泊巴士車架及新旅遊車連附屬零件裝配處(為期三年)  
**(城規會文件第 9157 號)**

---

[聆訊以廣東話進行。]

### 簡介和提問部分

77. 以下規劃署和申請人的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

梁業鴻先生           ) 申請人的代表

林添杰先生           )

78. 主席歡迎眾人出席會議，並解釋覆核聆訊的程序。他繼而請陳永榮先生向委員簡介有關申請。

79. 陳永榮先生借助投影片，並按文件詳載的內容提出以下要點：

- (a) 申請人申請規劃許可，以便在申請地點臨時停泊巴士車架及新旅遊車並闢設附屬零件裝配處(為期三年)。申請地點在錦田南分區計劃大綱圖上劃為「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶；
- (b) 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零一二年五月四日拒絕這宗申請，理由如下：
  - (i) 「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶的規劃意向是保留鄉郊地區的特色。該地帶內那些不協調兼不受歡迎的工業相關用途(例如申請地點上停放巴士車架和新旅遊車以及與工場有關的用途)應逐步淘汰，以助落實有關要提升該區環境質素的規劃意向。小組委員會批准在申請地點北鄰進行擬議住宅發展項目後，該處的規劃情況已有重大改變，可見此舉能發揮催化作用，有助落實有關的規劃意向。若繼續讓申請地點用作臨時停放巴士車架和新旅遊車停車場以及與工場有關的用途，便難以發展協調的永久用途，有礙落實「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶的規劃意向；
  - (ii) 申請地點周邊的土地用途主要是住宅構築物／民居／住宅發展項目、農地及空置／荒廢的土地，有關的發展項目會與附近現有和日後會有的住宅用途格格不入；以及
  - (iii) 有關的發展項目會對環境和景觀造成不良影響。
- (c) 申請地點現時的泊車及工場用途並未取得有效的規劃許可，根據《城市規劃條例》，該等用途屬違例

發展，當局可以並正對申請地點採取執行管制行動；

- (d) 申請人並無提交任何書面申述以支持覆核申請；
- (e) 政府部門的意見——政府部門的意見撮載於文件第 4 段。環境保護署署長(下稱「環保署署長」)不支持申請。他認為由於申請地點周邊的土地用途主要是現有或已規劃的住宅發展項目(包括已獲准的規劃申請編號 A/YL-KTS/499)，把與工業有關的用途遷往他處，似乎是解決工業用途與住宅接鄰問題的最佳方法。此外，申請地點的東面和西面現時有易受影響的用途(即現有住用構築物，最接近者約在 10 米以外)，申請地點附近亦然，預計會受到環境滋擾。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境表示，申請人所提交的美化環境和保護樹木建議有不足之處。就此，倘申請獲得批准，應在規劃許可附帶條件中加入提交並落實保護樹木建議的規定；
- (f) 公眾的意見——當局在法定公布期內並無接獲公眾的意見；以及
- (g) 規劃署的意見——規劃署根據載於文件第 6 段的評估，並不支持有關覆核申請。有關內容撮載如下：
  - (i) 「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶的規劃意向是保留鄉郊地區的特色。與鄉郊景觀互相協調的用途或發展，例如靜態康樂用途和多項鄉郊用途，如向城市規劃委員會提出申請，或會獲得批准，以改善區內環境，或配合地方社區的需要。該地帶內那些不協調兼不受歡迎的工業相關用途(例如申請地點上停放巴士車架和新旅遊車以及與工場有關的用途)應逐步淘汰，以助落實有關要提升該區環境質素的規劃意向；
  - (ii) 申請地點周邊的土地用途主要是住宅構築物／民居／住宅發展項目、農地及空置／荒

廢的土地，並夾雜露天貨倉／貯物場和工場。二零一一年六月十七日，小組委員會在有附帶條件下批准編號 A/YL-KTS/499 的申請，涉及擬在申請地點北鄰發展 10 幢屋宇。小組委員會批准該宗申請（編號 A/YL-KTS/499），是因為認同有需要逐步淘汰「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶內的不協調用途，以便落實該地帶的規劃意向，而批准該宗申請可發揮催化作用，有助盡早落實該地帶的規劃意向。就此，小組委員會亦認為，現有申請所涉土地上不協調的工業相關用途不應繼續下去／再獲批准；

- (iii) 雖然小組委員會先前曾批給規劃許可以作相同的用途，但批准編號 A/YL-KTS/499 的申請令規劃情況有重大改變。若繼續讓申請地點用作臨時停放巴士車架和新旅遊車停車場以及與工場有關的用途，便難以發展協調的永久用途，有礙落實「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶的規劃意向，亦與附近現有及日後的住宅土地用途不相協調；以及
- (iv) 環保署署長不支持這宗申請，他認為由於申請地點周邊的土地用途主要是現有或已規劃的住宅發展項目（包括已獲准的規劃申請編號 A/YL-KTS/499），把與工業有關的用途遷往他處，似乎是解決工業用途與住宅接鄰問題的最佳方法。此外，申請地點的東面和西面現時有易受影響的用途（即住用構築物，最接近者約在 10 米以外），申請地點附近亦然，預計會受到環境滋擾。從園境規劃角度而言，申請人所提交的美化環境和保護樹木建議亦未如理想。

80. 主席繼而請申請人的代表詳述有關覆核申請。

81. 梁業鴻先生借助投影片提出以下要點：

- (a) 先前有九宗申請涉及在申請地點臨時露天存放汽車，以及臨時停泊巴士車架及新旅遊車／闢設工場連附屬辦公室／零件裝配處，當中有七宗獲批給規劃許可；
- (b) 申請地點是區內唯一可停泊旅遊車及作旅遊車零件裝配處的用地，而現時在申請地點的業務已經營了 10 年；
- (c) 申請人須 12 至 18 個月的時間物色另一用地，以重置現有的業務；
- (d) 附近地區不會有重大改變，因為城規會批准的擬議住宅發展(編號 A/YL-KTS/499)兩年後才落成；以及
- (e) 申請人要求城規會從寬考慮批給為期 12 至 18 個月的短期許可，以便申請人重置其業務。

82. 主席詢問根據編號 A/YL-KTS/499 的申請而獲核准興建的 10 幢擬建屋宇的發展時間表。陳永榮先生回應說，由於該 10 幢擬建屋宇並非新界豁免管制屋宇，申請人須提交建築圖則。就此，申請人尚未提交擬議發展的建築圖則。由於亦須修訂契約，擬建屋宇不大可能會在兩年內落成。

83. 一名委員備悉申請人在先前的規劃許可失效前幾天才提交現有申請。梁業鴻先生回應說，由於代理人臨時有變，故遲了提交規劃申請。另一名委員詢問現有申請是否要求批給為期三年的規劃許可。梁先生回應指申請人要求批給為期最少 18 個月的規劃許可，以便重置其業務。

84. 一名委員備悉先前一些規劃許可因為申請人未有履行規劃許可附帶條件而被撤銷，於是詢問上一次申請的規劃許可附帶條件是否已全部履行。陳永榮先生指已全部履行，但有關規劃許可已於二零一二年三月二十七日失效。

85. 一名委員詢問可在申請地點裝配多少輛旅遊車，以及裝配工作須多少時間完成。梁業鴻先生在回應時說，旅遊車零件

的裝配工作需時約三個月，每次會在申請地點裝配不多於二至三輛旅遊車。不過，同一名委員從圖 R-4b 備悉申請人同一時間在申請地點裝配約七輛旅遊車。一名委員詢問在有關業務可搬遷前，申請人須完成多少份零件裝配的訂單。梁業鴻先生回應說他手頭上並無有關資料。

86. 一名委員詢問申請人是否已覓得重置用地。梁業鴻先生在回應時表示，申請人仍在物色面積合乎有關業務要求的合適用地，倘未能在香港覓得用地，則可能須遷往內地。他補充說，申請地點是香港進行旅遊車零件裝配作業的唯一地點。兩名委員詢問申請人採取了什麼行動以物色另一個作業地點。梁業鴻先生表示，自二零一二年三月起，申請人已聯絡數間地產代理和相關的顧問，以物色適合作工業用途及／或露天貯物用途的用地，以便重置其業務。有關顧問已物色一塊位於新田的用地，並正跟有關土地擁有人商談租金事宜。申請人亦曾提出承租另外數塊用地，但不成功。就此，申請人要求城規會從寬考慮現有申請，並批給為期最少 18 個月的許可，以便重置現有業務。一名委員建議申請人把業務遷往工業邨。梁先生回應說，元朗工業邨內合適的用地有限，而負責管理工業邨的香港科技園公司亦不熱衷於為申請人的業務提供用地。

87. 梁業鴻先生在回應一名委員的提問時表示，現有業務有約 20 名長工，亦會以合約形式聘請專業裝配工人進行特定的工作。

88. 由於申請人的代表沒有進一步的意見，而委員再無提出其他問題，主席告知他們覆核申請的聆訊程序已經完成，城規會會在他們離席後進一步商議這宗申請，稍後會把決定通知申請人。主席多謝申請人的代表和屯門及元朗規劃專員出席會議。他們均於此時離席。

#### 商議部分

89. 主席備悉「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶的規劃意向是逐步淘汰不協調兼不受歡迎的工業相關用途，以便提升該區的環境質素。在申請地點進行同一用途的申請先前曾獲批給規劃許可，而申請人亦已履行上一宗申請的所有規劃許可

附帶條件。委員須考慮應否給予申請人更多時間以重置現有業務。

90. 一名委員認為可從寬考慮申請，理由是申請地點過去 10 年都是旅遊車零件裝配處；申請人的確曾盡力履行先前許可的規劃許可附帶條件；現有申請剛好於上一宗規劃許可失效前提交；申請人或不知道城規會批准發展住宅的申請（編號 A/YL-KTS/499）令規劃情況有變；以及有關住宅發展將需時逾兩年才落成。另一名委員持相同意見，並認為應提供援助，讓這種工業繼續在香港生存。

91. 一名委員認為香港科技園公司不會歡迎這種工業進駐工業邨，因為這並非正式的旅遊車裝配廠。由於裝配零件的工作需時僅三個月，這名委員認為為期六至九個月的臨時許可已足夠讓申請人完成餘下的訂單及重置其業務。

92. 一名委員認為申請人未能提供實質的證據證明他正積極物色用地以重置業務，故不應從寬考慮申請。申請人很大可能會繼續使用該用地進行裝配作業直到被迫遷出為止，故給他更多時間重置亦沒有作用。另一名委員持相同意見，並表示不論城市規劃委員會是否批給規劃許可，現有用途都可能繼續。

93. 副主席表示，已核准的住宅發展不會在短期內落成，因此並無迫切需要中止現有業務。他認為批給為期一年的規劃許可亦無妨，因為這不會影響毗鄰申請地點的已核准住宅發展。兩名委員支持副主席的意見。

94. 主席作出總結，他備悉委員普遍同意批給為期一年的規劃許可，這段時間對現有業務經營者重置業務而言，實足夠有餘。

95. 經進一步商議後，城市規劃委員會（下稱「城規會」）決定按照申請人所提交申請的內容，批准這宗申請。這項規劃許可屬臨時性質，有效期為一年而非所申請的三年，至二零一三年八月十七日止，以便申請人有時間把有關用途遷往另一個合適的地點。這項規劃許可須附加下列條件：

- (a) 一如申請人所建議，在規劃許可有效期內，不得於晚上七時至翌日早上八時三十分在申請地點進行夜間作業；
- (b) 一如申請人所建議，在規劃許可有效期內，不得於星期日及公眾假期在申請地點進行作業；
- (c) 在規劃許可有效期內的任何時間，不得在申請地點進行車輛保養、修理、清洗或噴漆活動；
- (d) 在規劃許可有效期內的任何時間，《道路交通條例》所界定超過 24 公噸的重型貨車(包括貨櫃車拖頭／拖架)不得在申請地點停泊／存放或進出申請地點；
- (e) 在規劃許可有效期內的任何時間，車輛不得以倒車方式進出申請地點；
- (f) 在規劃許可有效期內的任何時間，申請地點與公共道路之間的車輛通道／出入口必須時刻妥為保養；
- (g) 在規劃許可有效期內的任何時間，申請地點內的現有排水設施必須時刻妥為保養；
- (h) 在批給規劃許可之日起計三個月內(即二零一二年十一月十七日或之前)提交現有排水設施的記錄，而有關記錄必須符合渠務署署長或城規會的要求；
- (i) 在批給規劃許可之日起計六個月內(即二零一三年二月十七日或之前)提交並落實保護樹木建議，而有關建議必須符合規劃署署長或城規會的要求；
- (j) 在批給規劃許可之日起計六個月內(即二零一三年二月十七日或之前)提交並落實消防裝置建議，而有關建議必須符合消防處處長或城規會的要求；
- (k) 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)、(f)或(g)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；

- (l) 如在指明日期當日沒有履行上述規劃許可附帶條件(h)、(i)或(j)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
- (m) 在這項規劃許可的有效期屆滿後，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。

96. 城規會亦同意告知申請人下述事宜：

- (a) 在申請地點展開申請的用途前，必須先取得規劃許可；
- (b) 與申請地點的相關擁有人解決有關發展所涉及的任何土地問題；
- (c) 批給較短的規劃許可有效期及較短的附帶條件履行期限，是爲了讓申請人有時間把有關用途遷往另一個合適的地點，以便逐步淘汰「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶內不協調的工業相關用途。由於繼續停泊巴士車架及新旅遊車連工場相關用途會與附近的土地用途(包括申請地點北鄰的已核准住宅發展)不相協調，當局不會考慮爲此規劃許可續期；
- (d) 留意地政總署元朗地政專員的意見，即申請地點包括以集體政府租契持有的舊批農地。該租契訂有限制，如事先未獲政府批准，不得搭建構築物。短期豁免書第 3043 號批准在有關私人土地上搭建構築物，以臨時停泊巴士車架及新旅遊車連附屬用途，第 566 號、613 號及 616 號地段所獲准的覆蓋面積分別不多於 895、576 及 155.8 平方米，而高度則不得高於 5.1 米。短期租約第 2010 號批准有關政府土地作同一用途，所獲准的覆蓋面積和高度分別不多於 29.25 平方米及 5.1 米。此外，申請地點

可由錦上路經政府土地前往，地政總署不會為有關政府土地進行維修保養工程，亦不保證給予通行權。有關地段擁有人及政府土地的佔用人須向地政總署提出申請，以獲准在申請地點搭建額外／更多構築物，或把申請地點的違例情況納入規範。地政總署會以業主身分全權酌情考慮有關申請。倘申請獲得批准，申請人必須履行地政總署可能附加的條款和條件，包括支付地價或費用；

- (e) 採取環境保護署署長發出的《處理臨時用途及露天貯存用地的環境問題作業指引》所載的緩解環境影響措施，以盡量減少可能對環境造成的滋擾；
- (f) 留意消防處處長的意見，即考慮到構築物的設計／性質，預計須安裝消防裝置。因此，須把附有消防裝置建議的相關平面圖提交消防處審批，平面圖須按比例繪畫，並訂明尺寸和佔用性質。此外，須澄清將會存放物料的類別，以及貯物室連附屬工場有蓋範圍的建造工程的類型，而擬裝設消防裝置的位置亦須在平面圖上清楚標示。消防處收到申請人正式提交的一般建築圖則，以及經相關部門轉介的個案後，便會制訂詳細的消防安全規定。倘申請人擬申請豁免提供消防裝置，須向消防處提供理據，以供考慮；
- (g) 留意規劃署總城市規劃師／城市設計及園境的意見，即美化環境／保護樹木建議須包括現有樹木的近照、品種及健康狀況；
- (h) 留意屋宇署總屋宇測量師／新界西的意見，即根據《建築物條例》，未經屋宇署批准而在已批租土地上搭建的現有構築物屬違例構築物，不應指定作這項申請獲核准的用途。若擬在申請地點進行任何新工程，必須事先取得建築事務監督的許可及同意，否則有關工程屬違例建築工程。此外，根據《建築物條例》的規定，申請人須委聘一名認可人士出任擬議建築工程的統籌人。至於任何在已批租土地上搭建的違例建築工程，建築事務監督或會在有需要

時，根據屋宇署的清拆僭建物政策採取執行管制行動，以清拆所有違例建築工程。批給這項規劃許可，不應視作當局認可申請地點上現有的建築工程或違反《建築物條例》的違例建築工程。臨時用作泊車／辦公室／儲物等用途的構築物／貨櫃均屬臨時建築物，須受《建築物條例》規管。若擬進行任何新工程(包括搭建臨時構築物)，必須根據《建築物條例》正式提出申請。申請人設置通往各建築物的緊急車輛通道時，必須遵守《建築物(規劃)規例》第 41D 條的規定；以及

