

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會

二零一四年二月二十一日上午九時舉行的

第 506 次會議記錄

出席者

規劃署署長
凌嘉勤先生

主席

黃仕進教授

副主席

何培斌教授

劉文君女士

梁宏正先生

李律仁先生

陸觀豪先生

張孝威先生

何立基先生

林光祺先生

劉興達先生

邱浩波先生

運輸署助理署長(市區)

李偉彬先生

民政事務總署總工程師(工程)
曹榮平先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)
黃耀光先生

地政總署助理署長(區域 1)
鄒敏兒女士

規劃署副署長／地區
黃婉霜女士

秘書

因事缺席

李偉民先生

許智文教授

陳祖楹女士

列席者

規劃署助理署長／委員會
區潔英女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
何盛田先生

城市規劃師／城市規劃委員會
鄧保君女士

議程項目 1

通過都會規劃小組委員會二零一四年二月七日第 505 次會議記錄草擬本

[公開會議]

1. 都會規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)二零一四年二月七日第 505 次會議記錄草擬本無須修改，獲得通過。

議程項目 2

續議事項

[公開會議]

2. 秘書報告並無續議事項。

九龍區

議程項目 3

第 12A 條申請

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

Y/K15/2 申請修訂《茶果嶺、油塘及鯉魚門分區計劃大綱草圖編號 S/K15/20》，把位於九龍油塘四山街 13 及 15 號的申請地點由「住宅(戊類)」地帶改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶
(都市規劃小組委員會文件第 Y/K15/2 號)

3. 秘書報告，奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)及英環香港有限公司(下稱「英環公司」)是申請人的顧問。下列委員已就此議項申報利益：

黃仕進教授 一 他是奧雅納公司的交通顧問，亦是香港大學交通運輸研究所所長，而奧雅納公司曾贊助該研究所的一些活動

- 劉文君女士 — 現時與英環公司有業務往來；她亦是一間私人公司的董事，而該公司曾在二零一零年三月售出油塘一幢工業樓宇
- 林光祺先生 — 現時與奧雅納公司及英環公司有業務往來
- 劉興達先生 — 現時與奧雅納公司有業務往來

4. 由於黃教授、劉女士、林先生及劉先生均沒有直接參與這宗申請，委員同意他們可以留席。

簡介和提問部分

5. 九龍規劃專員葉子季先生、高級城市規劃師／九龍王鳳兒女士，以及下列申請人代表此時獲邀到席上：

陳振康先生
鄧灝康先生
黃耀雄先生
黃冠鴻先生
屈宏達先生
蕭志敏先生
余鍊強先生
梁偉光先生
鄭志明先生
黃志明博士
楊詠珊女士
陳家琪女士
葉昱蔚先生
黃弘軒先生

6. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。他繼而邀請高級城市規劃師／九龍王鳳兒女士向委員簡介這宗申請的背景。王女士借助投影片簡介這宗申請，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

有關建議

- (a) 申請人建議把在《茶果嶺、油塘及鯉魚門分區計劃大綱圖》(下稱「分區計劃大綱圖」)上劃為「住宅(戊類)」地帶的申請地點改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶，以便進行擬議的雙塔式酒店發展；該項目將提供 1 600 間酒店房間，地積比率為 12 倍，而建築物高度為主水平基準上 140 米。現時「住宅(戊類)」地帶內的發展項目，均須受最高 5 倍住用地積比率和最高 1 倍非住用地積比率的限制，而最高建築物高度為主水平基準上 140 米；
- (b) 初步計劃書就擬議酒店發展提出了多項設計特色的建議，包括無平台設計，兩幢酒店大樓的間距為 19 米，與周邊建築物的間距為 8 米至 19 米，以及申請地點範圍內的建築物，會從周邊毗鄰的街道後移；
- (c) 申請人提出支持這宗申請的理據詳載於文件第 2 段；

申請地點改劃用途地帶的背景

- (d) 一九九八年前，油塘工業區在分區計劃大綱圖上主要劃為「工業」地帶。由於工業用地需求的轉變，《九龍中部及東部發展綱領》已確認油塘工業區有很高的潛力改作非工業用途；
- (e) 一九九八年，位於「工業」地帶的申請地點及其他毗連地段被改劃為「綜合發展區」地帶，以鼓勵該工業區以私營機構主導模式進行綜合重建，作住宅、零售及社區用途。一九九九年九月二十一日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下的聆訊反對小組委員會在考慮有關反對意見後，決定把部分「綜合發展區」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶，而餘下部分(包括申請地點)則改劃為「綜合發展區(1)」地帶，以完全／部分滿足反對者的要求。然

而，申請地點的業主及其他人士提出進一步反對，要求把其地段由「綜合發展區(1)」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶，並把「住宅(戊類)」地帶的地積比率上限，由住用及非住用的地積比率分別為5倍和1倍，整體放寬至6倍；

- (f) 二零零零年，城規會同意把有關地段由「綜合發展區(1)」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶，但不支持在不訂明最高住用及非住用地積比率的情況下，放寬地積比率限制至6倍，因會有礙落實該區的規劃意向。自此，申請地點被劃為「住宅(戊類)」地帶，最高住用地積比率為5倍，而最高非住用地積比率為1倍；

