

二零二五年六月二十七日舉行的城市規劃委員會
第 1338 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
何珮玲女士

廖凌康先生 副主席

黃幸怡女士

劉竟成先生

梁家永先生

余偉業先生

陳振光教授

何鉅業先生

呂守信先生

馬錦華先生

徐詠璇教授

陳遠秀女士

鄭楚明博士

鍾錦華先生

葉頌文博士

葉文祺先生

潘樂祺先生

鄧寶善教授

葉少明先生

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)
周振邦先生

環境保護署助理署長(環境評估)
譚卓偉先生

地政總署副署長／一般事務
蔡幗珍女士

規劃署署長
葉子季先生

規劃署副署長／地區
譚燕萍女士

秘書

因事缺席

蔡德昇先生

黃煥忠教授

倫婉霞博士

黃傑龍教授

黃煜新先生

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

馮志慧女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會

李佳足女士(上午)

林芬佑女士(下午)

議程項目1

[公開會議]

通過二零二五年六月十三日第 1337 次會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

1. 秘書處稍後會把二零二五年六月十三日第 1337 次會議記錄草擬本送交委員。如委員沒有提出修訂建議，該會議記錄將獲得通過。

[會後補註：秘書處於二零二五年七月十日把會議記錄送交委員。會議記錄無須修訂，於二零二五年七月十一日獲得通過。]

議程項目2

[公開會議(議項(ii)除外)]

續議事項

[此議項以廣東話進行。]

(i) 發還分區計劃大綱核准圖

2. 秘書報告，發展局局長於二零二五年六月十日根據《城市規劃條例》第 12(1A)(a)(ii)條，把《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》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二零二五年六月二十日在憲報公布。

(ii) [機密項目][閉門會議]

3. 此議項以機密文件形式記錄。

延期個案

第 17 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

簡介和提問部分

4. 城市規劃委員會(下稱「城規會」)備悉，有一宗覆核申請個案要求城規會延期作出考慮。這項延期要求的詳情載於附件。

商議部分

5. 經商議後，城規會決定按文件所建議，應申請人的要求，延期就這宗覆核申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。

港島區

議程項目3

[公開會議(限於簡介及提問部分)]

覆核申請編號 A/H10/97

提交發展藍圖並擬略為放寬劃為「住宅(丙類)7」地帶的
香港薄扶林薄扶林道 131 號心光盲人院暨學校的建築物高度限制，
以作准許的「分層住宅」用途
(城市規劃委員會文件第 11008 號)

[此議項以廣東話及英語進行。]

6. 秘書報告，申請地點位於薄扶林，而會德豐地產(香港)有限公司(下稱「會德豐公司」)是申請人的顧問。以下委員已就此議項申報利益：

廖凌康先生 — 與配偶在薄扶林共同擁有物業；
(副主席)

黃煥忠教授] 有近親在薄扶林居住；
徐詠璇教授]

呂守信先生 — 與配偶在薄扶林共同擁有一個物業；其配偶在薄扶林擁有一個車位；其本人與配偶同時出任董事的公司在薄扶林擁有多個物業及車位；以及

葉文祺先生 — 為團結香港基金副總裁兼公共政策研究院聯席主管，而該基金會曾接受會德豐公司的捐款。

7. 委員備悉，黃煥忠教授因事未能出席會議。由於廖凌康先生與配偶共同擁有的物業，呂守信先生、其配偶和其公司所擁有／共同擁有的物業，以及徐詠璇教授親戚的居所並非直接望向申請地點，而葉文祺先生並沒有參與涉及此議項並由會德豐公司資助的項目，因此委員同意他們均可留在席上。

簡介和提問部分

8. 下列規劃署代表及申請人代表此時獲邀到席上：

規劃署

張嘉琪女士	—	港島規劃專員
黃少薇女士	—	高級城市規劃師／港島
陳智恒先生	—	城市規劃師／港島

申請人的代表

領賢規劃顧問有限公司

Ian Brownlee 先生

袁晰翹女士

Ozzo Technology (HK) Limited

張麗容女士

胡智傑先生

會德豐地產(香港)有限公司

謝嘉銘先生

9. 主席歡迎各人出席會議，並解釋覆核聆聽會的程序。她表示，在二零二五年五月三十日的城市規劃委員會(下稱「城規會」)會議上，城規會同意把第 12A 條及第 17 條申請的申請人的陳述時限定為 15 分鐘。這宗覆核申請的申請人的代表要求給予額外 10 分鐘陳述時間，以多加解釋所涉事宜；主席同意有關要求，申請人的代表將獲分配合共 25 分鐘時間作出陳述。主席接着請規劃署的代表向委員簡介這宗覆核申請。

10. 規劃署城市規劃師／港島陳智恒先生借助投影片，按城規會文件第 11008 號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括申請地點及周邊地區、申請人的建議及理據、城規會轄下的都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)就這宗申請所作的考慮、政府部門和公眾的意見，以及規劃考慮因素及評估。由於自小組委員會考慮有關第 16 條申請以來，規劃情況並無重大改變，因此規劃署維持先前的意見，不支持這宗申請。

11. 主席繼而請申請人的代表闡述這宗覆核申請。

12. 申請人的代表 **Ian Brownlee** 先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 關於用地位置及現狀，申請地點由於形狀狹長，因此有相當局限。薄扶林道是高架公路構築物(H123)，在申請用地的東北面邊陲。薄扶林道與申請地點有地勢差異，申請地點位於用地水平較薄扶林道低的地方。在申請地點內進行發展受到多項實地限制及挑戰，包括在申請地點為高架公路構築物及下方的斜坡闢設供維修用的行人道；
- (b) 有關第 16 條申請涉及提交發展藍圖，以及擬把建築物高度限制由主水平基準上 151 米略為放寬至主水平基準上 164 米，以作准許的「分層住宅」用途。雖然申請人曾在修訂分區計劃大綱圖的階段要求在薄扶林分區計劃大綱圖的「住宅(丙類)7」地帶的《註釋》及《說明書》中刪除提交發展藍圖的規定，而該要求不獲接納，但申請人已履行就第 16 條申請提交發展藍圖的規定。申請略為放寬擬議發展的建築物高度限制，是基於各項技術要求及改善擬議發展的設計及可持續發展的需要。擬議發展符合分區計劃大綱圖准許的地積比率／總樓面面積；
- (c) 關於第 16 條申請被拒絕的理由(a)項(即申請人未能證明發展藍圖所示的擬議發展不會對薄扶林道造成負面的交通影響)，申請人已在第 16 條申請階段提交交通影響評估。交通影響評估的結果顯示，擬議發展不會對周邊的道路網(包括薄扶林道)造成負面的交通影響。運輸署不反對該份評估。此外，「不會對薄扶林道造成負面的交通影響」一語過於籠統，並無提及有關第 16 條申請是因為巴士停車處的闢設／設計問題而被拒絕；
- (d) 在第 16 條申請中，申請人建議在薄扶林道為擬議發展闢設新的車輛進出口通道。為了讓上述擬議車

輛出入通道與現時薄扶林道及通往心光恩望學校的私人通道的交界處之間有足夠的視線距離，申請人建議把現有的行車線內巴士站向北遷移，並以兩米闊的巴士停車處取代。申請人一直與運輸署及路政署就擬議巴士停車處的設計和可行性聯絡；

- (e) 根據分區計劃大綱圖的《說明書》，就「住宅(丙類)7」用地而言，「任何新發展或現有建築物的重建，都必須向城規會提交一份發展藍圖以供核准，以回應環境方面的關注。所提交的發展藍圖須列明擬議土地用途，以及所有建築物的外形和布局，並提供相關技術評估，以確保妥善回應在空氣質素、交通噪音及排污方面的問題」。鑑於申請地點的土地契約沒受任何限制，施加提交發展藍圖的規定旨在釋除環境保護署署長(下稱「環保署署長」)對於申請地點日後的住宅發展可能受到／造成交通噪音、空氣質素及排污方面影響的疑慮。申請人已在第 16 條申請階段提交發展藍圖連環境評估和排污影響評估，環保署署長原則上不反對有關申請；
- (f) 在所提交的發展藍圖中，交通影響並未被列為需要考慮的事項。如前所述，申請人已在第 16 條申請階段進行交通影響評估，結果顯示擬議發展不會對周邊的道路網(包括薄扶林道)造成負面的交通影響；
- (g) 在第 12A 條申請階段，運輸署署長要求在毗鄰擬議住宅發展的薄扶林道闢設 3.3 米闊的標準巴士停車處，以改善目前的交通情況。運輸署署長備悉「申請人會在詳細設計階段進一步研究闢設巴士停車處的可行性，從交通工程的角度而言，他不反對該宗申請」。這表示運輸署署長在第 12A 條申請階段，已接納闢設巴士停車處一事須視乎在詳細設計階段作進一步的可行性研究而定；
- (h) 已在第 16 條申請階段進行可行性研究。可行性研究確定如應運輸署要求闢設 3.3 米闊的標準巴士

停車處會有限制。要改建和擴建現有公路構築物(H123)，而不造成額外負荷，在技術上並不可行。就此，路政署表示「擬議道路工程的設計不應對現有公路構築物(H123)造成額外負荷」。此外，擬議道路工程對上述公路構築物下方現有斜坡(編號 11SW-C/C87)的土力穩定影響亦成疑。另外，公路構築物(H123)的任何改建或擴建，均須就在申請地點為高架公路構築物及下方的斜坡闢設的現有供維修用的行人道增設額外支柱和基腳。路政署指出，通往公路構築物和斜坡的現有 2.5 米闊供維修用的行人道應盡量予以保留。否則，須重新調整供維修用的行人道的走線。然而，申請地點面積小而且不規則，空間有限，無法為供維修用的行人道提供另一走線，以容納額外支柱和基腳，同時又符合其他技術要求，並達到准許發展密度；

