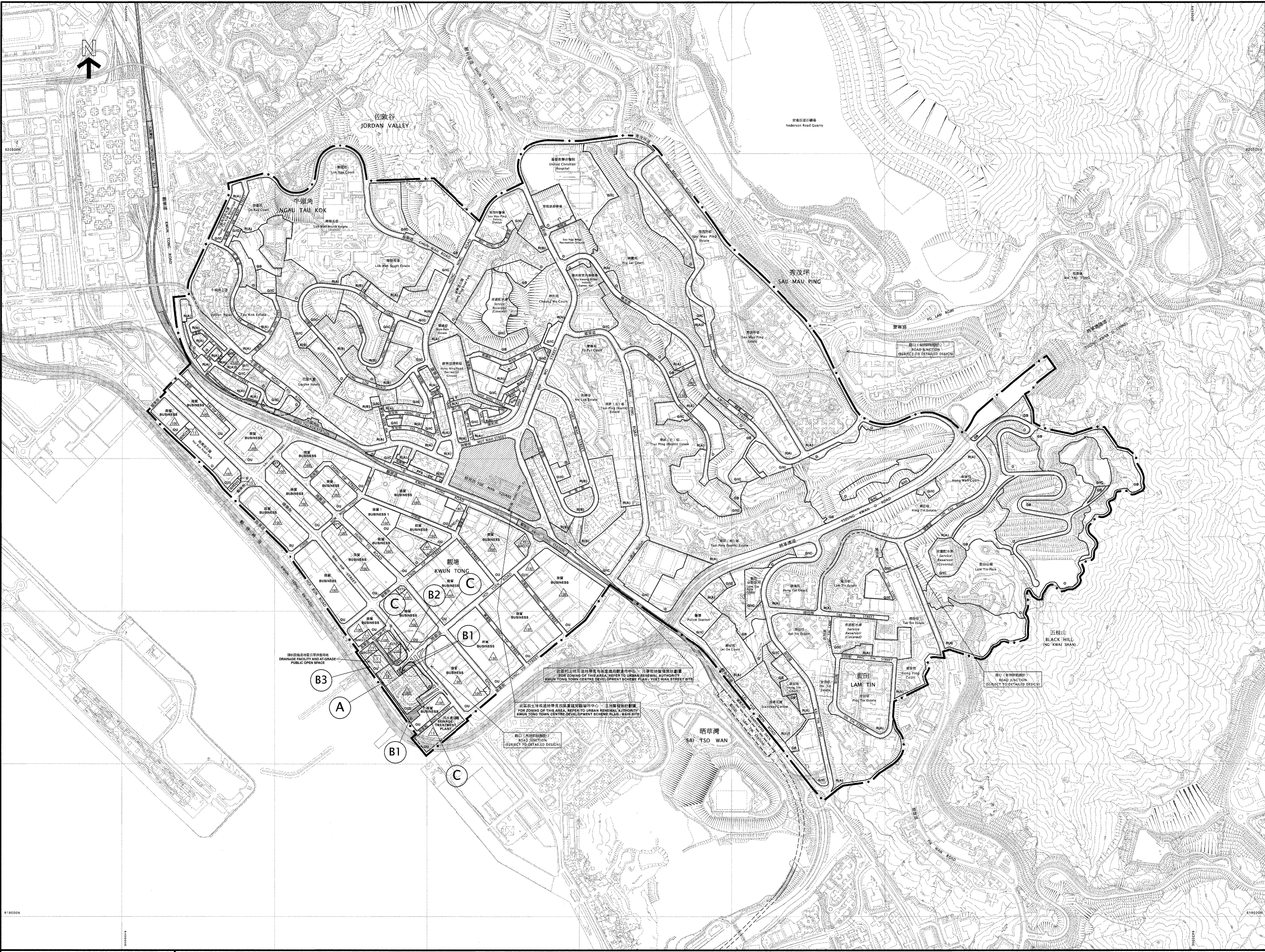




Annex I of
TPB Paper No. XXXX

圖例
NOTATION

ZONES

COMMERCIAL

RESIDENTIAL (GROUP A)

RESIDENTIAL (GROUP B)

GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY

OPEN SPACE

OTHER SPECIFIED USES

GREEN BELT

C

R(A)

R(B)

GIC

O

OU

GB

商業

住宅 (甲類)

住宅 (乙類)

政府、機構或社區

休憩用地

其他指定用途

綠化地帶

COMMUNICATIONS

RAILWAY AND STATION

RAILWAY AND STATION (UNDERGROUND)

RAILWAY AND STATION (ELEVATED)

MAJOR ROAD AND JUNCTION

ELEVATED ROAD

鐵路及車站

鐵路及車站 (地下)

鐵路及車站 (高架)

主要道路及路口

高架道路

MISCELLANEOUS

BOUNDARY OF PLANNING SCHEME

URBAN RENEWAL AUTHORITY DEVELOPMENT SCHEME PLAN AREA

ZONE BOUNDARY

BUILDING HEIGHT CONTROL (IN METRES ABOVE PRINCIPAL DATUM)

MAXIMUM BUILDING HEIGHT (IN NUMBER OF STOREYS)

PETROL FILLING STATION

規劃範圍界線

市區重建局發展計劃範圍

建築高度管制區界線

最高建築物高度 (在主水平基準上若干米)

最高建築物高度 (樓層數目)

加油站

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 & % 公頃 HECTARES	百分比 %	用途
COMMERCIAL	2.58	0.87	商業
RESIDENTIAL (GROUP A)	137.73	35.55	住宅 (甲類)
RESIDENTIAL (GROUP B)	14.46	3.73	住宅 (乙類)
GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY	43.32	11.16	政府、機構或社區
OPEN SPACE	41.46	10.71	休憩用地
OTHER SPECIFIED USES	47.16	12.17	其他指定用途
GREEN BELT	28.50	7.36	綠化地帶
NULLAH	0.09	0.02	明渠
MAJOR ROAD ETC.	67.01	17.30	主要道路等
URBAN RENEWAL AUTHORITY DEVELOPMENT SCHEME PLAN AREA	5.06	1.31	市區重建局發展計劃範圍
TOTAL PLANNING SCHEME AREA	387.40	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 / K 1 4 S / 2 2 的修訂
AMENDMENTS TO APPROVED PLAN No. S/K14S/22

AMENDMENTS EXHIBITED UNDER SECTION 5
OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

按照城市規劃條例第5條
展示的修訂

AMENDMENT ITEM A

AMENDMENT ITEM B1

AMENDMENT ITEM B2

AMENDMENT ITEM B3

AMENDMENT ITEM C

修訂項目 A 項

修訂項目 B 1 項

修訂項目 B 2 項

修訂項目 B 3 項

修訂項目 C 項

(參看附表)
(SEE ATTACHED SCHEDULE)

2021年3月19日 按照城市規劃條例第5條展示的
修訂圖編號: S/K14S/22 的修訂
AMENDMENTS TO APPROVED PLAN No. S/K14S/22 EXHIBITED
UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE ON
19 MARCH 2021

Fiona LUNG 龍小玉
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觀塘南部 (九龍規劃區第14區部分) 分區計劃大綱圖
TOWN PLANNING ORDINANCE, HONG KONG TOWN PLANNING BOARD
KOWLOON PLANNING AREA No. 14 (PART) - KWUN TONG (SOUTH) - OUTLINE ZONING PLAN

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

圖則編號
PLAN No. S/K14S/23

本摘要圖於2021年9月28日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 28.9.2021

參考編號 REFERENCE No. R/S/K14S/23

城市規劃委員會根據《城市規劃條例》(第 131 章)
觀塘(南部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14S/22
所作修訂項目附表

I. 就圖則所顯示的事項作出的修訂項目

- A 項 — 把位於開源道及偉業街交界處南面的一塊用地由「政府、機構或社區(1)」、「休憩用地」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「商業(2)」地帶，並訂明建築物高度限制。
- B 1 項 — 把位於擬議「商業(2)」地帶南及西南面的數幅土地由「政府、機構或社區(1)」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「休憩用地」地帶。
- B 2 項 — 把位於開源道及偉業街交界處西面的一塊土地由「政府、機構或社區(1)」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「休憩用地(1)」地帶。
- B 3 項 — 把位於擬議「商業(2)」地帶西北面的一塊土地由「政府、機構或社區(1)」地帶改劃為「其他指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」地帶，並訂明建築物高度限制。
- C 項 — 把位於基業里及兩塊狹長土地由「政府、機構或社區(1)」地帶改劃為顯示為「道路」的地方。

II. 就圖則《註釋》作出的修訂項目

- (a) 修訂「商業(1)」地帶為「商業」地帶，並修訂其《註釋》以更新該地帶的規劃意向。
- (b) 修訂「商業」地帶《註釋》的「備註」，以納入「商業(2)」支區的發展限制，並列明有關於「商業(2)」支區內提供公共交通交匯處、公眾停車場及政府、機構或社區設施的要求。
- (c) 修訂「商業」地帶《註釋》的「備註」，以納入「商業(2)」支區內有關提供政府規定的政府、機構或社區設施可豁免計算在樓面面積的條款。

- (d) 修訂「休憩用地」地帶《註釋》，以訂明「休憩用地(1)」支區的規劃意向。
- (e) 修訂「休憩用地」地帶《註釋》，以在第一欄用途內加入「公用事業設施裝置(只限設於指定為「休憩用地(1)」的土地範圍內)」，並相應把第二欄用途的「公用事業設施裝置」修訂為「公用事業設施裝置(未另有列明者)」。
- (f) 加入新的「其他指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」地帶的《註釋》。
- (g) 刪除「商業」地帶《註釋》內第一欄用途及「住宅(乙類)」地帶第二欄用途內的「街市」。
- (h) 在「住宅(甲類)」及「政府、機構或社區」地帶內的第二欄用途內，把「商店及服務行業」修訂為「商店及服務行業(未另有列明者)」。

城市規劃委員會

2021年3月19日

有關考慮《觀塘（南部）分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/23》的申述
申述人名單

Representation No.	Name of Representer
TPB/R/S/K14S/23-R1	陳嘉言
TPB/R/S/K14S/23-R2	Chen Kei Kei
TPB/R/S/K14S/23-R3	Chan Ka Man
TPB/R/S/K14S/23-R4	蕭梓宏
TPB/R/S/K14S/23-R5	陳仲偉
TPB/R/S/K14S/23-R6	Wilhelmina Evelyn Moore
TPB/R/S/K14S/23-R7	John Douglas Moore
TPB/R/S/K14S/23-R8	Genevieve James Moore
TPB/R/S/K14S/23-R9	Melanie Ann Moore
TPB/R/S/K14S/23-R10	Designing Hong Kong Limited
TPB/R/S/K14S/23-R11	Mary Mulvihill (also C3)
TPB/R/S/K14S/23-R12	Ngyina
TPB/R/S/K14S/23-R13	The Hongkong and Yaumati Ferry Company Limited
TPB/R/S/K14S/23-R14	Task Force on Kai Tak Harbourfront Development, Harbourfront Commission
TPB/R/S/K14S/23-R15	觀塘區議會
TPB/R/S/K14S/23-R16	李煒林

有關就《觀塘（南部）分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/23》的申述提出的意見
提意見人名單

Comment No.	Name of Commenter
TPB/R/S/K14S/23-C1	Wong Hei Man Mandy
TPB/R/S/K14S/23-C2	Chiu Kam Kuen
TPB/R/S/K14S/23-C3	Mary Mulvihill (also R11)
TPB/R/S/K14S/23-C4	港九電船拖輪商會有限公司
TPB/R/S/K14S/23-C5	Tam Tsz Lok

《觀塘(南部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/23》
的申述和政府部門回應的摘要

A. 表示反對的申述

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R1 陳嘉言先生 (前觀塘區議員)	反對修訂項目 A 及 B3 <u>主要理由／意見</u> (a) 區內道路網絡無法承受因擬議商業／辦公室發展項目而產生的交通量。項目倡議人並無提交交通影響評估，以支持擬議的商業／辦公室發展項目，亦沒有建議採取交通改善措施。	(1) 「觀塘行動區規劃及工程可行性研究」(下稱「研究」)進行的交通及運輸影響評估確認從交通角度而言，在所訂明的發展密度下，擬議商業／辦公室發展項目在技術上可行，其中已充分顧及海濱的環境和區內的道路容量。該份交通及運輸影響評估夾附於都會規劃小組委員會文件第 2/21 號，可供公眾查閱。 若在三個建議路口進行擬議道路改善工程(包括開源道／偉業街交界處和相關的區內道路網改善工程(圖 H-6a)、偉業街和偉發道之間的路口(圖 H-6c)、觀塘道和鴻圖

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)		道之間的一段勵業街北行綫(圖 H-6d))，該處附近的路口(包括在偉發道和偉業街之間，以及偉發道和成業街之間由觀塘商貿區通往麗港城的路口)在觀塘行動區發展項目落成後，仍足以應付該處的交通量。運輸署署長得悉相關的路口改善工程會由土木工程拓展署落實，並對該份交通及運輸影響評估沒有意見。 土木工程拓展署根據該份 2017 年的交通及運輸影響評估，利用 2020 年的交通調查數據和最新的規劃數據，在現正進行的勘查研究、設計及建造研究下作出交通檢討。交通檢討的結果再次確認，隨著路口改善工程和緩解措施落實後，所有經評估的主要道路和路口在 2031 和 2036 設計年都能應付該處的交通量，而觀塘行動區的發展項目並不會對周邊道路網絡造成

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)		不良的交通影響。
	(b) 有意見關注觀塘道／開源道迴旋處的交通容量，該處的交通情況在 2031 設計年將進一步惡化。	(2) 至於觀塘道／開源道迴旋處，觀塘行動區帶來的額外交通流量，僅佔這交通繁忙的迴旋處的極小部分。即使如此，政府已籌劃和採取緩解及改善措施，包括檢討巴士站；藉觀塘市中心發展項目改善交通情況；以及推展六號幹線工程以提供一條貫通將軍澳和西九龍的東西快速通道，藉以紓緩九龍東現有主要連接路段(包括觀塘道)的交通需求。
	(c) 擬議商業／辦公室大樓的建築物高度訂為主水平基準上 100 米，將會對觀塘商貿區的通風造成不良影響。現時並無支持數據可比較擬議商業／辦公室發展項目落成前後觀塘行動區的通風情況。[5.2.6]	(3) 研究所作的空氣流通評估是運用計算流體動力學模擬方式進行(載於都市規劃小組委員會文件第 2/21 號附件 Vd)(下稱「該通風評估」)。該通風評估顯示，在採用各項良好設計措施(例如：闢設地面公眾休憩用地和規定沿發展用地西面部分的渠務保留地須預留建築物樓底淨空高度，並把建築物高度

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)		限制訂為主水平基準上 15 米，藉此與開源道的通風走廊對齊等)後，與先前的分區計劃大綱圖的情況(即有關用地劃為「政府、機構或社區(1)」地帶，建築物高度上限為主水平基準上 15 米及「休憩用地」地帶)相比，觀塘行動區的擬議發展在全年和夏季時的通風情況在整體上可維持相若。從通風角度而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境沒有負面意見。
	(d) 擬議的公眾休憩用地將會被擬議的商業／辦公室發展包圍，並很可能會被用作進行附屬的商業活動。這些商業活動所產生的光害和噪音可能會對日後公園的使用者造成滋擾。	(4) 觀塘行動區毗連海旁，擬議商業／辦公室發展項目內的零售用途將會為有關的公眾休憩用地／海濱長廊增添活力，並會提升公眾享用有關設施的體驗，故此大致上符合《海港規劃指引》。專責小組(R14)亦認為，在面向海港的地面層進行動態商業活動(包括零售及餐飲用途)，可提升海濱的活力。 任何噪音滋擾(包括來自商業活動

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)		的噪音滋擾)，都會受到《噪音管制條例》的法定管制。關於對可能產生光污染的關注，政府會繼續採取積極行動，處理有關戶外燈光裝置的投訴。環境保護署在接獲投訴後，會向有關燈光裝置的負責人轉達投訴人的關注及訴求，並勸喻他們參考環境局公布的《戶外燈光裝置業界良好作業指引》，採取適當措施，盡量減少燈光裝置造成的影響。 擬議的商業／辦公室發展項目的土地契約會訂明私人發展公眾休憩空間的相關規定(包括 24 小時對外開放的規定)。雖然有關的私人發展公眾休憩空間由私人機構管理，但契約會列明公眾人士有權進出、使用和享用有關的私人發展公眾休憩空間。日後的發展商須遵從發展局公布的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》。訂立有關指引，是為了在私人發展公眾休憩空

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)		間擁有人的義務和責任與公眾使用和享用有關公眾休憩用地這兩方面之間取得合理的平衡。該指引訂明，私人發展公眾休憩空間內的任何擬議活動不得阻礙公眾通道、騷擾及影響私人物業住戶的安全及私隱，或妨礙其他公眾享用有關空間。此外，日後的發展商須在設計和管理有關的私人發展公眾休憩空間時，遵從該指引的規定，並須在安排該私人發展公眾休憩空間內的任何商業活動之前，向相關的政府決策局／部門申請豁免書及／或取得許可。有關的政府部門會按個別情況考慮有關申請。
	(e) 有意見對於當局尚未確定會在觀塘行動區重置寵物公園的面積，便要關閉觀塘碼頭廣場現有的寵物公園表示關注。雖然當局在觀塘行動區重置寵物公園前會於偉業街／偉發道提供寵物共享公園，但這類公園在功能上無法完	(5) 觀塘碼頭廣場現有的寵物公園面積約為 1 200 平方米，將於 2022 年關閉，並待擬議的地下蓄洪池(圖 H-5b)竣工後，在觀塘行動區內重置。重置的寵物公園目前處於規劃階段，目標是維持現時 1 200 平方米的面積。相關決策局／部門

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)	全取代指定的寵物公園。	(包括起動九龍東辦事處、渠務署和康樂及文化事務署(下稱「康文署」))將攜手合作詳細設計公眾休憩空間／寵物公園，並按情況在適當時間諮詢有關持份者。 相關部門會盡力加快工程進度，務求使重置的寵物公園能提前啓用。在觀塘行動區施工期內，公眾可以使用設於觀塘繞道底下偉業街與偉發道交界的擬議永久寵物共享公園。根據活化翠屏河工程項目，該公園暫訂於 2024 年或之前開放予公眾使用。此外，當局建議於緊接現有寵物公園關閉後，暫訂於 2022 年或之前在茶果嶺海濱長廊近觀塘抽水站位置提供另一個臨時寵物共享公園(圖 H-7)。在觀塘行動區內的永久寵物公園竣工前，到訪該區的公眾可選擇使用上述的寵物共享公園。設於偉業街與偉發道交界的永久寵物共享休憩空間亦成為日後在觀塘行動區重置的寵物公

