

二零一七年六月十五日舉行的城市規劃委員會
第 1143 次會議記錄

出席者

黃仕進教授

副主席

張孝威先生

霍偉棟博士

林光祺先生

李美辰女士

陳福祥博士

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

馮英偉先生

廖凌康先生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

張偉雄先生

運輸署總工程師／交通工程(九龍)
劉漢偉先生

地政總署助理署長／區域 3
陳永堅先生

民政事務總署總工程師(工程)
關偉昌先生

規劃署副署長／地區
胡潔貞女士

秘書

因事缺席

發展局常任秘書長
(規劃及地政)
黃偉綸先生

主席

黃令衡先生

鄒桂昌教授

符展成先生

何立基先生

黎慧雯女士

劉興達先生

梁慶豐先生

邱浩波先生

楊偉誠博士

潘永祥博士

張國傑先生

侯智恒博士

何安誠先生

黎庭康先生

李國祥醫生

規劃署署長

李啟榮先生

列席者

規劃署助理署長／委員會

龍小玉女士

總城市規劃師／城市規劃委員會

袁承業先生(上午)

吳曙斌先生(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

何幹忠先生(上午)

區晞凡先生(下午)

議程項目 1

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《市區重建局春田街／崇志街發展計劃草圖編號 S/K9/URA1/1》的申述和意見
(城市規劃委員會文件第 10289 號)

[此議項以廣東話進行。]

1. 秘書報告，所涉用地位於紅磡的發展計劃圖是由市區重建局(下稱「市建局」)提交，而市建局亦是其中一名提意見人(C1)。艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是市建局的顧問。下列委員已就此議項申報利益，因為與市建局或其顧問有業務往來／關連，又或在該區擁有物業：

- | | | |
|----------------------|-----|---|
| 李啟榮先生
(以規劃署署長的身分) | — | 為市建局董事會的非執行董事，以及市建局規劃、拓展及文物保護委員會的委員 |
| 潘永祥博士 | — | 為市建局董事會的非執行董事、市建局土地、安置及補償委員會及規劃、拓展及文物保護委員會的委員，以及市建局市區更新基金董事會的成員 |
| 黃令衡先生 | — | 為市建局上訴委員會的副主席 |
| 簡兆麟先生
馮英偉先生 |]] | 為市建局市區更新基金董事會的成員 |
| 劉興達先生 | — | 目前與市建局和艾奕康公司有業務往來 |

- | | | |
|----------------|---|--|
| 張國傑先生 |] | 其公司目前與市建局有業 |
| 黎庭康先生 |] | 務往來 |
| 符展成先生 | — | 目前就市建局卑利街／嘉咸街重建項目與長江實業(集團)有限公司有業務往來，並與艾奕康公司有業務往來 |
| 黎慧雯女士 |] | 目前與艾奕康公司有業務 |
| 侯智恒博士 |] | 往來 |
| 何安誠先生 | — | 目前與市建局有業務往來，以及過往與艾奕康公司有業務往來 |
| 廖凌康先生 | — | 過往與市建局有業務往來 |
| 余烽立先生 | — | 過往與艾奕康公司有業務往來 |
| 黃仕進教授
(副主席) | — | 為香港大學土木工程系講座教授及系主任，而艾奕康公司過往與其一些同事有業務往來，並曾贊助該學系一些活動 |
| 陳福祥博士 | — | 在紅磡海逸豪園擁有一個單位 |
| 李美辰女士 | — | 與配偶在紅磡愛景街共同擁有一個單位 |

2. 李啟榮先生、黃令衡先生、符展成先生、黎慧雯女士、劉興達先生、潘永祥博士、張國傑先生、侯智恒博士、何安誠先生及黎庭康先生因事未能出席會議。

3. 由於簡兆麟先生及馮英偉先生並沒有參與有關發展計劃，會議同意他們可留在席上。由於陳福祥博士和李美辰女士的物業並非直接望向該發展計劃的用地(下稱「發展用地」，而黃仕進教授、廖凌康先生及余烽立先生涉及的是間接利益，會議亦同意他們可留在席上。

4. 副主席表示已給予申述人和提意見人合理時間的通知，邀請他們出席聆聽會。然而，除已出席或表示會出席聆聽會的申述人和提意見人外，其他的不是表示不出席，就是沒有回覆。鑑於已給予申述人和提意見人合理時間的通知，城市規劃委員會(下稱「城規會」)應在他們缺席的情況下聆聽有關申述及意見。

簡介和提問部分

5. 以下規劃署的代表、申述人、提意見人及他們的代表此時獲邀到席上：

規劃署的代表

葉子季先生 — 九龍規劃專員

鄭韻瑩女士 — 高級城市規劃師／九龍 2

申述人、提意見人及他們的代表

R 5 — 鍾麗嫦

R 9 — 鄧翔升

R 12 — 社區文化關注

R 249 — 陳瑋然

R 251 — 吳煒彬

R 252 — 土家 — 陳楚思

R 254 — 許謹穎

R 255 — 吳耀鏜

R 256 — 林卓賢

R 265 — 蕭朗宜

R 270 — 羅浩豪

R 276 — 鄧滿蘭

R 282 — 魏豪震

R 304 – 廖小姐

R 328 – 黎文浩

R 331 – Vycky Ho Wing Yin

鄧翔升先生]	申述人及申述人的代表
魏豪震先生]	
許謹穎女士]	
林卓賢先生]	
土家／維修香港－]	
黎嘉駿先生		
土家／社區文化關注－]	
陳瑞玲女士		
維修香港－]	
吳煒彬先生		
土家－]	
陳楚思女士		

R 21 – 李懷

R 107/R 348 – 楊玉嬋

R 112 – 楊偉文

R 137 – 黃兆麟

R 165 – 關南玲

R 193 – 李偉昆

R 194 – 李富榮

R 195 – 盧敏玲

R 196 – 李家宏

R 207 – 葉華昌

R 219 – 羅順忠

R 220 – 張桂蘭

R 221 – 廖承恩

R 240 – 楊允金

R 243 – 許澤生

R 245 – 許玄駿

C 2 – 楊玉嬋及福運大廈關注組

福運大廈關注組－]	申述人、提意見人及申
楊玉嬋女士		述人的代表
許澤生先生]	
楊偉強先生]	

- R 84 – 楊曉東
R 141 – 黃劍雄
R 142 – 黃麗燕
R 147 – 何崇志
R 153 – 何寶琪
R 183 – 陳春梅
R 184 – 胡嘉恩
紅土家／福運大廈關注組] 申述人及申述人的代表
楊曉東先生
- R 140 – 曾財娣
曾財娣女士 — 申述人
- R 143 – 黃麗芬
詹敏婷女士 — 申述人
- R 155 – 何燕霞
R 156 – 陳英才
鄧向榮先生 — 申述人的代表
- R 166 – 麻孫芳
麻孫芳女士 — 申述人
- R 175 – 詹秉禮
詹秉禮先生 — 申述人
- R 197 – 馮少華
R 242 – 許少薇
青年新政 — 申述人的代表
游蕙禎女士
- R 198 – 單國倡
R 199 – 盧敏貞
R 201 – Choy Chuk Nam
R 202 – Chow Hui Yan
紅土家 –
虞雋寧先生 — 申述人的代表

R 241 – 陳小鳳

陳小鳳女士

— 申述人

R 244 – 許序康

許序康先生

— 申述人

C 1 – 市建局

關美寶女士

] 提意見人的代表

蔡奕峰先生

]

C 3 – 陳進希

陳進希先生

— 提意見人

6. 副主席歡迎各人到席，並簡介聆聽會的程序。他表示會請規劃署的代表向委員會簡介有關申述和意見，接着由申述人／提意見人或其代表逐一作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名申述人／提意見人或其代表會獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。在申述人／提意見人或其代表獲分配的時間完結前兩分鐘，以及在發言時間完結時，會有計時器提醒他們。所有與會的申述人／提意見人或其代表口頭陳述完畢後會有答問環節，委員可向規劃署的代表、申述人／提意見人或其代表發問。答問環節完畢後，會請規劃署的代表、申述人／提意見人或其代表離席。城規會在他們離席後會商議有關申述和意見，並會於稍後把決定通知申述人和提意見人。

7. 副主席接着請規劃署的代表向委員簡介有關的申述和意見。

8. 九龍規劃專員葉子季先生借助投影片，向委員簡介有關的申述和意見，包括擬備《市區重建局春田街／崇志街發展計劃草圖編號 S/K9/URA1/1》的背景資料、該區的市建局項目、區內重新設計的交通及道路網、申述人和提意見人提出的意見和建議、規劃評估，以及規劃署對有關申述和意見的看法。有關內容詳載於城市規劃委員會文件第 10289 號(下稱「文件」)。

9. 副主席接着請申述人、提意見人和他們的代表闡述其申述和意見書的內容。

[霍偉棟博士、李美辰女士及余烽立先生在九龍規劃專員簡介期間到席。]

R 155 – 何燕霞

R 156 – 陳英才

10. 鄧向榮先生作出陳述，要點如下：

- (a) 發展計劃的北部會闢設新的車輛迴旋處，作為前往有關用地及毗鄰發展項目的通道。他留意到市建局會負責管理和保養該車輛迴旋處，而迴旋處會永久開放予公眾使用。他建議應由政府管理該新道路，這樣不但可降低市建局的營運成本，亦有助警方更有效管制違例泊車；以及
- (b) 封閉春田街會影響連接福運大廈的通道，減少區內的公共空間。春田街現為公共地方，沒有出入和活動限制。然而，發展用地擬設的公共空間會由市建局或其管理公司控制。他擔心該處日後或會加設屏障，阻止市民使用該空間，並認為應保留春田街。

R 166 – 麻孫芳

11. 麻孫芳女士表示，她在福運大廈居住超過 42 年。她當年購入福運大廈一個單位，是因為單位向南，而春田街當時很寧靜，車輛很少，孩子在這街道一帶玩耍也很安全；後來有回收店開設，造成噪音滋擾，影響行人安全。儘管如此，當局應保留春田街。

