

二零二零年八月十四日舉行的城市規劃委員會
第 1228 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長
(規劃及地政)
甯漢豪女士

主席

黃令衡先生

副主席

馮英偉先生

廖凌康先生

楊偉誠博士

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

張國傑先生

侯智恒博士

何安誠先生

黎庭康先生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

蔡德昇先生

郭烈東先生

劉竟成先生

羅淑君女士

梁家永先生

伍灼宜教授

吳芷茵博士

黃煥忠教授

陳振光博士

倫婉霞博士

謝祥興先生

黃天祥先生

黃元山先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)

張滿傑先生

民政事務總署總工程師(工程)

謝俊達先生

環境保護署副署長(1)

區偉光先生

地政總署署長
黎志華先生

規劃署署長
李啟榮先生

規劃署副署長／地區
龍小玉女士

秘書

因事缺席

李國祥醫生

余偉業先生

列席者

規劃署助理署長／委員會
任雅薇女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
鄧翠儀女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會
黎惠儀女士

開會詞

[公開會議]

1. 主席表示，是次會議會安排以視像會議形式進行。她繼而介紹剛接任地政總署署長一職的新成員黎志華先生，並歡迎他出席會議。

議程項目1

續議事項

[公開會議]

(i) 報告城市規劃委員會會議改期，並通過二零二零年七月十七日第 1227 次會議的會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

2. 秘書報告，鑑於 2019 冠狀病毒病的最新情況，原訂於二零二零年七月三十一日舉行的城市規劃委員會例會已經改期。二零二零年七月十七日第 1227 次會議記錄草擬本無須修訂，於二零二零年八月三日以傳閱方式獲得通過。

(ii) [機密項目][閉門會議]

3. 此議項以機密文件形式記錄。

港島區

議程項目2

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/H6/87

擬在劃為「綠化地帶」、「住宅(甲類)1」地帶、「住宅(乙類)」地帶及顯示為「道路」地方的香港大坑道 4 至 4C 號(部分)及毗連政府土地作「分層住宅」用途(連接住宅發展的行車通道及行人通道系統)(城市規劃委員會文件第 10656 號)

[會議以廣東話進行。]

4. 秘書報告，下列委員已就此議項申報利益，因為他們在銅鑼灣區擁有物業／與銅鑼灣區有關連；或與申請人的顧問杜立基規劃顧問有限公司(下稱「杜立基公司」)和第一太平戴維斯估值及專業顧問有限公司(下稱「戴維斯公司」)有業務往來：

- | | | |
|-------|---|-------------------------------------|
| 黃幸怡女士 | — | 在大坑道擁有一個自住單位； |
| 李國祥醫生 | — | 與配偶在大坑道共同擁有一個單位； |
| 廖迪生教授 | — | 為大坑火龍文化館董事局的成員； |
| 劉竟成先生 | — | 為香港房屋協會(下稱「房協」)前僱員，房協目前與杜立基公司有業務往來； |
| 張國傑先生 | — | 其公司目前與戴維斯公司有業務往來；以及 |
| 黎庭康先生 | — | 其前公司目前與戴維斯公司有業務往來。 |

5. 委員備悉，李國祥醫生因事未能出席會議。由於黃幸怡女士的物業直接望向申請地點，故應請她暫時離席。此外，由

於劉竟成先生及廖迪生教授所涉利益間接，以及張國傑先生和黎庭康先生沒有參與這宗申請，委員同意他們可留在席上。

[黃幸怡女士此時離席。]

簡介和提問部分

6. 以下的政府代表和申請人的代表此時獲邀到席上：

規劃署

- | | | |
|-------|---|------------|
| 顧建康先生 | — | 港島規劃專員 |
| 伍德華先生 | — | 高級城市規劃師／港島 |

運輸署

- | | | |
|-------|---|----------|
| 區家傑先生 | — | 高級工程師／灣仔 |
|-------|---|----------|

土木工程拓展署

- | | | |
|-------|---|--------------|
| 殷德輝先生 | — | 土力工程處高級土力工程師 |
| 馬健恒先生 | — | 土力工程處土力工程師 |

時駿有限公司

陳志興先生]

鄧耿民先生]

杜立基公司]

杜立基先生]

吳詩雅女士]

志達顧問有限公司]

梁志偉先生] 申請人的代表

古冬明工程顧問有]

限公司]

古冬明先生]

景藝設計有限公司]

林廣良先生]

戴維斯公司]

司徒惠貞女士]

林韻琪女士]

7. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋覆核聆聽的程序。她繼而請規劃署的代表向委員簡介這宗覆核申請。

8. 高級城市規劃師／港島伍德華先生借助投影片，按城市規劃委員會文件第 10656 號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下的都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)對這宗申請的考慮、政府部門和公眾的意見，以及規劃考慮因素和評估。

9. 主席繼而請申請人的代表闡述這宗覆核申請。

10. 申請人的代表杜立基先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 這宗申請是為了利便在「綠化地帶」內設置擬議的高架通道，為位於下大坑道「住宅(乙類)」地帶內的已准許住宅發展提供服務；以及設置擬議的行人通道連接系統，把已規劃的住宅發展連接至上大坑道和下大坑道，並進一步延伸至浣紗街。擬議的行人通道及行人通道連接系統(即有關建議)會惠及公眾，包括把公眾步行前往最近港鐵站的距離減少 430 米(由 1.2 公里減至 770 米)(35.8%)，並縮短步行時間，由 20 分鐘減至 13 分鐘(35%)，以及方便高低兩個地方之間的人車流動 64.5 米(20 層)。雖然擬議的行人通道會侵佔「綠化地帶」的範圍，但相關的支援設施只佔「綠化地帶」內 5% 的土地，而「綠化地帶」的餘下部分會用作種植區；

