



圖例  
NOTATION

ZONES	地帶
COMMERCIAL	C
COMPREHENSIVE DEVELOPMENT AREA	CDA
RESIDENTIAL (GROUP A)	RIA(A)
RESIDENTIAL (GROUP C)	RIC
RESIDENTIAL (GROUP E)	RIE
INDUSTRIAL	I
GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY	GIC
OPEN SPACE	O
OTHER SPECIFIED USES	OU
GREEN BELT	GB
COASTAL PROTECTION AREA	CPA
SITE OF SPECIAL SCIENTIFIC INTEREST	SSSI
COUNTRY PARK	CP
<b>COMMUNICATIONS</b>	
RAILWAY AND STATION (UNDERGROUND)	(Symbol)
RAILWAY AND STATION (ELEVATED)	(Symbol)
MAJOR ROAD AND JUNCTION	(Symbol)
ELEVATED ROAD	(Symbol)
<b>MISCELLANEOUS</b>	
BOUNDARY OF PLANNING SCHEME	(Symbol)
BUILDING HEIGHT CONTROL ZONE BOUNDARY	(Symbol)
MAXIMUM BUILDING HEIGHT (IN METRES ABOVE PRINCIPAL DATUM)	(Symbol)
MAXIMUM BUILDING HEIGHT (IN NUMBER OF STOREYS)	(Symbol)
PETROL FILLING STATION	P F S
NON-BUILDING AREA	NBA

土地用途及面積一覽表  
SCHEDULE OF USES AND AREAS

USES	大約面積及百分比 APPROXIMATE AREA & %		用途
	公頃 HECTARES	% 百分比	
COMMERCIAL	1.49	0.19	商業
COMPREHENSIVE DEVELOPMENT AREA	7.17	0.91	綜合發展區
RESIDENTIAL (GROUP A)	60.06	7.66	住宅(甲類)
RESIDENTIAL (GROUP C)	0.40	0.05	住宅(丙類)
RESIDENTIAL (GROUP E)	3.48	0.44	住宅(戊類)
INDUSTRIAL	5.91	0.75	工業
GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY	102.59	13.09	政府、機構或社區
OPEN SPACE	15.54	1.98	休憩用地
OTHER SPECIFIED USES	106.19	13.55	其他指定用途
GREEN BELT	213.83	27.28	綠化地帶
COASTAL PROTECTION AREA	28.35	3.62	海岸保護區
SITE OF SPECIAL SCIENTIFIC INTEREST	1.98	0.25	具特殊科學價值地點
COUNTRY PARK	101.73	12.98	郊野公園
MULLAH	1.27	0.16	明渠
TYPHOON SHELTER	84.22	10.74	避風塘
MAJOR ROAD ETC.	49.72	6.35	主要道路等
TOTAL PLANNING SCHEME AREA	783.93	100.00	規劃範圍面積

夾附的《註釋》屬這份圖則的一部分，  
現經修訂並按照城市規劃條例第5條展示。  
THE ATTACHED NOTES ALSO FORM PART OF THIS PLAN  
AND HAVE BEEN AMENDED FOR EXHIBITION UNDER  
SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

核准圖編號 S/H 15/29 的修訂  
AMENDMENTS TO APPROVED PLAN No. S/H15/29

AMENDMENTS EXHIBITED UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE	按城市規劃條例第5條展示的修訂
AMENDMENT ITEM A	(Symbol) 修訂項目 A 項
AMENDMENT ITEM B	(Symbol) 修訂項目 B 項
AMENDMENT ITEMS C1, C2	(Symbol) 修訂項目 C 1, C 2 項

(參看附表)  
(SEE ATTACHED SCHEDULE)

2015年12月24日 按照城市規劃條例第5條展示的  
核准圖編號 S/H15/29 的修訂  
AMENDMENTS TO APPROVED PLAN No. S/H15/29 EXHIBITED  
UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE ON  
24 DECEMBER 2015  
Raymond LEE 李啟榮  
SECRETARY 城市規劃委員會秘書

香港城市規劃委員會依據城市規劃條例擬備的香港仔及鴨洲洲(港島規劃區第15及16區)分區計劃大綱圖  
TOWN PLANNING ORDINANCE, HONG KONG TOWN PLANNING BOARD  
HONG KONG PLANNING AREAS No. 15 & 16 - ABERDEEN & AP LEI CHAU - OUTLINE ZONING PLAN



規劃署遵照城市規劃委員會指示擬備  
PREPARED BY THE PLANNING DEPARTMENT UNDER  
THE DIRECTION OF THE TOWN PLANNING BOARD

圖則編號  
PLAN No. S/H15/30

**SCHEDULE OF AMENDMENTS TO  
THE APPROVED ABERDEEN & AP LEI CHAU  
OUTLINE ZONING PLAN NO. S/H15/29  
MADE BY THE TOWN PLANNING BOARD  
UNDER THE TOWN PLANNING ORDINANCE (Chapter 131)**

**I. Amendments to Matters shown on the Plan**

- Item A – Rezoning of a site at Lee Nam Road, Ap Lei Chau fronting the East Lamma Channel from “Other Specified Uses” annotated “(Cargo Handling Area)” (“OU(Cargo Handling Area)”), “Government, Institution or Community” and “Industrial” (“I”) to “Residential (Group A)4” (“R(A)4”).
- Item B – Rezoning of a strip of land fronting the Ap Lei Chau West Industrial Area from “OU(Cargo Handling Area)” to “Open Space”.
- Item C1 – Rezoning of the southern portion of the Ap Lei Chau West Industrial Area from “I” to “Other Specified Uses” annotated “Business(3)” (“OU(B)3”).
- Item C2 – Rezoning of the northern portion of the Ap Lei Chau West Industrial Area from “I” to “Other Specified Uses” annotated “Business(4)” (“OU(B)4”).

**II. Amendments to the Notes of the Plan**

- (a) Incorporation of the “R(A)4” sub-area and stipulation of the maximum gross floor area and building height restrictions for the “R(A)4” sub-area in the Remarks of the Notes for the “R(A)” zone.
- (b) Incorporation of the “OU(B)3” and “OU(B)4” sub-areas and stipulation of the maximum building height restrictions for the “OU(B)3” and “OU(B)4” sub-areas in the Remarks of the Notes for the “OU(B)” zone.
- (c) Incorporation of ‘Art Studio (excluding those involving direct provision of services or goods)’ as a Column 1 use under the “I” zone and under Schedule II of “OU(B)” and “R(E)” zones.
- (d) Replacement of ‘Place of Recreation, Sports or Culture’ use under Column 2 of the “I” zone and under Column 2 of the Schedule II of the “OU(B)” and “R(E)” zones by ‘Place of Recreation, Sports or Culture (not elsewhere specified)’.

Town Planning Board

南區區議會(2016-2019)屬下  
地區發展及房屋事務委員會  
第一次會議記錄

日期：2016年2月1日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士 (南區區議會主席)  
陳富明先生 MH (南區區議會副主席)  
林啓暉先生 MH (本委員會主席)  
麥謝巧玲博士 MH (本委員會副主席)  
歐立成先生 MH  
區諾軒先生  
柴文瀚先生  
陳家珮女士  
陳李佩英女士  
張錫容女士  
朱立威先生  
林玉珍女士 MH  
羅健熙先生  
徐遠華先生  
任葆琳女士  
司馬文先生

缺席者：

馮仕耕先生

秘書：

陳蔚廷女士 民政事務總署南區民政事務處行政主任(區議會)2

列席者：

周楚添太平紳士 民政事務總署南區民政事務專員  
謝雅立女士 民政事務總署南區民政事務助理專員  
葉偉思女士 民政事務總署南區民政事務處高級行政主任(區議會)  
陳業滔先生 民政事務總署南區民政事務處高級行政主任(地區管理)

勞智祥先生  
區翠卿女士  
譚慧珠女士  
麥梁雪梅女士  
李潔德女士

土木工程拓展署高級工程師4(港島發展部2)  
房屋署房屋事務經理(西九龍及港島11)  
康樂及文化事務署南區副康樂事務經理1  
地政總署高級產業測量師/西區(港島西及南區地政處)  
規劃署高級城市規劃師/港島1

出席議程一：

伍秀慧女士  
溫明淇先生  
唐恂先生  
唐嘉麗女士

懲教署助理署長(人力資源)  
懲教署人力資源組高級監督(人力資源)  
懲教署人力資源分組總懲教主任(職員行政)  
懲教署人力資源分組高級懲教主任(宿舍)/人力資源分組  
懲教署工程及策劃組高級懲教主任(監獄發展)  
建築署高級工程策劃經理129  
周氏建築師事務所有限公司董事

李勇先生  
陳柏祥先生  
何文玉女士

出席議程二：

朱汝聲先生  
謝振華先生  
劉慧儀女士

機電工程署高級工程師/氣體標準B1  
機電工程署工程師/土地用途技術支援  
運輸署工程師/南區及山頂2

出席議程三：

王陳秀惠女士  
朱耀樑博士  
林雲峰太平紳士  
苗華培先生  
陳嘉惠女士

香港大學學生發展及資源中心校園生活總監  
香港大學物業處高級工程經理  
AD+RG 建築設計及研究所有限公司總監  
AD+RG 建築設計及研究所有限公司總設計師  
AD+RG 建築設計及研究所有限公司建築主任

- (a) 機電工程署高級工程師／氣體標準 B1 朱汝聲先生；
- (b) 機電工程署工程師／土地用途技術支援 謝振華先生；以及
- (c) 運輸署工程師／南區及山頂 2 劉慧儀女士。

25. 主席表示，規劃署的文件及陳家珮女士提出的動議分別列於附件一及附件二，他先請規劃署代表介紹文件內容。

26. 李潔德女士利用電腦投影片（參考資料三）向委員簡介議題的背景、修訂項目及公眾諮詢安排，內容撮錄如下：

- (a) 發展局和相關政府部門於 2014 年 5 月 15 日向區議會介紹未來五年於南區可提供作房屋發展的 14 幅用地，當中包括鴨脷洲利南道的用地。其後，相關政府部門代表於 2015 年 5 月 18 日出席地區發展及環境事務委員會（下稱「上屆委員會」）會議，簡介鴨脷洲利南道用地的改劃建議（地區發展文件 19/2015 號）；
- (b) 相關政府部門代表於 2015 年內兩度出席地區論壇，向地區人士簡介上述改劃建議。發展局亦先後三次致函南區區議會，解釋有需要改劃有關用地以配合當局的房屋土地供應目標，並提供進一步的資料，以回應南區區議會及地區人士的關注事項。發展局並於最後一封函件告知南區區議會，當局決定將上述改劃建議提交城規會考慮；
- (c) 大綱圖的擬議修訂（討論文件圖 1），包括擬議住宅發展（附件一圖表 A 項），連同南區區議會及地區人士的意見，已於 2015 年 12 月 4 日提交城規會屬下都會小組委員會（下稱「小組委員會」）考慮。經平衡相關的政策目標、規劃考慮因素、技術可行性和公眾意見，小組委員會同意大綱圖的所有擬議修訂。城規會亦藉此機會對大綱圖作出其他修訂（附件一圖表 B、C1 及 C2 項）；

議程二：《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/30》所收納的修訂項目  
(本議程由規劃署提出)  
(一併討論由陳家珮女士提出的動議 - 「有關擬議改劃一幅位於鴨脷洲利南道的政府土地作住宅發展」)  
(地區發展文件 2/2016 號)

24. 主席歡迎以下政府部門代表出席會議：

附件一圖表

修訂項目	位置	面積 (公頃)	修訂內容
A 項	鴨脷洲利南道前 臨東博寮海峽的 一塊用地  現時該用地部分 為香港駕駛學院。	約 1.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>由「工業」、「政府、機構或社區」及「其他指定用途」註明「貨物裝卸區」地帶改劃為「住宅(甲類)4」地帶。</li> <li>訂明最大總樓面面積為 70 800 平方米及建築物高度限制為主水平基準上 110 米。</li> <li>在擬議發展的最低三層，商業用途屬經常准許的用途。</li> <li>擬議發展預計可提供約 1 400 個單位。</li> </ul>
B 項	前臨鴨脷洲西工 業區的一塊狹長 土地  現時該用地部分 為香港駕駛學院。	約 0.49	<ul style="list-style-type: none"> <li>由「其他指定用途」註明「貨物裝卸區」地帶改劃為「休憩用地」地帶。</li> <li>改劃後可為在區內附近居住和上班的市民提供休憩空間。</li> </ul>
C1 及 C2 項	鴨脷洲西工業區	約 3.65	<ul style="list-style-type: none"> <li>由「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿(3)」地帶及「其他指定用途」註明「商貿(4)」地帶。</li> <li>最高建築物高度分別限為主水平基準上 100 米及 115 米，與先前就「工業」地帶所訂明的相同。</li> </ul>

- (d) 大綱圖的註釋亦有作出修訂，包括(一)就修訂項目 A，加入「住宅(甲類)4」支區，並訂明最大總樓面面積和最高建築物高度限制；(二)就修訂項目 C1 及 C2，訂明「商貿(3)」和

- 「商貿(4)」兩個支區的最高建築物高度限制；以及(三)將藝術工作室(不包括直接提供服務及貨品)加入「其他指定用途」註明「商貿」、「工業」以及「住宅(戊類)」地帶。大綱圖的說明書亦會作出相應的修訂，以反映現況及相關的修訂；以及
- (e) 城規會已於 2015 年 12 月 24 日根據城規條例第 5 條展示大綱圖，為期兩個月，以供公眾查閱。任何人士均可於 2016 年 2 月 24 日或之前，就有關修訂向城規會秘書處作出書面申述。

27. 主席請機電工程署(下稱「機電署」)代表就議題發表意見。
28. 朱汝聲先生表示，由於擬議住宅發展是位於具有潛在危險的裝置(即石油氣倉庫及轉運庫)的鄰近，機電署已就有關發展用地進行了風險評估。評估報告已交予發展局及相關部門參考。
29. 主席請運輸署代表就議題發表意見。
30. 劉慧儀女士表示，署方已就有關房屋發展進行交通流量調查，推算出於 2021 年擬議建築物落成後，道路使用量會增加，但鴨脷洲主要交通交匯處仍會有剩餘容車量。因此，是項發展將不會對當區的交通造成不可接受的影響。
31. 陳家珮女士、司馬文先生、林玉珍女士 MH、區諾軒先生、張錫容女士及柴文瀚先生提出以下意見及查詢：

#### 交通方面

- (a) 有委員表示，議題曾於上屆委員會第二十一次會議上討論，及後因運輸署的交通評估資料不足而需終止討論。自該次會議後，署方除了於一次地區論壇上展示一幅記載鴨脷洲八大主要交通交匯處的交通流量統計圖外，便沒有提供進一步資料，如交通評估的計算方法。她曾去信要求發展局局長公開交通評估報告，可惜局方於回覆中，未有交代實質數據。她希望能盡快獲得相關資料；
- (b) 有委員贊成上述要求，認為有關當局應盡快公開交通評估報告及解釋報告內容；
- (c) 有委員表示，來往鴨脷洲的主要通道只有一條，除了擬議於利

南道興建約 1 400 個住宅單位外，擬於前鴨脷洲聖伯多祿天主教小學校舍興建的國際學校及擬於海怡半島香港電燈公司綜合大樓興建的酒店將帶來的交通影響亦應納入評估之中；她認為，署方於進行交通評估時需具前瞻性，以作出全面評估；

- (d) 有委員表示，香港駕駛學院於 2005 年在利南道興建校舍時，曾與南區區議會協定，學員的車輛不會駛往怡南路，目的是避免令鴨脷洲的交通問題惡化，影響附近居民的日常生活；惟運輸署現在卻表示，擬議住宅項目不會對區內的交通造成不可承受的影響，故她質疑有關交通評估的可信性；

#### 休憩設施

- (e) 有委員詢問，修訂項目 B 建議的休憩用地，是由康樂及文化事務署要求發展或只是規劃署的建議，以及項目的發展時間表；
- (f) 有委員表示，如在利南道發展休憩空間，便應提供通道予公眾前往；如需經過私家地段，亦應要求發展商開放路段予公眾人士通過；
- (g) 有委員認為應集中與規劃署及城規會等有關方面商討，如何令社區於是項發展中受惠，例如要求政府興建海濱長廊；
- (h) 有委員同意上述建議，認為可朝著興建海濱長廊及增加休憩用地的方向討論；

#### 其他發展用途

- (i) 有委員表示，不認同政府在市區覓地興建住宅的發展邏輯。他指出，在城規會於 2011 年 8 月 19 日舉行的第 448 次小組委員會會議上，他曾獲悉除了進行重建外，鴨脷洲沒有其他尚待發展的「住宅（甲類）」用地；如今卻繼續改劃區內的利南道用地為住宅，做法是自相矛盾；
- (j) 有委員表示，區內對政府機構及社區用地的需求甚大，例如社會福利署一直希望於深灣軒旁發展安老設施，但能否落實仍是未知之數。他詢問若利南道的土地被用作住宅發展，而將來當區內的政府機構及社區用地不足以配合地區需要時，有關部門將如何處理；
- (k) 有委員認為，增加住宅數量未必是社會上最迫切需要處理的問題，是項改劃會犧牲把土地發展作社福設施如長者住院宿舍的機會，另外，有關土地或可考慮用作設置旅遊巴士停泊位，以舒

緩區內旅遊巴士停泊位不足的問題；總括而言，有關當局應反思現有的土地資源是否能公平地分配作不同的用途，以切合地區的不同需要；

#### 其他意見

- (l) 有委員表示，規劃署代表提及曾出席的兩個地區論壇，是由委員邀請署方出席，而非由署方主動進行公眾諮詢；
- (m) 部分委員表示，規劃署既已出席過兩個地區論壇，應已知悉所有意見，為何仍未將相關意見納入修訂建議之中；續詢問署方會否就居民及委員會的意見而對計劃作出修改或擬訂改善措施；
- (n) 部分委員相信，擬建住宅的售價定會偏高，基層市民根本未能負擔，無助舒緩市民大眾對房屋的需求；
- (o) 有委員詢問，海怡半島近日發現來源不明的噪音，未來興建的住宅又會否同受噪音影響；以及
- (p) 有委員表示，曾要求規劃署為鄰近私人住宅進行視覺影響評估，惜署方以有關評估不合乎常規做法為由，拒絕要求。他認為，居於私人住宅內的市民亦需得到關注，與城規會否考慮有關評估結果無關，故再次要求署方提供有關評估。

#### 32. 李潔德女士綜合回應如下：

- (a) 規劃署與相關部門於 2015 年在委員會會議及兩場地區論壇上收集到的公眾意見，已連同大綱圖的擬議修訂，一併呈交城規會考慮。小組委員會備悉南區區議會和市民的反對意見及政府部門的回應，並就擬議修訂進行討論，特別是交通影響。經平衡相關的政策目標、規劃考慮因素、技術可行性和公眾意見，小組委員會同意大綱圖的所有擬議修訂；
- (b) 署方需根據城規會的規劃指引進行視覺影響評估。評估的主要目的是為照顧公眾利益及保護公眾享有的景觀，特別是公眾或遊客易於前往的觀景點及受歡迎地點的景觀。由於個別屋苑住戶單位並非公眾觀景點，因此，並未包括在評估之內；
- (c) 根據「香港規劃標準與準則」，現時南區有足夠的休憩用地和社區設施應付區內居民所需，估算已包括擬議發展項目會帶來的人口。據她了解，發展局現時未有計劃在擬議改劃土地及其附近興建海濱長廊；以及
- (d) 有關修訂項目 B 的擬議休憩用地，發展局暫時未有落實的發

展時間表。

33. 劉慧儀女士綜合回應如下：

- (a) 署方於進行是次交通評估時，是透過交通流量調查及交通數據，估計交通流量每年的遞增率，從而推算 2021 年擬議建築物落成後對各交通交匯處的影響。此推算方法較道路網絡模型（即將擬議發展項目所產生的交通流量加入估算之中）的評估方式較為保守，得出的交通流量亦會相對地高；以及
- (b) 交通評估的結果顯示，主要交通交匯處不會因擬議建築物的落成而超出負荷，屆時仍會有剩餘的容車量。署方已於 2015 年 5 月 18 日向上屆委員會提交有關交通評估結果；亦已就項目的最新資料更新交通評估報告結果，並於 2016 年的地區論壇上向公眾交代。

34. 柴文瀚先生、陳家珮女士、司馬文先生、區諾軒先生、陳李佩英女士、朱立威先生、麥謝巧玲博士 MH 及任葆琳女士繼續提出以下意見及查詢：

#### 交通方面

- (a) 有委員表示，鴨脷洲居民每天早上需花多於一小時的車程才能到達市區，但運輸署卻聲稱於住宅單位落成後，各交通交匯處仍會有剩餘的容車量，她詢問署方如何計算有關情況，以及何時會公開交通評估的數據；
- (b) 有委員認為，運輸署的交通評估結果不足以說服委員會。他續表示，交通問題是南區目前面對最大的問題，薄扶林道、香港仔隧道、鴨脷洲大橋等均是往返港島其他地區及區內的主要道路；雖然擬議發展的單位數目不多，但新增人口所引起的交通問題不單會影響鴨脷洲，南區其他地方亦會受到影響；
- (c) 有委員認為有關當局並沒有理會當區居民及區議會的反對意見，反而堅持發展不會導致交通問題，相關部門應作出檢討；
- (d) 有委員表示，並非反對政府覓地建屋，只是擔心發展所引致的交通問題能否得到解決；

#### 休憩設施

- (e) 有委員表示，他並非要求規劃署增加公眾空間，而是要求署方

能提供予公眾前往海濱的通道，希望署方能從規劃準則的角度回應有關建議的可行性。此外，他表示，本港的海濱大多會開放予公眾享用，詢問署方為何沒有向發展局及城規會在是項發展中提出相同的建議；

#### 其他發展用途

- (f) 有委員認為，社福設施的發展亦需得到關注；因此，有關當局應在土地規劃時應作全面考慮，而非急於落實在有關用地興建住宅；
- (g) 有委員詢問，有關用地為何不用以發展為公共房屋，以照顧基層人士的需要，而要用作興建私人住宅；

#### 人口問題

- (h) 有委員表示，鴨脷洲已為人口密度極高的島嶼，為何政府仍要在該處興建住宅，增加居住人口；
- (i) 有委員表示，南區的發展愈趨蓬勃，尤其是鴨脷洲的人口密度已十分高，如再強行在該處興建住宅令居住人口增加，將引起民怨。她認為，規劃署的首要工作是設法增加土地供應及妥善規劃道路；
- (j) 有委員認為，鴨脷洲現時的人口密度已不適合再增加居住人口；

#### 其他意見

- (k) 有委員表示，部門代表未有回應他在第一輪提問時提出的問題，包括（一）有關擬議改劃會令區內可作「政府、機構或社區」用途的土地減少，規劃署為何會認為發展住宅比興建社福設施更為重要；（二）鴨脷洲住宅項目「南灣」，因受鄰近船廠所產生的噪音所影響，部分窗戶的設計需為封閉式；有居民曾表示擔心擬建住宅項目亦會受噪音所影響，以及附近的油庫會帶來潛在危險，詢問部門有何回應；以及（三）如擬議住宅項目提供的車位不足，引致該處住戶將車輛停泊在屋苑以外的地方，部門有何解決辦法。最後，他認為強行在市區覓地作房屋發展並非理想的做法，只會帶來更大的社區矛盾；
- (l) 有委員對規劃署代表的回覆表示失望，認為署方應以積極及開放的態度，而非只是引用相關的規劃條例來回應委員的意見及

提問。他期望署方進行規劃時，能以惠及南區整體發展的角度出發；

- (m) 有委員認為，發展局及規劃署未有重視區議會及居民的意見；
- (n) 有委員認為，有關當局應思考如何把公眾諮詢收集到的意見應用於整體規劃上；如急於落實發展計劃，規劃進程或會因快得慢；
- (o) 有委員表示，既然規劃署表示是次擬議改劃為發展局的決定，而在該局沒有出席是次會議的情況下，他關注到是否有意義繼續進行討論。他希望規劃署能澄清出席是次會議的角色及職責；
- (p) 有委員同意上述意見，希望規劃署能加以解釋；
- (q) 有委員希望規劃署能提供有關用地的發展大綱圖；以及
- (r) 有委員詢問渠務署工地旁的「政府、機構或社區」及蜆殼新鴨洲油庫「其他指定用途」地帶的未來發展。

