

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會
二零一三年七月五日上午九時舉行的
第 492 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

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

張孝威先生

劉興達先生

邱浩波先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)
陳仲元先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)
黃耀光先生

地政總署助理署長(九龍)
陳永堅先生

規劃署副署長／地區
黃婉霜女士

秘書

因事缺席

民政事務總署總工程師(工程)
曹榮平先生

李偉民先生

林光祺先生

何培斌教授

陳祖楹女士

何立基先生

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
盧惠明先生

城市規劃師／城市規劃委員會
梁偉翔先生

議程項目 1

通過都會規劃小組委員會二零一三年六月二十一日第 491 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」)二零一三年六月二十一日第 491 次會議記錄草擬本獲得通過，但會議記錄第 50 段的第一句須修訂如下：

運輸署總工程師／交通工程彭偉成先生澄清說，運輸署同意 總體上 擬議 酒店及商業 發展已提供足夠的泊車及上落客貨設施。

議程項目 2

續議事項

[公開會議]

2. 秘書報告並無續議事項。

港島區

議程項目 3

第 12A 條申請

[公開會議]

Y/H20/1

申請修訂《柴灣分區計劃大綱核准圖編號 S/H20/21》，把位於柴灣柴灣道巴士總站的申請地點由「綜合發展區(1)」地帶改劃為「休憩用地」地帶(公開會議)
(都會規劃小組委員會文件第 Y/H20/1 號)

簡介和提問部分

3. 規劃署的代表，即高級城市規劃師／港島靳嘉燕女士，以及申請人的代表鍾樹根先生於此時獲邀到席上。

4. 副主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。靳女士繼而獲邀向委員簡介申請的背景。靳女士借助投影片，按文件詳載的內容簡介申請，並陳述以下要點：

建議修訂

- (a) 這宗申請由柴灣區街坊福利會有限公司提交。申請人建議在柴灣分區計劃大綱圖上把申請地點由「綜合發展區(1)」地帶改劃為「休憩用地」地帶；
- (b) 申請人認為申請地點應發展成為休憩用地，以便與西鄰的常安街遊樂場合併為較大的休憩用地。由於申請地點與附近屋邨的距離接近，經擴大的休憩用地可吸引更多訪客；

申請地點的背景

- (c) 申請地點涵蓋柴灣道巴士總站及一段常安街，並位於「綜合發展區(1)」用地的西部；
- (d) 申請地點以往劃為「政府、機構或社區」地帶。位於申請地點東鄰的巴士廠的擁有人為中華汽車有限公司(下稱「中巴」)，中巴於二零零零年提出要求，把申請地點、巴士廠用地及常安街有關路段由「工業」地帶、「政府、機構或社區」地帶及顯示為「道路」的地方，改劃為「綜合發展區」地帶及「休憩用地」地帶，以便進行綜合住宅發展及休憩用地發展。二零零一年一月十二日，小組委員會在考慮擬議土地用途是否適合，以及有關用途可增加房屋供應後，同意部分的要求。二零零一年四月二十日，當局在《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/11》內展示相關的用途地帶修訂項目；
- (e) 二零零二年，中巴提交編號 A/H20/119 的申請，擬在整塊「綜合發展區(1)」用地興建住宅發展項目和有蓋公共交通總站，以及在「休憩用地」地帶關設公眾休憩用地。該宗申請獲得批准，但有關規劃許可於二零一一年二月八日失效；

- (f) 二零零八年，中巴提交另一宗申請（編號 A/H20/159），擬在整塊「綜合發展區(1)」用地興建包括三幢住宅樓宇的住宅發展項目(最高建築物高度為主水平基準上 205.65 米)和有蓋公共交通總站，以及在「休憩用地」地帶闢設公眾休憩用地。二零零九年，小組委員會拒絕該宗申請，主要理由是建築物高度過高；
- (g) 二零一二年，當局在《柴灣分區計劃大綱草圖編號 S/H20/20》內收納若干修訂項目，有關修訂主要是為各地帶施加建築物高度限制。為「綜合發展區(1)」用地施加的建築物高度限制為主水平基準上 140 米；
- (h) 二零一二年八月，中巴提交另一宗申請（編號 A/H20/177），擬於整塊「綜合發展區(1)」用地興建包括三幢住宅樓宇的住宅發展項目(最高建築物高度為主水平基準上 140 米)及有蓋公共交通總站，並在「休憩用地」地帶闢設公眾休憩用地。二零一三年四月，小組委員會拒絕該宗申請，理由涉及交通和行人安排、建築物設計及與落實闢設公眾休憩用地有關的問題。中巴已申請覆核小組委員會的決定，城規會訂於二零一三年八月二十三日審核有關的覆核申請；

政府部門的意見

- (i) 運輸署署長反對這宗申請。現時的柴灣(東)巴士總站是柴灣東區三條專營巴士路線的專用總站及一條專營巴士路線的中途站。撤銷擬議公共交通總站會影響有關巴士路線的運作及為公眾提供的公共交通服務。把一段常安街改作休憩用地的建議，亦會影響現有公共交通服務的營運及整體交通情況；
- (j) 康樂及文化事務署(下稱「康文署」)署長對這宗申請沒有特別意見。她認為東區現時所提供的休憩用地已達到《香港規劃標準與準則》的基本要求。雖然從市民的角度而言，定會歡迎闢設更多休憩用

地，但當局應從規劃的角度，加以考慮相關政府土地是否可作其他更佳用途。即使把有關用地改劃為「休憩用地」地帶，但在該處發展休憩用地仍須視乎所得撥款而定；

- (k) 東區民政事務專員報告，他已諮詢相關的東區區議員、環泰分區委員會及怡灣分區委員會的主席和副主席，以及附近的業主立案法團及居民協會。大部分回應者表示支持或對申請沒有意見。然而，有兩名回應者，包括一名區議員反對申請，理由是應興建更多住宅，特別是公屋，以及應保留交通設施；

公眾意見

- (l) 在法定公眾查閱期的首三個星期內，共接獲八份公眾意見書，當中四份支持申請。提意見人主要認為倘申請獲批准，可提供高質素的休憩用地，供市民享用；
- (m) 三名提意見人(包括中巴)反對這宗申請。中巴表示，申請地點的規劃歷史悠久，城規會決定申請地點現時劃為「綜合發展區」地帶實屬恰當。由於規劃情況沒有太大改變，因此沒有明顯的規劃優點足以支持修訂申請地點的准許土地用途。此外，改劃用途地帶建議會令發展商在該處的投資產生不明朗因素。該項建議亦會對住宅單位的供應造成負面影響，以及令現有巴士總站須予遷移。另外兩名提意見人認為巴士廠及公共交通總站應保留在現時的位置。由於區內已有面積頗大的公園(柴灣公園)，因此無需在柴灣增闢休憩用地；
- (n) 餘下一名提意見人認為沒有提供發展方案的詳細資料，包括遷移公共交通總站及在擬議休憩用地提供的設施；

規劃署的意見

(o) 基於文件第 11 段所載的評估，規劃署不支持這宗申請。有關評估撮錄如下：

(i) 考慮到有需要善用土地、申請地點適合作擬議住宅用途，以及可能為社會帶來的益處(包括有助增加房屋供應)等因素，小組委員會於二零零一年同意把申請地點及部分巴士廠劃為「綜合發展區(1)」地帶，以及把餘下巴士廠部分劃為「休憩用地」地帶。由於申請地點只是「綜合發展區(1)」地帶的一部分，而且申請人沒有就「綜合發展區(1)」地帶的其餘部分提供任何資料或建議，因此當局認為申請人的要求有違「綜合發展區(1)」地帶的規劃意向，以及難以落實該區的綜合重建計劃；

(ii) 康文署署長已確認東區現有的休憩用地符合《香港規劃標準與準則》的規定。這些休憩用地全都接近住宅發展，步行可達。此外，當局已在申請地點的北鄰及東鄰額外預留一塊土地作休憩用地之用，並在改劃「綜合發展區(1)」地帶時一併改劃為「休憩用地」地帶。由於區內已提供多類不同的動／靜態休憩設施，加上區內已提供及規劃足夠的休憩用地；因此無需額外預留有關地點作休憩用地之用；

(iii) 鑑於對房屋的需求殷切，行政長官於二零一三年的施政報告中公布政府會多管齊下增加房屋土地供應。「綜合發展區(1)」用地是一塊已平整的土地，而且地點方便，可隨時進行重建。根據中巴就「綜合發展區(1)」用地提出的最新發展方案，整塊「綜合發展區(1)」用地會發展為三幢住宅大樓，提供共 780 個單位。把巴士總站用地改劃為「休憩用地」的建議會令房屋土地供應減少。況且，沒有充分理據支持把已規劃作住宅用途的用地改劃作休憩用地發展，尤以目前房屋

土地嚴重短缺及區內現有／已規劃休憩用地足夠的情況為然；以及

- (iv) 申請地點涵蓋柴灣(東)巴士總站。而重置有蓋的公共交通總站是小組委員會於二零零一年同意改劃用途地帶要求的其中一項考慮。根據中巴就「綜合發展區(1)」用地提出的最新發展方案，有蓋公共交通總站會設於一幢住宅大樓下方，並會包括現有的四個專營巴士停車處，以及新設的綠色專線小巴停車處和的士候客位。然而，本申請並沒有提供有關重置現有巴士總站的資料。因此，運輸署署長反對這宗申請，因為有關建議會影響現時巴士路線的運作及所提供的公共交通服務。此外，申請地點亦包括改劃常安街部分範圍為「休憩用地」地帶。運輸署署長反對封閉常安街的建議，原因是常安街是主要車輛通道，亦是柴灣(東)巴士總站的唯一進出通道。

5. 主席繼而請申請人的代表闡釋這宗申請。鍾樹根先生陳述下列要點：

- (a) 二零零零年之前，申請地點劃為「政府、機構或社區」地帶，原先擬作興建學校之用。其後，該「政府、機構或社區」用地的位置與永平街的休憩用地交換，而永平街的用地後來已發展為聖公會柴灣聖米迦勒小學。因此，申請地點原先擬發展為休憩用地；
- (b) 中巴於二零零一年向城規會提交申請，要求把申請地點和巴士廠用地改劃為「綜合發展區」地帶，以及把申請地點的擬議休憩用地遷往巴士廠東部。當時有關當局並未特別就此修訂項目諮詢東區區議會，而申請獲得小組委員會批准。為方便東區區議員就分區計劃大綱圖提出意見，希望規劃署日後就每一修訂項目諮詢東區區議會；

