

二零一六年六月十七日舉行的城市規劃委員會
第 1115 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
黃偉綸先生

黃仕進教授 副主席

鄒桂昌教授

何立基先生

黎慧雯女士

梁慶豐先生

邱浩波先生

陳福祥博士

楊偉誠先生

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

張國傑先生

馮英偉先生

侯智恒博士

黎庭康先生

黃幸怡女士

余烽立先生

環境保護署副署長(1)

謝展寰先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)

王明慧女士

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

規劃署署長

凌嘉勤先生

規劃署副署長／地區

李啟榮先生

秘書

因事缺席

黃令衡先生

張孝威先生

霍偉棟博士

符展成先生

林光祺先生

劉興達先生

李美辰女士

雷賢達先生

何安誠先生

葉天祐先生

李國祥醫生

廖凌康先生

廖迪生教授

伍穎梅女士

地政總署署長
甯漢豪女士

列席者

規劃署助理署長／委員會(署任)
任雅薇女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會
王鳳兒女士

議程項目 1

[公開會議]

通過二零一六年六月三日第 1113 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零一六年六月三日第 1113 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

[余烽立先生和謝展寰先生到席參加議程項目 2 的討論。]

議程項目 2

續議事項

[機密項目][閉門會議]

2. 此議項以機密形式記錄。

[黎慧雯女士於此時到席。]

議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》的申述和意見
(城市規劃委員會文件第 10125 號)

[會議以廣東話及英語進行。]

3. 秘書報告，《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》的擬議修訂項目，主要涉及改劃美利道多層停車場用地及金鐘廊用地，以作商業用途。運輸署委託了弘達交通顧問有限公司(下稱「弘達公司」)，就美利道多層停車場的擬議發展進行交通影響評估；規劃署亦委託了奧雅納工程顧問香港有限公司(下稱「奧雅納公司」)進行「金鐘廊重建規劃及設計研究－可行性研究」(下稱「金鐘廊研究」)；金鐘廊是由會德豐地產有限公司(下稱「會德豐公司」)經營，而太古廣場投資有限公司(R4)是

太古地產有限公司(下稱「太古公司」)的附屬公司，以及領賢規劃顧問有限公司(下稱「領賢公司」)是申述人(R3)的顧問。為此，以下委員就此議項申報利益，因為他們與會德豐公司、弘達公司、奧雅納公司、領賢公司、太古公司或部分申述人有業務往來或聯繫，又或因為他們的辦公室位於金鐘：

- 符展成先生 — 現與會德豐公司、弘達公司、奧雅納公司及領賢公司有業務往來
- 劉興達先生 — 現正參與涉及會德豐公司的法律個案，與弘達公司及奧雅納公司有業務往來，亦曾與太古公司有業務往來
- 黎庭康先生 — 現正處理一宗涉及會德豐公司的法律個案；其律師事務所現與奧雅納公司及申述人(R9)有業務往來，亦曾與申述人(R10)有業務往來；另曾受聘處理涉及申述人(R4)姓名及申述人(R3)多名代表姓名的一些法律事務
- 廖凌康先生 — 現與會德豐公司及太古公司有業務往來
- 余烽立先生 — 曾與奧雅納公司有業務往來，而現為香港城市設計學會(R68)會員
- 何安誠先生 — 現與弘達公司、會德豐公司及太古公司有業務往來
- 林光祺先生 — 曾與奧雅納公司有業務往來
- 黃仕進教授(副主席) — 奧雅納公司的工程顧問，也是香港大學土木工程系講座教授及系主任，而奧雅納公司曾贊助該學系一些活動
- 侯智恒博士 — 長春社副主席，該社曾接受會德豐公司的捐助
- 黎慧雯女士 — 其律師事務所是太古公司轄下物業的

租戶

- 張國傑先生 — 其律師事務所現與奧雅納公司、會德豐公司及申述人(R9)有業務往來，亦曾與申述人(R10)有業務往來。另曾受聘處理涉及申述人姓名(R4)及申述人(R3)代表姓名的一些法律事務，以及其辦公室位於金鐘廊附近一幢建築物內
- 梁慶豐先生 — 其辦公室位於金鐘廊附近一幢建築物內
- 凌嘉勤先生 — 現為香港城市設計學會(R68)榮譽顧問
(規劃署署長)

[梁慶豐先生此時到席。]

4. 符展成先生、劉興達先生、廖凌康先生、林光祺先生及何安誠先生已告知因事未能出席今次會議。與會人士同意黎庭康先生涉及直接利益，應就此議項暫時離席。鑑於張國傑先生沒有處理涉及會德豐公司／申述人的個案或金鐘廊研究，城規會同意張國傑先生與余烽立先生、副主席、侯智恒博士、黎慧雯女士、梁慶豐先生及凌嘉勤先生都不涉及直接利益，可以留在席上。

[黎庭康先生此時暫時離席。]

簡介和提問部分

5. 主席表示已給予全部申述人及提意見人足夠時間的通知，邀請他們出席聆聽會，但除了已在座或已表示會出席聆聽會的人士外，其餘人士均表示不會出席或未有回覆。由於已給予申述人及提意見人合理的通知，城規會決定在他們缺席的情況下，就有關申述和意見進行聆聽會。

6. 以下的政府代表、申述人、提意見人及申述人／提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府代表

規劃署及其顧問

- 姜錦燕女士 — 港島規劃專員
- 何盛田先生 — 規劃署高級城市規劃師／港島
- 朱家敏女士 — 奧雅納公司董事

運輸署及其顧問

- 麥家琪女士 — 高級工程師／中西區
- 郭正謙先生 — 弘達公司副董事

申述人、提意見人及他們的代表

R 3 – Mile Sheen Limited

- 李禮賢先生] 申述人代表
- (Mr Ian Brownlee)]
- (領賢公司)]
- 林澤仁先生]
- 林和起先生]
- 劉振江先生]
- 黃愛珠女士]
- 黃燕華女士]
- 余俊傑先生]
- 彭澤文先生]

R 4 – 太古廣場投資有限公司

- 劉宗波先生 — 申述人代表(只出席)

R 5 – 中西區關注組

- Mr John Batten — 申述人代表

R9 / C14 – Mary Mulvihill

Ms Mary Mulvihill – 申述人／提意見人

R 6 – 美港聯盟

R 10 – Melanie Moore

R 11 – Evelyn Moore

R 12 – Genevieve Moore

阮嘉善女士 – 申述人代表

R 65 – 創建香港

C 1 – 司馬文

司馬文先生 – 申述人代表及提意見人

R 68 – 香港城市設計學會

何文堯先生] 申述人代表
譚寶堯先生]

C 7 – Franz Donhauser

黃志健先生 – 提意見人代表(只出席)

C 9 – 羅雅寧

C 11 – Evelyn Moore

C 12 – Genevieve Moore

C 13 – Melanie Moore

羅雅寧女士 – 提意見人及提意見人代表

7. 主席表示歡迎上述各人出席，並解釋聆聽會的程序。他繼而邀請政府代表向委員簡介申述的背景。

8. 高級城市規劃師／港島何盛田先生借助投影片，按文件詳載的內容陳述下列要點：

背景

- (a) 二零一五年十二月十一日，當局根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條把《中區分區計劃大綱草圖編號 S/H4/15》予以展示，以供公眾查閱。當局共接獲 72 份申述及 14 份關乎該等申述的意見書(下稱「意見書」)；
- (b) 二零一六年五月六日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)同意把有關申述(R1 至 R72)及意見(C1 至 C14)悉數納為一組，一併作出考慮；

公眾諮詢

- (c) 在分區計劃大綱草圖的公布期間，當局於二零一六年一月二十一日諮詢中西區區議會。中西區區議會表達關注，包括日後美利道多層停車場用地的商業發展所提供的公眾泊車位並不足夠；以及因改劃用途地帶而造成的負面通風影響及熱島效應；對山脊線及半山居民造成的不良景觀影響；紓緩空間減少及不良的交通影響；

[黃幸怡女士此時到席。]

申述

表示支持的申述(R1 至 R4)

- (d) R1 及 R2 支持所有修訂項目；R3 及 R4 支持金鐘廊用地東部的擬議重建項目(修訂項目 B1)。R1 至 R4 亦提出一般建議。此外，R1 至 R4 的建議及政府的回應分別詳載於文件第 4.2 及 6.3 段，有關內容撮述如下：

混合土地用途(美利道多層停車場及金鐘廊)

- (i) 應提供作混合用途發展的樞紐地點，並應在分區計劃大綱圖「商業(4)」地帶的《註

釋》或《說明書》訂明作零售用途的總樓面面積下限；

(ii) 對上述建議的回應如下：

- 有關修訂項目配合《二零一四年施政報告》所述，即增加核心商業區的商業及商貿用地供應。分區計劃大綱圖已提供充足的靈活性，以決定未來發展的用途組合(即辦公室、零售和食肆)；

通往周邊地方的通道(美利道多層停車場及金鐘廊用地)

(iii) 應提供更多通往周邊地方的通道，以及在政府總部與高等法院之間闢設一條高架行人道；

(iv) 對上述建議的回應如下：

- 重建美利道多層停車場及金鐘廊不會影響現有的通道。運輸署署長認為，現有的通道足夠。政府正研究可否興建一條新的行人天橋，以便把金鐘廊用地連接添馬行人天橋；

監管機制(金鐘廊重建)

(v) 有關的監管措施和要求應清楚載於分區計劃大綱圖的《註釋》及／或《說明書》，或收納在契約內；

(vi) 應擬備金鐘廊用地的規劃大綱，並於考慮申述和意見的同一次會議上向城規會提交，讓公眾提出意見；

(vii) 對上述建議的回應如下：

- 分區計劃大綱圖的《註釋》已訂明主要發展參數，包括最高建築物高度、最大上蓋面積和須提供公眾休憩用地；
- 當局正擬備一份規劃及設計大綱，為用地的設計及發展提供指引。規劃及設計大綱會夾附於賣地文件內，當中會收納申述人所提出的中肯要點和城規會的意見，然後才提交予城規會考慮；

行人通道(金鐘廊用地)

- (viii) 在發展項目施工的整段期間和落成後，應保留現時通往中環及毗鄰建築物的行人通道。應保留或重置通往港鐵站及地面層的主要連接通道；
- (ix) 應釐清連接至添馬行人天橋的擬議行人橋是由發展商抑或政府興建；
- (x) 容許在港鐵設施之下興建地庫層；
- (xi) 對上述建議的回應如下：
 - 日後發展商須在發展項目施工期間和落成後，維持經現有的行人通道接駁至附近發展項目，並闢設直接暢達的無障礙通道，連接港鐵車站大堂和日後發展項目的地庫，以及所有現有的行人天橋和港鐵出口；
 - 政府現正研究興建該行人天橋在技術上是否可行，以連接申述地點和添馬行人天橋，但尚未決定落實日期；
 - 日後發展須避免佔用用地範圍內的現有港鐵設施，但發展項目可建於港鐵設施之上下位置及毗鄰地方；

內部交通設施(金鐘廊用地)

- (xii) 由於已備有良好的交通網絡，因此應無須按照《香港規劃標準與準則》提供泊車位及上落客貨區；
- (xiii) 對上述建議的回應如下：
- 運輸署署長認為有需要根據《香港規劃標準與準則》，為金鐘廊重建項目提供充足泊車位及上落客貨車位；

有蓋休憩空間(金鐘廊用地)

- (xiv) 鑑於在地面層提供 1 400 平方米的休憩用地會存在困難，因此，應容許把其中不多於 25% 的部分範圍用作有蓋休憩用地；
- (xv) 對上述建議的回應如下：
- 較重要的考慮因素是有蓋部分的功能，以及其與餘下公眾休憩用地和樓宇發展的整體融合。規劃及設計大綱會清楚載列在設計公眾休憩用地時需要考慮的原則；

上蓋面積的計算(金鐘廊重建項目)

- (xvi) 在計算上蓋面積時，應豁免計入行人天橋；
- (xvii) 對上述建議的回應如下：
- 金鐘廊研究已證明，即使把所有行人天橋連繫設施計入上蓋面積，只要上蓋面積不超過 65% 的上限，有關發展方案都是可行的。在現行機制下仍可靈活地申請略為放寬規劃管制；

其他設計要求 (金鐘廊用地)

(xviii) 應於分區計劃大綱圖的《說明書》訂明中庭大堂的面積不少於 400 平方米，以及高度不少於 8 米，並應提供彈性以決定其位置。應提供彈性以設計申述地點地庫層內的行車斜路以及決定地面層垃圾收集站的位置。應釐清是否需要保留現有樹木羣；

(xix) 對上述建議的回應如下：

- 儘管可考慮訂定中庭用地的最低要求，以創新的樓宇設計而言，中庭設 8 米的淨空高度的局限可能太大。金鐘廊用地的規劃及設計大綱會訂明設計原則及基本參數，以保護指定樹木保護區及原址保留該區的古樹名木及成齡樹等。內部行車斜路的布局、垃圾收集站的確實位置或其他設計項目的設計及布局，將視乎日後發展的詳細設計而定；

