

TOWN PLANNING BOARD

城市規劃委員會文件第 11032 號

供城市規劃委員會於 2025 年 11 月 28 日考慮

《觀塘(北部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/16》
考慮申述編號 TPB/R/S/K14S/25-R1 及 R2

《觀塘(北部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/16》
考慮申述編號 **TPB/R/S/K14N/16-R1 及 R2**

申述事項(修訂項目)	申述人 (編號 TPB/R/S/K14N/16-)
就圖則作出的修訂項目 項目 A： 把位於寶達邨以東的一幅用地及位於寶琳路以北的一幅用地分別由「綠化地帶」及「休憩用地」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶，並訂明建築物高度限制。	總數：2 支持項目 A(1) R1：個別人士 反對項目 A(1) R2：個別人士

註：申述人的名單載於**附件 III**。申述書的軟複本已藉電子方式送交城市規劃委員會(下稱「城規會」)委員。這些申述亦已上載至城規會網站https://www.tpb.gov.hk/tc/plan_making/S_K14N_16.html，以及存放於規劃署位於北角及沙田的規劃資料查詢處，以供公眾查閱。全套硬複本存放於城規會秘書處，以供委員查閱。

1. 引言

1.1 2025 年 8 月 8 日，《觀塘(北部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/16》(下稱「該圖」)(**附件 I**)連同《註釋》和《說明書》^[1]根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。對分區計劃大綱圖及其《註釋》所作的各項修訂載於**附件 II** 的修訂項目附表，而修訂項目所涉地點的位置則在**圖 H-1** 上顯示。

1.2 在為期兩個月的公眾展示期內，城規會收到兩份有效的申述。2025 年 10 月 31 日，城規會同意把兩份申述合為一組，一併以集體形式考慮。

^[1] 有關的《註釋》和《說明書》載於城規會網站：

https://www.tpb.gov.hk/tc/plan_making/S_K14N_16.html

- 1.3 本文件旨在提供資料，以便城規會考慮各項申述。申述人名單載於**附件 III**。城規會已根據條例第 6B(3)條，邀請申述人出席會議。

2. 背景

東九龍智慧綠色集體運輸系統

- 2.1 行政長官在《2023 年施政報告》提出建造東九龍智慧綠色集體運輸系統(下稱「東九龍運輸系統」、「該項目」)，並將之納入運輸及物流局在 2023 年 12 月發表的《香港主要運輸基建發展藍圖》，旨在整體改善東九龍的交通和釋放發展潛力。
- 2.2 東九龍運輸系統屬高架運輸系統，為觀塘北部上坡地區提供輕便、環保和便捷的交通接駁服務，以便前往附近的鐵路站及主要的公共交通交匯處。系統走線全長約 7 公里，設 9 個車站，包括彩虹東、彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘、藍田北及油塘東(**繪圖 H-2**)。在擬議走線兩端的終點站會分別闢設連接港鐵彩虹站及油塘站的行人連接設施。此外，因應東九龍運輸系統的運作，有必要在沿線選址設置車廠。為推展該項目，路政署鐵路拓展處已於 2024 年 7 月委託顧問進行勘察、設計及建造研究。運輸及物流局局長亦已於 2025 年 8 月 22 日根據《鐵路條例》(第 519 章)批准東九龍運輸系統方案。工程合約的招標工作預計將於 2026 年展開，並於 2027 年批出合約。該項目預計於 2033 年或之前竣工。

馬游塘車站暨車廠用地的綜合發展

- 2.3 根據勘察、設計及建造研究，寶達邨以東的一幅用地(即主地盤)已選定作興建擬議馬游塘車站暨車廠。該地盤具備必要的功能，供停放、維修保養及清潔系統列車和預留貯存空間存放整個系統的損耗品及零件(**繪圖 H-1**)。這項工程會採用類似鐵路項目的「鐵路加物業」模式，計劃利用主地盤及其北鄰用地(下稱「北面地盤」)(下稱「申述用地」)的物業發展權，為該項目提供財務資助。

