

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會
二零一五年六月十九日上午九時舉行的
第 536 次會議記錄

出席者

規劃署署長
凌嘉勤先生

主席

陸觀豪先生

副主席

何培斌教授

劉文君女士

梁宏正先生

李律仁先生

張孝威先生

霍偉棟博士

何立基先生

林光祺先生

潘永祥博士

運輸署助理署長(市區)

鄧偉亮先生

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署首席環境保護主任(市局評估)
黃耀光先生

地政總署助理署長(區域 1)
鄒敏兒女士

規劃署副署長／地區
李啓榮先生

秘書

因事缺席

陳祖楹女士

劉興達先生

邱浩波先生

楊偉誠先生

列席者

規劃署助理署長／委員會
龍小玉女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
王鳳兒女士

城市規劃師／城市規劃委員會
曾翊婷女士

議程項目 1

通過都會規劃小組委員會二零一五年六月五日第 535 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」)二零一五年六月五日第 535 次會議記錄草擬本無須修訂，獲得通過。

議程項目 2

續議事項

[公開會議]

2. 秘書報告並無續議事項。

荃灣及西九龍區

議程項目 3

第 16 條申請

[公開會議]

A/K1/248 擬在劃為「住宅(甲類)」地帶的九龍尖沙咀柯士甸道 5 至 7 號 UQ Place 地下(部分)及 7 至 12 樓經營酒店(賓館)
(都會規劃小組委員會文件第 A/K1/248 號)

3. 小組委員會備悉申請人於二零一五年六月十二日要求延期兩個月才考慮這宗申請，讓其有時間準備進一步資料以回應相關部門的意見。這是申請人首次要求把申請延期。

4. 經商議後，小組委員會決定按申請人的要求，延期就這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。小組委員會同意，這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計兩個月內提交小組委員會考慮。倘申請人所提交的進一步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小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人，小組委

員會已給其兩個月時間準備所要提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再延期。

[高級城市規劃師／荃灣及西九龍洪鳳玲女士此時獲邀到席上。]

議程項目 4 及 5

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/KC/425 擬把劃為「工業」地帶的
新界葵涌貨櫃碼頭路 77 至 81 號整幢改裝
以闢設辦公室，以及經營食肆和商店及服務行業
(都會規劃小組委員會文件第 A/KC/425B 號)

A/KC/426 擬把劃為「工業」地帶的
新界葵涌葵豐圍 38 至 42 號整幢改裝
以闢設辦公室，以及經營食肆和商店及服務行業
(都會規劃小組委員會文件第 A/KC/426B 號)

5. 小組委員會備悉，關於這兩宗把工廈整幢改裝以闢設辦公室及經營食肆和商店及服務行業的申請，由於其地點相鄰，申請用途相同，加上由同一代理人代表，因此同意一併考慮這兩宗申請。

6. 秘書報告，宏基測量師行有限公司(下稱「宏基公司」)為申請人的顧問公司之一。劉興達先生就此議項申報利益，因他現時與宏基公司有業務往來，而梁宏正先生亦就此議項申報利益，因他於葵涌有一間辦公室。小組委員會備悉，劉興達先生因事未能出席會議。由於梁宏正先生所擁有的辦公室離申請地點甚遠，因此小組委員會同意他可留在席上。

簡介和提問部分

7. 高級城市規劃師／荃灣及西九龍洪鳳玲女士報告，申請編號 A/KC/425 及 A/KC/426 的申請人於二零一五年六月十八日的下午就兩宗申請提交進一步資料，以取代之前於二零一五年六月三日所提交的進一步資料(小組委員會文件第

A/KC/425B 號及第 A/KC/426B 號的附錄 Ii)，以及於二零一五年六月十八日早上所提交的進一步資料。申請編號 A/KC/425 的進一步資料包括標明擬提供的泊車位的最新平面圖及最新的土地登記資料，而申請編號 A/KC/426 的進一步資料則包括標明擬提供的泊車位的最新平面圖。上述進一步資料與申請人於二零一五年六月三日提交的進一步資料(已被之後提交的進一步資料取代)相若，唯一分別是泊車位數目的一覽表已被刪除。由於有關進一步資料並不涉及修改發展建議，因此無須執行重新計算法定時限及公布的規定，亦無須對小組委員會文件作出修訂。小組委員會備悉，有關進一步資料已於會上呈閱。