R 197 – 馮少華

R 242 – 許少薇

12. 游蕙禎女士作出陳述，要點如下：

- (a) 該發展用地的唐樓樓齡已超過 50 年，樓宇殘破不堪，而且沒有升降機。即使市建局不將之納入發展項目的用地內，居民也希望尋求「需求主導的重建計劃」。倘重建有助活化區內的經濟，而受影響的

居民可遷入發展計劃的新建單位或獲得合理賠償，亦不會對周圍的居民造成負面影響，區內居民不會反對該發展計劃；

- (b) 所進行的公眾諮詢並不足夠。市建局突然撤回先前提出的 KC-008 方案(即春田街／崇志街發展項目)，罔顧一貫的諮詢程序。市建局只重複述說有關重建計劃的詳情和技術評估結果，並無把在五次簡介會收集的公眾意見／反對(即提供原區安置和合理賠償，以及盡量減輕對區內人士的影響等)反映在發展計劃內。市建局以往的重建項目(例如卑利街重建項目)也有類似問題。市建局只根據一些數字來量化受影響居民的需要，卻沒有就居民的實際情況作定質評估。市建局和城規會均沒有以同理心考慮受影響人士的現況。市建局資源豐富，故應負責評估區內關注團體提出的其他建議是否可行；
- (c) 市建局興建市民難以負擔的豪宅而不提供原區安置安排，是未能達致其進行重建項目的目標，即改善社區規劃和道路網。先前灣仔利東街重建項目已展示了市建局現行政策的缺失，利東街重建後特色全失。該重建計劃最終只興建了多幢高檔住宅。新建豪宅和商店是原有居民和商戶無法負擔的，他們被迫遷離該區。春田街／崇志街的住宅項目(低層作商業用途)預料亦會出現利東街重建項目的同樣問題。當局應有重建春田街／崇志街的較佳方案，以更能回應受影響的居民和商戶的需要；
- (d) 發展計劃的技術評估尚未完成。市建局在概念方案所提出的建築物設計仍未證實可符合《建築物條例》。目前的空氣和噪音污染問題將因該重建項目而惡化。雖然符合相關政府規例／要求(包括環境影響評估)，但這不意味發展計劃不會衍生問題；以及
- (e) 發展計劃或區內其他重建項目施工時，毗連大廈(尤其是福運大廈)的樓宇結構長遠或會受到影響。她請市建局就市建局重建項目施工階段對福運大廈和四

周樓宇的影響及緊急情況的安排，進行全面研究／評估。

R 241 – 陳小鳳

13. 陳小鳳女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她是福運大廈的居民。市建局未有全面考慮發展計劃對福運大廈居民的影響。福運大廈居民享有的景觀會受阻，新車輛迴旋處會造成噪音影響，令她的居住環境惡化；以及
- (b) 她不反對重建，惟要求當局採取足夠的措施，以盡量減輕對福運大廈居民的影響，使居民可維持生活質素。她亦認為應保留春田街。

R 244 – 許序康

14. 許序康先生是福運大廈的居民，他表示附近重建項目的地盤已導致蚊患和噪音滋擾，影響他和家人的日常生活，例如，他不能集中精神讀書。相關政府部門應負責解決該等問題。

R 5 – 鍾麗嫦

R 9 – 鄧翔升

R 12 – 社區文化關注

R 249 – 陳瑋然

R 251 – 吳煒彬

R 252 – 土家 – 陳楚思

R 254 – 許謹穎

R 255 – 吳耀鏜

R 256 – 林卓賢

R 265 – 蕭朗宜

R 270 – 羅浩豪

R 276 – 鄧滿蘭

R 282 – 魏豪震

R 304 – 廖小姐

R 328 – 黎文浩

R331 – Vycky Ho Wing Yin

15. 鄧翔升先生借助投影片作出陳述，要點如下：

全面的規劃

- (a) 申述人來自四個土瓜灣地區組織，分別是「維修香港」、「土家」、「社區文化關注」及「紅土社區達人」。過去四年多來，他們一直就區內市建局重建項目收集區內居民的意見；
- (b) 二零一三至二零一六年間，市建局在土瓜灣開展了八個重建項目，該區未來十年將經歷重大的改變；
- (c) 鑑於重建可提供機會改善該區的安全和環境衛生，區內人士普遍不反對重建。他們對發展計劃有保留，因為當局未有從較廣闊的層面全面考慮所有重建項目帶來的影響；
- (d) 市建局重建項目興建的私人住宅單位是難以負擔的豪宅，該等項目無助改善受影響居民的生活環境；相反，應興建公共或資助房屋以應付住屋需求，而且亦應提供足夠的社福設施(特別是服務長者和少數族裔的設施)和公眾休憩用地；
- (e) 隨着重建項目興建豪宅／商舖以及新鐵路站啟用，將推高區內住宅商舖的樓價／租金，現有居民會被迫遷。現有居民和商戶的社區網絡將被剷除。在別區安置受影響的居民，會對現有社區網絡造成負面影響；當局應在重建之前為他們安排原區安置，並應保留區內的商舖，不應以高檔商店取而代之，這些商店的貨品是區內居民難以負擔的；
- (f) 現時良好的行人道路網絡應予保留，封閉春田街會令公共空間減少，交通量增加而導致交通擠塞，造成更多人車爭路的情況。市建局應提供更多理據，說明發展計劃如何能惠及區內居民；以及

(g) 規劃程序應自下而上，以尊重現有居民的需要。

16. 吳煒彬先生借助投影片作出陳述，要點如下：

交通問題

- (a) 市建局提交了一份交通影響評估報告，以支持該發展計劃。當中遺漏了一些數據，令該報告的可靠性成疑。該交通影響評估報告未有全面顧及實際情況（即反方向的交通量、路邊泊車及上落客貨活動），並可能低估了二零二八年的繁忙時間交通量和發展計劃所造成的交通影響；
- (b) 根據交通影響評估和他自行計算崇志街未來的交通流量，預計發展計劃會令交通量增加五倍。連同擬建的停車場、五個現有汽車維修工場及區內約 20 家商舖，預期該區道路網將不能應付新增的交通量，現時的交通擠塞情況將會惡化；以及
- (c) 發展用地擬議地下停車場及車輛迴旋處的設計並不理想，令車輛（特別是重型貨車及消防車）難以迴轉，停車場使用者的等待／輪候時間預期亦會很長。擬議車輛升降機設計和車輛迴旋處預料在繁忙時間不能應付需要。春田街路面太窄，人流現已很高。鶴園街與崇志街交界近日亦發生涉及車輛的意外。發展計劃帶來的新增交通量會令交通更為擠塞，使區內的行人環境惡化，導致更多車禍。市建局能否有效管理車輛迴旋處和避免上述交通問題，實存在疑問。

[會議小休五分鐘。]

[陳永堅先生此時到席，雷賢達先生則此時離席。]

17. 黎嘉駿先生借助投影片作出陳述，要點如下：

房屋類型

- (a) 根據二零一五年的立法會事務委員會文件，先前撤回的 KC-008 方案(即春田街／崇志街發展項目)應已探討提供資助房屋單位的可能性。發展計劃圖建議永久封閉春田街並將之納入發展，可額外提供 2 600 平方米的總樓面面積。發展計劃圖的建議是以市建局的利益為依歸，並不能應付資助房屋的需要；
- (b) 市建局及規劃署或會反駁說，資助房屋一般建議建於撥給香港房屋委員會(下稱「房委會」)的土地。須留意的是，一些分區計劃大綱圖的《註釋》或《說明書》訂明須提供資助房屋；以往亦有先例，私人發展商受地契約束須興建資助房屋，大坑西新邨和康山花園就是其中兩個成功例子。市建局可與房委會合作，在土瓜灣一些重建項目興建一些資助房屋單位。例如，市建局可把所收回的一部分土地轉給房委會發展公屋，又或向房委會購入一些資助房屋單位以安置區內居民。市建局應參考這些先例，並探討發展計劃提供資助房屋的可行性；
- (c) 鑑於約有 20 萬人現正輪候公屋，當局應興建更多公屋或資助房屋以應付住屋需求。發展計劃擬建的豪宅預料是區內居民所難以負擔，而可供興建公屋或資助房屋的市區土地會越來越少。過去 50 年沒有公屋在土瓜灣興建。紅磡現有的公共屋邨，例如樂民新邨、家維邨、真善美邨及馬頭圍邨，樓齡均已逾 30 年，租戶的年紀越來越大。有關政府部門應為該區的未來作全面規劃，包括預留足夠土地供日後重建該等公共屋邨；以及
- (d) 市建局已從先前的重建項目賺得豐厚利潤，應把握機會在日後的項目提供一些公屋和資助房屋，以改善當區的居住環境。

[霍偉棟博士此時離席。]

18. 魏豪震先生及黎嘉駿先生借助投影片作出陳述，要點如下：

受影響的回收店

- (a) 春田街有兩間回收店，所經營的業務令區內廢物大為減少，可促進本港忽視的回收業發展。區內一些長者定期收集廢紙售予這些回收店，藉以維持生計。回收店所收集的廢物會被分類、處理、包裝，然後出口中國內地。回收店的運作需要有特別的機器和技術工人。春田街是一條掘頭路，有足夠空間讓營運的車輛上落貨物。有關回收店亦為附近的行業提供服務，這些行業有大量電子廢物。封閉春田街不僅影響這兩間回收店，亦會影響長者的生計、社區網絡、生產鏈，以至香港回收業的前景。重建後，這些回收店將被迫遷離該區。市建局的重建項目是否以為人本和可否改善市民的生活質素，均存在疑問。發展計劃應重置有關的回收店舖；
- (b) 本港三個堆填區將於二零二零年飽和，政府應推動回收業的發展並協助受影響的回收店，因為這可紓緩堆填區的壓力及有助振興本地經濟。根據環境保護署的「香港固體廢物監察報告—二零一五年的統計數字」報告，香港產生的固體廢物量冠絕亞洲城市。回收業有助減廢和改善環境；
- (c) 他曾訪問春田街其中一間回收店的店東呂先生。呂先生從事回收業 30 多年，其位於灣仔的回收店數年前因重建項目而被迫遷離當區，故搬往春田街開業。他 40 多歲，沒有其他技能，若其回收店又再被迫遷，他將會失業；
- (d) 香港市民都不想有污染／厭惡性行業在其居所附近。參照南韓首爾的做法，回收店可為當地社區提供一站式服務。市民不應對回收店和拾荒／回收者存有偏見，回收店現可為區內居民（特別是草根階