- (i) 根據文件附件 H，路政署就任何擬議道路工程提出多項建議的指引性質的條款(即第(b)(i)至(b)(xiii)段)。該等指引性質的條款對任何擬議道路工程作出嚴格規定，例如，擬議道路工程的設計不得對現有公路構築物(H123)造成額外負荷；以及
- (j) 鑑於運輸署要求在薄扶林道維持足夠闊度，以容納 3.3 米闊的巴士停車處和 2.5 米闊的公眾行人路，這樣便須使用申請人的部分私人地段，因而引起與公眾行人路和巴士停車處的土地擁有權、日後的管理和維修保養責任有關的問題。運輸署及路政署並無確認承擔有關管理和維修保養責任，而有關公共設施(即公眾行人路和巴士停車處)的管理和維修保養責任不應由未來私人擁有人承擔。申請人無法承諾在私人地段內闢設公共設施，而有關公共設施應在政府土地上闢設。運輸署／路政署曾提及，他們並無任何經費可用於闢設巴士停車處。

13. 申請人的代表張麗容女士借助投影片就交通方面作出陳述，要點如下：

- (a) 根據第 12A 條和第 16 條申請計劃，擬議發展的整體總樓面面積並無改變，因此，在第 12A 條申請階段和第 16 條申請階段所進行的交通影響評估的結果相若。由於單位數量增加而平均單位面積減少，增加約 10 架車所致輕微增加的交通流量，實屬微不足道。上述兩項交通影響評估的結論是，擬議發展不會對周邊的道路網造成負面的交通影響；
- (b) 申請人在第 12A 條和第 16 條申請階段提出遷移行車線內巴士站的建議，足以應付區內居民的交通需要。目前，在現有巴士站上下車的巴士乘客大多是心光盲人院暨學校(下稱「心光學校」)的職員／訪客，而大多數有特殊需要的學生都是乘搭校車上學。心光學校搬遷後，行人和停靠的巴士數目將大幅減少。一如第 12A 條申請計劃下進行的交通影響評估顯示，在繁忙時段(即上課前／下課後的時段)，停靠的巴士數目將由目前的每小時 28 架減至日後的每小時 5 至 10 架，而行人數目則會由目前的每小時 143 人減至日後的每小時 24 人，即每兩至三分鐘才會有一名行人行經行人路。行人路的服務水平可全日維持在甲級水平；
- (c) 運輸署不反對申請人在第 12A 條申請階段提出有關遷移現有的行車線內巴士站的建議，並同意闢設巴士停車處，惟須進行進一步可行性研究。運輸署備悉「申請人會在詳細設計階段進一步研究闢設巴士停車處的可行性」。申請人一如在第 12A 條申請階段所承諾，已在第 16 條申請階段進行可行性研究；
- (d) 正如 Ian Brownlee 先生就闢設 3.3 米闊巴士停車處的限制所提及，申請人在第 16 條申請中建議把現有行車線內的巴士站向北遷移，並以在政府土地上兩米闊的巴士停車處連 1.3 米闊的公眾行人路取代(即方案一)。此建議可把薄扶林道的闊度盡量縮減

至 13.5 米的標準要求。方案一是徹底進行可行性研究的結果，發現是可行的。另外兩個技術上可行的方案(方案二及三)類似在第 12A 條申請階段建議的方案，已在第 17 條覆核申請中提交。方案二是把現有的行車線內巴士站向北遷移，並維持公共行人路的現有闊度，當中沒有建議闢設巴士停車處或擴闊行人路。方案三則是把現有的行車線內巴士站向北遷移，並透過收窄薄扶林道，把公共行人路擴闊至 2.5 米，當中沒有建議闢設巴士停車處，因為闢設巴士停車處只是因應運輸署的要求而探討，而非因應擬議發展的需要而闢設；以及

- (e) 申請人曾檢討在薄扶林道對面闢設巴士停車處並擴闊行人路的可行性，但發現並不可行，當中需要解決 Ian Brownlee 先生提及在私人地段闢設公共設施的管理和維修保養問題。申請人在現有巴士站南面毗鄰的「住宅(丙類)6」用地的政府土地上物色到另一個可替代的巴士停車處位置，以供運輸署／路政署考慮。

14. 申請人的代表 Ian Brownlee 先生借助投影片繼續作出陳述，要點如下：

- (a) 關於第 16 條申請被拒絕的理由(b)項，即申請人未能證明有足夠的規劃及設計優點以支持擬議略為放寬建築物高度限制，分區計劃大綱圖有關「住宅(丙類)7」地帶的《註釋》中訂明，城規會如接獲申請，可按個別發展或重建計劃的情況，考慮略為放寬建築物高度限制。此外，分區計劃大綱圖的《說明書》第 7.4.4 段亦訂明，此項略為放寬規限的條文，目的是容許城規會考慮一些並非完全符合所訂規限，但在建築物布局及設計上符合規劃目標的發展建議。當局的目的，是鼓勵發展採用新穎設計，包括適當運用個別地點的特色及無須使用高蹺式支撐，或能協助保護重要的特殊天然景物或豐茂植物。關於這方面，他認為略為放寬建築物高度限制的建議可達到上述目的，並會在以下各點作進一步闡釋；

- (b) 建議略為放寬建築物高度限制的其中一個主要原因，是需要在公路構築物(H123)毗鄰闢設一條 2.5 米闊供維修用的行人道。這是路政署在第 16 條申請階段提出的額外要求。該條 2.5 米闊供維修用的行人道屬不可建築範圍，而此項要求限制了在面積細小、形狀不規則且狹長的用地內的可發展面積。考慮到所需的緊急車輛通道、車輛通道、泊車位、綠化環境、建築物後移範圍(即從薄扶林道路旁後移 20 米以符合空氣質素及噪音標準的要求)及建築物間距須符合相關技術要求，因此，第 12A 條申請計劃下所建議的住宅大廈布局需要修改；
- (c) 建議增加的建築物高度僅為 13 米。主水平基準上 164 米的擬議建築物高度與周邊發展互相協調，並可保持現有向海邊逐漸遞降的梯級式建築物高度輪廓。周邊地區一般建有較高的建築物。主水平基準上 164 米的擬議建築物高度與毗鄰「政府、機構或社區(1)」用地主水平基準上 164 米的建築物高度限制一致，該幅用地已預留作香港大學(下稱「港大」)李嘉誠醫學院的擬建學術大樓。因此，放寬建築物高度限制的幅度實屬恰當；
- (d) 根據小組委員會文件，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境認為，申請地點的東面由中層住宅發展項目及道路所包圍，而西面則有草木茂密的斜坡，擬議發展與周邊的景觀格局並非不相協調。根據小組委員會二零二四年八月十六日的會議記錄，規劃署港島規劃專員提到，擬議發展的建築物高度限制略為放寬至主水平基準上 164 米，與周邊發展並非不相協調。上述各點顯示，建議把建築物高度限制由主水平基準上 151 米略為放寬至主水平基準上 164 米，與周邊環境互相協調；
- (e) 第 12A 條及第 16 條計劃已進行視覺影響評估，根據評估的結果，擬議發展在視覺上與目前及日後的市區環境相協調，而擬議發展造成的視覺影響與薄扶林道對面的發展類近；

- (f) 分區計劃大綱圖的《註釋》及《說明書》並無規定放寬建築物高度限制必須附帶對公眾有利的規劃及設計優點。儘管如此，略為放寬建築物高度的建議有助推動較佳的城市設計及更符合可持續原則的發展，改善空氣流通情況，提升視覺質素及增加日光滲透，改善可持續性，減少對社區的環境影響，提供更佳的內部居住質素，以及從薄扶林道向後移 20 米能改善空氣質素；
- (g) 樓宇數目已由第 12A 條計劃中的五幢減至第 16 條計劃中的四幢，這樣便可在第 T3 座與第 T4 座之間騰出約 8 米闊的樓宇間距。《可持續建築設計指引》訂明低層部分透風度的最低要求為 20%，而有關樓宇間隙／間距的擬議措施則可提供更高的透風度；
- (h) 略為放寬建築物高度限制的建議容許地盤平整水平上升，可減少挖掘量及建築廢料量、縮短地盤平整工程的施工時間，以及減輕附近一帶承受的噪音滋擾及空氣污染；
- (i) 根據屋宇署、地政總署及規劃署共同發出的聯合作業備考第五號《發展管制參數建築物高度限制》（下稱「聯合作業備考第五號」），建議的層與層之間的高度為 3.5 米，屬於可以接受的住宅單位高度。這項設計優點可改善日後居民的室內生活空間、營造更健康、更安全和更節能的內部居住環境。此舉有助降低疾病傳播風險，以及提高應對氣候變化的能力，對冠狀病毒病疫情之後的生活非常重要；
- (j) 公共空間獲得改善亦是另一項規劃及設計優點。目前在薄扶林道只有混凝土牆，建築物正面並無樹木，與此現況相比，擬議發展由於從薄扶林道向後移，會提供較寬敞的道路走廊，亦會設置綠化牆／外牆，可改善薄扶林道的步行環境，屬公眾增益；以及

- (k) 總結而言，(i)申請人已履行提交發展藍圖的規定，並已處理與環境相關的主要問題；(ii)三個方案全部加入了須在申請地點內闢設 2.5 米闊供維修用行人道的規定，此舉對擬議發展造成限制；(iii)擬議發展不會對薄扶林道造成負面的交通影響；(iv)巴士站／停車處應設於政府土地內，城規會無須就巴士站／停車處的位置及設計作出決定；(v)擬議略為放寬建築物高度限制實屬合適，亦與周邊環境相協調；以及(vi)擬議發展提供多項規劃及設計優點，而且大部分優點須透過擬議的略為放寬建築物高度限制才能落實。因此，拒絕理由(a)及(b)項沒有充分理據支持。

