

二零二五年七月十一日舉行的城市規劃委員會
第 1339 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

黃煥忠教授

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

鄭楚明博士

鍾錦華先生

黃煜新先生

葉少明先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)(上午)
王國良先生

運輸署總工程師／交通工程(港島)(下午)
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

地政總署署長
羅淦華先生

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

倫婉霞博士

陳遠秀女士

葉頌文博士

葉文祺先生

潘樂祺先生

鄧寶善教授

黃傑龍教授

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
姚昱女士(上午)
鄧保君女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會
黃可怡女士(上午)
梁凱俊先生(下午)

議程項目1

[公開會議]

通過二零二五年六月二十七日第 1338 次會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

1. 二零二五年六月二十七日第 1338 次會議的會議記錄草擬本無須修訂，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) 考慮有關分區計劃大綱草圖的申述的聆聽會安排

2. 秘書報告，此議項旨在就考慮《長洲分區計劃大綱草圖編號 S/I-CC/10》和《大埔分區計劃大綱草圖編號 S/TP/31》的申述的聆聽會安排，徵求委員的同意。

3. 秘書簡介，長洲分區計劃大綱草圖和大埔分區計劃大綱草圖分別於二零二五年三月二十一日和二零二五年三月二十八日根據《城市規劃條例》第 5 條展示，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，城市規劃委員會就長洲分區計劃大綱草圖收到一份有效的申述和就大埔分區計劃大綱草圖收到 958 份有效的申述。就長洲分區計劃大綱草圖收到的申述，建議由城市規劃委員會全體委員(下稱「城規會全體委員」)進行聆聽，作出考慮。由於就大埔分區計劃大綱草圖所收到的申述性質相似，建議把申述合為一組進行聆聽，由城規會全體委員以集體形式考慮。為確保聆聽會能有效率地進行，每名申述人在相關聆聽部分中最多可獲分配 10 分鐘的陳述時間。現暫定於二零二五年八月由城規會全體委員考慮每份分區計劃大綱圖的申述。

4. 城規會同意上文第 3 段的聆聽會安排。

西貢及離島區

議程項目3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《將軍澳分區計劃大綱草圖編號 S/TKO/31》的申述
(城市規劃委員會文件第 11011 號)

[此議項以廣東話及英語進行。]

5. 秘書報告，納入《將軍澳分區計劃大綱草圖編號 S/TKO/31》(下稱「分區計劃大綱草圖」)的修訂，旨在落實由土木工程拓展署(下稱「土拓署」)委託進行的《將軍澳第 137 區及相關填海用地的發展—勘查研究、設計及建造》(下稱「研究」)所制定的建議發展大綱圖的建議。艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是研究的顧問公司。修訂項目 A 其中包括(i)將由香港房屋委員會(下稱「房委會」)推展擬議公營房屋發展項目的數幅用地，而房屋署是執行機關；(ii)將會批給市區重建局(下稱「市建局」)的一幅用地；以及(iii)香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)將會就擬議港鐵站而進行的發展。當中的兩份申述分別由長春社(R1)和香港城市設計學會(R12)提交。以下委員已就此議項申報利益：

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 葉子季先生
(以規劃署署長的身分) | — 為市建局董事會非執行董事及市建局轄下委員會的成員； |
| 羅淦華先生
(以地政總署署長的身分) | — 為房委會委員，以及為市建局董事會非執行董事及市建局轄下委員會的成員； |
| 周振邦先生
(以民政事務總署
總工程師(工程)的
身分) | — 為民政事務總署署長的代表，而民政事務總署署長是房委會策劃小組委員會及資助房屋小組委員會委員； |

- 陳遠秀女士 — 為房委會委員，亦是房委會策劃小組委員會委員，以及其下的審計附屬小組委員會主席和投標小組委員會主席；
- 馬錦華先生 — 為市建局轄下土地、安置及補償委員會和發展項目反對意見評議委員會的委員，以及市區更新基金董事會董事；
- 鄧寶善教授 — 為市建局董事會前非執行董事；
- 呂守信先生 — 為市建局前執行董事；
- 何鉅業先生 — 目前與市建局和艾奕康公司有業務往來；
- 葉文祺先生 — 目前與市建局有業務往來，以及其配偶在將軍澳擁有一個泊車位；
- 葉頌文博士 — 目前與市建局、艾奕康公司和長春社有業務往來，以及為香港城市設計學會會員；
- 黃幸怡女士 — 為港鐵公司的獨立非執行董事；
- 鍾錦華先生 — 為土拓署前署長；以及
- 鄭楚明博士 — 在將軍澳擁有一個物業。

6. 委員備悉，周振邦先生、馬錦華先生、何鉅業先生、葉文祺先生、鄧寶善教授、葉頌文博士、黃幸怡女士和陳遠秀女士不會出席會議／因事未能出席上午的會議／整個會議。由於葉子季先生和羅淦華先生涉及直接利益，因此須請他們就此議項暫時離席。由於呂守信先生沒有參與修訂項目，而鍾錦華先生沒有參與研究，以及鄭楚明博士所擁有的物業並非直接望向修訂項目所涉的用地，委員同意他們可留在席上。

[葉子季先生和羅淦華先生此時暫時離席。]

簡介和提問部分

7. 以下政府的代表(包括顧問)及申述人此時獲邀到席上：

政府的代表

發展局

區穎恩女士 — 首席助理秘書長

朱曉妍女士 — 助理秘書長

環境及生態局

周彥彤女士 — 首席助理秘書長

蘇芷蕾女士 — 高級城市規劃師

運輸及物流局

柯雋銘先生 — 助理秘書長

規劃署

鄭弘毅先生 — 西貢及離島規劃專員

陳冠恒先生 — 高級城市規劃師／西貢及離島

趙崇毅先生 — 城市規劃師／西貢及離島

陳益烽先生 — 助理城市規劃師／西貢及離島

土拓署

李銘強先生 — 總工程師

高偉正先生 — 高級工程師

環境保護署(下稱「環保署」)

賴峻傑博士 — 首席環境保護主任

孫凱琪女士 — 環境保護主任

漁農自然護理署(下稱「漁護署」)

蘇智明博士 — 高級海洋護理主任

麥凱芸女士 — 自然護理主任

艾奕康有限公司

曾慶佳先生]

區凱欣女士]

鍾婉雯女士] 顧問

周國麟先生]

梁曉心女士]

申述人

R2—西貢區議會議員張美雄

張美雄先生 — 申述人

R3—西貢區議會議員陳繼偉

趙金城先生 — 申述人的代表

R 4—維景灣畔業主委員會

鍾志堅先生] 申述人的代表

黃配如女士]

R 5—香港海岸郊野公園服務團

楊暢暉先生 — 申述人的代表

R 6—香港綠色郊野大聯盟

衛志輝先生 — 申述人的代表

R 7—將軍澳屋苑大聯盟

翁偉雄先生 — 申述人的代表

R 8—Designing Hong Kong

黃允祈先生 — 申述人的代表

R 10—Association for Geoconservation, Hong Kong

蔡慕貞女士 — 申述人的代表

R 11—Peng Chau Reclamation Concern Group

馮錦霖先生 — 申述人的代表

R 12—HKIUD

陳澤斌先生 — 申述人的代表

R 13—Alexander Main Duggie

Alexander Main Duggie 先生 — 申述人

R 14—Kwong Tse Hin Glenn

鄺子憲先生 — 申述人

R 15—Mary Mulvihill

Mary Mulvihill 女士 — 申述人

8. 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的內容，繼而請申述人及／或他們的代表作口頭陳述。為確保聆聽會能有效率地進行，每

名申述人將獲分配 10 分鐘時間作出陳述。在申述人及／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。答問部分會在申述人及／或他們的代表完成口頭陳述後進行。委員可直接向政府的代表(包括顧問)、申述人及／或他們的代表提問。答問部分結束後，主席會請政府的代表(包括顧問)、申述人及／或他們的代表離席。城市規劃委員會(下稱「城規會」)將閉門商議有關的申述，並於稍後把城規會的決定通知申述人。

9. 主席繼而請規劃署的代表向委員簡介申述的內容。

10. 規劃署高級城市規劃師／西貢及離島陳冠恒先生借助投影片，向委員簡介申述的內容，包括修訂分區計劃大綱草圖的背景、申述人提出的主要理由／意見／建議、政府的回應，以及規劃署對有關申述的意見。有關詳情載於城規會文件第 11011 號(下稱「文件」)。有關分區計劃大綱圖的修訂項目包括：

- (a) 項目 A—將位於佛堂澳對開將填海的海域納入規劃區(下稱「該區」)、將填海區劃為及將毗鄰用地由「其他指定用途」註明「深水海旁工業」地帶及「其他指定用途」註明「海水化淡廠」地帶改劃為「住宅(甲類)9」地帶、「住宅(甲類)10」地帶、「住宅(甲類)11」地帶、「住宅(甲類)12」地帶、「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共交通交匯處(1)」地帶、「政府、機構或社區(10)」地帶、「其他指定用途」註明「淨水設施」地帶、「其他指定用途」註明「潔淨能源站」地帶、「休憩用地」地帶、「綠化地帶」及顯示為「道路」的地方，以進行將軍澳第 137 區的擬議發展；
- (b) 項目 B—將一幅位於第 135 區佛堂洲的用地由「綠化地帶」及「其他指定用途」註明「深水海旁工業」地帶改劃為「政府、機構或社區(10)」地帶，以興建一個食水配水庫和一個海水配水庫；
- (c) 項目 C—將一幅位於鐵蓼洲附近作碼頭用途的用地納入該區、將該土地劃為及將毗鄰用地由「其他指

定用途」註明「深水海旁工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「碼頭」地帶；

- (d) 項目 D—將位於將軍澳第 132B 區照鏡環將填海的海域納入該區、將填海區劃為及將毗鄰用地由「綠化地帶」改劃為「其他指定用途」註明「電力設施」地帶、「其他指定用途」註明「建築廢料處理設施及公眾填料轉運設施」地帶、「其他指定用途」註明「廢物轉運站」地帶、「其他指定用途」註明「混凝土配料廠」地帶、「政府、機構或社區(10)」地帶、「政府、機構或社區」地帶及顯示為「道路」的地方；
- (e) 項目 E—將照鏡環附近的四幅土地納入該區並劃為「綠化地帶」；以及
- (f) 項目 F—將五幅劃作「其他指定用途」註明「深水海旁工業」地帶的土地從該區剔除。

11. 此外，當局亦因應圖則的修訂項目，就分區計劃大綱圖的《註釋》作出相應修訂，以符合最新的《法定圖則註釋總表》。

12. 主席繼而請申述人及他們的代表闡述其申述。

R2—西貢區議會議員張美雄

13. 張美雄先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是現任西貢區議會議員，並已在區議會服務了近 10 年。他多年來致力服務日出康城社區。作為現任區議員，他已盡力向區內人士解說有關將軍澳經優化的造地建議。他與當區居民保持密切溝通，並會確切反映他們就將軍澳第 132 區擬議發展提出的意見及觀點。他期望當局能進一步調整和優化有關建議，以便在發展與居民福祉之間取得平衡；

- (b) 項目 D 下於將軍澳第 132 區進行的擬議填海面積約為 20 公頃。很多居民認為擬議填海工程將影響現有天然海岸線，他們質疑為何採用呈矩形的填海界線，並認為工程欠缺詳細的視覺評估。為縮減將軍澳第 132 區對開的填海範圍，當局應採用 55 米的削坡方案，而非目前建議的 30 米削坡方案。在先前與相關政府部門商議的過程中，已證實此建議在技術上可行。儘管 55 米的削坡方案會招致額外的成本(即成本會增加 20%)及時間(即施工期會延長兩年)，但仍然值得考慮採用，因為此方案既可紓解居民的不滿情緒，亦能為環境帶來長遠益處。此外，應趁機探討能否把為將軍澳第 132 區公共設施而進行的擬議填海工程位置向南移，以增加與居民的緩衝距離；
- (c) 將軍澳第 132 區將闢設的擬議厭惡性公共設施，與最接近的住宅發展相距僅一公里。該些設施所產生的空氣、塵埃和噪音污染會對居民的健康造成嚴重影響。在五項公共設施當中，區內居民對擬議混凝土配料廠深表關注。將軍澳居民認為，他們勉強忍受現有臨時混凝土配料廠和公眾填料所帶來的影響，已經長時間承擔了社會責任。擬議的永久混凝土配料廠會對區內的空氣質素、噪音和交通狀況造成負面影響。此外，擬議公共設施連同建築工程車輛(例如混凝土攪拌車)會對將軍澳—藍田隧道的交通構成額外負擔。根據文件，擬議混凝土配料廠會生產和運送經混合的混凝土材料供九龍東的建築工地，因此應把混凝土配料廠設於較接近該些建築工地的地方，例如現已有多間混凝土配料廠營運的油塘，或是人口密度較低的地區，以減少交通時間和運輸成本。此外，當局可策略地規劃擬議公共設施，使其分布於不同地區；
- (d) 建議應密切監察將軍澳第 132 區各項設施的施工及營運，以盡量減少對環境可能造成的影響。擬議措施包括(i)為所有工程及設施訂立表現指標(例如微細懸浮粒子 PM_{2.5} 和噪音水平方面的指標)，以加

強管理及監察；以及(ii)安裝閉路電視攝錄機，實時監測車輛及躉船起卸活動，以提升透明度；

- (e) 應設立社區聯絡小組，讓相關持份者，例如將軍澳東岸的當區居民和區內發展項目(包括維景灣畔、CARPI、藍塘傲、帝景灣、天晉 3B 期、海天晉、Monterey Place、THE PARKSIDE、SAVANNAH、Malibu、Marini、Sea to Sky、日出康城第十三期等)的代表參與其中。此外，應定期舉行會議，以處理和跟進與擬議發展有關的各項事宜；以及
- (f) 二零二五年五月二十二日的鐵路事故顯示，服務區內的運輸基礎設施已達到最高客運量。為加強將軍澳的連接，應推行多項措施，特別是把將軍澳線南延線延伸至香港島東部，以及興建其他擬議連接道路通往寶琳區。

