

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會

二零一三年四月十九日上午九時舉行的

第 487 次會議記錄

出席者

規劃署署長  
凌嘉勤先生

主席

黃仕進教授

副主席

何培斌教授

許智文教授

劉文君女士

梁宏正先生

李律仁先生

陸觀豪先生

陳祖楹女士

張孝威先生

何立基先生

劉興達先生

邱浩波先生

運輸署助理署長(市區)

李偉彬先生

環境保護署助理署長(環境評估)

鄧建輝先生

地政總署助理署長(港島)

鄒敏兒女士

規劃署副署長／地區

黃婉霜女士

秘書

### 因事缺席

林光祺先生

李偉民先生

民政事務總署助理署長(2)

許國新先生

### 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

城市規劃師／城市規劃委員會

鄧永強先生

### 議程項目 1

通過都會規劃小組委員會二零一三年四月五日第 486 次會議記錄草擬本

[公開會議]

1. 都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)二零一三年四月五日第 486 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

### 議程項目 2

續議事項

[公開會議]

2. 秘書報告，上次會議並無續議事項。

### 荃灣及西九龍區

[高級城市規劃師／荃灣及西九龍沈恩良先生此時獲邀到席上。]

### 議程項目 3

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

進一步考慮第 16 條申請編號 A/K5/730

擬在劃為「住宅(甲類)8」地帶的

九龍長沙灣元州街 310 至 310C 號經營酒店

(都會規劃小組委員會文件編號 A/K5/730A)

3. 秘書報告，陳錦敏亞洲有限公司及宏基測量師行有限公司是這宗申請的顧問。以下委員就此議項申報利益：

黃仕進教授 — 是香港大學交通運輸研究所所長，而陳錦敏亞洲有限公司曾贊助該研究所的一些活動

何培斌教授 — 現時與陳錦敏亞洲有限公司有業務往來

劉興達先生 — 現時與宏基測量師行有限公司有業務往來

4. 由於上述委員並無直接參與這宗申請，小組委員會同意他們可留在會議席上。小組委員會備悉黃教授和何教授尚未到席。

#### 簡介和提問部分

5. 高級城市規劃師／荃灣及西九龍沈恩良先生借助投影片簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

[黃仕進教授和何培斌教授此時到達參加會議。]

(a) 申請的背景——申請人申請規劃許可，以便在申請地點發展樓高 22 層的酒店(包括一層地庫)，共提供 214 個房間。申請地點在相關分區計劃大綱圖上劃作「住宅(甲類)8」地帶。委員於二零一三年一月二十五日考慮這宗申請時，備悉申請地點所在的地區毗連一些現有工業大廈，並普遍認為擬議酒店發展或有助解決工業／住宅用途為鄰而產生的問題。然而，鑑於房屋土地持續短缺，小組委員會同意應審慎考慮涉及「住宅(甲類)」地帶性質的申請。經商議後，小組委員會決定延期考慮申請，以待規劃署提交進一步的資料，說明附近的秉暉工業大廈、昌發工廠大廈和懷德工廠大廈內工業場所的類型、數目和業權分布，以便進一步考慮這宗申請；

(b) 進一步考慮擬議酒店的申請；

(c) 規劃署應小組委員會的要求，於二零一三年一月三十日就附近秉暉工業大廈、昌發工廠大廈和懷德工廠大廈的樓層進行調查，以確定大廈內工業場所的類型、數目和業權分布。調查的結果撮載如下：

### 業權分布

- (i) 秉暉工業大廈樓高 11 層，與申請地點位於同一「住宅(甲類)8」地帶內。昌發工廠大廈樓高 11 層，而懷德工廠大廈則有八層。懷德及昌發工廠大廈所在的地段於一九九九年由「工業」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶。秉暉工業大廈、昌發工廠大廈和懷德工廠大廈分別於一九六七年、一九六三年及一九六零年落成。除了懷德工廠大廈屬單一業權外，其餘兩幢工業大廈均屬共有業權。

### 建築物特色及樓層用途

- (ii) 秉暉工業大廈內有 53 個業務，當中 13 個是工業場所(包括製造／工場及貨倉／貯物)，佔業務總數約 25%。在其他業務範疇中，與工業相關的辦公室及貿易公司佔 49%，而非工業場所及不知名的業務則佔 26%；
- (iii) 昌發工廠大廈內有 96 個業務，當中 37 個是工業場所(包括製造／工場及貨倉／貯物)，佔業務總數約 38%。在其他業務範疇中，與工業相關的辦公室及貿易公司佔 16%，而非工業場所及不知名的業務則佔 46%；
- (iv) 懷德工廠大廈內有 93 個業務，當中 27 個是工業場所(包括製造／工場、貨倉／貯物及物流業務)，佔業務總數約 29%。在其他業務範疇中，與工業相關的辦公室及貿易公司佔 10%，而非工業場所及不知名的業務則佔 61%；以及

[劉文君女士及梁宏正先生此時到達參加會議。]

- (d) 規劃署的意見——規劃署根據載於文件第 3 段的評估，維持先前不反對申請的意見。有關評估撮載如下：

- (i) 就調查中三幢工業大廈所佔地段的規劃意向而言，位於元州街申請地點對面的兩幢工業大廈劃為「住宅(戊類)2」地帶。該地帶的規劃意向，主要是透過進行重建或改建計劃而逐步淘汰現有的工業用途，使改作住宅用途。這類計劃須向城市規劃委員會(下稱「城規會」)提出申請。毗鄰的秉暉工業大廈則與申請地點位於同一「住宅(甲類)8」地帶的支區內；
- (ii) 就業權分布而言，除了懷德工廠大廈屬單一業權外，其餘兩幢工業大廈均屬共有業權。一般來說，業權分散通常是重建的主要絆腳石。然而，即使懷德工廠大廈是屬於單一業權且跟毗鄰的昌發工廠大廈位處同一「住宅(戊類)2」地帶內，但自該處於一九九九年由「工業」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶後，當局一直沒有接獲涉及重建(包括作住宅用途)的規劃申請；
- (iii) 根據規劃署最近進行的土地用途調查，該三幢大廈內仍有不少工業場所。因此，只要區內仍有工業活動，因這些工業大廈而產生的工業／住宅用途鄰接問題仍會存在。環境保護署表示，過去曾接獲涉及申請地點對面兩幢工業大廈的環境投訴，但有關投訴並不成立；
- (iv) 申請地點上現有的綜合大樓大部分已空置(地面一層一些商店單位除外)。申請地點所處的地區以住宅樓宇為主，並有一些工業大廈(低層作商業及零售用途)。從土地用途是否協調的角度來看，擬作酒店用途的重建項目與附近的土地用途並非不相協調。9 倍的擬議非住用地積比率及主水平基準上 79.8 米的建築物高度亦符合有關分區計劃大綱圖的限制；以及

- (v) 擬議酒店發展有助加快「住宅(戊類)8」地帶內的重建／改建項目，亦可發揮催化作用，鼓勵在該區進行住宅及其他互相協調的發展。此外，由於附近三幢工業大廈仍有活躍的工業用途，屬不易受影響用途的擬議酒店發展可紓解工業／住宅為鄰而產生的問題。

[陳祖楹女士此時到達參加會議。]

