

二零二三年一月二十日舉行的城市規劃委員會
第 1287 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 何珮玲女士	主席
黃令衡先生	副主席
馮英偉先生	
候智恒博士	
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	
余偉業先生	
陳振光教授	
倫婉霞博士	

張李佳蕙女士

何鉅業先生

呂守信先生

馬錦華先生

徐詠璇女士

黃傑龍先生

環境保護署首席環境保護主任(總區北)
劉志輝先生(上午)

環境保護署助理署長(環境評估)
曾世榮先生(下午)

民政事務總署總工程師(工程)
區英傑先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)
項穎先生

地政總署署長
黎志華先生

規劃署署長
鍾文傑先生

規劃署副署長／地區(署任)
任雅薇女士

秘書

因事缺席

廖凌康先生

黃煥忠教授

黃天祥博士

列席者

總城市規劃師／城市規劃委員會

盧玉敏女士(上午)

鄭韻瑩女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

黃可怡女士(上午)

陳雪盈女士(下午)

1. 各委員備悉，這是郭烈東先生最後一次出席城市規劃委員會會議，主席代表全體委員向郭先生致謝，感謝他多年來對城市規劃委員會的貢獻。

議程項目1

[公開會議]

通過二零二三年一月十六日第 1286 次會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

2. 二零二三年一月十六日第 1286 次會議記錄草擬本已送交委員傳閱，而且沒有收到任何意見。該會議記錄無須修訂，於二零二三年一月十七日以傳閱方式獲得通過。

議程項目2

[公開會議]

續議事項

[此議項以廣東話進行。]

(i) 核准分區計劃大綱草圖

3. 秘書報告，行政長官會同行政會議於二零二三年一月十日根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 9(1)(a)條核准赤鱘角分區計劃大綱草圖(重新編號為 S/I-CLK/16)。核准分區計劃大綱草圖一事於二零二三年一月二十日在憲報公布。

(ii) 發還分區計劃大綱核准圖

4. 秘書報告，行政長官會同行政會議於二零二三年一月十日根據條例第 12(1)(b)(ii)條，把《蠓涌分區計劃大綱核准圖編號 S/SK-HC/11》、《古洞南分區計劃大綱核准圖編號 S/NE-KTS/18》、《荃灣分區計劃大綱核准圖編號 S/TW/35》及《北角分區計劃大綱核准圖編號 S/H8/26》發還

城市規劃委員會以作出修訂。發還上述分區計劃大綱圖一事於二零二三年一月二十日在憲報公布。

[伍穎梅女士此時到席]

荃灣及西九龍區

議程項目3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

有關考慮《旺角分區計劃大綱草圖編號 S/K3/35》的申述和意見
(城市規劃委員會文件第 10878 號)

[此議項以廣東話及英語進行。]

5. 秘書報告，《旺角分區計劃大綱草圖編號 S/K3/35》(下稱「分區計劃大綱圖」)的修訂項目(下稱「項目」)主要是為了落實由市區重建局(下稱「市建局」)進行的油麻地及旺角地區研究(下稱「油旺地區研究」)所提出的部分建議。艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是該研究的顧問公司，而有關建議已獲城市規劃委員會(下稱「城規會」)同意。城規會收到一份由香港規劃師學會(下稱「規劃師學會」)(R4)提交的申述和三份分別由市建局(C1)、香港建築師學會(下稱「建築師學會」)(C2)和香港城市設計學會(下稱「城市設計學會」)(C3)提交的意見。

6. 以下委員已就此議項申報利益：

鍾文傑先生
(以規劃署署長
的身分)

— 為市建局董事會的非執行董事及其委員會的委員，並為規劃師學會會員；

黎志華先生
(以地政總署署長
的身分)

— 為市建局董事會的非執行董事及其委員會的委員；

馬錦華先生

— 為市區更新基金董事會董事、市建局土地、安置及補償委員會成員，以及房協監事會委員。房協

目前與市建局就房屋發展事宜進行商討；

- 黃天祥博士
 - 目前與市建局和艾奕康公司有業務往來，而其配偶在旺角擁有的一項物業為項目 C 所涵蓋，而有人就項目 C 提出申述；

- 羅淑君女士
 - 為市區更新基金董事會前董事和香港房屋協會(下稱「房協」)委員，房協目前與市建局就房屋發展事宜進行商討，而其婆婆在旺角擁有的一項物業為項目 C 所涵蓋，而有人就項目 C 提出申述；

- 呂守信先生
 - 為市建局的前執行董事；

- 黃令衡先生
(副主席)
 - 為市建局上訴委員團前副主席；

- 余偉業先生
 - 為市區更新基金董事會董事及「要有光」(社會地產)有限公司董事及行政總裁，該公司是市建局上環多個住宅單位的特許營運機構；

- 馮英偉先生
 - 為市區更新基金董事會前董事；

- 劉竟成先生
 - 為房協成員，而房協目前與市建局就房屋發展事宜進行商討；

- 黃傑龍先生
 - 為房協成員和前僱員，而房協目前與市建局就房屋發展事宜進行商討；

- 郭烈東先生
 - 其先前服務的機構曾接受市建局贊助；

- 何鉅業先生 — 目前與艾奕康公司有業務往來；
- 侯智恒博士 — 過往與艾奕康公司有業務往來；
- 伍灼宜教授 — 為規劃師學會會員、建築師學會會員及城市設計學會會員；以及
- 余烽立先生 — 為建築師學會會員及城市設計學會會員。

7. 委員備悉，黃天祥博士因事未能出席會議。由於鍾文傑先生、黎志華先生、馬錦華先生和羅淑君女士涉及直接利益，因此委員請他們就此議項暫時離席。委員同意，由於侯智恒博士、呂守信先生、黃令衡先生、余偉業先生、馮英偉先生、劉竟成先生、黃傑龍先生、郭烈東先生和何鉅業先生所涉利益間接，因此他們可留在席上。由於尚未到席的伍灼宜教授和余烽立先生沒有參與提交有關的申述／意見，因此他們可留在席上。

簡介和提問部分

8. 主席表示已向申述人和提意見人發出通知，邀請他們出席聆聽會，但他們當中除已到席或表明會出席聆聽會的人士外，其他人士不是表示不會出席聆聽會，就是沒有回覆。由於城規會已給予申述人和提意見人合理的通知，委員同意在這些人士缺席的情況下聆聽有關的申述和意見。

9. 以下政府的代表、申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

- 謝佩強先生 — 荃灣及西九龍規劃專員
- 繆志汶先生 — 高級城市規劃師／荃灣及西九龍

申述人及提意見人

R 1 — 香港地產建設商會(下稱「建設商會」)

C 4 — 李玟菲

- 潘富傑 — 申述人／提意見人的代表
- 李玟菲 — 提意見人

R 5 / C 5 — Mary Mulvihill

- Mary Mulvihill — 申述人及提意見人

C 1 — 市建局

- 麥中傑] 提意見人的代表
- 黃婉霜]
- 許嘉霖]

C 3 — 城市設計學會

- 張文政 — 提意見人的代表

10. 主席歡迎各人到席，並扼要解釋聆聽會的程序。她表示會請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容，然後請申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表將獲分配 10 分鐘時間作陳述。在申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表獲分配的時間完結前兩分鐘和完結的一刻，會有計時器提醒他們。當有關的申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表完成口頭陳述後，便會進行答問部分。委員可直接向政府的代表或申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表提問。答問部分結束後，主席會請政府的代表、申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表離席。城規會會在他們離席後商議有關的申述和意見，並於稍後把城規會的決定通知申述人和提意見人。

11. 主席請規劃署的代表向委員簡介各項申述和意見的內容。高級城市規劃師／荃灣及西九龍繆志汶先生借助投影片，向委員簡介各項申述和意見的內容，包括分區計劃大綱草圖的背景、申述人和提意見人所提出的理由／意見及規劃署對有關申述和意見所作的回應。有關詳情載於城市規劃委員會文件第 10878 號(下稱「文件」)。

[余烽立先生和黃幸怡女士在規劃署的代表簡介期間到席。]

12. 主席繼而請申述人、提意見人和申述人／提意見人的代表闡述他們的申述／意見：

R1－建設商會

C4－李玟菲

13. 潘富傑先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 建設商會全力支持市建局就解決油旺地區(下稱「該區」)市區老化問題所採取的方法，原因是現時缺乏誘因吸引私營機構參與市區更新過程。該會亦支持油旺地區研究中提出的主要建議，該些建議已在分區計劃大綱圖的修訂項目中反映；
- (b) 建設商會在申述中提出了多項設計和規劃原則，這些原則與二零一八年該會就檢討分區計劃大綱草圖編號 S/K3/31 所提出的原則相若，當中包括增加發展密度和建築物高度，以期為私營機構提供誘因；在設計上提供彈性，以便興建更多可持續發展的建築物；在地面層闢設更多公共空間／提供更多怡人景觀／讓更多風可滲入區內；改善該區的城市設計，以及採用符合最新市場趨勢的樓底高度及可持續發展設計；
- (c) 有迫切需要進行重建，以加快市區更新過程。該區正面對兩重老化問題，大部分現有的建築物老化失修，而且年老居民的人口亦不斷增加，構成負擔；
- (d) 放寬發展限制及擴大土地用途選項的建議，可以提高財務可行性，加快市區更新過程；鼓勵合併用地；增加重建潛力，以及改善環境質素、城市設計及市容；
- (e) 放寬建築物高度限制，可以為建築物外形、創新設計及減少平台體積等方面提供更大彈性，既可在視覺上創造趣味盎然的建築物輪廓線，而向下的氣流

效應亦可改善地面層的空氣流通。放寬建築物高度限制亦可提供彈性以在彌敦道兩旁，即該區主要的商業樞紐興建地標建築物。此外，發展較高但覆蓋範圍較小的建築物也可容許闢設更多地面的公眾休憩用地；

- (f) 為可持續發展建築物採納符合市場趨勢的樓底高度，可以提供彈性以便在設計室內空間時容納多項配套設施；達致現時優質辦公室發展項目的可持續發展標準；為在該處居住及工作的人士提供更佳的室內環境；增強建築物範圍的天然採光及通風；營造出寬敞的空間感，減低使用者的心理壓力，以及為商業樓層日後改變用途提供彈性；
- (g) 撤銷 12 倍的地積比率限制，可讓發展項目採納《建築物(規劃)規例》就「商業」地帶所訂定的 15 倍最高地積比率。此舉不但可大大提高私營機構進行重建和活化的誘因及財務可行性，而且亦可為日後進行優質辦公室發展項目提供更大彈性；
- (h) 推動「住宅(甲類)」地帶及「住宅(戊類)」地帶的住用及非住用地積比率互換，可讓私營機構更靈活地作出財務投資，以回應市場趨勢，重建其物業；
- (i) 相對於先前對分區計劃大綱圖編號 S/K3/34 作出的修訂項目，是次提出的修訂項目反映了規劃署已改善其採用的假設。目前的修訂項目已把最新的發展趨勢、技術和設計上的彈性，以及發展管制的合理影響等因素納入考慮，以確保現有的私人物業的發展權可根據《建築物(規劃)規例》得以實現；以及
- (j) 放寬建築物高度限制會造成微不足道至輕微的負面視覺影響，因為就算這些建築物會興建至放寬後的建築物高度限制上限，從中環七號碼頭的策略性觀景點眺望，亦只有一小部分的建築物會觸及 20% 的不受建築物遮擋地帶。不過，假如有良好設計及規劃優點，即使有影響，也是有充分理據支持的。