R3—西貢區議會議員陳繼偉

14. 趙金城先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是維景灣畔的居民，該社區長期飽受相鄰的連接道路所造成的噪音及空氣污染影響。將軍澳第 132 區的擬議發展預期會令這些問題顯著惡化，因為預計會有更多重型車輛使用這些道路，而躉船運作亦會增加。儘管居民一直表示關注，但當局並沒有實施任何緩解措施(例如安裝隔音屏障)，以解決持續影響維景灣畔的噪音污染問題；
- (b) 項目 D 下的將軍澳第 132 區擬議公共設施所造成的累積影響，尤其是建築廢料處理設施、公眾填料轉運設施及混凝土配料廠，是主要的關注事項。鑑於設施與最接近的住宅發展只相距一公里，預期帶來的空氣及噪音污染會對居民的健康造成負面影響。此外，將軍澳第 132 區的西面有一座山，阻礙通風，使擬議公共設施所產生的塵埃無法消散，導致塵埃在區內積聚，從而加劇對環境及健康的隱憂；

- (c) 應密切監察將軍澳第 132 區公共設施的施工及營運情況，以盡量減少對環境可能造成的影響。儘管已在西貢區議會會議和諮詢會上多次提出建議，但政府一直不願承諾安裝閉路電視攝錄機和落實環境監測系統，例如追蹤微細懸浮粒子 PM_{2.5} 水平和噪音污染的措施，以有效監察情況；
- (d) 當局應計劃在更合適的地點闢設擬議混凝土配料廠、建築廢料處理設施及公眾填料轉運設施，可考慮選址在將軍澳第 137 區的指定角落，並在此等公共設施與附近住宅發展之間預留緩衝空間。周邊地區可規劃作較協調的土地用途，例如數據中心和商業營運(如貨倉貯存)。至於擬在此新發展區進行的住宅發展，政府可強制要求在新建築物的設計中加入中央空氣淨化系統；以及
- (e) 將軍澳第 137 區的運輸基礎設施已經飽和。項目 A 下的擬議發展帶來人口增長，將對區內交通造成沉重負擔。現有交通系統(特別是港鐵)將無法應付額外人口所需。

R 4—維景灣畔業主委員會

15. 鍾志堅先生作出陳述，要點如下：

- (a) 如文件第 4.1.8 段所述，當局將從內地輸入零碳能源。有見及此，把項目 D 下位於將軍澳第 132 區的擬議電力設施設於北部都會區(下稱「北都」)最為理想。同樣，擬議混凝土配料廠旨生產和運送經混合的混凝土材料供九龍東的建築工地，在策略上應設於鄰近這些工地的地方。雖然由擬議混凝土配料廠生產的混凝土亦可能會用於日後將軍澳的發展項目，但考慮到混凝土不會在短時間內凝固，該混凝土配料廠不一定要設於將軍澳第 132 區；
- (b) 項目 D 下於將軍澳第 132 區進行的擬議填海面積為 20 公頃，相等於 30 個足球場或維多利亞公園的面積，範圍甚廣。將軍澳第 132 區的擬議公共設施鄰

近住宅發展，距離維景灣畔約一公里。雖然當局沒有述明測定該一公里緩衝距離的方法，但項目倡議人應確保不會在維景灣畔的緩衝區內進行填海工程。維景灣畔居民現時享有廣闊的海景，但大部分海景將會被將軍澳第 132 區的擬議發展阻擋；

- (c) 項目 D 下將軍澳第 132 區經修訂的填海界線比先前所建議的更差。為緩減對維景灣畔的視覺影響，並減少對區內居民造成的空氣污染，擬議公共設施應向鯉魚門南移。此外，進出擬議公共設施的重型車輛應裝設封蓋，以防止塵土飛揚；
- (d) 礙於地理位置，將軍澳空氣潮濕，而且通風不良。因此，擬議公共設施及重型車輛所產生的塵埃無法有效消散。環境影響評估(下稱「環評」)未有充分解決空氣質素影響；
- (e) 項目 A 下將軍澳第 137 區的擬議發展應維持梯級式建築物高度輪廓，使建築物高度由山坡向海逐漸下降；以及
- (f) 鑑於現時房屋市場不景，加上當局擬發展厭惡性公共設施，將軍澳第 132 區和將軍澳第 137 區的發展很可能會加重區內樓價下調的壓力。由此造成的經濟負擔最終將落在區內居民身上。

R5 — 香港海岸郊野公園服務團

16. 楊暢暉先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他已在將軍澳居住逾 10 年，見證着將軍澳南的轉變，包括跨灣連接路及海濱長廊相繼落成。政府現積極推廣在各區旅遊，但卻因項目 D 下將軍澳第 132 區的擬議發展，令將軍澳現有的旅遊景點目前受到負面影響；
- (b) 把將軍澳第 137 區的現有臨時混凝土配料廠遷往將軍澳第 132 區，主要是為了在有關用地進行房屋發

展。然而，將軍澳第 132 區的五項擬議公共設施預計會對當區居民造成負面影響。具體而言，混凝土配料廠不應設於既有的住宅區內。擬議混凝土配料廠應設於其他合適的選址，例如觀塘、牛頭角及九龍灣；

- (c) 將軍澳第 132 區的擬議公共設施日後的設計存在不確定性。如要對該等設施(尤其是擬議混凝土配料廠)的實際營運情況及使用者加以規管，不但具挑戰性，亦難以執行。此外，政府未有採取執管行動。應密切及有效監察擬議公共設施，以盡量減少對環境可能造成的影響；以及
- (d) 礙於地理位置，將軍澳的濕度偏高，而且通風不良。因此，擬議公共設施所產生的塵埃很可能會在區內積聚，難以有效消散。

R 6—香港綠色郊野大聯盟

17. 衛志輝先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是將軍澳維景灣畔的居民。他詢問把混凝土配料廠永久設在將軍澳第 132 區的理據何在，因為該廠日後營運期間帶來的重型車輛可能會令現有道路受到嚴重損壞；
- (b) 將軍澳處於山谷之中，有盛行風從東南面吹至。因此，會導致塵埃和污染物堆積，難以完全消散。他一直受跨灣連接路所產生的空氣污染所影響；
- (c) 擬議公共設施(例如躉船)在空氣及噪音污染方面所造成的累積負面影響，是將軍澳居民的一大關注事項。這些影響會對居民的身心健康造成負面影響，並可能會導致醫療開支上升。將軍澳的擬議規劃短視，而政府亦似乎漠視了居民的意見；以及
- (d) 將軍澳的運輸基礎設施已經飽和，難以應付區內進一步增加人口。在將軍澳第 137 區引入超過

100 000 名新居民，會對港鐵系統構成巨大壓力，尤以繁忙時間為甚。政府似乎未有充分考慮將軍澳現有居民的關注及需要。

R7—將軍澳屋苑大聯盟

18. 翁偉雄先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他已在將軍澳居住逾 30 年，當中有八年住在將軍澳南，並一直受惡劣的空氣質素所影響，尤其是沙塵污染；
- (b) 居民對於擬議混凝土配料廠的潛在污染深表關注。雖然環保署在西貢區議會會議上表示，擬議混凝土配料廠會採用現代及經改良的設計，與現時在大埔營運的混凝土配料廠的設計相似，但大埔用地的環境情況仍然是不理想。他在最近一次視察中觀察到，該處的道路仍然骯髒，整體情況惡劣；
- (c) 將軍澳—藍田隧道(尤其是往香港島方向的行車線)在繁忙時間嚴重擠塞。經常使用將軍澳—藍田隧道的重型車輛在隧道內造成衛生問題，但維修保養方面卻沒有指定由哪方負責。待將軍澳第 132 區日後的發展項目落成後，預期該些情況會變得更惡劣，因為隨着更多建築工程車輛(例如混凝土攪拌車)行駛，會對隧道造成額外的交通負荷。這可能會引起進一步的環境和衛生問題，或對政府在有效規管及執法方面造成挑戰；
- (d) 他對是否有必要進行擬議填海工程存疑。根據《保護海港條例》，只有在有迫切和凌駕性需要的情況下，才應進行填海。鑑於現時全港尚有剩餘的單位供應，建造擬議混凝土配料廠的理由並不明確。據他所知，日出康城所用的混凝土來自新界的混凝土配料廠，而非油塘。把擬議混凝土配料廠設於將軍澳第 132 區的理據仍不明確。值得注意的是，將軍澳居民並非反對項目 D 下於將軍澳第 132 區的所有

擬議公共設施。例如，擬議電力設施便有必要設置，以支援已規劃的發展；以及

- (e) 鑑於政府最近的財政狀況，減少在將軍澳第 132 區所建造的公共設施數目將有助節省成本。

R 8 — Designing Hong Kong

19. 黃允祈先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 將軍澳第 137 區臨近維多利亞港，現有的躉船港池可供船隻隨時繫泊，解決現時本港避風泊位短缺的問題，並方便進行各類海上活動。該區應重新設計為公眾碼頭，並增建防波堤，為前來的遊艇、將軍澳居民，以至本港的廣大海上活動社羣提供服務。他回應文件第 5.3.2.1 段所概述的規劃署論點時提出意見和作出澄清，要點如下：
 - (i) 將軍澳第 137 區的布局應略為調整，以容納已規劃的將軍澳線南延線隧道，同時保留足夠空間興建碼頭；
 - (ii) 雖然香港仔避風塘擴建部分、前南丫島石礦場、紅磡附近水域和機場遊艇港灣合共能應付繫泊位不足之數約 10%，但未能完全滿足對繫泊設施的需求。此外，這些繫泊位距離將軍澳第 137 區相當遠。繫泊設施最理想是位於海濱地區附近和接近未來居民的地方；以及
 - (iii) 其建議並非僅提供另一個類似康樂及文化事務署（下稱「康文署」）營辦的水上活動中心，康文署的水上活動中心主要集中教授划艇技巧，而非提供地方供個別人士擁有或存放船艇。相反，有關建議旨在保留有屏障的水域，讓居民可安全地存放其船艇；

- (b) 海洋經濟涵蓋遊艇業和水上活動等類別，在國家和本地層面均獲政策上的支持。在國家層面而言，習近平主席曾強調推動海洋經濟高質量發展的重要性，進一步重申「綠水青山就是金山銀山」的原則。在本地層面，行政長官在《二零二四年施政報告》中把發展具創意的旅遊業項目描述為策略重點，特別指出遊艇旅遊是振興香港經濟的主要機遇；
- (c) 城規會於二零一三年七月十二日討論《白石角(東部)分區計劃大綱草圖編號 S/PSK/10》時，城規會主席特別指出檢視海事及水上活動設施的供應十分重要，特別是要興建一個公眾船艇停泊處。會上建議進行全面的全港性研究，以物色合適用地發展公共海洋中心；
- (d) 遊樂船隻的數目持續大幅上升，從二零零二年至二零二三年，已增至兩倍以上。然而在同一時期，繫泊設施的供應數字依然相若。據估計，因供求失衡，導致香港欠缺約 10 000 個公共繫泊位；
- (e) 避風泊位是必要設施，因為目前很多船隻停泊於開放水域，要面對惡劣天氣帶來的風險。從海事處在颱風山竹事件後發表的報告，便可知道颱風造成的破壞有多嚴重。
- (f) 在將軍澳第 132 區的填海工程方面，建議盡可能保存天然海岸線。填海地點對將軍澳居民十分顯眼，受影響的包括日出康城住戶、將軍澳第 137 區的未來居民，以及香港島杏花邨住戶。為了更好地融入周圍的天然環境，應該考慮縮減填海規模並調整未來海岸線的形狀。矩型輪廓的填海範圍應予修訂或重新設計，以便把更天然、更翠綠的海岸線納入其中。此做法不但能令填海界線更柔和自然，亦與現有天然海岸線更協調；以及

- (g) 欣賞政府現正研究能否藉優化將軍澳第 132 區與鯉魚門之間的遠足徑來加強連接性，但屯門蝴蝶灣泳灘與日出康城之間的行人連接亦明顯欠奉。

R10 — Association for Geoconservation, Hong Kong

20. 蔡慕貞女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 將軍澳第 132 區沿線一帶的天然海岸線包含豐富的海岸景觀，包括沙灘、海崖、海角、海蝕洞、浪蝕平台和板狀節理。這些特色地形具重要地質多樣性價值，從西貢的火山岩層到市區的花崗岩體，地質變化一覽無遺。海岸線不但兼具兩款岩石層，還含有其後轉化為「雲英岩」和其他礦物化構築物的花崗岩；
- (b) 有關海岸景觀經數千年形成，是將軍澳和香港珍貴的天然資產。擬議填海工程會對這項寶貴的遺產和天然資源造成無可挽救的破壞，使其永久消失；
- (c) 在進入維多利亞港時，有關天然海岸線清晰可見，深受市民和遊客所珍視，其中鯉魚門至將軍澳的遠足徑是著名的風景步道，特別受遊人歡迎；
- (d) 他們不是要反對發展，而是要保護天然資源。香港有許多在進行發展項目的同時，又成功保留天然海岸線的例子，例如石鼓洲焚化爐的選址，以及在發展香港迪士尼樂園時，保留了整條兩公里的天然海岸線；以及
- (e) 受影響的海岸線應予以保留，並改劃為「海岸保護區」地帶。至於項目 D 下於將軍澳第 132 區進行的擬議填海工程，可考慮興建一個離岸人工島，而此離岸人工島的西面海岸線可發展為區域地質公園和康樂設施。

R 11 — Peng Chau Reclamation Concern Group

21. 馮錦霖先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 環境保護署署長(下稱「環保署署長」)於二零二五年四月三十日有條件批准將軍澳第 137 區及相關填海用地發展的環評報告(下稱「環評報告」)，而環境許可證申請則於二零二五年六月二十六日提交。由於就有關分區計劃大綱草圖的申述所舉行的聆聽會是在環評獲批後進行，他詢問審批分區計劃大綱草圖是否具約束力；
- (b) 將軍澳第 132 區及將軍澳第 137 區的擬議發展，是建基於香港會逐步推展大型填海項目的設定。然而，當局未有預測或估計本地產生的填料量，或預計未來數年填料的消耗量；
- (c) 環評報告顯示的項目範圍與《前濱及海床（填海工程）條例》下受影響的前濱和海床並不一致。他曾詢問相關政府部門，並表示關注環評是否已經充分評估所有潛在的環境影響；
- (d) 有關公眾對環評報告的意見及所提交的意見書，當局並沒有公布，讓公眾查閱，也沒有邀請市民大眾到環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)表達意見；
- (e) 所進行的珊瑚調查並不全面，而環評報告亦未能評估珊瑚移植作為建議的緩解措施的成效。根據二零二五年三月十七日環諮會會議記錄，已確定項目範圍內並未發現稀有的珊瑚品種。所發現的珊瑚均屬主要常見的品種，在將軍澳第 132 區的覆蓋率少於 10%，而在將軍澳第 137 區的覆蓋率則少於 5%。值得注意的是，當局加入條款要求項目倡議人在諮詢漁護署後，向環保署署長提交珊瑚移植及優化計劃，以供審批；
- (f) 坪洲填海關注組於二零二五年一月十六日致函城規會，表示關注分區計劃大綱圖修訂項目會造成的視

