

城規會文件第 10125 號
考慮日期：2016 年 6 月 17 日

考慮有關《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》
的申述編號 TPB/R/S/H4/15-1 至 72
及意見編號 TPB/R/S/H4/15-C1 至 C14

**考慮有關《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》
的申述編號 TPB/R/S/H4/15-1 至 72
及意見編號 TPB/R/S/H4/15-C1 至 C14**

申述事項	申述人 (編號 TPB/R/S/H4/15-)	提意見人 (編號 TPB/R/S/H4/15-)
<p>修訂項目 A – 把美利道多層停車場用地由「政府、機構或社區」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「商業(3)」地帶及訂定建築物高度限制</p> <p>修訂項目 B1 – 把現有金鐘廊用地的東部由顯示為「道路」的地方及「休憩用地」地帶改劃為「商業(4)」地帶及訂定建築物高度限制</p> <p>修訂項目 B2 – 把現有金鐘廊用地的西部由顯示為「道路」的地方及「商業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶及訂定建築物高度限制</p> <p>修訂項目 B3 – 把金鐘廊與金鐘道之間現有的巴士站由「休憩用地」地帶改劃為顯示為「道路」的地方</p>	<p>總數：72</p> <p><u>支持</u> R1 至 R4：個別人士 (R3 及 R4 只支持修訂項目 B1)</p> <p><u>反對</u> R5：中西區關注組 R6：美港聯盟有限公司 R7：許智峯(中西區區議員) R16：灣仔好日誌 R65：創建香港(只反對修訂項目 A) R68：香港城市設計學會(只反對修訂項目 B1、B2 及 B3) R8 至 R15、R17 至 R64、R66、R67、R69 及 R70：個別人士(R66 只反對修訂項目 A；R69 至 R70 只反對修訂項目 B1)</p>	<p>總數：14</p> <p><u>支持申述</u> C2 至 C8：個別人士(只支持修訂項目 B1)</p> <p><u>支持 R1 及 R2 和反對 R64 至 R66</u> C1：司馬文(南區區議員)</p> <p><u>支持 R5</u> C9：個別人士</p> <p><u>支持 R71</u> C11 至 C13：個別人士</p> <p><u>就 R9 提供意見</u> C14：個別人士</p>

	<u>提供意見</u> R71 ：中西區區議會主席 R72 ：個別人士	
--	---	--

備註：包含各申述人及提意見人的名單，分別夾附於**附件 VII**及**附件 VIII**。各份申述及意見分別載於**附件 III**及**IV**。

1. 引言

1.1 二零一五年十二月十一日，當局根據《城市規劃條例》（下稱「條例」）第 5 條把《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》（下稱「圖則」）（**附件 I**）予以展示，以供公眾查閱。有關修訂載於修訂項目附表（**附件 II**），主要涉及：

- (a) 把美利道多層停車場用地由「政府、機構或社區」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「商業(3)」地帶，以進行商業發展，並訂定最高建築物高度為主水平基準上 190 米（包括天台構築物）、最大上蓋面積為 65%（不包括地庫），以及提供最少 102 個公眾停車位及 69 個公眾電單車停車位（**修訂項目 A**）；
- (b) 把現有金鐘廊用地的東部由顯示為「道路」的地方及「休憩用地」地帶改劃為「商業(4)」地帶，以進行商業發展，並訂定最高建築物高度為主水平基準上 200 米（包括天台構築物）、最大上蓋面積為 65%（不包括地庫），以及提供不少於 2 100 平方米的公眾休憩用地，而其中不少於 1 400 平方米的面積必須位於地面（**修訂項目 B1**）；
- (c) 把現有金鐘廊用地的西部由顯示為「道路」的地方及「商業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶，並訂定最高建築物高度為主水平基準上 21 米，以反映現有建築物高度（**修訂項目 B2**）；
- (d) 把金鐘廊與金鐘道之間現有的巴士站由「休憩用地」地帶改劃為顯示為「道路」的地方（**修訂項目 B3**）；以及

(e) 對圖則的《註釋》及《說明書》作出修訂，以反映上述修訂，並適當地更新各土地用途地帶及規劃區的一般資料。

1.2 在為期兩個月的展示期內，當局共接獲 72 份申述。二零一六年三月十一日，當局公布所接獲的申述。在公布期的首三個星期內，當局接獲 14 份關乎該等申述的意見書。二零一六年五月六日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)同意把有關申述(R1 至 R72)及意見(C1 至 C14)悉數納為一組，一併作出考慮。本文件旨在向城規會提供資料，以便考慮各項申述及意見。城規會已按照條例第 6B(3)條，邀請申述人及提意見人出席會議。

2. 背景

修訂項目 A：美利道多層停車場用地(圖 H-1)

2.1 政府的政策是把不受地點限制的政府部門遷離高價值地區，包括核心商業區。二零一四年《施政報告》表明政府會增加現時中環核心商業區的商業及商貿用地供應，以及在可行情況下將合適的「政府、機構或社區」用地(包括中環的美利道多層停車場)轉為商業用途。

修訂項目 B1 至 B3：金鐘廊用地(圖 H-1)

2.2 二零一四年一月九日，規劃署委託進行《金鐘廊重建規劃及設計研究－可行性研究》(下稱「金鐘廊研究」)。該研究的主要目的在於探討重建研究用地作商業用途(包括甲級寫字樓和零售用途)在規劃、建築和工程方面的可行性，並提出建議改善現有公共空間，輔以方便的行人通道網連接中環及灣仔。

2.3 該研究確定金鐘廊核心部分適合重建，並建議落實一項計劃，在五層高零售／餐飲設施平台(包括園景平台花園)上興建一幢甲級寫字樓商業大樓及五個地庫樓層，整體總樓面面積達 93 300 平方米，相當於非住用地積比率 15 倍。

- 2.4 由於金鐘廊西部(即金鐘道行人走廊)有結構限制，該研究建議保留現有的金鐘廊行人走廊，並採取若干改善措施(包括為金鐘道行人走廊天台而設的措施)。在這些改善工程完成後，可提供約 2 400 平方米總樓面面積(有待測量核實)作零售／餐飲及公眾通道用途。
- 2.5 金鐘廊與金鐘道之間現有的巴士停車處，位於《中區分區計劃大綱圖編號 S/H4/14》上「休憩用地」地帶內。把申述地點改劃為顯示為「道路」用地，旨在反映現有用途。

對分區計劃大綱圖作出修訂

- 2.6 擬議修訂於二零一五年十一月二十日提交予城規會轄下都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)考慮。經考慮所有相關的規劃考慮因素後，小組委員會同意擬議修訂(即**修訂項目 A、B1、B2 及 B3 項**)適宜根據條例第 5 條展示。
- 2.7 圖則於二零一五年十二月十一日展示，以供公眾查閱。相關的小組委員會文件第 12/15 號及小組委員會會議記錄存放於城規會秘書處供委員查閱。小組委員會文件及會議記錄亦載於城規會網站。

3. 諮詢中西區區議會

當局分別於二零一五年七月十六日及二零一五年一月八日，就改劃美利道多層停車場用地的建議及金鐘廊用地的建議發展方案，諮詢中西區區議會。當局考慮所接獲的意見後，就經修訂的建議發展方案擬備資料便覽，並於二零一五年九月三十日提交中西區區議會。在分區計劃大綱圖的擬議修訂於二零一五年十一月二十日提交時，當局已向小組委員會匯報中西區區議會對這兩塊用地的意見。在分區計劃大綱草圖於二零一五年十二月十一日公布後，當局於二零一六年一月二十一日再諮詢中西區區議會。中西區區議會表達了支持和反對擬議修訂的意見，包括關注到日後美利道多層停車場用地的商業發展所提供的公眾泊車位並不足夠；造成的負面通風影響及熱島效應；對山脊線及半山居民造成的不良景觀影響；紓緩空間減少；以及因改劃用地建議而造成不良的交通影響。中西區區議會會議記錄的摘要，連同委員的意見及規劃署的回應，載於**附件 V**。

4. 申述

4.1 申述事項

在收到的 72 份申述中，4 份表示支持擬議用途地帶修訂，當中 **R1** 及 **R2** 支持改劃美利道多層停車場及金鐘廊用地；**R3** 及 **R4** 則只支持改劃金鐘廊用地。共有 66 份申述(**R5** 至 **R70**)表示反對分區計劃大綱圖的擬議修訂，當中 **R5** 至 **R64** 及 **R67** 反對所有修訂項目；**R65** 至 **R66** 只反對改劃美利道多層停車場用地(修訂項目 **A**)；**R68** 只反對改劃金鐘廊用地(修訂項目 **B1** 至 **B3**)；以及 **R69** 至 **R70** 只反對金鐘廊用地東部的重建項目(修訂項目 **B1**)。另有兩份申述(**R71** 及 **R72**)就修訂項目提出意見。全套申述載於附件 **III**，申述的概要及規劃署的回應載於附件 **VI**。