2.4 當局已根據勘查、設計及建造研究擬備一個概念方案（繪圖 H-3），並已進行多項技術評估以確定在申述用地作擬議的住宅及商業發展暨公共運輸設施用途（下稱「擬議發展」）（繪圖 H-1）實屬可行。由於運輸系統模式須待批出工程合約後方能敲定，故概念方案所顯示的車站和車廠僅屬示意性質，旨在容納不同運輸系統模式的運作需要。在完成改劃土地用途地帶的研究後，在分區計劃大綱草圖的項目 A 申述用地已由「綠化地帶」及「休憩用地」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶。在分區計劃大綱圖上，該用地的最大總樓面面積和最大住用總樓面面積分別為 484 800 平方米及 449 200 平方米，最高建築物高度限制為主水平基準上 290 米。

就分區計劃大綱圖的《註釋》及《說明書》作出的修訂

2.5 就項目 A 而言，「其他指定用途」地帶的《註釋》已作出修訂，加入新的「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶的註釋，並訂明載於上文第 2.4 段的發展限制。任何樓面空間如純粹建造為或擬用作政府所規定的公共運輸設施或政府、機構或社區設施用途，可免計算入最大總樓面面積內。

2.6 分區計劃大綱圖的《說明書》亦已作出修訂及更新，以就項目 A 提供一般資料，以及反映分區計劃大綱圖的最新狀況和規劃情況。

分區計劃大綱草圖

2.7 2025 年 7 月 18 日，都會規劃小組委員會（下稱「小組委員會」）考慮《觀塘（北部）分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》的擬議修訂項目，並同意相關的擬議修訂項目適宜根據條例第 5 條展示，以供公眾查閱。有關的小組委員會文件第 6/25 號載於城規會網站^[2]，而小組委員會會議記錄摘要則載於附件 IV。《觀塘（北部）分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/16》其後於 2025 年 8 月 8 日在憲報刊登。

^[2] 小組委員會文件第 6/25 號連附件載於城規會網站

https://www.tpb.gov.hk/tc/meetings/MPC/Agenda/769_mpc_agenda.html

3. 地區諮詢

3.1 路政署鐵路拓展處聯同規劃署就東九龍運輸系統的最新情況、擬議發展及分區計劃大綱圖的相關修訂，於 2025 年 4 月 28 日諮詢觀塘區議會，並於 2025 年 5 月 6 日諮詢西貢區議會及黃大仙區議會。儘管所有獲諮詢的區議會大致上沒有提出負面意見，並敦促當局盡早落實觀塘上坡地區急需的運輸系統，惟觀塘區議會及西貢區議會表示，馬游塘車站與周邊發展項目(包括安達臣道石礦場發展計劃、安達臣道發展計劃^[3]、寶達邨、將軍澳隧道巴士轉乘站及馬游塘村)之間的行人連接設施必須妥善安排。相關的觀塘區議會、西貢區議會及黃大仙區議會會議記錄摘要載於附件 V(a)至(c)。

3.2 在分區計劃大綱草圖的法定展示期內，觀塘區議會及西貢區議會的區議員獲悉，公眾人士可就有關修訂向城規會秘書提交申述。城規會沒有收到由觀塘區議會及西貢區議會的區議員提交的任何申述。

4. 申述用地及其周邊地方

修訂項目 A：擬議商業／住宅發展暨公共運輸設施

4.1 申述用地及其周邊地方(圖 H-1 至 H-5)

4.1.1 項目 A 包括主地盤(約 45 400 平方米)及北面地盤(約 18 400 平方米)，均屬政府土地，以寶琳路分隔開。主地盤可經寶琳路前往，是位於大上托山麓長滿植被的斜坡(圖 H-3 及 H-4)。主地盤所在地點在寶達邨東面，地盤高度從北面的主水平基準上 164 米遞降至南面的主水平基準上 97 米(圖 H-5)。北面地盤可經安愉道前往，位於安達臣道石礦場發展計劃南面邊緣一個已平整的地台上，地盤高度由約為主水平基準上 175 米至約為主水平基準上 190 米不等(圖 H-3 至 H-5)。