35. 李潔德女士綜合回應如下：

- (a) 本議程旨在向議員簡介大綱圖的修訂項目，以及收集各議員對大綱圖的意見，各議員亦可於 2 月 24 日或之前，就有關修訂向城規會秘書處作出書面申述；
- (b) 各區的社區設施及休憩用地是根據「香港規劃標準與準則」，按人口計算。根據上述的計算方法，南區整體有足夠的社區設施和休憩用地以應付需求，計算已包括因擬議發展項目而減少的一幅「政府、機構或社區」用地及修訂項目預計帶來的人口；
- (c) 為進一步改善發展項目附近的工作及生活環境，署方亦建議改劃一幅土地作休憩用地（修訂項目 B），從而提供更多休憩用地。此外，發展商可按賣地條款，在發展住宅時，提供休憩及康樂設施予擬議發展項目（修訂項目 A）的未來住戶使用；
- (d) 引述環境保護署曾表示，將來的發展商需為擬議發展項目進行環境影響評估，及實施緩解措施，確保噪音及空氣質素等合乎相關條例及準則；以及
- (e) 署方現時在有關用地附近，包括「其他指定用途」註明「石油氣及石油氣製品轉運庫」地帶，均沒有改劃建議。

36. 劉慧儀女士簡述運輸署進行交通評估的方法：

- (a) 於各主要交通交匯處的繁忙時段，以每 15 分鐘一節為點算單位，統計車輛的數目，並從中選取最高車輛流量的一節作指

標，推算出整個繁忙時段內的最高車輛流量。然後，署方再透過參考於過去數年間，鴨洲大橋所錄得的最高交通流量增長率，從而推算出 2021 年各交通交匯處的行車量；

- (b) 根據每個路口的設計，如闊度及交通燈安排等，計算出容車量；
- (c) 透過行車量和容車量的比例，便能計算出各交通交匯處現時剩餘的容車量；

根據上述的計算標準，現時鴨洲的八個主要路口有足夠的剩餘容車量。此外，有關委員對住宅項目車位數目的查詢，她回應表示，項目屬私營房屋，因此需根據「香港規劃標準與準則」提供足夠泊車數目，有關要求會在地契條款中訂明。

37. 主席詢問朱汝聲先生可有補充。朱汝聲先生表示，於該項目發展的初期，機電署已為其進行了初步風險評估，並採用了較保守的安全標準去評估該項目。此外，亦遵照《香港規劃標準與準則》及規劃署提供該項目的土地使用參數，由獨立的顧問公司進行了詳細的風險評估。評估結果亦顯示風險水平合乎政府規劃標準的風險指引，以確保公眾的安全。

38. 主席表示，開始討論陳家珮女士提出的動議。他請陳家珮女士先介紹她的動議，其後其他委員每位可獲三分鐘時間發表意見。

39. 陳家珮女士表示，上屆區議會本委員會的委員已就此項目所帶來的交通問題及人口密度事宜等表示關注，惜至今仍未得到政府提供進一步資料。因此，她希望各委員能支持動議，以強烈譴責發展局於上屆區議會暫停運作期間，將有關的大綱圖修訂交予城規會考慮。她的動議內容如下：

「本會強烈譴責發展局在未提供足夠資料諮詢區議會的情況下，便於 2015 年 12 月 4 日區議會停止運作之時，把“擬議改劃一幅位於鴨洲利南道的政府土地作住宅發展”議程提交城規會討論並通過。本會堅決反對發展局在欠缺長遠、整體的規劃和配套下，仍在人口密度極高的鴨洲島大幅增加居住人口，在利南道駕駛學院用地興建 1 416 個住宅單位。」

40. 主席詢問和議人張錫容女士及林玉珍女士 MH 可有補充。兩位委員均表示沒有補充。

41. 司馬文先生表示，他大致上支持動議，除了認為應刪除動議中的「於 2015 年 12 月 4 日區議會停止運作之時」一句。他認為現時的重點是政府未有在再次諮詢區議會前，便將項目交予城規會考慮。如不刪除上述句子，讓政府有機會辯駁指即使區議會停止運作，工作仍需繼續。

42. 任葆琳女士表示，理解司馬文先生提出刪除有關句子的原因，並質疑有關當局是否故意在區議會暫停運作期間向城規會遞交有關申請。

43. 林玉珍女士解釋，於 2015 年 5 月 18 日的委員會會議上，最終委員會決定終止討論此議題，並要求有關當局須再諮詢本委員會的意見，方可把有關項目交予城規會考慮，有關句子是為了反映實況。

44. 主席表示，上屆本委員會通過要求發展局在有關項目交予城規會前，須再次諮詢區議會。因此，他相信動議的目的是為了譴責局方不留待本屆區議會成立而再諮詢議會的意見後，才將項目於交予城規會考慮，故有關句子確能指出重點。

45. 柴文瀚先生表示，政府部門的回應缺乏誠意，令人感覺政府無心聽取委員的意見。他認為有關部門代表如不作出改善，只會令日後的合作更為困難。最後，他表示支持有關動議。

46. 主席請各委員就動議進行表決。動議在 15 票贊成（包括所有出席是次會議的委員，歐立成先生 MH 除外）、0 票反對及 1 票棄權（歐立成先生 MH）的情況下，獲得通過。

47. 主席總結時表示，委員會對於部門代表未有充分準備便出席委員會進行諮詢及回應提問，表示不滿。運輸署不應以曾於地區論壇向居民交代了交通評估結果為由，便不於是次委員會會議上提供最新資料。此外，運輸署聲稱已進行了較保守的交通評估，但除了發展項目對路面交通的影響外，新增人口對港鐵海怡半島站所增加的負荷，以至區內擬議發展的酒店及國際學校對區內交通的影響，署方均未有進行評估。住宅項目提供約 1 400 個單位，但車位數目只有 80 至 120 個，他相信有關當局是為了令交通數據通過評估而限制車位數目，但車位不足會導致違例泊車，對鴨脷洲的交通影響深遠。而規劃署於出席地區論壇上所收集到的反對意見及訴求，包括海怡半島居民對於區內空間被佔用的憂慮，及司馬文先生一再建議的海濱長廊發展，署方

代表均未有回應，只重覆「標準答案」來回應委員。主席認為，有關部門的處理手法，無非是由於擬議改劃方案已通過城規會，諮詢期亦快將完結。如地區與政府部門沒有商量的餘地，只會令雙方產生矛盾、對立和衝突。最後，主席表示，委員會對有關當局的態度表示強烈的不滿並予以譴責，期望常設部門能認真處事，與委員會為居民的福祉共同努力。

**Minutes of the 1<sup>st</sup> Meeting of  
District Development and Housing Committee (DDHC)  
Southern District Council (2016-2019) (SDC)**

Date : 1 February 2016  
Time : 2:30 p.m.  
Venue : SDC Conference Room

**Present:**

Mr CHU Ching-hong, JP (Chairman of SDC)  
Mr CHAN Fu-ming, MH (Vice-Chairman of SDC)  
Mr LAM Kai-fai, MH (Chairman of DDHC)  
Dr MAK TSE How-ling, Ada, MH (Vice-Chairlady of DDHC)  
Mr AU Lap-sing, MH  
Mr AU Nok-hin  
Mr CHAI Man-hon  
Ms CHAN Judy Kapui  
Mrs CHAN LEE Pui-ying  
Ms CHEUNG Sik-yung  
Mr CHU Lap-wai  
Ms LAM Yuk-chun, MH  
Mr LO Kin-hei  
Mr TSUI Yuen-wa  
Ms YAM Pauline  
Mr Paul ZIMMERMAN

**Absent with Apologies:**

Mr FUNG Se-goun, Fergus

**Secretary:**

Miss CHAN Wai-ting, Queenie  
Executive Officer (District Council) 2,  
Southern District Office,  
Home Affairs Department

**In Attendance:**

Mr CHOW Chor-tim, JP District Officer (Southern),  
Home Affairs Department  
Miss TSE Nga-lap, Lilian Assistant District Officer (Southern),  
Home Affairs Department  
Ms YIP Wai-see, Priscilla Senior Executive Officer (District Council),  
Southern District Office, Home Affairs Department  
Mr CHAN Ip-to, Tony Senior Executive Officer (District Management),  
Southern District Office, Home Affairs Department  
Mr LO Chi-cheung, Stephen Senior Engineer 4 (Hong Kong Island Division 2),  
Civil Engineering and Development Department  
Ms AU Chui-hing, Amy Housing Manager/KWH11, Housing Department  
Ms TAM Wai-chu, Rachel Deputy District Leisure Manager (Southern) 1,  
Leisure and Cultural Services Department  
Mr MAK LEUNG Suet-mui, Cherry Senior Estate Surveyor/West (District Lands  
Office, Hong Kong West and South),  
Lands Department  
Miss LEE Kit-tak, Jessica Senior Town Planner/HK 1, Planning Department

**Attending by Invitation (Agenda Item 1):**

Ms NG Sau-wai Assistant Commissioner (Human Resource),  
Correctional Services Department  
Mr WAN Ming-ki Senior Superintendent (Human Resource), Human  
Resource Section, Correctional Services  
Department  
Mr TONG Soen Chief Officer (Staff Administration), Human  
Resource Unit, Correctional Services Department  
Ms TONG Ka-lai Principal Officer (Quartermen)/Human Resource  
Unit, Human Resource Unit, Correctional Services  
Department  
Mr LI Yung Principal Officer (Prison Development), Works and  
Planning Section, Correctional Services  
Department  
Mr CHAN Pak-cheung Senior Project Manager 129,  
Architectural Services Department  
Ms HO Man-yuk, Cecilia Director, Chows Architects Limited

**Attending by Invitation (Agenda Item 2):**

Mr CHU Yu-sing, Frank           Senior Engineer/Gas Standards B1,  
Electrical & Mechanical Services Department  
Mr TSE Chun-wah                Engineer/Land Use Technical Support,  
Electrical & Mechanical Services Department  
Ms LAU Wai-ye, Carrie         Engineer/Southern & Peak 2,  
Transport Department

**Attending by Invitation (Agenda Item 3):**

Mrs Sylvia WONG                Director of Campus Life, Centre of Development  
and Resources for Students, The University of  
Hong Kong  
Dr Louis CHU                    Senior Technical Manager, Estates Office,  
The University of Hong Kong  
Mr Bernard V. LIM, JP         Principal, AD+RG Architecture Design and  
Research Group Ltd.  
Mr Edward MIU                 Design Team Leader, AD+RG Architecture Design  
and Research Group Ltd.  
Ms Amy TAN                     Architectural Executive, AD+RG Architecture  
Design and Research Group Ltd.

**Agenda Item 2:** Amendments Incorporated in the Draft Aberdeen & Ap Lei  
Chau Outline Zoning Plan No. S/H15/30  
(Item raised by Planning Department)  
(Include motion raised by Ms CHAN Judy Kapui –  
“Regarding the Proposed Rezoning of a Piece of Government  
Land at Lee Nam Road, Ap Lei Chau for Residential  
Development”)  
(DDHC Paper No. 2/2016)

---

24. The Chairman welcomed the following government department representatives to the meeting:

- (a) Mr Frank CHU, Senior Engineer/Gas Standards B1, Electrical and Mechanical Services Department (EMSD);
- (b) Mr TSE Chun-wah, Engineer/Land Use Technical Support, EMSD; and
- (c) Ms Carrie LAU, Engineer/Southern & Peak 2, Transport Department (TD).

25. The Chairman said that the paper submitted by the Planning Department (PlanD) and the motion proposed by Ms CHAN Judy Kapui were set out in Annexes 1 and 2 respectively. He first invited the representative of PlanD to brief Members on the contents of the paper.

26. Miss Jessica LEE gave Members a PowerPoint presentation (Reference Information 3) to briefly introduce the background, amendments and public consultation arrangements on the subject. Details were summarised as follows:

- (a) on 15 May 2014, the Development Bureau (DEVB) and the departments concerned briefed SDC on the 14 potential housing sites to be provided in the Southern District in the next 5 years, including a site at Lee Nam Road, Ap Lei Chau. On 18 May 2015, representatives of the departments concerned attended the meeting of the Committee of the last term to give a briefing on the proposed rezoning of the site at Lee Nam Road, Ap Lei Chau (DDEC Paper No. 19/2015);
- (b) representatives of the departments concerned attended two local forums in 2015 to brief the locals on the above rezoning proposal. DEVB had also issued letters to SDC for three times to explain the need for rezoning to meet housing land supply target of the Government and provide further information to address SDC's and the locals' concern. In the last letter, DEVB informed SDC that the Government decided to proceed with the

submission of the said rezoning proposal to the Town Planning Board (the Board) for consideration;

- (c) the proposed amendments (Plan 1 of Discussion Papers) to the OZP including the proposed residential development (Item A in the table in Annex 1), together with the views of SDC and the locals, were submitted to the Metro Planning Committee (MPC) of the Board for consideration on 4 December 2015. Having balanced the relevant policy objective, planning considerations, technical feasibility and public views, MPC agreed to all the proposed amendments to the OZP. The Board also took this opportunity to make other amendments to the OZP (Items B, C1 and C2 in the table in Annex 1):

**Table in Annex 1**

Amendment Item	Location	Size (hectare)	Contents of Amendment
A	A site at Lee Nam Road, Ap Lei Chau fronting the East Lamma Channel  <i>It was currently partly taken up by the Hong Kong School of Motoring</i>	about 1.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Rezoning from “Industrial”, “Government, Institution or Community” (G/IC) and “Other Specified Uses” (OU) annotated “Cargo Handling Area” to “Residential (Group A)4”.</li> <li>● Imposing a maximum gross floor area (GFA) of 70 800 m<sup>2</sup> and a building height restriction of 110 mPD.</li> <li>● Commercial uses were always permitted on the lowest three floors of the proposed development.</li> <li>● It was estimated that the proposed development could produce about 1 400 units.</li> </ul>
B	A strip of land fronting the Ap Lei Chau West Industrial Area  <i>It was currently partly taken up by the Hong Kong School of Motoring</i>	about 0.49	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Rezoning from “OU” annotated “Cargo Handling Area” to “Open Space”.</li> <li>● Upon rezoning, an open space could be provided for the local residents and workers in the vicinity.</li> </ul>
C1 and C2	Ap Lei Chau West Industrial Area	about 3.65	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Rezoning from “Industrial” to “OU” annotated “Business(3)” and “OU” annotated “Business(4)”.</li> <li>● Imposing the maximum building heights of 100 mPD and 115 mPD respectively, which were the same as that previously imposed under the “Industrial” zone.</li> </ul>

- (d) amendments had also been made to the Notes of the OZP, including (1) in relation to Amendment Item A, incorporation of the “Residential(A)4” sub-area and stipulation of the maximum GFA and building height restrictions; (2) in relation to Amendment Items C1 and C2, stipulation of the building height restrictions of the “Business(3)” and “Business(4)” sub-areas; and (3) incorporation of Art Studio (excluding those involving

direct provision of services or goods) under "OU" annotated "(Business)", "Industrial" and "Residential(E)" zones. Explanatory Statement of the OZP was also revised to reflect the existing status and the respective amendments; and

- (e) pursuant to Section 5 of the Town Planning Ordinance, the Board exhibited the OZP for public inspection for two months from 24 December 2015. Any person might make written representation in respect of the amendments to the Secretary of the Board on or before 24 February 2016.

27. The Chairman asked the representatives of EMSD to comment on the subject.

28. Mr Frank CHU said that since the proposed residential development was located in the vicinity of a potentially hazardous installation (i.e. a liquefied petroleum gas store and transit depot), EMSD had conducted a risk assessment on the development of the site. The assessment report had been submitted to DEVB and the relevant departments for reference.

29. The Chairman asked the representative of TD to comment on the subject.

30. Ms Carrie LAU said that the Department had conducted a traffic flow survey for the housing development concerned. Although it was estimated that road usage would increase upon completion of the proposed buildings in 2021, there would still be spare capacity at the major transport interchanges in Ap Lei Chau. Therefore, the development would not cause unacceptable impacts on the traffic of the district concerned.

31. Ms CHAN Judy Kapui, Mr Paul ZIMMERMAN, Ms LAM Yuk-chun, MH, Mr AU Nok-hin, Ms CHEUNG Sik-yung and Mr CHAI Man-hon raised the following comments and enquiries:

#### Traffic

- (a) a Member said that the subject had been discussed at the 21<sup>st</sup> meeting of the Committee of the last term, but the discussion had to be terminated due to insufficient information on TD's traffic assessment. Since the said meeting, TD had provided no further information, such as the calculation method adopted in the traffic assessment, except displaying a statistical graph of the traffic flow at the eight major transport interchanges in Ap Lei

Chau at a district forum. She had written to request the Secretary for Development to make public the traffic assessment report, yet the Bureau had not provided actual data in its response. She hoped that the relevant information would be available as soon as possible;

- (b) a Member subscribed to the above request and considered that the authorities concerned should disclose the traffic assessment report and explain its contents as soon as possible;
- (c) a Member said that there was only one trunk road to and from Ap Lei Chau. The assessment should not only cover the around 1 400 proposed residential units at Lee Nam Road, but it should also include the traffic impacts that would be brought about by an international school proposed to be built at former Apleichau St. Peter's Catholic Primary School and a hotel proposed to be built at HK Electric Co. Ltd. Operational HQ at South Horizons. She considered that TD should be forward-looking in order to make its traffic assessment comprehensive;
- (d) a Member said that when Hong Kong School of Motoring developed its campus at Lee Nam Road in 2005, it had an agreement with SDC that its students would not drive via Yi Nam Road in order not to deteriorate the traffic problem in Ap Lei Chau and affect the daily lives of residents in the vicinity. However, TD now claimed that the proposed residential project would not cause unbearable impacts on the traffic of the district. In this connection, she questioned the reliability of the traffic assessment concerned;

#### Leisure Facilities

- (e) a Member asked whether the open space proposed at Amendment Item B was a development requested by the Leisure and Cultural Services Department or just a proposal by PlanD, and whether there was a development programme for it;
- (f) a Member said that if an open space was to be developed at Lee Nam Road, a public access should be provided; if it would pass through private lots, the developer concerned should be asked to open part of the lots for public passage;

- (g) a Member opined that discussions should be held with PlanD and the Board about how the community could benefit from the development, such as asking the Government to build a waterfront promenade;
- (h) a Member agreed to the above suggestion and opined that the discussion could be steered towards the building of a waterfront promenade and additional open space;

#### Other Development Uses

- (i) a Member disagreed with the Government's logic in identifying land in urban areas for residential development. He pointed out that, at the 448<sup>th</sup> MPC meeting held on 19 August 2011, he learned that apart from redevelopment, there were no other "Residential (Group A)" sites on Ap Lei Chau that had yet to be developed; it was now self-contradictory to rezone the land at Lee Nam Road for residential development;
- (j) a Member said that there was a strong demand for G/IC land in the district. For example, the Social Welfare Department had always wanted to develop elderly care facilities next to Sham Wan Towers. But it was still uncertain whether a green light would be given. He asked if the land at Lee Nam Road was used for residential development, what the departments concerned would do when there was not enough G/IC land in the district to cater for local needs in the future;
- (k) a Member opined that increasing the number of residential flats might not be the most pressing issue to be addressed in the community. The proposed rezoning would mean giving up the opportunity for developing the land into welfare facilities like hostels for the elderly. Besides, consideration might be given to using the land to provide parking spaces for coaches to alleviate the problem of inadequate coach parking spaces in the district. To sum up, the authorities concerned should review whether the existing land resources could be fairly allocated for different uses to cater for different local needs;

#### Other Comments

- (l) a Member said that regarding the two district forums attended by PlanD's

representative, it was Members who invited the Department to attend. PlanD did not take the initiative to conduct public consultation;

- (m) some Members opined that having attended the two district forums, PlanD's representative should have known all the comments. They queried why the comments were not incorporated in the proposed amendments. They further asked the Department whether there would be amendments to the proposal or improvement measures having regard to the views of residents and the Committee;
- (n) some Members believed that the prices of the proposed residential units would be so high that the grassroots public could not afford. The proposed development could not help ease public demand for housing;
- (o) a Member enquired, in view of the noise from unknown sources recently heard in South Horizons, whether the future residential units would also be affected by noise disturbance; and
- (p) a Member mentioned that PlanD had been asked to conduct a visual impact assessment for nearby private residential units, but the Department turned down the request on the ground that the assessment did not align with the usual practice. In his opinion, people living in private housing also deserved attention, and it was irrelevant whether or not the Board would consider the assessment result. In this connection, the Member repeated the request for conducting the assessment.

32. Miss Jessica LEE gave a consolidated response as follows:

- (a) PlanD and the departments concerned had submitted the proposed amendments to the OZP, together with public comments received during the Committee's meeting and the two district forums in 2015, to the Board for consideration. MPC had noted the objections from SDC and the public as well as the responses of government departments, held discussions on the proposed amendments, especially on the traffic impacts. After balancing various factors including the relevant policy objectives, planning considerations, technical feasibility and public views, MPC agreed to all the proposed amendments to the OZP;

- (b) PlanD had followed the Board's guidelines in conducting a visual impact assessment. The assessment aimed to protect the interest of the public and public viewing points, particularly those easily accessible and popular to the public or tourists. As individual residential units were not public viewing points, they were not included in the assessment;
- (c) according to the Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG), there was sufficient provision of open space and community facilities in the Southern District to cater for the needs of local residents. The estimated additional population to be brought about by the proposed development project had also been taken into account. To her understanding, DEVB had no plan to construct a waterfront promenade on the proposed rezoned land and its vicinity; and
- (d) regarding the proposed open space under Amendment Item B, DEVB had not yet formulated any implementation programme.

33. Ms Carrie LAU gave a consolidated response as follows:

- (a) in conducting the traffic assessment, TD estimated the annual growth rate of traffic flow based on a traffic flow survey and traffic statistics, and then projected the traffic impacts on the transport interchanges upon completion of the proposed buildings in 2021. This projection method was more conservative than that for an assessment on the road network model (i.e. taking the traffic flow to be brought about by the proposed development project as part of the estimation), and the traffic flow derived would be relatively high; and
- (b) the findings of the traffic assessment revealed that the major transport interchanges would not be overloaded upon completion of the proposed buildings. There would still be spare capacity by then. The Department had submitted the traffic assessment result to the Committee of the last term on 18 May 2015. Meanwhile, the result had been updated in accordance with the latest information of the project and disclosed to the public on a district forum held in 2016.

34. Mr CHAI Man-hon, Ms CHAN Judy Kapui, Mr Paul ZIMMERMAN, Mr AU Nok-hin, Mrs CHAN LEE Pui-ying, Mr CHU

Lap-wai, Dr MAK TSE How-ling, MH and Ms YAM Pauline raised the following comments and enquiries:

#### Traffic

- (a) a Member said that residents of Ap Lei Chau had to spend more than one hour to travel to urban areas every morning. However, TD claimed that there would still be spare capacity at transport interchanges upon completion of the residential development. She asked the Department how it made the estimation and when the data of the traffic assessment would be disclosed;
- (b) a Member considered that the traffic assessment result was not persuasive to the Committee. He added that the traffic problem was the biggest problem that the Southern District was facing at present. Pok Fu Lam Road, Aberdeen Tunnel, Ap Lei Chau Bridge, etc. were all trunk roads linking the Southern District with other districts on Hong Kong Island. Although the proposed residential development was not large in scale, the traffic impacts caused by the additional population would affect not only Ap Lei Chau, but also other places in the Southern District;
- (c) a Member considered that the authorities concerned had neglected the opposing views of the district's residents and SDC but insisting that the development would not cause any traffic problems. It was necessary for the relevant departments to conduct a review;
- (d) a Member, while expressing no objection to the Government's efforts to find land for housing development, worried that whether the traffic problems caused by the development could be solved;

#### Leisure Facilities

- (e) a Member said that what he asked for was PlanD's provision of public access to the waterfront rather than more public space. He would like to get PlanD's feedback on the feasibility of the proposal in the light of the planning principles. He said that the waterfronts in Hong Kong were largely open for public use and queried why PlanD had not offered DEVB and the Board any proposal on doing the same in this development project;

#### Other Development Uses

- (f) a Member opined that importance should also be attached to the development of social welfare facilities; hence the relevant authorities should give thorough consideration to this when planning the use of land. The decision of using the land in concern for residential development should not be made in haste;
- (g) a Member asked why the land was used for building private residential flats instead of public housing units to meet the needs of the grassroots;

#### Population Issue

- (h) a Member wondered why the Government had to build more residential flats in Ap Lei Chau, bringing more residential population to the already densely populated island;
- (i) a Member said that the Southern District was thriving and the population density of Ap Lei Chau was already very high. If the Government forced through further residential developments there, the residential population would increase and the locals would be discontented. She opined that the top priority of PlanD was to do what it could to increase land supply and plan the roads properly;
- (j) a Member opined that the population density of Ap Lei Chau was so high that it was inappropriate to further increase the number of people living there;

#### Other Comments

- (k) a Member remarked that the department representatives had not addressed the questions raised by him in the first round of questions. The questions included (1) the proposed rezoning would draw down the supply of land for "G/IC" use in the district and he wondered why PlanD would value the development of residential flats over welfare facilities; (2) due to the noise from a shipyard nearby, some non-openable windows were installed in Larvotto, a residential development in Ap Lei Chau. Some residents

worried that the proposed residential development would also be affected by the noise and the oil depot nearby would pose potential danger as well. He asked how government departments would respond to that; (3) what measures the departments would take if the proposed residential development failed to provide enough parking spaces and the residents living there had thus to park their cars outside the estates. Finally, he held the view that it was not desirable to grab land for residential development in urban areas for that would only elicit even more social conflicts;

- (l) a Member was disappointed with the PlanD representative's reply. He considered that the Department should respond to Members' comments and questions in an open and proactive manner, instead of simply referring to the related planning provisions. He hoped that the Department would do the planning from the perspective of benefitting the whole Southern District;
- (m) a Member was of the view that DEVB and PlanD failed to give weight to the opinions of SDC and residents;
- (n) a Member opined that the authorities concerned should consider how to incorporate views collected from public consultations into the overall planning. If the development plan was fast-tracked, it might eventually backfire;
- (o) a Member said that according to PlanD, the proposed rezoning was decided by DEVB. He wondered if it was meaningless to continue the discussion without having any DEVB representatives present at this meeting. He asked PlanD to clarify its role and responsibilities in the meeting;
- (p) a Member shared the above view and asked PlanD to explain;
- (q) a Member hoped that PlanD could provide the outline development plan of the land concerned; and
- (r) a Member enquired about the future use of the "G/IC" land adjacent to the work site of the Drainage Services Department and the "OU" land at the New Shell Ap Lei Chau Depot.

