

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會  
二零二五年二月十四日上午九時舉行的  
第 759 次會議記錄

出席者

規劃署署長  
鍾文傑先生

主席

蔡德昇先生

黃煥忠教授

余偉業先生

陳振光教授

呂守信先生

徐詠璇教授

陳遠秀女士

葉頌文博士

黃傑龍教授

葉少明先生

運輸署助理署長／市區  
鄒炳基先生

民政事務總署總工程師(工程)  
區英傑先生

環境保護署首席環境保護主任(總區南)  
吳沅清女士

地政總署助理署長／區域 1  
彭蔚珊女士

規劃署副署長／地區  
譚燕萍女士

秘書

**因事缺席**

黃幸怡女士

副主席

**列席者**

規劃署助理署長／委員會  
鄧翠儀女士

總城市規劃師／城市規劃委員會  
何幹忠先生

助理城市規劃師／城市規劃委員會  
陳煒曦女士

**議程項目 1**

通過都會規劃小組委員會二零二五年一月二十四日  
第 758 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」)二零二五年一月二十四日第 758 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。

納入精簡安排的個案

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

簡介和提問部分

3. 小組委員會備悉，納入精簡安排的個案有一宗。規劃署不反對這宗申請。這宗規劃申請的詳情、委員就這宗個案所申報的利益及小組委員會對已申報利益的意見，載於**附件**。

商議部分

4. 經商議後，小組委員會決定按照申請人向城市規劃委員會所提交申請的內容，批准這宗申請，並須附加文件所載的規劃許可附帶條件。小組委員會亦同意告知申請人，留意文件附錄所載的指引性質的條款。

## 港島區

[高級城市規劃師／港島曾翊婷女士，以及城市規劃師／港島李子立先生此時獲邀到席上。]

### 議程項目3及4

#### 第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

- A/H6/93            擬在劃為「商業(2)」地帶和「商業」地帶及顯示為「道路」的地方的香港利園一期(希慎道 33 號)及利園三期(希慎道 10 號)之間的希慎道之下關設地下行車隧道(連接利園一期及利園三期)
- A/H6/94            擬在劃為「商業(2)」地帶和「商業」地帶及顯示為「道路」的地方的香港利園一期(希慎道 33 號)及利園二期(恩平道 2 至 38 號)之間的恩平道之下關設地下行車隧道(連接利園一期及利園二期)  
(都會規劃小組委員會文件第 A/H6/93A 及 94A 號)
- 

5.        小組委員會同意，由於這兩宗互有關連的第 16 條申請均涉及擬關設地下行車隧道以分別連接利園一期的地庫停車場至利園三期的地庫停車場(T1)及利園一期的地庫停車場至利園二期的地庫停車場(T2)，性質相似，而且兩個申請地點十分接近，均位於同一「商業」地帶和「商業(2)」地帶及顯示為「道路」的地方內，因此可一併予以考慮。

6.        秘書報告，兩個申請地點位於銅鑼灣，而奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)是擔任申請人顧問的其中一間公司。以下委員已就此議項申報利益：

- 黃傑龍教授        —        為一間公司的董事，而該公司在附近租用處所以提供餐飲服務；

- 陳遠秀女士 — 由她擔任獨立非執行董事的公司附近擁有出租處所作商店用途；以及
- 葉頌文博士 — 其公司目前與奧雅納公司有業務往來。

7. 小組委員會備悉，黃傑龍教授尚未到席。由於黃傑龍教授和陳遠秀女士所涉利益間接，而葉頌文博士並無參與這宗申請，小組委員會同意他們可以留在席上。

#### 簡介和提問部分

8. 高級城市規劃師／港島曾翊婷女士借助投影片，按文件詳載的內容，向委員簡介這兩宗申請的背景、擬議發展、政府部門和公眾的意見，以及規劃考慮因素和評估。規劃署不反對這兩宗申請。

[黃傑龍先生和余偉業先生在規劃署進行簡介期間到席。]

9. 一些委員提出以下問題：

#### *契約修訂程序*

- (a) 留意到先前有兩宗申請(編號 A/H6/78 和 79)於二零一六年獲小組委員會批給規劃許可，涉及在兩個申請地點作相同的地下行車隧道用途，隧道走線和布局亦相似，而有關的規劃許可有效期已於二零二四年屆滿，但就落實該兩條隧道而進行的契約修訂尚未完成，為何契約修訂的程序如此冗長；