交通安排(金鐘廊用地)

(xx) 應更改地面層的車輛交通安排。建議把添馬街南段改為單程北行線，亦建議把申述地點中心的巴士專線遷往德立街的東行車道；

(xxi) 應考慮實施臨時交通安排，包括遷移的士候客處至力寶中心附近的地方；暫時關閉港鐵站 C2 出口；以及更改往統一中心的巴士路線；

(xxii) 對上述建議的回應如下：

- 申述人建議把巴士專線遷往德立街的東行車道，會與離站的士造成嚴重的爭路衝突，導致失去巴士站及巴士停泊區，以及造成其他問題，包括須刪除現有上

落客貨區、可能阻礙的士站的運作、駕駛長身巴士及由德立街急轉往金鐘(東)公共運輸交匯處的可行性；

- 日後發展商須根據契約規定為施工期間的交通進行交通影響評估，而有關評估須符合運輸署署長的要求；

表示反對的申述(R5 至 R70)

- (e) R5、R6、R9 至 R12、R14 至 R59、R62 至 R64 反對修訂項目 A，而 R5、R6、R10 至 R13、R15 至 R64 反對修訂項目 B1、B2 及 B3。他們提出的理由和建議以及政府的回應，分別詳載於文件第 4.3 段和 6.3 段，有關內容撮述如下：

美利道多層停車場(修訂項目 A)

交通影響

- (i) 重建計劃(包括提供新泊車設施)會令行人和車輛交通增多；
- (ii) 重建計劃會吸引干諾道以南的車輛駛往該區，令該區的交通擠塞加劇。理應採用「停車步行策略」；
- (iii) 對上述理由的回應如下：
- 當局已就美利道多層停車場用地進行交通影響評估，所得的結論是，日後的擬議發展不會對周邊道路網絡的交通造成不良影響；
 - 現有四通八達的公共交通網絡，已給予充分靈活性，讓公眾選擇停車步行抑或使用公共交通工具的方式；

停車場的供應

- (iv) 公眾對美利道多層停車場重建後的泊車位供應量有不同意見。有意見認為重建後泊車位供應量會減少，令路旁出現違例泊車情況，亦會對公眾造成不便。另有意見指出，擬提供的泊車位數目實屬過多；
- (v) 提早關閉美利道多層停車場，會令中區車位不足的情況持續四至五年；
- (vi) 對上述理由的回應如下：
- 雖然美利道多層停車場現提供 388 個公眾泊車位，但就美利道多層停車場用地進行的交通影響評估則指出，提供 102 個公眾泊車位已能適當滿足泊車需求。此外，額外提供的 150 個私家車泊車位，足以應付申述地點的商業發展項目的需要；
 - 交通影響評估預計，在施工期間，美利道多層停車場用地的合理步距需求範圍內，會分別出現私家車及電單車公眾泊車位暫時短缺的情況。礙於地方嚴重不足，未能覓得合適地點供闢設臨時公眾泊車位。不過，公眾仍可使用美利道多層停車場附近(300 米至 500 米範圍內)的私家車及／或電單車公眾泊車位；

電子道路收費計劃

- (vii) 所提供的公眾泊車位過多，與電子道路收費計劃不相符；
- (viii) 為推行電子道路收費計劃，應保留核心商業區周邊一帶的現有停車場；

(ix) 對上述理由的回應如下：

- 有公眾或持份者認為，應在商業區周邊提供更多泊車位，但有意見認為應減少泊車位，以配合電子道路收費計劃。政府會在考慮公眾的所有相關意見後，才審視是否需要實行電子道路收費計劃的配套措施；
- 美利道多層停車場用地的擬議商業發展，不會窒礙電子道路收費計劃的實施；

行人通道

(x) 應解釋為何只會重置一條高架公眾行人走廊，而非目前的兩條行人走廊；

(xi) 對上述理由的回應如下：

- 美利道多層停車場現時四面連接現有行人天橋系統，而日後的發展項目須維持其四面與行人天橋系統的連接點；

空氣污染

(xii) 交通擠塞會令空氣污染加劇，對本港經濟帶來負面影響；

(xiii) 對上述理由的回應如下：

- 當局已就美利道多層停車場進行交通影響評估，所得結果顯示，擬議發展不會對交通造成不良影響，有關建議亦不會造成交通擠塞。環境保護署署長認為，新增的交通流量應不會對環境造成不良影響；

通風影響

- (xiv) 重建計劃會造成屏風效應，令峽谷效應加劇。空氣流通評估內的評估方案並非以主水平基準上 190 米的高度進行評估，因此空氣流通評估的結果未能反映重建後區內通風環境的真實情況；
- (xv) 對上述理由的回應如下：
- 空氣流通評估確定了良好的設計方向。所得結論是，發展項目的建築物高度對通風表現來說僅屬次要，而覆蓋範圍較小及從用地邊界後移距離較遠的發展項目會更好；

視覺影響

- (xvi) 視覺影響評估有技術錯誤，因為未能證明有關評估是按視覺影響評估指引的要求而把評估範圍設定為相等於擬議發展的整體建築物高度約三倍；
- (xvii) 對上述理由的回應如下：
- 視覺方面的評估是根據「就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引」（城規會規劃指引編號 41）進行。在估計評估範圍時，一般會以相等於建築物高度三倍的評估範圍作為初步參考，但評估界線仍須計及可直望有關用地的地點的景觀而修訂；

失去社區設施

- (xviii) 沒有補償失去的社區設施；
- (xix) 就上述理由所作的回應如下：

- 當局已諮詢有關的管理／維修保養部門，並確定只需重置一個公眾停車場。政府部門對有關用地沒有其他特定設施的要求；

甲級寫字樓的供應

- (xx) 沒有提供有關甲級寫字樓供求的資料；
- (xxi) 對上述理由的回應如下：
- 根據《二零一五年施政報告》，經濟活動對辦公室、零售、酒店、商貿、物流等空間需求殷切。根據差餉物業估價署發表的《香港物業報告 2016》，中區甲級寫字樓的空置率由二零零五年的 6.5% 下降至二零一五年的 5.4%，較整體空置率為低。中區甲級寫字樓的平均租金由二零零五年的每平方米 410 元大幅升至二零一五年的每平方米 1,030 元；

金鐘廊(修訂項目 B1 至 B3)

交通影響

- (xxii) 因新的辦公室發展而令行人和車輛交通增加，會令交通擠塞和污染情況惡化；
- (xxiii) 申述地點重建作商業用途，會使金鐘道沿路的上落客情況惡化；
- (xxiv) 對上述理由的回應如下：
- 交通影響評估的結果已確定，倘採取適當的緩解措施(即禁止在上午七時至十時及下午四時至七時的繁忙時段內，在用地範圍內進行上落客貨活動)，擬議

發展不會對附近道路網絡造成重大的負面交通影響；

- 金鐘廊用地會根據《香港規劃標準與準則》提供足夠的上落客貨車位及泊車位；

道路設計

(xxv) 現有的路旁停車處和道路設計應予保留，並不需要修訂項目 B3。添馬街與德立街交界會成為車輛爭路的黑點。現有的公共運輸交匯處和相關的設施應予改善；

(xxvi) 對上述理由的回應如下：

- 修訂項目 B3 旨在反映現有的巴士停車處，而有關道路設計維持不變。有關路口及金鐘廊用地出入口的設計，將符合《運輸策劃及設計手冊》。運輸署署長會確保按照最新的設計標準，設計公共運輸交匯處；

行人通道

(xxvii) 在海富中心附近闢建一條行人天橋以連接添馬，或會有限制；

(xxviii) 增加寫字樓樓面面積，會吸引更多人進出該區，並令金鐘港鐵站本已過於擠塞的情況加劇。交通影響評估的分析，認為在上午和下午繁忙時段，垂直接達點的行人流量仍處於 D 和 E 的舒適水平，這個分析是不可接受的；

(xxix) 對上述理由的回應如下：

- 當局會進行研究，以審視可否利用擬議行人天橋把申請地點與添馬行人天橋連接起來；
- 交通影響評估顯示，除了接近港鐵 C1 出口的擬議垂直連接點外，申述地點範圍內及附近的所有港鐵入口及行人天橋均會在運作上會維持足夠水平。日後發展商須在擬議發展的港鐵站大堂與地庫層之間闢設直接的暢通無阻地底行人通道，以助疏導港鐵 C1 出口附近擬議垂直通道的人流；

失去公眾休憩用地和社區設施

(xxx) 擬議修訂會導致失去地面休憩用地，而綠化亦是差劣的規劃。擬重置的部分公眾休憩用地會以有蓋休憩用地的形式提供，不獲支持。擬議地面公眾休憩用地及室內中庭大堂只會用作行人通道或進行廣告宣傳／推廣活動的地方，而不會成為優質的公共空間。擬議的園景平台可能並非方便易用，因為設於高層的花園難以到達，亦不受歡迎；

(xxxii) 對上述理由的回應如下：

- 現有金鐘花園佔地 1 700 平方米。為補償失去該休憩用地，日後發展商必須按照規劃及設計大綱所載的設計原則和指引，提供公眾休憩用地(包括設於地面上的公眾休憩用地)，並與擬議發展及四周的行人通道整合；

砍樹及綠化

(xxxiii) 當局沒有提供為進行擬議重建項目而需砍伐樹木的數量，亦沒有提供補償種植的資料；

(xxxiii) 30% 的擬議綠化率並不足夠。應推動建設更為綠化的核心商業區，並鼓勵在路旁種植。

(xxxiv) 對上述理由的回應如下：

- 當局已根據金鐘廊研究進行一項樹木調查，而研究建議保留 11 棵樹木(當中包括古樹名木)，以及移植 7 棵樹木和砍伐 25 棵樹木。已劃定樹木保護區，以保護古樹名木及其毗連的成齡樹；
- 在公眾休憩用地內劃設最少 30% 地方作綠化的規定，符合《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》的做法。日後發展商亦須在擬議發展項目和設計內，盡量善用空間進行綠化；

視覺和城市設計

(xxxv) 金鐘廊的擬議重建項目過大而任意，亦與附近現有建築物不相協調。該項計劃會令金鐘的環境更為擠迫；

(xxxvi) 為進行視覺影響評估，應選取添華道沿路經遠東金融中心平台及金鐘廊用地西部作觀景廊；

(xxxvii) 對上述理由的回應如下：

- 以規模和高度而言，擬議發展與四周的發展項目並非不相協調。所訂定的最大上蓋面積及後移範圍，可增加日後發展項目的視覺開揚度和提升街道水平的美化市容設施；
- 申述人所建議沿添華道設置的替代視覺走廊，不會受金鐘廊重建項目影響；

通風

(xxxviii) 把申述地點重建為樓高達主水平基準上 200 米的大樓，會對通風造成負面影響；

(xxxix) 對上述理由的回應如下：

- 根據該空氣流通評估，重建計劃不會對通風造成負面影響；

其他

(xl) 應解釋為何不把提供泊車位的事宜納入「商業」地帶的《註釋》中，並要解釋為何不在現階段提交規劃大綱及總綱發展藍圖予城規會考慮；

(xli) 沒有提供資料以說明如何處理新垃圾收集站所造成涉及水和空氣滋擾的問題。應提供理據支持把「垃圾收集站」指定作第一欄用途。在「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的《註釋》內，不應包括「商營浴室／按摩院」的用途；

(xlii) 擬議重建計劃應視乎公眾參與結果再作修訂；

(xliii) 會令金鐘在午膳時間食肆不足及大排長龍的問題加劇；

(xliv) 應在「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶中，訂定非住用總樓面面積的限制及關設行人通道的要求；

(xlv) 外牆斜角位的眩光，或會對駕車人士及行人造成負面影響；

(xlvi) 對上述理由的回應如下：

- 須按照《香港規劃標準及準則》的規定提供私家車泊車位，而有關泊車位亦須符合運輸署署長的要求。經考慮委員就申述提出的意見後，將擬備一份規劃及設計大綱，就申述地點日後發展提供指引，並會就此諮詢城規會；
- 垃圾收集站的設計、規劃、建造和運作，須遵照《香港規劃標準與準則》第九章的環境規劃原則，以及相關的環境污染管制條例。因發展而產生的任何影響，例如水和空氣滋擾的問題，可在考慮擬議發展的細節時處理，但須先經有關當局批准。上述「商業浴室／按摩院」用途，是「商業」地帶內的第一欄用途，與其他商業用途並非不相協調；
- 在提交擬議的用途地帶修訂予都會規劃小組委員會的前後，曾多次諮詢中西區區議會。展示分區計劃大綱草圖供公眾發表意見，以及提交申述供城規會考慮，也是作為公眾諮詢的一種形式；
- 「商店及服務行業」及「食肆」是「商業(3)」及「商業(4)」地帶內經常准許的第一欄用途。這容許日後發展商就日後發展決定混合用途(即辦公室、零售及食肆用途)時，可享有最大的靈活性；
- 鑑於行人走廊的體積主要由所訂定的建築物高度限制加以管制，因此無需施加任何總樓面面積的限制；
- 為符合《可持續建築設計指引》的規定，日後發展商須採用低反射的外牆設計，以減少日光的反射，從而減少眩光影響；