[余烽立先生此時到席。]

- (b) 運輸署原則上不反對該行人通道系統，因為擬議的行人通道連接系統可改善該處一帶的暢達程度和提升易行度。該部門又指出，市民曾建議在浣紗街和大坑道之間設置山坡自動扶梯／升降機系統。從城市設計的角度而言，規劃署城市設計小組認為有關建議具有優點，因為可加強連繫及提供無障礙通道；

- (c) 已准許的住宅發展位於劃為「住宅(乙類)」地帶的範圍內，該地段包含一幅面向下大坑道的狹長平地，以及一個背靠護土牆的經平整的斜坡。在相關地段界線外的「綠化地帶」內有一個長有植被的斜坡，該斜坡上達上大坑道，由相關地段的擁有人負責維修保養；
- (d) 沿下大坑道駛向山上的車輛，須切入多條行車線才能右轉入位於該地段內現有建築物的車房。下大坑道交通頗為繁忙，車房出入口的設計採用舊式標準，從交通安全的角度而言，並不理想。此外，現時在有關地段西面部分的大寶閣內設有預應力地錨，故無法在該處進行挖土工程；

[吳芷茵博士此時到席。]

- (e) 在該「住宅(乙類)」用地進行的建築發展，最大實際空間闊度約為 24 米。在容納一條雙程汽車斜道後，可使用的空間將會非常有限。該地段的其餘範圍主要是斜坡，上面建有大寶閣的預應力地錨、大型鑽孔樁及大塊的混凝土填土。預計打樁和挖掘／橫向承托工程需時至少 3.6 年，意味着公眾須長期承受施工期間所產生的噪音、空氣及交通影響。有關工程亦會產生更多的建築廢料，以及砍伐更多的樹木。然而，這樣的發展建議卻不會為公眾帶來任何裨益。相反，目前的建議(即申請人所屬意的方案)，只需要闊度約 17 米的可使用空間，以容納一條單程汽車斜道，而所涉及的大型鑽孔樁數目亦較少。此外，相關的打樁和挖掘／橫向承托工程需時僅約為 1.5 年。此等工程的施工期會由 3.6 年大幅縮短至 1.5 年；
- (f) 此外，擬議行車通道連一條 42 米長的單程斜道，以及一條連接上大坑道的高架通道，將為車輛提供安全且暢達的通道，進入已規劃的住宅發展項目。大型車輛可使用上大坑道的高架通道進出該住宅發展項目，而私家車及小型車輛則可使用上大坑道入口的行車通道，再駛經住宅發展項目內的螺旋式單

程斜道，然後利用下大坑道作為出口。申請人亦建議在下大坑道闢設停車處，以作為私家車及的士的專用上落客區。因此，在該段下大坑道路段，將不會出現路旁上落客貨的情況，而車輛亦將無需如現時般右轉入該地段；

[楊偉誠博士此時到席。]

- (g) 至於行人方面，申請人會提供 147.5 米長的全天候公眾行人通道連接系統，以連接高度約為主水平基準上 74 米的上大坑道與高度約為主水平基準上 6.69 米的安庶庇街／浣紗街。擬議行人通道連接系統旨在提供一個直接且舒適的環境，鼓勵人們由上大坑道及下大坑道步行至天后港鐵站，此措施符合《二零一七年施政報告》中所提倡的「香港好•易行」政策。申請人已根據「促進私營機構提供行人連接」計劃，在二零二零年二月向發展局提交豁免申請；
- (h) 提供擬議行車通道及行人通道連接系統會為公眾帶來裨益，代價只須在「綠化地帶」內總土地面積 (1 058 平方米)犧牲約 52.5 平方米(5%)，亦即由樁帽所佔用的範圍。換言之，相關「綠化地帶」內約 1 005.5 平方米(95%)的土地(包括高架橋樑構築物所涵蓋的範圍)，仍會用作種植樹木／灌木之用。會議室內放置了一個模型，展示擬議道路及行人連接系統和已規劃的住宅發展項目，供委員參考；
- (i) 在景觀方面，該處有 67 棵已調查的樹木(包括三棵已死亡的樹木)，當中有 38 棵樹會被砍伐，而申請人亦建議補種 39 棵樹以作補償。據合成照片顯示，有關建議不會對視覺及景觀造成不可接受的影響。此外，申請人會沿螺旋式斜道採取綠化措施，以加強下大坑道擬議發展項目的整體綠化效果；
- (j) 申請人承諾將自資設計及興建該公眾行人通道連接系統，並表示會 24 小時開放該行人通道連接系統

供公眾使用；承擔整個公眾行人通道連接系統的保養及管理責任，除非／直至相關政府部門接管整個／部分公眾行人通道連接系統；以及作出符合相關政府當局要求的所需財務安排，以確保該行人通道連接系統可長期獲得維修保養；以及

- (k) 總括而言，目前的建議藉提供無障礙通道，以連接上大坑道及下大坑道，並最終延伸至浣紗街一帶，這項建議有助改善該區的可接達性、行人安全和易行程度。雖然這宗申請曾被小組委員會拒絕，但懇請城規會重新考慮有關建議，因為該建議會為公眾帶來莫大裨益，包括縮短步行距離、步行時間及施工期、加強高低兩個地方之間的人車流動，以及把施工期間所造成的干擾及滋擾降至最低。

11. 由於規劃署的代表和申請人的代表已陳述完畢，主席邀請委員提問。她表示，委員在考慮這宗覆核申請時，或可集中考慮文件第 1.2 段所載的小組委員會拒絕申請理由，尤其是拒絕理由(a)所提出的基本問題，即申請人有否提出有力的理據以支持偏離「綠化地帶」的規劃意向。待相關理據獲得確立後，再進而考慮其他關於負面影響和落實事宜的拒絕理由，會較為實際。