C1—市建局

14. 麥中傑先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 油旺地區研究於二零二二年完成，確認該區的樓宇老化問題日益嚴重，其中有超過 65% 的樓宇樓齡超過 50 年，47% 屬「欠佳」、「欠缺」及「長期欠缺」維修及保養的樓宇，另有 37% 為「三無」住宅大廈。由於私營機構參與重建的誘因不足，故過往 20 年在該區進行的重建計劃為數不多。油旺地區研究的願景是重塑該區成為一個宜居、可持續、多元化及具活力的都市核心圈，並加強其作為代表本港潮流文化和傳承特色的地區；
- (b) 油旺地區研究按不同的發展密度，為市區更新大綱發展概念藍圖(下稱「概念藍圖」)制訂出三個方案，即「正」、「零」及「負」方案。油旺地區研究建議第一步可採納「正」方案，其設定是增長與宜居，重點是促進經濟增長，以及增加總樓面面積。概念藍圖的「負」方案已充分參考香港 2030+ 所採用的假設。至於政府採用哪個具體的發展方案，將視乎可用的資源而定。現時先以「正」方案為起點，並在取得土地及財政資源後，逐步向「零」方案或「負」方案的最終目標邁進，屬於務實的做法；
- (c) 概念藍圖為該區制訂整體規劃框架，同時建立由發展節點、整合街區發展地區和其他特色規劃／社區發展地區連公共休憩空間及走廊組成的綜合網絡；
- (d) 除了利用現有的規劃機制(例如提升分區用途及價值、改劃用途地帶及地塊合併)外，油旺地區研究亦引入新的規劃機制，即地積比率轉移、整合街區及住用與非住用地積比率互換，以便進行市區重建；
- (e) 透過較完善的空間規劃及城市規劃增加准許的整體總樓面面積，可增加人均居住面積及改善居住環境；

- (f) 市建局已進行 18 項技術評估(其中 11 項與環境相關)，以確保分區計劃大綱圖的修訂項目在技術上可行，不會造成無法克服的問題；
- (g) 是次的分區計劃大綱圖修訂項目屬於首批修訂項目。儘管概念藍圖的「正」方案是第一步，但有望逐步達致《香港 2030+》所提出的減少人口方案(即概念藍圖的「負」方案)。市建局將就新的規劃機制進一步與政府聯絡，以鼓勵私營機構參與市區重建；
- (h) 增加彌敦道旁的「商業」地帶的地積比率，旨在鞏固彌敦道作為購物街／商業樞紐的地位，以及為重建提供誘因；
- (i) 油旺地區研究建議闢設 48 公頃休憩用地，以供概念藍圖「正」方案下的總人口 213 000 人使用，而建議闢設的休憩用地，是建基於獨特休憩空間網絡，與擬議發展節點和其他主要美化市容設施緊密連接和互相配合。此外，油旺地區研究建議闢設的政府、機構及社區設施充裕；以及
- (j) 市建局欣悉政府已推展油旺地區研究提出的建議，並採納研究引入的新規劃機制，例如地積比率轉移。市區重建是多面向的工作，市建局無法獨力完成，實有賴各持份者(包括政府、發展商、業主及專業團體)通力合作。希望另一批次的分區計劃大綱圖修訂項目可推展更多油旺地區研究提出的建議。

C3 — 香港城市設計學會

15. 張文政先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 香港城市設計學會對該份分區計劃大綱圖的修訂大致上不表反對。雖然區內樓宇老化問題嚴重，但放寬建築物高度和地積比率的限制會在財政上提供誘因，鼓勵重建，並加快區內的市區重建進程。此

外，政府應就基礎設施和社區設施是否足以應付所增加的人口和交通量提出理據；

- (b) 對劃一放寬建築物高度限制的做法有所保留，因為這樣做有可能使該區的建築物高度輪廓流於單調。當局應制訂措施鼓勵建築上靈活多變，使城市景致充滿生氣。舉例說，建築物高度變化或有利於在發展項目的地面層闢設休憩用地。雖然略為放寬建築物高度限制是有機制可循，但發展商就此提交申請或會發現難以獲得城規會批准；
- (c) 發展商必須提交空氣流通評估和交通影響評估的報告，以證明放寬建築物高度和地積比率的限制不會對當區的空氣流動造成負面影響，亦不會對交通造成難以承受的負面影響；
- (d) 香港城市設計學會支持劃設「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，並認為應鼓勵在其他地區劃設同一用途地帶，因為這種做法可為地方帶來生氣，亦可讓市民可在同一樓宇內工作起居，藉此減少對通勤的需要，從而紓緩道路交通的負荷；
- (e) 放寬建築物高度和地積比率的限制旨在在區內可進行全面的市區重建，但一些小型樓宇的個別業主或會因放寬限制而乘機單獨重建他們的樓宇。這些個別重建項目可能最終會在面積細小的用地興建高樓大廈，有違整體重建的方式，因此，應採取措施盡可能防止出現這種情況；
- (f) 以巴黎香榭麗舍大道和馬來西亞一個地下空間為例，市區重建應是全面提升街景、康樂活動場地和政府、機構及社區設施，以及行人和運輸設施，例如重整巴士線路、引入中央泊車設施、建造多層行人網絡等，這些措施全都需要倚靠政府主導和落實，方可成事；
- (g) 運輸署不應堅持要求位於城市中心的發展項目須採用較高的泊車位比例。據了解，部分發展項目需要

在多達七層地庫設置泊車位，才能達到這個較高比例，實在不合理。至於港鐵站和公共運輸總站／交匯處附近的發展項目，則應容許採用較低的泊車位比例。此外，政府應考慮率先興建採用衛星模式的中央停車場，以減少進入城市中心區的交通量。以德國慕尼黑的中央停車場規劃為例，將這些中央停車場的泊車位使用權售予區內的發展商，以達到對泊車位的規定，同時亦有助更有效使用城市中心區內發展用地的土地；以及

- (h) 地積比率轉移和整合街區可能會加劇因應目前分區計劃大綱圖的修訂而提升分區用途及價值的幅度。為了可進行地積比率轉移或整合街區，日後的項目倡議人須確保基礎設施的負載能力不會受到嚴重減損，而且城規會只應在具備良好城市規劃優點和顧及公眾利益(例如空氣流通、綠化及行人環境得以改善)的情況下，才會批准地積比率轉移或同意整合街區。

R5 / C5 — Mary Mulvihill

16. Mary Mulvihill 女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 她反對項目 A1、A2、B 和 C，但對項目 D 則表示支持。她完全同意規劃師學會(R4)所提交的申述；
- (b) 油旺地區研究僅僅聚焦在充分發揮重建潛力，以致研究提出的建議並無提及公營或資助房屋供應，完全漠視現時居於區內的低收入居民的利益；
- (c) 據多項媒體報道，區內有空置的商業單位，而城規會亦已批准多宗把商業用地改劃作住宅用途的規劃申請，當中不少申請所涉地點位於區內。因此，情況是否如《香港 2030+》中所指般出現商業用地短缺的情況，令人存疑。此外，商業活動已轉移至邊境地區，而在北部都會區和大嶼山，以及最近宣布展開的將軍澳發展項目，亦有計劃闢設新的商業中

心區。因此，並無理據證明須在區內增加商用地方；

- (d) 由於沒有規定須在沿彌敦道進行的發展項目施加須把建築物後移，預計沿彌敦道行人路會出現多排大型發展項目。另外，根據相關規例／指引，亦無規定須進行日照方面的評估；
- (e) 由於沒有就放寬個別用地的建築物高度限制進行評估，有關用地或會出現多排高度單一旦設計和外牆相若的單調建築物；
- (f) 增加地積比率會對交通、天然採光和空氣流通造成嚴重的影響。一直以來，區內現有的交通擠塞問題已甚為嚴重，而增加地積比率對日後交通所造成的影響又不受重視。作出容許增加總樓面面積的修訂只顧及發展商的利益，忽視居民和市民大眾的福祉和健康；
- (g) 發展項目可能會對區內的景觀開揚度、通透度和看到天空景色的程度造成負面影響，而由於一些建築物在重建後放寬了建築物高度限制，因此會侵佔就山脊線而定的 20% 不受建築物遮擋地帶；
- (h) 分區計劃大綱圖規劃區的規劃人口被低估，使現有和已規劃的政府、機構及社區設施普遍不足以應付需求，尤其是在鄰舍休憩用地和地區休憩用地供應不足的情況下。隨着區內工作人口不斷增加，有關情況將更趨惡化。儘管西九龍和尖沙咀的休憩用地供應出現過剩的情況，但由於這些休憩用地與該區距離甚遠，並非信步可達，因此未能有助解決區內休憩用地供應不足的問題。此外，區內所提供的多項政府、機構及社區設施(例如學前服務／日間康復服務)，亦出現供應不足的問題；以及
- (i) 她對項目 D2 表示支持，理由是有關用地將回復為公共空間，以免有關用地在「一地多用」的發展模式下被進一步開發。

17. 由於規劃署的代表、申述人、提意見人及申述人／提意見人的代表陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員將向申述人、提意見人、申述人／提意見人的代表及／或政府的代表提問。與會者不應把答問部分視為出席者向城規會直接提問或有關各方互相盤問的場合。

概念藍圖方案和放寬地積比率限制

18. 一些委員提出以下問題：

- (a) 目前按照概念藍圖的「正」方案而對分區計劃大綱圖作出的修訂在技術上是否可行和可持續；
- (b) 如何成功實現減少油旺區人口的概念藍圖「負」方案；
- (c) 規劃署是否首次提出在市區的分區計劃大綱圖提升地積比率上限；
- (d) 「商業」地帶內細小用地上的發展項目能否達致《建築物(規劃)規例》所規定的最高地積比率；以及
- (e) 按照目前的修訂提高地積比率後，日後是否仍有空間透過規劃申請略為放寬地積比率。

19. 荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生作出回應，要點如下：

- (a) 分區計劃大綱圖的修訂(包括放寬地積比率及建築物高度限制)是按照概念藍圖的「正」方案而制訂的。市建局已進行一系列的技術評估，以證明有關修訂在技術上可行，不會造成無法克服的影響；
- (b) 根據規劃署的全港人口及就業數據，二零二一至二零二九年期間，油尖旺區的人口有下降趨勢，約減少 11% (由大約 324 900 人下降至大約 289 200 人)。隨着推行大嶼願景、新發展區和北部都會區等