層)提供就業機會，讓他們可藉此維生，整個社會也能受惠；

- (e) 雖然該區現有回收店狀況不佳，但重建後可得到改善。應考慮以嶄新的環保概念，把區內這些回收店改進為社區回收中心，提供的服務包括廢物收集、廢物循環再造、回收廚餘供應社區農莊，廢物重用作藝術製品。賽馬會正贊助其他地區的同類計劃，所收集的一些廢物亦可成為再生能源的資源；
- (f) 市建局應把上述概念融入其重建項目，不僅可有效減少當區的廢物，亦可美化環境，惠及社會；以及
- (g) 他們不但關注重建項目受影響商戶的賠償或原區重置業務的事宜，亦關注如何可為社區作全面規劃。鑑於市建局有很多公共資源，其重建項目應更注重區內人士的關注和公眾的利益。

[余烽立先生此時離席。]

19. 許謹穎女士借助投影片作出陳述，要點如下：

對周邊社區的影響

- (a) 擬議道路網不但會影響發展用地內的居民和商戶，亦會影響發展計劃圖範圍以外四周的居民和商戶。例如，崇志街設有生活用品店和石磨店，石磨店為區內豆品廠提供作業工具，把崇志街由單程路擴闊為雙程路，會破壞崇志街的行人友善環境，並會對有關商店業務造成負面影響；
- (b) 她播放一段錄影片，當中木材店店東劉先生關注發展計劃擬議的交通安排會影響其店舖運作，尤其是上落客貨的安排；
- (c) 位於崇志街的木材店和裝修店已經營逾 10 年，其業務須經常使用重型貨車或 30 噸以上的貨車來上落貨物。雖然這些店舖位於發展計劃圖的範圍以

外，但擬議的交通安排也會影響其業務運作。應注意的是，重建項目會對較大範圍造成影響；

- (d) 她注意到區內的重建項目已令崇志街(鄰近春田街路段)的商舖價格／租金上升。在規劃過程中，應考慮一系列因素，包括當區本身的特色、區內居民的購買能力、區內店舖的性質，以及四周的土地用途；以及

[簡兆麟先生此時暫時離席。]

- (e) 她在會上播放一段錄影片，顯示崇志街並無出現行人與單車使用者和駕車人士爭路的情況。當局應推廣使用單車這種環保交通工具。崇志街按發展計劃的建議擴闊後，行人不再享有優先使用道路的權利，新車輛迴旋處會令交通量增加，造成行人安全和交通問題。就交通規劃而言，發展計劃應全面考慮當區特色、街道特色和周圍商舖的營運情況。

20. 吳煒彬先生借助投影片作出陳述，要點如下：

全面交通影響評估和交通安排

- (a) 他質疑交通影響評估有否顧及鐵路的承載力和四周現正展開的其他市建局重建項目(例如馬頭圍道及鴻福街的重建項目)。當局有需要為該區進行全面的交通影響評估；以及
- (b) 據理解發展計劃的車輛升降機設計可提供更多泊車位，但有關設計會導致交通問題／意外。他建議把發展計劃和馬頭圍道／春田街發展計劃(毗鄰發展項目)擬建的兩個地庫停車場連接起來，共用一條出入斜道，以盡量減低對當區商舖的影響。不設車輛升降機的停車場可減低維修保養成本，以及免卻因擬議封閉春田街和擴闊崇志街而要對現有交通安排作出改動。

21. 林卓賢先生借助投影片作出陳述，要點如下：

市建局的角色和責任

- (a) 他留意到地政總署曾透過私人協約方式批地予市建局、非牟利機構、房委會及房屋署。根據地政總署網頁上的紀錄，有關用地以一千元象徵式地價批出，主要供市建局進行重建項目，以及興建教育機構、政府宿舍及公屋／資助房屋等。然而，啟德一幅用地(即煥然壹居用地)卻以約\$14億元市值地價批予市建局。地政總署於二零一六年回應立法會張超雄議員的質詢時解釋，煥然壹居用地的補地價金額按市值計算，是要反映有關發展項目的「樓換樓」用途。雖然有關發展計劃亦會如煥然壹居般提供「樓換樓」單位，但有關用地卻以象徵式而非市值地價批予市建局，當局應為此提供理據；以及

[簡兆麟先生此時返回席上。]

- (b) 藉較低的地價／發展成本，市建局應可為低收入人士提供多些負擔得起的房屋。地政總署和城規會有責任監察該發展計劃的發展情況，並應規定在發展用地提供資助房屋。城規會曾在大坑西邨的地契加入須為低收入市民提供房屋的規定。有這先例在前，當局應可在有關發展計劃圖訂定類似的地契條款，要求市建局提供一些市民負擔得起的房屋。

22. 陳楚思女士借助投影片作出陳述，要點如下：

申述人的建議

- (a) 她是「社區文化關注」和「紅土社區達人」的成員，這兩個組織的成員為專業人士，涵蓋建築、規劃及運輸行業，他們以推動可持續的重建模式為目標；
- (b) 參考先前啟德四幅用地的賣地記錄，該發展用地(包括擬封閉春田街所得的面積)的地價估計約為\$17.8

億元，或約\$11.8億元(不包括封閉春田街所得的面積)；而毗鄰發展項目的地價則約為24.3億元。春田街是香港市民所擁有的公共街道，而市建局卻無須付出代價便可取得這條街道，為其提供可建160個住宅單位的額外樓面面積；

- (c) 自二零一五年一月起，他們已就先前的KC-008方案(春田街／崇志街發展項目)及這個發展計劃，會見區內居民聽取他們的意見；
- (d) 他們已提交一個方案，建議把毗鄰的發展項目與這個發展計劃合併起來。有關方案示範了即使資源有限，仍然可制訂一個包含分期重建、提供混合式房屋、保留原有社區網絡，以及提供設計新穎的公眾休憩用地的可行發展計劃。鑑於毗鄰發展項目的用地現仍空置，他們建議先行發展該用地，以安置受這個發展用地重建項目影響的居民。除私人房屋外，他們的方案亦提供租住公屋和居屋單位。經考慮毗鄰發展項目及這個發展計劃的擬議發展參數後，他們確定所建議的方案即使沒有那些封閉春田街後可提供的單位，在財政上亦屬可行；
- (e) 為保留原有的社區網絡，區內回收店等商舖應予保留。雖然有關關注這些商舖的環境衛生，但重建可提供機會處理這些區內問題。市建局擁有更多資源，應可制訂更好的發展計劃；
- (f) 他們提交的方案符合可持續發展原則，區內人士亦有參與制訂有關方案。該方案建議提供市民可負擔的房屋單位、街舖售賣市民可負擔的貨品、社區農莊，本地市集、露天平台、四通八達的行人通道、混合式房屋，以及保留社區網絡等，可真正惠及受影響的居民和區內人士；以及
- (g) 她留意到城規會一些委員曾到訪德國柏林，參觀波茨坦廣場的地下廢物中央處置系統。在城規會二零一六年十月的會議上，委員請市建局在制定重建計

劃時參考海外經驗。她要求城規會在該發展計劃圖的《註釋》加入條文，規定須設地下回收設施。

23. 陳瑞玲女士借助投影片作出陳述，要點如下：

街舖

- (a) 根據文件載述規劃署對申述的回應，在有關發展計劃重置街舖是可行的，只要有關商業用途符合發展計劃圖《註釋》所訂明的類別。市建局應回應提供街舖的要求，亦應在發展計劃圖《註釋》加入相關規定；
- (b) 一些分區計劃大綱圖(如啟德、將軍澳及洪水橋的分區計劃大綱圖)的《註釋》或《說明書》均載有提供街舖的規定。啟德啟晴邨已有提供兩層高的「商店及服務行業」用途。即使有關規定只是納入分區計劃大綱圖的《說明書》，而《說明書》並非法定文件，但日後的發展商亦會參考其所載規定。如有需要，亦可以在地契加入類似的規定。洪水橋及廈村分區計劃大綱圖亦規定設有臨街零售店舖，使街道更添活力和更具當區特色；
- (c) 土瓜灣的街舖可為區內居民帶來方便，使街道更添活力。區內商場(如昇御門)的空置率卻很高；
- (d) 應顧及區內人士的需要和意願，並應預留發展用地的一部分範圍作闢設社區設施之用，以應付區內人士的需要；以及
- (e) 她極度關注旅遊巴泊車位增加會影響區內行人安全一事。在城規會二零一七年六月二日會議上討論該區另一市建局重建項目時，他們已表達這個關注。

24. 吳煒彬先生借助投影片作出陳述，要點如下：

市建局的賠償方案

- (a) 市建局以象徵式地價購入該發展用地和毗鄰的發展用地，可省卻 42 億元的發展成本。市建局雖受惠於可以象徵式地價購地，但卻沒有與公眾共享所得利益，其賠償方案不足以讓受影響居民原區安置，這對居民並不公平，而合資格獲安置公屋的居民亦沒有原區安置的選擇，被迫遷離原來居住的社區；以及
- (b) 市建局只根據其技術評估(如交通影響評估或社會影響評估)來量化受影響人士的需要，並無考慮他們面對的真實情況，市建局的賠償方案和安置政策很有問題。

25. 陳楚思女士借助投影片作出陳述，要點如下：

城規會的責任

- (a) 他們不反對重建，惟質疑封閉春田街和擴闊崇志街的理據和好處。城規會應為決定是否封閉春田街而負上責任；
- (b) 倘春田街必須封閉，他們想知道可否施加適當的規定／限制。城規會應監察市建局的重建項目，以確保有關項目以人為本，並採納可持續發展的模式，而公眾亦可參與；以及
- (c) 市建局無須付出代價便可擁有春田街，為其提供額外樓面面積以興建 160 個單位。觀塘有一市建局重建項目，該項目用地的 66% 範圍為公眾地方。市建局取得很多公眾資源，惟重建時卻沒有以公眾利益為依歸。繼續以現行不可持續發展的模式進行重建實欠缺遠見，會令社會問題增加或令現有問題惡化。