15. 規劃署的代表及申請人的代表陳述完畢，主席請委員提問。

對擬議發展布局設計的影響

16. 一名委員詢問申請人的代表，運輸署要求闢設 3.3 米闊的標準巴士停車處及相關行人路，對擬議住宅發展的整體布局設計有何潛在影響。申請人的代表謝嘉銘先生及張麗容女士借助一些投影片作出回應，表示在第 16 條申請的階段，建築物布局須從面向薄扶林道的用地界線向後移，以便應路政署要求闢設 2.5 米闊的供維修用行人道連接公路構築物及斜坡。根據第 16 條的計劃，面向薄扶林道的用地範圍在設計上是用作闢設符合相關政府部門規定的 7.3 米闊緊急車輛通道／行車道，以供車輛迴轉及上落客貨之用。倘申請地點內的建築物須進一步向後移，以闢設 3.3 米闊的巴士停車處及相關行人路，則申請地點的可發展範圍便會進一步減少，將影響到在面積細小、形狀狹長的用地闢設緊急車輛通道／行車道以及擬議住宅發展的整體布局設計。

17. 兩名委員繼而詢問申請人的代表以下問題：

- (a) 根據投影片所示的第 16 條計劃發展藍圖，緊急車輛通道／行車道有一段的闊度只有 6 米；而闢設一條 7.3 米闊的緊急車輛通道／行車道是否法定要求；以及

- (b) 申請人是否已進行初步評估以顧及闢設 3.3 米闊的標準巴士停車處及相關行人路，以及有否擬備繪圖，顯示 3.3 米闊的標準巴士停車處及相關行人路對擬議住宅發展整體布局設計的潛在影響，以供委員參閱。

18. 申請人的代表謝嘉銘先生借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 根據屋宇署訂立的法定要求，屬於車路形式的緊急車輛通道至少須有 7.3 米闊。至於不屬車路形式的緊急車輛通道，闊度則不得少於 6 米。委員所指位於住宅樓宇第 T4 座前方的緊急車輛通道／行車道並不屬車路形式，故闊度可以是 6 米；以及
- (b) 儘管申請人已進行初步評估，但現階段未備繪圖，以顯示 3.3 米闊的標準巴士停車處及相關行人路對擬議住宅發展整體布局設計的潛在影響。

19. 地政總署副署長／一般事務蔡嫻珍女士提出相關問題，詢問 2.5 米闊的供維修用行人道及 7.3 米闊的緊急車輛通道／行車道能否採用共用設計。申請人的代表謝嘉銘先生借助投影片作出回應，解釋供維修用的行人道及緊急車輛通道／行車道的用地水平並不相同，鑑於實地限制，共用設計在技術上並不可行。

闢設巴士停車處及相關行人路

20. 申請人在第 12A 條計劃中建議把用地界線(在已遷移巴士站與現有行人過路處之間面向薄扶林道的部分)後移，從而把行人路擴闊至 2.5 米。在第 16 條計劃中，申請人建議把擬議發展的進出口通道設於從申請地點伸延至薄扶林道的新懸臂式構築物。就這兩項建議，一些委員向申請人的代表提出以下問題：

- (a) 申請人曾否研究其他可行的闢設標準巴士停車處及相關行人路方案，例如建造另一個懸臂式構築物，

或另建附支柱／地基的新構築物(非設於供維修用的行人道)；以及

- (b) 經考慮闢設標準巴士停車處和相關行人路的不同建造方法後，申請人認為有關工程在技術上是不可行，抑或在技術上面對很多挑戰。

21. 申請人的代表 **Ian Brownlee** 先生、謝嘉銘先生和張麗容女士借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 在第 12A 條申請階段，運輸署署長要求申請人在毗鄰擬議住宅發展的薄扶林道闢設 3.3 米闊的標準巴士停車處，以改善目前的交通情況。運輸署署長備悉「申請人會在詳細設計階段進一步研究闢設巴士停車處的可行性，從交通工程的角度而言，他不反對該宗申請」。這表示運輸署署長在第 12A 條申請階段，已接納闢設巴士停車處一事須視乎在詳細設計階段作進一步的可行性研究而定；
- (b) 申請人在第 16 條申請的階段進行了可行性研究，確定倘要按照運輸署的要求闢設 3.3 米闊的標準巴士停車處，將會面對一些限制。如果一方面因應運輸署要求闢設一個 3.3 米闊的標準巴士停車處，另一方面又按在第 12A 條申請階段的承諾提供一條擴闊至 2.5 米的行人路，便須為該標準停車處及相關行人路設置額外構築物(例如支柱、地基及／或懸臂)。有關工程要改建和擴建薄扶林道現有的高架公路構築物，而不造成額外負荷(30 公噸最小外加荷載)，在技術上並不可行。關於這點，路政署曾為新道路工程制訂多項嚴格規定，表明「擬議道路工程的設計不應對現有的高架公路構築物造成額外負荷」，以及「現有公路構築物(H123)的結構完整性不得受到損害」。此外，現有斜坡的土力穩定程度會受到多少影響亦不能確定。由於公路構築物和斜坡的記錄並不全面，目前並沒有土力／結構評估的資料。倘使用支柱／地基支撐標準巴士停車處及相關行人路的構築物，需要考慮對薄扶林道之下現有供維修用行人道造成的影響。路政署曾指出，在

可行情況下要盡量保留通往公路構築物和斜坡的現有供維修用行人道。這條淨闊度 2.5 米、低於薄扶林道的供維修用行人道採用了與申請地點東北界線相同的走線。要是無法保留這條供維修用行人道，便要重新調整走線。然而，由於申請地點面積細小和形狀不規則，要為供維修用行人道提供另一走線，以容納額外的支柱／地基，可供調整的空間有限，而且還有其他需要遵從的技術規定(例如，為了符合空氣質素和噪音標準，擬議發展要從薄扶林道路旁劃設 20 米緩衝區)。此外，有關項目亦必須實現准許的發展密度。要建造 3.3 米闊的巴士停車處及相關行人路，類似連接薄扶林道的新車輛進出通道的擬議懸臂式構築物，在技術上或許可行，但由於擬議懸臂式構築物會融入擬議住宅發展的主結構，運輸署／路政署並不能承擔其管理和維修保養責任，會出現基本的管理和維修保養問題；

- (c) 考慮到交通影響評估的結果和各項實地限制，申請人提出了三個方案供運輸署考慮，即方案一—把現有的行車線內巴士站向北移，代之以兩米闊的巴士停車處連 1.3 米闊的行人路(亦即在第 16 條申請提出的方案)，以及方案二和方案三—把行車線內巴士站向北移，行人路可予擴闊，亦可不擴闊(亦即在第 17 條覆核申請中提出的方案)。三個方案均涉及申請地點範圍外的政府土地，當中沒有任何一個會干擾現有的公路構築物和斜坡，全部在技術上可行；
- (d) 申請人提交的發展藍圖並沒有把交通影響視作考慮因素之一，因此城規會在考慮發展藍圖時亦不應考慮這個問題。如上所述，申請人已就第 16 條申請進行了交通影響評估，證明擬議發展不會對周邊的道路網(包括薄扶林道)造成負面交通影響；
- (e) 要求申請人在私人地段內提供公共設施，即在設有額外支柱和地基的懸臂式構築物上闢設 3.3 米闊的巴士停車處及相關行人路，既不公平亦不合理，因為這涉及高昂的建築成本及管理和維修保養問題，

而運輸署和路政署尚未申明會負責擬議巴士停車處及相關行人路的管理和維修保養；以及

- (f) 申請人物色了另一於政府土地闢設巴士停車處的地點，以供運輸署／路政署考慮。該地點位於毗鄰的「住宅(丙類)6」用地，在現有巴士站以南約 30 米之處。

22. 關於新道路工程(例如額外支柱和地基)的技術可行性及對公路構築物(H123)的影響，規劃署港島規劃專員張嘉琪女士表示據路政署所述，由於申請人並未與運輸署就闢設巴士停車處及相關行人路的可行計劃達成共識，亦沒有提供土力／結構評估，因此在現階段從公路維修的角度而言未能確定現有公路構築物和斜坡會受到什麼影響。

23. 主席和兩名委員要求證清申請人於第 12A 條申請階段所作出的承諾。規劃署港島規劃專員張嘉琪女士借助投影片作出回應時表示，在第 12A 條申請階段，申請人回應運輸署的意見時曾表示，「申請人會提供巴士停車處，但須視乎在詳細設計階段作進一步可行性研究而定」。基於申請人的承諾，運輸署對該宗第 12A 條申請「不表反對」。

24. 關於這點，申請人的代表 Ian Brownlee 先生和張麗容女士表示，該宗第 12A 條申請旨在尋求城規會同意把申請地點由「政府、機構或社區」地帶改劃為「住宅(丙類)7」地帶，以作擬議住宅發展，而當時尚未有運輸署所要求提供的巴士停車處的詳情。正如在第 12A 條申請所承諾，申請人已在詳細設計階段探討闢設巴士停車處的可行性(即根據第 16 條的計劃)。申請人已進行可行性研究，並建議三個只涉及政府土地的可行方案，以供運輸署考慮。倘設置公共設施(例如標準的巴士停車處及相關行人路)涉及私人土地，則須解決管理和維修保養方面的問題。

25. 主席詢問，假如申請人在進行可行性研究後未能提供標準的巴士停車處，運輸署有何意見。運輸署總工程師／交通工程(港島)項穎先生作出回應時表示，由於申請人在第 12A 條申請階段曾承諾闢設巴士停車處，惟須進行進一步可行性研究，運輸署遂不反對該宗第 12A 條申請。因此，申請人須提供有力

的理據，解釋闢設標準巴士停車處在技術上不可行的原因，並證明所建議的三個方案，在不設標準巴士停車處的情況下，不會對交通造成任何負面影響。

26. 一名委員詢問有關擬議發展新進出口通道的設計。申請人的代表謝嘉銘先生表示，初步設計是在一個新構築物設置新的進出口通道，由申請地點伸展至薄扶林道。有關進出口通道安排仍須視乎詳細設計，以及在與現有公路構築物銜接問題方面是否取得路政署同意而定。