- (i) 留意機電工程署署長的意見，即申請人須向供電商索取電纜圖則，以找出申請地點內或附近是否設有地底電纜(及／或架空電纜)。根據所得的電纜圖則，倘申請地點內或附近設有地底電纜(及／或架空電纜)，申請人及／或其承辦商在申請地點範圍內搭建任何構築物前，必須與供電商聯絡，如有需要，應要求供電商改變地底電纜(及／或架空電纜)的走線，使其遠離擬建的構築物。申請人及其承辦商在供電電纜附近進行工程時，必須遵守根據《供電電纜(保護)規例》訂立的《有關在供電電纜附近工作的實務守則》。

97. 委員按主席的建議，在午膳前繼續考慮有關程序事宜的議程項目 7 至 14。

### 議程項目 7

[公開會議]

要求延期覆核規劃申請編號 A/NE-TK/388  
擬在劃為「農業」地帶及「綠化地帶」的  
大埔山寮村第 15 約政府土地  
興建屋宇(新界豁免管制屋宇—小型屋宇)  
**(城規會文件第 9158 號)**

---

[會議以廣東話進行。]

98. 秘書報告，申請人於二零一二年八月一日致函城規會秘書，要求城規會延期兩個月就這宗覆核申請作出決定，讓申請人有足夠時間準備及提交補充資料。

99. 委員備悉申請人要求延期的理由符合城市規劃委員會規劃指引編號 33 所載的延期準則，因為申請人需要更多時間準備這宗覆核申請的文件，而且申請人並非要求無限期延期，而延期亦不會影響其他有關各方的利益。

100. 經商議後，城規會同意按申請人的要求，延期考慮這宗申請，以待申請人提交進一步資料。城規會同意，這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計三個月內，提交城規會考慮。城規會亦同意告知申請人有兩個月時間準備將要提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則城規會不會批准再次延期。

## **議程項目 8**

[公開會議]

有關考慮《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/27》的申述和意見的資料文件及聆訊安排  
**(城規會文件第 9160 號)**

---

[會議以廣東話進行。]

101. 秘書簡介文件的內容。二零一二年三月三十日，《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/27》根據《城市規劃條例》第 7 條展示，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，當局接獲一份申述。當局於二零一二年六月八日公布有關申述，並在公布期的首三個星期內接獲一份公眾意見。由於只接獲一份申述及一份意見，故當局建議由城規會全體委員聆訊有關申述及意見而無須委出申述聆訊小組委員會。

102. 經商議後，城規會同意按文件第 2 段詳載的擬議聆訊安排，考慮有關申述和意見。

## 議程項目 9

[公開會議]

有關考慮《西九文化區發展圖則草圖 S/K20/WKCD/1》的申述和意見的資料文件及聆訊安排  
(城規會文件第 9161 號)

---

[會議以廣東話進行。]

103. 下列委員已就此項目申報利益：

陸觀豪先生 ) 與會德豐地產有限公司(下稱「會德  
劉興達先生 ) 豐」) 有業務往來。Austin  
符展成先生 ) Property Management Limited  
由會德豐及其他公司成立，而  
Austin Property Management  
Limited 提交了申述 R1。

林光祺先生 — 與會德豐地產有限公司(下稱「會德  
豐」) 有業務往來。Austin  
Property Management Limited  
由會德豐及其他公司成立，而  
Austin Property Management  
Limited 提交了申述 R1。他也與  
擁有西區隧道有限公司的中信泰富  
有限公司有業務往來，而西區隧道  
有限公司提交了申述 R2。

104. 由於此議項屬程序性質而無需進行商議，因此委員同意上述委員可留在會議席上。委員備悉劉興達先生及符展成先生已就未能出席會議致歉。

105. 秘書簡介文件的內容。二零一二年三月三十日，《西九文化區發展圖則草圖編號 S/K20/WKCD/1》根據《城市規劃條例》第 5 條展示，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，當局接獲 10 份申述。當局於二零一二年六月八日公布有關

申述，以便公眾提出意見，並在公布期的首三個星期接獲三份公眾意見。由於所有申述及意見均與發展圖則的發展概念及設計原則有關，而且西九文化區的規劃涉及一般公眾利益，因此當局建議把有關的申述和意見編為一組，由城規會全體委員一併聆訊。

106. 經商議後，城規會同意按文件第 2 段詳載的擬議聆訊安排，考慮有關申述和意見。

### 議程項目 10

[公開會議]

有關考慮《蒲台群島發展審批地區草圖編號 DPA/I-PTI/1》的申述及意見的資料文件及聆訊安排  
**(城規會文件第 9150 號)**

---

[會議以廣東話進行。]

107. 秘書簡介有關文件的內容。二零一二年三月二日，城規會根據《城市規劃條例》第 5 條展示《蒲台群島發展審批地區草圖編號 DPA/I-PTI/1》(下稱「草圖」)，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，收到 175 份申述書，其中兩份(R130 及 R134)後來被撤回。二零一二年五月二十五日，城規會公布申述書的內容，在公布期的首三個星期內，收到 725 份公眾意見書。由於草圖引起公眾和區內人士廣泛關注，而且全部申述和意見的性質類似，又有密切關連，因此建議把全部申述和意見合為一組，由城規會全體委員一併進行聆訊。

108. 經商議後，城規會同意詳載於文件第 2 段有關考慮申述及意見的擬議聆訊安排。

### 議程項目 11

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第 8 條把《荃灣西部分區計劃大綱草圖

編號 S/TWW/18A》呈交行政長官會同行政會議核准  
(城規會文件第 9162 號)

---

[會議以廣東話進行。]

109. 下列委員已就此項目申報利益：

陸觀豪先生 ) 與會德豐地產有限公司(下稱「會  
劉興達先生 ) 德豐」)有業務往來。會德豐的附  
符展成先生 ) 屬公司提交了一份申述。  
林光祺先生 )

何培斌教授 ) 香港中文大學(下稱「中大」)職  
員。中大建築學院是為荃灣西部  
地區進行空氣流通評估研究的顧  
問。

110. 由於此議項屬程序性質而無需進行商議，因此委員同意上述委員可留在會議席上。委員也備悉劉興達先生、符展成先生及何培斌教授已就未能出席會議致歉。

111. 秘書簡介文件的內容。二零一一年十二月九日，《荃灣西部分區計劃大綱草圖編號 S/TWW/18》根據《城市規劃條例》第 5 條展示，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，當局接獲 17 份申述。當局於二零一二年二月十七日公布有關申述，以便公眾提出意見，但在公布期的首三個星期內並無接獲公眾意見。

112. 城規會在二零一二年六月二十二日考慮有關申述後，決定不建議為順應有關申述而對分區計劃大綱草圖作出修訂。由於製圖程序已完成，荃灣西部分區計劃大綱草圖可呈交行政長官會同行政會議核准。

113. 經商議後，城規會同意：

- (a) 載於文件附件 I 的《荃灣西部分區計劃大綱草圖編號 S/TWW/18A》及附件 II 的《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) 通過載於文件附件 III 的《荃灣西部分區計劃大綱草圖編號 S/TWW/18A》的最新《說明書》。該《說明書》以城規會的名義發出，旨在闡述城規會就該份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標；以及
- (c) 《荃灣西部分區計劃大綱草圖編號 S/TWW/18A》的最新《說明書》適宜連同該分區計劃大綱草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

### 議程項目 12

[閉門會議]

114. 此議項的會議記錄另以機密形式記錄。

### 議程項目 13

[閉門會議]

115. 此議項的會議記錄另以機密形式記錄。

### 議程項目 14

[閉門會議]

116. 此議項的會議記錄另以機密形式記錄。

117. 會議於下午十二時五十五分休會午膳。

118. 會議於下午二時三十分恢復進行。

119. 以下委員及秘書出席了下午的會議：

周達明先生	主席
黃遠輝先生	副主席
黃仕進教授	
馬錦華先生	
許智文教授	
劉智鵬博士	
劉文君女士	
陸觀豪先生	
陳祖楹女士	
張孝威先生	
霍偉棟博士	
何立基先生	
黃令衡先生	
黎慧雯女士	
邱浩波先生	

環境保護署副署長  
黃耀錦先生

地政總署署長  
甯漢豪女士

規劃署署長  
梁焯輝先生

運輸及房屋局首席助理秘書長  
王明慧女士

港島區

**議程項目 6**

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

進一步考慮《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/15》的  
申述編號 R1 至 R793、R795 至 R1023、R1026 至 R1046，  
以及 R1048 至 R1068 和意見編號 C1 至 C9  
(城規會文件第 9159 號)

---

[會議以廣東話及英語進行。]

120. 下述委員已就此議項申報利益：

- |                   |   |  |
|-------------------|---|--|
| 林光祺先生             | ] | 與奧雅納工程顧問有業務往來，該公   |
| 黃仕進教授             | ] | 司是養和醫院的顧問。養和醫院是申   |
| 符展成先生             | ] | 述人之一(R708)   |
| 劉興達先生             | — | 是跑馬地居民協會(申述人之一<br>(R999))的主席，並且與養和醫院<br>(R708)的顧問奧雅納和弘達交通顧問<br>有限公司有業務往來 |
| 陳祖楹女士             | — | 其家人在跑馬地擁有一個單位  |
| 霍偉棟博士             | — | 其家人在跑馬地藍塘道擁有一個單位   |
| 李偉民先生             | — | 在連道和浣紗街各有一個單位  |
| 甯漢豪女士<br>(地政總署署長) | — | 在樂活道擁有一個單位   |
| 黃婉霜女士<br>(秘書)     | — | 在樂活道擁有一個單位   |

121. 委員備悉黃仕進教授、林光祺先生及符展成先生沒有參與養和醫院的計劃。委員亦備悉李偉民先生、甯漢豪女士以及陳祖楹女士和霍偉棟博士的家人擁有的物業(後者的物業只可遠

眺養和醫院)不會受養和醫院的計劃影響。委員同意上述委員可以留席及參加會議。此外，委員留意到陳祖楹女士尙未到達參加會議；李偉民先生及林光祺先生已離席，而符展成先生已就未能出席會議致歉。委員認為劉興達先生是申述人編號 R999 的代表，因此涉及直接利益，並備悉他已就未能出席會議致歉。

122. 正如在城市規劃委員會(下稱「城規會」)先前討論養和醫院的申述的會議一樣，委員同意秘書負責就程序事宜提供資料及意見，不會參與作出決定，因此她可以留席。

123. 主席表示，城規會於二零一二年五月十一日舉行的會議(下稱「先前的會議」)進一步考慮與《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/15》上養和醫院用地有關的 1 064 份申述。由於城規會部分委員及一些申述人／提意見人就養和醫院提交的交通影響評估提出質詢，因此，城規會決定延期就申述作出決定，以待運輸署釐清由養和醫院提交的交通影響評估內所採用的假設。運輸署分別於二零一二年六月六日及二零一二年六月二十九日提交進一步資料，以釐清養和醫院提交的交通影響評估所採用的假設，以及就養和醫院按前往醫院的不同行車路線所作的敏感度測試的結果提供意見。是次會議是先前會議的延續，以進一步考慮有關申述。

124. 委員備悉下列信件已於會上呈交：

*兩封信件，詢問行政長官是否已同意將呈交有關分區計劃大綱圖以供核准的期限延長*

(a) 林錫光、陳啓鴻律師行於二零一二年八月十日代表 R763(逸怡有限公司)發出的信件；

(b) 信陽有限公司(R709)於二零一二年八月十三日的來信；

*四封要求延期進行聆訊的信件*

(c) 楊林美(R972)於二零一二年八月十日的來信；

- (d) 跑馬地居民協會(R999)於二零一二年八月十日的來信；
- (e) 廖綺玲(R754)於二零一二年八月十日的來信；
- (f) 金山花園業主立案法團(R958)於二零一二年八月十四日的來信；以及

*城規會秘書處的回信*

- (g) 城規會秘書處於二零一二年八月十三日至二零一二年八月十五日就上述六封信件發出的回信。

125. 主席表示，一些申述人在會議前已提交上述六封信件(已在會上呈交)，他要求秘書向委員簡介這些信件的内容。秘書表示，其中兩封來信(由 R709 及 R763 提交)詢問是否已提請行政長官將呈交黃泥涌分區計劃大綱草圖(下稱「圖則」)以供核准的期限延長。秘書表示，城規會於二零一二年六月二十二日同意根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 8(2)條提請行政長官同意將圖則呈交行政長官會同行政會議核准的期限延長六個月，即由二零一二年七月二十六日延長至二零一三年一月二十六日。延長期限旨在讓城規會有足夠時間就圖則完成考慮申述的程序。二零一二年七月九日，行政長官批准擬議延長期限的申請。這項資料已載於城規會文件第 9159 號(下稱「文件」)第 1.7 段，而城規會秘書處亦已相應地回覆該兩封來信。

126. 秘書表示，其餘四封來信由一些申述人(R754、R958、R972 及 R999)提交，要求延期進行聆訊。要求延期的主要理由包括一些申述人及其代表因暑假而不在香港，又或需要應診而未能出席會議。此外，其中一名申述人要求提供運輸署提交的進一步資料的中文本。

127. 秘書續告知委員，城規會秘書處已就上述四封來信作出回覆，並指出根據城規會就「延期對根據《城市規劃條例》提出的申述、意見、進一步申述及申請作出決定」頒布的城市規劃委員會規劃指引(城規會規劃指引編號 33)所訂準則，在會議日期前兩星期內收到的延期要求，會連同與申述有關的城規會文件，一併在按編定日期舉行的會議上提交城規會考慮。有關

各方及／或其代表須出席會議，向城規會解釋擬延期的理由。倘城規會認為無須延期，聆訊將會如期舉行。

128. 主席表示城規會會先考慮延期的要求。主席邀請政府的代表以及申述人及其代表出席會議，讓各方可就延期的要求表達意見，以供城規會考慮。

129. 下述政府部門代表此時獲邀出席會議：

- |       |                          |
|-------|--------------------------|
| 顧建康先生 | － 規劃署港島規劃專員              |
| 蘇震國先生 | － 規劃署總城市規劃師／<br>城市設計及園境  |
| 陳仲元先生 | － 運輸署交通工程(港島)部<br>總工程師   |
| 陳振平先生 | － 運輸署交通工程(港島)部<br>工程師／灣仔 |

130. 下述申述人及其代表此時獲邀出席會議：

R 649 – 譚家輝

郭瑞儀女士 申述人的代表

R 682 – Tang, William

李玉娟女士 申述人的代表

R 684 – 余兆基

余兆基先生 申述人

R 704 – 李玉娟

李玉娟女士 申述人

R 708 – 養和醫院

李禮賢先生 ]

陳煥堂醫生 ]

包賢發先生 ]

林澤仁先生 ]  
李玉娟女士 ]  
李雅婷女士 ] 申述人的代表  
郭瑞儀女士 ]  
葉嘉偉先生 ]  
葉耀江先生 ]  
潘偉麟先生  
陳建強先生

R 751 – 劉靜芳

R 752 – 黃志妍

R 753 – 黃麗萍

R 754 – 廖綺玲

R 770 – Wong Mun Ling, Cynthia

R 875 – 陳英偉

R 828 – Chiu Kin Man

R 882 – Hung Yiu Kwong

R 885 – Lee Wang Tak, Paul

R 886 – 陸月娟

R 928 – 陳漢明

R 948 – Lee Wing Sum, Wendy

廖綺玲女士 申述人及申述人的代表

R 836 – Ho Kit Wai, Margaret

Mr. David John Forshaw 申述人的代表

R 952 – 名仕花園業主立案法團

鄧錦如 申述人的代表

R 958 – 金山花園業主立案法團

何業初先生 ]

戴智傑先生 ] 申述人的代表

鄭曉雲 ]

R 960 – 司徒拔道松柏新邨業主立案法團

曾慶寧女士 ] 申述人的代表

梁耀基先生 ]

- R 969 – Tse, Joseph  
R 977 – Mr. Wong  
R 978 – Fum Ying  
R 979 – Mrs. Ng  
R 980 – Kellogg W. Ltd. Miss Young  
R 981 – 姜定佩  
R 1005 – 黃敏瑜  
R 1006 – 龍怡方  
R 1007 – Lai, Cindy  
R 1019 – Mrs. Chu  
R 1023 – 還小姐  
R 1048 – 雷先生  
R 1049 – Chan Shiu Tong  
R 1050 – 董太  
R 1051 – Kwan Tai Yuen  
R 1052 – Tse, Joseph  
R 1053 – Chan K.  
R 1054 – 潘先生  
R 1055 – To Ming Fai  
R 1056 – Wong K.H.  
R 1057 – 陳玉蘭  
R 1058 – Lau, Alex  
R 1059 – Fung King Cheong  
R 1060 – Ng, Ivan  
岑傑衡先生 申述人的代表
- R 971 – David John Forshaw  
Mr. David John Forshaw 申述人  
Mr. Cameron MacDonald 申述人的代表
- R 972 – 楊林美  
R 999 – 跑馬地居民協會  
楊林美女士 申述人及申述人的代表
- R 995 – 劉煒基  
劉煒基女士 申述人

