港島區

議程項目4

[公開會議]

擬修訂《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱核准圖編號 S/H15/33》
(都會規劃小組委員會文件第 3/26 號)

5. 秘書報告，建議修訂旨在推展有關擬在香港仔避風塘擴建部分進行遊艇停泊設施暨住宅發展的可行性研究(下稱「該研究」)的建議。該研究由土木工程拓展署(下稱「土拓署」)委託進行，奧雅納工程顧問公司(下稱「奧雅納公司」)是該研究的顧問之一。下列委員已就此議項申報利益：

鍾錦華先生	—	為前土拓署署長；以及
葉頌文博士	—	目前與土拓署有業務往來及過往與奧雅納公司有業務往來。

6. 由於鍾錦華先生並無參與此議項，小組委員會同意他可留在席上。由於葉頌文博士與土拓署有關的所涉利益直接，小組委員會同意須請他就此議項暫時離席。

[葉頌文博士此時暫時離席。]

簡介和提問部分

7. 下列政府的代表(包括顧問)此時獲邀到席上：

規劃署

張嘉琪女士	—	港島規劃專員
胡可璣女士	—	高級城市規劃師／港島
王芷熙女士	—	城市規劃師／港島

發展局躍動港島南辦事處

楊麗芳女士	—	躍動港島南辦事處總監
王永德先生	—	高級城市規劃師(躍動港島南)
鄧禮賢先生	—	高級工程師(躍動港島南)

土拓署

洪永淇先生 — 總工程師／專責事務(工程)
丘僑永先生 — 高級工程師／專責事務(工程)

顧問

奧雅納公司
黃志誠先生
陳怡晶女士
梁錦誠博士
朱晞嵐女士
解端泰先生
劉志堅先生
戴世強先生

8. 規劃署高級城市規劃師／港島胡可璣女士、發展局躍動港島南辦事處總監楊麗芳女士和土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生借助投影片，按文件詳載的內容，向委員簡介就《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱核准圖編號 S/H15/33》(下稱「分區計劃大綱圖」)作出建議修訂的背景、技術考慮因素、已進行的諮詢及政府部門的意見。建議修訂主要包括：

(a) 修訂項目 A—把位於布廠灣的一幅用地(下稱「項目 A 用地」)由「政府、機構或社區」地帶、「其他指定用途」註明「海洋公園」地帶、顯示為「道路」的地方和顯示為「避風塘」的地方改劃為「其他指定用途」註明「遊艇停泊設施暨住宅發展及公眾休憩用地」地帶，最高建築物高度限為主水平基準上 130 米，擬議遊艇停泊設施暨住宅發展的最大整體總樓面面積限為 46 900 平方米(包括最小總樓面面積 8 900 平方米作非住用用途)，以及須於布廠灣防波堤上設置公眾休憩用地；

(b) 修訂項目 B—把布廠灣「工業」地帶以南的一幅狹長土地由「政府、機構或社區」地帶改劃為「工業」地帶；以及

(c) 修訂項目 C—把深灣道的兩幅土地由「其他指定用途」註明「海洋公園」地帶改劃為顯示為「道路」的地方。

9. 分區計劃大綱圖的《註釋》亦因應上述改劃作出修訂，以及對《註釋》的說明頁作出修訂和對《註釋》作出其他修訂，包括為與最新的《法定圖則註釋總表》保持一致而作出的修訂。

10. 主席扼要重述，建議修訂主要涉及擬在香港仔避風塘擴建部分進行遊艇停泊設施暨住宅發展。有關項目旨在推動遊艇旅遊，並與政府的政策一致。

11. 由於政府的代表已簡介完畢，主席請委員提問。

修訂項目 A

交通

12. 一些委員提出以下問題：

(a) 留意到緊鄰項目 A 用地有四所學校及一個住宅發展項目，擬議發展所產生的交通量會否與深灣道(尤其是沿 The Southside 經深灣遊艇俱樂部至項目 A 用地一段)在繁忙時段的交通流量重疊；