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 1 (續)		園以外的補充設施。
	(f) 網上收集所得的公眾意見，主要基於交通、屏風效應和空氣質素，以及關閉寵物公園等方面，大致上反對擬議發展項目。	關於交通方面，請參閱回應(1)及(8)；關於屏風效應，請參閱有關通風方面的回應(3)及有關景觀和視覺方面的回應(10)；關於空氣質素方面，請參閱回應(9)；至於重置寵物公園方面，請參閱回應(5)。
	(g) 無論是否進行擬議商業／辦公室發展項目，都應該落實研究提出的擬議交通改善工程。	(6) 就擬議商業／辦公室發展項目所建議的發展密度(包括最高總樓面面積和建築物高度)，已顧及海濱的環境和區內交通網絡的容量。運輸署一直有監察該區的交通情況，若有須要和在適當時機，該署會提出交通改善措施的建議，以解決現時的交通狀況。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 2 (Chen Kei Kei)	反對修訂項目 A 及 B3 <u>主要理由／意見</u> (a) 有意見對擬議商業／辦公室發展項目在施工期間及落成後會否對觀塘區及麗港城附近的交通造成任何負面影響表示關注。相關的決策局／部門應確保在施工期間交通暢順。	(7) (i) 已根據勘查、設計及建造研究進行施工階段交通影響評估，並就道路建造工程擬備臨時交通管理方案。施工階段交通影響評估的結果顯示，如在施工階段作出適切的臨時交通安排和採取適當的管理措施，便不會受到工程影響而出現無法克服的交通問題。為了在施工期間把對交通的影響減至最低，承建商在展開道路工程之前，必須根據既定做法提交詳細的臨時交通管理方案，並按需要進行現場測試，才可就工程取得相關決策局／部門的批准。 為了在施工期間把對交通的影響減至最低，承建商在展開道路工程之前，必須根據既定做法提交詳細的臨時交通管理方案，並按需要進行

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 2 (續)		現場測試，才可就工程取得相關決策局／部門的批准。 (ii) 至於麗港城附近一帶的交通，當局建議根據交通及運輸影響評估進行路口改善工程，藉以提高偉業街和偉發道之間的路口的容車量表現。即使沒有觀塘行動區的發展，該路口在 2031 設計年亦超出該處的交通容量。該路口建議的改善工程涉及禁止車輛由偉業街東行右轉入觀塘繞道，以及由偉業街西行右轉入偉發道北行綫。在觀塘繞道底下的偉發道北行至偉發道南行會新增一個掉頭處(圖 H-6c)。為改善該路口的交通流動情況，該路口的交通燈號會予以調整。在納入上述改善措施後，附近一帶的路口(包括在偉發道和偉業街之間，以及偉發道和成業街之間由觀塘商貿區通往麗港城的路口)在觀塘行動區的擬議發展項目落成後，在 2031 和

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 2 (續)		2036 設計年的繁忙時段仍足以應付該處的交通量。 (iii) 至於觀塘行動區的發展項目落成後對觀塘區造成的交通影響，請參閱上文(1)的回應。
	(b) 有意見質疑開源道／偉業街交界處的擬議改善工程能否有效應付預期的交通流量增長。除了在開源道／偉業街交界處進行擬議改善工程外，亦應在偉業街／偉發道路口實施其他改善工程。	(8) 交通及運輸影響評估指出，開源道／偉業街迴旋處現時出現交通擠塞，部分原因是該迴旋處沿偉業街來回方向的車流繁忙。根據交通及運輸影響評估，倘不在開源道／偉業街交界處進行改善工程，即使沒有觀塘行動區的發展，該路口在2031 設計年亦超出該處的交通容量。因此，建議在該路口及附近的道路網絡實施改善措施(圖 H-6a)。改善措施包括：偉業街東行現時掉頭的車輛會分流至開源道南行延展部分、基業里西行、基業街北行及回到偉業街西行；以及偉業街西行現時掉頭的車輛會分流至開

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 2 (續)		源道南行延展部分、道路 L1 東行、道路 L2 北行及回到偉業街東行。 擬議路口改善工程和關設新道路(即道路 L1 和 L2)可將現時在該迴旋處掉頭的車輛分流至新道路(圖 H-6a)，以紓緩交通擠塞的問題。隨著上述改善措施落實，該路口在 2031 和 2036 設計年觀塘行動區的發展項目落成後，仍可應付該處交通量。 關於偉發道和偉業街之間的路口的容車量表現，請參閱回應(7)(ii)。
	(c) 有意見對觀塘商業區在空氣流通方面受擬議商業／辦公室發展項目的影響表示關注。	請參閱回應(3)。
	(d) 有意見對觀塘商業區在空氣質素	(9) 擬議商業／辦公室發展項目並非作污染空氣的用途，預計不會對空氣

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 2 (續)	方面受到的影響表示關注。	質素造成負面影響。至於擬議發展的建造工程對空氣質素的影響，在《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》所訂明的緩解措施、抑制塵屑措施和良好地盤作業予以落實後，預計不會對施工地盤附近一帶易受空氣污染影響的地方造成負面的塵埃影響。環境保護署署長(下稱「環保署署長」)對研究進行的環境評估沒有負面意見。
	(e) 有意見對觀塘商貿區在視覺方面受到的影響表示關注。	(10) 為評估觀塘行動區發展可能造成的視覺和景觀影響，研究已進行景觀和視覺影響評估(載於都會規劃小組委員會文件第 2 / 21 號附件 Vb)。一如電腦合成照片(圖 H-10 a 至 H-10 c)所展示，擬議商業／辦公室發展項目(建築物高度不會超逾主水平基準上 100 米)很大機會可以融入現有的建築羣，在視覺上能與四周環境大致保持和諧一致。與現時的街景比較，在擬議的商業／辦公室發展項目內加入合適

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 2 (續)		的緩解措施(例如在地面的公眾休憩用地闢設綠化平台以栽種花木美化環境)，可以改善整體視覺質素，並有助減輕擬議商業／辦公室發展項目可能造成的視覺影響(如有的話)。當局會在審核根據契約規定提交的園景設計總圖時一併審核上述緩解措施的落實情況。從城市設計及視覺影響方面而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境和建築署總建築師／管理統籌分處2 對觀塘行動區內的擬議發展沒有負面意見。
	有意見關注將予重置的寵物公園的設計及管理事宜，假如採用開放式設計，未必會受到一般使用者歡迎。重置的寵物公園面積不應小於現有的寵物公園。	請參閱回應(5)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 3 (Chan Ka Man) 及 R 4 (蕭梓宏)	反對修訂項目 A <u>主要理由／意見</u> (a) 擬議商業／辦公室發展項目會加重觀塘區內現時已經飽和的交通負荷。	請參閱上文回應(1)。
R 4 (蕭梓宏)	<u>主要理由／意見</u> (a) 應限制觀塘(南部)分區計劃大綱圖上商業樓面面積的增長，以舒緩區內道路交通網絡和公共交通系統的負荷。	請參閱回應(1)。
R 5 (陳仲偉)	反對修訂項目 A <u>主要理由／意見</u> (a) 擬議商業／辦公室發展項目會對後面的建築物造成屏風效應及不良的視覺影響。	關於通風方面，請參閱回應(3)；關於視覺方面，請參閱回應(10)。
	<u>主要提議／建議</u> (a) 擬議的商業／辦公室發展項目不	(11) 「商業(2)」用地主要部分的最高建築物高度限為主水平基準上 100 米，與觀塘商貿區內其他海旁用地

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 5 (續)	應超過 7 層高。	現時所訂明的建築物高度限制一致，建築物高度由內陸地區向海濱一帶逐步遞減，可營造梯級式的建築物高度輪廓(圖 H-9)。至於西面部分的建築物高度則限為主水平基準上 15 米，與附近一帶劃為「政府、機構或社區(1)」地帶的其他用地相似，與海濱環境相稱。關於視覺方面，請參閱回應(10)。
R 6 至 R 9 (Wilhelmina Evelyn Moore, John Douglas Moore, Genevieve James Moore, Melanie Ann Moore)	反對修訂項目 A <u>主要理由／意見</u> (a) 由於有關用地現時的建築物較為低矮，而且是該區的市肺，所以有意見對該區在通風方面可能會受到不良影響表示關注。	請參閱回應(3)。
	(b) 擬議發展項目涉及砍伐超過 250 棵樹，包括成齡樹及特別品種的樹木。	(12) 根據研究進行的樹木調查(都會規劃小組委員會文件第 2／21 號附件 Vc)，觀塘行動區及開源道／偉業街迴旋處中央島內的所有樹木

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R6 至 R9(續)		(共 238 棵)均屬常見品種，並沒有發現《古樹名木冊》所載的樹木。據樹木調查的觀察所得，這些樹木的形態、健康及結構狀況大多為一般至欠佳，美化景觀價值為中至低等。在這些經調查的樹木當中，建議保留 40 棵樹，移植 35 棵樹，以及砍伐餘下的 163 棵樹(圖 H-8a)。擬砍伐的樹木，其健康狀況／結構狀況均欠佳(包括 R11 提及的 T157、T163 及 T172)或與發展建議有直接衝突，並且在移植後只有很低的存活率(包括 T61、T159、T172 及 T186)。研究所建議的樹木補償種植計劃(圖 H-8b，摘錄自樹木調查報告)下的補償種植比率為 1：1.76，而詳細的種植樹木建議會在詳細設計階段再作檢討。此外，建議在賣地文件內訂明須在擬議商業／辦公室發展項目及私人發展公眾休憩空間內補種的樹木數目。當局會在審核根據契約規定提交的園

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 6 至 R 9(續)		景設計總圖時審核詳細的園景設計。從樹木保育和景觀角度而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境並無負面意見。所有樹木工程均會遵照政府的現行技術通告進行。從樹木保育和景觀角度而言，規劃署總城市規劃師／城市設計及園境並無負面意見。所有樹木工程均會遵照政府的現行技術通告進行。
	(c) 沒有需要在有關用地興建 150 米高的大樓。	請參閱回應(10)及(12)。
	(d) 應以興建低矮的社區服務大樓的形式提供有關設施，以期為長者／兒童提供服務，應付該等需求。擬議設施(包括 60 個長者日間護理服務名額及用作社會福利用途的辦公室)並不足夠。 [5.2.10(1)]	(13) 經諮詢社會福利署(下稱「社署」)，日後的商業／辦公室發展項目內已預留總樓面面積 2 700 平方米的社會福利設施。社署在早期的規劃階段已考慮到福利服務的整體需求、用地的位置和交通是否方便，以及其附近的周邊環境等因素，並會研究提供福利設施以應付福利服務的持續需求的可行性。考

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 6 至 R 9(續)		慮到擬議商業／辦公室發展項目並不接近住宅區，社署表示，所提供的服務(例如幼兒中心)對服務對象而言並不方便易達，而在商業區提供安老服務(例如安老院舍)，亦不合適。擬議商業／辦公室發展項目內會提供一所長者日間護理中心、兩個到校學前康復服務計劃辦事處、一個學校社會工作服務辦公室，以及一所設有 80 個名額的綜合職業康復服務中心。 雖然觀塘(南)規劃區範圍內缺乏某些社會福利設施(例如幼兒中心、社區照顧服務設施及安老院舍)，但政府一直採取多管齊下的方式，物色合適用地或處所，以提供更多需求殷切的福利設施。在長期策略方面，當局已把以人口為基礎的安老服務及幼兒照顧設施的規劃比率納入《香港規劃標準與準則》，以促進該等服務的規劃並預留合適處所作該等服務的用途。在中短期策

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 6 至 R 9(續)		略方面，政府也致力在各方面，包括在私人物業市場購置處所，以及物色合適的公營／私人發展或重建項目，以提供福利服務。
	(e) 應以興建低矮的社區服務大樓的形式提供有關設施，以期為現時居於附近觀塘公眾碼頭的露宿者提供住宿的地方。	(14) 政府與相關的政策局／部門一直通力合作，透過多種不同方法協助露宿者脫離露宿生活，包括提供多項綜合支援服務，目的是解決露宿者的燃眉之急，並提高他們的工作意欲和技能，以及提供緊急及臨時住宿安排。 社署向非政府機構提供資助，營辦三隊露宿者綜合服務隊，為露宿者提供綜合服務，包括日間及深宵外展探訪、輔導、就業輔導／支援、服務轉介、起居照顧、緊急或短期住宿，以及緊急援助金以支付各項開支。基督教關懷無家者協會(服務觀塘區露宿者的非政府機構)會主動接觸有需要的露宿者，以為其

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
		提供合適的福利服務。
R10 (創建香港)	<i>反對修訂項目 A 及 C</i> <u>主要理由／意見</u> (a) 擬議發展項目未能以乘客和訪客的利益為依歸，因現有碼頭、公共交通交匯處及海旁未能互相融合。現時有機會把三個現有碼頭全部或部分融入有關發展項目。公共交通交匯處和碼頭帶來了一定人流，令該區出現了不少零售店鋪及餐飲食肆，以配合這些乘客的需要，同時亦吸引了訪客前往當地閒逛遊玩。	(15) 擬議商業／辦公室發展項目中建議興建多層行人連接網絡設施(例如升降機、景觀台階及自動扶梯)以垂直連接「商業(2)」用地範圍內的私人發展公眾休憩空間、公共交通交匯處、毗連的擬議公眾休憩用地和現有碼頭。為了加強觀塘商貿區內陸地區與海旁之間的連接和暢達性，擬議商業／辦公室發展項目的平台層將加設連接點，擬議橫跨偉業街的公眾行人天橋及改建通往宏利金融中心的現有行人天橋(圖 H-5 a 及 H-5 b)。當局會在審核根據契約規定提交的園景設計總圖時一併審核行人連接設施的供應。各項碼頭設施將與觀塘行動區及啟德規劃區內已規劃的海濱長廊相連。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R10(續)	(b) 參考過往經驗，現時有些近海旁的公共交通交匯處(例如西灣河、北角及紅磡)未能成功創造充滿活力動感的海旁，因為該等公共交通交匯處在面向海旁的邊緣只提供有限或沒有提供零售及餐飲用途。應於地面預留一幅狹長的用地面向海港和碼頭作零售和餐飲用途，而毗鄰零售店鋪前方應設戶外座位區，以增添活力，並阻隔來自公共交通交匯處的噪音和光線。	(16) 研究顯示擬議商業／辦公室發展項目的可行性及公共交通交匯處的設計(如圖 H-6a 所示)僅屬參考性質。兩者在詳細設計階段仍有進一步改善的空間。 有關提供面向海濱的地面零售／餐飲空間的意見，該項研究亦提供了彈性，容許在海旁沿岸提供一些地面零售空間(在商業用地西面可規模適中的商店，以及在海旁沿岸闢設小食亭)，以及在平台層開設一些店鋪面。為了減低公共交通交匯處對毗鄰公眾休憩用地可能造成的影響，該項研究已建議採取適當的緩解措施(例如劃設緩衝種植地帶分隔公眾休憩用地與公共交通交匯處。當局會在審核根據契約規定提交的園景設計總圖時一併審核上述措施的落實情況。 儘管如此，考慮到公眾對面向海港的零售用地的訴求，起動九龍東辦

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 10 (續)		事處現正檢討位於「商業(2)」用地的公共交通交匯處的設計，以期在地面增闊不少於 90 米的店鋪街面向海港。起動九龍東辦事處會協調相關決策局／部門，在契約上施加相關規定。 至於緊接「商業(2)」用地南面的狹長土地(即項目 B1 的部分範圍)，該處擬議公眾休憩用地下方的現有渠務專用範圍，並會用作擬議商業／辦公室發展項目和海濱長廊的緊急車輛通道(圖 H-5a)，因此對該地點設置戶外座位區構成限制。即使如此，當局仍可在詳細設計公眾休憩用地時，考慮在海濱長廊的緊急車輛通道範圍外設置座椅，供公眾使用。
R 11 (亦為 C3) (Mary Mulvihill)	反對修訂項目 A 及 B1 至 B3 <u>主要理由／意見</u> (a) 觀塘行動區內的擬議商業／辦公	

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 11 (續)	室發展項目應提供更多政府、機構或社區設施，包括長者日間護理中心、安老院舍、幼兒中心等社區設施，以及為露宿者提供住宿的地方。觀塘行動區是提供這些設施及安頓現時居於觀塘公眾碼頭的露宿者的理想地點。	請參閱回應(13)及(14)。
	(b) 有意見關注擬議商業／辦公室發展項目將會提供的擬議社會福利設施所設位置，因為這些設施會設於平台之下，自然光不足，而且空氣不流通，亦會受到進出泊車設施的車輛排放的氣體所影響。	(17) 根據地契的要求，日後的發展商須在擬議商業／辦公室發展項目內提供社會福利設施，該等設施的設計須遵守採光、通風及消防安全等方面的相關法定及／或運作要求，而有關情況必須符合社署的要求。至於有意見關注車輛排放的氣體可能會造成的影響，已進行的環境評估顯示，預期不會出現與擬議發展有關的負面環境影響。環保署署長對環境評估並無負面意見。
	(c) 有意見詢問擬議商業／辦公室發展項目擬議 80 個名額的綜合職業康復服務中心是否用作替代位	(18) 社署表示，位於擬議商業／辦公室發展項目的綜合職業康復服務中心是一項新的福利設施。職訓局展亮

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 11 (續)	於觀塘翠屏道的職業訓練局(下稱「職訓局」)展亮技能發展中心。	技能發展中心的現有服務將會在觀塘翠屏道的觀塘綜合發展項目內重新提供。
	(d) 觀塘區欠缺運動場／體育場館，而有關用地是合適地點。	(19) 儘管觀塘區欠缺運動場／體育場館，但觀塘行動區用地的面積只有約 2.8 公頃(當中 1.37 公頃供擬議商業／辦公室發展之用，餘下面積作公眾休憩用地用途及「其他指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」)，並不符合《香港規劃標準與準則》有關提供這些設施所規定的最低用地面積要求(約 3 公頃)。康文署在規劃康樂設施時，會考慮《香港規劃標準與準則》的要求及其他因素，包括全港的整體供應情況、現有設施的使用率、是否有合適的用地可供使用及提供這些設施在技術上是否可行等。
	(e) 有意見對綠化建議成效不彰(即擬議商業／辦公室發展項目平台	(20) 把擬議商業／辦公室發展項目的高架綠化平台的最高建築物高度訂為