[會議於下午十二時三十五分休會午膳。]

[廖凌康先生此時離席。]

26. 會議於下午一時四十五分恢復進行。

27. 下列委員及秘書出席了恢復進行的會議：

黃仕進教授

副主席

張孝威先生

林光祺先生

陳福祥博士

袁家達先生

簡兆麟先生

馮英偉先生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

張偉雄先生

運輸署總工程師／交通工程(九龍)

劉漢偉先生

地政總署助理署長／區域 3

陳永堅先生

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

議程項目 1(續)

[公開會議]

簡介和提問部分(續)

28. 以下政府的代表和申述人／提意見人或他們的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

葉子季先生 — 規劃署九龍規劃專員

鄭韻瑩女士 — 規劃署高級城市規劃師／九龍 2

申述人／提意見人或他們的代表

R 5 – 鍾麗嫦

R 9 – 鄧翔升

R 12 – 社區文化關注

R 249 – 陳瑋然

R 251 – 吳煒彬

R 252 – 土家 – 陳楚思

R 254 – 許謹穎

R 255 – 吳耀鏜

R 256 – 林卓賢

R 265 – 蕭朗宜

R 270 – 羅浩豪

R 276 – 鄧滿蘭

R 282 – 魏豪震

R 304 – 廖小姐

R 328 – 黎文浩

R 331 – Vycky Ho Wing Yin

鄧翔升先生] 申述人及申述人的代表

魏豪震先生]

許謹穎女士]

林卓賢先生]

土家／維修香港－]
黎嘉駿先生
土家／社區文化關注－]
陳瑞玲女士
維修香港－吳煒彬先生]
土家－陳楚思女士]

R 21－李懷

R 107/R 348－楊玉嬋

R 112－楊偉文

R 137－黃兆麟

R 165－關南玲

R 193－李偉昆

R 194－李富榮

R 195－盧敏玲

R 196－李家宏

R 207－葉華昌

R 219－羅順忠

R 220－張桂蘭

R 221－廖承恩

R 240－楊允金

R 243－許澤生

R 245－許玄駿

C 2－楊玉嬋及福運大廈關注組

福運大廈關注組－] 申述人、提意見人及申
楊玉嬋女士] 述人的代表

楊偉文先生] 申述人、申述人及提意
許澤生先生] 見人的代表
黃兆麟先生]

李文東先生] 申述人及提意見人的代
楊偉強先生] 表

R 84－楊曉東

R 141－黃劍雄

R 142－黃麗燕

R 147－何崇志

R153 – 何寶琪

R183 – 陳春梅

R184 – 胡嘉恩

紅土家／福運大廈關注組 — 申述人及申述人的代表
楊曉東先生

R140 – 曾財娣

曾財娣女士 — 申述人

R143 – 黃麗芬

詹敏婷女士 — 申述人

R155 – 何燕霞

R156 – 陳英才

鄧向榮先生 — 申述人的代表

R166 – 麻孫芳

麻孫芳女士 — 申述人

R197 – 馮少華

R242 – 許少薇

青年新政－游蕙禎女士 — 申述人的代表

R198 – 單國倡

R199 – 盧敏貞

R201 – Choy Chuk Nam

R202 – Chow Hui Yan

紅土家－虞雋寧先生 — 申述人的代表

R241 – 陳小鳳

陳小鳳女士 — 申述人

C1 – 市區重建局(下稱「市建局」)

關美寶女士] 提意見人的代表

蔡奕峰先生]

C3 – 陳進希

陳進希先生

— 提意見人

29. 主席表示歡迎各人到席，並請申述人、提意見人和他們的代表闡述其申述／意見書的內容。

30. 紅土家及福運大廈關注組的代表要求自行分配其獲合共 210 分鐘的發言時間。鑑於其他與會者並無提出反對，委員同意接納他們的要求。

R21 – 李懷

R107/R348 – 楊玉嬋

R112 – 楊偉文

R137 – 黃兆麟

R165 – 關南玲

R193 – 李偉昆

R194 – 李富榮

R195 – 盧敏玲

R196 – 李家宏

R207 – 葉華昌

R219 – 羅順忠

R220 – 張桂蘭

R221 – 廖承恩

R240 – 楊允金

R243 – 許澤生

R245 – 許玄駿

C2 – 楊玉嬋及福運大廈關注組

31. 楊偉強先生作出陳述，要點如下：

- (a) 先前的重建項目 KC-008 方案(即已撤回的春田街／崇志街發展項目)並無遭到反對，惟他反對目前的 KC-008A 方案(即春田街／崇志街發展計劃)，因涉及永久封閉春田街，而春田街是福運大廈居民使用的主要通道；

- (b) 該發展計劃擬建逾 30 層的高樓大廈會對福運大廈的通風、採光和出入通道(包括緊急車輛通道)造成負面影響；
- (c) 目前，緊急車輛可直接由春田街駛往福運大廈入口。雖然發展計劃的北部擬設新車輛迴旋處以通往發展用地和毗鄰的發展項目(包括福運大廈)，但該車輛迴旋處面積細小，其行車和行人路面均很狹窄。鑑於進行滅火工作最少要出動四輛消防車，他擔心這些消防車能否經新車輛迴旋處駛到福運大廈，這會危及福運大廈的消防安全；以及
- (d) 崇志街是一條僅 7.3 米闊的狹窄街道，沿街有多間車輛維修工場和木材店，路旁的泊車和上落客貨活動頻繁。有關的道路和泊車建議(包括擴闊崇志街南段、闢設車輛迴旋處和在發展用地興建設有車輛升降機的地庫停車場)，會令交通量增加，導致崇志街一帶交通擠塞。

R198 – 單國倡

R199 – 盧敏貞

R201 – Choy Chuk Nam

R202 – Chow Hui Yan

32. 虞雋寧先生作出陳述，要點如下：

- (a) 區內居民不反對重建，但卻反對封閉春田街的建議，因會直接影響福運大廈現有進出通道，對居民造成不便；
- (b) 市建局應考慮其他對附近現有大廈和居民影響最少的重建方案。九龍城和土瓜灣其他市建局項目並無對現有大廈造成影響；
- (c) 雖然九龍城區議會一些議員和區內居民曾就目前的 KC-008A 方案表示關注，但市建局堅持推展該發展計劃和封閉春田街；

- (d) 區內居民提出了可保留春田街的另一方案 (KC-008B 方案)，以證明封閉春田街是不必要的，惟市建局以數據和評估不足為由拒絕這方案。然而，區內居民的資源有限，由居民承擔收集數據和進行評估的責任，有欠公允；
- (e) 把春田街納入發展計劃，是為了擴大發展用地的範圍，使總樓面面積增加而賺取更多利潤。市建局從發展計劃賺取的利潤估計約為 6 億元。市建局並非私人地產發展商，其中一個核心價值是「以人為本」，故其重建項目不應為求賺取最大利潤而不顧區內居民的利益；
- (f) 發展計劃的建築工程會對附近居民造成負面影響，有關工程需時約 10 年才能完成；
- (g) 該發展計劃及馬頭圍道／春田街發展項目(毗鄰發展項目)擬建的高層樓宇，會對福運大廈的通風、採光及景觀造成負面影響，並會造成屏風效應和市區熱島效應；
- (h) 擴闊崇志街南段會令該路一帶的交通量增加，令人質疑該擴闊道路建議是否有好處；
- (i) 二零一五至二零一六年間，市建局在多個重建項目獲利約 45 億元。由於牽涉私人發展商參與重建項目，因此市建局重建項目所建的私人住宅均為一般市民難以負擔的豪宅。以利東街項目為例，重建後設置行人區並把有關街道封閉，推動區內住宅樓價和商舖租金上升，迫使區內商店遷離該區，取而代之的是高檔和連鎖商店。這令人擔心目前這個發展計劃擬封閉春田街後會出現同樣情況；以及
- (j) 在規劃和市區重建的過程中，不應忽視當區的歷史和社交網絡。封閉春田街會破壞此街的歷史回憶。市建局應尊重區內居民的看法和意願，並考慮重啟先前 KC-008 方案，或採納居民提出的替代方案。

R 84 – 楊曉東
R 141 – 黃劍雄
R 142 – 黃麗燕
R 147 – 何崇志
R 153 – 何寶琪
R 183 – 陳春梅
R 184 – 胡嘉恩

33. 楊曉東先生作出陳述，要點如下：

春田街的歷史

- (a) 春田街及毗鄰一帶的地方在歷史上屬紅磡鶴園角涵蓋的範圍，兩大重工業(即青洲英坭廠和鶴園發電廠)均在此設廠，居民主要為「鶴佬」和苦力工人；
- (b) 「春田街」是由一名商人命名，該街道於一九五五年刊憲為一條私人盡頭路。上世紀五十至八十年代，春田街罪案頻生，治安問題嚴重。然而，自八十年代中期後，警方加強巡邏當地，並設有公共基礎設施，令罪案問題逐漸改善。據悉該街道一帶並無發生交通意外，社區關係和諧；
- (c) 自二零一零年馬頭圍道發生大廈倒塌事件，毗鄰發展項目開始動工和警察巡邏簽到點不再設於福運大廈後，春田街再度欠缺秩序，當地一些商舖空置，更多重型車輛使用此街，違例泊車問題普遍。這些問題的癥結在於欠缺政府管理。令人奇怪的是，僅目前的發展計劃才提及這些問題，已撤回的發展項目則沒有；

[張孝威先生此時到席。]