[林光祺先生於此時到席。]

8. 洪鳳玲女士借助投影片簡介這兩宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

- (a) 申請的背景；
- (b) 把現時兩幢 17 層高的工業大廈(申請編號 A/KC/425 為大鴻輝(葵涌)中心第一期，而申請編號 A/KC/426 則為大鴻輝(葵涌)中心第二期)整幢改裝，以闢設辦公室及經營食肆和商店及服務行業。改裝後，兩幢經改建建築物的總樓面面積會略低於現時的總樓面面積，並會於經改建建築物的二樓新建一條行人天橋以作連接；
- (c) 政府部門的意見——政府部門的意見載於文件第 9 段。相關部門對兩宗申請不表反對或沒有負面意見。工業貿易署署長提醒，申請所涉的兩幢工業大廈可能仍有公司經營，相關人士的意見及需要須予以考慮。環境保護署署長指出，申請人須在詳細設計階段挑選適當位置以設置鮮風入口，以免今日後的佔用人面對不能接受的环境滋擾／影響；
- (d) 在法定公布期的首三個星期內，當局接獲一份公眾意見書反對編號 A/KC/425 的申請，以及接獲一份支持和一份反對編號 A/KC/426 的申請的公眾意見

書。兩宗申請的反對意見均來自同一名個別人士，其理據主要是擬議發展的規模甚大，對繁忙的貨櫃碼頭路的交通及區內行人通道系統的行人造成負面影響。另一名個別人士支持編號 A/KC/426 的申請，理由是擬議發展可提供更多附近所缺的購物和餐飲設施。葵青民政事務專員沒有接獲任何意見；以及

- (e) 規劃署的意見——根據文件第 11 段所作的評估，規劃署不反對這兩宗申請。擬議發展符合政府鼓勵整幢改裝工業大廈的政策。由於申請地點鄰近的用地夾雜與工業有關的辦公室及貨倉用途，而申請地點以北在葵福路另一邊的用地則為非工業用途，因此擬議發展與附近的用途並非不相協調。另外，葵青區的私人辦公室空置率處於目前 3.6% 的低水平。擬議發展大致上符合城市規劃委員會規劃指引「在『工業』地帶內進行的用途／發展」(城規會規劃指引編號 25D) 的規定，尤其是擬議發展可應付該區對辦公室的需求，而申請地點又鄰近公共交通設施。至於公眾意見方面，從交通的角度而言，運輸署署長經考慮申請人的交通影響評估及行人交通影響評估後，並不反對這兩宗申請。

9. 一名委員詢問，擬議發展所提供的泊車位及上落客貨車位是否符合泊車設施標準及相關部門的規定。洪鳳玲女士回應指出，申請人已多次按照運輸署的意見修改所需提供的泊車及上落客貨設施，而目前的建議已獲運輸署接納。

[張孝威先生此時到席。]

10. 另一名委員備悉，目前擬議發展所提供的泊車位及上落客貨車位數目均低於《香港規劃標準與準則》所訂明的標準，而申請人的解釋是附近有空置的泊車位可供使用。該名委員詢問有關解釋是否可以接受。洪鳳玲女士回應指出，《香港規劃標準與準則》所規定提供的泊車位及上落客貨車位數目故然應予審慎考慮，但亦有個案涉及運輸當局把擬議發展項目附近的泊車設施一併考慮，以確保有足夠的泊車位及上落客貨車位可供使用。該名委員指出，申請地點的面積不算細小，把部分現

有的泊車位改作商業用途實屬商業決定，並詢問這會否為其他同類申請立下不良先例。洪鳳玲女士回應指出，運輸署已考慮到貨櫃碼頭路至申請地點西北面的現有交通擠塞情況，並認為擬議提供的泊車位已經足夠。運輸署助理署長(市區)鄧偉亮先生表示，委員可考慮是否要求申請人須進一步研究根據《香港規劃標準與準則》的規定提供泊車位及上落客貨車位的可能性。