措施，提供更多土地資源，現有都會區(包括油旺區)的人口有望一如《香港 2030+》所構想般得以減少；

- (c) 當局經考慮九龍區的交通及排污容量後，自一九九三年起對分區計劃大綱圖的「商業」地帶施加九龍建築物密度研究建議的 12 倍地積比率限制。此後，這是規劃署首次提出在旺角分區計劃大綱圖的「商業」地帶大規模移除地積比率限制，以推展油旺地區研究的建議。最高地積比率會受《建築物(規劃)規例》所限(即非住用建築物的地積比率為 15 倍)。市建局已進行多項技術評估，以確定把地積比率由 12 倍提高至 15 倍不會造成無法克服的問題，尤其是在交通及排污方面；
- (d) 關於在「商業」地帶內的用地，市建局已進行建築物高度評估，確定即使在面積細小的發展用地上，仍可達致《建築物(規劃)規例》所訂明的最高地積比率 15 倍；以及
- (e) 分區計劃大綱圖的《註釋》已訂有略為放寬地積比率的條款。當局會按個別情況逐一考慮有關申請，而有關申請亦須得到相關政府部門同意的技術評估證明可行。

規劃機制及全面重建

20. 一些委員向市建局提出以下問題：

- (a) 市建局是否認為現有規劃機制足以達到油旺地區研究提出的重建建議；以及有否任何機制避免出現零散重建或在區內面積細小的用地興建高樓大廈，或有否任何誘因鼓勵小型發展商／業主整合用地以作重建；
- (b) 中小型發展商在資源方面的競爭力可能較低，新規劃機制可否令他們受惠；以及

- (c) 市建局有否任何計劃在市區重建過程中保留該區的獨特社區特色，尤其是特色街道。

21. C1 代表黃婉霜女士作出回應，要點如下：

- (a) 為了展開油旺地區研究所提出的重建建議，除了現有規劃機制(例如提升分區用途及價值、改劃用途地帶及地塊合併)外，亦引入一些新的規劃機制，包括地積比率轉移、整合街區及住用與非住用地積比率互換。地積比率轉移可把發展潛力由送出地盤轉移至同區的接收地盤，使地區層面的整體發展密度不會增加。至於整合街區方面，不同地塊會被整合並指定為較大型的發展用地，以作整體重建。當局會就此擬備規劃大綱／發展藍圖，就相關的重建計劃和具體的城市設計要求(例如建築物間隔或後移)提供指引，而這些元素均可在《分區計劃大綱圖》或土地契約中適當反映。市建局會繼續與發展局聯繫，商訂新規劃機制的細節；

油旺地區研究採用全面綜合的方式為該區制訂重建建議。研究認為新規劃機制，例如地積比率轉移和整合街區能為發展商提供誘因，整合面積較小用地作更全面的重建，以達到較高的地積比率。油旺地區研究亦同意，重整現有的方格形式道路網絡或可有助整合用地。因此，油旺地區研究選定多條道路可予封閉作行人路及休憩用地之用，並認為毗鄰的小型街區可整合為較大且較完整的重建用地。除了整合街區外，研究亦建議在五個位於策略位置的發展節點作重點發展。除規劃機制外，市建局認為減免土地補價也是一個重要誘因；

- (b) 上述規劃機制和措施能鼓勵整合用地，讓中小型發展商得以參與發展。市建局會繼續研究其他規劃機制，提供更多誘因鼓勵整合用地和吸引私人發展商參與市區重建；以及
- (c) 市建局重視旺角區的當區特色，亦訂有指引以盡量減少對區內現有商戶的影響。油旺地區研究提出的

新規劃機制亦有助保存該區的當區特色和氛圍。旺角的主要特色街道，包括花墟道、通菜街和花園街，在油旺地區研究中均被指定為可在《分區計劃大綱圖》上從「住宅(甲類)」地帶改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，以便作混合商業用途後更有彈性，使街道更有生氣活力。此外，一旦相關用地須進行重建，市建局已有計劃協助修復特色街道中的街鋪。

22. 荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生補充說，現時就分區計劃大綱圖所作的修訂，包括把沿特色街道旁的用地由「住宅(甲類)」地帶改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶、刪除沿彌敦道的「商業」地帶的地積比率限制、把「住宅(甲類)」地帶和「住宅(戊類)」地帶的住用地積比率由 7.5 倍放寬至 8.5 倍等，是首批為推行油旺地區研究的建議而對分區計劃大綱圖作出的修訂。預計對分區計劃大綱圖作出的有關修訂可向私營機構提供誘因，鼓勵他們參與區內的市區重建。此外，予以放寬的建築物高度限制，已顧及准許地積比率和參考《可持續建築設計指引》會給予建築物設計更大彈性，以期優化有關地區的整體城市設計和環境，從而提供誘因鼓勵在該地區及其周邊地區進行市區重建。

23. 主席補充說，發展局正與市建局進行磋商，就油旺地區研究所建議的新規劃機制(包括地積比率轉移和整合街區)商訂實施細節。此外，發展局亦正檢討有關為重建而強制賣地的規定和其他相關政策，以鼓勵合併面積較小的用地作全面重建。

混合用途地帶

24. 一名委員請 C3 的代表張文政先生進一步解釋他們對混合用途地帶的願景和概念。張先生在回應時表示，劃定土地用途地帶本身是舊概念，用以區分不同的土地用途。然而，現時混合用途發展的趨勢，以悉尼巴蘭加魯為例，是在同一座建築物內設居住和工作空間，將之融合起來。此等混合用途概念不僅可透過降低居民出行的需求方便他們，從而減輕對道路交通造成的負擔，亦可令有關發展項目和周邊地區一帶內更有活力。

25. 一名委員留意到「住宅(甲類)」地帶和「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的《註釋》內容頗為類似，詢問如何透過劃設「其他指定用途」註明「混合用途」地帶實踐混合用途概念並彰顯這個概念的彈性。荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生在回應時表示，之前就「住宅(甲類)」地帶訂明的一些發展限制(包括最高住用地積比率和最高總地積比率分別限為7.5倍和9.0倍，並准許現有建築物的最低三層作商業用途)仍然保留，但在新的「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，新建或現有建築物中特別設計的非住宅部分亦可作商業用途。這項微細的差別會為新建或改建建築物帶來更大的設計彈性，使綜合發展的住用和商業混合用途更多樣化，以便與相關地區的高度混合用途特色配合。然而，綜合發展的住用和非住用部分仍須加以分隔開。此乃恰當的做法，以免出現過往曾在「商業／住宅」地帶出現的同一地點用途不協調情況。

城市設計

26. 一些委員提出以下問題：

- (a) 當局是否有任何機制確保油旺地區日後的重建／發展項目具有良好的城市設計質素，並同時能發揮最大的發展潛力；以及是否有任何誘因鼓勵採用更創新和更優良的城市設計；
- (b) 油旺地區研究的重建方案可如何加強區內的綠化情況；以及
- (c) 市建局的願景，即改善涉及私人和政府土地的用地的行人環境，可如何予以實現。

27. C1的代表黃婉霜女士作出回應，要點如下：

- (a) 當局會擬備規劃大綱，並訂明關於城市設計的要求，以便為日後在整合街區和發展節點內進行的主要重建項目提供指引。規劃大綱會訂明關於休憩用地的要求(即須在發展節點內的發展區提供最少30%的休憩用地)和最低綠化比率(即地區公園內有不少於50%的綠化地方，其他面積較小的休憩用地

內有不少於 30% 的綠化地方，以及私人發展項目內有不少於 20% 的綠化地方)。現行《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」亦就如何制訂更優良的城市設計訂定指引。然而，不同用地的具體城市設計元素各異，須按各用地的個別情況予以考慮；

- (b) 為加強油旺地區的綠化情況，建議設立全面公共休憩空間網絡，當中包含跨區綠化設施(即城市水道和「綠廊」)，並關設地區／鄰舍公園。根據概念藍圖的建議，油旺地區研究涵蓋的範圍內所提供的休憩用地會由 16 公頃增至 48 公頃。例如當局計劃在油旺地區的中心位置關設的城市中心公園，佔地超過 9 000 平方米。此外，當局亦計劃關設六條東西方向的綠色走廊(闊度最少為 10 米)，以改善區內的空氣流通和加強連繫；以及
- (c) 油旺地區的道路系統呈方格式，多條道路在發展用地之間縱橫交錯。經油旺地區研究作出評估後，認為部分道路屬非必要。為整合街區，市建局會負責有關道路封閉後的設計和落實工作。市建局明白小型發展商可能會在管理封閉街道上遇到困難(如有的話)，因此，市建局會主動向地政總署就封閉道路／街道提出不同建議。

28. 一名委員詢問有否機制確保重建項目具有良好的城市設計質素，C3 的代表張文政先生對此作出回應，表示油旺地區研究提出的多項規劃機制有用，但城市設計的要求應按個別用地的情況而定，並須考慮個別用地本身獨有的特色。規劃時採用良好的城市設計，對大型發展尤為重要。政府亦可考慮通過公眾參與和舉辦設計比賽，收集市民對於城市設計的想法。

29. 一名委員詢問現行《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」有否訂明任何具體的城市設計元素，讓發展商可作參考之用，為日後的發展和略為放寬發展限制的申請提供指引。荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生回應時指出，對於略為放寬發展限制的申請，當局會按個別情況逐一考慮，並以相關的準則作出評估，例如分區計劃大綱圖《說明書》所列明關於考慮放寬建築物高度限制的申請時會採用的準則(包括把面積較細土

地合併發展，使城市設計達到較佳效果，以及更有效改善區內環境；改良街景／提供質素更佳的地面公共市區空間；以及在建築物之間劃設間距，以加強空氣流通和提升景觀開揚度等)。

泊車設施

30. 一些委員提出以下問題：

- (a) 據知油旺地區研究建議在油旺地區外圍闢設一些公眾停車場，藉此減少交通流量和應付相關的城市設計問題。這些停車場可否供發展商／個別發展項目的業主收購，以符合有關泊車位的相關規定，並因而可盡量無須在發展項目內闢設停車場；以及
- (b) 規劃署對於 C3(城市設計學會)建議在油旺地區外圍闢設中央衛星停車場有何意見。

31. 荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生作出回應，要點如下：

- (a) 目前，運輸署會在考慮相關因素(例如是否靠近鐵路站、公共交通服務及場地的狀況)後，按個別情況及根據《香港規劃標準與準則》的要求，決定在一個發展項目中附設泊車位的供應數目。一些佔地面積小的發展項目可能無須提供附屬停車場。不過，運輸署會考慮區內的泊車需求、交通情況及對交通的影響，以及能否找到合適地方，然後才決定是否闢設公眾停車場。例如在洗衣街的已規劃的商業發展項目，以及水渠道附近一幅已規劃作市建局重建項目的用地，便會闢設公眾停車場；以及
- (b) 政府在規劃旺角區的大型停車場時，務須十分審慎，因為大型停車場或會對附近地區的交通造成累積的不良影響。有三條鐵路線行經該區，區內亦有其他設於適當地點的公共交通及泊車轉乘設施，以應付市民出行的需要，同時可盡量減低交通流量。此外，在不同個別私人發展項目闢設中央衛星停車場涉及地政問題，必須仔細研究。