35. Miss Jessica LEE gave a consolidated response as follows:

- (a) the agenda item was proposed to brief Members on the amendments to the OZP and to seek their views on the OZP. Members might make written representation in respect of the amendments to the Secretary of the Board on or before 24 February;
- (b) the calculation for community facilities and open space in all districts was based on population size according to HKPSG. On this basis, there were adequate community facilities and open space in the Southern District as a whole to meet the demand. The calculation had already taken into the removal of a piece of "G/IC" land because of the proposed development project and the estimated additional population to be brought about by the amendment items;
- (c) to further improve the working and living environment near the development project, PlanD also proposed to rezone a piece of land to open space (Amendment Item B). Furthermore, when the residential development was carried out, the developer concerned could, pursuant to the conditions of sale, provide leisure and recreational facilities for use by the future residents of the proposed development project (Amendment Item A);
- (d) according to the Environmental Protection Department, the future developer should conduct an environmental impact assessment and implement mitigation measures in respect of the proposed development project so as to ensure that the noise level and air quality were in compliance with relevant legislations and criteria; and
- (e) PlanD had no rezoning proposals for the neighbouring areas of the land in question, including the land zoned for "OU" annotated "Liquefied Petroleum Gas and Oil Products Transit Depot".

36. Ms Carrie LAU gave a brief introduction on how TD conducted the traffic assessment:

- (a) numbers of vehicles were counted at the major transport interchanges during peak hours at intervals of 15 minutes, and the maximum traffic flow

throughout the peak hours was estimated based on the data recorded at the interval with the highest traffic flow. TD then estimated the traffic volume at the transport interchanges in 2021 by reference to the growth rate of the highest traffic flow recorded at Ap Lei Chau Bridge over the past few years;

- (b) traffic capacity was calculated based on the design of each junction, such as its width and traffic light setting;
- (c) the current spare capacity at the transport interchanges could be calculated from the volume/capacity ratio;

Based on the above calculation method, there was adequate spare capacity at the eight major junctions in Ap Lei Chau at present. Besides, in response to a Member's enquiry on the number of parking spaces at the residential project, she said that as it was a private housing project, adequate parking spaces had to be provided there in accordance with HKPSG, and related requirements would be set out in the terms and conditions of the land lease.

37. The Chairman asked if Mr Frank CHU had anything to add.

Mr Frank CHU indicated that EMSD had conducted a preliminary risk assessment for the project at the initial stage of its development, with relatively conservative safety standards adopted for the assessment. Moreover, a detailed risk assessment with consideration of the project had been carried out by an independent consultancy in accordance with the HKPSG and the land use parameters provided by PlanD. The assessment result showed that the risk level met the risk guidelines in the Government's planning standards to ensure public safety.

38. The Chairman kick-started the discussion on the motion of Ms CHAN Judy Kapui by asking her to present the motion, after which other Members would each be given three minutes to express their views.

39. Ms CHAN Judy Kapui said that Members of the Committee of the last term had raised concerns about, among other things, the traffic problems and population density issue associated with the proposed development. Yet, disappointingly, no further information had been provided by the Government so far. Therefore, she called for Members' support for her motion to strongly reprimand DEVB for having submitted the proposed OZP amendments to the Board for consideration during the suspension of SDC of the last term. Her motion read as follows:

“This Committee strongly reprimands the Development Bureau (DEVB) for having submitted the agenda ‘Proposed Rezoning of a Piece of Government Land at Lee Nam Road, Ap Lei Chau for Residential Development’ to the Town Planning Board meeting for discussion and approval on 4 December 2015 during the District Council (DC) suspension period, without providing sufficient information to consult the DC. This Committee would remain steadfast in opposition to the DEVB’s proposal, in the lack of long-term and comprehensive planning and supporting facilities, for building 1 416 residential flats at the current site of the Hong Kong School of Motoring, Lee Nam Road, which would largely increase residential population in the densely populated Ap Lei Chau.”

40. The Chairman asked seconders Ms CHEUNG Sik-yung and Ms LAM Yuk-chun, MH whether they had anything to add. Both Members replied in the negative.

41. Mr Paul ZIMMERMAN supported the motion in general, except considering that the wordings “on 4 December 2015 during the District Council (DC) suspension period” should be deleted from the motion. He opined that the focus of the motion should be the Government’s failure to further consult SDC on the proposal before submitting it to the Board for consideration. If the wordings were not deleted, it would open an opportunity for the Government to argue that it had to proceed with its work even during the suspension of SDC.

42. Ms YAM Pauline understood why Mr Paul ZIMMERMAN proposed the deletion. She also queried whether it was a deliberate move by the relevant authority to submit the application concerned to the Board during the suspension of SDC.

43. Ms LAM Yuk-chun, MH explained that the Committee had finally decided to terminate the discussion on this subject at its meeting on 18 May 2015, and requested that the relevant authority should further consult the Committee on the proposal before submitting it to the Board for consideration. The wordings were intended to give a full picture of the situation.

44. The Chairman said that as endorsed by the Committee of the last term, DEVB had been requested to consult SDC again before submitting the proposal to the Board. Therefore, he believed that the purpose of the motion was to condemn the Bureau for submitting the proposal to the Board for consideration without waiting

until after SDC of this term was formed and consulted. Therefore, the wordings concerned could indeed highlight the focus.

45. Mr CHAI Man-hon said that the government departments’ responses were so perfunctory as to give an impression that the Government was not sincere in consulting Members. He was of the view that future cooperation would be even more difficult if the representatives of the relevant departments made no improvement. Lastly, he expressed support for the motion.

46. The Chairman asked Members to vote on the motion. The motion was carried with 15 votes for (including all Members present at the meeting except Mr AU Lap-sing, MH), 0 vote against and 1 abstention (Mr AU Lap-sing, MH).

47. The Chairman concluded that Members were displeased that the department representatives were not well prepared before attending this committee meeting to do consultation and answer questions. TD should not refuse to provide the latest information at this committee meeting on the ground that the traffic assessment result had been explained to residents at a district forum. Furthermore, TD claimed that it had conducted a relatively conservative traffic assessment on the development project’s impacts on road traffic, but apart from this, the Department had so far made no assessment on how the additional population would add burden to the MTR South Horizons station and how the development of the proposed hotel and international school would affect the traffic of the district. While around 1 400 units would be provided under the residential project, there would only be 80 to 120 parking spaces. He believed that the authority concerned had limited the number of parking spaces to ensure that the traffic data could pass the assessment. However, insufficient parking spaces would give rise to illegal parking, which would have impacts on the traffic of Ap Lei Chau in the long run. Moreover, PlanD had responded neither to the objection and demands expressed at the district forums it had attended, including South Horizons residents’ concern over occupation of space in the district, nor to the promenade development repeatedly proposed by Mr Paul ZIMMERMAN; it had merely repeated “standard answers” to Members. The Chairman was of the view that the departments concerned handled the matter in that way simply because the proposed rezoning had been passed at the Board and the consultation was nearing an end. Districts and government departments would only come into disagreement, confrontation and conflict if there was no room left for discussion between them. Lastly, the Chairman said that the Committee expressed strong dissatisfaction with and condemnation of the attitude of the authorities concerned. He hoped that the

regular departments would handle the matter seriously and work together with the Committee for the benefits of residents.

《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/30》的  
申述和意見摘要及規劃署的回應

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
1 至 7	申述人名稱見 附錄 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 支持修訂項目 A(R1 至 R6)</li> <li>➤ 支持修訂項目 B(R1 至 R3)</li> <li>➤ 支持修訂項目 C1 及 C2(R1 至 R2)</li> <li>➤ 不反對修訂項目 A(R7)</li> </ul> <p>申述表示支持的理由：</p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <p><i>房屋需要和提供設施</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 擬議的住宅發展可更善用有關土地。目前，住宅樓宇的供求不平衡，而擬議的住宅發展可增加住宅單位的供應，並穩定物業價格。</li> <li>• 鴨脷洲欠缺規劃完善的大型商場，以滿足該區居民的需要。倘於擬議住宅發展內引入新的商場設施，可促進良性競爭，並且改善現有商場的管理。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 備悉表示支持的意見。</li> <li>• 備悉表示支持的意見。</li> </ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>擬議的住宅發展可令當區人口增加，從而吸引更多商鋪和餐飲設施遷入，鼓勵多元化的發展。</p> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 現時連接利南道的交通設施頗為不便。倘居住人口增加，可促使交通服務改善。</li><li>• 港鐵南港島線(東段)預期於二零一六年年年底啟用，屆時將可改善交通不便的問題。為此，不應以交通荷載能力作為反對理由。當區現時的交通擠塞問題，是由於使用海底隧道和香港仔隧道的車輛長時間輪侯的後果所致。</li></ul> <p><i>其他</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 有區議員曾擬備一份報告，表示反對《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/30》。該份報告不具代表性，因為抽樣方法或有偏差。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 備悉表示支持的意見。</li><li>• 備悉表示支持的意見。</li><li>• 備悉意見。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><b>修訂項目 B</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議修訂可更善用海旁用地。把有關用地改劃作休憩用地用途，可以改善鴨脷洲居民的生活質素。</li></ul> <p><b>修訂項目 C1 及 C2</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 把有關土地改劃作商貿用途，可以為商界企業提供額外資源，以及增加非工業職位。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 把有關地點發展作設有繫泊設施的低密度房屋／住宅項目(R3)。</li><li>• 提供面積較大的住宅單位(R3)。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 備悉表示支持的意見。</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• 備悉表示支持的意見。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鑑於社會需要更多房屋用地，並顧及用地環境、土地用途協調性、基礎設施容量及技術可行性的因素，當局已善用擬議發展密度。</li><li>• 有關地點的最大總樓面面積不得超過 70 800 平方米，這將由日後發展商根據當時的市場需求，自行決定提供合適的單位面積及數目。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
8 至 10	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 支持修訂項目 B、C1 及 C2</p> <p>➤ 反對修訂項目 A</p> <p><u>申述表示支持的理由：</u></p> <p><b>修訂項目 B、C1 及 C2</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議休憩用地應開放給公眾。</li><li>• 支持活化工業用地。工業大廈可以煥然一新。</li></ul> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲人口密度極高。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 備悉表示支持的意見。</li><li>• 香港已備受公認，通過以鐵路為本的高密度發展，有效地融合土地用途、運輸、環境及基建的各項規劃。經考慮多項相關的規劃因素，例如地區特色、基建設施容量、社區設施供應、技術限制及影響後，鴨脷洲的大部分住宅用地已規劃作中密度住宅社區(地積比率約為 5 倍)，例如海怡半島、鴨脷洲邨及利東邨等。《二零一四年施政報告》已公布有關措施，把全港(港島北部及九</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議住宅發展會令鴨脷洲本已擠塞的道路超出負荷，鴨脷洲只有一個出入口與外界接達。</li><li>• 擬議住宅發展會產生交通流量，為海怡半島居民帶來噪音滋擾。</li></ul>	<p>龍半島除外)其他各個發展密度分區現時准許的最高住用地積比率，整體地提高兩成，但須顧及交通和基建設施容量、地區特色和現有發展密度等規劃因素，以及擬議發展對相關地區可能造成的影響。為配合上述措施，把有關用地發展作地積比率 6 倍(總樓面面積約為 70 800 平方米)的中密度私人房屋是合適的，而這個地積比率已低於《建築物(規劃)規例》所訂的最高准許住用地積比率，即 8 倍、9 倍或 10 倍。相關政府部門已確認有關的發展參數，在交通、環境、排污、排水、供水、風險、視覺及通風方面技術上可行。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲區內交通網絡造成的交通影響可以接受。</li><li>• 環境保護署署長確認改劃用途地帶的建議不會對附近地區的環境造成不可克服的負面影響，包括與交通相關的污染問題。</li><li>• 該用地日後的發展商須進行噪音、空氣質素及排污影響評估，並在有需要時落實有效及可行的緩解措施，確保在落實有關項目時不會造成負面的</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
			環境影響。這些規定將會納入賣地條款內。
12	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 支持修訂項目 B</p> <p>➤ 反對修訂項目 A</p> <p><u>申述表示支持的理由：</u></p> <p><b>修訂項目 B</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>該區需要更多公眾休憩用地以作康樂、舒展身心及供市民享用。</li></ul> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <p><i>房屋需要</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>擬議住宅發展難以符合公眾的住屋需求，因為不是公共房屋發展或在可負擔價格水平的私人房屋發展。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>備悉表示支持的意見。</li></ul> <p><i>房屋需要</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>10 年房屋供應目標為 46 萬個單位，當中新建公私營房屋須達致 60:40 的比例。因此，除了公共資助房屋用地外，亦須物色不同發展密度的私營房屋用地，以應付不同房屋種類的的需求。有關用地是 150 幅具潛力作房屋發展的其中一塊，可就</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 363 1032 400"><i>人口密度和設施的供應</i></p> <ul data-bbox="595 467 1256 549" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 467 1256 549">• 鴨脷洲人口密度極高。擬議住宅發展將進一步增加人口密度。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 2114 304">興建私營房屋的目標提供約 1 400 個私營單位。</p> <p data-bbox="1341 363 1715 400"><i>人口密度和設施的供應</i></p> <ul data-bbox="1279 467 2130 1364" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 467 2130 1364">• 香港已備受公認，通過以鐵路為本的高密度發展，有效地融合土地用途、運輸、環境及基建的各項規劃。經考慮多項相關的規劃因素，例如地區特色、基建設施容量、社區設施供應、技術限制及影響後，鴨脷洲的大部分住宅用地已規劃作中密度住宅社區(地積比率約為 5 倍)，例如海怡半島、鴨脷洲邨及利東邨等。《二零一四年施政報告》已公布有關措施，把全港(港島北部及九龍半島除外)其他各個發展密度分區現時准許的最高住用地積比率，整體地提高兩成，但須顧及交通和基建設施容量、地區特色和現有發展密度等規劃因素，以及擬議發展對相關地區可能造成的影響。為配合上述措施，把有關用地發展作地積比率 6 倍(總樓面面積約為 70 800 平方米)的中密度私人房屋是合適的，而這個地積比率已低於《建築物(規劃)規例》所訂的最高准許住用地積比率，即 8 倍、9 倍或 10 倍。相關政府部門已確認有關的發展參數，在交通、環境、排污、排水、供水、風險、視覺及通風方面技術上可</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 倘再增加人口，對休憩用地的需求亦會增加，以致嚴重影響區內居民的生活質素。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲已經有很多住宅項目。擬議住宅發展將進一步令道路和交通設施超出負荷，令鴨脷洲大橋的擠塞問題惡化。</li><li>• 鴨脷洲大橋是鴨脷洲唯一的連繫通往對外地區及香港仔隧道。交通意外和道路維修的頻率也將增加。</li><li>• 將來的南港島線(東段)不會直接服務擬議住宅發展，亦可能未能應付擬議</li></ul>	<p>行。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，香港仔及鴨脷洲區的整體休憩用地並無不足。為進一步改善區內居住及工作環境，前臨鴨脷洲西工業區的一塊用地(修訂項目 B)改劃為休憩用地，以供區內附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民使用。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲區內交通網絡造成的交通影響可以接受。運輸署署長表示，鴨脷洲大橋的行車量／容車量比率尚未達致飽和。</li><li>• 倘發生交通意外或遇上鴨脷洲大橋非常擠塞的情況，運輸署的「緊急事故交通協調中心」會按既定的緊急安排與政府部門、公共交通機構及相關機構聯絡及協調，以處理緊急事故。</li><li>• 就擬議住宅發展而進行的交通檢討，已評估擬議住宅發展所帶來的交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>住宅發展所帶來的額外需求。</p> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>把該地點改劃為康樂或作環境教育用途，例如單車徑、太陽能電池板供電的公園或都市社區耕種設施。</li><li>把該地點改劃為休憩用地。</li></ul>	<p>南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</p> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，根據《香港規劃標準與準則》的要求，香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施和休憩用地的供應並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求把有關用地改作政府、機構或社區用途。</li><li>為進一步改善地區的生活和工作環境，改劃臨向鴨脷洲西工業區的用地為休憩用地(即修訂項目 B)，可供區內附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民享用。</li></ul>
11、 13 至 570 及 584 (540、541、 543 至 546	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 反對修訂項目 A</p> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p>	