(b) 留意到南區的泊車位有大量需求，特別在周末及公眾假期期間，會否在擬議發展增設一個公眾停車場，以滿足區內的泊車需求；以及

(c) 擬議發展的交通及運輸影響評估所採用的受影響範圍為何，以及有關受影響範圍是否已充分涵蓋車輛由香港仔經葛量洪醫院、南風徑及業勤街前往項目 A 用地會途經的所有關鍵路口。

13. 土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生及發展局高級工程師(躍動港島南)鄧禮賢先生借助一些投影片及實物投影機作出回應，要點如下：

(a) 深灣道的基線交通流量主要來自學校及住宅發展。擬議發展包括一個遊艇停泊設施暨住宅發展。遊艇停泊設施的運作所衍生的交通流量主要集中在非繁忙時間，因此與現有繁忙時間的交通流量出現衝突的情況將會微乎其微，而且擬議住宅發展只會提供約250個單位，預計對交通造成的影響十分輕微。根據交通及運輸影響評估，擬議發展不會對周邊道路網及關鍵路口的容量造成重大的負面影響。為進一步改善區內交通情況，已建議在遊艇停泊設施會所內設置指定上落客區。這項安排將限制上落客活動於擬議發展的範圍內進行。此外，模擬現有及擬議交通流量高峰同時出現(即平日早上繁忙時間及周末繁忙時間)的敏感度測試顯示，區內道路網的表現仍處於可接受水平。項目團隊會繼續與附近學校保持緊密聯繫，以監察交通情況；

(b) 擬議發展內的泊車位旨在服務擬議發展的使用者。在擬議發展內，建議在現有布廠灣防波堤上設置880平方米的公眾休憩用地，作靜態康樂用途。市民可使用附近的泊車位(例如海洋公園水上樂園的泊車位)或利用公共交通工具(即巴士及小巴服務)經海洋公園水上樂園及雅濤閣前往該區，因為該兩處均位於公眾休憩用地的步行距離範圍內。此外，擴建香港仔避風塘所建議的公眾登岸設施將便利未來的海上交通；以及

(c) 交通及運輸影響評估的受影響範圍涵蓋經由深灣道前往擬議發展的道路網，包括香葉道／警校道、香葉道／海洋公園道及黃竹坑道／香葉道的主要路口。所有經評估的路口均有足夠容量，以及運輸署對交通及運輸影響評估沒有負面意見。

14. 一名委員進一步詢問可否藉此機會在擬議發展內增設公眾泊車設施。發展局高級城市規劃師(躍動港島南)王永德先生在回應時表示，區內泊車位短缺的情況主要集中在沙灘一帶，尤其在旺季期間。躍動港島南辦事處一直積極物色合適的用地以增加泊車設施，從而回應區內有關需求。一些泊車位已按先前的行人環境及交通改善計劃研究的建議予以增設。

15. 一名委員提出以下問題：

(a) 該項交通及運輸影響評估有否考慮日後會有大量旅客湧入約有200個停泊位的擬議遊艇停泊設施；以及

(b) 留意到由於用地以北的船廠外沿深灣道一側目前並無行人空間，由擬議發展步行的行人須橫過深灣道才能抵達雅濤閣，並沿道路的另一側繼續前行，遂詢問當局會否進行改善工程。

16. 發展局高級工程師(躍動港島南)鄧禮賢先生作出回應，要點如下：

(a) 有關交通及運輸影響評估已考慮現時和日後的行人情況，所得結論是所有行人設施已足以應付擬議發展帶來的額外行人交通需求；以及

(b) 由於經常有車輛進出有關船廠，建議闢設橫跨深灣道的行人過路處，以連接雅濤閣及其他發展項目，從而促進區內行人交通安全。

17. 發展局高級工程師(躍動港島南)鄧禮賢先生回應該名委員的進一步提問時解釋，當局未有計劃擴闊船廠外的行人路，因為該行人路並不屬於擬議發展的範圍，而且會侵佔船廠的批租範圍。