32. C1 的代表黃婉霜女士回應說，有關泊車位的相關規定亦須視乎發展用地面積的大小而定，而且並非所有發展用地都必須提供泊車設施。油旺地區研究建議在不同整合街區各自闢建自己的社區停車場，以供街區內的人士使用。另外，考慮到路旁／違例泊車的問題，在多個發展節點會興建大型公眾停車場，以應付區內所需。關於這些公眾停車場的落實細節，會於日後進一步研究。以紅磡的重建項目為例，市建局已計劃闢建一個可供該區整個地區使用的社區停車場。

政府、機構及社區設施

33. 一名委員提出以下問題：

- (a) 政府、機構及社區設施的供應是否足以配合人口增加，以及能否解決政府、機構及社區設施不足的問題；以及
- (b) 油旺地區研究有否建議闢設循環再造設施。

34. 荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生作出回應，要點如下：

- (a) 除幼兒中心、社區照顧服務設施和安老院舍外，現有及已規劃的政府、機構及社區設施的供應大致上足以應付現有和日後人口的需求。社會福利署一直採取多管齊下的方式，透過短至長期的策略，物色合適用地或處所，以提供更多福利服務，應付該區對福利服務的需求。此外，當局亦會把握機會在合適的重建計劃提供適切的社會福利設施；以及
- (b) 旺角區並沒有計劃闢設特定的循環再造設施。然而，在分區計劃大綱圖的一些地帶內，循環再造設施屬經常准許的用途，無須取得城規會的規劃許可。

工作機會

35. 一名委員詢問當局有否就旺角區提供的職位類別進行任何評估，以及這些職位與區內居民的技能是否相配。荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生回應時解釋，根據二零二一年人口普查，旺角有 49% 的工作人口都在其他地區工作。儘管沒有關於區內居民技能及旺角區將可提供職位類別的具體研究，但參考現時在該區經營的業務性質繁多，例如辦公室、零售及食肆，而多元化的工作需要不同的技能，因此極有可能為區內居民帶來工作機會。

零碳措施

36. 一名委員詢問油旺地區研究有否探討零碳措施。C1 的代表黃婉霜女士回應時表示，要在市區(例如旺角)的發展項目實現碳中和根本不大可能。油旺地區研究已進行初步碳評估(其中一項技術評估)，而該評估已就此範疇提出若干建議。從土地用途規劃的角度而言，已計劃在位於該區外圍的發展節點關設大型停車場，以減低該區中心部分的交通流量，並提出「泊車後步行至內街」的概念；計劃關設的休憩用地由 16 公頃增至 48 公頃；以及增加建築物方面的彈性，以促進在該區提供綠化設施。如有需要，可於會議後向委員提供碳評估的詳細資料。

37. 荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生補充，預計分區計劃大綱圖的修訂項目將有助降低碳排放量。由於旺角近乎半數的工作人口都在其他地區工作，如引入混合用途地帶，可為居民創造更多在區內工作的機會，從而減少通勤的需要。此外，分區計劃大綱圖現行的建築物高度限制可為建築物設計提供更大彈性，從而改善通風、透風度和綠化設施(尤其是在行人道的高度水平)，有助紓緩熱島效應。擴闊行人道的建議亦可優化行人環境及減低汽車使用量，繼而降低碳排放量。C3 的代表張文政先生補充，一個城市的城市設計對實現碳中和的貢獻有限，相關措施應由公用事業機構提出。

38. 由於委員再無提問，主席表示答問環節已經完成。主席多謝政府部門的代表、申述人、提意見人、申述人／提意見人的代表出席會議。城規會將閉門商議有關的申述及意見，稍後

會把決定通知申述人和提意見人。政府部門的代表、申述人、提意見人、申述人／提意見人的代表此時離席。

[黃令衡先生在答問環節進行期間離席。]

商議部分

39. 委員普遍支持分區計劃大綱圖的修訂項目，並同意這些修訂項目可提供誘因吸引私營機構參與該區的市區更新過程，並可在設計上提供彈性，以達致更佳的城市設計及改善整體環境。委員就落實修訂項目方面所提出的詳細意見如下：

- (a) 有意見關注劃一增加「商業」地帶的地積比率(根據《建築物(規劃)規例》獲得准許)，因為 15 倍的最高地積比率，對面積相對較小且毗連較狹窄街道(例如奶路臣街及西洋菜南街)的用地而言可能並不合適。當局可為「商業」地帶制訂多個地積比率，以因應發展用地的位置和面積而採用不同的地積比率。就小型發展用地而言，採用較低的地積比率，會較為恰當；至於為進行全面重建而整合土地所組成較大用地，則鼓勵採用較高的地積比率；
- (b) 關於略為放寬發展限制的申請一事，當局應清楚述明考慮上述申請的準則為何，以便為委員及項目倡議人提供更妥善的參考；
- (c) 支持增加相關地帶的地積比率限制。當局亦可考慮放寬鄉郊地區的地積比率限制，惟此舉必須獲充分理據支持，例如可改善休憩用地的質素及增加綠化面積，以改善香港的整體環境，從而達到零碳排放，並有助紓緩氣候變化；
- (d) 考慮到盡量減少該區的交通流量這個願景，有意見關注該區所有新發展項目(尤其是小型發展用地)是否均須遵從《香港規劃標準與準則》現有的泊車位數目要求。政府亦可考慮研究在大型休憩用地之下，或連接油尖旺地區不同地方的大型地下發展內

關設停車場。以這種方式提供的泊車位可出租予區內居民或私人發展商；

- (e) 至於「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，有意見關注當局或須就實行混合用途概念提供指引。考慮到近年市民的工作模式有所轉變，以致出現共享工作空間和居家辦公，日後要區分混合用途發展內的住用及非住用用途，或會出現困難；以及
- (f) 有意見關注該區的地區特色能否獲得保留，以及特色街道會否出現士紳化的情況和變成旅遊景點，就如灣仔利東街的情況那樣。

40. 委員對市區重建和油旺地區研究建議的新規劃工具有一些整體意見如下：

- (a) 從一些九龍城重建項目可見，在建築物高度管制放寬後，許多細小的地盤各自進行重建，使區內出現了零碎的重建項目，亦有在面積細小的用地興建牙籤樓。因此，應加快在該區推展全面市區重建的進程；
- (b) 油旺地區研究所引入的新規劃工具可有助該區重建，但有聲音關注到這些規劃工具可如何應用，以及可如何清晰公正地表述採用這些規劃工具的要求，以免予人這些工具偏幫大型發展商的印象或造成誤解。因此，當局應採取協調綜合的方式，訂明採用這些工具的準則，以確保能有效率地應用這些工具。至於發展節點和整合街區，當局應適時擬備相關的規劃大綱和指引，為該區日後的發展／重建提供指引。地積比率轉移會對地價事宜有所影響，應當深思熟慮。假如該區的重建項目能成功應用新的規劃工具，會對其他地區的市區重建項目具指導作用；
- (c) 不應單靠私人發展商推展有利公眾的市區更新措施，政府參與非常關鍵；以及

- (d) 日後進行市區更新項目時，應把城市林務、生物多樣性以及發展局綠化、園境及樹木管理組的建議納入考慮。

41. 考慮到目前分區計劃大綱圖的修訂會影響該區逾 20 萬人口，兩名委員質疑為何只收到寥寥可數的申述／意見，強調公眾參與對市區更新過程的重要性。

42. 總括而言，主席表示雖然市建局在市區更新過程中擔當關鍵角色，但私人機構的參與對大幅加快和擴大重建範圍十分重要。因此，向私人發展商提供誘因，例如放寬發展限制，降低強制售賣的門檻，以鼓勵他們參與當中的過程至為關鍵。政府支持油旺地區研究所引入的新規劃工具，不過有關工具(包括地積比率轉移)的落實細節則有待進一步研究。發展局和市建局會就此保持緊密聯繫，一俟這些新規劃工具的落實細節確定，便會向城規會作簡報。至於委員對當局審批略為放寬發展限制申請準則的關注，由於詳細的設計要求／指引應因應個別用地而制訂，假如在擬備一般參考時清楚訂明各項要求的細節，或會局限日後發展商的創意。雖然分區計劃大綱圖《說明書》已訂有當局審批略為放寬申請的相關準則，但如有機會和情況適合，會請規劃署考慮在《說明書》內更詳細闡述相關原則。主席與委員一樣，同樣關注該區的交通狀況，以及個別發展項目(特別是小型地盤)的泊車位供應，並表示城市設計學會建議的中央停車場概念可在市建局有關深水埗和荃灣的地區研究中加以探討，其間會就此諮詢相關的政府部門。關於有委員對收到少量申述和意見表示關注一事，市建局在整個油旺地區研究的過程中，一直與各持份者保持聯絡。至於在「其他指明用途」註明「混合用途」地帶內落實混合用途的概念，如有需要，可要求規劃署就此事再向委員簡報。

43. 經商議後，城規會備悉 **R1**、**R2**、**R3** 及 **R5(部分)** 表示支持的意見，以及決定不接納 **R4** 和 **R5(部分)**，並認為不應順應這些申述而修訂旺角分區計劃大綱草圖，理由如下：

- 「(a) 項目 **A1**、**A2**、**B** 及 **C** 是為了落實油旺地區研究在概念藍圖所提出在第一步採用的「正」方案的部分建議。該方案的設定是增長與宜居，重點是促進經濟增長，以及於基礎設施和規劃容量的限制下增加

總樓面面積。長遠而言，隨着有新的土地供應，我們將會有更多可用的土地資源，而現有都會區人口有望一如《香港 2030+》所構想，得以逐步減少**(R4)**；

- (b) 撤銷「商業」地帶的地積比率限制，將為市場帶來更大靈活性以適應日後的變化，亦能鼓勵在這些「商業」地帶進行重建、盡量釋放用地潛力、供應更多商業總樓面面積以應付長遠需求，並為當區人口創造更多就業機會。此外，以彌敦道作為油旺地區主要購物街和商業樞紐的角色亦可進一步加強。因此，把「商業」地帶的地積比率限制維持於 12 倍，並沒有充分理據支持**(R4)**；
- (c) 市建局已進行交通、環境和基礎設施以及視覺及空氣流通等多個技術評估，以支持油旺地區研究的建議。這些評估的結果顯示，項目 A1、A2、B 和 C 以及分區計劃大綱圖《註釋》的相關修訂在技術上可行，不會造成無法克服的問題**(R4 及 R5)**；
- (d) 根據《香港規劃標準與準則》的要求及相關決策局／部門的評估，除部分社會福利設施外，旺角規劃區現有及已規劃的主要政府、機構及社區設施的供應大致上足以應付已規劃人口的需求。政府一直採取多管齊下的方式，透過長、中及短期策略，物色合適用地或處所，以提供更多福利服務**(R5)**；以及
- (e) 油尖旺區現有及已規劃的鄰舍休憩用地和地區休憩用地供應將會出現過剩情況。一些主要的公眾休憩用地供應可從旺角規劃區步行前往。油旺地區研究提出的重建項目亦會提供機會為油旺地區闢設更多休憩空間，惠及當地社區**(R5)**。」