4.2 表示支持的申述

申述的建議

4.2.1 在四份表示支持的申述中，**R1** 及 **R2** 支持所有修訂項目；**R3** 及 **R4** 支持金鐘廊用地東部的擬議重建項目(修訂項目 **B1**)。**R1** 至 **R4** 的申述亦提出若干一般建議，有關內容撮述如下：

混合土地用途(美利道多層停車場及金鐘廊)

- (a) 應在區內提供住宅、酒店式住宅單位及其他社區用途(例如市場)。就此而言，「分層住宅」及「住宿機構」用途應納入「商業(3)」及「商業(4)」地帶的《註釋》內第一欄用途(**R1**)。
- (b) 應提供作混合用途發展的樞紐地點，並應在「商業(4)」地帶的《註釋》或《說明書》訂明作零售用途總樓面面積下限(**R2**)。此外，「商業(3)」及「商業(4)」地帶的指定規劃意向應在《註釋》訂明(**R1**)。**R3** 亦建議應在《說明書》訂明須提供樓面總面積不少於 20 000 平方米的零售樓面面積。

通往周邊地方的通道(美利道多層停車場及金鐘廊)

- (c) 應提供更多通往周邊地方的通道，以及在政府總部與高等法院之間闢設一條沿德立街的高架行人道。提供行人通道的要求應在土地契約中訂明**(R1)**。

4.2.2 至於金鐘廊重建計劃，**R3** 及 **R4** 提出下述建議：

監管機制

- (a) 為確保適時落實重建項目，有關的監管措施和要求應清楚載於分區計劃大綱圖的《註釋》及／或《說明書》，或收納在契約內**(R3)**。
- (b) 應擬備金鐘廊用地的規劃大綱，並於考慮申述和意見的同一會議上向城規會提交，讓公眾提出意見**(R3)**。

行人通道及鄰接港鐵設施

- (c) 於拆卸及施工期間，應保留現時通往中環及毗鄰建築物的行人通道應保持開放，把對公眾的影響及對商業活動造成的干擾減至最少。這項要求應在土地契約中訂明**(R4)**。
- (d) 在施工期間，應保留或重置通往金鐘港鐵站及地面層的主要連接通道**(R3)**。在重建期間，金鐘港鐵站 C1 出口及其接駁至現有金鐘道行人天橋的通道應保持開放，因為該處是通往周邊各發展項目的主要通道**(R4)**。港鐵站 C1 出口、C2 出口及附連的行人通道應連接至該用地的新地段。通往港鐵的現有行人通道應重新定線，並重置港鐵站 C2 出口，以提高日後發展項目地庫層的使用效率**(R3)**。
- (e) 容許在港鐵設施之下興建地庫層**(R3)**。

- (f) 應釐清連接至添馬行人天橋的擬議行人橋是由發展商抑或政府興建(**R3**)。

內部交通設施

- (g) 由於申述地點已備有良好的交通網絡，而且該用地亦受到種種限制，致令項目不可能闢建五層地庫，因此應無須按照《香港規劃標準與準則》提供內部交通設施(即泊車位及上落客貨區)。這項豁免應在分區計劃大綱圖的《說明書》訂明(**R3**)。

上蓋面積的計算

- (h) 鑑於最大上蓋面積限為 65%，有關提供連接通道至行人天橋系統的要求會局限平台層的設計。因此，行人天橋應豁免計入上蓋面積，並應在分區計劃大綱圖的《說明書》述明這點(**R3**)。

有蓋休憩空間

- (i) 鑑於擬議發展須符合不同要求，以致在地面層提供 1 400 平方米的休憩用地會存在困難，因此，應容許把其中不多於 25% 的部分範圍用作有蓋休憩用地，並應在分區計劃大綱圖的《說明書》述明這點(**R3**)。

其他設計要求

- (j) 應在這階段訂明平台內中庭大堂的設計要求。就此，應於分區計劃大綱圖的《說明書》訂明中庭大堂的面積不少於 400 平方米，以及高度不少於 8 米，並應提供彈性以決定其位置(**R3**)。
- (k) 應提供彈性以決定地面層垃圾收集站的位置(**R3**)。
- (l) 應釐清是否需要保留現有樹木群，因為這會對地庫層的範圍有所影響(**R3**)。

- (m) 申述地點地庫層內行車斜路的設計應具靈活性 (**R3**)。

交通安排

- (n) 應更改地面層的車輛交通安排，以提高效率和加強公眾安全。建議把添馬街南段改為單程北行線，以盡量減少不同方向的交通量。建議把申述地點中心的巴士線遷往德立街東行線，並建議的士和一般車輛使用申述地點北部的行車道(**R3**) (請參閱 **R3** 的申述書附錄 A 繪圖 3)。
- (o) 應考慮實施臨時交通安排，包括暫時遷移的士候客處至力寶中心附近的地方；暫時關閉港鐵站 C2 出口；以及更改往統一中心的巴士路線。政府亦應只劃定在施工期內由申述地點接駁至附近發展項目的行人通道的主要連接點，而不是為臨時行人連接通道定線，從而提供靈活性(**R3**)。

4.3 表示反對的申述

申述理由

美利道多層停車場(修訂項目 A)

- 4.3.1 就美利道多層停車場用地(修訂項目 A)表示反對的申述，主要理由如下：

- (a) 應保留現有的美利道多層停車場，理由包括對交通、通風及停車場供應有不良影響。該些理由與其他理由撮錄於以下段落(**R5**、**R6**、**R9** 至 **R12**、**R14** 至 **R59**、**R62** 至 **R64**)。

交通影響

- (b) 重建計劃會令行人和車輛交通增多(**R53** 至 **R63**)。提供新泊車設施會令該區的交通擠塞問題更為嚴重。不應鼓勵私家車駛進該區(**R5**、**R6**、**R10** 至 **R12**)。

- (c) 重建計劃會吸引干諾道以南的車輛駛往該區，令該區的交通擠塞加劇。應採用「停車步行策略」，即於干諾道以北停泊車輛，並步行至干諾道以南，以減少干諾道以南的交通流量(**R65**)。
- (d) 提供予城規會的資料並不足夠，因為小組委員會文件只提供一份交通影響評估概要。應同時提供行程產生量／引入量、行人／交通調查及路口交通計算表(**R67**)。

停車場的供應

- (e) 美利道多層停車場目前為中環商貿區提供泊車設施。在表示反對的申述中，對美利道多層停車場重建後的泊車位供應量有不同意見。
- (f) **R7**、**R8**、**R10** 至 **R63** 認為，重建後泊車位供應量會減少，令路旁出現違例泊車情況(**R14**、**R53** 至 **R63**)，亦會對公眾造成不便(**R7**、**R8** 及 **R13**)。
- (g) **R65** 認為，提早關閉美利道多層停車場會令中區車位不足的情況持續四至五年。這做法與緩減中區交通擠塞的策略，包括擬推行的電子道路收費計劃互相矛盾，而建議以長江中心現有的泊車位作合適的替代泊車位亦不切實際。
- (h) 可是，**R65** 及 **R66** 認為，改劃用途地帶後會提供 69 個電單車泊車位及 102 個公眾泊車位，擬提供的泊車位數目實屬過多，無助解決中區交通擠塞的問題。既然政府計劃推行電子道路收費計劃，重建項目應減少泊車位數目，以鼓勵駕駛者使用公共交通工具(**R66**)。
- (i) **R5**、**R6**、**R9**、**R10** 至 **R12** 建議，倘落實推行電子道路收費計劃，應保留現有的美利道多層停車場，因為該停車場是商業中心區周邊一帶的重要停車場。

- (j) 小組委員會文件建議闢設合共 250 個停車位，這數目超逾交通影響評估所建議的 102 個停車位 (**R67**)。

行人通道

- (k) 申述地點目前有兩條高架公眾行人走廊，應解釋為何只會重置一條高架公眾行人走廊 (**R67**)。

空氣污染

- (l) 交通擠塞會令空氣污染加劇，對本港經濟帶來負面影響 (**R66**)。

通風影響

- (m) 把申述地點重建為樓高達主水平基準上 190 米的大樓會造成負面的通風影響，又會造成屏風效應，阻礙空氣流通。嚴重的屏風效應會令峽谷效應加劇 (**R5**、**R6**、**R9** 至 **R63**)。
- (n) 空氣流通評估所載的資料有誤。空氣流通評估內的評估方案並非以主水平基準上 190 米的高度進行評估，因此評估結果未能反映重建後區內通風環境的真實情況 (**R67**)。

