

二零一八年四月二十日及二零一八年五月八日舉行的
城市規劃委員會第 1158 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 甯漢豪女士	主席
黃仕進教授	副主席
黃令衡先生	
張孝威先生	
邱浩波先生	
陳福祥博士	
雷賢達先生	
楊偉誠博士	
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	
何安誠先生	
黎庭康先生	

李國祥醫生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

運輸署總工程師／交通工程(九龍)

李志成先生

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

張偉雄先生

地政總署助理署長／區域 1

黃善永先生

規劃署署長

李啟榮先生

規劃署副署長(地區)

胡潔貞女士

秘書

因事缺席

符展成先生

何立基先生

廖凌康先生

余烽立先生

註：以下是新獲委任的城市規劃委員會委員的任期由二零一八年四月一日開始生效，由於有關聆聽會是在他們獲委任前舉行，因此他們未有獲邀出席是次會議：

蔡德昇先生

郭烈東先生

劉竟成先生

羅淑君女士

梁家永先生

伍灼宜教授

吳芷茵博士

黃煥忠教授

余偉業先生

列席者

規劃署助理署長／委員會

龍小玉女士(二零一八年四月二十日的會議)

靳嘉燕女士(二零一八年五月八日的會議)

總城市規劃師／城市規劃委員會

袁承業先生

高級城市規劃師／城市規劃委員會

黎惠儀女士

1. 下列委員及秘書出席了二零一八年四月二十日的會議(下午二時三十分)：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 甯漢豪女士	主席
黃仕進教授	副主席
黃令衡先生	
張孝威先生	
邱浩波先生	
陳福祥博士	
雷賢達先生	
楊偉誠博士	
袁家達先生	
簡兆麟先生	
潘永祥博士	
張國傑先生	
侯智恒博士	
何安誠先生	
李國祥醫生	
廖廸生教授	
伍穎梅女士	

黃幸怡女士

運輸署總工程師／交通工程(九龍)

李志成先生

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署首席環境保護主任(市區評估)

張偉雄先生

地政總署助理署長／區域 1

黃善永先生

規劃署署長

李啟榮先生

九龍區

議程項目 1

[公開會議]

通過二零一七年十二月六日、二零一七年十二月七日、二零一七年十二月十一日、二零一七年十二月十四日、二零一八年一月三日、二零一八年一月四日、二零一八年一月十日及二零一八年一月十一日第 1158 次會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

2. 二零一七年十二月六日、二零一七年十二月七日、二零一七年十二月十一日、二零一七年十二月十四日、二零一八年一月三日、二零一八年一月四日、二零一八年一月十日及二零一八年一月十一日第 1158 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

議程項目 2

[閉門會議(商議部分)]

考慮有關《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/5》的申述及意見
(城規會文件第 10364 及 10365 號)

[此議項以廣東話進行。]

商議部分

3. 委員備悉，除了會議記錄外，二零一七年十二月六日、二零一七年十二月七日、二零一七年十二月十一日、二零一七年十二月十四日、二零一八年一月三日、二零一八年一月四日、二零一八年一月十日及二零一八年一月十一日舉行的聆聽會的錄影記錄已分別於二零一七年十二月十五日、二零一八年一月八日及二零一八年一月十六日發給委員。

4. 秘書表示，如實物投影機所顯示，委員就此議項作出的利益申報載於二零一七年十二月六日、二零一七年十二月七日、二零一七年十二月十一日、二零一七年十二月十四日、二零一八年一月三日、二零一八年一月四日、二零一八年一月十

日及二零一八年一月十一日聆聽環節的會議記錄，並已作相應更新。各組就此議項作出的利益申報如下：

第一組

- | | |
|------------------------------|---|
| 李啟榮先生
(以規劃署署長身分) | — 香港房屋委員會(下稱「房委會」)策劃小組委員會及建築小組委員會委員 |
| 關偉昌先生
(以民政事務總署總工程師(工程)身分) | — 為民政事務總署署長的代表，而民政事務總署署長是房委會策劃小組委員會及資助房屋小組委員會的委員 |
| 符展成先生 | — 目前與長江和記實業有限公司(下稱「長實公司」)、艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)、雅邦規劃設計有限公司(下稱「雅邦公司」)及領賢規劃顧問有限公司有業務往來，以及過往與房委會有業務往來 |
| 侯智恒博士 | — 目前與房委會及艾奕康公司有業務往來，以及是香港大學的僱員 |
| 廖凌康先生 | — 過往與房委會、長實公司及盧緯綸建築規劃有限公司有業務往來 |