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R11(續)	和地下排水設施及蓄洪池上方的園景區流於人工化和地面鋪築過度，並缺乏動態康樂設施)表示關注。	主水平基準上 15 米，可為地面層的公共運輸交匯處預留所需的通行高度，亦可讓綠化平台有足夠的泥土厚度，以便種植樹木。研究顯示，有關在觀塘行動區的地面和高架休憩用地補種足夠的樹木方面，沒有發現有無法克服的問題。 應留意，圖 H-8b 所示的美化環境設計僅屬參考性質，有關設計會在詳細設計階段再作檢討。負責在觀塘行動區內落實闢設擬議公眾休憩用地／私人發展公眾休憩空間的機構(包括相關政府決策局／部門及日後的發展商)，將須採取符合相關綠化比率和補償種植要求的設計。在詳細設計階段，有關機構須顧及現時《香港規劃標準與準則》所訂明有關公眾休憩用地的設計要求，包括提供動態休憩用地。至於擬議的商業／辦公室發展項目，有關的土地契約會列明，發展項目的最低總綠化比率為地盤面積的

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 11 (續)		30%。這個比率較《可持續建築設計指引》就面積少於兩公頃用地所規定的綠化比率為高。 擬議地下蓄洪池上方闢設公眾休憩用地能善用珍貴的土地資源，符合「一地多用」的原則。建議在地下蓄洪池上方補種樹木(圖 H-8b)。關於種植樹木這方面，研究並無發現有任何無法克服的問題。相關決策局／部門(包括起動九龍東辦事處、渠務署及康文署)會共同就有關的公眾休憩用地／寵物公園進行設計。當局亦會在適當時候諮詢相關持份者。
	(f) 亦有意見關注擬議的私人發展公眾休憩空間的安排，表示以時代廣場的情況為例，公眾人士在該私人發展公眾休憩空間內進行的活動可能會受到限制。	請參閱回應(4)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 11 (續)	(g) 有意見對擬議發展項目的樹木補償建議表示關注，特別關注在危險品車輛等候處牆上生長的一棵潛在古樹名木(T61)，以及T157 / 159 / 163 / 172 及T186 至 A90 等樹羣。有關樹木補償既不清晰，亦不足夠。	(21) 關於樹木補償建議，請參閱回應(13)。至於 R11 所提及的樹木，其健康狀況 / 結構狀況均欠佳(T157、T163 及 T172)或與發展建議有直接衝突(T61、T159、T172 及 T186)，並且在移植後只有很低的存活率。根據樹木調查報告，當中沒有 R11 提及的識別編號為 A90 的樹木。
	(h) 有意見對寵物共享休憩空間的面積表示關注，認為不應小於現有的寵物公園。另外，重置的寵物公園與毗鄰的公眾休憩用地融合，未必受到一般公園使用者歡迎。	請參閱回應(5)。
	(i) 因應擬議的商業／辦公室發展項目位於海旁，把高度訂為主水平基準上 100 米，會對內陸地區造成視覺影響。	請參閱回應(10)及(12)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 11 (續)	(j) 有意見關注擬議商業／辦公室發展項目會對通風造成不良影響。所進行的空氣流通評估並沒有考慮到觀塘商貿區日後落成的工廈發展項目。	(22) 運用計算流體動力學而進行的空氣流通評估根據當時所掌握到最詳盡的資料，大致考慮了評估範圍內擬議發展四周已規劃和已承諾進行的發展。任何日後觀塘商貿區內的工業大廈重建，或需符合《可持續建築設計指引》的要求，並按情況需要，遵照房屋及規劃地政局與環境運輸及工務局有關空氣流通評估的聯合技術通告第 1/06 號有關通風方面的規定。另請參閱上文的回應 (3)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 11 (續)	(k) 當局應諮詢現屆觀塘區議會。	(23) 在分區計劃大綱草圖刊憲後，當局於 2021 年 5 月 4 日就對分區計劃大綱圖作出的改劃用途地帶的修訂諮詢了現屆觀塘區議會(R15)。就納入分區計劃大綱草圖的觀塘行動區和改劃用途地帶的修訂項目，觀塘區議會沒有負面意見(有關的會議記錄夾附於附件 VI(只有中文版本))。觀塘區議會(R15)主要就擬議修訂對交通和空氣流通的影響，以及日後的私人發展公眾休憩空間和寵物公園，提出意見及／或建議。相關決策局／部門已就此作出回應。
	(1) 這幅海旁用地較適宜興建低矮的建築物作社區用途。	請參閱回應(10)及(12)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 12 (Ngyina)	<i>反對所有修訂項目</i> <u>主要的理由／意見</u> (a) 只有少數公眾人士能受惠於該項發展建議。	(24) 政府的政策措施是協助九龍東轉型為另一個核心商業區，藉此支持香港的長遠經濟發展。2013 年《施政報告》宣布發展觀塘行動區。為了善用這幅海旁用地，同時提高其暢達程度及增添活力，建議重整、理順或遷移觀塘行動區這數幅政府用地內的現有用途，以進行一項穩健的綜合發展計劃，從而提供約 80 000 平方米的商業總樓面面積（包括作政府、機構或社區用途）及公眾休憩用地，並改善行人連接設施。擬議的商業發展位於觀塘商貿區海旁的優越位置，將提供充裕的公眾休憩用地，為重建觀塘商貿區發揮協同作用，以及為海旁地區帶來活力。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 13 (香港油蔴地小輪船有限公司)	<i>反對修訂項目 B 3</i> <u>主要理由／意見</u> (a) 重整後的觀塘汽車渡輪碼頭的危險品車輛等候處(劃為「政府、機構或社區(1)」地帶)並沒有考慮日後可能出現的恐怖活動，應予以檢討，以提供所需的額外面積讓當局可靈活應對緊急情況，尤其是恐怖襲擊。當局須採用新的等候系統，為等候處提供最少 2 300 平方米的面積(包括在第二類和第五類危險品車輛之間提供 6 米的實際距離)，以便在同一個時段可容納最少 22 架危險品車輛，涉及最少兩類的危險品(附件 A)。倘城規會及／或當局堅持按照建議進行項目 B 3，申述人將保留一切權利採取其認為合適的適當行動。 <u>主要建議</u> (b) 指定作危險品車輛等候處的「政	(25) 為盡量善用土地，以在這幅海旁用地提供更多公眾休憩用地供公眾享用，研究檢討了現有危險品車輛等候處(圖 H-5 a)的布局。所有相關各方，包括起動九龍東辦事處、運輸署的渡輪及輔助客運部及觀塘汽車渡輪碼頭現時的營辦商(即 R13)已在 2019 年進行研究時討論並同意重整後的布局(包括面積和設計)。運輸署表示，起動九龍東辦事處、運輸署及申述人(R13)在 2017 年 9 月於最繁忙日子期間進行聯合實地視察，察悉於高峰時段最多有 20 架排隊輪候的危險品車輛。重整後的危險品車輛等候處，劃為「政府、機構／社區(1)」地帶(約 1 730 平方米)有足夠空間容納排隊輪候的危險品車輛。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R13(續)	府、機構或社區(1)」地帶應擴大至 2 300 平方米，並相應減少項目 B3 的「其他指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」地帶的面積。	研究擬備的環境評估所作的定量風險評估認為，觀塘汽車渡輪碼頭及其等候處的預計個人風險符合《香港規劃標準與準則》所訂明的《香港政府風險指引》，而預計的群體風險亦屬可以接受。相關決策局／部門對定量風險評估沒有負面意見。 至於 R13 提出等候區內的第二類和第五類危險品車輛之間應保持 6 米的實際距離，經諮詢的相關決策局／部門(包括運輸署、消防處、機電工程署及海事處)表示對此沒有特定要求。 保安局局長及警務處處長，他們對可能出現的安全問題和保安威脅沒有特別意見。警務處處長表示，沒有記錄顯示 K14S 地區會出現任何恐怖活動。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 13 (續)	(c) 應修訂觀塘(南部)分區計劃大綱草圖及啟德分區計劃大綱核准圖的《說明書》，以反映危險品車輛渡輪碼頭運作的特殊安全規定或設計考慮因素，並清楚述明應留意此限制區域屬易受影響地區，特別是有關公眾責任和安全方面的考慮(建議對《說明書》加入的相關陳述載於 附件 B)。	(26) 諮詢相關決策局／部門後，建議修訂觀塘(南部)分區計劃大綱草圖的《說明書》(附件 VIII(b))的相關部分，以反映危險品車輛等候處的特殊運作性質。當局亦會在有機會時適當修訂啟德分區規劃大綱圖《說明書》的相關部分。

B. 提出意見

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R14 海濱事務委員會 啟德海濱發展專責 小組(下稱「專責 小組」)	就修訂項目 A 及 B1 提出意見 <u>主要理由／意見</u> (a) 擬議商業／辦公室發展項目應於地面層闢設更多店鋪及戶外座椅面向海旁及海濱長廊，提供富吸引力的零售服務及全面的餐飲服務。概念計劃所建議的零售商店及餐飲食肆數目不足以支持零售及餐飲業務的持續發展，而且零散分布於地面層的零售商店也不能有效增添海旁的活力。 擬於發展項目地面層闢設的公共交通交匯處極不理想，亦無助推廣一個有活力的海港。該公共交通交匯處可能會妨礙在海旁闢設全長 100 米的零售商店街(零售商店街是該項研究所提出的一項建議，但只屬指引性質)。政府應進一步研究如何增添海濱長廊的活力，以供公眾享	(27) 有關提供面向海濱的地面零售／餐飲空間的意見，請參閱回應(17)。為公共交通交匯處及地面零售用途的設計在詳細設計階段提供彈性，建議修訂「商業(2)」地帶《說明書》的相關部分，刪除公共交通交匯處的最低面積要求(7 050 平方米)(附件 VIII(a))。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 14 (續)	用。另外，政府在平衡交通需要與保持海旁沿岸活力的同時，應調整公共交通交匯處的規模及布局設計，以減少在環境和視覺上可能造成的影響。當局應進一步檢討擬議公共交通交匯處的設計，以確保擬設全長 100 米的零售商店街的可行性。如果無法把擬議的公共交通交匯處遷往遠離海旁的地方，應考慮採取適當的補救措施，以期盡量減少可能造成的影響。	
	(b) 為使有關的零售帶和毗連的海濱休憩用地可無縫銜接，並加強兩者的協同作用，應在契約中規定日後的發展商須設計和建造商業／辦公室發展項目外面的海濱長廊。	(28) 起動九龍東辦事處現正就觀塘行動區內的地面私人發展公眾休憩空間及公眾休憩用地(包括啟德規劃區內的海濱長廊)擬備對比圖則，作為日後的發展商和相關決策局／部門的設計指引，以確保有關的公眾休憩用地及私人發展公眾休憩空間會審慎顧及城市設計及園景／綠化、行人通道連接，以及有關發展與公共運輸交匯處及零售鋪面的銜接等因素，以全面綜合的形式進行設計。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 14 (續)		相關的決策局／部門代表會組成一個設計檢討小組，負責審核日後發展商按契約規定所提交的園景設計總圖，以確保有關的商業／辦公室用地及私人發展公眾休憩空間的園景設計與毗連的公眾休憩用地互相協調。
	(c) 應實施更完善的管制機制(例如在土地契約內加入強制性的規定)，而不是指引性質的指引，以便闢設最少長 100 米面向海旁的零售商店街。	(29) 起動九龍東辦事處會協調相關決策局／部門，在契約上施加相關規定。為公共交通交匯處及地面零售用途的設計在詳細設計階段提供彈性，建議修訂「商業(2)」地帶《說明書》的相關部分，刪除公共交通交匯處的最低面積要求(7 050 平方米)(附件 VIII(a))。
	(d) 在賣地及租地文件定稿前，當局應就概念計劃及管制措施的修訂，進一步諮詢專責小組。	(30) 起動九龍東辦事處會在擬議商業／辦公室發展項目的賣地文件定稿前先諮詢專責小組。
	(e) 觀塘客運渡輪碼頭的天台應開放予	(31) 觀塘客運渡輪碼頭(位於 K14S 區的範圍之外)在多年前興建，倘向公眾

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 14 (續)	公眾使用。	開放碼頭的天台，可能在承托力方面會造成問題。
R 15 (觀塘區議會)	<i>就修訂項目 A 及 B 1 至 B 3 提出意見</i>	
	(a) 有意見關注擬議發展項目會加重觀塘商貿區道路網絡的負荷，該區現時的交通已經十分擠塞。擬議商業／辦公室發展項目內應提供更多上落客貨設施。	(32) 有關對觀塘商貿區的地區道路網絡造成的交通影響所提出的關注，請參閱回應(1)。擬議闢設在商業／辦公室發展項目內的上落客貨車位數目是參照了《香港規劃標準與準則》的要求並徵詢運輸署的意見後制定。擬闢設的上落客貨車位足以應付需求。
	(b) 有意見關注開源道／偉業街交界處的擬議改善工程能否應付交通流量增長。項目倡議人應提交能支持相關發展項目的交通評估。	請參閱回應(8)。研究進行的交通及運輸影響評估確認，從交通角度而言，在進行擬議道路改善工程後，觀塘商貿區的擬議商業／辦公室發展項目在技術上可行。該份交通及運輸影響評估夾附於都會規劃小組委員會文件第 2/2021 號，可供公眾查閱。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 15 (續)	(c) 有意見關注施工時間會持續多久，以及受影響地區的臨時交通管理方案。	請參閱回應(7)。
	(d) 雖然當局會於偉業街／偉發道提供寵物共享休憩空間，但這類休憩空間在功能上無法完全取代指定的寵物公園。若寵物共享休憩空間採用共融設計，未必受到其他公園使用者歡迎。有意見關注重置的寵物公園的面積，並指出重置的寵物公園面積不應小於現有的寵物公園，亦關注寵物公園日後的暢達程度。	(33) 請參閱回應(5)。就暢達程度而言，公眾可攜同寵物乘搭的士前往寵物公園，亦可選擇駕駛私家車前往，因為擬議商業／辦公室發展項目有提供公眾泊車位。
	(e) 擬議的公眾休憩用地將會被擬議商業／辦公室發展項目包圍，很可能會用作進行附屬商業活動。這些商業活動產生的光害和噪音可能會對日後公園的使用者造成滋擾。	請參閱回應(4)。
	(f) 有意見關注擬議商業／辦公室發展項目落成後對觀塘商貿區可能造成	請參閱回應(3)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 15 (續)	的負面通風影響。	
	(g) 有意見關注樹木保育建議。	請參閱回應(12)。
R 16 (李煒林先生 (前觀塘區議員))	就修訂項目 A 和 B3 提出意見	
	(a) 有意見關注施工期間和擬議商業／辦公室發展項目落成後，會否對觀塘區和麗港城附近一帶的交通造成負面影響。相關決策局／部門應確保在施工期間交通暢順。	請參閱回應(7)。
	(b) 有意見質疑開源道／偉業街交界處的擬議改善工程能否有效應付預期的交通流量增長。除了開源道／偉業街交界處的擬議改善工程外，亦應在偉業街／偉發道路口進行其他改善工程。	請參閱回應(8)。
	(c) 有意見關注寵物公園經重置後的設計及管理事宜，若採用開放式設計，未必受到其他公園使用者歡迎。重置的寵物公園面積不應小於	請參閱回應(5)。

申述編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	申述摘要	政府部門的回應
R 15 (續)	現有的寵物公園。	

關於《觀塘(南部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/23》(下稱「草圖」)的意見和規劃署的回應摘要

意見編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	相關申述	意見的摘要	政府部門的回應
C 1 (Wong Hei Man Mandy)	沒有指明	(a) 區內道路網無法應付擬議商業／辦公室發展項目所帶來的交通影響。在未有進一步增闢更多交通及運輸基礎設施的情況下，觀塘區不應再進行發展。當局應善用舊啟德機場跑道的可用土地，並選擇在該跑道而非在觀塘進行新發展，藉此避免對交通、空氣質素和景觀造成進一步影響。	關於交通、環境及景觀方面，請分別參閱上文回應(1)、(9)及(10)。
C 2 (Chiu Kam Kuen)	沒有指明	(a) 擬議公共休憩用地的位置與附近的觀塘繞道、公共交通交匯處及碼頭不相協調。該等設施是噪音、空氣污染的源頭，亦會產生安全問題。因此，在發展公共休憩用地前，應把該等造成環境影響的設施遷移至其他地方，並	(34) 有關就觀塘行動區發展的潛在環境影響所作的評估，請參閱上文回應(9)。簡而言之，研究進行的環境評估顯示，預計不會出現與擬議發展有關的負面環境影響。至於公共交通交匯處所造成的滋擾，由於廢氣會於源頭即時被抽走，而密封隔音罩亦

意見編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	相關申述	意見的摘要	政府部門的回應
		採取緩解措施。	有助阻隔噪音，因此預計不會對易受影響的地方造成不可接受的噪音影響。環保署對該份環境評估沒有負面意見。 建議採用緩衝種植地帶等美化環境措施分隔海濱長廊和公共交通交匯處。
C 3 (亦為 R 11) (Mary Mulvihill)	R 13	(a) 意見關注一旦危險品車輛發生洩漏或碰撞，區內的工人可能因此曝露於危險化學品之中，這情況會對工人的健康造成影響。	(35) 定量風險評估已顯示，擬議發展不會對觀塘汽車渡輪碼頭附近的整體人口造成不可接受的風險。相關政府部門對此沒有負面意見。觀塘汽車渡輪服務在運載或處理危險品車輛方面的運作，受《渡輪服務條例》和《危險品條例》的規管。

意見編號 (TPB/R/S/K14S/23-)	相關申述	意見的摘要	政府部門的回應
	R10, R14	(b) 支持 R10 及 R14 建議闢設全長 100 米並面向海濱長廊的地面餐飲店鋪。	請參閱上文回應(16)。
C4 及 C5 (港九電船拖輪商會有限公司及 Tam Tsz Lok)	沒有指明	(a) 反對開放觀塘避風塘的防波堤供公眾使用。他們憂慮如需在防波堤設置新照明系統，可能會造成光污染，或會影響船長視線，增加碰撞風險。	(36) 觀塘避風塘的防波堤位於觀塘(南部)分區計劃大綱圖的涵蓋範圍以外。土木工程拓展署回應指，現時沒有計劃開放觀塘避風塘的防波堤供公眾使用。為了讓船隻能在香港水域內安全航行，就海上交通而提供任何燈光或發亮標誌，須受到《船舶及港口管制條例》第 9 條所管制。

由申述人R13擬議修訂的觀塘(南部)分區計劃大綱草圖編號S/K14S/23《說明書》的相關部分
(摘自R13的提交申述, 僅提供英文版)

8.4 “Government, Institution or Community” (“G/IC”) - Total Area 43.32 ha

- 8.4.1 This zone is intended primarily for the provision of GIC facilities serving the needs of the local residents and/or a wider district, region or the territory. It is also intended to provide land for uses directly related to or in support of the work of the Government, organizations providing social services to meet community needs, and other institutional establishments.
- 8.4.2 Major existing GIC facilities include United Christian Hospital at Sau Nga Road, Ngau Tau Kok Jockey Club Clinic at Ting On Street, Lam Tin Polyclinic at Kai Tin Road, Ngau Tau Kok Government Offices at On Wah Street, Hong Kong Public Records Building at Tsui Ping Road, various social welfare facilities at Kung Lok Road, Kwun Tong Road, Fuk Tong Road and Fuk Ning Road, two vocational training centres at Wan Hon Street and Tsui Ping Road, two Municipal Services Buildings at Ngau Tau Kok Road and Shui Wo Street, two divisional police stations at Hong Ning Road and Lei Yue Mun Road, two sub-divisional fire stations at Hoi Yuen Road and Kai Tin Road, a Disciplined Services Quarters at Wo Hong Path, a market complex at Yee On Street, a sports centre at Hiu Kwong Street, a swimming pool complex at Tsui Ping Road, service reservoirs, pumping stations, electricity substations, telephone exchanges, community centres, churches, a higher educational facility and a number of primary and secondary schools.
- 8.4.3 Developments and redevelopments in the “G/IC(1)” sites in KTBA to the south of Kwun Tong Road are subject to maximum building heights of 15mPD or 40mPD as stipulated on the Plan. *The “G/IC(1)” site abutting Kei Yip Street and Kei Yip Lane is the queuing area of the Kwun Tong (Dangerous Goods) Vehicle Ferry Pier (“KT(DG)VFP”), which is the only licensed public DG vehicle ferry pier along the southern waterfront area in Kowloon to convey the daily needed dangerous goods to the Hong Kong Island. The KT(DG)VFP including its queuing area is a restricted zone. Before other alternative means of transportation mode is available to replace the function of KT(DG)VFP, no part of this Pier, including its queuing area, shall be affected at all times. All shared-use activities or design proposals must well consult and obtain agreement in advance with the pier operator ensuring that such type of activities will not result in any consequential effect on the pier operation in particular the public risk liability and the continuation of the operational insurance matters.*
- 8.4.4 To provide design/architectural flexibility, minor relaxation of the building height restriction may be considered by the Board on application under section 16 of the Ordinance pursuant to the criteria given in paragraphs 7.4 and 7.5 above. Each application will be considered on its own merits.