視覺影響

- (o) 視覺影響評估有技術錯誤，因為未能證明有關評估是按視覺影響評估指引的要求而把評估範圍設定為相等於所涉發展的整體建築物高度約三倍 (**R67**)。

失去社區設施

- (p) 沒有補償失去的社區設施。漠視市民對社區及公共設施用地的需要 (**R7** 及 **R8**)。

甲級寫字樓的供應

- (q) 沒有提供有關甲級寫字樓供求的資料 (**R7** 及 **R8**)。

金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3)

4.3.2 就金鐘廊用地(修訂項目 **B1**、**B2** 和 **B3**)表示反對的申述，所持的主要理由如下：

- (a) 現有的發展應予保留，因為重建會對多方面(包括交通和通風、道路設計及公眾休憩用地的供應和設計)造成負面影響(**R5**、**R6**、**R10** 至 **R12**、**R15** 至 **R59**、**R62** 至 **R64**)。現有的地面公眾休憩用地亦應予保留(**R13** 至 **R52**、**R54** 至 **R64**)。申述人提出的主要理由撮述於以下段落。

交通影響

- (b) 因新的辦公室發展而令行人和車輛交通增加，會令交通擠塞和污染情況惡化(**R7** 至 **R63**)。擬議商業用途會帶來更多的交通。此外，中環－灣仔繞道的啟用或未能有效疏導重建項目所產生的交通。擬建的五層地庫所帶來的額外交通，亦會令區內的空氣污染問題加劇(**R68**)。
- (c) 申述地點重建作商業用途，會使金鐘道沿路的上落客情況惡化(**R63**)。

道路設計

- (d) 現有的路旁停車處和道路設計應予保留，以及修訂項目 **B3** 是不需要的。倘城規會不批准分區計劃大綱圖的擬議修訂，則沒有理由改變現有的道路設計(**R5**、**R6** 和 **R10** 至 **R12**)。此外，擬在樂禮街增闢的路旁停車處只會鼓勵違例泊車和令交通擠塞加劇(**R10** 至 **R12**)。

- (e) 交通流通模式未有清楚說明。添馬街與德立街交界處呈不規則形狀，會成為車輛爭路的黑點 (**R68**)。
- (f) 現有的公共運輸交匯處和相關的設施應予改善 (**R68**)。

行人通道

- (g) 在海富中心附近闢建一條行人天橋以連接添馬或會有限制。在無障礙通道和行人的垂直接流動方面，未有清楚的示意圖 (**R68**)。重建後的行人通道和流通情況未有清楚顯示 (**R67**)。
- (h) 供行人使用的設施並不足夠。根據交通影響評估的分析，在上午和下午繁忙時段，垂直接達點的行人流量處於 D 和 E 的舒適水平，這是不可接受的 (**R68**)。
- (i) 增加寫字樓樓面面積，會吸引更多人進出該區，並令金鐘港鐵站本已過於擠塞的情況加劇 (**R14**、**R53** 至 **R63**)。香港鐵路有限公司應獲諮詢，因為重建會影響現有和已規劃的鐵路項目和鐵路走線 (**R67**)。新增的港鐵線會造成交通混亂和帶動更多人進出該區 (**R9**)。

公眾休憩用地和社區設施

- (j) 有關建議會導致失去可供公眾享用的地面休憩用地 (**R7**、**R8**、**R9**、**R50**)。失去地面休憩用地和綠化是差劣的規劃，不符合香港人的利益 (**R50**)。
- (k) 重建後的擬議 1 600 平方米地面公眾休憩用地及擬議室內中庭大堂，只會用作行人通道或進行廣告宣傳／推廣活動的地方，而不會成為優質的公共空間 (**R13** 至 **R63**)。

- (l) 擬議的園景平台或非方便易用，因為高層的花園難以到達，亦不受歡迎(**R68**)。擬議的平台花園只會變成沒有遮蔭及遊人罕至的地方，或演變成附設小食攤檔的商業設施及舉行展覽和推廣活動的地方(**R9**)。
- (m) 重置的部分公眾休憩用地會以有蓋休憩用地的形式提供，不獲支持(**R9**、**R13**、**R15**至**R63**)。重建項目會增強對比現有空間的陰影效果，並影響行人水平的空間的質素(**R68**)。金鐘廊地面和天台樓層的康樂設施和座位應予改善，並應改善包括金鐘花園在內的現有休憩用地(**R5**、**R6**、**R10**至**R12**)。在交通擠塞的地方附近提供地面休憩用地並不可取，因為該處的路面交通繁忙，或會危害健康。預留作地面休憩用地的土地應用以紓緩交通擠塞，而休憩用地則應闢設在高架平台上，遠離路面交通(**R70**)。
- (n) 金鐘區所提供的社區設施和休憩用地不足(**R5**、**R6**、**R10**至**R12**)。現時的休憩用地應予改善，並應設置展覽區和資訊展板，以解說金鐘區的歷史(**R5**和**R6**)。
- (o) 沒有資料說明擬議休憩用地的日後管理事宜(**R67**)。

砍樹及綠化

- (p) 金鐘花園樹木茂盛，為市區提供綠化環境，調和該區的交通擠塞情況。當局沒有提供為進行擬議重建項目而需砍伐樹木的數量(**R10**至**R63**)，亦沒有提供補償種植的資料(**R13**至**R63**)。
- (q) 30%的擬議綠化率並不足夠(**R13**至**R63**)。
- (r) 應鼓勵發展更為綠化的商業中心區，並鼓勵在路旁種植。應提供完整的樹木調查報告及全面的補償種植計劃，並應說明如何配合中區的綠化總綱圖(**R69**)。

視覺方面及城市設計

- (s) 金鐘廊的重建建議是過大又任意的，亦與附近現有建築物不相協調。從城市設計的角度而言，擬議發展的體積並不恰當，不是市區所有空間都要填滿(**R68**)。重建項目會增加市區密度(**R7**至**R8**)。在金鐘廊用地興建另一幢高樓大廈會令金鐘的環境更擠迫(**R51**)。
- (t) 應提供金鐘廊的現有建築物高度，以比較及評估視覺影響(**R67**)。當局未有提供圖解，以具體說明重建項目與海富中心的鄰接情況(**R68**)。
- (u) 選取由政府總部東翼至金鐘廊用地西部一帶作為觀景廊，並不恰當，因為景觀會被政府總部遮擋。應考慮物色另一觀景廊作評估。為進行視覺影響評估，應選取添華道沿路經遠東金融中心平台及金鐘廊用地西部作觀景廊(**R70**)。

通風

- (v) 把申述地點重建成一幢達主水平基準上 200 米的高樓，會對通風造成負面影響，亦會造成屏風效應及峽谷效應。原有低矮的金鐘廊為該區提供紓緩空間，讓氣流及海風由添馬艦吹向金鐘的商業部分。重建金鐘廊會阻擋由海濱經政府總部的「門常開」通風廊吹向中區的風(**R5**至**R63**)。

其他

- (w) 應解釋為何不把提供泊車位事宜納入「商業」地帶的《註釋》中(**R67**)。
- (x) 當局沒有提供資料以說明如何處理新垃圾收集站所造成的水及空氣滋擾。應提供理據支持把「垃圾收集站」指定作第一欄用途(**R67**)。
- (y) 擬議重建計劃應取決於公眾參與(**R68**)。

- (z) 金鐘在午膳時間食肆不足及大排長龍的問題會加劇(**R63**)。
- (aa) 「商營浴室／按摩院」不應包括在「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的第一欄用途或第二欄用途，因其與零售用途不相協調(**R67**)。
- (bb) 應在「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶中訂定非住用總樓面面積的限制及關設行人通道的要求(**R67**)。
- (cc) 應解釋為何不在此階段提交規劃大綱及總綱發展藍圖予城市規劃委員會考慮(**R67**)。
- (dd) 應在《說明書》更新劃為「其他指定用途」的面積(**R67**)。
- (ee) 外牆斜角位的眩光，或會對駕車人士及行人造成負面影響(**R68**)。

申述人的建議

- 4.3.3 **R5**、**R6** 及 **R10** 至 **R12** 建議把現有金鐘廊西部由顯示為「道路」的地方及「商業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊、資訊及歷史展視空間及資訊板」地帶，以及把金鐘廊及行人走廊的現有建築物高度訂定申述地點的最高建築物高度。
- 4.3.4 **R9** 建議把金鐘廊發展為環繞露天庭院而建的一座低層娛樂中心，以及一個直達添馬公園的社區聚腳點。
- 4.3.5 **R65** 建議延遲出售美利道多層停車場，直至干諾道走廊以北的新泊車位建成及干諾道走廊對面行人通道改善工程竣工。此外，亦須減少申述地點內泊車位的數目，以配合在中區推行紓緩擠塞的措施及實施電子道路收費計劃。