三個方案

27. 兩名委員詢問，對運輸署而言，方案一(闢設兩米闊的巴士停車處)以及方案二及三(遷移現有的行車線內巴士站而不闢設巴士停車處)是否可以接受。

28. 運輸署總工程師／交通工程(港島)項穎先生作出回應，要點如下：

- (a) 從交通工程的角度而言，道路安全至為重要；
- (b) 根據《運輸策劃及設計手冊》，任何新建巴士停車處的標準闊度為 3.3 米。雖然香港有些巴士停車處因為嚴重的實地限制而不合標準，但申請人尚未證明，闢設符合標準的巴士停車處在技術上並非不可行；以及
- (c) 薄扶林道是一條主要幹路，包括兩條北行及兩條南行的行車線。當巴士上落客時，行車線內的巴士站便會阻礙一條北行的行車線。此外，擬議發展的擬設進出口通道亦會對北行行車線造成影響。

29. 關於這點，申請人的代表張麗容女士表示，擬議的兩米闊巴士停車處可達到《運輸策劃及設計手冊》中訂明須有 1.5 米的絕對最低要求，但仍須符合運輸署／路政署的要求。如她所解釋，由於在心光學校搬遷後，停站巴士和巴士乘客的數目會大幅減少，因此認為方案一的兩米闊巴士停車處，以及方案二及三的行車線內巴士站均在技術上可行。

對交通的影響

30. 一名委員要求申請人的代表就所進行的交通影響評估結果作出更多解釋，並詢問運輸署對交通影響評估的意見。

31. 申請人的代表張麗容女士借助一些投影片作出回應，要點如下：

- (a) 現時位於申請地點的心光學校可經由一條往返薄扶林道的私人通道前往，供心光學校和心光恩望學校共同使用。該私人通道位於心光學校的東南面。可右轉及左轉往薄扶林道。繁忙時間(即上／下課時間)，大約有 50 架車(主要是校巴)在該私人通道行駛；
- (b) 建議為擬議住宅發展在薄扶林道闢設新的車輛進出口通道(連左入左出安排)。由於車輛數目少(即 135 架)，擬議住宅發展所產生的交通流量微不足道，而在早上的繁忙時間，估計只有約 30 架車駛出和約 10 架車駛入擬議住宅發展；
- (c) 於現有巴士站上落車的巴士乘客大部分均為心光學校的職員／訪客。在心光學校搬遷後，行人和停站巴士的數目會大幅減少。估計日後的繁忙時間，每小時分別只有 5 至 10 架巴士停站和 24 名行人。隨着巴士乘客減少，巴士在薄扶林道停站的時間亦會減少；以及
- (d) 交通影響評估結論指，擬議發展對周邊道路網不會造成負面交通影響。

32. 運輸署總工程師／交通工程(港島)項穎先生作出回應，要點如下：

- (a) 申請人已向運輸署提交交通影響評估，以徵求意見，但申請人並未回應／處理運輸署所提出的意見；

- (b) 根據申請人提交的交通影響評估報告，薄扶林道大約有 22 條北行的巴士路線。此外，在早上繁忙時間(即上午八時至九時)和下午繁忙時間(即下午五時至六時)，毗鄰申請地點的北行線內巴士站分別有 28 架和 45 架巴士停站；以及
- (c) 隨着在住宅發展關設擬議的進出口通道，連同上述行車線內車站的巴士上落客活動(尤其是在早上及下午的繁忙時間)，預計擬議發展對薄扶林道的北行交通會造成累計交通影響，但申請人並未完全處理有關影響。為了減輕因該項住宅發展所引致的累計交通影響，運輸署要求申請人關設符合標準的巴士停車處，惟須進行進一步的可行性研究。

33. 一名委員詢問是否有需要在區內關設巴士站。就此，運輸署總工程師／港島項穎先生回應指，區內須有巴士站服務社區，包括申請地點的擬議住宅發展和薄扶林道兩旁的多個住宅發展。附近的居民可經薄扶林道的行人過路處前往巴士站。

34. 關於申請人尚未回應運輸署意見一事，申請人的代表張麗容女士表示他們只要收到運輸署的意見，便會立即向運輸署作出回應。此外，申請人在二零二五年三月左右曾與運輸署及路政署會面，討論並回應運輸署及路政署提出的關注事項，因此才提出三個方案供城規會考慮。交通影響評估顯示，若關設擬議進出口通道，擬議發展便不會對周邊的道路網造成負面的交通影響，而在詳細設計階段可考慮進一步調整擬議進出口通道的位置。她重申，擬議發展並非須關設標準巴士停車處的主因。申請人在第 16 條申請及第 17 條覆核申請階段，已提出了三個可行的方案。

管理和維修保養責任

35. 一些委員備悉由私人發展商在其私人地段內提供公共設施，然後移交政府負責管理和維修保養的做法並不罕見，例如在私人土地上的公共通道、在私人發展內的公共運輸交匯處等，他們遂詢問有關巴士停車處及供維修用行人道的管理和維修保養責任誰屬。

36. 關於巴士停車處的管理和維修保養責任，運輸署總工程師／港島項穎先生回應指，只要申請人願意在其私人地段內闢設符合標準的巴士停車處，並將巴士停車處所在的土地交還政府，運輸署及路政署原則上不反對負起管理和維修保養有關巴士停車處的責任。

37. 地政總署副署長／一般事務蔡幗珍女士補充指，公共設施的管理和維修保養責任(例如這宗個案的巴士停車處)，應屬政府負責的範疇。一般而言，公共設施的管理和維修保養責任不應轉予私人住宅發展的個別擁有人。只要有主管部門願意在交還土地後負起管理和維修保養責任並提出相應要求，地政總署便不反對接納申請人把相關公共設施所在土地交還政府。

38. 至於 2.5 米闊的供維修用行人道的管理和維修保養事宜，申請人的代表 **Ian Brownlee** 先生借助投影片表示，目前的 2.5 米闊供維修用行人道位於私人地段範圍內，而應路政署要求，上述供維修用行人道不得受擬議發展所影響。考慮到路政署不常使用該條供維修用的行人道，申請人願意負起供維修用行人道的管理和維修保養責任，而相關土地亦不會移交政府。路政署及其認可人士可繼續自由使用該條供維修用的行人道進行檢查、維修及修補相關公路構築物及斜坡。

39. 關於一名委員提及一個位於私人發展內的公共運輸交匯處的例子，申請人的代表謝嘉銘先生表示，政府為新發展項目擬備新地契時，可視乎情況委託私人發展商興建公共運輸交匯處，再在公共運輸交匯處竣工後將其移交政府負責管理和維修保養。然而，申請地點的地契並無條文要求私人地段擁有人提供任何公共設施。因此，未必可作同類比較。

40. 作為相關事宜，一名委員詢問住宅發展的擬議進出口通道會否容許公眾通過。該進出口通道亦是從申請地點伸延出去的懸臂式構築物，倘若答案是可讓公眾通過的話，他詢問申請人的代表，申請人曾否考慮過把標準巴士停車處及行人路設於類似的懸臂式構築物和移交相關私人土地。申請人的代表謝嘉銘先生借助投影片作出回應，表示會在擬議進出口通道會豎設圍牆和閘門，因此公眾不能通過。相關土地屬擬議住宅發展範圍的一部分，將由地段擁有人所擁有，並負責管理和維修保養，不會移交政府。有關設施未必可與巴士停車處及相關行人

路的情況比較，因為後者是設於私人土地上的公共設施，而且會有管理和維修保養方面的問題。

提交發展藍圖的規定

41. 兩名委員要求澄清目前這宗申請所申請的規劃許可，並詢問在分區計劃大綱圖的《註釋》為「住宅(丙類)7」地帶加入須提交發展藍圖的規定有何背景及目的，以及申請人提交城規會審核的發展藍圖上須包括什麼資訊。

42. 規劃署港島規劃專員張嘉琪女士借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 目前這宗申請包括兩個部分：(i)提交發展藍圖以履行《註釋》為「住宅(丙類)7」地帶所訂的規定；以及(ii)擬略為放寬建築物高度限制以作准許的「分層住宅」用途；
- (b) 在考慮第 12A 條申請時，環保署署長要求訂立有效的機制確保申請人採用和落實適當的設計和措施，以符合《香港規劃標準與準則》在空氣質素和交通噪音方面的相關規定；以及因為申請地點的契約幾乎全無限制，因此須進行進一步的環境及排污影響評估。小組委員會同意加入規定，要求申請人以第 16 條申請為「住宅(丙類)7」地帶提交發展藍圖，以在擬議住宅發展的早期規劃階段辨識潛在影響並建議合適的緩解措施；
- (c) 與此同時，在第 12A 條申請中，申請人同意視乎在詳細設計階段進行進一步可行性研究的結果，闢設巴士停車處。由於申請人的承諾，運輸署署長表示「不反對」該宗第 12A 條申請；
- (d) 根據分區計劃大綱圖的《註釋》中關於「住宅(丙類)7」地帶的備註第(3)(v)段，申請人呈交城規會以供審批的發展藍圖須包括「城規會要求的其他資料」。雖然小組委員會並未表明交通方面的問題是考慮第 12A 條申請時的主要因素，但運輸署署長在

第 12A 條申請階段已清楚向申請人提出須闢設可行的巴士停車處的要求。申請人亦同意視乎在詳細設計階段進行進一步可行性研究的結果，闢設巴士站。因此，要求申請人在第 16 條申請提交的發展藍圖中加入可行的巴士停車處，實屬合理；以及