18. 一名委員留意到警方對該項交通及運輸影響評估及修訂項目A並無提出負面意見，而有關停泊區難免會增加該區的海上交通，遂詢問當局是否已充分考慮毗鄰深灣道公共交通總站的水警香港仔基地的運作。土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生回應時表示，當局已在該研究期間密切諮詢警方(包括水警總區)。現時船隊中最長的船隻長約40米，而擬議防波堤的設計則可容納長達50米的船隻。該名委員進一步詢問有否就海上交通流量作出評估。洪永淇先生參照文件圖3作出回應，解釋西面的公眾繫泊區(以橙色斜線標示)和東面的指定停泊區(以黃色斜線標示)將分別由海事處及日後的發展商管理。鴨脷洲的現有西面防波堤將會縮短和改建，以確保船隻交通暢順。發展局高級工程師(躍動港島南)鄧禮賢先生補充，當局已適時進行海上交通影響評估。儘管預計日後海上交通將有所增

加，但海上交通影響評估所得的結論是，由擬議遊艇停泊設施引致的碰撞及擱淺風險水平的整體增幅，可維持於「合理可行的最低水平」。海事處及警方均沒有就該項海上交通影響評估提出負面意見，而從海上交通角度而言，擬議遊艇停泊設施的布局可予接納。

排水量、水浸及風暴潮風險

19. 兩名委員提出以下問題：

(a) 留意到鄰近的富麗敦海洋公園酒店於二零二五年超強颱風樺加沙襲港期間遭海浪沖毀，此事凸顯了該區的水浸風險，遂詢問項目 A 用地是否同樣容易因風暴潮而出現水浸；以及

(b) 縮短和改建鴨脷洲現有西面防波堤，而非拆除整個構築物以提供更多水域面積作停泊及海上交通用途的理由為何。

20. 土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生借助一些投影片作出回應，要點如下：

(a) 沿海地區受強風吹襲，本質上易受風暴潮影響。香港仔避風塘外的區域在超強颱風樺加沙襲港期間遭破壞。為強化該區域應對極端天氣的能力，香港仔避風塘擴建項目中提議，根據土拓署最新版的《海港工程設計手冊》，於南面建造兩道新防波堤。竣工後，防波堤應對極端天氣的能力將有所提升。該兩道防波堤預計於擬議發展啟用前竣工；以及

(b) 保留西面防波堤某些部分的理由有三個：(i)以實體方式劃分現有的香港仔避風塘與擬議公眾繫泊區的範圍；(ii)由於鴨脷洲以南沿岸地區的海床水平相對較高，拆除整個防波堤所騰出的水域面積未能有效用於船隻繫泊；以及(iii)徹底拆除防波堤會產生大量建築廢物，對現有海床生態構成嚴重滋擾。考慮到上述所有因素，把現有西面防波堤縮短約 70 米是最符合成本效益和環境可持續發展原則的方案。

21. 一名委員進一步詢問，會否建議在該區興建地下水缸或雨水泵房，以緩解該區的水浸風險。顧問黃志誠先生回應時表示，在香港仔避風塘擴建項目下擬建的兩條防波堤將作為主要防線，以提升沿岸地區應對極端天氣的能力。就主席有關排洪能力的提問，土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生借助投影片作出回應，表示根據已進行的排水影響評估，該區現有排水設施的容量是足夠的。由於該區現有的排水系統有部分位於擬議發展的範圍內，須進行相應的排水渠改道工程。該名委員繼續跟進，詢問排水影響評估有否把出現極端天氣的情況考慮在內。洪永淇先生和黃志誠先生借助投影片作出回應，解釋說有關評估採用了渠務署《雨水排放系統手冊補遺編號1/2022》所訂明的標準。該手冊納入了氣候變化的設計考慮因素，包括降雨強度的增幅預測、海平面上升和風暴潮高度，以及在設計上留有空間以應對21世紀中期及末期的氣候預測。排水影響評估的結論是該系統具備足夠的水流容量。