覺影響，並就載述《將軍澳分區計劃大綱核准圖編號 S/TKO/30》修訂項目的城規會文件第 10992 號提出質疑，指當中的繪圖遺漏了其中一幅在視覺影響方面最令人觸目的電腦合成照片(即環評報告的圖 11.4.11)；以及

- (g) 將軍澳第 137 區內的一幅用地已指定會批給市建局。然而，文件並無就土地用途預算(即公營房屋(25.9%)和私營房屋(26%)獲分配的面積)會受到的影響提供資料。

[陳振光教授此時離席。]

[會議小休 10 分鐘。]

R 12 — HKIUD

22. 陳澤斌先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他是香港城市設計學會會長。香港城市設計學會反對與將軍澳第 132 區和將軍澳第 137 區發展相關的分區計劃大綱圖修訂項目。該學會主要關注的事項包括對天然海岸線的破壞，以及在項目 D 下於將軍澳第 132 區進行的擬議發展會造成的視覺和環境影響；
- (b) 將軍澳第 132 區的擬議填海工程並無迫切需要。位於將軍澳第 132 區的擬議發展涉及在維多利亞港東面入口進行大規模填海，將有礙觀瞻。對所有抵港的郵輪而言，有關填海工程亦會在視覺上造成負面影響。即使是單幢小型公用設施建築物，亦可能造成嚴重負面影響，南丫島上現有的污水處理廠正是一例；
- (c) 香港城市設計學會建議將擬議公共設施遷至受影響較少的用地，或設於營造成碼頭環境的臨海岩洞內。倘若將不雅觀的設施安置在岩洞內，可盡量減

低在視覺上造成的影響、保留天然海岸線，並且在控制噪音和空氣污染方面更理想；以及

- (d) 參考土拓署公布的岩洞總綱圖，電力站和公用事業設施屬具潛力在岩洞發展的土地用途。根據發展局技術通告(工務)第 4/2024 號，將軍澳第 132 區附近已有一個策略性岩洞區。將擬議公共設施遷至岩洞內，所帶來的長遠效益遠超相關成本。

R 13—Alexander Main Duggie

23. Alexander Main Duggie 先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他是園境師，亦是雅邦規劃設計有限公司的董事長。他以個人身份作出申述；
- (b) 景觀及視覺影響評估未有指出多個事關重大的負面景觀影響。根據《環境影響評估條例》(下稱「《環評條例》」)技術備忘錄附件 10 所列的五項準則，景觀及視覺影響評估理應得出景觀影響屬不可接受的結論；
- (c) 沿將軍澳第 132 區一帶的美麗海岸線消失，是永久而不可逆轉的，而且大範圍的填海工程將會持續存在，但兩者均未視為在營運階段對景觀造成影響的源頭。將軍澳第 132 區的擬議發展會對景觀造成重大、永久且不可逆轉的負面影響，影響將軍澳灣西部邊緣的天然海岸線(包括岩岸及沙岸)，以及將軍澳灣的整體景觀特色；
- (d) 景觀及視覺影響評估沒有納入基本工程設計措施，以緩減項目對景觀的影響，例如在海岸與填海區之間設立一條開放式水道。值得注意的是，香港已有先例，在進行填海項目的同時，又成功保留海岸線，例如東涌 4.5 公里的天然海岸線在機場發展計劃中得以保留，而竹篙灣 2 公里的天然海岸線在香港迪士尼樂園項目中亦得以維持；

- (e) 環評行政摘要的說明稱「將軍澳第 132 區工程項目的對出造地位於相對隱蔽的地區」，此說法並不準確且具誤導性。項目 D 下的將軍澳第 132 區的位置並不隱蔽，從小西灣、柴灣、日出康城及東將軍澳都可以清楚看到該區。此外，將軍澳第 132 區的擬議發展在視覺上會造成重大的負面影響，對於從維多利亞港東邊抵達的郵輪來說尤甚；
- (f) 環評的公眾諮詢過程有嚴重缺失。土拓署和環保署忽視他在二零二四年二月提出的反對意見，也沒有向環諮會提出和討論該等反對意見。此外，環諮會內並無註冊園境師，意味着當中沒有人有資格對景觀及視覺影響評估的細節進行批判性的專業分析，因此，景觀及視覺影響評估中的基本缺陷往往被忽視，而這亦是所有環評中反覆出現的問題；
- (g) 規劃署作為負責保衛香港景觀的守門人，卻未能識別出環評中的基本缺陷。類似的問題也出現在粉嶺高爾夫球場發展的環評報告內，他曾為此擬備一份詳盡清單，載述環保署和規劃署忽略處理的基本缺陷。相關司法覆核的判詞完全支持他對景觀及視覺影響評估作出的所有主要技術批評；
- (h) 香港的城市規劃受「基線退化症候羣」所困擾，其特點是本地、區域和全球層面的環境持續惡化，因此，公眾對可接受環境條件的門檻正不斷下降。自然景觀持續受到破壞，而所遭受破壞的淨累積效應一直被低估；以及
- (i) 總的來說，應拒絕現時就分區計劃大綱圖所作出的建議，因為這些建議對將軍澳西岸美麗且地質多樣化的天然海岸線所造成的破壞是永久且不可逆轉的。反之，有關的海岸線應改劃為「海岸保護區」地帶，而將軍澳第 132 區的填海工程亦應予重新布局，以免對「海岸保護區」地帶造成影響，這可透過在海岸線與填海區之間建立一條開放式水道而實現。

R 14 — Kwong Tse Hin, Glenn

24. 鄭子憲先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他是一名專門從事建造工程和道路交通工程的土木工程師，亦是英國土木工程師學會資深會士；
- (b) 雖然土木工程在城市發展發揮關鍵作用，數十年來工程師亦透過填海造地改善市民生活而感到自豪，但正如英國土木工程師學會所倡議，工程設計標準現在應提高至納入基於自然的解決方案。把工程設計與自然保育融合極為重要，尤其是將軍澳第 132 區的擬議填海工程會威脅到區域的獨特天然海岸線和地質多樣性；
- (c) 將軍澳第 132 區的天然海岸線十分獨特，是少數剩餘的天然海岸線之一，有重要的景觀價值和具備地質多樣性。此地區的特色是由火山岩和花崗岩交替組成，經來自東南方的盛行風長年侵蝕而形成，從而造成獨特和特有的景觀；
- (d) 他引述一個先前例子，即將軍澳—藍田隧道項目的路線在納入公眾意見後，得出更環保的設計以免額外填海。相反，目前建議的填海工程與先前做法不一致，並會對海岸線造成嚴重且不可逆轉的破壞；
- (e) 將軍澳第 132 區的用地僅用作工業用途，會阻礙公眾前往。相反，應鼓勵發展混合用途設施，將工業用地與公園、行人徑和單車徑融合；
- (f) 環評報告和其後的審批過程都刻意地沒有討論天然海岸線，令有關評估的認受性欠缺說服力；
- (g) 他強烈促請城規會拒絕有關在將軍澳第 132 區進行填海的建議，並探討替代方案，例如縮減填海規模或另覓更合適地點進行填海。應採用離岸填海方式以保護天然海岸線。此外，應考慮闢設自然公園，並包括連接鯉魚門和油塘的行人徑和單車徑。土拓

署聲稱離岸填海並不可行，因須鋪設電纜以連接電力設施。有關說法值得商榷，尤其是在興建香港迪士尼樂園時已成功採用類似方式，以保護南大嶼郊野公園一帶的海岸線。就電纜連接方面亦有數個技術上可行的替代方案，例如在橋樑構築物上裝設電纜或興建地下電纜隧道；以及

- (h) 無法保護天然海岸線會對公眾利益造成損失，公眾會失去與大自然的連結，最終會令香港的生活質素下降。因此，應改為推動基於自然的解決方案，為下一代保護香港的自然風光。

[葉少明先生此時暫時離席。]

R 15 — Mary Mulvihill

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

項目 A

- (a) 她強烈反對項目 A，理由是將軍澳第 137 區不適合進行擬議高密度發展，因為該區的運輸基礎設施不足，而且有關發展可能在生態和視覺方面造成影響。擬議填海計劃包括長直的人工海岸線，將增加侵蝕和水浸的風險，顯然未有考慮氣候變化因素。擬議填海計劃應採用梯級式建築物高度輪廓及自然蜿蜒曲折的海岸線，特別為進入港口的郵輪，營造較美的景觀；
- (b) 擬議海濱區的設計應洋溢朝氣活力，融入餐飲和娛樂設施。擬議道路應建於地底，以盡量利用地面空間作其他用途；
- (c) 就土地用途而言，擬議政府聯用綜合大樓內的公眾街市和健康中心並不相容。計劃興建的學校不應設於高密度住宅大廈之間。區內亦明顯缺乏商業設施，在區內提供的就業機會有限；

項目 B

- (d) 由於需要在該用地砍伐約 1 250 棵樹木，將對區內的景觀帶來不可逆轉的破壞。當局未有提供任何電腦合成照片來說明擬議配水庫會造成的視覺影響；

項目 C

- (e) 作康樂及旅遊業用途的碼頭設於堆填區旁邊並不合理。碼頭應該設於海濱範圍，整合公眾渡輪服務，類似愉景灣及馬灣的碼頭。她支持創建香港(R8)的建議，即保留現有碼頭，再改造成提供公眾渡輪服務的海洋中心。這樣既可優化社區參與，亦能創造就業機會。提供公眾渡輪服務亦有助減輕道路網絡的壓力；

項目 D

- (f) 她同意創建香港(R8)的建議，即目前的填海輪廓並不自然，應柔化其外觀，使其與現有天然海岸線更為融入。沿海岸線應設置緩衝區，以紓緩因氣候變化而出現極端天氣情況所造成的影響。此外，應該加入指定的繫泊區；

項目 F

- (g) 對於從規劃區剔除的五幅用地會否獲妥善修復並納入郊野公園的範圍，當局並無就此提供資料；

其他

- (h) 隨着人口持續增加，所提供的政府、機構及社區設施，包括社會福利、醫護、康樂設施及休憩用地，並不足以應付需求；
- (i) 她反對在「鄉村式發展」地帶《註釋》的第一欄用途內加入「政府垃圾收集站」及「公廁設施」，因

為這樣會剝奪公眾就這些設施的位置及設計提出意見的機會；以及

- (j) 未來的規劃應優先顧及可持續性和社會需要，而非只着眼於即時成本。鑑於罔顧氣候變化或會產生風險，加上負責任的規劃必須與自然共融，故她促請委員重新考慮發展建議。

26. 由於申述人及／或他們的代表的陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可提問，主席會請申述人、他們的代表及／或政府的代表(包括顧問)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。主席繼而請委員提問。

[劉竟成先生此時暫時離席。]

交通及運輸基建

27. 兩名委員留意到區內居民主要關注的是擬議發展對交通造成的影響，遂提出以下問題：

- (a) 為容納新增人口，將軍澳會有何運輸基建／安排；以及
- (b) 由於環保大道是通往將軍澳第 137 區的主要路線，若環保大道出現阻塞，會否有其他替代路線可把車輛分流。

28. 規劃署西貢及離島規劃專員鄺弘毅先生作出回應，要點如下：

- (a) 當局規劃將軍澳第 137 區可容納約 50 000 個住宅單位，新增人口約 135 000 人。將軍澳第 137 區的擬議發展所產生的交通需求，將由現有的道路基建提供支援，並正如二零二三年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》(下稱「《藍圖》」)所概述，將輔以新建議興建的將軍澳－油塘隧道及將軍澳線南延線。擬議的將軍澳線南延線當中包括一個已計

劃在將軍澳第 137 區興建的港鐵站，預期建成後可進一步加強交通連接性。為提升運輸量，港鐵將提升將軍澳線的信號系統，屆時將軍澳線的列車班次及最高載客量亦會增加。預期上述改善舉措將可足以應付將軍澳長遠發展所產生的交通需求。運輸署會繼續密切監察將軍澳的乘客需求及公共交通服務水平，確保可為不斷增加的人口提供高效且可持續的交通解決方案；以及

- (b) 環保大道是一條雙程雙線分隔車道。若一條行車線發生交通意外，另一條行車線會保持正常運作，暢通無阻。若環保大道兩條行車線均出現阻塞，車輛可改道駛經將軍澳創新園內的道路。此外，將軍澳線南延線(當中包括一個已計劃在將軍澳第 137 區興建的港鐵站)將服務將軍澳第 137 區。將軍澳第 137 區的詳細道路網及相關鐵路基建，將在詳細設計階段作進一步優化後定案。

29. 一名委員詢問是否有關乎區內日後交通情況的定量資料可提供。運輸及物流局助理秘書長柯雋銘先生作出回應，要點如下：

- (a) 《藍圖》為香港日後的運輸基建發展制訂了規劃綱領，並概述了策略性鐵路及主要道路網，以應付至二零四六年為止及以後的交通及物流需求。《藍圖》參考了現有的土地發展規劃數據，充分考慮了人口增長、就業及經濟活動(包括在將軍澳第 137 區及將軍澳其他地方)所帶來的交通及物流需求。政府建議以現有的港鐵將軍澳線為基礎，而將軍澳線南延線預期會由康城站向南延伸至位於將軍澳第 137 區的已規劃車站。此外，港鐵將軍澳線的信號系統正進行全面提升，預計於二零二九年完成。這項提升工程可改善將軍澳線的載客量。評估所得的結論是，通過提升信號系統和增加列車數目，將軍澳線的載客量將足以滿足現有和日後將軍澳長遠發展所帶來的交通需求；