#### *有關交通及泊車的關注事項*

- (b) 留意到利園一期、利園二期及利園三期(即利園一至三期)現有停車場入口的車龍導致邊寧頓街、禮頓道、開平道及希慎道交通擠塞。該兩條擬議隧道會否令該區的情況及交通擠塞問題惡化；

- (c) 留意到利園一至三期現時提供 560 個泊車位，而在該兩條隧道建成後，將導致這些發展項目永久失去 22 個泊車位(即約為現有泊車位總數的 4%)，泊車位的供應情況能否符合《香港規劃標準與準則》的相關規定，以及申請人可否重新提供一定數量的泊車位以彌補損失；
- (d) 若利園一至三期的泊車位供應情況未能符合相關規定，申請人日後分拆出售全部或部分發展項目前，會否提供足夠的泊車位；
- (e) 利園一至三期的貨車上落客貨區會否有任何改變；以及

*在施工期間實施的緩解措施*

- (f) 施工期間建築車輛進出利園一至三期的安排，以及將實施什麼緩解措施，以盡量減少對附近道路網絡造成的影響。

10. 高級城市規劃師／港島曾翊婷女士借助一些投影片作出回應，要點如下：

*契約修訂程序*

- (a) 自先前兩宗申請(編號 A/H6/78 和 79)獲批規劃許可後，申請人一直積極與地政總署磋商，進行契約修訂程序。先前的申請於二零一六年獲批後，同一申請人最初把擬議隧道與區內的擬議行人天橋捆綁在同一份契約修訂申請內。過程中，當局給予政策上的支持以豁免上述行人天橋的地價，其後並根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)於二零二三年刊憲，而申請人亦把行人天橋的契約修訂與擬議隧道的契約修訂分開處理。該兩條隧道只連接私人發展項目，須按市值補回地價。因此，申請人需要額外的步驟和時間以完成該兩條隧道的契約修訂程序，以及解決地價問題。最近，有關行人天

橋已開始動工，而該兩條隧道的契約修訂工作亦接近完成；

*有關交通及泊車的關注事項*

- (b) 目前這兩宗申請並無提出闢設新的停車場入口。擬議隧道將為車輛提供其他路線選擇，以進出利園一至三期的停車場。駕駛人士可使用這兩條隧道，免除在地面上四處駕駛以尋找空置泊車位，這樣既可以減少區內道路的交通量，也可以改善該區的整體交通狀況。運輸署亦建議申請人調派人手在停車場入口處巡邏，以監察交通情況，並指引駕駛者把車輛停泊在附近其他有空置泊車位的停車場；
- (c) 目前，利園一至三期合共提供 560 個泊車位。擬議計劃所提供的泊車位會較現有供應少 22 個。儘管如此，附近由希慎興業和華懋集團合資發展的加路連山道商業發展項目將提供約 600 個泊車位，該項目預訂在二零二六年落成。擬議隧道的建築工程將於二零二六年加路連山道商業發展項目的泊車位全數提供後展開。有鑑於此，該區會有足夠的泊車位供應；
- (d) 兩個申請地點的相關契約並無訂明泊車位供應量的特定要求。待相關政府部門提出意見後，規劃署或會就在契約中訂明泊車位供應量的要求，與地政總署商討，以確保將會有若干數目的泊車位供應；
- (e) 目前，利園一至三期的停車場內設有指定範圍作貨車上落客貨活動之用，而該現有安排會維持不變，不會受到擬議隧道所影響。申請人會協助及管理利園一至三期的上落客貨活動，並會與商戶進行協調，以避免在施工期間出現交通擠塞的情況；以及

*在施工期間實施的緩解措施*

- (f) 申請人提出了數項在擬議隧道施工期間實施的交通管理措施，包括(i)把整體建築工程的交通需求量限制在每天最多 14 部車輛，每小時不得有多於四部建築車輛進入兩個申請地點；(ii) 安排建築車輛只於非交通繁忙時間進出；(iii)由於停車場的樓底高度有限，只會使用小型工程車作擬議隧道建築工程；以及(iv)調派人手在停車場入口處監察交通情況，並指引駕駛者把車輛停泊在附近其他有空置泊車位的停車場。此外，建議在展開建築工程前，施加與提交和落實施工交通管理計劃有關的規劃許可附帶條件，而有關情況必須符合運輸署署長的要求。

11. 除了上述在擬議隧道施工期間及之後所實施的交通管理措施外，運輸署助理署長／市區鄒炳基先生補充，正如申請人在交通檢討報告中承諾，在施工階段的所有時間，會維持提供至少 80%的現有泊車位。擬議隧道的建築工程應待加路連山道商業發展項目預訂於二零二六年落成後才展開。