擬議行車通道及行人通道連接系統

12. 一些委員提出以下問題：

- (a) 要連接已規劃的住宅發展項目，闢設擬議行車通道是否唯一可行方案；
- (b) 擬議行車通道的設計是否只供車輛使用，該通道會否開放給公眾使用；
- (c) 擬議行人通道連接系統可如何加強區內連繫，使之更方便易行。由於行人通道連接系統部分範圍會貫穿已規劃的住宅發展項目，該通道會否開放給公眾使用；

- (d) 落實興建擬議行人通道連接系統及行人天橋的法定或行政程序(包括公眾諮詢)為何；以及
- (e) 倘申請被拒絕，建議由下大坑道至浣紗街闢建行人天橋及行人通道連接系統的計劃會否繼續進行。

13. 規劃署港島規劃專員顧建康先生作出回應，要點如下：

- (a) 興建公共道路和公共行人設施，須根據《道路(工程、使用及補償)條例》(下稱「道路條例」)刊登憲報。如計劃已獲行政長官會同行政會議授權進行，便須視為已根據《城市規劃條例》獲得批准。根據道路條例刊登憲報，可讓公眾提交意見，亦可藉此在適當時諮詢相關區議會；以及
- (b) 擬議行車通道專為該已規劃住宅發展項目而設，屬「分層住宅」用途，因為該通道是該住宅發展項目的一部分。地政總署港島東地政專員表示，倘規劃申請獲批准，相關擁有人須根據地契就擬議的新通道安排，以及就在政府土地進行的新道路及相關工程，提交修訂地契申請及／或其他適當的土地文件。然而，當局不保證申請將獲批准。倘申請獲得批准，申請人須履行所施加的條款及條件，包括繳付地價及費用。

14. 申請人的代表杜立基先生作出回應，要點如下：

- (a) 擬議行車通道是以高架構築物形式興建，由一條闊 6 米的車道和一條闊 2.5 米的有蓋行人路組成。申請人建議，只有大型車輛(包括貨車及緊急車輛)才可使用該行車通道出入。居民的私家車可利用該通道進入停車場，並經由住宅發展項目內的螺旋式單程斜道駛出下大坑道的出口離開；
- (b) 另一方案是利用下大坑道作出入口，這方案須沿申請地點臨街位置預留闊度約 24 米的可用空間，並須闢設約 26 至 27 米高的護土牆。相反，建議的方案(即現有建議)是把擬議行車通道的主要入口設於

上大坑道，此方案只須預留闊度約 17 米的可用空間，並須闢設約 12 米高的護土牆。雖然兩個方案都可行，但預計預留闊度約 24 米可用空間的方案所造成的負面影響及滋擾會更多；

- (c) 擬議行人通道連接系統包括沿擬議行車通道設於該已規劃住宅發展項目平台的行人徑、下大坑道之上的高架行人天橋，以及設於現有行人樓梯旁連接下大坑道與浣紗街的高架行人道和載客升降機。設於下大坑道的高架行人天橋可直接通往已規劃的住宅發展項目，並附設一部載客升降機連接下大坑道，另一部則連接該發展項目的平台，可通往上大坑道。該行人通道系統會開放給公眾使用。如上所述，擬議行人通道連接系統可縮短上下大坑道之間的步行距離和時間；以及
- (d) 連接上下大坑道的擬議行人通道連接系統是擬議行車通道系統的一部分，位於「綠化地帶」內(但在已規劃住宅發展項目內的範圍除外)。該「住宅(乙類)」用地在土力方面有嚴重限制，如把出入口同時設於下大坑道，擬設發展項目便不夠空間提供更多公共設施(包括載客升降機及升降機大堂)。

區內的行人通道連接系統

15. 主席和一些委員提出以下問題：

- (a) 該處是否有需要興建行人通道從上大坑道通往下大坑道，再連接浣紗街，使整段路更方便步行，區內居民又有否提出此要求。另外，居民要求增建哪一類行人通道設施；
- (b) 由於目前已有兩個行人過路處連接下大坑道兩邊，考慮到行人通常會較喜歡選用地面過路處而不願利用行人天橋，建議增建的行人通道連接系統能否在上學日有效幫助分流行人；

- (c) 就現在這宗申請收到的公眾意見中，有沒有意見對在上大坑道設置過路處提出具體關注；
- (d) 關於區內行人通道連接系統需要改善的資料和運輸署現正進行／考慮的研究／建議，以及申請人就行人通道連接系統所作研究的結果為何；以及
- (e) 現時徒步往返上下大坑道是否有捷徑路線可選；以及會否有其他機會在上下大坑道之間關設行人通道連接系統。

16. 規劃署港島規劃專員顧建康先生和運輸署高級工程師／灣仔區家傑先生作出回應，要點如下：

- (a) 現時在下大坑道相關路段已有兩個交通燈控制的行人過路處。灣仔區議會過往曾要求在兩個現有過路處之間加設一個過路處，連接下行至浣紗街的樓梯。運輸署正審視有關建議。灣仔區議會建議加設行人過路處的位置與申請人建議的位置相若，該處現時已有樓梯接達浣紗街。不過，灣仔區議會所要求的是地面過路處，而非目前建議的行人天橋。事實上，光明臺東面另有樓梯由下大坑道直達浣紗街。此外，擬建行人天橋未必有吸引力，因為行人／學生須沿下大坑道斜坡往上走至學校用地及其他住宅發展項目；
- (b) 灣仔區議會和區內居民都沒有建議在上大坑道加設過路處，也沒有建議設置行人設施連接上大坑道和浣紗街；
- (c) 基於高度水平的差異，位於上大坑區的宏豐臺大部分住宅大廈都沒有通道直接連接上大坑道。上大坑區大部分居民寧願選擇到附近地區購買日常生活必需品，而不會在到鄰近的大坑購買。此外，浣紗街一帶有很多食肆，但零售店卻很少。上大坑區大部分居民通常會駕車到其他地區或乘搭公共交通工具到銅鑼灣。上大坑道的居民通常會經福群道或真光中學旁邊的樓梯，步行往返下大坑區。須留意的