4.3.6 **R66** 建議減少在美利道多層停車場提供的公眾泊車位及公眾電單車泊車位數目，並訂定泊車位數目的上限而非下限。

4.3.7 **R70** 建議刪除在「商業(4)」地帶的《註釋》中「其中不少於 1 400 平方米的用地須設於地面」的規定，以便在提供休憩用地時更具靈活性。

4.4 提供意見的申述

申述的理由

4.4.1 有兩份申述(**R71** 及 **R72**)就所有的修訂項目提供意見。中西區區議會主席(**R71**)提出支持和反對的意見。有意見表示，倘交通和環境問題得以解決，便會支持劃設更多商業用地；亦有其他意見表示支持擬建直達政府總部的行人通道，但關注到交通問題日益嚴重，並要求就中區泊車位不足的問題尋求解決方法，以及索取關於辦公室供求的資料。他也關注到重置美利道多層停車場的泊車位，亦不能解決泊車位需求的問題；可否重置美利道多層停車場的現有政府部門；以及可否惠及社區，如提供綠化空間。他也關注金鐘廊有關的事宜，包括巴士改道建議，以及對交通、通風和視覺造成的負面影響。

4.4.2 **R72** 就金鐘在重建後會否提供消費者可負擔的食肆表示關注。

申述人的建議

4.4.3 **R72** 建議在金鐘廊重建項目中提供最低要求的樓面面積，供經營餐廳和酒樓。

5. 對申述提出的意見

5.1 就申述所接獲的 14 份意見書中，七份(**C2** 至 **C8**)表示支持修訂項目 **B1**；三份(**C1**、**C9** 和 **C10**)因不同原因表示反對所有修訂項目，包括泊車位的供應、行人通道以及對交通和通風

造成的負面影響；以及四份(C11 至 C14)就修訂項目提出不同意見，包括綠化地方的供應、公眾休憩用地的設計和管理、行人通道、道路的規劃設計、道路刊憲的程序以及對交通、通風和視覺造成的負面影響。就申述提出的全套意見書載於附件 IV，而意見書摘要和規劃署的回應載於附件 VI。

6. 規劃考慮因素和評估

6.1 申述地點及其附近地方(圖 H-1 至 H-2 及 H-6、圖 H-3 及 H-7 的航攝照片、圖 H-4 和 H-8 的實地照片)

美利道多層停車場(修訂項目 A)

6.1.1 美利道多層停車場是一座位於美利道的政府大樓，面積約為 2 780 平方米，現為一座十層高大樓，內有政府辦公室、一個公眾停車場(在五個樓層內合共設有 388 個泊車位和 55 個電單車泊車位)及一個公廁。該用地位於核心商業區，四周有多座高層大廈，分別是中銀大廈、東昌大廈、美國銀行大廈、和記大廈以及友邦金融中心。北鄰是琳寶徑休憩花園，西鄰是遮打花園。用地緊連美利道和金鐘道，並經琳寶徑通往現有大樓。

金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3)

6.1.2 金鐘廊用地位於金鐘的黃金地段，南面為金鐘道，西面為添馬街，北面為德立街。用地毗連東面的統一中心。用地面積約為 6 699 平方米，四周為多座高層的商業大廈，大廈內有辦公室、零售商店和酒店，包括北面的海富中心、西面的力寶中心，西北面的遠東金融中心和南面的太古廣場。用地位於金鐘港鐵站上蓋。

6.2 規劃意向

6.2.1 與上述修訂項目有關的「商業(3)」、「商業(4)」及「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的規劃意向載列如下：

- (a) 「商業(3)」和「商業(4)」地帶的規劃意向，主要是作商業發展，以便發展為本港的商貿／金融中心，以及區域或地區的商業／購物中心，用途可包括辦公室、商店、服務行業、娛樂場所、食肆和酒店。這些地點往往是重要的就業中心。
- (b) 「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的規劃意向，主要是提供附有零售用途的高架行人走廊。

6.3 就申述作出的回應

表示支持的申述

6.3.1 申述 **R1** 至 **R4** 表示支持的意見備悉。規劃署對 **R1** 至 **R4** 整體建議的回應載於下文各段。

混合土地用途(美利道多層停車場及金鐘廊)

6.3.2 美利道多層停車場及金鐘廊的用地位於核心商業區。有關修訂項目配合《二零一四年施政報告》所述，即政府會增加中環現有商業區的商業／商貿用地供應。兩塊用地的規劃意向均擬作商業發展。根據分區計劃大綱圖的《註釋》，多個第一欄用途在「商業(3)」和「商業(4)」地帶內屬經常准許的用途；就此而言，已提供充足的靈活性，讓日後發展商決定未來發展的用途組合(即辦公室、零售和食肆)。

6.3.3 雖然住宅用途、服務式住宅及其他社區用途與商業用途並非不相協調，但不符合增加土地供應以作商業發展的規劃意向。

通往周邊地方的通道(美利道多層停車場及金鐘廊)

6.3.4 目前區內現有的建築物已設有大量行人天橋／通道，而且重建美利道多層停車場及金鐘廊不會影響現有的通道。運輸署署長認為，現有的通道足夠。此外，政府正研究可否興建一條新的行人天橋，以便把申述地

點連接添馬行人天橋，以及延長高架行人走廊系統至政府總部和海旁範圍。

- 6.3.5 對 **R3** 就金鐘廊重建所提出的詳細建議，當局的回應載述如下：

監管機制

- 6.3.6 分區計劃大綱圖的《註釋》已訂明主要發展參數，包括最高建築物高度、最大上蓋面積和須提供公眾休憩用地，以便就金鐘廊擬議發展的落實情況提供指引。
- 6.3.7 當局正擬備一份規劃及設計大綱，為用地的設計及發展提供指引。該份規劃及設計大綱會清楚列明設計原則和基本設計參數及要求，以確保日後的重建項目可處理規劃及設計方面的重要事宜；同時仍給予靈活性，按照用地的實際情況加入創新設計。規劃及設計大綱會夾附於賣地文件內。在契約中會訂明，個別發展商將向政府提交參照該份規劃及設計大綱而訂定的一份總綱發展藍圖，以確保在進行發展前，能為用地的發展項目擬定整合及協調的布局。規劃及設計大綱會收納申述人所提的中肯要點和城規會的意見，然後才提交予城規會考慮。

行人通道和鄰接港鐵設施

- 6.3.8 日後發展商須在發展項目施工期間和落成後，透過現有的行人通道接駁至附近發展項目(包括太古廣場、統一中心、夏慤花園、海富中心、遠東金融中心、金鐘道行人走廊及力寶中心)，並一直通往中環。
- 6.3.9 日後發展商須闢設直接暢達的無障礙通道，連接港鐵車站大堂和日後發展項目的地庫，以及所有現有的行人天橋和港鐵出口。契約會具體訂明經港鐵公司同意接達港鐵車站大堂的連接點。
- 6.3.10 日後發展須避免佔用用地範圍內的現有港鐵設施，但發展項目可建於港鐵設施之上下位置及毗鄰地方。

- 6.3.11 待有進一步研究結果，當局便建議興建新的行人天橋，連接申述地點和添馬行人天橋，把高架行人走廊系統擴展至政府總部及海旁範圍。政府現正研究興建該行人天橋在技術上是否可行，尚未決定落實日期。新的行人天橋落成後，可改善已延伸的高架行人天橋系統，讓行人在高架水平由高等法院直達政府總部。

內部交通設施

- 6.3.12 運輸署署長認為有需要根據《香港規劃標準與準則》，為金鐘廊重建項目提供充足的內部交通設施，例如泊車位及上落客貨車位，確保日後的商業發展備有足夠的內部交通設施，以配合清晰的運作要求。

上蓋面積的計算

- 6.3.13 根據金鐘廊研究所擬備的建議發展方案已證明，即使把所有行人天橋連繫設施計入上蓋面積，只要上蓋面積不超過 65% 的上限，有關發展方案都是可行的。在任何情況下，上蓋面積須根據《建築物(規劃)規例》釐定。至於豁免計入上蓋面積的事宜，則須獲得建築事務監督的批准。倘日後發展商建議一個更好的計劃而上蓋面積超過 65% 的上限，在現行機制下仍可靈活地申請略為放寬規劃管制。