11. 主席詢問運輸署在接納泊車位／上落客貨車位的建議時是否有任何特殊考慮因素。洪鳳玲女士回應指出，申請人已先後六次提交進一步資料，以回應包括運輸署的意見，即泊車位及上落客貨車位的數目、對貨櫃碼頭路的交通影響，以及對行人的影響。最終，運輸署對這兩宗申請不表反對，前提是加入規劃許可附帶條件，確保申請人會設計並提供符合該署要求的行人及車輛通道，以及泊車位和上落客貨車位。

商議部分

12. 一名委員支持這兩宗申請，原因是葵青區存在對辦公室的需求。該名委員認為，可以根據該區本身的情況評估兩個發展項目所提供的泊車及上落客貨設施，尤其倘該區已有公眾停車場提供車位。委員備悉，葵芳多層停車場位於申請地點的東北面。

13. 副主席認為，申請人聲稱會利用附近空置的公眾泊車位，做法並不恰當。他認為，擬議發展的泊車及上落客貨設施應符合《香港規劃標準與準則》所訂明的標準，否則會為其他同類申請立下不良先例。委員提述文件附錄 1a 所載交通影響評估的表 2.2，表示根據《香港規劃標準與準則》的規定，兩個發展項目須提供合共 155 至 210 個私家車泊車位及 16 至 22 個上落客貨車位。兩宗申請所擬提供的泊車位為 45 個私家車泊車位及 16 個上落客貨車位，均低於《香港規劃標準與準則》的規定。

14. 一名委員認為，申請人須根據《香港規劃標準與準則》的規定提供泊車位及上落客貨車位，除非運輸署認為有關申請有特殊考慮因素而因此准許提供低於規定的泊車位。由於未知運輸署有何特殊考慮因素，加上有關建議未能在建築物內提供

足夠的泊車位及上落客貨車位，因此批准這兩宗申請並不恰當。

[副主席陸觀豪先生於此時離席。]

15. 一名委員認為，與新發展項目或重建項目不同，現有工業大廈的布局及設計通常會有一定限制，令其在改作商業用途時，就按照《香港規劃標準與準則》的規定提供泊車位及上落客貨車位方面，即使並非不可行，也會有一定困難。施加嚴格的泊車設施要求可能會影響整幢改裝項目的可行性，亦會破壞「善用工業大廈」的政策目標，即透過把舊有的工業用途改作其他實益用途，善用珍貴的土地資源。該名委員認為，由於運輸署已接納擬議提供的泊車及上落客貨設施，因此應批准這兩宗申請。

16. 主席認為，問題的重點在於，當之前用作泊車位的樓面空間改為商業樓面空間後，是否仍有足夠的泊車位及上落客貨車位應付擬議發展的需要。一名委員認為，鑑於該區的用地已逐漸由工業用途改變為商業用途，故此批准這兩宗申請是有充分的規劃優點支持。釐定泊車位及上落客貨車位的數目，除了根據《香港規劃標準與準則》的規定外，亦或須考慮其他規劃上的相關因素。舉例來說，香港大學百周年校園僅提供 20 至 30 個泊車位，目的是鼓勵前往校園的人士使用公共交通工具。由於兩個申請地點均鄰近港鐵站，因此類似的考慮因素可能適用。主席補充指出，泊車位的數目由運輸署釐定，而該署會考慮包括該區的交通情況及地盤限制等相關因素，以《香港規劃標準與準則》所訂明的標準為指引而作出決定。

17. 另一名委員表示，「善用工業大廈」的政策在提供泊車位及上落客貨車位方面容許一定的彈性。由於運輸署已接納申請人的建議，因此這兩宗申請可予以支持。該名委員進一步備悉，附屬停車場之前並無計入總樓面面積內，故詢問現有的工業大廈整幢改裝後會否令整體總樓面面積增加。主席回應指出，於改裝整幢工業大廈的個案中，有關發展並不會令樓宇體積改變。委員備悉，這兩宗申請所涉的改裝工程包括拆卸多層的建築物外部結構，而經改建建築物的總樓面面積會略低於目前的總樓面面積。

18. 主席進一步指出，在按照「善用工業大廈」的政策落實發展項目時，其中一項考慮因素是透過在地面一層提供商店及服務行業以提升街道活力。

19. 考慮到部分委員提出的關注，主席請委員考慮是否(i)批准申請並附加一項附帶條件，即要求提供符合運輸署要求的泊車及上落客貨設施，或(ii)延期就這兩宗申請作出決定，以待運輸署解釋接納擬議泊車位及上落客貨車位的理據，供委員作進一步考慮。