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
除外)		<p><i>修訂項目 A</i></p> <p><i>房屋需要</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>政府應先行發展在黃竹坑區內的用地，例如「綜合發展區」用地和香港警察學院用地。住宅發展應建於黃竹坑、華富邨附近、新界、其他人口密度較低的地區。政府應在人口密度較低的地區／已有足夠設施的地區物色替代用地，以作住宅發展，例如香港動植物公園附近。政府在較早前曾聲明，「南區·左岸」是鴨脷洲最後一幅住宅發展用地。</li></ul>	<p><i>房屋需要</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>規劃是一項持續的過程，以回應轉變中社會的需要。為增加土地供應以滿足房屋和其他發展的需要，政府以多管齊下的方法，採取一系列措施增加短中長期的土地供應，包括善用已發展的土地、在靠近基礎配套設施的市區邊緣物色可供發展的新土地、檢視空置的學校用地，以及在新界開拓多個大型新綜合發展區等。有關用地是一塊政府用地，主要由香港駕駛學院以短期租約的形式租用，既接近現有的發展區，又毗鄰配套基礎設施，是 150 幅具潛力作房屋發展的土地其中一塊，以增加短期的房屋土地供應。相關的政府部門已作評估和進行所需的技術評估，以確定不會因擬議的住宅發展造成負面的影響。政府會持之以恆，冀能增加土地供應和滿足房屋及其他發展需要；物色到的合適發展用地，均會被納入土地儲備成為其中的一部分。</li><li>黃竹坑綜合發展區用地已預留用作南港島線(東段)鐵路車廠上蓋的商業暨住宅發展項目。政府現正研究華富邨附近地區用作住宅發展的潛力。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 政府應綜合地規劃房屋發展，停止「盲搶地」和短視的政策，避免對環境及可持續發展作出破壞。</li><li>• 擬議的私人豪宅發展，難以符合公眾的住屋需求。支持資助房屋以應付大眾和中產人士的房屋需要，但反對私人住宅發展，因為現時不合理的高樓價，已損害香港的經濟和民生。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>人口及發展密度</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲人口密度非常高。區內有很多住宅樓宇和學校，未來還有若干新發</li></ul>	<p>至於香港警察學院，警務處表示該學院現有的設施須應付香港警務處在相關範疇的訓練需求；而保安局和警務處並無計劃遷移該學院。至於住宅發展項目「南區·左岸」，則是 2011-12 年賣地計劃內的其中一塊土地，為當時該地區內唯一未發展的「住宅(甲類)」用地。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 如上文所述，政府以多管齊下的方法處理房屋問題。政府會持之以恆，物色合適發展用地，以期增加土地供應和滿足房屋及其他發展需要。</li><li>• 10 年房屋供應以 46 萬個單位為目標，當中新建公私營房屋須達致 60:40 的比例。因此，除了公共資助房屋用地外，亦須物色不同發展密度的私營房屋用地，以應付不同房屋種類的需求。有關用地是 150 幅具潛力作房屋發展的其中一塊，可就興建私營房屋的目標提供約 1 400 個私營單位。增加公私營房屋的土地供應量，將有助維持健康和穩定的物業市場。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>人口及發展密度</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 香港已備受公認，通過以鐵路為本的高密度發展，有效地融合土地用途、運輸、環境及基建的</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>展項目。人口密度和交通負荷已達飽和程度，因此不應再增加人口。增加人口會對生活質素帶來負面影響，引起一系列的不良後果。當局沒有認真檢視過去十年鴨脷洲的人口數字，應進一步研究有關規劃建議。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 把有關地點的地積比率增至 6 倍，等同鼓勵高高度的建築發展樓宇，有違作中高度的建築發展的原意。不應增加地積比率，因為鴨脷洲人口已十分稠密。</li></ul> <p><i>設施及休憩用地的供應</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 改劃用途地帶的建議，不符合《城市規劃條例》促進社區衛生、安全、便</li></ul>	<p>各項規劃。經考慮多項相關的規劃因素，例如地區特色、基建設施容量、社區設施供應、技術限制及影響後，鴨脷洲的大部分住宅用地已規劃作中密度住宅社區(地積比率約為 5 倍)，例如海怡半島、鴨脷洲邨及利東邨等。《二零一四年施政報告》已公布有關措施，把全港(港島北部及九龍半島除外)其他各個發展密度分區現時准許的最高住用地積比率，整體地提高兩成，但須顧及交通和基建設施容量、地區特色和現有發展密度等規劃因素，以及擬議發展對相關地區可能造成的影響。為配合上述措施，把有關用地發展作地積比率 6 倍(總樓面面積約為 70 800 平方米)的中密度私人房屋是合適的，而這個地積比率已低於《建築物(規劃)規例》所訂的最高准許住用地積比率，即 8 倍、9 倍或 10 倍。相關政府部門已確認有關的發展參數，在交通、環境、排污、排水、供水、風險、視覺及通風方面技術上可行。</p> <p><i>設施及休憩用地的供應</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 休憩用地、社區、消閒及康樂設施，均是按照《香港規劃標準與準則》而提供的。按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，根據《香港規劃標準與準則》的要</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>利及一般福利的宗旨。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲的休憩用地／市場／商場／食肆／社區／醫療／教育設施不足。倘興建更多房屋，會引發社會動盪，影響當區居民的生計／生活質素，並增加對各類設施的需求。</li><li>• 政府應：<ul style="list-style-type: none"><li>(i) 善用土地，以提供公共空間及所需的社區設施；</li><li>(ii) 保留該地點作長遠的公共用途發展，例如圖書館、文化／康樂／旅遊發展；以及</li><li>(iii) 把握這個機會保留該地點，用以改善當區的生活質素和環境，以符合「社區為本，居民為先」的理念。</li></ul></li><li>• 根據《香港規劃標準與準則》，區內的地區休憩用地現時欠缺 4.15 公頃，未來則欠缺 2.83 公頃。為此，該地點應留作休憩用地用途。</li></ul>	<p>求，香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施和休憩用地的供應並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求把有關用地用作政府、機構或社區用途。該用地的日後發展商可因應市場需求，提供一些商業及零售設施。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 地區休憩用地的供應是根據區議會地區範圍釐訂的。目前供南區現有人口使用的地區休憩用地，尚餘約 12.92 公頃。即使只就香港仔及鴨脷洲區來說，可供約 159 000 的規劃人口(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)使用的休憩用地，整體仍</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>海濱用地是公眾資產，應讓大眾享用，無理由將之私有化。該海濱用地應發展為休憩用地或海濱長廊。</li><li>新增人口會使用海怡半島的道路、設施及休憩用地，帶來治安及衛生問題，對海怡半島的住戶不公平。</li></ul> <p>交通及基建相關事宜</p>	<p>有剩餘約 5.56 公頃(已計及尚欠的地區休憩用地約 2.83 公頃及剩餘的鄰舍休憩用地約 8.39 公頃)。為進一步改善區內居住及工作環境，前臨鴨脷洲西工業區的一塊用地(修訂項目 B)改劃為休憩用地，以供區內附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民使用。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>鴨脷洲現時有兩條海濱長廊。第一條海濱長廊由深灣軒至鴨脷洲邨，長約 1.2 公里，給沿鴨脷洲北部的居民使用；第二條海濱長廊位於海怡半島。不過，由於地形和地盤方面的限制，兩條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可闢設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議另闢海濱公園替代，即修訂項目 B，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用。</li><li>公眾治安和衛生問題屬相關部門，例如警察的執法行動範疇。警務處對改劃用途地帶的建議沒有意見。</li></ul> <p>交通及基建相關事宜</p>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 多年來，鴨脷洲的交通擠塞問題未獲解決。現有的交通基礎設施無法承受新增的發展項目產生的額外交通負荷。擬議住宅發展及附近的擬議商業發展會令人口進一步增加，因而對海怡半島、鴨脷洲及南區的交通帶來嚴重不良影響。</li><li>• 現有道路狹窄，鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往港島其他地區的唯一對外交通連繫。一旦發生交通意外，大橋便會出現長長的車龍，令鴨脷洲地區的交通更加擠塞，甚至塞至香港仔隧道；情況最差時，擠塞交通會阻礙救護車及消防車進出海怡半島及鴨脷洲地區，威脅居民生命安全。</li><li>• 由於交通設施不足，黃竹坑及香港仔隧道的交通擠塞情況將會加劇。海洋公園亦對區內交通造成壓力。此外，政府已宣佈放寬「薄扶林延期履行權」的發展限制，亦勢令薄扶林道和香港仔隧道的交通擠塞問題雪上加</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲區內交通網絡造成的交通影響可以接受。運輸署署長的評估顯示，在計及擬議住宅發展所帶來的交通流量後，鴨脷洲所有主要路口在二零二一年的設計年內，仍有容車餘量。鴨脷洲大橋的行車量／容車量比率尚未達致飽和。</li><li>• 倘發生交通意外或遇上鴨脷洲大橋非常擠塞的情況，運輸署的「緊急事故交通協調中心」會按既定的緊急安排與政府部門、公共交通機構及相關機構聯絡及協調，以處理緊急事故。</li><li>• 運輸署署長表示，鑑於擬議住宅發展規模細小，受擬議住宅發展影響的範圍不大，對香港仔隧道的影響亦極微。另一方面，香港仔隧道的行車量／容車量比率尚未達致飽和。由於堅拿道天橋北行落橋處車輛互相切線，以及車輛難以駛入海底隧道及灣仔／銅鑼灣，車龍延至香港仔隧道，以致影響隧道交通流量。待港鐵南港島線及</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>霜。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>交通檢討所採用的數據及文件所提供的資料是否足以支持改劃建議或證明擬議發展不會對附近道路網的交通帶來負面影響，均存在疑問。將來的地鐵南港島綫(東段)能否應付新增人口的交通需求同樣成疑。</li><li>政府多年前以交通為由，拒絕把現有的石油氣庫及石油製品轉運庫(下稱「石油氣／油庫」)改作住宅發展用途。現時區內車輛及住宅項目數量有明顯增加，政府卻改劃土地作住宅用</li></ul>	<p>中環灣仔繞道通車後，情況會有所改善。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>至於日後擬於海洋公園及薄扶林區進行的發展項目，倡議有關項目的負責人在展開並落實計劃前，必須證明有關項目在各方面均技術上可行，並符合相關當局的要求。</li><li>在進行交通檢討時，運輸署署長就交通流量進行了實地測量，採用了增長因素方法及較高的交通年增率，以預測擬議發展落成時各個路口的影響。所採用的年增率屬於保守估計，可應付日後各項發展計劃的額外需求，例如鴨脷洲區內酒店和國際學校。此外，該項交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島綫(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島綫(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li><li>就現有石油氣／油庫的先前改劃用途地帶的要求(Z/H15/5)以作住宅發展(地積比率為 5 倍)，該改劃建議於二零零五十二月二十三日被小組委員會拒絕，理由涉及土地用途、交通、環境及視覺方面。有關交通方面的理由，小組委員會認為申請書所提供的資料，不足以證明該項改劃建議對</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>途，做法前後矛盾。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議發展的住戶將來主要以私家車出入，多了車輛使用道路，便會令交通擠塞問題加劇。鴨脷洲及擬議住宅發展的泊車設施不足，亦帶來違例泊車及交通安全問題。</li><li>• 沒有重置駕駛學校的選址資料，而搬遷駕駛學校對學習駕駛人士會造成不便。</li></ul>	<p>區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響可以接受。然而，當時情況與這項修訂建議涉及的情況有所不同，運輸署署長已進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響是可以接受。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 有關泊車設施方面，運輸署署長估計，根據《香港規劃標準與準則》，擬議發展會提供約 70 至 110 個私家車泊車位，但實際的泊車設施須視乎各因素而定，包括相關用地所興建的單位數目及面積，以及各方面的土地用途／運輸的相互關係，例如與鐵路站的距離及其他主要交通交匯處的遠近、附近可提供的公共交通服務，以及鄰近及較大範圍地區的預測道路容車量及交通流量等。實際的泊車設施，會在項目的詳細設計階段釐定。違例泊車以至道路及行人安全，均屬交通管理的問題，須由警方採取執法行動。警務處處長對改劃用途地帶的建議沒有意見。</li><li>• 運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在落實修訂項目 B 有關用地作休憩用地及選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在修訂項目 B 的用地上營</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 459 808 496"><i>環境方面</i></p> <ul data-bbox="595 555 1256 831" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 555 1256 831">• 住宅發展會增加人口密度及交通流量，因而造成空氣污染、噪音滋擾、排污影響、危害健康及熱島效應。建築的工程及車輛亦會造成滋擾、產生污染及損毀路面。靠近海岸的工程，會污染海洋。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 2130 400">運。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途。</p> <p data-bbox="1341 459 1491 496"><i>環境方面</i></p> <ul data-bbox="1279 555 2130 1412" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 555 2130 927">• 環境保護署署長原則上不反對改劃用途地帶的建議，因改劃建議不會對附近地區的環境造成不可克服的負面影響，包括與交通相關的污染問題。根據運輸署進行的交通評估研究，擬議發展只會令附近道路網的交通量稍微上升。因此，預計對附近居民整體環境所造成的影響輕微。此外，預計南港島綫(東段)於二零一六年年底啟用，相關地區的車輛流量或會有所減少。</li><li data-bbox="1279 991 2130 1214">• 擬議發展的建築工程會受相關的污染管制條例及附屬規例的法定規管，其中包括《噪音管制條例》、《空氣污染管制條例》及《水污染條例》，以確保不會造成不可接受的滋擾，包括噪音、塵埃及地盤徑流的問題。</li><li data-bbox="1279 1278 2130 1412">• 該用地日後的發展商須進行噪音、空氣質素、排污影響評估及定量風險評估，並在有需要時落實有效及可行的緩解措施，確保在落實有關項目時</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>該住宅發展將受附近的污水處理廠及遠洋輪船所產生的高含硫廢氣所影響。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>擬議住宅發展鄰近現有石油氣／油庫，會對居民的安全構成危險／帶來健康問題。</li></ul>	<p>不會造成負面的環境影響。這些規定將會納入賣地條款內。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>因應淨化海港計劃第二期甲，當局正為該初級污水處理廠進行改善工程包括氣味處理。根據該項目已核准的環境影響評估報告，在改善工程完成後，擬議住宅用地的氣味水平只為 1 至 3 個氣味單位，在《環境影響評估條例》技術備忘錄所建議的可接受水平範圍內(即 5 個氣味單位)。</li><li>本地供應的船是用含硫量有限制的輕質柴油，以監管船業的空氣污染物排放。至於泊位的遠洋輪船所使用的燃料，亦受《空氣污染管制(遠洋船隻)(停泊期間所用燃料)規例》(第 311AA 章)規管。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。該評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」通過。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 另一個安全問題，是颱風引起的大浪。</li></ul> <p><i>空氣流通方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議住宅發展會造成「屏風效應」及影響通風。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 考慮到擬議住宅發展的最終設計及布局，日後的發展商亦須進行定量風險評估，並在有需要時落實緩解措施，以確保有關情況符合政府風險指引。這些規定將會納入賣地條款內。</li><li>• 至於波浪問題，擬議住宅發展的發展商須檢查極端颱風情況下越堤浪的風險，並據此設計臨海旁地方的用途。</li></ul> <p><i>空氣流通方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 當局已根據房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局聯合發布的技術通告第 01/2006 號，進行空氣流通專家評估(下稱「空氣流通評估」)，以評核改劃建議對通風可能造成的影響。根據空氣流通評估，該地點全年的盛行風主要來自東北方、東方及東南偏東方，夏季盛行風則主要來自東南方及西南方。以全年的情況而言，鴨脷洲所有已落成的發展項目，均與該地點相距甚遠，或位於該地點的逆風方向，不會受到擬議發展影響。至於夏季的情況，預計擬議發展只會對利南道及小部分的鴨脷洲西工業區的氣流造成輕微的阻礙，可藉分隔建築物以助通風輕易解決有關情況。鑑於有關地點的地理位置，附近的地形特徵及現有</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 411 808 448"><i>視覺方面</i></p> <ul data-bbox="595 507 1256 975" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 507 1256 783">• 視覺評核的結果並不客觀，因為規劃署既是改劃土地用途地帶的倡議部門，亦是視覺評核的技術專家及審議者。視覺評核應改由城市規劃委員會所委聘的有關方面擬備，才是公平的做法。</li><li data-bbox="595 842 1256 975">• 擬議住宅發展會阻擋海怡半島住戶的景觀，而對私人住宅屋苑景觀影響，應予以考慮。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 2130 352">建築物的形態，擬議住宅發展不大可能對附近地區的通風造成重大負面影響。</p> <p data-bbox="1341 411 1491 448"><i>視覺方面</i></p> <ul data-bbox="1274 507 2136 1358" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1274 507 2136 783">• 規劃署已就擬議改劃用途地帶提供可靠的技術評估供城規會考慮。視覺評估已根據城規會規劃指引編號 41 而擬備，有系統地提供足夠資料；並讓城規會了解擬議發展項目與附近環境之間的三維關係，及考慮有關項目的視覺影響，才作出決議。</li><li data-bbox="1274 842 2136 1358">• 根據城規會規劃指引編號 41，香港發展密度高，如要保護私人享有的景觀，而又不窒礙發展，是不切實際的，所以必須平衡其他相關的考慮因素。為照顧公眾利益，保護公眾享有的景觀更為重要，特別是公眾或遊客易於前往的觀景點和受歡迎地點的景觀，就更須保護。就此，為擬議修訂項目而進行的視覺評估，主要是評估易受影響的公眾觀景者從最受影響的觀景點觀看景物時所受到的影響，而非評估從個別單位的私人景觀所受到的影響。就視覺評估選定的 5 個觀景點是位於不同方向和距離的主要公眾觀景點，包括</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議住宅發展侵佔玉桂山的山脊線，違反根據《香港規劃標準與準則》所訂的《香港城市設計指引》。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>公眾諮詢</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 當局未有就改劃用途地帶的建議及交通事宜諮詢區內居民，所選的公眾諮詢日期亦非適時。</li><li>• 大部份鴨脷洲／海怡半島的居民均反對擬議房屋發展；為此，政府應聽取居民的意見，終止有關項目。</li></ul>	<p>位於海怡半島海濱長廊的觀景點(第四觀景點)。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 根據《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」，當局採用了 20% 不受建築物遮擋地帶的準則，以保存從維港兩岸 7 個策略性公眾觀景點，眺望選定部分山脊線的景觀。玉桂山並非選定為須予保留的部分山脊線，其高度為主水平基準上 140 米，可作為擬議住宅發展(最高建築物高度為主水平基準上 110 米)的翠綠背景。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>公眾諮詢</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 在處理用途地帶修訂時，規劃署已按照既定程序收集公眾意見，包括諮詢區議會和根據條例刊登憲報。二零一五年五月十八日，規劃署就改劃利南道用地作住宅發展用途諮詢南區區議會。大綱草圖於二零一五年十二月二十四日展示，為期兩個月，以供公眾查閱和提交申述。當局於二零一六年二月一日就大綱草圖的修訂諮詢南區區議會。此外，規劃署連同運輸署及機電工程署人員亦於二零一五年五月二十日及十二月二十三日出席了有關會議／論壇，就利南道的擬議住宅發展諮詢區內居民。公眾和持份者已獲給予機會，就</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 把有關地點改劃為「政府、機構或社區」地帶，以提供社區設施，例如長者服務中心、老人院、青少年活動中心、圖書館、學生自修室、教育中心、學校、文化博物館、康樂設施、室內運動場、體育中心、游泳池、街市、有機農莊、廚餘堆肥設施或政府診所</li><li>• 有關地點改劃為「休憩用地」，例如海濱公園、海濱長廊、海濱餐飲區、寵物公園、跑步徑、釣魚區、漁人碼頭、單車徑、單車公園、綠化地帶或綠化設施。</li><li>• 設置附連商業活動的海濱長廊或觀光走廊，供鴨脷洲居民及遊客享用，以</li></ul>	<p>用途地帶修訂提出意見和建議。</p> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，根據《香港規劃標準與準則》的要求，香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施和休憩用地的供應並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求把有關用地改作政府、機構或社區用途。</li><li>• 為進一步改善地區的生活和工作環境，改劃臨向鴨脷洲西工業區的用地為休憩用地(即修訂項目 B)，可供區內附近現有／日後發展項目的工作人員、訪客及居民享用。</li><li>• 鴨脷洲現時有兩條海濱長廊。第一條海濱長廊由深灣軒至鴨脷洲邨，長約 1.2 公里，給沿鴨脷洲北部的居民使用；第二條海濱長廊位於海怡半</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>促進旅遊業及增加就業機會(R11)。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 把申請地點發展成低密度住宅項目(R521)。</li><li>• 保留駕駛學院(R557及R559)。</li></ul>	<p>島。不過，由於地形和地盤方面的限制，兩條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可闢設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議另闢海濱公園替代，即修訂項目B，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鑑於社會需要更多房屋用地，並顧及用地環境、土地用途協調性、基礎設施容量及技術可行性的因素，當局已善用擬議發展密度。</li><li>• 一般而言，駕駛學院用地是以短期租約租出。該駕駛學院的租約將於今年十月屆滿。至於駕駛學院，運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在落實修訂項目B有關用地作休憩用地及選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在修訂項目B的用地上營運。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 268 1178 304"><i>與擬議修訂項目沒有關連的建議</i></p> <ul data-bbox="595 363 1256 1412" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 363 1025 400">• 重組巴士路線(R226)。</li><li data-bbox="595 608 1256 783">• 興建額外行車橋接駁華貴邨／貝沙灣／南丫島／香港仔／薄扶林，或增加海上交通服務(R229、R412、R439、R449及R471)。</li><li data-bbox="595 847 1256 975">• 海怡半島的前港燈營運大樓已空置多年，應重建作其他用途以改善環境(R285)。</li><li data-bbox="595 1326 1256 1412">• 改善鴨脷洲的環境和市民的福利，讓他們有足夠的活動空間(R229、</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 1861 304"><i>與擬議修訂項目沒有關連的建議</i></p> <ul data-bbox="1274 363 2136 1412" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1274 363 2136 544">• 為應對港鐵南港島線(東段)通車後導致公共交通服務需求模式的轉變，運輸署署長會密切監察當區的公共交通服務(包括巴士服務)，以及進行巴士路線重組安排，並在適當時諮詢區議會。</li><li data-bbox="1274 608 2136 783">• 運輸署署長認為現時無需增闢交通連接設施，例如增建橋樑或增設水上交通服務以連接鴨脷洲與外地區。儘管如此，政府會繼續監察交通情況，並在有需要時研究合適的措施。</li><li data-bbox="1274 847 2136 1262">• 位於怡雅路2號的用地坐落於大綱圖上劃為「其他指定用途」註明「電力供應裝置及酒店」地帶，由私人擁有，涉及一宗擬進行酒店發展的規劃申請(編號A/H15/206)。有關發展項目樓高18層，建築物高度為主水平基準上60米，並提供最多510間客房。該宗申請於二零零四年十一月五日在有附帶條件下獲城規會轄下都會規劃小組委員會批准，而申請人已就擬議酒店發展取得核准的建築圖則。</li><li data-bbox="1274 1326 2136 1412">• 按照規劃人口約為159 000人(包括修訂項目A的擬議住宅發展)計算，根據《香港規劃標準與</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		R457 和 R464)。	準則》的要求，香港仔及鴨脷洲區由政府及社區設施並無不足。休憩用地而言，整體仍有剩餘約 5.56 公頃。考慮到利南道擬議住宅發展的位置較為偏遠，以及鴨脷洲西的擬議商貿區，當局建議一塊額外的休憩用地(修訂項目 B)，以供附近居民及工作人士使用。
540	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 反對修訂項目 A</p> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p><i>修訂項目 A</i></p> <p><i>香港仔隧道在繁忙時段不可接受的交通擠塞問題仍未解決</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 不可否認的是，香港仔隧道的交通擠塞情況近幾年來不斷惡化，特別是在繁忙時段(不論是來自海底隧道或灣仔區的車龍)，並一直沒有得到解決。黃竹坑有大規模的新項目和發展，而鴨脷洲亦有一些新發展項目。個別項目和發展可能不會對現有交通造成不可接受的負面影響；但運輸署</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 在進行交通檢討時，運輸署署長就交通流量進行了實地測量，採用了增長因素方法及較高的交通年增率，以預測擬議發展落成時各個路口的影響。所採用的年增率屬於保守估計，可應付日後各項發展計劃的額外需求，例如鴨脷洲區內酒店和國際學校。此外，該項交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>和規劃署都沒有就各個批准項目和發展的合計影響，提供大區域規模的分析，以評估對交通流量的整體影響，尤以香港仔隧道為然。</p> <p><i>運輸署既矛盾又誤導的交通數據結論</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署數次提交的交通研究通常基於某些假設和假定進行。然而，從數據科學和統計學的觀點而言，在某些方面(包括每年交通量增長、泊車位與單位的比率、香港仔隧道額外交通量的計算和影響分析)出現統計上並不一致、錯誤和誤導的假設和假定的謬誤。運輸署進行的交通研究所提供的資料和分析不適當，無法證明擬議住宅發展所帶來的交通影響在任何程度</li></ul>	<p>港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長表示，鑑於擬議住宅發展規模細小，受擬議住宅發展影響的範圍不大，對香港仔隧道的影響亦極微。另一方面，香港仔隧道的行車量／容車量比率尚未達致飽和。由於堅拿道天橋北行落橋處的車輛互相切線，以及車輛難以駛入海底隧道及灣仔/銅鑼灣，車龍延至香港仔隧道，以致影響隧道交通流量。待港鐵南港島線及中環灣仔繞道通車後，情況會有所改善。</li><li>就選擇每年交通量增長率而言，增長趨勢的預測是參考過去幾年該區域交通量的增長而定。所採用的增長率為保守數字，因為較過去趨勢高得多，以至得出較高的預計未來交通量。「model approach」在此個案並不相關，因為該地點基本上是在道路的一端，而且駛離鴨脷洲的路線只有一條，因此「model approach」的反覆運算不適用。</li><li>私家車泊車位是根據《香港規劃標準與準則》估算。實際提供的泊車設施須視乎不同因素而定，</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>上可為當區居民所接受。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>交通研究的基準年是二零一四年。該年港島的最高交通流量被佔中運動嚴重扭曲。這單一事件改變了大多數港</li></ul>	<p>並會在工程項目的詳細設計階段釐定。應指出的是，擬議發展所產生的車輛流量是根據住宅單位數目估算，而不是以泊車位的數目估算。泊車位數目和預計的車輛流量沒有直接關係。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>擬議住宅發展的交通產生／流入量是根據《運輸規劃及設計手冊》計算，該手冊是香港交通工程所採用的標準。交通的產生／流入率與發展密度、平均單位面積及交通方便程度(即接達公共交通系統的方便度，例如是否接近鐵路站)有關。</li><li>根據運輸署收集並於二零一三年、二零一四年及二零一五年向南區區議會報告的交通流量，香港仔隧道的行車量／容車量比率尚未達致飽和。而由於堅拿道天橋北行落橋處的車輛互相切線，以及車輛難以駛入海底隧道及灣仔/銅鑼灣，車龍延至香港仔隧道，以致影響隧道交通流量。待港鐵南港島線及中環灣仔繞道通車後，情況會有所改善。</li><li>交通檢討於二零一四年年中進行，即佔中運動開始之前。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>島居民的生活習慣。就交通相關的研究而言，選擇二零一四年作基準年存在偏頗，基本上並不正確。</p> <p><i>過度依賴即將開通的南港島線(東段)</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 市民對南港島線(東段)期望很高。運輸署嘗試安撫當區居民，表示南港島線(東段)可解決交通問題，而這正面影響因保守的取態而沒有被納入交通研究內。然而，將來南港島線(東段)的實際影響備受質疑，因為市民未必會改變交通習慣，改搭新的過份擁擠的公共交通，而將來南港島線(東段)的載客量亦會輕易被黃竹坑和鴨脷洲的擬議新發展消耗。</li></ul> <p><i>有關修訂放棄了城市規劃多個關鍵原則，反映城規會決策過程不一致和自相矛盾</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 有鑑於城市規劃委員會(下稱「城規會」)拒絕規劃申請編號 Z/H15/5 的理由，是基於對區內交通網絡及香港</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 在進行交通檢討時，運輸署署長就交通流量進行了實地測量，採用了增長因素方法及較高的交通年增率，以預測擬議發展落成時各個路口的影響。所採用的年增率屬於保守估計，可應付日後各項發展計劃的額外需求，例如鴨脷洲區內酒店和國際學校。此外，該項交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li><li>• 就現有石油氣／油庫的先前改劃用途地帶的要求(Z/H15/5)以作住宅發展(地積比率為 5 倍)，該改劃建議於二零零五十二月二十三日被小組委員</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>仔隧道造成負面的交通影響，以及與鄰近的污水處理廠不協調，就修訂項目 A 而言，這是個矛盾的結論。香港仔隧道的交通擠塞情況從那時起每況愈下，而運輸署並沒有就香港仔隧道的研究提供資料，城規會沒有理由認為擬議發展對香港仔隧道造成的交通影響變得可以接受。</p> <p><i>有關修訂代表矛盾的原則和指引</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>大綱草圖有各種規定，表達大綱圖所採用的原則和指引，例如《城市設計指引研究》建議的高度分級概念，政府、機構或社區用地的低矮建築可為區內稠密的建築環境提供視覺調劑及緩衝空間，以及當局會在詳細的發展藍圖上沿海旁預留合適地點，興建巴士總站和公眾登岸區。然而，規劃署和城規會皆沒有提供充分理由，解釋為何可偏離或不跟從這些發展原則和指引。</li></ul>	<p>會拒絕，理由涉及土地用途、交通、環境及視覺方面。有關交通方面的理由，小組委員會認為申請書所提供的資料，不足以證明該項改劃建議對區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響可以接受。然而，當時情況與這項修訂建議涉及的情況有所不同，運輸署署長已進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響是可以接受。</p> <p><i>規劃意向／土地用途兼容性</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>鑑於施政報告所述社會需要更多房屋用地，以及政府部門沒有要求歸還該地點作永久政府、機構或社區發展，故釋出該地點作住宅發展，以幫助加快房屋用地供應。就發展密度和建築高度而言，擬議住宅發展與周邊地區大致協調。相關政府部門已確認該發展建議在交通、環境、排污、排水、供水、風險、視覺及通風方面技術上可行。</li></ul>
541	申述人名稱見	➤ 反對修訂項目 A	