R1000 – 張樹生

張樹生先生

申述人

R1018 – 梁偉浚

梁偉浚先生

申述人

131. 主席表示接獲四封由一些申述人(R754、R958、R972及R999)提交的信件，要求延期進行聆訊。主席解釋城規會會先考慮延期進行聆訊的要求，並邀請與會人士就延期的要求作出陳述。

R754 – 廖綺玲

(廖綺玲女士)

132. 廖綺玲女士表示，她代表現時不在香港的兒子要求延期進行聆訊。此外，她表示不明白文件英文版的內容，而中文版則很遲才收到。

R958 – 金山花園業主立案法團

(何業初先生 – 申述人的代表)

133. 何業初先生表示，他們要求延期進行聆訊，理由是很多居民正在放暑假而不在香港。此外，由於文件篇幅很長，加上於星期一才收到，因此沒有足夠時間閱覽所有資料。

R972 – 楊林美

(楊林美女士)

134. 楊林美女士表示，當運輸署提交的進一步資料分發給她時，她不在香港，因此未能於限期前(即二零一二年七月三十日或之前)提交意見。由於運輸署提交的進一步資料屬技術文件，而且只提供英文版，因此她不明白有關內容。養和醫院重建項目對跑馬地居民的利益、居住環境及福祉有重大影響。城規會應給予他們足夠時間研究運輸署提交的進一步資料，以便提出中肯的意見供城規會考慮。

R999 – 跑馬地居民協會

(楊林美女士 – 申述人的代表)

135. 楊林美女士表示，跑馬地居民聯會已要求城規會延期進行聆訊，理由是很多居民正在放暑假。很多居民於六月底／七月初(即在運輸署的進一步資料分發給他們之前)已離港，因此未能提出意見供城規會考慮或出席會議。養和醫院重建項目對跑馬地居民有重大影響，因此城規會應留待有關申述人回港後才進行聆訊，以確保公平公正。

#### R708 – 養和醫院

(李禮賢先生-申述人的代表)

136. 李禮賢先生表示，養和醫院反對再延期進行聆訊。他表示城規會已就有關申述進行三次聆訊。城規會已提請行政長官將呈交圖則以供核准的期限延長，並須在法定期限內完成申述聆訊及製圖程序。他表示城規會已按照正常程序進行聆訊，因此要求城規會繼續進行聆訊。

137. 主席詢問與會人士是否須就延期要求提出進一步意見，他們均表示沒有意見。主席繼而邀請他們離開會議室，以便城規會先行就延期要求進行商議。

[政府部門的代表、申述人及其代表此時離開會議室。]

#### 商議部分

138. 主席表示，城規會須在法定期限內將圖則呈交行政長官會同行政會議核准。秘書應主席的要求，解釋行政長官已應城規會的要求，同意將呈交圖則以供核准的法定期限由二零一二年七月二十六日延長至二零一三年一月二十六日。根據條例規定，呈交圖則的法定期限只可延長一次，因此城規會須於二零一三年一月二十六日或之前將圖則呈交行政長官會同行政會議核准。秘書提醒委員，倘城規會在是次會議上決定順應申述而對圖則作出修訂，則擬議進一步修訂須根據進一步申述程序處理，而完成有關程序需時。因此，城規會要在經延長的法定期限前完成製圖程序，時間相當緊迫。

139. 主席表示，要安排一個切合所有申述人的聆訊日期，實際上並不可行，特別是這宗個案涉及超過 1 000 名申述人。申述人在任何情況下均可委派代表出席聆訊。

140. 主席要求秘書解釋有關城規會提供文件中譯本的既定做法。秘書表示，如申述以中文提交，申述人會獲發給城規會文件的中文版，但考慮到資源方面的影響，文件的附件如以英文提交，則不會提供中譯本。然而，城規會文件會涵蓋附件內的重點。倘申述人難以理解英文文件的內容，可與規劃署職員聯絡，有關職員會向他們解釋英文附件的內容。運輸署提交的進一步資料的英文版已於二零一二年七月九日(即會議日期前一個多月)分發給所有申述人及提意見人，因此申述人應有足夠時間研究運輸署提交的進一步資料，並尋求所需協助。

141. 主席表示，根據城規會規劃指引編號 33 所訂準則，除非延期理由非常充分並取得其他所涉各方的同意，否則延期要求不會獲得受理。

[陳祖楹女士此時到達參加會議。]

142. 主席繼而請委員考慮應否同意有關延期要求。主要考慮因素包括城規會須在經延長的法定期限內(即二零一三年一月二十六日或之前)將圖則呈交行政長官會同行政會議核准，而基於可能須進行進一步申述程序，時間相當緊迫；R708 反對再延期進行聆訊；以及申述人正在放假及不在香港的延期理由是否合理。經商議後，所有委員均同意沒有充分理據支持有關延期要求，因此不應延期進行聆訊。

143. 一名委員詢問是否有方法可協助不明白英文文件的申述人。主席表示難以要求外界提供中英對照的文件。雖然如此，就這宗個案而言，秘書處已提出向有需要的申述人提供協助。秘書補充，運輸署提交的進一步資料的摘要已載於城規會文件，而該份文件的中文版已於二零一二年八月十日分發給有關申述人／提意見人。

#### 簡介和提問部分

144. 政府部門的代表、申述人及其代表此時獲邀返回會議室。主席告知與會人士，城規會已考慮他們提出的意見，委員一致同意不答允有關延期要求，並同意繼續進行聆訊。他表示根據城規會規劃指引編號 33 所訂準則，除非取得其他所涉各方的同意，否則延期要求不會獲得受理。就這宗個案而言，其中

一名申述人並不同意有關延期要求。此外，城規會要安排一個切合相關各方的聆訊日期並不可行。

145. 由於城規會已給予申述人及提意見人足夠時間的通知，邀請他們出席聆訊，因此委員同意在該等已表示不會出席聆訊或未有回覆邀請的其他申述人及提意見人缺席的情況下，再就申述進行聆訊。

146. 主席表示，是次會議是先前會議的延續。城規會曾在先前的會議上延期就涉及養和醫院用地的 1 064 份申述作出決定。此外，在先前的會議上，由於部分城規會委員以及一些申述人／提意見人就養和醫院提交的交通影響評估提出問題，城規會遂延期就有關申述作出決定，以待運輸署釐清交通影響評估所採用的假設。運輸署分別於二零一二年六月六日及二零一二年六月二十九日提交進一步資料，以釐清養和醫院提交的交通影響評估所採用的假設，以及就養和醫院按前往醫院的不同行車路線所作的敏感度測試的結果提出意見。主席續稱，是次會議主要集中討論交通方面的問題，特別是釐清交通影響評估所採用的假設。

147. 主席解釋聆訊的程序，並邀請顧建康先生(港島規劃專員)簡介這宗申請。顧建康先生借助投影片，按文件詳載的內容陳述下列要點：

### 背景

#### *申述地點*

- (a) 養和醫院用地(下稱「申述地點」)佔地約 9 770 平方米，現有醫院綜合大樓包括四幢主樓，即申述地點南部的第 2 期建築物(一層地庫上加 12 層)，中間的第 1 期及第 3 期建築物(主水平基準上 148 米)，以及北部的中院(六層)及李樹芬院(八層)；
- (b) 《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/15》於二零一零年九月三十日刊憲。該圖所收納的修訂項目是把申述地點擬興建養和醫院重建項目的第 3A 及第 4 期建築物的範圍的建築物高度限制由 12 層分別修

訂為主水平基準上 115 米及 89 米，並把沿黃泥涌道用地界線的第 4 期發展的停車場平台之上的建築物高度限制訂為兩層，以確保養和醫院會按二零一零年向城規會提交的方案(下稱「二零一零年方案」)所顯示，把建築物後移 27 米；

- (c) 當局合共接獲 1 068 份申述及九份意見：
- (i) 702 份支持修訂的申述 (R1 至 R706(R253、R267、R294 及 R325 除外))由市民及香港私家醫院聯會提交；
  - (ii) 362 份反對修訂的申述，其中一份(R708)由養和醫院提交，當中建議放寬建築物高度限制，其餘申述 (R253、R325、R707、R709 至 R1023 及 R1026 至 R1068)建議收緊建築物高度限制；R996 至 R1003 基本上反對申述地點的建築物高度限制(但他們支持在申述地點訂定兩層的建築物高度限制)。這些反對修訂的餘下申述由區內居民、個別公司、市民、各業主立案法團、跑馬地居民協會及灣仔區議員提交；
  - (iii) 兩份申述(R267 及 R294)由市民提交，沒有表明任何意見／理由；
  - (iv) 兩份申述(R1024 及 R1025)由市民及中華基督教會香港閩南堂提交，就有關修訂提出意見；以及
  - (v) 九份意見(C1 至 C9)由創建香港、區內居民及市民提交；

*城規會於二零一一年四月八日舉行的會議*

- (d) 城規會於二零一一年四月八日考慮所有與申述地點的修訂建築物高度限制有關的申述／意見。城規會在會議上備悉 R794 及 R1047 已在會議前撤回申

述。城規會經考慮有關申述及意見後，認為 R1024 及 R1025 與閩南堂有關的部分無效，並決定不接納這兩份申述的餘下部分；

- (e) 城規會決定延期就與申述地點有關的餘下 1 064 份申述作出決定，以待養和醫院提交進一步資料，以及相關政府政策局／部門就交通影響評估、重建項目在土力工程方面的可行性以及擬設於重建項目內的質子治療設施提供意見；

城規會於二零一二年五月十一日舉行的會議(下稱「先前的會議」)

- (f) 養和醫院於二零一二年二月及三月期間曾三度向城規會提交資料，包括補充資料(包括多份技術評估)、進一步補充資料(包括新的概念設計方案(下稱「二零一二年方案」))，以及一份補充交通情況說明書；
- (g) 根據二零一二年方案，養和醫院建議修訂申述地點所在的「政府、機構或社區」地帶的建築物高度限制支區的界線(顯示於文件的繪圖 Ha-1)。擬議修訂包括擴大建築物高度限為主水平基準上 89 米及 115 米的範圍，以及縮減建築物高度限制訂為兩層的後移範圍的闊度。養和醫院提交的二零一零年方案建議沿黃泥涌道後移的範圍由 27 米至 31 米不等，而二零一二年方案則建議由 16 米至 20 米不等；
- (h) 二零一二年五月十一日，城規會舉行會議，以因應養和醫院提交的進一步資料，以及有關政府政策局／部門就土力限制及質子治療機提供的意見(詳載於城規會文件第 9072 號，而城規會已於先前的會議考慮該份文件)，進一步考慮有關申述及意見。由於城規會部分委員及一些申述人／提意見人在會上就養和醫院提交的交通影響評估提出疑問，特別是有關交通影響評估所採用的假設，即所有由北面經新出入口駛往醫院的車輛均會選用體育路路線(行經

堅拿道天橋、堅拿道出口、體育路及黃泥涌道)(即運輸署提交的進一步資料所指的路線 N2)；

- (i) 鑑於有意見對這項假設表示關注，城規會決定延期對有關申述和意見作出決定，並要求運輸署釐清養和醫院提交的交通影響評估內所採用的假設，以及擬備幾種情況，顯示來自北面的車輛使用體育路路線與馬場西面路線(行經堅拿道天橋、黃泥涌道、山光道及山村道)經醫院的現有出入口前往醫院(即運輸署提交的進一步資料所指的路線 N1)的不同比例分配；

#### 立法會於二零一二年六月二十八日舉行的個案會議

- (j) 二零一二年六月十一日，養和醫院重建關注組就交通影響評估、進出養和醫院的交通安排、視覺影響評估、通風以及城規會與養和醫院達成的和解協議，向立法會提出申訴；
- (k) 二零一二年六月二十八日，立法會就養和醫院重建項目召開個案會議，跟進養和醫院重建關注組提出的申訴。議員要求政府考慮聘請獨立的專家進行評估；
- (l) 規劃署已於二零一二年八月十六日就立法會的要求作出回應，表示就養和醫院重建個案而言，有關政府部門已向城規會提出意見，並已回應及解答委員的提問。現時沒有特別原因須另聘獨立的專家進行評估；

#### 運輸署提交的進一步資料

- (m) 為回應城規會的要求，運輸署已提交兩份進一步資料。運輸署於二零一二年六月六日提交的進一步資料旨在釐清養和醫院提交的交通影響評估所採用的假設，而於二零一二年六月二十九日提交的進一步資料則就養和醫院按前往醫院的不同行車路線所作的敏感度測試的結果提供意見；

(n) 運輸署提交的進一步資料載於文件附件 IV(a)及 IV(b)，有關要點撮錄如下：

(i) 運輸署釐清了由養和醫院擬備的交通影響評估內所採用的假設，即所有由北面經新出入口駛往醫院的車輛均會選用路線 N2；

(ii) 養和醫院的交通顧問指出，這項假設是根據訪問、車牌調查及以下情況作出：如在黃泥涌道設置新車輛出入口，則對於由北面(即經堅拿道天橋)駛經新出入口前往醫院的車輛而言，路線 N2 是最短的。由北面經路線 N1 及路線 N2 前往醫院的行車距離分別為 2 公里及 1.5 公里，路線 N2 較路線 N1 短約 25%；因應不同駕車時段，選用路線 N2 在行車時間方面較選用路線 N1 少約 20%至 65%。運輸署認為這項假設與典型交通分析／預測通常進行的交通分配(即路線選取)做法一致，因此，所作的假設屬有理可據；

(iii) 部分委員對駕駛者只會選擇路線 N2 前往醫院的假設表示關注。為回應這一點，養和醫院進行了敏感度測試，按不同比例(即 0%、25%、50%、75%及 100%)分配車輛從北面經路線 N1 及路線 N2 前往醫院，以評估山光道與山村道這重要路口的交通情況。養和醫院擬備的敏感度測試報告隨附於運輸署於二零一二年六月二十九日提交的進一步資料；

(iv) 運輸署根據敏感度測試的結果，認為：

- 當越多車輛捨路線 N1 而選用路線 N2，預計跑馬地內街，包括山光道與山村道重要路口的車輛將會減少；
- 當超過 50% 往醫院的車輛使用路線 N2，山光道／山村道路口的交通情況較

原來情況(即沒有擬議的重建項目及新車輛出入口)理想；以及

- 即使沒有車輛由路線 N1 改行路線 N2，該重要路口在周末及平日繁忙時間仍分別約有 11% 及 17% 的充足容車量，屬可予接受的水平；
- (o) 基於上述理由，運輸署認為養和醫院提交的交通影響評估所採用的假設(即所有由北面經新出入口前往醫院的車輛均會使用路線 N2)有理可據。運輸署亦認為該署先前不反對養和醫院提交的交通影響評估的意見實屬恰當；

*就運輸署提交的進一步資料接獲的意見*

- (p) 當局已作出行政安排，以確保所有申述人及提意見人均有機會對運輸署提供的進一步資料發表意見，而這些意見會連同進一步資料提交城規會考慮。為此，運輸署提交的進一步資料的副本已存放於規劃署的規劃資料查詢處，以供公眾查閱。二零一二年七月九日，城規會秘書已把運輸署提交的進一步資料的印文本送交餘下的 1 064 位申述人及提意見人，以邀請他們就有關資料提出意見；
- (q) 在為期三個星期的提交意見期間(截至二零一二年七月三十日止)，城規會接獲一份由一名申述人(R1027)提交的意見。該份意見亦存放於規劃署的規劃資料查詢處，以供公眾查閱。該份意見與在養和醫院前面各路口設置交通燈後的交通管理問題有關。申述人建議在奕蔭街與山光道路口裝置閉路電視，因為很多車輛不理會山光道不可右轉的路標而右轉入奕蔭街；
- (r) 運輸署回應表示，裝置閉路電視旨在監察交通情況而不是如申述人的意見所提議般偵察駕駛者的違法行為。運輸署會要求警方就駕駛者在有關路口違法右轉加強執法行動；

