

《市區重建局明倫街／馬頭角道發展計劃草圖編號 S/K22/URA1/1》

考慮申述編號 TPB/R/S/K22/URA1/1-R1 至 R247

和意見編號 TPB/R/S/K22/URA1/1-C1 至 C5

及

《市區重建局土瓜灣道／馬頭角道發展計劃草圖編號 S/K22/URA2/1》

考慮申述編號 TPB/R/S/K22/URA2/1-R1 至 R5

和意見編號 TPB/R/S/K22/URA2/1-C1 至 C29

申述事項／申述地點	申述人	提意見人
<p>《市區重建局明倫街／馬頭角道發展計劃草圖編號 S/K22/URA1/1》 (下稱「發展計劃圖」) (KC-018 發展計劃圖)</p>	<p>總數：247</p> <p><u>支持(241)</u> R1 至 R207、R209 至 R214、R216 至 R235、R237 至 R241：個別人士</p> <p>R208 及 R215：公司</p> <p>R236：馬頭角道 113 號及明倫街 25 號業主立案法團</p> <p><u>反對(3)</u> R242 及 R243：個別人士</p> <p>R244：香港中華煤氣有限公司</p> <p><u>提出意見(3)</u> R245 及 R246：個別人士</p> <p>R247：九龍城交通</p>	<p>總數：5</p> <p><u>支持 R1 至 R241(1)</u> C2：個別人士</p> <p><u>反對(1)</u> C4(亦為 R243)：個別人士</p> <p><u>就 R1 至 R247 提出意見(1)</u> C1：市區重建局(下稱「市建局」)</p> <p><u>就 R71 提出意見(1)</u> C3(亦為 R71)：個別人士</p> <p><u>就 R244 提出意見(1)</u> C5(亦為 R247)：九龍城交通</p>

申述事項／申述地點	申述人	提意見人
<p>《市區重建局土瓜灣道／馬頭角道發展計劃草圖編號 S/K22/URA2/1 》(KC-019 發展計劃圖)</p>	<p>總數：5</p> <p><u>支持(1)</u> R1：個別人士</p> <p><u>反對(3)</u> R2：金城營造集團有限公司 R3：香港中華煤氣有限公司 R4：個別人士</p> <p><u>提出意見(1)</u> R5：九龍城交通</p>	<p>總數：29</p> <p><u>支持並就 R1 至 R5 作出回應(1)</u> C2：個別人士</p> <p><u>支持並就 R1 至 R4 作出回應(12)</u> C3 至 C14：個別人士</p> <p><u>反對 R3 及 R4(12)</u> C15 至 C26：個別人士</p> <p><u>反對 R4(1)</u> C27：個別人士</p> <p><u>支持 R2 及 R5(1)</u> C28(亦為 R4)：個別人士</p> <p><u>就 R1 至 R5 提出意見(1)</u> C1：市建局</p> <p><u>就 R3 提出意見(1)</u> C29(亦為 R5)：九龍城交通</p>

註：該兩份發展計劃圖的所有申述人和提意見人的名單載於附件 IIIa 及 IIIb。申述書和意見書的軟複本^{1 2}已藉電子方式送交城市規劃委員會(下稱「城規會」)委員，並已上載至城規會網站，另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。一套申述書及意見書的硬複本存放於城規會秘書處，以供委員查閱。

¹ 城規會所收到有關 KC-018 發展計劃圖的申述和意見的軟複本載於：
https://www.tpb.gov.hk/tc/plan_making/S_K22_URA1_1.html

² 城規會所收到有關 KC-019 發展計劃圖的申述和意見的軟複本載於：
https://www.tpb.gov.hk/tc/plan_making/S_K22_URA2_1.html

1. 引言

- 1.1 2023年3月3日，《市區重建局明倫街／馬頭角道發展計劃草圖編號 S/K22/URA1/1》(下稱「KC-018 發展計劃圖」)(**附件 Ia**)及《市區重建局土瓜灣道／馬頭角道發展計劃草圖編號 S/K22/URA2/1》(下稱「KC-019 發展計劃圖」)(**附件 Ib**)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第5條展示，以供公眾查閱。
- 1.2 在為期兩個月的法定展示期內，城規會收到 247 份有關 KC-018 發展計劃圖的申述¹，以及 5 份有關 KC-019 發展計劃圖的申述²。2023年6月9日，城規會公布相關申述，讓公眾提出意見。在公布期結束後，城規會收到 5 份有關 KC-018 發展計劃圖的意見¹，以及 29 份有關 KC-019 發展計劃圖的意見²。2023年8月4日，城規會同意就該兩份發展計劃圖分別舉行聆聽會，並應把兩份發展計劃圖的申述及意見合為一組，以集體形式考慮。
- 1.3 本文件旨在提供資料，以便城規會考慮申述和意見。KC-018 發展計劃圖和 KC-019 發展計劃圖的申述人和提意見人名單分別載於**附件 IIIa** 及 **IIIb**。城規會已根據條例第 6B(3) 條，邀請申述人及提意見人出席會議。

2. 背景

明倫街／馬頭角道及土瓜灣道／馬頭角道的兩份發展計劃草圖

- 2.1 這兩份發展計劃草圖涵蓋土瓜灣「五街及十三街」一帶。根據當時九龍城市區更新地區諮詢平台(下稱「諮詢平台」)制訂的九龍城市區更新計劃，「五街及十三街」屬於「建議重建優先範圍」(**圖 H-5a**)。諮詢平台建議把樓宇的住宅部分的地積比率由 5 倍提高至 6.5 倍。透過在「五街」闢設供公眾享用的海濱長廊，以及劃設多塊非建築用地，重建後可加強「五街」及「十三街」一帶與臨海地帶的連接。「五街及十三街」一帶的市區更新願景是(i)文娛藝術生活區；(ii)土瓜灣分區通往啟德發展區的門戶；以及(iii)促進新舊融合。

2.2 2022年10月7日，市建局根據《市區重建局條例》（下稱「市建局條例」）第25(5)條提交《明倫街／馬頭角道發展計劃草圖編號S/K22/URA1/A》及《土瓜灣道／馬頭角道發展計劃草圖編號S/K22/URA2/A》，以供城規會考慮。市建局所提交的文件包括兩份發展計劃草圖（各附《註釋》及《說明書》）、規劃報告連有關交通、環境、視覺、空氣流通、排水、排污、供水及風險方面的技術評估，以及第一階段社會影響評估報告。2022年11月23日，市建局進一步向城規會提交第二階段社會影響評估報告。整套規劃報告及社會影響評估報告已存放於城規會秘書處供委員查閱，亦已上載於城規會的網站。

2.3 KC-018及KC-019發展計劃區分別佔地約11 430平方米及8 759平方米（圖H-1a）。有關發展計劃草圖（附件Ia及附件Ib）已取代《啟德分區計劃大綱核准圖編號S/K22/8》（附件II）中涉及發展計劃草圖上所劃定和描述的相關範圍。啟德分區計劃大綱核准圖所載的發展計劃區的原本土地用途地帶和發展計劃草圖所載的現時土地用途地帶撮述如下：

		用地 KC-018	用地 KC-019
地盤總面積(平方米)		11 430	8 759
《啟德分區計劃大綱核准圖編號S/K22/8》	土地用途地帶	「綜合發展區」地帶及顯示為「道路」的地方	「綜合發展區」地帶及顯示為「道路」的地方
	地積比率限制	5.0倍	5.0倍
	上蓋面積限制	40%	40%
	建築物高度限制	主水平基準上110米	主水平基準上65米
		(a) 闢設一條20米闊的海濱長廊，以供公眾使用 ³ 。 (b) 在分區計劃大綱圖指定的一塊狹長土地上興建樓高不超過兩層的建築物，以容納「商店及服務行業」和「食肆」用途 ⁴ 。	

³ 根據啟德分區計劃大綱圖的《說明書》有關「綜合發展區」地帶的部分，由於此地帶位處重要的海旁位置，而且為了確保海濱長廊可以由土瓜灣一直伸展至茶果嶺，因此須在毗連海旁的位置闢設一條20米闊的海濱長廊，以供公眾使用。

	(c) 分區計劃大綱圖指定須闢設兩塊闊10米的非建築用地。		
		用地 KC-018	用地 KC-019
發展計劃草圖編號 S/K22/URA1/1 及 S/K22/URA2/1	土地用途地帶	「住宅(甲類)」地帶及顯示為「道路」的地方	「住宅(甲類)」地帶及顯示為「道路」的地方
	地積比率限制		
	• 總地積比率限制	7.5倍	7.5倍
	• 住用比率限制	6.5 倍	6.5 倍
	• 非住用比率限制	1.0 倍	1.0倍
上蓋面積限制	沒有訂明	沒有訂明	
建築物高度限制	主水平基準上 120 米	主水平基準上 120 米	
	• 有關海濱長廊、零售建築物及非建築用地的規定與先前在啟德分區計劃大綱圖訂明的規定相同。		