- (b) 二零二五年五月二十二日發生鐵路事故後，政府已指示港鐵公司加強鐵路系統的維修保養及事故處理能力，以提升鐵路網絡的整體韌性。港鐵公司應政府的要求，就預防及應對事故制訂行動計劃。有關計劃涵蓋針對關鍵資產進行的一次過特別檢查，以及一系列中長期措施，包括加強對鐵路資產的監察及風險管理，以提升鐵路網絡的整體韌性；制訂極端情況下的計劃，加強不同情境下的演習及培訓；提升港鐵員工應對事故的決策及執行能力；以及加強免費穿梭巴士服務的安排，並加強資訊發放，例如維修工程進度的最新情況、建議替代路線，以方便市民因應最新情況計劃行程，以及凝聚地區力量支援受影響的乘客。政府會密切監察港鐵公司落實改善措施的情況，以確保港鐵繼續為市民大眾提供安全可靠的服務；以及
- (c) 至於道路基礎設施方面，日後的將軍澳—油塘隧道預計會在繁忙時間分擔將軍澳整體對外交通量逾30%。此外，隨着六號幹線於明年落成後，將軍澳市中心與油麻地交匯處的行車時間，預計在繁忙時間可由65分鐘大幅縮短至約12分鐘，增加通勤選擇，從而改善連接性和紓緩交通擠塞。

將軍澳第132區的填海工程(項目D)

30. 一些委員提出以下問題：

- (a) 選址準則及填海規模；
- (b) 是否有可能把擬議填海區向南移，或把擬議公共設施重新選址至前鯉魚門石礦場舊址；
- (c) 為緩解擬議公共設施所帶來的累積影響，會否把這些設施分散在不同的地點；以及
- (d) 把擬議建築廢料處理設施、公眾填料轉運設施及廢物轉運站設於將軍澳第137區現有公眾填土區附近，是否更加有利。

31. 規劃署西貢及離島規劃專員鄭弘毅先生借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 當局在決定擬議填海工程的地點和規模時，已考慮所有相關因素，包括水流、海陸交通、生態方面的考慮、文化遺產、擬議公共設施的營運要求、建築成本和項目時間表。將軍澳第 132 區的擬議設施位處臨海位置，有助利用海路運輸配合營運。此外，將軍澳第 132 區靠近將軍澳—藍田隧道於將軍澳一邊的出入口，可確保出入該些設施的車輛直接駛經將軍澳—藍田隧道往九龍，無需駛經將軍澳市中心的現有道路網絡。此舉能夠盡量減少對將軍澳當區居民可能造成的干擾。當局制訂建議發展大綱圖時，已充分考慮在初步發展大綱圖階段就將軍澳第 132 區的布局及配置所收到的公眾意見，並在制訂目前的建議時適當地予以充分檢視和考慮該等意見。與初步發展大綱圖描述的填海計劃相比，總填海面積已從 25 公頃減少至約 20 公頃，而受影響的天然海岸線長度則已從 790 米減少至約 500 米；
- (b) 將擬議填海區南移並不理想，因為這將縮短填海區與香港島之間的緩衝距離。鑑於擬議公共設施須設於臨海位置的大面積土地，以支援其運作，而鄰近魔鬼山的鯉魚門前石礦場位處崎嶇山地，而且有歷史建築，因此並沒有足夠空間容納有關設施。此外，鯉魚門前石礦場位於鯉魚門咀，直接面向維多利亞港與藍塘水道之間的重要水路。將需要經海路進出的公共設施設於此區，可能會對繁忙的海上交通造成干擾，影響航行安全；
- (c) 將五項公共設施設在同一地點以便共用公用設施與基建（例如車輛及船隻停泊設施），可善用土地資源。倘這些設施各別分散設置，便不可能共用這些公用設施；以及
- (d) 闢設擬議的建築廢料處理設施、公眾填料轉運設施及廢物轉運站，是為了處理香港東部（包括將軍澳）所產生的建築廢料、公眾填料和都市固體廢物，並

透過海上運輸轉運至香港的下游設施。廢物轉運站將發揮重要的功能，把都市固體廢物壓縮及裝箱，以便迅速透過海上運輸轉運至廢物管理設施，包括興建中位於石鼓洲的 I·PARK。目前，由於將軍澳沒有廢物轉運站，區內產生的廢物須經道路網絡運往其他地區的廢物管理設施。在將軍澳第 132 區設立廢物轉運站並採用海上運輸，則可盡量減少對將軍澳居民所造成的潛在滋擾。

32. 至於將擬議填海區南移的建議，土拓署總工程師李銘強先生特別指出，這個方案並不理想，因為會對位於將軍澳灣西南岸的現有珊瑚接收地點內的移植珊瑚和海洋生物棲息地造成負面影響。

33. 一些委員提出以下問題：

- (a) 在進行填海工程後，會否有任何改善或修復海洋生物棲息地的建議；
- (b) 如通過額外的削坡方式將擬議填海範圍向內移，會否因此面對任何限制或挑戰，以及相關的建築費用為何；以及
- (c) 有否探討擬議公共設施重新選址至岩洞的可行性。

34. 土拓署總工程師李銘強先生作出回應，要點如下：

- (a) 土拓署將探討採用生態海岸線或生態強化海堤設計的可行性，為海洋生物提供多元化的棲息地。與受影響的天然海岸線長度 500 米相比，當局會在將軍澳第 132 區及將軍澳第 137 區修築約 2.6 公里的生態海岸線或生態強化海堤。這項措施旨在為設計加入賞心悅目的組件，其質感和圖案可吸引海洋物種，能提高海洋生物多樣性，以及模擬天然海岸棲息地；
- (b) 目前在照鏡環山的 30 米削坡方案屬一個經優化的設計方案，平衡了闢設所需公共設施的土地需求及

施工所涉的財務和時間因素。至於採用擬議的 55 米削坡方案，則會令建築成本增加約 20%。除涉及額外成本外，55 米削坡方案的整體施工期將延長約兩年；以及

- (c) 當局曾進行全面可行性檢討，以評估把公共設施設於將軍澳第 132 區附近的岩洞的可能性。該檢討考慮了設計和施工風險、營運要求、土地需求(包括船隻停泊區及露天作業空間)，以及成本和時間影響。一般而言，岩洞並非平地，對發展構成許多技術限制。岩洞不適合放置不能分拆的大型設施，例如擬議電力設施需要直徑至少 80 米的空間。其餘四項擬議公共設施需設置於臨海位置才能正常運作，因此把該些設施設於濱海區附近實屬必要。把該四項公共設施分別選址至岩洞的額外建築成本預計由 11 億港元至 50 億港元不等，視乎各自的大小而定。此外，由於需要額外的通風及相關的機電設施，岩洞發展方案的初始成本和營運成本很大可能會高於填海方案。在實施時間表方面，岩洞方案所需的施工期較長，會導致這些公共設施無法在所需的日期啟用。考慮到整體成本和收益後，岩洞方案對將軍澳第 132 區而言在現階段並不可行。

35. 一名委員詢問，申述人(即 R10、R12 及 R13)先前有否在項目的較早階段就將軍澳第 132 區的擬議填海工程，向相關政府決策局／部門提出他們的關注和建議，並就政府代表的回應徵詢申述人的意見。相關申述人和他們的代表回應如下：

- (a) 蔡慕貞女士(R10)強調，多名申述人均認同保護將軍澳第 132 區天然海岸線的重要性，因為該處的火山岩及花崗岩層在香港具重要地質多樣性價值。擬議填海工程項目會對這些天然資產造成不可逆轉的破壞。他們極力倡議採用離岸填海及把擬議公共設施重新選址至岩洞作為替代方案；
- (b) 陳澤斌先生(R12)表示，將擬議發展重新選址至位於將軍澳第 132 區的岩洞，在技術上並非不可行，並引述全球和本地的先例，例如沙田污水處理廠。

雖然政府的回應特別提到，倘將擬議公共設施重新選址至岩洞，會增加建築成本和令施工期延長，但他相信為了換取大幅改善的生活環境，這些額外的支出和時間投放是值得的；以及

- (c) Alexander Main Duggie 先生(R13)強調，破壞天然海岸線及其獨特的地質特色，會造成無法逆轉的破壞。他特別提到，當局忽視了有關生態海岸線的建議會令海岸線一帶失去大量珍貴的地層。他批評景觀及視覺影響評估並沒有就有關發展對天然海岸線所造成的永久損失及其長遠後果和影響進行評估；他認為離岸填海和闢設開放式海道在技術上可行，因為香港過去在類似的項目中已有不少成功例子。

擬議混凝土配料廠

36. 一名申述人詢問是否有需要在將軍澳第 132 區設置混凝土配料廠，發展局首席助理秘書長區穎恩女士解釋，香港的建築工程項目廣泛使用混凝土，因此維持可靠和穩定的混凝土供應非常重要。就此，土拓署已於二零二二年進行有關本地混凝土供應的研究。有關研究結果顯示，為配合東九龍及新界東發展，現時有需要在相關區域內物色合適的用地以便設置混凝土配料廠。一名委員詢問是否有可能將混凝土配料廠選址至其他地方，而非將軍澳第 132 區，區女士表示，由於混凝土材料混合後會在短時間內凝固，故必須及時運送到各區域的建築工地，若運送時間過長，或會影響混凝土成品的質量。因此，混凝土配料廠的選址有地域性考慮，這也是為何多個區域均設有混凝土配料廠，以便為附近一帶的建築工程項目供應混凝土。

37. 申述人對混凝土配料廠日後的營運可能對環境造成的影響表示關注。就此，發展局首席助理秘書長區穎恩女士回應指，香港目前有超過 20 所混凝土配料廠，當中有配料廠十分靠近住宅發展。以目前在大埔營運的混凝土配料廠為例，雖然該廠與最接近的住宅發展(即比華利山別墅)只相隔 50 米，但營運商目前落實的相關環境緩解措施證明能有效減輕對附近社區造成的影響。混凝土配料廠的營運商須遵從所有相關的香港法例及環保署發出的營運牌照的條款。此外，由於將軍澳第 132 區的擬議混凝土配料廠位於政府土地上，政府作為招標的一方，

可在招標時加入條件，禁止營運牌照不獲環保署續期的混凝土配料廠營運商參與招標，從源頭淘汰表現記錄欠佳的營運商。與擬議混凝土配料廠的設計及日常營運有關的額外要求，也可在土地契約列明。此外，《空氣污染管制條例》在二零二五年四月獲修訂，以加強管制無牌指明工序作業。上述經修訂的條例賦權環保署署長，他如相信某處所在沒有有效的指明工序牌照而進行指明工序，可向該處所的營運商發出封閉通知。相關政府部門會繼續密切監察香港混凝土配料廠的運作情況，並對任何違反法例的行為採取嚴厲的執法行動。土拓署總工程師李銘強先生補充指，擬議混凝土配料廠須採取現代化的設計，以盡量減輕對附近居民的滋擾。

擬議電力設施

38. 一些委員從文件備悉擬議電力設施旨在接收從內地輸入的零碳能源，遂提出以下問題：

- (a) 擬議電力設施可否設於北都；
- (b) 以南丫島為例，為何不把擬議電力設施設於離岸地區；以及
- (c) 會從內地哪個地方輸入電力，以及為何須經海底電纜傳送電力。

39. 環境及生態局首席助理秘書長周彥彤女士作出回應，要點如下：

- (a) 擬議電力設施包括電力接收及轉換基礎設施，旨在從內地輸入零碳能源。為此，該等設施有必要設於臨海地方。鑑於土地供應有限，要在該區另覓合適沿海用地建造此等設施似乎不太可能。除臨海位置外，擬在將軍澳第 132 區關設的電力設施位處策略選址，可接駁至香港電燈有限公司及中華電力有限公司的輸電網絡。雙網絡連接不僅可加強互連，亦令供電更趨穩定可靠；

- (b) 南丫島現有電力設施建於大面積土地上，並配備附屬消防安全及維修保養設施，反觀有關建議沒有規定將軍澳第 132 區的電力設施須有附屬設施，以縮減填海規模。倘若在離岸人工島上建造電力設施，不但會增加維修保養及營運成本，更會使設施暴露於極端天氣情況造成的風險之中。為確保供電可靠，擬議電力設施必須為海陸兩路可達，以便維修人員及時抵達現場，並可迅速運送必要物料及零件作檢查及緊急維修之用。由於擬議電力設施須設於直徑至少 80 米的空間，因此在岩洞內闢設電力設施的建議並不可行；以及
- (c) 為應對氣候變化及配合國家政策，政府在二零二一年公布《香港氣候行動藍圖 2050》，將「淨零發電」列為主要減碳策略，務求在二零五零年前實現碳中和目標。為此，增加零碳能源供應非常重要。在臨海地方闢設擬議電力設施實屬必要，以便接收從內地輸入的零碳能源，可能經海底電纜輸入來自廣東省沿海地區的零碳能源。預計規劃、興建至落成新的跨境輸電和電力接收設施需時約 10 年，以配合《香港氣候行動藍圖 2050》所訂目標，即在二零三五年前提高零碳能源在發電燃料組合中所佔的比例至約 60% 至 70%。

40. 主席補充說，考慮到將軍澳第 132 區的公共設施的運作需要、其他替代方案可能對環境、成本及落實時間表所造成的影響，以及在初步發展大綱圖階段收集到的公眾意見，將軍澳第 132 區目前的填海位置及布局是最理想的。與初步發展大綱圖所建議的填海計劃相比，總填海面積已從 25 公頃減少至約 20 公頃(減少 5 公頃或 25%)。此外，由鯉魚門咀至調景嶺現有共長 1600 米的天然海岸線，當中受影響的天然海岸線，長度則從 790 米減少至約 500 米(減少 290 米或 37%)。

離岸填海

41. 一名委員留意到，在將軍澳第 132 區採用離岸人工島的設計，或許無法完全紓緩擬議填海工程對視覺造成的影響，遂請鄺子憲先生(R14)闡述離岸設計的優點。鄺子憲先生(R14)