^[3] 位於安秀道西南面及寶琳路北面的土地屬於石礦場舊址的一部分，並已發展作公營房屋發展，即安泰邨及安達邨，並附設政府、機構及社區設施和休憩用地。

4.1.2 項目 A 周邊地區以住宅發展為主，附設各種政府、機構或社區設施和休憩用地(圖 H-1 至 H-5)：

- (i) 緊鄰北面地盤北面是安達臣道石礦場發展計劃的南面社區^[4]，主要劃為「住宅(乙類)」地帶，地積比率由 4.0 倍至 5.5 倍不等，屬中等密度的住宅發展(圖 H-1)。南面社區的建築物高度限制規定為主水平基準上 225 米至主水平基準上 290 米，以確保建築物高度輪廓可從大上托的山脊線遞降(圖 H-5)；以及
- (ii) 位於主地盤西面的安達臣道發展住宅項目和寶達邨，均劃為「住宅(甲類)」地帶，最大住用地積比率／總地積比率分別為 7.5 倍／9 倍(圖 H-2)。安達臣道發展的建築物高度限制為主水平基準上 230 米至主水平基準上 280 米不等，而寶達邨現時最高的建築物高度為主水平基準上 236 米。主地盤東面是位於馬游塘的村屋，樓高 2 至 3 層，現時的建築物高度配合天然地形，由約為主水平基準上 178 米遞減至約為主水平基準上 140 米，。主地盤南面是將軍澳隧道及其巴士轉乘站(圖 H-5)。

4.1.3 根據概念方案(繪圖 H-3 至 H-8)，擬在主地盤興建的馬游塘車站暨車廠上蓋提供住宅、商業及政府、機構或社區設施，而北面地盤則主要作住宅用途。主地盤及北面地盤分別擬建 18 幢及 9 幢住宅大廈，提供約 8 984 個房屋單位。此外，亦會在主地盤及北面地盤提供休憩用地。

4.1.4 概念方案的總綱發展藍圖、截視圖、園景設計總圖及行人連接設施均屬示意性質，載於繪圖 H-3 至 H-8。擬議發展的實際設計待批出投標後在詳細設計階段可能會有所改變。概念方案的主要發展參數如下：

^[4] 安達臣道石礦場發展計劃包括 4 項主要土地用途方案，即石礦公園、住宅社區(北面社區和南面社區)、文娛核心區及岩壁(見分區計劃大綱圖《說明書》圖 2)。

改劃面積(平方米)	約 67 726
發展用地(平方米) ^(a)	約 63 800
最大總樓面面積 ^[b] (平方米) 住用 ^[b] 非住用 ^[b]	484 800(地積比率約 7.6 倍 ^[c]) 449 200(地積比率約 7.04 倍 ^[c]) 35 600(地積比率約 0.56 倍 ^[c])
最高建築物高度	主水平基準上 290 米
樓層數目	35 至 39 層作住用用途 (在商業用途、政府、機構或社區設施、附屬停車場及／或馬游塘車站暨車廠及其附屬設施上蓋)
上蓋面積 平台 樓宇	 70-82% 19-23%
預計單位數目 ^[d]	8 984 個
預計人口 ^[e]	24 257 人
附屬泊車設施 ^[f]	私家車 住宅發展項目 (包括訪客泊車位)：1 429 個 零售(+幼稚園)：151(+1)個 電單車 住宅發展項目：75 個 零售：13 個
上落客貨車位 ^[f]	住宅：27 個 零售(+幼稚園)：32(+1)個
其他設施	— 一間設有100個名額的幼兒中心(1 060平方米) ^[g] — 運輸系統設施 ^[g] ，包括一個車廠(約39 320平方米 ^[g])、一個車站(2 435平方米)和其他相關設施
可供公眾使用的休憩用地(平方米)	21 200
設有上蓋和開敞式(平方米)	3 625 ^[h]
私人休憩用地(平方米)	24 257 ^[e]
目標落成年份	2033 年 ^[i]