之前獲批准的計劃

- (g) 申請地點涉及之前多宗規劃申請，最近一項獲批准的計劃(A/K15/93)於二零一零年三月十九日在有附帶條件下獲城規會批准，以作住宅發展連輔助商業用途。獲批准住宅計劃的總地積比率是6.626倍(包括擴闊行人徑而獲批給的額外地積比率)，而建築物高度是主水平基準上139.675米。該項計劃包括兩幢建於四層平台上的29層住宅大樓，上蓋面積比率為85%，而兩幢住宅大樓的建築物間距是25米；

政府部門的意見

- (h) 政府部門的意見載於文件第9段，並撮載如下：

- (i) 運輸署署長表示，申請人提交的修訂交通影響評估未有回應如何解決預測該區交通量增加的問題，以及長車由輔助道路進出擬議酒店的迴轉路徑問題。至於在油塘工業區內其他「住宅(戊類)」用地，倘以12倍地積比率發展作非住宅用途而可能對交通網絡造成的累積影響，則由於申請人並無在交通影響評估內提交有關資料，因此不能提供意見。

路政署總工程師／九龍亦同意運輸署署長有關長車迴轉路徑方面的意見；

- (ii) 環境保護署署長(下稱「環保署署長」)表示，關於批准以 12 倍地積比率作非住用用途的同類申請或會帶來的累積排污影響方面，由於申請人沒有提供足夠的資料，因此難以評估。不過，由於現時的樓宇大部分屬工業樓宇，因此當區的排污系統或不足以應付新的發展，並可能須進行改善工程；以及
- (iii) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境表示，擬議發展如採納建議的視覺影響緩解和設計措施，可能不會對周邊環境造成重大的視覺影響。不過，一旦申請地點由「住宅(戊類)」地帶改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶後，便不能確保會採納這些措施，因為酒店用途在擬議地帶內屬經常准許的用途。此外，建議 12 倍地積比率的發展密度明顯高於鄰近「住宅(戊類)」用地現行 6 倍的地積比率。批准這宗申請或會為鄰近「住宅(戊類)」用地的同類申請立下不良先例，而累積的視覺及空氣流通影響，亦會令環境惡化；

公眾意見

- (i) 在這宗申請及進一步資料的法定公布期內，共接獲 373 份公眾意見書。當中 366 份支持申請，而 7 份則對申請提出反對意見／表示憂慮；
- (j) 支持意見主要認為，由於該區已被舊式工廠嚴重污染，擬議酒店發展會較住宅發展更為優勝；可進一步鼓勵和加快市區重建的進度，亦會增加就業機會和為區內帶來經濟利益；符合起動九龍東計劃；以及可善用區內土地和令土地用途更多元化；

- (k) 反對意見／憂慮主要基於酒店會令人車增加，導致道路網絡不勝負荷；應避免大幅增加地積比率及酒店房間數目，並應減少酒店房間數目；應擴闊四山街，而泊車位的數目並不足以支持酒店發展；以及擬議酒店會令區內的塞車及噪音問題惡化；

[劉文君女士此時到席。]

規劃署的意見

- (1) 規劃署基於文件第 11 段所載的評估，不支持這宗申請。有關評估摘錄如下：

- (i) 由於整體規劃意向是把油塘工業區轉作非工業用途，區內大部分用地，包括申請地點，已被劃為「住宅(戊類)」地帶，目的是透過重建(或改裝)作住宅用途，以逐漸取締現時的工業用途。分區計劃大綱圖的《說明書》已訂明，「住宅(戊類)」地帶的發展項目須受 5 倍住用地積比率和 1 倍非住用地積比率所規限，以期限制交通量增加，避免令現時及已規劃的交通網絡不勝負荷；
- (ii) 在「住宅(戊類)」地帶內，有多個住宅發展項目已落成，而附近兩幅「住宅(戊類)」用地亦已獲批規劃許可。所有這些項目均受 5 倍住用地積比率和 1 倍非住用地積比率所限制。小組委員會亦已批准申請地點的擬議住宅發展連輔助商業用途(申請編號 A/K15/93)，最高的住用地積比率為 5 倍，非住用地積比率為 1 倍；

[梁宏正先生此時到席。]

- (iii) 雖然擬議酒店用途與周邊的工業及住宅發展並非不相協調，但有關計劃並非完全符合把該區轉作主要住宅用途的整體意向。此外，把劃作住宅用途的土地改裝及重建作非住宅

用途，其累積效果會對房屋用地供應構成負面影響。由於現時房屋用地嚴重短缺，已劃作住宅用途的土地一般應保留作住宅發展，除非有關地點有利於作酒店用途，或酒店發展符合特定的規劃目標。並無有力的規劃理由把申請地點改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶；