收回春田街

- (d) 根據現行政策，倘市建局的修訂地契或進行換地建議獲得批准，當局只會向該局象徵式收取 1,000 元地價。在目前這個案中，市建局僅以 1,000 元地價

便可收回春田街，所得利益為用地範圍和總樓面面積大增。市建局獲賦予以低地價收地進行發展的過大權力，並不合理；

- (e) 福運大廈的居民支持先前於二零一五年一月刊憲的 KC-008 方案，惟該方案於二零一六年五月被市建局撤回，市建局沒有解釋為何撤回該方案。市建局撤回一個項目，為要把一條公共街道納入重新公布的發展計劃內，這個做法是前所未有的，並耗費了大量時間和資源公布有關方案和進行公眾諮詢。此外，市建局亦誤導了九龍城區議會議員，在撤回先前的方案僅兩星期之前才指稱會推展該方案；
- (f) 以「財政損失」為由把春田街納入發展計劃於理不合，市建局在二零一五至一六年間已賺得約 45 億元的豐厚利潤；
- (g) 雖然春田街兩邊的舊樓處於殘破的狀態，但市建局曾表示綜合發展春田街一帶的樓宇並不理想，因為會對福運大廈的車輛通道造成負面影響；
- (h) 以春田街秩序混亂而將之收回，並非合理的理由。由於春田街現有的回收店和車輛維修工場會因重建而遷出，街道環境將會大為改善；
- (i) 春田街可讓日光透進福運大廈。即使擬建樓宇與福運大廈會有一段 26 米的建築物距離，發展計劃的新車輛迴旋處亦不可讓日光透進福運大廈；

交通相關事宜

- (j) 除庇利街外，該區並無公眾停車場。春田街現有 12 個收費錶泊車位，可應付福運大廈和附近居民的需求。封閉春田街後，這些泊車位會遷離此街並重置於沿庇利街、鶴園街、機利士北路的各個地點，位置遠離春田街，對現有使用者會甚為不便；

- (k) 發展計劃的擬議車輛迴旋處的建議迴旋方向是逆時針方向，這會對駕車人士造成混亂。由於經常有重型車輛使用崇志街，而該道路兩邊常有上落客貨活動，因此闢設車輛迴旋處和擴闊崇志街會導致交通擠塞，引發更多人車爭路情況。鑑於毗鄰發展項目的停車場入口亦會設於春田街，可考慮的替代方法是保留春田街並在其盡頭位置提供掉頭處；

其他

- (l) 春田街／崇志街用地先前預留作興建資助房屋之用。市建局應考慮興建公屋或資助房屋，而不是該發展計劃擬建的私營房屋，以紓緩房屋短缺問題；
- (m) 市建局不應分段進行市區更新。重建過程歷時漫長，對該區的交通、環境及社區網絡會有長久的負面影響；以及

[馮英偉先生此時返回席上。]

- (n) 倘該發展計劃獲得批准，城規會應按適當情況施加附帶條件。

R 21 – 李懷

R 107/R 348 – 楊玉嬋

R 112 – 楊偉文

R 137 – 黃兆麟

R 165 – 關南玲

R 193 – 李偉昆

R 194 – 李富榮

R 195 – 盧敏玲

R 196 – 李家宏

R 207 – 葉華昌

R 219 – 羅順忠

R 220 – 張桂蘭

R 221 – 廖承恩

R 240 – 楊允金

R 243 – 許澤生

R 245 – 許玄駿

C 2 – 楊玉嬋及福運大廈關注組

34. 許澤生先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 很多區內居民反對永久封閉春田街；
- (b) 毗鄰發展項目的建築工程已產生嚴重噪音，滋擾福運大廈的居民。倘落實這項發展計劃，將會在噪音、通風和消防安全方面進一步對有關居民造成負面影響；
- (c) 他收集福運大廈居民的簽名，九成業主已聯合申請需求主導重建項目先導計劃(下稱「需求主導計劃」)，惟有關申請並不成功；以及
- (d) 他提出一個替代發展方案，在該發展計劃擬設新車輛迴旋處的地方另建一幢樓宇，並收回和清拆福運大廈以闢作休憩地方或通道，作為重建項目與北面較遠現有住宅間的緩衝區，或作為連接崇志街和馬頭圍道的道路。這個替代方案可惠及所有持份者，包括市建局、福運大廈的居民及北面較遠住宅的居民。

35. 楊玉嬋女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 她和近親均居於福運大廈；
- (b) 他們強烈反對市建局封閉春田街的建議，並已去信立法會公共申訴辦事處，投訴市建局及相關政府部門(包括消防處、環境保護署(下稱「環保署」)、規劃署、屋宇署、運輸署及地政總署)做法不合理和不公平。市建局及政府似乎官商勾結，完全漠視福運大廈面對的問題和訴求；

消防安全

- (c) 他們不滿消防處並無就福運大廈的消防安全提出有效的意見。發展計劃的商業平台與毗鄰發展項目之間的擬設通道狹窄，不足以讓消防車駛入。一旦發生火災，擬議發展會對附近居民和商戶構成危險；
- (d) 春田街闊約 10 米，應保留作為當地的緊急車輛通道；

環境影響

- (e) 他們不滿環保署並無就市建局的環境評估提供詳盡意見。有關評估並無載述對福運大廈可能造成的負面環境影響。他們亦質疑為何福運大廈未有被確定為易受噪音影響的用途。此外，在該項目開展前並無進行基線研究；
- (f) 環境評估並無提供科學數據，證明不會對福運大廈居民造成負面的環境影響，而且亦無向公眾公開空氣和噪音污染評估結果。該環境評估應加以修訂，以涵蓋對福運大廈居民可能造成的環境影響；

通風和視覺影響

- (g) 福運大廈大部分外牆的景觀均會被該發展計劃擬建的樓宇所遮擋，造成屏風效應，不但造成視覺影響，也會令該區空氣流通受阻；
- (h) 市建局建議把發展計劃的最高建築物高度訂為主水平基準上 130 米，這建議不獲規劃署支持。目前的發展計劃把最高建築物高度訂為主水平基準上 120 米，這會令上蓋面積增加，使擬建樓宇更接近福運大廈。擬建樓宇與福運大廈的距離縮窄，會令福運大廈更被遮擋，並加深視覺影響；

- (i) 市建局的技術評估沒有全面處理福運大廈所受的負面影響，令人質疑為何規劃署竟接納有關的通風和視覺影響評估；

天然照明／採光

- (j) 在天然照明／採光方面，屋宇署應就福運大廈可能受到的負面影響作詳盡回應。屋宇署先前認為，封閉春田街並將之納入用地範圍和計入總樓面面積的建議違反《建築物條例》，窗戶臨向的街道最少須闊 4.5 米才符合有關天然照明的規定。令人失望的是，屋宇署現表示只會在設計階段提供詳細意見；
- (k) 商業平台採用幕牆設計會強烈反射陽光至附近的樓宇，令該區溫度上升，並影響四周現有居民的私隱；

交通相關事宜

- (l) 封閉春田街既沒有必要亦不合理，將之納入重建計劃是市建局謀取最大利潤的藉口。這樣會破壞當區的環境，影響所提供的交通設施；
- (m) 運輸署對市建局提交的交通影響評估竟沒有意見，令她感到驚訝。市建局於二零一六年一月七日進行停車場使用情況調查，當時毗鄰的發展項目剛剛動工，約 43% 的使用量來自有關建築地盤。調查時間並不恰當，所收集的數據並不準確，因為當時區內泊車位已被工程車輛佔用。此外，停車場使用情況調查只在一天進行，既不足夠，亦不理想；
- (n) 根據該發展計劃和毗鄰發展項目的重建建議，春田街每邊都會有三層高的商業平台，僅提供 15 個泊車位供兩邊的零售店舖使用，並不足夠；
- (o) 停車場使用情況調查結果顯示，春田街現有的 12 個泊車位會重置於別處，並由七個路旁泊車位取代。重置於庇利街及機利士北路的泊車位遠離福運

大廈，而且同時供區內居民和公眾使用。春田街路旁現有的兩個上落客貨處將不復存在，因為市建局聲稱有關用地日後的商戶對此不再需要。市建局的回應存在問題而且自相矛盾。舉例說，發展計劃所建的超級市場也需要使用上落客貨設施來運送貨品。有關安排令重型車輛須在擬議車輛迴旋處和崇志街進行上落客貨活動，令有關道路超出負荷，而該區的交通狀況亦會惡化。此外，該車輛迴旋處就在福運大廈前面，這會對該大廈的車輛出入和行人安全造成負面影響；

- (p) 擬議車輛迴旋處面積細小，重型車輛難以使用。倘要擴大迴旋處範圍，目前這個發展計劃便須予以修訂，而擬議發展項目或須向鶴園街南移，故應及早研究和處理有關修訂的影響，並檢討封閉春田街是否必要和可行；
- (q) 運輸署對鶴園街貨車泊車位夜間需求更大的觀察，存在疑問。春田街現有泊車位經常泊滿車輛，春田街日間常有重型車輛阻塞交通的情況。運輸署應重新評估市建局提交的交通影評估報告(包括封閉春田街的需要)，並就該發展計劃的交通影響提供更詳盡意見；

車輛迴旋處的管理

- (r) 車輛迴旋處不應屬私人擁有的地方。目前，春田街是一條公共街道，福運大廈居民可自由進出此街。倘居民日後須行經市建局管理的私人地方才可前往其住宅大廈或崇志街，這樣並不合理。即使市建局已承諾全時間開放車輛迴旋處供公眾使用，迴旋處間或會進行維修工程，因而會影響人們自由進出福運大廈；以及
- (s) 她代表未能出席申述聆聽會的福運大廈住戶楊氏一家(R240)發言，表示城規會應因應區內民情而保留春田街，因為這街道是當區居民的歷史及回憶的一部分。

[會議小休五分鐘。]

[林光祺先生此時離席。]

36. 黃兆麟先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他於二零一五年搬入福運大廈居住。自毗鄰發展項目於二零一六年動工後，春田街違例泊車情況增加，並有空氣污染和環境衛生問題，主要因缺乏妥善管理而致。福運大廈的行車通道經常被出入春田街回收店的重型車輛阻塞。而且，毗鄰發展項目施工時產生的噪音常對福運大廈居民造成滋擾。居民曾就此向立法會、九龍城區議會及警方投訴，但無濟於事；
- (b) 這個案的規劃和重建程序並不公正。春田街管理不善和狀況惡劣其實是由市建局引起的，但當局卻竟以此為由建議封閉春田街並將之納入發展計劃；
- (c) 該發展計劃涉及封閉春田街、擴闊崇志街和闢設新車輛迴旋處，對改善居民生活狀況和該區環境並無幫助，只為推展重建項目提供方便，以及讓市建局賺取最大利潤；
- (d) 福運大廈居民只是反對封閉春田街，並不反對重建此街的舊樓。令人失望的是，市建局在公眾參與活動運用技倆，誇大舊樓居民和福運大廈居民之間的矛盾；
- (e) 有關發展用地和毗鄰的發展項目完成重建後，福運大廈樓齡將逾 50 年。然而，四周新發展項目落成後，未知該大廈是否仍合資格進行重建。福運大廈居民最終會是該區的市區更新過程的唯一受害羣組；
- (f) 應保留春田街，因為隨着重建後回收店遷離，街道環境將有所改善。區內居民擬備了一個替代發展方案(KC-008B 方案)，建議保留春田街，並把春田