44. 城規會亦同意，分區計劃大綱草圖連同其《註釋》和已更新的《說明書》，適合根據《城市規劃條例》第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准。

議程項目4

[公開會議(只限簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/YL-LFS/443

擬在劃為「綠化地帶」的元朗流浮山沙江圍第 129 約地段第 2842 號餘段臨時露天存放建築材料(為期三年)
(城市規劃委員會文件第 10877 號)

[此議項以廣東話進行。]

簡介和提問部分

45. 由於會議超時，而且申請人無法出席下午舉行的會議，因此申請人要求延期考慮這個議項，委員表示同意，此議項將另訂日期審議。

[會議於下午一時休會午膳。]

[陳振光教授、侯智恒博士、倫婉霞博士、伍穎梅女士、張李佳蕙女士、馮英偉先生、蔡德昇先生和郭烈東先生此時離席。]

46. 會議於下午二時十分恢復進行。

47. 下列委員和秘書出席了下午的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
何珮玲女士

黃幸怡女士

余烽立先生

劉竟成先生

羅淑君女士

梁家永先生

伍灼宜教授

余偉業先生

何鉅業先生

呂守信先生

馬錦華先生

徐詠璇女士

黃傑龍先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)
項穎先生

民政事務總署總工程師(工程)
區英傑先生

環境保護署助理署長(區域評估)
曾世榮先生

地政總署署長
黎志華先生

規劃署署長
鍾文傑先生

港島區

議程項目5

[公開會議(只限簡介和提問部分)]

有關考慮《灣仔分區計劃大綱草圖編號 S/H5/30》的申述和意見
(城市規劃委員會文件第 10876 號)

[此議項以廣東話及英語進行。]

48. 秘書報告，《灣仔分區計劃大綱草圖編號 S/H5/30》(下稱「分區計劃大綱草圖」)的修訂項目 B、C、D1 至 D4、E1、E2 及 F 涉及把土地發展公司(土發公司)／市區重建局(下稱「市建局」)的已完成發展項目納入分區計劃大綱草圖內，而修訂項目 A1 則涉及第 12A 條申請編號 Y/H5/5(下稱「第 12A 條申請」)，而艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是擔任申請人顧問的其中一家公司。以下委員已就此議項申報利益：

- | | |
|---------------------------|---|
| 鍾文傑先生
(以規劃署署長
的身分) | — 為市建局董事會的非執行董事
及其委員會的委員； |
| 黎志華先生
(以地政總署署長
的身分) | — 為市建局董事會的非執行董事
及其委員會的委員； |
| 黃令衡先生
(副主席) | — 為市建局上訴委員團前副主
席； |
| 黃天祥博士 | — 目前與市建局和艾奕康公司有
業務往來； |
| 呂守信先生 | — 為市建局的前執行董事； |
| 余偉業先生 | — 為市區更新基金董事會董事，
也是「要有光」(社會地產)有
限公司董事及行政總裁，該公
司是市建局在上環多個住宅單 |

位的特許營運機構；

- 馮英偉先生 — 為市區更新基金董事會前董事；
- 羅淑君女士 — 為市區更新基金董事會前董事，亦為香港房屋協會（下稱「房協」）委員，房協目前與市建局曾就房屋發展問題進行商討。她的配偶在位於灣仔的律敦治醫院擔任名譽職銜；
- 劉竟成先生 — 為房協委員，房協目前與市建局就房屋發展問題進行商討；
- 黃傑龍先生 — 為房協委員和前僱員，房協目前與市建局就房屋發展問題進行商討；
- 馬錦華先生 — 為市建局土地、安置及補償委員會委員、市區更新基金董事會董事，以及房協監事會委員，房協目前與市建局就房屋發展問題進行商討；
- 郭烈東先生 — 其之前任職的機構曾接受市建局贊助；
- 何鉅業先生 — 目前與艾奕康公司有業務往來；
- 侯智恒博士 — 以往與艾奕康公司有業務往來；以及
- 伍穎梅女士 — 其公司在灣仔擁有一間辦公室。

49. 委員備悉，黃天祥博士因事未能出席會議，而黃令衡先生、馮英偉先生、郭烈東先生、侯智恒博士和伍穎梅女士則已離席。委員同意，由於修訂分區計劃大綱圖以反映土發公司／市建局已完成發展項目的建議是由規劃署提出，因此那些已申報涉及市建局利益的委員可留在席上。委員亦同意，由於羅淑君女士所涉利益間接，以及何鉅業先生沒有參與有關的第 12A 條申請，因此他們可留在席上。

簡介和提問部分

50. 主席表示已向申述人和提意見人發出通知，邀請他們出席聆聽會，但他們當中除已到席或表明會出席聆聽會的人士外，其他人士不是表示不會出席聆聽會，就是沒有回覆。由於城規會已給予申述人和提意見人合理通知，委員同意在這些人士缺席的情況下聆聽申述和意見。

51. 以下政府的代表、申述人、提意見人和他們的代表此時獲邀到席上：

政府代表

規劃署

周文康先生 — 港島規劃專員
曾翊婷女士 — 高級城市規劃師／港島

發展局文物保育專員辦事處

蔣志豪先生 — 文物保育專員
溫悅婷女士 — 助理秘書長(文物保育)
葉穎然女士 — 工程師(文物保育)

發展局古物古蹟辦事處(下稱「古蹟辦」)

盧秀麗女士 — 執行秘書(古物古蹟)
曾玉慈女士 — 館長(歷史建築)

申述人／提意見人和他們的代表

R 1 — Kennedy Road Protection Group

包顯輝先生 — 申述人的代表

R 2 / C 2 — Mary Mulvihill

Mary Mulvihill 女士 — 申述人 / 提意見人

C 1 — Yuba Company Limited

楊鑒賢先生]	
杜建宗先生]	
劉曉晴女士]	
黃凱棋女士]	提意見人的代表
陳彥彰先生]	
譚明輝先生]	
李月星先生]	

C 3 — Melanie Moore

葉美容女士 — 提意見人的代表

52. 主席歡迎各人到席。她繼而扼要解釋聆聽會的程序，並表示政府的代表會獲邀向委員簡介申述和意見的內容。申述人、提意見人和他們的代表其後會獲邀作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名申述人、提意見人或他們的代表將獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。在申述人、提意見人或他們的代表獲分配的時間完結前兩分鐘和完結的一刻，會有計時器提醒他們。當所有到席的申述人、提意見人和他們的代表完成口頭陳述後，便會進行答問部分。委員可直接向政府的代表或申述人、提意見人和他們的代表提問。答問部分結束後，主席會請政府的代表、申述人、提意見人和他們的代表離席。城規會會在他們離席後商議各項申述和意見，並於稍後把城規會的決定通知申述人和提意見人。

53. 主席請規劃署的代表向委員簡介申述和意見的內容。

54. 規劃署高級城市規劃師 / 港島曾翊婷女士借助投影片，向委員簡介申述和意見的內容，包括修訂分區計劃大綱圖的背景、申述人和提意見人所提出的理由 / 建議、規劃評估，以及規劃署對申述和意見的看法。有關詳情載於城規會文件第 10876 號(下稱「文件」)。

55. 主席繼而請申述人、提意見人和他們的代表闡述他們的申述 / 意見。

R 1 — Kennedy Road Protection Group

56. 包顯輝先生代表 Roger Emmerton 先生(R 1 的代表)作出陳述，要點如下：

- (a) R 1 在書面申述中提出的理由仍然有效；
- (b) 第 12 A 條申請的申請人承認，南固臺用地的通道連接(項目 A 1)是一個問題，而且申請人未能針對該問題提出解決方案。項目 A 1 用地只可經由行人通道前往，既迂迴又不方便。根據申請人在第 12 A 條申請書中所提交的建築圖則，擬議建築物看似是一間酒店，需要設有通道作上落客、運貨和棄置垃圾之用。項目 A 1 用地毗鄰陡峭的斜坡，山泥傾瀉風險很高。由於缺乏車輛通道，消防車或救護車無法前往該用地作緊急救援。他們質疑在沒有車輛通道前往該用地以及連接合和中心二期的行人通道尚未進行的情況下，為何該宗第 12 A 條申請仍獲同意。由於沒有車輛通道的緣故，不清楚如何在該用地進行建築工程；以及
- (c) 南固臺的地基平台(柱基)應納入為該用地的一部分，以作文物保育。根據《古物及古蹟條例》(第 53 章)，「任何人均不得在暫定古蹟或古蹟之上或之內挖掘，進行建築或其他工程，種植或砍伐樹木，或堆積泥土或垃圾。」有關工程會遮蓋南固臺的柱基，違反上述原則。

R 2 / C 2 — Mary Mulvihill

57. Mary Mulvihill 女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

項目 A 1

- (a) 她強烈反對項目 A 1，認為小組委員會在有多個問題尚未解決的情況下，便批准有關的第 12 A 條申請，實屬錯誤。有關問題包括：聖佛蘭士街極為陡

斜，以致行人通道有欠安全；沒有無障礙通道；棄置垃圾的安排；沒有提供上落客貨設施，對皇后大道東的交通造成負面影響；秀華坊的建築物高度限制被忽略；擬議的休憩用地並非真正的休憩用地；以及用地的日照及通風會被附近的大型酒店發展阻擋。委員在考慮該宗第 12A 條申請時提出的關注包括應關設一些社會福利設施、有需要改善空氣流通，以及應關設更多休憩用地等，但當局未予以回應。城規會應覆核小組委員會先前同意該宗第 12A 條申請的決定，並把南固臺用地改劃為原來的土地用途地帶；

- (b) 根據第 16 條規劃申請(根據現時「綜合發展區」地帶而提交並已獲小組委員會延期處理的申請)提出的方案，有關發展的體積比第 12A 條申請所提交的初步發展方案的體積更龐大。有關發展不設露台，貌似酒店，而且發展單位指明不會出售，因此無助滿足房屋需求；
- (c) 南固臺在第二次世界大戰香港日佔時期扮演了重要的角色。該幢建築物在文化和歷史方面與香港的歷史環環相扣，而且建於獨特的花崗石柱基之上，故值得保存。不過，該處的擋土牆正逐步被拆毀；
- (d) 發展商非但沒有幫助改善該區的行人通道，亦沒有在區內為市民提供休憩用地。該區的地區休憩用地嚴重不足，在較大的灣仔區，所提供的地區休憩用地位於海濱附近，遠離有關用地。鑑於區內有大量流動人口，須關設額外的休憩用地，供並非在該區居住的人士共用，而休憩用地供應亦須符合《香港 2030+》研究所建議的標準；