- (e) 申請人在第 12A 條申請中建議遷移薄扶林道現有的行車線內巴士站，以為擬議發展闢設新的車輛進出口通道，並把面向薄扶林道的部分用地界線向後移，以便擴闊行人路。不過，第 16 條的計劃中並未提及把部分用地界線向後移以便擴闊行人路的建議。由於擬議進出口通道屬擬議發展的重要部分，會影響薄扶林道現有的巴士站及行人路，申請人須提供可行的重置方案。

43. 規劃署署長葉子季先生指出，車輛進出口通道安排是擬議發展整體布局不可或缺的部分。有關受影響巴士站及行人路的車輛進出口通道安排及可行設計方案須納入發展藍圖內，經第 16 條申請提交，以供城規會審批。

44. 申請人在第 12A 條申請中提出把用地界線向後移，以便擴闊行人路，惟在第 16 條申請沒有提及此事，一名委員遂詢問申請人的代表略去此事的原因。申請人的代表 Ian Brownlee 先生回應時表示，此事因管理和維修保養問題而從第 16 條申請中剔除。

放寬建築物高度限制

45. 一名委員向申請人的代表提出以下問題：

- (a) 申請人在第 16 條的計劃中就擬議發展採用的層與層之間的高度為 3.5 米，而非第 12A 條的計劃所建議的 3.15 米，理由為何；以及
- (b) 會否研究選擇降低地積比率，而非申請略為放寬建築物高度限制。

46. 申請人的代表 Ian Brownlee 先生借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 根據聯合作業備考第五號，分層住宅標準樓層的層與層之間高度訂為 3.5 米，屋宇的層與層之間高度訂為 4.5 米，均屬屋宇署接受的水平。建議將擬議發展的層與層之間高度訂為 3.5 米，可提升淨高度，將足夠自然風和日光引入住宅單位，從而營造更健康、更安全和更節能的內部居住環境。此舉有助降低疾病傳播風險，以及提高應對氣候變化的能力，對冠狀病毒病疫情後的生活非常重要。因此，擬議發展的層與層之間高度訂為 3.5 米屬合理建議，而且有充分理據支持；以及
- (b) 增加建築物高度的建議與地積比率無關。在申請地點內進行發展，已需要應付多項實地限制和問題。私人發展商難以降低地積比率，因為發展商會盡力達到分區計劃大綱圖及其他法例訂明的最高准許地積比率。

47. 由於申請人的代表再無提出要點，委員再無進一步提問，主席通知申請人的代表覆核申請的聆聽程序已經完成。城規會會在申請人的代表離席後商議這宗覆核申請，並會在稍後把城規會的決定通知申請人。主席多謝規劃署的代表和申請人的代表出席會議。他們此時離席。

[在答問部分進行期間，陳遠秀女士離席，葉少明先生暫時離席。]

[會議小休 5 分鐘。]

[陳振光教授在休會期間離席。]

商議部分

48. 委員普遍認為申請人沒有提供有力理據支持其覆核申請，因此不應批准這宗申請。部分委員提出以下觀點／意見／建議：

第 12A 條申請

- (a) 第 12A 條申請已獲從寬考慮，有關申請旨在把申請地點由「政府、機構或社區」地帶改劃為「住宅(丙類)7」地帶，以便心光學校可遷到東涌面積較大的用地；
- (b) 在第 12A 條申請階段，申請人已提出(i)將遷移後的巴士站與現有行人過路處之間面向薄扶林道的用地界線向後移，以便把公共行人路擴闊至 2.5 米；以及(ii)視乎進一步可行性研究的結果，闢設巴士停車處。由於擴闊行人路及闢設巴士停車處屬規劃增益及公眾利益，城規會在局部同意第 12A 條申請時，予以從優考慮；
- (c) 申請人未能在第 16 條規劃申請及目前的第 17 條覆核申請中履行先前在第 12A 條申請階段所作的承諾，即把用地界線向後移以便擴闊行人路，以及闢設可行的巴士停車處；
- (d) 申請地點先前劃為「政府、機構或社區」地帶，此地帶的規劃意向是提供政府、機構及社區設施，以配合社區需要。申請人應提供某種公共設施，例如擴闊行人路，造福社區，這並非不合理；

提交發展藍圖的規定

- (e) 申請人強調，根據「住宅(丙類)7」地帶的《註釋》及《說明書》，提交發展藍圖的目的應為解決環境問題，而交通不應是提交發展藍圖時須考慮的事項，但有關理據並不充分。新的車輛進出口通道是擬議發展布局設計不可或缺的一部分。車輛進出口通道安排會影響現有的巴士站和行人路，因此經第 16 條申請提交的發展藍圖應包括與受影響巴士站和行人路有關的設計方案，以供城規會審批。城規會須從整體角度審視發展藍圖，考慮環境和交通等問題；

交通影響

- (f) 申請人聲稱擬議住宅發展所產生的交通量較心光學校少，但此說法令人懷疑；
- (g) 委員質疑交通影響評估有沒有考慮周末／公眾假期期間遠足人士對前往薄扶林水塘的交通需求；

闢設巴士停車處及相關行人路

- (h) 實有必要闢設標準的巴士停車處和擴闊行人路，以應付社區需要，包括申請地點的擬議住宅發展、周邊的現有住宅發展及前往薄扶林的遊人等；
- (i) 申請人未能證明闢設標準的巴士停車處及相關行人路在技術上不可行。申請人未有研究可行的替代方案，例如以懸臂式構築物或其他方式(例如平台)連接申請地點及薄扶林道，以便闢設標準的巴士停車處及相關行人路；但另一方面，申請人卻提出以懸臂式構築物作為擬議發展的車輛進出口通道；
- (j) 申請人聲稱，對現有公路構築物造成額外負荷的做法在技術上並不可行，並估計最小外加荷載為 30 公噸。從土木工程的角度而言，對公路構築物造成額外負荷未必會引致無法克服的問題；
- (k) 不支持方案一，即闢設不合標準的兩米闊巴士停車處連 1.3 米闊的行人路，因為停靠的巴士仍會阻礙薄扶林路一條行車線，對道路使用者構成重大風險；再者，把現有行人路的闊度由 1.9 米減至 1.3 米，會令行人路過於狹窄，對輪椅使用者構成嚴重限制；
- (l) 申請人應盡力聯繫運輸署及路政署等相關政府部門，以探討切實可行的方案，解決有關闢設符合標準的巴士停車處和擴闊行人路的技術問題；

管理和維修保養責任

- (m) 有例子顯示可在私人地段內闢設公共設施，有關土地可交還政府，以便日後進行管理和維修保養。倘巴士停車處／行人路須設於私人地段內，申請人應與相關政府部門聯絡，以研究切實可行的方案，解決管理和維修保養問題；
- (n) 在一些情況中，設於私人地段內的行人路／公共通道是由地段擁有人興建、管理和維修保養。倘若按先前在第 12A 條申請中提出的建議，在申請地點內闢設 2.5 米闊的行人徑／公共通道，由於需要撥作有關用途的範圍細小，預計興建、管理和維修保養所涉的費用不高。闢設有關設施可算為社區帶來公眾增益；
- (o) 從簡介內容所見，申請人似乎不願意劃出／交還申請地點的部分土地，以闢設符合標準的巴士停車處／行人路，以供公眾使用；

放寬建築物高度限制

- (p) 一名委員認為，建築物高度的擬議增幅與周邊建築物高度相若的發展未必不相協調，但另一名委員則質疑是否互相協調，因為留意到與第 12A 條的計劃相比，建築物高度有約 10 米(即約 30%)的絕對增幅；
- (q) 申請人聲稱，建議略為放寬建築物高度限制的其中一個理由，是把擬議的層與層之間高度由 3.15 米增加至 3.5 米，可提供更寬敞的內部居住環境。由於此理由僅使日後居民受惠，因此不能作為支持略為放寬建築物高度限制建議的理據；
- (r) 儘管申請人聲稱建築物高度的擬議增幅不會對周邊環境造成負面視覺影響，而委員亦認同略為放寬建築物高度限制的建議使地盤平整水平得以升高，有助減少挖掘量和建築廢料，從而提高應對氣候變化

的能力，但這些理據不足以支持略為放寬建築物高度限制的建議；

- (s) 根據屋宇署的規定，可居住房間的最低高度為 2.5 米。屋宇署或會接受不同的住用建築物樓層高度，惟標準住宅樓層的高度不得超過 3.5 米；
- (t) 分區計劃大綱圖的地積比率限制訂明最高准許地積比率，但礙於與用地特點有關的限制，可能無法達致最高准許地積比率。除了達到分區計劃大綱圖准許的地積比率外，應提出其他理據支持略為放寬建築物高度限制；以及
- (u) 略為放寬建築物高度限制應由城規會按個別情況考慮。略為放寬建築物高度限制的建議缺乏可惠及公眾的規劃和設計優點。

49. 就申請人參照聯合作業備考第五號以證明 3.5 米的層與層之間高度合理一事，規劃署署長葉子季先生澄清，樓層高度限制的更準確參照依據應為屋宇署的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》(APP-5)(樓層高度—《建築物(規劃)規例》第 3(3)及 24 條)，當中訂明的包括住宅樓層的最低及最高高度(即分別為 2.5 米及 3.5 米)。

50. 主席表示，倘該用地的擬議住宅發展得以實現，將帶來額外優勢，利便心光學校遷往東涌新址，可為視障人士提供設計更完善的新設施、更優良的教育及社會福利服務。有鑑於此，她認為相關各方(包括政府)應共同努力，就巴士停車處尋求可接受的方案。若要盡量減少對申請地點內擬議住宅發展布局設計造成的影響，闢設標準巴士停車處及 2.5 米闊的行人路在技術上可能較申請人在第 12A 條申請階段所預計的更為複雜。雖然明白私人發展商普遍不願意劃出私人地段的部分土地予公眾使用，但申請人至少應展示闢設公共設施對整體布局設計會造成的影響，以及令擬議發展項目用地面積縮減的情況，以供城規會考慮。倘申請人日後提交經修訂的發展藍圖，在認為有必要提供 2.5 米闊行人路的情況下，運輸署／路政署應考慮可否為巴士停車處的設計提供彈性，而運輸署／路政署與相關政府部門可進一步就公共設施(包括巴士停車處及行人路)的