註：

- [a] 勘查、設計及建造研究所載的發展用地面積不包括用作擬議道路改善工程的範圍。發展用地須作詳細的地盤測量。
- [b] 最大的整體及住用總樓面面積已在分區計劃大綱圖《註釋》訂明，以便在設計上留有彈性。非住用用途包括零售用途、幼稚園和有蓋休憩用地。
- [c] 地積比率是根據發展用地面積計算。
- [d] 平均單位面積假定為大約 50 平方米，但在詳細設計階段可能有所變動。
- [e] 每單位的居民人數假定為 2.7 人，但在詳細設計階段可能有所變動。為日後居住人口而設的私人休憩用地會根據《香港規劃標準與準則》的最新標準提供。
- [f] 附屬泊車位和上落客貨車位假定會設於主地盤的地庫各層，而在北面地盤的停車場則設於地面之上。這些車位的實際數量，將與相關政府部門商討和協商後，根據最終的發展組合和《香港規劃標準與準則》的最新標準而決定。
- [g] 任何樓面空間如純粹建造為或擬用作政府所規定的公共運輸設施或政府、機構或社區設施用途，亦可豁免計算入總樓面面積內。政府、機構或社區設施的地點、類型和實際供應情況，有待進行詳細設計時確定，並會在得到相關政府決策局及部門同意後按適當情況透過行政方式訂明。
- [h] 設有上蓋和開敞式休憩用地的總樓面面積已計入概念方案的非住用總樓面面積內，惟須視乎屋宇署在建築圖則呈交階段計算時確認，。
- [i] 有待日後發展商的落實時間表而定。

4.2 規劃意向

有關項目 A 的「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶的規劃意向，主要是把涵蓋範圍綜合發展作住宅和商業用途暨公共運輸設施，並提供休憩用地。

5. 申述

5.1 申述事項

5.1.1 在為期兩個月的展示期內，城規會收到兩份由兩名個別人士提交的有效申述，包括一份表示支持項目 A 的申述(R1)及一份表示反對項目 A 的申述(R2)。

5.1.2 兩份申述提出的主要理由／意見，以及規劃署在諮詢相關政府決策局／部門後的回應，概述於下文第 5.2 及 5.3 段。

5.2 表示支持的申述

主要理由／意見／建議	申述編號
(1) 支持項目 A 基於理解概念方案中的建築物布局屬示意性質，不會限制未來發展商於詳細設計階段提出的最終設計。	R 1
(2) 雖然支持在綜合發展項目中關設的行人通道和連接設施的建議，但這些行人通道和連接設施僅連接主地盤、北面地盤和安達臣道石礦場發展計劃。當局應在詳細設計階段擴展行人設施，以惠及更多居民。	
(3) 相關政府部門應透過擬備土地契約條款、制訂專屬法例及採取其他適用方法，攜手合作，為東九龍運輸系統未來營運商、土地擁有人及物業發展商制訂框架，以便興建直接且便捷的行人及單車連接路徑。	
(4) 為加強馬游塘車站及上蓋發展的行人連接，以及讓單車徑與擬議發展融合，申述人提交方案，提出以下建議： (i) 擴展安達臣道石礦場發展計劃的現有單車徑網絡至馬游塘車站月台，再往下延伸至將軍澳隧道巴士轉乘站； (ii) 在單車徑的終點關設單車匯合中心連附屬設施； (iii) 將行人路和單車徑與商業零售空間、社會設施及公共空間結合，以達致協調發展；以及 (iv) 為解決安全及兼容性問題，擬議發展的行人通道設計應納入能同時容納行人和單車使用者的設施。	
回應	
(a) 備悉表示支持的理由和意見。	