- (c) 現時把「綜合發展區(1)」用地改劃為「休憩用地」地帶的建議，旨在恢復該用地原先的規劃意向。此外，擬議休憩用地亦可配合毗鄰遊樂場，為遊樂場內的網球場提供額外的附屬設施，並可吸引更多訪客。擬議休憩用地亦可作為漁灣邨、永平街及新廈街住宅發展項目的緩衝區；
- (d) 中巴所提交的兩宗申請被城規會駁回，原因是擬議綜合住宅發展項目會產生屏風效應。申請人支持政府致力增加房屋供應，但由於申請地點位於交通樽頸地帶，倘增加數百輛汽車往返擬議住宅發展項目，會令柴灣整個交通網絡癱瘓。因此，申請地點不適宜進行住宅發展。與申請地點相比，永泰道的臨時停車場更適合作住宅發展之用；
- (e) 就城市設計而言，相對於擬議綜合住宅發展項目，擬議休憩用地可為附近居民提供較佳的景觀。此外，自中巴於一九九七年失去專營權以來，巴士廠未有進行翻新。擬議休憩用地可改善該區的環境；
- (f) 巴士總站現時只供四條巴士路線的車輛使用，除第82號路線外，有關巴士路線並未提供頻密的巴士班次服務。乘客多在中途站而非巴士總站上車。由於每日的使用者少於50人，巴士總站看似泊車處多於真正的巴士總站。政府應更善用該巴士總站用地，把其重新發展為休憩用地。巴士總站可遷往小西灣邨，供該處的居民使用；
- (g) 特此澄清，申請人無意把常安街路段納入申請地點內；
- (h) 關於風險評估，現有的石油氣加氣站對擬議住宅發展項目所造成的風險較其對擬議休憩用地更大，原因是申請地點倘作住宅發展之用，會有更多居民受到影響。此外，石油氣加氣站日後或會遷往別處。因此，石油氣加氣站所造成的風險不應是拒絕申請的理由；

- (i) 在 43 名東區區議員中，只有一名區議員反對申請。其他獲諮詢的東區區議員均對申請表示支持或沒有意見；
- (j) 中巴建議在「休憩用地」地帶闢設的休憩用地，實際上相當可能變成擬議綜合住宅發展項目落成後居民的私人休憩用地，因為柴灣區其他居民未必知道中巴擬闢設的休憩用地會開放予公眾使用；以及
- (k) 若把申請地點從「綜合發展區(1)」用地中剔除，中巴可修改「綜合發展區(1)」地帶的界線，以納入申請地點東面的現有「休憩用地」地帶作綜合住宅發展之用。鑑於申請地點與現有「休憩用地」地帶的面積相若，「綜合發展區(1)」用地與「休憩用地」地帶的面積不會有任何實際改變。因此，以可供發展的地盤面積計算，中巴在「綜合發展區(1)」用地進行的發展不會受建議修訂所影響。

6. 一名委員提出以下問題：

- (a) 巴士廠範圍的用途地帶經修訂後，休憩用地的面積有否任何改變；以及
- (b) 申請人可否提供任何資料，說明為何中巴希望在申請地點及其東面的巴士廠用地興建綜合住宅發展項目。

7. 鍾樹根先生的回應如下：

- (a) 據他所知，申請地點及現有休憩用地的面積相若，因此在改劃有關用途地帶後，休憩用地的總面積並沒有重大改變。他補充，東區日後會出現休憩用地不足的情況，因為維多利亞公園會由東區轉為屬於灣仔區；以及
- (b) 他不知道為何中巴希望在申請地點及巴士廠用地的部分範圍興建綜合住宅發展項目。他只知道當時中巴建議在常安街上蓋興建住宅發展項目。作為東區

區議員，他認為擬議住宅發展項目的規模過大。他不反對發展商從擬議發展項目中獲利，只要不影響市民的利益便可。應注意的是，現時在「綜合發展區(1)」用地東面發展休憩用地的建議，會剝奪區內居民享用該休憩用地的機會，因為該用地會變成擬議住宅發展項目的私人休憩用地。

8. 靳嘉燕女士表示，當局於二零零一年就小組委員會所同意的改劃用途地帶建議而修訂分區計劃大綱圖時，已就該區的土地用途地帶進行全面檢討。除了現有的「休憩用地」地帶外，申請地點東北面越過常安街的用地亦已劃為「休憩用地」地帶。因此，經該輪分區計劃大綱圖的修訂後，劃為「休憩用地」地帶的總面積實際上有所增加。

9. 同一名委員提出以下問題：

- (a) 維多利亞公園由東區轉為屬於灣仔區，會否對柴灣的休憩用地供應量造成任何影響；以及
- (b) 申請人指擬議公眾休憩用地會變成日後的住宅發展項目的私人休憩用地，規劃署對此有何回應。

10. 靳嘉燕女士表示，現時東區的休憩用地供應過剩。維多利亞公園由東區轉為屬於灣仔區只會影響各區休憩用地供應量的計算資料，而不會影響實際的休憩用地供應量。關於公眾休憩用地的問題，倘中巴所提交的申請獲得批准，公眾休憩用地日後的設計及管理便會通過施加相關的規劃許可附帶條件作出監管。闢設公眾休憩用地的事宜，亦會在批地階段由相關政府部門加以監察。

11. 副主席提出以下問題：

- (a) 倘申請地點改劃為「休憩用地」地帶，申請人會否同意讓「綜合發展區(1)」用地東面的現有休憩用地作住宅發展之用；以及
- (b) 倘申請地點改劃為「休憩用地」地帶，申請人對於重置巴士總站有否任何建議。

12. 鍾樹根先生的回應如下：

- (a) 他不反對中巴把現有「休憩用地」地帶作發展之用，只要擬議發展項目符合相關的法律規定便可。他無意要求把該兩塊用地保留作「休憩用地」用途；以及
- (b) 申請地點無需設有巴士總站，因為柴灣的巴士總站已經過剩。小西灣邨原先設有巴士總站，但有關總站已在藍灣半島落成後遷往該私人住宅發展項目。小西灣邨的居民會歡迎把柴灣(東)巴士總站遷往小西灣邨的安排，因為他們可較易上車。由於巴士路線會縮短，遷移巴士總站亦可減少巴士所排放的廢氣。

13. 一名委員提出以下問題：

- (a) 中巴有否提交任何擬議發展方案並已獲得城規會批准；以及
- (b) 有否任何計劃把常安街對面的石油氣加氣站及加油站遷離申請地點。

14. 靳嘉燕女士表示，現時並無任何由中巴提交的發展方案已獲得城規會的批准。中巴曾向城規會提交三宗申請。首宗申請(編號 A/H20/119)於二零零二年二月八日獲得城規會的批准，但有關規劃許可已經失效。第二宗申請(編號 A/H20/159)經城規會覆核後被駁回，而申請人已就城規會的決定向城市規劃上訴委員會(下稱「上訴委員會」)申請上訴。第三宗申請(編號 A/H20/177)被小組委員會拒絕，而申請人已提出覆核申請，有關聆訊訂於二零一三年八月二十三日進行。

15. 靳嘉燕女士續稱，加油站只屬於臨時設施，最終會遷移以便闢設休憩用地。至於石油氣加氣站，有關方面已進行風險評估，結果顯示在附近地方已規劃的土地用途可以接受。

16. 靳嘉燕女士在回應主席的問題時表示，分別位於「綜合發展區(1)」用地東面及用地北鄰的兩塊休憩用地，旨在作為其

東面的工業區與主要位於其西面的住宅區之間的緩衝區。該兩塊休憩用地亦可作為石油氣加氣站與住宅發展項目之間的緩衝區。

17. 鍾樹根先生表示，倘石油氣加氣站設於擬議住宅發展項目附近是安全的話，則設於擬議休憩用地附近亦同樣安全。他補充，除了擬議綜合住宅發展項目的居民之外，日後不會有其他人前往現有休憩用地，因為漁灣邨及小西灣邨的居民須步行約 10 至 15 分鐘才可到達現有休憩用地。此外，「休憩用地」地帶擬發展為休憩用地供公眾享用，因此不應作為互不協調的土地用途之間的緩衝區。除此之外，由於有關工業區已轉型為商貿區，因此無需為鄰近的住宅用途闢設緩衝區。

18. 靳嘉燕女士表示，機電工程署署長不反對這宗申請，他只表示申請人應就申請地點的擬議「休憩用地」用途進行風險評估，以估計石油氣加氣站對休憩用地發展構成的風險水平。

19. 副主席提出了以下問題：

(a) 石油氣加氣站是否屬於永久設施；以及

(b) 倘石油氣加氣站所處位置就近休憩用地而非住宅發展，有關風險評估的結果會否不同。

20. 靳嘉燕女士表示，她手頭並無有關石油氣加氣站的租約資料。《香港規劃標準與準則》訂明，石油氣加氣站與住宅發展及商業發展之間的距離須分別為 55 米和 15 米。至於石油氣加氣站與休憩用地之間的最短距離，則須由風險評估釐定。石油氣加氣站對休憩用地構成的風險相當可能低於對住宅發展或商業發展構成的風險。

21. 由於申請人的代表沒有進一步意見，而委員亦再無提出其他問題，主席告知申請人的代表這宗申請的聆訊程序已經完成，小組委員會將於他們離席後商議這宗申請，並在稍後把小組委員會的決定通知他們。主席多謝申請人及規劃署的代表出席會議。他們均於此時離席。

商議部分

22. 一名委員表示，現時的「綜合發展區(1)」地帶及申請人為申請地點建議改劃的「休憩用地」地帶均各具優點。他對支持或反對這宗申請沒有強烈意見。

23. 考慮到擬議「休憩用地」地帶更接近現有民居，一名委員表示支持申請。

24. 副主席不支持這宗申請，並表示現時位於「綜合發展區(1)」地帶東面的「休憩用地」，既可作為分隔工業用地和擬議住宅發展的緩衝區，亦可作為石油氣加氣站與擬議綜合住宅發展之間的緩衝區，尤其兩者之間須至少分隔 55 米。把現有的「休憩用地」改劃為「綜合發展區(1)」用地作綜合住宅發展，或因與石油氣加氣站為鄰而產生問題。他認為申請人所提出的理據不足以推翻城規會於二零零一年作出的決定。

25. 陳仲元先生在回應主席的提問時表示，巴士總站應原址保留於申請地點或重置於另一面積相若的合適用地。他同意申請人的代表指現時在巴士總站上車的乘客並不多。然而，設置巴士總站的主要目的不是方便乘客上車，而是滿足相關巴士路線的運作需要。因此，實有需要在現址或附近地區設置巴士總站。有鑑於此，他對申請人擬把現有巴士總站重建為休憩用地的建議有所保留。申請人並無就重置巴士總站提供充分資料。

26. 秘書表示，自當局於二零零一年改劃用地的用途地帶後，中巴一直爭取在該「綜合發展區(1)」用地進行擬議綜合住宅發展，至今已逾 10 年。儘管小組委員會基於落實事宜仍待敲定而拒絕中巴最近提出的申請，但有關的發展計劃已大致符合分區計劃大綱圖的規定。規劃署已應小組委員會的要求，一直就休憩用地的落實事宜與中巴進行磋商。中巴已就如何落實擬議發展計劃備妥方案，並會在提出第 17 條覆核申請時提交城規會考慮。由於中巴已因應分區計劃大綱圖的規定而對擬議發展計劃作出頗大努力和投資，在現階段修訂分區計劃大綱圖需要很充分的理據支持。

27. 一名委員同意副主席的意見，並補充表示，由於中巴已向城規會提出覆核並向上訴委員會提出上訴，這宗申請的申請人須提供很充分的理據以顯示建議修訂所具的優點。倘城規會