2.4 市建局的意向是以全面的方式重建這兩幅用地，以作住宅、零售(包括零售帶)、政府、機構或社區、公眾休憩用地／海濱長廊用途(繪圖 H-1a)。

2.5 2023年2月10日，城規會考慮兩份發展計劃草圖，並認為有關發展計劃草圖連同其《註釋》及《說明書》適宜根據市建局條例第25(6)(a)條公布。城規會亦通過《說明書》適宜連同發展計劃草圖一併公布，以供公眾查閱。

3. 公眾諮詢

3.1 市建局在2022年10月展開發展計劃時，諮詢了海濱事務委員會轄下的啟德海濱發展專責小組(下稱「專責小組」)和九龍城區議會。

⁴ 根據啟德分區計劃大綱圖的《說明書》，在此地帶內，在樓高不超過兩層的建築物內必須有「商店及服務行業」和「食肆」用途，以便在毗連20米闊的海濱長廊提供零售帶，為毗連的海濱長廊增添活力。

- 3.2 2022年10月18日，市建局就該兩項發展計劃(即 KC-018 和 KC-019)諮詢了專責小組。專責小組成員大致上歡迎擬議重建，並促請當局早日完成海濱長廊以供公眾享用；積極改善陸上和水上交通的暢達程度，加強與腹地和鄰近發展項目之間的連接；以及在設計、建造和日後營運方面加入可持續和創新元素。專責小組成員亦建議採用漸進式的建築物高度輪廓，並為海濱長廊和海濱廣場(見下文第 4.6 段)的使用者提供更豐富多樣的體驗。他們亦建議市建局盡早與相關部門商討並確定海濱長廊、海濱廣場和登岸構築物的管理及維修保養事宜。
- 3.3 2022年10月27日，市建局就該兩項發展計劃諮詢了九龍城區議會。九龍城區議員大致上歡迎擬議重建項目，並建議加快完成有關重建、提供社區會堂和公眾停車場，以及把荒廢的政府碼頭和登岸梯級納入發展計劃圖(圖 H-1b 及 H-1c)內。九龍城區議會議員亦表示關注賠償事宜。

4. 申述用地及周邊地區

- 4.1 申述用地具有以下特色(圖 H-1a 至 H-1c)：

KC-018及KC-019

- (a) 位於馬頭角道與土瓜灣道交界。
- (b) 完全位於馬頭角煤氣廠 300 米諮詢區範圍內。

KC-018

- (c) 包括 5 組建於 1959 至 1960 年間(即樓齡 62 至 63 年)樓高 8 層的唐樓。
- (d) 該等樓宇上層現時作住用用途，地面則設有商舖(例如汽車維修及零售商店)。
- (e) 樓宇全部不設升降機，狀況欠佳。根據市建局進行的樓宇狀況調查，在 101 幢樓宇當中，有 24 幢(約 24%)的狀況屬於「失修」或「明顯失修」。在 101 幢

樓宇當中，有 69 幢(約 68%)屬於沒有大廈管理組織的「三無大廈」。社會影響評估指出，在這些樓宇內發現有劏房。

KC-019

- (f) 現時建有新寶工商中心第一期及第二期，各樓高 6 層(包括一層地庫)。該兩幢工業大廈內部相連，佔用許可證分別在 1979 年和 1981 年發出。
- (g) 該兩幢樓宇現時主要作工場、儲物、陳列室、辦公室、車庫以及零售服務用途。

4.2 周邊地區具有以下特色(圖 H-1a 至 H-1c、H-2a 至 H-2h、H-3 及 H-4)：

- (a) 有關用地的東鄰是海濱。
- (b) 發展計劃圖南面是多層住宅發展項目翔龍灣(高度約為主水平基準上 176 米)，在啟德分區計劃大綱圖上劃為「住宅(甲類)1」地帶⁵。南面較遠處有九龍城碼頭公共運輸交匯處(當中有部分範圍屬中九龍幹線的工地)，以及兩幢位於「商業(9)」地帶內的現有工業大廈，即幸福大廈和紅棉工業大廈。
- (c) 發展計劃圖北面是香港房屋協會(下稱「房協」)已規劃的專用安置屋邨，其最高住用／非住用地積比率限為 6.5 倍／1.0 倍，建築物高度限制為主水平基準上 100 米。發展計劃圖北面較遠處是現時的土瓜灣北變電站和土瓜灣道排污泵房，以及施工中的啟德體育園。
- (d) 有關用地以西橫跨土瓜灣道的地方在《馬頭角分區計劃大綱草圖編號 S/K10/29》上劃為「綜合發展區」地帶和「住宅(甲類)」地帶。「綜合發展區」地帶主要為 12 幢樓高 5 至 8 層的住宅樓宇，俗稱「十三

⁵ 「住宅(甲類)1」地帶的最高住用地積比率限為 7.5 倍，而最高非住用地積比率限為 1.0 倍。翔龍灣的佔用許可證於 2006 年發出。

街」，該些樓宇的地面主要用作經營汽車維修工場及零售商店。「住宅(甲類)」地帶現為馬頭角煤氣廠，該煤氣廠屬潛在危險裝置，現時仍在運作。

概念方案

4.3 根據市建局的概念方案(繪圖 H-1a 及 H-1b、H-2a 至 H-2c 及 H-3b)，用地 KC-018 和用地 KC-019 會各有兩幢建於 3 層高平台上的住宅樓宇，平台上會設有零售／商業／政府、機構或社區設施，並設有地庫停車場作為附屬泊車設施。有關用地將可經由土瓜灣道前往(繪圖 H-5)。

4.4 概念方案的發展參數表列如下：

概念方案	KC-018	KC-019
地盤總面積(平方米)	11 430	8 759
(約數) ⁽ⁱ⁾	20 189	
地盤淨面積(平方米) ⁽ⁱ⁾⁽ⁱⁱ⁾	10 496	7 816
(不包括顯示為「道路」的地方和毗連翔龍灣的後巷)	18 312	
總地積比率	7.5 倍	7.5 倍
住用地積比率	6.5 倍	6.5 倍
非住用地積比率	1.0 倍	1.0 倍
整體總樓面面積(平方米)	78 720	58 620
	137 340	
住用總樓面面積(平方米)	68 224	50 804
非住用總樓面面積(平方米)	10 496	7 816
政府、機構或社區設施的總樓面面積(平方米) ⁽ⁱⁱⁱ⁾	1 000	500
住宅樓宇幢數	2 幢	2 幢
最高建築物高度	主水平基準上 120 米	主水平基準上 120 米
樓宇層數	33 層 +3 層(地庫層 設有泊車/ 上落客貨區)	33 層 +3 層(地庫層 設有泊車/ 上落客貨區)
單位數目	1 276 個	950 個
	2 226 個	
平均單位面積(平方米)	53.5	

概念方案	KC-018	KC-019
假定每單位的人數比率	2.3	
預計人口	2 935 人	2 185 人
	5 120 人	
公眾休憩用地	20 米闊的海濱長廊	20 米闊的海濱長廊
私人休憩用地(平方米)	不少於 每人 1 平方米	不少於 每人 1 平方米
內部運輸設施		
- 泊車位	434 個	324 個
- 電單車車位	20 個	16 個
- 上落客貨區	16 個	12 個
落成年份	2033 年	

備註：

- (i) 視乎測量及詳細設計而定。
- (ii) 有待在詳細設計／批地階段確定。
- (iii) 擬議政府、機構或社區設施的樓面面積豁免計入總樓面面積內。政府、機構或社區設施的種類有待在詳細設計階段與相關政府部門及地區持份者進一步商討。

- 4.5 建議在用地 KC-018 及 KC-019 的非住用部分分別提供不少於 1 000 平方米及 500 平方米的非住用總樓面面積作政府、機構或社區用途。擬提供的政府、機構或社區用途及詳細設計有待與相關政府部門及區內持份者進一步磋商而定。此外，按照發展計劃草圖的《註釋》，擬提供的政府、機構或社區用途可免計入總樓面面積／地積比率。
- 4.6 一條不少於 20 米闊的海濱長廊(繪圖 H-3a 及 H-3b)將與北面及南面的已規劃海濱長廊連接，構成九龍東連貫海濱長廊的一部分。海濱長廊將闊設闊 10 米的兩層高零售帶，而且上方的建築物亦會整幢後移，從而令海濱範圍(繪圖 H-2b 及 H-3d)增添活力及生氣。每幅用地的南面界線會劃設兩個闊 10 米的非建築用地，以加強通風及增加景觀開揚度。建議在用地 KC-019 的非建築用地及用地 KC-018 北面界線的土地打造一個地面露天海濱廣場(繪圖 H-3b、H-3c 及 H-4)(兩個平台之間最狹窄闊度不少於 25 米)。該海濱廣場將設有美化環境設施、休憩處及行人通道，不但可加強東西向的連接，同時亦可增強馬頭角海濱範圍的海濱氛圍。
- 4.7 發展計劃草圖所涵蓋的多條公共街道，即明倫街、忠信街、興賢街及興仁街將會永久封閉，以進行重建及／或提供海濱