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會

二零二一年二月二十六日上午九時舉行的

第 666 次會議記錄

出席者

規劃署署長
鍾文傑先生

主席

馮英偉先生

副主席

楊偉誠博士

潘永祥博士

何安誠先生

黎庭康先生

黃幸怡女士

余烽立先生

蔡德昇先生

劉竟成先生

羅淑君女士

伍灼宜教授

黃煥忠教授

陳振光博士

謝祥興先生

運輸署助理署長／市區
何廣鏗先生

民政事務總署總工程師(工程)
謝俊達先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)
張展華博士

地政總署助理署長(區域 1)
張家樂先生

規劃署副署長／地區
龍小玉女士

秘書

因事缺席

廖迪生教授

列席者

規劃署助理署長／委員會
任雅薇女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
何尉紅女士

城市規劃師／城市規劃委員會
簡昌恆先生

[羅淑君女士於此時返回席上。]

九龍區

議程項目11

[公開會議]

擬修訂《觀塘南分區計劃大綱核准圖編號 S/K14S/22》
(都會規劃小組委員會文件第 2/21 號)

45. 秘書報告，擬議修訂項目獲由發展局起動九龍東辦事處委托進行的「觀塘行動區規劃及工程可行性研究」支持，而艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是該研究的其中一個顧問。由於何安誠先生目前與艾奕康公司有業務往來，他已就此議項申報利益。由於何安誠先生沒有參與修訂項目，委員同意他可以參與這項目的討論。

簡介和提問部分

46. 以下政府的代表及顧問此時獲邀到席上：

規劃署

鄭韻瑩女士 — 九龍規劃專員

關嘉佩女士 — 高級城市規劃師／九龍

發展局起動九龍東辦事處

卓玉明女士 — 高級地方營造經理(規劃)

陳家智先生 — 地方營造經理(規劃)

顧問

楊仲其先生 — 阿特金斯顧問有限公司高級副董事

連嘉維先生 — 艾奕康公司城市規劃師

黃岱暉先生 — 艾奕康公司交通運輸顧問

47. 關嘉佩女士借助投影片簡介文件詳載的擬議修訂，並陳述下列事宜：

背景

- (a) 《二零一三年施政報告》公布，當局將發展兩個位於觀塘和九龍灣商貿區的行動區，並在《二零一六年施政報告》及《二零一七年施政報告》中表示，該兩個位於九龍東的行動區可提供約 560 000 平方米的商業或辦公室樓面。根據由發展局起動九龍東辦事處委托進行的「觀塘行動區規劃及工程可行性研究」所建議，九龍灣商貿區的海濱用地可作發展商業或辦公室、政府用途及公眾休憩用地。為落實該研究建議的發展大綱圖，有需要修訂《觀塘(南部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14S/22》，並訂明適當的發展限制；

對分區計劃大綱圖作出的擬議修訂

- (b) 修訂項目 A：把一幅約 1.37 公頃的土地由「休憩用地」地帶、「政府、機構或社區(1)」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「商業(2)」地帶，以作擬議的商業／辦公室用途及政府、機構及社區用途，合共提供總樓面面積約 86 650 平方米(不包括總樓面面積約 2 700 平方米的社會福利設施)，並把發展項目東面部分和西面部分的最高建築物高度分別訂為主水平基準上 100 米及 15 米。現時的公共交通交匯處會獲得重置，並闢設公眾停車場。在擬議的商業／辦公室發展項目內，則會闢設面積不少於 6 500 平方米的私人發展公眾休憩空間；
- (c) 修訂項目 B1、B2 及 B3：把數幅面積約 6 965 平方米的土地由「政府、機構或社區(1)」地帶及顯示為「道路」的地方，改劃為「休憩用地」地帶(項目 B1)、「休憩用地(1)」地帶並把「公用事業設施裝置」列為第一欄用途(項目 B2)，以及「其他

指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」地帶(項目 B3)，以反映地面以下主要為公用事業設施裝置而其上方則為公眾休憩用地的融合設計；

- (d) 項目 C：把三幅面積約 1 933 平方米的土地由「政府、機構或社區(1)」地帶改劃為顯示為「道路」的地方，以進行擬議道路改善工程及反映道路現況；

土地用途協調性

- (e) 擬議商業或辦公室發展項目的發展密度已顧及海濱的環境和區內的道路容量。擬議「商業(2)」用地的主要部分，擬議最高建築物高度為主水平基準上 100 米，符合觀塘商貿區內其他海濱用地現行的建築物高度限制，可營造建築物高度由內陸向海旁遞降的梯級式建築物高度輪廓；擬議商業／辦公室發展項目西面部分主水平基準上 15 米的擬議建築物高度限制，與附近其他劃為「政府、機構或社區(1)」地帶的用地的建築物高度相約，有助空氣沿開源道流入觀塘商貿區的內街；

技術評估

- (f) 已就交通、環境、供水、排水、景觀、視覺、通風及其他方面進行技術評估。確定只要採取適當的緩解措施，觀塘行動區內的擬議發展項目不會出現無法克服的技術問題；

政府、機構或社區設施和休憩用地的供應

- (g) 根據《香港規劃標準與準則》，除地區休憩用地、幼兒中心、社區照顧服務設施(包括長者日間護理中心)、安老院舍供應不足和欠缺一個運動場或體育場館，觀塘(南)規劃區範圍(K14S)內現有和已規劃的政府、機構或社區設施和休憩用地的供應大致足夠；

- (h) 修訂分區計劃大綱圖後，觀塘(南)規劃區範圍(K14S)內的休憩用地面積會有 7 082 平方米的淨增長，而地底蓄洪池設施的上方則會額外提供面積 3 325 平方米的公眾休憩用地。至於政府、機構或社區設施的供應，社會福利署認為若在擬議商業／辦公室發展項目內闢設幼兒中心，該設施的目標使用者未必容易前往，而在商貿區內闢設安老院舍亦有欠恰當。社會福利署反而就可在該區提供的社會福利設施作出建議。觀塘區仍欠缺一個用地面積至少須為 3 公頃的運動場／體育場館。在該區物色到合適用地後，會考慮闢設該設施；

諮詢

- (i) 當局已諮詢有關決策局和部門，他們對分區計劃大綱圖的擬議修訂不表反對或沒有負面意見；以及
- (j) 當局於二零一九年四月二日及九月二十四日，就建議發展大綱圖諮詢觀塘區議會屬下的觀塘區發展及重建專責小組(下稱「觀塘區議會」)；並於二零一九年五月十五日諮詢啟德海濱發展專責小組(下稱「專責小組」)。觀塘區議會的成員主要關注泊車位的供應、開源道／偉業街的交匯處的擬議改動、擬議商業／辦公室發展項目可能會對周邊地區造成的視覺和通風影響，以及區內其他交通問題。專責小組的成員亦關注擬議發展可能會造成的視覺影響、行人連接事宜、如何能更好地整合休憩用地、如何增添海濱的活力、能否搬遷危險品車輛等候處，以及擬議商業／辦公室發展項目內政府、機構或社區設施的供應。發展局起動九龍東辦事處擬備的建議發展大綱圖及對分區大綱圖作出的擬議修訂已適當地顧及觀塘區議會及專責小組成員的意見。

[楊偉誠博士於答問環節期間到席。]

48. 規劃署的代表簡介完畢後，主席邀請委員提問。

觀塘行動區的定位

49. 部分委員提出以下問題：

- (a) 觀塘行動區的背景為何，以及目標是在該區提供多少商業／辦公室樓面面積；以及
- (b) 現有的休憩用地是擠迫的市區中的「市肺」。會否為了提供新的商業／辦公室樓面面積而犧牲有關用地。

50. 九龍規劃專員鄭韻瑩女士和發展局起動九龍東辦事處高級地方營造經理(規劃)卓玉明女士作出回應，要點如下：

- (a) 《二零一三年施政報告》公布，當局將發展兩個位於觀塘和九龍灣商貿區的行動區。《二零一六年施政報告》及《二零一七件施政報告》則進一步表示，九龍灣及觀塘兩個行動區可提供約 560 000 平方米的商業或辦公室樓面。為跟進有關事宜，九龍東辦事處進行的研究提出在觀塘行動區進行綜合發展的建議，發展項目包括商業／辦公室、政府及公眾休憩用地，以期把九龍東改造成另一個核心商業區，以支持香港的長遠經濟發展；以及
- (b) 透過採納「飛躍啟德」計劃的得獎方案的設計特色，觀塘行動區其中一個規劃概念為推廣綠化元素，包括建造「創意花園」，並把休憩用地和海濱長廊融合起來，以提供一個多層和多元化的休憩用地網絡，供公眾享用。

休憩用地及海濱長廊

51. 部分委員提出以下問題：

- (a) 改劃範圍內會提供多少休憩用地；

- (b) 社會大眾對寵物友善的公眾休憩用地有殷切需求。考慮到這一點，把現有的寵物公園重置在改劃範圍後，其面積會否有所縮小；
- (c) 擬議的休憩用地會分散在觀塘行動區的擬議發展項目內。這些休憩用地的闢設工程會由不同機構負責落實，當中包括政府部門及私人發展商。屆時會否有任何機制確保他們在改劃範圍內闢設擬議公眾休憩用地時，會採用全面的綜合設計概念，以反映觀塘行動區的規劃意向；
- (d) 有關的海濱長廊會如何連接至九龍灣行動區及茶果嶺；
- (e) 考慮到現有的觀塘海濱花園有很高的使用率，觀塘行動區內的擬議海濱長廊能否滿足該區居民的需要；以及有否可能在觀塘繞道下闢設行人板道；
- (f) 現時有否計劃改善觀塘海濱花園的現有設施；以及
- (g) 專責小組成員的主要意見為何，特別是他們對海濱長廊與觀塘汽車渡輪碼頭的危險品車輛等候處的相容問題有何意見。

52. 九龍規劃專員鄭韻瑩女士及發展局起動九龍東辦事處高級地方營造經理(規劃)卓玉明女士作出回應，要點如下：

- (a) 在擬議商業／辦公室發展(項目 A)範圍內面向水體而可觀賞海景的位置，其地面層及／或平台層會提供面積不少於 6 500 平方米和綠化率不低於 30% 的私人發展公眾休憩空間。擬議的私人發展公眾休憩空間會設於方便易達的地方，並會每天 24 小時對外開放。在改劃範圍內沿海濱長廊增設休憩用地(項目 B1)，以及重新調整休憩用地的位置(項目 B1 及 B2)後，觀塘(南)規劃區範圍(K14S)內的休憩用地面積會有約 7 082 平方米的淨增長，而該等用地的整體設計和功能亦會有所改善。此外，地下

蓄洪設施上方約 3 325 平方米的用地亦會設有公眾休憩用地(項目 B3)；

- (b) 現有的寵物公園會重置在地下蓄洪設施上方的公眾休憩用地內(項目 B3)。在觀塘行動區發展的建造階段，附近會提供寵物友善的休憩用地，以滿足公眾對寵物公園的需求。該休憩用地的闢設工程屬活化翠屏河工程計劃的一部分；
- (c) 建議把改劃範圍內所有公眾休憩用地(包括由政府部門或私人發展商落實闢設的公眾休憩用地)的設計和落實規定，在相關用地的批地文件／契約中訂明。當局會向相關的政府部門及私人發展商提供一份對比圖則，以確保他們會以全面和綜合的方式設計公眾休憩用地，同時審慎顧及規劃意向、城市設計及園景、行人連接設施、與公共運輸交匯處及零售商店的接鄰問題等因素。當局亦會提供觀塘行動區公眾休憩用地的整體設計方案(包括對接鄰問題的關注)，以供負責闢設有關用地的機構參考。至於私人發展商在擬議商業發展項目內闢設的公眾休憩用地，有關的設計會由園景評審委員會負責監察，該委員會的成員包括相關政府決策局／部門的代表；
- (d) 建議闢設一條綿延海濱長廊連接九龍灣行動區、觀塘及茶果嶺。現時海濱道及順業街交界處附近有行人過路設施，以連接海濱長廊至九龍灣行動區。將來該區進行重建時，如有機會，現時的海濱長廊會進一步延伸至九龍貨倉附近的海濱範圍。此外，活化翠屏河工程計劃亦會興建橫跨翠屏河河口的行人天橋，以連接觀塘行動區及茶果嶺的已規劃海濱長廊；
- (e) 現有的觀塘海濱花園約 10 米闊，設有多元化的活動空間供不同人士享用。觀塘行動區內將闢設 20 米闊的海濱長廊，面積足以容納各項設施。現時並無在觀塘繞道下闢設行人板道的建議方案；

- (f) 備悉委員關注觀塘海濱花園現有設施的維修保養問題。雖然現時並無計劃進行大規模的翻新工程，但起動九龍東辦事處會密切監察現有設施的狀況，而相關政府部門亦會在適當時候進行必要的維修保養工程；以及
- (g) 專責小組成員的意見主要關於擬議發展可能造成的視覺影響、行人連接事宜、可否提供更多零售及政府、機構及社區設施，以及可否搬遷危險品車輛等候處的問題。該等問題已在建議發展大綱圖中得到適當處理。由於現時在運作上仍有需要以渡輪運送危險品過海，危險品車輛等候處會以最合適的面積作原址保留。在危險品車輛登船期間，觀塘汽車渡輪碼頭通道對面的行人徑會暫時關閉，以保障行人安全。有關安排與現時的運作情況相似。

行人連接事宜

53. 部分委員提出以下問題：

- (a) 因應觀塘區內道路交通繁忙，觀塘行動區內的擬議發展項目會如何連接至觀塘港鐵站的地面層及平台層，以避免出現人車爭路的情況；
- (b) 現時有否計劃沿開源道闢設有蓋高架行人道，以改善觀塘港鐵站與觀塘行動區之間的行人連接；以及
- (c) 九龍灣行動區與觀塘行動區之間的擬議自動行人道的詳情為何；以及橫跨觀塘避風塘的擬議自動行人道會否沿勵業街延伸，以連接牛頭角港鐵站。

54. 九龍規劃專員鄭韻瑩女士作出回應，要點如下：

- (a) 為了改善觀塘港鐵站與改劃範圍之間的行人連接，以及盡量減少出現人車爭路的情況，建議興建多層的行人連接設施。開源道與偉業街的交界處會闢設新的地面行人過路處，以及建議興建一座橫跨偉業街的行人天橋，以方便來自觀塘港鐵站的行人前往

改劃範圍。現時一座位於宏利金融中心、橫跨偉業街的行人天橋會進行修建，以接駁擬議商業／辦公室發展項目的平台層。有關的平台層亦會興建垂直行人設施，以方便行人前往海濱長廊；

- (b) 考慮到觀塘區人流量較高，當局推行了短期的改善計劃擴闊開源道的行人路和行人過路處。當局藉觀塘市中心進行綜合重建工程，計劃興建新的高架行人道，經一幅「政府、機構或社區」用地連接敬業街的商業用地至觀塘港鐵站。此外，翠屏河沿岸亦闢設了已優化的行人徑。因此，將來往返觀塘港鐵站與觀塘行動區的人流可從開源道分流至其他路徑；以及
- (c) 沿偉業街闢設自動行人道，以連接九龍灣行動區及觀塘行動區，以及闢設橫跨觀塘避風塘的自動行人道的建議，屬九龍東「多元組合」模式的環保連接系統的一部分。土木工程拓展署會在詳細設計階段考慮可否以高架行人道接駁觀塘行動區。由於空間有限，勵業街沿路不適合闢設自動行人道以連接牛頭角港鐵站。

交通事宜

55. 一些委員提出以下問題：

- (a) 有見及該區現時交通繁忙，而且預料觀塘行動區的擬議發展會造成額外的交通負荷，可能造成的交通影響如何得以緩解；
- (b) 客運和汽車渡輪服務的詳情為何，以及現有渡輪碼頭可否加添商業元素以賺取收入，從而支援現有渡輪服務；以及
- (c) 是否有計劃提供如水上的士服務等的旅遊設施，來往觀塘至啟德或其他目的地，以及利用渡輪碼頭鄰近觀塘避風塘和啟德旅遊樞紐的優勢，為旅遊業帶來協同效應。

56. 九龍規劃專員鄭韻瑩女士、發展局起動九龍東辦事處高級地方營造經理(規劃)卓玉明女士、艾奕康公司交通運輸顧問黃岱暉先生和城市規劃師連嘉維先生作出回應，要點如下：