項目 A2

- (e) 項目 A2 所涵蓋的現有斜坡不會用作發展，故劃為先前的「休憩用地」地帶更為恰當；

項目 D 1

- (f) 重建項目(即尚翹峰和壹環)已經落成，而對舊灣仔街市所造成的破壞已無法逆轉；

項目 D 3

- (g) 她質疑忻怡閣的建築物高度限制為何會低於項目 D2 為尚翹峰制訂的建築物高度限制；

項目 E 1

- (h) 囍匯的休憩用地並非真正的休憩用地，不但設於隱蔽的地方，而且難以前往。政府應就日後重建發展項目內的休憩用地供應施加更嚴格的限制；

項目 E 2

- (i) 支持把廈門街休憩處改劃為「休憩用地」地帶，以反映公眾休憩用地的用途；

項目 F

- (j) 她強烈反對把項目 F 用地(建有二級歷史建築物和嘉薈軒)改劃為「住宅(甲類)」地帶，因為「住宅(甲類)」地帶訂明，可把歷史建築物重建至主水平基準上 160 米高的建築物。有關用地應改劃為「其他指定用途」註明保存歷史建築物地帶；以及

其他事宜

- (k) 衛蘭軒(即軒尼詩道 22 號)用地現時劃為「政府、機構或社區」地帶。由於該用地只有 20% 的總樓面面積是作政府、機構及社區用途，而且用地四周已建有多幢商業大廈，應改劃為「商業」地帶。否則，當局應就有關用地現有的旅館用途採取執行管制行動。此外，由於政府、機構及社區設施不足，倘衛蘭軒用地維持其「政府、機構或社區」地帶的

規劃，當局便須在該用地闢設諸如安老院舍、日間康復服務，以及住宿照顧服務等的設施。

C 3 — Melanie Moore

58. 葉美容女士借助一些照片作出陳述，要點如下：

- (a) 她是灣仔居民，在區內居住逾 60 年。她亦是灣仔區的文化導賞員；
- (b) 昔日的舊灣仔街市的平台頂層是一個休憩空間，設有兒童遊樂場。發展商曾承諾在舊灣仔街市用地的重建項目(即壹環)內重新闢設公眾休憩空間予公眾享用，但該公眾休憩空間現時被鎖起，不讓公眾進入。囍匯的公眾休憩空間亦被關上，公眾禁止入內。公眾未能使用及享用設於這些重建項目內的兩個公眾休憩空間。政府應確保設於私人發展項目內的公眾休憩空間是公眾可以前往使用的；
- (c) 一些照片顯示，南固臺的柱基被圍起，並正進行建築工程。假如南固臺的柱基被遮蓋，她質疑該幢一級歷史建築的文物價值可否被保存。南固臺的柱基不應被遮擋，以供公眾欣賞和研究。整個歷史構築物對文物保育方面的學術研究很重要，亦是區內的歷史標誌。對於公眾日後能否前往南固臺，亦成疑問；以及
- (d) 由於發展計劃經常作出修訂，第 12A 條申請人對保育南固臺的歷史價值的承諾可能會改變。例如：原先計劃作公眾休憩空間的地方現建議作會議中心、以盆栽植物代替補償種植的樹木，以及船街會收窄。

59. 由於政府的代表、申述人、提意見人及其代表陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可向政府的代表、申述人／提意見人或他們的代表提問，請其作出回答。與會者不應把答問部分視為出席者向城規會直接提問或有關各方互相盤問的場合。

前往南固臺用地的暢達性

60. 一些委員提出以下問題：

- (a) 沒有提供車輛通道連接南固臺用地的原因為何，以及第 12A 條申請人提出的道路連接安排為何；
- (b) 在沒有車輛通道連接南固臺用地的情況下，如何運送建築物料或收集垃圾；
- (c) 從消防安全的角度而言，不關設緊急車輛通道連接南固臺用地是否可以接受；
- (d) 留意到 R1 及 R2 均表示關注發展南固臺用地所帶來的交通影響，是否已進行交通影響評估；
- (e) 公眾如何利用將於合和中心二期提供的升降機前往南固臺用地；以及
- (f) 項目 A1 會否影響船街的闊度。

61. 港島規劃專員周文康先生借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 根據申請人在第 12A 條申請中所指，由於該用地、皇后大道東與堅尼地道之間的水平相差甚遠，因此難以關設任何車輛通道(包括緊急車輛通道)連接南固臺用地。雖然南固臺用地沒有任何車輛通道接達，但日後的居民或訪客可由皇后大道東經過適安街和聖佛蘭士街現有的行人網絡及位於船街的公眾休憩用地前往該處。此外，第 12A 條申請的申請人已建議在南固臺發展項目及合和中心二期發展項目中關設公共升降機，以作為連接堅尼地道與皇后大道東的行人通道及無障礙通道，以及關設一條橫跨船街的高架行人走廊，以連接其中一部通往合和中心二期發展項目公眾公園的公共升降機。由於地盤限制，運輸署署長在第 12A 條申請中原則上不反對該用地不關設內部交通設施。運輸署署長亦同意，

有關發展所產生的新增泊車及上落客貨需求可由附近(包括合和中心、胡忠大廈、利東街及興建中的合和中心二期)的現有交通設施處理；

- (b) 申請人在提交第 12A 條申請時沒有提供關於把建築材料運送至南固臺用地的方法。根據第 12A 條申請，擬議發展項目的管理員會於深夜／清晨時間收集住宅單位及店鋪的垃圾，並以手推車把垃圾棄置到位於星街的垃圾收集站，做法與秀華坊的住宅發展項目的垃圾收集情況相似；
- (c) 消防處處長原則上不反對第 12A 條申請(當中的初步發展方案沒有提出闢設緊急車輛通道的建議)，但申請人須設置消防裝置和滅火水源，而有關情況必須符合消防處的要求。消防處在收到正式提交的建築圖則後，便會制訂詳細的消防規定；
- (d) 申請人就第 12A 條申請提交了交通影響評估(於二零一九年進行)，但沒有就修訂分區計劃大綱圖進行新的交通影響評估。由於南固臺用地位於劃為「綜合發展區」地帶的範圍內，申請人必須呈交總綱發展藍圖，以供城規會核准。項目倡議人會進一步審視關於停車場、上落客貨設施及緊急車輛通道的事宜，並會進行交通影響評估以證明擬議行人及交通安排可以接受；
- (e) 根據已獲批准進行合和中心二期發展項目的規劃申請(編號 A/H5/408)，申請人會在堅尼地道、皇后大道東和船街闢設升降機連行人通道。因此，訪客可經合和中心二期發展項目到達南固臺用地。當局就該宗規劃申請施加的相關規劃許可附帶條件可確保申請人在堅尼地道、皇后大道東和船街闢設設計合適的行人通道(包括就升降機故障／維修制訂應對措施)，而有關情況必須符合運輸署署長及路政署署長的要求；以及
- (f) 船街的闊度不會受項目 A1 影響，而船街公園(合和中心二期發展項目的發展商正在興建中)日後將會交

還康樂及文化事務署(下稱「康文署」)負責維修保養及管理。

南固臺的保育

62. 一些委員提出以下問題：

- (a) 南固臺的柱基是否屬於形成南固臺歷史價值的特色之一；
- (b) 把柱基遮蓋，會否影響南固臺的歷史價值；以及
- (c) 若發展項目的住宅部分屬共有業權，會否把保育南固臺的責任(包括該幢歷史建築的維修保養和管理工作)轉嫁給日後的單位業主。

63. 文物保育專員蔣志豪先生借助一些投影片作出回應，要點如下：

- (a) 南固臺的主樓屬一級歷史建築，但下面以花崗石砌建的柱基／擋土牆並非坐落於評級界線範圍內，亦不是有待古物諮詢委員會進行評級的新項目。此外，南固臺前面的花園亦非一級歷史建築的一部分，但發展商建議把該花園，以至附屬大樓、涼亭、水池及花槽完整保留，做法值得欣賞。南固臺雖屬私人擁有，但發展商願意安排導賞團，讓公眾欣賞該幢歷史建築。第 12A 條申請中的初步建議切合南固臺的歷史價值，故獲得支持。假如其後涉及該「綜合發展區」地帶的第 16 條申請獲批准，申請人便須提交保育建議方案(包括讓公眾參觀南固臺的安排，以及如何盡量減低建築工程對該幢一級歷史建築造成的滋擾的建議)，待取得古蹟辦批准後，才可展開工程；
- (b) 根據在第 12A 條申請中所提交的資料，南固臺主樓前面面向皇后大道東的花園將予保留，並會連接至位於妙鏡台前址的擬議休憩用地，方便公眾前往南固臺參觀，此建議大致可以接受。另外，申請人須

提交保育建議方案，闡述改建工程進行期間，如何就南固臺在實體建築及外觀上的變化作出妥善管理，而有關情況必須符合古蹟辦的要求；以及

- (c) 關於保育、維修保養及管理該幢歷史建築的責任，應由業主承擔。

64. 主席表示，南固臺用地仍在規劃階段，發展商將按城規會的要求提交總綱發展藍圖及其他資料(包括說明由哪一方負責保育南固臺)，以供城規會及相關政府部門考慮。總綱發展藍圖獲批後，申請人亦須提出契約修訂申請。關於住宅部分會出售給個別業主還是由單一業權所擁有的詳情，屬發展商的商業決定。倘地契訂明發展商須負責保育文物建築，則其後的維修保養及管理責任一般亦應由發展商承擔，而非轉嫁給個別單位業主。地政總署署長黎志華先生補充說，地政總署會在契約修訂階段諮詢相關政府部門。保育南固臺的責任誰屬，將由發展商與政府進一步磋商並達成協議後才能決定；至於與用地相關的安排，則會在契約條件中適當地訂明。一般來說，就包含住宅及商業發展的綜合發展項目而言，如政府要求商業部分的業主保育及維修保養相關歷史建築，在有關地契中通常會訂明限制轉讓商業部分(但整體轉讓則不在此限)。

南固臺用地的建築物高度

65. 一名委員問及南固臺用地的建築物高度限制是如何訂定的。港島規劃專員周文康先生回應表示，主水平基準上 91 米的建築物高度限制，是根據第 12A 條申請的初步發展計劃所訂的建築物高度(主水平基準上 90.25 米)再調高至整數而得出的。

其他

66. 兩名委員提出以下問題：

- (a) 政府將如何監察申請人會在南固臺妥善闢設和管理擬議公眾休憩空間；以及
- (b) 衛蘭軒用地即使並非主要作政府、機構或社區用途，為何仍被劃為「政府、機構或社區」地帶。