有蓋休憩用地

- 6.3.14 儘管不會禁止提供有蓋休憩用地以配合申述地點的環境，但在設計公眾休憩用地時，較重要的考慮因素是有蓋部分的功能，以及其與餘下公眾休憩用地和樓宇發展的整體融合。在分區計劃大綱圖的《說明書》訂明有蓋休憩用地的最大比例，是不需要的。反之，規劃及設計大綱會清楚載列在設計公眾休憩用地時需要考慮的原則，包括與擬議發展融合；高質素景觀；以及把綠化地方盡量擴大。在擬定總綱發展藍圖和園景設計總圖時，日後發展商須遵守由發展局頒布的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》，並應致力營造視野良好及暢達易用的優質公眾休憩用地。日後發展商經考慮設計目標、用地限制及有蓋空間的功能

後，從而證明公眾休憩用地的設計(包括有蓋部分的範圍)是可以接受的。

其他設計要求

6.3.15 金鐘廊用地的規劃及設計大綱會訂明設計原則及基本參數，當中包括採用特色設計，例如中庭設計以營造一個在主高架行人走廊水平上的行人路線交匯處的匯聚點；依據食環署在體積及車輛通道設計方面的標準，按規定重置現有垃圾收集站；保護指定樹木保護區及原址保留該區的古樹名木及成齡樹等。此外，可因應地盤情況靈活地進行創新的設計。儘管可考慮訂定中庭用地的最低要求，以創新的樓宇設計而言，中庭設 8 米的淨空高度的局限可能太大。內部行車斜路的布局、垃圾收集站的確實位置或其他設計項目的設計及布局，將視乎日後發展的詳細設計而定。

交通安排

6.3.16 至於申述地點及其四周的道路設計，運輸署署長認為，申述人建議把巴士線遷往德立街的東行行車道，這會與駛離的士站的的士產生嚴重衝突，導致巴士站和巴士停泊區流失。

6.3.17 從巴士運作的角度而言，預計更改現有巴士路線的建議，會為巴士的運作帶來以下問題：

- (a) 現時的士站以南的巴士停車處，是 590A 及 90B 號路線巴士的總站。該巴士站須停泊三至四輛巴士，以維持巴士正常運作。未有就遷置巴士站的選址提出建議，這會令巴士的運作受到嚴重的負面影響；
- (b) 現時金鐘(東)及金鐘(西)兩個公共運輸交匯處的交通已非常擠塞，巴士公司會檢視金鐘(東)及金鐘(西)兩個公共運輸交匯處和的士站以南巴士停車處的現有交通安排。預計或會有更多巴士站遷至該巴士停車處。建議取消現有巴士站而不作重置安排，會令巴士運作更強差人意；以及

(c) 德立街出現交通擠塞，預計在巴士由德立街轉往金鐘(東)公共運輸交匯處時，會與的士站的長長車龍產生衝突，對巴士運作造成負面影響。

6.3.18 此外，更改路線的建議未有針對一些情況所造成的影響加以解決或提供補救措施。該等情況包括：(1)刪除現有上落客貨區；(2)對本已十分擠塞的德立街的交通造成影響，以及可能阻礙的士站的運作和現時上落客貨活動；以及(3)駕駛長身巴士(12.8米)及由德立街急轉往金鐘(東)公共運輸交匯處的可行性。

6.3.19 至於臨時交通安排，契約規定日後發展商須為施工期間的交通進行交通影響評估，包括評估施工階段的行人流量、車輛交通及公共交通設施，以及就臨時交通安排作出建議，而有關評估須符合運輸署署長的要求。

表示反對的申述

美利道多層停車場(修訂項目 A)

交通影響

6.3.20 當局為美利道多層停車場用地進行了交通影響評估，以確定擬議發展項目的交通影響。為估計在重建美利道多層停車場後所需的私家車及電單車公眾泊車位數目，該交通影響評估審視在合理步距範圍內(即距離美利道多層停車場 300 米範圍內)泊車位的供求情況，並考慮了多項因素，例如毗鄰公眾泊車位(即天星碼頭停車場、大會堂停車場、長江中心／中國工商銀行／萬國寶通銀行停車場)的現時使用率、進行交通影響評估期間已知在研究範圍內的新發展／重建項目，以及交通流量增長等。交通影響評估總結認為，到了二零二四年，公眾私家車泊車位及電單車泊車位會分別短缺 102 個及 69 個。此外，商業發展項目本身亦會衍生約 150 個私家車泊車位需求。就此而言，建議在該用地提供最少 250 個泊車位。

- 6.3.21 估計重建項目在上午及下午繁忙時段產生的擬議交通行車量，分別為每小時 203 架次(雙程)及 158 架次(雙程)。交通影響評估反映，所有已知的主要路口在設計年內的行車情況會令人滿意，所得結論是，日後的擬議發展不會對周邊道路網絡的交通造成不良影響。
- 6.3.22 現時干諾道中的不同位置(即連接干諾道中北面及干諾道中南面)均備有行人設施供公眾選用。再者，干諾道中北面和南面現有和日後的泊車設施，以及現有的四通八達的公共交通網絡，已給予充分靈活性，供公眾選擇停車步行抑或使用公共交通工具的方式。
- 6.3.23 都會規劃小組委員會文件夾附的交通影響評估摘要已向公眾提供評估的主要結果及結論。當擬議修訂在二零一五年十一月二十日交予都會規劃小組委員會審議時，該交通影響評估的整份報告已置於城規會秘書處，供委員查閱。有關內容包括現有車輛及行人交通數據；在不同情況下假設的車輛及行人交通量增長及路口交通容量評估。

停車場的供應

- 6.3.24 雖然用地現提供 388 個公眾泊車位，但就用地進行的交通影響評估則指出，美利道多層停車場用地所提供的 102 個公眾泊車位已能適當滿足泊車需求。此外，額外提供的 150 個私家車泊車位，足以應付申述地點的商業發展項目的需要。
- 6.3.25 交通影響評估預計，美利道多層停車場用地的合理步距需求範圍內(即美利道多層停車場停止運作至重新提供停車位期間)會分別出現私家車及電單車公眾泊車位暫時短缺的情況。礙於地方嚴重不足，未能覓得合適地點供闢設臨時公眾泊車位。不過，公眾仍可使用美利道多層停車場附近的私家車及／或電單車公眾泊車位，例如大會堂停車場、天星碼頭停車場、長江中心／中國工商銀行／萬國寶通銀行停車場及金鐘停車場。此外，運輸署會繼續研究並按需要提供路旁電單車泊車位。

- 6.3.26 電子道路收費是一項交通管理工具，用以解決當區道路交通擠塞的情況，透過向使用目標範圍內道路的車輛徵收適當費用，以理順該範圍在交通擠塞時段內的車流。電子道路收費計劃的目標，是要打消駕車人士在繁忙時間使用收費道路的念頭，轉而使用公共交通工具，以及／或在非繁忙時間才使用收費道路。為籌劃電子道路收費試驗計劃，政府會研究適當的配套措施，以鼓勵及利便司機或乘客善用公共交通工具，或在非繁忙時間內才使用收費道路。根據運輸署資料，有公眾人士或持份者認為，應在電子道路收費試驗計劃下的收費道路周邊提供更多泊車位，以作配套措施。亦有意見認為應減少泊車位，以配合政府推行電子道路收費試驗計劃的打算。政府會考慮公眾就設置停車位提出的所有相關意見，以及電子道路收費試驗計劃可行性研究所載的電子道路收費試驗計劃目標後，才審視是否需要實行這項擬議配套措施。美利道多層停車場的擬議商業發展，不會窒礙電子道路收費的實施。

行人通道

- 6.3.27 根據分區計劃大綱圖的《說明書》，美利道多層停車場用地會利用行人天橋網絡組成重要行人連繫設施，以連接金鐘道與中環的商業發展項目。就此而言，日後的發展項目須與毗連行人天橋網絡保持同等程度的連繫。美利道多層停車場現時四面連接現有行人天橋系統。日後的發展項目須保留發展項目四面與行人天橋系統的连接點。

空氣污染

- 6.3.28 美利道多層停車場的交通影響評估結果顯示，擬議發展項目不會對交通造成不良影響，建議亦不會造成交通擠塞。因此，環境保護署署長認為，新增交通流量應不會對環境造成不良影響。

通風影響

6.3.29 兩項計劃已按照美利道多層停車場用地的空氣流通評估研究進行測試。兩項計劃(即計劃 1 和計劃 2)的詳情，載於都會規劃小組委員會文件第 12/15 號附錄 IV。就計劃 1 而言，上蓋面積為 60%，建築物高度為主水平基準上 147.5 米。至於計劃 2，則包含一個上蓋面積達 100% 的平台及建築物高度為主水平基準上 129.5 米的發展項目。空氣流通評估確定了良好設計方向，所得結論是發展項目的建築物高度對通風表現來說僅屬次要，以及覆蓋範圍較小及與用地邊界距離較遠的發展項目，在通風表現方面反而會更好，因為較纖窄的建築物會有助減少可能出現的阻擋。目前對用地施加的上蓋面積和建築物高度限制，大致上符合空氣流通評估的結果。