- | | | |
|----------------|---|----------------------|
| 張國傑先生 |] | 其公司目前與長實公司、嘉 |
| 黎庭康先生 |] | 里集團、房委會及香港大學 |
| |] | 有業務往來，以及不時以合 |
| |] | 約形式聘請 Mary Mulvihill |
| | | 女士 |
| 何安誠先生 | — | 目前與房委會有業務往來， |
| | | 而過往與艾奕康公司有業務 |
| | | 往來；其公司目前與雅邦公 |
| | | 司有業務往來，以及他本身 |
| | | 認識司馬文先生 |
| 黃仕進教授
(副主席) | — | 目前與艾奕康公司有業務往 |
| | | 來，以及是香港大學的僱員 |
| 余烽立先生 | — | 過往與房委會、艾奕康公司 |
| | | 及雅邦公司有業務往來 |
| 潘永祥博士 | — | 其配偶是房屋署僱員(但並無 |
| | | 參與規劃工作)，以及是嘉里 |
| | | 集團的前僱員 |
| 馮英偉先生 | — | 香港大學商學院會計系顧問 |
| | | 委員會主席 |
| 黃令衡先生 |] | 香港遊艇會會員 |
| 胡潔貞女士 |] | |
| (秘書) |] | |

5. 委員備悉，由於啟德分區計劃大綱草圖的擬議公共房屋發展大致上與房屋用地而並非房委員會建議的房屋項目有關，因此並不構成直接利益衝突。會議同意上述已申報與房委會有利益關係的委員可留在席上。委員備悉，符展成先生、黎庭康先生、廖凌康先生、余烽立先生及馮英偉先生因事未能出席會議。委員同意黃仕進教授、潘永祥博士、張國傑先生、侯智恒博士、何安誠先生、黃令衡先生及秘書胡潔貞女士並無直接參與有關項目或申述，因此他們可留在席上。

第二組

- | | |
|----------------|--|
| 符展成先生 | — 目前與職業訓練局(下稱「職訓局」)及奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)有業務往來，並為建造業議會委員 |
| 余烽立先生 | — 身任董事的公司目前與職訓局有業務往來，並為建造業議會轄下建造業工人註冊委員會委員，而過往與奧雅納公司有業務往來 |
| 黃仕進教授
(副主席) | — 職訓局轄下的機構成員香港高等教育科技學院(下稱「高科院」)的兼任教授，但該委任屬榮譽和禮節性質；為建造業議會委員及其反對事宜委員會召集人；以及目前與奧雅納公司有業務往來 |
| 張國傑先生 | — 其公司目前與奧雅納公司及建造業議會有業務往來，並不時以合約形式聘請 Mary Mulvihill 女士 |
| 黎庭康先生 | — 其公司目前與奧雅納公司及建造業議會有業務往來，並不時以合約形式聘請 Mary Mulvihill 女士；以及曾在職訓局的成員機構任教 |
| 伍穎梅女士 | — 為職訓局前理事會成員 |

- | | | |
|---------------|---|--|
| 廖凌康先生 |] | 曾在職訓局的成員機構任教 |
| 潘永祥博士 |] | |
| 關偉昌先生 |] | |
| 馮英偉先生 | — | 為職訓局會計業訓練委員會前任委員 |
| 何安誠先生 | — | 為建造業議會轄下建造業創新及科技應用中心董事會主席，以及他本身認識司馬文先生 |
| 張孝威先生 | — | 為建造業議會零碳天地董事會主席及建造業議會前執行總監 |
| 胡潔貞女士
(秘書) | — | 其配偶是巴馬丹拿建築及工程師有限公司的董事，該公司是職訓局的顧問，但並無參與有關項目 |

6. 委員備悉，符展成先生、余烽立先生、廖凌康先生、馮英偉先生及黎庭康先生因事未能出席會議。由於黃仕進教授、張國傑先生及秘書胡潔貞女士與職訓局並無直接關係或直接參與有關項目，而他們所涉的其他利益屬輕微或間接利益，因此委員同意他們可留在席上。由於張孝威先生、關偉昌先生、何安誠先生、伍穎梅女士及潘永祥博士的利益屬輕微或間接利益，因此委員亦同意他們可留在席上。

申述人／提意見人所提交的進一步資料

7. 秘書報告，於二零一八年一月十一日最後一次聆聽環節完成後，城市規劃委員會(下稱「城規會」)秘書處於二零一八年四月十八日收到申述人(R273，觀塘區議員鄧咏駿先生)提交予城規會的一封提供進一步資料的信件。該封信件的副本已於會上呈閱，供委員參考。委員備悉並同意，由於有關進一步資料是於法定公布期後才提交，因此屬於逾期提交，根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)，須視為不曾作出。

8. 秘書報告，於二零一八年四月二十日，秘書處在會議舉行前的請願活動收到另一封日期為二零一八年二月二十八日的信件，該信件來自麗港城第 1、2 及 4 期業主委員會及第 3 期業主委員會(R274 / C312)，表達他們對修訂項目 W1 至 W7(即與職訓局有關的項目)的關注。委員備悉，秘書處於二零一八年二月二十八日收到同一封信件，而城規會亦已於二零一八年三月九日的會議上考慮並同意該逾期提交的信件亦應根據條例的規定被視為不曾作出。