在回應時解釋，離岸設計可保留沿將軍澳第 132 區一帶的天然海岸線。該海岸線具有重要的地質多樣性價值，可供未來世代享用。他建議人工島可作多用途，當中結合多種土地用途，例如工業、康樂空間及休憩用地。為了優化設計，他建議可在天然海岸線與人工島之間建造一條長約 20 米的開放式水道，並在天然海岸線對面人工島外圍的地方闢設一個帶狀花園。此外，人工島可經由橋樑連接內陸，並可沿海岸線闢設一條步行徑，連接通往油塘區的行人走廊；另外亦可採取適當的緩解措施，例如美化環境，以盡量減少擬議發展所造成的視覺影響。

42. 多名委員詢問，擬議填海工程採用離岸人工島的設計有何其他潛在影響。規劃署西貢及離島規劃專員鄺弘毅先生借助投影片作出回應時補充說，維景灣畔前方山坡現時阻擋了由建築物低層望向將軍澳第 132 區擬議發展的視線。儘管如此，倘填海界線進一步向海延伸，從維景灣畔會更清楚看見將軍澳第 132 區的擬議公共設施。此外，擬議填海範圍位於較淺海區。把擬議填海界線延伸至深水範圍會引致額外的費用和時間，從財政和落實時間表的角度而言，離岸人工島的設計較不可取。

43. 主席表示，已確認沿將軍澳第 132 區天然海岸線的重要性，而政府在平衡發展需要的同時，亦已盡力減少擬議發展所造成的影響。當局已謹慎考慮各種替代發展方案，而擬議填海範圍和將軍澳第 132 區的配置已作修訂，以減少對天然海岸線的影響。鑑於將軍澳第 132 區的擬議公共設施需要海上交通支援，現時的建議在減少對天然海岸線影響的意向方面取得平衡，亦顧及有關發展預計會造成的視覺影響，以及把建築成本和時間維持在合理範圍內。與初步發展大綱圖的原先建議比較，受影響的天然海岸線長度已由 790 米大幅減至約 500 米。另外，當局會在將軍澳第 132 區及將軍澳第 137 區修築約 2.6 公里的生態海岸線／生態強化海堤。這項措施在設計加入賞心悅目的組件，其質感和圖案可吸引海洋物種，能提高海洋生物多樣性，以及模擬天然海岸棲息地。有關為將軍澳第 132 區填海工程採用離岸人工島設計的建議，主席解釋這種設計會把填海土地進一步向海延伸。一方面，這會令附近將軍澳住宅發展和從東面駛進維多利亞港的郵輪更清楚看見擬議公共設施。另一方面，內陸地區與人工島之間所保留的開放式水道過於狹窄，會導致積水，以及對水源質素及海洋生境造成負面影響。

氣候變化及極端天氣

44. 一名委員詢問將軍澳第 132 區及將軍澳第 137 區擬議發展的設計有沒有考慮氣候變化及極端天氣的潛在影響，土拓署總工程師李銘強先生作出回應，要點如下：

- (a) 將軍澳第 132 區及將軍澳第 137 區擬議發展的設計已納入有關氣候變化及極端天氣潛在影響的考慮因素。當局在評估政府間氣候變化專門委員會第六次評估報告所述的各種情況時，已就此事徵詢香港天文台的意見；
- (b) 當局已進行情境測試，以評估本世紀末各種溫室氣體排放情境。這確保有關發展能抵禦不同的氣候環境，以及設計上足以應對不同的氣候情況。當局亦已進行敏感度測試，以評估本世紀以後至二一五零年與氣候變化相關的潛在風險；以及
- (c) 設計已加入具抗禦力的措施，包括在用地採用適當的地盤平整水平(主水平基準上約 6.75 米)，並確保沿岸一帶及近岸建築物之間均有充足的緩衝區，以減低風暴潮的影響。設計亦包括設置擋水板，並讓擋水板的高度可作調整，以應對將軍澳第 137 區及將軍澳第 132 區擬議發展日後的水浸風險。

將軍澳第 137 區的城市設計

45. 一名委員就將軍澳第 137 區的城市設計元素作出提問，規劃署西貢及離島規劃專員鄭弘毅先生在回應時解釋，將軍澳第 137 區的城市設計綱領已納入分區計劃大綱圖的《說明書》內。具體而言，遞減的建築物高度輪廓已反映在分區計劃大綱圖上個別用地的特定建築物高度限制。此外，當局鼓勵發展用地內的建築物高度有所變化，以營造生氣蓬勃和具視覺吸引力的天際線。詳細的城市設計要求將會作進一步研究，並在日後擬備的發展大綱圖中列明，其後亦會視乎情況在土地契約內訂明。不過，有關發展亦須遵守《可持續建築設計指引》，以確保提供足夠的建築物間距，促進可持續發展和改善整體城市環境。

46. 由於委員再無提問，主席表示陳述的聆聽程序和答問部分已經完成。她多謝申述人、他們的代表和政府部門的代表(包括顧問)出席會議。城規會將閉門進一步商議有關的申述，稍後會把城規會的決定通知申述人。申述人、他們的代表和政府部門的代表(包括顧問)此時離席。

[葉少明先生此時返回席上。]

商議部分

47. 主席請委員提出意見。

48. 委員普遍支持對分區計劃大綱草圖作出的修訂。雖然委員十分欣賞一些申述人就保留天然海岸線和地貌岩石保育所表達的意見，但認同將軍澳第 132 區的擬議填海工程的替代方案存在技術限制。該些替代方案包括離岸填海、把填海區向南移、55 米的削坡方案，以及把擬議公共設施遷入岩洞或遷移到其他用地。委員普遍同意離岸填海無法緩解擬議將軍澳第 132 區發展在視覺上所造成的影響。相反，離岸填海在視覺上可能會加劇對維景灣畔居民所造成的潛在干擾。此外，基於技術和與成本相關的限制，把公共設施遷入岩洞的建議並不可行。在平衡所有相關因素後，委員普遍同意，現時將軍澳第 132 區的擬議選址是最理想的方案。委員亦提出了以下的意見和建議：

將軍澳第 132 區

- (a) 參考海外經驗，建議應在擬議公共設施加入更佳的建築設計及外牆處理，以盡量減少其視覺影響。為確保一致性和質素，應制訂相關的設計指引，以期為日後的設計提供指引；
- (b) 為回應居民關注擬議混凝土配料廠帶來的空氣和噪音污染問題，應施加額外規定，以便管理其設計和日常運作。這些措施應適當地反映在招標文件和土地契約內，以確保條件獲遵從及可以問責；

- (c) 應強化執法機制，解決擬議公共設施涉及的重型車輛在場外行駛對環境和衛生造成的影響。這會有助盡量減少干擾並維持周邊環境的質素；
- (d) 應研究在區內推廣海洋經濟的潛力；
- (e) 應更詳細地研究天然海岸線的補償措施，例如生態海岸線的設計。這些措施旨在提高海洋生物多樣性和模擬天然海岸棲息地，促進區內的生態平衡和可持續性；

將軍澳第 137 區

- (f) 將軍澳第 137 區的城市設計綱領應採用梯級式建築物高度輪廓，以指引未來發展及促進社區和諧。這個綱領應輔以經優化的行人連接通道，以改善區內的暢達度和行人易行度，確保營造具凝聚力和方便使用者的市區環境；
- (g) 應規劃緊急出口，以確保將軍澳第 137 區的主要幹道一旦出現阻塞，也可採取應變措施。應研究能否優化將軍澳創新園的現有道路，以改善區內的連接度和穩定性；
- (h) 大廟灣一直以來深受颱風影響，將軍澳第 137 區南端的擬議碼頭(項目 C)在其附近，相關政府部門應作進一步研究，以評估是否適宜在該處興建提供渡輪服務的碼頭；以及
- (i) 可研究能否提供連接將軍澳和香港島(例如由鯉景灣開出)的渡輪服務。

49. 環保署助理署長(環境評估)譚卓偉先生就有關環評的申述作出澄清如下：

- (a) 當局已制定環境監測及審核(下稱「環監」)計劃，以便監察本項目，並緩解項目對環境造成的任何負面影響；

- (b) 要求在展開海事工程前向環保署署長提交珊瑚移植及優化計劃以供審批，是由於預計受本項目直接影響的珊瑚群落的狀況(例如數量、大小、健康狀況、是否適合轉移等)會隨着時間而發生微小變化。施加這項要求，與先前就環評報告進行的調查的全面性或任何不足之處無關；
- (c) 環保署在處理將軍澳第 132 區及將軍澳第 137 區的環評建議時，已嚴格遵守《環評條例》的規定。在公眾查閱環評報告方面，環保署遵照《環評條例》下有關諮詢公眾及環諮會的法定程序進行。於公眾查閱期間收到的公眾意見，已由環諮會作充分考慮；
- (d) 根據環評報告的批准條件，土拓署將設立由相關及受影響人士代表組成的社區聯絡小組，以加強溝通，並有效處理與項目相關的所有環境問題的查詢；以及
- (e) 噪音影響評估就所有相關道路(包括上坡道路)所產生的噪音影響進行評估，並會清楚標明在項目道路及其他道路(評估區內的現有道路)當中具代表性且易受噪音影響的地方所產生的預計噪音聲級。

50. 主席總結，委員支持分區計劃大綱草圖的修訂項目，並同意不應順應申述而修訂分區計劃大綱草圖。文件詳載的政府部門回應，以及政府代表在會議上作出的簡介及回應，已經回應了申述提出的所有理由。相關政府部門應跟進詳載於上文第 48 段由委員提出的意見及建議，包括在將軍澳第 137 區設置緊急出口，以及擬議公共設施的運作及規管事宜。待分區計劃大綱草圖獲核准後，規劃署將着手擬備發展大綱圖。發展大綱圖將會闡述將軍澳第 132 區擬議公共設施的設計規定及指導將軍澳第 137 區發展的城市設計綱領。有關招標文件或土地契約將適當地反映這些細節，以便準發展商及相關政府部門執行。

[徐詠璇教授於商議部分期間離席。]

51. 經商議後，城市規劃委員會（下稱「城規會」）備悉 **R1(部分)** 表示支持的意見及 **R17** 提出的意見，並決定不接納 **R1(部分)** 及 **R2 至 R16** 的意見，以及同意不應順應這些申述而修訂將軍澳分區計劃大綱草圖（下稱「分區計劃大綱草圖」），理由如下：

「將軍澳第 137 區及將軍澳第 132 區的發展(項目 A 至 F)」

- (a) 政府一直以多管齊下的方式持續開拓土地，提供短期至長期土地供應以迎合房屋供應及經濟發展的需求。政府持續造地的決心一直不變，並會穩健有序推進各項目。將軍澳第 137 區將發展成一個以住宅用途為主的新海濱社區。與此同時，將軍澳第 132 區對出在照鏡環一處會進行填海，該處獲選定用作興建五個在營運上需設置於臨海位置，並服務區域東(包括將軍澳)的公共設施。項目 A 至 F 的修訂為推進有關建議(**R3 至 R7、R11 及 R15**)；
- (b) 根據就將軍澳第 137 區及將軍澳第 132 區的發展所作的各項技術評估，包括環境影響評估(下稱「環評」)，證實項目在技術上可行。在落實所有建議的緩解措施後，發展對交通、排水、排污環境、生態、視覺及通風影響方面均不會對附近社區及地區造成任何不可接受的負面影響(**R1 及 R2 至 R16**)；
- (c) 根據進行的交通及運輸影響評估，在落實所需的道路改善工程，以及提供所建議的公共運輸建設後，將軍澳第 137 區和將軍澳第 132 區的擬議發展對整體交通上屬可以接受(**R2、R8、R10 及 R14 至 R16**)；
- (d) 在進行將軍澳第 137 區和將軍澳第 132 區的環評，包括景觀及視覺影響評估時，符合各項相關的標準和要求，包括環評概要及環評程序的技術備忘錄。而該環評報告已獲環境保護署署長有條件批准。在落實所有建議的緩解措施後，預計項目在環境影響上是可以接受的。此外，建議實施的環境監

察及審核計劃亦確保妥善地執行擬議的緩解措施
(**R1**、**R10**、**R12**、**R13** 及 **R15**)；

只關於將軍澳第 137 區的發展(項目 A 至 C)

- (e) 現時將軍澳第 137 區的填海範圍及布局已視為最佳方案。若減少可發展用地，將減少住宅單位數量，並限制整體布局設計的彈性。將軍澳第 137 區的擬議發展與周邊的發展並非不相協調。有關項目 A 至 C 在分區計劃大綱圖《註釋》中的用途地帶和相關發展限制實屬恰當(**R8**、**R9** 及 **R15**)；
- (f) 根據將軍澳第 137 區的城市設計綱領，擬議發展的建築物高度輪廓將循序遞減，而分區計劃大綱圖上對個別用地的建築物高度限制已反映了此建築物高度輪廓設計。此外，將軍澳第 137 區的休憩用地會連接附近的藍綠資源，可促進發展與自然景觀有着緊密的互動(**R15**)；
- (g) 項目 C 下的擬議碼頭是合適的，利用現有的碼頭設施以興建公共碼頭亦具成本效益(**R8**、**R9** 及 **R15**)；

只有關將軍澳第 132 區的發展(項目 D 至 E)

- (h) 將軍澳第 132 區位於遠離將軍澳新市鎮人口稠密的地方，該區適宜用作興建五個在營運上需設置於臨海位置，並服務區域東包括將軍澳的特定公共設施。考慮到這些公共設施的運作需要和平衡相關技術考慮，包括在水流、海上及陸地運輸、生態、文化遺產、項目建築成本及推展時間表，將軍澳第 132 區目前的填海範圍、位置和填海布局已屬最理想的方案。各種技術評估亦證明相關設置在環境上是可接受的，且技術上是可行的。有關項目 D 至 E 在分區計劃大綱圖《註釋》中的用途地帶和相關發展限制實屬恰當(**R1**、**R2** 至 **R8** 及 **R10** 至 **R16**)；

項目 F

- (i) 項目 F 主要部分是涉及把位於清水灣郊野公園範圍內的用地從分區計劃大綱圖剔除。根據《郊野公園條例》(第 208 章)，在指定的郊野公園內所有用途和發展均須取得郊野公園及海岸公園管理局總監同意(**R15**)；以及

《註釋》中為「鄉村式發展」地帶作出的修訂項目

- (j) 在《註釋》中「鄉村式發展」地帶的第一欄用途內加入「政府垃圾收集站」及「公廁設施」，以及在第二欄用途內加入「郊野學習／教育／遊客中心」，做法符合城規會所頒布最新的《法定圖則註釋總表》。如要闢設這些設施，必須遵循相關程序及／或向城規會取得規劃許可(**R15**)。」