及上訴委員會駁回有關的覆核申請和上訴，以及有很充分的理據提出，或有可能重新考慮該區的規劃。

28. 主席就有關討論作出總結，並表示委員普遍不支持這宗申請。

29. 委員繼而審視載於文件第 12.1 段的拒絕理由，並同意應作出適當修訂。經進一步商議後，小組委員會 決定拒絕 這宗申請，理由如下：

- (a) 申請人的建議有違綜合發展／重建該區作商業／住宅用途，以及闢設休憩用地和其他配套設施的規劃意向。申請人並無提供充分理據支持建議修訂；以及
- (b) 申請人沒有證明撤銷現有巴士總站的建議不會對附近地區的交通造成負面影響。

九龍區

議程項目 4

第 12A 條申請

[公開會議]

Y/K7/8 申請修訂《何文田分區計劃大綱核准圖編號 S/K7/22》，把分區計劃大綱圖「住宅(甲類)」地帶的《註釋》修訂，以限制位於九龍何文田佛光街與常富街交界的申請地點「只限作公屋或居者有其屋計劃用途」
(都會規劃小組委員會文件第 Y/K7/8 號)

30. 秘書報告，申請人建議修訂分區計劃大綱圖「住宅(甲類)」地帶的《註釋》，規定申請地點只限作公屋或居者有其屋計劃(下稱「居屋」)用途。Easy Merit Holdings Limited (會德豐地產有限公司(下稱「會德豐」)的附屬公司)已購入申請地點。

下列委員與香港房屋委員會(下稱「房委會」)或會德豐有聯繫，已就此議項申報利益：

規劃署署長 凌嘉勤先生	—	房委會轄下策劃小組委員會及建築小組委員會委員
民政事務總署總工程師 曹榮平先生	—	民政事務總署署長(房委會轄下策劃小組委員會及資助房屋小組委員會委員)的候補委員
地政總署助理署長 陳永堅先生	—	地政總署署長(房委會委員)的候補委員
林光祺先生	—	現時與房委會有業務往來
劉文君女士	—	房委會及其轄下商業樓宇小組委員會和投標小組委員會委員
陸觀豪先生	—	會德豐前董事局成員

31. 委員備悉林光祺先生及曹榮平先生已就未能出席會議致歉。由於其他委員涉及直接利益，委員同意他們應暫時離席。由於主席須離席，委員同意由副主席代為主持此議項的會議。

[凌嘉勤先生、陳永堅先生及陸觀豪先生此時暫時離席。劉文君女士此時離席。]

簡介和提問部分

32. 規劃署的代表(九龍規劃專員龍小玉女士及高級城市規劃師／九龍林秀霞女士)及下列申請人的代表此時獲邀到席上：

譚凱邦先生
許倩珩女士
徐凱鳴女士
黃佳能先生
余顯璧女士

33. 副主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。林秀霞女士繼而獲邀向委員簡介這宗申請的背景。林女士借助投影片，按文件詳載的內容簡介這宗申請，並陳述下列要點：

修訂建議

- (a) 申請地點在何文田分區計劃大綱圖上劃為「住宅(甲類)」地帶，面積約 7 714 平方米；
- (b) 申請人申請修訂分區計劃大綱圖「住宅(甲類)」地帶的《註釋》，規定申請地點「只限作公屋或居屋發展」；

申請地點及附近地區

- (c) 申請地點現時空置，可由常富街前往；
- (d) 申請地點四周主要是住宅和政府、機構及社區用途，包括何文田邨、香港公開大學、房委會總部及學校，而東北面則是最近出售作私人住宅發展的空置用地；

申請人提出的理據

- (e) 市民難以置業，原因是政府出售多塊用地予私人發展商興建豪宅，中產家庭無法負擔；
- (f) 多年來，政府批准在市區興建私人房屋，而在偏遠地區則興建公屋，這樣做不能惠益社羣。市區公屋對在市區工作的基層工人以及受市區重建局項目影響而被迫另覓居所的居民均十分重要；
- (g) 申請地點東北面的空置用地於本年三月中以相等於每平方呎 10,233 元的價格出售，預計建成單位的最終售價為每平方呎超過 18,000 元。此類豪宅不能紓緩房屋問題。申請地點可用作發展公屋或居屋而非豪宅；

- (h) 政府自二零零三年起停建居屋，導致居屋單位嚴重短缺，很多中產家庭無法負擔在私人市場首次置業；
- (i) 就申請地點而言，政府沒有在賣地條件內就建成單位的面積或數目施加任何限制，亦沒有加入「港人港地」的條款。本港的豪宅供應並不短缺，但基層市民可負擔的公屋單位卻不足夠；
- (j) 若擬議私人住宅發展的平均單位面積為 1 000 平方呎，則申請地點只可提供 388 個單位。然而，若興建中小型居屋單位(如 500 平方呎的單位)，則申請地點可提供 775 個單位。為達致地盡其用，應在「住宅(甲類)」地帶的《註釋》加入申請地點「只限作公屋或居屋用途」的限制；

背景

- (k) 申請地點自一九八五年起劃為「住宅(甲類)」地帶，屬二十一世紀初進行重建的前何文田邨一部分。政府於二零零五年認為何文田邨重建項目內剩餘的房屋土地(包括申請地點及其東北面的用地(即九龍內地段第 11227 號))適宜作私人房屋發展，以應付市民對私人房屋的需求；
- (l) 二零一三年六月十四日，地政總署公布申請地點(即九龍內地段第 11228 號)的招標結果，該用地批予 Easy Merit Holdings Limited；

政府部門的意見

- (m) 發展局不支持這宗申請，認為政府會繼續採取多管齊下的措施，透過善用已開發土地及物色可發展的新土地，增加短期、中期及長期的土地供應。合適的土地會撥予房委會作資助房屋發展。與此同時，政府有需要在賣地計劃內提供一定數量的房屋用地，穩定市場的土地供應以進行私人房屋發展。當局會考慮多項因素，並通過既定的機制決定發展房

屋類別，而有關因素不限於規劃考慮因素。若城規會在規劃方面訂明發展房屋類別，則規範會過於僵化；

- (n) 地政總署九龍西區地政專員反對這宗申請。當局已批出九龍內地段第 11228 號(即申請地點)的招標合約。賣地條件訂明有關地段限作私人住宅用途。若這宗申請獲得接納，則申請地點不能根據九龍內地段第 11228 號的賣地條件作私人住宅用途，有關地段的中標者可能會就損失向政府提出申索；
- (o) 其他相關政府部門(包括房屋署、運輸署、環境保護署及規劃署總城市規劃師／城市設計及園境)沒有就這宗申請提出負面意見；

公眾意見

- (p) 當局在法定公眾查閱期的首三個星期內接獲一份公眾意見書。提意見人代表香港公開大學反對申請，理由是在申請地點進行高密度的公屋／居屋發展，與毗鄰已規劃的私人住宅發展不相協調，而有關建議會令附近一帶早已擠塞的交通更為繁忙，妨礙整個何文田區的天然通風，並加重區內已老化的排水及排污系統的負擔；

規劃考慮因素和評估

- (q) 規劃署基於文件第 11 段所載的評估，不支持這宗申請。有關評估內容撮錄如下：
 - (i) 現有的「住宅(甲類)」地帶的規劃意向，主要是作高密度住宅發展，而「分層住宅」用途在「住宅(甲類)」地帶屬經常准許的用途。有關「住宅(甲類)」用地的發展限制適用於該地帶內所有房屋類別。不論是把申請地點用作發展私人房屋或公屋／居屋，均不會在交通、環境及視覺方面造成重大影響；

- (ii) 何文田區約有 18.4 公頃的土地用作發展公屋／居屋，另有 12.3 公頃的土地用作發展私人房屋。申請地點所在主要為住宅區，附近有一些政府、機構及社區設施。何文田邨鄰近申請地點，而申請地點東北鄰(即九龍內地段第 11227 號)的用地已於本年三月出售作私人房屋發展。常樂街一塊用地亦已規劃作居屋發展。申請地點適合作住宅發展，不論是私人房屋或公屋／居屋亦可；以及
- (iii) 「住宅(甲類)」地帶並無規定申請地點只限作私人房屋或公屋用途，讓土地用途更具彈性，以應付市民在不同時間對各類房屋的需求。因此，「住宅(甲類)」地帶的《註釋》實屬恰當，而把申請地點限作公屋或居屋發展並無充分理據支持。決定在用地內發展私人房屋還是公屋／居屋，實屬房屋政策事宜。城規會對申請地點提供的房屋類別施加限制，做法並不恰當。

34. 副主席繼而邀請申請人的代表闡述這宗申請。譚凱邦先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 根據差餉物業估價署提供二零一二年年底時的資料，私人住宅單位的整體空置率為 4.3%，比公屋或居屋單位的數字為高。至最近，豪宅單位的空置率更升至 14.1% 的歷史高位。過去兩年，較大型單位(面積逾 1 000 平方呎或以上)的空置率普遍高於較小型單位的空置率；
- (b) 由於申請地點的擬議私人住宅發展項目在單位面積、單位數目及單位售價方面都不受限制，或會成為豪宅發展項目；
- (c) 位於申請地點東北面的空置用地在三月以相等於每平方呎 10,233 元的價格售出，預計建成單位的最終售價會超過每平方呎 18,000 元，並非八十後一代或中下階層家庭負擔得來。同樣地，申請地點最

近由會德豐以相等於每平方呎 9,875 元的價格購得，亦可能會作豪宅發展。倘把這些房屋用地發展成豪宅，樓價持續飆升之勢便不會減退；

- (d) 政府政策存在矛盾。儘管政府一方面嘗試發展新界東北，並移山填海來開闢新土地，但另一方面卻把一些如申請地點的優質用地作豪宅發展，此乃誤用房屋用地之舉；以及
- (e) 涉及私人住宅發展項目的常見問題包括：購得房屋用地至出售住宅單位相距的時間很長；樓價升至連中產階層也負擔不來；大型住宅單位面積過大；以及樓宇設計往往產生屏風效應。位處新鴻基地產數年前購得的前山谷道邨用地的擬議住宅發展項目，便是這些私人住宅發展項目的例子。另一例子是位處西九龍的浪澄灣，即使發展項目落成近十年，至今部分單位仍未售出。

35. 一名委員表示，申請人的簡介集中於就不同類別房屋分配用地的問題，與這宗申請無關要旨。他建議申請人應把其論點集中於申請地點的土地用途規劃，以便委員考慮這宗申請。副主席亦持相同意見。譚凱邦先生備悉副主席及該名委員的意見，並表示擬在短期內提交有關申請地點的資料。

36. 譚凱邦先生繼續陳述以下要點：

- (a) 認為公屋發展項目須建於市區，讓市民得以在較接近工作地點的地方安居樂業，節省交通開支；
- (b) 認為申請地點附近備有如鄰舍購物中心的輔助設施，因此適宜作公屋發展。有建議在申請地點興建公屋及居屋各一幢；
- (c) 認為房屋發展項目不應視作商品。從新加坡的經驗得知，如增建居屋，整體房屋售價便可降低，須申請公屋單位的年青人亦會減少；