20. 委員普遍同意，在平衡各項因素後，把工業大廈整幢改裝作商業用途的建議屬可以接受。由於申請地點鄰近港鐵站及一個多層公眾停車場，因此運輸當局認為建議所提供的泊車位及上落客貨車位數目低於《香港規劃標準與準則》的規定，是可以接受的。把現有建築物地面一層的泊車位改作商業用途，包括經營食肆和商店及服務行業，具有提升街道活力的規劃優點。

21. 經進一步商議後，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，批准這兩宗申請。這兩宗申請的規劃許可有效期均至二零一九年六月十九日止。除非在該日期前，現時批准的發展已經展開或許可已獲續期，否則許可會於該日期後停止生效。這兩宗申請的規劃許可均須附加下列條件：

- 「(a) 設計並闢設車輛通道、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) 提供消防裝置及滅火水源，而有關情況必須符合消防處處長或城規會的要求；
- (c) 在批給規劃許可之日起計六個月內(即在二零一五年十二月十九日或之前)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；
- (d) 落實獲接納排污影響評估所確定的建議措施，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

- (e) 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。」

22. 小組委員會亦同意告知申請人下列事宜：

- 「(a) 留意地政總署荃灣及葵青地政專員的意見，申請人須向地政總署申請修訂契約以進行擬議的改裝計劃。修訂契約時會考慮並加入適用的條款及條件，以適當反映規劃許可的意向。然而，現階段不能保證修訂契約會獲得批准。倘地政總署以業主身分全權酌情批准有關修訂契約申請，申請人必須履行該署認為適宜附加的條款及條件，包括繳付地價及行政費等。另外，倘申請人擬就整幢改裝現有工業大廈申請特別豁免書，便須注意並遵照地政總署作業備考編號 1/2010 的要求（由作業備考編號 1/2010A 及 1/2010B 所修訂及補充）。有關作業備考詳細列明就改裝整幢現有工業大廈申請特別豁免書的安排（包括要求和條件）。地政總署會以業主身分，行使全權及絕對酌情權，處理有關申請，並可能予以批准或拒絕。倘申請獲得批准，申請人必須履行該署認為適宜附加的條款及條件；
- (b) 留意屋宇署總屋宇測量師／新界西的意見，申請人須遵從《建築物條例》的規定；以及
- (c) 留意消防處處長的意見，有關緊急車輛通道的安排須符合由屋宇署負責執行的《建築物消防安全守則》的規定。」

[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。洪女士於此時離席。]

[九龍規劃專員葉子季先生及高級城市規劃師／九龍蘇月仙女士此時獲邀到席上，而李律仁先生此時暫離會議。]

九龍區

議程項目 6

[公開會議]

油塘東源街及仁宇圍五個「綜合發展區」地帶的
規劃大綱擬稿

(都會規劃小組委員會文件第 8/15 號)

23. 秘書報告，其中一幅劃為「綜合發展區(1)」的用地由長江和記實業有限公司(下稱「長實」)屬下兩間附屬公司，即康啓投資有限公司及 **Glass Bead Limited** 擁有。何培斌教授及劉興達先生已就這議項申報利益，因為他們現與長實有業務往來。李律仁先生亦已就這議項申報利益，因為其妻的親戚在油塘擁有一間工廠。小組委員會備悉，劉興達先生因事未能出席會議，以及李律仁先生已暫時離席。由於現時這議項只關乎考慮規劃大綱，屬製備圖則程序的一部分，因此，委員會同意何培斌教授只涉及間接利益，並備悉他仍未到席。

24. 高級城市規劃師／九龍蘇月仙女士借助投影片簡介油塘東源街及仁宇圍五個「綜合發展區」地帶的規劃大綱擬稿，並按文件詳載的內容陳述下列要點：

背景

- (a) 該規劃大綱擬稿涵蓋五塊「綜合發展區」用地，總面積約 4.02 公頃，位於油塘工業區西南面海旁。該些「綜合發展區」用地現時為工業大廈、混凝土配料廠、回收場、汽車維修工場、停車場、沙倉、觀塘魚類批發市場、油塘海水抽水站、東源街熟食市場及仁宇圍垃圾收集站；
- (b) 該五塊「綜合發展區」用地連同毗鄰的道路先前為一個單獨的大「綜合發展區」地帶所涵蓋。不過，該地帶的土地用途未有落實，主要原因是土地業權分散及四周的工業經營活躍。「綜合發展區(1)」至「綜合發展區(4)」地帶主要由私人擁有，而「綜合發展區(5)」地帶則是一塊政府土地；