52. 城規會亦同意，整份分區計劃大綱草圖連同其《註釋》及已更新的《說明書》，適合根據《城市規劃條例》第 8(1)(a)條呈交行政長官會同行政會議核准。

[會議於下午二時二十分休會午膳。]

53. 會議於下午三時恢復進行。

54. 下列委員和秘書出席下午的會議：

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

梁家永先生

黃煥忠教授

余偉業先生

何鉅業先生

呂守信先生

馬錦華先生

鄭楚明博士

鍾錦華先生

黃煜新先生

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

地政總署署長
羅淦華先生

規劃署署長
葉子季先生

一般事項

議程項目4

[公開會議]

香港大學擬議的國際創新中心的進展

[此議項以廣東話進行。]

55. 秘書報告，此議項是有關香港大學(下稱「港大」)擬議在位於薄扶林的一幅用地興建國際創新中心(下稱「中心」)的發展，而奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)是港大的顧問公司。以下委員已就此議項申報利益：

- | | | |
|----------------|---|---|
| 廖凌康先生
(副主席) | — | 與配偶在薄扶林共同擁有物業； |
| 黃煥忠教授 | — | 有近親在薄扶林居住； |
| 陳振光教授 | — | 為港大城市規劃及設計系名譽副教授； |
| 倫婉霞博士 | — | 為一間由港大及另外兩所大學經營的研發中心的特別項目總監，亦是港大一個課程的校外主考； |
| 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； |
| 徐詠璇教授 | — | 為港大社會工作及社會行政學系客席教授，並有近親在薄扶林居住； |
| 葉頌文博士 | — | 為港大生物科學學院客席副教授，以及曾與奧雅納公司有業務往來； |
| 鄧寶善教授 | — | 為港大城市規劃及設計系和房地產及建設系名譽教授； |

- 黃傑龍教授 — 其配偶為港大統計學碩士課程的課程主任；以及
- 葉少明先生 — 目前與港大有業務往來；亦是港怡醫院顧問委員會的成員，而港怡醫院正與港大合作提供醫療服務；以及義務參與港大的工作。

56. 委員備悉，倫婉霞博士、葉頌文博士、陳振光教授、徐詠璇教授、鄧寶善教授、黃傑龍教授和葉少明先生不會出席／因事未能出席下午的會議。委員同意，由於黃煥忠教授親戚的居所，以及廖凌康先生及呂守信先生、其配偶和其公司所擁有／共同擁有的相關物業並非直接望向有關用地，因此他們可留在席上。

57. 以下港大及其顧問公司的代表獲邀到席上：

港大

- 王于漸教授 — 署理校長
- 任詠華教授 — 副校長(國際創新中心)
- 楊光先生 — 物業處處長
- 徐卓鋒先生 — 策略研究組總監
- 范美女士 — 物業處助理處長
- 鄭啟聰先生 — 物業處助理處長
- 陳如森教授 — 行政及財務副校長工程項目高級顧問
- 林惠賢女士 — 高級經理(公共事務及社區關係)

奧雅納公司

- 黃諾詩女士 — 港大的顧問

58. 主席歡迎各人到席，並表示在二零二五年三月考慮有關位於薄扶林的中心的進一步申述時，委員要求邀請港大在三個月內向城市規劃委員會(下稱「城規會」)匯報項目的最新發展，當中應包括就選址作出的決定連詳細理據、項目的發展時間表，以及與持份者溝通的最新情況。就此，港大出席會議匯報中心項目的進展，並提交最新建議。

59. 秘書告知委員，規劃署及城規會秘書處在會議前收到逾60封與中心項目相關的信件及電郵。其中少數寄往規劃署，而其餘大多數則提交予城規會秘書處，就中心項目表達其觀點和意見。該等信件及電郵主要由港大國際创新中心公眾申述小組(下稱「中心公眾申述小組」)、薄扶林業主立案法團論壇、心光盲人院暨學校有限公司(下稱「心光學校」)、碧瑤灣業主立案法團主席、區內居民及個別人士提交，對港大的最新建議、該處的擬議設施及其相關的環境及交通影響、港大的選址、公眾諮詢程序等表示反對／關注。此外，部分信件及電郵的內容亦提議中心的替代選址，例如位於摩星嶺的「綠化地帶」用地(下稱「摩星嶺用地」)。所有收到的公眾意見／觀點均已／將會向港大轉達，供其考慮和跟進，以改善其建議。

60. 主席接着請港大的代表向委員簡介中心項目的最新發展。

61. 港大的王于漸教授、任詠華教授、楊光先生及黃諾詩女士借助投影片，向委員簡介中心的進展和最新建議，要點如下：

願景

- (a) 展望中心成為跨學科研究中心，以上游深科技研究為重要基石，旨在為全球挑戰找出創新解決方案，並為人類福祉創造知識。由於中央政府和香港特別行政區政府正積極推展基礎研究和「新質生產力」，中心會擔當這項政策的主要旗手，使香港能提供更好的支援，實現國家在創新及科技領域成為全球領袖的目標；

- (b) 研究會集中探討氣候轉變，因為創新研究對此範疇至為重要，亦會探討傳染病，因為傳染病不只會對香港，還會對全世界構成重大威脅。就新機遇而言，科技發展迅速有助發現新物料，而此發現可應付先前在醫療裝置和製造方面未能解決的問題，促使創新的生物醫學解決方案。這些進展需要新物料和療法的支持。由於很多疾病仍然無法治癒，生命科學和分子科學的研究為開發新療法提供了途徑；

初步策略性研究領域

- (c) 中心會探討六個初步策略性研究領域，包括量子科學、分子科學、生命科學、能源科技、人工智能及金融科技；
- (d) 量子科學是其中一個焦點範疇，在研究領域方面極為重要。量子科學的研究包括量子計算，此技術將大幅提升電腦的處理效能，從而加快研究的生產力，以及加快研發新藥物和先進的人工智能模型。另一個研究範疇是量子光學。在這個研究範疇的突破可能會推進量子感應器的發展，從而改善醫學影像的解像度和敏感度，或有可能推動安全傳送資料的創新意念，以及發展量子電腦和全球定位系統技術。主要的科技基礎設施(例如靠近合肥工業大學的國家實驗室是專門進行量子資訊研究)均被視為有力的工具，以在科學前沿取得突破，而且擁有高質素的研究設施對實現新質生產力至關重要；
- (e) 分子科學作為基礎研究，令新物料和藥物研發方面能取得突破，例如用於流動裝置的有機發光二極體屏幕和新藥物；
- (f) 餘下四個優先的主要研究領域包括：(i)生命科學，發揮香港在醫學研究方面的既有優勢；(ii)能源技術，重點關注可持續發展和潔淨能源，包括太陽能電池及電池研究；(iii)人工智能，開發能以人類或超越人類智能水平進行推理、學習和行動的電腦系

統；以及(iv)金融科技，把數碼科技結合金融服務，以提供創新服務並提升表現；

成功因素

- (g) 港大委託顧問(奧雅納公司)就中心的使用者、需要，以及運作和空間要求，進行獨立研究；
- (h) 研究團體、訪問學者、國際研究員、其他相關學院成員，以及行政、管理、技術及支援團隊均已界定為中心的主要使用者，而行業伙伴及初創企業、訪客及學生，以及社區人士及公眾持份者則為次要使用者。中心的設計和研究與發展(下稱「研發」)基礎設施應顧及研究生態圈的不同使用者，以便日後進行研究合作；
- (i) 在獨立研究中，訪問了研究員和教授，以了解在他們相對的專業範疇內，一間成功的中心所須的必要部分和獨有特點。訪問期間，顧問識別出三個重要主題，即人員、空間和運作。結果顯示，合適的人員、支持研究的文化和強大的行政團隊，應是一間成功的中心所需的基礎。中心不應只提供空間作研究用途，還應融入社會，與相關機構密切聯繫。中心亦應以政策為導向，並與橫跨知識、醫學、金融、經濟及社區網絡等不同學科互動。在運作方面，高國際標準和與業界的合作關係，對發揮中心運作的影響力至關重要，並會促進國際創新樞紐的發展，從而成為可以利用學術知識為人類解決更多問題的地方；
- (j) 一間成功的深科技研究中心應位於大學附近，有關大學應有已建立的研究文化和足夠的特設空間，以提升協同效應，從而培養創新思維、產生影響力和充分發揮其潛能；
- (k) 港大因其卓越的研究與教學成果，以及良好的學術聲譽，在近期的報告中備受注目。中心的成功因素，是能吸引全球的人才，以及培養一個充滿活力

的學術社區。港大亦已和政府及學術機構建立良好的合作關係，為聯合進行的創新研究項目提供珍貴的資源、專業知識和機會；

選址

- (1) 獨立研究指出，毗鄰港大、已建立的研究文化和社羣、對國際人才的吸引力，以及選址是否準備就緒，均是選址的重要考慮因素，亦對中心長遠的成功至關重要。該項研究亦確認位於薄扶林的選址合適而且需要；
- (m) 除了薄扶林之外，公眾亦就中心的替代地點提出建議，例如摩星嶺和北部都會區(下稱「北都」)。當中，薄扶林是對中心而言最為合適的可行方案，因為該區靠近港大本部校園及沙宣道的醫學院，對發揮中心的協同效應和吸引學者十分重要。倘中心項目順利在薄扶林選址展開，中心可在二零三二年開始運作。雖然北都已劃為香港日後的創科樞紐，但其大部分基礎設施仍在發展當中，而預計主要人口須待二零三四年才遷入。因此，研究基礎設施及人才發揮羣聚效應的時機亦仍有變數。倘中心位於北都，這些因素均對中心能否如期展開運作構成風險；
- (n) 中心專注於學術導向的上游研究工作，旨在拓展橫跨多個學科及科學領域的理論基礎。長遠而言，這些研究工作或能取得重大及革命性的突破，最終促進知識和發展。這個方針與北都不同，北都專注下游產業研究，針對個別市場或產業導向的挑戰；
- (o) 至於一些團體建議位於摩星嶺的替代選址，該區在相關的分區計劃大綱圖上主要劃為「綠化地帶」。要在「綠化地帶」用地上興建中心將困難重重，因為這不只是薄扶林區的當區問題，更是全港市民的關注事項；

海外例子

- (p) 獨立研究亦以世界各地(例如新加坡、內地及美國)成功的研究中心為基準與中心作比較，分析關鍵參數，例如樓面面積、研究範疇、是否設有短期住宿及會議設施，以及是否鄰近大學；
- (q) 其中一個例子是加州大學附近的勞倫斯柏克萊國家實驗室(下稱「實驗室」)。該實驗室是一所國家設施，設有五個國家用戶設施，並培養了 14 名獲頒諾貝爾獎的科學家。該實驗室採用模組式設計，以配合日新月異的科技發展，當中包括演講廳及會議室，讓研究人員進行討論，集思會及匯報，推動新思維及突破性發展。該實驗室的一個核心營運特色，是能立即在實驗室驗證新概念；
- (r) 另一個相關例子是新加坡緯壹科技城。緯壹科技城是一個高科技研發羣，設有八個靠近新加坡國立大學及新加坡理工學院的園區。當中兩個主要園區，包括啟奧生物醫藥園區和啟匯城，組成了綜合創新生態系統。啟奧生物醫藥園區的發展始於二零零四年，分六期進行，第一期的總樓面面積為 190 000 平方米，與中心相若。啟匯城的發展則始於二零零八年。在啟奧生物醫藥園區和啟匯城，除了實驗室及餐飲設施外，亦設有讓人進行分組討論和集思廣益的空間，對促進研究人員之間的交流尤其重要。香港在發展創新及研究中心方面明顯落後於新加坡，持續削弱其競爭力。鑑於中心的擬議選址毗鄰港大及其醫學院校園、數碼港和瑪麗醫院，因此具備已結合學術、研究及產業於一身並發展成熟的生態系統，有利於培養堪比新加坡緯壹科技城的協同效應。港大已準備好與領先的科技企業(例如比亞迪股份有限公司和華為技術有限公司)合作，在中心設立聯合實驗室進行深科技研究；
- (s) 此外，SLAC 國家加速器實驗室位於毗鄰史丹福大學的地方(相距 1.6 公里或六分鐘車程)，而且靠近硅谷，與領先科技龍頭(即谷歌公司)相距約九公

里，車程 15 分鐘內可達；而蘋果公司則相距約 19 公里，車程約 20 分鐘可達。中心在薄扶林的擬議選址與港大本部校園之間的車程約為五至七分鐘(相距約 2.8 公里)，能創造即時協同效應，為科學、創新及科技研究提供理想的環境，同時可善用設施及設備；

先進研究的必要設施

- (t) 至於提供必要的設施方面，在約 20 年前，牛津大學已建議學生應避免在實驗室進行分析及文書工作。他們引入玻璃間隔，讓學生能監察在實驗室進行實驗進度的同時進行分析。南洋理工大學和新加坡國立大學的實驗室已經配備這類先進設施。香港亦致力採納這個做法，但目前卻缺乏適當的場所實踐。除此之外，亦應提供演講室及會議室，使其成為匯聚優秀智囊，分享研究成果、突破樽頸，並慶祝新成就的孵化基地；
- (u) 實驗通常全日二十四小時進行，而設有優質短期住宿設施對吸引頂級人才、訪問學生及博士後研究人員至關重要，因為能讓研究人員和科學家駐留在實驗室附近。此舉可讓他們更能善用時間，在不定時監測研究、進行定期干預及檢查、善用設備及確保研究順利進行，從而提高生產力；

對發展計劃作出的擬議修訂

用地界線

- (v) 留意到區內居民強烈反對港大使用「綠化地帶」，因此港大在過去數月已就中心的初步發展方案進行全面檢討。現簡介初步概念設計，說明對中心建議作出的修訂：建議調整用地界線，利用毗鄰「未決定用途」地帶的一幅未發展用地(在薄扶林分區計劃大綱圖上劃為「住宅(丙類)6」用地)(下稱「住宅(丙類)6」用地)調整用地界線，以興建中心，從而讓先前的「綠化地帶」有超過 75%(約 3.2 公頃)的