- (d) 認同公屋及私人房屋的土地資源分配屬房屋政策問題。不過，除城規會之外，並無其他途徑可讓市民表達意見。此外，城規會須制衡政府的不合理城市規劃政策；以及
- (e) 認為有需要重新審視現時預留市區優質空置房屋用地作私人房屋發展的做法。舉例來說，增加安達臣道石礦場房屋用地的公屋與居屋比例會有助解決房屋問題。

37. 龍小玉女士在回應副主席的提問時表示，儘管規劃署有時會在分區計劃大綱圖的《說明書》訂明把房屋用地作興建公屋/居屋之用，但在分區計劃大綱圖的《註釋》訂明把房屋用地限作公屋或居屋發展並無先例可循。

38. 由於申請人的代表沒有再陳述其他要點，而且委員沒有其他問題，副主席告知申請人，這宗申請的聆訊程序已經完成，以及小組委員會會在他們離席後商議這宗申請，並於稍後把小組委員會的決定告知申請人的代表。副主席多謝申請人及規劃署的代表出席會議。他們各人於此時離席。

商議部分

39. 一名委員表示未能認同申請人提出的意見，因為有關觀點與這宗申請互不相干。由於房委會或其他相關機構沒有計劃接管申請地點作公屋或居屋發展，因此把申請地點限作公屋或居屋發展的擬議修訂實無意義。

40. 一名委員表示，由於城規會擔當的角色並非負責編配申請地點的房屋類別，因此無須按申請人所建議，修訂「住宅(甲類)」地帶的《註釋》。

41. 一名委員表示，雖然申請人在簡介中沒把焦點放在擬議修訂上，但在回應委員的意見時表現出合作態度，值得欣賞，期望申請人日後向城規會／小組委員會提出意見時繼續多加合作。

42. 一名委員表示，與愛民邨及何文田邨的用地相比，申請地點面積較小。為此，如果在申請地點發展公共房屋，所得的規模經濟效益恐怕未及其他較大型公共屋邨。該名委員續稱，申請地點應否作私人房屋或公屋／居屋發展，實屬房屋政策問題，城規會不宜就申請地點擬提供的房屋類別施加限制。批准這宗申請會為日後同類申請立下不良先例。該名委員建議應修訂擬議拒絕理由(a)項，將「把申請地點限作公屋及居屋用途並無充分理據支持」一句刪去。另一名委員表示贊同。

43. 副主席表示，申請人提出的意見並非切合擬議修訂。申請人應就相關的規劃理由向小組委員會作出簡介，說明為何申請地點較適合作公屋／居屋而非私人房屋發展用途，以及公屋／居屋發展項目如何能與區內的環境互相協調。不過，申請人未有闡述該些規劃理據。因此，擬議拒絕理由(a)項，即欠缺充分理據以支持把申請地點限作公屋及居屋發展，實屬恰當。

44. 秘書表示，申請人未能提出相關的規劃理由以支持這宗申請，而城規會有責任執行有關的房屋政策。儘管如此，當局在決定一幅用地是否適合作公屋或私人房屋發展時，亦會權衡規劃方面的考慮因素，而社會人口組合是其中一項相關的規劃考慮因素，就如為新界東北進行規劃時，也須訂明公屋與私人房屋的比例。不過，有關對單位面積及數目施加限制的政策，則不在城規會的權限範圍內。一如九龍規劃專員所解釋，城規會不會在分區計劃大綱圖的《註釋》訂明住宅地帶內會提供的房屋類別。反觀分區計劃大綱圖的《說明書》，則可能會附加有關房屋類別方面的資料。考慮到申請人沒有提出充分的規劃理由，規劃署認為文件所載列的擬議拒絕理由，是向申請人作出的適當回應。

45. 副主席總結討論，並表示委員不支持這宗申請。委員亦普遍認為文件第 12.1 段所載的拒絕理由恰當。

46. 經進一步商議後，小組委員會 決定拒絕 這宗申請，理由如下：

- (a) 申請地點適合發展私人房屋及公屋／居屋。把申請地點限作公屋及居屋用途並無充分理據支持。現時

「住宅(甲類)」地帶的《註釋》對申請地點而言實屬恰當；以及

- (b) 決定在用地內發展私人房屋還是公屋／居屋，實屬房屋政策事宜。

[會議小休五分鐘，並於上午十時五十分復會。]

[凌嘉勤先生、陳永堅先生及陸觀豪先生此時返回會議席上。]

港島區

[總城市規劃師／城市設計及園境蘇震國先生及高級城市規劃師／港島黎惠珊女士此時獲邀到席上。]

議程項目 5

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/H8/419 擬在劃為「綜合發展區(3)」地帶的北角渣華道及電照街內地段第 9027 號及毗連政府土地進行綜合住宅、商業(食肆、商店及服務行業)及政府、機構或社區用途，並闢設公眾休憩用地、公眾旅遊車停車場及公共車輛總站

(都會規劃小組委員會文件第 A/H8/419 號)

47. 這宗申請由彩榮(香港)有限公司提交，而該公司是新鴻基地產發展有限公司(下稱「新鴻基地產」)的附屬公司。林光祺先生、劉興達先生及劉文君女士現時與新鴻基地產有業務往來，故已就這宗申請申報利益。各委員備悉林光祺先生已就未能出席會議致歉，而劉文君女士則已離席。

[劉興達先生於此時離席。]

48. 秘書報告，秘書處於會議前一天及會議當日收到五份反對這宗申請的意見書。這些意見書分別由一個北角屏風樓關注

團體(有約 1 216 個簽名)、一名北角居民、環保觸覺(包含一封信件及一幅繪圖)、民主建港協進聯盟(下稱「民建聯」)東區支部及立法會議員陳家洛提交。五份意見書均已於會上呈交。秘書亦報告，文件的替代頁(第 38 頁)已在會上呈交，以供省覽。

簡介和提問部分

49. 高級城市規劃師／港島黎惠珊女士簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

(a) 申請的背景——

- (i) 二零零七年，香港房屋委員會同意將前北角邨用地交還政府；
- (ii) 二零零八年，政府擬備發展前北角邨用地(包括毗鄰巴士總站、休憩處及兩者之間的路段)的規劃方案。申請用地是前北角邨用地的一部分，擬作住宅發展連同商業用途，設有公共交通總站、公眾旅遊巴士停車場及政府、機構或社區設施。為解決區內公眾休憩用地不足的問題，現擬在前北角邨用地闢設總面積達 15 000 平方米的地面公眾休憩用地(包括一條 20 米闊的海濱長廊)，其中 12 680 平方米的土地位於申請用地範圍內。小組委員會亦已同意初步設計方案，作為通風評估研究的基礎；
- (iii) 二零零九年一月，小組委員會考慮通風評估研究的結果及已納入通風評估研究建議的規劃大綱草圖後，認同規劃大綱草圖適宜提交當時的共建維港委員會及東區區議會商議；
- (iv) 二零零九年七月，小組委員會經考慮共建維港委員會及東區區議會的意見，通過經修訂規劃大綱草圖；

- (v) 二零一零年，《北角分區計劃大綱核准圖編號 S/H8/22》的修訂(包括將申請用地由住宅(甲類)地帶、政府、機構或社區地帶、「休憩用地」地帶及「道路」用地改劃為綜合發展區(3)地帶，以促進申請用地的綜合發展)根據《城市規劃條例》第 5 條展示，以供公眾查閱。當局其後接獲合共六份意見書。於二零一零年九月三日，城規會經考慮該等意見書及相關意見後，決定不接納有關意見。然而，城規會認為應加強規劃大綱的內容，納入額外指引，以免發展商在前北角邨用地興建大型平台建築；
- (vi) 二零一一年，經修訂規劃大綱獲得通過。修訂附加透風梯級式平台設計的要求、更嚴格的上蓋面積限制、經修訂的政府、機構或社區設施要求、經修訂公共交通總站位置，以及政府將興建連接前北角邨用地與北角地鐵站的行人隧道的詳細說明；
- (b) 擬議發展綜合住宅、商業(食肆、商店及服務行業)、公眾休憩用地、政府、機構或社區用途、公眾旅遊巴停車場及公共交通總站；
- (c) 政府部門的意見——相關政府部門並無提出反對意見。然而，東區民政事務專員報告稱，公眾關注建築物高度、通風及擬議發展項目的負面影響；
- (d) 海濱事務委員會的意見——二零一三年二月二十一日，申請人向海濱事務委員會轄下的港島區海濱發展專責小組(下稱「海濱發展專責小組」)簡介擬議發展項目。海濱發展專責小組認同擬議方案整體上較規劃大綱發展概念計劃明顯改善，同時要求申請人考慮委員提出的意見，擴闊建築物間距、加強行人通道的連接並在公共交通總站外圍及海濱長廊沿途增設零售設施；

- (e) 東區區議會的意見——二零一三年四月二十五日，申請人向東區區議會轄下的地區設施管理委員會簡介擬建社區會堂。地區設施管理委員會通過動議，要求擬建社區會堂提供至少 650 個座位。二零一三年五月九日，申請人向東區區議會轄下的規劃、工程及房屋委員會簡介擬議綜合發展項目。規劃、工程及房屋委員會委員提出的問題包括：對附近一帶造成的噪音、空氣及建築影響、保留現有樹木、公共交通總站相關的交通改善措施、提供政府、機構或社區設施、海濱長廊及公眾休憩用地的設計與管理、現有寵物公園的安排、提供公眾旅遊巴停車場及的士停車處的位置。部分規劃、工程及房屋委員會委員建議申請人在海濱長廊設置露天座位方便市民飲食，介紹海濱長廊將種植樹木的歷史，並就的士停車處的位置諮詢相關人士；
- (f) 在法定公布期的首三個星期內，當局合共接獲 16 份關於這宗申請的公眾意見書。公眾意見書內容撮錄如下：
- (i) 一名立法會議員關注擬議發展項目的建築物間距及高度、對附近一帶通風造成的負面影響，以及在申請用地提供公共上落貨設施。該立法會議員亦認為，應加快推行《港島東海旁研究》下的北角渡輪碼頭優化建議，以配合前北角邨用地的規劃；及
- (ii) 港濤軒(管理)有限公司關注擬議發展項目的建築物高度及布局、對附近一帶造成的屏風效應，以及對通風及日照造成的不良影響。該公司亦認為應盡量減少排風口、公眾旅遊巴停車場及會所的面積。提供的停車位應按照相關指引及區內交通狀況而定。此外，不應限制公眾人士進入公眾休憩用地及海濱長廊。康樂設施及公眾休憩用地的比例可予增加，亦可提供綠化天台，改善社區的面貌；

- (iii) 創建香港有限公司認為，申請人應將擬議發展項目的設計與現有渡輪碼頭互相結合。過境公共交通交匯處應提供足夠的公眾旅遊巴士停車場設施。公共交通總站北面應設置零售設施。此外，附近亦應設置露天座位方便市民飲食。公共交通總站與其他交通設施及北角地鐵站之間的連接亦應加強；
 - (iv) 有委員提出意見，表示關注對附近一帶造成的屏風效應，以及對空氣質素及環境造成的不利影響。部分與會者建議降低建築物高度、發展密度及樓宇數目。當局應在考慮附近一帶的景觀後，重新分配建築物高度。亦有與會者建議保留寵物公園，提供更多公眾休憩用地、購物中心及綠化天台。公共交通總站應設置通風系統，以免造成空氣污染。當局應提供足夠的交通設施，配合擬議住宅及商業發展項目的需要。部分與會者同時要求延長公眾諮詢期；
- (g) 規劃署的意見—規劃署根據文件第 13 段所載的評估，不反對這宗申請。規劃署的意見撮錄如下：