表示反對的申述人提出的建議

- (xlvii) 把現有金鐘廊西部由顯示為「道路」的地方及「商業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊及歷史展覽地方和資料顯示板」地帶；
 - (xlviii) 把金鐘廊及行人走廊的現有建築物高度訂為申述地點的最高建築物高度；
 - (xlix) 建議把金鐘廊發展為環繞露天庭院而建的一座低層娛樂中心，以及一個直達添馬公園的社區聚腳點；
- (l) 對上述建議的回應如下：

- 「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶的規劃意向，正是反映現時的商場用途。提供歷史展覽地方和資料顯示板，是經常准許的用途，並可與商業用途完全融合；
- 就現有金鐘廊西部訂明最高建築物高度為主水平基準上 21 米，旨在反映該大廈的現有高度；
- 鑑於對商業樓面空間的需求甚殷，因此認為適合重建金鐘廊。在善用用地的潛力之餘，規劃及設計大綱也會訂定重要的規劃和設計原則，就重建項目提供指引，使其成為一個聚焦點，並且與四周的項目有良好的連繫；

提供意見的申述(R71 及 R72)

- (f) 就所有修訂項目提供意見的兩份申述，與在提出支持和反對意見的申述中所載的相若，以及上文所載的回應亦適用；

就申述提出的意見

- (g) 在接獲的 14 份意見書中，七份表示支持修訂項目 B 1；三份表示反對所有修訂項目而四份就修訂項目提供不同意見。所提意見的理由，與申述中所提出的理由相若，而上文就申述作出的回應亦適用；

規劃署的意見

- (h) 規劃署的意見撮錄於文件第 8 段：

- (i) 備悉 R 1 至 R 4 表示支持的意見，以及 R 7 1 及 R 7 2 所提供的意見；以及
- (ii) 不支持 R 5 至 R 7 0，並認為不應修訂圖則以順應申述。

9. 主席繼而請申述人、提意見人及其代表詳述他們提交的資料。

R 3 – Mile Sheen Limited

10. 主席得悉 R 3 的代表要求給予 30 分鐘的發言時間，因為他們有四名發言人，以及有大量的資料要陳述。主席表示，可合理地彈性處理，給予他們多一些發言時間。然而，主席提醒他們，他們的發言應與分區計劃大綱圖的修訂相關，並且應當簡潔，不應重覆。

11. 李禮賢先生表示，他們所提交的資料夾附於文件附件 III，當中包括行政摘要、建築繪圖、交通影響評估及零售研究。此外，他的團隊最近完成了一份「金鐘廊重建持份者參與報告」，該報告會在席上呈閱。他不明白為何其團隊只獲 30 分鐘的發言時間，而政府代表則陳述了幾乎 50 分鐘。

12. 與會人士備悉，政府代表的發言旨在向委員簡介有關背景、所接獲的全部申述和意見的相關事項，以及政府的回應，冀使委員之後的討論更為順暢，而個別申述人／提意見人的發言則只專注本身的個案。

13. 李禮賢先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 他們支持把金鐘廊用地劃為「商業(4)」地帶，但關注幾方面的需要，包括應改善行人接駁通道、作出更好的交通安排以避免該區的交通情況惡化，以及更好地在該區提供餐飲和零售設施。上述各項均為高質素寫字樓樞紐所需的配件；以及
- (b) 就分區計劃大綱圖的圖則和《註釋》，他們不擬提出任何修訂建議，但建議在《說明書》和即將完成的規劃及設計大綱或契約中加入某些要求／規格說明，以確保可達致平衡的取向，成就優良的發展設計。

14. 林和起先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 根據規劃署於城規會考慮分區計劃大綱圖的擬議修訂時提交的計劃方案，他們留意到，擬議金鐘廊重建項目會容納甚多的政府、機構或社區設施，而該重建項目的最高上蓋面積限為 65%。在街道一層，會有一個的士站及搭客排隊區、巴士總站／車站(其路線會穿越申述地點)、港鐵站 C1 及 C2 出口及其行人隧道、一個垃圾收集站(594 平方米)、一塊公眾休憩用地(1 400 平方米)，以及一條通往商業發展項目的地庫停車場的行車斜路。在減去該等設施的面積後，只剩 550 平方米(地盤面積的 8.8%)可用，絕對不足以提供升降機塔、走火樓梯、排煙槽及升降機大堂，以供配合這個總樓面面積達 93 000 平方米的大型商業項目所需。當建造工程在港鐵站出口及其行人隧道的上方及下方進行時，倘保留使用該等出口及其行人隧道，也會有安全方面的憂慮；
- (b) 建議(i)把巴士線移往德立街，以及(ii)容許日後的發展商與港鐵公司聯繫，在不干擾港鐵運作的情況下，把港鐵站 C1 出口及其行人隧道重置往申述地點東面邊界。如此，則地面的發展面積可增至

1 000 平方米(地盤面積的 16%)，以便利為該重要用地設計興建甲級寫字樓；

- (c) 在計算上蓋面積時，不應包括一層高的行人天橋，以符合屋宇署最新發布的《可持續建築設計指引》。位於第二層的中庭應闢設面積 400 平方米及淨空高度 8 米的活動場所，以構建一處聚腳點；以及

[楊偉誠先生此時到席。]

- (d) 倘擬議重建計劃要遵從《香港規劃標準與準則》的要求，地庫停車場會有六層。鑑於申述地點的岩層接近地面，該六層高的停車場的建造時間會相當長，恐會延長該區受干擾的日子，以及延誤新的甲級寫字樓的供應。由於申述地點剛好位於港鐵站旁邊，他要求城規會考慮盡量減少泊車位的供應，以及盡量減小地庫的規模。

15. 林澤仁先生借助投影片陳述以下要點：

泊車位的供應

- (a) 《香港規劃標準與準則》第八章的表 11 訂明，當局在訂定標準範圍的供應量幅度時須有彈性，以切合各種特殊的情況，應考慮的因素例如連接火車站和其他主要公共運輸交匯處的行人通道的距離及質素、有沒有公共交通工具及公眾停車場、鄰近區域的道路容車量、可否設置安全的出入點、用地的面積及地形，以及附近一帶的泊車位供求情況；
- (b) 申述地點位於香港其中一個最大的鐵路交匯處，有四條鐵路線穿梭其中(即南港島線、荃灣線、沙田至中環線(下稱「沙中線」)及北港島線)，亦有完善的巴士和小巴網絡及電車服務。申述地點附近如夏慤花園、太古廣場、統一中心及金鐘道政府合署等地方的公眾停車場還未完全利用。由於部分申述對金鐘的交通情況提出關注，倘減少金鐘廊用地的公眾

泊車位數目，則可減低對私家車的依賴，以及鼓勵使用公共交通工具。簡言之，由於用地的限制，並已符合上述《香港規劃標準與準則》的條件，在泊車位的供應方面應具有彈性；

公共運輸交匯處的替代設計及其交通安排

- (c) 金鐘位處運輸樞紐，其運輸功能屬首要考慮事項。政府的擬議公共運輸交匯處設計和交通安排乃構思自運輸署所進行的一項研究，該研究集中探討公共運輸交匯處的運作，但沒有顧及擬議金鐘廊重建事宜；
- (d) 他們的替代公共運輸交匯處設計未必更好，但可說明金鐘廊研究中的公共運輸交匯處設計存在若干問題。例如，沿添馬街的南行交通須在短途內駛經四個路口，而該四個路口是車輛爭路的黑點，以及由於巴士路線途經申述地點的中心，因此會有公眾安全方面的憂慮；
- (e) 政府就 R3 建議的公共運輸交匯處設計提出了意見，認為有關建議會減少巴士停車處的數目，並引致的士車龍與轉入金鐘(東)公共運輸交匯處的巴士出現爭路情況。對於政府的上述意見，他回應表示，當南港島線在二零一六年年尾開通時，當局可重組巴士路線，把將會被取消的巴士停車處設置在其他地方。他們建議擴闊德立街路面及簡化添馬街沿路路口安排，以因應的士車龍與巴士交通爭路的情況作補償；以及
- (f) 車輛迴轉車身所需範圍的分析證實，巴士轉入金鐘(東)公共運輸交匯處是可行的，以及他們的建議倘獲接納，有關安排亦可加以調整。簡言之，他們所建議的公共運輸交匯處設計和交通安排已就多項規定和優次選項取得平衡。他要求城規會接納意見，確認須改良金鐘廊研究中建議的公共運輸交匯處設計和交通安排，以顧及建築、樓宇及其他方面的因

素，並容許在土地契約中留有彈性，以優化公共運輸交匯處的設計和交通安排。

16. 劉振江先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 就金鐘廊重建計劃而舉辦的持份者參與活動已進行，以收集持份者對整個金鐘地區的零售及餐飲需求的意見。金鐘廊用地坐落在研究區的中心位置，並適宜作零售／餐飲用途，而其他備有已知發展計劃的用地，則位於金鐘地區的邊緣。以金鐘現時的整體商業樓面面積計算，有 21.2% 用作零售用途。日後的工作人口會由 54 600 人增至 71 600 人，但未知屆時可以提供多少零售樓面面積；
- (b) 較諸本港其他一般商業區(包括油尖旺、灣仔、觀塘、中西區、九龍灣行動區)，金鐘所提供的零售樓面面積屬最少。金鐘上班一族在平日通常只得一小時的午膳時間內，於該區的餐飲店舖平均輪候 15 至 30 分鐘，而座位數目與人數的比例為 1：6.3；以及
- (c) 與其他調查地區相比，金鐘現時所提供的零售樓面面積實屬不足。建議採納現時該地區 21.2% 用作零售樓面面積的比率，並在擬議發展項目內提供 20 000 平方米的零售總樓面面積；金鐘廊用地的整體總樓面面積為 93 300 平方米，亦位處最佳中心位置。

17. 李禮賢先生借助投影片表示，R3 的主要建議可概述如下：

- (a) 應在規劃及設計大綱和土地契約內提供靈活性，讓日後發展商可遷置巴士停車處，以及經香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)及運輸署同意後重整申述地點內的港鐵設施；以及
- (b) 應在分區計劃大綱圖的《說明書》內指明：(i)無須根據《香港規劃標準與準則》以提供內部運輸設

施；(ii)須提供最少 20 000 平方米的零售樓面面積；以及(iii)須顧及其他設計特色，包括中庭的設計要求、高架行人天橋系統可獲豁免計入上蓋面積內，以及有蓋休憩用地所佔的最大比例。

R5 – 中西區關注組

18. Mr John Batten 陳述以下要點：

- (a) 儘管規劃署引述了《二零一四年施政報告》提出要在本港多個商業區新增商業用地以應付需求，但委員理應備悉，過去數年的施政報告一直保證為公眾提供更理想的居住環境及生活；
- (b) 人流和車輛交錯是金鐘現時正面對的問題。行人橫過馬路時要與車輛交通爭路。一些巴士需要多次急轉彎以駛入現有公共交通交匯處，而部分巴士路線的上落客處設於金鐘廊，而不是設於公共交通交匯處內的地方。規劃署假定了金鐘的公共交通設施情況會維持不變。然而，隨着南港島綫通車，必定會對駛往港島南區的巴士路線使用量帶來改變。應在規劃金鐘地面範圍的用途時盡量提供靈活性。儘管就金鐘廊研究而進行的空氣流通影響評估認為，該區並無通風的問題，但現時金鐘的地面層環境已因車輛廢氣而變得惡劣；
- (c) 儘管分區計劃大綱圖只會對有關發展作概略規管，公眾仍可把握機會運用他們的影響力。很難把文件所簡介的發展計劃視作良好的規劃。文件內夾附的中西區區議會會議記錄顯示，中西區區議會對擬議發展的許多方面均表示不滿意；
- (d) 中西區關注組反對金鐘廊及美利道多層停車場的重建計劃，因為有關計劃會對區內造成屏風效應，並增加本已過度擠迫地區的發展密度，以及加劇泊車位及公共交通設施不足的問題；