廣場。兩幅用地的擬議住宅發展將會從土瓜灣道後移，以便當局日後在土瓜灣道進行道路擴闊工程(繪圖 H-5 及 H-6)。落實擬議道路擴闊工程將視乎 KC-018 及 KC-019 兩個計劃的收購、地盤清理及清拆時間表而定，並須與相關政府部門的磋商。

規劃意向

4.8 與申述用地有關的土地用途地帶的規劃意向如下：

「住宅(甲類)」地帶的規劃意向，主要是作高密度綜合住宅發展並提供海濱長廊。在建築物的最低 3 層，或建築物特別設計的非住宅部分，商業用途屬經常准許的用途。

5. 申述及意見

明倫街／馬頭角道發展計劃草圖(KC-018)

5.1 申述事項

5.1.1 城規會收到 247 份申述，包括 241 份表示支持的申述(R1 至 R241)、3 份表示反對的申述(R242 至 R244)，以及 3 份提出意見的申述(R245 至 R247)。除了(i)3 份表示支持的申述(由不同公司提交的 R208 及 R215，以及由馬頭角道 113 號和明倫街 25 號業主立案法團提交的 R236)；(ii)一份表示反對的申述(由香港中華煤氣有限公司(下稱「煤氣公司」)提交的 R244)；以及一份提出意見的申述(由「九龍城交通」提交的 R247)外，其餘申述均由個別人士提交。R4、R5、R44、R71、R82、R84、R89 至 R98、R101、R107、R124、R129、R145、R149、R165、R168、R189、R192 至 R198、R201 至 R204、R208、R209、R213、R215、R216、R218、R223、R226 及 R233 支持發展計劃圖，但並無提出理由／意見。

5.1.2 提出申述的主要理由和其意見／建議（如有的話），以及規劃署在諮詢相關政府決策局／部門後的回應撮述於下文第 5.2 至 5.4 段。

5.2 表示支持的申述

主要理由／意見／建議	申述
<p>(1) 用地 KC-018 範圍內的樓宇殘破不堪，並存在多個問題，包括鼠患和衛生問題、混凝土剝落、外牆出現裂縫、渠管爆裂、出現漏水情況、生鏽鋼筋外露，而且結構不穩。此外，這些樓宇沒有設置升降機，也沒有合格的消防裝置和妥善的物業管理。樓宇狀況惡劣，對居民構成危險，而要對此等狀況的樓宇進行維修翻新，既所費不菲，而且艱巨困難。</p>	<p>R1 、 R2 、 R6 至 R15 、 R17 至 R33 、 R35 、 R36 、 R38 至 R43 、 R45 、 R46 、 R48 至 R52 R53 、 R56 至 R58 、 R60 、 R62 至 R70 、 R72 、 R75 至 R77 、 R79 、 R80 、 R81 、 R83 、 R85 至 R87 至 R88 、 R99 、 R100 、 R102 、 R104 、 R105 、 R108 、 R109 、 R112 至 R114 至 R122 、 R125 至 R128 、 R130 至 R135 至 R137 至 R144 、 R146 至 R148 、 R150 至 R154 至 R156 至 R159 、 R161 R162 至 R164 、 R166 、 R169 至 R172 至 R175 至 R178 至 R180 至 R182 至 R188 、 R190 、 R191 、 R199 、 R200 、 R205 至 R207 、 R210 、 R211 、 R212 、</p>

	<p>R214 、 R217 、 R219 至 R222 、 R224 、 R225 、 R227 至 R229R231 、 R234 、 R235 、 R237 及 R239 至 R241</p>
<p>(2) 重建可改善居住環境，並可活化該區。</p>	<p>R10 至 R13 、 R16 、 R31 、 R34 、 R37 、 R47 、 R52 、 R54 、 R55 、 R68 、 R70 、 R73 、 R74 、 R78 、 R87 、 R103 、 R106 、 R110 、 R111 、 R122 、 R123 、 R130 、 R158 、 R160 、 R167 、 R169 、 R178 、 R229 、 R232 、 R236 及 R238 至 R241</p>
<p>(3) 重建會令休憩用地的供應增加，並改善海濱與周邊地區的連接，讓公眾可享用海濱長廊。</p>	<p>R10 、 R35 、 R36 、 R122 、 R178 、 R236 及 R238</p>
<p>(4) 與重建相關的擬議道路擴闊工程可舒緩周邊地區的交通擠塞情況。此外，重建可改善行人環境和流通。</p>	<p>R10 、 R123 、 R178 、 R236 及 R238</p>
<p>(5) 全面重建用地 KC-018 和 KC-019 可促進旅遊業和經濟發展，並提升該區的形象。</p>	<p>R110 、 R236 及 R238</p>

(6) 支持重建項目與周邊地區的其他發展項目(包括新寶工商中心和「十三街」地區)互相配合。	R3 及 R178
(7) 用地範圍內的樓宇的地面一層為汽車維修店，而較高樓層則作住宅用途，兩者用途並不協調。汽車維修會產生噪音，並會令空氣質素變差，對居民造成滋擾。	R139、R239 至 R241
(8) 重建可增加用地的地積比率和提升土地使用效益。提供泊車位可紓緩該區違例泊車的問題。重建在施工和營運階段可提供就業機會。	R238
(9) 建議(i)在海濱發展項目施工期間，加固海堤的結構；(ii)可增加專營巴士的班次和服務，為新增的區內人口服務；(iii)在九龍城渡輪碼頭開辦新的渡輪服務，方便上班人士出行；(iv)重建項目應闢設康樂設施和街市；(v)可檢討馬頭角煤氣廠的土地用途；以及(vi)在施工階段應採取良好作業模式，盡量減低對當區居民造成的滋擾。	R236
(10) 建議(i)採用海水冷卻系統，以減少空調系統的碳排放量；以及(ii)設置光伏系統，以提高重建後建築物的能源效益。	R238
回應	
(a) 備悉(1)至(8)表示支持的意見。	
(b) 關於(9) (i)至(iii)及(vi) 當局已進行技術評估，預計擬議重建項目不會對交通、環境和海事構築物造成無法克服的影響。市建局在作出詳細設計時，會按照相關規例和指引考慮技術評估內所提出的適當緩解／保護措施和加強服務的安排，並且會	

在項目的落實階段進一步與相關政府部門磋商。

- (iv) 目前，九龍城區有兩個街市，即土瓜灣街市和九龍街市，而當局亦在近宋皇臺站的啟德發展區 2B3 號地盤規劃了另一個街市。此外，在炮仗街／馬頭角道有一個十分熱鬧的市集，內有多間售賣新鮮糧食的商店。該市集位於有關用地附近，可應付未來居民所需。市建局將關設一條不少於 20 米闊的海濱長廊(繪圖 H-3d 及 H-4)，以供公眾享用。
- (v) 馬頭角煤氣廠用地於 1998 年在《馬頭角分區計劃大綱圖》(圖 H-1a)上由「工業」地帶改劃為「住宅(甲類)」地帶，目的是在重建時發展作住宅用途。馬頭角煤氣廠位於九龍內地段第 10311 號，地契將於 2034 年到期。政府預計該用途會被淘汰。

(c) 關於(10)

市建局會在詳細設計階段根據相關規例和指引考慮如何落實建議的環保設施。

5.3 表示反對的申述

5.3.1 土地用途和發展計劃

主要理由／意見	申述
(1) 用地位置優越，應出售作私人發展，增加政府收入。	R242
(2) 反對僅劃設 1 000 平方米總樓面面積供關設政府、機構或社區設施。	R243
(3) 翔龍灣就在毗鄰，而且設有商場，對於市建局提出需要關設的零售設施規模表示質疑。質疑把擬議零售帶設於海濱是否可行和暢旺。	

<p>(4) 申述人對所需的泊車位數目和不設單車泊車位的安排表示質疑。</p>	
<p>(5) 申述人對於海濱廣場會否劃為行人專用區一事表示存疑。建議的發展方案亦缺乏動態康樂空間。</p>	
回應	
<p>(a) 關於(1)：</p> <p>市建局是根據《市建局條例》成立的法定機構，負責推行、鼓勵、推廣和促進香港市區更新。根據 2011 年頒布的《市區重建策略》，市建局將繼續維持以財政自給為原則，推行市區重建計劃。鑑於該區迫切需要進行更新和重整，由市建局進行重建是合適的，既可落實市區更新地區諮詢平台提出的建議，亦可為公眾帶來裨益。</p>	
<p>(b) 關於(2)：</p> <p>政府一直採取多管齊下的方式，物色合適的用地或處所，以提供社會福利服務。根據從地區出發工作方針，市建局建議從用地 KC-018 中的非住用部分撥出至少總樓面面積 1 000 平方米的地方，以作政府、機構或社區用途，並承諾探討日後在切實可行的情況下於同區將來的發展項目中增設政府、機構或社區／社會福利設施的可行性。社會福利署(下稱「社署」)等政府部門對有關建議並無負面意見。</p>	
<p>(c) 關於(3)：</p> <p>把非住用地積比率訂為 1.0 倍的建議，旨在配合擬議住宅發展的需要，並為海濱一帶帶來活力。所設置的零售設施的規模與毗鄰劃為「住宅(甲類)」地帶的臨海發展項目所設零售設施相若⁶。</p>	