## 視覺影響評估

### *跑馬地遊樂場、寶雲道及黃泥涌道電車總站的觀景點*

- (s) 養和醫院重建方案的視覺影響一向都是根據從跑馬地遊樂場(即西面的觀景點(除另予述明外))及寶雲道眺望的景觀作出評估。其後，應城規會在二零一零年九月三日會議上提出的要求，有關評估加入在黃泥涌道電車總站的觀景點。根據城規會「就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引」(城規會規劃指引編號 41)，該三個觀景點被確定為主要的區內觀景點，因為均屬公眾易於前往及受歡迎的地點；
- (t) 文件的圖 Ha-8 至圖 Ha-10 顯示了養和醫院重建方案對從該三個觀景點眺望的景觀造成的影響。與上一份分區計劃大綱圖編號 S/H7/14 的 12 層建築物高度限制的情況比較，現時分區計劃大綱圖就申述地點訂明的限制(即主水平基準上 89 米及 115 米的建築物高度限制以及沿黃泥涌道後移 27 米(受兩層建築物高度所限))(下稱「符合大綱圖規定的方案」)不會對從跑馬地遊樂場眺望的景觀造成重大的負面影響，但從寶雲道眺望的景觀則會部分受影響。然而，從黃泥涌道後移 27 米顯然令從黃泥涌道電車總站眺望的景觀更為開揚。因此，總體而言，符合大綱圖規定的方案在視覺方面有局部正面／局部負面的影響。
- (u) 雖然符合大綱圖規定的方案(即沿黃泥涌道後移 27 米)與養和醫院提交的二零一二年方案(即沿黃泥涌道後移最少 16 米)從寶雲道及跑馬地遊樂場眺望的視覺影響相若，但就從黃泥涌道電車總站眺望的視覺影響而言，養和醫院提交的二零一二年方案較符合大綱圖規定的方案顯著。二零一二年方案把後移距離縮短，明顯令擬議重建項目對區內造成更大影響，也令黃泥涌道沿路的景觀開揚度降低；

### *在跑馬地遊樂場增設觀景點*

- (v) 在先前的會議上，一名申述人(R1000)指出會議沒有提供電腦合成照片，顯示直望向擬議醫院重建項目對景觀造成的影響。同一名申述人其後分別於二零一二年五月十五日及二零一二年五月二十八日發送電郵給城規會，表示規劃署匯報的視覺影響評估有問題，因為遊客從旅遊點(例如司徒拔道近東山臺和寶雲道)眺望跑馬地馬場的景觀，會受到養和醫院重建項目第3A及第4期影響。該名申述人認為跑馬地馬場屬於香港的地標，根據城規會規劃指引編號41，有關地標須予以保護，又認為養和醫院重建項目的整體視覺影響應根據規劃指引編號41所述的規範歸類；
  
- (w) 由於在先前的會議上，有申述人關注會上沒有提供電腦合成照片，顯示直望向擬議發展(即從東北面望向養和醫院)對景觀造成的影響，故已增設一個觀景點。跑馬地遊樂場的南面入口是直望養和醫院用地並且市民易達的合適區內觀景點，但由於現時有建築工程正在進行，不能到達該入口。因此，在跑馬地遊樂場東南面的行人徑獲選為替代的觀景點；
  
- (x) 一如文件的圖Ha-11所示，與上一份分區計劃大綱圖編號S/H7/14當時所訂定的12層高度限制下的情況相比，符合大綱圖規定的方案會對從這個觀景點眺望的景觀造成負面影響。符合大綱圖規定的方案與養和醫院提交的二零一二年方案相比，從這個觀景點眺望所造成的視覺影響相若；

[劉文君女士及劉智鵬博士此時暫時離席。]

#### 規劃考慮因素及評估

- (y) 規劃考慮因素及評估載於文件第6段，現撮錄如下：

#### *視覺影響*

- (i) 就符合大綱圖規定的方案及養和醫院提交的二零一二年方案而言，主要分別在於把沿黃泥涌道的建築物後移範圍由 27 米縮減至 16 米所造成的視覺影響。都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)在充分考慮主水平基準上 89 米和主水平基準上 115 米的建築物高度限制以及 27 米後移範圍(受兩層的建築物高度所限)與現時毗鄰地區的梯級狀建築物高度輪廓是否協調，以及從公眾觀景點眺望時產生的視覺影響後，同意就申述地點實施有關的建築物高度限制及 27 米後移範圍；
- (ii) 在先前的會議上，委員普遍接納在申述地點訂定主水平基準上 89 米及 115 米的建築物高度上限。然而，委員備悉劃設 27 米建築物後移範圍對於減輕從黃泥涌道觀望時產生的視覺影響很重要，而且被視為有關建議所具有的規劃增益。若要接納會有損該項規劃增益的建議，便須提出充分的理據；
- (iii) 因此，必須把這類視覺影響與土力限制及醫院的設計需要妥善地衡量，而城規會於先前的會議亦已考慮城規會文件第 9072 號第 6.6 段所述的有關事宜；

#### 交通影響評估

- (iv) 正如進一步資料所述，運輸署認為養和醫院提交的交通影響評估所採用的假設(即所有由北面經新出入口前往醫院的車輛均會使用路線 N2)有理可據。運輸署亦認為該署先前不反對養和醫院提交的交通影響評估的意見實屬恰當；
- (z) 委員於先前的會議上同意修訂申述地點所屬的「政府、機構或社區」地帶的《註釋》，以限定養和醫院重建項目的病床上限為 800 張，以及作診所用途的樓面面積佔發展項目非住用總樓面面積的百分比

上限為 15%。這是為顧及運輸署的意見，即只要交通影響評估內有關重建項目所產生的車程流量的假設維持不變，則交通影響評估屬於可以接受。

### 規劃署的意見

(aa) 經考慮運輸署先前就交通影響評估所提出的意見，以及進一步就養和醫院擬議重建項目造成的視覺影響進行評估(載於文件第 6 段)，加上自城規會於二零一二年五月十一日的先前會議考慮有關申述／意見以來，規劃情況沒有改變，因此，城規會文件第 9072 號第 6.8 至 6.12 段所述的規劃評估及考慮因素仍然有效；以及

(bb) 規劃署的意見如下：

(i) 備悉 R1 至 R703(R253、R267、R294 及 R325 除外)支持申述地點的建築物高度限制、R704(部分)至 R706(部分)支持主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米的建築物高度限制，以及 R996(部分)至 R1003(部分)支持兩層的建築物高度限制；

(ii) 備悉 R267 及 R294 沒有表明任何意見／理由；

(iii) 不接納 R253、R325、R707、R709 至 R793、R795 至 R995、R1004 至 R1023、R1026 至 R1046 和 R1048 至 R1068；以及 R704 至 R706 及 R996 至 R1003 的餘下部分；以及

(iv) 至於 R708 方面：

- 如城規會經考慮城規會文件第 9072 號第 6.12 段所載申述地點在技術上的限制及醫院的設計要求後，認為應順應養和醫院的申述而對圖則作出修訂，則應

按養和醫院提交的二零一二年方案對主水平基準上 115 米、主水平基準上 89 米及兩層的建築物高度限制的界線作出調整；或

- 反之，如城規會認為把黃泥涌道後移範圍由 27 米縮減至 16 米所涉及的視覺影響不可接受，則不應順應申述及對圖則作出修訂。

148. 主席繼而邀請申述人及其代表闡述申述，並提醒他們應集中於有關交通的事宜。

R 649 – 譚家輝醫生

(郭瑞儀女士 – 申述人的代表)

149. 郭瑞儀女士讀出譚家輝醫生的陳述書，當中包括以下要點：

- (a) 譚醫生是一名婦產科醫生，很明白病人適時送抵醫院接受治療的重要性。因此，身為醫生，他們也十分關注該區的交通情況；
- (b) 醫生會盡力為病人提供適時的治療。然而，根據譚醫生的經驗，醫生曾因養和醫院沒有空置病房而須把病人轉介至其他醫院，令病人出現焦慮的情況。譚醫生支持養和醫院進行重建，以便提供更多病床，為有需要接受治療的人士提供服務；以及
- (c) 養和醫院重建項目提出在黃泥涌道闢設新出入口的建議有助把現時的部分交通分流，改善交通情況。

R 682 – Tang, William

(李玉娟女士 – 申述人的代表)

150. 李玉娟女士讀出趙志輝醫生(R 682 的代表)的陳述書，當中包括以下要點：

- (a) 趙志輝醫生是駐院的家庭醫學專科醫生，也是養和醫院駐院醫療服務助理主任。他也在香港大學(下稱「港大」)教授家庭醫學；
- (b) 養和醫院是培訓醫生的重要醫院。自一九九八年以來，養和醫院已與港大醫學院合作，為醫科生提供訓練。為期一至兩星期的訓練課程涵蓋門診運作及公立醫院未能提供的一些治療方法；
- (c) 養和醫院的家庭醫學專科訓練課程於二零零一年設立，他是其中一名畢業生。醫科執業訓練及如何與病人溝通對醫科生來說十分重要。養和醫院是提供這類訓練機會的私家醫院；以及
- (d) 養和醫院目前沒有足夠地方提供訓練機會，以致訓練課程未能擴展。養和醫院重建後會增加訓練機會，醫生和病人均會受惠。

[許智文教授此時離席。]

151. 主席在回應一名委員時提醒申述人應集中於交通方面的問題，因為是次聆訊是先前會議的延續，主要目的是讓城規會因應運輸署所提交的進一步資料而進一步考慮申述。

R708 – 養和醫院

(李禮賢先生	]	
陳煥堂醫生)	]	
包賢發先生	]	
林澤仁先生	]	
李玉娟女士	]	
李雅婷女士	]	
郭瑞儀女士	]	申述人的代表
葉嘉偉先生	]	
葉耀江先生	]	

潘偉麟先生 ]  
陳建強先生) ]

152. 李禮賢先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 養和醫院已在先前的城規會會議上逐步解決有關重建項目尚待處理的問題，希望城規會可以在今次會議上作出決定，以便養和醫院可繼續在申述地點進行其重建計劃；
- (b) 他表示申述地點於分區計劃大綱圖編號 S/H7/15 內的建築物高度限制作出修訂，是因應一宗司法覆核的和解方案而提出。養和醫院因城規會不接納其申述(有關上一份分區計劃大綱圖編號 S/H7/14)的決定而提出該宗司法覆核。和解方案的大原則是養和醫院重建項目應准予發展至申述地點所准許的發展密度；以及
- (c) 養和醫院認為把醫院重建項目的病床數目上限訂為 800 張，以及作診所用途的總樓面面積佔醫院整體非住用總樓面面積的上限訂為 15% 的建議可以接受。

153. 主席提醒李禮賢先生應集中闡述交通方面的事宜，因為其他事宜已在先前的會議上商議過。李禮賢先生詢問是否需闡述景觀方面的事宜，主席回應說不需要，因為有關課題已在先前的會議上詳細討論過，而委員亦已研讀先前會議的文件及會議記錄，當中涵蓋景觀方面的事宜。

154. 李禮賢先生繼續作出簡介，並提出以下要點：

- (a) 就交通影響評估所採用的假設而作出的澄清，以及養和醫院重建項目新闢設的出入口已獲運輸署接受。R708 的團隊不會簡介這方面的事宜，但交通顧問在場，可解答任何問題；

- (b) 二零一二年五月十一日的先前會議記錄第 135 段提及委員考慮是否需規定養和醫院重建項目提交總綱發展藍圖，以供城規會批准。醫院認為無需提交總綱發展藍圖，理由如下：
- (i) 城規會已透過為申述地點訂定詳細的建築物高度限制決定建築物的體積和形式，即已預設了建築物的設計；
  - (ii) 病床數目及作診所用途的總樓面面積的比例會在圖則的《註釋》中訂明；
  - (iii) 有關內部的交通安排，運輸署會在提交整體建築圖則階段作出審批。很多複雜工程通常適用的批核程序(無須根據第 16 條提出申請)，應適用於養和醫院重建項目；以及
  - (iv) 建築物外牆美觀與否屬主觀問題；選料方面則屬技術上的問題。基於這一點要求養和醫院重建項目向城規會提交總綱發展藍圖並不足夠；
- (c) 養和醫院要求如他們所提交的二零一二年方案及文件的繪圖 Ha-1 所顯示，對申述地點所在的「政府、機構及社區」地帶的建築物高度管制支區的界線作出一些修訂。要求擬議重建項目把沿黃泥涌道後移的範圍維持在 27 米，在技術上並不可行。

155. 陳煥堂醫生陳述以下要點：

- (a) 他原本準備就醫院需要重建方面作出簡介，但他現在會集中簡介交通方面的事宜；
- (b) 養和醫院位於跑馬地，有 90 年歷史，一向與跑馬地居民為鄰。身為醫院營運者，他也十分關注區內的交通問題，因為確保病人和醫生能夠適時抵達醫院分別接受和提供治療至為重要；

- (c) 他們因此曾設法把交通改善措施納入擬議重建項目，當中包括在黃泥涌道新關設一個出入口、增加上落客區及泊車位；以及
- (d) 陳煥堂醫生借助錄像顯示養和醫院和跑馬地一帶現時的交通情況，並陳述以下要點：
- (i) 錄像片攝錄跑馬地在二零一二年七月三十日、二零一二年七月三十一日、二零一二年八月三日及二零一二年八月四日四天當中，每天在兩個繁忙時段(上午八時至上午十時及下午六時至下午八時)的交通情況；
  - (ii) 攝錄機擺放在四個地點－兩個置於山村道近養和醫院；一個在山村道南面 50 米，而另一個在山村道／山光道南面交界處；
  - (iii) 在二零一二年七月三十日上午九時至上午十時左右拍攝的短片顯示前往醫院的車輛會在山村道左線等候，車輛在第一或第二個綠燈便可駛入醫院。並非前往醫院的車輛會使用山村道的右線右轉入山光道或直接駛出跑馬地。因車輛右轉而令右線阻塞的情況只是偶爾出現；
  - (iv) 他說年中只有少數情況(例如下雨天或發生交通意外時)，區內才可能出現如一些申述人在先前會議上播放的錄像所拍攝的較嚴重交通擠塞情況；
  - (v) 在另外三天早上繁忙時段所拍攝的短片顯示交通情況相若，即並不擠塞而且頗暢順。他表示當擬議重建項目落實交通改善措施後，交通情況會較目前情況有所改善；
  - (vi) 在晚上繁忙時段拍攝的短片顯示交通同樣暢順。事實上，在黃昏繁忙時段，訪客通常會乘搭的士前往醫院，在山村道等候的車輛較

少。駕駛者可使用山村道的左線駛出跑馬地區；以及

- (vii) 山村道／山光道南面交界處與養和醫院距離較遠，而短片顯示該交界處的交通暢順。

[劉智鵬博士此時返回會議席上。]

R751-劉靜芳、R752-黃志妍、R753-黃麗萍、  
R754-廖綺玲、R779-Wong Mun Ling, Cynthia、R828-Chiu Kin Man  
R882-Hung Yiu Kwong、R885-Lee Wang Tak, Paul、R875-陳英偉  
R886-陸月娟、R928-陳漢明、R948-Lee Wing Sum, Wendy

(廖綺玲女士)

156. 廖綺玲女士陳述以下要點：

- (a) 跑馬地是香港其中一個溫度十分高的地區，但以前並非這樣。養和醫院第 3 期的高層發展已阻擋風吹進該區。如在申述地點興建更多高樓大廈，情況會進一步惡化；
- (b) 她特別提到其中一名由她代表的申述人的意見，當中表示居民過去一向享受優質的生活環境。然而，居民現因養和醫院進行發展而被迫抵受高溫；
- (c) 養和醫院如關心跑馬地居民的福祉，應在黃竹坑的醫院用地進行發展而不是在申述地點進行重建；以及
- (d) 由她代表的其他申述人的意見已在會上呈交。

157. 主席再次提醒申述人簡介時須集中闡述交通方面的事宜。

R958-金山花園業主立案法團  
(何業初先生-申述人的代表)

158. 何業初先生借助投影片提出下列要點：

- (a) 政府已有預設的立場，同意養和醫院提供 800 張病床的重建方案；

*作診所用途的第 3A 期大樓的交通影響*

- (b) 就第 3A 及第 4 期重建項目而言，養和醫院建議興建一座設有 400 間單人房的醫院大樓，以及另一座作診所用途的大樓。在二零一零年的會議上，部分持份者指出，養和醫院提交的交通影響評估並未審視診所用途所帶來的交通流量。政府知悉交通影響評估的不足之處後，建議把作診所用途的總樓面面積比例上限訂為位於申述地點的醫院的整體非住用總樓面面積的 15%；
- (c) 他質疑為何政府沒有要求養和醫院重新提交交通影響評估，以包括有關擬議診所用途所帶來的交通流量的評估。他表示政府可能擔心重新評估的結果會顯示交通影響不可接受；
- (d) 現時沒有資料顯示作診所用途的實際總樓面面積，以及將會容納的診所數目。他亦質疑診所大樓的部分樓面面積會否作非醫療用途，例如食肆及餐廳。委員應仔細審視診所大樓擬設的用途，因為所容納的實際用途會帶來不同的交通影響；