- (e) 鑑於修訂建議最終也會獲得通過，他希望城規會所作的決定，能有助改善過度擠迫的地區環境。對市民而言，本港的公眾休憩用地危機處處，因為用地既無綠化，又缺乏座位及遮蔭處。即使在平台之下的有蓋公眾休憩用地，通常在炎夏或寒冬時也會變得不吸引。為此，應審慎研究金鐘廊用地內面積達 1 400 平方米的地面層公眾休憩用地的設計；
- (f) 尤為重要的是，須清晰交代金鐘廊用地會提供什麼類型的公眾休憩用地。文件指出，日後發展商在設計及管理公眾休憩用地時，要遵從《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》。該份指引不能提供充分保證，因為曾有發展項目內的公眾休憩用地，例如利東街項目設於平台的公眾休憩用地，對公眾而言既望不見，也難以到達；以及
- (g) 中西區關注組要求把現時金鐘廊西面部分由顯示為「道路」的地方及「商業」地帶，改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊及資訊暨歷史展示區及資料顯示板」。此項改劃建議旨在重新展現金鐘地區曾設有殖民軍事設施及用作內地移民入境收容中心的歷史。即使未必可在分區計劃大綱圖訂明如此詳細的設計，建議把提供建築設計以重現金鐘歷史的要求納入土地契約內。

R6 – The Alliance for a Beautiful Hong Kong Ltd. (下稱「聯盟」)

R10 – Melanie Moore

R11 – Evelyn Moore

R12 – Genevieve Moore

19. 阮嘉善女士陳述以下要點：

- (a) 聯盟反對分區計劃大綱圖的修訂項目。金鐘地區非常擠迫，加上有嚴重空氣污染、人流不息、交通擠塞及食肆不足的問題。該區的發展早已飽和，並沒有剩餘空間以進行更多辦公室發展。過去數年，政府一直致力把中環／金鐘核心商業區的辦公室發展分散至九龍灣、觀塘、尖沙咀等其他地區，以促進

本港的可持續發展。現行增加中環核心商業區辦公室樓面面積的修訂，有違政府分散辦公室所在地的政策；

- (b) 為回應申述人／提意見人所提出的公共交通擠塞問題(尤以港鐵金鐘站為然)，政府建議增闢一條由港鐵月台至大堂的行人通道。然而，擠塞問題的關鍵是，前往金鐘區上班的人士過多。在繁忙時間，港鐵金鐘站月台的乘客要輪候五班列車才能登車。單靠闢設更多出口，並不能解決問題；
- (c) 聯盟反對就進行重建計劃縮減金鐘廊的公眾休憩用地面積。現時金鐘廊的頂部設有公眾休憩用地，而地面層則設有金鐘花園。儘管金鐘廊重建計劃內會包括闢設公眾休憩用地及中庭，但有關設施相當可能會用作行人通道及推廣活動的地方，而不是供市民休憩及舒展身心的花園。設於階梯式平台上的公眾休憩用地，相當可能會交由私人發展商管理。根據過往記錄，此類公眾休憩用地的管理質素參差，而且並非 24 小時向公眾開放；
- (d) 公眾提出了各項訴求，例如增加公眾休憩用地的供應，以及不要以欠佳的公眾休憩用地取代現有的公眾休憩用地。政府只回應表示，相關政策局／部門已獲諮詢，並確認只須在美利道多層停車場用地闢設公眾停車位。倘政府不會修改建議以納入收集到的公眾意見，公眾諮詢便會顯得毫無意義；
- (e) 在現有金鐘廊用地的低層發展項目可讓海風吹進內街地區，而假如由擬議高層發展取代，則會在通風方面對已擠迫的金鐘區造成深遠影響。聯盟反對就此失去區內唯一的紓緩空間；
- (f) 在金鐘廊用地內的 7 棵現有樹木會被移植，而 27 棵樹木會被砍伐，金鐘廊重建計劃則只會提供少量綠化(合共 30%)，況且有相當大的綠化部分會設於有蓋範圍內。所提供的綠化設施不足以配合擠迫的金鐘區及擬議發展項目的需要。聯盟要求保留樹

木，又或減少日後發展項目所需移植及砍伐的樹木數量；以及

- (g) 總括而言，聯盟反對修訂項目 A、B 1、B 2 及 B 3，並希望城規會考慮他們的申述理由。

R 9 – Mary Mulvihill

20. Ms Mary Mulvihill 陳述以下要點：

- (a) 據她在眾多其他個案觀察所得，規劃署通常利用各項的技術評估，以證明擬議發展不會造成無法克服的問題，而城規會未經批判檢討有關的評估及從社區的角度作出考慮，便應聲通過有關建議。須提醒城規會，委員有責任評估有關建議是否屬於改善環境的好計劃，以及會否為社區帶來裨益。文件英文本第 10 頁、11 頁、14 頁、15 頁和 18 頁已揭示，擬議發展對該區的視覺和通風造成負面影響；
- (b) 審計署署長擬備的審計報告亦曾揭示，在私營發展項目的公眾休憩用地會被濫用。此外，從尖沙咀 K11 發展項目的個案可見，發展商已把約 1 000 平方米的公眾休憩用地轉為行人走廊，在一端設置數個座位和栽種數棵植物。至於利東街發展項目，日後地鐵站出口外的公眾休憩用地，亦很可能有大部分用作行人走廊。就當前的個案來看，似乎也會重複這種濫用情況；
- (c) 她反對政府回應說由於金鐘區是商業區，所以不需要社區設施。一般人會在工作間度過很長時間，因此應為該區的上班一族提供社區設施和公眾休憩用地以滿足其需要，例如，在午飯時間可以坐下和放鬆，並在傍晚時候與朋友相聚。金鐘區也沒有提供足夠的設施配合在周末聚會的家庭傭工，以及因附近舉行活動／示威而聚集的大批羣眾。倘在該區有足夠的食肆，上班一族便無需吃外賣和丟棄大量膠袋和午餐盒，以致對環境造成負面影響；

- (d) 現有的金鐘花園內有很多綠化設施和樹木，但其佔地範圍會減少一半以興建位於上方的辦公室大樓，日後金鐘花園的通風會因而受阻。空氣流通評估應不單評估地區的通風，也應評估日後金鐘花園的通風情況；
- (e) 就分區計劃大綱圖修訂項目進行的交通影響評估，通常毫無意義。在中間道停車場的重建個案中，她與一名區議員和一名民主建港協進聯盟(下稱「民建聯」)成員出席了聆聽會，以反對用途地帶的修訂。城規會當時只問了數條問題，之後便核准用途地帶的修訂。該停車場其後已關閉，令尖沙咀的交通混亂，當區居民亦恆常地受噪音污染之苦，而噪音污染比空氣污染的影響更甚；
- (f) 常見的做法是，政府會連同改劃地帶的修訂項目提議採取緩解措施，而她關注政府如何確保落實該些措施。就通往 K11 發展項目的行人隧道而言，港鐵公司理應派督導員在街上執勤，以防止雙行泊車，不過卻未能做到。至目前，她與運輸及房屋局交換了 20 個電郵，但問題仍未解決，並且可能持續多年。良好的規劃不應倚賴緩解措施去達致成果；
- (g) 根據政府當局呈交給立法會的資料，添馬發展項目的樓宇布局會形成主要的通風廊，把風由海港帶進內街。添馬發展項目已納入多項措施，包括公眾休憩用地、綠色草坪、視覺滲透設施和「門常開」設計，以維持周圍地區的通風情況。主水平基準上 160 米的建築物高度限制，可保障有 20% 山景不受建築物遮擋的地帶。倘在金鐘廊用地興建如高牆一樣的大樓，上述措施會全部白費。文件內並無顯示空氣流通評估所得的氣流風道情況，以及擬議重建項目的布局設計；以及
- (h) 《香港規劃標準與準則》就空氣流通訂定了意向指引，其中包括(i)應沿主要盛行風的方向闢設通風廊，以及增設與通風廊交接的風道；(ii)通風廊應以大型空曠地帶連成；(iii)海旁建築物的規模、高

度及布局應予以特別考慮，以免阻擋海陸風及盛行風；(iv)避免擋風的高樓大廈擠在一起；(v)應盡量在休憩用地多種植物；以及(vi)建築物之間應盡可能保持足夠的距離。她要求委員評估擬議發展是否符合上述設計準則。

R 65 – 創建香港有限公司(下稱「創建香港」)

C 1 – 司馬文

21. 司馬文先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 他反對修訂項目 A，即是把美利道多層停車場用地由「政府、機構或社區」地帶及顯示為「道路」的地方改劃為「商業(3)」地帶，並建議延遲出售該用地、減少擬議發展項目內的泊車位數目及在中區實施「停車步行」策略；

延遲出售美利道多層停車場用地

- (b) 美利道多層停車場用地位於干諾道以南，而運輸署曾表示十分關注其所在位置的交通擠塞問題。提早關閉美利道多層停車場，與緩減中區交通擠塞的策略互相矛盾；較諸九龍和新界區，港島區的行車速度平均較慢，在二零一三年周日早上繁忙時間為準，行車速度為每小時 21.4 公里，而介乎畢打街與美利道的一段遮打道(即美利道多層停車場附近)的行車速度更慢，為每小時 10.2 公里；
- (c) 當規劃署向中西區區議會作出建議時，已承認該區在繁忙時間會暫時出現泊車位不足的情況，並說駕駛人士可使用附近的停車場。不過，規劃署建議使用的替代停車場不切實際。例如，天星小輪停車場在上午十一時和午飯時間經常泊滿車輛，而駕駛者須駛經擠迫的道路才到達長江中心停車場，這會令交通擠塞問題更加惡化，而夏慤花園停車場又遙遠。根據他使用美利道多層停車場的經驗，大部分在該處停泊的車輛都由司機駕駛，該些車輛會在附近行駛或在路旁等候，這會令交通擠塞問題加倍惡

化。建議在關閉美利道多層停車場之前，把大會堂停車場重建為一幢停車場大樓；

「停車步行」策略

- (d) 大會堂停車場位於干諾道以北，即在核心商業區的周邊，而停泊在場內的車輛不須駛入中區內街。「停車步行」的行為模式已在上環發展，駕駛者會把車輛停泊在林士街多層停車場，然後經行人天橋步行至上環內街；
- (e) 應在中區採用這種「停車步行」策略，把停車場設於主要干諾道走廊以北的核心商業區周邊，並快速連接至道路走廊，以減少干諾道以南內街的交通。為方便實施「停車步行」策略，應改善介乎海傍與干諾道走廊以南地區的行人連接系統；以及

減少美利道多層停車場重建項目的泊車位數目

- (f) 在重建大會堂多層停車場為一幢停車場大樓及改善通往內街的行人連接系統後，便應減少在美利道多層停車場用地的泊車位數目，以配合「停車步行」策略。

[余烽立先生此時離席。]

[會議小休五分鐘。]

R 68 – 香港城市設計學會(下稱「設計學會」)

22. 何文堯先生陳述以下要點：

- (a) 設計學會對修訂項目 B1、B2 及 B3 表示關注。位處金鐘區中心點的金鐘廊用地是區內的重要用地。金鐘廊重建計劃可提供機會改善區內的城市空間及質素，因此除了根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)進行公眾諮詢外，應讓公眾及專業團體廣泛參與金鐘廊重建計劃的設計；

- (b) 政府對設計學會所提意見的回應令人失望，因為政府把有關事宜擱置稍後階段才議決，例如在制訂綠化比率時，未有考慮能否落實的因素。建築界正面對要達致有關綠化比率的困難，因而須就建築物設計的質素作出妥協。應視金鐘廊重建計劃為訂立好榜樣的機會，以說明城市規劃及建築物設計在面對氣候變化方面，是可以因時制宜的；

23. 譚寶堯先生陳述以下要點：

- (a) 擬議金鐘廊重建項目的體積過大而任意，亦與附近的發展不相協調。然而，規劃署認為該項目並非不相協調的理據，基於其體積與附近的建築物相若。然而，規劃應以人為本，應考慮該項目與人的內外空間關係，來評估是否與附近地區互相協調；
- (b) 視覺影響評估並不全面，因為並無包括眺望面向海富中心的建築物外牆的景觀。規劃署回應指當局在作出視覺影響評估時，已遵照政府一份技術通告進行。然而，易受視覺影響的一方，應是附近道路的行人，因為擬議金鐘廊重建項目會阻擋街道水平的通風及日光，但從附近道路眺望擬議發展的觀景點，卻沒有予以評估；
- (c) 一如 R3 所述，擬議金鐘廊重建項目的車輛出入口明顯並不可行，而相關的技術評估，理應由政府而非申述人進行。擬議發展的垂直連接通道並不清晰，但規劃署回應指當局會要求日後的發展商制訂有關詳情，即是未能確定有關出入口及垂直連接通道是否實際及可行。擬議金鐘廊重建項目的主要規劃優點，是其可連接添馬行人天橋，但由於尚未進行連接通道的可行性評估，因此未能保證能否闢設相關通道。設計學會亦關注到其他申述人／提意見人所提出，究竟位於平台層的公眾休憩用地是否方便公眾前往，擔心該休憩用地的設計不能方便使用者及以人為本；以及