⁶ 用地 KC-018 位於兩個住宅發展項目之間，分別是翔龍灣(劃為「住宅(甲類)1」地帶)和房協建議的專用安置屋邨(劃為「住宅(甲類)6」地帶)(圖 H-1a)，這兩個住宅項目的最高非住用地積比率均限為 1.0 倍。

(d) 關於(4)：

根據已進行的交通影響評估，擬設的泊車設施及內部運輸設施(繪圖 H-5)符合最新公布的《香港規劃標準與準則》所訂的較高標準，以配合該區的需求，而且預計擬議重建項目不會對交通造成負面影響。運輸署署長不反對市建局根據《香港規劃標準與準則》內的較高標準在該兩幅用地上的擬議重建項目提供泊車設施。

至於單車泊車位，市建局已承諾在詳細設計階段考慮在一些主要匯聚點設置單車友善設施。當局會在共融通道闢設單車泊車位及附屬設施(繪圖 H-4 及圖 H-5b)。共融通道是騎單車人士與行人共同享用的網絡，貫通啟德發展區的多條長廊和休憩用地，包括用地內的海濱長廊。

(e) 關於(5)：

市建局建議，把用地 KC-019 中的非建築用地和用地 KC-018 沿北面邊界的土地組建為一個在重建項目中心位置的地面露天海濱廣場(繪圖 H-3b 及 H-3c)(兩個平台之間最窄的距離至少有 25 米闊)。海濱廣場將設有美化環境設施、休憩處和一條行人通道。

這兩幅用地的建築物在面向海濱廣場的地面／平台層會後移(繪圖 H-2a)，以締造更廣闊舒適的步行環境。有關的後移安排視乎詳細設計而定。

5.3.2 風險方面

主要理由／意見／建議	申述
(1) 擬議發展項目設有地面海濱廣場及零售空間，加上毗鄰發展項目，包括專用安置屋邨、海濱長廊及啟德體育園，將吸引流動人口，並令人口增加，因此可能會對安全造成影響。	R244
(2) 市建局提交的文件未有提供充分理據，以處理安全問題。有見擬議發展項目鄰近馬	

<p>頭角煤氣廠，市建局提交的文件亦沒有提供足夠資料(包括定量數據或細節)，說明如何處理有關的氣體安全問題。市建局沒有就這兩幅用地與潛在危險裝置相距甚近而加強各項風險評估。</p>	
<p>(3) 根據《香港規劃標準與準則》，大型發展項目如位於潛在危險裝置諮詢區範圍內，通常不會獲批給許可。潛在危險裝置諮詢區內的發展項目須按照政府風險指引的規定加以評估，而項目倡議人應考慮採取所需的緩解危險措施，從而減低風險水平。然而，市建局提交的文件並無提及關於遵從《香港規劃標準與準則》所載規定的資料。</p>	
<p>(4) 擬議發展項目對諮詢區造成額外的危險會大增，令可能發生死亡事故的機率增加超過 38%。</p>	
<p>(5) 未知評估有否考慮海濱廣場用地戶外人口增加的情況。根據建議的緩解措施，當局應盡量避免於面向馬頭角煤氣廠的地面設置長椅／休憩處，惟擬議海濱廣場與此建議背道而馳。</p>	
<p>(6) 鑑於煤氣廠受到惡意／蓄意破壞的風險越來越高，羣體風險可能會升至不可接受水平。</p>	
<p>(7) 兩個發展計劃區應於啟德分區計劃大綱圖上改劃為「住宅(甲類)7」地帶，兩個地區的最高住用及非住用地積比率應同樣分別訂為 6.5 倍及 1.0 倍，最大上蓋面積應訂為 65%，並在「住宅(甲類)7」地帶的《註釋》及《說明書》中加入備註，要求市建局提交定量風險評估，而有關評估須符合政府及煤氣公司的要求。</p>	

回應

(a) 關於(1)至(7)：

馬頭角煤氣廠用地於 1998 年在馬頭角分區計劃大綱圖上由「工業」地帶改劃為「住宅(甲類)」地帶(圖 H-1a)，擬在重建時發展作住宅用途。馬頭角煤氣廠位於九龍內地段第 10311 號，地契將於 2034 年到期。現時香港生產的煤氣有超過 98% 由大埔煤氣廠供應。政府預料馬頭角煤氣廠將會逐步淘汰。

參照《香港規劃標準與準則》，任何潛在危險裝置，以及會導致 300 米諮詢區範圍內的居民人數或工作人口增加的發展項目，均應交由潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會(下稱「委員會」)⁷考慮，並應該根據風險指引(《香港規劃標準與準則》第十二章第 4.4 節)的規定加以評估，以確保有關的裝置對公眾所構成的危險，只限於可接受的水平。有關指引可分為個人風險⁸指引及羣體風險⁹指引。

有關 300 米諮詢區範圍內(包括用地 KC-018 及 KC-019)的發展對馬頭角煤氣廠所構成的影響，曾進行定量風險評估，以評估相關的風險水平。該定量風險評估於 2021 年完成。委員會已充分考慮(i)風險分析；(ii)計算死亡事故所採用的假設及方法；(iii)可以採取的緩解措施；以及(iv)相關政府部門的建議，得出的結論是有關個人風險水平可以接受。就羣體風險而言，委員會亦就有關惡意破壞／蓄意破壞的風險諮詢香港警務處(下稱「警務處」)。考慮到有關恐怖襲擊風險評估的現行國際標準及香港的整體情況，警務處對煤氣廠恐怖襲擊風險高的說法有所保留。委員會經考慮警務處的意見後認為恐怖襲擊／惡意破壞／蓄意破壞的風險，並非嚴重至令風險水平違反風險指引。委員會認為羣體風險屬於《香港規劃標準與準則》第十二章第 4 節所述的「在合理而實際

⁷ 委員會是由相關政府部門組成，負責統籌各政府部門對本港潛在危險裝置所採取的行動。

⁸ 個人風險指每年在潛在危險裝置附近居住或工作的個人，受有關裝置的影響而預期增加的死亡機會率。

⁹ 羣體風險意指潛在危險裝置對在附近居住的整體人口所構成的風險。潛在危險裝置所構成的羣體風險是否達到可接受程度，是以有關裝置可能導致死亡的意外發生頻率審定。

可行的情況下把風險減至最低」的範圍之內。

為審視訂有最新發展參數的擬議重建項目是否符合已獲通過的定量風險評估，市建局在 2022 年曾進行定質風險影響評估(繪圖 H-7)，以支持有關發展計劃圖，並確認(i)個人風險維持不變；以及(ii)按最新的發展建議，羣體風險水平仍然屬於「在合理而實際可行的情況下把風險減至最低」的範圍之內。根據市建局的評估，人口變化分析是根據與已獲通過的定量風險評估報告相同的假設所擬備。由於擬議重建項目的最高規劃人口數目不會超過已獲通過的定量風險評估所採用的人口數目，該重建項目不會對已獲通過的定量風險評估報告所指出的風險水平造成負面影響。機電工程署署長不反對就擬議重建項目所進行的風險評估。

倘擬議重建項目的設計有任何改動會導致居民人數或工作人口較已獲通過的定量風險評估報告的數字有所增加，則須提交一份新／經修訂的定量風險評估報告，以確保對公眾所構成的風險仍然如《香港規劃標準與準則》第十二章所述，限於可接受的水平。因此，發展計劃圖中有關「住宅(甲類)」地帶的《註釋》無須訂明提交定量風險評估的規定。

5.4 提出意見的申述

主要意見／建議	申述
(1) 該區已經老化，衛生情況惡劣，亦有鼠患問題。	R245 及 R246
(2) 市建局未善用「規劃主導、地區為本」的市區更新模式發展連貫土瓜灣至啟德的海濱長廊。一段位於翔龍灣長約 65 米的海濱仍然被封閉，成為土瓜灣至啟德的整條海濱長廊中一塊失落的拼圖。市建局並沒有積極地就開放位於翔龍灣的一段海濱長廊與煤氣公司商討聯絡。	R247
(3) 並無令人信服的理由關閉及延遲落實位於翔龍灣的一段海濱長廊。煤氣公司沒有提供足夠資料，包括目前建於海濱的設施的	