規劃意向及發展規範

- (i) 擬議綜合住宅、商業(食肆、商店及服務行業)、公眾休憩用地、政府、機構或社區用途、公眾旅遊巴士停車場及公共交通總站發展項目符合該地帶的規劃意向。整體總樓面面積、最高建築物高度及地面以上最大上蓋面積等主要發展參數，均符合分區計劃大綱圖及獲通過規劃大綱的規定；

規劃大綱發展概念

- (ii) 根據規劃大綱發展概念規劃，建議作兩層級發展布局。住宅樓宇從東區走廊後移 50 米，而商業及政府、機構或社區設施則擬設於用地的北部，作為緩衝區。為使外觀更加吸引，擬議降低沿海建築物的高度，令向海一面和向地一面建築物的高度相差至少 30 米，而東西方向的建築物，應採用不同的建築物高度。除提供大型休憩用地外，書局街及琴行街亦將劃為非建築用地，建築物之間應保持足夠距離，亦避免興建大型平台。此規劃鼓勵降低平台高度，改善通風及透光。根據規劃，地庫將設置停車場及公眾旅遊巴士停車場。有蓋公共交通總站兩端將採用開放式設計，以改善面向渣華道的通風情況；

建議布局

- (iii) 申請人就這宗申請進行直線式布局設計。根據建議，商業／政府、機構或社區設施不會作為東區走廊與住宅發展項目之間的緩衝，而是將政府、機構或社區設施及商業／零售活動平台設於申請用地的西面，並在平台上興建四棟住宅大樓。其餘六棟住宅大樓則擬建於有蓋公共交通總站上蓋東面部分，並於渣華道沿途設置零售設施。10 棟住宅大樓由東至西以弧形分佈，較矮的大樓將建於海濱兩端，而較高的大樓則建於用地靠岸的中央位置；

高度輪廓

- (iv) 擬議計劃與規劃大綱發展概念有別，原因在於沒有採用梯級狀輪廓的概念(高度向海濱方

向遞減，高度相差 30 米)。不過，擬議計劃採用了弧形分布的設計，建築物高度由東至西各有不同，形成別緻有趣的輪廓。此外，有別於規劃大綱概展規劃，海濱長廊旁邊不擬興建政府、機構或社區設施與商業樓宇。此舉不僅大幅擴寬海濱一帶的視覺空間，更可開闢寬敞的公眾休憩用地，並將公眾休憩用地與海濱長廊融為一體。根據擬議計劃，政府、機構或社區設施和社區會堂將設於輪渡碼頭前面的文娛廣場旁邊。此舉有助增添地方特色，使公眾休憩用地在人口密集的北角區內，成為別具意義的地標。由於擬議規劃中的住宅大樓處於申請用地相對中央的位置，因此與對面渣華道有較大的距離(約 20 至 60 米)。

[許智文教授於此時離席。]

建築物距離

- (v) 根據規劃大綱的要求，擬議規劃保留了琴行街與書局街的主要觀景廊(分別 17 米闊及 27 米闊)。此外，有關地點亦有兩條至少 5.2 米闊的建築物間距。需要注意的是，規劃大綱並無規定樓宇數目。規劃署於二零零八年制訂的初步設計方案，乃供進行通風評估研究，僅供參考之用。申請人須證明，擬議布局是考慮所有要求及限制後得出的最理想設計。就此而言，申請人解釋表示，採納 10 棟住宅大樓的設計方案是由於(i)因應道路交通噪音的嚴格要求，建築物面向東區走廊的外牆採用了封閉式窗戶設計，令每層住宅的單位數目大幅減少；(ii)地契規定須提供 700 個單位。至於提供建築物間距，申請人稱，由於進一步擴闊建築物之間的距離可能導致噪音感應強的地方(位於建築物間距旁邊)超出噪音水平，使噪音管制達標率下降

4%，所以並不可取。不過，噪音管制達標率下降的聲稱，只是申請人初步檢查而得出的結論，並未向環境保護署(下稱「環保署」)證明並使該署信納，已因應情況考慮及盡用所有噪音緩解措施。為進一步改善視覺空間，建議於詳細設計階段施加相關的規劃許可附帶條件，要求申請人在必要時採用其他設計方式，在實際情況下盡可能擴闊建築物的距離；

平台設計

- (vi) 規劃大綱規定應避免興建大型平台結構，以及降低平台高度，並採用通風及梯級式設計。根據擬議的計劃，擬採用兩個平台結構，而非規劃大綱所述的一個平台。位於有關用地東部的公共交通總站平台高度較低，為主水平基準上 16 米(距離地面約 11 米)，在 電照街與琴行街兩側 採用開放式通風設計，平台花園的淨空高度為 5 米，並進一步從 電照街及 渣華道交界往後移。此舉符合規劃大綱的要求；

- (vii) 用地西面部分的商業／零售平台，與規劃大綱所述的設計方案，即沿海濱興建獨立的政府、機構或社區設施樓宇／社區會堂有所不同。建築物高度為主水平基準上 19.9 米(距離地面 15.5 米)，上蓋面積 43%(根據 琴行街西面的部分計算)，為大型綜合公眾休憩用地騰出空間。平台更採用梯級式設計，平台花園的淨空高度為 5 米，有助減少視覺阻擋及改善低層(特別是從海濱長廊及公眾休憩用地觀看時)的景觀。此外，該平台的擬議露天茶座／零售店舖，有助將人流活動引入公眾休憩用地。現有設計採納了規劃大綱所指明的要點，是在「無平台」設計與更理想綜合公眾休憩用地設計之間的一個折衷方案；

通風

- (viii) 擬議規劃依照規劃大綱的要求，在書局街及琴行街開闢兩條通風廊(分別 27 米闊及 17 米闊)，在地庫加設停車場及公眾旅遊巴士停車場，設置兩端採用開放式設計的公共交通總站，並將建築物往後移，以增加空氣流通。根據申請人的通風評估，平台高度適中，而且平台花園的淨空高度充足，將有助空氣流通，與初步規劃相比，行人道將更加通風。擬議規劃將建築物從渣華道進一步往後移，令東北風及東風更易在街道流動。弧形建築排列方式亦有助導入更多流動空氣到長廊區域。在全年、夏季及冬季環境下，擬議規劃的通風環境比規劃署的初步規劃略為佔優。海濱長廊、渣華道、電照街及琴行街一帶的情況已見改善。因此，從通風的角度考慮，總城市規劃師／城市設計及園境對申請並無提出反對意見；

減少噪音

- (ix) 雖然住宅大樓 T2 與東區走廊的最短距離為 42 米，少於規劃大綱擬議的 50 米緩衝距離，但 T6 及 T7 卻從東區走廊進一步往後移，緩衝距離增至 74 米。根據申請人所述，將住宅大樓設在用地中央部分的布局，就是為了確保住宅大樓從東區走廊及渣華道往後移。採取相關措施(包括在 T2 至 T9 面向東區走廊的北面外牆採用封閉式窗戶、將最接近渣華道住戶的窗戶朝向東面或西面以盡量避開渣華道，以及廣泛採用內含有效吸音物料天花板的隔音露台)後，噪音管制達標率可達 80%。環保署署長對申請人的道路交通噪音評估並無負面意見，但建議在減少噪音措施方面附加規劃許可條件；

休憩用地網絡及景觀

- (x) 申請人就這宗申請擬建一條 20 米闊的海濱長廊(總面積不少於 5 880 平方米)，以及一處總面積不少於 6 800 平方米的公眾休憩用地，包括廣場、經美化的行人道及美化市容綠化帶。海濱長廊將設有康樂設施，包括健身站、寵物公園、長椅及避雨亭。海濱長廊、公眾休憩用地及經美化公共行人道融為一體的設計，提供讓公眾人士享用的休憩用地網絡。根據規劃大綱，擬議發展的綠化覆蓋率達 30%(其中地面覆蓋率至少達 20%)。根據申請人提交的樹木調查與樹木保護報告，申請用地現存的 73 棵樹中，三分之二可獲保留(14 棵)或移植(32 棵)，包括將三棵具有特色及情感價值的古樹移植至更接近中央位置的地點，即靠近海濱長廊的琴行街兩側。雖然其餘 27 棵樹會因其健康／外型或與擬議發展直接衝突而被砍伐，但申請人會在申請用地種植 78 棵樹木作為補償，較原有樹數目多出近三倍。總城市規劃師／城市設計及園境對申請並無提出反對意見；

提供政府、機構或社區設施

- (xi) 根據規劃大綱的要求，申請人已提供總樓面面積不少於 5 225 平方米的政府、機構或社區設施(包括公共交通總站的公廁、綜合家庭服務中心、特殊幼兒中心暨早期教育及訓練中心、殘疾人士地區支援中心、長者日間護理中心及社區會堂)。雖然申請人並無在提交的文件中列明個別政府、機構或社區設施總樓面面積的分布，但已根據租契的要求，提供各項政府、機構或社區設施的淨作業樓面面積；

- (xii) 根據規劃大綱，社區會堂應設於獨立建築物內，並可容納其他政府、機構或社區設施。申請人擬議將政府、機構或社區設施附設在西面平台，並設有獨立入口，而非提供獨立的建築物內。申請人已將政府、機構或社區大樓、公眾休憩用地及書局街沿途的經美化行人道的設計融合。此外，申請人指出，擬議規劃預留設計上的空間，待完成詳細設計及獲得相關政府部門同意後，可在平台的零售／商業部分闢設通道，連接政府、機構或社區設施。總城市規劃師／城市設計及園境認為，擬議社區會堂可成為海濱長廊附近的中心點，吸引更多人前往海濱。相關部門對提供政府、機構或社區設施並無負面意見。民政事務總署署長對擬議社區會堂的間隔、舞台、影音及照明系統的意見，會在詳細設計階段處理；

交通

- (xiii) 申請人會在地面新設有蓋公共交通總站，以取代申請用地的現有巴士總站。擬議發展項目將根據規劃大綱，在地庫提供公眾旅遊巴士停車場、公眾上落貨設施及供政府、機構或社區用途的相關交通設施。根據申請人的交通影響評估，擬議發展項目對附近一帶的道路網絡不會造成負面影響。從交通工程角度而言，運輸署署長原則上不反對這宗申請。申請人亦擬議在新公共交通總站增設的士站，運輸署署長對此原則上並無提出不反對；