關於(2)：

- (b) 由於馬游塘車站已規劃作交通樞紐，為上坡社區提供服務，故擬議發展會設有便捷連接通道，方便市民來往附近住宅發展(繪圖 H-8)。雖然馬游塘車站暨車廠的最終建築物設計／內部布局會視乎日後發展商的詳細設計而定，但分區計劃大綱圖的《說明書》已訂明擬議發展的行人連接設施須直達鄰近住宅發展及將軍澳隧道巴士轉乘站。這些連接設施的相關通道須提供無障礙設施，而且時刻開放予公眾使用，以便乘客可快捷轉乘不同交通工具。

關於(3)及(4)：

- (c) 根據安達臣道石礦場發展計劃的規劃，已沿主要行人通道闢設長約 3 公里的單車徑，以連接石礦公園、北面社區、文娛核心區及南面社區，以推廣健康生活及非機動交通工具。此外，亦將設置 4 個設有單車泊架的單車停泊處。部分單車徑已可供使用。

申述人提交的建議已轉達路政署鐵路拓展處。路政署鐵路拓展處表示局方將詳細研究有關建議，並考慮鼓勵投標者在其提交的標書中加入按適當情況在擬議發展提供單車友善的設施，例如單車停泊處。視乎中標者所提出的建議，相關設計條款會以行政方式訂明。然而，單車徑是經常准許的。

5.3 反對項目 A 的申述—主要理由及回應

5.3.1 選址

主要理由／意見	申述
(1) 不支持砍伐超過 2 500 棵樹木和損失一塊公共休憩用地作發展用途。政府違背不會將「綠化地帶」用地改劃作發展用途的承諾。	R 2

回應

關於(1)：

- (a) 東九龍運輸系統將為觀塘北的上坡地區提供便捷的接駁交通服務，改善東九龍的整體交通(繪圖 H-2)。為滿足東九龍運輸系統的運作需要，必須沿系統走線設置一個車廠，用以停放、調配和維修保養該運輸系統的列車。根據就擬議馬游塘車站暨車廠進行的勘察、設計及建造研究，位於寶達邨以東的主地盤是沿系統走線能夠容納必要功能的唯一合適選址(繪圖 H-1)。運輸及物流局局長於 2025 年 8 月 22 日根據《鐵路條例》(第 519 章)批准該工程項目的方案。改劃土地用途地帶，旨在讓有關用地進行綜合發展，以釋放其發展潛力，從而為該工程項目提供財政資助。
- (b) 當局已在勘察、設計及建造研究下進行改劃土地用途研究(下稱「改劃研究」)，以確定用地內擬議用途的可發展範圍及參數。根據改劃研究，擬議發展的概念方案及多項技術評估已證明擬議發展是可行的。在實施緩解措施後，並沒有對景觀和視覺，以及環境(包括生態)等方面造成無法克服的潛在影響。
- (c) 根據視覺及景觀影響評估所進行的樹木調查，有關用地內約 2 533 棵現有樹木(包括合共 16 棵具特別價值的樹木)會受擬議發展影響。不過，這些樹木大部分是外來林地植物或於斜坡上生長的野生植物，由於狀況和結構欠佳，並不適合移植。因此，補償種植建議已根據發展局技術通告(工務)第 4/2020 號擬備，務求在切實可行的情況下達到一比一的補償種植比例。有關建議包括在原地補種不少於 850 棵新樹(包括在北面地盤種植約 310 棵新樹及在主地盤種植約 540 棵新樹)。此外，亦會在五桂山非原地種植約 1 683 棵樹，但須待相關政府部門作進一步研究和同意(繪圖 H-1)。所有擬議栽種的樹木均會按適當情況採用本地品種，以加強美化景觀及提高生態價值。