6. 主席表示，小組委員會於二零一三年一月二十五日考慮這宗申請時，委員會要求取得進一步的資料，以了解附近的工業大廈是否仍有工業場所，以便決定這宗申請的擬議酒店發展是否有助紓解區內工業／住宅為鄰而產生的問題。

7. 一名委員根據投影片的內容，備悉秉暉工業大廈涉及共有業權(有 50 名業主)，故詢問其重建潛力是否屬於低。沈恩良先生答是。

#### 商議部分

8. 經商議後，小組委員會決定按申請人向城市規劃委員會(下稱「城規會」)所提交申請的內容，批准這宗申請。這項規劃許可的有效期至二零一七年四月十九日止。除非在該日期前，現時所批准的發展已經展開或這項許可已獲續期，否則這項許可會於該日期後停止生效。這項規劃許可另須附加下列條件：

- (a) 提供滅火水源和消防裝置，而有關情況必須符合消防處處長或城規會的要求；
- (b) 提交並落實美化環境建議，而有關建議和落實情況必須符合規劃署署長或城規會的要求；
- (c) 提交排污影響評估，而有關情況必須符合環境保護署署長或城規會的要求；以及

- (d) 就上文(c)項條件而言，實施排污影響評估所確認的地區排污改善／駁引工程，而有關情況必須符合渠務署署長或城規會的要求。

9. 小組委員會亦同意告知申請人下列事宜：

- (a) 申請獲得批准，並不表示建築事務監督會批准／批給任何為符合「可持續建築設計指引」的規定而加入的擬議建築設計元素，以及任何關於擬議發展的額外地積比率及／或總樓面面積寬免建議。申請人應直接聯絡屋宇署，以取得所須許可；倘建築事務監督不批准／批給有關建築設計元素及總樓面面積寬免，而現時計劃必須作出重大改變，則申請人或須向城規會重新提出規劃申請；
- (b) 留意消防處處長的意見，即須根據屋宇署發出的《2011年建築物消防安全守則》設置緊急車輛通道；
- (c) 留意九龍西區地政專員的意見，即倘在申請地點經營酒吧及／或餐廳，申請人須向地政處申請牌照或修訂書，以撤銷相關的厭惡性行業限制；
- (d) 留意屋宇署總屋宇測量師／九龍的意見，即根據《建築物(規劃)規例》第23A條就酒店寬免安排提交的申請，會在正式提交建築圖則後獲得考慮，但必須符合《認可人士、註冊結構工程及註冊岩土工程師作業備考》編號APP-40所訂的準則。申請人須為每間酒店客房提供天然照明及通風設備，並根據《設計手冊：暢通無阻的通道2008》為殘疾人士提供通道及設施。此外，須根據《建築物條例》委任一名認可人士提交建築圖則以供審批；
- (e) 留意民政事務總署總主任／牌照就《旅館業條例》的發牌規定所提出的意見；
- (f) 由於落實所需的排污工程需時，申請人須盡早預備及提交排污影響評估；以及

- (g) 留意食物環境衛生署署長的意見，即須向該署申領適當的牌照／許可。

[主席多謝高級城市規劃師／荃灣及西九龍沈恩良先生出席會議解答委員的提問。他於此時離席。]

[高級城市規劃師／荃灣及西九龍洪鳳玲女士此時獲邀到席上。]

#### 議程項目 4

##### 第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/KC/397 擬在劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶的  
新界葵涌和宜合道75至87號經營酒店  
(都會規劃小組委員會文件第A/KC/397號)

---

10. 秘書報告，陳錦敏亞洲有限公司(下稱「陳錦敏公司」)是這宗申請的顧問之一。黃仕進教授已就此議項申報利益，因為他是香港大學交通運輸研究所主管，而該研究所的一些活動由陳錦敏公司贊助。何培斌教授現與陳錦敏公司有業務往來，亦已就此議項申報利益。由於黃教授和何教授沒有直接參與這宗申請，小組委員會同意他們可留在會議席上。

##### 簡介和提問部分

11. 高級城市規劃師／荃灣及西九龍洪鳳玲女士借助投影片簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

- (a) 申請的背景；
- (b) 擬經營酒店(把現時樓高六層的工廈整幢改裝為可提供 199 間客房的酒店)；
- (c) 政府部門的意見——相關政府部門對這宗申請沒有反對或負面意見；

- (d) 當局在法定公布期的首三個星期內接獲兩份分別由一名區議員及一名個別人士提交的公眾意見書。兩名提意見人關注擬議酒店發展會對交通造成負面影響；以及
- (e) 規劃署的意見——規劃署根據文件第 11 段所載的評估，不反對這宗申請。至於有公眾意見指擬議酒店發展會對交通造成負面影響，運輸署署長沒有就所提交的交通研究報告提出負面意見，亦不反對這宗申請。

12. 一名委員在提述申請人所提交的平面圖時表示，擬議酒店地下高層至四樓的部分範圍指定作大型會議／活動／展覽／會議用途，但廚房設施欠奉。該名委員詢問當局是否已要求申請人澄清擬議酒店如何提供餐飲服務。該名委員認為倘把酒店處所的部分範圍作宴會用途，擬議發展項目對交通的影響可能截然不同。

13. 洪鳳玲女士在回應時表示，申請人沒有在申請書內載述擬議酒店各樓層的詳細內部設計。然而，申請人須於提交建築圖則階段提供該等詳細資料，以便向建築事務監督證明擬議酒店發展符合《建築物條例》。因此，該名委員所關注的問題將於提交建築圖則階段時獲得跟進。至於擬議酒店的交通影響，洪女士表示申請人所提交的交通研究報告已顧及酒店的擬議大型會議／活動／展覽／會議用途。運輸署署長沒有就該報告提出負面意見，亦不反對這宗申請。

14. 另一名委員注意到申請地點涉及另一宗由同一名申請人提交的申請(編號 A/KC/381)。該宗申請擬把現有建築物整幢改裝作酒店及公眾停車場用途，並於二零一二年六月獲小組委員會批給許可。就這宗申請而言，申請人申請把同一建築物整幢改裝只作酒店用途。由於香港已有酒店連公眾停車場的發展項目，該名委員詢問是否有任何政策上的改變，不容許兩者並存。

15. 鄒敏兒女士應主席的要求解釋說，申請人可向地政總署申請修訂契約，以實施申請編號 A/KC/381 的原先核准方案(即作酒店及公眾停車場用途)，但須在地政總署批給許可後補

繳地價。然而，須留意的是，申請人擬向地政總署申請特別豁免書，以獲准把該工廈整幢改裝只作酒店附連附屬設施而非附連其他用途。因此，就這宗申請而言，申請人申請把建築物整幢改裝只作酒店用途。

### 商議部分

16. 經商議後，小組委員會決定按照申請人向城市規劃委員會(下稱「城規會」)所提交申請的內容，批准這宗申請。這項許可的有效期至二零一七年四月十九日止。除非在該日期前，現時所批准的發展已經展開或這項許可已獲續期，否則這項許可會於該日期後停止生效。這項規劃許可另須附加下列條件：

- (a) 設計並提供車輛通道、停車場及上落客貨設施，而有關情況必須符合運輸署署長或城規會的要求；
- (b) 提供消防裝置和滅火水源，而有關情況必須符合消防處處長或城規會的要求；以及
- (c) 提交並落實美化環境建議，而有關情況必須符合規劃署署長或城規會的要求。