- (a) 當局曾進行交通及運輸影響評估，以調查觀塘行動區的擬議發展對周邊道路網絡所造成的交通影響。有關評估建議把開源道和偉業街之間的迴旋處改為設有交通燈號的路口，並闢設一條與偉業街並行的新公用道路，以增加交通容量。此外，亦會改善偉業街和偉發道之間的路口，並會擴闊觀塘道和鴻圖道之間的一段勵業街北行綫。隨着擬議路口改善工程落實後，預料不會有不可緩解的交通影響。運輸署署長對交通及運輸影響評估沒有意見，原因是有關評估從交通角度確認了觀塘行動區的擬議發展在技術上是可行的。另外，土木工程拓展署正進行勘查研究、設計及建造研究，以期為詳細設計擬議道路改善工程提供最新的交通數字；
- (b) 現時有三個渡輪碼頭，即觀塘汽車渡輪碼頭、觀塘公眾碼頭和觀塘客運渡輪碼頭，上述碼頭均在觀塘行動區的範圍內，但在觀塘(南)規劃區範圍(K14S)的範圍外。目前有來往觀塘和北角(經啟德)及來往觀塘和西灣河的固定客運渡輪服務，亦有來往觀塘和北角的固定汽車渡輪服務。根據運輸署的資料，觀塘客運渡輪碼頭受荷載量所限，因此沒有建議在該碼頭加添商業元素。當局會把委員提出讓更多動態用途融入碼頭的意見轉交運輸署，以供該署考慮；以及
- (c) 觀塘行動區的擬議發展位於海旁的優越位置，將為重建觀塘商貿區提供充裕的休憩用地和發揮協同作用，並為海旁地區帶來活力。相信相關政府決策局／部門在規劃旅遊設施時，會考慮委員的意見。

57. 委員普遍關注到觀塘區的交通情況和開展水上的士服務一事。運輸署助理署長(市區)何廣鏗先生應主席的要求向委員補充資料，指出警方在過去數月已就觀塘區內的違例泊車和違例上落客貨活動採取執法行動，最近區內交通情況已有改善。

此外，運輸署亦已在觀塘落實一些改善措施，並會密切監察區內的交通情況。至於已規劃作旅遊用途的水上的士服務，來往啟德、紅磡、尖沙咀和中環之間的服務的準備工作正在進行中。運輸署會因應疫情的最新情況，密切監察有關準備工作的進度。

提供政府、機構及社區設施

58. 一些委員提出以下問題：

- (a) 由於擬議改劃地區並不接近觀塘的主要住宅區，在擬議商業／辦公室發展項目內設立長者日間護理中心，可否視為適合的社會福利設施；
- (b) 由於在觀塘(南)規劃範圍(K14S)內缺乏幼兒中心，亦欠缺非標準的政府、機構及社區設施(如供非政府機構使用的共享工作間)，可否在擬議商業／辦公室發展項目內預留空間作此等用途，以應付日益增加的需求；以及
- (c) 在擬議商業／辦公室發展項目內提供的政府、機構及社區設施會否獲豁免計入總樓面面積。

59. 九龍規劃專員鄭韻瑩女士作出回應，要點如下：

- (a) 社署建議在擬議商業／辦公室發展項目提供數項社會福利設施，包括一所有 60 個名額的長者日間護理中心、設有兩個到校學前康復服務計劃辦事處、一個學校社會工作服務辦公室，以及一所有 80 個名額的綜合職業康復服務中心。由於有關機構會提供穿梭巴士服務接載長者往返住所和長者日間護理中心，在擬議商業／辦公室發展項目內設立長者日間護理中心是適當的安排；
- (b) 雖然社署指出幼兒中心的目標使用者不易到達觀塘行動區，但會向相關政府部門轉達委員對幼兒中心不足的關注和有關在擬議商業／辦公室發展項目內加入更多社會福利設施(如供非政府機構使用的共享

工作間和辦公室)的建議，以供考慮。當局在訂定租約的階段時，在運用預留空間作適合的政府、機構及社區設施方面保持彈性；以及

- (c) 為方便提供政府、機構及社區設施，將在《註釋》的「商業(2)」地帶項下加入按政府要求豁免計算此等設施的總樓面面積的條款。

其他

60. 一些委員提出以下問題：

- (a) 擬議公眾停車場是否須計入總樓面面積；以及
- (b) 可持續建築設計指引的規定會否適用於擬議商業／辦公室發展項目。

61. 九龍規劃專員鄭韻瑩女士作出回應，要點如下：

- (a) 公眾停車場將設於擬議商業／辦公室發展項目的地庫(如為作評估用途擬備的概念計劃所示)。有關提供公眾停車場的規定會在《註釋》的「商業(2)」地帶項下註明。按照既定做法，該停車場不會計入總樓面面積。在賣地文件中會訂明香港規劃標準與準則有關泊車位的規定；以及
- (b) 發展商須符合可持續建築設計指引和綠建環評的相關規定。上述規定將在擬議商業／辦公室發展項目的租約內訂明。

62. 主席總結說，委員普遍支持擬議修訂，在觀塘商貿區的海旁用地推展商業／辦公室、政府用途和休憩用地的發展。當局會適當地把委員的關注事項，包括有關擬議休憩用地的全面的綜合設計概念、行人通往港鐵站的連接安排、海濱長廊的連接性、在擬議商業／辦公室發展項目提供適合的社會福利設施，以及觀塘行動區的擬議發展所造成的交通影響向相關決策局／部門轉達，以供考慮。

[何安誠先生和楊偉誠博士在答問部分進行期間離席。]

63. 經商議後，小組委員會決定：

- (a) 同意《觀塘南分區計劃大綱核准圖編號 S/K14S/22》的建議修訂，以及文件附件 II 的《觀塘南分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/22A》(展示時重新編號為 S/K14S/23)及文件附件 III 的該圖《註釋》適宜根據《城市規劃條例》第 5 條展示；以及
- (b) 採納文件附件 IV 所載《觀塘南分區計劃大綱草圖編號 S/K14S/22A》經修訂的《說明書》，以說明城規會就該圖上各土地用途地帶所訂的規劃意向和目標，而經修訂的《說明書》會連同該分區計劃大綱圖一併公布。

64. 委員備悉，按照一般做法，在根據《城市規劃條例》公布分區計劃大綱草圖前，城規會秘書處會詳細檢視草圖，包括《註釋》和《說明書》，如有需要，會作微調，若有重大修訂，會提交城規會考慮。

[主席多謝政府代表和顧問出席會議，解答委員的提問。他們此時離席。]

議程項目 12

第 16 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

A/K14/799 擬在劃為「其他指定用途」
註明「商貿」地帶及顯示為「道路」的地方的
九龍觀塘鴻圖道 1 號地下 2 室經營商店及服務行業
(都會規劃小組委員會文件 A/K14/799 號)

簡介和提問部分

第六屆觀塘區議會
第十次全會會議記錄

日期：2021年5月4日(星期二)

時間：上午9時37分至下午2時20分

地點：九龍觀塘觀塘道392號創紀之城6期20樓05-07室
觀塘民政事務處會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
蔡澤鴻先生(主席)	上午九時三十七分	下午二時二十分
莫建成先生(副主席)	上午九時三十七分	下午二時二十分
畢東尼先生	上午九時三十八分	下午二時二十分
陳嘉言先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
陳汶堅先生	上午九時四十二分	下午二時二十分
陳易舜先生	上午十時三十九分	下午二時二十分
陳耀雄先生	上午九時三十八分	下午一時十四分
鄭景陽先生	上午九時五十五分	下午二時二十分
張敏峯先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
張培剛先生	上午十時正	下午二時二十分
符碧珍女士	上午九時三十七分	下午二時十六分
馮家龍先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
許有為先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
洪駿軒先生 [△]	上午九時三十八分	下午二時二十分
葉梓傑先生	上午九時四十二分	下午二時二十分
簡銘東先生,MH	上午九時三十七分	下午二時二十分
龔振祺先生	上午十時二十七分	下午二時二十分
黎寶桂女士	上午九時四十六分	下午二時二十分
林瑋先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
李軍澤先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
梁騰丰先生	上午九時五十六分	下午二時二十分
梁翊婷女士	上午九時三十七分	下午二時二十分
李煒林先生	上午九時四十八分	下午二時二十分
李詠珊女士	上午九時三十九分	下午二時二十分
呂東孩先生,MH	上午九時三十七分	下午二時二十分

[△] 會後補註：2021年2月2日，高等法院原訟法庭裁定觀塘區議會翠屏選區民選議員洪駿軒並非妥為選出。他曾向終審法院提出上訴，及後提出撤回上訴許可申請的申請，而終審法院於2021年5月4日批准撤回該申請。根據《區議會條例》第26(d)條，其議員席位由2021年5月4日起懸空。

離席時間

出席者

顏汶羽先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
柯創盛先生,MH	上午九時四十四分	下午二時二十分
龐智笙先生	上午九時三十八分	下午二時二十分
潘任惠珍女士,BBS,MH	上午九時三十七分	下午二時二十分
蘇冠聰先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
譚肇卓先生	上午九時四十分	下午二時二十分
鄧威文先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
謝淑珍女士	上午九時三十七分	下午二時二十分
尹家謙先生	上午九時四十二分	下午二時二十分
王偉麟先生	上午九時四十八分	下午二時二十分
黃子健先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
王嘉盈女士	上午九時三十七分	下午二時二十分
黃啟明先生	上午九時三十七分	下午二時二十分
周立根先生(秘書)	觀塘民政事務處 高級行政主任(區議會)	

列席者

職銜

謝凌駿先生,JP	觀塘民政事務專員
蔡姿嫻女士	觀塘民政事務助理專員(1)
沈思穎女士	觀塘民政事務助理專員(2)
蒲理正總警司	警務處觀塘區指揮官
黃廣興總警司	警務處秀茂坪區指揮官
王素芬女士	警務處觀塘區警民關係主任
朱婉湑女士	警務處署理秀茂坪區警民關係主任
林世榮先生	土木工程拓展署總工程師/東 2
何豐怡女士	運輸署總運輸主任/九龍 2
嚴家豪先生	房屋署物業管理總經理(東九龍)
鮑仲安先生	食物環境衛生署觀塘區環境衛生總監
顧國麗女士	社會福利署觀塘區福利專員
鄧穎思女士	康樂及文化事務署觀塘區康樂事務經理
張惠英女士	康樂及文化事務署總康樂事務經理(九龍)
葉慧明女士	觀塘民政事務處高級聯絡主任(1)
梁燕屏女士	觀塘民政事務處高級聯絡主任(2)
陳開明先生	觀塘民政事務處高級聯絡主任(3)
周德心女士	觀塘民政事務處高級行政主任(地區管理)

高楚翹先生

觀塘民政事務處一級行政主任(區議會)

應邀出席者

鄧俊旭先生

職銜

建築署總工程策劃經理 303

議項 II

馮志慧女士

規劃署署理九龍規劃專員

議項 III

景國祥先生

起動九龍東副專員

關嘉佩女士

規劃署高級城市規劃師/九龍 5

卓玉明女士

起動九龍東辦事處高級地方營造經理(規劃)

陳家智先生

起動九龍東辦事處地方營造經理(規劃)1

鄧紹傑先生

起動九龍東辦事處工程策劃經理 3

莫仲宏先生

土木工程拓展署合約基建副組長/2(東)

王建生先生

土木工程拓展署工程事務統籌/1(東)

連嘉維先生

AECOM 城市規劃師

黃岱暉先生

AECOM 交通運輸顧問

黃龍殊先生

阿特金斯顧問有限公司技術董事

楊仲其先生

阿特金斯顧問有限公司高級副董事

范靜然女士

廉政公署首席廉政教育主任／

議項 IV

東九龍及西貢

廖燕敏女士

廉政公署總廉政教育主任

陳嘉珩女士

廉政公署高級廉政教育主任

缺席者

梁凱晴女士

主席歡迎各位議員和政府部門代表出席第六屆觀塘區議會第十次全會會議，並歡迎接任食物環境衛生署觀塘區環境衛生總監的鮑仲安先生及觀塘民政事務處高級行政主任(區議會)的周立根先生首次出席會議。

12. 議員提出跟進意見或查詢如下：

12.1 主席希望署方在會後或下一次文化、康樂及體育事務委員會會議回覆其查詢，並強調現時仍在疫情期間，加上變種病毒的出現，市民在無法到海外旅遊，而夏天將至，相信海濱音樂噴泉的使用人數會愈來愈多，署方應研究如何完善其管理措施。

12.2 李詠珊議員綜合各個未有回覆的提問：(i)海濱音樂噴泉嬉水區的設計人數上限；(ii)嬉水區內的使用者是否受限聚令規範；(iii)噴泉水缸的容量；(iv)水循環流程需時；(v)以《遊樂場地規例》中哪條規例管理；(vi)噴泉的感應器位置。

13. 康樂及文化事務署總康樂事務經理(九龍)回應如下：

13.1 場地管理規例：康文署轄下的遊樂場地設施均受香港法例第132章《公共衛生及市政條例》及其附屬法例包括《遊樂場地規例》所規管。在一般情況下，康文署轄下的設施是供公眾人士進行康樂休閒活動，任何人不得妨礙、騷擾或煩擾任何其他在恰當使用設施的人，如市民違反條例，會按情況採取相應行動。

13.2 嬉水區人數上限：署方會再作研究。

14. 主席表示這項議程會交由文化、康樂及體育事務委員會跟進。另外，有關本會議未有回覆的問題，他要求秘書處收集各議員的意見及提問，再分類轉交給有關部門，希望在下一次全會會議前得到回覆，以便繼續跟進。

15. 大會備悉有關議項。

(會後備註：秘書處已於6月4日致函康文署及民政事務總署，轉達於會後所收集議員就海濱音樂噴泉的意見及查詢。)

議項 III—觀塘行動區發展規劃

(觀塘區議會文件第 12/2021 號)

16. 主席歡迎規劃署署理九龍規劃專員馮志慧女士、起動九龍東副專員景國祥先生、規劃署高級城市規劃師/九龍 5 關嘉佩女士、起動九龍東

辦事處高級地方營造經理(規劃)卓玉明女士、起動九龍東辦事處地方營造經理(規劃)1 陳家智先生、起動九龍東辦事處工程策劃經理(3)鄧紹傑先生、土木工程拓展署合約基建副組長/2(東)莫仲宏先生、土木工程拓展署工程事務統籌/1(東)王建生先生、AECOM 城市規劃師連嘉維先生、AECOM 交通運輸顧問黃岱暉先生、阿特金斯顧問有限公司技術董事黃龍殊先生及阿特金斯顧問有限公司高級副董事楊仲其先生出席會議。

17. 陳嘉言議員及部門代表分別介紹動議和諮詢文件。

18. 議員的查詢如下：

18.1 陳汶堅議員表示支持興建蓄水池、休憩公園及寵物公園等公共設施，惟因現時觀塘的交通情況，他反對於觀塘行動區內增加興建大型商業設施，亦不認同部門指有關項目不會為交通帶來負面影響。

18.2 李軍澤議員對該處的寵物公園將由現時面積約 4 900 平方米減至規劃中的 3 300 平方米表示關注。雖然部門表示將會重置寵物友善空間，惟面積明顯減少，他希望了解擬建寵物友善空間的實際大小，認為寵物也有權利享用公共空間，減少面積並不公平。另外，他希望部門可提供實質數據以證明有關項目對交通方面沒有負面影響。

18.3 陳嘉言議員認為整個項目主要包括發展商業及改善交通，當中的交通改善措施可與改劃商業用地分開進行，主要視乎有關規劃完成後是否對觀塘區有利。另外，他提及早前市區重建局在觀塘市中心進行工程時，在每個路口的工程完成前後均有提供交通流量數據作對比，但這項規劃則未有向區議會提供相關數據。在該區興建商業樓宇後，車流預計會大幅增加，但部門沒有資料顯示改道措施落實後，是否能應付增加的車流。在施工期間的安排方面，他表示會議文件第 9/2021 號未有詳細交待計劃施工階段的臨時交通安排，故此議員未能評估有關安排的做法和影響，並表示若為了興建商業大廈而令未來十年觀塘的交通擠塞加劇，觀塘區議會與市民均不會支持。在寵物公園方面，他認為重置的公園應最小保留原有的面積，而寵物友善空間不是寵物專用的空間，寵物不能在該處自由走動，故他認為寵物專用的空間較適合寵物主人和寵物使用。另外，他認為休憩公園應為一個半封閉空間，讓市民可安靜地休息；現時的規

劃將公園用地置於商業用地周邊，有機會令在公園休息的市民被附近商店、燈光及商業噪音騷擾；而當私人發展商設計休憩空間時，會用盡其商業價值，如用作出租舉辦婚禮、露天茶座、酒吧等，增加管理難度和減低市民享用時的舒適度。此外，他查詢觀塘碼頭公園的樹木會否保留。在通風方面，雖然部門表示有關建築物落成後不會影響通風，但該位置是開源道的通風口，而部門於 2019 年曾提交有關建築物外貌的文件，他查詢現時擬建樓宇的外觀及面積是否與早前文件所述的一樣，以及項目落成後對觀塘區通風的影響。

- 18.4 梁翊婷議員表示起動九龍東的規劃當中加入了很多休憩空間、綠化空間及寵物公園等大家喜歡的項目，但認為有關規劃未能滿足市民最急切的需要。她認為觀塘行動區最需要解決的是區內交通擠塞問題，若在建設中未能有效地紓緩交通擠塞情況，甚至因有更多商業設施而令開源道及敬業街等位置的交通更為擠塞，則難以令人接受。另外，起動九龍東往往提出改善區內行人設施，鼓勵市民步行 10-20 分鐘或更長時間，例如在此項目下建議興建行人有蓋天橋，由開源道步行至商業建設及休憩地方，但她認為大多市民不喜歡步行太遠的距離，特別是下雨天的日子。另外，她建議可從泊位及停車位上解決觀塘交通擠塞的問題，並表示觀塘區議會屬下的觀塘區發展及重建專責小組早前發布了一份研究報告，報告訪問了 1 684 位市民，當中八成以上表示觀塘交通非常擠塞，亦有八成以上的駕駛人士表示至少需要 10 分鐘以上才能駛離開源道，另有七成至八成的駕駛人士表示觀塘泊車位不足。故此，她建議政府可提供價格低廉的短暫停車位以供上落貨，鼓勵貨車落貨後儘快離開，減少違泊的情況。另外，她亦建議在海濱一帶提供 15 分鐘免費貨車泊車或上落客貨處供觀塘商業區使用。她認為若在現有交通問題未解決的情況下強行在該處發展大型商業項目，會令問題繼續惡化，只會令人選擇離開，不利區內的發展。

- 18.5 陳易舜議員表示反對此發展項目，認為發展商與政府合作的模式在香港屢見不鮮，但不少個案當中產生很多問題。因應部門未有詳細交待交通配套，他查詢市民如何便捷地帶寵物前往重置的寵物公園。另外，部門亦表示會更改開源道及偉業街迴轉處的位置，惟近年觀塘區的巴士路線規劃將很多巴士經由偉業街轉入商貿區離開，而施工期間附近一帶會有工程車出入，故有關工程在施工期間會令觀塘區的交通問題加劇。他認為項目

由公帑支付，背後需有數據支持，而部門一直都沒有提供資料顯示項目施工期間及完成後的車流量及其他相關數據，故未能說服市民支持有關方案。他希望署方可向區議會提供數據以解釋有關交通上及配套上往後的安排。