其他技術問題

- (xiv) 申請人已提交擬議發展項目的空氣質素、排污及渠道影響評估，並已證明不會產生不可

接受的影響。環保署署長及渠務署署長對這宗申請均無提出反對意見；

海濱發展專責小組、東區區議會及公眾人士的意見

- (xv) 在文件第 13.1 至 13.7 段的評估中，已提及對於建築物高度、建築物間距及布局、通風、屏風效應、日光、環境影響、提供公眾休憩用地／康樂設施、寵物公園、綠化／樹木保育、泊車位及政府、機構或社區設施方面的關注；
- (xvi) 關於公共交通總站周邊及海濱長廊沿途提供零售設施的建議，申請人指出，已擬議在用地東面部分渣華道沿途設置商業／零售地點。在海濱長廊附近增設零售設施，可能會導致無法符合公共交通總站最低面積的要求；
- (xvii) 地區設施管理委員會要求將社區會堂座位數目由 450 個增至 650 個，有關建議可在詳細設計階段處理；
- (xviii) 就公眾關注擬議公共交通總站的空氣質素和噪音問題，申請人回應稱，將實施充足的機械通風及污染控制措施，避免廢氣累積，擬議公共交通總站產生的噪音污染亦將大大降低。環保署對這宗申請並無提出反對意見；
- (xix) 至於各項交通設施的連接，申請人回應表示，市民可以從申請用地步行前往公共交通總站、渡輪碼頭及地鐵站，亦可透過申請用地地面的經美化行人道和美化市容地帶前往上述交通設施。在下雨天，公眾亦可在商業／零售平台避雨。同時，申請人將在地庫提供相關設施，將行人隧道與政府即將興建的北角地鐵站連接起來；

- (xx) 關於在《港島東海旁研究》中實施優化建議的規定，擬議海濱長廊符合《港島東海旁研究》提出的優化建議。至於渡輪碼頭綜合設計方面，申請人擬在渡輪碼頭前方興建文娛廣場，作為繞富活力的中心點，並擬設置公眾旅遊巴停車場，為郵輪旅客提供服務；
- (xxi) 就跨境旅遊巴服務使用的公共旅遊巴停泊設施，運輸署建議，現時渣華道沿途的跨境旅遊巴停車站可以保留，因為考慮到現有行人徑的闊度(3 米)及根據規劃大綱需要往後移 3 米，該處將有足夠空間讓跨境旅遊巴乘客排隊候車。
- (xxii) 至於為公眾設置露天餐飲座位，申請人擬議於申請用地西面部分的平台邊緣設置露天茶座及零售店鋪；及
- (xxiii) 至於對公眾諮詢的關注，當局已根據《城市規劃條例》的條文，於二零一三年四月二十四日公布規劃申請及申請人的進一步資料，以供公眾查閱。

通風評估的初步設計方案

50. 黎惠珊女士在回應主席提出的問題時表示，前北角邨用地呈長條形，其中約 400 米面向北角海濱，因此有必要進行通風評估，衡量擬議發展項目對通風方面的影響。規劃署隨後進行包括四幢住宅大樓在內的初步設計規劃，以便進行通風測試。規劃大綱並無規定總綱發展藍圖必須遵循初步設計規劃。

51. 蘇震國先生在回應秘書提出的問題時表示，當規劃署制訂初步發展計劃以便進行通風評估測試時，已考慮及申請用地的限制。申請用地的其中一個主要限制，是來自東區走廊的交通噪音。為了減輕交通噪音的影響，申請人擬議在東區走廊與申請用地東面部分的兩幢住宅大樓之間，興建一幢政府、機構及社區大樓。此外，申請人擬議興建高度為主水平基準上 35 米的平台建築，並在其上興建兩幢住宅大樓，以覆蓋申請用地西

面部分的絕大部分面積。政府、機構及社區大樓及平台建築將發揮隔音屏障的功能，阻隔來自東區走廊的交通噪音。然而，當時並無進行噪音影響評估研究，以評估有關成效。

52. 一名委員詢問，初步設計方案是否可供公眾查閱，以及有否向公眾說明初步設計方案的目的。黎惠珊女士表示，當時已將初步設計計劃夾附於提交予小組委員會考慮的文件，而該份文件可供公眾查閱。應注意的是，隨後的通風評估研究結果表明，申請用地西面部分的平台建築將構成重大通風阻隔。因此，規劃大綱隨後已作修訂，列明應避免在申請用地興建大型平台建築，相反應採用較低的平台高度，以及通風、透光的梯台設計。規劃大綱已作修訂，以反映通風評估研究的結果，而此舉清楚表明，初步設計方案僅屬於通風評估研究的基礎，而且無意用作為申請人必須遵循的設計指引。

53. 一名委員提出以下問題：

- (a) 鑑於建議布局是評估建議規劃中的關鍵考慮因素，為何在會議召開前兩天，才要求申請人排說明建議布局的附加理據；
- (b) 在製作合成照片(例如文件繪圖 A-19 所示)方面是否有任何標準慣例；
- (c) 除根據這宗申請提出的方案外，自初步設計方案提交小組委員會考慮以來，當局有否展示涉及申請用地的任何其他實物模型或布局計劃，以供公眾查閱；
- (d) 是否有任何規定要申請人進行通風評估研究，又是否須以風洞模型進行通風評估研究；及
- (e) 在附錄 Io 中，申請人表示：「若住宅大樓並排而建，大部分休憩用地最終會位於兩排住宅大樓之間，與海濱長廊分隔」，在此情況下，休憩用地會否供公眾使用，以及如何評估公眾休憩用地。

54. 黎惠珊女士回應如下：

- (a) 雖然已安排兩輪的公眾查閱期，讓公眾就這宗申請及進一步資料提出意見，但所接獲的公眾意見相對較少。擬議發展項目的建築群布局設計及配置，直至過去一周才開始引起傳媒及公眾的關注。因此，在較緊迫的時間內要求申請人就建築群的建議布局及配置提供附加理據及資料，以便小組委員會考慮這宗申請；
- (b) 繪圖 A-19 內的合成照片攝於紅磡海濱長廊，該處是從九龍眺望申請用地的熱門地點；
- (c) 自小組委員會於二零零八年考慮初步設計方案以來，規劃大綱已作出多次修訂。最近一次修訂於二零一一年進行，當時已將初步設計方案從規劃大綱刪除，原因是當局已就前北角邨用地西面部分的酒店用地批出規劃許可，當中附帶規管建築物臨路部分土地的許可條件，以及未來酒店發展項目的分隔要求。修訂事宜載於相關的都會規劃小組委員會文件，可供公眾查閱；
- (d) 規劃大綱註明，倘建議發展項目在布局或設計方面與規劃大綱中的發展概念計劃有所不同，則必須進行另一次通風研究；
- (e) 申請人須在申請用地範圍內興建至少 6 800 平方米的公眾休憩用地。根據現時的規劃，大部分公眾休憩用地將位於申請用地西面部分的零售／商業平台以外，而康樂及文化事務署對該計劃並無負面意見。關於倘住宅大樓並排而建，會否在大樓之間開闢休憩用地的問題，申請人尚未提交任何建議以顯示該項設計。然而，倘以規劃大綱的發展概念計劃作為參考，則可合理預期住宅大樓之間將會開闢休憩用地。

55. 蘇震國先生回應如下：

- (a) 在製作合成照片方面，當局已制訂相關指引，以確保照片質素。倘拍攝地點與申請用地的距離超出合

理範圍，又或視場大得不尋常，規劃署將不會接納有關照片。然而，由於地理位置各有不同，須個別考慮是否接受任何合成照片。攝影師應使用 28 毫米至 35 毫米相機鏡頭，以確保視場與肉眼的視野相若；

- (b) 根據政府發出的技術通函，通風評估研究可採用風洞模型及計算流體力學兩種方法。二零零八年完成的前北角邨用地通風評估諮詢研究曾使用風洞模型，而申請人編製的通風評估研究，乃基於計算流體力學模型。委員認為，先前採用的風洞模型及現時初步設計方案採用的計算流體力學模型，兩者的結果可互相比較。把建議發展方案與初步設計方案的計算流體力學模型結果相比，發現在整體通風表現方面，建議方案一般普遍較佳，在改善渣華道與書局街交界鄰近區域的通風環境方面，情況尤其顯著。至於位於較遠離海濱的地區，例如北角內街，初步設計方案及建議發展方案對通風環境的影響不大，原因是申請用地正南面的高層建築物阻擋了北風。就此而言，從南至北的街道在通風方面擔當着重要角色。

56. 至於對合成照片的要求，秘書說，城規會已公佈一套指引以規管向城規會提交規劃申請的視覺影響評估報告。有關指引已列出選擇觀景點的準則，以及拍攝合成照片的其他考慮因素。

通風

57. 該名委員亦問到，申請人是否只處理了行人道的通風問題，而沒有處理較高地點的通風問題。蘇震國先生表示，按照目前情況，申請人在確定建議發展項目前已研究多個設計方案，從而證明建議發展項目可以改善附近一帶的整體通風環境。根據關於通風評估的技術通函，通風評估研究的焦點在於行人道而非較高地點，原因是考慮到行人道上人流密集，是進行各式各樣活動的地點，因此應當更加關注行人道上的通風環境。

噪音合規率

58. 就文件附錄 Im，一名委員詢問，如何計算得出 80% 的噪音合規率，以及建議發展項目的自我保護建築物設計就消滅交通噪音而言，是否較規劃大綱的發展概念規劃更理想。黃耀光先生表示，噪音合規率是根據建議發展項的住宅單位總數中，符合相關道路交通噪音標準(即 70 分貝)的住宅單位數目比例計算出來。根據環保署就道路交通噪音公布的作業備考，噪音合規率是否可以接受，取決於用地的大小。黃耀光先生進一步表示，根據環保署的經驗，自我保護建築物設計，包括封閉式窗戶及隔音露台，將可有效減少交通噪音。至於這宗申請，環保署建議就提交及實施減少噪音措施方面附加許可條件，以確保申請人能夠按照在申請中建議的方式，提交及落實減少噪音措施。

商議部分

建議規劃的主要元素

59. 秘書稱，除了公眾主要關注的屏風效應問題外，小組委員會亦應考慮建議發展規劃中的若干其他因素，包括提供公眾休憩用地、建議發展項目對通風造成的影響，及建議發展項目的布局。根據規劃署的評估結果，建議發展項目在改善通風，以及公眾休憩用的提供與分布兩方面，都可帶來改善。就建議布局而言，這個是否最佳設計仍有待確定。平台設計是小組委員會應考慮的建議布局重要元素之一。在考慮規劃大綱擬稿時，委員亦關注規劃大綱內發展概念規劃中的平台高度及大小。部分委員甚至建議，擬議發展項目不應加入平台。然而，由於附設公共交通總站，不設平台的設計並不可行。小組委員會其後同意修訂規劃大綱擬稿，列明不宜興建大型平台結構，而應採納較低的平台高度，以及通風透光的梯級式平台設計。就這宗申請而言，小組委員會認為，建議的平台設計符合規劃大綱的要求。

60. 秘書續稱，委員亦應考慮，與規劃大綱發展概念規劃的二層級設計相比，擬議發展項目的建議布局設計是否較為理想。

61. 秘書說，小組委員會應考慮的另一項因素，是 5.2 米的建築物間距。擬議發展項目可透過修訂設計，例如減少住宅大

樓的數目，擴闊建築物間距。然而，為要維持相同的住宅數目，申請人可能需要增加較矮住宅大樓的建築物高度，而此舉可能會導致建築物高度輪廓的變化減少。另一方面，申請人亦可修改布局(例如改變住宅大樓的坐向)，令建築物之間的距離略為增加。小組委員會亦應考慮，增加建築物距離及對擬議布局作出相關修訂，是否可以整體上改善擬議規劃。有見及此，建議在文件中就增加建築物距離附加規劃許可條件，以供小組委員會考慮。