街的行人／行車通道連接崇志街。有關建議可保留地區小店特色，並可改善區內交通。而且，保留春田街可更快開展春田街／崇志街重建計劃，因為不會遭區內人士反對；

- (g) 新車輛迴旋處的設計會為福運大廈居民帶來不便，亦不知該車輛迴旋處會否為福運大廈設置任何避車處，而且其管理責任仍有待釐清；以及
- (h) 春田街的收費錶泊車位現由福運大廈居民和公眾使用，未知發展計劃所提供的泊車位日後會否開放予公眾使用。

37. 李文東先生作出陳述，要點如下：

- (a) 二零一零年發生大廈倒塌事故後，福運大廈居民支持重建春田街一帶的舊樓，但他們換來的竟是市建局提出封閉春田街的建議；
- (b) 目前 KC-008A 方案所增加的單位數目和面積，會令交通量大增，導致該區交通擠塞；
- (c) 市建局把春田街納入重建計劃，主要目的是為了賺取最大利潤。法定規劃程序完成後，相信發展計劃擬建的屋宇將改為豪宅；以及
- (d) 封閉春田街會為福運大廈居民帶來不便，尤以長者為然。

38. 楊偉文先生作出陳述，要點如下：

- (a) 該發展計劃應闢設一個紀念花園，以紀念二零一零年發生的大廈倒塌事故；
- (b) 應考慮在該發展計劃提供資助房屋和青年宿舍設施，以應付低收入人士和青年的住屋需求；以及

- (c) 鑑於現今建築科技先進，該發展計劃擬建的屋宇壽命會很長，因此對四周居民造成的負面影響亦會很深遠。

39. 楊曉東先生作出陳述，要點如下：

- (a) 該發展用地在紅磡分區計劃大綱圖的範圍內。為發展計劃進行的社會影響評估有誤導成分，因為該評估把有關用地視為位於土瓜灣；兩個地區的歷史和特色截然不同；
- (b) 毗鄰發展項目施工期間，福運大廈已受到嚴重的空氣污染、噪音和振動影響，亦出現環境衛生和蚊患問題；
- (c) 鑑於發展計劃擬建樓宇的高平台設計，加上其鄰近福運大廈，擬議發展產生的噪音和廢氣會對福運大廈造成負面影響；
- (d) 擬議車輛迴旋處鄰近崇潔街入口，崇潔街一帶是市民喜歡光顧的膳食熱點。因此，有關車輛迴旋處會導致人車爭路，對崇志街和鶴園街的交通造成負面影響，引致交通擠塞；
- (e) 發展計劃提供的泊車位並不足夠。春田街現有收費錶泊車位會遷往別處，重置在庇利街和機利士北路的泊車位會遠離春田街。而且，那些泊車位或會被其他當區居民佔用，不能供福運大廈居民使用。此外，增設路旁泊車位或會令當地交通問題惡化；
- (f) 雖然發展計劃會闢設新的公眾空間，但有關用途和功能可能有限，因為其開放時間和可准許的活動或會受到限制。而且，行人區綠化和植樹後，實際闊度或會變得很窄；
- (g) 封閉春田街後，未知福運大廈的地址(即春田街25-25D號)會否仍然有效；

- (h) 市建局有權以低地價收回春田街，這並不公平。春田街代表着福運大廈和紅磡區居民的生命、精神和回憶。評估重建方案時，應以保育當區的歷史及文化作為重要的規劃考慮因素；
- (i) 沒有必要收回春田街，並非所有掘頭路都要封閉以方便進行重建。參照灣仔廈門街的個案，春田街可提供掉頭處方便車輛迴轉。紅磡亦有其他掘頭路，例如崇安街和青洲街，而交通狀況亦不差；
- (j) 該發展計劃面積細小，不可視之為社區重建項目，應為春田街整個地區進行全面重建，使規劃更為完善，盡量減低區內居民間的衝突；
- (k) 市區更新應為滿足區內居民的需要而進行，盡量減低對有關社區造成負面影響。然而，區內居民已不再信任市建局，因為市建局屢次違背其承諾；以及
- (l) 委員應到春田街察看，以便更能了解所涉及的問題。

40. 由於申述人或其代表已口頭陳述完畢，主席請提意見人或其代表作口頭陳述。

C1 – 市建局

41. 關美寶女士作出陳述，要點如下：

- (a) 市建局歡迎一些申述人對發展計劃表示支持，並希望進一步闡釋擬議發展計劃的目的和詳情，以回應申述人關注的問題：

納入春田街

- (b) 把現有春田街這條掘頭路納入發展計劃，可更善用土地資源，有助改善該區的居住環境、交通安排和行人環境；

- (c) 封閉春田街後，發展用地的部分地方會用作闢設闊 26 米的新車輛迴旋處和園景行人專區。人車分隔可改善該區的交通和行人安全；
- (d) 興建新的車輛迴旋處，並擴闊現有崇志街這條約 5 米闊的單程路，會方便該處的車輛直接駛往北面的庇利街和南面的鶴園街。擬議道路改善措施可應付發展計劃和毗鄰發展項目日後樓宇落成所帶來的交通量；
- (e) 為該發展計劃進行的交通影響評估顯示，實施擬議道路改善措施後，有關發展對該區道路網不會造成負面交通影響；

對受影響業主／居民的影響

- (f) 發展計劃開展以來，市建局一直讓受影響業主／居民參與其中，並就計劃進度和賠償安排與他們持續保持聯繫；
- (g) 由於該發展計劃涵蓋已撤回發展項目(即 KC-008 方案)的物業而情況特殊，市建局除採取現行的賠償政策外，亦會提供一系列的特別措施，以配合發展計劃範圍內受影響業主／居民的需要。逾七成受影響業主／居民已接納有關收購建議；
- (h) 市建局與福運大廈關注組和福運大廈業主立案法團曾多次會面，以解決居民關注的問題。有別於市建局已撤回的發展項目(即 KC-008 方案)，目前的發展計劃建議在有關用地北部闢設新的園景車輛迴旋處，可令發展計劃擬建樓宇與福運大廈之間有 26 米的距離。發展計劃會改善居住環境，提升區內的行人安全和連接；
- (i) 市建局擬負責管理和維修新車輛迴旋處，旨在改善該區的環境。市建局仍須與相關各方(包括地政總署)進一步討論該建議；以及

技術評估

- (j) 在立法會二零一七年二月舉行的個案會議上，市建局已適當地就福運大廈業主立案法團及其他申述人關注的問題作出澄清和解釋。擬議發展計劃的多項技術評估(包括交通影響評估和環境評估)均顯示，擬議發展計劃對四周地區不會造成負面影響，相關政府部門均認為評估結果可以接受。

C3 – 陳進希

- 42. 陳進希先生借助投影片作出陳述，要點如下：

回應規劃署的意見

- (a) 規劃署以缺乏技術評估支持為由而認為 R11 和 R12 提交的替代發展方案不可接受，他就此表示，申述人是地區組織，並無資源進行全區性的交通評估。儘管如此，市建局未能回應多名申述人對其交通影響評估所提出的質疑；
- (b) 落實該發展該計劃前，相關各方應檢討是否有需要進行新的交通影響評估，以證明擬議發展可行；
- (c) 規劃署雖認為受影響業主／居民的安置事宜不屬城規會的職權範圍，但也應要求市建局在有關聆聽會提供這些資料以處理申述人的關注事宜。市建局應考慮為受發展計劃影響的居民提供原區安置的選項；

交通關注事宜

- (d) 市建局建議的道路改善措施，只局限於擴闊涵蓋於發展計劃範圍內的崇志街路段，這無助於改善該區現時的交通流量。市建局並無解釋為何不把崇志街其餘路段納入道路擴闊建議內；

- (e) 發展計劃範圍內的行人路擴闊後約為 5 米，地面有園景設計，但不足以容納區內的人流。作為替代方案，市建局或可考慮保留現有春田街並蓋上植被，以改善人流和行人環境；
- (f) 發展計劃與毗鄰發展項目共用新的車輛迴旋處和通道，加上擬建的停車場設計差劣，須使用車輛升降機而車輛迴轉空間有限，會導致出現等候駛進鶴園街的車龍，令該區的交通擠塞惡化。市建局應披露交通影響評估的相關資料，以回應區內居民對負面交通影響的關注事宜；

其他

- (g) 既然現時的分區計劃大綱圖已可為相關用地日後的發展提供指引，市建局應解釋擬備現時這個春田街／崇志街發展計劃圖(下稱「發展計劃圖」)背後的理據；
- (h) 擬議發展計劃亦會影響崇志街一帶的現有居民和商戶，市建局應為當地受影響居民／商戶訂定賠償和重置安排；
- (i) 有關市建局該區其他發展計劃(如 KC-009 項目、KC-011 項目及 KC-012 項目)的資料欠奉；市建局應公布相關資料讓市民對該區日後的發展項目有更多認識；以及
- (j) 香港的都市景致獨特，低層樓宇／唐樓夾雜高樓大廈；他促請城規會保存這獨特風貌，日後規劃社區時應顧及相關持份者的意願。

[會議小休約五分鐘。]

43. 政府的代表、申述人／提意見人及他們的代表均已陳述完畢，會議遂進入答問環節。

封閉春田街

44. 一些委員向規劃署九龍規劃專員提出以下問題：

- (a) 春田街是否一條公共街道；
- (b) 評估應否封閉春田街的主要考慮因素為何；
- (c) 封閉春田街會否違反《建築物條例》，造成通風、天然照明和樓宇分隔方面的負面影響；以及
- (d) 永久封閉春田街後，福運大廈的地址會否改變。