18.6 張敏峯議員對寵物共享空間的概念抱有懷疑，並表示現時各區實行的寵物共享空間均不成功，例如經常有市民投訴寵物隨處便溺，而主人亦沒有妥善處理寵物的排泄物，故認為寵物共享空間最終會被康文署劃作僅開放予動物使用。另外，他認為項目內的道路改善工程可改善道路系統，令車輛可在開源道直接進入基業里以減輕偉業街右轉的交通問題，惟對關閉偉業街迴旋處持觀望態度。他希望部門可提供關閉偉業街迴旋處可減輕交通問題的數據，希望在興建商業用途建築的同時亦顧及到整個社區的發展，讓觀塘區變得更好。

18.7 王偉麟議員對有關項目表示反對，認為項目建議的寵物公園的面積比現時的細小；另一方面，他指寵物主人及其寵物在使用寵物公享空間遛狗時受到較大限制，例如主人須以帶或繩子牽引寵物，寵物未能自由奔跑，故認為項目寵物共享空間的方案未必能照顧寵物主人的需要。另外，他對署方於項目增設交通燈及指建議的交通措施能改善交通流量的說法存疑。他表示現時由開源道至觀塘碼頭的相關路線有一支交通燈，而偉業街往九龍灣方向現時並沒有交通燈，故認為有關增設交通燈的方案有機會加劇交通問題。

19. 起動九龍東副專員感謝議員的意見，並回覆如下：

19.1 觀塘的交通問題：部門理解議員所述有關觀塘區交通擠塞的情況。起動九龍東辦事處與其他部門一直攜手合作，一同研究並提出各項短、中、長期的方案，以逐步改善觀塘區的交通問題。中期方面是透過發展觀塘行動區的機遇，部門提出多項建議，包括打通基業里，在多一條道路可供選擇的情況下，務求減少由偉業街經迴旋處西行的交通流量。

19.2 交通燈位計算：從交通影響評估結果反映若迴旋處變為燈號控制，可改善該處的交通情況。透過提供多一條通道和使用交通燈號形式控制的方法，當局期望可有效解決交通問題。

19.3 寵物公園及休憩空間的管理：寵物公園項目將設置完善配套。正如早前所述，部門希望以地盡其用原則，優化各公共建設。如在園境平台下建有蓋交通交匯處，令等候巴士及小巴的乘客不用日曬雨淋，相關平台亦可作公共休憩用途，令空間的使用狀況得以改善。至於休憩場地管理方面，所有商業用途的活動，不論康文署或私人管理的場地均受相關指引規範。商業活動須先作申請並通過政府審批才可進行。另外，部門會於地契內要求開放相關公共休憩空間 24 小時予公眾使用。

19.4 上落客貨的地點不足：就議員表示關注區內上落客貨地點不足，而導致違例泊車和違法上落客貨的問題，部門對上述問題採取開放態度，考慮於新地契或新的賣地條款中，加入在發展內提供短期上落客貨位的條款，以期減少路邊非法上落客貨的情況。

20. 規劃署署理九龍規劃專員回應如下：

20.1 空氣流通方面：開源道是區內的一條通風廊，而擬議商業發展西面部分建築物高度訂於主水平基準上 15 米，其界定線主要沿開源道向南延伸，以促進沿開源道往內陸的空氣流通。

20.2 景觀方面：擬議商業發展主要部分的建築物高度限制訂於主水平基準上 100 米，與觀塘商貿區其他海濱用地的建築物高度限制相同。可融入從內陸至海濱漸次遞降的建築物高度輪廓，與周邊環境及海濱互相協調。

20.3 寵物公園：劃作「其他指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」地帶的地塊面積約 3 300 平方米，部分地面位置須闢設作地下蓄洪池相關的附屬設施，重置的寵物公園面積須在詳細設計階段方可落實，有關重置安排須由相關部門再進一步商討。根據渠務署「活化翠屏河」工程項目，位於觀塘繞道下，偉業街/偉發道路口旁的用地將發展為寵物共享公園，面積約 2 200 平方米，實際面積須在詳細設計階段方可落實。署方亦備悉議員對人與寵物共融設計概念的意見，並會向相關部門轉達，以期在設計時能考慮相關意見。署方補充表示現時位於觀塘碼頭廣場的休憩空間總面積為 4 900 平方米，而當中寵物公園的面積為 1 200 平方米。

21. AECOM 交通運輸顧問回應如下：

21.1 交通評估報告：就偉業街和開源道的迴旋處，顧問曾於 2017 年作詳細研究，並利用收集所得的車流數據，分析相關迴旋處的容量。於 2017 年時，迴旋處的設計流量和容量比率已超過 1.17，而比率超過 1 即表示相關路口已超出負荷；而預計直至 2031 年，倘若沒有觀塘行動區項目下的交通改善工程，有關路口的情況預期只會更差。故希望藉著發展觀塘行動區的機遇，為區內交通提供多項改善措施。他表示已對觀塘區不同的路口作分析和提出改善建議，範圍包括勵業街至偉發道不同的路口。如有需要，可提供數據予議員參考。

21.2 迴旋處改為交通燈控制：觀塘行動區發展規劃及工程可行性研究建議把迴旋處改成由燈號控制的路口，可有效提升整個路口的容量。他指出若落實把偉業街迴旋處改為由燈號控制的十字路口，其剩餘的容車量可達正數，故建議把迴旋處改成由燈號控制的路口。另外，偉業街需要掉頭車輛由於需要進入迴旋處，因而導致雙邊出現擠塞的情況。若迴旋處改為燈號控制，便可有效的分配不同交通燈綠燈的時間，讓車輛較容易進入路口，故認為把迴旋處改成由燈號控制的路口比較合適及可改善該處的交通。

22. 土木工程拓展署合約基建副組長/2(東)回應如下：

22.1 道路工程的時序：署方計劃為相關的道路工程安排刊登憲報，同時開始進行詳細設計，待詳細設計完成後，便會將項目提交至立法會財務委員會申請撥款以進行工程。他預計相關道路和路口的改善工程可於 2023 年分階段展開，約於 2025 年完成。

22.2 施工期間的安排：顧問公司已就工程開展期間增加的交通流量作出評估，並就此建議所需的臨時交通措施和有關紓緩措施，以減低施工期間工程對區內交通的影響。此外，於施工前，署方會要求承建商聘請交通顧問，並根據最新的交通數據，擬訂詳細的臨時交通管制方案予有關部門審核。如有需要，施工前已獲批核的臨時交通安排方案需作現場測試，以確定臨時交通安排方案的可行性。其次，於工程進行期間，有部份行人道路或通道可能需要局部關閉，其中偉業街和開源道有部份行車線亦可能會臨時封閉。署方會要求承建商考慮於車流高峰期以外的時段設置臨時交通安排，或將較安靜的工序安排於夜間進

行，以免對繁忙的道路造成影響。

23. 阿特金斯顧問有限公司交通運輸顧問補充回應如下：

- 23.1 各項工程的先後：他認同區內交通現時已相當擠塞，若加上工程項目，確實對交通構成壓力，並指顧問公司已完成相關的交通研究工作，總括而言，研究結果顯示需在觀塘行動區擬建商業發展動工前，完成附近相關道路 L1 和 L2 的工程。就剛才介紹提及，工程會先將偉業街迴旋處改建為交通燈控制路口，觀塘碼頭公共運輸交匯處亦會先作改動，重新配置為臨時公共運輸交匯處。同時會先完成觀塘行動區旁兩條新建道路 L1 和 L2，以提供更多的道路空間容納施工期間的車輛。
- 23.2 偉業街迴旋處工程：有關工程甚具挑戰，建議首先把迴旋處中島部份變為可行車的道路，然後擴闊旁邊的道路作為行車線，以提供更多的道路空間；其後需把交通局部改道及興建新的行人島，以逐步將迴旋處改為由交通燈控制的路口。有關工程需分階段進行，亦會考慮安排噪音較少的工程於夜間進行。當交通燈控制路口的工程完成後便能為有關位置提供更多的交通容量，而施工期間或觀塘行動區落成後增加的車輛便可利用增加的道路來通達。
- 23.3 公共運輸交匯處工程：觀塘碼頭公共運輸交匯處現時有 11 條車坑提供超過 20 條巴士線，包括繁忙時間的特別路線，另設有 2 條專線小巴線停靠處、的士站和一般上落客區。當公共運輸交匯處完成遷置後，交匯處現有的設施作局部遷移後均會保留。例如小巴站和的士站會先遷移至現有的剩餘空間，直向的停靠處將改為橫向，而 11 條巴士停泊車坑將分批遷移，整個過程大概分 7 至 8 個階段進行，期間所有的巴士線、專線小巴、的士和一般上落客位都能維持運作。
- 23.4 交通改善方案：承建商須按其工程的先後次序和工作方式來提交他們的交通改善方案。在監察承建商方面，一般做法是於工程合約內指定承建商需成立交通聯絡小組，小組成員包括政府的主要部門，如運輸署和警方的交通部。部門會審批承建商提交的交通改善措施方案。

23.5 臨時交通措施：根據已完成有關迴旋處改動的流程分析，道路改道期間仍可維持現時的交通狀況。若因工程而令一條行車線需長時間臨時封閉，承建商會擴闊該處路面以提供臨時行車線，使交通狀況得以維持。當迴旋處改為交通燈控制路口的工程完成後，他期望可有效地改善偉業街路口狀況以迎接因應行動區擬建商業發展的施工、公共停車位增加及使用寵物友善公園人流而導致的交通流量。

24. 主席總結指議員最關注的是交通問題，並擔心新建設會加劇區內的交通壓力，令觀塘區的交通雪上加霜。他表示議會並非反對經濟發展，而是部份計劃發展落成後，最終對區內交通構成壓力，故議員比較關注交通的問題。主席建議議員分開處理區內發展及其潛在的交通問題。他表示經濟發展與市民需要須作出平衡，並表示項目有大面積的土地可供發展，而前觀塘駕駛學院和部分危險物品上落貨區的土地一直閒置，故建議可地盡其用，令相關閒置土地變成市民可享用的公共空間。另外，他表示交通問題會持續跟進，並指項目破舊立新，亦相信各部門樂意聽取議員的意見。此外，他向部門查詢新建議的寵物友善公園的面積及與現有的比較。

25. 規劃署署理九龍規劃專員回應如下：

25.1 觀塘海濱廣場的整體面積約為 4 900 平方米，其中只有約 1 200 平方米用作寵物公園。而劃作「其他指定用途」註明「排水設施及地面公眾休憩用地」地帶的地塊面積約 3 300 平方米，但現階段未能提供重置寵物公園的實際面積，因有部份地面位置須闢設作地下蓄洪池相關的附屬設施。她表示渠務署會負責興建地下的蓄洪池、地面的附屬設施和寵物公園。署方備悉議員對人與寵物共享的設計概念的意見，並會向相關部門轉達，以期在設計時能考慮吸納議員的意見。

26. 主席查詢擬建寵物友善公園的實際面積。

27. 規劃署署理九龍規劃專員回應如下：

27.1 現時整個觀塘海濱廣場約有 1 200 平方米用作寵物公園。擬建的渠務設施的地塊面積約 3 300 平方米，渠務署正就地下蓄洪池及其地面的附屬設施作詳細設計，因此寵物公園的面積需待詳細設計落實後方能提供。署方已於有關大綱圖上註明該地塊

為排水設施及地面公眾休憩用地，以配合渠務署上述計劃。

28. 主席表示署方的回應未能將新、舊寵物公園兩者的面積作比較，並表達希望新建的寵物公園的面積不應小於原有公園。

29. 規劃署署理九龍規劃專員回應指備悉有關意見，並會向相關部門轉達。

30. 主席希望部門能聽取議員的意見，並建議部門可將設施建高，即下面興建排水及渠務設施，而設施上方則興建寵物公園，令寵物公園的面積得以加大。主席再次表示新寵物公園的面積不應少於舊有的。此外，他希望會議聚焦於公共空間的運用和交通問題上。

31. 規劃署署理九龍規劃專員表示會向相關部門反映意見，即地面上為配合地下蓄洪池所需的設施應盡量減少，以釋放更多地方作休憩用地。

32. 議員提出跟進意見或查詢如下：

32.1 陳汶堅議員贊成興建蓄水池、寵物公園、休憩地方等民生設施，並建議加快興建上述設施供市民享用，惟因交通問題並未解決，故反對興建商業樓宇設施。他以過去 Megabox 和 APM 交通交匯處項目作例子，指興建商業樓宇設施並沒有改善區內的交通問題，反而令交通更加擠塞。他建議部門在解決交通問題上做出成績才考慮興建商業樓宇設施。

32.2 陳嘉言議員表示 i)其所屬選區於觀塘市中心附近，部門曾提供數據指改道工程後交通會有改善，但在一系列改道工程後，現時康寧道的交通更加擠塞，他指部門在規劃時沒有考慮現實存有違例泊車的情況；ii)部門未能就是次項目提供數據作參考，故建議提供已完成的顧問報告供議員作參考；iii)認為署方對交通交匯處於施工期間會由路面遷移至樓宇的平台位置的概念有欠清晰，故查詢有否額外資料；iv)以西灣河的海濱公園為例，附近有酒吧和餐廳，燈光和商業噪音較強，並非理想的休憩空間，故此對私人發展商提供的休憩空間沒有信心；v)同意進行交通改善措施，但反對興建商業樓宇設施和把公園遷移；vi)在空氣流動方面，希望署方提供兩座建築物建成後，對商貿區空氣流動的影響；vii)查詢兩座建築物的設計是否使用 2019 年提供的設計圖，建議張貼於工地展示有關設計圖予公眾人士知悉；

viii)希望署方可提供是次項目的簡報作參考。

- 32.3 梁翊婷議員表示：i)區內交通擠塞的問題嚴重，而當中最受影響的是觀塘碼頭內的巴士線。相關巴士線途經敬業街、茶果嶺道、迴旋處和 APM 商場，於繁忙時段，巴士公司反映行走上述路段需時 95 分鐘，而步行只需約 10 至 15 分鐘，認為情況難以接受；ii)就署方剛才提及開源道迴旋處和偉業街迴旋處的容量比率分別為 1 及大於 1，認為巴士路線途經兩個容量飽和的迴旋處並不可取；iii)建議作整體規劃及建議上述巴士路線改道，不再行經上述路段；iv)就交通問題曾進行研究調查，發現有超過七成駕駛者表示如提供 15 分鐘免費停泊的車位，對改善交通有很大成效，建議部門考慮短期免費停泊車位的方向；v)建議部門考慮觀塘工業區作交通燈號的轉向，建議燈號從開源道分流至其他街道，而不是倒轉匯入開源道；vi)表示議會希望了解起動九龍東以往就區內交通問題曾作的研究和考慮方案，並希望部門能提供資料供議員參考。

33. 主席總結議員意見，重點如下：i) 議員及區內居民均非常關心區內交通問題，亦理解有關問題需要長期跟進，需多個部門和人士齊心協力才有望解決；ii)主席邀請部門補充有關巴士站的安置方法和項目兩座建築物是否屏風樓的提問；iii)主席表示顧問公司如有交通方面的數據，可提供予議會及邀請顧問公司再次出席日後的會議；iv)請部門向渠務署反映新建的寵物公園的面積不應小於原有公園的面積。

34. 規劃署署理九龍規劃專員回應如下：

- 34.1 擬議發展的布局：根據起動九龍東辦事處為擬議商業發展擬備的示意圖，擬議發展為兩座的設計布局，與 2019 年諮詢觀塘區議會時的方案相同。然而，有關實際發展的布局則有待將來發展商在符合相關條例及賣地條款作詳細設計。部門會將有關私人發展公眾休憩空間的要求加入賣地條款，不同部門亦會監察項目的發展設計，並要求發展商依據部門提出的意見以優化其設計。
- 34.2 空氣通風方面：研究顧問公司使用電腦模型模擬的方式擬備空氣流通影響評估。根據該空氣流通影響評估報告，開源道是一條主要的風廊，因此擬議商業發展西面部分建築物高度訂於水平基準上 15 米，以確保沿開源道往內陸的空氣流通。此外，沿

開源道路口兩邊擬發展為休憩用地，讓氣流可沿現有的風廊進入內陸。

34.3 寵物公園的設計：部門會向渠務署反映議員的意見，希望設計上能盡力達到議員的要求。

35. 起動九龍東副專員回覆如下：

35.1 現有巴士站興建大樓的程序：當現時的危險品車等候處經重整完畢後，會騰出空間安置現有的巴士總站，作為臨時的交匯處。當局將於賣地條款納入要求發展商儘快建成有蓋及永久的公共運輸交匯處。

36. 主席的意見如下：i)建議於開源道一條已建的行人天橋加設接駁通道，接駁至項目的新建築物，並表示曾作現場視察，認為該位置可建造自動行人電梯，希望部門能考慮相關意見。他指自動行人電梯不論在維修保養的費用、載客速度和數量均比電梯優勝，故希望項目加設自動行人電梯，而不是電梯；ii)就區內的交通問題，往後會再次邀請顧問公司出席會議以分享交通數據，並再次重申議員不是反對經濟發展，而是擔心新建設會為區內帶來交通壓力；iii)請秘書處於會後整理和歸納議員的意見，然後草擬信件予城市規劃委員會及相關部門，希望部門考慮議員的意見。

(會後備註：有關信件於 2021 年 5 月 14 日發出。)

37. 大會備悉文件。

~~議項 IV (A)2021 至 2022 年度工作計劃~~

~~(B)觀塘及秀茂坪分區 2020 年度警政大綱全年報告~~

~~(觀塘區議會文件第 13/2021、14/2021 號)~~

a) 廉政公署東九龍及西貢辦事處

38. 廉政公署東九龍及西貢辦事處首席廉政教育主任／東九龍及西貢介紹文件。

39. 經討論後，議員備悉文件，以及一致通過觀塘區議會成為廉政公署「點亮我誠」觀塘區青年傳誠活動 2021/22 的支持機構

本會議記錄於 2021 年 7 月 6 日獲得通過。

觀塘區議會秘書處`
2021 年 6 月

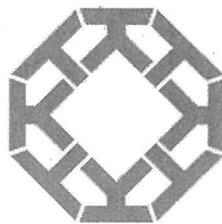
觀塘區議會

九龍觀塘觀塘道 392 號創紀之城 6 期 20 樓 05-07 室

觀塘民政事務處

傳真：2174 6765

2152 2015



KWUN TONG DISTRICT COUNCIL

c/o Kwun Tong District Office

Unit 05-07, 20/F Millennium City 6,

392 Kwun Tong Road,

Kwun Tong, Kowloon

Fax: 2174 6765

2152 2015

檔 號 Our Ref. HAD KTDC 13/25/1 Pt.5

來函檔號 Your Ref.