交通噪音問題

62. 黃耀光先生稱，根據環保署的作業備考，有關申請用地的面積為 2.93 公頃，可接受的噪音合規率(即符合 70 分貝道路交通噪音標準的住戶總數百分比)為 76%。然而，倘噪音合規率仍有可以改善的空間，環保署會與申請人進一步商討，以達致更佳的噪音合規率。環保署建議在規劃許可條件中消減噪音措施旨在監控建議紓緩措施的實施情況，並考慮是否可進一步提高噪音合規率。噪音合規率與建築物間距未必有所關聯。然而，倘建築物間距增加，申請人必須證明及令環保署信納已考慮及盡用所需的消減噪音措施。

700 個住宅單位的規定

63. 一名委員詢問，根據地契提供至少 700 個住宅單位的規定，會否影響建築物的擬議布局。黎惠珊女士稱，規劃大綱並無規定住宅數目，但在賣地時，地契已註明，業主須於用地提供至少 700 個住宅單位。因此，申請人須提供至少 700 個住宅單位，同時遵守規劃大綱的各項規定。

64. 黎惠珊女士在回應同一名委員的進一步提問時表示，規劃大綱僅規定總樓面面積等主要發展參數，並無指定住宅單位的數目，原因是在規劃階段，這並非必要的發展參數。

通風評估研究

65. 考慮到擬議發展項目的通風評估研究重點，主要是街道的通風環境，一名委員詢問，應否針對較高地點的通風情況進行另一次通風評估研究，以消除公眾對擬議發展項目會造成屏風效應的疑慮。委員亦認為，由於規劃大綱要求提供足夠闊度的建築物間距，鼓勵申請人提供具創意的建築物設計，並須特

別留意建築物外牆及建築羣的處理方法，故應要求申請人進一步改善擬議發展項目，以回應公眾對於屏風效應的憂慮。

66. 蘇震國先生在回應時稱，未必有需要在較高地點再進行通風評估研究。雖然對於通風評估研究的主要關注在於街道的通風環境，但研究結果在一定程度上亦可反映較高地點的通風環境。此外，尚有其他現行機制，例如《建築物(規劃)規例》中關於窗戶的規定，亦可處理建築物高層的自然採光及通風問題。擬議發展項目已符合關於創意建築物設計及處理建築物外牆及建築羣的要求。擬議發展項目仍有尚待改善之處在於擴闊建築物間距，提升視覺空間。值得注意的是，《可持續建築設計指引》訂明，建築物外牆的最大長度取決於道路的闊度，以及建築物與道路的距離，而部分公眾人士指建築物外牆不得超過 60 米的說法，並不正確。

遵守規劃大綱規定

67. 一名委員詢問，這宗申請是否已符合規劃大綱中有關海濱與靠岸建築物高度之間須有 30 米差距的要求。蘇震國先生稱，由於擬議布局中的住宅大樓並非兩排並列，因此並無嚴格依循規劃大綱的要求。對於擬議發展項目，申請人擬採用弧形布局，在靠近海濱的位置興建較矮的建築物，在靠岸地段興建較高的建築物。透過以上布局設計，申請人能夠維持住宅大樓之間的高度差異。委員認為，建議布局與規劃大綱的要求在概念上存在相似之處。

68. 黎惠珊女士在回應秘書提問時表示，根據規劃大綱，申請人須處理交通噪音對擬議發展項目的影響。然而，規劃大綱附註中只提出一項建議，指住宅大樓應從東區走廊往後移 50 米，並沿海濱興建商業／政府、機構或社區設施大樓作為緩衝。申請人須遵守規劃大綱所述的技術規定，處理交通噪音問題，直至環保署信納為止，但無須嚴格遵循有關擬議布局的建議。在處理其他「綜合發展區」用地的申請時，當局亦曾採取相同方法，油街「綜合發展區」用地即屬一例。

69. 主席在回應一名委員的提問時表示，申請人須遵守規劃大綱中關於定量方面的要求，例如休憩用地的面積，以及交通影響評估及通風評估等技術要求。在制訂布局設計時，申請人

應參考規劃大綱所載的發展概念規劃，倘與之發展概念規劃有所偏差的情況，便須進行通風評估。

70. 黎惠珊女士在回應秘書的詢問時表示，就這宗申請而言，申請人並無把與發展概念規劃一致的實物模型與擬議計劃的實物模型提交予城規會以作為申請的一部分。秘書表示，分區計劃大綱圖《註釋》內並無規定必須把規劃大綱的發展概念規劃與擬議發展項目作出比較。

屏風效應

71. 副主席稱，發展項目會否造成屏風效應，取決於科學證據而非公眾認知。就此而言，通風評估研究已從科學角度證明，與發展概念規劃一致的計劃比較，擬議發展項目可改善整體通風環境。除通風之外，建築物間距問題亦與屏風效應息息相關。在擬議發展項目中，大樓 T02 與 T04 之間，基本上並無建築物距離，而這樣的設計可能對渣華道的住宅發展項目造成其他影響(例如遮擋自然光)。此外，申請人的設計似乎盡量擴大面向維多利亞港的建築外牆面積，爭取最多的海景，但這做法卻犧牲了離海岸較遠居民的利益。倘建築物體積較窄，則可擴闊建築物間距，而此舉會為區內居民帶來裨益。

梯級式建築物高度輪廓

72. 主席稱，考慮到最高建築物高度限為主水平基準上 80 米，加上擬議住宅大樓的高度並不一致，擬議發展項目與其他造成屏風效應的住宅發展項目並不相似。此外，建築物的高度輪廓存在明顯差異。然而，建築物高度輪廓是否可予接受，仍有待委員表示意見。

73. 一名委員表示，考慮到擬議發展項目已被北角離海岸較遠的高密度高層發展項目蓋過，梯級式建築物高度輪廓大概並非重要因素。該委員續說，擬議發展項目有其他元素值得嘉許，例如改善整體通風環境及提供連貫的休憩用地。然而，令該委員不滿的是，申請人並無提交其他設計方案(例如兩排住宅大樓的布局)，以供比較。由於申請用地劃為「綜合發展區」，申請人須提交最理想的方案，以供小組委員會考慮。考慮到近日公眾對於擬議發展項目甚表關注，而建議布局仍有改善空間，該委員不支持這宗申請。另一名委員表示贊同，亦不支持這宗申請。

74. 主席提醒小組委員會留意，雖然近日有公眾表示關注，但申請人早前已諮詢海濱發展專責小組與東區區議會，而兩者並無就申請提出重大的負面意見。

75. 一名委員表示，較高地點的通風情況依然令人關注。然而，與附近的和富中心相比，擬議發展項目已有所改善。該委員認為，申請人應能找出擴闊建築物間距的方法，並釋除各委員的疑慮。

76. 考慮到這宗申請已獲海濱發展專責小組的支持，而東區區議會亦無提出重大的負面意見，有委員支持這宗申請，並表示申請人實在難以提出一個獲得所有公眾人士支持的計劃，但是，建議布局尚有改善空間。因此，該委員建議延遲處理申請，讓規劃署與申請人商討如何改善擬議布局。該委員表示，擬議布局確有明顯可取之處，只要按照委員討論的結果稍作修訂。倘延遲處理這宗申請，申請人或可提出進一步的改善方案，為當地居民帶來裨益；有待問題順利解決後，擬議發展項目即可盡快進行。

77. 副主席表示，雖然未必要對規劃作出大幅修訂，但同意應延遲處理這宗申請，因為可以讓申請人有機會回應小組委員會的意見及公眾關注的事項。

78. 秘書表示，倘延遲處理申請，小組委員會應為申請人提供若干指引原則，以便申請人改善有關建議。經過一輪討論後，委員大致同意應提升擬議發展項目的視覺空間，尤其應擴闊建築物間距。申請人亦應在可行情況下，盡力維持建築物不同的高度輪廓。此外，雖然小組委員會備悉並無規定必須採用二層級建築物設計，但建議申請人提交與規劃大綱中發展概念規劃一致的另一方案，以便委員會將之與擬議發展規劃作比較。

79. 主席總結討論，並表示委員普遍同意延遲處理這宗申請。申請人須根據委員的討論內容及所協定的指引原則，改良擬議發展項目。規劃署應繼續與申請人商討，務求改善擬議布局設計。

80. 經進一步商討後，小組委員會 決定延遲 就這宗申請作出決定，以待申請人根據委員的討論內容及所協定的指引原則，就改善擬議發展項目提交進一步資料。

[主席多謝總城市規劃師／城市設計及園境蘇震國先生出席會議解答委員的提問。蘇震國先生此時離席。]

議程項目 6

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/H21/136 擬在劃為「綠化地帶」的香港鰂魚涌英皇道的
政府土地闢設宗教機構(寺廟重建)
(都會規劃小組委員會文件 A/H21/136 號)

簡介和提問部分

81. 高級城市規劃師／港島黎惠珊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) 擬議的宗教機構(寺廟重建)；
- (c) 政府部門的意見—
 - (i) 民政事務局局長認為擬議廟宇、化寶爐和雜物房(存放香燭)表面上屬宗教設施，也信納申請人二伯公大聖廟有限公司屬慈善宗教組織。因此，他對有關宗教設施的建議給予政策上的支持；
 - (ii) 土木工程拓展署土力工程處處長表示，申請地點位處陡峭的天然山坡之下，而廟宇的擬議位置十分接近／侵佔現有斜坡，加上在拆卸和重建現有廟宇期間或須進行挖掘／地盤平整工程。因此，須提交土力規劃檢討報

告，以證明有關建議切實可行，而有關報告須在批給規劃許可之前與規劃申請一併提交；

- (iii) 環境保護署署長(下稱「環保署署長」)現時不支持申請，因為申請人所提交的申請書未有提供任何保護香港青少年發展聯會德育發展中心(下稱「發展中心」)的資料／考慮因素。發展中心與申請地點相距少於 20 米，是易受空氣污染影響的地方，可能會受到擬議廟宇燃燒香燭活動的煙霧和氣味滋擾；
 - (iv) 從園境規劃角度而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境對這宗申請有保留。擬議廟宇、雜物房和焚化爐(化寶爐)位處林木茂密的山坡平台頂，加上有關的地盤平整工程，相當可能會影響現有樹木。然而，這宗申請並無提交任何樹木調查、保存／保護樹木計劃或美化環境建議，以保存／保護現有樹木及紓解對景觀造成的負面影響；
 - (v) 東區民政事務專員對這宗申請沒有意見。然而，這宗申請所涉及的廟宇／神龕已在申請地點逾 20 年，善信眾多；
- (d) 在法定公布期的首三個星期內，當局接獲五份公眾意見書。一名東區區議員支持申請，因為現有廟宇歷史悠久，善信眾多。現有廟宇自一九八五年起由區內人士重建，已日久失修，須再進行重建。由於申請地點遠離住宅區，擬議廟宇重建項目不會對附近地區的環境造成負面影響。其餘四名提意見人關注到擬議發展項目的規模，以及位於「綠化地帶」內的申請地點的位置。擬議重建項目會對附近地區的山坡安全、空氣質素和排污方面造成負面影響，亦會造成噪音和空氣滋擾。此外，申請人並沒有為擬議發展項目進行環境評估，亦沒有設置消防裝置；以及