17. 小組委員會亦同意告知申請人下列事宜：

- (a) 申請獲批給許可，並不表示建築事務監督會批准擬議酒店發展所建議的非住用地積比率，以及把支援設施豁免計入總樓面面積內。申請人須直接與屋宇署聯絡，以取得所需的許可；
- (b) 留意荃灣葵青地政專員的意見，即申請人須就整幢改建方案申請修訂／特別豁免書。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，包括繳付豁免費用／地價及行政費等；
- (c) 留意屋宇署總屋宇測量師／新界西的意見，即申請人須委聘一名認可人士就擬議改動及加建工程的審批提交一般建築圖則，以證明完全符合《建築物條

例》。申請人須留意，必須根據《建築物(規劃)規例》(下稱「規例」)第 30 條及 31 條提供指定窗戶，並遵照規例第 28 條的規定提供後巷，以及留意規例第 23A 條及《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考 APP-40》有關批予酒店項目寬免的規定；

- (d) 留意消防處處長的意見，即申請人須根據現行的《最低限度之消防裝置及設備守則》提供消防裝置及滅火水源，並遵照屋宇署所頒布的《建築物消防安全守則》闢設緊急車輛通道；
- (e) 留意民政事務總署牌照事務處總主任／牌照的意見，即由於有關建築物原先獲建築事務監督批准作非住宅用途，因此，申請人根據《旅館業條例》提出申請時，須提交證明文件以證明擬議用途事先已獲建築事務監督批給許可。擬獲發牌照的範圍必須相連。發牌當局接獲申請人根據《旅館業條例》提出的牌照申請後，轄下的建築物安全組及消防安全組將進行實地視察，然後訂定發牌規定；以及
- (f) 留意規劃署總城市規劃師／城市設計及園境的意見，即在改裝建築物時盡量在申請地點的可用空間增加綠化機會，從而改善該處的景觀，以及研究闢設平台和天台花園是否可行。

[主席多謝高級城市規劃師／荃灣及西九龍洪鳳玲女士出席會議解答委員的提問。她於此時離席。]

## 議程項目 5

### 第 16 條申請

[公開會議]

A/TW/445

擬在劃為「工業」地帶的  
荃灣柴灣角街 59 至 63 號  
經營商店及服務行業／食肆  
(都會規劃小組委員會文件第 A/TW/445 號)

---

18. 秘書報告，陳錦敏亞洲有限公司是這宗申請的其中一名顧問。黃仕進教授就此項目申報利益，因為他是香港大學交通運輸研究所所長，而陳錦敏亞洲有限公司曾贊助該研究所的一些活動。何培斌教授亦就此項目申報利益，因為他現時與陳錦敏亞洲有限公司有業務往來。由於申請人要求延期考慮申請，小組委員會同意黃教授和何教授可留在會議席上。

19. 秘書報告，申請人的代表於二零一三年三月二十八日要求當局延期兩個月考慮這宗申請，因為申請人須更多時間進行進一步的實地調查及修訂交通影響評估報告中的技術資料，以回應運輸署所提出的意見。

20. 經商議後，小組委員會決定應申請人的要求延期對這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步的資料。小組委員會並同意應在收到申請人提交的進一步資料當日起計兩個月內，把申請提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人有兩個月時間預備擬提交的進一步資料。除非情況極為特殊，否則當局不會批准再延期。

## 港島區

### 議程項目 6

#### 第 16 條申請

[公開會議]

A/H13/28 擬在劃為「政府、機構或社區」地帶及「綠化地帶」的香港跑馬地藍塘道 165 號毗連政府土地興建學校(法國國際學校擴建)  
(都會規劃小組委員會文件第 A/H13/28 號)

---

21. 秘書報告，盧緯綸建築規劃有限公司是這宗申請的顧問。劉興達先生就此項目申報利益，因為他現時與盧緯綸建築規劃有限公司有業務往來。由於申請人要求延期考慮申請，小組委員會同意劉先生可留在會議席上。

22. 秘書報告，申請人的代表於二零一三年四月八日要求當局延期在兩次會議後(至二零一三年五月二十四日)才考慮這宗申請，以便申請人有更多時間擬備補充資料，以回應相關政府部門和所接獲的公眾意見書所提出的意見。

23. 經商議後，小組委員會決定應申請人的要求延期對這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步的資料。小組委員會並同意應在收到申請人提交的進一步資料當日起計兩個月內，把申請提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人有一個月時間預備擬提交的進一步資料。除非情況極為特殊，否則當局不會批准再延期。

[高級城市規劃師／港島靳嘉燕女士此時獲邀出席會議。]

## 議程項目 7

### 第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/H20/177 擬在劃為「綜合發展區(1)」及「休憩用地」地帶的柴灣柴灣道 391 號(柴灣內地段第 88 號)  
前中巴車廠、柴灣道巴士總站及一段常安街路段  
進行綜合住宅發展連商業用途及公共車輛總站  
(都會規劃小組委員會文件第 A/H20/177A 號)

---

24. 秘書報告，這宗申請由中華汽車有限公司(下稱「中巴」)提交，雅博奧頓國際設計有限公司(下稱「雅博奧頓」)為其中一名顧問。林光祺先生現時與雅博奧頓有業務往來，已就此議項申報利益。小組委員會備悉林先生已為不能出席會議致歉。

### 簡介和提問部分

25. 高級城市規劃師／港島靳嘉燕女士表示，文件第 29 頁的替代頁已於會上呈閱，供委員參考。她繼而借助投影片簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

- (a) 申請的背景——申請地點涉及一宗小組委員會於二零零一年一月十二日批准的改劃用途地帶申請，把申請地點改劃為「綜合發展區」及「休憩用地」地帶，因為改劃申請地點有助淘汰區內不符合規劃的用途，而擬議「休憩用地」可作為「綜合發展區」用地的擬議住宅發展及附近工業發展項目之間的緩衝地帶。申請地點亦涉及兩宗先前由申請人提交並作相同用途的申請（編號 A/H20/119 及 A/H20/159）。編號 A/H20/119 的申請於二零零二年二月八日獲小組委員會批准，但有關規劃許可於二零一一年二月九日失效。編號 A/H20/159 的申請於二零零九年十二月十一日經覆核後遭城市規劃委員會（下稱「城規會」）否決。二零一零年三月五日，申請人根據《城市規劃條例》（下稱「條例」）第 17(B)條向城市規劃上訴委員會（下稱「上訴委員會」）的秘書提出上訴。上訴人其後三次要求上訴委員會把上訴聆訊延至二零一三年年底進行。就這宗申請而言，申請人向城規會申請規劃許可，以便把申請地點發展為三幢住宅樓宇連商店、有蓋公共車輛總站及公眾休憩用地，地積比率為 6 倍（倘根據「綜合發展區(1)」用地的淨地盤面積並加入公共車輛總站的總樓面面積計算，地積比率則為 7.05 倍）。第一座樓宇位於常安街西面，地面層為有蓋公共車輛總站；第二及第三座則位於常安街東面的三層平台上蓋。三幢住宅樓宇會由橫跨常安街的八米闊行人天橋連接。有關方案擬在申請地點的東面闢設面積為 4 000 平方米的公眾休憩用地，連接豐業街的已規劃休憩用地；