致： 香港渣華道 333 號
北角政府合署 15 樓
城市規劃委員會秘書處

敬啟者：

有關觀塘行動區發展規劃的查詢及意見

就有關觀塘行動區的發展規劃事宜，規劃署及相關部門於 2021 年 3 月向觀塘區議會遞交傳閱文件，及後出席 2021 年 5 月 4 日的觀塘區議會第十次大會會議，向議員介紹觀塘行動區的最新規劃及發展。就有關議題，議員於會上提出的意見和查詢如下：

- (i) 觀塘商貿區的道路交通本已非常擠塞，議員憂慮如在觀塘碼頭公共運輸交匯處一帶發展大型商業項目，將大幅增加該區域的交通流量，致使交通擠塞的問題更趨嚴重。
- (ii) 議員關注偉業街/開源道迴旋處改為交通燈控制路口後，能否應付該處的高交通流量，希望相關部門可提供研究數據支持是項措施。
- (iii) 議員查詢相關工程計劃施工後，每個階段的臨時交通安排及其所影響的範圍和期間。
- (iv) 議員建議於有關發展計劃下設置更多上落客貨處，以紓緩區內的交通擠塞問題。
- (v) 據了解，規劃中將設有寵物友善空間，讓使用者可帶同寵物在該處的共融環境下使用相關設施。有議員認為寵物共享空間並非是專門設計給寵物使用的場地，寵物主人及其寵物在使用該等場地時較在寵物公園內多限制，而其他使用者亦未必接受與寵物共用設施。
- (vi) 議員關注規劃中的休憩用地中所涵蓋的寵物公園，其面積會否較原有在觀塘碼頭廣場的寵物公園細小，及其交通配套會

否便利使用寵物公園的人士。

- (vii) 議員關注規劃中的休憩用地，會否被用作餐廳、酒吧和宴會場所等商業用途，因而產生燈光和噪音等滋擾而未能為市民提供舒適的休憩環境。
- (viii) 議員關注規劃中新建的商業樓宇，對觀塘商貿區的通風帶來的影響。
- (ix) 議員關注有關部門如何處理在規劃的工程中需遷移的樹木。

如有查詢，請致電 2171 7443 與觀塘區議會秘書周立根先生聯絡。

觀塘區議會主席

蔡澤鴻

(周立根



代行)

2021 年 5 月 14 日

副本送：

起動九龍東專員 張綺薇女士, JP

(傳真號碼：3904 1161)

規劃署署理九龍規劃專員 馮志慧女士

(傳真號碼：2894 9502)

土木工程拓展署合約基建副組長/2(東) 莫仲宏先生

(傳真號碼：2739 0076)

規 劃 署

香港北角渣華道三百三十三號
北角政府合署



Planning

North Point Government Offices
333 Java Road, North Point,
Hong Kong

本函檔號 Your Reference HAD KTDC 13/25/1 Pt.5
本署檔號 Our Reference K-14(S)/01- Please quote our reference in future correspondence
電話號碼 Tel. No.: 2231 4966
傳真機號碼 Fax No.: 2894 9502

郵寄及傳真(2174 6765)

九龍觀塘道392號
創紀之城6期20樓05-07室
觀塘區議會主席
蔡澤鴻先生

蔡主席：

有關觀塘行動區發展規劃的查詢及意見

謝謝觀塘區議會於2021年5月4日在會議上表達對題述事宜的意見。閣下於2021年5月14日致本處的來函收悉。

就來信中所提及的意見及關注，經諮詢發展局起動九龍東辦事處、土木工程拓展署、渠務署及康樂文化事務署(康文署)後，現謹綜合回覆如下：

當局理解議員就發展計劃對觀塘區交通影響的關注。觀塘行動區發展規劃及工程可行性研究(「可行性研究」)已完成交通影響研究，以評估觀塘行動區發展計劃對附近道路的影響。結果顯示，在實施建議的交通改善措施後，工程計劃將可應付觀塘行動區發展計劃所帶來的額外交通需求，並不會對區內交通帶來不可接受的影響。就議員關注偉業街/開源道迴旋處改為交通燈控制路口的計劃，當該處改為交通燈控制路口及完成其他相關道路工程後，新路口將可分流偉業街西行及東行掉頭車流，紓緩現時掉頭車輛所造成的交通擠塞情況。評估結果顯示，2017年偉業街/開源道迴旋處的設計流量/容車量比率為1.17(早上)及0.80(下午)¹，而當相關工程在2031年完成後，預計該路口的剩餘容車量將

¹ 所示數值表示為優先通行路口和迴旋處的性能指標「設計流量/容車量比率」(DFC)。對於現有的路口，DFC < 0.85 是接受標準；DFC 超過 1.00 表示超負荷情況。

為11%(上午)及25%(下午)²，反映該處路口的擠塞情況將得以紓緩。

相關道路及路口改善工程預計可於2023年分階段展開，工程計劃預期會先將偉業街迴旋處改建為交通燈控制路口，觀塘碼頭公共運輸交匯處亦會先作改動，重新配置為臨時公共運輸交匯處。同時會先完成觀塘行動區的兩條新建道路L1和L2，以提供更多的道路空間容納施工期間的車輛，預期相關道路L1和L2的工程會在觀塘行動區擬建商業發展動工前完成。

土木工程拓展署已就工程開展期間增加的交通流量作出評估，並建議所需的臨時交通措施和有關紓緩措施，以減低施工期間工程對區內交通的影響。就開源道/偉業街迴旋處工程的臨時交通安排，建議首先把迴旋處中島部份變為可行車的道路，然後擴闊旁邊的道路作為行車線，以提供更多的道路空間；其後需把交通局部改道及興建新的行人島，以逐步將迴旋處改為由交通燈控制的路口。有關工程需分階段進行，亦會考慮安排噪音較少的工程於夜間進行。根據已完成有關迴旋處改動的流程分析，道路改道期間仍可維持現時的交通狀況。若因工程而令一條行車線需長時間臨時封閉，承建商會擴闊該處路面以提供臨時行車線，使交通狀況得以維持。

另外，為配合工程施工需要，現有觀塘碼頭公共運輸交匯處，將會重新配置為臨時公共運輸交匯處，施工將分階段進行，以維持巴士、及其它公共交通服務。施工期間，交匯處現有的設施作局部遷移後均會保留，例如小巴站和的士站會先遷移至現有的剩餘空間，直向的停靠處將改為橫向，而11條巴士停泊車坑將分批遷移，整個過程大概分7至8個階段進行，期間所有的巴士線、專線小巴、的士和一般上落客位都能維持運作。

就議員設置更多上落客貨處的建議，觀塘行動區發展按《香港規劃標準與準則》已建議提供36個附屬上落貨貨車位，另外亦會提供共60米長的的士站、45米長的旅遊巴士上落客處及20米長的私家車上落客處供公眾使用。此外，為紓解當區的交通擠塞及應付貨車的泊車需求，75%的商業用地附屬上落貨貨車位將在晚間撥作公眾貨車泊車位，令貨車泊車位增加至63個。

² 所示數值表示為燈號控制路口的“剩餘容車量”(RC)。具有RC > 15%的現有信號控制表示其運行令人滿意，而負RC%則表示超負荷。

觀塘碼頭廣場及場內的寵物公園將需配合觀塘行動區發展而關閉，而寵物公園將重置於行動區內擬建地下水蓄洪池的部分地面位置。寵物公園的重置安排將由發展局起動九龍東辦事處、渠務署及康文署作進一步商討，當局在進行詳細設計時將盡量保持寵物公園的面積不少於現時的寵物公園。交通配套方面，帶同寵物的公眾人士除乘坐的士外，亦可駕車到商業發展內的公眾停車場停泊後前往寵物公園遊玩。來信中提及的寵物友善空間是「活化翠屏河」工程計劃之下發展的公共休憩空間，提供園景、座椅及寵物友善設施供市民享用。「活化翠屏河」工程計劃已於2020年6月19日獲立法會財務委員會通過，並於同年7月展開，預計於2024年完成。由於上述寵物友善設施所在地點與現時的寵物公園接近，可在清拆現有寵物公園後及重置公園前供市民和市民及其寵物使用，而並非作現有寵物公園的替代。

商業用地內及其北面的公眾休憩用地將由未來的發展商以「私人發展公眾休憩空間」形式負責興建及管理，其餘的休憩用地則交由康文署負責管理。在康文署管理的休憩用地內進行任何非指定用途活動，須先向康文署申請。發展商亦須按發展局訂定的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》管理其負責的公眾休憩空間，如進行商業活動，須先向地政總署及／或屋宇署申請豁免及／或許可。

另外，就發展對觀塘商貿區通風情況的關注，可行性研究進行了空氣流通影響評估。該評估比較了改劃前在《觀塘(南部)分區計劃大綱圖》上作政府、機構或社區發展(包括其高度限制)與建議的發展方案落實後的風環境，證實建議發展方案納入一些緩減措施後，通風情況將會與改劃前的土地用途發展情況相近，亦不會對當區主要由道路網組成的通風廊的通風效果帶來負面影響。

樹木方面，根據可行性研究進行的樹木調查報告，研究範圍內約有240棵樹，當中不涉及古樹名木。研究初步建議保留40棵樹，遷移35棵樹並移除其餘的樹木。為補償受影響的樹木，研究建議在擬議商業發展及行動區的公共休憩空間內種植287棵樹木。上述數字會在詳細設計階段進一步檢視。

我們亦已收到你於2021年5月14日向城市規劃委員會秘書處就題述事宜提及的信件，並會按《城市規劃條例》處理。

感謝區議會提出的寶貴意見及關注。

規劃署
署理九龍規劃專員



(關嘉佩女士 代行)

二零二一年六月八日

副本送：

起動九龍東辦事處
土木工程拓展署東拓展處
渠務署
康樂及文化事務署

卓玉明女士
莫仲宏先生
溫南豐先生
劉浦珠女士

Task Force on Kai Tak Harbourfront Development

Minutes of Fortieth Meeting

Date : 11 May 2021 (Tuesday)

Time : 3 p.m.

Venue : Room 1303, 13/F, Wing On Kowloon Centre, 345 Nathan Road,
Kowloon

Present

Mr Vincent NG

Chairman

Organization Members

Mrs Margaret BROOKE

Representing Business Environment Council

Dr Vivian WONG*

Representing Friends of the Earth (HK) Charity
Limited

Mr Ivan HO

Representing Hong Kong Institute of Urban Design

Mr Paul ZIMMERMAN*

Representing Society for Protection of the Harbour

Mr LEUNG Kong-yui

Representing The Chartered Institute of Logistics
and Transport in Hong Kong

Mr Ken SO*

Representing The Conservancy Association

Mr Freddie HAI*

Representing The Hong Kong Institute of Architects

Mr Paul CHAN*

Representing The Hong Kong Institute of Landscape
Architects

Ir Raymond CHAN Kin-sek

Representing The Hong Kong Institution of
Engineers

Mr Desmond NG*

Representing The Real Estate Developers
Association of Hong Kong

Individual Members

Mr Mac CHAN*

Ms Kelly CHAN*

Mr Hans Joachim ISLER*

Mr NGAN Man-yu*

Ms Angela SO*

Co-opted Member

Prof Wallace CHANG*

Mr LAI Kwong-wai

Official Members

Mr Vic YAU Deputy Secretary (Planning & Lands) 1,
Development Bureau (DEVB)

Mr Johnny CHAN Principal Assistant Secretary (Works) 2, DEVB

Ms Stephenie HO Senior Manager (Tourism) 41, Tourism Commission
(TC)

Mr Patrick HO Assistant Commissioner/Urban, Transport
Department (TD)

Mr George MAK Chief Engineer/East 5, Civil Engineering and
Development Department (CEDD)

Mr Horman CHAN Assistant Director (Leisure Services) 1, Leisure and
Cultural Services Department (LCSD)

Ms Katy FUNG District Planning Officer/Kowloon (Acting),
Planning Department (PlanD)

Mr Steven LEE Secretary

In Attendance

Miss Rosalind CHEUNG Principal Assistant Secretary (Harbour), DEVB

Mr Henry LAI Assistant Secretary (Harbour) 1, DEVB

Ms Angora NGAI Assistant Secretary (Harbour) 1 (Designate), DEVB

Mr William CHAN Project Manager (Harbour), DEVB

Mr Peter MOK* Project Manager (Harbour) Special Duties, DEVB

Mr Carlos FUNG	Senior Engineer (Harbour), DEVB
Mr NG Shing Kit	Engineer (Harbour), DEVB
Ms Jessie KWAN	Senior Town Planner/Kowloon 5, PlanD

Absent with Apologies

Mr Edward LO	Representing The Hong Kong Institute of Planners
Sr Raymond CHAN Yuk-ming	Representing The Hong Kong Institute of Surveyors
Ms Vivian LEE	Individual Member
Hon Tony TSE	Individual Member

For Item 2

Ms Katy FUNG	District Planning Officer/Kowloon (Acting), PlanD
Ms Jessie KWAN	Senior Town Planner/Kowloon 5, PlanD
Mr KING Kwok Cheung	Deputy Head, Energizing Kowloon East Office (EKEO)
Ms Carol CHEUK	Senior Place Making Manager (Planning), EKEO

For Item 3

Mr KING Kwok Cheung	Deputy Head, EKEO
Ms Carol CHEUK	Senior Place Making Manager (Planning), EKEO
Mr Elton CHUNG	Place Making Manager (Planning) 2, EKEO
Mr Eric CHAN	Town Planner, Townland Consultant Limited
Mr Ray MUI	Associate, MVA Hong Kong Limited

*Denoting attendance online.

The Chairman welcomed all to the 40th meeting of the Task Force on Kai Tak Harbourfront Development (KTTF).

The Chairman informed the meeting that –

- (a) **Mr Johnny CHAN**, Principal Assistant Secretary (Works) 2, DEVB, attended on behalf of Mr Vincent MAK, Deputy Secretary (Works) 2;
- (b) **Ms Stephenie HO**, Senior Manager (Tourism) 41 of TC, attended on behalf of Mr Jason CHAN, Acting Assistant Commissioner for Tourism 4; and
- (c) **Mr George MAK**, Chief Engineer/East 5 of CEDD, attended on behalf of Mr Michael LEUNG, Project Manager (E).

Item 1 Matters Arising

1.1 **The Chairman** informed Members that the Task Force resolved at the 39th meeting to arrange a follow-up briefing session by the Kai Tak Sports Park project team, with a view to providing further details on the project for Members to better understand its design and various provisions. The briefing was being scheduled and Members would be informed of the relevant details when available.

[Post-meeting note: The Home Affairs Bureau arranged a follow-up briefing session on 2 June 2021 to take Members through the refined design of the Kai Tak Sports Park and the adjoining public open space.]

1.2 Since the last KTTF meeting was only held a short while ago, the Chairman informed Members that the minutes of the 39th meeting would be confirmed at the next meeting.

**Item 2 Amendments Incorporated in the Draft Kwun Tong (South)
Outline Zoning Plan No. S/K14S/23 (TFKT/C06/2021)**

Briefing by the proponent

2.1 **The Chairman** informed the meeting that the Planning Department (PlanD) submitted a paper (TFKT/C06/2021) on the amendments incorporated in the draft Kwun Tong (South) Outline Zoning Plan (OZP) No. S/K14S/23 which was circulated for Members' advance information on 23 April 2021.

2.2 Upon **the Chairman's** invitation, **Mr Steven LEE** briefed Members on the background of the item. EKEO commissioned the Planning and Engineering Study on Kwun Tong Action Area (KTAA) in 2016 to formulate proposals to better utilise the waterfront site in Kwun Tong. Subsequently, EKEO consulted the Task Force on the Preliminary Outline Development Plan and Recommended Outline Development Plan (RODP) in September 2017 and May 2019 respectively, which mainly consisted of a proposed commercial/office development, public open space, and road improvement works. During the last Task Force consultation, Members' comments were made mainly in relation to the vista towards the Victoria Harbour and the cityscape, the vertical connection between the at-grade public open space and the elevated green deck, and the provision of retail facilities, etc. To take forward the RODP, rezoning of relevant portions of KTAA was required. As per established practice, PlanD and EKEO were invited to brief KTTF Members on the details of the proposed OZP amendments and refinements made to the KTAA in response to Members' previous comments respectively.

2.3 With the aid of a PowerPoint presentation, **Mr KING Kwok**

Cheung and **Ms Carol CHEUK** from EKEO and **Ms Jessie KWAN** from PlanD briefed Members on the proposed OZP amendments and refinements in response to Members' previous comments.

Discussion

Public Transport Interchange (PTI)

2.4 **Mr Ivan HO** requested the project team to elaborate how the current proposal could address Task Force's previous comments in respect of the size and configuration of the PTI, which was a major concern raised during the last consultation in May 2019. **Mr Freddie HAI** opined that making reference to the past experiences at North Point and Hung Hom, the location of the proposed PTI near the waterfront was highly undesirable and not conducive to promoting a vibrant harbour and maximizing opportunities for public enjoyment.

2.5 **Mr KING Kwok Cheung** responded that subject to further liaison with relevant departments, EKEO could give further considerations as to how to reduce the size and adjust the configuration of the proposed PTI to allow more retail areas, so as to balance traffic need and natural ventilation requirements on the one hand, as well as to maintain vibrancy along the waterfront on the other.

2.6 **Mr Freddie HAI** raised concerns over the impacts brought about by the PTI, such as the requirements for natural ventilation and emergency staircase, etc., on the implementation of retail frontage. He urged the project team to work out a testing scenario to confirm the feasibility of the current proposal. **Mr Ivan HO** expressed that despite EKEO's response that they would further consider reducing the size of the PTI, he was concerned about the stipulated Gross Floor Area (GFA) of not less than 7,050 metre square in

the development restrictions on the draft OZP.

2.7 **Ms Katy FUNG** explained that only the maximum total GFA of 86,650 metre square for the new “Commercial (2)” (“C(2)”) area was incorporated into the Notes of the OZP, whereas the size of the PTI was only included in the Explanatory Statement of the OZP which carried no statutory effect.

2.8 **Mr Ivan HO** opined that in accordance with the established practice of the industry, the minimal area of the PTI as stipulated in the Explanatory Statement would leave little room and flexibility in reducing its size in detailed design stage.

Harbourfront Vibrancy and Retail Frontage

2.9 **Mr Paul ZIMMERMAN** opined that active retail and full-service food and beverage (F&B) frontage together with outdoor seating should be provided at the ground level edge of the proposed commercial development facing the waterfront. **Prof Wallace CHANG** considered that the project team should further review how the proposed frontage could enhance the vibrancy of the waterfront.

2.10 **Mr Freddie HAI** pointed out that the proposed 100-metre long retail frontage could not be guaranteed unless mandatory requirements were imposed. **Mr Ivan HO** asked about the proportion of the proposed 100-metre retail frontage that was located at ground floor and podium level respectively, as well as provision of public open space in private development (POSPD) in the project. He also added that further consideration should be given as to how to add more vibrancy to the waterfront promenade for public enjoyment along the 23-metre wide promenade.