6.3.30 美利道多層停車場的擬議建築物高度為主水平基準上 190 米，這高度限制亦已納入金鐘廊研究的空氣流通評估藍本。擬議發展項目對行人風環境的累積影響已予評估，結果並無發現對空氣流通有明顯不良影響。

視覺影響

6.3.31 視覺方面的評估，是根據「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)進行。一如該指引的第 4.3 段所訂，評估範圍應涵蓋在視覺方面受影響的地區，亦即是主要的易受影響觀景者可清楚看到擬議發展項目的地區。視評範圍須視乎發展項目的體積、附近環境及易受影響觀景者與發展項目的距離和其所在位置而定，所以各宗個案的視評範圍不一。雖然在粗略訂出評估範圍時，一般會以相等於建築物高度三倍的距離作為初步參考，但評估界線仍須計及可直望有關用地的地點的景觀而修訂。

失去社區設施

6.3.32 在美利道多層停車場內有數項政府、機構及社區設施，包括數層政府辦公室、一個公廁和一個公眾停車

場。當局已諮詢有關的管理／維修保養部門，並確定只需重置一個公眾停車場。日後的發展項目會相應納入重置設施。政府部門對有關用地沒有其他特定設施的要求。

甲級寫字樓的供應

- 6.3.33 根據《二零一五年施政報告》，經濟活動對辦公室、零售、酒店、商貿、物流等空間需求殷切。政府會繼續增加商業及經濟用地的供應，例如繼續將核心商業區內不受位置所限的合適「政府、機構或社區」用地改作商業用途。
- 6.3.34 中區的甲級寫字樓空置率偏低。根據差餉物業估價署發表的《香港物業報告 2016》，中區甲級寫字樓的空置率由二零零五年的 6.5% 下降至二零一五年的 5.4%，較港島的整體空置率(5.6%)及全港的整體空置率(7.8%)為低。此外，中區甲級寫字樓的平均租金由二零零五年的每平方米 410 元大幅升至二零一五年的每平方米 1,030 元。這反映商業中心區寫字樓供應不足的情況及對寫字樓的需求。

金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3)

交通影響

- 6.3.35 金鐘廊研究的範圍包括已進行的交通影響評估。評估結果確定，倘採取適當的緩解措施(即禁止在上午七時至十時及下午四時至七時的繁忙時段內，在用地範圍內進行上落客貨活動)，擬議發展不會對附近道路網造成重大的負面交通影響。
- 6.3.36 為改善該區的車流及人流，運輸署於二零一二年完成的《金鐘交通研究》，以訂下多項改善計劃。除了為配合重建計劃而作出一些輕微修訂外，金鐘廊研究大致採納並已落實該交通研究的建議，包括闢設地面車輛流通處；重新安排一般上落客貨處。金鐘廊用地會根據《香港規劃標準與準則》提供足夠的上落客貨車位及泊車位。

道路設計

- 6.3.37 **修訂項目 B3** 旨在反映把金鐘廊與金鐘道之間的巴士停車處，由「休憩用地」地帶改劃為顯示為「道路」的地方。現有的巴士停車處會予以保留，道路設計不變。
- 6.3.38 運輸署署長表示，在樂禮街增設上落客貨處旨在配合車輛上落客貨活動，亦會方便公眾在南港島線(東段)啟用後乘搭升降機接達高架行人道系統及前往金鐘港鐵站。
- 6.3.39 除了為配合重建計劃而作出一些輕微修訂外，金鐘廊研究建議的道路設計已採用運輸署於二零一二年完成的《金鐘交通研究》為該區(包括添馬街與德立街交界)所提出的道路設計。路口及金鐘廊用地出入口的設計均符合《運輸策劃及設計手冊》。
- 6.3.40 運輸署署長會確保按照最新的設計標準，設計公共交通交匯處。

行人通道

- 6.3.41 當局會進行研究，以審視可否利用擬議行人天橋把申請地點與添馬行人天橋及相關的無障礙通道設施連接起來。小組委員會文件涵蓋重建後的行人通道及人流。小組委員會文件的圖 9 顯示會作出的臨時安排，以配合該區在申請地點施工期間的人流情況。日後的發展項目須提供合適的設施，以使行人通道連接至港鐵各出口及毗鄰發展項目的高架水平。這些高層發展包括海富中心、統一中心、太古廣場、力寶中心、遠東金融中心、東面通往夏慤花園的行人道。
- 6.3.42 金鐘廊研究所進行的交通影響評估亦考慮了興建中的港鐵路線(包括南港島線(東段)及沙中線)的日後運作情況。該評估顯示，在擬議發展竣工後，除了接近港鐵 C1 出口的擬議垂直連接點外，申請地點範圍內及附近的所有港鐵入口及行人天橋均會在足夠的水平運作。日後發展商須在擬議發展的港鐵站大堂與地庫層之間

關設直接的暢通無阻行人通道，以助把部分人流經有關發展項目分流至高架行人道水平，以及改善港鐵 C1 出口附近擬議垂直通道的人流。

- 6.3.43 在進行金鐘廊研究期間，當局諮詢了港鐵公司，港鐵公司對金鐘廊用地的擬議重建計劃沒有意見。

失去公眾休憩用地及社區設施

- 6.3.44 現有金鐘花園佔地 1 700 平方米，為補償失去這塊休憩用地，日後發展商須提供不少於 2 100 平方米公眾休憩用地，包括設於地面的 1 400 平方米休憩用地。在先前涉及金鐘廊研究的諮詢會上，基於不同的考慮因素，對於在地面或較高層的公眾休憩用地所在位置，公眾各有不同的觀點。該研究建議於申述地點的地面關設不少於 1 400 平方米的公眾休憩用地，以便與原址保留的古樹名木融合起來。此外，亦會改善金鐘行人走廊的天台，以供公眾享用。為確保改善該區的市容，日後的發展項目必須提供至少 30% 的公眾休憩用地作綠化用途。此外，為確保有優質的公眾休憩用地設計，規劃及設計大綱會訂定設計原則和參數，包括與擬議發展和四周的行人通道在設計上的融合；在金鐘道行人走廊上的天台公眾休憩用地提供視覺和實質的連繫。向政府提交園景設計總圖以供批准的規定會納入契約內。

- 6.3.45 在地面提供不少於 1 400 平方米公眾休憩用地的建議有助關設入口廣場，以配合在申請地點興建建築物，又可改善街道水平的景觀和提供合適的環境，供原址保留現有的古樹名木及毗鄰的樹木。該等樹木可改善地面公眾休憩用地的景觀，又可用作道路的緩衝區。日後發展商必須按照規劃及設計大綱所載的設計原則和指引，設計公眾休憩用地(包括設於地面上的公眾休憩用地)，並與擬議發展及四周的行人通道整合。

- 6.3.46 至於公眾休憩用地的詳細設計，日後發展商必須遵守由發展局頒布的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》，並設法提供景觀開揚及使用方便的優質公眾休憩用地。

- 6.3.47 中區分區計劃大綱圖上約有 14.4 公頃的休憩用地，大致符合《香港規劃標準與準則》的規定。大部分社區設施都會傾向設於住宅發展附近以配合目標使用者的需要。因此，在作為商業區的金鐘，社區設施較少。
- 6.3.48 在擬議公眾休憩用地提供展示空間及資訊板是經常准許的。

砍樹和綠化

- 6.3.49 根據金鐘廊研究進行的一項樹木調查，在申述地點內記錄有 45 棵現有樹木，當中 25 棵屬本地和外來品種，包括一棵已登記古樹名木。研究建議保留 11 棵樹木(包括古樹名木)、移植七棵樹木和砍伐 25 棵樹木。現已劃定一個樹木保護區以保護古樹名木及其毗連的成齡樹。日後發展商須保留樹木保護區內的樹木，並提交樹木調查和保護樹木建議，以作為園景設計總圖的一部分。
- 6.3.50 日後的發展須在公眾休憩用地內劃設最少為 30% 的綠化地方及善用植樹的機會。在公眾休憩用地內劃設最少為 30% 的綠化地方，是符合《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》的做法。
- 6.3.51 金鐘廊研究建議闢設綠化連通區，經由獲保留的金鐘廊行人天橋把金鐘廊用地的日後發展項目和其天台休憩用地連接至遮打花園，並經由或會加強綠化的現有東部行人天橋連接至夏慤花園。日後發展商亦須在擬議發展項目和設計內，盡量善用機會進行綠化。
- 6.3.52 在擬定園景設計總圖時，日後發展商須遵守由發展局頒布的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》，並應相應參考由土木工程拓展署編訂的綠化總綱圖，以配合金鐘的綠化主題和概念。