<p>布局、運作和安全規定，以及該等設施運作的時間表和對公眾構成的風險，以支持關閉位於翔龍灣的一段海濱長廊，不讓公眾使用。</p> <p>參考城規會於 2022 年 7 月 29 日批准關設地面煤氣調壓室的規劃申請(編號 A/K9/279)，認為設於海濱的同類供氣調壓設施佔地細小，不會對行人安全構成重大影響。</p>	
<p>(4) 建議在發展計劃圖的《註釋》或《說明書》中加入規定，要求市建局、發展局及煤氣公司積極研究及落實位於翔龍灣的一段海濱長廊，並定期向發展局和規劃署報告進度。</p>	
<p>(5) 要求發展局和規劃署就研究及落實位於翔龍灣的一段海濱長廊，清楚說明有關跟進行動和時間表。</p>	
回應	
<p>(a) 關於(1)：</p> <p>備悉發展計劃區的情況。發展計劃區主要包括樓齡高而且破舊失修的樓宇，重建項目將有助該區早日重建，締造更好的居住環境並改善房屋標準。</p>	
<p>(b) 關於(2)至(5)：</p> <p>有關建議所涉的一段擬議海濱長廊位於發展計劃區外(圖 H-1b、H-1c 及圖 H-2h 的照片 16)。該段海濱長廊由翔龍灣私人擁有(九龍海旁地段第 102 餘段)，目前建有煤氣公司的設施。由於有關設施仍在運作中，以及基於該等設施的運作需要，可以騰空該海濱範圍以關設行人通道的可能性不高。因此，就市建局的重建項目施加有關伸延海濱長廊路段的規定，並不恰當。不過，政府會繼續研究(視乎情況，會與煤氣公司探討)能否改善海濱範圍的連接。</p>	

5.5 提出意見的主要理由及規劃署的回應

5.5.1 城規會就 KC-018 發展計劃圖收到 5 份意見。C1 由市建局提交，C2 至 C4 由個別人士提交。C5 由關注團體九龍城交通提交。三名提意見人(C3 至 C5)本身亦為申述人(分別為 R71、R243 及 R247)。

5.5.2 C1 於附件 Va 就所有收到的申述(R1 至 R247)作出回應。C2 支持發展計劃圖。C2 所提表示支持的意見內容，與詳載於上文第 5.2 段表示支持的申述大致相若。C3 就他的申述(R71)提出的意見，主要關於收購及補償。C4 及 C5 重述他們分別在 R243 及 R247 所提的觀點，而他們主要的意見已撮述於上文第 5.3.1 及 5.4 段。

5.5.3 C1(市建局)就所有申述作出回應，主要意見如下：

主要意見	意見
<p><u>規劃及設計</u></p> <p>(1) 備悉居民對用地 KC-018 的居住環境提出的關注。有關重建項目的目標是改善已建設環境，而非帶來收入。</p> <p>(2) 難以依賴私人發展商對用地重新進行全面規劃以帶來規劃增益。有關的發展建議旨在重整土地用途，以便全面規劃該區的海濱(繪圖 H-1b)。</p> <p>(3) 關於在周邊地區進行重建項目的要求，市建局會根據樓宇狀況和在考慮資源管理和規劃增益後，在適當時展開其他重建／復修項目。</p> <p><u>海濱規劃</u></p> <p>(4) 將提供一條 20 米闊的海濱長廊，以及兩層高的零售帶(繪圖 H-3b)，以助加強整個九龍東的海濱連接。</p>	<p>C1(市建局)</p>

(5) 位於重建項目中心位置地面的海濱廣場(繪圖 H-3b 及 H-3c)至少 25 米闊，有助改善東西向的連接，以及加強在該區營造海濱氛圍。

C1(市建局)

(6) 至於毗連翔龍灣的海濱(圖 H-1a)，該海濱範圍位於私人土地上，內有煤氣公司的相關設施。因此，市建局無權干涉該段海濱的連接。然而，若土地擁有人希望活化該等設施，市建局願意就合作事宜與擁有人聯繫。

技術方面

空氣流通

(7) 根據已進行的空氣流通評估，在加入多項設計元素(例如建築物布局、建築物間距及通風廊)後，該區全年及夏季的通風情況將有所改善。

交通及行人網絡

(8) 建議把建築物從土瓜灣道後移，以配合土瓜灣道由 4 線增至 6 線的已規劃道路擴闊工程(繪圖 H-3b 及 H-6)。詳細設計及落實時間表將會交由政府部門考慮，並須進行地區諮詢。

氣體安全

(9) 根據委員會 2021 年獲通過的定量風險評估(已涵蓋就諮詢區範圍內的擬議發展項目進行的評估)，與馬頭角煤氣廠相關的潛在風險屬可以接受。為配合發展計劃草圖的提交，市建局亦擬備定質風險影響評估，以確定這兩項發展計劃下的擬議發展符合已獲核准的定量風險評估報告。

(10) 有關評估所得結論指出，根據目前兩份發展計劃圖的建議，項目的最高人口數目均低於已獲核准的定量風險評估的假設。因此，馬頭角煤氣廠的運作預計不會令羣體

<p>風險影響進一步增加，以至迫近不可接受的範圍。</p> <p>(11) 市建局已就所提交的定質風險影響評估諮詢機電工程署和環保署，並無收到負面意見。</p> <p>(12) 此外，市建局會在切實可行的情況下，遵循已獲核准的定量風險評估所提出的緩解措施，這些措施包括(i)在兩幅用地的南側闢設地面通道；(ii)盡量減少在面向馬頭角煤氣廠的地下設置長椅／休憩處；(iii)將平台建築物的入口設於其北側，利用平台建築物為居民提供遮擋馬頭角煤氣廠的屏障，亦可令接近馬頭角煤氣廠的南側的行人減少；以及(iv)政府、機構或社區用途在切實可行的情況下應設於遠離風險源的位置(繪圖 H-7)。</p> <p>(13) 馬頭角煤氣廠並非位於這兩項發展計劃的範圍內，煤氣廠將來的運營和發展應由土地擁有人／營運者考慮。</p> <p><u>海堤</u></p> <p>(14) 市建局會就項目的詳細設計及相關工程安排與相關政府部門和合作發展伙伴商討，以確保符合《海港工程設計手冊》及其他相關法定要求。</p> <p><u>設施的提供</u></p> <p><u>泊車位</u></p> <p>(15) 擬議重建項目的泊車位會根據《香港規劃標準與準則》內的較高標準提供。在發展計劃獲批後，市建局或會考慮在發展項目內提供少量單車停放設施，供公眾使用，但須視乎與運輸署的商討結果而定。</p>	<p>C1(市建局)</p>
--	----------------

體育設施

(16) 擬議的海濱長廊將作休閒康樂用途，並會連接啟德體育園，滿足地區需要。

街市及社會福利設施

(17) 鑑於擬議重建項目的規劃意向，市建局不會考慮闢設街市。用地 **KC-018** 及 **KC-019** 會分別設有不少於 1 000 平方米及 500 平方米總樓面面積的非住用部分。詳細設計有待相關部門商討。

建議的環保及可持續措施

(18) 市建局會就接駁啟德發展區區域供冷系統一事，與相關政府部門聯繫。重建項目內亦會加入環保建築措施。

收購及清拆

(19) 收購、補償及遷置工作會在法定圖則制訂程序完成後才展開。市建局預計會在 2024 年年初向現有業主提出收購建議，並會透過推行「夥伴同行」探訪計劃，為受影響家庭及商戶提供協助，連同社區服務隊，預計可回應居民的關注。

建議對兩份發展計劃圖作出的修訂

(20) 用地 **KC-019** 的一些受影響商戶曾表示，基於承傳祖業的特殊理由，希望在重建後重返用地。關於商戶提出的關注，以及 **KC-018** 的 **R236** 和 **R238** 提出的申述(載於附件 **IVa**)及 **KC-019** 的 **R2** 提出的申述(載於附件 **IVb**)，市建局建議修訂兩份發展計劃草圖的《註釋》及《說明書》，把非住用地積比率修訂為不多於 1.5 倍，並同時把發展項目的整體地積比率維持在 7.5 倍，以便提供更大彈性，讓現有商戶可以重返用地經營，並提供一定面積的商用空間，以滿足日後人口的需要，以及為該區注入活力。

C1(市建局)