土地得以保留。先前「綠化地帶」的剩餘部分將主要用於加強連接性。此外亦會探索其他額外措施，盡可能保留更多樹木，並透過創意設計增加場內的綠化覆蓋範圍。隨着初步發展計劃進一步完善，預計先前「綠化地帶」有更大部分可得以保存；

發展密度及用途

- (w) 擬議地盤面積將由 4.72 公頃減至 4 公頃，即減少 0.7 公頃，相當於約 16 至 17 個標準籃球場。中心的總樓面面積將由 222 720 平方米減至 190 000 平方米，即減少約 15%。整體地積比率約為 4.75 倍；
- (x) 根據顧問一直進行的獨立研究，其初步結果顯示，建議中心把整體總樓面面積的 66% 作實驗室和研究設施、9% 作研究辦公室(包括行政辦公室和設施)、18% 作演講室和會議設施(因應委員先前的意見而大幅下調)、2% 作康樂和配套設施(例如食堂、咖啡店和休息室)，以及 5% 作短期宿舍，提供約 50 至 60 個單位；

建築物高度及觀景廊

- (y) 考慮到附近發展項目的建築物高度，包括嘉林閣(主水平基準上約 217 米)連位於平台層的游泳池(主水平基準上約 154 米)，以及心光學校(主水平基準上約 151 米，或高於薄扶林道 3 至 4 層)，在初步方案下，中心的建築物高度將介乎主水平基準上 150 米(毗鄰心光學校)、主水平基準上 154 米(毗鄰嘉林閣)及主水平基準上 158 米(位於用地中央以善用土地用途)，令中心與沿薄扶林道現有的成齡樹及周邊環境和諧協調。擬議建築物高度不會阻擋心光學校現有向海的景觀及其未來重建的景觀。現有沿薄扶林道的觀景廊，包括薄扶林道 138 號和嘉林閣的觀景廊亦會獲得保留，這遠遠高於《可持續建築設計指引》中訂明的要求。留意到心光學校用地重建

作住宅用途後，心光恩望學校仍會繼續營運，因此建議闢設一條貫通東西方向的觀景廊；

薄扶林道上方的建築物後移、綠化及外牆處理

- (z) 建議中心作建築物後移，與心光學校距離約 30 米。此外，中心亦會與上碧瑤灣保持超過 100 米的邊界分隔距離。視乎中心的詳細設計，上述分隔距離或會有所增加；
- (aa) 中心的擬議建築物高度與沿薄扶林道現有樹木的樹冠高度相若。屆時將採用外牆處理和垂直綠化，以盡量減低中心的屏風效應。擬議建築物將從薄扶林道向後移，並會加種樹木，以形成植物林蔭大道，供行人享用；

貫通用地連接道路(through-site-link)及連接點

- (bb) 先前鄰近港大醫學院校園的「綠化地帶」有部分會予以保留，以興建一條連接薄扶林道與域多利道的貫通用地連接道路，以加強連接、方便港大的物流和興建中心，以及紓緩區內的交通擠塞情況，在緊急情況下尤甚。目前，港大本部校園內連接般咸道與薄扶林道的道路已對公眾開放。同樣地，擬議貫通用地連接道路亦會作為公共通道供車輛和行人使用，並會連接港大醫學院校園日後的擴建部分，同時或可加強現時經優化的用地與日後南港島線(西段)的連接；

初步概念設計

- (cc) 擬議建築物將沿“**Innovation Serpentine**”集中興建，而下面則為貫通用地連接道路。用地的西南部分將闢設會議室及相關設施，可供作社區用途(例如舉行業主委員會會議或舉辦社區活動)。中心靠近心光學校的部分將闢設類似大學宿舍的研究人員短期宿舍；

未來路向

- (dd) 繼城規會於二零二四年十一月考慮有關修訂薄扶林分區計劃大綱圖的申述，並於二零二五年三月考慮進一步申述後，港大已與相關政府部門及持份者聯絡，探討優化發展計劃。二零二五年一月，港大與中心公眾申述小組和心光學校會面，聽取他們的觀點和意見。經考慮他們的觀點及更廣泛的市民意見後，港大制訂了初步計劃，並於最近與持份者進行了新一輪公眾諮詢，諮詢對象包括立法會議員、南區區議會議員、社區領袖及鄰近發展項目的代表。獲諮詢的各方均普遍支持港大使用「住宅(丙類)6」用地興建中心。港大承諾會繼續進行對話和接觸，以回應持份者(包括業主立案法團、居民組織和環保團體)對建築物高度、發展密度、中心內的非研究設施、潛在的施工滋擾、生態影響，以及替代選址建議等方面的關注，務求透過有建設性的討論，優化發展計劃並推展有關項目；
- (ee) 由於公眾表示關注，目標工作計劃包括在二零二五年第三及第四季進行另一輪技術可行性研究，務求積極探討創新方案及優化初步計劃。倘相關政府決策局／部門接納有關技術評估及經優化的發展建議，港大將於二零二六年第一季進行另一輪公眾諮詢。經整合資料後，港大暫定於二零二六年三月向城規會提交經優化的發展計劃連同對薄扶林分區計劃大綱圖作出的相關擬議修訂項目，以供城規會考慮；以及
- (ff) 根據最新的發展計劃，待行政長官會同行政會議核准分區計劃大綱圖的修訂項目後，港大將於二零二七年委聘建築顧問為中心進行詳細設計，然後以私人協約方式向政府申請批地，並於二零二八年年底或之前展開地盤平整工程。預計中心的首幢建築物將於二零三二年或之前啓用，由二零三三年起將繼續就隨後的階段進行規劃和發展。

62. 港大項目團隊簡介後，主席請委員提問並發表意見。

63. 委員普遍表示大力支持設立中心，亦認同中心對於促成香港邁向大學教育及國際科研樞紐，擔當關鍵角色。委員強調要吸引高端人才及傑出教授，實有必要為他們提供充足的空間進行研究。此外，他們亦確認有迫切需要興建中心，而中心靠近港大可產生協同效應，並高度讚揚項目團隊盡心竭力擬備現行方案，以及與公眾溝通。團隊採用以人為本的方針優化方案，大幅改善了先前的初步發展方案，特別是因應委員早前提出的意見及公眾意見，保留先前「綠化地帶」大部分的土地，盡量減少砍伐樹木，維持現有觀景廊，以及採用「住宅(丙類)6」用地。委員鼓勵項目團隊進一步優化計劃，全面檢視擬提供的設施，以及具體闡明可為社區提供的規劃增益／好處。

公眾就現行方案提出的意見

64. 一名委員詢問有否就現行方案諮詢中心公眾申述小組及心光學校。如有的話，他們提出的觀點和意見為何。港大物業處處長楊光先生作出回應，要點如下：

- (a) 他自二零二五年二月起擔任港大物業處處長後，已向該小組及學校簡介相關資料，並進行諮詢；
- (b) 心光學校遷往東涌後，擬把心光學校用地重建作私人住宅發展，該校現正就此與發展商磋商，並已向城規會提交第 16 條規劃申請，涉及略為放寬分區計劃大綱圖內的建築物高度限制，以便日後進行住宅發展。然而，有關港大要求放寬中心的建築物高度限制一事，卻遭該發展商反對，實令人難以理解。他曾與心光學校院長郁德芬博士會面，郁德芬博士表示港大應避免在心光學校附近進行任何建築工程，包括擬議的貫通用地連接道路。儘管他可以保證港大將盡力減少使用先前屬「綠化地帶」的範圍發展中心，但基於設計方面的限制，港大無法承諾完全滿足他們的訴求；
- (c) 港大曾諮詢以杜伯先生為首的中心公眾申述小組，過程較具挑戰。中心公眾申述小組表示，中心應設於遠離嘉林閣的位置。為處理他們的關注，項目團隊修訂了先前的發展計劃，把最接近嘉林閣的擬議

建築物高度由主水平基準上 158 米降至主水平基準上 154 米，即與嘉林閣平台層現有游泳池的高度一致，以避免看到泳客；

- (d) 在二零二四年年底舉行的申述聆聽會中，中心公眾申述小組曾建議港大在「住宅(丙類)6」用地興建中心。然而，他們隨後改變立場，並要求把中心設於摩星嶺劃為「綠化地帶」的替代用地。現行建議可盡量減少對薄扶林先前的「綠化地帶」(現劃為「未決定用途」地帶)造成影響，但發展摩星嶺用地將對另一個「綠化地帶」造成重大影響。他向中心公眾申述小組解釋，港大將盡可能在薄扶林用地按 1:1 的比例進行補償植樹，並會就此與環保組織聯絡。不過，中心公眾申述小組堅持不可移除薄扶林用地內任何一棵樹木；
- (e) 雖然上述諮詢工作未能與有關各方達成實質共識，但港大仍與他們保持友好關係，並真誠希望可以透過繼續對話，以及進一步優化中心的發展計劃，為中心議定一個獲各方接受的計劃；以及
- (f) 港大亦已諮詢其他相關持份者，他們主要對選址表示關注，並建議探討為中心另覓替代選址，例如北都、新田科技城、北潭涌及其他地區。儘管港大希望在薄扶林興建中心，但亦備悉並尊重有關建議。港大經檢視對中心的需要及位置要求後，仍然認為靠近港大本部校園的薄扶林用地是較可取的地點。此外，港大曾就「未決定用途」地帶內的擬議用地進行土地勘測，結果顯示基岩深度淺，故建築成本不會過高，而預計現時經優化的用地亦具備類似的地質特徵。

65. 另一名委員詢問從最近的諮詢過程中所見，公眾偏好先前的初步發展方案，抑或現時經優化的方案。港大物業處處長楊光先生遂作出回應，要點如下：

- (a) 許多獲諮詢人士認為港大在制訂現時經優化的方案時，已考慮他們先前提出的意見，特別是將「住宅

(丙類)6」用地用作興建中心。立法會議員、南區區會議員和薄扶林道 138 號的業主均認同此舉屬一大改進；以及

- (b) 另一方面，部分獲諮詢人士要求港大考慮將中心設於摩星嶺用地或其他替代用地，卻鮮有談及薄扶林現時經優化用地的優點，不過任何利多於弊的用地，而且位置鄰近港大，自然是發展中心的首選，屬合情合理。

選址

66. 應主席邀請，港大物業處助理處長范美女士借助一些投影片就摩星嶺用地作出陳述，要點如下：

- (a) 摩星嶺用地大部分範圍(超過 90%)在堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖上劃為「綠化地帶」。用地有多個細小範圍劃為「其他指定用途」註明「公眾殮房」地帶和「綠化地帶(2)」，這些範圍計劃作重置域多利亞公眾殮房之用；
- (b) 摩星嶺用地的地盤面積超過 4 公頃，代表至少有 4 公頃的「綠化地帶」範圍將受影響。至於薄扶林現時經優化的用地，只有約 1 公頃的原有「綠化地帶」範圍會受影響，而超過 75%(即 3.2 公頃)先前屬「綠化地帶」的範圍會獲保留；
- (c) 在薄扶林現時經優化的用地內並無法定古蹟或已評級歷史建築。相比之下，摩星嶺用地橫跨日後「活力環島長廊」摩星嶺歷史遊的部分路段，並鄰近摩星嶺炮台(二級歷史建築)、香港賽馬會芝加哥大學教育綜合大樓(前身為域多利道扣押中心，屬三級歷史建築)及銀禧炮台，因此需要就保育此等歷史建築進行評估；
- (d) 薄扶林用地緊連薄扶林道(每個方向各設兩條行車線)，並可經擬議貫通用地連接道路和港大醫學院校園連接至域多利道(雙線不分隔車路)和沙宣道(雙線

不分隔車路)。該擬議貫通用地連接道路可在緊急情況下用作紓緩交通的路線。反觀摩星嶺用地現時僅可經域多利道進出，倘若道路受阻，容易導致下碧瑤灣及其他沿域多利道而建的住宅發展與堅尼地城隔絕。因此，就交通方便程度而言，薄扶林現時經優化的用地顯然較摩星嶺用地可取；

- (e) 與摩星嶺用地相比，位於薄扶林的「住宅(丙類)6」用地的地形相對較平坦，兩者坡度相差約10度。儘管現階段尚未對兩幅用地進行土地岩土勘測，現有數據顯示摩星嶺用地下方或可作策略岩洞發展。鑑於薄扶林用地周邊地區已有建設，就建築方面的可行性而言，在「住宅(丙類)6」地帶發展中心在技術上可行；以及
- (f) 兩幅用地均未進行樹木調查。儘管如此，薄扶林現時經優化的用地絕大部分範圍劃為「住宅(丙類)6」地帶，僅有一小部分坐落於先前屬「綠化地帶」的範圍內，航攝照片亦顯示，摩星嶺用地的樹木似乎較薄扶林現時經優化用地的茂密。

67. 主席借助實物投影機作出補充，要點如下：

- (a) 雖然中心公眾申述小組原先於二零二四年十一月的申述聆聽會議過程中建議採用「住宅(丙類)6」用地作中心選址，但其最新建議改為港大將中心設於摩星嶺用地；
- (b) 儘管摩星嶺用地佔地約8.6公頃，但並非全數均可作發展之用。靠近海岸線的地方在堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖上劃為「綠化地帶」，由於鄰近海濱，可能不適合用作發展。用地的中央部分劃為「其他指定用途」註明「公眾殮房」地帶和「綠化地帶(2)」，已預留作重置域多利亞公眾殮房及相關運作之用，立法會最近亦已批准相關建造工程的撥款。用地北面部分在上述分區計劃大綱圖上劃為「綠化地帶(1)」，現為一個岩洞，目前用作港島西廢物轉運站。此等現有及已落實的發展已大幅減少用地內實際可供發展的地方；以及

- (c) 港大聽取公眾意見後，表示已盡力減少使用薄扶林先前屬「綠化地帶」的範圍發展中心。然而，摩星嶺用地主要由屬「綠化地帶」的土地組成，在此處發展中心不僅違背上述原則，亦削弱了考慮摩星嶺作替代選址的邏輯基礎。