*擬議的新出入口*

- (e) 與現有的出入口比較，新出入口只可處理多 30% 的交通流量。因此，他質疑新出入口是否足以處理擬議重建項目所帶來的額外交通流量，因為床位數目會增加一倍，而交通影響評估又未有評估診所用途帶來的額外交通流量；

*交通影響評估是否有效*

- (f) 交通影響評估所採用的其中一項假設，是來自北面的車輛全部會使用 N2 路線經新出入口前往醫院。此項假設存在疑問，因為沒有可能規定駕駛者使用哪一路線前往醫院；
- (g) 他請教了一名大學教授，教授表示，交通影響評估是否有效取決於進行交通調查的時段及時間長短。跑馬地明顯有交通擠塞的情況，但這並未反映在交通影響評估內。居民沒有資源聘請另一顧問擬備獨立的交通影響評估，他要求城規會審慎考慮養和醫院的建議。城規會如作出錯誤的決定，將會影響跑馬地的道路及／或電車服務；
- (h) 養和醫院的代表在會上放映的錄像並無如實反映交通情況。該段影片是在暑假期間拍攝，由於很多居民不在香港，而且學生無須上學，因此跑馬地的交通情況一般沒有那麼擠塞；

#### *視覺影響評估*

- (i) 根據文件的電腦合成照片顯示，採用沿黃泥涌道後移 16 米(按照養和醫院二零一二年方案的建議)而非圖則所指定的 27 米後移範圍的方案，會對從電車總站眺望的景觀造成負面影響。當局應保護從跑馬地遊樂場眺望的景觀，而只有建築物高度較低(例如上一份分區計劃大綱圖編號 S/H7/14 所訂明的 12 層)的發展方案對申述地點而言才屬可以接受；

#### *通風影響*

- (j) 風應該從跑馬地遊樂場自然地吹向鳳輝臺，但被申述地點現有的第 3 期發展項目完全阻擋。若再在申述地點興建高樓大廈，情況將會惡化；

#### *醫院設計*

- (k) 養和醫院建議在擬議重建項目中全部興建單人房。衛生署在上一份文件中表示，單人房對應付市民需

要而言並非至為重要。感染控制只是養和醫院興建單人房的藉口。現時養和醫院及其他公立醫院亦有多人房間，但醫院病房甚少出現嚴重的互相感染情況。興建單人房的最終目標是賺取最大利潤；

- (1) 醫院現時有 450 個床位，只需增加 350 個床位便可達致提供 800 個床位的目標。若興建多人房間，則只需闢設約 50 個(而非 350 個)房間。此外，沒有必要把所有診所集中於申述地點，養和醫院已在中環等地方設立診所，因此有空間降低擬議重建項目的建築物高度；

#### *其他事項*

- (m) 他在先前的會議曾提及現有第 3 期建築物的空調系統所發出的低頻噪音構成滋擾。養和醫院答應改善情況，但一直未有採取行動；以及

- (n) 他促請城規會在作出決定時考慮公眾利益。

159. 在何業初先生作出簡介期間，廖綺玲女士(R754)就何先生有關養和醫院發展項目的通風影響一點作出補充。她表示申述地點的第 3 期發展項目阻擋風滲進鳳輝臺，令其鳳輝臺家中的物件發霉。

#### R960-司徒拔道松柏新邨業主立案法團

(曾慶寧女士及梁耀基先生-申述人的代表)

160. 曾慶寧女士提出下列要點：

- (a) 交通影響評估的一項主要假設是倘若作診所用途的總樓面面積維持在醫院整體非住用總樓面面積的 15%，則養和醫院重建項目的交通影響可以接受。此項 15%面積作診所用途的假設是以進行交通調查時(即二零零九年十月及二零一一年六月)醫院診所用途的比例為基礎；

- (b) 在二零零九年十月至二零一一年六月期間，申述地點的醫院床位數目已由 438 個增至 485 個，但作診所用途的總樓面面積並無改變。由於作診所用途的總樓面面積並無改變，在兩次交通調查期間觀察到的交通流量變化只是由醫院床位的增加引起。因此，若罔下結論認為只要作診所用途的整體非住用總樓面面積比例維持不變，一如在進行交通調查時的水平(即醫院整體非住用總樓面面積的 15%)，則養和醫院重建項目的交通影響便可以接受，那是錯誤的說法。不過，倘若擬議重建項目內作診所用途的整體總樓面面積(而非作診所用途的總樓面面積比例)保持不變，則交通影響或可以接受；
- (c) 二零一一年六月，作診所用途的總樓面面積為 8 700 平方米。待擬議重建項目於二零二一年落成後，作診所用途的總樓面面積會增至 16 800 平方米(即相等於醫院整體非住用總樓面面積的 15%)。因此，作診所用途的總樓面面積會增加約 8 000 平方米，但交通影響評估未有審視因作診所用途的總樓面面積增加而造成的交通影響；
- (d) 養和醫院並無提供有關診所的資料，包括診所數目、所提供的服務類別、預計的病人數目，以及每小時產生的行車量；
- (e) 15% 的數字(用以管制作診所用途的總樓面面積比例)並非根據任何科學或技術評估而訂定。該數字只是在二零零九年及二零一一年進行交通調查時醫院作診所用途的總樓面面積的比例；以及
- (f) 養和醫院須修訂交通影響評估，包括評估因作診所用途的總樓面面積增加而帶來的交通影響。

R969-Tse, Joseph、R977-Mr. Wong、R978-Fum Ying、R979-Mrs. Ng  
R980-Kellogg W. Ltd. Miss Young、R981-姜定佩、R1005-黃敏瑜、  
R1006-龍怡方、R1007-Lai, Cindy、R1019-Mrs. Chu、R1023-還小姐、  
R1048-雷先生、R1049-Chan Shiu Tong、R1050-董太、R1051-Kwan Tai Yuen、  
R1052-Tse, Joseph、R1053-Chan K.、R1054-潘先生、R1055-To Ming Fai、

R1056-Wong K.H.、R1057-陳玉蘭、R1058- Lau, Alex、  
R1059-Fung King Cheong、R1060-Ng, Ivan  
(岑傑衡先生-申述人的代表)

161. 岑傑衡先生提出下列要點：

- (a) 他代表蔚雲閣(位於鳳輝臺的一個住宅樓宇)的居民；
- (b) 部分居民對於交通影響評估假設日後駕駛者會選擇 N2 路線經新出入口前往醫院存疑。若使用行經體育道的 N2 路線，駕駛者須在堅拿道東出口離開堅拿道天橋，但該出口的下行斜路經常出現擠塞情況，駕駛者繼續使用 N1 路線更合情理，因此交通影響評估假設所有車輛均使用 N2 路線不可接受；以及
- (c) 養和醫院的代表在會上放映的錄像是關於跑馬地現時交通情況。不過，養和醫院重建項目會令交通流量增加，因此假設日後的交通情況會與現時情況相若並不合理。

R971-Mr. David John Forshaw  
(Mr. David John Forshaw-申述人  
Mr. Cameron MacDonald-申述人的代表)

162. Mr. David John Forshaw 表示，除了交通影響外，他亦須向城規會陳述其他問題，包括視覺影響、規劃考慮因素及評估、通風影響、環境影響、醫療服務的供應，以及公眾諮詢。

163. 主席解釋在先前的會議上已討論該等其他問題。城規會於二零一二年五月十一日押後就申述作出決定，並要求運輸署釐清在養和醫院提交的交通影響評估中採用的假設，因此今次會議應集中討論該些假設。經主席解釋後，Mr. David John Forshaw 請交通顧問 Mr. Cameron MacDonald 向城規會陳述交通事宜。

164. Mr. Cameron MacDonald 借助投影片提出下列要點：

- (a) 他是運輸策劃專業人員，亦是跑馬地居民；
- (b) 他已審閱養和醫院提交的所有交通文件，包括交通影響評估(二零一零年六月)、兩份補充交通情況說明書(二零一二年二月和三月)，以及就前往醫院的路線進行的敏感度測試(二零一二年六月)。他會重點陳述他對該等交通文件的意見，並認為文件未能充分評估養和醫院重建項目的交通影響；
- (c) 交通影響評估(二零一零年六月)的結論是附近地區的交通流通情況會有所改善，而實施養和醫院重建項目會為地區道路網絡帶來好處。不過，此項結論未獲交通影響評估中有關路口交通情況的資料證明。交通影響評估的表 5.1 比較在二零二一年原來情況與二零二一年設計情況(設有新出入口)中跑馬地 12 個重要路口的交通情況，結果顯示在 12 個選定的重要路口中，只有一個路口的交通情況會在養和醫院重建後有所改善；

#### *行人影響評估*

- (d) 根據運輸署部門通告第 1/2011 號，交通影響評估須審視對行人設施的影響及對新行人設施的需求。養和醫院所提交的交通文件並不完整，因並沒有包括行人影響評估；

#### *周末繁忙時間*

- (e) 擬備交通情況說明書(二零一二年三月)，原意是因應在醫院現有出入口前面的山光道／山村道交界處安裝了新的交通燈號而修訂交通影響評估。然而，這份交通情況說明書暴露了原有交通影響評估的不足之處，因為養和醫院並未全面評估周末繁忙時間的交通流量；

- (f) 周末繁忙時間的交通流量於交通情況說明書(二零一二年三月)首次評估，該評估只涉及數個選定路口。說明書顯示周末繁忙時間的交通影響較平日繁忙時間的影響嚴重得多。舉例說，山光道(南行線)及山村道(北行線)在周末繁忙時間的交通流量較平日早上繁忙時間的交通流量分別高出 74% 和 80%；
- (g) 交通影響評估(二零一零年六月)並不可信，因其只集中於平日繁忙時間的交通影響。該項評估須予以修訂，以全面審視在平日及周末的繁忙時間對跑馬地所有重要路口的交通影響；

#### *離開醫院的路線的假設*

- (h) 就前往醫院的交通路線進行的敏感度測試(二零一二年六月)審視了七條路線的情況。不過，養和醫院並無就離開路線的假設進行有效評估，有關假設仍與交通影響評估(二零一零年六月)的假設相同，即所有北行車輛(達至每小時 280 個載客車量單位)均會經新出口離開醫院。因此，所有駛出的車輛流量均從敏感度測試(二零一二年六月)所審視的兩個重要路口(即位於黃泥涌道／山光道及山光道／山村道／奕蔭街／養和醫院出入口的路口)中剔除。結果，與 438 個床位的原來情況比較，在 800 個床位的設計情況中，沿這兩個路口之間的黃泥涌道北行的車輛較少，而黃泥涌道／山光道路口的交通在每一種設計情況中均有所改善；
- (i) 他對離開路線的假設存疑。黃泥涌道的新出口較山村道的現有出口低兩層。假設所有駕駛者均會在停車場內駛落兩層再經新出入口離開，並不合理，特別是士及停泊於現有停車場的車輛很可能會利用現有出口離開醫院。養和醫院須就交通影響評估所採用的離開路線假設擬備敏感度測試；以及
- (j) 申述人認為養和醫院所提交的交通影響評估需要全面修訂。

[劉智鵬博士此時離席。]

165. Mr. David John Forshaw 繼續作出簡介，並提出下列要點：

- (a) 交通影響評估(二零一零年六月)所採用的假設(即所有駛離醫院的北行車輛均會使用新出口)是否有效實成疑問。養和醫院並無在交通情況說明書內作出評估及進行敏感度測試，以便為該項假設提供額外證明；
- (b) 他曾在先前的會議放映有關區內人車爭路情況的錄像，但養和醫院並未就其重建項目擬備行人影響評估；
- (c) 養和醫院並未全面評估周末繁忙時間的交通影響，而交通影響評估的結論亦未能盡信。交通影響評估(二零一零年六月)的結論認為養和醫院重建項目可改善跑馬地區的道路網絡及交通流通情況，這個結論有謬誤，而且未獲交通影響評估(二零一零年六月)所提出的路口交通情況資料證明；
- (d) 養和醫院第 3 期發展項目已令跑馬地的交通情況混亂。若再在申述地點進行第 3A 及第 4 期的發展，將會令現時的交通混亂情況惡化。新出入口難免會造成新的交通問題；以及
- (e) 他原先打算在簡介中詳述有關這宗個案的其他事宜，涵蓋該等事宜的摘要已在會上提交。

R 836 – Ho Kit Wai, Margaret

(Mr. David John Forshaw)

166. Mr. David John Forshaw 說他應代表 R 836 在會議上就景觀方面的事宜作出簡介。他備悉主席要求集中簡介交通方面的事宜，因此在會上呈交 R 836 有關景觀影響的資料。

R 972 – 楊美林

R 999 – 跑馬地居民協會

(楊美林女士)

167. 楊美林女士陳述以下要點：

- (a) 交通擠塞是跑馬地的嚴重問題。隨着更多新發展在跑馬地落成加上養和醫院進行重建，交通情況會變得更差，特別是養和醫院的病人，尤其是名人，通常吸引很多訪客，令交通更為擠塞；
- (b) 交通影響評估的結論顯示養和醫院重建項目的交通影響可以接受。然而，由於她很了解區內的交通問題，因此對交通影響評估沒有信心。她不認為駕駛者會嚴格依循交通影響評估所假設的路線進出醫院；
- (c) 如養和醫院重建項目得以興建，而最終對日後的交通造成負面影響，則如何解決問題方面沒有人提出任何應變計劃或紓減影響措施。紓減影響措施可包括把鐵路系統伸延至跑馬地，以及興建行車或行人隧道，把跑馬地與體育道／銅鑼灣連接起來；
- (d) 養和醫院在會議上播放的錄像沒有如實反映區內的交通情況，其實區內經常出現交通擠塞，對巴士及電車服務造成負面影響；
- (e) 跑馬地居民並不喜歡第 3 期發展，因為該發展對他們的居住環境造成負面影響，包括阻擋鳳輝臺的通風及樓宇的幕牆會造成眩光影響；
- (f) 居民不反對在申述地點興建 12 層的重建項目。然而，在申述地點興建高於 20 層的建築物的建議不可接受；以及
- (g) 養和醫院收費高昂，在跑馬地居住像她一樣的普通居民不能負擔。由於養和醫院是為香港整個社區提供服務，因此應在別處重建醫院設施。

[劉文君女士此時返回會議席上，而黃耀錦先生此時暫時離席。]

R1000 張樹生

(張樹生先生)

168. 張樹生先生借助投影片表示，城規會在二零零零年八月八日的會議上，並沒有接納養和醫院提交的申述，即反對在上一份分區計劃大綱圖編號 S/H7/14 為申述地點訂定 12 層的建築物高度限制。他特別提出多份會議記錄摘要，以供委員參閱：

- (a) 會議記錄第 191 段顯示食物及衛生局局長支持增加私家醫療服務，但這並不表示必須在這塊用地(存在着城市規劃問題)上提供該等服務；
- (b) 會議記錄第 192 段進一步顯示前規劃署署長同意一名提意見人的意見，即會受擬議第 IV 期重建項目影響的並非「少數」個別人士，而是眾多使用受歡迎的寶雲道行山徑的人士。他說雖然前規劃署署長已退休，但政府的政策須貫徹一致，規劃署不應改變對養和醫院重建項目的立場；
- (c) 會議記錄第 194 段顯示樓高 37 層的第 3 期重建項目(無須取得城規會的批准)與附近環境完全格格不入，不應用作釐定申述地點重建項目餘下部分的建築物高度的基準；
- (d) 與城規會先前的意見相反，他認為規劃署支持為申述地點訂定目前的梯級狀建築物高度限制時，已把第 3 期重建發展用作釐定建築物高度的基準，而不是只參考上一份分區計劃大綱圖編號 S/H7/14 所訂的 12 層建築物高度限制(即約相等於主水平基準上 48 米)。因此，分區計劃大綱圖編號 S/H7/15 大幅增加所訂的建築物高度限制(主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米)。政府同意對建築物高度限制作出如此重大改變已立下不良先例，即為就針對城規會而提出的司法覆核達成和解而作出妥協；

- (e) 准許餘下重建項目興建至主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米的建築物高度，也會造成累積的負面影響；以及
- (f) 正如會議記錄第 196 段所記錄，城規會基於三個理由不接納養和醫院的申述，該三個理由對不接納養和醫院目前的申述仍然有效。

169. 此時，李禮賢先生(R708)要求主席就 R1000 的簡介(並非涉及交通事宜)作出裁決，因為主席較早時曾要求他不用簡介與交通無關的事宜。主席在回應時提醒 R1000 集中闡述有關交通的事宜。