22. 一名委員留意到該區目前的道路水平約為主水平基準上4.5米，而地下排水渠通常位於地面以下兩米，遂詢問雨水能否有效排放。土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生回應說，有關發展的擬議地盤平整水平約為主水平基準上5.3米，相關排水系統會相應提高。現階段並無計劃提升周邊街道的水平。該名委員擔心倘街道水平維持不變，可能會出現水浸風險，並詢問在現行標準下，該街道水平是否可以接受。主席表示該等技術詳情會於詳細設計階段進一步檢視。委員所關注的排水量和潛在水浸風險的問題，應由項目團隊按情況跟進。如有進一步詳情，可於考慮申述的階段提供。

排污基礎設施

23. 一名委員留意到申請人已建議進行污水渠內襯修復及改善工程，藉以應付擬議發展產生的額外污水流量，遂詢問為何要控制從停泊設施排放的污水並把時段限於非高峰時段。土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生借助投影片作出回應，解釋說現有深灣道污水泵房的抽水量，暫定會由渠務署進行提升工程。為處理擬議發展產生的額外流量，日後的發展商須為一段長290米的污水渠進行提升工程(把現有直徑300毫米及400毫米的污水渠擴闊至450毫米)，另須為直徑450毫米和長約270米的污水渠進行內襯修復工程。這項安排對處理

額外流量而言是最佳的基礎建設方案。就委員的跟進提問，顧問黃志誠先生澄清，排污影響評估的結論是，在甚少發生的最壞情況下，擬議發展的預測高峰流量會略為超出網絡經提升後的容量。因應短缺輕微，建議限制停泊設施僅可在非高峰時段排放污水。該名委員進一步詢問，能否進一步擴大擬議污水收集系統提升工程的容量，免除需在操作上控制污水排放。顧問黃志誠先生回應時表示，相對於家居廢水，遊艇停泊設施所產生的污水量相對較少，而擬議限制措施已充分考慮遊艇停泊設施的運作需要。因此，實施這種排放管制實屬最具成本效益的方法。主席表示按一般觀察所得的情況，安排於該區家居用量的非高峰時段(通宵)把遊艇污水排往污水渠，是有效的管理方法。

建築設計

24. 一名委員表示，在鴨脷洲的住宅發展項目「南灣」由於與船廠非常接近，採用了不可開啟的窗戶設計，但這項噪音緩解措施被視為不切實際，效果也不理想。由於用地 A 北鄰是活躍的工業區，該名委員對在該用地發展住宅用途表示擔憂，並詢問擬議發展會否採用類似的不可開啟窗戶設計。土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生回應說，根據環境評估，有三個固定噪音源頭可能會影響擬議住宅發展，包括：(i)布廠灣現有的船廠和工業活動；(ii)擬議發展內的擬建旱塢泊位及船隻維修保養工場；以及(iii)擬議遊艇停泊設施通風系統的排氣／進氣百葉窗。由於布廠灣大部分現有船廠及工業用地均設於有蓋構築物內，大致上已阻隔工業活動產生的噪音，減低對擬議發展的影響。此外，藉着採用適當的建築設計和緩解措施，例如直接面向工業區的建築物外牆採用不可開啟的窗戶設計，以及安裝隔聲鰭片，可以把潛在噪音影響減至最低。擬議的旱塢泊位及船隻維修保養工場將完全圍封在平台內，從而避免任何不良的噪音影響。至於遊艇停泊設施會所的通風系統，可採用最理想的做法，包括選用低噪音機器，以及將排氣／進氣百葉窗設置在遠離易受噪音影響設施的地方。就主席的進一步提問，洪永淇先生澄清，不可開啟的窗戶只會安裝在住宅發展面向北面船廠的建築物外牆，面向西面海邊的其他窗戶是可以開啟的。

25. 一名委員留意到，擬議旱塢泊位及船隻維修保養工場會圍封在擬議發展的平台內，遂詢問在運作期間排放的空氣污染物會否對上方的住宅發展造成負面影響。土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生在回應時表示，擬議工場只會處理小型的遊艇維修及保養工程，例如塗刷防銹塗層。為避免對住宅部分造成任何影響，維修區的通風排氣口會朝向西面外牆，與住宅大廈實際分隔。