- (iv) 把發展密度由「住宅(戊類)」地帶訂明的 5 倍住用地積比率和 1 倍非住用地積比率，大幅增加至現時建議的 12 倍地積比率，偏離了分區計劃大綱圖的《說明書》所載有關限制區內交通增長的規劃意向。城規會在考慮改劃「住宅(戊類)」地帶的反對意見時，曾討論會否容許大幅增加「住宅(戊類)」用地的商業樓面面積的問題，而城規會已明確決定，須對「住宅(戊類)」地帶施加特定的地積比率限制。批准這宗申請會為其他大幅增加發展密度的同類申請，立下不良先例；
- (v) 運輸署表示，修訂的交通影響評估未有回應如何解決預測交通量增加的問題，以及長車進出擬議酒店的迴轉路徑問題。此外，申請人亦沒有證明，倘在油塘工業區的其他「住宅(戊類)」用地亦以 12 倍地積比率進行非住用途發展，對交通網絡造成的累積影響仍可接受；
- (vi) 環保署署長表示，關於批准區內同類申請可能對地區排污系統帶來的累積影響方面，由於申請人沒有提供足夠的資料，因此難以評估。不過，由於現時的樓宇大部分屬工業樓宇，因此地區排污系統或不足以應付新的發展；
- (vii) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境表示，建議 12 倍地積比率的發展密度明顯高於鄰近「住宅(戊類)」用地現行 6 倍的地積

比率。相對於鄰近「住宅(戊類)」用地的發展項目，將來落成的建築物體積會明顯較大及礙眼。批准這宗申請或會為同類申請立下不良先例，而累積的視覺及空氣流通影響，亦會令環境惡化；以及

- (viii) 酒店初步計劃書所載的無平台設計、地面建築物間距、垂直綠化，環境美化及易受影響的外牆立面處理等，雖或可接受，但初步計劃書只作指示用途，用以說明未來發展的可能形式。一旦申請地點由「住宅(戊類)」地帶改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶後，便不能確保定會採納建議的設計特色，因為酒店用途在擬議地帶內屬經常准許的用途。

[黃仕進教授此時到席。]

7. 主席繼而邀請申請人代表闡述這宗申請。楊詠珊女士借助投影片提出以下要點：

- (a) 旅遊業對香港經濟發展舉足輕重，佔了本地生產總值 4.5%，聘用約 233 500 人(總就業人數 6.5%)；
- (b) 由於酒店房間供應會直接影響香港接待旅客的能力，因此酒店房間短缺，會對香港作為國際旅遊之都帶來負面影響。酒店房間短缺(可從平均入住率高企反映出來)已導致房間租金自二零零二年以來上升 100%，並削弱香港提供國際會議及大型活動場地的競爭力；
- (c) 政府預測訪港旅客的數目，會由二零一二年的 4 860 萬增至二零一七年的 7 000 萬，上升 44%。然而，酒店房間的數目只會由二零一二年的 67 394 間增至二零一七年的 84 000 間，上升 24.6%。因此，香港對酒店房間的需求十分迫切；

- (d) 擬議酒店位於九龍東，地點方便適中，配合區內旅遊設施如啟德郵輪碼頭的發展。此外，申請地點距離油塘港鐵站只有八分鐘的步行路程，對於循「個人遊」計劃來港的內地旅客十分方便；
- (e) 申請地點現時空置，可在短時間內建成 1 600 間酒店房間，以應付迫切的酒店需求；
- (f) 城規會在二零一三年批准了 21 宗有關酒店發展的申請(涉及約 3 600 間房間)，其中 12 宗的申請地點位於住宅地帶，批准理由包括：擬議酒店發展與周邊地區互相協調，不會帶來負面影響；有關地點由單一業主擁有；以及擬議建築物高度沒有超出限制。上述理由全部適用於這宗改劃用途地帶申請；
- (g) 相對於之前獲批許可的住宅發展(A/K15/93)，擬議酒店發展在環保方面的優點包括：地面的上蓋面積比率由 85% 減至 60%；無平台設計，而用作緩解工業／住宅發展接鄰問題的 10 米高潔淨外牆會取消；以及申請地點與周邊發展項目的地面建築物間距較闊。與之前獲批許可的住宅計劃比較，這項酒店計劃會令景觀更為開揚，空氣更加流通；
- (h) 油塘工業區的轉型緩慢，發展零碎。區內落成的新住宅項目只有三個。擬議酒店發展可作為取締工業用途及加快市區更新進度的催化劑；
- (i) 擬議酒店會為該社區提供約 1 200 個就業機會，包括支援工作職位；
- (j) 由於酒店運作帶來的交通模式與住宅發展不同，因此，在一般繁忙時間不會為該區帶來重大的交通影響；
- (k) 由於在申請地點發展酒店是合適的用途，因此應把申請地點改劃為「商業」地帶，以善用其發展潛力。沿四山街也有另外兩個地點被劃為「商業」地帶，地積比率是 12 倍。城規會亦可把申請地點改

劃為「其他指定用途」註明「酒店」地帶，以確保該地點不會用作酒店以外的其他用途。至於只作指示用途的初步計劃書所載的設計特色，規劃署總規劃師／城市設計及園境擔心會難以確保實施有關建議，當局可在核准文件中加入備註，訂明最高上蓋面積比率為 65%；

- (1) 根據運輸署最近在二零一四年二月十八日及二零一四年二月二十日提出的意見，該署對交通影響評估所述的泊車安排及修訂交通增長率，並無進一步反對／意見。路政署總工程師／九龍亦在二零一四年二月十二日的一封電郵內表示，對車輛迴轉路徑的分析，並無進一步意見；以及
- (m) 至於對地區排污系統的累積影響，正如分區計劃大綱圖的《說明書》第 11.3 段已訂明，城規會應按每宗申請的個別情況作出考慮。