<p>(21) 把非住用地積比率修訂為不多於 1.5 倍的建議，不會偏離原本的規劃意向，也不會令發展密度增加，但可提供彈性，以配合市場需要。修訂這兩份發展計劃草圖，亦可令發展項目的建築物體積、建築物高度和密度更為一體化及協調，但有關修訂須提交城規會考慮。對兩份發展計劃草圖的《註釋》及《說明書》作出的擬議修訂，分別載於附件 Va 及附件 Vb 的附錄 I。</p> <p>(22) 根據就擬議重建項目進行的技術評估，重建項目對交通、供水、排污、噪音和空氣質素方面不會造成無法克服的影響。市建局亦已進行額外的技術敏感度測試，結果顯示，倘把發展項目的整體總樓面面積增加 15%，交通、排污和供水的容量仍足以配合額外的需要。由於整體的發展密度不變，擬議修訂不會導致與原有的技術評估出現重大偏差。</p> <p>(23) 至於風險評估，由於最大非住用地積比率將訂為 1.5 倍，而住用地積比率也會相應降低，因此發展項目日後的人口會有所減少，不會超出已獲核准的定量風險評估在 2021 年所估計的人口。先前的定量風險評估結果仍然有效。</p>	<p>C1(市建局)</p>
<p>回應</p>	
<p>備悉上文(1)至(20)所述 C1 的意見。因應上文(20)至(23)有關兩份發展計劃圖的擬議修訂所作出的評估，載於下文第 7 段。</p>	

5.5.4 在餘下的意見中提出但在申述中未有提及的主要意見／關注事項，現撮述如下：

主要意見	意見
(1) 收購和補償安排必須公平。	C3

<p>(2) 鑑於最近的經濟狀況和市場的反應，私營房屋的需求並不殷切，建議改為在有關用地興建公營房屋或資助房屋。</p>	<p>C4</p>
<p>回應</p>	
<p>(a) 關於(1)：</p> <p>收購和補償安排將由市建局按現行政策及既定機制另行處理。</p>	
<p>(b) 關於(2)：</p> <p>請參閱上文第 5.3.1 段(a)項的回應。在有關用地進行公營房屋或資助房屋發展，並不符合《市建局條例》和《市區更新策略》訂明的市區更新原則和政策方向。</p>	

土瓜灣道／馬頭角道發展計劃草圖(KC-019)

5.6 申述事項

5.6.1 城規會收到 5 份申述，包括一份表示支持的申述(**R1**)、3 份表示反對的申述(**R2 至 R4**)，以及一份提出意見的申述(**R5**)。

5.6.2 **R2** 由金城營造集團有限公司提交(附件 **IVb**)。餘下的 4 名申述人亦為 KC-018 的申述人，現表列如下：

<p>申述 (KC-019 發展計劃圖)</p>	<p>主要理由／意見／建議 (與就 KC-018 發展計劃圖提出的相同或相若)</p>
<p>R1(個別人士，亦為 KC-018 的 R238)</p>	<p>基於擬議重建項目和海濱發展的規劃增益而支持發展計劃圖</p> <p>(請參閱上文第 5.2 段(2)至(5)及(8)項)</p>

R3 (煤氣公司，亦為 KC-018 的 R244)	基於風險理由而反對發展計劃圖 (請參閱上文第 5.3.2 段)
R4 (個別人士，亦為 KC-018 的 R243)	對所提供的政府、機構或社區設施、零售設施、泊車位和休憩空間表示質疑 (請參閱上文第 5.3.1 段(2)至(5)項)
R5 (九龍城交通，亦為 KC-018 的 R247)	就海濱連接提出意見 (請參閱上文第 5.4 段(2)至(5)項)

他們就 KC-019 發展計劃圖提出的申述與就 KC-018 發展計劃圖提出的申述，在內容上相同或相若。規劃署就 KC-018 發展計劃圖的申述在諮詢相關政府決策局／部門後的回應詳載於上文第 5.2、5.3.1、5.3.2 及 5.4 段。

5.6.3 其他尚未提及的表示反對的申述的主要理由及主要意見／建議，以及規劃署在諮詢相關政府決策局／部門後的回應，現撮述於下文第 5.7 段。

5.7 表示反對的申述

主要理由／意見／建議	申述
(1) 新寶工商中心(圖 H-1b)是一座使用中而且樓齡相對較低的工業大廈，有多家歷史悠久的企業進駐。發展計劃草圖並無訂明具體的措施，回應新寶工商中心受影響持份者的需要。發展計劃圖不應只集中於供應更多房屋單位，亦應提供樓面面積以保留就業機會。	R2
(2) 新寶工商中心的租用率估計為 90%，內有大大小小的製造產業／工場、貨倉／貯物中心和辦公室，為當地社區提供大量就業	

<p>機會。</p>	
<p>(3) 一些商戶由於需要較大的樓面面積營運，因而難以在附近覓得重置處所。商戶倘把業務遷移至新界會導致物流成本增加，亦會影響他們原有的顧客網絡。土瓜灣／馬頭角這些較大地區內的其他工業大廈日後亦可能重建，受影響商戶會面對更大困難。</p>	
<p>(4) 為配合受影響商戶的需要並達致更平衡的發展，與其把該用地改劃為「住宅(甲類)」地帶，建議不如把用地改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，容許在第一欄下有更廣泛的非住用用途，但用途之間須妥為分隔開。參考周邊土瓜灣／馬頭角區的情況，建議訂定較高的總地積比率，例如把最高地積比率訂為 9 倍。</p>	
<p>(5) 該用地應由房協發展為專用安置屋邨，為區內的受影響居民提供安置選項。</p>	<p>R4</p>
<p>回應</p>	
<p>(a) 關於(1)至(4)：</p> <p>用地 KC-019 主要建有新寶工商中心第一期和第二期。新寶工商中心是一幢 6 層高、內部相連的工業大廈，分別於 1979 年和 1981 年獲發佔用許可證(即樓齡分別為 44 年和 42 年)(圖 H-3)，主要作辦公室、貯物、工場、陳列室、車庫及零售服務用途(圖 H-1e)。</p> <p>發展計劃草圖坐落於市區更新計劃下的「建議重建優先範圍」內(圖 H-5a)，由於當中的樓宇老化，加上存在環境問題，因此應獲優先重建。土瓜灣／馬頭角地區是九龍其中一個最早發展的市區範圍。區內房屋日久失修，而且與工業大廈為鄰，以致產生接界和環境問題。逐步淘汰不協調的用途是該區的規劃意向之一。在馬頭角分區計劃大綱圖上，用地 KC-019 的周邊一般作「住宅(甲類)」地帶和「住宅(戊</p>	

類)」地帶的住宅用途(圖 H-1a)。

鑑於用地 KC-019 附近一帶以住宅性質的用途為主，發展計劃圖建議把用地劃為「住宅(甲類)」地帶的做法較為適合，亦與周邊地區相協調。建議把用地劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶並不符合該區的計劃用途。此外，把總地積比率訂為 9 倍的建議超出啟德發展區海濱一帶的住宅發展項目的水平。申述人亦沒有提供資料支持擬議較高的地積比率在技術上可行，以及未能證明擬議地積比率不會在交通、環境、基礎設施和風險方面造成負面影響。除非有理據證明擬議地積比率在技術上可行，否則相關部門(包括運輸署署長及環境保護署署長)對於把地積比率訂為 9 倍的建議有所保留。

在 KC-019 的發展計劃圖的「住宅(甲類)」地帶內，雖然建築物的低層或特別設計部分容許作多種非住用用途，以滿足區內居民需要，但新蒲崗、九龍灣及觀塘仍有大量各式各樣的工業和寫字樓，可供受重建影響的商戶選擇作遷址之用。至於向受影響商戶作出的補償和安置安排，將由市建局按現行政策和既定機制另行處理。

儘管用地 KC-019 已計劃並適合作住宅用途，但考慮到 R2(附件 IVb)和 C15 至 C27 以及市建局建議對發展計劃草圖作出的修訂(附件 Vb 及上文第 5.5.3 段(20)至(23)項)，給予市建局增闢非住用設施的彈性並維持整體總地積比率不變的做法或有好處，可回應受影響商戶的關注及利便重建項目的推展。請參閱下文第 7 段的評估詳情。

(b) 關於(5)：

請參閱上文第 5.3.1 段(a)項及第 5.5.4 段(b)項的回應。用地以北已劃給房協發展專用安置屋邨(圖 H-1b)。

5.8 提出意見的主要理由及規劃署的回應

5.8.1 城規會就 KC-019 發展計劃圖收到 29 份意見。C1 由市建局提交；C2 至 C28 由個別人士提交；C29 由關

注團體「九龍城交通」提交。兩名提意見人 **C28** 及 **C29** 本身亦為申述人(分別為 **R4** 及 **R5**)。

5.8.2 **C1** 就所有申述(**R1** 至 **R5**)作出回應(載於附件 **Vb**)。有關支持意見，**C2** 表示支持發展計劃圖，並就 **R1** 至 **R5** 作出回應；**C3** 至 **C14** 亦表示支持發展計劃圖，並就 **R1** 至 **R4** 作出回應。支持意見中提出的主要理由／意見與上文第 5.2 和 5.6.2 段所述表示支持兩份發展計劃圖的申述人所提出的理由／意見大致相若。至於負面意見，**C15** 至 **C26** 對 **R3** 及 **R4** 表示反對；**C27** 對 **R4** 表示反對；而 **C28** 支持 **R2** 及 **R5**。**C29** 重申其在 **R5** 提出的意見，詳情載於上文第 5.4 段¹⁰。