[李律仁先生此時到達參加會議。]

- (b) 擬進行綜合住宅發展連商業用途及公共車輛總站；
- (c) 政府部門的意見——運輸署署長對這宗申請有所保留，因為申請人提交的交通影響評估未如理想。運輸署署長的意見撮載如下：

- (i) 由於現時常安街及常安街與豐業街及柴灣道的交界處的交通十分繁忙，常安街的擬議車輛通道並不理想；
- (ii) 對於擬把申請地點北鄰加油站的出口道路封閉是否可行有所保留。即使擬議封路安排可行，有關影響會轉移到面向常安街的加油站出口。不過，交通影響評估並沒有顧及這方面的影響；
- (iii) 擬在常安街／豐業街交界處進行的改善工程不切實際。倘於常安街／豐業街交界處設置交通燈，從加油站駛出的車輛會傾向使用常安街的出口。即使在加油站豎設「常安街出口不通」的指示牌，預計不少從加油站駛出的車輛仍會使用常安街的出口。不過，出口的情況並非唯一的考慮因素，也要顧及對常安街／豐業街交界處及擬議發展的車輛出入口通道的影響；
- (iv) 倘於常安街／豐業街交界處設置交通燈，則應闢設過路處，讓行人橫過常安街，否則或會導致行人胡亂橫過馬路。因此，在計算常安街／豐業街交界處的人流時，應包括橫過常安街的過路處。所涉發展或會對沿常安街一帶及橫過常安街的行人流動模式及行人流量產生影響，應予以考慮；
- (v) 對計算常安街交界處的交通情況有所保留，因為常見的車龍較申請人所述的平均車龍為長，車龍由常安街／柴灣道交界處伸延至常安街／豐業街交界處。因此，所計算的車龍或未能反映實際情況；以及
- (vi) 申請人須處理擬議發展在施工前後的行人事宜，以便證明有關發展在施工後不會對行人造成無法克服的影響；

- (d) 其他經諮詢的相關政府部門對這宗申請沒有提出反對或負面意見；
- (e) 這宗申請及其後提交的進一步資料先後於二零一二年八月二十四日、二零一二年十二月十四日、二零一三年一月二十二日及二零一三年三月一日公布，供公眾查閱。在法定公布期間，共接獲 112 份公眾意見書。這些公眾意見書分別由區內居民、申請地點附近樓宇的業主立案法團、民主建港協進聯盟(東區支部)、創建香港、東區區議員、香港中華煤氣有限公司及公民黨提交。有關意見撮載如下：

表示支持／不反對的意見

- (i) 七名提意見人表示支持或不反對這宗申請，主要理由是擬議發展會改善附近地區的整體外觀；紓緩房屋單位嚴重短缺的情況；對於重建附近的工業大廈有催化作用；以及對附近地區沒有負面影響；

表示反對的意見

- (ii) 79 名提意見人反對這宗申請，他們的意見撮載如下：
  - (a) 擬議發展會增加交通流量，令道路不勝負荷的情況更為嚴重，並導致交通擠塞加劇，對區內道路網的交通流量造成負面影響。擬設在常安街的車輛進出口會對行人安全構成危險；
  - (b) 擬議發展會造成空氣及噪音污染問題，尤其在施工期間對區內居民的生活質素及健康造成負面影響。設置在附近的石油氣加氣站及加油站會危害附近的居民，影響居民的健康；
  - (c) 擬議發展的規模過大，與附近的發展不相協調，亦會造成負面的視覺影響及屏風效應，以及阻擋自然光線及通風。擬

議建築物高度不符合區內的梯級式高度概念的原則，亦與附近相對低矮的發展不相協調；

- (d) 人口增加會對區內現有的政府、機構及社區和交通設施造成壓力。政府應保留申請地點作休憩用地／政府、機構及社區用途／公共用途；以及
- (e) 政府土地不應用作私人發展。擬議發展的三幢樓宇的其中一幢應發展作公屋。此外，應就這宗申請進一步諮詢區內居民；以及

只提出意見

- (iii) 26 名提意見人就這宗申請提出意見。他們主要關注申請地點應提供商業／購物商場用途；申請地點應用作改善交通情況，提供更多巴士及專線小巴路線並擴充現有的港鐵系統；樓宇的設計及布局應予以調整，以便沿柴灣道提供後移範圍；以及把擬議公眾休憩用地重置在毗連常安街遊樂場的現有柴灣道巴士總站，使該區的景觀更為開揚，空氣更流通；
- (f) 東區民政事務專員表示，東區區議會對擬議發展表示關注。在東區區議會轄下地區設施管理委員會於二零一二年十一月二十二日舉行的第六次會議上，東區區議員通過動議，要求政府把永平街旁的空地、前中巴車廠和毗鄰的柴灣道巴士總站，以及申請地點對出的常安街南面路段，發展為公園，供區內長者使用，並成為柴灣的地標。此外，在東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會於二零一二年十二月十四日舉行的第六次會議上，東區區議員要求申請人就擬議發展的交通影響進行更詳盡的評估；以及

- (g) 規劃署的意見——規劃署根據文件第 12 段所載的評估，不支持這宗申請。有關評估撮載如下：

規劃意向及土地用途是否協調

- (i) 擬議綜合發展連住宅及零售用途、有蓋公共車輛總站及公眾休憩用地大致上符合「綜合發展區(1)」及「休憩用地」地帶的規劃意向，也符合該區的長遠規劃意向，即淘汰巴士總站，而擬議休憩用地可作為申請地點的擬議住宅發展及附近工業發展之間的緩衝地帶。整體而言，以土地用途及發展密度而言，發展方案並非與附近發展不相協調；

建築物高度及布局

- (ii) 建築物高度不超過主水平基準上 140 米的擬議發展計劃符合法定高度限制。與先前核准的計劃(申請編號 A/H20/119)比較，申請人已在這項發展建議中盡量縮減整體樓宇體積及加強建築物的透風度。住宅樓宇的數目由四幢減至三幢，而第一座及平台上蓋第二座之間的距離由約 14 米增加至 30 米，有助改善景觀的開揚度及經擬議發展吹向內陸區的氣流。擬議發展的最高建築物高度亦由主水平基準上 192 米降低至主水平基準上 140 米。為了進一步減少對視覺的影響，平台高度由 24 米降低至 16 米，而先前擬覆蓋常安街的平台範圍已減為闊八米的行人天橋。此外，申請人的空氣流通評估已證明擬議發展在納入良好設計特色後，不會在行人水平造成問題。為此，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境和建築署總建築師／技術諮詢及圖則審核對這宗申請沒有負面意見；

設計及行人天橋

- (iii) 申請人已為第一座採納單方向建築設計，並有長而綿延的外牆，作為其中一項消減噪音措施。為免擬議發展產生長而綿延的單調密封牆效果，當局建議訂定規劃許可附帶條

件，要求就整項發展提交並落實外牆設計。至於橫跨常安街(公用街道)的擬議行人天橋，申請人已澄清行人天橋底下的街道仍屬於公用街道，不會為提交建築圖則而把有關街道計入地盤面積。由於有關事宜只可以在提交建築圖則階段處理，須告知申請人倘擬議行人天橋不獲建築事務監督批准，便須向城規會重新提交規劃申請；