45. 九龍規劃專員葉子季先生借助投影片回應委員的提問，要點如下：

- (a) 春田街是一條公共街道。倘重建方案保留這條街道，此街會作為貫通南北的行人和行車通道，連接現有和日後的發展項目，惟這樣會令發展計劃的地盤範圍布局變得較窄。相反，倘把春田街納入發展計劃，則可有一塊較大用地進行發展，並可擴闊崇志街，與毗鄰發展項目擬建的樓宇更為協調。這樣可改善街道環境，加強行人通道的連接，以及方便在兩個發展項目之間提供一個公眾休憩用地供公眾使用；
- (b) 雖然車輛迴旋處有部分地方並無包括在地盤淨面積以計算發展計劃的總樓面面積，但市建局已同意負責管理該迴旋處，有關地契或會加入適當條件，規定車輛迴旋處可供公眾(包括福運大廈和毗鄰發展項目的居民)使用；
- (c) 為符合《建築物條例》有關天然照明的規定，單位面對的街道最少須闊 4.5 米，或須面對用地內無阻擋的空間。就這個案而言，由於新車輛迴旋處的行車道闊 7.3 米，屋宇署已確定福運大廈的天然照明情況會符合《建築物條例》的規定。該車輛迴旋處

的設計符合緊急車輛通道的相關規定，消防處對有關建議不表反對；以及

(d) 至於封閉春田街後福運大廈日後的地址如何，則須與相關政府部門和福運大廈居民進一步討論。

46. 一些委員向福運大廈關注組的代表提出以下問題：

(a) 發展計劃和封閉春田街對福運大廈的通道安排有何影響；以及

(b) 倘發展計劃的車輛迴旋處和行人區由政府負責管理，他們有何意見。

47. 楊曉東先生(R84)回應委員的提問說，福運大廈的大堂面對春田街，這街道為福運大廈提供了便捷的車輛和行人通道。此外，福運大廈入口目前亦有行人道連接東面的崇志街。鑑於發展計劃擬設的車輛迴旋處和毗連行人專區面積狹窄，以及並非直接通往福運大廈入口，封閉春田街會對福運大廈的出入方便造成負面影響。

48. 楊玉嬋女士(R107/R348/C2)重申，區內居民反對的是把春田街納入發展計劃。她表示，居民對車輛迴旋處及行人專區管理責任的取態如何，須有待進一步與福運大廈其他居民討論而定。

[簡兆麟先生此時返回席上。]

49. 一些委員向市建局(C1)的代表提出以下問題：

(a) 封閉春田街會帶來什麼公眾利益；

(b) 封閉春田街會否影響福運大廈的出入通道；

(c) 封閉春田街和落實發展計劃後，該處會否更具地區特色；以及

(d) 市建局其他涉及封閉街道的項目所得經驗詳情。

50. C1 的代表關美寶女士回應委員的提問，要點如下：

- (a) 春田街是一條掘頭路，不便車輛迴轉，並會造成人車爭路的情況。因此，市建局建議把春田街納入發展計劃，以便闢設車輛迴旋處、行人徑和休憩用地，從而改善該處的交通和通道安排，加強行人安全及道路接駁，使之與毗鄰發展項目融和。此外，把春田街納入發展範圍亦有助更善用土地資源，增加所提供的單位以應付住屋需求；
- (b) 規劃和設計該發展計劃時，市建局已適當地考慮四周發展項目的出入通道。因此，已建議在新車輛迴旋處三面設行人徑，以改善連接福運大廈、馬頭圍道和鶴園街的行人設施。針對福運大廈居民的關注，面對福運大廈那段新行人徑將擴闊至 3 米。鑑於發展計劃與毗鄰發展項目之間的行人區最多闊約 9 米，這亦可為毗鄰發展項目提供多一條緊急車輛通道，以供必要時使用；
- (c) 發展計劃的規劃概念(包括封閉春田街)獲批准後，有關保留當區特色和福運大廈地址等重建詳情，將有待進一步與區內居民和相關政府部門商討而定；以及
- (d) 過去亦曾有公共街道被納入市建局重建項目的個案，利東街和海壇街就是其中的例子。這樣可善用土地，提供更多行人區和休憩用地，改善行人接駁設施和市區環境。就這個個案而言，把春田街納入發展亦旨在達致上述目標。

交通事宜

51. 副主席和一些委員向市建局(C1)的代表提出以下問題：

- (a) 發展計劃和毗鄰發展項目擬建樓宇有何通道安排和泊車位設施；
- (b) 地庫停車場採用車輛升降機系統的理據為何；以及

- (c) 繪圖 H-4 顯示，車輛迴旋處四周和面對福運大廈的行人路段較其他行人路段狹窄，原因為何。

52. 關美寶女士借助投影片作出回應，要點如下

- (a) 根據《香港規劃標準與準則》，毗鄰發展項目地庫設有 29 個泊車位，經由兩部車輛升降機進出有關停車場。運輸署已接納有關發展的交通影響評估報告，而建築事務監督亦已批准有關建築圖則。至於該發展計劃，根據初步計劃，地庫會提供 19 個泊車位，經一部車輛升降機接達，地面亦會提供車輛輪候地方。有關通道安排和停車場的初步設計已獲運輸署接納；
- (b) 在設計地庫停車場的通道安排方面，其中一個考慮因素是善用空間在地面層設置商店，以增添街道活力。倘採納行車坡道而非使用車輛升降機，坡道迴轉會佔用了地面層很多地方，因而不能達致善用地面空間的目的。因此，發展計劃為地庫停車場採用車輛升降機系統，而運輸署亦已接納有關設計；以及
- (c) 車輛迴旋處四周的行人路，均符合運輸署規定的最少闊度要求(即 2.5 米)。在滿足不同使用者的空間需要和提升行人接駁通道兩者間取得平衡後，市建局已盡量擴大行人路的闊度。面對臨毗鄰發展項目的行人路段闊 4 米，而面對福運大廈的行人路段闊度將會由 2 米(繪圖 H-4)擴闊至 3 米，以回應居民的要求。

53. 副主席和一些委員向規劃署九龍規劃專員提出以下問題：

- (a) 發展計劃的交通影響評估有否顧及附近的其他發展項目和重建項目；
- (b) 擬議發展的交通影響為何；

- (c) 有否評估新車輛迴旋處的交通流量；
- (d) 發展計劃為擬建樓宇提供的上落客貨安排為何；以及
- (e) 沿春田街的現有收費錶泊車位，重置安排為何。

54. 葉子季先生借助實物投影機及投影片作出回應，要點如下：

- (a) 市建局顧問進行的交通影響評估假定二零二八年為設計年，二零二八年前落成的發展／重建項目(包括該發展計劃及毗鄰的發展項目)的相關交通均已包括在評估內。根據該交通影響評估報告，發展計劃在早上和下午繁忙時間會分別衍生／帶來每小時 52 輛和 42 輛客車架次。基於這個假設，在設計年附近六個重要路口的容車餘量可應付新增的交通量。因此，交通影響評估的總結認為擬議發展不會對四周地區造成負面的交通影響；
- (b) 交通影響評估把焦點放在主要路口的交通影響，並已評估二零二八年崇志街沿路和與鶴園街與庇利街交界處的交通流量，並已顧及該發展計劃和毗鄰的發展項目所涉及的交通。該交通影響評估並無分開評估發展計劃擬設車輛迴旋處的交通流量；
- (c) 雖然發展計劃範圍內並無重型貨車上落客貨設施，但毗鄰發展項目地面層會有為重型貨車而設的上落客貨處。交通影響評估報告已包括了就發展項目內重型貨車轉動空間而進行的交通行車線分析，有關結果已獲運輸署接納；以及
- (d) 市建局的收費錶泊車位和上落客貨設施使用情況調查結果顯示，春田街的收費錶泊車位約 43% 被有關用地的居民、商戶及毗鄰發展項目的建築地盤所使用。當局根據這個使用率，建議不須重置現有 12 個收費錶泊車位的其中五個，因為發展計劃和毗鄰發展項目均設有停車場。至於其餘七個收費錶泊車

位，則會重置於庇利街(四個泊車位)、鶴園街(兩個泊車位)及機利士北路(一個泊車位)的路旁。

55. 麻孫芳女士(R166)指出，崇志街非常狹窄，把其南段擴闊為雙程路的建議並不可行。她促請委員到該發展用地察看，以便更了解有關問題。

對福運大廈的負面影響

56. 一名委員詢問為何市建局的環境評估沒有涵蓋福運大廈。葉子季先生回應說，有關環境評估已根據相關污染管制條例的規定，就該發展計劃施工和運作時可能造成的環境影響進行評估。就施工階段而言，有關環境評估聚集於工程引起的環境影響，並建議採取緩解措施以減低有關影響，包括提供噪音緩解措施、限制建築機械的運作時間、為工程車輛灑水，以及覆蓋建築物料。該部分的評估已涵蓋福運大廈，而環保署亦已接納有關結果。葉先生續說，就運作階段而言，環境評估聚焦於擬議發展會否受到無可克服的環境影響。在這方面，有關環境評估已證明擬議發展的居民不會受到負面的噪音和空氣質素影響。C1 的代表關美寶女士補充說，有關環境評估是根據環保署的相關指引而進行。

57. 副主席留意到先前 KC-008 方案的擬議發展項目的位置更接近福運大廈，遂詢問福運大廈關注組的代表對有關方案的天然照明和通風情況有何意見。楊曉東先生表示，根據 KC-008 方案，春田街會予以保留，這可讓天然照明透進福運大廈南面外牆。因此，當區內居民不反對先前的方案。目前這個發展計劃把春田街封閉後，擬議發展項目便會遮擋陽光透進福運大廈，故遭居民反對。李文東先生表示，由於大廈公契已訂有確保福運大廈某些地方要向公眾開放的規定，即使低層單位也不會有天然照明受阻和通風問題。倘封閉春田街，該大廈的天然照明和通風狀況均會惡化。