空氣流通評估

8. 一名委員問及空氣流通評估所假設的布局。楊詠珊女士在回應時表示，住宅發展的空氣流通評估是以之前獲批許可的住宅計劃申請編號 A/K15/93 為基礎，包括一個 16 米高的長平台、一幅 10 米高的潔淨外牆和 85% 的上蓋面積比率，以緩解工業／住宅發展接鄰產生的問題。相反，酒店發展的空氣流通評估則以無平台的設計為基礎，這個設計可令發展項目的空氣更流通，而景觀亦更為開揚。

9. 對於申請人聲稱酒店發展的空氣流通表現，會較之前獲批許可的住宅發展優勝，九龍規劃專員葉子季先生並不同意。他說申請人提交的空氣流通評估只顯示，擬議酒店計劃的空氣流通表現，與之前獲批許可的住宅計劃相若。根據該空氣流通評估，住宅計劃的風速比表現，在某些試點會較酒店計劃更佳。鄭志明先生在回應時表示，雖然住宅發展的風速比相對較高，但可能出現的強風會影響行人的舒適度。此外，擬議的無平台酒店計劃內的西南海風，其表現會優勝很多。

10. 副主席詢問，如把建議的地積比率由 12 倍降至 7 倍或 9 倍，空氣流通表現會否進一步改善。鄭志明先生在回應時表示，空氣流通表現是以地面上兩米的風速量度，倘擬議發展的上蓋面積比率不變，不論是 12 倍還是 7 倍的地積比率，其在路面的表現差別會微乎其微。鄭先生同意，倘建築物的覆蓋範圍降低，表現會有所改善。

11. 在回應一名委員詢問有否就計劃以 6 倍地積比率發展進行空氣流通評估時，楊詠珊女士表示建議的 12 倍地積比率，是要在符合主水平基準上 140 米的建築物高度限制下，盡量利用申請地點的發展潛力。申請人並沒有就申請地點以 6 倍地積比率發展進行任何評估。

建築物間距

12. 主席知悉酒店大樓與嘉賢居在平台層の間距是 13 米，並詢問在平台層以上的建築物間距為何。楊詠珊女士在回應時表示，手頭上並無有關資料。但葉子季先生表示，相對於之前獲批許可的住宅計劃，擬議酒店發展的總建築物體積會大很多，因為有關的地積比率由 6.626 倍增至 12 倍。雖然酒店計劃在平台層的上蓋面積比率會由 85% 降至 60%，但在平台層以上的上蓋面積比率則會較住宅計劃為大。此外，酒店計劃的兩座大樓之間，以及兩座大樓與周邊發展項目之間，建築物間距均會較小。

計劃書只作指示用途

13. 一名委員詢問，如何確保在改劃申請地點的用途地帶後，現時只作指示用途的無平台設計擬議計劃會落實發展。楊詠珊女士在回應時表示，當局可訂明「其他指定用途」註明「酒店」地帶的最高上蓋面積比率為 65%，以免申請人興建覆蓋整個申請地點的平台。此外，根據《可持續建築設計指引》，申請人亦須符合建築物間距的要求。楊女士補充說，城規會可把申請地點改劃為「其他指定用途」註明「酒店」地帶，並把「酒店」用途列入《註釋》中的第二欄用途，使進行有關發展前須提交規劃申請，由城規會審批。葉子季先生說，初步計劃書內有不少建議設計特色，包括建築物後移及建築物間距，是沒有納入「其他指定用途」註明「酒店」地帶擬議中

的《註釋》內。此外，建議就「其他指定用途」註明「酒店」地帶訂明的 65% 上蓋面積比率，也較初步計劃書所建議的 60% 上蓋面積比率為高。

地積比率

14. 副主席問及周邊發展項目的地積比率。葉子季先生在回應時表示，自油塘工業區改劃為「住宅(戊類)」地帶後，已有多個新住宅項目落成，而這些項目的地積比率均為「住宅(戊類)」地帶准許的最高地積比率，即最高 5 倍住用地積比率和 1 倍非住用地積比率。

15. 葉子季先生在回應副主席的進一步詢問時表示，建議的 12 倍地積比率，遠超分區計劃大綱圖所訂明的地積比率限制，因此，現時的建議不能視作《城市規劃條例》第 16 條所指的略為放寬地積比率限制予以考慮。

住宅用地政策

16. 副主席問及先前獲批許可的酒店項目。葉子季先生在回應時表示，鑑於現時住宅用地短缺，不足以應付迫切的房屋需求，城規會已在二零一三年實施政策，以確保規劃作住宅用途的地點會保留作住宅發展。根據該項政策，在住宅地帶內的非住宅發展一般不會獲批許可，除非有關地點有利於作酒店用途，或酒店發展符合特定的規劃目標。就此而言，申請人並無證明該地點有利於進行酒店發展，尤其是獲批許可住宅計劃的一套建築圖則已獲建築事務監督批准。葉先生續稱，批准這宗申請或會為其他以 12 倍地積比率在油塘工業區內作酒店發展的同類申請，立下不良先例。