- (d) 在環境方面，環境評估所得結論是，擬議發展符合環境標準，不會在空氣質素、噪音、水質、廢物管理、土地污染、生態、文物古蹟和堆填氣體風險方面造成無法克服的問題。此外，可透過採取緩解措施(包括移植及／或補種具有重要保育價值的植物，以及實施遷移水生動物建議)來處理潛在的生態影響。
- (e) 從生態和景觀角度而言，漁農自然護理署署長和規劃署總城市規劃師／城市設計及園境對改劃土地用途地帶的修訂沒有負面意見。此外，就東九龍運輸系統的建造和運作產生對景觀及生態的潛在影響，可透過有關工程項目的環境影響評估作進一步處理。
- (f) 不會損失公共休憩用地。請參閱下文第 5.3.2(a)至(c)段的回應。

5.3.2 休憩用地及政府、機構或社區設施供應

主要理由／意見／建議	申述編號
(1) 按照原先的土地用途地帶，北面地盤內已規劃的休憩用地是供公眾使用，而概念方案所作的補償都是面積細小的休憩用地，除了兒童遊樂處外，所提供的康樂設施有限。	R 2
(2) 概念方案中的擬議休憩用地只方便上蓋住宅發展的居民使用，鄰近住宅發展(即寶達邨及安達臣道石礦場發展計劃)的居民及東九龍運輸系統的乘客不太可能享用。應在擬議發展加入單車徑連附屬設施，以加強與鄰近發展之間的往來。	
(3) 擬在擬議發展提供的政府、機構或社區設施不足以彌補觀塘區現時有的短缺，。僅興建一間設有 100 個名額的幼兒中心及兩所設有 6 間課室的幼稚園，顯示當局未有盡力解決設施和服務短缺的問題，尤其是體育設施、	

住宿照顧服務及康復服務。	
(4) 由於申述用地屬政府土地，因此應預留總住用樓面面積的 5% 用作提供政府、機構或社區設施。儘管提供政府、機構或社區設施涉及財政影響，但也應優先考慮提供社會福利及體育設施，以確保社區可長遠受惠。	
回應	
關於(1)及(2)： (a) 北面地盤自 2009 年起劃為「休憩用地」地帶，但未有確實推展時間表。目前該地盤是已平整的平台，屬臨時工程範圍，沒有任何植物。把北面地盤納入作綜合發展，不僅能加快落實已規劃的休憩用地，亦可使休憩用地的設計臻於完善，與新設(東九龍運輸系統)及現有(將軍澳隧道巴士轉乘站)的交通樞紐和周邊地區形成網絡。 (b) 為補償失去的「休憩用地」地帶，分區計劃大綱圖的《註釋》及《說明書》訂明，必須在「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶內提供不少於 21 200 平方米的休憩用地，以供公眾使用。分區計劃大綱圖的《說明書》亦進一步訂明多項有關提供休憩用地的規定，包括大部分休憩用地須為露天空間，以及須有不少於一半的休憩用地範圍設於地面。雖然擬議發展最終的建築物設計取決於日後發展商的詳細設計，但這些休憩用地須以協調的設計及便捷的行人連接互相融合，並須方便公眾前往使用。 (c) 為證明可符合對休憩用地的規定，就改劃土地用途地帶研究所擬備的概念方案在地面及不同水平劃有休憩用地，當中包括無上蓋及開敞式空間(繪圖 H-6 及 H-7)。建議在申述用地闢設約 17 575 平方米的地面休憩用地，而其餘 3 625 平方米則屬有蓋及開敞式休憩用地，設於主地盤在擬議馬游塘車站暨車廠下方的主水平基準上 120 米的平台。具體而言，擬設於主水平基準上 120 米的有蓋及開敞式休憩用地(約 3 625 平方米)將會成為康樂和交通的樞紐。在主水平基準上 120 米的平台的有蓋	

及開敞式休憩用地，將設有無障礙連接設施的相關通道，如行人天橋／行人通道及垂直升降機通道等，直達寶達邨、將軍澳隧道巴士轉乘站及馬游塘村(繪圖 H-8)。在北面，安達臣道石礦場發展計劃可經安愉道的地面過路處及橫跨寶琳路通往主地盤的擬議行人天橋，前往擬議發展的休憩用地(繪圖 H-8)。