是，下大坑道有些建築物是建於一九五五年和一九六五年的，因此，重建潛力相對較高，尤其是層數較少的發展項目。這或會造就機會，在重建時順道關設行人通道連接系統；

- (d) 據申請人提交的資料所述，擬建行人天橋的行人流量每小時最多約 200 人。此外，從規劃署最近一次實地視察可見，區內人流並非十分頻繁，所涉行人主要是家庭傭工。預期學校上課日行人會較多；
- (e) 區內居民強烈反對這宗申請，並對負面影響表示關注，又質疑是否有需要興建建議的行車道和行人通道連接系統；以及
- (f) 在光明臺東面(現時已建有樓梯)興建行人通道連接下大坑道與浣紗街的建議，是全港 114 項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議之一，現正交由運輸署按一項初步研究探討各項建議。在這些建議中，並無任何一項提出在上大坑道或上下大坑道之間興建行人通道連接系統。申請人建議興建的行人天橋位於光明臺西面，通往另一道連接下大坑道與浣紗街的樓梯。

17. 申請人的代表杜立基先生及梁志偉先生作出回應，要點如下：

- (a) 如沒有擬議的行人通道連接系統，行人須沿上大坑道經福群道一直步行至下大坑道，然後再前往浣紗街。關設申請人提出的行人通道連接系統後，行人的步行路線會更為直接，距離更短，尤其是可能須將有關的通道連接系統經另一條橫跨上大坑道的擬議行人天橋延伸至宏豐臺後。擬議行人通道連接系統可通往共 13 個地點／樓宇，所涉人口總數約 9 600 人；
- (b) 根據申請人進行的交通調查，下大坑道交通繁忙，行人經常使用益群道附近有交通燈控制的行人過路處，而旁邊迴旋處的交通流量通常甚高。當該行人

過路處擠滿行人時，車輛或須沿下大坑道排隊；以及

- (c) 正如申請人剛才簡介時提到，他們已就「促進私營機構提供行人連接」計劃向發展局提交豁免申請。根據申請人的評估，在闢設擬議行人通道連接系統後，步行距離和時間會與沒有闢設系統有明顯差別。此外，上大坑區宏豐臺四周只有一條非常狹窄的行人路，居民經該條小路沿上大坑道往下行走頗為危險。有關建議會惠及下大坑一帶的餐廳、商店及香港房屋協會的屋苑屋邨，因為改善區內步行環境可帶來生意增長。

交通方面

18. 主席及一些委員提出以下問題：

- (a) 在實際空間闊約 24 米的情況下，是否有足夠空間在下大坑道闢設出入口，而此設計對交通有何影響；
- (b) 有沒有需要由上大坑道右轉至擬議行車通道，而此安排又會否影響道路安全；
- (c) 運輸署是否接受為計劃興建的住宅發展在上大坑道闢設出入口的建議；
- (d) 在上大坑道闢設出入口是否可行，以及有關安排的交通影響會否較這宗申請所建議的做法較容易接受；
- (e) 如在下大坑道闢設出入口，此安排與擬議出入口安排相比所造成的交通影響有何不同；
- (f) 如對計劃興建的住宅發展施加「左入／左出」的規定，或限制車輛不可在下大坑道右轉，可否解決交通問題；

- (g) 住宅發展擬提供的泊車位數目及預計造成的交通流量；
- (h) 下大坑道沿路有沒有交通意外黑點；以及
- (i) 擬議的單程螺旋式斜道只准私家車行駛。倘發生交通意外，會有何緊急安排。

19. 運輸署高級工程師／灣仔區家傑先生作出回應，要點如下：

- (a) 對擬議通道施加「左入／左出」的規定，可避免日後的車輛由發展項目右轉至下大坑道，防止車輛因為右轉而與下行車輛發生衝突。對於附近一些設計和落成已久的樓宇，基於現存限制，車輛可能仍須右轉入樓宇。交通安全是首要考慮，因此出入口的位置須與大坑道保持足夠視距，而計劃興建的住宅發展亦須規定車輛左入／左出；
- (b) 由於計劃興建的住宅發展項目所造成的交通流量相對較低，就對公共道路所造成的交通影響而言，申請人建議的安排及將車輛出入口設於上大坑道的做法均可接受。上大坑道有關路段的車速限制為每小時 50 公里，因此上大坑道與已計劃的住宅發展項目的擬議入口之間有足夠視線。不過，運輸署仍會建議規定對已計劃的住宅發展項目實施在上大坑道左入／左出，以加強交通安全；
- (c) 對沿下大坑道上行的車輛實施不准右轉的交通限制是否可行，須視乎沿路每幢樓宇的入口設計／限制。就已計劃興建的住宅發展項目而言，擬議的車輛入口設計應容許車輛在下大坑道左入／左出，以改善交通安全；以及
- (d) 下大坑道目前沒有交通意外黑點。