管理和維修保養責任與申請人聯絡。此外，規劃署可協助相關政府部門與申請人聯絡，以便擬備經修訂的發展藍圖提交城規會。

51. 運輸署總工程師／交通工程(港島)項穎先生作出補充，表示運輸署及路政署曾於二零二五年二月與申請人會面。在會面期間，運輸署曾與申請人商討另一方案，即築設新的構築物以容納符合標準的巴士停車處及擴闊的行人路，此方案與申請人就車輛進出口通道安排提出的建議相若。申請人對上述方案未有作出積極回應。運輸署及路政署一直為申請人提供專業意見及所需協助。

52. 一名委員詢問申請人可能採取的下一步行動為何。主席在回應時表示，申請人可隨時重新提交第 16 條申請，連同經修訂的發展藍圖。

53. 由於委員再沒有論點要提出，主席總結說，委員普遍並不支持這宗覆核申請，他們的意見載於上文第 48 段。由於申請人並無提供有力理據支持這宗覆核申請，而且自小組委員會拒絕有關申請以來，規劃情況並無重大改變，因此不應批准這宗覆核申請。

54. 經商議後，城規會決定駁回這宗申請，理由如下：

「(a) 申請人未能證明發展藍圖所示的擬議發展不會對薄扶林道造成負面的交通影響；以及

(b) 申請人未能證明有足夠的規劃及設計優點以支持擬議略為放寬建築物高度限制。」

[葉少明先生在進行商議期間返回席上。]

55. 主席表示會議休會午膳。

[會議於下午一時零五分休會午膳。]

56. 會議於下午一時四十分恢復進行。

57. 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	

廖凌康先生	副主席
-------	-----

黃幸怡女士

劉竟成先生

梁家永先生

余偉業先生

呂守信先生

馬錦華先生

徐詠璇教授

陳遠秀女士

鄭楚明博士

鍾錦華先生

葉文祺先生

潘樂祺先生

鄧寶善教授

葉少明先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)
項穎先生

地政總署副署長／一般事務
蔡幗珍女士

規劃署署長
葉子季先生

一般事項

議程項目5

[公開會議]

《法定圖則詞彙釋義》和概括用途名稱的建議修訂
(城市規劃委員會文件第 11010 號)

[此議項以廣東話進行。]

58. 以下政府的代表此時獲邀到席上：

發展局

區穎恩女士	—	發展局首席助理秘書長(規劃及地政)
黎浩雋先生	—	發展局助理秘書長(規劃)
周文康先生	—	項目促進辦事處總監

教育局

許延鋒先生	—	助理秘書長(延續教育)
-------	---	-------------

規劃署

鄧翠儀女士	—	規劃署助理署長／委員會
鄧保君女士	—	總城市規劃師／城市規劃委員會
林芬佑女士	—	高級城市規劃師／城市規劃委員會

59. 主席歡迎各人到席，並請規劃署的代表向委員簡介城規會文件第 11010 號(下稱「文件」)的內容。規劃署助理署長／委員會鄧翠儀女士及規劃署高級城市規劃師／城市規劃委員會林芬佑女士借助投影片，按文件詳載的內容，向委員簡介有關背景，以及《法定圖則詞彙釋義》(下稱《詞彙釋義》)和概括用途名稱的建議修訂。

60. 規劃署的代表陳述完畢，主席遂請委員提問並發表意見。

擴闊《詞彙釋義》和概括用途名稱下「酒店」的涵蓋範圍的政策目標及理據

61. 委員普遍表示支持《詞彙釋義》和概括用途名稱的建議修訂的原則和方向，尤其是擴闊「酒店」用途的涵蓋範圍，以包括政府政策支持下的學生宿舍。一些委員強調，很多業主對學生宿舍先導計劃表示歡迎，該計劃不但協助學生覓得住處，還能釋放未獲充分利用的物業的潛力，更善用現有資源。

62. 一些委員提出以下問題／意見：

- (a) 留意到《詞彙釋義》中「酒店」一詞只包括政府政策支持下的學生宿舍，此政策是指由發展局、教育局抑或兩者作出支持；
- (b) 為免制度被利用並確保質素受到監控，先導計劃下的學生宿舍營辦商是否須與大學合作或定期續牌；
- (c) 過去一年半以來，酒店、商業樓宇及倉庫的市場表現欠佳，令很多發展商及業主把改裝物業作學生宿舍視為唯一有利可圖的出路，甚或是短期投機的機會。因此，若沒有妥善的監察制度，或會有濫用的風險，營辦商可能只為圖利而提供不合標準的住宿；
- (d) 現建議以先導計劃形式推出有關計劃，於期限(例如兩年)內在地區和物業類型中選定項目進行。此舉可令合資格學生宿舍的供求情況受到監察，並防止市場干擾；
- (e) 發展局及教育局的市場主導方針與香港政府一貫的積極不干預政策一致。尤其是考慮到學生宿舍嚴重短缺，需求迫切，僅以先導計劃形式推出此措施，或會妨礙此措施解決迫切需求的成效；
- (f) 可否提供學生宿舍 10 年供求的預測數字；

- (g) 會否為私立資助大學及大學教育資助委員會(下稱「教資會」)資助大學(後者可運用部分公帑)的學生提供以自資及私人資助形式營運的學生宿舍；以及
- (h) 在成功推行學生宿舍政策後，亦應致力探討旨在增加創新及科技人才住宿供應的措施。

63. 主席表示，由於學生宿位嚴重短缺，必須立即採取行動。發牌制度要有新法例支持，但要更長時間才能成事，惟市場已等不及。舉例而言，香港都會大學知悉這項迫切需要，遂訂下目標在二零二六年九月或之前完成把酒店改裝作學生宿舍的工程，以趕及二零二六／二七學年。先導計劃的政策指引是要建立一個清晰簡單、合規成本低的框架，為市場提供誘因在較短時間內供應更多學生宿舍。當局將根據市場反應和持份者的回饋進行檢討，以確定是否需要作出調整。儘管不排除日後會加強規管的可能性，但現行計劃的監察機制應足以防止營辦商提供低質素的住宿。

64. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)區穎恩女士、發展局助理秘書長(規劃)黎浩雋先生和教育局助理秘書長(延續教育)許延鋒先生作出回應，要點如下：

- (a) 先導計劃下的學生宿舍是由發展局與教育局共同作出政策支持。申請可由專上院校、私人發展商／營辦商或由院校聯同發展商／營辦商提出。營辦商不必與任何特定專上院校建立直接關係，並可自由向學生出租宿位。準發展商／營辦商須以指定表格向教育局遞交申請，提交擬議學生宿舍的基本資料，例如宿位數目、宿生來源、房型與面積組合、完成改裝日期等，並簽署法定聲明。教育局會根據所提供的資料，按資格準則(例如宿位不得個別出售)確認是否符合申請資格，並會在約兩至四星期內通知申請人結果。發展局轄下的項目促進辦事處會為改裝項目提供一站式利便服務，確保能夠盡快辦妥必要的程序。倘城規會同意擴闊「酒店」用途的《詞彙釋義》，則大部分在商業相關用地內的改裝個案將無須進行規劃程序；

- (b) 先導計劃除要確保符合不同規管制度外，亦加入利便措施鼓勵學生宿舍營辦商提供優質宿舍設施。舉例來說，屋宇署容許將宿舍或商業樓宇內先前獲豁免計入總樓面面積的地方改裝為改善宿生生活環境的設施，例如健身室、自修室或類似康樂設施。屋宇署將發出作業備考詳載這方面的規定，以利便改裝這些地方；
- (c) 教育局近年加強推廣「留學香港」品牌，吸引更多非本地學生來港升學。過去五年，在香港修讀經本地評審的全日制專上課程的非本地學生人數由約 40 000 名差不多倍增至約 80 000 名。然而，由於變數眾多，尤其與需求有關的變數，因此並無有關未來 10 年學生宿舍需求的預算數字。目前，教資會資助大學及其他自資專上院校可選擇自行興建宿舍或購置／租用宿位供學生使用。很多學生(尤其是非本地學生)在修業期間均喜歡自行租住居所。此外，有些修讀學士學位課程的本地學生亦尋求機會體驗宿舍生活，故對宿舍有所需求。然而，考慮到非本地學生人數顯著增加，香港專上學生的宿位需求顯然殷切；
- (d) 學生宿舍需求明顯推高了租金水平，單人房的每月租金往往超過 13,000 港元。宿位供求失衡，凸顯有迫切需要採取即時措施解決宿舍短缺問題。另外，由於有關計劃實際上會增加不同類型商業樓宇(包括辦公室樓宇)改裝成宿舍的可能性，可以分散純粹依賴酒店的壓力；以及
- (e) 根據現行政策，對於教資會資助大學的公帑資助學生宿舍，政府會提供撥款支付部分建設成本。教資會對使用公帑一直實施嚴格規則，以確保公帑純粹用於預定用途，不會偏離指明的撥款目標。兼辦自資專上課程的大學則可自由調配相關教育設施，包括學生宿舍。對於教資會資助大學所提供的自資宿舍，教資會不會參與釐定租金水平。

65. 一名委員表示大學有責任提供宿位，尤其是要提供宿位給大專一年級和二年級的學生。儘管教資會提供了資金，可以應付部分宿位供應，但大學仍要負責解決餘下需求，包括以資助學生租住酒店房間作為另一個住宿方案。近年旅遊業走下坡，一些酒店(例如精品酒店)改以長約方式租予學生作宿舍。這項安排成為有助酒店減低空置率的可行商機。然而，不少學生適應香港生活後均情願遷出學生宿舍，改為租住或購置單位作長期居所。隨着時間過去，這種模式變化預計會造就另一類學生住宿市場，或會導致對專設學生宿舍的需求減少。另一名委員表示數年後，學生宿舍需求可能會大減。擬議北都大學教育城落成後，學生可以選擇每日來回深港兩地，對香港學生宿舍的需要會因而減少，可能會進一步影響有關需求。