- (c) 二零一四年十二月十九日，城規會展示《茶果嶺、油塘及鯉魚門分區計劃大綱草圖編號 S/K15/22》(下稱「圖則」)，供市民查閱。圖則收納多個修訂項目，包括把大「綜合發展區」地帶細分為五個較小的「綜合發展區」地帶，以便早日進行發展／重建。在展示期屆滿後，當局並無接獲與用地有關的申述，就細分的「綜合發展區」地帶的修訂提出反對；

分區計劃大綱圖內的發展限制

- (d) 「綜合發展區(1)」至「綜合發展區(5)」地帶的最高地積比率限為 5 倍。至於五個地帶的海旁部分，最高建築物高度限為主水平基準上 80 米，而「綜合發展區(1)」、「綜合發展區(3)」及「綜合發展區(5)」地帶的內陸部分，最高建築物高度則限為主水平基準上 100 米。沿海旁須闢設闊度不少於 15 米的公眾海濱長廊。「綜合發展區(5)」地帶應闢設一個提供 171 個泊車位的公眾停車場；

規劃意向

- (e) 五個「綜合發展區」地帶的規劃意向是把涵蓋範圍綜合發展／重建作住宅及／或商業用途，並提供休憩用地和其他社區及配套設施；

城市設計要求

- (f) 考慮因素包括鼓勵多元化的建築設計；採用層次分明的高度輪廓，而建築物高度朝海旁下降；避免體積龐大而廣闊的平台建築及鼓勵採納直接沿海濱長廊不設平台的設計；提供足夠的建築物間距、觀景廊及通風廊，以及建議提供優質綠化設施，以配合海旁的環境，以及使海旁更具吸引力和方便易達。在呈交總綱發展藍圖時，申請人須一併提交城市設計建議；

闢設公眾海濱長廊

- (g) 須闢設一條闊度不少於 15 米的公眾海濱長廊。該公眾海濱長廊應每天 24 小時開放，供公眾使用。各「綜合發展區」的發展商須興建相關的一段海濱長廊，並負責有關的管理和維修保養工作，直至應要求交還政府為止。為確保海濱長廊方便易達，須在「綜合發展區(1)」地帶沿西北界線興建一條闊度不少於 1.5 米的公眾行人通道，以連接東源街與海濱長廊。為使海旁環境更具生氣，沿海濱長廊的各個「綜合發展區」地帶應提供合適的商業用途。「綜合發展區(5)」地帶位處海濱長廊的入口，並接近鯉魚門村旅遊景點，該地帶訂明最低商業樓面總面積為 500 平方米。

景觀及空氣流通要求

- (h) 在呈交總綱發展藍圖時，申請人須一併提交視覺影響及空氣流通評估。此外，須闢設兩塊朝東北至西南方向和闊度不少於 15 米的非建築用地，另須闢設一塊朝西北至東南方向和闊度不少於 15 米的非建築用地；

休憩用地及園景要求

- (i) 在呈交總綱發展藍圖時，申請人須一併提交園景設計總圖。綠化地帶覆蓋率須至少佔地盤淨面積(撇除公眾海濱長廊計算)的 20%。另外，在切實可行範圍內保留用地現有的優質成齡樹。

交通及運輸要求

- (j) 「綜合發展區(5)」地帶須提供 171 個泊車位，而且在施工期間該用地亦須備有足夠的臨時泊車位。東源街兩旁及仁宇圍西北面應後移，以提供闊 3.5 米的行人路。此外，亦須進行交通影響評估，以檢視擬議發展可能造成的交通問題，並在呈交總綱發展藍圖時，一併提交有關的評估；

政府、機構及社區設施

- (k) 須在「綜合發展區(2)」地帶重置受影響的油塘海水抽水站及東源街熟食市場。

環境、土力及基建要求

- (l) 須進行相關的評估，而有關評估須符合相關政府部門的要求；

落實情況

- (m) 就各綜合發展區用地呈交總綱發展藍圖時，須一併提交落實時間表連分期發展計劃(如有的話)；以及

[鄒敏兒女士此時離席。]