進一步資料

17. 在回應一名委員問及運輸署對這宗申請的最新意見時，葉子季先生表示運輸署的最新意見是以申請人提供的補充資料為基礎，但該些資料並沒有作為申請的一部分，正式向城規會提交。就此而言，把這些資料納入考慮，在程序上並不恰當。運輸署助理署長(市區)李偉彬先生補充說，運輸署檢視申請人於二零一四年二月二十日就該署所提意見作出的回應後，認為

再無進一步意見要提供。不過，該署提醒申請人須正式向城規會提交有關資料，以供考慮。此外，運輸署署長強調，申請人須向該署提交修訂交通影響評估，以便進行全面評估。

規劃優點

18. 一名委員問及把申請地點由住宅轉作酒店用途的規劃優點，而另一名委員則認為，由於政府的政策是要增加土地供應以應付本港的房屋需求，因此必須有凌駕性和有力的規劃優點，才可把申請地點由住宅用途改作酒店用途。楊詠珊女士回應說，擬議的酒店用途與周邊發展並非不相協調，而改劃用途地帶只會令住宅單位減少 332 個。申請地點已改劃為「住宅(戊類)」地帶達 16 年之久，但由於工業／住宅發展接鄰產生的問題，該地點未有進行任何發展。有關酒店發展在規劃上最明顯的優點是：建築物設計有所改善，取消了平台和 10 米高的外牆，無需為緩解工業／住宅發展的接鄰問題而採取補救措施。擬議酒店亦可為香港的經濟帶來裨益，而提供的就業機會亦對社會有利。

19. 由於申請人代表再沒有意見要提出，而委員亦再沒有提出問題，主席告知他們這宗申請的聆聽程序已完成，小組委員會將在各代表離席後商議這宗申請，並在稍後把決定通知申請人。主席多謝申請人代表及規劃署代表出席聆聽會議。他們於此時離席。

[會議小休五分鐘。]

商議事項

20. 李偉彬先生在回應主席時表示，申請人提交的車輛迴轉路徑分析顯示，長車(如旅遊車)可迴轉駛入申請地點，但會有點困難。鑑於周邊的交通情況及道路狹窄，建議的安排並不理想。

21. 關於小組委員會考慮申請人向運輸署提交的補充資料，在程序上是否恰當的問題；秘書說，申請人提交的任何進一步資料，均須按城市規劃委員會有關「就根據《城市規劃條例》提出的修訂圖則申請、規劃許可申請及覆核申請提交進一步資

料」的指引(城規會規劃指引編號 32)處理。一般來說，倘進一步資料包括任何技術評估，例如車輛迴轉路徑分析，則有關的進一步資料不能獲豁免公布及重新計算的規定。不過，李偉彬先生說，申請人只回應了運輸署早前提出的意見，而並沒有向運輸署提交任何修訂交通影響評估。

22. 一名委員認為，申請人沒有提供有力的理據，以支持把申請地點由住宅用途改劃作酒店用途，以及把地積比率由 6 倍增至 12 倍。另一名委員同意這個看法。

23. 秘書在回應一名委員的詢問時表示，申請人的建議是把申請地點由「住宅(戊類)」地帶改劃為「商業」地帶，以進行酒店發展。不過，為回應在「商業」地帶內可作其他商業用途的憂慮，申請人建議改劃作「其他指定用途」註明「酒店」地帶，並訂明上蓋面積比率限制為 65%。由於有委員認為須對酒店的詳細設計有所規管，為回應委員的關注，申請人繼而在席上建議把「酒店」用途列入《註釋》中「其他指定用途」註明「酒店」地帶下的第二欄用途。秘書提醒各委員，申請人提交的初步計劃書只屬指示性質。此外，由於建議的地積比率是原來的兩倍，委員亦須考慮批准這類申請的累積效果，可能會對該區的基礎設施容量造成負面影響。

24. 一名委員認為，倘批准這宗改劃用途地帶申請，會為該區同類申請立下不良先例，並有礙落實該區的規劃意向。申請人並無證明擬議酒店用途為何較住宅用途優勝。

25. 副主席認為，建議的 12 倍地積比率過高，而申請地點原來的規劃意向是把該區轉作住宅用途，整體地積比率訂為 6 倍；現時並無凌駕性的規劃優點支持改變此意向。以 12 倍地積比率進行擬議酒店發展，亦會與區內其他發展項目不相協調。

26. 主席總結說，委員普遍不支持批准這宗申請，並認為劃設有關的「住宅(戊類)」地帶行之有效，而該區現正轉型作住宅用途。委員對於以 12 倍地積比率改劃申請地點作酒店發展用途是否適當有所保留，因為該地積比率是分區計劃大綱圖所訂明「住宅(戊類)」地帶的准許發展密度上限(即 5 倍住用地積比率和 1 倍非住用地積比率)的兩倍。建議的發展密度過高，並可能對周邊地區帶來負面影響。

27. 秘書補充說，在申請地點北面有兩塊用地劃作「商業」地帶(地積比率為 12 倍)，主要原因是有關用地由多名業主擁有，預計要進行綜合重建以作住宅用途會較為困難，而劃作「商業」地帶是為鼓勵逐漸取締有關的「工業」用途。至於土地用途是否互相協調，秘書續說，雖然擬議酒店用途與周邊的工業及住宅發展並非不相協調，但建議 12 倍地積比率的發展密度，在規模上與該住宅區並不配合。