- (e) 規劃署的意見——規劃署基於文件第 12 段所詳載的評估，並不支持這宗申請。「綠化地帶」的規劃意向，主要是保育已建設地區／市區邊緣地區內的現有天然環境、防止市區式發展滲入這些地區，以及提供更多靜態康樂地點。鑑於申請地點的規模細小，又鄰近發展中心，故與附近地區並非不相協調。然而，申請地點位處山坡，位於陡峭的天然山坡之下，該山坡或會對擬議發展造成天然山坡災害。土木工程拓展署表示，申請人應在當局批准這宗規劃申請之前提交土力規劃檢討報告，以證明有關建議切實可行。環保署署長不支持申請，因為申請人未有提供任何保護毗鄰發展中心的資料。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境對這宗申請有保留，因為這宗申請並無提交任何樹木調查、保存／保護樹木計劃或美化環境建議。鑑於以上所述，雖然該廟宇的本土歷史悠久，或可獲特別考慮，但擬議發展項目不符合城規會規劃指引編號 10，因為沒有理據證明擬議發展項目不會對山坡的穩定性、附近地區的環境和自然景觀造成負面影響。批准這宗申請會為「綠化地帶」內的同類申請立下不良先例。倘這類申請獲批准，累積影響所及，會令整體環境質素下降。

82. 委員沒有對申請提出問題。

商議部分

83. 經商議後，小組委員會 決定拒絕 這宗申請。委員繼而審視文件第 13.1 段所載拒絕這宗申請的理由，並認為理由恰當。理由如下：

- (a) 申請不符合城規會就「擬在綠化地帶進行發展而按照《城市規劃條例》第 16 條提出的規劃申請」所頒布的規劃指引(城規會規劃指引編號 10)，因為申請書內沒有理據證明擬議發展項目不會對山坡的穩定性、附近地區的環境和自然景觀造成負面影響；以及

- (b) 批准這宗申請會為「綠化地帶」內的同類申請立下不良先例。倘這類申請獲批准，累積影響所及，會令整體環境質素下降。

[主席多謝高級城市規劃師／港島黎惠珊女士出席會議解答委員的提問。她於此時離席。]

九龍區

議程項目 7

第 12 A 條申請

[公開會議]

Y/K22/2

申請修訂《啟德分區計劃大綱核准圖編號 S/K22/4》，以改劃位於啟德發展區北停機坪及前啟德跑道的政府土地的用途地帶，即把北停機坪的「其他指定用途」註明「體育館」地帶、「休憩用地」地帶、「休憩用地(2)」地帶、「其他指定用途」註明「與海旁有關的商業、文化及休憩用途」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「住宅(乙類)4」地帶、「住宅(乙類)5」地帶、「政府、機構或社區」地帶、「其他指定用途」註明「體育館」地帶及「休憩用地」地帶，並把前啟德跑道的「商業(4)」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「其他指定用途」註明「升高綠化空間及底層用作商業／社區用途」地帶及「休憩用地」地帶
(都會規劃小組委員會文件第 Y/K22/2 號)

84. 秘書報告，申請人的代表於二零一三年六月七日要求小組委員會由收到其來信的日期起計，延期兩個月(即至二零一三年八月七日)考慮這宗申請，以待申請人有更多時間就政府部門的意見擬備回應。這是申請人首次提出延期要求。

85. 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資料。小組委員會並

同意 應在收到申請人提交進一步資料當日起計的三個月內，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，從申請人代表的來信日期起計，他有兩個月時間準備提交進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再延期。

[高級城市規劃師／九龍林秀霞女士此時獲邀到席上。]

議程項目 8

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/K9/258 擬在劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶的九龍紅磡鶴翔街 1 號維港中心第一座 11 樓 8 號單位關設康體文娛場所(印度文化藝術工作室)
(都會規劃小組委員會文件第 A/K9/258 號)

86. 秘書報告，有三份意見書於會上呈交，以供委員參考。該等意見書分別由九龍城區議員蕭婉嫦、維港中心第一座業主立案法團及海逸豪園業主委員會提交。

簡介和提問部分

87. 高級城市規劃師／九龍林秀霞女士簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

- (a) 申請的背景；
- (b) 擬關設的康體文娛場所(印度文化藝術工作室)；
- (c) 政府部門的意見——消防處處長反對這宗申請，認為在工業樓宇內進行擬議用途不可接受，因為有關用途會吸引人流，包括老弱、兒童及從事工作的性質與該樓宇活動無關的人士，他們會未能察覺或未有預計須面對風險。民政事務總署總主任(牌照)表示，牌照事務處一般不會就位處工業樓宇內的會所(地面一層除外)發出合格證明書，除非申請人能提

供證明文件，證明申請處所由工業用途改作會所用用途事先已獲建築事務監督批准／接納。屋宇署總屋宇測量師／九龍表示，基於消防處處長從消防安全角度不支持申請，而根據《建築物條例》第16(1)(b)條的規定，他對這宗申請和相關改動及加建工程有所保留。九龍城民政事務專員報告，九龍城區議員蕭婉嫦女士告知民政事務總署，她接獲很多由所涉樓宇的業主立案法團及業主／佔用人，以及海逸豪園的居民所提出的反對意見，而她亦持相同意見，反對這宗申請；

- (d) 當局在法定公布期的首三個星期內接獲 28 份公眾意見書，由海逸豪園業主委員會的代表和所涉工業樓宇的業主立案法團及業主／佔用人提交。他們反對這宗申請，因為擬議藝術工作室會在交通、消防安全、環境滋擾、保安及衛生方面造成負面影響；
- (e) 有三封信件於會上呈交，以供委員參考。提意見人主要關注擬議藝術工作室與所涉工業樓宇的現有辦公室、陳列室及工場不相協調，並會在交通及噪音方面造成負面影響和釀成火警；以及
- (f) 規劃署的意見——規劃署基於文件第 11 段所詳載的評估，不支持這宗申請。擬議藝術工作室與工業樓宇內的用途不相協調，該樓宇主要用作辦公室、貨倉及陳列室。消防處處長反對這宗申請，因為訪客會未能察覺或未有預計須面對風險，當中包括從事工作的性質與該樓宇活動無關的人士。屋宇署總屋宇測量師／九龍備悉消防處處長反對這宗申請，並關注讓藝術工作室的會員出入工業樓宇是否合適和安全，以及擬議用途會否導致不熟悉工業樓宇環境的會員及訪客前往該處。民政事務總署總主任(牌照)表示，倘藝術工作室的運作模式符合《會社(房產安全)條例》所述「會社」的定義，有關工作室須在運作前取得由牌照事務處就會所發出的合格證明書。然而，牌照事務處一般不會就位處工業樓宇內的會所(地面一層除外)發出合格證明書。

88. 委員沒有就這宗申請提出問題。

商議部分

89. 經商議後，小組委員會 決定拒絕 這宗申請。委員繼而審閱文件第 11.1 段所載的拒絕理由，並認為理由恰當。有關理由如下：

- 從消防安全角度而言，位處工業樓宇內的擬議藝術工作室不可接受。

議程項目 9

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/K9/259 擬在劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶的
九龍紅磡鶴園街 2G 號恒豐工業大廈一期
地下 D1 工場(部分)
經營商店及服務行業(麵包餅店)
(都會規劃小組委員會文件第 A/K9/259 號)

簡介和提問部分

90. 高級城市規劃師／九龍林秀霞女士簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

- (a) 申請的背景；
- (b) 經營的商店及服務行業(麵包餅店)；
- (c) 政府部門的意見——沒有接獲相關政府部門的反對意見；
- (d) 當局在法定公布期的首三個星期內接獲一份公眾意見書。提意見人不反對這宗申請，但關注製作麵包糕餅所引起的衛生及空氣質素事宜。提意見人要求

申請人採取足夠的措施，以保持衛生及空氣質素，避免惹來鼠蟻等、傳播疾病及影響環境；以及

- (e) 規劃署的意見——規劃署基於文件第 11 段所載的評估，不反對這宗申請。申請處所(約 72.87 平方米)的擬議商店及服務行業(麵包餅店)用途大致上符合規劃意向，亦大致上符合城市規劃委員會(下稱「城規會」)規劃指引編號 22D，即不會在安全、交通、環境及基建方面對有關建築物及毗鄰地區的發展造成負面影響。有關建築物地面一層的合計商用樓面面積(即整體核准樓面面積與這宗申請的樓面面積的總和)，並無超過城規會規劃指引編號 22 D 所列的最大准許上限面積 460 平方米。

91. 委員沒有就這宗申請提出問題。

商議部分

92. 經商議後，小組委員會 決定 按照申請人向城規會所提交申請的內容，批准 這宗申請。這項規劃許可須附加下列條件：

規劃許可附帶條件

- (a) 在批給規劃許可之日起計 六個月內(二零一四年一月五日或之前)提交並落實消防安全措施，包括在申請處所提供與工業部分完全分隔的走火通道和消防裝置，而有關情況必須符合消防處處長或城規會的要求；以及
- (b) 如在指明日期當日仍未履行上述規劃許可附帶條件，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。

指引性質的條款

- (a) 留意消防處處長的意見，即申請處所的耐火結構必須符合由屋宇署執行的《2011 年建築物消防安全守則》的規定；

- (b) 留意屋宇署總屋宇測量師／九龍的意見如下：
- (i) 所有建築工程均須符合《建築物條例》的規定；
 - (ii) 根據《建築物(規劃)規例》第 41(1)條和《2011 年建築物消防安全守則》(下稱「消防安全守則」)的規定，在申請處所及地面一層工場的餘下部分提供足夠的走火通道；
 - (iii) 根據《建築物(建造)規例》第 90 條和消防安全守則的規定，設置具足夠抗火時效的隔火障，把申請處所與建築物的餘下部分分隔；
 - (iv) 根據《建築物(規劃)規例》第 72 條和《設計手冊：暢通無阻的通道 2008》的規定，提供殘疾人士使用的通道和設施；
 - (v) 批給這項規劃許可，不應視作當局認可申請地點上違反《建築物條例》的任何建築工程。當局日後可採取執法行動，清拆所有的違例建築工程；
 - (vi) 申請人須遵守相關發牌當局所訂的發牌規定；
 - (vii) 申請人須委任認可人士向建築事務監督提交改動及加建／用途更改的工程建議，以證明符合《建築物條例》的規定；以及
 - (viii) 申請人亦須留意《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考 APP-47》的內容，即建築事務監督並無權力就任何違例建築工程給予具追溯效力的批准或同意。

[主席多謝高級城市規劃師／九龍林秀霞女士出席會議解答委員的提問。她於此時離席。]

議程項目 10

其他事項

93. 餘無別事，會議於下午一時三十分結束。