未來路向

- (n) 倘小組委員會同意，規劃署會就規劃大綱擬稿諮詢觀塘區議會及海濱事務委員會轄下九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組(下稱「專責小組」)。所蒐集的意見連同已適當收納相關意見的經修訂規劃大綱會提交小組委員會，以供進一步考慮和通過。

[何培斌教授此時到席。]

「綜合發展區」地帶的商業樓面總面積

25. 主席詢問為何只訂明「綜合發展區(5)」地帶的最低商業樓面總面積要求。九龍規劃專員葉子季先生回應說，訂明最低商業樓面總面積要求乃應專責小組的要求，即提供商業配套設施，例如為海濱長廊的訪客提供食肆、商店和服務設施。「綜合發展區(5)」用地位於海濱長廊入口的優越位置，鄰近鯉魚門村的旅遊點，以及與「綜合發展區(1)」及「綜合發展區(3)」地帶相比，其臨向海濱長廊的地方亦較長，因此在「綜合發展區(5)」用地提供該等設施，實屬恰當。此外，由於「綜合發展區(5)」地帶是一塊政府土地，因此，適時落實商業樓面總面積

以讓市民享用設施的確定性亦較大。至於其他主要由私人擁有的「綜合發展區」地帶，規劃大綱擬稿訂明應沿海濱長廊的發展項目提供合適的商業用途，但沒有訂明最低商業樓面總面積要求，讓有關發展商在設計方面享有彈性。

[何立基先生此時離席。]

26. 一名委員詢問如何訂定「綜合發展區(5)」地帶的最低商業樓面總面積要求。葉子季先生回應說，這是參考啟德的嘉里貨倉用地的核准發展方案而釐定。「綜合發展區」地帶的實際商業樓面總面積連同總綱發展藍圖，會在規劃申請階段一併提交城市規劃委員會審議。

27. 一名委員建議，有關商業用途應配合海濱長廊，例如在海濱長廊附近開設露天食肆，以增添生氣。

油塘區的泊車位

28. 一名委員提出有關油塘區的泊車位問題。葉子季先生回應說，「綜合發展區(5)」用地會闢設一個公眾停車場，提供171個泊車位(與現時在申請地點所提供的一樣)。此外，由於採納分期發展的方法，在施工期間「綜合發展區(5)」用地須設有足夠的臨時泊車位。主席補充說，附近新的住宅用地亦會提供公眾泊車位。城市規劃委員會在二零一四年一月二十四日聆聽有關《茶果嶺、油塘及鯉魚門分區計劃大綱草圖編號S/K15/19》的申述時，已要求鯉魚門的海鮮酒家東主鼓勵顧客使用公共交通工具，並考慮為顧客安排穿梭巴士。

海濱長廊的單車徑

29. 葉子季先生回應委員的詢問時表示，當局無意在該五塊「綜合發展區」用地的海濱長廊闢設單車徑，因為海濱長廊寬度僅15米，不足夠同時提供行人專用的海濱長廊和單車徑。再者，西北面的油塘灣「綜合發展區」用地的核准發展方案中，有關的海濱長廊也不設單車徑。另一方面，當局已計劃在啟德發展區的海濱長廊闢建一條單車徑，這是由於該海濱長廊既寬且長，騎單車人士和其他使用者可各自享用設施而不致產生衝

突。與新界區的單車徑有所不同，市區的單車徑常會出現間斷，無法連成延綿不斷的網絡。

30. 該委員認為當局應把握機會，爭取闢建一條單車徑供市民使用，以及推廣綠色運輸。當局可考慮具創意的建議，例如闢設從海濱延伸的高架單車徑。有些委員表示，規劃應具前瞻性，不應排除日後仍有空間可提供一條連接油塘至啟德的單車徑。一名委員說，當局亦應為海濱長廊考慮採用可進行更多元化活動的設計，例如騎單車及踩滑板。委員同意規劃署應就上述建議與康樂及文化事務署(下稱「康文署」)進一步商議。

城市設計及建築物高度

31. 一名委員關注到海濱長廊的設計，因其位置在維多利亞港的入口。他認為須有一些指引確保海濱長廊的設計全面而連貫。主席建議而委員們也同意，規劃署應就這方面與康文署進一步商議。