#### 對交通的影響

- (iv) 雖然申請人已隨申請書提交交通影響評估報告，但是運輸署署長對這宗申請有所保留，並認為提交的交通影響評估報告並不理想。運輸署署長表示，常安街的擬議車輛通道並不可取；交通影響評估未能反映申請地點附近的實際交通情況；申請地點的擬議出入口非常接近位於常安街／豐業街交界處的加油站出口道路。雖然申請人已建議把通往常安街的加油站出口道路封閉，並把其餘下通往豐業街的出口道路改為雙程路，但是運輸署署長仍然對其可行性有所保留，並指出提交的交通影響評估報告並沒有顧及這項安排所造成的影響。此外，運輸署署長也認為擬在常安街／豐業街交界處進行的改善工程不切實際，以及申請人尚未處理擬議發展所造成的行人問題；

#### 對環境的影響及風險方面

- (v) 申請人已提交相關技術評估及建議各項消減措施以支持申請。經諮詢的相關政府部門(包括環境保護署(下稱「環保署」)署長及渠務署總工程師／香港及離島)對於擬議發展的空氣質素、噪音及排污方面沒有負面意見。此外，機電工程署署長不反對這宗申請，但須訂定規劃許可附帶條件，要求提交全面的定量風險評估，並落實評估內所識別的消減措施；

### 公眾休憩用地

- (vi) 申請人已建議把「綜合發展區(1)」用地東面的「休憩用地」地帶設計及發展為擬議公眾休憩用地，但前提是公眾休憩用地的建造費用反映在地價上或由政府資助。為此，康樂及文化事務署(下稱「康文署」)署長表示，有關「休憩用地」沒有發展計劃，而公眾休憩用地日後的管理及維修保養以及接管公眾休憩用地的事宜須視乎可供使用的每年經常費用。港島東區地政專員指出，公眾休憩用地的建造費用不能在計算地價時扣除，以及日後個別單位的業主不應為公眾休憩用地日後的維修保養及管理負責。由於公眾休憩用地連同有關發展一併進行設計及興建可作出更為融合的規劃及設計，因此建議加入規劃許可附帶條件，規定公眾休憩用地的設計及興建須符合康文署署長的要求。至於公眾休憩用地的經費、設計、建造、管理及維修保養的詳細安排，可由相關部門在批地階段另行處理；

### 有蓋公共車輛總站

- (vii) 申請人建議興建有蓋公共車輛總站，以取代現時的柴灣道露天巴士總站，並會負責設計及發展擬議公共車輛總站，但前提是建造費用反映在地價上或由政府資助。為此，運輸署署長及路政署總工程師／港島均表示，有蓋公共車輛總站所需的維修保養及管理費用遠超現有露天巴士總站所需的費用。路政署總工程師／港島進一步建議申請人修訂公共車輛總站方案，以減低由非經常開支項目引致的經常開支。不過，從規劃的角度而言，公共車輛總站連同擬議發展進行整合設計及興建，更能符合該區進行綜合重建的規劃意向。因此，建議加入規劃許可附帶條件，要求公共車輛總站的設計及興建須符合運輸署署長的要求，而擬議公共車輛總站的詳細安

排(包括經費、建造、管理及維修保養)，可由相關部門在批地階段另行處理；

東區區議會的關注事宜及公眾意見

- (viii) 東區區議會關注擬議發展對交通所造成的負面影響，以及交通影響評估沒有提供充分的資料。為此，運輸署署長對這宗申請有所保留，並要求申請人提供更多資料及理據。運輸署署長進一步指出，他對申請人所建議的交通安排是否可行有所保留；
- (ix) 關於東區區議會動議，要求政府把「綜合發展區(1)」地帶及永平街西面劃為「休憩用地」地帶的荒置土地發展為花園，須知有關地點的土地用途於二零零一年由小組委員會所同意，並於二零零一年四月就用途地帶的修訂諮詢東區區議會。現有的發展方案旨在落實分區計劃大綱圖所顯示的土地用途建議；
- (x) 東區區議員關注公共車輛總站的位置及專線小巴和的士的車位是否足夠。為此，申請人建議把現時的柴灣道巴士總站及現有四個專營巴士停車處重置在擬議發展。申請人又建議在發展項目的擬議公共車輛總站增設綠色專線小巴停車處及的士候車位。運輸署署長不反對擬議的重置公共車輛總站；以及
- (xi) 至於接獲關於擬議發展的空氣及污染事宜的公眾意見，申請人已隨申請書提交一系列技術評估，並已建議適當的消減措施。經諮詢的相關部門原則上對這宗申請沒有反對或負面意見。至於樓宇體積、屏風效應、自然光線及視覺影響方面，擬議發展(地積比率為6倍及建築物高度不超逾主水平基準上140米)並非與附近環境不相協調。至於公眾關注把政府土地用作私人發展，港島東區地政專

員表示，申請人仍須申請換地以落實發展方案，但不保證該宗申請會獲批准。

26. 有委員詢問重置現時的柴灣道巴士總站的安排，靳嘉燕女士在回應時表示，根據申請人於二零零零年六月提交的改劃用途地帶申請，擬議發展會把現時的巴士總站重置為有蓋公共車輛總站。小組委員會於二零零一年一月十二日同意改劃用途地帶申請的部分內容。重置巴士總站的詳情，包括經費安排、擬議公共車輛總站日後的管理及維修保養責任，會由相關部門在工程落實階段另行處理。

27. 一名委員備悉運輸署對申請人提交的交通影響評估報告有所保留，並且不支持這宗申請。這名委員詢問，運輸署對交通影響評估表示關注的問題可否由申請人處理。此外，鑑於有市民反對關於發展方案的發展密度、建築物高度、樓宇體積及設計，這名委員詢問該等方面是否可予接受。

28. 靳嘉燕女士表示，與先前的核准計劃（申請編號 A/H20/119）比較，這宗申請的擬議發展在體積及密度方面已大幅縮減。住宅樓宇的數目由四幢減至三幢，建築物高度亦由主水平基準上 192 米降低至不超逾主水平基準上 140 米，以及總樓面面積由 86 268 平方米縮減至 64 500 平方米。為了盡量減低有關發展的「屏風效應」及改善開揚度，申請人已減少平台的體積及高度，並建議把第一座及第二座的分隔距離擴闊至 30 米。申請人的空氣流通評估亦已證明擬議發展不會在行人水平造成問題。唯一剩下的問題與交通影響有關。

29. 李偉彬先生應主席的要求指出，運輸署與申請人已就這宗申請進行多番討論。運輸署對於申請人的交通影響評估的意見主要是關於由柴灣道／常安街交界處的車龍伸延至豐業街／常安街交界處的評估；擬在常安街／豐業街交界處進行改善工程的切實可行性；擬封閉加油站附近的出口道路是否可行；以及闢設行人過路處等問題。李先生指出，上述事宜屬技術性質，有待申請人處理。倘申請人可在經修訂交通影響評估提供更多資料，以證明擬議發展不會對附近地區造成負面影響，從交通規劃的角度而言，交通影響評估或可接受。