- (d) 倘政府要達致施政報告訂下的目標，提供一定數量的商業樓面面積，其實亦可採用其他方式，例如把金鐘廊用地的發展密度降低並物色其他合適的用地，讓其他用地分擔提高發展密度的責任，又或完全取代金鐘廊用地的發展，而非把規模過大的發展項目置於不合適的金鐘廊用地。

24. 何文堯先生總結說，設計學會明白有需要進行辦公室發展，但請委員考慮到金鐘廊用地位處金鐘區的黃金地段，重建計劃應提供更多綠化機會，改善行人連繫，以及為該區提供配套設施。城規會不應只為配合土地供應的時間表，倉促決定興建標準設計的辦公室大樓。

C9 – 羅雅寧

C11 – Evelyn Moore

C12 – Genevieve Moore

C11 – Melanie Moore

25. 羅雅寧女士陳述以下要點：

- (a) 申述人／提意見人出席會議，是希望與城規會討論如何達至更理想城市規劃以提供良好的工作及居住環境，但政府的意向似乎不一樣。金鐘已盡用其發展容量，已經飽和。以擬議高層發展取代美利道多層停車場用地及金鐘廊用地現有的低層發展，會令金鐘僅餘的歇息空間消失。將來金鐘道兩旁的高層建築物，會在區內造成屏風效應及峽谷效應。她質疑這是否理想的規劃，亦質疑體積龐大的金鐘廊重建項目是否真的不會對附近地區造成負面影響；
- (b) 她不同意 R5 的代表指不管申述人／提意見人的意見如何，也會興建擬議的發展項目。城規會可行使權力，拒絕分區計劃大綱圖的修訂。金鐘的環境確有需要改善，政府應增加綠化設施／公眾休憩用地及理順交通，而非加建辦公室大樓去提高發展密度；

- (c) 擬議金鐘廊發展不會為金鐘帶來好處，只會造成負面影響，例如會有更多白領人士使用已十分擁擠的港鐵。可把核心商業區的辦公室分散至東九龍等其他地區，以維持金鐘現有的發展密度；
- (d) 對於有意見要求減少美利道多層停車場用地的泊車位供應，政府回應指並不肯定在電子道路收費系統下，泊車位供應會否有任何增減，這顯示當局對中區的泊車情況沒有清晰的整體策略。美利道多層停車場有 388 個公眾泊車位，但日後的發展僅提供 102 個。大會堂及天星碼頭停車場均未能應付這短缺情況，因為該兩個停車場稍後亦會拆卸，而須重置的泊車位數目仍是未知之數。此外，倘落實電子道路收費計劃，周邊地區應有更多停車場，以便駕駛人士由周邊步行至核心商業區；以及
- (e) 整體而言，重建計劃屬言之過早，缺乏清晰的規劃及落實詳情。批准改劃用途地帶會為金鐘帶來災難，他要求委員拒絕修訂圖則。

C 14 – Mary Mulvihill

26. Ms Mary Mulvihill 陳述以下要點：

- (a) 最近給予申述人／提意見人細閱文件的時間越來越短。以往其他個案，她會在舉行聆聽會七天前收到文件，但這宗個案在五天前才收到文件。她想知道委員何時收到文件，以及委員是否有足夠時間細閱申述和意見，並研究問題；
- (b) 她同意 R65 的代表所說，長江集團中心停車場周圍交通非常擠塞，政府不應增加該區的行車量；
- (c) 政府在城規會批准分區計劃大綱圖的建議修訂前，已把美利道多層停車場用地的新道路計劃刊憲。這種做法會損害城規會的公信力，因為意味城規會是橡皮圖章，而有關建議無論如何會獲批准。有意見或會認為，道路計劃刊憲的法定程序，與《城市規

劃條例》無關，但實際上卻忽略了程序的適當性和系統的完整性。倘分區計劃大綱圖的修訂不獲批准，亦會白白浪費資源，這情況她或許要知會審計署署長。她要求委員確保在政府展開其他法定／行政程序前，分區計劃大綱圖的修訂已獲批准；以及

- (d) 她要求委員評估擬議發展對該區整體的影響，而不是對金鐘廊及美利道多層停車場用地的擬議辦公大樓本身有何影響。

27. 由於政府代表、申述人／提意見人／他們的代表已完成陳述，會議進入問答環節。主席解釋，問答環節旨在讓委員加深了解分區計劃大綱圖的修訂，以及申述／意見的關注事宜。在問答環節中，會由委員提問，並由主席邀請申述人／提意見人／他們的代表及／或政府代表回答。不應把問答環節視為讓與會者向城規會直接提問或各方彼此盤問的場合，儘管各人未必同意其他人的回應，這是可以理解的。

金鐘廊用地公共運輸交匯處的替代設計及其交通安排

28. 副主席說，擬議發展的地面層會有重置的垃圾收集站，因此不適宜作活動樞紐，而 R3 就金鐘廊用地的公共運輸交匯處另外提出的設計建議，會令(i)巴士交通及私家車／的士交通混合起來；(ii)巴士從 R3 建議的巴士專線進入金鐘(東)公共運輸交匯處時要轉急彎；以及(iii)失去巴士停車處。他問 R3 的代表為何要擴大擬議發展地面層的樓面空間，而替代公共運輸交匯處設計及其交通安排的設計有何優點。R3 的代表李禮賢先生回應說，他們建議的公共運輸交匯處設計未必是最終的設計，其建議書旨在說明有其他公共運輸交匯處設計方案，可令申述地點地面層用途有更好的總體規劃，而規劃及設計大綱應具靈活性，以考慮該方案。

29. R3 的代表林澤仁先生表示，儘管與金鐘廊研究比較，道路面積有所減少，但 R3 的替代公共運輸交匯處設計的優點是，可簡化添馬街沿路的交通安排。根據金鐘廊研究的交通安排，從夏慤道進入擬議發展停車場的添馬街南行交通，須在一小段添馬街內四個地點遇上不同方向的行車線；而 R3 的替代交通安排可以拉闊間距，並盡量減少不同方向車輛的爭路點。

至於巴士由 R3 建議遷往的巴士專線轉至金鐘(東)公共運輸交匯處的急彎，根據車輛迴轉車身所需範圍的分析，確認了巴士移動在技術上是可行的，但在詳細設計階段可進一步探討改善方法。

30. R3 的代表黃燕華女士補充說，並非擬把金鐘廊用地的地面層用作活動樞紐。他們的構想設計顯示，金鐘廊研究的公共運輸交匯處設計只會提供在申述地點 8% 的地面層用地面積，以供支援在上方的擬議商業發展，這連一般寫字樓發展的電梯大堂、機房及進氣／排氣口都不足以容納，何況如此大規模的甲級寫字樓發展(93 000 平方米總樓面面積和五個地庫樓層)。採納替代公共運輸交匯處設計而提供的額外地面層樓面，可增加設計靈活性。把巴士專線從申述地點的中心遷往緊連擬擴闊的德立街北面界線，可以避免巴士和行人爭路，從而提升行人安全。

31. 副主席和一名委員詢問，倘確定 R3 建議的替代公共運輸交匯處設計及其交通安排較為適宜，是否有空間容納該建議，以及擴闊德立街是否可行。規劃署顧問朱家敏女士回應說，金鐘廊研究的公共運輸交匯處設計已採用二零一二年完成的運輸署《金鐘交通研究》關於整個金鐘更廣泛地區(而不只是金鐘廊用地)的建議。研究顧問與運輸署討論過替代公共運輸交匯處設計及其交通安排的可行性，而運輸署就該建議表示極大關注。R3 聲稱金鐘廊研究的公共運輸交匯處設計及交通安排導致的問題之一，是從金鐘道經添馬街進入的車輛，需要在狹窄空間掉頭，才能到達擬議發展項目的停車場。事實上，根據金鐘廊研究的設計，已提供充足迴轉空間，供小型車輛由金鐘道進入申述地點，而大型車輛則會由夏慤道進入，不用掉頭，就可輕易到達擬議發展項目的停車場。金鐘廊研究的擬議巴士專線會把海富中心前面德立街繁忙路段的巴士交通改道，並把巴士及私家車／的士的交通分隔，而 R3 遷移巴士專線的建議會令德立街繁忙路段出現不同類型的車輛。鑑於港鐵站 C2 出口現時有構築物，R3 擴闊德立街方案的可行性尚未確定。她亦關注 R3 的替代公共運輸交匯處設計及交通安排，恐會妨礙《金鐘交通研究》分隔不同類型車輛以減少行車爭路的目標。

32. 李禮賢先生說，R3 的擬議替代公共運輸交匯處設計是從實用性和可用性，而非城市設計概念的角度制訂，並重申規劃

及設計大綱和土地契約應提供靈活性，容許就金鐘廊研究所建議的公共運輸交匯處設計以外，另提其他方案。港島規劃專員姜錦燕女士說，金鐘廊研究建議的構想計劃已輕微調整道路的設計，因此，與 R3 的說法不同，地面層會有超過 8% 面積可用以支援在上方的商業發展。構想發展計劃中的公共運輸交匯處設計及其交通安排實屬適當，已達致平衡各種需要，而分區計劃大綱圖和規劃及設計大綱，也提供可予修改的靈活性。

交通影響

33. 就一名委員詢問金鐘未來的交通狀況，姜錦燕女士回應說，待該區一些大型運輸基建項目完成後，便會消弭一大部分並非前往中環／金鐘的現有交通。朱家敏女士補充說，美利道多層停車場用地的擬議發展項目預計會在二零二一年完成，以配合數項道路／鐵路工程竣工，包括中環及灣仔繞道(二零一七／一八年)、港鐵南港島線東段(二零一六年年底)、沙中線北線(二零一九年)及沙中線南線(二零二一年)；而預計擬議金鐘廊重建項目可於美利道多層停車場用地完工後數年入伙。鑑於兩塊用地的工程實施計劃，交通影響評估得出結論，認為不會對金鐘的道路和公共交通網絡造成不良影響。

泊車位的供應

34. 副主席詢問(i)擬議金鐘廊重建項目的泊車位供應量如何得出；以及(ii)把美利道多層停車場的公眾泊車位由 388 個減至 250 個，會有什麼長期和中期的影響。姜錦燕回應說，考慮到有數條完善的鐵路和巴士／小巴路線匯聚金鐘廊用地，當局決定泊車位設施時採用了《香港規劃標準與準則》所訂的供應量下限。至於美利道多層停車場用地，當局已進行交通影響評估，以決定公眾泊車位的供應量。交通影響評估審視了在合理步距範圍內(即 300 米)泊車位的供求情況，並考慮了多項因素，例如毗鄰公眾停車場的現時使用率、進行交通影響評估期間已知在研究範圍內的新發展／重建項目，以及估計交通量增長等。根據該項評估預計，到了二零二四年，區內公眾泊車位會短缺 102 個。美利道多層停車場用地擬提供最少 250 個泊車位，應足以按照《香港規劃標準與準則》應付自身需求，以及彌補該區公眾泊車位的短缺。

35. 運輸署麥家琪女士回應一名委員有關夏慤花園停車場使用率的問題時表示，該停車場有 600 個公眾泊車位，並說根據美利道多層停車場用地的交通影響評估所得，該停車場在繁忙時間的使用率為 74%，足以局部應付在美利道多層停車場用地的擬議發展施工期間的臨時需求。

36. R65 的代表司馬文先生回應主席的問題時表示，美利道多層停車場的顧客一直來自其西面而非東面的範圍，而位於美利道多層停車場東面的夏慤花園停車場並非可行的替代選擇，因為大多數現時使用美利道多層停車場的人士因而要在上上落落的行人通道系統多走近 400 米的路，這樣的步程不能視為合理的步距。倘在美利道多層停車場用地施工期間未能提供替代公眾停車場，路邊泊車問題勢將加劇。他要求政府延後出售美利道多層停車場用地，直至區內已獲提供公眾停車場。

通風

37. 姜錦燕女士在回應兩名委員就金鐘廊用地通風表現的提問時表示，金鐘廊用地的空氣流通評估研究乃根據政府關於空氣流通評估的技術通告第 1/06 號進行。兩項計劃已按照該項評估研究進行測試，結果發現與目前情況的通風表現相若。該項評估研究亦反映，該範圍現時的通風環境被金鐘廊用地附近的高層大廈支配。當局根據該空氣流通評估所得，制訂了上蓋面積限為 65%、從毗連道路向後移、融合削角平台設計及其他加強通風設計的現有計劃。當局已對現有計劃作進一步空氣流通評估研究，總結認為倘實行該等設計措施，行人水平的通風影響便可減至最少。

金鐘廊用地的公眾休憩用地

38. 副主席得悉擬議金鐘廊重建計劃的公眾休憩空間將由私人管理後，詢問政府如何能確保擬議金鐘廊發展的公眾休憩用地易於接達，以便公眾享用。姜錦燕女士回應表示，日後發展商必須遵守由發展局頒布的《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》，並設法提供景觀開揚及使用方便的優質公眾休憩用地。有關的設計及管理指引和原則，亦會納入該用地的規劃及設計大綱內。