28. 至於工業／住宅發展的接鄰問題，秘書說，該區現正轉型作住宅用途，而有關工業／住宅發展的接鄰問題已證明可予解決，因為就申請地點提交的第 16 條規劃申請，以及相關的住宅發展建築圖則，均已獲得批准。

[李律仁先生此時暫時離席。]

29. 其後，委員審閱文件第 12.1 段所載有關拒絕這宗申請的理由，並同意須作適當修訂，以反映委員在席上提出的意見。委員同意拒絕的理由應強調以下各點：擬議酒店發展以 12 倍地積比率進行實在過高；批准這類申請的累積影響會對該區的基礎設施容量造成負面影響，以致須作全面評估；以及申請人沒有提供有力的規劃優點，以支持把申請地點由「住宅(戊類)」地帶改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶。

30. 經進一步商議後，小組委員會決定不同意這宗申請，理由如下：

「(a) 這宗申請並無提供有力的理據及特別的規劃優點，以支持把申請地點由「住宅(戊類)」地帶改劃為「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶。鑑於現時房屋用地嚴重短缺，應保留申請地點劃作「住宅(戊類)」地帶。批准這宗改劃申請會令可供住宅發展的用地減少，並對房屋用地供應有負面影響；

(b) 建議的「商業」地帶或「其他指定用途」註明「酒店」地帶的發展密度(12 倍地積比率)，是分區計劃大綱圖訂明「住宅(戊類)」地帶的准許發展密度上

限(即 5 倍住用地積比率和 1 倍非住用地積比率)的兩倍，這個發展密度過高，並可能會對周邊地區帶來負面的視覺及空氣流通影響；以及

- (c) 批准這宗改劃申請，並准許以 12 倍地積比率發展，會為區內同類申請立下不良先例，而批准這類申請的累積效果會對該區的基礎設施容量造成負面影響，以致須作全面評估。」

荃灣及西九龍區

[荃灣及西九龍規劃專員陳偉信先生及高級城市規劃師／荃灣及西九龍吳國添先生於此時獲邀到席上。]

議程項目 4

[公開會議]

進一步考慮新界荃灣荃灣市地段第 393 號的「綜合發展區(7)」用地的規劃大綱擬稿

(都會規劃小組委員會文件第 2/14 號)

31. 高級城市規劃師／荃灣及西九龍吳國添先生借助投影片，並按文件詳載的內容簡介有關背景及就規劃大綱擬稿諮詢荃灣區議會的結果：

背景

- (a) 二零一四年一月十七日，小組委員會考慮荃灣市地段第 393 號「綜合發展區(7)」用地的擬議綜合發展的規劃大綱擬稿，並同意規劃大綱擬稿適宜用以諮詢荃灣區議會；
- (b) 二零一四年一月二十八日，當局就規劃大綱擬稿諮詢荃灣區議會；

荃灣區議會對規劃大綱擬稿的意見

- (c) 荃灣區議會大致對規劃大綱擬稿表示認同，但要求當局把區議員在會上表達的意見告知城市規劃委員會(下稱「城規會」)作進一步考慮，尤其是區議員就擬議行人天橋(經該用地連接位於楊屋道及馬頭壩道交界的現有行人天橋與御凱(荃灣市地段第 394 號))日後的管理及維修保養責任所提的意見。他們的主要意見撮述如下：

行人天橋事宜

- (i) 待日後的發展商完成擬議行人天橋的工程後，政府應負責管理及維修保養工作，因為他們擔心商業發展的擁有權日後或會轉讓，導致管理及維修保養的成本轉嫁住宅／商業部分的個別擁有人；
- (ii) 應擴闊及改善位於楊屋道及馬頭壩道交界的現有行人天橋，以應付擬議發展所帶來的人流；
- (iii) 擬議行人天橋應方便行人在該用地及現有行人天橋網絡內穿梭，其設計亦應與該用地內的 38 米闊非建築用地融合；

泊車位供應及交通影響

- (iv) 他們擔心在該用地的現有臨時收費公眾停車場關閉後，區內的泊車位供應是否足夠，也關注到擬議發展可能造成的交通影響及其泊車位供應是否足夠。此外，應提供獨立車輛通道，以通往住宅及商業部分的泊車設施，以免車龍伸延至公共道路；

在用地東隅闢設五米的建築物後移範圍

- (v) 應在位於楊屋道及馬頭壩道交界的用地東隅闢設五米的建築物後移範圍；

[李律仁先生於此時返回會議席上。]

其他意見

- (vi) 他們關注到擬議發展對通風及視覺所造成的影響。當局應就公眾休憩用地日後的布局諮詢荃灣區議會。38 米闊非建築用地應具有設計優點，並應配合用地的公眾休憩用地和綠化區。