視覺和城市設計

- 6.3.53 就商業用途而進行的金鐘廊重建方案，其所涉的發展位於一羣高層商業發展項目內，以規模和高度而言，

與四周的發展項目並非不相協調。日後發展項目的最大上蓋面積為 65%，以容許有機會提高視覺開揚度和提升街道水平的美化市容設施。此外，須分別從德立街、統一中心和添馬街後移 5.5 米、7.5 米和 15 米，使其與毗連發展項目可保持更闊的分隔距離，以提高通風和視覺通透度。此外，申述地點內至少 30% 的公眾休憩用地會劃設為綠化地方，以增加該地點的美化市容設施。

- 6.3.54 現有的金鐘廊已納入視覺影響評估的合成照片內，以便與擬議的重建項目作比較。日後的發展項目須從北面用地界線後移 5.5 米，以便與海富中心保持最少 15 米的距離，以提高通風度和視覺通透度。
- 6.3.55 金鐘廊研究並未如申述人 **R70** 聲稱，採納由政府總部東翼至金鐘廊西部的視覺走廊。事實上，政府總部的設計概念強調開揚感，並採用地標式建築設計，以確保海旁與毗鄰地區在視覺上連繫互通。這種設計使添馬公園經大樓的開口形成一條視覺走廊，直達背後翠綠山景。根據金鐘廊研究的擬議計劃，這條由添馬公園出發的視覺走廊已予考慮和受到保護。根據申述人 **R70** 所建議，沿添華道設置的替代視覺走廊，將不會受金鐘廊重建項目影響。

通風影響

- 6.3.56 日後的發展項目須符合上文第 6.3.53 段所載的上蓋面積和後移規定，以容許與毗鄰發展項目保持較闊的分隔距離，並增加整體的通透度。
- 6.3.57 根據金鐘廊研究，有關方面採用計算機流體動力學，在三個情況下進行空氣流通評估研究。這三個情況分別是金鐘道的基線方案(即現有情況)、計劃 A(在高度為主水平基準上 26 米的平台上興建樓高為主水平基準上 203 米的高層大樓，並有階梯式休憩空間)及計劃 B(在高度為主水平基準上 26 米的平台上興建樓高為主水平基準上 185 米的高層大樓，連一個高架廣場)。模擬結果指，與基線方案比較，方案 A 和方案 B 對當區的通風環境只有輕微影響，這主要因為金鐘道已被四

周的大廈重重遮蓋。增加用地的建築物高度及體積，對附近行人通風環境的影響有限。與計劃 A 和計劃 B 相比，金鐘廊研究的建議計劃，是一項重要改善計劃，會進一步減少建築物的覆蓋面積。

- 6.3.58 隨後根據金鐘廊研究而利用風洞測試進行的空氣流通評估詳細研究報告顯示，重建方案不會對四周地區的通風造成負面影響。該區每年盛行風來自東北面，夏季盛行風則來自西南面。擬議重建項目分別從德立街、統一中心和添馬街後移 5.5 米、7.5 米和 15 米，平台範圍亦縮減至上蓋面積不超過 65%，加上該用地西南角採納削角平台設計，以容許原址保留現有的古樹名木，能有助盡量減少通風欠佳的範圍，讓風可以吹過該用地，尤其是沿着添馬街及該用地西南面的附近範圍。

其他

- 6.3.59 由於須按照《香港規劃標準及準則》的規定提供私家車泊車位，而有關泊車位亦須符合運輸署署長的要求，因此，無須在分區計劃大綱圖上訂明泊車位的規定。
- 6.3.60 現有的垃圾收集站須原址重置，以維持其服務範圍的現有服務。根據擬議安排，日後發展商須根據政府的規格說明，設計和建造垃圾收集站，以符合政府的要求。垃圾收集站的設計、規劃、建造和運作，須遵照《香港規劃標準與準則》第九章的環境規劃原則，以及相關的環境污染管制條例。至於垃圾收集站的設計將須進行全面設計，並與商業發展融合，因發展而產生的任何影響，例如水和空氣滋擾，可在擬議發展內解決，但須先經有關當局批准。因此，該垃圾收集站無須另獲城規會批給的規劃許可。
- 6.3.61 在提交擬議的用途地帶修訂予都會規劃小組委員會前後，曾多次諮詢中西區區議會。展示分區計劃大綱草圖供公眾發表意見，以及提交申述供城規會考慮，也是作為公眾諮詢的一種形式。
- 6.3.62 關於食肆不足的問題，須留意「商店及服務行業」及「食肆」是在「商業(3)」及「商業(4)」地帶內經常准許的第

一欄用途。這容許日後發展商就日後發展決定混合用途(即辦公室、零售及食肆用途)時享有最大的靈活性。

- 6.3.63 上述「商業浴室／按摩院」的用途，與其他商業用途並非不相協調。根據《法定圖則註釋總表》，「商業浴室／按摩院」及「商店及服務行業」是「商業」地帶內的第一欄用途。
- 6.3.64 「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的規劃意向，主要是提供附有零售用途的高架行人走廊。根據分區計劃大綱圖的《註釋》，在「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的建築物高度限為主水平基準上 21 米。鑑於行人走廊的體積主要經由所訂的建築物高度限制加以管制，因此無需施加任何總樓面面積的限制。
- 6.3.65 經考慮城規會委員就申述提出的意見後，將擬備一份規劃及設計大綱，就申述地點日後發展提供指引，並會就此諮詢城規會。
- 6.3.66 分區計劃大綱圖的「其他指定用途」地帶的面積是正確和最新的。
- 6.3.67 重建造成的眩光影響視乎大樓的設計和外牆情況而定。為符合《可持續建築設計指引》的規定，日後發展商須採用低反射的外牆設計，以減少日光的反射，從而減少眩光影響。
- 6.3.68 規劃署對申述人建議的回應載於下文各段。
- 6.3.69 現時金鐘廊西部(修訂項目 B2)為一個商場。「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的規劃意向，正是反映現時的用途。根據分區計劃大綱圖的《註釋》，闢設歷史展覽地方和資料顯示板，是經常准許的用途，並可與商業用途完全融合。因此，無需把用地改劃為擬議的「其他指定用途」註明「高架行人走廊及歷史展覽地方和資料顯示板」地帶。就現有金鐘廊西部訂明最高建築物高度為主水平基準上 21 米，旨在反映該大廈的現有高度。

- 6.3.70 鑑於對核心商業區內商業樓面空間的需求甚殷，因此認為適合重建金鐘廊。在善用用地的潛力之餘，規劃及設計大綱也會訂定重要的規劃和設計原則，就重建項目提供指引，使其成為一個聚焦點，並且與四周的項目有良好的連繫。
- 6.3.71 在美利道多層停車場重建項目中提出設置泊車位的要求時，交通影響評估已根據在中環新海濱三號用地重置公眾泊車位，並且假定新中環海濱發展項目的內部泊車設施會設備齊全，並根據《香港規劃標準與準則》訂明的規定設置。交通影響評估顯示，只有在新發展項目內重置公眾泊車位，並加上附近提供的公眾泊車位，才可應付對泊車位的需求。運輸署表示，電子道路收費計劃的目標，是抑制車輛使用者在繁忙時間駕車到收費區的意欲。政府會參照公眾就泊車位供應提出的不同意見，另行研究電子道路收費試行計劃的可行性。儘管如此，美利道多層停車場的擬議商業發展，不會窒礙電子道路收費的實施。
- 6.3.72 現有的金鐘花園佔地 1 700 平方米。為補償這塊失去的休憩用地，日後發展商須提供不少於 2 100 平方米的公眾休憩用地，當中包括供公眾使用的 1 400 平方米地面休憩用地。

提供意見的申述

- 6.3.73 申述人的意見與表示反對的申述所提的意見相若。上文第 6.3.1 至第 6.3.72 段對申述作出的回應亦適用。所提意見的主要理由及規劃署的回應載於**附件 VI**。
- 6.3.74 訂明餐廳及食肆樓面面積下限的建議，與 **R3** 所提的建議相若。上文第 6.3.2 段所載的回應亦適用。

6.4 就意見的理據作出的回應

所提意見的理由與申述所提的理由相若。上文第 6.3 段載述對申述作出的回應亦適用。所提意見的主要理由及規劃署的回應載於**附件 VI**。

7. 諮詢

7.1 當局已諮詢下列政府各局／部門，並已把他們的意見適當地納入上文各段：

- (a) 運輸署署長；
- (b) 環保署署長；
- (c) 政府產業署；
- (d) 地政總署地政專員／港島西及南；
- (e) 建築署總建築師／管理統籌分處 2；
- (f) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境；
- (g) 規劃署總城市規劃師／房屋及辦公室用地供應；以及
- (h) 規劃署總城市規劃師／策略規劃。