5.8.3 **C1**(市建局)有關發展計劃圖的規劃和設計、海濱的連接及風險事宜，以及對該兩份發展計劃草圖的擬議修訂的主要回應，大致載於上文第 5.5.3 段。規劃署就該兩份發展計劃草圖的擬議修訂而作出的評估載於下文第 7 段。市建局就有關申述而作出的其他主要回應則載述如下：

主要意見	意見
<p><i>對現有商戶的影響及他們的參與</i></p> <p>(1) 市建局明白有關項目對現有商戶的影響及他們對重置業務的關注。自有關項目展開以來，由市建局職員組成的一支特別團隊一直主動探訪每個商戶，以了解他們的關注。市建局會在切實可行的情況下，協助受影響商戶物色合適的處所，讓他們可於替代處所繼續營運。</p> <p>(2) 市建局計劃落實馬頭角海濱地區的重建意向。該兩份發展計劃圖透過全面的規劃方式，旨在整合區內用途，為該區進行全面規劃，從而更善用土地，為當地居民帶來更大的規劃增益。</p>	C1 (市建局)

¹⁰ **R5**(亦為 **C29**)(九龍城交通)就兩份發展計劃圖各提交內容相同的申述和意見，其主要理由／意見載於有關 **KC-018** 發展計劃圖的第 5.4 段。

<p>(3) 備悉有關用途地帶和調高地積比率的建議。值得注意的是，發展計劃草圖所擬議的「住宅(甲類)」地帶和發展密度與目前啟德分區計劃大綱圖的住宅發展項目基本上一致，亦可在發展密度與塑造海濱用地的建築物高度輪廓之間取得平衡。擬議的「其他指定用途」註明「混合用途」地帶偏離上述的規劃意向。</p> <p>(4) 自從計劃展開後，市建局一直積極接觸受影響商戶，以了解他們對重建項目的關注、他們的運作需要及搬遷困難。為回應R2(附件 IVb)及部分滿足商戶希望在重建後重返用地繼續營運的意願，市建局建議修訂 KC-018 和 KC-019 發展計劃圖的《註釋》及《說明書》。</p>	
回應	
<p>(a) 備悉 C1 載於(1)至(4)的意見。</p>	

5.8.4 提出負面意見的 **C15** 至 **C28** 的一些主要意見／關注事項與 **R2** 及 **R4** 提出的反對理由／意見內容相若，詳情載於上文第 5.7 段，而在申述中未有提及的其他主要意見則撮述如下：

主要意見	意見
<p>(1) 現時有關用地限作住宅用途，欠缺作多元化發展的彈性。市建局應考慮多樣化的土地用途，而不應只聚焦於住宅發展，以平衡不同持份者的需要，尤其是用地 KC-019 範圍內的商戶。</p>	<p>C15 、 C22 、 C24 、 C27 、 及 C28</p>
<p>(2) 新寶工商中心位置獨特，毗鄰維多利亞港、啟德發展區及多個發展和基建項目，地價高昂。市建局應採納平衡的發展方案並進行地標發展，以增加有關用地的商業價值。</p>	<p>C16 、 C17 、 C20 、 C21 、 C23 、 C26 及 C27</p>

<p>(3) 土瓜灣已有很多新落成的住宅發展項目，當中包括租住公屋及居屋，沒有需要進行更多住宅發展項目，而且住宅發展項目亦與土瓜灣的特色不相協調。把更多土地用作住宅用途會進一步增加人口密度。</p>	<p>C17 至 C24</p>
<p>(4) 市建局並沒有向受影響的商戶提供遷置計劃及支援。進行重建或會導致商戶倒閉，令區內就業機會減少。市建局應諮詢現有的商戶，並提供必要的支援，以便他們可原區遷置及繼續經營。</p>	<p>C15 至 C24 及 C26</p>
<p>(5) 現時有多個本地品牌在新寶工商中心內經營，這些品牌對香港的工業發展貢獻良多。由於這些品牌的員工大部分為區內居民，倘若這些品牌把其業務遷往他處，將會對其員工造成巨大影響。</p>	<p>C19 、 C20 、 C22 至 C25 及 C27</p>
<p>(6) 建議(i)把有關用地改劃為「商業／住宅」地帶或「商業」地帶；(ii)放寬地積比率／建築物高度限制；以及(iii)保留足夠的商用空間，以提供更多商業樓面空間及設施作多元化發展，並保留現時經營的業務，應付地區所需。</p>	<p>C16 至 C18 、 C22 及 C25</p>
<p>(7) 由於該地區的就業機會減少，區內居民或需前往其他地區工作，因而對交通及空氣質素造成負面影響。</p>	<p>C15 、 C16 、 C18 、 C19 、 C22 、 C23 及 C26</p>
<p>(8) 落實興建由尖沙咀延伸至觀塘的海濱長廊一事拖延已久。</p>	<p>C28</p>
<p>回應</p>	
<p>(b) 關於(1)至(6)：</p> <p>請參閱上文第 5.7 段的回應(a)。有關用地所在的地方擬用作住宅發展。劃設「商業」地帶或作混合用途的建議並不恰</p>	

當。

考慮到土地用途的協調性及技術可行性等因素，有關用地適合用作綜合住宅發展連零售、政府、機構或社區及休憩用地／海濱長廊用途。發展計劃將有助應付房屋需求，而重建項目則可催化該地區的市區更新，並善用土地。

(c) 關於(7)：

為支持發展計劃草圖而進行的交通影響評估及環境評估顯示，預計擬議重建項目不會對交通及環境造成無法克服的問題。

(d) 關於(8)：

請參閱上文第 5.4 段的回應(b)。

現時，九龍已開放 10.1 公里長的海濱長廊，由現在至 2028 年，九龍海濱會再開放多 5.6 公里的海濱長廊，當中約 4 公里位於啟德發展區。隨着啟德發展區的公眾休憩用地、茶果嶺海濱公園及翠屏河等項目相繼落成，由尖沙咀至啟德發展區並進一步延伸至觀塘的海濱長廊的連接，將會獲得改善。擬議重建項目中 20 米闊的海濱長廊，將構成九龍連貫海濱長廊的一部分。

6. 諮詢政府部門

6.1 規劃署已諮詢以下決策局／部門，他們的意見已適當地納入上文各段：

- (a) 土木工程拓展署(下稱「土拓署」)總工程師／海港工程；
- (b) 運輸署署長；
- (c) 環境保護署署長；
- (d) 土拓署東拓展處處長；
- (e) 機電工程署署長；
- (f) 發展局海港辦事處；
- (g) 發展局起動九龍東辦事處；
- (h) 渠務署總工程師／九龍及新界南；

- (i) 水務署總工程師／建設；以及
- (j) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境。

6.2 規劃署亦諮詢了以下決策局／部門，他們對有關申述和意見並無重大意見：

- (a) 發展局局長；
- (b) 教育局局長(建校組及幼稚園行政組)；
- (c) 地政總署總產業測量師／市區重建；
- (d) 地政總署九龍西地政專員；
- (e) 地政總署總產業測量師／鐵路發展；
- (f) 康樂及文化事務署署長；
- (g) 社會福利署署長；
- (h) 建築署總建築師／技術諮詢及圖則審核；
- (i) 屋宇署總屋宇測量師／九龍；
- (j) 路政署總工程師／九龍；
- (k) 民政事務總署九龍城民政事務專員；
- (l) 土拓署土力工程處處長；
- (m) 海事處處長
- (n) 食物環境衛生署署長；
- (o) 警務處處長；
- (p) 消防處處長；以及
- (q) 工業貿易署首席貿易主任(工商業支援部)。

7. 整體評估

7.1 兩份發展計劃圖旨在以全面方式重新規劃土地用途，以加快由市建局重建「五街」地區和發展設計完善的海濱。自從發展計劃展開後，市建局一直積極接觸受影響商戶。部分商戶表明希望在重建完成後重返用地繼續經營。**KC-019**的**R2**(附件**IVb**)是其中一個受影響商戶，他要求在用地闢設更多商業空間給受影響的商戶繼續經營。

7.2 雖然受影響商戶能否重返用地經營仍須視乎市建局與商戶的磋商結果，但考慮到上述**KC-019**的**R2**和若干其他商戶的要求，以及商戶和申述的關注，市建局以提交意見(附件**Va**及**Vb**)的方式建議修訂兩份發展計劃圖，建議就用地**KC-018**及**KC-019**日後的發展作出規定，把住用建築物的

最高地積比率限為 6.5 倍或把住用與非住用各佔部分的建築物的最高地積比率限為 7.5 倍，或以現有建築物的地積比率為限。最高建築物高度限制為主水平基準上 120 米並無改變。擬議修訂項目表列如下：