土地污染

26. 兩名委員提出以下問題：

(a) 留意到項目 A 用地因過往曾用作海事工場而列為潛在受污染土地，而當局已建議進行地盤環境勘測，但由於布廠灣臨時工業區仍在運作中，地盤勘測須待清理土地後方可進行。日後的發展商是否須重新進行用地評估和提交污染評估報告；如須作出補救，這會否影響在二零三二年前落實擬議發展的目標；以及

(b) 據記憶所及，為騰出土地興建香港迪士尼樂園而清拆前財利船廠時，發現泥土受到重金屬及有機污染物(包括二噁英及多溴聯苯醚)嚴重污染。因此，有否就過往工業活動可能引致的土地及空氣污染風險進行評估。

27. 顧問黃志誠先生作出回應，要點如下：

(a) 布廠灣臨時工業區的主要作業為小型的物料處理和機械維修工場，而非大型造船設施。為確保順利落實發展，日後的發展商須適時重新進行用地評估，並在發展過程的初期階段提交補充污染評估計劃；以及

(b) 前財利船廠曾是香港的主要造船設施，而布廠灣臨時工業區的運作規模遠小於該船廠。換言之，預計土地污染的嚴重程度和深度會較低。儘管如此，日後的發展商仍須嚴格遵守規定，適當地進行詳細用地評估，並落實全面的補救措施。

景觀、生態及環境方面

28. 一名委員提出以下問題：

(a) 留意到項目A用地的擬議補種樹木安排是1:1的補種比例，但所種植樹木的品種及成熟程度為何，以及如何保證擬議景觀建議得以落實；

(b) 可否加入綠化元素以推廣生態教育，以及發展局和土拓署會否在擬議公眾休憩用地融入海洋保育或生態海岸線措施及綠化元素；以及

(c) 會否在擬議發展內採取具體措施，以配合政府於二零五零年前實現碳中和的目標，以及有否就減碳及碳排放監測計劃制定具體指標或數碼追蹤機制，以支持可持續發展。

29. 發展局躍動港島南辦事處總監楊麗芳女士、土拓署總工程師／專責事務(工程)洪永淇先生及顧問黃志誠先生借助一些投影片作出回應，要點如下：

(a) 在擬議發展內，會完全按照相關政府規定及指引，嚴格遵守1:1的補種樹木比例；

(b) 關於生態教育及保育，躍動港島南辦事處一直積極與海洋公園公司聯繫。由於新防波堤上的擬議公眾休憩用地將直接連接海洋公園水上樂園的海濱長廊，因此雙方正商討利用該空間推廣海洋公園的海洋保育計劃，這為機構之間的合作提供了絕佳機會。此外，在香港仔避風塘擴建項目中，兩道新防波堤、行人步道及其相關防止船隻碰撞系統亦會引入生態海岸線元素(例如生態磚及潮汐池)。此舉參考了東涌東成功落實的生態海岸線，旨在提升區內的海洋生物多樣性和生態效能，讓行人步道上的遊客及遊艇使用者皆能欣賞豐富的生物多樣性；以及