就荃灣區議會的意見所作的回應

(d) 政府就荃灣區議會的意見所作的回應撮述如下：

行人天橋事宜

- (i) 根據現行做法，政府不會負責連接公共道路兩旁私人發展的行人天橋的管理及維修保養工作。為了解決荃灣區議會對擬議行人天橋日後的管理及維修保養工作的關注問題，地政總署會考慮納入相關的契約條件，要求發展項目商業部分的擁有人在竣工後負責管理及維修保養工作，並限制發展項目商業部分不得轉讓(轉讓整項發展除外)；
- (ii) 運輸署會在日後的發展項目入伙後，檢討位於楊屋道及馬頭壩道交界的行人天橋的人流，並考慮是否有擴闊的需要；
- (iii) 當局會關設行人天橋，經該用地連接位於楊屋道及馬頭壩道交界的現有行人天橋與御凱，但擬議行人天橋的確切走向和設計，會在日後發展商所進行的交通影響評估中釐定。當局會在規劃大綱上清楚訂明須就擬議行人天橋及 38 米闊非建築用地採用綜合設計的規定；

泊車位供應及交通影響

- (iv) 雖然區內的泊車位會減少，但運輸署表示，荃灣區有足夠的私人泊車位可用。至於貨車泊車位，地政總署表示，該署正處理葵涌葵裕街收費停車場的新短期租約申請；
- (v) 至於車輛出入口、停車場的設計／布局，以及擬議發展的交通影響事宜，日後的發展商須提交交通影響評估，以評估擬議發展對交通造成的影響，並建議適當的紓解影響措施，而有關情況須符合運輸署署長的要求。此外，泊車位及上落客貨車位的數量須符合《香港規劃標準與準則》的規定及運輸署署長的要求。運輸署亦表示，已計劃為住宅及商業用途闢設獨立的出入口，以免排隊進入商業部分的停車場的車龍阻塞住宅部分的停車場入口；

在用地東隅闢設五米的建築物後移範圍

- (vi) 闢設五米建築物後移範圍的建議是可行的，亦不會影響擬議發展的最高建築物高度及總樓面面積限制。此外，這做法有助沿路植樹，用以改善行人環境及街景；以及

其他意見

- (vii) 劃設「綜合發展區(7)」的用途地帶，旨在透過規劃申請機制，對該用地實施適當的規劃管制。提出規劃申請須提交總綱發展藍圖連同支持申請的技術評估(包括空氣流通評估、視覺影響評估、園境設計總圖及交通影響評估等)，以供城規會審批。區議員所關注的通風、視覺及交通影響，以及園景和公眾休憩用地／行人天橋的設計事宜，可在申請人將提交的所需技術評估／設計平面圖中進行詳細的研究。申請人須證明他們有履行規劃大綱所訂的所有相關規定。此外，透過規劃申請機制提交的總綱發展藍圖會公布予公

眾查閱，公眾有機會就擬議設計方案提出意見。

規劃大綱擬稿的擬議修訂項目

- (e) 荃灣區議會提出的意見大部分已反映在規劃大綱擬稿內。基於他們關注擬議行人天橋的管理及維修保養責任，以及擬議行人天橋連 38 米闊非建築用地的綜合設計，並建議在該用地東隅闢設五米建築物後移範圍，現建議對規劃大綱擬稿作出下列修訂以作回應：
- (i) 訂明擬議行人天橋應由發展商自費興建，而在竣工後應由發展項目商業部分的擁有人自費管理和維修保養(加於文件附錄 I 第 5 段的「行人連繫」)；
 - (ii) 訂明擬議行人天橋與 38 米闊非建築用地的設計須互相融合(加於文件附錄 I 第 4.2(c) 段的「一般設計原則」，以及第 5 段的「城市設計考慮因素」、「非建築用地」及「行人連繫」)；
 - (iii) 於文件附錄 I 的圖 4 標示須於用地的東隅闢設五米的後移範圍，並訂明後移範圍是用以沿楊屋道及馬頭壩道按固定距離植樹，以改善行人環境及街景(加於文件附錄 I 第 5 段的「城市設計考慮因素」及「美化環境及保護樹木方面」)；
 - (iv) 清楚指明擬議 38 米闊非建築用地及公眾休憩用地由發展商自費闢設，並由發展項目商業部分的擁有人在竣工後自費管理及維修保養(加於文件附錄 I 第 5 段的「非建築用地」及「闢設休憩用地」)；以及
 - (v) 於文件附錄 I 的第 5 段「分區計劃大綱圖的用途地帶及規劃意向」中刪除「或現有建築

物的高度，兩者中以數目較大者為準」的字眼，因為該用地是一塊空置土地，現時沒有建築物。

32. 一名委員詢問，是否已在御凱作出所需安排，以連接兩條擬議行人天橋。荃灣及西九龍規劃專員陳偉信先生表示，根據規管御凱的契約，有關地段擁有人須為日後連接該「綜合發展區(7)」用地的行人天橋關設兩個接口，而在御凱的商業部分亦已關設兩個接口。

33. 對於有建議要求該用地商業部分的擁有人承擔日後行人天橋的管理及維修保養責任，一名委員表示支持。然而，日後購物商場內擬議行人走廊的闊度則有待研究。陳偉信先生在回應時澄清，用地 B 不會有任何商業發展，而連接御凱的擬議行人天橋將設於日後住宅發展的外圍。主席詢問，既然用地 B 將不設任何商業用途，是否必須興建連接御凱和用地 B 的兩條擬議行人天橋。運輸署助理署長(市區)李偉彬先生回應說，日後發展商所進行的交通影響評估，會研究日後的發展項目在入伙後的行人流量，並考慮關設行人天橋的需要和數量。主席表示須在規劃大綱清楚說明這點。