20. 申請人的代表杜立基先生和梁志偉先生回應如下：

- (a) 申請人進行交通影響評估所得的結論是，擬議交通安排可改善交通流量和道路安全。准許的住宅發展所產生的交通流量為每小時約 20 客車架次，屬可接受水平，而「不准右轉」的規定會減少下大坑道行車出現碰撞的情況，原因是下坡交通通常會較高速度，因此這項安排可改善道路安全；
- (b) 由上大坑道駛入擬議行車通道需要右轉。然而，由於沿上大坑道的交通較下大坑道的疏落，而且所涉及的行車線亦較少，加上可在連接擬議行車通道的平台闢設大面積的緩衝地帶，因此預計不會造成交通安全問題。若把已計劃的住宅發展項目的出入口均設於上大坑道，則需在樓宇內建造螺旋式雙程斜道，這並非可取的方案；
- (c) 緊急車輛可進入住宅發展項目的平台，這項安排在其他住宅發展項目中並不罕見。螺旋式斜道的設計標準應足以容納拖車出入，這與本港其他地區的螺旋式斜道的設計標準相若；
- (d) 從運輸署取得的交通意外記錄顯示，過往十年間曾發生與行人橫過大坑道有關的交通意外。二零一七年，申請地點附近更發生了一宗嚴重交通意外；以及
- (e) 日後在已計劃的住宅發展提供的車位數目，會與擬建單位數目相若，即少於 100 個。

土力方面

21. 主席和一些委員提出下列問題：

- (a) 注意到文件第 7.3 段中所述，最少有一個可行的替代方案，既可保留下大坑道現有的車輛通道，同時又可維持斜坡穩定性。申請人有否進一步探討有關方案的可行性；

- (b) 若保留下大坑道的現有車輛出入口，以致無需在上大坑道興建擬議行車通道和單程斜道系統，這樣是否仍有需要在已計劃的住宅發展建設高於 47 米的擬議大型支撐結構；以及
- (c) 位於申請人地段範圍內的大寶閣，當中所設的預應力地錨背景為何，而兩個相關地段的擁有人之間是否有任何協議。

22. 申請人的代表杜立基先生和古冬明先生回應如下：

- (a) 申請人已評估各個斜坡鞏固方案，所得的結論是，考慮到有關泊車及上落客貨設施和屋宇設備在土力方面的限制和標準規定，現時的建議是唯一可行的方案。申請人已評估雙程斜道和汽車升降機的方案，雖然若推行這些方案或許無需興建支撐結構，但申請人認為這些方案在技術上不可行，並會使所涉及的交通設施和屋宇設備不符合標準。此外，考慮到設於大寶閣的預應力地錨位置是在申請人地段範圍內，上述兩個替代方案可能會影響大寶閣的結構安全；以及
- (b) 大寶閣建於七十年代末至八十年代初。申請人並無有關樓宇在地盤平整方面的資料，亦不知悉兩個相關地段的擁有人之間是否訂定任何協議。大寶閣現有的預應力地錨在土力方面對申請人地段的發展構成很大的限制。另外，興建 40 米高的護土牆將超越土力方面的限制，而斜坡斜度大於 60 度則屬不可接受。

「綠化地帶」和對景觀的影響

23. 主席、副主席和部分委員提出以下問題：

- (a) 擬闢設的行車通道及行人通道系統會對「綠化地帶」造成影響，受影響範圍是否如申請人所聲稱般僅佔該「綠化地帶」範圍的 5%；

- (b) 能否減少擬議高架行車通道的支撐構築物的數量，或可否採納懸浮式設計，以減少對「綠化地帶」的影響；
- (c) 與另一個把出入口均設於下大坑道的方案相比，現行方案對「綠化地帶」和住宅用地內的斜坡帶來的影響為何；
- (d) 過往曾否有擬在「綠化地帶」闢設連接住宅發展項目的行車通道的同類申請獲城規會批准；
- (e) 根據載於文件第 5.2.9 段的政府部門意見，擬議的行車通道會嚴重損害現有的斜坡和樹木，而且補種樹木所處空間亦過於擠迫，影響其存活率；申請人對此有何回應；
- (f) 申請人曾否考慮改善受影響「綠化地帶」的整體綠化效果，包括綠化石屎斜牆及構築物底下的範圍；以及
- (g) 擬議發展會帶來什麼視覺及景觀影響，以及有否更多有關 38 棵要砍伐的樹木的詳細資料。

24. 規劃署港島規劃專員顧建康先生在回應時提出下列要點：

- (a) 據申請人所述，擬議發展只會影響對「綠化地帶」範圍僅 5% 的地方。須留意的是，該 5% 僅指擬議行車通道系統的土力構築物，並沒考慮到工程所需的工地範圍，以及工程期間會造成的負面影響。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境指出，擬議工程難免會對方圓甚廣的植被地造成影響，即使採取緩解措施以減輕擬議發展對現有景觀資源帶來的負面影響，但餘下的影響仍然重大；
- (b) 考慮到擬議行車通道高架構築物的高度，或會對構築物下成齡大樹的穩定情況造成影響。再者，申請

人未有審慎評估在受影響斜坡進行樹木保育和補種樹木是否切實可行；以及

- (c) 擬議的行車通道及行人通道連接系統被視作「分層住宅」用途，因為這些設施屬已規劃住宅發展項目的不可或缺部分。由於該項目有一大部分位於「綠化地帶」內，故須取得規劃許可。過往曾有同類個案，要求於「綠化地帶」內關設通往私人住宅發展項目的行車通道。儘管大部分個案均已被拒，但亦有位於山頂區的數宗個案因情況特殊而獲批准。