170. 張樹生先生繼續作出簡介，並提出以下要點：

- (a) 有需要告知委員有關城規會在二零零八年所作的決定，因為多名出席今天會議的委員並沒有出席二零零八年的會議。城規會對養和醫院於申述地點的重建項目的立場應該貫徹一致；

#### 景觀影響

- (b) 跑馬地是香港寶貴的旅遊資源，跑馬地的景觀應予以保護。他多謝規劃署擬備另一幅從跑馬地運動場東南面眺望的電腦合成照片(於圖 Ha-11 顯示)，以回應他先前於二零一二年五月十一日的會議作出的簡介；
- (c) 他說根據城規會規劃指引編號 41，當局應就建議的整體視覺影響下定論。然而，文件提及的視覺影響評估未有定論。文件顯示符合分區計劃大綱圖計劃的視覺影響局部正面，局部負面；又顯示把後移範圍由 27 米減至 16 米會令擬議發展對區內造成更大影響，以及令黃泥涌道沿路的景觀開揚度降低。這類就景觀影響提出的意見自相矛盾，令人混淆；

- (d) 規劃署應依循城規會規劃指引編號 41 的規定，覆檢有關的視覺影響評估，並且就擬議重建項目的整體視覺影響作出決定性的評估；

[主席此時再次提醒申述人應集中於交通方面的問題。]

#### 交通影響評估

- (e) 他特別提出城規會二零一一年四月八日會議記錄的以下摘要，以供委員參閱：

- (i) 第 17(m)(xi)段——運輸署認為養和醫院提交的交通影響評估可以接受……擴建養和醫院不會對周圍地區造成不可接受的交通影響；

- (ii) 第 87 至 89 段——城規會應信賴運輸署的專業意見，即交通影響評估可以接受……然而，交通影響評估在多方面有不足之處……即使運輸署認為交通影響評估可以接受，但該評估有很多不足之處；以及

- (iii) 第 95 段——城規會決定延期就有關養和醫院用地的申述作出決定，以待養和醫院向運輸署提交進一步資料，以支持就擬議重建方案進行的交通影響評估；

- (f) 他特別提出城規會二零一二年五月十一日會議記錄的以下摘要，以供委員參閱：

- (i) 第 60 段——運輸署認為養和醫院所提交的交通評估可以接受；以及

- (ii) 第 72 段——運輸署曾詢問弘達有關所有來自北面的車輛均會行經體育道線(即 N2 路線)前往養和醫院的假設，而運輸署對有關假設並無異議；

- (g) 所有由北面經新出入口駛往醫院的車輛均會選用 N2 路線的假設無效。如擬議發展項目的停車場沒有空置車位而車輛不准駛入，則駕駛者會被迫駕車沿黃泥涌道及在跑馬地運動場兜圈。此舉使車輛大兜圈子並駛經擠塞的黃泥涌道／摩利臣山道交界處，因此，駕駛者繼續使用 N1 路線的機會較大；
- (h) 養和醫院曾表示會向駕駛者派發小冊子，以「教導」他們使用 N2 路線。此舉並不可行，因為大部分駕駛者都會使用即時提供最新交通情況的儀器來決定行車路線，而不是依照養和醫院建議的路線；
- (i) 正如二零一二年五月十一日會議記錄所載，委員經詳細討論後表示對交通影響評估極有保留；在交通影響評估中採用的有關假設似乎並不切實際；養和醫院未有致力與區內居民溝通；以及應要求運輸署重新考慮交通影響評估中有關全部車輛會使用體育道線的假設。他說運輸署評估養和醫院提交的交通影響評估時似乎很寬鬆；

[主席此時再次提醒申述人不要重複在先前會議上曾提及的事項。]

- (j) 他借助一些照片顯示醫院現有停車場(設有 65 個車位)已經超出負荷。一些車輛停泊在車道及地面的上落客區。雖然擬議重建項目會把車位數目增至 164 個，但當中部分只能解決目前醫院車位不足的問題；
- (k) 他借助一些在醫院現有出入口附近道路拍攝的照片，顯示行人路狹窄而且沒有擴闊的空間，對行人構成危險。養和醫院應就擬議重建項目對行人造成的影響進行評估；

[黃耀錦先生此時返回會議席上。]

*選取路線及交界處容量*

- (l) 運輸署認為與 N1 路線(2 公里)比較，駕駛者選用較短路線，即 N2 路線(1.5 公里)前往醫院合情合理；
- (m) 使用 N2 路線的駕駛者需在停車場內行駛兩層才可抵達現有上落客區。內部行車路程約為 415 米，假設行車速度為每小時八公里，內部行車需時三分鐘左右；
- (n) 如把內部行車距離計算在內，N2 路線的車程約為 1.915 公里，與 N1 路線的車程(約 2.05 公里)相若。因此，假設使用 N1 路線及 N2 路線的車輛為五五之比，而不是交通影響評估所假設全部車輛都會使用 N2 路線較為恰當；
- (o) 根據敏感度測試表 3 所列把一半車輛分流至 N2 路線的情況，山光道／山村道／奕蔭街／養和醫院通道重要路口現時尚有 45% 的容量，但在重建項目落成後則會減至 39%；

#### 總結

- (p) 養和醫院重建項目會對跑馬地社區造成負面的視覺影響。前規劃署署長曾於二零零八年的會議上表示，黃泥涌區的優美居住環境及獨有特色應予以保護；
- (q) 養和醫院重建項目在交通及行人方面所增加的負荷不可接受；
- (r) 把建築物高度限制由 12 層激增至主水平基準上 115 米(27 層)及主水平基準上 89 米(20 層)不可接受。不接納養和醫院先前的申述(有關分區計劃大綱圖編號 S/H7/14)的理由仍然有效。城規會不應接納養和醫院目前就分區計劃大綱圖編號 S/H7/15 提出的申述；以及

- (s) 擬在申述地點興建的第 3A 及第 4 期重建項目和第 3 期建築物會造成嚴重的屏風效應。養和醫院應制訂一個較可接受的發展方案，而居民亦願意接受一個建築物高度較低，舉例說 15 層的折衷方案。

171. 由於申述人及其代表已完成簡介，主席請委員發問。

### 答問部分

#### *N1 路線／N2 路線的比較與行車時間分析*

172. 一名委員詢問 N2 路線為何較 N1 路線短。運輸署交通工程(港島)部總工程師陳仲元先生表示，N2 路線的實際行車距離較 N1 路線短。此外，養和醫院的交通顧問進行的行車時間分析顯示，在平日早上及下午的繁忙時間和周末繁忙時間內，N2 路線的行車時間均較 N1 路線的行車時間為短。

173. 包賢發先生(養和醫院的交通顧問)借助一些投影片提出下列要點：

- (a) 顧問擬備了行車時間分析，比較下列前往醫院的路線：
- (i) 由皇后大道東／司徒拔道交界處行經 N1 路線(前往現有的山村道出入口)及行經 N2 路線(前往黃泥涌道的新出入口)；
  - (ii) 由堅拿道天橋行經 N1 路線(前往現有的山村道出入口)及行經 N2 路線(前往黃泥涌道的新出入口)；以及
  - (iii) 由藍塘道／成和道交界處行經成和道(前往現有的山村道出入口)及行經藍塘道(前往黃泥涌道的新出入口)；
- (b) 行車時間分析涵蓋平日早上、平日下午、平日非繁忙及周末繁忙時間。他表示，其中一名申述人代表認為交通評估未有審視周末繁忙時間的交通情況的

意見並不正確。事實上，交通評估已完全涵蓋周末繁忙時間；

- (c) 行車時間分析結果的重點概述如下：
- (i) 就全部三條路線而言，在平日早上繁忙時間，使用 N2 路線／藍塘道(前往黃泥涌道的新出入口)所需的行車時間較使用 N1 路線／成和道(前往現有的山村道出入口)所需的時間為短；
  - (ii) 在周末期間，實際的行車時間會較長，但對使用新出入口前往醫院的路線而言，行車時間會大大縮短；
  - (iii) 醫院在平日及周末所產生的交通流量相若。周末的擠塞情況只因區內更多車輛行駛所致；以及
  - (iv) 行車時間分析結果是通過的士載客車程的資料而確定，他們沒有告知的士司機正進行調查，因此有關結果客觀；
- (d) 運輸署已接納其分析，即 N2 路線以行車距離及行車時間而言均為較短；以及
- (e) 部分申述人表示，在比較 N1 路線及 N2 路線的長度時，亦須考慮內部行車(在停車場內行駛兩層)的問題。就此，他提醒委員山村道出入口與現有的上落客區亦相差一層。此外，在黃泥涌道新出入口一層亦可能設有新的上落客區，該上落客區可直達附有自動扶梯／升降機的乘客出入口。因此，日後駕駛者無須駛上兩層至現有的上落客區。N2 路線較 N1 路線為短的假設屬於有效。

174. 同一名委員表示，使用 N1 路線但並非前往醫院的車輛無須駛經山光道及山村道的路段。對這些駕駛者而言，N1 路線未必較 N2 路線長。包賢發先生在回應時表示同意前往跑馬地

其他地方的車輛未必使用 N2 路線。然而，敏感度測試旨在就前往醫院的交通作出比較，因此必須把山光道／山村道路段計入 N1 路線的長度中。

175. 這名委員繼續詢問是否有資料顯示在該區的交通總流量中並非前往醫院的車輛比例。包賢發先生以投影片顯示在沒有交通由 N1 路線分流到 N2 路線的情況下，在平日早上的繁忙時間，前往醫院的車輛約佔總交通量的 40%(即與總交通量為每小時 455 個載客車量單位比較，醫院的交通量為每小時 200 個載客車量單位)。

#### *新出入口可紓緩跑馬地的交通情況*

176. 包賢發先生表示，一名申述人曾指出，即使設有新出入口，擬議重建項目亦不會對區內的交通情況有幫助。包賢發先生在回應時借助投影片提出下列要點：

- (a) 若沒有黃泥涌道的新出入口，使用 N1 路線的駕駛者須經由山光道／山村道前往醫院，而使用 N2 路線的駕駛者則須經由景光街／山村道前往醫院。若設有新出入口，使用 N2 路線的車輛便無須駛經景光街。這可紓緩景光街、山光道及山村道的交通情況；
- (b) 若設有新出入口，現時使用 N1 路線前往醫院的駕駛者可選擇使用 N2 路線。此舉可紓緩跑馬地內街的交通情況；
- (c) 現時由南面駛來的車輛可選擇沿藍塘道駛往新出入口而非駛經成和道。這亦可紓緩跑馬地內街的交通情況；以及
- (d) 根據路口的交通情況分析，在有擬議重建項目及新出入口的設計情況下，跑馬地區內的路口交通情況會維持不變或有所改善。就跑馬地外圍的路口而言，其交通情況或會稍為倒退(例如由 84% 降至 83%)，但該等路口仍有充足的容車量。

177. 林澤仁先生(養和醫院的交通顧問)表示,交通評估旨在為前往醫院的車輛比較 N1 路線及 N2 路線的長度。因此,顧問須把山光道/山村道路段計入 N1 路線的總長度中。事實上,使用 N2 路線的主要好處是無須行經此段山光道/山村道。一名委員在回應養和醫院的交通顧問所作的上述解釋時表示,交通影響評估假設所有車輛均改行 N2 路線,但這未必合理,因為前往跑馬地其他地方的車輛可能繼續使用 N1 路線。包賢發先生在回應時表示,敏感度測試已研究不同的情況,包括 0%、25%、50%、75%及 100%的醫院交通(來自北面)在 N1 路線與 N2 路線之間分流的情況。

#### *黃泥涌道及山光道的行車衝突情況*

178. 一名委員表示,顧問假設使用 N2 路線的駕駛者可在無須排隊輪候的情況下進入新出入口。不過,基於多項考慮因素,這項假設未必有效,包括使用 N2 路線的車輛須越過沿山光道行駛的車輛;附近有一個巴士站;以及山光道在賽馬日只實施單程行車。由於駕駛者不得在交通繁忙的黃泥涌道排隊輪候,因此未能即時駛入醫院的駕駛者被迫在跑馬地遊樂場兜圈。倘這樣的話,駕駛者可能選擇使用 N1 路線,並沿跑馬地內街排隊輪候,而不會使用 N2 路線。

179. 包賢發先生表示,新出入口會有較長的行車道及較大的緩衝區,以供車輛在申述地點內排隊輪候,因此車龍向後伸延至主要道路的機會大大降低。即使駕駛者未能即時駛入新出入口,亦可選擇在 N2 路線的盡頭附近左轉,並使用山光道/山村道前往醫院。賽馬日通常會有特別的交通安排,實不宜預測警方會如何管理新出入口附近的交通流量。新出入口顯然為進入醫院的駕駛者提供更具彈性的安排。

180. 林澤仁先生表示,重建項目會提供更多停車位,停車位比例由現時醫院每七個床位關設一個停車位增至重建後整間醫院每五個床位關設一個停車位。此外,供進出停車場之用的關卡及控制站會盡量設於遠離新出入口的地方,以便有充足的緩衝空間讓車輛在申述地點內行駛及輪候。此舉可盡量減少車龍沿黃泥涌道向後伸延的機會。

181. 同一名委員重申一點，即山光道一帶的車輛可能會妨礙駕駛者經由新出入口進入醫院。倘若駕駛者因而被迫在跑馬地遊樂場兜圈，他們可能改行 N1 路線。

182. 林澤仁先生在回應時表示，黃泥涌道及山光道的交通燈的亮着時間是按以下方式分配：當車輛正在黃泥涌道行駛時，來自山光道的車輛會停下；反之亦然。因此，來自 N2 路線的車輛可前往新出入口而無須越過山光道的車輛。同一名委員表示，車龍往往由皇后大道東路口向後伸延至山光道一帶，因而阻塞新出入口，此問題未必與交通燈亮着時間的分配有關。

183. 張樹生先生(R1000)表示，據他記憶所及，黃泥涌道及山光道的北行交通有時會出現綠燈同時亮着的情況。主席要求運輸署的代表澄清這一點。運輸署工程師／灣仔陳振平先生表示，據他記憶所及，黃泥涌道及山光道應沒有行車衝突的情況，也就是說，當車輛正在山光道行駛時，黃泥涌道只有電車行駛，私家車必須停下；而當車輛正在黃泥涌道行駛時，山光道的車輛必須停下。

[會後補註：R1000 於二零一二年八月十七日致函城規會委員，表示關於委員詢問車輛可能難以駛入黃泥涌道新出入口一事，養和醫院的交通顧問及運輸署的代表所作上述有關交通燈亮着時間的回應並不正確。R1000 表示，兩個有關的交通燈號(即位於山光道北行線及黃泥涌道西行線的燈號)有很短的時間(約四至五秒)同時亮起綠燈。運輸署其後澄清，兩個有關的交通燈號的設計在同一時間並非只供其中一個燈號亮着綠燈。運輸署進一步表示，山光道的車輛在駛過行人過路處的綠燈後，須按照交通標誌及路標箭嘴所示讓路予黃泥涌道的車輛。運輸署解釋，考慮到上述讓路安排，車輛不會難以由黃泥涌道(經 N2 路線)前往養和醫院擬於該處闢設的新出入口。]

#### *內部交通安排*

184. 副主席要求交通顧問再次解釋，為確保前往醫院的車輛不會在黃泥涌道排隊輪候而將會採取的交通安排。林澤仁先生重複其記錄於上文第 180 段的解釋。

185. 規劃署署長梁焯輝先生表示，根據養和醫院的概念方案，地下低層二樓(即新出入口所在的樓層)供車輛使用的轉彎範圍及轉動空間似乎不足以讓車輛暢順出入。鑑於該樓層亦設有 11 個停車位，車輛在該樓層內行駛可能會影響新出入口的效能。同一情況亦出現在地下低層一樓，該樓層設有 30 個停車位及連接第 1 和第 3 期停車場的通道。他補充說，Mr. Cameron MacDonald (R971 的交通顧問)較早前曾指出，新出入口對駕駛者來說未必吸引，因為他們須在停車場內駛上兩層才可到達現有的上落客區。由於新出入口是交通影響評估所建議的主要部分，他詢問運輸署是否能夠接納有關安排。

186. 運輸署交通工程(港島)部總工程師陳仲元先生在回應時表示，根據養和醫院所提交的整體建築圖則，地下低層二樓設有一個新的上落客區直達第 4 期重建項目的大堂。車輛落客後可在地下低層二樓離開醫院，R971 的交通顧問較早前提出的意見(即使用新出入口的車輛須駛上兩層才可到達現有的上落客處)未必是相關的考慮因素。林澤仁先生表示所提交的方案只屬概念性質，轉彎範圍及行車安排的詳細設計會在整體建築圖則階段再作修訂，以確保行車暢順。陳仲元先生在回應梁焯輝先生的進一步詢問時表示，他所提及的整體建築圖則尚未獲建築事務監督核准。