30. 一名委員表示，一些提意見的公眾人士擔心第一座的單向建築設計會令發展項目產生「屏風效應」，並影響該區的通風。這名委員同意提意見的公眾人士的意見，並認為從城市設計的角度而言，第一座的單向建築設計及長而綿延的外牆並不可取，應予以改善。其他委員表示同意。

31. 靳嘉燕女士在回應時表示，申請人已提交空氣質素及噪音影響評估，以支持發展方案。建議第一座採納單向建築設計是其中一項獲環保署署長接納的噪音消減措施。在建築設計方面而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境已表示，單向建築要求特別的設計，以免產生長而綿延的單調密封牆效果。因此，當局建議訂定規劃許可附帶條件，倘申請獲得批准，申請人須就整項發展提交並落實外牆設計。至於通風方面，申請人提交的空氣流通評估已由相關部門作出考慮，並獲接納。

32. 一名委員詢問關於申請地點附近的發展的建築物高度，並查問「綜合發展區(1)」用地的建築物高度限制如何釐定。這名委員又備悉，倘申請在有附帶條件下獲小組委員會批准，申請人須履行規劃許可附帶條件，並須申請換地，以落實發展方案。這名委員詢問，倘申請人未能履行小組委員會施加的規劃許可附帶條件，又或未能落實換地，是否須重新提出規劃申請。

33. 靳嘉燕女士在回應時表示，柴灣分區計劃大綱圖於二零一二年一月作出修訂包括為各個地帶訂定建築物高度限制，以顧及《香港規劃標準與準則》第十一章「城市設計指引」載列的概括城市設計原則、地形、主要土地用途、海濱及山麓環境、現時的建築物高度輪廓、區內特色，以及與附近地區是否協調。靳女士表示，申請地點附近的發展的建築物高度顯示於文件的圖 A-3，以及由海旁至柴灣市中心的內陸地區已採用梯級式高度輪廓。申請人提交的擬議計劃(建築物高度不超逾主水平基準上 140 米)符合分區計劃大綱圖所訂的法定高度限制。

34. 靳嘉燕女士進一步表示，向城規會提交第 16 條規劃申請只是申請人落實發展方案的第一步。在取得城規會的規劃許可後，申請人仍須申請換地，並在稍後階段向建築事務監督提交建築圖則，以供批准。

35. 靳嘉燕女士在回應另一名委員的詢問時表示，這宗申請與申請編號 A/H20/159 的城市規劃上訴個案(由申請人提出，將於二零一三年年底進行聆訊)為兩宗不同的申請。城市規劃上訴個案不應影響對這宗申請所作的考慮。靳女士進一步表示，申請編號 A/H20/159 建議的發展參數與現有計劃的參數有所不同。

### 商議部分

#### 由柴灣區街坊福利會有限公司提交的第 12A 條申請

36. 秘書在回應主席的詢問時表示，這宗第 16 條申請與柴灣區街坊福利會有限公司提交的第 12A 條申請(編號 Y/H20/1)(把現時的柴灣道巴士總站及一段常安街路段由「綜合發展區(1)」地帶改劃為「休憩用地」地帶)應分開作出考慮。小組委員會應因應申請地點現時的用途地帶(即柴灣分區大綱圖上的「綜合發展區(1)」及「休憩用地」地帶)的規劃意向，考慮這宗第 16 條申請。第 12A 條申請仍有待小組委員會作出考慮。即使有關第 12A 條申請獲小組委員會批准，規劃署仍須制訂對分區計劃大綱圖作出的建議修訂，並在提交小組委員會通過後根據條例第 5 條刊憲。

37. 一名委員指出，倘這宗第 16 條申請獲小組委員會批准，則該宗第 12A 條申請(與申請地點有關，並暫定於二零一三年七月五日作出考慮)意味會被小組委員會拒絕。在此情況下，這名委員詢問小組委員會延期就這宗申請作出決定，是否更為恰當。

38. 秘書表示，倘小組委員會在接獲涉及同一申請地點的第 12A 條申請後，延期考慮第 16 條申請，則城規會處理第 16 條申請的程序會不適當地被延誤。她表示，即使在考慮第 16 條申請前，小組委員會已就第 12A 條申請作出考慮，並予以拒絕，其他人士仍可向城規會提交另一宗第 12A 條申請。根據律政司的意見，第 12A 條申請及第 16 條申請應分開處理。她表示小組委員會先前已處理類似情況，接獲涉及同一申請地點的第 12A 條申請及第 16 條申請。小組委員會決定，第 12A 條申請及第 16 條申請應分開處理。

39. 另一名委員表示，倘小組委員會決定拒絕第 16 條申請，而申請人根據條例第 17 條申請覆核，則小組委員會就這宗申請進行覆核聆訊之前，便須於二零一三年七月考慮第 12A 條申請(編號 Y/H20/1)。這名委員詢問小組委員會應如何處理該宗第 12A 條申請。

40. 秘書在回應時重申，第 16 條申請及第 12A 條申請應由城規會分開處理。該宗第 12A 條申請由柴灣區街坊福利會有限公司提交，要求把現時的柴灣道巴士總站及一段常安街路段由「綜合發展區(1)」地帶改劃為「休憩用地」地帶。倘小組委員會同意第 12A 條申請，規劃署會制訂對分區計劃大綱圖作出的建議修訂，並在提交小組委員會通過後根據條例第 5 條刊憲。

#### 擬議公共車輛總站的建造費用

41. 鑑於文件提到擬議有蓋公共車輛總站的建造費用不會在計算擬議發展的地價時扣除，一名委員詢問這是否政府的現行土地政策。鄒敏兒女士在回應時表示，根據現行土地政策，該擬議公共車輛總站的建造費用不得在計算地價時扣除。至於相關政府部門所規定的公共設施，而有關規定已在相關賣地文件內訂明，則所涉建造費用會在該等設施落成後，由政府發還給發展商。

#### 擬議發展的建築物高度及體積

42. 在回應一名委員的詢問時，秘書提述文件的圖 A-3，並表示申請地點須受分區計劃大綱圖主水平基準上 140 米的建築物高度所限。申請人就擬議發展的城市設計方面與規劃署進行商討後，建議為發展採用梯級式高度概念(建築物高度介乎主水平基準上 133 至 140 米)。秘書續稱，城規會批出的規劃許可，須受就這宗申請向城規會提交的發展計劃內容所限，意思是申請人必須根據與核准計劃相同的發展參數來落實有關發展。倘申請人在其後提交建築圖則時，建議為有關發展訂定不同的建築物高度，則即使擬議建築物高度不超逾分區計劃大綱圖上的建築物高度限制(即主水平基準上 140 米)，有關圖則亦會被拒絕。

43. 同一名委員就擬議發展的建築物高度提出詢問／意見如下：

- (a) 由於分區計劃大綱圖上「綜合發展區(1)」用地的最高准許建築物高度限為主水平基準上 140 米，倘這宗申請的擬議建築物高度不超逾主水平基準上 140 米，則小組委員會是否必須批准有關擬議建築物高度？
- (b) 雖然擬議發展的建築物高度不超逾主水平基準上 140 米的法定限制，但有關高度實屬過高。擬議發展會產生「屏風效應」，並且有礙景觀。批准這宗申請會為該區其他同類發展立下不良先例；以及
- (c) 在考慮擬議發展的建築物高度是否可以接受時，不應根據與先前核准計劃的建築物高度所作的比較。須知先前核准計劃的建築物高度為 60 層，在該區實在過高。