25. 申請人的代表杜立基先生、古冬明先生及林廣良先生作出回應，要點如下：

- (a) 根據現時的設計，須為擬議高架行車通道興建三幢着陸構築物，其中兩幢位於「綠化地帶」的範圍內。減少兩幢構築物所佔地面的範圍，只留下一幢構築物在「綠化地帶」的範圍內，在技術上是可行的；
- (b) 倘若擬議住宅發展項目的出入口設於劃為「住宅(乙類)」地帶的地段內，「綠化地帶」便不會受到影響。不過，由於須使用大型鑽孔樁，施工期因而會較長，所造成的滋擾也會較大。此外，有關的建築工程或會影響大寶閣的結構安全；
- (c) 擬議景觀設計符合政府的規定。有關規定要求樹木的中心與下一棵樹木之間留有 4 米的分隔距離，以及只會在斜度少於 35 度的斜坡栽種植物。因此，預計不會造成過度擠迫的情況，也不會對視覺／景觀造成負面影響；
- (d) 申請人的地段內的斜坡主要以無鋼筋混凝土填料修復，因此不適宜種植樹木。然而，申請人會在其他可能的地方，盡力改善綠化空間，例如在表面相對較為平坦的斜坡護堤種植更多樹木；以及

- (e) 即將砍伐的 38 棵樹木均為 4 米至 8 米高的半成齡樹，而且並無發現古樹名木。

准許的住宅發展項目

26. 主席及一些委員提出以下問題：

- (a) 已規劃的住宅發展項目的規模、單位數目及預計人口；
- (b) 住宅發展項目的建議建築物高度為 30 層，是否已包括平台層；
- (c) 倘申請遭拒絕，住宅發展項目的發展密度及單位供應量會否受到影響；以及
- (d) 與在劃為「住宅(乙類)」地帶的地段進行重建比較，該擬議發展項目可為地段擁有人帶來什麼好處。

27. 規劃署港島規劃專員顧建康先生回應說，所涉「住宅(乙類)」地帶的最高建築物高度為 30 層(包括開敞式停車間)。因此，應把平台層計入樓層數目(但不包括支撐結構)。

28. 申請人的代表杜立基先生作出回應，要點如下：

- (a) 由於地段擁有人希望發展大面積單位，因此已規劃的住宅發展項目的單位數目會少於 100 個。不過，該發展計劃尚未定案；
- (b) 「住宅(乙類)」用地的建築物高度限制為 30 層(包括開敞式停車間)，並會包括平台層，但不會包括支撐結構；
- (c) 由於擬議住宅發展項目位於劃為「住宅(乙類)」地帶的地區內，而該處的最高地積比率限為 5 倍，因此即使城規會拒絕這宗申請，該用地可達至的准許

發展密度仍會維持不變，單位數目也不會受到影響；以及

- (d) 「住宅(乙類)」用地有嚴重的土力限制問題，僅在下大坑道提供通道的方案並不理想，因為這方案無法支持根據現代標準和要求提供足夠的泊車及上落客貨設施，以及屋宇設備的計劃。平台覆蓋的範圍亦會較大，並位於較高水平的土地上，與在毗鄰樓宇所見的大型停車場平台相若。這類發展項目的施工期亦會較長。雖然申請人沒有所涉建築費用的詳細預算，但預計有關費用會更為昂貴。

[黃元山先生在問答部分期間到席。]

29. 由於委員再無提問，主席表示這宗覆核申請的聆聽程序已經完成。城規會會在申請人的代表離席後進一步商議這宗覆核申請，並會在稍後把決定通知申請人。主席感謝申請人及政府的代表出席會議。他們於此時離席。

商議部分

30. 主席表示，委員考慮這宗覆核申請時，或可集中研究是否有有力理據支持擬議用途侵進「綠化地帶」，並同時顧及有關建議在房屋單位量增加時可提供多大支援，以及擬議行車通道及行人通道系統會為公眾帶來多大的裨益。

31. 一名委員指出，「綠化地帶」內的發展是無法還原的，因此，應審慎考慮「綠化地帶」內的申請。

32. 城規會備悉，位於所涉地段內的大寶閣，其預應力地錨或會對已計劃在該「住宅(乙類)」用地興建的住宅項目造成一些土力工程限制。一名委員認為這個問題屬技術事宜，應由申請人進行重建時處理。另一名委員則認為，既然申請人已同意該限制並非無法克服，那便不應視為支持這宗申請的理據。

33. 一名委員表示，倘已計劃興建的住宅項目存在地盤限制，妨礙該項目按《香港規劃標準與準則》所訂的要求上限提供內部運輸設施，在此情況下，或可考慮讓其按要求的下限提

供有關設施。應主席的要求，運輸署總工程師／交通工程(港島)張滿傑先生澄清，倘項目有嚴重的地盤限制，以致妨礙提供內部運輸設施，在這情況下，如申請人能提出充分的理據，運輸署或會考慮接受申請人提供的泊車位數目只達《香港規劃標準與準則》所訂的下限。

34. 委員普遍認為不可支持這宗覆核申請，並提出以下意見：

- (a) 「綠化地帶」的規劃意向，主要是保育現有天然環境。根據一般推定，「綠化地帶」不宜進行發展；
- (b) 雖然該「住宅(乙類)」用地在發展上有限制，但即使這宗申請不獲批准，該幅在下大坑道留有出入口的用地仍可按分區計劃大綱圖所准許的地積比率和建築物高度，以最高發展密度進行發展；
- (c) 擬議行車通道將為該「住宅(乙類)」用地所專用。運輸署認為該擬建行車通道不會令交通顯著改善或對車流帶來影響。由於有關的「綠化地帶」植物茂生，並長滿樹木，擬建車道對該「綠化地帶」影響重大；
- (d) 至於行人方面，由於上大坑道的行人人流並不頻繁，申請人聲稱在擬議行車通道旁闢設的行人徑會為公眾帶來的所謂裨益其實不大。擬議行人通道系統連接上大坑道和下大坑道，並進一步延伸至浣紗街，受惠較大的會是該「住宅(乙類)」用地的居民，而非附近的居民或普羅市民；以及
- (e) 雖然縮短施工期或可減少對區內居民的滋擾，但平衡這些好處與擬議用途所帶來的社會成本和對「綠化地帶」的不良影響後，並無有力理據支持批准這宗覆核申請。