32. 主席問及規劃大綱訂明「避免體積龐大而廣闊的平台建築物及鼓勵不設平台的設計」的城市設計要求，是否過於僵化和嚴格，因為平台可具有不同功能，例如作商業用途；分隔車輛和行人；以及充當易受影響用途與滋擾(如有的話)之間的緩衝。一名委員同意設計應具彈性，條件是可避免屏風式平台而採納開揚通風的優質設計。委員同意規劃署須相應修訂規劃大綱。

33. 一名委員建議，規劃署應進一步聯絡建築署，就沿海旁建築物的密集程度制訂更全面的指引。

34. 主席回應這名委員的建議時表示，在分區計劃大綱圖上訂明海濱部分及內陸部分的建築物高度，分別為主水平基準上 80 米及主水平基準上 100 米，屬梯階式建築物高度輪廓。為使設計／建築具彈性，或可提交略為放寬建築物高度限制的規劃申請，而每宗申請會按其個別情況加以考慮。在現階段並無基礎就「綜合發展區」地帶高度不一的建築物高度制訂一套指引。另一名委員同意，在沒有詳細的發展方案下制訂有關指引會流於武斷。委員同意，規劃署應在規劃大綱訂明須採用高度不一的建築物高度輪廓，以增添發展項目的視覺特色。

35. 主席表示，「綜合發展區」用地的總綱發展藍圖會在不同時間提交小組委員會考慮。為確保可採取協調的方法，在稍後時間就某塊「綜合發展區」用地擬備的總綱發展藍圖時，應參考較早前就其他「綜合發展區」用地所提交的總綱發展藍圖。秘書補充說，就該五塊「綜合發展區」用地擬備的規劃大綱，旨在為有關發展提供全面的指引／規管。

非建築用地的作用

36. 一名委員建議劃設非建築用地，既可促進空氣流通，又能提高視覺通透度。非建築用地與海濱長廊及附近休憩用地可相連起來，方便市民從內陸地方通往海濱長廊。該委員進一步建議，文件圖 5 的非建築用地 2 可經工業大廈之間的小巷與東北面較遠處的休憩用地相連，以加強連接。

落實關設、維修保養和管理非建築用地及海濱長廊

37. 一名委員問及非建築用地的管理責任。葉子季先生回應說，在公共道路的非建築用地部分會由政府部門維修保養；在「綜合發展區(1)」及「綜合發展區(3)」地帶的部分則會由日後發展商負責維修保養。在呈交總綱發展藍圖階段提交空氣流通評估後，可考慮修改／調整非建築用地的闊度或排列方向，惟須證明整體空氣通風表現不會受到影響，以及不會削弱其他「綜合發展區」用地的發展潛力。

38. 一名委員關注到落實關設和維修保養海濱長廊的責任誰孰。葉子季先生回應說，每塊「綜合發展區」用地的發展商須興建海濱長廊的各自部分，並負責有關的管理和維修保養工作，直至應要求交還政府為止。另一名委員關注到落實在三條現有道路的西南端關設三段海濱長廊的問題。葉子季先生回應說，由於崇和徑、仁宇圍和崇信街目前分別設有通往「綜合發展區(2)」、「綜合發展區(4)」及「綜合發展區(5)」地帶的車輛出入通路處，興建該三段海濱長廊，應與有關「綜合發展區」用地的發展一併落實。

39. 該委員詢問崇和徑及就近「綜合發展區(4)」地帶的仁宇圍一段是否可組成海濱長廊的一部分。葉子季先生回應說，該

交的延長期限申請，可能不獲城規會受理及考慮，因為沒有足夠時間在履行規劃許可附帶條件的指定期限屆滿前取得相關部門的意見，而該等意見對考慮有關申請至為重要。因此，建議小組委員會不考慮有關申請。

42. 經商議後，小組委員會同意不考慮這宗延長期限申請，理由是履行附帶條件(a)項的期限已於二零一五年六月十三日屆滿，而批給有關申請的規劃許可已停止生效，並已於同日撤銷。由於小組委員會在作出考慮時，有關規劃許可已不存在，故不能考慮這宗第 16A 條申請。

43. 餘無別事，會議於上午十時四十分結束。