58. 一些委員向市建局(C1)的代表提出以下的問題：

- (a) 福運大廈的結構和狀況有否因四周工程而受到負面影響；以及

(b) 消防車可否經新車輛迴旋處通往福運大廈。

59. 關美寶女士回應委員的提問，要點如下：

(a) 屋宇署和市建局的承建商視察後確定，福運大廈的結構並無因毗鄰發展項目工程而受到不良影響。然而，為回應居民的關注，市建局的承建商已向福運大廈提供免費支援，包括提供樓宇維修和加固服務。市建局繼續監察建築工程對該樓宇的影響，並與居民保持密切聯繫，必要時會為他們提供協助；以及

(b) 鑑於車輛迴旋處整體闊度為 26 米，當中的行車道闊 7.3 米，消防車應可駛進福運大廈進行滅火工作。相比春田街，車輛迴旋處與福運大廈南面外牆的鄰接範圍已有所擴大。一旦發生火災，接達大廈外牆固然重要，消防人員亦須進入大廈內進行滅火。就提供緊急車輛通道而言，消防處對該發展計劃及其車輛迴旋處不表反對。

「住宅(甲類)7」地帶

60. 一些委員向規劃署九龍規劃專員提出以下的問題：

(a) 釐定和評估「住宅(甲類)7」地帶的發展密度時有什麼考慮因素；以及

(b) 「住宅(甲類)7」地帶的私人地段邊界和範圍為何。

61. 葉子季先生借助實物投影機及投影片回應委員的提問，要點如下：

(a) 該發展用地部分範圍納入有關發展計劃圖之前，曾在紅磡分區計劃大綱圖被劃為「住宅(甲類)」地帶。在該「住宅(甲類)」地帶進行發展或重建，最高地積比率限為 9 倍，最高住用地積比率限為 7.5 倍。評估該市建局方案的擬議發展密度時，會考慮

與四周發展是否協調，以及擬議發展對視覺、景觀、環境、交通和基礎設施承載能力的影響；以及

- (b) 就目前的個案，發展計劃的總地盤面積為 2 475 平方米。繪圖 H-8 的紅色虛線範圍是發展計劃用以計算總樓面面積的地盤淨面積(1 636 平方米)，當中涵蓋市建局收回的私人土地，以及會封閉並納入發展計劃進行發展的春田街部分。春田街改建為車輛迴旋處的部分(繪圖 H-8 的灰色斜線範圍)，以及位於政府土地的崇志街部分和行人路範圍，均沒有計入地盤淨面積以計算總樓面面積。相關政府部門認為擬議發展密度可以接受。

62. 另一名委員詢問規劃署九龍規劃專員，受發展項目影響的現有回收店可否重置於該發展計劃內。葉子季先生回應說，有關「住宅(甲類)7」地帶並不准許與回收活動相關的用途。該等回收商舖應按其運作需要和財務狀況，遷往其他合適地點，例如紅磡和土瓜灣的工業樓宇內。環保署一直有在全港層面為回收業提供支援，包括為該行業物色專供回收業使用的臨時或短期營運用地。

提供「政府、機構或社區」設施和休憩用地

63. 一名委員詢問規劃署九龍規劃專員，當局以何準則釐定市建局項目應提供哪些「政府、機構或社區」設施。葉子季先生回應說，當局一般是根據《香港規劃標準與準則》，並諮詢相關政府部門後按現有和已規劃人口而決定提供哪些設施。紅磡區的主要「政府、機構或社區」設施大致上足夠。然而，社會福利署署長已提供一份「訴求清單」，列出希望設於該區各市建局項目的社福設施，包括安老院及長者活動中心、綜合職業康復服務中心、為殘疾和智障人士而設的護理院舍／宿舍，單身人士宿舍及綜合家庭服務中心等。鑑於相關社福設施和政府用途在「住宅(甲類)」地帶是經常准許的用途，當局會請市建局在詳細設計階段因應《香港規劃標準與準則》所訂設計要求，考慮在其區內項目提供上述「政府、機構或社區」設施。

64. 一些委員向市建局(C1)的代表提出以下的問題：

- (a) 該發展計劃會否提供長者設施；以及
- (b) 該公眾休憩用地會准許作哪類用途。

65. 關美寶女士回應委員的提問，要點如下：

- (a) 為滿足當區長者的需要，毗鄰的發展項目約 1 000 平方米的樓面面積會闢作社區設施，地面另有 500 平方米會闢作公眾休憩用地。鑑於用地限制和鄰近的毗鄰發展項目，該發展計劃不會提供「政府、機構或社區」設施。然而，由於「政府、機構或社區」用途在「住宅(甲類)」地帶是經常准許的用途，市建局會藉此機會諮詢相關政府部門，以便在該區域內的其他項目提供更多「政府、機構或社區」設施；以及
- (b) 擬議公眾休憩用地旨在供當區居民使用，在該處可作的用途和活動須視乎詳細規劃和設計而定。在這方面，市建局會取得持份者的意見，並在其設計和管理上適當地反映有關意見。

擬議計劃的設計

66. 一些委員向市建局(C1)的代表提出以下的問題：

- (a) 擬議發展會否提供地下回收設施；
- (b) 會否考慮增加該發展計劃的地庫樓層，以提供更多泊車位和「政府、機構或社區」設施；
- (c) 會否考慮把該發展計劃和毗鄰發展項目的地庫連接起來；
- (d) 為何該發展計劃會闢設一個商場；以及
- (e) 平台採用幕牆設計的理據為何。

67. 關美寶女士回應委員的提問，要點如下：

- (a) 關設地下回收設施是嶄新的概念，其可行性仍須作進一步研究。然而，市建局的項目會考慮加入智能建築設計，包括廢水回收和節能設計；
- (b) 鑑於市建局項目的經費來自公帑，而興建地庫成本較高，擬議發展(包括地庫)應採用具成本效益的設計。目前的發展計劃擬關設的泊車設施符合《香港規劃標準與準則》，並已取得運輸署的同意。進一步增加泊車位或會令交通量上升，對交通可能造成影響；
- (c) 目前並沒有計劃把該發展計劃和毗鄰發展項目的地庫連接起來，因為兩者是獨立項目，為不同的地契所涵蓋。而且，這兩個項目的施工計劃處於不同的階段，毗鄰的發展項目較早施工，其地庫的地基工程已經完成；
- (d) 有關用地在發展計劃圖上劃為「住宅(甲類)7」地帶，在該地帶的樓宇最低三層作商業用途是經常准許的。有關用地的意向是作商業連住宅發展。為了使街道更添活力及改善街道環境，商店會盡量設於商業平台的地面層，而且會在擬議發展日後的設計綱要訂明適當的條件；以及
- (e) 為了改善大廈的視覺通透度，會考慮為平台採用如繪圖所顯示的幕牆設計。然而，目前的方案只屬初步設計計劃，仍須視乎詳細設計階段所作的進一步修訂而定。為紓緩申述人對私隱和反光問題的關注，市建局會進一步聯絡福運大廈的居民，並考慮限制所使用的建築物外牆物料。

68. 一些委員詢問規劃署九龍規劃專員，目前的方案會否進一步修訂，而城規會會否進一步審視發展計劃的設計。葉子季先生回應說，發展計劃圖的主要考慮因素應聚焦於其劃設的用途地帶和所訂的發展密度是否恰當。倘該發展用地劃為「住宅(甲類)7」地帶獲得接納，便會提交行政長官會同行政會議審

批。城規會不會進一步審視發展計劃的設計。由於市建局在發展計劃建議的多項設計概念均已獲相關政府部門支持，批地文件會適當地加入相關的設計要求，包括車輛迴旋處的闊度和把建築物後移的距離。在詳細設計階段，規劃署亦會與市建局跟進城規會和當區居民關注的事宜。

資助房屋

69. 副主席詢問市建局(C1)的代表，有否建議在該發展用地提供資助房屋。關美寶女士回應說，她不知悉有任何在有關用地提供資助房屋的建議。根據市建局的政策，其重建項目只會作私營的商業及／或住宅用途。市建局的項目會否興建資助房屋屬政策事宜，應由相關政策局和政府部門考慮有關問題。

重建福運大廈

70. 一名委員詢問市建局曾否與福運大廈居民討論有關需求主導計劃的事宜。關美寶女士回應說不知悉曾進行有關討論。然而，自二零一一年落實需求主導計劃後，市建局會按一系列考慮和甄選準則，評估樓宇業主主動提出重建的申請。這些業主亦可參與市建局的中介服務先導計劃，根據該計劃，市建局透過中介服務為業主提供支援，協助業主集合業權以便聯合出售。

替代方案

71. 一名委員請市建局的代表就替代發展方案(即 KC-008B 方案及 R11 和 R12 提交的方案)提供意見。關美寶女士回應說，KC-008B 方案會保留春田街，因而不能擴闊崇志街，使之維持為單程路。因此，重建項目帶來的交通很可能令崇志街不勝負荷，崇志街與庇利街交界亦可能會變成樽頸位。而且，在此替代方案下，發展計劃的布局會較不理想，有關發展會更接近福運大廈，所造成的視覺影響亦可能會較大。鑑於以上的情況，市建局沒有採納 KC-008B 方案。關女士表示，R11 和 R12 提交的方案與 KC-008B 方案類似，由於會保留春田街和不能擴闊崇志街，因此當區的交通情況不會得到改善。

社會影響評估

72. 一名委員詢問市建局的代表，社會影響評估把該發展用地表述為位於土瓜灣而非位於紅磡，這做法是否恰當。關美寶女士回應說，社會影響評估已清楚載述該發展用地在紅磡分區計劃大綱圖內。然而，該發展用地的特色和生活環境較接近土瓜灣；土瓜灣以舊樓林立為主，紅磡則兼具公屋和私人屋苑。為求更準確表述該發展用地的特色，社會影響評估因此參考了土瓜灣的社區狀況。

73. 由於委員再沒有提問，副主席表示聆聽程序已經完成。城規會將在所有申述人／提意見人或其代表離席後進一步商議有關申述，並會於稍後把決定通知他們。副主席多謝申述人／提意見人和他們的代表，以及政府部門的代表出席聆聽會。他們全部於此時離席。

74. 鑑於當天的時間已晚，委員同意另訂日期進行商議部分。

75. 會議於下午七時三十分休會。