商議部分

9. 主席表示，有關兩組申述和意見的商議部分將會分開進行。第一組申述和意見的商議部分會首先進行。

10. 為方便商議部分進行，秘書扼要重述下列有關啟德分區計劃大綱草圖的申述／意見的背景：

- (a) 《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/5》於二零一七年二月十七日根據條例第 5 條展示，供公眾查閱。有關修訂主要把啟德發展檢討研究所建議的啟德發展區最新發展方案及茶果嶺的擬議職訓局用地納入；以及
- (b) 在圖則展示期間，城規會合共收到 12 154 份有效的申述書及 1 428 份意見書；

第一組

(城規會文件第 10364 號)

(R3 至 R11、R12(部分)、R13、R14(部分)至 R39(部分)、R40 至 R270、R433(部分)、R12084 至 R12151、R12153 至 R12158、C1 至 C257、C258(部分)、C259、C260(部分)至 C262(部分)、C1427 及 C1428)

11. 委員備悉，第一組涉及 342 份申述書及 264 份意見書，當中包括一份表示支持的申述(R3(部分))、329 份表示反對的申述及 262 份提出負面意見(R3(部分)、R4 至 R11、R12(部分)、R13、R14(部分)至 R39(部分)、R40 至 R270、R433(部分)、R12084 至 R12143、R12147 及 C1 至

C257、C258(部分)、C259、C260(部分)至 C262(部分))，以及 13 份申述書和 2 份意見書提供一般意見(R12144 至 R12146、R12148 至 R12151、R12153 至 R12158、C1427 及 C1428)。第一組的申述和意見主要關於啟德城中心(第 1 區及第 2 區)、南面停機坪(第 3 區)及跑道區(第 4 區)不同用地的土地用途地帶區劃。

12. 秘書隨即根據相關城規會文件和會議記錄所載，複述第一組的申述人及提意見人的書面和口頭陳述的要點，以及相關政府部門的回應。

表示支持的意見

13. 會議備悉，申述人(R3(部分))支持把兩塊用地(項目 G1 及 H4)改劃為「休憩用地」地帶，以發展休憩用地及提供水上運動設施。相關政府部門已備悉支持的理據。

表示反對的申述和意見

一般事項

改變土地用途

14. 會議備悉，一些申述人／提意見人就土地用途改變所陳述的要點如下：

- (a) 大致上反對改變土地用途地帶；
- (b) 把「政府、機構或社區」用地改劃作其他用途會影響整體社區設施的供應；以及
- (c) 改劃建議會導致整體劃為「政府、機構或社區」地帶及「休憩用地」地帶的土地減少，並不符合《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱「《香港 2030+》」)增加社區設施和休憩用地的建議。

15. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 有關修訂是因應不斷轉變的規劃及社會情況而作出，不會影響原本的規劃意向及主要的城市設計概念；以及
- (b) 啟德整體的休憩用地及主要社區設施供應仍然足夠。

發展密度及建築物高度增加

16. 會議備悉，一些申述人／提意見人所陳述的要點如下：

- (a) 發展密度及建築物高度增加會造成屏風效應及城市熱島效應，這會對附近地區有負面影響；
- (b) 建築物高度會侵佔山脊線以下 20% 山景不受建築物遮擋地帶，偏離分區計劃大綱圖的規劃概念。有關發展會遮擋海景，影響發展的價值；
- (c) 有關發展會對環境、通風及視覺造成負面影響。視覺影響評估有所不足，因為大部分策略性觀景點均沒有納入其中，新的觀景點亦無包括在內，而電腦合成照片亦有誤導；以及
- (d) 擬議發展的發展密度增加會令觀塘的交通擠塞問題惡化。交通影響評估的結果並沒有向公眾披露。倘環保連接系統無法落實，跑道區道路網的承受力將無法應付到時的交通需求。

17. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 建築物高度會維持擬達致的建築物高度輪廓，與腹地的發展亦協調。當局已考慮對山脊線的影響。從相關觀景點望向獅子山／飛鵝山的山脊線，山脊線以下 20% 山景不受建築物遮擋地帶並不會被侵佔；