66. 副主席詢問曾否評估先導計劃對私人物業市場的潛在影響。主席回應說先導計劃將更側重於乙級及／或丙級辦公室樓宇改裝作為學生宿舍，從而能更善用未充分利用的空間，配合「留學香港」的措施。至於私人住宅物業市場，多項政策措施(例如招攬人才和招收非本地學生)均推高了對私營租務的需求，導致近年租金上升。藉着把學生需求引導往宿舍，私人住宅市場承受的壓力將可以減低。

67. 一些委員提出以下問題／意見：

- (a) 一名委員指出，與其他商業樓宇相比，酒店自然更適宜改裝作學生宿舍。由於無須再向城規會申請規劃許可，該名委員詢問會否有挑選機制以確保所選的是適宜改裝作宿舍的物業；
- (b) 留意到現有的酒店牌照持有人正按照酒店營運框架經營學生宿舍，是否須修訂「酒店」用途的《詞彙釋義》；以及
- (c) 過去因指定作酒店用途而獲豁免的總樓面面積，現在可否轉至先導計劃下的學生宿舍，這會否導致學生宿舍超出相關分區計劃大綱圖或租契條款所施加的發展限制。

68. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)區穎恩女士和發展局助理秘書長(規劃)黎浩雋先生作出回應，要點如下：

- (a) 學生宿舍現時根據規劃制度分類為「住宿機構」用途。在現時的框架下，學生宿舍在「商業」地帶作「住宿機構」用途必須取得城規會的規劃許可，而在「其他指定用途」註明「商貿」地帶則不獲准許。因此，把這些地帶的酒店／商業樓宇改裝成學生宿舍一般須取得規劃許可，甚或改劃土地用途地帶。擬議擴大「酒店」的概括用途名稱及《詞彙釋義》所涵蓋的範圍，以便把政府政策支持下的學生宿舍納入其中，令合資格的學生宿舍可視為「酒店」用途，而這用途在「商業」地帶屬經常准許的用途。不過，在「其他指定用途」註明「商貿」地帶(適用於露天發展或適用於工業樓宇或工業一辦公室樓宇以外的建築物)內作此用途仍須提交規劃許可申請，以供城規會考慮。無論規劃狀況是怎樣，改裝個案很多時須向屋宇署提交改建及加建工程的建築圖則。這些圖則須符合適用於住用用途有關天然採光、通風及其他規定的相同標準。此外，鑑於學生宿舍是作中長期居住用途，工業樓宇並不符合先導計劃的資格，因為土地用途不相協調，而且作為居住空間的適切性較低；以及
- (b) 在一些現有個案中，根據《旅館業條例》(下稱「條例」)營運的酒店牌照擁有人已把原先建作酒店的處所改裝成學生宿舍。這些處所須遵從條例所載的所有規定，包括保留大量泊車位及上落客貨區。然而，這些設施未必最切合學生的需要。透過參加先導計劃，合資格的學生宿舍會視為非住用建築物，以便根據《建築物條例》計算地積比率和上蓋面積。這樣重新分類會讓先前預算作酒店用途而獲豁免的總樓面面積(例如有蓋停車場、上落客貨區及職員餐廳)予以保留。該計劃提供進一步的便利，讓這些獲豁免的總樓面面積可改裝成例如健身室、自修室及協作學習室等可以真正令學生受惠的設施。屋宇署會列出這些在該計劃下可獲豁免總樓面面積的配套設施。倘物業擁有人欲進一步擴大其處所的總

樓面面積，無論是獲豁免或須計算的面積，均須遵從根據不同規管制度所定的現有發展限制。

69. 規劃署助理署長／委員會鄧翠儀女士補充說，根據規劃制度，在考慮申請用途時，不但要參考《詞彙釋義》及概括用途名稱所載內容，還須確保有關申請符合相關法定圖則的發展限制／規定。法定圖則的《註釋》已指明各用途地帶經常准許的第一欄用途，以及須向城規會申請規劃許可的第二欄用途，同時列出個別地帶特定的發展限制和其他規定。舉例而言，在「住宅(甲類)」地帶，現有酒店如屬以下情況，無須採取任何行動：(a)酒店在相關法定圖則公布前已存在；(b)酒店發展時遵從相關地帶《註釋》所載內容；或(c)已向城規會取得有效的規劃許可。

70. 以擴大「酒店」的《詞彙釋義》及概括用途名稱以把學生宿舍包括在內為例，一名委員建議，鑑於人口老化而急切需要長者服務，當局應探討擴大某些《詞彙釋義》及概括用途名稱的可能性，以利便提供有質素和全面的長者照顧服務。另一名委員觀察到，為長者提供住宿服務須把商務酒店大規模改裝，以加入長者住戶所需的特定設施。與學生宿舍相對簡單直接的改裝不同，改裝成長者住宿的過程複雜得多，難度較大。

把酒店及其他商業樓宇改裝成學生宿舍

71. 副主席及一些委員提出以下問題及意見：

- (a) 施工中的酒店或新酒店會否自動納入先導計劃，讓這些酒店只須提交建築圖則便可把原先作酒店用途而獲豁免的樓面面積改裝成學生宿舍設施；
- (b) 由商業樓宇改裝而成的宿舍內的設施(例如餐廳)會否開放予公眾使用，還是專門為宿生而設；
- (c) 會否就改裝商業樓宇所產生的市場溢價而按土地行政程序收取任何費用；以及
- (d) 備悉相關政府部門會負責確保改裝成學生宿舍的商業樓宇符合建築及消防安全標準。當局必須提供清

晰的指引，列明這類改裝工程的特定要求，因為要符合這些標準會影響業主的成本。

72. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)區穎恩女士和發展局助理秘書長(規劃)黎浩雋先生作出回應，要點如下：

- (a) 尚未取得入伙紙的新酒店不符合資格參加先導計劃。市場調查顯示，現有酒店或商業樓宇的改裝工程在批給申請許可之日起計約一年便可完成。先導計劃現時專注於利便措施，以利便把現有處所改裝成學生宿舍，從而解決學生宿舍短缺的問題。當局稍後會檢討先導計劃，在考慮營辦商、大專院校及其他持份者提出的意見後，再行研究新建築物應否亦可享有這些便利；
- (b) 只為宿生而設的餐廳屬學生宿舍的配套設施，而經改裝後的學生宿舍特別為其宿生闢設飲食店的做法亦頗常見。此外，先導計劃對於提供餐廳方面並無硬性規定，闢設餐廳與否純屬商業決定，但前提是須遵從現有監管制度。至於服務公眾的餐廳，若樓宇只是部分改裝為學生宿舍，亦可根據計劃批准闢設這些場所。具體而言，同一幢建築物中不應有過多不同的用途共存；學生宿舍的部分應佔一定比例和聚在一起(即不可零散存在於建築物的不同部分，亦不能只改裝半層)；學生宿舍亦必須設有有效的出入管制(例如安裝人面識別系統或使用門匙卡)等；
- (c) 地政總署已經挑選了四個地區(即分別為紅磡、佐敦、西營盤和石門)，研究一些關於具潛力改裝成學生宿舍的商業樓宇的契約資料。這些地區鄰近現有大學，亦建有多幢乙級及丙級商業樓宇。根據對這些地區約 2 400 個私人地段的用途限制所進行的概括檢討，大部分具潛力的地段無須修訂契約或申請豁免書，因為其用途限制較為概括，而且可涵蓋學生宿舍用途。倘涉及修訂契約或申請豁免書，地政總署會按現行機制處理相關申請；以及

- (d) 先導計劃會確保提供的學生宿舍與政策目標相符，提供完全符合消防安全及建築標準的優質住宿設施。屋宇署會發出作業備考，詳列這方面的要求，以利便改裝這些空間。

73. 一位委員詢問服務式住宅是否以酒店牌照來營運，以及擬議修訂會否影響附服務設施住宅。發展局首席助理秘書長(規劃及地政)區穎恩女士回應時表示，現有已改裝的學生宿舍是以酒店牌照來營運，而先導計劃有助擴大進行改裝的可能性，以涵蓋其他商廈。規劃署署長葉子季先生補充說，「服務式住宅」一詞早於 20 多年前已從《詞彙釋義》及法定圖則中刪去，因為一些住宅處所以服務式住宅為名發展，藉此獲得總樓面面積豁免，而這些處所後來卻個別出售。從規劃角度而言，倘若服務式住宅類似住宅單位，會歸類為「分層住宅」或「住宿機構」用途；以酒店牌照來營運的服務式住宅則屬「酒店」用途。

74. 一名委員強調純粹提供住宿與提倡舍堂教育有別，因後者需要公用空間作不同活動或場合之用，例如高桌晚宴，校園內通常有此等設施。該名委員詢問先導計劃下合資格學生宿舍會否需要配備此類設施以推動舍堂教育。教育局助理秘書長(延續教育)許延鋒先生回應時釐清，先導計劃沒有就任何特定用途訂明強制的設施要求。根據先導計劃的利便措施，改裝前獲豁免計入總樓面面積的範圍(例如停車場)可予保留。這些空間亦可改裝成各類設施，例如健身室，務求改善宿生的生活環境。

合資格學生宿舍的營運及監管

75. 一些委員建議先導計劃下學生宿舍日後的營辦商須與大學建立夥伴關係或簽訂協議，因為酒店營辦商無權核實學生身分或在宿舍內妥為執行紀律。一名委員詢問當局會否就表現未達標的營辦商設立執法機制或制定罰則，例如從合資格學生宿舍計劃中除名。另有委員關注學生宿舍可能造成噪音滋擾，表示當局應考慮平衡學生和附近居民的需要。一名委員提議在先導計劃中加入介入條文，一旦遇上疫情或樓宇出現安全風險等緊急情況，政府亦可接管學生宿舍。

76. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)區穎恩女士和發展局助理秘書長(規劃)黎浩雋先生回應時表示，政策方向旨在制定清晰簡明、易於遵循而且合規成本低的政策及規管框架，以推動市場提供更多優質宿位。營辦商可與大學合作實施不同的學生宿位分配方案，不論以全校形式或以課程為本作分配皆可。另會設立專屬網站列出合資格的學生宿舍。從營商角度而言，營辦商為維護商譽自會致力確保宿位質素。在監管方面，教育局將要求申請人在提交申請時簽署法定聲明，承諾擬營辦的學生宿舍會符合準則。營辦學生宿舍期間，申請者須每年向教育局提交經核證的審核報告，列明學生宿舍的入住統計資料，並證明學生宿舍在報告期內均符合上述資格標準。學生宿舍的運作須持續符合資格，故營辦商亦須妥善保存相關記錄，包括租客相關資料(例如入住／退宿日期、背景等)。根據上述法定聲明／規定，教育局及相關政府部門在事先給予合理通知後，有權巡查學生宿舍及索閱相關記錄。若發現違規情況，有關處所將不再是計劃下的合資格學生宿舍。政府將按法定聲明、土地契約及相關條例採取適當執法行動，例如教育局可對在法定聲明內作虛假陳述採取法律行動，而屋宇署則可對違規使用獲豁免總樓面面積的情況採取執法行動，視乎個案的實際情況而定。違規的發展商／營辦商將被取消參與先導計劃的資格，並從專屬網站的合資格學生宿舍名單中除名。此外，市場機制亦將淘汰未能提供優質宿位的發展商／營辦商。

77. 主席留意到一些現有的校外宿舍會執行嚴格的舍規，包括按性別劃分樓層、指定出入時間、限制訪客出入和禁煙。相信新改裝的宿舍亦會效法，務求爭取更高市場佔有率，因為準學生的家長在決定子女入住何處時往往會作出審視。經營不善的宿舍不會受歡迎，也因此無法收取合理的高租金。

78. 一名委員舉出例子，指香港大學曾因應宿舍受污染而積極採取措施，把學生遷往臨時酒店，遂建議大學與酒店經營者磋商租賃協議，以在緊急情況和一般學期期間，均能提供可負擔的房間，同時令酒店有穩定的入住率。發展局助理秘書長(規劃)黎浩雋先生在回應時表示，市場已因應宿位短缺的情況，主動把處所改裝成學生宿舍，由物業業主以酒店牌照來經營。然而，礙於不同規管制度的限制和規定，例如酒店牌照規定必須提供特定設施(例如停車場)，這類改裝工程未能大規模進行。

推出先導計劃的目的，是透過簡化申請程序，利便市場把酒店及其他商業樓宇改裝成學生宿舍，從而解決上述問題。

79. 一名委員表示學生宿舍的定位及房價應由市場力量決定。另一名委員詢問，當局對合資格學生宿舍的房價和面積有沒有任何規定。發展局助理秘書長(規劃)黎浩雋先生和教育局助理秘書長(延續教育)許延鋒先生在回應時表示，先導計劃不設租金管制，租金價格會由市場根據地點和可用設施等多項因素釐定。雖然計劃沒有訂明房間的最小面積，但改裝宿舍須就改建及加建工程提交建築圖則，以確保適宜居住。學生宿舍採用的自然採光和通風標準與適用於住宅用途的標準相同，例如必須提供足夠的窗戶面積，以及可居住房間的任何部分離規定設置的窗戶不得超過 9 米，另外還有其他規定。

宿舍租戶資格

80. 兩名委員提出以下問題：

- (a) 租戶的資格規定為何；以及
- (b) 先導計劃會否容許合資格租戶的配偶入住。

81. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)區穎恩女士和教育局助理秘書長(延續教育)許延鋒先生作出回應，要點如下：

- (a) 入住合資格學生宿舍的人士，應是全日制本地或非本地學生(包括交換生)，並在開辦以公帑資助或自資並經本地評審的副學位(即副學士及高級文憑)或學士學位程度專上課程的院校修讀。為了在營運上具有彈性，營辦商可酌情准許並非學生租戶但與該等專上院校有其他關聯的人士(下稱「其他租戶」)(例如訪問學者)入住宿位，但條件是其他租戶的數目在全年任何時間均不得超過按全數出租情況計算的學生宿位總數 10%；以及
- (b) 先導計劃旨在增加學生宿舍供應，以解決學生住宿短缺的問題。容許學生租戶的配偶或父母入住宿舍

有違此目的，因為這會減少專為學生而設的宿位，而為學生提供宿位才是計劃的主要目標。

82. 一名委員詢問，學生如修讀職業訓練局(下稱「職訓局」)為非本地學生而設的高級文憑課程，是否符合資格參加先導計劃。教育局助理秘書長(延續教育)許延鋒先生回應表示，職訓局最近推出職專畢業生留港計劃，以吸引非本地學生報讀指定全日制高級文憑課程。因此，參加職專畢業生留港計劃的學生亦符合資格入住先導計劃下的學生宿舍。教育局會公布和備存符合計劃資格的院校名單。

83. 同一名委員跟進並詢問，有見計劃着重全日制課程，包含兼職或工作實習的職業課程是否符合資格。一名委員指出，有些修課式碩士課程以兼讀形式進行，倘先導計劃只涵蓋全日制課程，摒除該等兼讀生的做法是否恰當。教育局助理秘書長(延續教育)許延鋒先生回應時解釋，一般來說，修讀兼讀制課程的學生通常都涉及某種形式的工作，有助他們解決住屋需要。過去五年，在香港修讀經本地評審全日制專上課程的非本地學生數目增加近一倍，由約 40 000 人增至 80 000 人。鑑於人數大增，先導計劃實有必要以全日制學生為先。

室內寵物酒店

84. 一些委員提出以下問題：

- (a) 設有戶外活動區和室內動物住宿設施的動物寄養所會否視作「商店及服務行業」用途；以及
- (b) 經營室內寵物酒店是否需要領取牌照。

85. 規劃署助理署長／委員會鄧翠儀女士借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 根據現行《詞彙釋義》，「動物寄養所」指為動物(禽畜除外)提供食物及住宿、訓練或康樂設施或進行繁殖的地方或處所。涉及露天作業或提供戶外活動的場所，會視為「動物寄養所」用途，而非「商店及服務行業」用途。市區分區計劃大綱圖的大部

分地帶，均不准作「動物寄養所」用途，「康樂」地帶及「政府、機構或社區」地帶則除外，如取得城規會的規劃許可，或可准作「動物寄養所」用途。然而，在鄉郊地區，可申請在「農業」地帶、「綠化地帶」及「其他指定用途」註明「鄉郊用途」地帶等地帶內作「動物寄養所」用途，或作臨時用途。鑑於室內寵物酒店在全空調場所中運作且噪音微乎其微，其功能與「商店及服務行業」用途相若，故建議擴闊「商店及服務行業」的釋義，把室內寵物酒店納入其中。此舉讓室內寵物酒店可在市區的購物商場及某些住宅樓宇的最低三層等地方營運；以及

- (b) 寵物店與室內寵物酒店的性質相近，兩者均涉及動物通宵住宿服務。該等經營活動均須向漁農自然護理署申領相關牌照。

86. 一名委員留意到，一些位於鄉郊地區的動物寄養所經營者在取得臨時規劃許可後，把處所改作住用用途，故對在擴闊相關《詞彙釋義》後，市區是否也可能出現類似的濫用情況表示關注。規劃署助理署長／委員會鄧翠儀女士在回應時解釋，有關用途在鄉郊地區及市區的環境和情況不同。室內寵物酒店通常設於車流較高的市區，例如地舖或購物商場。經營者不大可能會把舖位改作住用用途。倘出現濫用或違反申請用途的情況，當局會根據不同規管制度對有關處所採取執法行動。

氣體

87. 一名委員詢問是否需要把該詞彙的中文修訂為概念更廣泛的「氣體」一詞。規劃署總城市規劃師／城市規劃委員會鄧保君女士解釋說，根據《氣體安全條例》，「氣體」的釋義涵蓋煤氣、石油氣及天然氣。環境及生態局現正修訂《氣體安全條例》，把氫氣納為認可的氣體來源。根據現行《詞彙釋義》，「氣體」應屬概括性詞彙，其中英文譯法亦應保持一致。另一名委員詢問「醫療氣體」會否也涵蓋在內。規劃署助理署長／委員會鄧翠儀女士表示，採用較廣義的「氣體」一詞，旨在使該詞彙更為通用，涵蓋範圍更廣，並在準確性與靈活性之間取得平衡，以便相關法例所訂的新氣體種類也能包括在內。

[陳遠秀女士在答問部分進行期間到席，而葉文祺先生、馬錦華先生、鍾錦華先生、項穎先生和區穎恩女士則在此期間離席。]

88. 城規會對於詳載於文件的經修訂《詞彙釋義》和《概括用途名稱》表示贊同。有關修訂一經頒布及上傳到城規會網站(即有關會議的會議記錄獲得通過之後)後，便會隨即生效。

89. 主席多謝政府的代表出席會議。他們此時離席。

議程項目6

[公開會議]

其他事項

[此議項以廣東話進行。]

90. 餘無別事，會議於下午三時十五分結束。

城市規劃委員會第 1338 次會議記錄
(會議日期：二零二五年六月二十七日)

延期個案

申請人要求延期兩個月的覆核申請

項目編號	申請編號*	要求延期次數
4	A/NE-TK/800	第一次

* 規劃申請的詳情，請參閱相關議程

https://www.tpb.gov.hk/tc/meetings/TPB/Agenda/1338_tpb_agenda.html。