12. 兩名委員追問，運輸署未來是否有計劃重整小巴路線，並把蘭芳道的小巴士站遷往加路連山道的商業發展項目；運輸署又有否檢視讓希慎道右轉到開平道的車輛先行的可能性，因為很多車輛都是以此方式進入利園三期，導致出現交通擠塞的情況。運輸署助理署長／市區鄒炳基先生作出回應並解釋說，市民在蘭芳道轉乘小巴會更為方便，因為小巴士的位置更接近銅鑼灣港鐵站。至於日後將於加路連山道發展項目的公共小巴總站提供的小巴服務，則仍在規劃中。運輸署一直積極檢討銅鑼灣區的整體交通情況，並會密切留意交通狀況，在有需要時提供改善措施。

商議部分

13. 主席扼要重述，兩個申請地點涉及兩宗先前獲批准的申請，並作相同的地下行車隧道用途，而且採用類似的隧道走線和布局。由於契約修訂程序涉及額外的步驟和時間，以致因先前的規劃許可有效期屆滿而必須重新提出規劃申請。擬議隧道

會為前往利園一至三期的車輛提供其他路線選擇，預計可改善該區的交通情況。

14. 委員普遍支持這兩宗申請。一名委員表示應把利園一至三期視作三個獨立發展項目，而非單一發展項目。利園一期、利園二期及利園三期均須各自符合《香港規劃標準與準則》有關提供泊車位數量的最低要求。即使申請人日後分拆利園發展項目，亦有助避免泊車位的供應出現任何短缺情況。

15. 另一名委員關注區內停車場入口出現車龍的問題情況。他表示擬議隧道或有助紓緩蘭芳道及恩平道的交通擠塞問題，但會令開平道及邊寧頓街承受更大壓力。運輸署助理署長／市區鄒炳基先生回應時表示，該署注意到車龍會造成問題，並已要求申請人調派員工到停車場入口處監察交通情況。同時，運輸署亦已知會香港警務處以管理該區的交通，並在有需要時採取執法行動。對於某些新發展項目，當局會建議發展商考慮在其發展項目內預留足夠空間供車輛輪候，以緩解公共道路可能因等候進入停車場的車龍而出現阻塞的情況。

16. 一名委員表示，擬議隧道可為駕駛人士提供替代路線，透過地下連接通道進出利園一至三期，不但更方便駕駛人士，亦有助紓緩地面道路所承受的交通壓力。該名委員指出，基於商業理由，申請人會提供誘因，以吸引駕駛人士把車輛停泊在有較多空置泊車位的停車場內，這樣亦可紓緩交通擠塞情況。另一名委員表示，有必要以綜合方式提供銅鑼灣區內空置泊車位的資訊。待加路連山道商業發展項目落成後，將會為該區提供更多額外的泊車位。透過運用嶄新科技(例如流動應用程式)，以及在停車場入口處安裝指示牌和數碼顯示系統，用以展示區內停車場的位置、路線及空置泊車位數量，能改善泊車的管理問題，從而紓緩交通擠塞情況。

17. 經商議後，小組委員會決定按照申請人向城市規劃委員會所提交申請的內容，批准這兩宗申請。每項規劃許可有效期至二零二九年二月十四日止；除非在該日期前，所批准的發展已展開或有關許可已續期，否則有關許可會於該日期後停止生效。每項許可須附加文件所載的規劃許可附帶條件。小組委員會亦同意告知申請人，留意文件附錄所載的指引性質的條款。

[主席多謝規劃署的代表出席會議。他們此時離席。]

**議程項目 6**

**其他事項**

[公開會議]

18. 餘無別事，會議於上午九時四十五分結束。

都會規劃小組委員會第 759 次會議記錄  
(會議日期：二零二五年二月十四日)

納入精簡安排的個案

下列申請獲批永久性質的規劃許可

項目編號	申請編號	規劃申請
5	A/K14/833	擬在劃為「其他指定用途」 註明「商貿」地帶的 九龍觀塘觀塘道 320-322 號 地下 1 號及 2 號工場 經營商店及服務行業

利益申報

小組委員會備悉委員的利益申報，詳情如下：

項目編號	委員的利益申報	
5	申請處所位於觀塘。	— 陳遠秀女士是一間公司的獨立非執行董事，而該公司在申請處所附近有租用一些處所作商店用途。

由於陳遠秀女士涉及直接利益，小組委員會同意她可留在席上，但應避免參與討論項目 5。