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
	附表 A	<p>表示反對的申述理由：</p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 小組委員會文件第 14/15 號的規劃評估內的空氣流通報告(附錄 VI)並沒有包括氣候考慮因素。因此，擬議房屋用地不適宜作任何住宅用途。</li><li>• 除非能確保擬議發展日後的居民不會受到強風、風暴潮及海水倒灌的威脅，否則不應進行發展該建議住宅用地。</li><li>• 文件有頗多不小心的錯漏、技術上的錯誤和不齊全的資料，會導致小組委員會作出錯誤決定，當中包括：<ul style="list-style-type: none"><li>(i) 在第 6.2 段，未能顧及採光的重要性；</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 相關政府部門，包括運輸署、機電工程署、環保署、水務署、渠務署及土木工程拓展署等，已就有關用地的擬議發展加以研究，確認擬議發展在技術上可行。就大綱圖的擬議修訂而擬備的所有資料(包括交通、風險、視覺和通風方面的影響評估)均已備妥，並符合相關政府部門的要求，而有關資料已納入小組委員會文件內，並於二零一五年十二月四日提交小組委員會考慮。空氣流通專家評估報告已遵照《就香港發展項目進行空氣流通評估技術指南》而編訂。</li><li>• 就住宅發展而言，發展商須查核極端颱風情況下越堤浪所造成的風險，並據此設計海旁地方的用途。</li><li>• 在後期的工程施工階段，須就不同條例處理許多設計方面的事宜，例如因應天然光線、窗口位置</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>(ii) 在第 6.3 段，使用 50 平方米的單位面積，但交通檢討內則假設為 60 平方米(附錄 V)；</p> <p>(iii) 在第 6.6 段，交通檢討並無考慮到公共交通服務改善可能會導致該區人口上升；</p>	<p>等因素而制定的樓宇設計。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 發展商會在詳細設計階段考慮採光事宜。天然光線的提供須符合《建築物(規劃)規例》的規定。</li><li>• 所產生的交通流量估算是根據普遍採用的標準(即《運輸規劃及設計手冊》)釐定。在《運輸規劃及設計手冊》中，可作參考的私人房屋發展的最小單位面積是 60 平方米，那是最接近 50 平方米的平均單位面積。</li><li>• 交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li><li>• 在進行交通檢討時，運輸署署長就交通流量進行了實地測量，採用了增長因素方法及較高的交通年增率，以預測擬議發展落成時各個路口的影響。所採用的年增率屬於保守估計，可應付日後各項發展計劃的額外需求，例如鴨脷洲區內酒店和國際學校。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>(iv) 在第 6.9 段，初步風險評估報告是否已獲「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」接納；</p> <p>(v) 在第 6.11 段，為何仍未確實港鐵南港島線(東段)的鐵路隧道、附屬設施及保護區；</p> <p>(vi) 規劃署既是改劃用途地帶的倡議部門，亦是視覺評核的技術專家及審議者。視覺評核的結果並不客觀，有欺騙成份。視覺評核應改由城市規劃委員會所委聘的有關方面擬備，才是較為公平的做法；</p> <p>(vii) 在第 6.19(f)段，交通檢討(附錄 V)並無提供調查日期。該檢討所採用的保守方法並不科</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 就大綱圖修訂項目 A 的改劃建議，機電工程署進行了初步風險評估，以確定石油氣／油庫對擬議住宅發展不會產生不可克服的風險。其後，機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。該評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」通過。</li><li>• 港鐵南港島線(東段)預計會在二零一六年年底啟用，相應的鐵路保護區於其後才能確實。</li><li>• 規劃署已就擬議改劃用途地帶，提供可靠的技術評估供城規會考慮。視覺評估已根據城規會規劃指引編號 41 而擬備，有系統地提供足夠資料；並讓城規會了解擬議發展項目與附近環境之間的三維關係，及考慮有關項目的視覺影響，才作出決議。</li><li>• 交通調查在一個平常週日的早上及下午的繁忙時段進行。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>學，帶有政府的判斷及偏好；</p> <p>(viii) 在第 16.2 段，城市規劃委員會應直接徵詢消防處處長有關防火規定的意見；</p> <p>(ix) 在分區計劃大綱圖的《註釋》中，應與「住宅(甲類)1」地帶一樣，就「住宅(甲類)4」地帶提供所興建住宅單位的數目；</p> <p>(x) 在交通檢討(附錄 V)第 1 節，為何設計年並非定於二零二四或二零二五年，即房屋項目竣</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 該項交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li><li>• 規劃署已徵詢消防處處長的意見，他對擬議改劃用途地帶沒有意見。日後的發展商須在提交建築圖則階段時制訂詳細的防火措施，而有關措施必須符合消防處處長的要求。</li><li>• 至於「住宅(甲類)1」地帶，把最大住用總樓面面積訂為 731 500 平方米，以及把單位數目上限訂為 10 450 個，旨在反映一項獲批准的私人改劃建議(把前蜆殼油庫由「工業」地帶改劃為「住宅」(甲類)地帶)的發展參數。該「住宅(甲類)4」地帶遠較「住宅(甲類)1」地帶為小。擬議發展的規模及體積，大致上會取決於建築物的高度限制。再者，有關用地的最大總樓面面積(約 70 800 平方米)會清楚訂明於賣地條款內。</li><li>• 該擬議發展會在二零二一年全數入伙，因此該年份在交通檢討中被採納作為設計年。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>工的十年後，因為上述年份可更妥為反映該房屋用地的長遠影響；</p> <p>(xi) 在交通檢討(附錄 V)第 6 節，路口容車量不變，但駛經該些路口的車輛卻有所增加；</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 就鴨脷洲橋道近鴨脷洲邨路口、鴨脷洲橋道／怡南路路口、怡南路／海怡路路口，以及利南道／利興街路口而言，當車輛駛離擬議住宅用地前往鴨脷洲大橋時，車輛不會駛經上述路口，反之亦然。就鴨脷洲橋道／利南道路口而言，有關發展所產生的交通在上午須從利南道右轉入鴨脷洲橋道；在下午則須從鴨脷洲橋道左轉入利南道。在上午繁忙時段的計算方面，右轉車輛是利用沿鴨脷洲橋道東行交通的行人過路時間的空檔右轉。由於該道路寬闊及須顧及綠燈相隔時間，因此該段空檔須為 29 秒，遠較右轉車輛所需的時間為長。縱使右轉車輛會因擬議住宅發展而增多，但在交通燈周期中，為右轉車輛而分配的時間仍然足夠有餘(在備用容車量計算中，該 29 秒的行人綠燈過路時間，其實是交通燈周期中的損耗時間)。因此，該路口的備用容車量不會因擬議發展所產生的交通而受到影響。在下午繁忙時段，車輛須由鴨脷洲橋道左轉入利南道，該處有一條無阻的左轉行車線，因此該路口的備用容車量亦</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>(xii) 在交通檢討(附錄 V)繪圖 1 至 3, 未有標明出入通路處;</p> <p>(xiii) 在表面評估(附錄 VI)第 4 節, 500 米諮詢區與紅色界線的分別; 以及</p> <p>(xiv) 在視覺評核中, 四個觀景點並不足夠, 應包括從小輪及擬議休憩用地所眺望的額外觀景點。</p>	<p>不會因左轉車輛的增加而受到影響。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 出入通路處會由擬議住宅發展日後的發展商決定, 但須經運輸署及路政署在落實階段時審核。</li><li>• 在初步評估第 4 節的紅色界線並非諮詢區的界線, 而是經計算的火球可燃範圍, 當中所指的火球或會在潛在危險裝置泄漏石油氣時形成。在該評估中, 火球的形成(雖然不太可能發生)是最壞的情況。由於火球溫度極高, 會對火球可燃範圍內的公眾安全構成負面影響。擬議住宅發展位於諮詢區 500 米範圍內, 但在火球可燃範圍以外, 該火球可燃範圍延伸至鴨脷洲初級污水處理廠以內的地區。</li><li>• 該地點位於鴨脷洲西南岸, 前臨東博寮海峽, 背靠玉桂山。該地點的景觀由玉桂山由北向東南的天然山坡所界定。在該地點的可見地區內, 公眾可以到達的當區熱門地點, 分布在沿玉桂山山脊、沿東博寮海峽, 以及沿海怡半島的海濱長廊。大型私人住宅發展, 例如海怡半島, 位於其西北面約 250 米處。這些地點被選取作為觀景點, 以評估公眾觀景者受到的潛在視覺影響。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
<p>543 544 545 546</p>	<p>申述人名稱見 附錄 A</p>	<p>➤ 反對修訂項目 A</p> <p><u>申述表示反對的理由</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <p><i>人口和發展密度</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政府確知把最高的住用地積比率增加 20%，不適用於人口密集的地區。文件並無披露鴨脷洲是香港迄今人口最稠密的地區之一。文件並無就增加地積比率 20% 的建議提供這些重要和關鍵的資料。</li> </ul>	<p><i>人口和發展密度</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>香港已備受公認，通過以鐵路為本的高密度發展，有效地融合土地用途、運輸、環境及基建的各項規劃。經考慮多項相關的規劃因素，例如地區特色、基建設施容量、社區設施供應、技術限制及影響後，鴨脷洲的大部分住宅用地已規劃作中密度住宅社區(地積比率約為 5 倍)，例如海怡半島、鴨脷洲邨及利東邨等。《二零一四年施政報告》已公布有關措施，把全港(港島北部及九龍半島除外)其他各個發展密度分區現時准許的最高住用地積比率，整體地提高兩成，但須顧及交通和基建設施容量、地區特色和現有發展密度等規劃因素，以及擬議發展對相關地區可能造成的影響。為配合上述措施，把有關用地發展作地積比率 6 倍(總樓面面積約為 70 800 平方米)的中密度私人房屋是合適的，而這個地積比率已低於《建築物(規劃)規例》所訂的最高准許住用地積比率，即 8 倍、9 倍或 10 倍。相關政府部門</li> </ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 459 994 496"><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul data-bbox="595 555 1256 1283" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 555 1256 783">• 運輸署進行的交通檢討只聚焦於鴨脷洲各路口，因此是薄弱、不完整，而且未處理鴨脷洲居民每日面對的真正交通問題，即鴨脷洲大橋的負荷能力。</li><li data-bbox="595 858 1256 948">• 鴨脷洲大橋是島上與外界的唯一連繫，居民關注安全和保安的事宜。</li><li data-bbox="595 1102 1256 1283">• 交通檢討似未顧及鴨脷洲日後可能進行的發展。因此，認為改劃用途地帶的建議不會使現時交通問題惡化的論點，實欠說服力。</li></ul>	<p data-bbox="1339 268 2132 400">已確認有關的發展參數，在交通、環境、排污、排水、供水、風險、視覺及通風方面技術上可行。</p> <p data-bbox="1339 459 1675 496"><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul data-bbox="1272 555 2134 1331" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1272 555 2134 735">• 運輸署署長的評估顯示，在計及擬議住宅發展所帶來的交通流量後，鴨脷洲所有主要路口（包括與鴨脷洲橋路相關的）在二零二一年的設計年內，仍有容車餘量。鴨脷洲大橋的行車量／容車量比率尚未達致飽和。</li><li data-bbox="1272 858 2134 1038">• 倘發生交通意外或遇上鴨脷洲大橋非常擠塞的情況，運輸署的「緊急事故交通協調中心」會按既定的緊急安排與政府部門、公共交通機構及相關機構聯絡及協調，以處理緊急事故。</li><li data-bbox="1272 1102 2134 1331">• 在進行交通檢討時，運輸署署長就交通流量進行了實地測量，採用了增長因素方法及較高的交通年增率，以預測擬議發展落成時各個路口的影響。所採用的年增率屬於保守估計，可應付日後各項發展計劃的額外需求，例如鴨脷洲區內酒店和國際學校。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><i>環境方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 文件並無述及現時海怡半島超過 1 000 個面向利南道的單位所面對的交通噪音問題。改劃用途地帶的建議，會令交通噪音滋擾的問題惡化。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 機電工程署署長已進行了初步評估，證明從擬議發展的氣體安全角度而言，沒有無法克服的問題。不過，由於估計擬議住宅發展會合共容納 5000 人，所以政府有責任確保日後擬議發展的居民只會面對零風險，而不是低風險。</li></ul>	<p><i>環境方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 環境保護署署長原則上不反對改劃用途地帶的建議，因改劃建議不會對附近地區的環境造成不可克服的負面影響，包括與交通相關的污染問題。根據運輸署進行的交通評估研究，擬議發展只會令附近道路網的交通量稍微上升。因此，預計對附近居民整體環境所造成的影響輕微。此外，預計南港島綫(東段)於二零一六年年底啟用，相關地區的車輛流量或會有所減少。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 繼二零一五年年底的擬議修訂後，機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。該評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」通過。</li><li>• 考慮到擬議住宅發展的最終設計及布局，日後的發展商亦須進行定量風險評估，並在有需要時落實緩解措施，以確保有關情況符合政府風險指引。這些規定將會納入賣地條款內。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><i>視覺方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>進行視覺評估的方式偏頗，對改劃用途地帶的修訂建議有利。評核所採用的視線範圍，已刻意剔除所有附近的住宅大樓。</li><li>此外，二號配水庫上的遊樂場廣受當區居民歡迎，在評核中並未納入在選定的觀景點內。</li></ul>	<p><i>視覺方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>視覺評估根據《就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引》(城規會規劃指引編號 41)而擬備。根據城規會規劃指引編號 41，評估範圍(即視線範圍)應根據擬議發展項目的體積、選定的觀景點與發展項目的距離和可能的能見度，以及實地視察所見的地盤情況和附近地形釐定。視線範圍應涵蓋所有能直接看到擬議發展項目的易受影響觀景者的視域。如果從某些地區看到的擬議發展項目，大部分已被樓宇、構築物、植被或地形遮擋，則無須把這些地區納入評估範圍內。</li><li>該地點位於鴨脷洲西南岸，面向東博寮海峽，背面為玉桂山。該地點北至東南面的四周主要為玉桂山的天然山坡，以及海怡半島和鴨脷洲西工業區的現有大廈。</li><li>在該地點的可見範圍內，沿玉桂山的山脊線有多個供公眾使用的廣受歡迎區內景點。在視覺評估中，玉桂山的山頂、鴨脷洲配水庫遊樂場(比鴨脷洲二號配水庫頂的休憩處的面積較大及有更多設施)、以及位於山脊線步行徑的一處地點，已被選定為作視覺評估的觀景點。再</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 雖然重點是保護公眾享有的景觀而非私人享有的景觀，但這並不表示無須考慮私人享有的景觀。應公平和客觀地評核私人享有的景觀。</li><li>• 擬議發展的建築物高度為主水平基準上 110 米。在該地點上西面有約三分一的擬議發展將超出玉桂山的山脊線，違反《香港城市設計指引》。該指引建議提供至少 20% 不受建築物遮擋地帶，以保留由觀景點可見到的</li></ul>	<p>向西行，沿海怡半島而建的海濱長廊的其中一處也被選作為觀景點。此外，位於東博寮海峽的一個觀景點也被納入。總括而言，共挑選了 5 個公眾觀景點，代表了面向該地點各主要不同方向的公眾景觀。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 根據城規會規劃指引編號 41，香港發展密度高，如要保護私人享有的景觀，而又不窒礙發展，是不切實際的，所以必須平衡其他相關的考慮因素。為照顧公眾利益，保護公眾享有的景觀更為重要，特別是公眾或遊客易於前往的觀景點和受歡迎地點的景觀，就更須保護。就此，為擬議修訂項目而進行的視覺評估，主要是評估易受影響的公眾觀景者從最受影響的觀景點觀看景物時所受到的影響，而非評估從個別單位的私人景觀所受到的影響。就視覺評估選定的 5 個觀景點是位於不同方向和距離的主要公眾觀景點，包括位於海怡半島海濱長廊的觀景點(第四觀景點)。</li><li>• 根據《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」，當局採用了 20% 不受建築物遮擋地帶的準則，以保存從維港兩岸 7 個策略性公眾觀景點，眺望選定部分山脊線的景觀。玉桂山並非選定為須予保留的部分山脊線，其高度為主水平基準上 140 米，可作為擬議住宅發展(最高建築物</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		山脊線景觀。在評核中未有採納這 20% 不受建築物遮擋地帶的規定。	高度為主水平基準上 110 米)的翠綠背景。
571 至 590	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 反對修訂項目 A 及 B</p> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p><i>修訂項目 A</i></p> <p><i>房屋需要</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 政府應先行發展以香葉道、警校道及南朗山道為界的「綜合發展區」用地。政府應發展新界的非農業土地和各區的空置學校用地，並檢討小型屋宇政策。</li><li>• 把有關地點改劃作私人豪宅，被視為盲搶地及把公共資源私有化的做法，對本地社羣並不公平。</li></ul>	<p><i>房屋需要</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 規劃是一項持續的過程，以回應轉變中社會的需要。為增加土地供應以滿足房屋和其他發展的需要，政府以多管齊下的方法，採取一系列措施增加短中長期的土地供應，包括善用已發展的土地、在靠近基礎配套設施的市區邊緣物色可供發展的新土地、檢視空置的學校用地，以及在新界開拓多個大型新綜合發展區等。有關用地是一塊政府用地，主要由香港駕駛學院以短期租約的形式租用，既接近現有的發展區，又毗鄰配套基礎設施，是 150 幅具潛力作房屋發展的土地其中一塊，以增加短期的房屋土地供應。相關的政府部門已作評估和進行所需的技術評估，以確定不會因擬議的住宅發展造成負面的影響。政府會持之以恆，冀能增加土地供應和滿足房屋及其他發展</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 507 994 544"><i>設施及休憩用地供應</i></p> <ul data-bbox="595 608 1256 1121" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 608 1256 831">• 鴨脷洲是全球人口最稠密的海島之一。擬議住宅發展會對有關社區構成重大壓力，導致配套設施及休憩用地供應不足。擬議修訂項目未能符合「社區為本，居民為先」的理念。</li><li data-bbox="595 991 1256 1121">• 根據《香港規劃標準與準則》，區內現時及已規劃的將來分別缺乏 4.15 公頃及 2.83 公頃的休憩用地。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 2132 448">需要；物色到的合適發展用地，均會被納入土地儲備成為其中的一部分。位於黃竹坑的綜合發展區用地已預留用作南港島線(東段)鐵路車廠上蓋的商業暨住宅發展項目。</p> <p data-bbox="1341 507 1677 544"><i>設施及休憩用地供應</i></p> <ul data-bbox="1274 608 2136 1460" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1274 608 2136 927">• 按照規劃人口約 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，香港仔及鴨脷洲區並不欠缺《香港規劃標準與準則》所要求提供的政府、機構或社區設施和休憩用地。況且，政府相關各局／部門並無要求把該用地用作政府、機構或社區用途。該用地的日後發展商可因應市場需求，提供一些商業及零售設施。</li><li data-bbox="1274 991 2136 1460">• 地區休憩用地的供應是根據區議會地區範圍釐訂的。目前供南區現有人口使用的地區休憩用地，尚餘約 12.92 公頃。即使只就香港仔及鴨脷洲區來說，可供約 159 000 的規劃人口(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)使用的休憩用地，整體仍有剩餘約 5.56 公頃(已計及尚欠的地區休憩用地約 2.83 公頃及剩餘的鄰舍休憩用地約 8.39 公頃)。為進一步改善區內居住及工作環境，前臨鴨脷洲西工業區的一塊用地(修訂項目 B)改劃為休憩用地，以供區內附近現有／日後發展項目的</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>政府漠視公眾對提供社區設施及闢設環島海濱長廊的期望。</li></ul> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>擬議住宅發展會令區內的居住人口增加，導致更多人到區外工作及讀書，令交通情況惡化，影響道路安全。日後的南港島線(東段)或不足以應付現時居民的需求。</li></ul>	<p>工作人士、訪客及居民使用。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>鴨脷洲現時有兩條海濱長廊。第一條海濱長廊由深灣軒至鴨脷洲邨，長約 1.2 公里，給沿鴨脷洲北部的居民使用；第二條海濱長廊位於海怡半島。不過，由於地形和地盤方面的限制，兩條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可闢設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議另闢海濱公園替代，即修訂項目 B，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用。</li></ul> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響可以接受。道路安全屬交通管理方面的問題，須由警方採取執法行動予以解決。警務處處長對改劃用途地帶的建議沒有意見。</li><li>此外，該項交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>當局未有提供港島唯一駕駛學院重置安排的資料。</li></ul> <p><i>環境方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>擬議住宅發展會對周邊地區造成空氣污染及負面環境影響。</li></ul>	<p>二一年的設計年會有所下降。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在落實修訂項目 B 有關用地作休憩用地及選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在修訂項目 B 的用地上營運。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途。</li></ul> <p><i>環境方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>環境保護署署長原則上不反對改劃用途地帶的建議，因改劃建議不會對附近地區的環境造成不可克服的負面影響，包括與交通相關的污染問題。根據運輸署進行的交通評估研究，擬議發展只會令附近道路網的交通量稍微上升。因此，預計對附近居民整體環境所造成的影響輕微。此外，預計南港島綫(東段)於二零一六年年尾啟用，相關地區的車輛流量或會有所減少。</li><li>該用地日後的發展商須進行噪音、空氣質素及排污影響評估，並在有需要時落實有效及可行的緩解措施，確保在落實有關項目時不會造成負面的</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 毗鄰有關地點的現有污水處理廠會對擬議住宅發展造成環境滋擾。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 申請地點緊鄰現有石油氣／油庫，當局應就擬議住宅發展進行定量風險評估。</li></ul>	<p>環境影響。這些規定將會納入賣地條款內。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 因應淨化海港計劃第二期甲，當局正為該廠進行改善工程包括氣味處理。根據該項目已核准的環境影響評估報告，在改善工程完成後，擬議住宅用地的氣味水平只為 1 至 3 個氣味單位，在《環境影響評估條例》技術備忘錄所建議的可接受水平範圍內(即 5 個氣味單位)。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 就大綱圖修訂項目 A 的改劃建議，機電工程署進行了初步風險評估，以確定石油氣／油庫對擬議住宅發展不會產生不可克服的風險。其後，機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。該評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」通過。</li><li>• 考慮到擬議住宅發展的最終設計及布局，日後的發展商亦須進行定量風險評估，並在有需要時落實緩解措施，以確保有關情況符合政府風險指引。這些規定將會納入賣地條款內。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 268 882 304"><i>空氣流通方面</i></p> <ul data-bbox="595 363 1256 448" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 363 1256 448">• 擬議住宅發展會對周邊地區的通風造成負面影響。</li></ul> <p data-bbox="658 1150 808 1187"><i>視覺方面</i></p> <ul data-bbox="595 1246 1256 1331" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 1246 1256 1331">• 擬議住宅發展會對周邊地區的景觀造成負面影響。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 1565 304"><i>空氣流通方面</i></p> <ul data-bbox="1279 363 2130 1075" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 363 2130 1075">• 當局已根據房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局聯合發布的技術通告第 01/2006 號，進行空氣流通專家評估(下稱「空氣流通評估」)，以評核改劃建議對通風可能造成的影響。根據空氣流通評估，該地點全年的盛行風主要來自東北方、東方及東南偏東方，夏季盛行風則主要來自東南方及西南方。以全年的情況而言，鴨脷洲所有已落成的發展項目，均與該地點相距甚遠，或位於該地點的逆風方向，不會受到擬議發展影響。至於夏季的情況，預計擬議發展只會對利南道及小部分的鴨脷洲西工業區的氣流造成輕微的阻礙，可藉分隔建築物以助通風輕易解決有關情況。鑑於有關地點的地理位置，附近的地形特徵及現有建築物的形態，擬議住宅發展不大可能對附近地區的通風造成重大負面影響。</li></ul> <p data-bbox="1341 1134 1491 1171"><i>視覺方面</i></p> <ul data-bbox="1279 1230 2130 1460" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 1230 2130 1460">• 當局已根據城規會的規劃指引「就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引」(下稱「城規會規劃指引編號 41」)進行視覺評估。有關評估的結論是，擬議住宅發展的建築物高度限為主水平基準上 110 米，在視覺上與附近</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議住宅發展會影響海怡半島居民的生活質素，包括海景受阻和公共安全事宜。</li></ul>	<p>的發展項目(主水平基準上 100 米至主水平基準上 125 米)互相協調。該擬議發展可視為現有城市發展的擴展部分，不會為視覺環境帶來重大的轉變。在詳細設計階段可按照「可持續建築物設計指引」加入適當的視覺措施(例如納入建築物間距及綠化設施)，以令建築物更通透及減輕其體積。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 相關政府部門已確認，就基建設施、環境、風險、空氣流通和視覺方面、以及設施供應及休憩用地而言，擬議住宅發展在技術上可行。根據城規會規劃指引編號 41，香港發展密度高，如要保護私人享有的景觀，而又不窒礙發展，是不切實際的，所以必須平衡其他相關的考慮因素。為照顧公眾利益，保護公眾享有的景觀更為重要，特別是公眾或遊客易於前往的觀景點和受歡迎地點的景觀，就更須保護。就此，為擬議修訂項目而進行的視覺評估，主要是評估易受影響的公眾觀景者從最受影響的觀景點觀看景物時所受到的影響，而非評估從個別單位的私人景觀所受到的影響。就視覺評估選定的 5 個觀景點是位於不同方向和距離的主要公眾觀景點，包括位於海怡半島海濱長廊的觀景點(第四觀景點)。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 268 808 304"><i>公眾諮詢</i></p> <ul data-bbox="595 363 1256 496" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 363 1256 496">• 當局並無就擬議改劃用途地帶及交通事宜諮詢區內居民，所選定的公眾諮詢期間亦不恰當。</li></ul> <p data-bbox="595 991 965 1027"><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p data-bbox="595 1086 779 1123"><b>修訂項目 B</b></p> <ul data-bbox="595 1182 1256 1315" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 1182 1256 1315">• 擬闢設的休憩用地旨在供擬議住宅發展及附近的商業發展使用，因此並非真正的地區休憩用地。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 1491 304"><i>公眾諮詢</i></p> <ul data-bbox="1279 363 2130 927" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 363 2130 927">• 在處理用途地帶修訂時，規劃署已按照既定程序收集公眾意見，包括諮詢區議會和根據條例刊登憲報。二零一五年五月十八日，規劃署就改劃利南道用地作住宅發展用途諮詢南區區議會。大綱草圖於二零一五年十二月二十四日展示，為期兩個月，以供公眾查閱和提交申述。當局於二零一六年二月一日就大綱草圖的修訂諮詢南區區議會。此外，規劃署連同運輸署及機電工程署人員亦於二零一五年五月二十日及十二月二十三日出席了有關會議／論壇，就利南道的擬議住宅發展諮詢區內居民。公眾和持份者已獲給予機會，就用途地帶修訂提出意見和建議。</li></ul> <ul data-bbox="1279 1182 2130 1453" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 1182 2130 1453">• 在考慮到鴨脷洲西部的的位置相對偏遠、當區不斷改變的情況，(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展，以及鴨脷洲西工業區由工業用途逐步轉型作商業用途)，修訂有關用地的用途地帶有助為這自成一角的地區提供額外休憩用地，讓市民大眾(包括區內附近現有／日後發展項目的工作人</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>香港駕駛學院會繼續佔用有關用地，而在可見的將來，在該區不會提供休憩用地。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>改劃有關地點以興建社區、康樂、文娛及體育設施，例如室內體育中心（由 R571、R573、R575、R576、</li></ul>	<p>士、訪客及居民)享用。鑑於其面積及位置，休憩用地主要是供區內人士享用，因此不屬地區休憩用地。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在落實修訂項目 B 有關用地作休憩用地及選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在修訂項目 B 的用地上營運。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途。</li><li>在考慮該休憩用地的日後發展時，政府會顧及多個不同因素，包括區內對康樂設施的需求、現有設施的使用率、《香港規劃標準與準則》的要求、可用資源情況及南區區議會的意見。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，根據《香港規劃標準與準則》的要求，香港仔及鴨脷洲區的政府、機構</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>R578、R579、R580、R583、R586至R590提出)。</p> <p><i>與擬議修訂無關的建議</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 為海怡半島及鴨脷洲居民的安全設想，應搬遷石油氣／油庫，並把有關地點用作公共或社區設施用途(由R585提出)。</li></ul>	<p>或社區設施和休憩用地的供應並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求把有關用地改作政府、機構或社區用途。此外，鑑於地盤的大小及範圍，該地點不適合作室內體育中心用途。</p> <p><i>與擬議修訂無關的建議</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 位於私人土地內的石油氣及石油製品轉運庫，甚至早於海怡半島的居民遷入前已存在。轉運庫的主要功能是為海怡半島供應石油氣、方便轉運石油氣及石油製品以應付港島居民的需要，以及貯存石油氣及存放轉運的石油氣瓶。這塊策略性的用地用作設置港島唯一一個石油氣轉運庫，對於穩妥安全地向港島居民長期供應石油氣和其他石油製品，相當重要。轉運庫須設有海上通道。港島區現時並無合適的用地，可供重置該轉運站。</li></ul>
591至597	申述人名稱見附錄A	<p>➤ 反對修訂項目A、B、C1及C2</p> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p><i>修訂項目A、C1及C2</i></p> <p><i>房屋需求</i></p>	<p><i>房屋需求</i></p>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 政府應考慮先行發展香港警察學院和南朗山的用地。</li><li>• 改劃有關地點作私人豪宅發展，是把公共資源私有化的一個做法，對當區居民不公平。</li></ul> <p><i>提供設施和休憩用地</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 應預留土地，以在鴨脷洲關設休憩用地設施。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 警務處表示香港警察學院現有的設施須應付香港警務處在相關範疇的訓練需要；而保安局和警務處並無計劃遷移該學院。位於南朗山道／警校道的黃竹坑綜合發展區用地已預留用作南港島線(東段)鐵路車廠上蓋的商業暨住宅發展項目。位於南朗山道及警校道交界處的一塊政府、機構或社區用地，已獲指定作發展社區會堂用途。</li><li>• 為增加土地供應以滿足市民大眾房屋和其他發展的需要，政府以多管齊下的方法，採取一系列措施增加短中長期的土地供應，包括善用已發展的土地、在靠近基礎配套設施的市區邊緣物色可供發展的新土地、檢視空置的學校用地，以及在新界開拓多個大型新綜合發展區等。有關用地是一塊政府用地，主要由香港駕駛學院以短期租約的形式租用，既接近現有的發展區，又毗鄰配套基礎設施，是 150 幅具潛力作房屋發展的土地其中一塊，以增加短期的房屋土地供應。</li></ul> <p><i>提供設施和休憩用地</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，香港仔及鴨脷洲區的休憩用地整體仍有剩餘約 5.56 公頃。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>海怡半島的購物設施，未能滿足當區居民的需要。</li></ul> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>即使港鐵南港島線(東段)通車，修訂項目涉及的新住宅及商業發展項目，亦會令交通情況進一步惡化。</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>更繁忙的交通會導致意外增加，令交通更加擠塞。最壞的情況是，會阻礙救護車及消防車駛入海怡半島範圍。</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>南區現時交通非常擠塞，香港仔隧道的容量已超出負荷。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>海怡半島現時有兩個劃為「商業」地帶的購物中心。在「商業」地帶內，「食肆」和「商店及服務行業」均屬經常准許的用途。根據當時的市場需求，業主自行決定合適的零售設施。</li></ul> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲的區內交通網絡造成的交通影響可以接受。</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>從交通工程的角度而言，運輸署署長原則上不反對把鴨脷洲西工業區改劃作商貿用途。在五幢現有的工業大廈中，兩幢已改裝作商貿或零售用途。至於其餘三幢工業大廈，當局會在契約修訂時，要求倡議有關項目的負責人須證明其項目不會對周邊地區的交通造成負面影響。</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>倘發生交通意外或遇上鴨脷洲大橋非常擠塞的情況，運輸署的「緊急事故交通協調中心」會按既定的緊急安排與政府部門、公共交通機構及相關機構聯絡及協調，以處理緊急事故。</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長表示，鑑於擬議住宅發展規模細小，受擬議住宅發展影響的範圍不大，對香港仔隧道</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 有需要在港島設置一所駕駛學校。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議住宅發展鄰近現有石油氣／油庫，會對日後居民的安全構成危險。當局並未進行風險評估。</li></ul>	<p>的影響亦極微。另一方面，香港仔隧道的行車量／容車量比率尚未達致飽和。由於堅拿道天橋北行落橋處的車輛互相切線，以及車輛難以駛入海底隧道及灣仔/銅鑼灣，車龍延至香港仔隧道，以致影響隧道交通流量。待港鐵南港島線及中環灣仔繞道通車後，情況會有所改善。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在落實修訂項目 B 有關用地作休憩用地及選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在修訂項目 B 的用地上營運。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途。</li></ul> <p><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 就大綱圖修訂項目 A 的改劃建議，機電工程署進行了初步風險評估，以確定石油氣／油庫對擬議住宅發展不會產生不可克服的風險。其後，機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。該評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往對外地區的唯一連繫。當局未有處理一旦因石油氣／油庫發生意外而引致的安全問題。</li></ul> <p><i>視覺方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議住宅發展會阻擋海怡半島居民的海景。</li></ul>	<p>土地使用規劃和管制協調委員會」通過。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 至於對石油氣／油庫內發生火警或意外的關注，油庫四周約兩米高的圍牆是有效的屏障，以減少火焰和氣體泄漏對附近市民大眾造成的災害影響。此外，擬議住宅發展位於火球可燃範圍以外（火球可燃範圍是最壞的情況，會對公眾安全構成負面影響）。倘發生嚴重事故及災難，保安局會立即啟動緊急應變系統及災難應變計劃，並會聯繫各部門，例如消防處、警務處及政府飛行服務隊，以進行拯救行動，包括救人、保護財產及控制情況。</li></ul> <p><i>視覺方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 根據城規會規劃指引編號 41，香港發展密度高，如要保護私人享有的景觀，而又不窒礙發展，是不切實際的，所以必須平衡其他相關的考慮因素。為照顧公眾利益，保護公眾享有的景觀更為重要，特別是公眾或遊客易於前往的觀景點和受歡迎地點的景觀，就更須保護。就此，為擬議修訂項目而進行的視覺評估，主要是評估易受影響的公眾觀景者從最受影響的觀景點觀看景物時所受到的影響，而非評估從個別單位的私人景觀所受到的影響。就視覺評估選定的 5 個觀景點</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 427 840 464"><b>修訂項目 B</b></p> <ul data-bbox="595 523 1256 895" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 523 1256 703">• 擬闢設的休憩用地將成為毗鄰擬議私人住宅發展的私人休憩用地。擬闢設的休憩用地旨在供附近的商業發展項目享用，對附近一帶社區沒有價值。</li><li data-bbox="595 762 1256 895">• 該區已有足夠的休憩用地供應。只有少數人到訪鴨脷洲西工業區，闢設擬議休憩用地是浪費公帑的做法。</li></ul> <p data-bbox="595 975 667 1011"><u>建議</u></p> <ul data-bbox="595 1070 1178 1107" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 1070 1178 1107">• 興建一個公眾海濱公園(R592)。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 2132 352">是位於不同方向和距離的主要公眾觀景點，包括位於海怡半島海濱長廊的觀景點(第四觀景點)。</p> <p data-bbox="1341 411 1523 448"><b>修訂項目 B</b></p> <ul data-bbox="1279 507 2132 879" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 507 2132 879">• 在考慮到鴨脷洲西部的的位置相對偏遠、當區不斷改變的情況，(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展，以及鴨脷洲西工業區由工業用途逐步轉型作商業用途)，修訂有關用地的用途地帶有助為這自成一角的地區提供額外休憩用地，讓市民大眾(包括區內附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民)享用。有關發展項目將由康文署落實及管理，並開放予公眾使用。</li></ul> <p data-bbox="1279 975 1350 1011"><u>建議</u></p> <ul data-bbox="1279 1070 2132 1442" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 1070 2132 1442">• 鴨脷洲現時有兩條海濱長廊。第一條海濱長廊由深灣軒至鴨脷洲邨，長約 1.2 公里，給沿鴨脷洲北部的居民使用；第二條海濱長廊位於海怡半島。不過，由於地形和地盤方面的限制，兩條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可闢設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議另闢海濱公園替代，即修訂項目</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
			B，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用。
598 至 600	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 支持修訂項目 B</p> <p>➤ 支對修訂項目 A、C1 及 C2</p> <p><u>申述表示支持的理由：</u></p> <p><b>修訂項目 B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 區內缺乏休憩用地，以及社區、康樂和運動設施。</li> <li>• 有需要在區內提供更佳消閒環境。擬闢設的休憩用地擁有優美的海景，可成為南區的旅遊點。</li> </ul> <p><u>申述表示反對的理由：</u></p> <p><b>修訂項目 A、C1 及 C2</b></p> <p>人口密度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 鴨脷洲的人口密度甚高，待區內的已</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 備悉表示支持的意見。</li> </ul> <p>人口密度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 香港已備受公認，通過以鐵路為本的高密度發</li> </ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>規劃及擬議住宅發展落成後，人口將進一步增加。</p> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 即使南港島線(東段)啟用，擬議住宅及商業發展亦會對區內的交通造成負面影響，令香港仔隧道的交通擠塞情</li></ul>	<p>展，有效地融合土地用途、運輸、環境及基建的各項規劃。經考慮多項相關的規劃因素，例如地區特色、基建設施容量、社區設施供應、技術限制及影響後，鴨脷洲的大部分住宅用地已規劃作中密度住宅社區(地積比率約為 5 倍)，例如海怡半島、鴨脷洲邨及利東邨等。《二零一四年施政報告》已公布有關措施，把全港(港島北部及九龍半島除外)其他各個發展密度分區現時准許的最高住用地積比率，整體地提高兩成，但須顧及交通和基建設施容量、地區特色和現有發展密度等規劃因素，以及擬議發展對相關地區可能造成的影響。為配合上述措施，把有關用地發展作地積比率 6 倍(總樓面面積約為 70 800 平方米)的中密度私人房屋是合適的，而這個地積比率已低於《建築物(規劃)規例》所訂的最高准許住用地積比率，即 8 倍、9 倍或 10 倍。相關政府部門已確認有關的發展參數，在交通、環境、排污、排水、供水、風險、視覺及通風方面技術上可行。</p> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響可以接受。此外，運輸署署長表示，鑑於擬</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>況加劇。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲的泊車設施不足，導致非法泊車及交通安全問題。</li></ul> <p><i>環境方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 擬議發展亦會引致噪音污染。</li></ul>	<p>議住宅發展規模細小，受擬議住宅發展影響的範圍不大，對香港仔隧道的影響亦極微。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 運輸署署長所進行的交通檢討並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li><li>• 從交通工程的角度而言，運輸署署長原則上不反對把鴨脷洲西工業區改劃作商貿用途。在五幢現有的工業大廈中，兩幢已改裝作商貿或零售用途。至於其餘三幢工業大廈，當局會在契約修訂時，要求倡議有關項目的負責人須證明其項目不會對周邊地區的交通造成負面影響。</li><li>• 違例泊車以至道路及行人安全，均屬交通管理方面的問題，須由警方採取執法行動予以解決。警務處處長對改劃用途地帶的建議沒有意見。</li></ul> <p><i>環境方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 環境保護署署長原則上不反對改劃用途地帶的建議，因改劃建議不會對附近地區的環境造成不可克服的負面影響，包括與交通相關的污染問題。根據運輸署進行的交通評估研究，擬議發展只會</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>在海濱用地提供例如室內運動場、青少年活動中心、長者服務中心、海濱公園、跑步徑、寵物公園、釣魚區等設施(由 R599 提出)。</li></ul>	<p>令附近道路網的交通量稍微上升。因此，預計對附近居民整體環境所造成的影響輕微。此外，預計南港島綫(東段)於二零一六年年底啟用，相關地區的車輛流量或會有所減少。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>有關地點日後的發展商須進行各項影響評估包括噪音影響，並在有需要時落實有效及可行的緩解措施，確保在落實有關項目時不會造成負面的環境影響。這些規定將納入賣地條款內。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>按照規劃人口約 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，香港仔及鴨脷洲區並不欠缺《香港規劃標準與準則》所要求提供的政府、機構或社區設施和休憩用地。況且，政府相關各局／部門並無要求把該用地用作政府、機構或社區用途。</li></ul>
601 至 604	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 反對修訂項目 A、C1 及 C2</p> <p><u>表示反對的申述理由：</u></p>	