#### *離開路線的假設*

187. 對於 R971 的交通顧問就假設所有車輛均會使用黃泥涌道的新出入口離開醫院一事提出的意見，主席請養和醫院的顧問作出回應。包賢發先生表示，若使用新出口，駕駛者可避免因山光道及黃泥涌道的交通燈而受到延誤，而北行車輛顯然會作出這個選擇。然而，山村道／山光道交界處仍可容納一些使用現有出口離開醫院的車輛，但這並非關注重點。

#### *周末繁忙時間的評估*

188. 主席請養和醫院的顧問回應 R971 的交通顧問指交通評估未有充分審視周末繁忙時間這一點。包賢發先生表示，原有的交通影響評估沒有審視周末繁忙時間的交通影響，但其後的交通情況說明書已涵蓋周末繁忙時間的評估。事實上，在周末繁忙時間內很可能有更多車輛改行 N2 路線，原因是跑馬地的

街道會較為擠塞。林澤仁先生補充說，原有的交通影響評估是按照標準的交通影響評估方法擬備，只包括評估平日早上及下午的繁忙時間。其後的交通情況說明書已涵蓋周末繁忙時間，其主要目的在於回應城規會及部分申述人的疑問。

### *行人影響評估*

189. 主席詢問顧問是否已評估對行人環境的影響。包賢發先生表示，醫院會提供一條設有升降機及／或自動扶梯的新行人通道，而與現有的一段樓梯比較，該通道更能吸引行人使用。來自電車站、巴士總站或新巴士站的行人可使用山村道及山光道現有的行人過路處，到達通往醫院的新行人通道。由於估計行人流量只為每小時幾百人，而非如 R971 的交通顧問所專責設計的車站般有每小時幾千人的流量，因此行人通道會有足夠的容量配合人流。

190. 陳仲元先生澄清，R971 的交通顧問所引述的運輸署部門通告第 1/2011 號是一份內部文件，提供交通影響評估或須審視的事項一覽表。然而，交通影響評估須審視的具體事項取決於擬議發展項目的性質及規模，評估行人影響並非所有交通影響評估的要求。舉例說，會議展覽中心用途的交通影響評估可能需要包括行人影響評估。至於養和醫院重建項目，行人影響評估並非必要。即使養和醫院被要求擬備該項評估，運輸署亦相信有關評估會符合所需標準。

### *為跑馬地帶來的交通效益*

191. 主席要求顧問澄清 R971 的交通顧問所提出的意見，即擬議重建項目不會對跑馬地的交通有幫助。包賢發先生扼要重述他較早前所作的解釋，並表示設有新出入口的擬議重建項目有助紓緩跑馬地部分內街的交通情況，特別是使用 N2 路線經新出入口的車輛無須再經景光街進入醫院；由南面經藍塘道駛來的車輛如使用新出入口，便無須駛經成和道、山光道和山村道；以及使用 N1 路線的車輛可選擇改行 N2 路線，以避免駛經跑馬地內街。重建項目會為山光道／山村道的重要路口帶來最大效益，而跑馬地區內的路口交通情況會維持不變或有所改善。位於跑馬地外圍的一些路口的容車量可能會降低，但該等路口仍有充足的容車量。

192. 陳仲元先生表示，交通影響評估的目的是審視在有養和醫院重建項目及新出入口的情況下的交通情況，而非設法解決跑馬地現時的交通擠塞問題。運輸署認為與沒有養和醫院重建項目的原來情況比較，設有新出入口的養和醫院重建項目在交通方面較為優勝。

193. 梁焯輝先生詢問養和醫院重建項目會否令黃泥涌道北行線的交通流量增加。陳仲元先生表示交通流量會較高，但仍處於可接受的水平。

#### *敏感度測試的假設*

194. 一名委員要求澄清敏感度測試是否只評估與醫院有關的交通情況；以及結論是否即使沒有車輛改行 N2 路線，有關路口仍會有足夠的容車量。

195. 陳仲元先生在回應時表示，由養和醫院的交通顧問擬備的敏感度測試只評估前往醫院的車輛在路線選擇方面的變動情況。敏感度測試的結果是，若 50% 使用 N1 路線的車輛改行 N2 路線，有關影響屬於中性，即情況沒有改善或惡化。在沒有車輛改行 N2 路線(即所有車輛繼續使用 N1 路線)的情況下，有關道路仍有一些剩餘容量可配合醫院所帶來的交通流量增長。

#### *診所總樓面面積的比例*

196. 這名委員表示，部分申述人質疑把作診所用途的總樓面面積比例上限訂為醫院的整體非住用總樓面面積 15% 的理據，以及該項管制與交通影響有何關係。雖然此事已在先前的會議上討論，但委員要求運輸署就此再作解釋。

197. 陳仲元先生表示，交通顧問須推算出行程產生量，以便預測擬議醫院重建項目的交通影響。行程流量是從交通顧問所進行的交通調查推算出來。在養和醫院進行交通調查期間，醫院有 400 多個床位(在二零零九年及二零一一年進行交通調查時分別有 438 個床位和 485 個床位)，而 15% 的醫院總樓面面積是作診所用途。顧問根據醫院床位及診所產生的實際行程數目推算出行程流量，然後將其用作預測設有共 800 個床位的擬議重建項目所帶來的交通流量。

198. 林澤仁先生表示顧問推算出的行程流量已顧及 400 多個床位所產生的行程數目，以及佔醫院整體非住用總樓面面積 15% 的診所用途。就此，規劃署已建議城規會修訂圖則的《註釋》，包括訂明發展項目作診所用途的整體非住用總樓面面積不得超過 15%。

199. 一名委員表示，在進行交通調查期間，醫院有 400 多個床位及 15% 的整體非住用總樓面面積作診所用途。日後醫院會有 800 個床位及同樣有 15% 的整體非住用總樓面面積作診所用途。這名委員詢問日後作診所用途的總樓面面積與作病房用途(而非床位數目)的總樓面面積比例是否仍然一樣。

200. 養和醫院工程經理李玉娟女士表示，醫院所產生的交通流量是根據床位數目而非病房的總樓面面積作出預測。行程流量是按照交通調查推算出來，當時醫院整體非住用總樓面面積的 15% 是作診所用途。以床位數目(即並非病房的總樓面面積)及作診所用途的總樓面面積比例為基礎施加管制，做法恰當。

201. 李玉娟女士繼續解釋，與現有醫院比較，日後相同的床位數目會需要更多總樓面面積來容納。舉例說，過去多年其深切治療部的床位數目一直維持在 13 個，但用以容納深切治療部的樓面空間增加了幾近兩倍，員工數目增加了一倍，而用以容納醫療設備的空間亦大幅增加。

202. 李禮賢先生(養和醫院的規劃顧問)表示，交通影響評估及交通情況說明書是根據以下假設而擬備：醫院所產生的交通流量與其床位數目有關；而作診所用途的總樓面面積比例則維持不變，與現有醫院的比例一樣(即佔醫院整體非住用總樓面面積的 15%)。就此，運輸署已要求實施機制，以確保養和醫院重建項目內作診所用途的總樓面面積比例的上限訂為 15%。李禮賢先生表示，作診所用途的總樓面面積比例及其可能產生的交通影響事宜已在先前的會議上討論及商議。

### *與社區的關係*

203. 一名委員詢問養和醫院採取了何種措施回應居民就擬議重建項目所關注的問題，特別是重建可能對區內交通產生負面影響。李玉娟女士表示，他們確信新出入口對紓緩現有交通問

題至為重要，應盡快實施而不容再有延誤。她曾多次與居民開會，以解答有關重建計劃的問題；亦曾多次與鳳輝臺的居民會面，並會維修該處的私家路。部分申述人此時表示，鳳輝臺的道路尚未維修。

[馬錦華先生此時暫時離席。]

#### *對交通影響的一般關注事項*

204. 一名委員表示，日後階段的醫院重建項目會改變其運作模式，例如醫院會有單人房而非多人房間，每個床位可能會有一名護士而非由一名護士照顧幾個床位的病人。運作模式及員工比例的改變對於以現有醫院所錄得的實際行程流量來預測日後重建項目的交通影響是否有效或會構成影響。

205. 養和醫院副院長陳煥堂醫生表示，每個床位有一名護士的員工比例只適用於深切治療部，要在所有病房採用如此高的員工比例並不可行。醫院診所主要提供專科治療，到這些專科診所求診的病人數目較普通科門診診所少很多。每日可能只有數名病人到專科診所求診。新出入口可增加駕駛者行車的彈性。醫院現時聘有保安員在申述地點實施交通管理措施，避免輪候車龍向後伸延至主要道路。日後如有需要，可考慮採取類似的交通管理措施，以確保盡量減低對地區道路網絡造成的干擾。倘若診所用途確實帶來交通問題，部分診所可遷離申述地點。現時養和醫院已在太古城及中環等地方設立數間家庭醫學中心及眼科中心。委員大可放心，醫院會以避免對該區造成負面交通影響作為首要考慮，這亦是建議在重建計劃內關設新出入口的主要原因。

206. 一名委員表示，根據運輸署的進一步資料，即使所有車輛繼續使用 N1 路線前往醫院，有關道路仍有足夠的容量可配合擬議重建項目所帶來的額外交通流量。然而，即使在現時情況下，交通擠塞情況亦備受居民關注，似乎運輸署與居民對區內交通情況有不同的看法。

207. 陳仲元先生表示，不同人士在一天的不同時間內觀察交通情況亦可能對交通情況有不同的看法。然而，運輸署認為在養和醫院提交的所有交通文件中載列的資料及評估，已充分證

明有關道路有足夠的容量可配合擬議重建項目所帶來的額外交通流量。

[黎慧雯女士此時離席。]

208. 鑑於擬議重建項目的交通影響仍存有疑問，一名委員詢問倘若養和醫院被要求聘請獨立的第三者重新評估擬議重建項目的交通影響，他們又有何看法。李禮賢先生表示，是否徵詢獨立第三者的意見須由城規會決定。養和醫院的交通顧問已依照在擬備交通影響評估方面行之有效的技術及專業方式，進行交通影響評估並擬備另外三份交通文件。運輸署是向城規會提供意見的專業部門，該署並無就養和醫院所提交的各份交通文件的內容表示反對。對交通文件的批評是根據個別居民難以量化的看法而提出。正如港島規劃專員在其簡介中所述，政府已回應立法會在擬議重建項目的個案會議上提出的要求，表示並無特別理由須聘請獨立專家重新評估擬議重建項目的交通影響。委員應有充分的資料接納運輸署就交通方面提供的專業意見。

209. 由於委員沒有進一步提問，政府代表、申述人及其代表獲邀離開會議室。他們均於此時離開會議室。

[會議小休五分鐘。]

[馬錦華先生此時返回會議席上。]

#### 商議部分

210. 主席要求委員考慮申述時須考慮所有書面申述，以及申述人及城規會分別在是次會議及先前於二零一二年八月四日及五月十一日舉行的會議上所作的口頭申述及進行的討論。委員也備悉 R754、R836 及 R971 在會上呈交的文件。

211. 地政總署署長甯漢豪女士此時申報利益，表示其配偶是一名私人執業醫生，間中會使用養和醫院的設施為病人診症／提供治療，但其配偶並不是養和醫院的僱員，也沒有參與養和醫院重建計劃。經一番討論後，委員同意地政總署署長申報的利益不屬於直接利益，因此她可留下參與會議。

### 交通影響評估是否可以接受

212. 主席說，在先前於二零一二年五月十一日舉行的會議上，委員對來自北面的車輛全部會使用 N2 路線及位於黃泥涌道的新出入口前往養和醫院的假設是否真確有所懷疑。運輸署其後已解釋該署認為有關假設合理的原因。運輸署也就養和醫院按前往醫院的不同行車路線(在 N1 路線和 N2 路線之間採用 0%、25%、50%、75%及 100%的分流行車百分比)所作的敏感度測試提供意見。正如運輸署的進一步資料所述，該署認為養和醫院提交的交通影響評估所採用的假設有理可據，並維持其從交通的角度而言，不反對擬議重建項目的意見。至於擬議重建項目對行人活動造成的影響，運輸署在會上解釋無需為擬議重建項目進行行人影響評估，而且現有行人路／過路處的容量足以容納進出醫院的額外人流。委員亦已在聆訊中要求澄清有關交通影響評估及新的第 4 期建築物的內部行車安排等多方面問題。基於以上所述，主席要求委員考慮交通影響評估的結果是否可以接受。

213. 一名委員表示，運輸署的進一步資料加強交通影響評估的認受性，而且交通情況應可接受。該名委員尤其留意到評估結果指出即使只有一半交通分流至 N2 路線，交通影響不會增加也不會減少；以及如全部車輛繼續使用 N1 路線，重要路口仍有足夠容車量。至於人流影響，養和醫院建議闢設附有升降機及／或自動扶梯的新行人通道。

214. 這名委員續說，是次會議提出的其中一個問題是有需要透過採用適合的內部交通安排，以免車輛在黃泥涌道等候。城規會可考慮能否在這方面做點事，確保養和醫院會留意和跟進有關問題。主席說，運輸署會根據既定做法，在提交整體建築圖則階段審視擬議重建項目的內部交通安排。如有需要，警方也可要求養和醫院實施所需的交通管理措施，以確保沒有車輛在主要道路等候。

215. 一名委員說，運輸署及養和醫院的顧問所提供的資料已就委員在先前會議所關注的事項作出澄清。敏感度測試提供的資料顯示即使來自北面的車輛並非全部使用 N2 路線，但交通影響可以接受。駕駛者大多數是根據其過往的經驗選取行車路線，但監於情況不斷轉變，假以時日，行車路線會逐漸改變。

時代廣場逐步改變交通安排便是一個好例子。這名委員認為當新出入口把區內道路網的部分交通分流，以及採用額外交通管理／運輸措施以免車輛在黃泥涌道等候後，擬議重建項目不大可能令區內現有的交通情況轉差。

216. 副主席說，因應運輸署提交的進一步資料及在會上進行的討論，他維持先前的意見，即新設的出入口有助紓緩區內現有的交通擠塞問題。在提交整體建築圖則的階段，確保申述地點為車輛提供足夠車位、緩衝區及行車空間，以免車龍向後伸延至黃泥涌道至為重要。

217. 主席補充說，運輸署為保障公眾利益，已就養和醫院交通顧問提交的交通影響評估提供獨立專業意見。擬議重建項目所產生的交通影響如果不可接受，運輸署沒有理由會同意該項目。

218. 另一名委員說，根據其審核交通影響評估的個人經驗，養和醫院提交的交通資料擬備得當，並提供充分評估。養和醫院提交的交通資料實際上已回應 R971 的交通顧問所提出的意見。這名委員同意運輸署的意見，即交通影響評估可以接受，以及擬議重建項目的交通改善措施並不是為解決跑馬地所有交通問題。主席補充說，根據運輸署及養和醫院的交通顧問在先前的會議上提出的意見，在駛經山光道／山村道交界處的車輛當中，前往醫院的車輛所佔的百分比不會很高。

219. 另外兩名委員同意，鑑於運輸署所提供的進一步資料，以及該署和養和醫院的交通顧問在會上所作的回應，城規會應信任運輸署的專業意見，即交通影響評估可以接受。此外，其中一名委員說，申述地點關設更多車位、較大的上落客區及行車空間後，擬議重建項目或有機會整體改善現有的交通問題。

220. 另一名委員說，根據運輸署提交的交通資料及意見，交通影響評估可以接受。然而，身為前跑馬地居民，跑馬地居民的感受及憂慮可以理解。如擬議發展的內部交通安排不能如會上所提到般在詳細設計階段得到適當改善，以提供足夠的緩衝區及行車空間，則交通問題有可能出現。運輸署及養和醫院在提交整體建築圖則階段應格外小心這方面的問題。

221. 主席說，城規會可加入指引性質的意見，要求養和醫院和運輸署在提交整體建築圖則階段小心規劃醫院新出入口的內部交通安排及停車場的布局，以免車輛在黃泥涌道等候。另外也應要求養和醫院在施工階段諮詢運輸署，並小心留意交通安排，以免現有交通問題惡化；以及養和醫院可因應這方面成立有居民參與的諮詢小組。