34. 陳偉信先生在回應一名委員的提問時表示，整塊用地受一份契約規管，而地政總署正考慮納入相關的契約條款，以限制發展項目的商業部分不得轉讓(轉讓整項發展除外)，以禁止轉售發展項目的商業部分。這做法可避免日後發展項目商業部分的擁有人把管理及維修保養的責任轉嫁住宅／商業部分的個別擁有人。

35. 經商議後，小組委員會決定：

- (a) 備悉荃灣區議會的意見(概述於文件的第 3 段和詳載於附錄 IV)；以及
- (b) 待澄清第 33 段的所述事宜後，通過已納入相關建議修訂的經修訂規劃大綱擬稿(載於文件附錄 I)。

[主席多謝荃灣及西九龍規劃專員陳偉信先生及高級城市規劃師／荃灣及西九龍吳國添先生出席會議，解答委員的提問。他們於此時離席。]

[劉文君女士及梁宏正先生於此時離席。]

港島區

議程項目 5

第 16 條申請

[公開會議]

A/H24/22 擬在劃為「其他指定用途」註明「碼頭及有關設施」地帶的香港中環天星碼頭七號碼頭 Watermark 旁的公眾觀景台[地盤 A]及 Café & Bar 旁的公眾觀景台[地盤 B]，以及鐘樓大樓的天台頂層[地盤 C]經營食肆[地盤 A 和 B]及闢設公眾觀景平台[地盤 C]
(都會規劃小組委員會文件第 A/H24/22 號)

36. 秘書報告，這宗申請由九龍倉集團有限公司的附屬機構天星小輪有限公司提出。以下委員已就此議項申報利益：

- | | | |
|-------|---|---|
| 黃仕進教授 | — | 黃教授是香港大學交通運輸研究所所長。天星小輪有限公司曾贊助其該研究所的某些活動 |
| 陸觀豪先生 | — | 為九倉電訊董事會成員及會德豐地產董事會前成員(於二零一零年辭任)，兩家公司均與九龍倉集團有限公司有關連 |
| 林光祺先生 | — | 現時與九龍倉(中國)有限公司及會德豐地產有業務往來 |
| 劉興達先生 | — | 現時與會德豐地產有業務往來 |

37. 委員備悉，申請人要求延期考慮這宗申請。委員同意，陸先生、林先生及劉先生可以留在席上，但應避免參與討論。由於黃教授並無參與這宗申請，委員同意他可以留在席上。

38. 秘書報告，申請人於二零一四年二月五日要求延期兩個月考慮這宗申請，讓他們有時間準備進一步資料，以回應相關政府部門的意見，並徵求海濱事務委員會港島區海濱發展專責小組的意見。這是申請人首次要求延期。

[劉興達先生此時離席。]

39. 經商議後，小組委員會決定按申請人的要求，延期就這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。小組委員會同意，這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計兩個月內提交小組委員會考慮。倘申請人所提交的進一步資料不包含重要的內容，可在較短時間內處理，這宗申請可於較早的會議上提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人，小組委員會已給其兩個月時間準備所要提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再延期。

議程項目 6

第 16 條申請

[公開會議]

A/H9/72 擬在劃為「休憩用地」地帶的香港筲箕灣阿公岩東健道政府土地闢設公用事業設施裝置(電力支站)連康體文娛場所(多用途活動室)及公眾休憩用地
(都會規劃小組委員會文件第 A/H9/72A 號)

40. 秘書報告，這宗申請由長江實業(集團)有限公司的附屬機構香港電燈集團(下稱「港燈」)提出，其顧問為杜立基規劃顧問有限公司(下稱「杜立基公司」)、LLA 顧問有限公司，以及雅邦規劃設計有限公司。以下委員已就此議項申報利益：

何培斌教授 — 現時與長江實業(集團)有限公司有業務往來

- 許智文教授 — 在筲箕灣擁有一個單位(50%業權)

- 林光祺先生 — 現時與杜立基公司、LLA 顧問有限公司及雅邦規劃設計有限公司有業務往來

- 劉興達先生 — 現時與港燈、杜立基公司及 LLA 顧問有限公司有業務往來

41. 委員備悉，許教授就未能出席會議致歉。委員亦備悉，申請人要求延期考慮這宗申請，以及林先生及劉先生並無參與這宗申請。委員同意，林先生及劉先生可以留在席上。委員亦同意，何教授可以留在席上，但應避免參與討論。

42. 秘書報告，申請人於二零一四年二月十七日要求延期兩個月考慮這宗申請，讓其有時間回應政府部門所提出多項有待解決的事宜。這是申請人第二次要求延期。

43. 經商議後，小組委員會決定按申請人的要求，延期就這宗申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。小組委員會同意，這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計兩個月內提交小組委員會考慮。倘申請人所提交的進一步資料不包含重要的內容，可在較短時間內處理，這宗申請可於較早的會議上提交小組委員會考慮。小組委員會亦同意告知申請人，小組委員會已給其兩個月時間準備所要提交的進一步資料。由於這是申請人第二次延期，以及小組委員會已給予合共四個月時間，除非情況極為特殊，否則不會批准再延期。

議程項目 7

其他事項

44. 餘無別事，會議於上午十一時三十分結束。