(c) 由於擬議遊艇停泊設施暨住宅發展屬私人項目，日後的發展商在落實階段必須遵守所有現行規例及環保標準。

30. 同一委員詢問有關擬議發展會在施工和營運階段採取的環境緩解措施，特別是如何應對進出該區的旅遊巴可能引起的交通和噪音滋擾。顧問黃志誠先生回應時表示，建築物料一般依賴陸路運送，但由於項目 A 用地位處海旁，建築物料正好可透過海路運送，從而大幅減少對該區造成的道路交通和噪音影響。此外，為進一步減少施工噪音，擬議發展亦會採用各項建造方法，例如應用「組裝合成」建築法並配合船隻運送相關組件，以及採用靜壓植樁法等。工地現場亦會裝設隔泥幕，以防沉積物和泥石擴散。營運噪音方面，發展局高級城市規劃師(躍動港島南)王永德先生解釋，日後的營辦商將自行負責就遊艇停泊設施的使用者及相關活動進行內部管理。由於擬議公眾休憩用地規模不大(約 880 平方米)，並已劃作靜態康樂用途(例如遛狗、觀賞日落及拍照)，因此所產生的噪音屬間歇性質，且極為輕微。主席補充說，在市區已建設地區，把休憩用地納入鄰近住宅發展項目中，屬常見做法。該名委員重申關注，指上/落客貨活動及使用擴音設備或會對附近一帶持續造成滋擾，他亦促請項目團隊考慮加入預防性的設計措施。王永德先生回應時表示，改建現有防波堤以提供公眾休憩用地，實為直接回應有關人士在南區區議會提出的地區意見，而該休憩用地與住宅樓宇之間亦會留有緩衝距離。主席補充說，營運期間任何潛在的噪音滋擾，均會由相關監管當局規管。

31. 該名委員詢問，擬議發展會否對劃定為具特殊科學價值地點的深水灣谷造成負面生態影響，以及作為白鷺生境的大樹灣會否在施工和營運期間受干擾。顧問劉志堅先生回應時表示，深水灣谷與擬議發展相距甚遠，兩者之間有南朗山分隔，而且有關地區遠離擬議發展，並不屬於該研究的評估範圍。主席指出，緊鄰項目 A 用地的地區並無發現具重要生態價值的物種，而擬議發展的 500 米範圍內亦無具特殊科學價值地點。

與海洋公園的協同效應

32. 一名委員留意到，躍動港島南概念總綱計劃的主要策略之一，是要加強連繫及易行，遂詢問擬議發展可如何改善地區連繫，並促進與海洋公園水上樂園的協同效應。發展局高級城市規劃師(躍動港島南)王永德先生借助投影片回應時解釋，擬議的遊艇停泊設施暨住宅發展是躍動港島南辦事處選定的重點項目之一，而現有及擬議東面防波堤上會加設公眾休憩用地，

以供公眾享用。此外，位於南面的擬議東面防波堤亦會設行人步道，把該公眾休憩用地和登岸設施直接連接至海洋公園水上樂園旁的海濱長廊一帶。為確保海濱得到有效而綜合的管理，預計該行人步道會交由海洋公園公司管理。有關建議可使海洋公園與更廣泛的地區無縫連接，利便進行海島旅遊，從而提升海洋公園對本地和海外遊客的吸引力。

提供政府、機構及社區設施

33. 一名委員詢問，目前對政府、機構及社區設施的評估有否顧及擬議發展所帶來的人口增長，並要求確認區內幼兒中心及社區照顧服務設施的供應是否不足。規劃署港島規劃專員張嘉琪女士回應時表示，目前的評估已充分顧及擬議發展所帶來的人口增長。雖然南區的幼兒中心及社區照顧服務設施供應確有不足，但就這些設施所訂的標準屬長遠規劃目標，而且是按較大的範圍或區域／聯網作出評估。規劃署一直與社會福利署(下稱「社署」)保持聯繫，以期把握機會，在新發展或重建項目中加入合適的社會福利設施。至於項目 A 用地的擬議發展，其位置與南區的主要住宅羣有一定距離。一般而言，鄰近現有已建設住宅區的用地，較適合用作闢設服務社區的社會福利設施。

34. 一名委員詢問，規劃署是否有該區規劃中的政府、機構及社區設施的進一步資料，當局是否認為項目 A 用地不適合用作闢設社會福利設施，以及黃竹坑區幼兒中心及社區照顧服務設施目前的分布情況。規劃署港島規劃專員張嘉琪女士借助投影片回應時表示，有關設施的實際供應須視乎社署對當前服務需求所作的持續覆檢而定。上述所指供應不足的情況涉及政府資助名額，而以自負盈虧方式營運和私人營運的幼兒中心，亦有為區內提供服務。在釐定政府、機構及社區設施的供應時，社署會通盤考慮地區人口結構、入息水平及當前需求趨勢等多項因素，經諮詢規劃署後才制訂相關要求。主要的社會福利設施在策略上集中設於緊鄰香港仔和鴨脷洲主要住宅區的位置，因此，當局並無為擬議發展內的政府、機構及社區設施訂定具體的樓面面積。