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><i>修訂項目 A</i></p> <p><i>人口密度及提供設施</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>鴨脷洲是全球第二最稠密的海島。區內缺乏社區設施、康樂地方和餐飲服務。</li></ul> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>擬議住宅發展會增加交通的需求，並且令區內的交通擠塞問題惡化。港鐵南港島線(東段)啟用後將不能改善現時交通情況。</li></ul>	<p><i>人口密度及提供設施</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>休憩用地、社區、消閒及康樂設施，均是按照《香港規劃標準與準則》而提供的。按照規劃人口約 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，香港仔及鴨脷洲區並不欠缺《香港規劃標準與準則》所要求提供的政府、機構或社區設施。況且，政府相關各局／部門並無要求把該用地用作政府、機構或社區用途。該用地的日後發展商可因應市場需求，提供一些商業及零售設施。</li></ul> <p><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲內交通網絡造成的交通影響可予接受。此外，該項交通檢討已評估擬議發展所帶來的地區交通影響，當中並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 268 882 304"><i>空氣流通方面</i></p> <ul data-bbox="595 363 1256 448" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 363 1256 448">• 擬議住宅發展的高度過高造成屏風效應，以致對空氣流通帶來不良影響。</li></ul> <p data-bbox="658 1134 808 1171"><i>視覺方面</i></p> <ul data-bbox="595 1230 1256 1315" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 1230 1256 1315">• 擬議住宅發展高度過高，以致對景觀帶來不良影響。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 1565 304"><i>空氣流通方面</i></p> <ul data-bbox="1279 363 2130 1075" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 363 2130 1075">• 當局已根據房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局聯合發布的技術通告第 01/2006 號，進行空氣流通專家評估(下稱「空氣流通評估」)，以評核改劃建議對通風可能造成的影響。根據空氣流通評估，該地點全年的盛行風主要來自東北方、東方及東南偏東方，夏季盛行風則主要來自東南方及西南方。以全年的情況而言，鴨脷洲所有已落成的發展項目，均與該地點相距甚遠，或位於該地點的逆風方向，不會受到擬議發展影響。至於夏季的情況，預計擬議發展只會對利南道及小部分的鴨脷洲西工業區的氣流造成輕微的阻礙，可藉分隔建築物以助通風輕易解決有關情況。鑑於有關地點的地理位置，附近的地形特徵及現有建築物的形態，擬議住宅發展不大可能對附近地區的通風造成重大負面影響。。</li></ul> <p data-bbox="1341 1134 1491 1171"><i>視覺方面</i></p> <ul data-bbox="1279 1230 2130 1460" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 1230 2130 1460">• 當局已根據城規會規劃指引編號 41 進行視覺評估。有關評估的結論是，擬議住宅發展的建築物高度限為主水平基準上 110 米，在視覺上與附近的發展項目(主水平基準上 100 米至主水平基準上 125 米)互相協調，可視為現有城市發展的擴</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="595 555 898 592"><i>修訂項目 C1 及 C2</i></p> <ul data-bbox="595 651 1256 927" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 651 1256 927">• 擬議的商貿及商業用途會為該區引入更多訪客，並會令區內零售設施的租金上升；令交通擠塞加劇，以及現有交通設施的容量不勝負荷。港鐵南港島線(東段)通車，也不是全面解決交通問題的方法。</li></ul>	<p data-bbox="1339 268 2132 496">建部分，不會為視覺環境帶來重大的轉變。在詳細設計階段可按照「可持續建築物設計指引」加入適當的視覺措施(例如納入建築物間距及綠化設施)，令景觀更開揚，以及令建築物體積看起來輕巧一點。</p> <ul data-bbox="1267 651 2132 1406" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1267 651 2132 783">• 運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲內交通網絡造成的交通影響可以接受。</li><li data-bbox="1267 842 2132 1118">• 從交通工程的角度而言，運輸署署長原則上不反對把鴨脷洲西工業區改劃作商貿用途。在五幢現有的工業大廈中，兩幢已改裝作商貿或零售用途。至於其餘三幢工業大廈，當局會在契約修訂時，要求倡議有關項目的負責人須證明其項目不會對周邊地區的交通造成負面影響。</li><li data-bbox="1267 1177 2132 1406">• 此外，運輸署署長進行的該項交通檢討並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>在黃竹坑已有足夠機會，可把舊工業大廈改劃作商貿及商業用途。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A、C1 及 C2</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>改劃用地為「政府、機構或社區」地帶，為當區居民提供更多康樂設施(由 R603 提出)。</li><li>發展有關用地為單車公園(由 R604 提出)。</li><li>把有關用地回復作原先用途(由 R601 提出)。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>黃竹坑工業區自二零零一年起已改劃作商貿及商業用途，有很多工業大廈已改裝或重新發展作商業及非污染工程用途。修訂項目 C1 及 C2 旨在反映區內持續轉型作商貿用途的情況，並令當區的土地用途更具彈性。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>按照規劃人口約 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，香港仔及鴨脷洲區並不欠缺《香港規劃標準與準則》所要求提供的政府、機構或社區設施和休憩用地。況且，政府相關各局／部門並無要求把該用地用作政府、機構或社區用途。</li><li>為進一步改善區內居住及工作環境，前臨鴨脷洲西工業區的一塊用地(修訂項目 B)改劃為休憩用地，以供區內附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民使用。休憩用地的特定用途，須符合康文署日後的設計。</li><li>修訂項目 A 和 B 所涉及的用地原先乃預留作貨物裝卸及相關用途。海事處處長已確定有關用地</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
			<p>無須再作該些用途，並可釋出作其他用途。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>修訂項目 C1 及 C2 所涉及的鴨脷洲西工業區，已積極轉型作商貿區。城規會已於二零一五年八月十四日同意把有關用地由「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶的建議，旨在便利該工業區繼續轉型作商貿用途，使區內的土地用途更具彈性。</li> </ul>
605	申述人名稱見 附錄 A	<p>➤ 就修訂項目 A 提出意見。</p> <p><u>申述理由：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海怡半島業主委員會在二零一五年七月二日至十六日期間向 9 812 個住戶進行了一項意見調查，以收集住戶對擬議改劃利南道用地作住宅發展的意見。海怡半島居民在意見調查中完成了的 1 959 份問卷，連同意見調查的分析，已夾附在有關申述內。意見調查結果撮錄如下： <ul style="list-style-type: none"> <li>234 份問卷：支持改劃建議 (11.9%)，理由包括(i)有助增加住屋供應；(ii)南港島線(東段)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>備悉申述人所進行意見調查的結果及該 1 959 份問卷。</li> <li>上文就申述編號 TPB/R/S/H15/30-11、13 至 570 及 584(不包括 540、541、543 至 546)該組的有關房屋需要、人口密度、設施供應、交通、環境、風險、通風及視覺方面的回應與此相關。</li> </ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>有助紓緩交通問題；以及(iii)新屋苑可提供更多餐飲/購物選擇。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1663 份問卷：反對改劃建議(84.9%)，理由包括(i)交通未能負荷；(ii)人口太過密集；以及(iii)區內設施不足。</li> <li>- 8 份問卷：提供其他意見(0.4%)</li> <li>- 54 份問卷：沒有給予意見(2.8%)</li> </ul>	
606 至 607	申述人名稱見附錄 A	<p>➤ 就修訂項目 A 提出意見</p> <p><u>申述理由：</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <p><i>提供設施和休憩用地</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 由於人口增加，因此應提供更多休憩用地及社區設施，例如公共診所。公眾的意願是清晰的，期望擁有一條環</li> </ul>	<p><i>提供設施和休憩用地</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 按照規劃人口約 159 000 人（包括修訂項目 A 的擬議住宅發展）計算，香港仔及鴨脷洲區並不欠缺《香港規劃標準與準則》所要求提供的政</li> </ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p>島的海濱長廊及所需的社區設施。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 政府應藉此機會預留用地以改善居民的生活質素及環境，從而符合「社區為本，居民為先」的概念。</li><li>• 根據《香港規劃標準與準則》，當區的地區休憩用地目前欠 4.15 公頃，而在計劃的未來則欠 2.83 公頃。希望政府可採取措施達至這標準。</li></ul>	<p>府、機構或社區設施和休憩用地。況且，政府相關各局／部門並無要求把該用地用作政府、機構或社區用途。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲現時有兩條海濱長廊。第一條海濱長廊由深灣軒至鴨脷洲邨，長約 1.2 公里，給沿鴨脷洲北部的居民使用；第二條海濱長廊位於海怡半島。不過，由於地形和地盤方面的限制，兩條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可闢設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議另闢海濱公園替代，即修訂項目 B，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用。</li><li>• 地區休憩用地的供應是根據區議會地區範圍釐訂的。目前供南區現有人口使用的地區休憩用地，尚餘約 12.92 公頃。即使只就香港仔及鴨脷洲區來說，可供約 159 000 的規劃人口(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)使用的休憩用地，整體仍有剩餘約 5.56 公頃(已計及尚欠的地區休憩用地約 2.83 公頃及剩餘的鄰舍休憩用地約 8.39 公頃)。</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p data-bbox="658 268 994 304"><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul data-bbox="595 363 1256 1219" style="list-style-type: none"><li data-bbox="595 363 1256 544">• 鴨脷洲交通擠塞的問題多年來仍未能解決。擬議住宅發展及鄰近的擬議商業發展會令區內的人口增加，以致交通量亦隨之增加。</li><li data-bbox="595 895 1256 1075">• 鴨脷洲只靠鴨脷洲大橋作對外的交通連接，其承受能力未必能應付增加的需求。倘有任何意外發生，可引致嚴重後果。</li><li data-bbox="595 1134 1256 1219">• 交通設施供應的不足，會加劇黃竹坑及香港仔隧道交通擠塞的問題。</li></ul>	<p data-bbox="1341 268 1677 304"><i>交通及基建相關事宜</i></p> <ul data-bbox="1279 363 2130 1460" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1279 363 2130 496">• 運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認擬議住宅發展對鴨脷洲內的交通網絡造成的交通影響可以接受。</li><li data-bbox="1279 555 2130 831">• 從交通工程的角度而言，運輸署署長原則上不反對把鴨脷洲西工業區改劃作商貿用途。在五幢現有的工業大廈中，兩幢已改裝作商貿或零售用途。至於其餘三幢工業大廈，當局會在契約修訂時，要求倡議有關項目的負責人須證明其項目不會對周邊地區的交通造成負面影響。</li><li data-bbox="1279 890 2130 1070">• 倘發生交通意外或遇上鴨脷洲大橋非常擠塞的情況，運輸署的「緊急事故交通協調中心」會按既定的緊急安排與政府部門、公共交通機構及相關機構聯絡及協調，以處理緊急事故。</li><li data-bbox="1279 1129 2130 1460">• 運輸署署長表示，鑑於擬議住宅發展規模細小，受擬議住宅發展影響的範圍不大，對香港仔隧道的影響亦極微。另一方面，香港仔隧道的行車量／容車量比率尚未達致飽和。由於堅拿道天橋北行落橋處的車輛互相切線，以及車輛難以駛入海底隧道及灣仔/銅鑼灣，車龍延至香港仔隧道，以致影響隧道交通流量。待港鐵南港島線及</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 將來的港鐵南港島線(東段)能否應付新增人口的交通需求成疑。</li><li>• 政府應在改劃該用地作住宅用途時，考慮駕駛學院的搬遷問題。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 由於擬議發展位於現有油庫 500 米範圍內，政府應委託獨立顧問進行風險評估，並把相關規定納入賣地條款內。</li></ul>	<p>中環灣仔繞道通車後，情況會有所改善。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 該項交通檢討並沒有把港鐵南港島線(東段)的正面影響納入考慮。因此，當南港島線(東段)通車後，預料鴨脷洲道路網的預計交通量在二零二一年的設計年會有所下降。</li><li>• 運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在落實修訂項目 B 有關用地作休憩用地及選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在修訂項目 B 的用地上營運。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途。</li></ul> <p style="text-align: center;"><i>風險方面</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 就大綱圖修訂項目 A 的改劃建議，機電工程署進行了初步風險評估，以確定石油氣／油庫對擬議住宅發展不會產生不可克服的風險。其後，機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。該評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施</li></ul>