7.2 下列政府部門對有關申述／意見沒有意見：

- (a) 土木工程拓展署土力工程處處長；
- (b) 土木工程拓展署總工程師／土地工程；
- (c) 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長；
- (d) 渠務署總工程師／香港及離島；
- (e) 水務署總工程師／建設；
- (f) 民政事務總署中西區民政事務專員；
- (g) 漁農自然護理署署長；
- (h) 康樂及文化事務署署長；
- (i) 路政署鐵路拓展處總工程師／鐵路拓展 2-2；
- (j) 路政署總工程師／港島；
- (k) 康樂及文化事務署古物古蹟辦事處；
- (l) 社會福利署署長；
- (m) 屋宇署總屋宇測量師／港島西；
- (n) 機電工程署署長；
- (o) 消防處處長；以及
- (p) 警務處處長。

8. 規劃署的意見

8.1 備悉 **R1** 至 **R4** 表示支持的意見，以及 **R71** 及 **R72** 所提供的意見。根據上文第 6 段所載的評估，規劃署就表示支持的申述所提的要點作出以下回應：

美利道多層停車場(修訂項目 A)及金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3)(R1 至 R4、R71 及 R72)

- (a) 當局已就「商業(3)」地帶及「商業(4)」地帶給予日後發展商充分的靈活性以決定日後發展的混合用途，

因為「辦公室」、「商店及服務行業」、「街市」及「食肆」乃屬經常准許的用途，而「分層住宅」及「住宿機構」則屬須先向城市規劃委員會申請，並可能在有附帶條件下或無附帶條件下獲准的用途。訂定「商業(4)」地帶的零售總樓面面積下限，會有損現時所給予的靈活性，實無必要。

美利道多層停車場(修訂項目 A) (R1 至 R4、R71 及 R72)

- (b) 現時由美利道多層停車場至美利道／遮打道交界，以及至電車站或金鐘道的連接系統充足。美利道多層停車場的擬議發展不會影響現有的連接系統。

金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3) (R3 及 R4)

- (c) 金鐘廊用地的空氣流通評估已確認，透過劃設建築物後移範圍、縮減平台覆蓋範圍及採納削角平台設計，可盡量減少通風欠佳的範圍，而擬議發展不會對四周地區的通風造成很大的負面影響。
- (d) 分區計劃大綱圖上已訂定金鐘廊發展項目的主要發展參數，包括最高建築物高度、最大上蓋面積及所需提供的公眾休憩用地。此外，當局會擬備規劃及設計大綱，就申述地點的設計及發展訂下指引。
- (e) 日後發展商須在有關發展項目的施工階段及竣工後，保持與四周發展項目的行人通道連通性。此外，亦須就臨時車輛交通安排及臨時行人連接安排進行交通影響評估。
- (f) 日後的發展項目須避免侵佔現有的港鐵設施。儘管如此，日後的發展容許建於有關港鐵設施的上方、毗鄰及下方位置，並須闢設直達港鐵車站大堂及出口的無障礙通道。
- (g) 把巴士專線遷往德立街東行線的建議，會與離站的士造成嚴重的爭路衝突，導致失去巴士站及巴士停泊區，因而對巴士運作帶來負面影響。
- (h) 根據《香港規劃標準與準則》，有需要提供足夠泊車位及上落客貨區，以確保日後的發展會有充足的內部運輸設施，使之符合所指定的運作要求。

- (i) 規劃及設計大綱只會訂明設計原則及基本設計參數，其中包括提供具特色的獨特設計，例如在行人路交匯處闢設中庭作為匯聚點；重置垃圾收集站；原址保留古樹名木等。此外，亦會給予靈活性以配合具創意的設計。

8.2 根據在上文第 6 段所載的評估，以及基於下述理由，規劃署不支持 R5 至 R70，並認為不應修訂圖則以順應申述：

美利道多層停車場(修訂項目 A)(R5 至 R67)

- (a) 就美利道多層停車場擬議發展進行的交通影響評估證明，建議不會對周邊地方的交通造成負面影響。該評估亦顯示，所有認定的重要路口在計劃年份的表現理想。
- (b) 按交通影響評估所建議，提供 102 個公眾停車位及 69 個公眾電單車停車位，可適當滿足區內停車位的預計需求。
- (c) 美利道多層停車場用地的日後發展，須設有相同水平的通道接駁毗鄰的行人天橋網絡，該項規定可提供足夠通道連接區內的商業發展項目。
- (d) 預計區內交通擠塞的情況不會對環境造成負面影響。
- (e) 該空氣流通評估的結論是，發展項目的建築物高度對通風表現來說僅屬次要。從空氣流通的角度而言，倘發展項目的覆蓋範圍較小，並從地盤界線進一步後移，通風表現會較佳。該用地的最大上蓋面積訂明為 65%，因此預計不會對通風造成負面影響。
- (f) 視覺影響不大。視覺方面的評估，是根據城市規劃委員會規劃指引「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」(城規會規劃指引編號 41)進行，並已按照指引的規定，計及可直望有關用地的地點的觀景影響。
- (g) 核心商業區的寫字樓供應短缺，有需要透過把核心商業區內沒有地域限制的政府、機構或社區用地改劃作商業用途，從而增加商業用地的供應。

金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3)(R5 至 R64 及 R67 至 R70)

- (h) 交通影響評估已予進行。評估結果確定，倘採取適當的緩解措施(即禁止在上午七至十時和下午四至七時的繁忙時段內，在用地範圍內進行上落客貨活動)，擬議發展不會對交通造成重大的負面影響。
- (i) **修訂項目 B3** 旨在反映把金鐘廊與金鐘道之間現有的巴士站，由「休憩用地」地帶改劃為顯示為「道路」的地方。現有的巴士站會予以保留，道路設計不變。
- (j) 日後發展商須在發展項目施工期間和落成後，維持與周圍發展項目的行人接駁通道，並須就臨時車輛交通安排和臨時行人接駁安排進行交通影響評估。
- (k) 私家車泊車位的供應須遵照《香港規劃標準與準則》的規定，並須符合運輸署署長的要求，因此無須在分區計劃大綱圖內具體說明泊車要求。
- (l) 根據空氣流通評估，預計金鐘廊重建不會對通風造成重大的負面影響。
- (m) 為補償失去現有 1 700 平方米的金鐘花園，日後發展商須提供至少 2 100 平方米的公眾休憩用地，其中包括 1 400 平方米的休憩用地須設於地面。該項重置要求有必要納入分區計劃大綱圖的《註釋》。
- (n) 根據已進行的樹木調查，當局所提供有關砍樹和綠化的資料充足。
- (o) 有必要於用地內重置現有垃圾收集站。由於垃圾收集站的設計將須進行全面設計，並與金鐘廊重建項目融合，預計不會造成負面影響，因此，「政府垃圾收集站」訂定為「商業(4)」地帶內的第一欄用途。
- (p) 根據視覺影響評估，擬議發展不會造成重大的視覺影響。日後發展項目的最大上蓋面積訂明為 65%，並須由德立街、統一中心和添馬街後移，從而提升街道水平的視覺開揚感，並進一步美化市容。

9. 請求作出決定

請城規會考慮各項申述及意見，並決定會否建議／不建議對圖則作出任何修訂，以順應申述的內容／部分內容。

附件

附件 I	《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》(縮圖)
附件 II	《中區分區計劃大綱核准圖編號 S/H4/14》的修訂項目附表
附件 III	申述人所提交的申述
附件 IV	提意見人所提交的意見書
附件 V	中西區區議會二零一六年一月二十一日之會議記錄摘錄
附件 VI	申述及意見的摘要和規劃署的回應
附件 VII	申述人名單
附件 VIII	提意見人名單

圖 H-1	各申述地點的位置圖
圖 H-2	修訂項目 A 各申述地點的地盤平面圖
圖 H-3	擬議修訂項目 A 的航攝照片
圖 H-4	擬議修訂項目 A 的實地照片
圖 H-5	擬議修訂項目 A 的高架行人走廊的臨時安排
圖 H-6	擬議修訂項目 B1 至 B3 的地盤平面圖
圖 H-7	擬議修訂項目 B1 至 B3 的航攝照片
圖 H-8	擬議修訂項目 B1 至 B3 的實地照片
圖 H-9	擬議修訂項目 B 的高架行人走廊的臨時安排
圖 H-10 至 12	擬議修訂項目 A 及 B1 的電腦合成照片
圖 H-13 至 15	擬議修訂項目 A 的電腦合成照片
圖 H-16 至 18	擬議修訂項目 B1 的電腦合成照片

規劃署

二零一六年六月