重建項目的擬議地積比率		
S/K22/URA1/1 S/K22/URA2/1		擬議修訂
<u>最高住用地積比率</u>	<u>最高非住用地積比率</u>	住用建築物的地積比率不得超過 6.5 倍及／或
6.5 倍	1.0 倍	住用與非住用各佔部分的建築物的最高地積比率不得超過 7.5 倍

- 7.3 由於擬議修訂不會改變土地用途和闢設零售帶、非建築用地及海濱長廊的其他規定，預計不會偏離當局擬把用地作高密度綜合住宅發展並構建充滿活力的海濱長廊以供公眾享用的規劃意向。擬議修訂項目把總地積比率限於 7.5 倍，彈性容許住用與非住用總樓面面積互換。擬議重建項目的密度並沒有增加，而有關發展密度仍然與啟德分區計劃大綱圖涵蓋的周邊住宅發展項目(包括預留給房協興建已規劃專用安置屋邨的毗鄰「住宅(甲類)6」用地)相若。有關互換住用與非住用總樓面面積的建議，可容許增加非住用地積比率，讓一些現有商戶可以重返用地繼續經營與住宅用途及海濱環境相容的業務(例如辦公室、零售商店及陳列室)。
- 7.4 參照市建局提交的文件，由於整體的發展密度維持不變，因此為支持發展計劃圖而進行的技術評估所得出的結論，對擬議修訂而言屬有效。在技術評估中，就交通、排污及供水等方面進行的敏感度測試已進一步證明，有足夠容量可以處理整體總樓面面積增加 15% 所帶來的需求。與已獲批准的定量風險評估在 2021 年所預計的人口相比，總樓面面積互換不會令最多可容納人口增加。預計住用及非住用總樓面面積互換的建議不會對交通、噪音、空氣質素、排污、供水和風險水平等方面造成負面影響。規劃署已諮詢相關政府部門，該些政府部門對擬議修訂沒有負面意見。
- 7.5 為回應申述人及提意見人(KC-019 的 R2 及 C15 至 C27)的關注，並提供彈性讓市建局可進一步與商戶磋商，從而加快落

實重建項目，規劃署不反對對 KC-019 發展計劃圖作出適當修訂，以局部順應 KC-019 的 R2(附件 IVb)。KC-019 的《註釋》及《說明書》的擬議修訂載於附件 VI。

- 7.6 根據條例第 6B(8)條，在考慮任何申述後，城規會須決定是否建議按申述所建議的方式，或是按城規會認為會順應該申述的其他方式，修訂有關的草圖。由於相關的申述(包括 KC-018 的 R236 及 R238(附件 IVa))並非關乎住用及非住用總樓面面積互換，因此，儘管市建局建議一併修訂 KC-018 發展計劃圖，根據條例不能對 KC-018 發展計劃圖作出建議修訂。話雖如此，KC-018 發展計劃大綱圖的《註釋》訂有條文可略為放寬地積比率，讓市建局可向城規會申請規劃許可，以應付日後的需要。

8. 規劃署的意見

- 8.1 備悉 KC-018 的 R1 至 R241 及 KC-019 的 R1 表示支持的意見，以及 KC-018 的 R245 及 R246 的一般意見。
- 8.2 根據上文第 7 段的評估，規劃署認為應局部順應 KC-019 的 R2(部分)而修訂 KC-019 發展計劃圖，即如上文第 7 段所述，對《註釋》和《說明書》作出修訂，有關修訂載於附件 VI。
- 8.3 根據上文第 5.3、5.4 及 5.7 段的評估，規劃署不支持 KC-018 的 R242 至 R244 及 R247 的申述，以及 KC-019 的 R2(部分)至 R5 的申述，理由如下：

土地用途和發展計劃

- (a) 考慮到土地用途的協調性及技術可行性等因素，規劃署認為有關用地適合用作擬議「住宅(甲類)」地帶下的綜合住宅發展連零售、政府、機構或社區及休憩用地／海濱長廊用途。發展計劃圖將有助重建現有日久失修的高樓，改善居住環境，而且可催化馬頭角地區的市區更新，並善用土地(KC-018 的 R242 及 R244，以及 KC-019 的 R2(部分)、R3 及 R4)；

- (b) 用地 KC-018 及 KC-019 的非住用部分分別將會提供政府、機構或社區設施。市建局亦已承諾探討日後在切實可行的情況下於旗下同區的發展項目中增設政府、機構或社區／社會福利設施的可行性。發展計劃草圖指定須闢設一條不少於 20 米闊的海濱長廊。該擬議長廊連同擬議的海濱廣場將可提供進行康樂及消閒活動的機會(KC-018 的 R243 及 KC-019 的 R4)；
- (c) KC-018 發展計劃圖提供空間作非住用用途的做法合適，既可應付地區所需，亦能為海濱地區增添活力，而且亦符合四周的住宅發展密度(KC-018 的 R243 及 KC-019 的 R4)；
- (d) 根據就發展計劃圖所進行的交通影響評估，擬設的泊車設施及內部運輸設施符合最新公布的《香港規劃標準與準則》，而且從交通工程角度而言屬可以接受。市建局已承諾在詳細設計階段考慮在一些主要匯聚點設置單車友善設施(KC-018 的 R243 及 KC-019 的 R4)；
- (e) 考慮到周邊地區的特色和規劃意向，用地 KC-019 適合劃作擬議的「住宅(甲類)」地帶，而且這亦符合規劃意向。另一方面，建議的 9 倍總地積比率超出啟德發展區住宅用地的發展限制，亦沒有任何技術評估作為支持理據(KC-019 的 R2(部分))；
- (f) 市建局將按現行政策和既定機制另行處理補償和安置安排(KC-019 的 R2(部分))；

風險方面

- (g) 正如在 2021 年獲委員會通過的定量風險評估，以及市建局為支持發展計劃圖而提交的定質風險影響評估所顯示，預期沒有不可接受的風險影響(KC-018 的 R244 及 KC-019 的 R3)；以及

海濱連接

- (h) KC-018 的 R247 及 KC-019 的 R5 所提及的一段海濱長廊位於發展計劃草圖的範圍以外。儘管如此，政

府一直有意在東九龍發展由土瓜灣延伸至茶果嶺的連貫海濱長廊。當局已施加適當的法定土地用途管制，以便落實興建海濱長廊（KC-018 的 R247 及 KC-019 的 R5）。

9. 請求作出決定

- 9.1 請委員在審議各項申述和意見時，亦考慮在聆聽會上提出的論點，然後決定建議／不建議順應／局部順應申述而對有關發展計劃草圖作出任何修訂。
- 9.2 倘城規會決定順應或局部順應有關申述而修訂 KC-019 發展計劃圖，相關修訂將根據條例第 6C(2)條展示，以供公眾查閱。另特別請委員同意上文第 7 段所述 KC-019 發展計劃圖的《註釋》和《說明書》的擬議修訂，有關修訂載於附件 VI。
- 9.3 倘城規會決定無須順應有關申述而修訂有關發展計劃草圖，請委員亦同意，有關發展計劃草圖連同其《註釋》及《說明書》適合根據條例第 8 條，呈交行政長官會同行政會議核准。

10. 附件

附件 Ia	《發展計劃草圖編號 S/K22/URA1/1》
附件 Ib	《發展計劃草圖編號 S/K22/URA2/1》
附件 II	《啟德分區計劃大綱核准圖編號 S/K22/8》(縮圖)
附件 IIIa	有關 KC-018 發展計劃圖的申述人和提意見人名單
附件 IIIb	有關 KC-019 發展計劃圖的申述人和提意見人名單
附件 IVa	申述編號 TPB/R/S/K22/URA1/1-R236 和 R238
附件 IVb	申述編號 TPB/R/S/K22/URA2/1-R2
附件 Va	意見編號 TPB/R/S/K22/URA1/1-C1
附件 Vb	意見編號 TPB/R/S/K22/URA1/2-C1

附件 VI	KC-019 發展計劃圖的《註釋》和《說明書》的擬議修訂
繪圖 H-1 a 至 1 b	KC-018 及 KC-019 擬議方案的概念樓宇位置圖和布局設計圖
繪圖 H-2 a 至 2 c	概要剖視圖
繪圖 H-3 a 至 3 d	規劃願景、規劃增益和設計示意圖
繪圖 H-4	初步園景設計概念
繪圖 H-5	內部運輸概念布局
繪圖 H-6	土瓜灣道擴闊工程的概要交通安排方案
繪圖 H 7	擬議風險緩解措施
圖 H-1 a 至 1 c	發展計劃圖所涉申述用地的位置圖、平面圖和航攝照片
圖 H-2 a 至 2 h	發展計劃圖所涉申述用地的實地照片
圖 H-3	樓宇落成年份圖
圖 H-4	建築物高度圖
圖 H-5 a	九龍城市區更新計劃方案
圖 H-5 b	啟德發展區的共融通道網絡

規劃署

2023 年 9 月