其他

35. 一名委員提及早前一間位於深灣道的船廠發生火警，遂詢問消防處有否就此提供補充資料。發展局高級城市規劃師(躍動港島南)王永德先生回應指，重建船廠時須設置適當的消防裝置，營運者必須嚴格遵守所有相關消防安全規例，詳細消防規定會在提交建築圖則的階段制定。由於區內居民關注，船廠營運者已與鄰近居民建立溝通渠道，以協調所需的緊急疏散計劃。

36. 一名委員詢問在擬議遊艇停泊設施停泊的船隻是否有可能轉作居住用途。發展局高級工程師(躍動港島南)鄧禮賢先生回應指，所有船隻均須受海事處的法定發牌機制嚴格規管。雖然銅鑼灣避風塘現時仍有艇戶，惟擬議遊艇停泊設施屬私人營運設施，並非供人居住之用，日後的發展商須遵守相關規例及賣地條款。主席補充，任何違規或未經授權將船隻用作住宅用途的行為，相關部門會視乎情況採取執法行動。

結論

37. 主席表示，擬議修訂主要涉及改劃項目 A 用地，以作擬議遊艇停泊設施暨住宅發展，此舉符合政府促進島嶼旅遊及提升遊艇業設施的政策。他感謝項目團隊規劃這項發展所作的努力，並提供多項技術評估支持，顯示這項建議在技術上可行，不會造成無法克服的問題。

38. 委員普遍支持對分區計劃大綱圖作出的擬議修訂。就委員的關注及意見，以及為利便申述考慮階段時進行討論，主席建議項目團隊就以下已於會議上討論的事項擬備資料：

(a) 在應對極端天氣方面排水設施的運作細節；

(b) 區內交通運輸方面，包括標示交通及運輸影響評估所涵蓋的所有關鍵路口的詳細地圖，以及改善行人環境的建議；以及

(c) 該區政府、機構及社區設施的供應情況，包括幼兒中心及社區照顧服務設施的空間布局。

39. 應主席邀請，運輸署助理署長／市區鄒炳基先生補充，對於任何新發展項目，運輸署會審視相關用地周邊的泊車需求。就本個案而言，項目團隊所作的調查確認，緊鄰的現有泊車設施足以應付該區的泊車需求。至於南區整區的泊車需求，運輸署將繼續把握機會，於新發展項目中納入適當的泊車位供應，並善用有限城市空間以提供路旁咪錶停車位。例如，近期於赤柱新增設的咪錶泊車位已獲南區區議會正面評價。

40. 主席表示，倘小組委員會同意擬議修訂，分區計劃大綱草圖將會在憲報刊登以供公眾查閱，為期兩個月。如收到任何申述，便會提交城市規劃委員會，以供考慮。

41. 經商議後，小組委員會決定：

「(a) 同意對《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱核准圖編號S/H15/33》作出的擬議修訂，以及載於文件附件II的《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/33A》(展示時會重新編號為S/H15/34)及載於文件附件III的《註釋》，適宜根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第5條展示；以及

(b) 採納載於文件附件IV的《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號S/H15/33A》(展示時會重新編號為S/H15/34)的經修訂《說明書》，以說明城市規劃委員會(下稱「城規會」)就該分區計劃大綱圖上各土地用途地帶所訂的規劃意向和目標，而該經修訂的《說明書》會連同該分區計劃大綱圖一併公布。」

42. 委員備悉，按照一般做法，在根據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，包括其《註釋》及《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(包括顧問)出席會議。他們此時離席。]

[會議小休五分鐘。]

[黃傑龍教授在小休期間離席。]

[葉頌文博士此時返回席上。]