- (d) 關於闢設單車徑及配套設施，請參閱上文第 5.2(c)及(d)段的回應。

關於(3)及(4)：

- (e) 路政署的鐵路拓展處已就擬議發展諮詢相關政府決策局／部門，而社會福利署(下稱「社署」)和教育局建議在擬議發展提供一間設有 100 個名額的幼兒中心和兩所設有 6 間課室的幼稚園。其他相關政府決策局／部門已確定無須在申述用地預留土地作其他政府、機構或社區用途，而且他們對擬議發展亦沒有反對或負面意見。由於分區計劃大綱圖內有關「其他指定用途」地帶的《註釋》列明，政府所規定的政府、機構或社區設施可獲豁免計算樓面空間，因此在該項目招標前仍然有空間按政府決策局／部門的要求納入額外的政府、機構或社區設施。鑑於東九龍運輸系統是已落實進行的主要項目，旨在改善東九龍的整體交通情況，而區議員亦已敦促早日落實此項目，故最終在擬議發展所提供的政府、機構或社區設施須顧及該項目的施工時間表。
- (f) 觀塘區現有和已規劃闢設的主要政府、機構或社區設施，大致上按照《香港規劃標準與準則》的要求及相關決策局／部門評估所預計的需求，但醫院病床、體育中心、運動場／運動場館、遊泳池場館、分區警署、幼兒中心、社區照顧服務設施、安老院舍、日間康復服務及住宿照顧服務除外(附件 VI)。
- (g) 關於兒童照顧、長者和康復設施，這些設施大部份以處所為單位，社署在訂定適當的擬議福利設施時，會考慮《香港規劃標準與準則》所載列有關福利設施的規劃標準和指引、當區或附近社區的需要、對福利服務的整體

需求、不同福利設施對樓面面積的要求、用地的位置和暢達程度，以及用地限制、發展潛力和局限，從而擬訂合適的社福設施以配合發展項目內人口結構轉變而帶來的服務需求，並回應社區的整體需求。社署會繼續與相關政府部門保持密切聯繫，以多管齊下的方式物色合適的用地或處所以提供社福設施，務求配合該區的服務需要。政府已落實在新的公營房屋發展中，把相等於 5% 的住用總樓面面積撥作社福設施的政策。就此而言，在新的公共屋邨陸續落成後，社福設施亦會相繼投入服務，如安達臣道石礦場發展計劃將提供一間設有 100 個名額的幼兒中心、兩間長者鄰舍中心和社區照顧服務設施；曉明街將提供一間長者鄰舍中心和住宿照顧服務；宏照道將提供一間設有 100 個名額的幼兒中心、一間長者鄰舍中心和社區照顧服務設施。此外，若有關政府決策局／部門提出要求並獲得政策上的支持，規劃署會協助進行覓地工作，為有關設施物色合適的用地。

- (h) 關於其他供應不足的設施，《香港規劃標準與準則》就該等設施所訂的標準是按較廣泛的範圍或區域／聯網作出評估，至於實際供應情況，則須由醫務衛生局、康樂及文化事務署和香港警務處在規劃和發展過程中按適當情況考慮。相關政府決策局／部門會審慎規劃／檢討有關設施的供應。無論如何，規劃署將繼續與相關政府決策局／部門聯繫，待有機會時，於日後的發展／重建項目內闢設政府、機構或社區設施，配合該區的持續需要。