#### *提交發展方案供城規會批准*

222. 一名委員說，先前在二零一二年五月十一日的會議上，已就是否可要求擬議重建項目提交總綱發展藍圖進行討論。這名委員詢問可否把擬議重建項目的內部交通安排與總綱發展藍圖一併提交。秘書應主席的要求解釋，在先前的會議上有些委員認為建築物的設計仍有改善空間，因而就是否需提交總綱發展藍圖進行討論。就這方面而言，她表示如委員認為有需要審核擬議重建項目的建築物設計，可修訂養和醫院的用途地帶，要求養和醫院根據規劃申請審批制度提交總綱發展藍圖，以供城規會考慮。然而，如委員目前認為建築事務監督可在提交整體建築圖則階段有效地審視建築物的設計，則無需規定養和醫院須提交總綱發展藍圖。

223. 秘書進一步解釋，如要向城規會提交總綱發展藍圖，必須依據條例第 16 條的法定程序。所提交的總綱發展藍圖須公開讓市民提出意見，也須向政府部門傳閱以徵詢意見。城規會轄下都會規劃小組委員會會考慮有關的規劃申請，但與申述程序不同，提交意見的人士不會獲邀出席都會規劃小組委員會會議。

224. 一名委員認為城規會無需透過規劃申請審批制度，以審核養和醫院重建方案的建築物設計。

#### *景觀影響及通風*

225. 主席要求委員留意文件圖 Ha-11 的額外電腦合成照片，當中顯示從跑馬地運動場東南面眺望擬議重建項目的景觀。先前的會議關注到沒有電腦合成照片顯示直望擬議發展對景觀造成的影響。擬備該電腦合成照片旨在回應這項關注。主席說，在申述地點興建新建築物難免會對景觀造成一些影響，委員須

決定有關的影響是否可以接受。先前在二零一二年五月十一日的會議上，委員普遍接受養和醫院提出的方案(最高建築物高度為主水平基準上 115 米及主水平基準上 89 米)。此外，在先前的會議上，委員亦已要求澄清擬議重建項目的通風影響，並認為養和醫院所提交的空氣流通評估大致可以接受。

226. 秘書說有需要澄清關於張樹生先生(R1000)在陳述中提出的幾點，即前規劃署署長於二零零八年舉行的會議上所提的意見。城規會於二零零八年八月八日舉行的會議是為考慮有關上一份分區計劃大綱圖編號 S/H7/14 的申述(包括養和醫院提交的一份申述)而進行聆訊。當時養和醫院建議進行建築物高度為主水平基準上 148 米(37 層)的第 4 期重建項目，即建築物高度與申述地點第 3 期建築物的高度相若。在該會議上，委員不同意主水平基準上 148 米的建議，而 R1000 從二零零八年會議記錄引述的意見是關於主水平基準上 148 米的重建方案，而不是城規會今天考慮的現行建議(主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米)。

227. 主席也要求委員考慮養和醫院建議把黃泥涌道沿路的後移範圍由 27 米減至 16 米是否可以接受。主席說，先前在二零一二年五月十一日的會議上，委員備悉養和醫院為支持其建議，即在擬議重建項目減少後移範圍，以容納已規劃設施(包括單人房)，已提供有關申述地點的土力限制資料。土木工程拓展署轄下土力工程處從土力的角度而言，對養和醫院的二零一二年方案沒有意見。委員在先前的會議上普遍認為把黃泥涌道沿路的後移範圍由 27 米減至 16 米所造成的視覺影響並不明顯。主席邀請委員提出意見。

228. 一名委員認為從電車總站眺望，縮減黃泥涌道沿路的後移範圍會導致更大的負面視覺影響。然而，在權衡其他規劃考慮因素後，這名委員認為這程度的視覺影響仍可容忍，而養和醫院擬把黃泥涌道沿路的後移範圍縮減的建議也可接納。另一名委員不反對把黃泥涌道沿路的後移範圍由 27 米減至 16 米的建議。

229. 一名委員持不同意見，並說不應修訂圖則所訂的 27 米後移範圍。都會規劃小組委員會已根據養和醫院於二零一零年提交的發展計劃(後移範圍為 27 米)對圖則的修訂進行詳細討

論。土力限制是養和醫院用作減少後移範圍的藉口，如果保留 27 米的後移範圍，則要提供全部單人房的醫院設計才是不能達至闢設 800 張病床的目標的主要原因。如確有所聲稱的土力限制，養和醫院應調整醫院的設計而不是要求城規會修訂圖則。

[劉文君女士此時離席。]

230. 另一名委員說，雖然把建築物後移 27 米的建議原本由養和醫院提出，但如把後移範圍減至 16 米也不會出現不可接受的視覺影響。這名委員認為城規會應尊重醫院為了在其物業為病人提供合適服務而作出的規劃及管理安排。

231. 秘書在回應主席時說，應否縮減後移範圍的主要規劃考慮因素是視覺影響。根據規劃署擬備的視覺影響評估，在經評估的四個觀景點中，從其中三個眺望的景觀顯示，把後移範圍從 27 米減至 16 米的視覺影響可以接受。然而，從電車總站觀景點眺望，如把後移範圍從 27 米減至 16 米，視覺影響會變差。城規會必須衡量這些視覺影響及其他考慮因素，例如先前在二零一二年五月十一日的會議上所討論有關土力限制、醫院設計及有需要提供 800 張病床等因素。有關醫院設計方面，秘書說，養和醫院在先前的會議上表示會採用中央服務核心安排，即全部為單人房及標準病房樓層的深度下限為 33 米。她表示養和醫院已在先前的會議上解釋，如因在黃泥涌道沿路後移 27 米而須把建築物靠近山坡興建，則會減少一些醫院病房，而且不能完全容納申述地點准許的總樓面面積。

232. 秘書在回應主席時說，養和醫院進行的空氣流通評估顯示 27 米後移範圍的方案與縮減後移範圍的方案(空氣流通評估所評估後移範圍為 17 米的方案)的通風效能相若。秘書在回應一名委員的進一步提問時說，養和醫院已透過專家評估及採用計算流體力學擬備空氣流通評估，以評估縮減後移範圍的影響。

233. 一名委員說，申述地點的第 3 期建築物有礙觀瞻。然而，把黃泥涌道沿路的後移範圍由 27 米減至 16 米可以接受，因為整體的視覺影響分別不大。城規會有需要在視覺影響考慮因素與需要提供更多醫院服務／病床及養和醫院建議的醫院設計之間取得平衡。

234. 副主席說，城規會會容許透過一些機制提供靈活性來處理涉及技術及用地限制的個案，有關機制包括在規劃申請審批程序容許略為放寬限制。他認為把後移範圍減至 16 米可以接受，因為不會造成重大或不可接受的視覺或通風影響。這符合城規會容許略為放寬規劃限制，以配合特定用地情況的精神。

235. 一名委員說，似乎沒有充分技術理由(例如通風)不容許把後移範圍縮減。從其中一個觀景點電車總站眺望所產生的負面視覺影響(正如文件的圖 Ha-10 所顯示)，也不足以不容許把後移範圍縮減。就這方面，秘書扼述在分區計劃大綱圖訂定 27 米後移範圍的原因。她說城規會在二零零八年考慮修訂圖則，養和醫院在提交的方案中建議把 27 米後移範圍視為方案所具的規劃增益。其後，養和醫院提交一份反對圖則的申述，並提出多項建議，其中包括基於技術理由，把黃泥涌道沿路的後移範圍由 27 米減至 16 米。主席補充說，在需要提供新醫療服務與特定用地的視覺影響之間取得平衡，是主要的考慮因素。

#### 製圖程序

236. 秘書在回應主席的提問時說，如城規會決定按養和醫院所建議把後移距離修訂為 16 米，則擬議修訂會公布並須進行進一步申述程序。秘書在回應一名委員的提問時說，委員在先前的會議已同意修訂圖則的《註釋》，以訂明所提供的病床總數上限為 800 張，而有關發展作診所用途的整體非住用總樓面面積上限為 15%。養和醫院亦已在其二零一二年方案建議對「政府、機構或社區」地帶的建築物高度支區的詳細界線作出調整(繪圖 Ha-1)。因此，無論城規會就後移範圍作出什麼決定，圖則也需予以修訂，而擬議修訂須經過進一步申述程序。秘書在回應副主席的提問時進一步補充說，即使城規會不對圖則的後移範圍作出修訂，養和醫院也可提出規劃申請，要求略為放寬圖則現時訂明的 27 米後移範圍。

#### 總結

237. 經商議後，主席總結而委員同意接納 R708 的申述及作出以下修訂：(a)修訂《註釋》，以訂明醫院提供的病床總數上限為 800 張，以及有關發展作診所用途的整體非住用總樓面面積上限為 15%；(b)根據養和醫院二零一二年方案，修訂建築

物高度支區(建築物高度限制為主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米及兩層)的界線(繪圖 Ha-1)。秘書補充說，除了把黃泥涌道沿路後移範圍的闊度縮減至 16 米外，養和醫院亦已建議調整「政府、機構或社區」地帶的建築物高度支區的界線。

238. 主席扼述委員較早前提出的意見，即城規會應告知運輸署及 R708 以下事項：(a)在提交整體建築圖則階段小心規劃醫院新出入口的內部交通安排及停車場的布局，以免車輛在黃泥涌道等候；以及(b)在施工階段諮詢運輸署，並小心留意交通安排，以免現有交通問題惡化；以及養和醫院可因應這方面成立有居民參與的諮詢小組。

239. 此外，委員備悉 R1 至 R703(R253、R267、R294 及 R325 除外)支持養和醫院用地的建築物高度限制、R704(部分)至 R706(部分)支持在養和醫院用地訂定主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米的建築物高度限制，以及 R996(部分)至 R1003(部分)支持在養和醫院用地訂定兩層的建築物高度限制。委員備悉 R267 及 R294 沒有表明任何意見或理由。

240. 委員亦決定不接納 R253、R325、R707、R709 至 R793、R795 至 R995、R1004 至 R1023、R1026 至 R1046、R1048 至 R1068，以及 R704 至 R706 及 R996 至 R1003 的餘下部分。

#### R1 至 R703(R253 及 R325 除外)

241. 經進一步商議後，城規會備悉R1 至 R703(R253、R267、R294 及 R325 除外)支持養和醫院用地的建築物高度限制。此外，城規會備悉 R267 及 R294 沒有表明任何意見或理由。

#### R253、R325、R707、R709 至 R793、R795 至 R995、R1004 至 R1023、R1026 至 R1046、R1048 至 R1068，以及 R996 至 R1003 的餘下部分

242. 經進一步商議後，城規會備悉R996(部分)至 R1003(部分)支持在養和醫院用地訂定兩層的建築物高度限制。此外，城規會決定不接納 R253、R325、R707、R709 至 R793、

R795 至 R995、R1004 至 R1023、R1026 至 R1046、R1048 至 R1068，以及 R996 至 R1003 的餘下部分。委員繼而審閱文件第 7.2 段所詳載不接納申述的建議理由，並同意理由恰當。有關理由如下：

- (a) 城規會為養和醫院用地修訂建築物高度限制時，已仔細評估養和醫院所提交的具體發展方案及技術評估，並衡量各項相關因素，包括「政府、機構或社區」地帶的規劃意向、四周的土地用途、醫院的發展及運作需要、申述地點的技術限制、契約及《建築物條例》所准許的總樓面面積、其他發展方案、建築物高度是否與該區的整體建築物高度級別及四周發展和諧協調、擬議發展對區內主要瞭望點所造成的視覺影響，以及有關發展在交通及基建方面是否可以接受 (*R253、R325、R707、R709 至 R793、R795 至 R1023、R1026 至 R1046 及 R1048 至 R1068*)；
- (b) 為申述地點訂定的建築物高度限制(主水平基準上 89 米、115 米及兩層)與黃泥涌分區計劃大綱圖所涵蓋的山谷區的現有建築物高度級別(主水平基準上 85 米至 115 米)並非不相協調，也不會對從區內主要瞭望點眺望的景觀造成嚴重的負面影響。此外，當局已全面衡量視覺評估及其他相關因素，包括申述地點在《建築物條例》及契約下所准許的發展密度、申述地點在技術上的限制，以及醫院在各大樓綜合設計方面的功能及運作需要 (*R709 至 R793、R795 至 R957、R960 至 R962、R964 至 R974、R977、R978、R980、R982、R985 至 R987、R989 至 R999、R1001、R1002、R1004、R1005、R1009、R1010 至 R1012、R1015、R1016、R1018、R1019、R1021、R1022、R1026、R1029 至 R1031、R1033 至 R1046、R1048、R1050 至 R1053、R1058、R1060、R1061 及 R1063 至 R1067*)；
- (c) 根據為分區計劃大綱圖地區進行的空氣流通評估，山光道是該區其中一條主要的通風廊。由於養和醫

院位於山谷區的西北角，而分區計劃大綱圖上的兩層建築物高度限制可確保醫院大樓沿山光道／黃泥涌道後移 16 米，因此，養和醫院用地的建築物高度限制不應對區內的通風及散熱效果造成重大的負面影響 (R960、R963、R977、R980、R986、R990、R992 至 R995、R997、R998、R1000、R1002、R1005、R1009、R1010、R1012、R1016、R1023、R1026、R1027、R1032、R1051、R1059、R1066 及 R1067)；

- (d) 根據就養和醫院用地的擬議重建項目擬備的交通影響評估、交通情況說明書及進一步交通情況說明書，以及運輸署就敏感度測試報告提供的解釋及意見，重建項目在經修訂的建築物高度限制下不會對附近地區造成不可接受的交通影響 (R709 至 R793、R795 至 R960、R962 至 R973、R976 至 R979、R981、R982、R984、R986、R989 至 R995、R998 至 R1001、R1003 至 R1014、R1016、R1017、R1021 至 R1023、R1026 至 R1030、R1032 至 R1046、R1048 至 R1050、R1053 至 R1068)；
- (e) 根據《香港規劃標準與準則》第九章，「醫院」並不屬污染用途類別，不會對附近地區造成難以解決的環境影響。養和醫院重建項目在興建及運作階段所產生的環境影響須受多條污染管制條例的法定管制所規管。醫院大樓會根據政府發出的相關指引，適當地保持空氣流通及衛生 (R709 至 R793、R795 至 R955、R957、R960、R963 至 R970、R972、R973、R977、R979、R982、R991、R993 至 R998、R1000、R1001、R1003、R1006、R1009、R1010、R1012 至 R1014、R1016、R1021、R1023、R1026、R1028、R1032 至 R1046、R1059、R1061 及 R1063 至 R1067)；
- (f) 在經修訂的建築物高度限制下，申述地點擬議醫院重建項目可改善和提升醫院的服務及容量，以應付

公眾的需求(R709 至 R793、R795 至 R948、R954、R955、R958、R959、R964、R969 至 R973、R989、R990、R992 至 R997、R1001、R1008、R1020、R1022、R1027、R1032、R1043、R1046、R1061、R1062 及 R1065 至 R1067)；以及

- (g) 城規會根據條例的條文展示分區計劃大綱圖的修訂項目，為期兩個月，以供公眾查閱。展示有關修訂項目，是進行公眾諮詢的法定途徑。任何人均有權向城規會提出申述。此外，規劃署曾諮詢灣仔區議會及灣仔南分區委員會，並舉行公眾諮詢論壇以收集區內人士的意見。這些法定及行政諮詢程序已經足夠(R964、R971、R1009、R1010、R1027 及 R1061)。

#### R704 至 R706

243. 經進一步商議後，城規會備悉 R704(部分)至 R706(部分)支持在養和醫院用地訂定主水平基準上 89 米及主水平基準上 115 米的建築物高度限制。城規會亦決定不接納 R704 至 R706 的餘下部分。委員繼而審閱文件第 7.3 段所詳載不接納申述的建議理由，並同意理由恰當。有關理由如下：

- 申述地點東北部的兩層建築物高度限制確保醫院大樓可從黃泥涌道提供後移範圍，以紓減擬議發展的視覺影響。有關限制不應對醫院發展的設計造成不當的限制。

#### R708

244. 經進一步商議後，城規會決定接納 R708 的申述，並建議就申述地點所在的「政府、機構或社區」地帶作出下列修訂：

- (a) 修訂《註釋》，以訂明醫院病床總數的上限為 800 張，以及作診所用途的總樓面面積佔非住用總樓面面積的上限為 15%；以及

- (b) 按養和醫院提交的二零一二年方案(繪圖 Ha-1)，對主水平基準上 89 米、主水平基準上 115 米及兩層的建築物高度限制支區的界線作出修訂。

245. 城規會亦決定告知 R708 下述事宜：

- (a) 在提交整體建築圖則階段小心規劃醫院新出入口的內部交通安排及停車場的布局，以免車輛在黃泥涌道等候；
- (b) 在施工階段諮詢運輸署，並小心留意交通安排，以免現有交通問題惡化；以及養和醫院可因應這方面成立有居民參與的諮詢小組。

### 議程項目 15

[公開會議]

### 其他事項

[會議以廣東話進行。]

246. 餘無別事，會議於下午七時結束。