35. 委員繼而審閱文件第 8.1 段所載就這宗覆核申請所建議的拒絕理由。委員認為，有關「綠化地帶」規劃意向的拒絕理由(a)應作適當修改，以反映委員關注有關建議為公眾帶來的裨

益不足。委員同意不應過於着重拒絕理由(b)項和(c)項有關對視覺及景觀造成不良影響和落實方面的問題，該兩項理由可予刪除。

36. 經進一步商議後，小組委員會決定拒絕這宗覆核申請，理由如下：

「擬議發展不符合「綠化地帶」的規劃意向，有關意向主要是保育天然環境，以及防止市區式發展滲入這些地區。根據一般推定，「綠化地帶」不宜進行發展。申請書並無提出有力或絕對基於公眾利益的理據，以支持偏離此規劃意向。」

[黎庭康先生此時離席。]

西貢及離島區

議程項目3

[公開會議]

要求延期覆核規劃申請編號 A/SK-CWBN/49

擬在劃為「綠化地帶」及顯示為「道路」的地方的西貢清水灣柏濤徑第 225 約地段第 330 號、第 331 號餘段(部分)、第 332 號 B 分段及第 333 號 B 分段興建屋宇，以及進行相關的挖土工程
(城市規劃委員會文件第 10670 號)

[此議項以廣東話進行。]

37. 秘書報告，申請人的代表於二零二零年七月二十二日要求再延期兩個月才考慮這宗覆核申請，讓申請人有時間諮詢相關政府部門和準備進一步資料，以回應政府部門就交通和景觀方面提出的意見。這是申請人第四次就這宗覆核申請要求延期。

38. 委員備悉，要求延期的理據符合有關「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」的城市規劃委員會規劃指引(規劃指引編號 33)所訂的準

則，因為申請人需要更多時間以回應政府部門的意見；而且申請人並非要求無限期押後，而即使延期，也不會影響其他所涉各方的利益。

39. 經商議後，城規會同意按申請人的要求，延期就這宗覆核申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。城規會亦同意，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。倘申請人所提交的資料不包含重要的內容，可在較短時間內處理，這宗申請可於較早的會議上提交城規會考慮。城規會亦同意告知申請人，城規會已給其兩個月時間準備所要提交的進一步資料。由於這是第四次延期，而且城規會已給予申請人合共八個月時間準備所要提交的進一步資料，所以這次延期屬最後一次，以後不會批准再延期。

程序事項

議程項目4至6

[公開會議]

有關考慮《海下分區計劃大綱草圖編號 S/NE-HH/3》、
《鎖羅盆分區計劃大綱草圖編號 S/NE-SLP/3》及
《白腊分區計劃大綱草圖編號 S/SK-PL/3》的
申述和意見的資料文件及聆聽會安排
(城市規劃委員會文件第 10671、10672 及 10673 號)

[上述三個議項以廣東話進行。]

40. 委員備悉這三個議項的性質相似，故同意可予一併考慮。

41. 秘書報告，下列委員已就這三個議項申報利益，因為他們與申述人及／或提意見人(包括 Mary Mulvihill 女士(R1/C59)、香港鄉郊基金(R2)、嘉道理農場暨植物園(R3)、長春社(R4/C54)及香港觀鳥會(R5/C55))有業務往來／關連。

- 侯智恒博士 — 為香港觀鳥會普通會員、長春社永久會員(其妻子為長春社理事會義務秘書)，以及香港大學的僱員(該校參與香港鄉郊基金一個在荔枝窩進行的項目)；
- 梁家永先生 — 為香港觀鳥會執行委員會委員，以及香港觀鳥會紅耳鴨俱樂部委員會主席；
- 伍灼宜教授 — 為香港鄉郊基金董事會董事
- 張國傑先生 — 其公司目前與嘉道理農場暨植物園有業務往來、過往與長春社有業務往來，以及不時以合約形式聘請 Mary Mulvihill 女士；以及
- 黎庭康先生 — 其之前任職的公司目前與嘉道理農場暨植物園有業務往來、過往與長春社有業務往來，以及不時以合約形式聘請 Mary Mulvihill 女士。

42. 由於這些議項屬程序性質，城規會同意上述已申報利益的委員可留在席上。委員備悉黎庭康先生已離席。

43. 秘書簡介城市規劃委員會文件第 10671、10672 及 10673 號的內容。二零二零年四月三日，城市規劃委員會根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 7 條展示就這三份分區計劃大綱草圖(即《海下分區計劃大綱草圖編號 S/NE-HH/3》、《鎖羅盆分區計劃大綱草圖編號 S/NE-SLP/3》及《白腊分區計劃大綱草圖編號 S/SK-PL/3》)作出的修訂，供公眾查閱。

44. 城規會就海下分區計劃大綱草圖分別收到 20 份有效申述和 60 份有效意見、就鎖羅盆分區計劃大綱草圖分別收到 53 份有效申述和 66 份有效意見，以及就白腊分區計劃大綱草圖分別收到 17 份有效申述和 61 份有效意見。此外，城規會另就這三份分區計劃大綱草圖各收到一份身分資料有遺漏的申述、就海下分區計劃大綱草圖及鎖羅盆分區計劃大綱草圖各收到 54 份