6. 諮詢政府部門

6.1 規劃署曾諮詢以下政府決策局／部門，他們的意見(如有的話)已適當地納入在上文各段：

- (a) 發展局局長；
- (b) 醫務衛生局局長；
- (c) 教育局局長；
- (d) 發展局執行秘書(古物古蹟)；

- (e) 建築署總建築師／建築設計處第 3 分處；
- (f) 土力工程拓展署(下稱「土拓署」)土力工程處處長；
- (g) 土拓署東拓展處處長；
- (h) 運輸署署長；
- (i) 警務處處長；
- (j) 水務署總工程師／建設；
- (k) 渠務署總工程師／九龍及新界南；
- (l) 路政署總工程師／市區；
- (m) 路政署總工程師／新界東；
- (n) 消防處處長；
- (o) 衛生署署長；
- (p) 康樂及文化事務署署長；
- (q) 社會福利署署長；
- (r) 機電工程署署長；
- (s) 環保署署長；
- (t) 地政總署總產業測量師／鐵路發展組／市區辦事處；
- (u) 地政總署地政專員／九龍東；
- (v) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境；
- (w) 屋宇署總屋宇測量師／九龍；
- (x) 食物環境衛生署署長；
- (y) 漁農自然護理署署長；
- (z) 民政事務總署觀塘民政事務專員；以及
- (aa) 民政事務總署西貢民政事務專員。

7. 規劃署的意見

7.1 備悉 **R1** 對項目 **A** 表示支持的理由及意見。

7.2 根據上文第 5.3 段的評估，規劃署不支持 **R2** 就項目 **A** 表示反對的申述，並認為不應順應這份申述而修訂分區計劃大綱草圖，理由如下：

選址

- (a) 為滿足東九龍運輸系統的運作需要，改劃項目 **A** 的土地用途作綜合發展實屬必要，因為主地盤是沿系統走線能夠容納擬議馬游塘車站暨車廠必要功能的唯一合適選址。再加上北面地盤，擬議發展會為東九龍運輸系

統提供主要財務資助。當局已就改劃研究進行技術評估，範圍包括景觀及視覺、環境(包括生態)等方面。評估結論顯示擬議發展在實施緩解措施後在技術上實屬可行；

休憩用地和政府、機構或社區設施的供應

- (b) 把北面地盤的原有「休憩用地」地帶納入綜合發展，可加快闢設休憩用地。根據分區計劃大綱圖的《註釋》和《說明書》，擬議發展應包括重置能方便公眾前往使用的休憩用地，而且須以協調的設計及便捷的行人連接設施互相融合；以及
- (c) 除一些設施外，觀塘區現有和已規劃的主要政府、機構或社區設施，大致上按照《香港規劃標準與準則》的要求及相關政府決策局／部門評估所預計的需求。相關的政府決策局／部門會審慎規劃／檢討這些仍有不足的服務／設施，待有機會時把以處所為單位的政府、機構或社區設施加入日後的發展／重建項目內。

8. 請求作出決定

- 8.1 請城規會在審議有關申述時，同時考慮在聆聽會上提出的論點，然後決定建議／不建議順應／局部順應申述而修訂分區計劃大綱草圖。
- 8.2 倘城規會決定無須順應有關申述而修訂該圖，請委員同意，該圖連同其《註釋》及已更新的《說明書》適合根據條例第8(1)(a)條，呈交行政長官會同行政會議核准。

9. 附件

- | | |
|--------|------------------------------------|
| 附件 I | 《分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/16》
(縮圖) |
| 附件 II | 《分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》
的修訂項目附表 |
| 附件 III | 申述人名單 |
| 附件 IV | 2025 年 7 月 18 日都會規劃小組委員會會 |

	議記錄摘錄
附件 V(a)	2025 年 4 月 28 日觀塘區議會會議記錄摘錄
附件 V(b)	2025 年 5 月 6 日西貢區議會會議記錄摘錄
附件 V(c)	2025 年 5 月 6 日黃大仙區議會會議記錄摘錄
附件 VI	觀塘區議會地區的主要政府、機構或社區設施和休憩用地供應
繪圖 H-1	申述用地的位置圖
繪圖 H-2	東九龍智慧綠色集體運輸系統的擬議走線
繪圖 H-3	概念方案的總綱發展藍圖
繪圖 H-4 及 H-5	概念方案的截視圖
繪圖 H-6 及 H-7	概念方案的園境設計總圖
繪圖 H-8	概念方案的行人連接設施
圖 H-1	位置圖
圖 H-2	平面圖
圖 H-3	航攝照片
圖 H-4	實地照片
圖 H-5	建築物高度圖

規劃署

2025 年 11 月