金鐘廊用地的樹木保育

39. 一名委員得悉，就金鐘廊研究進行的一項樹木調查建議保留 11 棵樹木、移植 7 棵樹木和砍伐 27 棵樹木，於是詢問，當局除了評估個別樹木外，有否評估樹木羣的價值，以及受影響樹木的移植地點及被砍伐的樹木的補種位置。姜錦燕女士回應表示，當局認同樹木群的保育價值，會將之列於金鐘廊用地的規劃及設計大綱內。發展商須提交保育樹木方案，以及在擬議發展內物色合適範圍供移植樹木及補種樹木。由於要待發展商提交建築設計後，方能評估擬議發展內植樹地點是否合適，因此現階段無法提供保育樹木及美化環境方案的詳情。

物色用地及分散辦公室

40. 一名委員問及(i)物色這兩幅用地進行商業的發展準則，以及有否檢討該區進行更多商業發展的承受力；(ii)中區的整體發展策略內容；(iii)擬議發展可如何使該區受惠；以及(iv)有否探討把辦公室發展分散至其他地區。姜錦燕女士回應說，在策略層面上進行的各項研究，已確認香港對辦公室的需求甚殷。就分散辦公室而言，政府已致力在觀塘及其他新商業中心區發展辦公室用途。可是，在中區，租金飆升，加上空置率低，顯示對核心商業區的辦公室地方需求仍然殷切。物色該兩幅用地所考慮的因素，還有它們提供辦公室發展的潛力。當局亦曾進行連串技術評估，結論是擬議辦公室發展不會對四周範圍造成不良影響，包括區內交通網絡的承受力。

41. 姜錦燕女士續說，倘從社區設施充足與否看該區的承受力，分區計劃大綱圖涵蓋範圍內的現有政府、機構或社區設施能符合《香港規劃標準與準則》的規定。由於中區基本上是個商業區，在當區居住的人不多，因此，在區內提供政府、機構或社區設施以供居民享用的需求相對不大。此外，當局已就用地內的社區設施需求諮詢相關政策局／部門，倘有需要及適合，有關設施已於計劃方案中涵蓋。擬議金鐘廊重建計劃可改善的情況之一，是優化金鐘範圍的步行環境和連通性。由於現時金鐘廊是人們聚集的匯點，日後金鐘廊發展的設計會着重各樓層的垂直連通及與四周發展的連繫。地面層會有公眾休憩用地，相關設計會融合樹木羣，以供公眾享用。在高架位置的中庭大堂會設計成一個匯合中心，方便從四方八面及運輸網絡而

來的人士交匯聚集。另亦會提供電動扶梯，方便公眾往返不同樓層，特別是平台的公眾休憩用地。當局會鼓勵提供綠化，以改善行人通道的環境；另亦會研究可否興建一條通往添馬的高架行人道，以進一步方便連通。

42. 司馬文先生回應一名委員就道路網絡承受力的關注時表示，「電子道路收費先導計劃」的公眾參與文件第 1 段及第 10(a)段說明，香港的道路交通情況不斷惡化，中環及其鄰近地區經常出現嚴重交通擠塞。

其他

43. 兩名委員詢問為何樹木調查及空氣流通評估研究沒有夾附在文件內，姜錦燕女士回應表示，樹木保育方案，尤其是對古樹名木的安排，以及空氣流通評估研究的結果，已於城規會在二零一五年十一月考慮對分區計劃大綱圖所作的擬議修訂時，提交予城規會。由於文件目的是考慮相關申述和意見，已獲城規會考慮的各項影響評估的詳細結果不會再次夾附在文件內。

44. 由於委員沒有再提問，主席表示城規會將在有關申述人、提意見人、他們的代表以及政府代表不在席的情況下，考慮有關申述和意見，稍後會把決定通知他們。主席多謝他們出席聆聽會。他們此時全部離席。

商議部分

45. 規劃署署長凌嘉勤先生應主席的邀請，簡單解釋這份分區計劃大綱圖的相關修訂程序及規劃架構。簡述內容包括以下要點：

- (a) 在展開分區計劃大綱圖的修訂程序之前，當局已向委員簡介金鐘廊研究的建議方案。二零一五年十一月，城規會就分區計劃大綱圖的擬議修訂作出考慮，當局亦同時把關於美利道多層停車場用地及金鐘廊用地的多項技術評估(特別是空氣流通評估、視覺影響評估及交通影響評估)的結果提交城規會；

- (b) 分區計劃大綱圖只會作概略的發展管制。對於具重要策略意義的複雜用地，例如金鐘廊用地，則當局會訂立較詳細的管制，因此會根據有關研究所擬訂的規劃及設計概念，擬備一份規劃及設計大綱。該份大綱只會列出相關的目標而非施加指令式的管制，從而讓發展商有足夠的彈性，以達致最佳的設計。當局已就金鐘廊研究中的規劃及設計大綱擬稿徵詢區議會及當區持份者的意見。該份規劃及設計大綱會夾附在土地契約內，以便施行發展管制。當局會把委員、申述人及提意見人的意見適當地納入該份大綱內，然後提交城規會考慮；
- (c) 任何新的道路布局設計，均須根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定刊憲，此乃讓公眾就道路布局設計的交通安排詳情表達關注的途徑；
- (d) 在策略規劃的層面，《香港 2030：規劃遠景與策略》(下稱「香港 2030」)已就香港日後的發展(包括辦公室發展策略)勾劃出規劃的框架。雖然香港 2030 認同香港的辦公室發展須予分散，但仍建議在中環增加土地供應，尤其是甲級寫字樓的土地供應；以及
- (e) 至於中環的發展策略，該區仍會繼續成為香港核心商業區的中心。當主要的運輸基建項目完成後，中環有潛力在合適的用地容納更多的商業發展。中環某些用地，例如中環街市及美利大廈，經當局評估其用地特徵及四周環境後，已獲建議保留。當局在規劃中環的發展時已在發展和保育之間取得平衡。

46. 一名委員表示，金鐘區適合作辦公室發展。即使港鐵金鐘站現時在繁忙時段已非常擠迫，但隨着運輸基建快將獲得改善，容納更多的辦公室發展，應該不會產生無法克服的問題，他支持用途地帶的修訂。兩名委員認同該委員的意見。

47. 一名委員表示，由於需要新的辦公室用地，以應付香港在辦公室發展方面的需求，在評估新用地是否合適時，主要的準則是擬議發展會否對當區造成負面影響，而非新用地是否位

於核心商業區。根據多項技術評估所得的結果，美利道多層停車場用地及金鐘廊用地適合作辦公室發展。

48. 三名委員表示，由於兩個辦公室發展項目的預計啟用年份均遲於該區主要運輸基建項目完工之時，因此現在正是適當時機修訂分區計劃大綱圖，以促進商業發展。雖然政府近年致力發展其他地區如鰂魚涌及九龍東成為辦公室樞紐，但正如中環的高昂租金所顯示，對於核心商業區的辦公室樓面空間，需求仍然殷切。鑑於美利道多層停車場現時未獲充分使用，減少公眾泊車位或不是問題。他們支持用途地帶的修訂。

49. 主席應一名委員的要求表示，為了方便委員參考，可考慮在日後的聆聽文件中夾附擬議發展計劃的圖解(如相關的話)及技術評估的結果，即使該些文件或已在城規會考慮擬議修訂時已提交城規會審閱。

50. 同一名委員再問，公眾如何可得知他們的意見是否已獲納入規劃及設計大綱。秘書回應說，日後城規會就考慮規劃及設計大綱的文件和城規會的會議記錄，均會上載城規會網頁。

51. 一名委員表示，雖然不反對用途地帶的修訂，但鑑於日後的公眾休憩用地的面積會減半，金鐘廊用地的現有金鐘花園的樹木羣能否獲得保育引起關注。凌嘉勤先生表示，由於設施欠佳及燈光昏暗，現時金鐘花園並不受歡迎。日後的公眾休憩用地的設計意向，是把花園與古樹名木融合，以便為公眾提供一個更開揚怡人的環境。另一名委員表示，現時金鐘花園位於垃圾收集站旁邊，中間只有低矮的間隔牆分隔，難以引起公眾的遊興。該委員建議，規劃及設計大綱應考慮訂明，在垃圾收集站和日後的公眾休憩用地之間設置較高的間隔牆及緩衝區。一名委員亦表示，一名申述人建議在日後的發展中納入一些元素，以追溯金鐘區的歷史，其建議值得考慮。與會委員同意，上述數名委員的意見可適當地納入規劃及設計大綱，以就日後金鐘廊發展的規劃及設計作出指引，以及容許採納替代設計的彈性。

52. 一名委員問，倘日後發展商的建議與金鐘廊研究中的構想方案有所不同，則該發展商需否再次徵得城規會或相關部門的批准。凌嘉勤先生回應說，日後發展商須根據土地契約的規

定提交布局設計圖，供相關政府部門審閱。有關的布局設計圖應參照規劃及設計大綱擬備。只要有關的發展符合分區計劃大綱圖的限制，則無需徵得城規會的批准。

53. 秘書表示，R3 的代表向是次城規會會議席上呈閱的「持份者參與報告」應被視為未按條例的規定而提交，因為當局在分區計劃大綱圖修訂項目及申述的公布期之後才收到該報告。雖然如此，她留意到 R3 的發言已大致涵蓋了該報告的內容。對此，與會委員表示同意。

54. 經商議後，城規會決定備悉 R1 至 R4 表示支持的意見，以及 R71 及 R72 所提供的意見，並同意告知他們以下事宜：

「美利道多層停車場(修訂項目 A)及金鐘廊(修訂項目 B1 及 B2)

- (a) 當局已就「商業(3)」地帶及「商業(4)」地帶給予日後發展商充分的靈活性以決定日後發展的混合用途，因為「辦公室」、「商店及服務行業」、「街市」及「食肆」乃屬經常准許的用途，而「分層住宅」及「住宿機構」則屬須先向城市規劃委員會申請，並可能在有附帶條件下或無附帶條件下獲准的用途。訂定「商業(4)」地帶的零售總樓面面積下限，會有損現時所給予的靈活性，實無必要；

美利道多層停車場(修訂項目 A)

- (b) 現時由美利道多層停車場至美利道／遮打道交界，以及至電車站或金鐘道的連接系統充足。美利道多層停車場的擬議發展不會影響現有的連接系統；

金鐘廊(修訂項目 B1 及 B2)

- (c) 金鐘廊用地的空氣流通評估已確認，透過劃設建築物後移範圍、縮減平台覆蓋範圍及採納削角平台設計，可盡量減少通風欠佳的範圍，而擬議發展不會對四周地區的通風造成很大的負面影響；

- (d) 分區計劃大綱圖上已訂定金鐘廊發展項目的主要發展參數，包括最高建築物高度、最大上蓋面積及所提供的公眾休憩用地。此外，當局會擬備規劃及設計大綱，就申述地點的設計及發展訂下指引；
- (e) 日後發展商須在有關發展項目的施工階段及竣工後，保持與四周發展項目的行人通道連通性。此外，亦須就臨時車輛交通安排及臨時行人連接安排進行交通影響評估；
- (f) 日後的發展項目須避免侵佔現有的港鐵設施。儘管如此，日後的發展容許建於有關港鐵設施的上方、毗鄰及下方位置，並須闢設直達港鐵車站大堂及出口的無障礙通道；
- (g) 把巴士專線遷往德立街東行線的建議，會與離站的士造成嚴重的爭路衝突，導致失去巴士站及巴士停泊區，因而對巴士運作帶來負面影響；
- (h) 根據《香港規劃標準與準則》，有需要提供足夠泊車位及上落客貨區，以確保日後的發展會有充足的內部運輸設施，使之符合所指定的運作要求。
- (i) 規劃及設計大綱只會訂明設計原則及基本設計參數，其中包括提供具特色的獨特設計，例如在行人路交匯處闢設中庭作為匯聚點；重置垃圾收集站；原址保留古樹名木。此外，亦會給予靈活性以配合具創意的設計。

55. 基於下述理由，城規會亦決定不接納 R5 至 R70，並認為不應修訂圖則以順應申述：

「美利道多層停車場(修訂項目 A)」

- (a) 就美利道多層停車場擬議發展進行的交通影響評估證明，建議不會對周邊地方的交通造成負面影響。該評估亦顯示，所有認定的重要路口在計劃年份的表現理想；

- (b) 按交通影響評估所建議，提供 102 個公眾停車位及 69 個公眾電單車停車位，可適當滿足區內停車位的預計需求；
- (c) 美利道多層停車場用地的日後發展，須設有相同水平的通道接駁毗鄰的行人天橋網絡，該項規定可提供足夠通道連接區內的商業發展項目；
- (d) 預計區內交通擠塞的情況不會對環境造成負面影響；
- (e) 該空氣流通評估的結論是，發展項目的建築物高度對通風表現來說僅屬次要。從空氣流通的角度而言，倘發展項目的覆蓋範圍較小，並從地盤界線進一步後移，通風表現會較佳。該用地的最大上蓋面積訂明為 65%，因此預計不會對通風造成負面影響；
- (f) 視覺影響不大。視覺方面的評估，是根據城市規劃委員會規劃指引「就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引」(城規會規劃指引編號 41)進行，並已按照指引的規定，計及可直望有關用地的地點的觀景影響；
- (g) 核心商業區的寫字樓供應短缺，有需要透過把核心商業區內沒有地域限制的政府、機構或社區用地改劃作商業用途，從而增加商業用地的供應；