身分資料有遺漏的意見，以及就白腊分區計劃大綱草圖收到 57 份身分資料有遺漏的意見。根據條例第 6(2)(b)條及第 6(3)(b)條，這些申述及意見均屬無效，應視為不曾作出。

45. 由於就這三份分區計劃大綱草圖收到的申述／意見具有相近理由，建議應歸為一組，由城規會全體委員在例會上作集體聆聽和考慮。為確保聆聽有效率地進行，無論申述人及提意見人就多少份分區計劃大綱草圖提交了申述及意見，建議他們每人在聆聽會上最多會獲分配 10 分鐘的陳述時間。現暫定於二零二零年九月／十月由城規會全體委員考慮有關的申述和意見。

46. 經商議後，城規會備悉，身分資料有遺漏的申述及意見均屬無效，應視為不曾作出。城規會並同意：

- (a) 有關的申述和意見應歸為一組，由城規會作集體考慮；以及
- (b) 無論申述人及提意見人就多少份分區計劃大綱草圖提交了申述及意見，他們每人在申述聆聽會上只會獲分配 10 分鐘的陳述時間。

議程項目 7

[公開會議]

有關考慮《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/20》的申述和意見後就進一步申述作出考慮的資料文件及聆聽會安排
(城市規劃委員會文件第 10674 號)

[此議項以廣東話進行。]

47. 秘書報告，就黃泥涌分區計劃大綱草圖作出的修訂涉及建議在黃泥涌興建區域法院和商業樓宇。艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是擔任該擬議發展項目顧問的其中一間公司。下列委員基於在黃泥涌區擁有物業；及／或與艾奕康公司和申述人及／或提意見人或他們的代表(包括希慎興業有限公司(下稱「希慎公司」)(R6)、呂元祥建築師事務所(下稱「呂元祥公司」)(R6 的代表)、城市規劃顧問公司(下稱「城市規劃公

司」)(R33 的代表))及／或 Mary Mulvihill 女士(R34／C105)有關連／業務往來，已就此議項申報利益：

- 甯漢豪女士 (主席) — 與配偶在跑馬地樂活道共同擁有一個單位及泊車位；
- 黃令衡先生 (副主席) — 一名近親提交了一份申述；
- 倫婉霞博士 — 其公司目前與希慎公司有業務往來；
- 侯智恒博士 — 目前與艾奕康公司有業務往來；
- 羅淑君女士 — 與配偶在跑馬地雲地利道共同擁有一個單位。另外，她是香港小童群益會的前總幹事及委員會成員，而利希慎基金曾贊助香港小童群益會一些活動；
- 何安誠先生 — 目前與艾奕康公司和呂元祥公司有業務往來，以及過往與希慎公司和城市規劃公司有業務往來；
- 余烽立先生 — 過往與艾奕康公司有業務往來；
- 廖凌康先生 — 過往與希慎公司和呂元祥公司有業務往來；
- 余偉業先生 — 利希慎基金曾贊助他的一些計劃。他亦是「要有光」(社會地產)有限公司的董事和行政總裁，該公司先前曾接受利希慎基金的捐獻；
- 黃煥忠教授] 利希慎基金曾贊助他們的一些計劃；
郭烈東先生]

- 張國傑先生 — 其公司目前與呂元祥公司有業務往來，以及過往與艾奕康公司和城市規劃公司有業務往來，並不時以合約形式聘請 **Mary Mulvihill** 女士。另外，與配偶在銅鑼灣禮頓山共同擁有一個單位；以及
- 黎庭康先生 — 其前公司目前與呂元祥公司有業務往來，以及過往與艾奕康公司和城市規劃公司有業務往來，並不時以合約形式聘請 **Mary Mulvihill** 女士。另外，其父母在銅鑼灣禮頓山共同擁有一個單位。

48. 由於此議項屬程序事項，城規會同意上述已申報利益的委員可留在席上。委員備悉，余偉業先生因事未能出席會議，而黎庭康先生已離席。

49. 秘書簡介城市規劃委員會文件第 10674 號(下稱「文件」)的內容。二零二零年六月十九日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)在考慮 629 份有效申述和 105 份有效意見後，決定局部接納一些申述，修訂「商業」地帶《註釋》的「備註」，以納入「商業(2)」支區有關呈交發展藍圖的要求。城規會亦同意修訂「商業(2)」地帶及「政府、機構或社區(2)」地帶的《說明書》。

50. 二零二零年七月十日，城規會根據條例第 6C(2)條，展示建議修訂，並收到五份申述。在這五份進一步申述中，三份(F3 至 F5)由原申述人及／或原提意見人提交，因此被城規會根據條例第 6D 條視作無效和不曾作出。至於其餘兩份有效的進一步申述，當中 F1 表示支持要求項目倡議人提交發展藍圖，但反對作出修訂的方式。F2 則表示反對建議的修訂。

51. 由於這些進一步申述性質相似，建議應歸為一組，由城規會全體委員在例會上作集體聆聽和考慮。為確保聆聽有效率地進行，建議每名申述人、提意見人、進一步申述人在聆聽部分中最多會獲分配 10 分鐘的陳述時間。現暫定於二零二零年九月由城規會全體委員考慮有關的進一步申述。

52. 經商議後，城規會同意：

- (a) 根據條例第 6D 條，F3 至 F5 被視作無效和不曾作出：
- (b) 有效的進一步申述應歸為一組，由城規會集體考慮；以及
- (c) 每名申述人、提意見人及進一步申述人將獲分配 10 分鐘的陳述時間。

議程項目 8

[公開會議]

其他事項

53. 餘無別事，會議於下午十二時二十分結束。