67. 港島規劃專員周文康先生作出回應，要點如下：

- (a) 政府會按照發展局發出的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》，為日後設於南固臺的公眾休憩空間的設計和管理作出指引；
- (b) 衛蘭軒用地於一九九一年獲批給入伙紙作宿舍用途。根據當時的「政府、機構或社區」地帶的《註釋》，宿舍是「住宿機構」，屬第一欄用途，是經常准許的用途。因此沒有需要如 R2/C2 所建議改劃衛蘭軒用地的用途地帶；

68. 由於委員再無提問，主席表示答問部分已經完成。主席多謝政府部門的代表、申述人、提意見人和他們的代表出席會議。城規會將閉門商議有關的申述和意見，稍後會把決定通知申述人和提意見人。政府部門的代表、申述人、提意見人和他們的代表此時離席。

商議部分

69. 主席扼要重述，項目 A1 主要旨在落實小組委員會就一宗已獲同意的第 12A 條申請所作的決定。這宗申請涉及在南固臺用地進行住宅暨保育項目，而該用地已改劃為「綜合發展區」地帶，故須按規定以第 16 條申請的形式呈交總綱發展藍圖，以供城規會核准。因此，有關文物保育建議和連接該用地的道路／行人通道的詳情，會在呈交總綱發展藍圖的階段作進一步處理。項目 A2 是因應項目 A1 而作出的修訂，旨在修正私人地段的邊界。項目 B 至 F 的其他修訂涉及土發公司／市建局已完成的項目，所劃定的用途地帶和訂明的發展限制旨在反映落成後的情況。她接着請委員發表意見。

70. 委員普遍對項目 A1 表示支持或不表反對。兩名委員關注南固臺用地的公共通道和公眾休憩空間是否方便到達，以及如何確保連接合和中心二期與南固臺用地的公共行人通道入口日後會開放予公眾使用。一名委員與 C4 同樣對壹環及囍匯封閉前往公眾休憩空間的公眾通道表示關注，並表示相關政府部門應跟進有關問題。一名委員表示一些發展商可能利用設計措施來阻礙訪客進出及使用公眾休憩空間。就着委員對使用公共通

道和前往私人發展公眾休憩空間方面的關注，地政總署署長黎志華先生回應表示，當局有時會要求發展商在其私人發展項目內提供公共通道或公眾休憩空間。根據經驗，若公共通道位於發展項目的商業部分，發展商和商業部分的業主通常都願意闢設和保養公共通道，因為這樣做可能會吸引更多顧客人流。至於私人發展公眾休憩空間方面，要確保公眾可進出有關空間則較具難度。過去幾年，關於公眾被拒絕進入私人發展公眾休憩空間的投訴有所增加，而有關發展商或業主解釋指暫時關閉私人發展公眾休憩空間是防疫措施。主席表示，有別於過去就私人發展公眾休憩空間所採取的做法，目前在私人發展內的公眾休憩空間項目多數由發展商設計及建造，並須符合相關政府部門(例如康文署)的要求。如情況合適，落成後的公眾休憩空間會在相關政府部門的要求下交還政府保養和管理。

71. 一名委員指出，除了在發展項目落成後交還予政府的公眾通道外，即使在契約中施加相關規定，亦難以確保公眾會獲准使用有關通道。該名委員建議，政府可考慮透過與發展商所協定的其他機制，為公眾提供一條連接合和中心二期與南固臺用地的通道，或是規定發展商提供一條專用公眾通道，以便政府在一旦出現違規情況時即時執法。主席表示，發展商應在提交總綱發展藍圖的階段進一步研究通往南固臺用地的通道安排，當局會向發展商轉達委員的意見。一名委員表示，發展商亦應在提交總綱發展藍圖的階段進一步研究垃圾收集的安排。

72. 主席總結，委員普遍支持分區計劃大綱圖的修訂項目，以及同意不應順應反對申述而修訂分區計劃大綱圖，並同意文件所詳載的政府部門回應，以及政府部門代表在會議上所作出的陳述及答覆，已回應了有關申述和意見所提出的所有理由。

73. 經商議後，城市規劃委員會(下稱「城規會」)備悉表示支持的意見和 **R2(部分)**所提供的意見，以及決定不接納 R1 及 R2(部分)，並同意不應順應申述而修訂灣仔分區計劃大綱草圖，理由如下：

「項目 A1

- (a) 該宗獲同意的第 12A 條申請中所載的相關技術評估已確認有關發展對發展密度、交通、休憩用地的供

應和文物保育方面不會造成無法克服的影響。把有關用地由「休憩用地」地帶、「住宅(丙類)」地帶和「政府、機構或社區」地帶改劃為「綜合發展區」地帶，以實施適當的規劃管制，做法恰當(**R1**及**R2(部分)**)；

- (b) 如申請在指定為「綜合發展區」的土地範圍內進行發展，申請人必須擬備總綱發展藍圖及視覺、景觀、噪音及交通影響等的技術評估報告，以供所有相關的政府部門和城規會考慮(**R1**及**R2(部分)**)；

項目 A2

- (c) 把該塊狹長的斜坡由「休憩用地」地帶改劃為「政府、機構或社區」地帶，目的是反映涵蓋嘉諾撒聖方濟各學校／書院的私人地段的現有用途，即有關用地並非擬作休憩用地用途(**R2(部分)**)；以及

項目 F

- (d) 把有關用地劃為「住宅(甲類)」地帶，目的是反映現有的住宅發展附連商業用途。當局已透過契約施加適當的管制，以確保有關用地內的已獲評級建築物會獲妥善保養及維修，使之保持良好狀況(**R2(部分)**)。

74. 城規會亦同意，分區計劃大綱草圖連同其《註釋》和已更新的《說明書》，適合根據《城市規劃條例》第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准。

一般事項

議程項目 6

[公開會議]

有關中部水域人工島研究
(城市規劃委員會文件第 10879 號)

[此議項以廣東話進行。]

75. 秘書報告，「有關中部水域人工島研究」(下稱「人工島研究」)，由土木工程拓展署(下稱「土拓署」)與規劃署共同展開，並已委託奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)擔任顧問。以下委員已就此議項申報利益：

侯智恒博士 — 是人工島研究的城市林木和生物多樣性聚焦小組的成員，並正與土拓署進行合約研究項目；以及

余烽立先生 — 目前與奧雅納公司有業務往來。

76. 委員備悉，侯智恒博士已離席，另委員同意由於此議項是就人工島研究的初步建議作簡介，因此余烽立先生可留在席上。

77. 以下政府的代表及顧問(研究團隊)獲邀到席上：

規劃署

姜錦燕女士 — 規劃署副署長／全港
靳嘉燕女士 — 規劃署助理署長／全港
吳劍偉先生 — 總城市規劃師／規劃研究 2

土拓署

胡國源先生 — 可持續大嶼辦事處處長
葉偉民先生 — 可持續大嶼辦事處副處長(工務)
鄭雅思女士 — 總工程師／大嶼山 4

顧問

奧雅納公司

劉偉棠先生]]
施宏楚先生]]
朱嘉敏女士] 顧問
梁錦誠博士]]

香港環境資源管理顧問有限公司

方靜威先生]

78. 秘書報告，秘書處在會前收到兩封有關人工島研究的信。在二零二三年一月十八日收到由坪洲填海關注組提交的一封信，已於會前送交委員傳閱參考；而在二零二三年一月十九日晚上收到由守護大嶼聯盟提交的一封信，則已在會上呈閱，供委員參考。

[會後備註：秘書處在二零二三年一月二十日收到由聯合國環境署框架下的國際百萬森林計劃(包括十億樹木行動及地球植林計劃)香港區委員會就人工島研究提交的一封信，該信亦已於會後送交委員傳閱參考。]

79. 主席歡迎各人到席，並請研究團隊向委員簡介文件內容。

80. 規劃署副署長／全港姜錦燕女士在開始介紹時表示，簡介將會涵蓋人工島研究在四方面的初步建議，即填海範圍、概括土地用途、策略性運輸基建及可能融資選項。交椅洲人工島可提供約 1 000 公頃土地，應對香港中長期的部分用地需求。該 1 000 公頃當中約 300 公頃的填海土地為未來 10 年全港 3 280 公頃可供發展土地的其中一個供應來源。該 300 公頃土地大部分將作住宅用途、闢設公用設施和發展新的第三個核心商業區，以進一步提升香港的經濟競爭力。為使新發展區更宜居，休憩用地和政府、機構及社區設施將增至每人 3.5 平方米，與《香港 2030+》所提出的建議一致，以支援已規劃的生活社區。有關的策略性基建將改善本港整體的運輸網絡。此外，交椅洲人工島亦能提供調遷空間，支援港島和九龍舊區重建。

81. 土拓署總工程師／大嶼山 4 鄭雅思女士和規劃署總城市規劃師／規劃研究 2 吳劍偉先生借助投影片，按城市規劃委員會文件第 10879 號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介規劃目標的背景、六個亮點，以及交椅洲人工島四方面的初步建議。

82. 土拓署和規劃署的代表講解完畢，主席繼而請委員提問和發表意見。

83. 委員表示欣賞研究團隊所付出的努力，並普遍支持規劃交椅洲人工島所採納的方向及原則。

84. 一些委員提出以下問題：

填海範圍

- (a) 有什麼理據支持 1 000 公頃的填海範圍；
- (b) 餘下 700 公頃的填海土地會否進行發展；填海區會否連接至附近的島嶼，例如把 B 島與坪洲或周公島連接起來；

土地用途／設計概念

- (c) 藍綠走廊的設計概念是什麼；
- (d) 15 分鐘生活圈的設計概念是什麼；
- (e) 如何可達到「前瞻創新」的規劃目標；

房屋

- (f) 50 至 55 萬人口的發展規模是如何釐定的；
- (g) 據悉人工島研究所採用的公私營房屋比例為 70:30，該比例能否更具彈性，以促進第三個核心商業區的發展，理由是第三個核心商業區或可提供

高端工作的就業機會，吸引更多人在私營房屋居住；

第三個核心商業區

- (h) 要發展第三個核心商業區，把 10% 的填海土地(即約 100 公頃)用作經濟發展，是否足夠；
- (i) 在交椅洲人工島規劃第三個核心商業區，有何理由，以及有什麼關鍵因素及吸引力可鼓勵商界在第三個核心商業區建立業務；

可持續發展／碳中和問題

- (j) 交椅洲人工島如何達致碳中和，以及如何評估這方面的效益；
- (k) 既然三個島嶼均是填海而成，能否預先規劃地底設施，並在填海階段落實建造工程，以盡量減少挖土工序，節省填土物料；
- (l) 廢物管理及循環再造方案的詳情是什麼；

交通運輸

- (m) 擬議港島西至洪水橋鐵路連接 A 島與 C 島的路段為何呈彎曲形狀；
- (n) 首批居民於二零三三年入伙時，當局能否提供道路網絡及基本生活設施；
- (o) 除了鐵路和連接道路外，會否採用其他運輸模式連接交椅洲人工島；