申述編號 (TPB/R/S/H15/30-)	申述人	申述事項	對申述作出的回應
		<p><u>建議</u></p> <p><b>修訂項目 A</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>把有關用地改劃作低密度住宅發展 (由 R607 提出)。</li></ul>	<p>土地使用規劃和管制協調委員會」通過。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>考慮到擬議住宅發展的最終設計及布局，日後的發展商亦須進行定量風險評估，並在有需要時落實緩解措施，以確保有關情況符合政府風險指引。這些規定將會納入賣地條款內。</li></ul> <p><u>建議</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>鑑於社會需要更多房屋用地，並顧及用地環境、土地用途協調性、基礎設施容量及技術可行性的因素，當局已善用擬議發展密度。</li></ul>

意見書

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
1	創建香港	<ul style="list-style-type: none"><li>• 支持增加土地供應以作住用及商業發展；然而需要有效改善生活環境的完善規劃。</li><li>• 支持修訂項目 B。</li><li>• 反對修訂項目 A。</li><li>• 修訂項目 A 的用地應改劃作「休憩用地」，或最少把關設海濱長廊納為有關地點發展項目的特別條件。</li><li>• 海濱既屬(亦應獲確認為)公眾利益，應優先讓社區使用及享用。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 備悉表示支持的意見。</li><li>• 鴨脷洲現時有兩條海濱長廊。第一條海濱長廊由深灣軒至鴨脷洲邨，長約 1.2 公里，給沿鴨脷洲北部的居民使用；第二條海濱長廊位於海怡半島。不過，由於地形和地盤方面的限制，兩條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可關設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議另關海濱公園替代，即修訂項目 B，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用。</li></ul>
2	司馬文	<ul style="list-style-type: none"><li>• 反對修訂項目 A，因為有關修訂未有在用地內關設海濱長廊的規定。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 同上。</li></ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>不論在土地上進行任何發展，均應闢設海濱長廊。</li></ul>	
3	柴文瀚、徐遠華、羅健熙、區諾軒(南區區議員)	<ul style="list-style-type: none"><li>鴨脷洲的人口密度已十分高，加上擬議發展及正在施工的項目(包括住宅、酒店及國際學校)，人口密度會進一步增加，令交通擠塞情況進一步惡化。</li><li>擬議住宅發展只惠及有錢人而非市民大眾。</li><li>市民期望政府把海濱還給公眾而非交予私人發展商。</li><li>駕駛學院對南區而言具有社區功能。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11，13 至 570 及 584(不包括 540，541，543 至 546)該組的有關房屋需要，人口密度，交通影響、休憩用地供應及保留駕駛學院的回應與此相關。</li></ul>
4	陳家珮(南區區議員)	<ul style="list-style-type: none"><li>鑑於南港島線(東段)的容量有限，反對當局指日後的南港島線(東段)可改善現時交通情況(尤以繁忙時段的情況為然)。預計很多香港仔及田灣的市民會到鴨脷洲乘搭南港島線(東段)，令鴨脷洲大橋的車流增加。此</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11，13 至 570 及 584(不包括 540，541，543 至 546)該組的有關交通影響的回應與此相關。</li></ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
		外，南港島線(西段)項目並無進展。	
5	林啟暉[南區區議會地區發展及房屋事務委員會主席]	<ul style="list-style-type: none"> <li>鴨脷洲的人口密度已十分高，加上擬議發展及正在施工的項目(包括住宅、酒店及國際學校)，人口密度會進一步增加，令交通擠塞情況進一步惡化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11，13 至 570 及 584(不包括 540，541，543 至 546)該組的有關人口密度及交通影響的回應與此相關。</li> </ul>
6	海怡半島業主委員會(「業主會」)	<ul style="list-style-type: none"> <li>就該 1 959 份完成的問卷，其分類並不恰當。</li> <li>應把夾附於有關申述的每份問卷，分別視為獨立的申述，讓每名問卷回應者均可親自向城規會表達意見。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二零一六年八月五日，城規會備悉歸入提供意見類別的申述(R605)在二零一五年七月二日至十六日期間(即根據條例第 5 條大綱圖的擬議修訂於憲報公布前)，就改劃利南道用地作住宅發展的建議進行問卷調查及分析。在是次調查中，海怡半島居民完成了 1 959 份問卷(234 份表示支持、1 663 份表示反對、8 份提交意見書，以及 54 份不表示任何意見)；這些問卷夾附於所提交的申述書內。</li> <li>經考慮後，城規會備悉申述(R605)旨在表明在大綱圖作出修訂前所進行意見調查的結果。城規會同意把有關申述(R605)視作單一份申述，同時亦給予彈性，容許各問卷回應者親自出席聆聽會，以表達他們的意見。</li> </ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
7  8	海怡半島關注組  Allan Ng	<ul style="list-style-type: none"><li>「業主會」所提交的申述(R605)，不應被歸類為提供意見的組別。</li><li>改劃有關地點作低密度住宅發展，並非申述人(R605)的建議。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>申述摘要旨在為市民提供便捷的參考資料，讓他們了解申述的要點，以供公眾查閱及提供意見。當局根據修訂項目及申述內容的性質，把申述及其建議分為不同組別。市民可於規劃署的規劃資料查詢處查閱個別申述的詳情。</li><li>城規會於二零一六年八月五日備悉申述(R605)歸類為提供意見的組別，及該份申述旨在表明「業主會」在大綱圖作出修訂前所進行意見調查的結果。</li><li>建議把用地改劃作低密度住宅發展的是與R605同一組別的申述者R607。</li></ul>
9	Monica Ng	<ul style="list-style-type: none"><li>對申述分類及撮述的方法存疑。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>申述摘要旨在為市民提供便捷的參考資料，讓他們了解申述的要點，以供公眾查閱及提供意見。當局根據修訂項目及申述內容的性質，把申述及其建議分為不同組別。市民可於規劃署的規劃資料查詢處查閱個別申述的詳情。</li></ul>
10	陳熾發 (Alex Chan)	<ul style="list-style-type: none"><li>在 1 959 份完成的問卷中，約 1 660 份反對把利南道用地改劃作住宅發展的建議。該份申述不應被歸</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>申述摘要旨在為市民提供便捷的參考資料，讓他們了解申述的要點，以供公眾查閱及提供意見。當局根據修訂項目及申述內容的性</li></ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
		<p>入提出意見的類別。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>政府在較早前曾聲明，「南區·左岸」會是鴨脷洲最後一幅住宅發展用地。把有關用地改劃作住宅發展，並不符合以上聲明，實在難以理解。</li><li>根據《香港規劃標準與準則》，區內的地區休憩用地現時尚欠 4.15 公頃。擬議修訂無法符合「社區為本，居民為先」的理念及既定的標準和意向。</li><li>鑑於擬議住宅發展位處毗鄰油庫的 500 米範圍之內，當局並無進行定量風險評估，亦未有處理一旦因石油氣／油庫發生意外而引致的安全</li></ul>	<p>質，把申述及其建議分為不同組別。市民可於規劃署的規劃資料查詢處查閱個別申述的詳情。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>二零一六年八月五日，城規會備悉申述 (R605) 歸類為提供意見的組別，及申述 (R605) 旨在表明「業主會」在大綱圖作出修訂前所進行意見調查的結果。</li><li>上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11、13 至 570 及 584(540、541、543 至 546 除外) 該組的有關房屋需求、休憩用地供應及風險方面的回應與此相關。</li></ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
		問題。	
11	W. H. Mok	<ul style="list-style-type: none"><li>• 申述摘要沒有妥為反映所提交的意見，尤其是運輸署署長未能提供證據，以證明擬議發展不會對附近道路網（包括香港仔隧道）產生無法接受的交通影響。</li><li>• 申述摘要亦未有提及海怡路屬私人道路，不論是交通警察或運輸署，均未能在該道路的交通管理方面提供有效支援。</li><li>• 在繁忙時間，該道路的上落客貨活動導致交通擠塞。擬議住宅發展會令擠塞情況更加嚴重。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 申述摘要旨在為市民提供便捷的參考資料，讓他們了解申述的要點，以供公眾查閱及提供意見。當局根據修訂項目及申述內容的性質，把申述及其建議分為不同組別。市民可於規劃署的規劃資料查詢處查閱個別申述的詳情。</li><li>• 上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11、13 至 570 及 584(540、541、543 至 546 除外) 該組的有關交通方面的回應與此相關。</li><li>• 海怡路屬私人道路，該道路的交通管理工作應由海怡半島物業管理處負責執行。然而，海怡路並非駛離擬議發展的必經之路，因而不會受到位於利南道的擬議住宅發展影響。</li><li>• 上落客貨活動及潛在的道路交通阻塞，屬交通管理問題，須由警方採取執法行動。警務處處長對擬議住宅發展沒有意見。</li></ul>
12	Aileen Mak	<ul style="list-style-type: none"><li>• 反對修訂項目 A，其中方面以下：<ul style="list-style-type: none"><li>(i) 受影響地區的人口密度包括住宅</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11、13 至 570 及 584(540、541、543 至 546 除外) 該組的有關人口密度、交通、環境及風險方</li></ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
		<p>及商業發展項目；</p> <p>(ii) 隨着黃竹坑區急速發展及商業大廈和酒店數目上升，而導致的交通量增加；</p> <p>(iii) 港鐵南港島線(東段)的容量有限；以及</p> <p>(iv) 對當區居民的環境及安全造成的負面影響。</p>	<p>面的回應與此相關。</p>
13	Duncan P. K. Tang	<ul style="list-style-type: none"><li>基於區內的人口密度、交通情況、環境、安全、急速發展等理由，反對修訂項目 A。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11、13 至 570 及 584(540、541、543 至 546 除外) 該組的有關房屋需求、人口密度、交通、環境及風險方面的回應與此相關。</li></ul>
14	莊禮明	<ul style="list-style-type: none"><li>利南道是一條雙線雙程路，不能承受繁忙的交通。鴨脷洲現有的公共交通設施僅可應付當居居民的需求，除南港島線(東段)外，已無增加公共交通設施的可能性。即使南港島線(東段)運作，仍只可協助紓緩現時的交通擠塞，難以應付新增人口的需求。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11，13 至 570 及 584(不包括 540，541，543 至 546) 該組的有關交通影響的回應與此相關。</li></ul>

意見書編號 (TPB/R/S/H15/30-C)	提意見人	意見要點	對意見的回應
		<ul style="list-style-type: none"><li>• 不過，由於有關地點的環境寧靜，可考慮在該用地作低密度住宅發展。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 鑑於社會需要更多房屋用地，並顧及用地環境、土地用途協調性、基礎設施容量及技術可行性的因素，當局已善用擬議發展密度。</li></ul>
15	Mr. Li	<ul style="list-style-type: none"><li>• 鴨脷洲是全球第二最稠密的海島。人口密度如此高，大部分設施包括運輸均不足以滿足當區居民的需要。</li><li>• 由於只有一條橋連接鴨脷洲與對外交通，目前的道路系統無法承受負荷。橋上一旦出現交通擠塞，車龍便會排至香港仔隧道。擬議的住宅發展會令交通增加，使現有交通問題進一步惡化。</li><li>• 黃竹坑綜合發展區用地的擬議商場及日後的南港島線(東段)，能否滿足當區居民在購物和交通方面的需求仍成疑。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-11，13 至 570 及 584(不包括 540，541，543 至 546)該組的有關人口密度、設施提供及交通影響的回應與此相關。</li></ul>
16	聶志強	<ul style="list-style-type: none"><li>• 如 TPB/R/S/H15/30-586 的申述事項所反映。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 上文對申述編號 TPB/R/S/H15/30-586 的回應與此相關。</li></ul>

List of Representatives in respect of  
Draft Aberdeen & Ap Lei Chau Outline Zoning Plan No. S/H15/30

Rep. No. (TPB/R/S /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
1	Agnes Law	21	王靖	41	Siu Tat Hoi
2	Lam Chun Wing	22	王穎	42	N.H. Cheung
3	凌國豪	23	Chan Ka Lok Silas	43	林日昇
4	Ken	24	Ng Ko Sam	44	Chow Ngan Ying
5	Alan Lau	25	Law Man Yu	45	黎達強
6	Mak Chui Ling	26	Lai Yuen Mei	46	鍾美玲
7	林鎮杰	27	魏玉成	47	Lai Wai Wah
8	陳家珮南區區議員	28	周禮茂	48	Chan Chee Meng & Man Ki Yung
9	Lee Yen Shing	29	Wong Jemila	49	梁偉雄
10	Lee Yin Sum	30	龍斌及陳露	50	Chan Suk Fai
11	Li Kin Kwok	31	Susan Chan	51	梁子聰
12	Rishi Kukreja	32	陳永生	52	梁子力
13	海怡關注組主席區元發 South Horizons Concern Group	33	Ho Wai Kit Eric	53	Cheng Kwok Hung
14	區元發	34	Sum Kwok Fai, Patrick	54	Lee Tsz Yan, Gienne
15	人民力量袁彌明 People Power	35	Chan Wai Fun	55	Chan Suet Yu
16	Designing Hong Kong Limited (創建香港)	36	李漢文	56	Cheung Chi Man
17	薛芬蘭	37	So Chuen Fu	57	Cheng Suk Man
18	范鐵民	38	Chow Tat Kuen (周達權)	58	Cary Tang
19	范嘉明	39	Fei Yip (葉菲)	59	祁志輝及馮美怡
20	王錦明	40	Wong Shiu Chung	60	Lee Chin Ching, Cyrix

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
61	張甦凝	81	C.Y. Chong	101	Sandy Li
62	梁建平	82	陳秀儀	102	Leung Man Nar
63	Yeung Hoi Pun	83	Ng Siu Ting	103	Lam Yuet Chai
64	Wu Oi Hing, Irene	84	Fong Kin Hang	104	Man Cheong Shing
65	楊惜明	85	Ng Choi Yi	105	S. Leung
66	Tong Yiu Lung	86	Helen Wu	106	Wong Ming To, Joe
67	Lam Joe Shing, David	87	Mok King Sing (莫景聖)	107	Tse Siu Tong
68	Kwan Hoi Ming	88	Lee Sze Wan	108	Yip Ka Chun, Stephen
69	馮偉東	89	Alan Ho	109	Chiu Tak Cheung
70	容子羽	90	Cheung Wai Lan	110	Lo Siu Pik
71	Fung Siu Ping	91	Lee Man Hou	111	林偉強
72	吳衛剛	92	Chow Wing Yu	112	蔡文鵬
73	Chung Man Kam	93	Mok Chi Kun, Felix	113	Hui Lai Fun
74	李秋蓮	94	Lau Ka Yan	114	Ma Yu Ming
75	Wong Wai Keung (黃偉強)	95	Li Mee Kuen	115	Yau Mabel
76	許瑞傑	96	Au Yeung Tin Yuen	116	溫少輝
77	余美儀	97	羅少文	117	陳發耀
78	林國偉	98	Chau Ka Wai	118	曾旭智
79	Josephine Or	99	Chan Siu Wai	119	袁嘉燕
80	吳國基	100	Karen Ho	120	劉炳坤

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'
121	潘玉珍	141	Wong Wing Fat	161	Lok Cheong Yuan
122	張峰	142	Chow Kim Yue	162	Wong Choi Yin
123	麥綺紅	143	Chim Chok Nim	163	Lok Yan Tung
124	Yeung Yuk Wah (楊旭華)	144	Cindy Chau	164	Au Siu Ha
125	Chan Chuen Hang (陳傳幸)	145	Wan Ho Yan	165	Ho Lee Ping
126	Wu Tsun Shing	146	陳志强(Chan Chi Keung)	166	Tse Ka Yuen
127	Lam Ching Man	147	Zhong Jin	167	黃國光
128	黃惠貞	148	Amy Chan	168	Herman Lau
129	冼俊傑	149	黃俊華	169	蘇智文
130	吳翠碧	150	Chan Siu Kow	170	黃志輝
131	盧嘉臨	151	郭堅德	171	Linus Leung
132	杜蕙林	152	Lau Lap Chi	172	Kau Yat Kwong
133	Yeung Wai Chun	153	黃麥和	173	Lam Ki Cheuk
134	Ng Chun Tun	154	黃煦山	174	黃毅丰
135	Chan Sheung Shing	155	林淑貞	175	Lee Lup Sing
136	Lo Pui Kuen	156	Tong Tsz Chun	176	Lo Chin Hang
137	黃寶才	157	Hui Wah Kui	177	Cheung Pui Shuen
138	Tse Ying Ming	158	Candy Chan	178	Chau Yat Sing
139	Ao Li Xian	159	Chloe Chan	179	Selina Hui
140	楊源生	160	Wong Siu Mui	180	Cheng Ka Yu

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
181	Ivan	201	Chung Kai Yan	221	梁鎮翔
182	Tracy Leung	202	Lee Kin Kwok	222	Marina Lam
183	Sophie Chan	203	Tsoi Ming Min	223	鄭燕群
184	曾威妮 (Wendy Tsang)	204	Wu Wang Li	224	Li Sau Fan, Patricia
185	Wayan	205	Chan Ka Leung	225	Wong Kien Kiang
186	郭佩欣	206	Chung Sau Lai	226	So Yin Wai
187	吳紹楓	207	許新畚	227	Cheng Mei Yuk (鄭美玉)
188	林雨陽	208	Tang Siu Fai	228	李建浩
189	Chan Chi Keung	209	Ng Yu Hin	229	Fung Kar Lai
190	Ng Wai Man, Eleanor	210	To Pak Lun	230	Tse Kai Wai
191	Johnson Lo	211	黃美姿	231	Wong Shiu Yee
192	許佩芝	212	Chan Clarence	232	Ho Kam Wah
193	Lee Sung Kong	213	鄧志強	233	Don Lai Yin
194	馬功成	214	馬美嫦	234	Ng Man Yee
195	Edmond Chan	215	袁勵如	235	Ng Cheuk Mui
196	Chu Wai Ming	216	林秀碧	236	Tam Kwok Kay
197	姚德勝	217	Wong Siu Hang	237	施文章
198	郭翹銘(Kwok Kiu Ming)	218	Gilbert Kwok Cheong Yu	238	Lo Yuen Fun
199	Jasmine Wu	219	呂劍超	239	李昆彥
200	Leung Nga Man	220	Lau Kwok Tai (劉國泰)	240	Tso Wing Hong

Rep. No. (TPB/R/S /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
241	Ip Cheun Sun	261	Ng Yan Fai	281	Tommy Au
242	李啟強	262	盧婉華	282	楊杜潔康
243	胡國華	263	Tse Chee Kwong (謝志光)	283	Young Kin Sang (楊建生)
244	區灼堅	264	張漢川	284	Lam Jonathan (林政匡)
245	張逸明	265	崔啟生	285	Teresa Hui
246	Au Chi Keung	266	盧敏堅	286	Ng Kim Leung
247	Yeung Tok Wah	267	Ho Ka Ming	287	Fung Mei Ping (馮美萍)
248	Chu Wing Sum	268	Gloria Shia (佘小鳳)	288	施超群
249	葉泳儀	269	王炎雄	289	Lee Kin Ting
250	Tang Wan Shing	270	江凱成	290	Pearl Chow
251	石麗芬	271	Lam Moon, Daisy	291	Raymond Chong
252	苗麗娟	272	Tsang Chun Ming, Vincent	292	吳綺媚
253	Khoo Yat Suet, Nancy	273	劉紫洋	293	陳映彤
254	Yeung Pui Man	274	Fung Wai Ying	294	Walter Yuen
255	陳展森	275	岑星華	295	廖智威
256	Tsang Siu Lee, Jenny	276	周伯燕	296	陳國良
257	Kwok Chee Chung	277	Cheng Yau On	297	王慧萌
258	Kwok Siu Kau	278	Kevin Chan	298	Michael Chan
259	Li Wing Ip	279	Phebe Cheung	299	Wong Tsui Mei
260	Chan Yee Mai	280	Tracy Wong	300	Kan Wai Ming

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
301	Leung Kwok Chiu	321	Au Yeung Mi Ying	341	Choy Sau Lin
302	Leung Ka Yee	322	Choy Euphemia	342	譚宇衛
303	Mak Chi Chai	323	Rajesh Buxani	343	陸潔華
304	Chow Maggie Yuet Ming	324	SO Kam Chuen (蘇鑑泉)	344	譚詩穎
305	陳惠詩	325	Man Man Lee (文曼梨)	345	譚曉霖
306	Leung Pik Shan	326	Wong Wai Yee	346	張金全
307	Lee Kin Ho	327	Chan Yim Ling	347	Ho Kelly Ngar Ying
308	Ip To Sau Chun	328	覃惠芬	348	林振名
309	韓錦華	329	黎啟鴻	349	鄒吉語
310	禰國頌	330	Cheng Ka Wai, Windy	350	Kwan Wai Hung
311	Ho Kai Nang	331	趙汝幹	351	Carrie Cheung
312	Chan Sau Ling Elsie(陳秀玲)	332	Leung Kar Yan, Darwin	352	Ritko Lo
313	梁永才	333	Elizabeth Wan	353	陳樹華
314	Yeung Shing	334	李國雄	354	郭曾慶娛
315	Shek Yau Fuk	335	吳芷瑩	355	Cheng Ho Yip
316	Lam, Andrew	336	Monica Ng	356	Leung Yin Fong, Yvonne
317	Tsang Chi Cheung, Augustine	337	Angel Ng	357	Chui Kuk Fan (徐菊芬)
318	Li Christopher (李思闕)	338	Ng Mo Lan	358	Lam Suk Ching, Jenny
319	To Tsz Wai	339	盧桂芳	359	Kwan Sze Yan
320	陳燕顏	340	Cheryl Lee	360	Chow Pui Shan

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'
361	Wong Chi Fai	381	Ng Siu Fan	401	Chiu Ho Yan
362	Stephen K. Butt	382	黃燕芳	402	林孝光
363	Maranda Yuen	383	Daphne Li	403	Kwan Chee Yue
364	Emna Chong	384	Tam Ying Nam	404	Billy Lam
365	Cecilia Chan Shuk Kwan	385	Ng Mui Yim	405	Ng Wai Huk Allan
366	Or Wai Ki	386	Lai Yin Yee	406	Wendy Tsui, Ng Chun Kong, Tsui Sik Ching, Tsui Wing Yin
367	陳淑群	387	王旭明	407	Koo Kin Chuen
368	Vincent Ng	388	林昕彤	408	Amanda Pak
369	Joseph Y. F. Au	389	Yan Man Wai	409	Koo Kwan Ho
370	Mi Mi Leung	390	李亮儀	410	溫艷芬
371	Vicky Or Wai Ki	391	Wong Ma Ming	411	Mable Leung
372	Yuen Lo Yee	392	Winnie Yen	412	姚先生
373	司徒淑芬 (Sze To Suk Fan)	393	鄧景雯	413	張子晉
374	Ng Tse Fung	394	何珍麗	414	何燕勤
375	Ng Cheuk Hin	395	Luk Kwok Keung	415	李顯邦
376	Tse Chuen Chi Pollux	396	孫錦善	416	李顯倫
377	Fung Siu Ling	397	梁治強	417	李仁軒
378	Liu Wai Oi	398	王文慧	418	王壯英
379	Tsang Mei Yiu	399	Chow Wai Ying	419	Y. H. Chan
380	Tsang Chi Lam	400	Mang Wai Fun	420	K. K. Lee