44. 秘書在回應時陳述下列要點：

- (a) 根據「綜合發展區(1)」地帶的《註釋》，申請人須以總綱發展藍圖連同相關技術評估的形式提交擬議計劃，供城規會考慮。「綜合發展區(1)」地帶的《註釋》訂明，最高建築物高度為主水平基準上 140 米。就這宗申請而言，擬議發展的建築物高度介乎主水平基準上 133 至 140 米。不過，倘小組委員會認為計劃的擬議建築物高度過高及擬議建築設計不可接受，即使擬議建築物高度不超逾主水平基準上 140 米的法定建築物高度限制，小組委員會仍然可以拒絕申請；
- (b) 不過，委員須備悉申請地點有很長的發展歷史。二零零二年，小組委員會批准申請人提交的申請(編號 A/H20/119)，擬在申請地點作住宅發展。有關發展包括在五層的平台興建四幢住宅樓宇，整體地積比率為 8.28 倍，整體總樓面面積為 86 268 平方米及最高建築物高度為主水平基準上 192 米。根據現時這宗申請的擬議計劃，申請人已把擬議發展的發展密度降低至 7.05 倍的地積比率(根據淨地盤面積計算)及最高建築物高度不超逾主水平基準上

140 米。申請人亦已透過建築設計，盡量縮減有關發展的整體樓宇體積，並改善開揚度；以及

- (c) 二零一二年一月，當局修訂柴灣分區計劃大綱圖，其中包括為各地帶施加建築物高度限制。小組委員會在考慮申請地點的各項發展規定及限制後，同意主水平基準上 140 米的建築物高度限制適合此「綜合發展區(1)」用地。有關規定／限制包括須容納分區計劃大綱圖所准許的總樓面面積(86 268 平方米)；重置現有公共巴士總站的規定；須在申請地點內提供後移範圍／建築物間距；須與申請地點北面的現有石油氣加氣站闢設足夠的緩衝距離(55 米)；柴灣道造成的交通噪音問題；以及與申請地點東北面的柴灣工業區為鄰而產生的問題。

#### 擬議發展對交通的影響

45. 一名委員表示，雖然這宗申請大致上符合「綜合發展區(1)」及「休憩用地」地帶的規劃意向，但不能予以批准，理由是所提交的交通影響評估不足以處理運輸署所關注的事宜，而東區區議會亦表示極為關注擬議發展對交通的影響。另一名委員同意有關意見。

46. 副主席認為申請人提交的交通影響評估未如理想，除了運輸署提出對技術事宜的關注以外，交通影響評估亦未有提及行人日後前往公共車輛總站的通達程度及如何確保行人的安全。為此，副主席建議應以交通影響作為拒絕申請的其中一個理由。委員表示同意。

#### 區內居民對擬議公眾休憩用地的意見

47. 靳嘉燕女士應主席的要求，闡釋公眾及東區區議會就這宗申請提出的意見：

- (a) 東區區議會轄下地區設施管理委員會於二零一二年十一月的會議上通過動議，要求政府把「綜合發展區(1)」用地及申請地點對出永平街西面劃為「休憩用地」地帶的荒置土地發展為公園，供區內長者使用，並成為柴灣的地標；

- (b) 在東區區議員的要求下，申請人於二零一二年十二月向東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會簡介擬議計劃。由於交通影響評估沒有提供充分資料，規劃、工程及房屋委員會委員對擬議發展表示有所保留；
- (c) 在法定公眾查閱期內，就這宗申請接獲的公眾意見有不少來自東區區議員。他們要求就這宗申請進行更多公眾諮詢；以及
- (d) 一些公眾意見來自附近居民。至於居住在中巴車廠對面的發展的提意見人，不少要求巴士廠應作公眾休憩用地。一些提意見人表示支持這宗申請，但數目相對較少。至於其他提出意見但沒有表示居於何處的公眾人士，他們的意見主要關注擬議發展會造成「屏風效應」。

48. 主席詢問關於區內居民對在擬議發展闢設公眾休憩用地的意見。靳嘉燕女士表示，根據這宗申請，申請人建議把申請地點東面劃為「休憩用地」地帶的範圍發展為公眾休憩用地，並把有關用地交還政府負責日後的維修保養及管理，但建造費用必須反映在地價上或由政府資助。不過，在接獲的公眾意見中，有些認為更應把申請地點西面的「綜合發展區(1)」用地(即現時的柴灣道巴士總站)發展為花園，因為該處較接近西面的住宅發展。

49. 一名委員表示，申請人先前已就擬議發展諮詢東區區議會，而一些東區區議員曾要求申請人先興建擬議公眾休憩用地，以便為柴灣區的居民提供更多消閒康樂設施。不過，申請人拒絕有關要求。這名委員表示，申請人未能取得東區區議會對這宗申請的支持。

50. 另一名委員備悉，康文署署長已表示，即使沒有申請人建議的公眾休憩用地，東區的休憩用地供應已符合《香港規劃標準與準則》的規定。為此，就東區區議會要求把「綜合發展區(1)」用地及申請地點對出永平街西面劃為「休憩用地」地帶的荒置土地發展為花園，以供區內長者使用一事，徵詢康文署署長的意見或是審慎的做法。

51. 副主席備悉，東區區議會關注申請人提交的交通影響評估沒有提供充分資料，以及東區區議會通過動議，要求政府把「綜合發展區(1)」地帶及永平街西面劃為「休憩用地」地帶的荒置土地發展為花園。為此，可基於申請未能處理區內居民的關注事宜及未取得支持的理由而考慮拒絕有關申請。另一名委員同意有關意見。

52. 不過，一名委員持不同意見，並表示基於未能取得東區區議會對申請的支持而予以拒絕或許並不恰當。這名委員表示小組委員會應考慮東區區議員的關注是否有根據。

53. 另一名委員指出，東區區議會及區內居民主要關注擬議發展在屏風效應、空氣流通問題、負面交通影響及缺乏便於前往的休憩用地方面的問題：

- (a) 關於屏風效應方面，委員展開討論，並同意第一座的單向建築設計及長而綿延的外牆並不可取，應予以改善；
- (b) 關於空氣流通問題，相關政府部門不反對申請人提交的空氣流通評估。有關評估顯示申請地點內沒有任何空氣流通問題，對附近地區沒有負面的空氣流通影響；
- (c) 至於擬議發展造成的負面交通影響，委員同意所提交的交通影響評估未如理想；以及
- (d) 至於區內居民關注擬議發展缺乏便於前往的休憩用地，並建議在「綜合發展區(1)」用地的西面提供休憩用地，這名委員詢問應否就這方面拒絕申請。

#### 落實擬議公眾休憩用地

54. 一名委員認為申請人應正面回應東區區議會的關注事宜及要求，特別是在申請地點附近闢設公眾休憩用地。為此，這名委員詢問是否有任何機制可確保申請人闢設公眾休憩用地，作為擬議發展的一部分。