68. 副主席及其他委員普遍認為，鑑於摩星嶺用地的地勢陡峭及存在其他實地環境限制，在該處進行發展需克服多項技術上的挑戰，故不宜作中心選址。

69. 位於沙灣的港大何鴻燊體育中心佔地相等於四個標準足球場，一名委員詢問可否重建此體育中心，用作中心的部分範圍，從而減少在現時經優化用地的建築物體積。港大可研究是否有機會在該地上的建築物天台提供體育設施以及提供辦公室空間。另一名委員贊同此建議，並表示何鴻燊體育中心位置相對偏遠，故現時使用率偏低。重建該體育中心用於中心發展，不僅能節省在現時經優化的用地進行地盤平整及相關斜坡工程帶來的龐大建築成本，更可與鄰近數碼港產生協同效應。港大可在現時經優化的用地新增體育設施，對學生而言更方便及可增加設施的使用率。沙灣的替代選址能有效消除薄扶林現時經優化的方案可能在環境、生態及景觀方面造成的影響。

70. 一名委員表示，與摩星嶺用地相比，薄扶林現時經優化的用地較為可取，因為該用地鄰近數碼港，可產生協同效應，並提高現有設施(例如會議設施及產業、學術及研究資源)的使用率，而且政府已投放資源擴建數碼港。數碼港亦位於現時經優化用地的步行距離內，或可興建連接行人天橋。此外，港大應考慮利用西高山項目各種不同的住宿單位，作為研究人員的短期居所，並闢設橫跨薄扶林道的行人隧道／天橋，以釋放更多空間作深科技研究用途。此外，由於現時經優化用地方便往返港大現有的設施和宿舍及港大醫學院校園，因此更適合用作興建中心。倘若該用地不足以應付日後擴建的需要，可考慮把何鴻燊體育中心用地用作第二期發展地點。

71. 港大物業處處長楊光先生作出回應，要點如下：

- (a) 港大最近進行的研究顯示，港大作為世界級大學，其體育設施供應嚴重不足。由於設施嚴重不敷應

用，因此，港大只好向附近的沙灣徑堅尼地小學借用體育設施；以及

- (b) 鑑於何鴻燊體育中心已有進一步發展的計劃，在目前而言，利用該幅用地不大可行。長遠來說，可考慮在何鴻燊體育中心用地興建新的研究及教育大樓，作為中心的擴展部分。不過，港大會研究如何與數碼港產生協同效應，並在可行的情況下善用北都。港大亦會探討在西高山發展項目騰出擴展空間的可能性，例如在可行的情況下，預留 5% 的宿舍空間作研究用途。

中心將提供的設施

72. 一名委員詢問，中心首座大樓在二零三二年投入運作時將提供哪些設施，以及中心在運作初期可發揮多少功能。港大副校長(國際創新中心)任詠華教授在回應時表示，中心成立的宗旨是促進跨學科和跨界別合作，其六個初步策略研究範疇設計成互相關連，相輔相成。中心在啟動階段會為全數六個研究範疇提供設施，雖然規模不大，但亦配備基本配套設施，例如餐飲設施。

73. 另一名委員表示，考慮到會議設施和短期宿舍的規模不大，而且為了方便使用者，有關設施設於中心內會較為合適。港大物業處處長楊光先生表示同意，並認為有需要提供一些會議設施，例如小型演講廳，供訪問學者在離開前發表研究成果，而這些空間對學術交流極其重要。

74. 同一名委員認為港大應提供較高質素的宿舍，以符合港大的盛名，以及配合香港成為國際教育樞紐的願景，並促請政府給予此項目更多支援。主席在回應時表示，發展局對於釋出「住宅(丙類)6」用地予港大興建中心持正面態度，因為該幅用地位於薄扶林，其位置對於研究人員具有策略意義。發展局會繼續從土地角度就項目向港大提供所需的支援。

建築物高度及設計

75. 副主席和一些委員提出以下問題／建議：

- (a) 留意到心光學校的現有建築物高度只有主水平基準上 151 米，中心的建築物高度可否進一步降低，以紓緩對薄扶林道沿路的行人或駕駛人士所造成的壓迫感；
- (b) 港大可否進行更深層的挖掘工程，這樣既可使擬議建築物高度降至主水平基準上 150 米或主水平基準上 151 米，同時維持所需的總樓面面積；
- (c) 港大會否考慮增加上蓋面積，並認真檢討是否有需要為研究團隊提供如此龐大的辦公室空間，以期降低建築物結構的高度，並盡量減低擬議建築物的視覺影響；以及
- (d) 可否縮小有關發展位於薄扶林道的臨街面。

76. 港大物業處處長楊光先生作出回應，要點如下：

- (a) 中心內並非所有建築物都會達到主水平基準上 158 米。建築物高度是經考慮地盤面積有所縮減和對空間的需求後而決定。儘管如此，港大會就此作進一步檢討，而顧問亦會評估中心是否需要 19 萬平方米的總樓面面積；
- (b) 進行進一步的大規模挖掘工程，需要建造地庫層和護土牆，有關方案不及先前建議的梯狀平台建築設計。無論如何，有關建議可在詳細設計階段再作考慮，但須顧及基岩水平及風化花崗岩的狀況；
- (c) 現時經優化的方案屬初步方案，有待再進一步優化。假如擴大薄扶林道水平以下的平台面積，並調整薄扶林道水平以上的大樓布局，從而把上蓋面積由現時經優化方案下約 30% 增至 50% 至 60%，再加上建築物後移、梯狀設計和露台，建築物高度可降低半層至一層，而樓宇體積亦可盡量縮小。在可行的情況下，項目團隊會盡力降低建築物高度；以及

- (d) 在進一步制訂建議時，會考慮縮小有關發展位於薄扶林道的臨街面的提議。

交通影響及闢設車輛及行人通道

77. 一名委員憶述指二零二四年十一月申述聆聽會期間曾進行冗長的討論，並對交通問題表示關注。雖然港大早前曾告知城規會，職員、研究人員、教授及學生預計主要將會在非繁忙時間上下班，但是目前的簡介並未回應潛在的交通影響。港大物業處處長楊光先生回應說，港大會委託交通顧問公司進行交通影響研究。研究會透過在每日不同時段進行實地調查，以審視項目對車輛及行人的交通影響和預計產生的車輛流量架次。研究結果會在提交修訂建議時一併提交，供城規會考慮。

78. 一些委員提出以下問題：

- (a) 鑒於有需要在斜坡上的用地進行大規模挖掘，以移除石塊和植物，以及可能會對區內社區造成滋擾，會否在即將進行的交通影響研究評估施工期間的交通影響；
- (b) 留意到當區居民關注興建中心對域多利道造成潛在交通影響，詢問主要通道的位置；以及
- (c) 運輸署從交通規劃的角度而言，對中心的擬議交通措施的意見，以及可否闢設一條橫跨薄扶林道的行人通道。

79. 港大物業處處長楊光先生作出回應，要點如下：

- (a) 將評估興建中心期間造成的交通影響，預計擬議貫通用地連接道路(即一條可經由薄扶林道及域多利道直達的雙程分隔車路)可在施工期間紓緩有關的交通影響；
- (b) 由於薄扶林道是一條有四條行車線的道路，而域多利道只是雙線不分隔車路，因此薄扶林道將會是車輛、行人和物流運輸通往中心的主要通道。擬在域

多利道關設的通道會作為通往中心的額外通道。港大會與心光學校探討，如有需要，可與心光學校或其重建後日後的居民共用擬在域多利道關設的通道，以及中心內已規劃的行人及自動扶梯系統。交通影響研究會考慮車輛出入口安排及管理控制措施；以及

- (c) 由於現時經優化的方案和擬議交通措施仍在微調，因此並未就此諮詢運輸署。港大將進一步研究興建橫跨薄扶林道連接港大建築物及西高山發展項目的行人天橋，以及橫跨域多利道的行人天橋。此外，亦留意到在學校用地重建後，需要遷移和以巴士停車處取代現時在心光學校行車線內的巴士站。雖然港大曾提出在現時經優化的用地關設所需的巴士停車處，但運輸署不同意有關建議，因為該建議違反與巴士停車處／巴士站間距的相關指引。港大可與心光學校的發展商就有關事宜作進一步磋商。

80. 副主席強調，為避免巴士上落客時阻塞行車線，關設巴士停車處十分重要。此外，鑑於中心、西高山發展項目及華富邨重建項目會帶來工作和居住人口，因此亦有需要經港大醫學院校園在域多利道和沙宣道關設車輛通道，把車輛分流及紓緩薄扶林道的擠塞情況，並應充分考慮在卸下與樓宇建造有關的組裝合成建築法構件時，可能會對薄扶林道造成交通阻塞的問題。港大物業處處長楊光先生回應說，上述意見會在進一步優化建議時予以適當考慮。為緩解在施工期間對環境造成的影響，將落實使用水炮抑制塵埃和化學／水壓爆石技術等措施。擬議貫通用地連接道路能有效運送從地下掘出的泥石，從而減少實地貯存的需要。

環境及生態影響和碳中和

81. 一名委員提醒港大回答委員先前在申述聆聽會上提出的問題，包括有關中心對小葵花鳳頭鸚鵡的潛在影響。港大物業處處長楊光先生表示，港大會委聘環境顧問進行環境影響研究，評估中心對動植物的影響。不作發展的地方會撥作綠化空間，並會採用綠化屋頂等綠化措施。港大會與生態專家(包括嘉

道理農場暨植物園公司)合作，確保生物多樣性得到保護，並在有需要時進行補償種植。

82. 一名委員建議中心採用碳中和設計。港大物業處處長楊光先生作出回應，表示港大所有新建築物均達到綠建環評鉑金級評級，體現港大對可持續發展的承諾。實現碳中和是港大必須履行的責任，港大會在中心的設計方面充分考慮該建議。

規劃增益

83. 一名委員詢問，在薄扶林現時經優化的用地興建中心，對社區有何規劃增益／好處。港大任詠華教授、楊光先生和范美女士借助兩段短片作出回應，要點如下：

- (a) 中心具有多項規劃增益／設計優點，包括(i)在域多利道提供車輛落客點並附設行人通道，可供心光學校或其日後的重建項目共同使用；(ii)沿薄扶林道額外種植一排樹木，作為景觀大道供行人和區內居民使用；(iii)沿薄扶林道後移建築物，讓街景保持協調；(iv)維持薄扶林道沿途現有的觀景廊，包括維持薄扶林道 138 號居民的視線不受阻擋；(v)利用建築物外牆設計、種樹安排及優質的景觀和環境設計，以減少視覺和環境方面的影響；(vi)在港大不使用會議室和相關設施時，讓公眾使用該等設施；(vii)利用會議室和相關設施為區內學生和居民舉辦外展講座，以及倘若可能，指定一個展示科技發展的展覽區；(viii)在中心內提供讓社區人士享用的露天地方；(ix)就岩土工程進行補償種植，以確保斜坡穩定；以及(x)中心將會取代原先計劃在「住宅(丙類)6」地帶內進行的住宅發展，不會與附近的私人住宅發展有任何商業競爭；以及
- (b) 薄扶林道 138 號的發展商知道香港法律並沒有關於景觀的法律地役權。儘管如此，為了釋除居民的疑慮，港大會實施緩解措施和採用較佳的設計策略，以盡量減低中心帶來的視覺影響。

84. 副主席和另一名委員表示，港大的進一步研究應探討和更詳細地闡述中心可以為社區帶來的規劃增益，並在下一輪公眾諮詢中強調這些規劃增益，以爭取社區支持，尤其是曾就薄扶林興建中心的建議提出反對人士的支持。港大物業處處長楊光先生回應說項目團隊會充分考慮上述所有提議。

發展時間表

85. 一名委員詢問建築工程對心光學校的視障學生可能造成的滋擾。港大物業處處長楊光先生表示，他已向心光學校院長郁德芬博士保證，倘屆時心光學校仍然運作，則在心光學校附近的建築工程將於興建工程的最後階段才進行，中心的興建時間表亦會配合心光學校用地的重建計劃。

86. 一名委員表示，鑑於公眾擔心受滋擾的時間可能會延長，港大應認真檢討現時提出的四年施工期是否可行。港大物業處處長楊光先生回應說，先前提出施工期為三年屬過份樂觀，現把施工期修訂為四年應屬可行。港大會制訂詳細的發展時間表，涵蓋提交及批准建築圖則、地盤平整和挖土工程，以及建造上蓋結構的時間，以供城規會考慮。視乎詳細設計，預計在二零三二年或之前會有首幢建築物或多幢建築物投入運作。

[黃煜新先生及余偉業先生在答問部分進行期間離席。]

87. 由於委員再無提問及意見，主席多謝項目團隊向委員簡介中心的最新發展。主席總結，委員普遍支持港大在薄扶林的經優化方案，並同意港大應繼續根據經優化的方案落實項目。港大的簡介全面詳盡，能令委員更明白把中心設於薄扶林的理據。擬議的經優化地點一方面能保留促進港大和其他內地及海外研究機構進行跨界別研究合作的目標，同時可保持「綠化地帶」大部分範圍的完整，並盡量減低發展項目對周邊環境造成的生態和視覺影響。根據港大的發展時間表，港大將於二零二五年第三和第四季度進行技術研究。根據委員在會上提出的意見／建議，項目團隊須留意以下各點：

- (a) 進一步研究如何減少中心對附近居民和該區的影響，包括考慮如何藉增加現時經優化用地的上蓋面積來進一步降低建築物高度；
- (b) 解決交通問題，包括預計在施工和運作階段會增加的車流和人流，並考慮透過分階段發展來減少對心光學校可能造成的干擾；
- (c) 擬議發展為當地社區帶來進一步規劃增益／好處，包括但不限於為薄扶林道與域多利道之間提供連接，以及提供新的行人通道連接，尤其是薄扶林道的連接安排；以及
- (d) 與居民和當地社區（尤其是心光學校）保持積極溝通，並且在完成技術研究後進一步聯絡公眾，並向他們解釋有關情況，才把各項主要發展參數已有定案的經優化建議提交予政府。

88. 港大署理校長王于漸教授多謝委員付出寶貴時間並提出具建設性的意見。他承認要理順多方面觀點，日後仍要克服種種挑戰。委員給予的鼓勵無疑是巨大的推動力，激勵項目團隊全力以赴令項目盡善盡美。港大預計可於二零二六年就項目向委員提交一份全面而詳盡的報告。

89. 主席多謝項目團隊出席會議，他們於此時離席。

議程項目5

[公開會議]

其他事項

[此議項以廣東話進行。]

90. 餘無別事，會議於下午五時三十五分結束。