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
421	陳熾發 (Alex Chan)	441	Addy Lam	461	Da Rosa Jose Augusto Maria
422	Annie Cheung	442	吳燕成	462	Li Ping Fai
423	李俊諺、羅慧嫻	443	劉小姐	463	Wing Leung
424	Sung Kong	444	梁小姐	464	Andy Siew
425	Chow Chiu Kam Lun Fanny	445	Mak Ngor	465	Raka Dewan
426	Tsui Shuk Yee	446	梁逸嫻	466	Wu Sheung Chau
427	Da Rosa Carlos	447	馮先生	467	Joseph But
428	David Da Rosa Augusto	448	霍小姐	468	Wong Ying Hung
429	David Lai	449	林祥偉	469	Li Kam Lan
430	Chow Shun Yee Bonnie	450	嚴子亮	470	Wong Lai Ping (黃麗萍)
431	謝高妙馨	451	黃勁珩	471	Daniel Or
432	Tse Wai King	452	Ng Mo Huen Rachel	472	Richard Hoyer
433	冼成	453	Lo Allie	473	Christine Siu
434	Josiah Tang	454	張浩傑	474	Andrew Mak
435	陳佩薇	455	Leung Kin Tong	475	Elaine Chan
436	吳莉蘭	456	Chan Yau Lam	476	Elaine Law
437	姓名不詳 Name Illegible	457	Keith Wai	477	Andrew Lam Pui Tak
438	關先生	458	Gary Chan	478	Tang King Man Catherine
439	陳儒霖	459	Dennis Leung	479	Yan Man Wai Alice
440	鴨脷洲居民	460	Da Rosa Rosa Fatima Percira	480	Raymond Fu

Rep. No. (TPB/R/S /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ H15/30-)	Name of 'Representer'
481	Tsui Sau Mei Rita	502	姓名不詳 Name Illegible	523	Lee Sung Kong
482	Wong May Hung	503	姓名不詳 Name Illegible	524	Cheung Pui Shuen
483	鄧佩芝	504	姓名不詳 Name Illegible	525	Sing Kei Yip
484	Joe Au	505	姓名不詳 Name Illegible	526	Matthew Tsui
485	姓名不詳 Name Illegible	506	姓名不詳 Name Illegible	527	Siu Yuen Ping
486	Tang Poon Hang Edwin	507	姓名不詳 Name Illegible	528	Tsui Chia I
487	姓名不詳 Name Illegible	508	姓名不詳 Name Illegible	529	Wu Yun Ki
488	姓名不詳 Name Illegible	509	Ng Chun Lun	530	Lo Kwai Fun
489	姓名不詳 Name Illegible	510	Liam Cheung	531	P. S. Cheung
490	Martin Wong	511	Cody Chow	532	Kristin Hartono
491	姓名不詳 Name Illegible	512	Mr. Ng	533	Mr. Yan
492	姓名不詳 Name Illegible	513	Ms. Chan	534	Lau Chung Ling
493	姓名不詳 Name Illegible	514	Chow Kwok Kei	535	C. Shum
494	姓名不詳 Name Illegible	515	Mr. Kwok	536	Pang Sik Wing
495	姓名不詳 Name Illegible	516	梁兆邦	537	Wong Ming Ki
496	姓名不詳 Name Illegible	517	Joe	538	Miss Wong
497	姓名不詳 Name Illegible	518	W. H. Mok	539	Au Yeung Siu Yee
498	姓名不詳 Name Illegible	519	Joey Leung	540	Yeung Chun Kit
499	姓名不詳 Name Illegible	520	Mon Tai	541	Joseph Li
500	姓名不詳 Name Illegible	521	Hsieh Wai Yi	542	K. F. Lai
501	姓名不詳 Name Illegible	522	Wong Chon Meng	543	Mr. Fung

Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'	Rep. No. (TPB/R/S/ /H15/30-)	Name of 'Representer'
544	G. Fung	566	羅王蘭	588	陳國輝
545	J. Fung	567	Edith Lam	589	姓名不詳 Name Illegible
546	A. Chow	568	岑永棠、岑順庭、陸燕	590	姓名不詳 Name Illegible
547	S. Fung	569	Ritko Lo	591	Davy Liu
548	Warren Man	570	Hung Hin Cheung	592	Ko Po Ying Polly
549	Vikki Fung	571	公民黨前立法會議員陳家洛	593	Ringo Ng
550	Minah Leung	572	Chan Ching Yan	594	盧婉雯
551	Rohit Jain	573	Lee Hon Chung Alex	595	Winnie Suen
552	Sherrie Wong	574	Poon Sun Wah	596	Joyce Cheung
553	Wong Po Keung	575	Pin Lee	597	Chan Man Ching
554	Lee Wai Yeung Cowen	576	Chan Chung Fai	598	Carol Ho
555	阮女士	577	黃予晴	599	Law Pak Ho
556	Lee So Man	578	Cat Cheng	600	Li Frazer Tsz Yan
557	Maggie Kim	579	Ivy Lam	601	Dennis Hei Yin Lee
558	Denise Kwok	580	Li Shuk Fan	602	Hong Zhu
559	Chan Sze Mei	581	劉慧懿	603	Mr. Chan
560	Lee Kwai Fong	582	余智健	604	Joe Wong
561	Chan	583	黃樂晴	605	海怡半島業主委員會 South Horizons Estate Owners' Committee
562	Tong Lai Fong	584	何國富	606	盧鳳連
563	Shroff Sammy Patrick	585	姚卓芝	607	吳劍雄
564	梁志其	586	聶志強		
565	蔡小姐	587	梁玲		

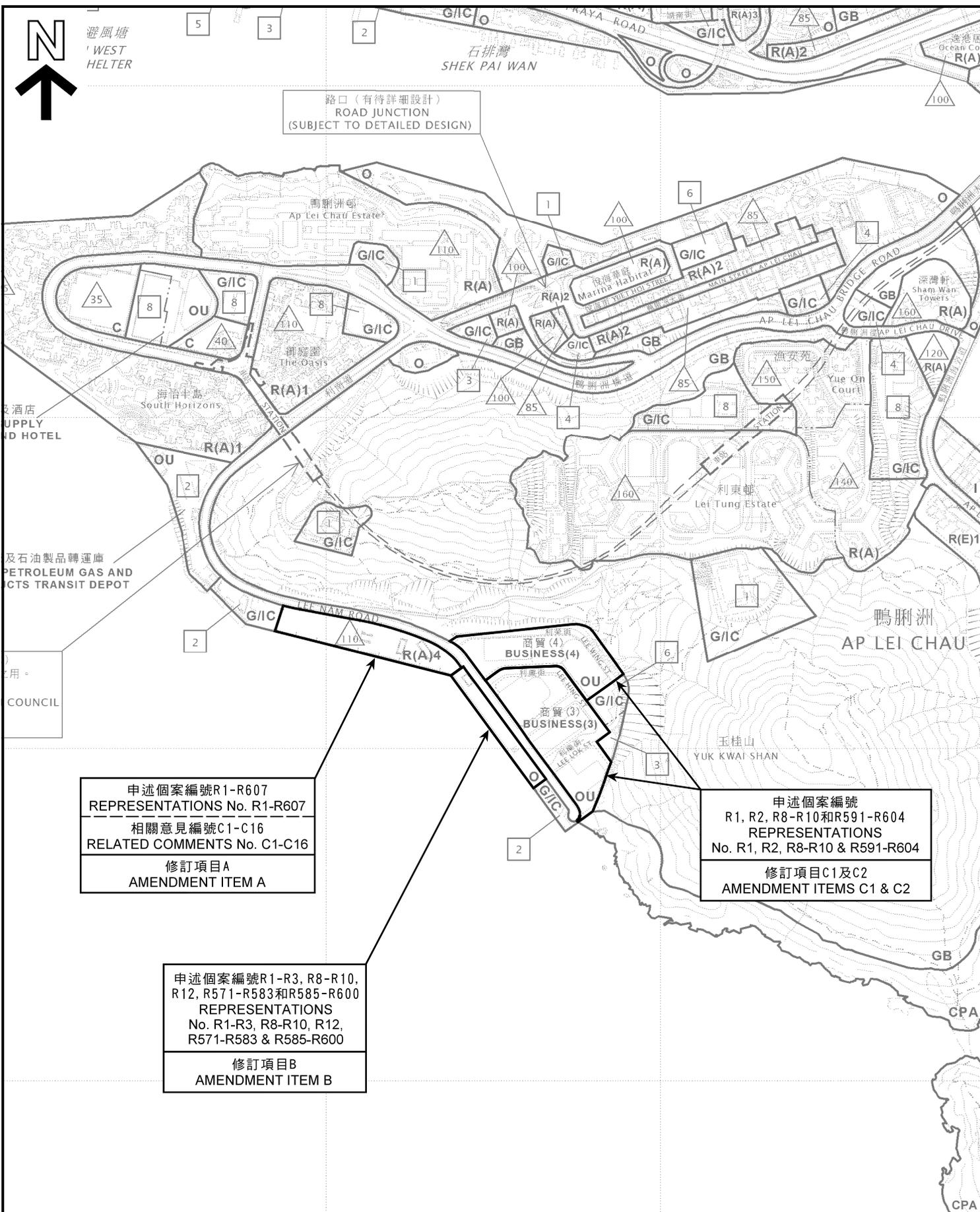
List of Commenters in respect of  
Draft Aberdeen & Ap Lei Chau Outline Zoning Plan No. S/H15/30

Com. No. (TPB/R/S/ H15/30-C)	Name of 'Commenter'
1	Designing Hong Kong Limited
2	司馬文(南區區議員) Paul Zimmerman
3	柴文瀚、徐遠華、羅健熙、區諾軒(南區區議員)
4	陳家珮(南區區議員) Judy Chan (Southern District Councillor)
5	林啟暉(南區區議會地區發展及房屋事務委員會主席)
6	海怡半島業主委員會 South Horizons Estate Owners' Committee
7	海怡關注組 South Horizons Concern Group
8	Allan Ng
9	Monica Ng
10	陳熾發(Alex Chan)
11	W. H. Mok
12	Aileen Mak
13	Duncan P. K. Tang
14	莊禮明
15	Mr. Li
16	聶志强



避風塘  
'WEST  
HELTER

路口 (有待詳細設計)  
ROAD JUNCTION  
(SUBJECT TO DETAILED DESIGN)



申述個案編號R1-R607  
REPRESENTATIONS No. R1-R607  
相關意見編號C1-C16  
RELATED COMMENTS No. C1-C16  
修訂項目A  
AMENDMENT ITEM A

申述個案編號  
R1, R2, R8-R10和R591-R604  
REPRESENTATIONS  
No. R1, R2, R8-R10 & R591-R604  
修訂項目C1及C2  
AMENDMENT ITEMS C1 & C2

申述個案編號R1-R3, R8-R10,  
R12, R571-R583和R585-R600  
REPRESENTATIONS  
No. R1-R3, R8-R10, R12,  
R571-R583 & R585-R600  
修訂項目B  
AMENDMENT ITEM B

**位置圖 LOCATION PLAN**

就香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30  
提出的申述個案編號R1-R607, 以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607  
AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO  
THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU  
OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30



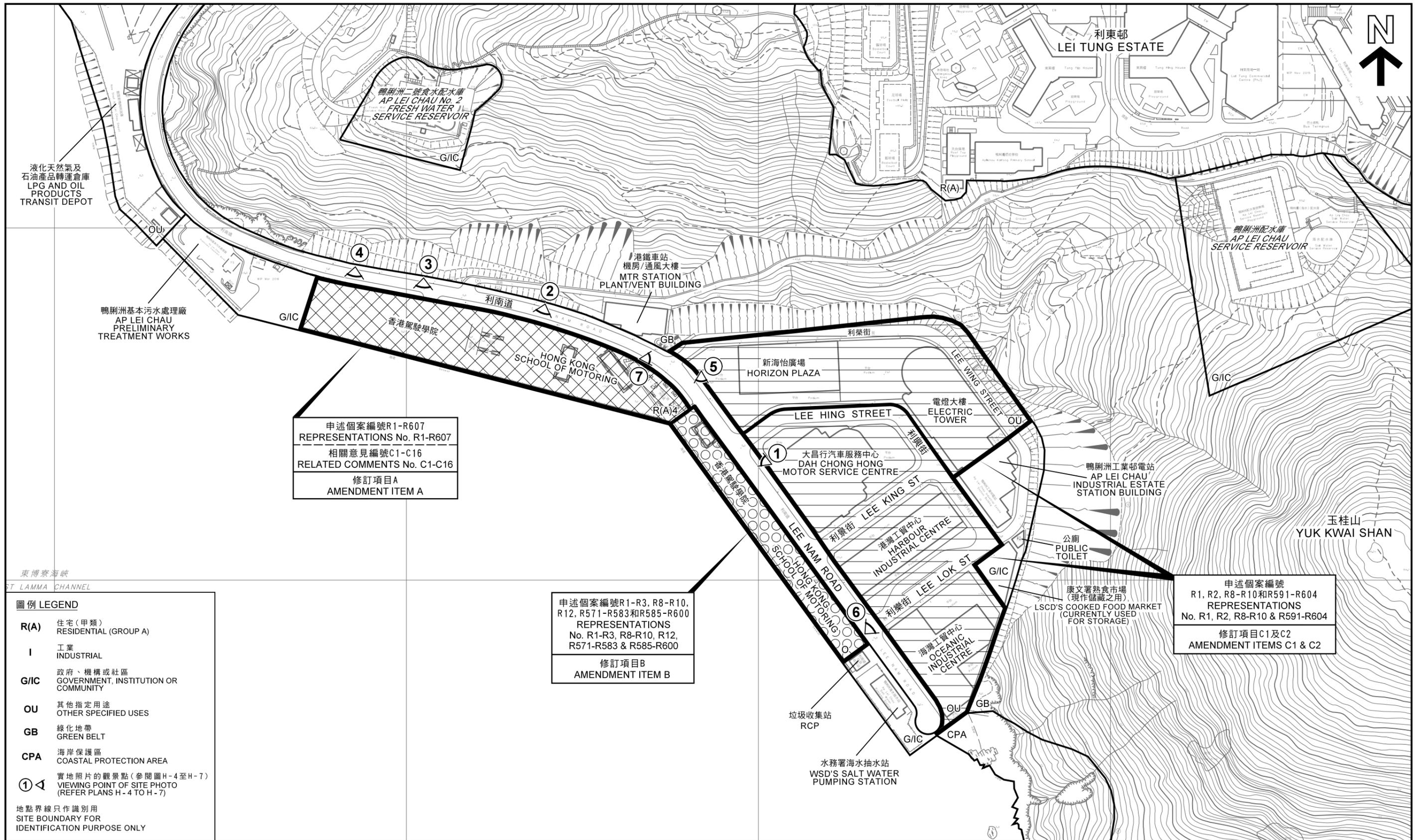
規劃署  
PLANNING  
DEPARTMENT



參考編號  
REFERENCE No.  
R/S/H15/30

圖 PLAN  
H - 1

本摘要圖於2016年8月23日擬備，  
所根據的資料為於2015年12月24日  
展示的分區計劃大綱圖編號S/H15/30  
EXTRACT PLAN PREPARED ON 23.8.2016  
BASED ON OUTLINE ZONING PLAN  
No. S/H15/30 EXHIBITED ON 24.12.2015



申述個案編號R1-R607  
 REPRESENTATIONS No. R1-R607  
 相關意見編號C1-C16  
 RELATED COMMENTS No. C1-C16  
 修訂項目A  
 AMENDMENT ITEM A

申述個案編號R1-R3, R8-R10,  
 R12, R571-R583和R585-R600  
 REPRESENTATIONS  
 No. R1-R3, R8-R10, R12,  
 R571-R583 & R585-R600  
 修訂項目B  
 AMENDMENT ITEM B

申述個案編號  
 R1, R2, R8-R10和R591-R604  
 REPRESENTATIONS  
 No. R1, R2, R8-R10 & R591-R604  
 修訂項目C1及C2  
 AMENDMENT ITEMS C1 & C2

東博寮海峽  
 EAST LAMMA CHANNEL

**圖例 LEGEND**

**R(A)** 住宅(甲類)  
 RESIDENTIAL (GROUP A)

**I** 工業  
 INDUSTRIAL

**G/IC** 政府、機構或社區  
 GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY

**OU** 其他指定用途  
 OTHER SPECIFIED USES

**GB** 綠化地帶  
 GREEN BELT

**CPA** 海岸保護區  
 COASTAL PROTECTION AREA

① 實地照片的觀景點(參閱圖H-4至H-7)  
 VIEWING POINT OF SITE PHOTO  
 (REFER PLANS H-4 TO H-7)

地點界線只作識別用  
 SITE BOUNDARY FOR IDENTIFICATION PURPOSE ONLY

**平面圖 SITE PLAN**

就香港仔及鴨洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30  
 提出的申述個案編號R1-R607, 以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
 CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607  
 AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO  
 THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU  
 OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30



本摘要圖於2016年9月13日擬備，  
 所根據的資料為測量圖編號  
 15-NW-3A、B、C及D  
 EXTRACT PLAN PREPARED ON 13.9.2016  
 BASED ON SURVEY SHEETS No. 15-NW-3A, B, C & D

規劃署  
 PLANNING DEPARTMENT

參考編號  
 REFERENCE No.  
 R/S/H15/30

圖 PLAN  
 H - 2



液化天然氣及  
石油產品轉運倉庫  
LPG AND OIL  
PRODUCTS  
TRANSIT DEPOT

鴨洲基本污水處理廠  
AP LEI CHAU  
PRELIMINARY  
TREATMENT WORKS

港鐵車站  
機房/通風大樓  
MTR STATION  
PLANT/VENT BUILDING

利南道  
香港駕駛學院  
HONG KONG  
SCHOOL OF MOTORING

新海怡廣場  
HORIZON PLAZA

利榮街  
電燈大樓  
ELECTRIC  
TOWER

申述個案編號  
R1, R2, R8-R10和R591-R604  
REPRESENTATIONS  
No. R1, R2, R8-R10 & R591-R604  
修訂項目C1及C2  
AMENDMENT ITEMS C1 & C2

鴨洲工業部車站  
AP LEI CHAU  
INDUSTRIAL ESTATE  
STATION BUILDING

申述個案編號R1-R607  
REPRESENTATIONS No. R1-R607  
相關意見編號C1-C16  
RELATED COMMENTS No. C1-C16  
修訂項目A  
AMENDMENT ITEM A

大昌行汽車服務中心  
DAH CHONG HONG  
MOTOR SERVICE CENTRE

公廁  
PUBLIC  
TOILET

申述個案編號R1-R3, R8-R10,  
R12, R571-R583和R585-R600  
REPRESENTATIONS  
No. R1-R3, R8-R10, R12,  
R571-R583 & R585-R600  
修訂項目B  
AMENDMENT ITEM B

香港駕駛學院  
HONG KONG  
SCHOOL OF MOTORING  
利榮街  
LEE LOK ST  
利榮街  
LEE LOK ST  
利榮街  
LEE LOK ST  
海灣工業中心  
HARBOUR  
INDUSTRIAL CENTRE  
OCEANIC  
INDUSTRIAL  
CENTRE

玉桂山  
YUKIKWAI  
SHAN

康文署熟食市場  
(現作儲藏之用)  
LSCD'S COOKED FOOD MARKET  
(CURRENTLY USED  
FOR STORAGE)

垃圾收集站  
RCP  
水務署海水抽水站  
WSD'S SALT WATER  
PUMPING STATION

地點界線只作識別用  
SITE BOUNDARY FOR  
IDENTIFICATION PURPOSE ONLY

### 航攝照片 AERIAL PHOTO

就香港仔及鴨洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30  
提出的申述個案編號R1-R607，以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607  
AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO  
THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU  
OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30

規劃署  
PLANNING  
DEPARTMENT



參考編號  
REFERENCE No.  
R/S/H15/30

圖 PLAN  
H - 3

本摘要圖於2016年9月13日擬備，所根據的  
資料為地政總署於2016年1月1日拍得的  
航攝照片編號CS62758  
EXTRACT PLAN PREPARED ON 13.9.2016  
BASED ON AERIAL PHOTO No. CS62758  
TAKEN ON 1.1.2016 BY LANDS DEPARTMENT

1

申述個案編號R1-R607 REPRESENTATIONS No. R1-R607
相關意見編號C1-C16 RELATED COMMENTS No. C1-C16
修訂項目A AMENDMENT ITEM A



地點界線只作識別用  
 SITE BOUNDARY FOR IDENTIFICATION PURPOSE ONLY

**實地照片 SITE PHOTO**

本圖於2016年8月23日擬備，所根據的資料為攝於2016年8月22日的實地照片  
 EXTRACT PLAN PREPARED ON 23.8.2016  
 BASED ON SITE PHOTO TAKEN ON 22.8.2016

就香港仔及鴨洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30提出的申述個案編號R1-R607，以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
 CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607 AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30

規劃署  
**PLANNING DEPARTMENT**



參考編號  
 REFERENCE No.  
 R/S/H15/30

圖 PLAN  
 H - 4



申述個案編號R1-R607  
 REPRESENTATIONS No. R1-R607  
 相關意見編號C1-C16  
 RELATED COMMENTS No. C1-C16  
 修訂項目A  
 AMENDMENT ITEM A



申述個案編號R1-R607  
 REPRESENTATIONS No. R1-R607  
 相關意見編號C1-C16  
 RELATED COMMENTS No. C1-C16  
 修訂項目A  
 AMENDMENT ITEM A



地點界線只作識別用  
 SITE BOUNDARY FOR IDENTIFICATION PURPOSE ONLY

**實地照片 SITE PHOTOS**

本圖於2016年8月23日擬備，所根據的資料為攝於2016年8月22日的實地照片  
 EXTRACT PLAN PREPARED ON 23.8.2016  
 BASED ON SITE PHOTOS TAKEN ON 22.8.2016

就香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30  
 提出的申述個案編號R1-R607，以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
 CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607  
 AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO  
 THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU  
 OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30

規劃署  
 PLANNING  
 DEPARTMENT



參考編號  
 REFERENCE No.  
 R/S/H15/30

圖 PLAN  
 H - 5



地點界線只作識別用  
SITE BOUNDARY FOR IDENTIFICATION PURPOSE ONLY

實地照片 SITE PHOTO

本圖於2016年8月23日擬備，所根據的資料為攝於2016年8月22日的實地照片  
EXTRACT PLAN PREPARED ON 23.8.2016  
BASED ON SITE PHOTO TAKEN ON 22.8.2016

就香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30  
提出的申述個案編號R1-R607，以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607  
AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO  
THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU  
OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30

規劃署  
PLANNING  
DEPARTMENT



參考編號  
REFERENCE No.  
R/S/H15/30

圖 PLAN  
H - 6

大昌行汽車服務中心  
DAH CHONG HONG  
MOTOR SERVICE  
CENTRE

港灣工貿中心  
HARBOUR  
INDUSTRIAL  
CENTRE

利樂街  
LEE LOK  
STREET

海灣工貿中心  
OCEANIC  
INDUSTRIAL  
CENTRE



申述個案編號  
R1, R2, R8-R10和R591-R604  
REPRESENTATIONS  
No. R1, R2, R8-R10 & R591-R604

修訂項目C2  
AMENDMENT ITEM C2

申述個案編號  
R1, R2, R8-R10和R591-R604  
REPRESENTATIONS  
No. R1, R2, R8-R10 & R591-R604

修訂項目C1  
AMENDMENT ITEM C1

利樂街  
LEE WING  
STREET

新海怡廣場  
HORIZON PLAZA

大昌行汽車服務中心  
DAH CHONG HONG  
MOTOR SERVICE  
CENTRE

港灣工貿中心  
HARBOUR  
INDUSTRIAL  
CENTRE



地點界線只作識別用  
SITE BOUNDARY FOR IDENTIFICATION PURPOSE ONLY

### 實地照片 SITE PHOTOS

本圖於2016年9月13日擬備，所根據的資料為攝於2016年8月22日的實地照片  
EXTRACT PLAN PREPARED ON 13.9.2016  
BASED ON SITE PHOTOS TAKEN ON  
22.8.2016

就香港仔及鴨洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/30  
提出的申述個案編號R1-R607，以及相關意見編號C1-C16作出考慮  
CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. R1-R607  
AND RELATED COMMENTS No. C1-C16 TO  
THE DRAFT ABERDEEN & AP LEI CHAU  
OUTLINE ZONING PLAN No. S/H15/30

規劃署  
PLANNING  
DEPARTMENT



參考編號  
REFERENCE No.  
R/S/H15/30

圖 PLAN  
H - 7