55. 秘書在回應時表示，規劃申請的申請人建議闢設公眾休憩用地，作為擬議發展的「規劃增益」，頗為常見。在此情況下，一如申請人所建議，建造公眾休憩用地的費用會由發展商支付。不過，就這宗個案而言，申請人只會負責設計及發展公眾休憩用地，但須由政府支付相關費用。康文署署長表示，此公眾休憩用地並沒有發展計劃，而管理及維修保養的經費尚未獲批。此外，區內居民對擬議發展提出強烈反對，而東區區議會於二零一二年十一月二十二日通過動議，要求政府把「綜合發展區(1)」地帶及永平街毗鄰劃為「休憩用地」地帶的荒置土地發展為花園。在此情況下，落實擬議公眾休憩用地會有困難。擬議公共車輛總站亦面對同一問題。為此，建議規劃署應與申請人聯絡，處理委員對於落實方面的關注事宜。委員表示同意。

56. 秘書繼續指出，這宗申請涉及小組委員會於二零零一年一月十二日批准的改劃用途地帶申請，把申請地點改劃為「綜合發展區」及「休憩用地」地帶，因為改劃申請地點有助逐步淘汰區內不符合規劃的用途，而擬議「休憩用地」可作為「綜合發展區」用地的擬議住宅發展及附近工業發展之間的緩衝地帶。不過，鑑於東區區議會於二零一二年十一月二十二日通過動議，要求政府把「綜合發展區(1)」地帶及永平街毗鄰劃為「休憩用地」地帶的荒置土地發展為花園，闢設休憩用地的問題並沒有妥為解決。由於未能落實闢設休憩用地，小組委員會於二零零一年批准的改劃用途地帶申請的規劃目標亦未能實現，有關目標是在申請地點毗鄰闢設公眾休憩用地，作為「綜合發展區(1)」用地的擬議住宅發展及附近工業發展之間的緩衝地帶。為此，秘書建議委員考慮應否反映申請人未能闢設擬議公眾休憩用地，作為拒絕理由。委員大致同意這項關注事宜，並表示同意。

57. 主席總結表示，委員不支持這宗申請，理由是申請人提交的交通影響評估未如理想；擬議發展第一座的單向建築設計及長而綿延的外牆並不可取，應予以改善；以及申請人未能落實在申請地點闢設公眾休憩用地，因此，小組委員會於二零零一年批准的改劃用途地帶申請的規劃目標未能實現。

58. 經進一步商議後，小組委員會決定拒絕這宗申請。委員繼而審閱文件第 13.1 段所載的拒絕理由，並同意應適當地修訂有關理由，以反映委員在會上所表達的意見。理由如下：

- (a) 交通影響評估未能證明擬議發展不會對附近地區造成負面的交通影響。當局對申請地點的擬議交通安排是否可行有所保留。交通影響評估亦未能解決闢設擬議公共車輛總站的行人通道及行人安全的問題；
- (b) 從城市設計的角度而言，擬議發展第一座所採用的單向建築設計及長而綿延的外牆並不可取；以及
- (c) 於二零零一年批准的改劃用途地帶申請的其中一項規劃目標，是在申請地點毗鄰闢設公眾休憩用地。由於尚未解決闢設及維修保養公眾休憩用地的問題，有關規劃目標未能實現。

[主席多謝高級城市規劃師／港島靳嘉燕女士出席會議解答委員的詢問。她於此時離席。]

## 議程項目 8

### 第 16 條申請

[公開會議]

A/H3/411 擬在劃為「住宅(甲類)7」地帶的  
香港德輔道西 172 至 174 號經營酒店  
(都會規劃小組委員會文件第 A/H3/411 號)

---

59. 秘書報告，申請人的代表於二零一三年四月三日要求當局延期兩個月考慮這宗申請，以便申請人有更多時間回應運輸署就這宗申請所提出的意見。

60. 經商議後，小組委員會決定應申請人的要求延期對這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步的資料。小組委員會並同意應在收到申請人提交的進一步資料當日起計兩個月內，把申請提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人有二

個月時間預備擬提交的進一步資料。除非情況極為特殊，否則當局不會批准再延期。

## 九龍區

### 議程項目 9

#### 第 16 條申請

[公開會議]

A/K14/684 擬在劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶的九龍觀塘鴻圖道 51 及 53 號 (前稱鴻圖道 49 至 53 號及 53 號 A) 進行酒店及商業發展(整幢改建兩幢現有工業－辦公室樓宇) (都會規劃小組委員會文件第 A/K14/684 號)

---

61. 秘書報告，杜立基規劃顧問有限公司及 LLA Consultancy Limited 是這宗申請的顧問。林光祺先生和劉興達先生就此項目申報利益，因為他們現時與該兩間顧問公司有業務往來。委員備悉林先生已就未能出席會議致歉。由於申請人要求延期考慮申請，小組委員會同意劉先生可留在會議席上。

62. 秘書報告，申請人的代表於二零一三年四月五日要求當局延期一個月考慮申請，以便有時間擬備補充資料，以回應各政府部門所提出的意見。

63. 經商議後，小組委員會決定應申請人的要求延期對這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步的資料。小組委員會並同意應在收到申請人提交的進一步資料當日起計兩個月內，把申請提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人有一個月時間預備擬提交的進一步資料。除非情況極為特殊，否則當局不會批准再延期。

議程項目 10

第 16 條申請

[公開會議]

A/K9/250 擬在劃為「住宅(甲類)」地帶的  
九龍紅磡馬頭圍道 54 及 56 號經營酒店  
(都會規劃小組委員會文件第 A/K9/250B 號)

---

64. 秘書報告，陳錦敏亞洲有限公司及宏基測量師行有限公司是這宗申請的顧問。以下委員就此項目申報利益：

- 黃仕進教授 — 是香港大學交通運輸研究所所長，而陳錦敏亞洲有限公司曾贊助該研究所的一些活動
- 何培斌教授 — 現時與陳錦敏亞洲有限公司有業務往來
- 劉興達先生 — 現時與宏基測量師行有限公司有業務往來

65. 由於申請人要求延期考慮申請，小組委員會同意上述委員可留在會議席上。

66. 秘書表示，申請人的代表於二零一三年四月九日要求當局再延期兩個月考慮申請，以便申請人有時間擬備補充資料，以回應運輸署署長和警務處處長就這宗申請所提出的進一步意見。

67. 秘書續指，這宗申請已延期兩次。在第一次延期期間，申請人提交進一步的資料，修訂有關發展建議，以回應運輸署署長和警務處處長所關注的泊車及上落客貨設施不足的問題，以及規劃署總城市規劃師／城市設計及園境就綠化機會所提出的意見。在第二次延期期間，申請人提交進一步的資料，以進一步解決運輸署署長和警務處處長所關注的交通問題。然而，該兩個部門仍維持他們不支持申請的意見，故申請人第三度要求延期，並擬備進一步的資料，以解決該兩個部門所關注的問題。

68. 經商議後，小組委員會決定應申請人的要求延期對這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步的資料。小組委員會並同意應在收到申請人提交的進一步資料當日起計兩個月內，把申請提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人再有兩個月時間預備擬提交的進一步資料。由於今次是第三次延期，城規會已給予申請人共六個月的時間，故今次是最後一次延期，當局不會批准再延期。

### 議程項目 11

#### 其他事項

69. 餘無別事，會議於上午十一時結束。