金鐘廊(修訂項目 B1 及 B2)

- (h) 交通影響評估已予進行。評估結果確定，倘採取適當的緩解措施(即禁止在上午七至十時和下午四至七時的繁忙時段內，在用地範圍內進行上落客貨活動)，擬議發展不會對交通造成重大的負面影響；
- (i) 修訂項目 B3 旨在反映把金鐘廊與金鐘道之間現有的巴士站，由「休憩用地」地帶改劃為顯示為「道

路」的地方。現有的巴士站會予以保留，道路設計不變；

- (j) 日後發展商須在發展項目施工期間和落成後，維持與周圍發展項目的行人接駁通道，並須就臨時車輛交通安排和臨時行人接駁安排進行交通影響評估；
- (k) 私家車泊車位的供應須遵照《香港規劃標準與準則》的規定，並須符合運輸署署長的要求，因此無須在分區計劃大綱圖內具體說明泊車要求；
- (l) 根據空氣流通評估，預計金鐘廊重建不會對通風造成重大的負面影響；
- (m) 為補償失去現有 1 700 平方米的金鐘花園，日後發展商須提供至少 2 100 平方米的公眾休憩用地，其中包括 1 400 平方米的休憩用地須設於地面。該項重置要求有必要納入分區計劃大綱圖的《註釋》；
- (n) 根據已進行的樹木調查，當局所提供有關砍樹和綠化的資料充足；
- (o) 有必要於用地內重置現有垃圾收集站。由於垃圾收集站的設計將須進行全面設計，並與金鐘廊重建項目融合，預計不會造成負面影響，因此，「政府垃圾收集站」訂定為「商業(4)」地帶內的第一欄用途；以及
- (p) 根據視覺影響評估，擬議發展不會造成重大的視覺影響。日後發展項目的最大上蓋面積訂明為 65%，並須由德立街、統一中心和添馬街後移，從而提升街道水平的視覺開揚感，並進一步美化市容。」

[此時，楊偉誠先生、黎慧雯女士及梁慶豐先生離席，簡兆麟先生到席，而黎庭康先生返回席上。]

沙田、大埔及北區

議程項目 4

[公開會議]

要求延期覆核規劃申請編號 A/TP/598

擬在劃為「綠化地帶」的大埔馬窩第 24 約地段第 6 號餘段、第 54 號餘段(部分)、第 56 號、第 440 號 A 分段餘段、第 441 號餘段、第 443 號 A 分段、第 443 號餘段(部分)及第 445 號和毗連政府土地重建宗教機構及靈灰安置所
(城規會文件第 10129 號)

[此議項以廣東話進行。]

56. 秘書報告，以下委員已就此議項申報利益：

- | | | |
|---------------|---|---------------------|
| 黃偉綸先生
(主席) | — | 與配偶在大埔露輝路共同擁有一幢獨立洋房 |
| 楊偉誠先生 | — | 其公司在大埔安慈路擁有一個單位 |
| 張孝威先生 | — | 在大埔墟鄉事會街擁有一個單位 |
| 黎庭康先生 | — | 其公司曾與申請人的代表有業務往來 |

57. 由於申請人要求城規會延期考慮這宗覆核申請，委員會同意主席及上述委員可留在席上。委員備悉，楊偉誠先生已離席。

58. 秘書表示，申請人於二零一六年六月六日去信城規會秘書，要求城規會延期一個月才就這宗覆核申請作出決定，讓其有更多時間進行所需的評估及提供最新的相關資料，以回應相關政府部門就土地事宜、交通計劃、視覺影響及保護樹木所提出的意見，藉以支持這宗覆核申請。

59. 由二零零八年至今，同一名申請人提交了涉及申請地點的七宗第 16 條申請及兩宗第 12A 條申請。七宗第 16 條申請中，有四宗被鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)拒絕／被城規會經覆核後駁回，另有三宗在小組委員會對

其作出考慮前被申請人撤回。關於兩宗第 12A 條申請，其中一宗被小組委員會拒絕，另一宗則被申請人撤回。該等申請與現時的申請性質相似，但發展規模有別。申請人亦提交了若干進一步資料，並要求延期考慮該等申請，以解決主要關於交通、環境和景觀影響的技術問題，以及回應政府部門提出的關注事宜和公眾意見。

60. 當局懷疑申請地點內有違例構築物。建築署曾就申請地點內的平台發出清拆令，該平台已被拆卸。地政總署亦曾於二零一二年二月三日就有關的靈灰安置所構築物向申請人發出警告信。

61. 在提出第 16 條申請的階段，申請人曾一度要求城規會延期考慮有關申請，但小組委員會於二零一六年二月十九日決定不同意申請人的延期要求，因為該項要求並不符合有關「延期對根據《城市規劃條例》提出的申述、意見、進一步申述及申請作出決定」的城市規劃委員會規劃指引(城規會規劃指引編號 33)所訂明的準則，因為申請人有足夠機會回應對於這宗申請的關注事宜，而有關事宜和就先前申請所涉及的相似，而延期考慮申請會影響其他相關人士(即 1 962 份表示反對的公眾意見書)的利益及影響地政總署對申請地點採取執行契約條款行動的進度。

62. 雖然這是申請人首次要求延期考慮現時一宗覆核申請，但須注意，由二零零八年至今，同一名申請人提交了七宗第 16 條申請及兩宗第 12A 條申請。因此，並無充分理據支持延期考慮其申請。基於有關該等第 16 條申請的相同考慮因素，有關延期要求並不符合城規會規劃指引編號 33 所訂明的準則。鑑於公眾對這宗申請的關注，城規會應盡快考慮這宗覆核申請。

63. 經商議後，城規會決定不再延期就這宗覆核申請作出決定。城規會繼而按議程項目 5 考慮這宗覆核申請。

議程項目 5

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/TP/598

擬在劃為「綠化地帶」的大埔馬窩第 24 約地段第 6 號餘段、第 54 號餘段(部分)、第 56 號、第 440 號 A 分段餘段、第 441 號餘段、第 443 號 A 分段、第 443 號餘段(部分)及第 445 號和毗連政府土地重建宗教機構及靈灰安置所
(城市規劃委員會文件第 10127 號)

[此議項以廣東話進行。]

64. 秘書報告，以下委員已就此議項申報利益：

- | | |
|---------------|-----------------------|
| 黃偉綸先生
(主席) | — 與配偶在大埔露輝路共同擁有一幢獨立洋房 |
| 楊偉誠先生 | — 其公司在大埔安慈路擁有一個單位 |
| 張孝威先生 | — 在大埔墟鄉事會街擁有一個單位 |
| 黎庭康先生 | — 其公司過去曾與申請人的代表有業務往來 |

65. 委員備悉主席和上述委員所涉及的利益屬間接利益，因為他們的物業遠離申請地點，因此同意他們可留在席上。委員備悉楊偉誠先生已離席。

66. 以下規劃署的代表和申請人獲邀到席上：

- | | |
|--------------------------------------|-------------------|
| 蘇震國先生 | — 規劃署沙田、大埔及北區規劃專員 |
| 劉又權先生 |] 申請人的代表 |
| 陳健明先生 |]] |
| <u>Toco Planning Consultants Ltd</u> | |
| 陳達材先生 |]] |
| 何心怡女士 |]] |

韋卓鴻先生]

67. 主席表示歡迎上述各人到席，並解釋覆核聆聽的程序。他接着請沙田、大埔及北區規劃專員向委員簡介這宗覆核申請。

68. 沙田、大埔及北區規劃專員蘇震國先生借助投影片，按詳載於文件的內容簡介這宗覆核申請，要點如下：

- (a) 二零一五年十二月二十一日，申請人申請規劃許可，以便把申請地點的現有建築羣(忠和精舍)重建作宗教機構及靈灰安置所用途。申請地點位於《大埔分區計劃大綱核准圖編號 S/TP/26》(下稱「該圖」)的「綠化地帶」內；
- (b) 二零一六年二月十九日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下的鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)決定拒絕該申請，理由是：
 - (i) 擬議的發展不符合「綠化地帶」的規劃意向，有關的意向是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。申請書內並無有力的規劃理據，以支持偏離此規劃意向；
 - (ii) 擬議的靈灰安置所用途與周邊地區現有的住宅發展項目不協調；
 - (iii) 這宗申請不符合「擬在『綠化地帶』進行發展而按照《城市規劃條例》第 16 條提出的規劃申請」的城市規劃委員會規劃指引，因為申請人未能證明擬議的發展不會對周邊地區的交通、排污和景觀造成負面影響；以及

- (iv) 批准這宗申請，會為「綠化地帶」內同類申請立下不良先例，助長「先破壞，後建設」活動和廣泛清除植被。若這些申請都獲批准，累積影響所及，會對周邊地區的交通造成負面影響，並會令該區整體的天然環境和景觀質素下降；
- (c) 二零一六年三月二十三日，申請人根據條例第17(1)條，申請覆核小組委員會拒絕有關申請的決定。支持覆核申請的理由是：
- (i) 忠和精舍是慈善宗教機構，建於申請地點已有七十多年。擬議的重建計劃有助改善有關的建築物、設施和用地狀況；
 - (ii) 擬議的重建計劃屬低矮和低密度性質，並會進行大範圍的美化環境工程，符合「綠化地帶」的規劃意向；
 - (iii) 鑑於馬窩地區的土地用途歷史、靈灰安置所獨有的用地特色及會採取的合適緩解措施，靈灰安置所與周邊地區的住宅發展項目並非不協調；
 - (iv) 已獲批准發展靈灰安置所的同類個案顯示，藉規劃許可附帶條件、契約條件和相關的法例，建議的交通安排切實可行，能解決可能對交通造成的影響；
 - (v) 重建計劃會保存和移植現於申請地點內的大部分樹木，避免廣泛清除植被，亦建議廣植樹木，加強綠化效果；以及
 - (vi) 鑑於申請地點背景獨特、重建的意向，以及申請人完全承諾改善用地狀況，批准這宗申請應不會立下不良先例，以致縱容違例建築工程和鼓勵廣泛清除植被；

- (d) 申請地點經平整的斜坡，現有一些住用及與宗教有關的建築物、一些一至三層高的臨時構築物，以及一幢兩層高供退休員工居住的院舍。根據地政總署的資料，懷疑一幢靈灰安置所大樓和一幢梯級式露天靈灰安置所是違例構築物。屋宇署於二零零六年根據《建築物條例》就申請地點的平台發出清拆令，而該平台現已拆除；
- (e) 先前的申請 — 申請地點或當中的部分地方先前曾涉及四宗第 16 條規劃申請，這些申請由同一名申請人提交，作相同的宗教機構用途／宗教機構及靈灰安置所用途。二零零八年至二零一四年間，這些申請全部被城規會經覆核後駁回或被小組委員會拒絕，理由與這宗申請在第 16 條申請階段被拒絕的理由大致相似。申請地點先前亦曾涉及由同一名申請人提交的一宗第 12A 條申請，申請修訂土地用途地帶，以便重建現有的忠和精舍宗教建築羣。該申請於二零零九年七月十日被城規會拒絕，主要理由是申請人未能證明擬議發展對周邊地區的環境、交通、視覺和景觀不會造成負面影響，以及擬議發展的環境會受到吐露港公路所產生的負面影響。二零一年至二零一五年間，申請地點亦涉及四宗擬作宗教機構／靈灰安置所用途的第 12A 條或第 16 條規劃申請(編號 Y/TP/17、A/TP/480、A/TP/542 及 A/YP/590)，這些申請其後被撤回；
- (f) 同類申請 — 區內沒有同類申請；
- (g) 公眾意見 — 城規會共收到 1 976 份公眾意見書，全部反對這宗申請，理由與這宗申請在第 16 條申請階段被拒絕的理由大致相似。此外，忠和精舍屢次提交申請，浪費政府的時間和人力；
- (h) 規劃署的意見 — 根據文件第 7 段所載的規劃考慮因素和評估，規劃署不支持這宗覆核申請。有關的考慮因素和評估撮述如下：