2.11 **Mr KING Kwok Cheung** responded that upon deliberation with relevant departments since the last consultation, a strip of open space facing the waterfront promenade which was Drainage Reserve Area could be reserved to allow various activities to enhance vibrancy thereat. He remarked that together with the abutting space zoned “Open Space” (“O”) in the Kai Tai OZP, the 23-metre wide promenade would be designed and constructed by different implementation agents including CEDD, the Architectural Services Department and the future developer with provision of F&B elements under an integrated manner in accordance to relevant requirements. **Ms Katy FUNG** supplemented that a minimum of 6,500 metre square POSPD at ground level and at locations facing the waterbody with sea view within the “C(2)” zone and about 2,100 metre square of POSPD at ground level adjoining “O” zone to the north of the “C(2)” zone would be provided and such requirement would be specified in the lease.

2.12 **Mr Freddie HAI** suggested requiring the future developer to design and construct the waterfront promenade outside the commercial development before handing it back to the Government, so as to provide a seamless interface and better synergy between the retail strip and the adjoining harbourfront open space.

2.13 **Mr Paul ZIMMERMAN** raised concerns over the delivery of the proposed retail and F&B provisions. He opined that a detailed and concrete implementation plan should be provided to ensure proper delivery of the proposed at-grade retail frontage and outdoor seating. **Mr Ivan HO** considered that there was insufficient provision to allow sustainable retail and F&B activities under the current development proposal to bring vibrancy to the waterfront promenade.

2.14 **Mr KING Kwok Cheung** noted the suggestion and responded that EKEO would review the current development proposal with a view to

enhancing the synergy between the waterfront promenade and the adjacent commercial development. As regards future development control, he advised that relevant requirements could be reflected in the lease documents in due course to ensure proper implementation having regard to Members' comments.

2.15 **The Chairman** suggested that in order to maintain a vibrant waterfront, EKEO could consider reserving a strip of space outside the PTI along the current 23-metre wide waterfront promenade zoned "O" for retail and F&B purposes. **Mr Freddie HAI** concurred and opined that outdoor seating and alfresco dining should also be allowed by lease conditions outside the retail shopfront facing the waterfront promenade.

2.16 **Mr KING Kwok Cheung** noted Members' comments and responded that EKEO would continue to explore the feasibility to adjust the size and configuration of the proposed PTI and other ways as appropriate in consultation with relevant departments to allow more space for retail frontage and outdoor seating.

Kwun Tong Passenger Ferry Pier (KTPFP)

2.17 **Mr Ivan HO** reiterated the suggestion to open the rooftop of the Kwun Tong Passenger Ferry Pier for public use, which was previously suggested by Members during the last Task Force consultation in May 2019.

2.18 **Mr KING Kwok Cheung** responded that while the design of the concerned rooftop was not intended for public use and it was currently inaccessible, EKEO would further explore the potential for opening up the ferry pier and its rooftop for public use while meeting transportation needs.

Way Forward

2.19 **The Chairman** concluded that the Task Force was generally concerned about the impact of the proposed PTI near the waterfront and the delivery of a vibrant harbourfront for the general public. In the event that the proposed PTI could not be relocated further from the waterfront due to technical or other relevant considerations at this stage, suitable remedial measures, such as reserving a strip of space outside the PTI along the current 23-metre wide waterfront promenade zoned “O” for retail and F&B purposes, should be considered to minimize its potential impact. Specifically, EKEO should give further consideration as to how to add more vibrancy to the harbourfront promenade for public enjoyment and reach a balanced solution between meeting the traffic need and maintain vibrancy along the waterfront. In light of Members’ substantial concerns over the implementation of the project, EKEO was requested to further consult the Task Force in a timely manner on the refinements to the development plan and the control measures to ensure its proper delivery and that comments of the Task Force could be taken on board, before finalising the land sale and lease documents.

[Post-meeting note: Subsequent to the meeting, the Secretariat made a representation reflecting the views of the Task Force to the Town Planning Board on 20 May 2021.]

Item 3 Technical Study on the Lai Yip Street Site in Kowloon East (TFKT/03/2021)

Briefing by the proponent

3.1 **The Chairman** informed Members that EKEO submitted a paper (TFKT/03/2021) on the technical study on the Lai Yip Street Site in Kowloon East (the Study).

3.2 **Mr Steven LEE** briefed Members on the background of the item. Following the 2017 Policy Address, a review on the future use of a site at Lai Yip Street near the Kwun Tong harbourfront, which covered studying the possibility of providing space for arts, cultural and creative industries (ACC) uses, commenced in March 2019. Upon completion, EKEO would like to brief Members on the proposed development, including the intended land uses and development parameters of the concerned site, hence this submission.

3.3 With the aid of a PowerPoint presentation, **Mr KING Kwok Cheung** from EKEO briefed Members on the proposed development.

Discussion

Land Uses and Development Parameters

3.4 **Mr Ivan HO** expressed that in light of the current underutilization of the concerned site, he supported the intended planning direction of the project which was expected to bring vibrancy. **Mr LEUNG Kong-yui** supported the development proposal as it could create synergy with the adjacent commercial and office developments with minimal adverse impact to the harbourfront.

3.5 **Prof Wallace CHANG** suggested the project team to consider revitalising the existing cooked food hawker bazaar at the site. He considered that instead of transforming the site into a normal commercial building, the project team could consider introducing civic elements and developing it as strategic connection node between Ngau Tau Kok MTR Station and Kai Tak waterfront. **Mr NGAN Man-yu** suggested that given the limited site size and its location, the project proponent could also consider

developing it as a harbourfront park instead of a commercial building for public enjoyment.

3.6 **Mr Ivan HO** added that in view of the small site size and the need to reserve spaces for ancillary parking, loading and unloading facilities, connection points for the proposed elevated walkway, etc., the proponent should suitably relax the proposed development parameters, in particular building height restriction, so as to allow more flexibility for the future developer. He also enquired about the control measures in ensuring the provision of ACC uses at the site as the proposed GFA distribution of 3,600 metre square did not specify the proportion among retail, F&B and ACC uses. **Mr Desmond NG** concurred and suggested that more flexibility should be given to the developments parameters, such as that in relation to minimum plot ratio for Retail, F&B, and ACC uses.

3.7 **Mr KING Kwok Cheung** responded that while there was a minimum GFA requirement on retail, F&B and ACC uses in the proposed development parameters, these uses could be provided at any level of the development with flexibility. He supplemented that under the new Revitalisation Scheme for Industrial Buildings, relevant developers would be required to designate 10% of the floor area for specific uses prescribed by the Government upon completion of their conversion works which allow a substantial potential floor area supply for ACC uses.

3.8 Making reference to the Wuhan K11 Art Village, **Dr Vivian WONG** further suggested the project team to consider introducing within the site an art colony for local artists to gather and encourage ACC usage.

Green Building Requirements

3.9 **Dr Vivian WONG** enquired if green building requirements,

such as solar panels and groundwater recycling, would be added to the proposed development. **Mr Desmond NG** advised that while the proposal to set a higher greening ratio was welcomed, the project team should examine and ensure the feasibility of its implementation before taking forward the proposed ratio.

3.10 **Mr KING Kwok Cheung** noted Members' comments and responded that instead of incorporating individual green requirements, a requirement for the BEAM Plus accreditation of Gold rating or above would be added in the lease conditions to facilitate a holistic consideration and design by the future developer.

Proposed Elevated Connection

3.11 **Mr Paul ZIMMERMAN** asked for more information on the elevated walkway along Wai Yip Street and the pedestrian-cum-cyclist bridge across Kwun Tong Typhoon Shelter, as well as their potential impacts. **Mr NGAN Man-yu** noted that implementation of the two relevant connections had yet to be confirmed and advised that he recalled there was a planned underground connection between the Ngau Tau Kok MTR Station and Hoi Bun Road.

3.12 **The Chairman** pointed out that the pedestrian-cum-cyclist bridge was an alternative initiative to the earlier proposed Environmentally Friendly Linkage System (EFLS), which had yet to be discussed by the Task Force. He advised that the Task Force would follow this up with relevant department.

[Post-meeting note: The Secretariat had made arrangement with the EFLS team for a briefing for the Task Force in due course.]

3.13 **Mr LEUNG Kong-yui** opined that the 1st floor of the proposed development would serve as a strategic point providing a convenient elevated pedestrian connection to link up the hinterland and the waterfront, in particular considering the busy traffic flow in Kwun Tong at ground level.

3.14 **Mr KING Kwok Cheung** responded that the linkage system connecting the Ngau Tau Kok MTR Station was being studied with a view to introducing barrier-free accesses to the waterfront including the Lai Yip Street site. Subject to further information being available from the study of the proposed elevated connections, relevant connection details would be incorporated into the lease of the Lai Yip Street development to facilitate the design by the future developer.

Way Forward

3.15 **The Chairman** concluded that in light of the relatively small size of the site and as an important pedestrian node, the project team was suggested to review the estimated pedestrian flow and feasibility of the proposed scheme when firming up various development parameters.

Item 4 Any Other Business

4.1 There being no other comments, the meeting was adjourned at 5 pm.

Secretariat

Task Force on Kai Tak Harbourfront Development

September 2021

7.6 觀塘商貿區以外的一些發展用地也加入建築物高度限制。在考慮略為放寬這些用地的建築物高度限制的申請時，上文第 7.4 及 7.5 段所載的準則亦會適用。

8. 土地用途地帶

8.1 「商業」：總面積 2.58 公頃

8.1.1 此地帶的規劃意向，主要是作商業發展，以便把涵蓋範圍發展為本港的商貿／金融中心，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、娛樂場所和食肆。劃作此地帶的地點，往往是重要的就業中心。

8.1.2 該區共有七塊「商業(1)」用地，坐落於觀塘道南面觀塘商貿區內，所處地點都是鄰近路口或主要交通交匯處。這些商業用地已經發展，以便為工人提供商業設施。部分發展計劃並包括多層停車場。

8.1.3 該圖規定「商業(1)」地帶的最高地積比率為 12.0 倍。「商業(1)」用地內的發展和重建計劃，最高建築物高度為該圖所指定的主水平基準上 100 米或主水平基準上 130 米。

8.1.4 觀塘商貿區的海濱用地劃為「商業(2)」地帶，建議作混合商業發展，當中包括辦公室、商店、服務行業及／或食肆用途。考慮到區內的道路容車量及其海濱環境，該用地的最大總樓面面積訂為 86 650 平方米，以達致最合適的發展密度。在該用地內須提供政府規定設於平台層內的地面公共交通交匯處(總樓面面積不少於 7 050 平方米)、社會福利設施和公眾停車場，以及在私人發展項目的地面層和露天平台面向水體的海景位置提供總面積至少達 6 500 平方米的公眾休憩空間。在計算「商業(2)」地帶內發展／重建項目的最大總樓面面積時，任何樓面空間如純粹建造為或擬用作政府規定須設置的政府、機構或社區設施，則可免計算在內。該用地的主要部分的最高建築物高度訂為主水平基準上 100 米，以便與由內陸地區逐漸向海濱方向遞降的梯級式建築物高度輪廓融合，而用地內的建築物亦應採用向海濱方向漸次遞降的高度輪廓。由於《觀塘行動區規劃及工程可行性研究》所擬備的空氣流通評估把開源道列為主要通風廊，為了讓風滲進內陸地區，該用地西面的最高建築物高度訂為主水平基準上 15 米，其界線大致沿開源道走線。

8.4 「政府、機構或社區」：總面積 43.32 公頃

- 8.4.1 此地帶的規劃意向，主要是提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及／或該地區、區域，以至全港的需要；以及是供應土地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。
- 8.4.2 現有的主要政府、機構或社區設施包括秀雅道的基督教聯合醫院、定安街的牛頭角賽馬會診療所、啟田道的藍田分科診療所、安華街的牛頭角政府合署、翠屏道的香港歷史檔案大樓、功樂道、觀塘道、福塘道及福寧道一帶的各項社會福利設施、雲漢街及翠屏道的兩間職業訓練中心、牛頭角道及瑞和街的兩座市政大廈、康寧道及鯉魚門道的兩所分區警署、開源道及啟田道的兩所分區消防局、和康徑的紀律部隊宿舍、宜安街的街市大樓、曉光街的體育館、翠屏道的游泳池場館、配水庫、抽水站、變電站、電話機樓、社區中心、教堂、高等教育設施，以及多間中小學。
- 8.4.3 位於觀塘道南面觀塘商貿區的「政府、機構或社區(1)」地帶內的發展和重建計劃，最高建築物高度為該圖所指定的主水平基準上 15 米或 40 米。**毗連基業街的「政府、機構或社區(1)」地帶是觀塘汽車渡輪碼頭的危險品車輛等候處。該碼頭坐落在啟德分區計劃大綱圖涵蓋的範圍內。觀塘汽車渡輪碼頭及危險品車輛等候處屬於限制區範圍。。如要在該範圍進行任何共用碼頭的新活動或設計建議，必須事先諮詢相關政府部門，並獲得其同意，以確保這些設施的運作不受影響。**
- 8.4.4 為了提供設計／建築上的彈性，城規會如接獲根據條例第 16 條提出的申請，可按照上文第 7.4 及 7.5 段所述的準則考慮略為放寬建築物高度限制。每宗申請會按個別情況考慮。

8.5 「休憩用地」：總面積 41.49 公頃

- 8.5.1 此地帶的規劃意向，主要是提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。
- 8.5.2 該區現有的主要休憩用地包括觀塘遊樂場、康寧道遊樂場、秀明道公園、海濱道公園、藍田公園、康寧道公園和在安德道、功樂道、月華街、秀雅道、曉明街及駿業街的遊樂場，還有數個分布各處的休憩花園／休憩處。當局亦已在啟田道和將軍澳道預留更多土地。

觀塘南(K14S)的主要社區設施及休憩用地

設施種類	《香港規劃標準與準則》	《香港規劃標準與準則》的要求 (按規劃人口)	供應		剩餘／短缺 (與已計劃的供應相比)
			現有供應	已計劃的供應 (包括現有供應)	
地區休憩用地	每 100 000 人 10 公頃 [#]	30.44 公頃	17.78 公頃	29.77 公頃	-0.67 公頃
鄰舍休憩用地	每 100 000 人 10 公頃 [#]	30.44 公頃	57.38 公頃	58.35 公頃	+27.91 公頃
中學	每 40 名 12 至 17 歲青少年 設一間全日制 學校課室	382 間課室	557 間 課室 ^[a]	557 間 課室 ^[a]	+175 間 課室 ^[a]
小學	每 25.5 名 6 至 11 歲兒童 設一間全日制 學校課室	422 間課室	475 間 課室 ^[a]	475 間 課室 ^[a]	+53 間 課室 ^[a]
幼稚園／ 幼兒園	每 1 000 名 3 至 6 歲以下兒童 設 34 間課室	138 間課室	166 間 課室	166 間 課室	+28 間 課室
警區警署	每 200 000 至 500 000 人 設 1 間	0 間	2 間	2 間	+2 間
分區警署	每 100 000 至 200 000 人 設 1 間	1 間	2 間	2 間	+1 間
醫院	每 1 000 人 設 5.5 張病牀 [^]	1 751 張病牀	1 522 張 病牀 ^[a]	2 582 張 病牀 ^[a]	+831 張 病牀 ^[a]
診所／ 健康中心	每 100 000 人 設 1 間	3 間	3 間	3 間	0 間
裁判法院 (8 個法庭)	每 660 000 人 設一間	0 間	0 間	0 間	0 間

設施種類	《香港規劃標準與準則》	《香港規劃標準與準則》的要求 (按規劃人口)	供應		剩餘／短缺 (與已計劃的供應相比)
			現有供應	已計劃的供應 (包括現有供應)	
幼兒中心	每 25 000 名兒童 設 100 個資助 名額 ^{#@}	1 218 個名額	247 個 名額	347 個 名額 ^[a] ^[b]	-871 個 名額 ^[a] ^[b]
綜合青少年 服務中心	每 12 000 名 6 至 24 歲人士 設 1 間 [#]	4 間	7 間	7 間	+3 間
綜合家庭 服務中心	每 100 000 至 150 000 人 設 1 間 [#]	2 間	3 間	3 間	+1 間
長者地區 中心	每個人口 約 170 000 人或 以上的新發展區 設 1 間 [#]	不適用	1 間	1 間	不適用.
長者鄰舍 中心	每個人口 15 000 至 20 000 人的 新建和重建 房屋區羣 設 1 間(包括公營 和私營房屋) [#]	不適用	8 間	8 間	不適用
社區照顧 服務設施	每 1 000 名 65 歲或以上長者 設 17.2 個資助 名額 ^{**@}	1 738 個名額	995 個 名額 ^[a]	1 133 個 名額 ^[a]	-605 個 名額 ^[a]
安老院	每 1 000 名 65 歲或以上長者 設 21.3 個資助 牀位 ^{#@}	2 152 個牀位	831 個 牀位	891 個 牀位 ^[b]	-1 261 個 牀位 ^[a]

設施種類	《香港規劃標準與準則》	《香港規劃標準與準則》的要求 (按規劃人口)	供應		剩餘／短缺 (與已計劃的供應相比)
			現有供應	已計劃的供應 (包括現有供應)	
圖書館	每 200 000 人 設 1 間分區 圖書館 ^π	1 間	4 間	4 間	+3 間
體育中心	每 50 000 至 65 000 人 設 1 間 [#]	4 間	4 間	4 間	0 間
運動場／ 運動場館	每 200 000 至 250 000 人 設 1 個／1 間 [#]	1 個／1 間	0 個／0 間	0 個／0 間	-1 個／1 間
游泳池場館 —標準池	每 287 000 人 設 1 個場館 [#]	1 個	1 個	1 個	0 個

註：

數字已包括分區計劃大綱圖編號 S/K14S/23 所載的設施及休憩用地。

觀塘南的規劃居住人口約為 304 500 人。如包括流動人口，整體規劃人口約為 318 400 人。所有人口數字均已調整至最接近的百位數。

有關要求不包括規劃流動人口。

^ 醫院病牀的供應由醫院管理局按區域評估。

* 四成為中心為本的社區照顧服務，六成為家居為本的社區照顧服務。

@ 此乃長遠目標，在規劃和發展過程中，社會福利署會就實際提供的服務作出適當考慮。

Π 已計及小型圖書館，逐漸符合《香港規劃標準與準則》的要求。

上述供應情況與二零二一年二月二十六日都會規劃小組委員會文件第 2/21 號所載者略有不同，原因如下：

[a] 相關的政府部門／政策局提供了最新數字。

[b] 因特殊幼兒中心並非按人口規劃，相關的 60 個名額不會計算在內。

二零二一年七月