其他

- (p) 據悉按二零一八年的價格計算，工程造價粗略推算為 5,000 億元。該造價是否最新的造價，以及近期

樓市及地價回落，有關發展項目在財政上是否仍然可行；以及

- (q) 研究團隊有否參考其他同類填海計劃，以及如何可以打造一個全世界眼中的宜居社區。

85. 規劃署副署長／全港姜錦燕女士、土拓署可持續大嶼辦事處處長胡國源先生、土拓署可持續大嶼辦事處副處長(工務)葉偉民先生及顧問施宏楚先生作出回應，要點如下：

填海範圍

- (a) 根據於二零二一年公布的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱「《香港 2030+》」)的概念性空間框架建議，交椅洲人工島位處維港都會區延伸部分，位置優越，可提供約 1 000 公頃土地，應對香港中長期的部分用地需求。該項目亦是土地供應專責小組在舉行大型公眾參與活動後於二零一八年所建議的土地供應選項之一。除了用作房屋用地外，填海後的土地亦能應付其他社會需求，例如經濟用途、運輸基礎建設和社會設施(包括為應付人口老化的設施)等。交椅洲人工島亦將為香港發展擴容擴量，使本港能把握國家「十四五」規劃和粵港澳大灣區發展所帶來日益增多的機遇，積極提升香港作為金融、商業和貿易中心的競爭力；
- (b) 目前的建議是為交椅洲人工島填海開拓 1 000 公頃土地。現屆政府任期內，並沒有計劃就餘下 700 公頃土地於喜靈洲附近展開規劃及工程研究。另外，顧及到各項環境因素，當局並無計劃把 B 島與交椅洲、小交椅洲及周公島連接起來。當局歡迎公眾就應否興建來往坪洲的陸路連接一事提出意見，而人工島研究會在下一階段規劃交椅洲人工島的區內道路網時，考慮是否興建上述陸路連接，當中的考慮因素會包括交通需求、環境影響及成本效益等；

土地用途／設計概念

- (c) 人工島會有一套完善的藍綠網絡，包括各個生活社區之間的藍綠走廊和不同大小的休憩用地，為人工島上居住及工作的市民提供各類休閒、康樂和運動機會。該網絡亦包括一條約 200 米寬(即與城門河的寬度相若)的「Y 形」水道，將三島分隔。該水道能保持水流適度流動，有效應對填海對水質和生態造成的影響。這條水道的線向將會配合盛行風向，有助減低城市熱島效應。沿水道將闢設海濱長廊，供市民享用。當局會為人工島設計生態海岸線，以促進生物多樣性；
- (d) 以 15 分鐘生活圈概念規劃的生活社區包含兩個設計元素。第一個元素是在每個社區的中心闢設一個環保集體運輸系統車站，讓居民能在 15 分鐘內往還於居所與該車站之間。第二個元素是居民能在 15 分鐘內以步行或騎單車的方式從居所到達他們獲取日常生活所需的地方；
- (e) 「前瞻創新」的規劃目標可分為三個範疇：(i)可持續規劃及城市設計，包括按盛行風布置樓宇坐向，促進城市林務等；(ii)綜合智慧、環保及具抗禦力基建系統，例如採用可持續的城市排水系統來改善排水管理和加強對海平面上升及極端天氣的抗禦力，以先進的廚餘與污泥共厭氧消化設施將廢物化為能源等；以及(iii)智慧出行，包括提供電動車及其他新能源汽車(例如氫能車)的支援設施，以及使用自動駕駛車輛和車聯網技術。研究團隊亦會探討能否透過創新的方法，即同步進行地下空間的建造工程和填海工程，藉以減少填料用量；

房屋

- (f) 把規劃人口定為 50 萬至 55 萬人，是考慮了多項因素，包括宜居程度、智慧、環保及具抗禦力的城市策略和交通容量。應留意的是，提供綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施(包括可持續的城市排水系

統、區域供冷系統，以及廚餘與污泥共厭氧消化設施)亦需要土地。為提升宜居程度，當局已參考《香港 2030+》的有關建議，即增加單位平均面積一至兩成，並將休憩用地及社區設施用地的比例增至每人不少於 3.5 平方米。當局普遍建議生活社區最高的住用地積比率為 6.5 倍。在面積為 1 000 公頃的可供發展土地上，規劃人口密度將會是每平方公里 50 000 至 55 000 人，這大致上與沙田／馬鞍山新市鎮和將軍澳新市鎮的人口密度相若；

- (g) 公私營房屋 70:30 的比例，是根據《長遠房屋策略》目前的房屋供應目標制訂的。由於有關發展需時超過 20 多年，當局可視乎隨時間不斷轉變的社會需要而檢視房屋組合；

第三個核心商業區

- (h) 第三個核心商業區面積為 100 公頃，可容納約 400 萬平方米的商業總樓面面積(相等於中環商業總樓面面積大約 80%)。當局會密切監察及檢討發展的進度。除了第三個核心商業區外，約 100 萬平方米的商業總樓面面積將分布於七個生活社區；
- (i) 交椅洲人工島位於策略位置，距離港島西僅約 4 公里，距離中環僅約 10 公里。第三個核心商業區會有妥善交通網絡連接。已規劃的主幹道會連接至欣澳，以及接駁至規劃中的十一號幹線和青衣至大嶼山連接路。鐵路會連接至欣澳及屯門東，並進一步伸延至洪水橋，接駁至規劃中的港深西部鐵路(洪水橋至前海)。香港的未來經濟發展已妥為考慮國家「十四五」規劃、大灣區建設和「一帶一路」倡議，以支持確立香港「八大中心」定位，例如國際金融中心、國際創新科技中心、中外文化藝術交流中心、國際貿易中心，以及亞太區國際法律及解決爭議服務中心。第三個核心商業區會對全球投資者具吸引力，尤其是有助提升香港作為國際金融及貿易中心以及國際法律服務中心的地位。

可持續發展／碳中和問題

- (j) 《香港氣候行動藍圖 2030+》概述了四大減碳策略，分別是淨零發電、節能綠建、綠色運輸、全民減廢。遵照上述四項策略，研究團隊從規劃與城市設計、基建系統和智慧出行三方面制訂相應的減碳措施，以求在交椅洲人工島達成碳中和。有關的減碳措施包括按盛行風向布置樓宇坐向，推動綠色建築和城市林務，採用 15 分鐘生活圈概念以鼓勵居民用步行或騎單車這些健康方式出行，為電動車及其他新能源車提供配套設施，應用建築信息模擬技術和「組裝合成」建築方法以減少建築廢料等。在交椅洲人工島規劃階段，當局會對不同土地用途／規劃方案進行碳評估。受惠於全港性減碳策略的落實及在島上推行相應措施，研究團隊有信心在交椅洲人工島全面完成發展的時候，能夠達致碳中和的目標。研究團隊在整個研究過程中，會密切監察碳排放數據，並檢討建議的減碳措施；
- (k) 研究團隊會進一步探討在填海階段興建地下設施的機會，包括參考香港國際機場三跑道系統填海項目和東涌東填海工程所應用的方法和技術，以求減少填料和建築廢料；
- (l) 措施包括提供回收設施支援回收再造業，以推動循環經濟；把回收物品加工處理成為可用產品，以強化回收再用的網絡；改善廢物管理過程，例如源頭分類；以及預留土地用於處理和加工廢物，從而達致《香港資源循環藍圖 2035》所倡導的長遠目標「零廢堆填」；

交通運輸

- (m) 考慮到興建接駁鐵路的技術要求，以及交椅洲的生態狀況，當局建議港島西至洪水橋鐵路採用弧形走線，連接分別位於 A 島和 C 島的鐵路站；

- (n) 政府是採用「基建先行」的方式來規劃新發展區(包括交椅洲人工島)。當局將會把道路網、必需的基建配套和其他社區設施先建設好，以配合首批人口於二零三三年遷入。鐵路則可望於首批人口遷入後數年分期落成；
- (o) 除了闢建道路和鐵路外，當局亦計劃提供渡輪服務，連接交椅洲人工島與香港其他島嶼／地方；

其他

- (p) 先前計算的 5 000 億元造價是按二零一八年九月的價格釐定的。二零二二年第二季的總造價粗略估算約為 5 800 億元。總造價當中 30%用於填海工程，20%用於興建人工島上的基建設施，另外 50%用於建造策略性運輸基建。研究團隊會於二零二四年初為該項目的詳細設計和土地勘測申請撥款，並計劃於二零二五年為填海工程申請撥款。由於整項發展是具經濟利益的長遠投資，因此無須單靠公共開支來推動該項目。除了由基本工程儲備基金撥款外，亦可研究其他融資方案，例如發行債券，採用公私營機構合作，包括以興建－經營－轉交模式興建主要道路，以及以鐵路加物業發展模式興建鐵路。待交椅洲人工島全面發展後，與之相關的經濟活動每年可帶來約 2 000 億元(按二零二一年價格計算)的增加值，佔本地生產總值約 7%。此外，有關公營房屋及策略性運輸基建亦可為社會和經濟帶來效益；以及
- (q) 交椅洲人工島發展項目參考了海外和國內(包括新加坡濱海灣、日本東京的台場、丹麥哥本哈根港口及中國深圳前海)填海工程項目的做法。

86. 一些委員就人工島研究提出以下意見：

- (a) 政府應採取積極方法(包括提供更佳設計)，吸引目標居民／企業在交椅洲人工島居住及創業；

- (b) 為促進第三個商業核心區的發展，應容許靈活調整公私營房屋組合。此外，除興建公共租住房屋及資助出售房屋外，亦應探討興建新種類的公營房屋；
- (c) 交椅洲人工島的規劃及設計可更具創意，容許靈活分割土地進行分期發展；以及
- (d) 鼓勵研究團隊進一步探討納入前瞻創新的元素／設計，使交椅洲人工島成為世界先驅。

[呂守信先生在答問部分進行期間離席，而余偉業先生此時離席。]

87. 主席為討論作總結，並就交椅洲人工島的重要性作出補充。發展局在二零二二年十月宣布，未來十年「熟地」供應約 3 300 公頃，當中約 1 300 公頃的土地會來自北部都會區的新發展區，而 300 公頃的土地會來自交椅洲人工島。此外，根據《香港 2030+》的最終建議，交椅洲人工島將會是其中一個供地項目，用以填補預計二零四八年將欠缺的大約 3 000 公頃土地，這項目同時亦可創造容量，讓我們可以綽綽有餘地應對政府統計處先前估算的全港人口所需。建立土地儲備可應付意料之外的情況，因此十分重要。發展土地儲備亦可創造改善居住空間的契機，以及應對難以預料的社會和經濟需要。她繼而多謝委員發表意見，並表示研究團隊將根據在公眾參與活動中收集所得的意見，進一步擬訂初步建議。她亦感謝研究團隊出席會議，向委員簡介人工島研究並解答委員的提問。他們於此時離席。

議程項目 7

其他事項

[公開會議]

88. 餘無別事，會議於下午五時二十五分結束。