- (i) 與第 16 條申請階段的建議比較，除了上蓋面積由 12.3% 減至 9.52% (主要因為減去露天靈灰安置所的面積和把園林地區的面積由 3 657 平方米增至 3 988 平方米) 以外，擬議發展的主要發展參數，包括地盤面積、地積比率、總樓面面積、建築物高度及骨灰龕位數目(3 044 個)、相片牌位(6 000 塊)和補種的重標準類別樹木(249 棵)都維持不變；
- (ii) 至於交通影響方面，運輸署署長認為所進行的公共交通影響評估未能符合要求，因為綠色專線小巴使用率的調查並非在清明節期間進行，而的士運作模式亦未有檢視。此外，擬議的新通道安排能否有效落實和能否根據地契的規定在正常日子及節日期間採用不同的泊車和上／落客貨安排亦成疑。地政總署大埔地政專員表示不保證會批出額外土地作所涉的道路改善工程用途，也不保證會在地契內加入關於運作事宜的條件。除非以上的交通問題得以解決，否則運輸署署長不支持這宗申請；
- (iii) 雖然申請人已建議擴大園林地區，但是規劃署總城市規劃師／城市設計及園境認為，申請人沒有提供任何經修訂的圖則或其部分來證明其致力處理景觀問題的決心，而且仍沒有跟進他所關注的樹木處理和評估方法是否可行的問題。申請人所提交的樹木評估和樹木照片是於二零一三年預備的，現已過時而不能接受。就此而言，從景觀規劃的角度，他對這宗申請仍然有保留；以及
- (iv) 由於申請人所提供用以支持這宗覆核申請的理由與第 16 條申請階段所提供的相似，而且自有關申請被拒絕以來，周邊地區的規劃情況並無重大改變，因此在第 16 條申請階段的規劃考慮因素和評估仍然適用，也沒有

充分的理由支持偏離小組委員會先前的決定。

69. 主席繼而請申請人的代表闡述這宗覆核申請的內容。劉又權先生借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 他是忠和精舍董事局理事。忠和精舍座落申請地點已有七、八十年，多年來一直有進行工程，以改善該區的基礎設施。忠和精舍屬慈善機構，有職員和義工協助執行其工作。忠和精舍亦支持其他機構的慈善工作；
- (b) 忠和精舍是奉公守法的機構，自二零一二年起已停止出售骨灰龕位，並已拆除申請地點範圍內的違例發展。雖然忠和精舍着重個人靈修，但是公眾常常把其誤以為邪教；以及
- (c) 忠和精舍多年來一直申請作擬議的用途，目的是改善該區的環境和景觀，而不是跟區內的居民對抗。他要求城規會認同他們改善該區的決心，使當地社區也可受惠。

70. 主席表示，城規會將考慮這宗申請，不論所涉的是什麼宗教，並請申請人的代表繼續作出陳述。

71. 陳達材先生借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 規劃署就這宗申請所作的評估，忽略了忠和精舍佔用申請地點已有大約 70 年這一點。早在八十年代該區的首份分區計劃大綱圖公布前，忠和精舍已經存在。忠和精舍不熟悉規劃制度，在首份分區計劃大綱圖公布時，錯失了機會就申請地點劃為「綠化地帶」一事提出反對；
- (b) 由於忠和精舍(包括其靈灰安置所)屬現有用途，而且現時的建議是要就現有的設施進行改善工程，因此不應受交通影響評估和環境評估的嚴苛準則和要求所限。多年以來，有關情況已經改變，例如有些

樹木或因颱風和疾病影響而被砍掉。雖然忠和精舍曾砍掉在其私人土地上的樹木，但這是私人土地擁有人多年來的常見做法；

(c) 公眾認為擬作靈灰安置所用途的申請已被故意拖延了一段長時間。不過，應注意的是，申請人在每輪申請都有作出改進，例如在骨灰龕位仍然維持在 3 000 個的情況下，增加擬議發展內的樹木和泊車位的數量，並增建一條連接路。在這宗申請的每輪意見諮詢過程中，相關各局／部門都施加申請人難以做到的新增要求；以及

(d) 關於四個拒絕有關申請的理由，他有以下的回應：

(i) 從擬議發展的用途、綠化安排、發展密度和建築物高度來看，擬議的發展都符合「綠化地帶」的規劃意向；

(ii) 忠和精舍與鄰近的住宅發展項目已共存多年，不應有任何土地用途不協調的問題。此外，忠和精舍擁有 3 000 個骨灰龕位，在這些住宅發展項目於區內落成前很久已經存在，而且忠和精舍的靈灰安置所被樹木和植物包圍，與這些住宅發展項目相隔很遠。不應把隔音屏障視為視覺影響；

(iii) 從擬議發展的地積比率、上蓋面積、建築物高度和用途來看，現在這宗申請都符合有關「擬在綠化地帶進行發展而按照城市規劃條例第 16 條提出的規劃申請」的城市規劃委員會規劃指引。至於運輸署關注可否換地以便進行道路改善工程的問題，應把這個問題視為落實發展的事宜，而不是規劃考慮因素。可在規劃許可施加附帶條件，規定須闢設該連接道路；以及

- (iv) 由於忠和精舍屬現有用途，加上其建議的發展規模和美化環境計劃，擬議的用途不會成為不良先例的個案。

72. 規劃署的代表和申請人的代表陳述完畢，主席遂請委員提問。

73. 主席留意到有關建議涉及政府土地，於是詢問與地政總署換地的進度。陳達材先生回應說，申請人正就申請地點內認可發展的事宜與地政總署聯絡，現尚未展開換地程序。

74. 一名委員詢問，決定是否准許在申請地點作目前的靈灰安置所用途時，有否考慮申請地點的歷史。沙田、大埔及北區規劃專員蘇震國先生回應說，若申請人能證明在涵蓋申請地點範圍的首份法定圖則公布前，申請的用途已存在，便沒有需要申請規劃許可。若所申請的用途並非現有用途，則應按有關分區計劃大綱圖的條文規定來處理這宗申請。

75. 副主席詢問，在該區首份分區計劃大綱圖於一九八二年公布前，申請地點內已有哪些建築物和多少骨灰龕位。陳達材先生根據在實物投影機上展示的一九八零年的測量圖，表示當時申請地點內已有一些建築物。劉又權先生說，該處當時設有約 1 000 個已安放骨灰的龕位，也有一些已售出但仍未安放骨灰的龕位。另外，亦有一些已提交食物環境衛生署的售賣龕位收據，可證明那些骨灰龕位在八十年代已存在。

76. 蘇震國先生提述投影片所示的文件圖 R-3b，回應主席的查詢說，正如一系列在一九八零至二零一二年拍攝的申請地點航攝照片所顯示，骨灰龕位所在的建築物及其他建築物是在涵蓋申請地點範圍的首份分區計劃大綱圖公布後才出現。

77. 一名委員詢問，為何申請地點內的建築物在一九八零至二零一二年間不斷增加。陳達材先生回應說，自他參與擬議發展項目的規劃申請以來，一直不知道除申請地點的現有發展外，還增建了什麼新的建築物。

78. 由於委員再無問題要提出，主席告知申請人的代表，這宗覆核申請的聆聽程序已完成。城規會將在他們離席後就這宗

覆核申請進一步商議，稍後會把決定通知申請人。主席多謝沙田、大埔及北區規劃專員和申請人的代表出席會議。他們於此時全部離席。

商議部分

79. 主席請委員審議這宗覆核申請時，考慮申請人的代表所作的書面陳述和口頭陳述。一名委員說，儘管申請人的代表強調忠和精舍是現有發展項目，但申請人若有證據證明申請的擬議用途屬現有用途，根本無須申請規劃許可，所以應把擬議用途視為新建議項目。因此，應根據用於評估在「綠化地帶」進行發展的現有準則，評估所申請的用途。這宗覆核申請並不符合有關的評估準則，所以不予支持。

80. 委員在會上得悉，自小組委員會先前考慮這宗申請以來，有關的規劃情況並沒有改變。委員同意維持小組委員會的決定，駁回這宗申請。

81. 經商議後，城規會決定駁回這宗覆核申請，理由是：

- 「(a) 擬議的發展不符合「綠化地帶」的規劃意向。有關的意向是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。申請書內並無有力的規劃理據，支持偏離此規劃意向；
- (b) 擬議的靈灰安置用途與周邊地區現有的住宅發展項目不協調；
- (c) 這宗申請不符合「擬在『綠化地帶』進行發展而按照《城市規劃條例》第 16 條提出的規劃申請」的城市規劃委員會規劃指引，因為申請人未能證明擬議的發展不會對周邊地區的交通和景觀造成負面影響；以及
- (d) 批准這宗申請，會為「綠化地帶」內的同類申請立下不良先例，助長「先破壞，後建設」活動和廣泛

清除植被。若這些申請都獲批准，累積影響所及，會對周邊地區的交通造成負面影響，並會令該區整體的天然環境和景觀質素下降。」

[黎庭康先生此時離席。]

議程項目 6

[公開會議]

根據《城市規劃條例》第 8 條將《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/18A》呈交行政長官會同行政會議核准
(城市規劃委員會文件第 10128 號)

[此議項以廣東話進行。]

82. 秘書報告，以下委員已就考慮涉及《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/18A》的申述和意見書事宜申報利益：

- | | | |
|-------------------------------|---|---|
| 黃偉綸先生
(主席) | — | 其近親是保良局(R1)的行政總監 |
| 黃仕進教授
(副主席) | — | 香港大學土木工程系講座教授和系主任，而新鴻基公司曾贊助該學系的一些活動。他是香港大學僱員，而香港大學專業進修學院保良局社區書院(下稱「社區書院」)毗鄰有關的保良局用地 |
| 林光祺先生 | — | 其配偶於加路連山道擁有一個單位 |
| 張國傑先生 |] | 張國傑先生與配偶共同擁有禮頓山 |
| 黎庭康先生 |] | 一個單位；黎庭康先生的父母及關 |
| 關偉昌先生
(民政事務總署
總工程師(工程)) |] | 偉昌先生的近親分別擁有禮頓山一個單位，而代表禮頓山住客提交申述的禮頓山管理服務公司(R88)，是申述人之一 |

- 劉興達先生 — 現與禮頓山管理服務公司(R88)的
母公司新鴻基公司有業務往來，並
於跑馬地桂成里擁有一個單位，以
及擔任跑馬地居民協會主席
- 符展成先生] 現與新鴻基公司有業務往來
黎慧雯女士]
何安誠先生]
- 廖凌康先生 — 現與新鴻基公司及保良局(R1)有業
務往來
- 余烽立先生 — 曾與新鴻基公司及保良局(R1)有業
務往來，其配偶亦是新鴻基公司的
僱員
- 李美辰女士 — 香港活力都會協會秘書長，該協會
曾接受新鴻基公司的贊助
- 霍偉棟博士 — 其父母於藍塘道擁有一個物業。他
是香港大學僱員，而社區書院毗鄰
有關的保良局用地；他亦是保良局
(R1)轄下一所小學的校董
- 梁慶豐先生] 同是香港大學僱員，而社區書院毗
侯智恒博士] 鄰有關的保良局用地
- 伍穎梅女士 — 擔任九龍巴士有限公司(下稱「九
巴」)董事，而新鴻基公司是九巴
的股東之一
- 甯漢豪女士 — 於樂活道擁有一個自住單位
(地政總署署長)
- 黃幸怡女士 — 於大坑擁有一個自住單位

83. 由於此議項屬程序性質，城規會同意上述委員可留在席上。委員備悉黎庭康先生、黎慧雯女士、余烽立先生及梁慶豐

先生已離席，而林光祺先生、劉興達先生、符展成先生、何安誠先生、廖凌康先生、李美辰女士、霍偉棟博士、伍穎梅女士及甯漢豪女士因事未能出席會議。

84. 秘書簡介有關文件。城規會於二零一五年十月三十日，根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條把《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/18》展示，以供公眾查閱。該草圖收納的修訂項目，主要是修訂兩幅「政府、機構或社區」用地的建築物高度限制，所涉用地涵蓋山村道中華基督教會香港閩南堂和禮頓道保良局部分範圍。

85. 在為期兩個月的展示期內，城規會收到合共 94 份申述。二零一六年一月二十二日，城規會公布申述書的內容，讓公眾提出意見，為期三個星期，期間共收到三份意見書。城規會於二零一六年四月十五日根據條例第 6B(1)條考慮這些申述和意見後，決定不支持有關申述，並認為不應修訂該草圖以順應申述。由於考慮申述的程序已完成，現時可將草圖呈交行政長官會同行政會議核准。

86. 經商議後，城規會同意：

- (a) 載於文件附件 I 及 II 的《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/18A》及其《註釋》適宜根據條例第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；
- (b) 通過載於文件附件 III 的《黃泥涌分區計劃大綱草圖編號 S/H7/18A》的最新《說明書》，用以述明城規會就草圖上各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目的，並以城規會的名義發出；以及
- (c) 最新《說明書》適宜連同分區計劃大綱草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

議程項目 7

[公開會議]

其他事項

[此議項以廣東話進行。]

87. 餘無別事，會議於下午一時四十分結束。