- (b) 視覺影響評估合共採用了 16 個觀景點，足夠對有關修訂項目進行全面的視覺評估。相較於私人發展項目的景觀，保護公眾地方的景觀更加重要。相關政府部門對擬增加的發展密度並無負面意見；
- (c) 啟德發展檢討研究已進行技術評估，包括空氣流通評估、視覺影響評估及環境檢討。有關評估顯示發展不會對交通及通風等造成負面影響。個別用地需要在詳細設計階段進行定量空氣流通評估。如有需要，可在批地階段要求發展商提交各種技術評估報告；
- (d) 根據環境檢討所得結論，有關發展所產生的交通流量對環境的影響極微；以及
- (e) 交通影響評估顯示，發展密度增加不會造成嚴重的交通影響。於六號幹線(包括將軍澳－藍田隧道、中九龍幹線及 T2 主幹路)落成後，九龍東的交通情況將會大為改善。交通影響評估報告可應要求供公眾查閱。環保連接系統的公眾參與已經展開。當局建議興建一條雙線 D3 道路改善跑道區的交通，亦可加強渡輪服務以舒緩道路交通的需求。

休憩用地及社區設施

18. 會議備悉，一些申述人／提意見人表示，配套基礎設施、休憩用地及社區設施的供應不足。會議備悉，相關政府部門回應表示，建議修訂所減少的休憩用地，將會由擬議古蹟公園及新增的「休憩用地」地帶補償；休憩用地及主要的政府、機構或社區設施的供應大致充足；以及都會公園的面積在擬議改劃用途地帶後將約為 20 公頃。

房屋方面

19. 會議備悉，一些申述人／提意見人所陳述的要點如下：

- (a) 放寬地積比率及建築物高度限制只會造就發展更多豪宅和樓宇炒賣活動；

- (b) 當局應透過把更多土地劃作公營房屋發展及施加銷售和轉售限制，維持均衡的公營／私營房屋比例；以及
- (c) 增加居者有其屋計劃用地，並提供「首次置業人士」單位。

20. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 經修訂的發展密度已在善用珍貴的城市土地資源以滿足迫切的社會需求及與整體發展密度互相協調之間取得平衡；
- (b) 項目 D2 的兩塊私營房屋用地已改為用作興建公營房屋，提供約 6 000 個單位。啟德發展區將會提供合共約 20 000 個公屋單位。啟德發展區是一個住宅、商業、旅遊、體育及康樂中心，而 40：60 的公營／私營房屋比例合適；
- (c) 公營房屋發展應接近公共設施／交通服務。跑道區距離主要的公共交通設施相對較遠，因此並不適合用作公營房屋發展；以及
- (d) 銷售和轉售限制的問題應分開考慮。

21. 關於上述由申述人及提意見人提出的一般事項，委員普遍認為政府對上述的申述和意見的回應恰當。主席表示，稍後在商議部分討論申述人和提意見人對用地的具體意見時，將會進一步考慮個別用地的土地用途區劃。

啟德城中心

項目 D1 – 把一塊用地由「住宅(乙類)1」地帶改劃為「住宅(乙類)6」地帶

22. 會議備悉，一些申述人／提意見人建議，項目 D1 的用地應指定用作進行資助房屋發展。會議亦備悉，相關政府部門回應表示，項目 D2 有四塊用地已由「住宅(乙類)1」地帶改劃

為「住宅(乙類)4」地帶作公營房屋發展，以及由於項目 D1 所涉用地與毗連的私人商業或住宅發展用地形成一個住宅及商業羣，因此保留用作私營房屋發展會更為合適。

項目 D2 – 把用地由「住宅(乙類)1」地帶改劃為「住宅(乙類)4」地帶

23. 會議備悉，一些申述人／提意見人就項目 D2 所作陳述的要點如下：

- (a) 反對把用地用作公營房屋發展；
- (b) 增加發展密度會對交通和環境造成負面影響。公共設施／服務不足，無法支持擬議發展；
- (c) 擬議的建築物高度為主水平基準上 100 米至主水平基準上 115 米，將會造成屏風效應並影響通風；以及
- (d) 所涉用地應用作興建科技和文化展覽廳。

24. 會議亦備悉，相關政府部門所作出的回應如下：

- (a) 項目 D2 所涉用地接近鐵路站，有相當完善的公共交通服務及零售／社區設施。根據交通影響評估，有關發展不會造成嚴重的交通影響，而相關部門並無負面意見；
- (b) 公營房屋發展將會提供社區設施。主要社區設施的供應大致符合《香港規劃標準與準則》的規定；
- (c) 建築物高度限制與腹地的建築物高度限制大致互相協調。當局會闢設行人街道以改善通風；以及
- (d) 「展覽廳」用途在「商業」地帶內屬經常准許用途，而附近有一塊劃為「其他指定用途」註明「與藝術及演藝有關的用途」的用地可作有關用途。

項目 E – 把一塊用地由「政府、機構或社區」地帶改劃為「商業(8)」地帶

25. 會議備悉，一些申述人／提意見人表示，由於已有足夠的商業用地，因此項目 E 所涉用地應保留作為「政府、機構或社區」地帶。會議亦備悉，相關政府部門回應表示，該塊用地曾預留用作政府辦公室，但現時已再無需要。由於啟德有足夠的「政府、機構或社區」地帶，而該塊用地接近啟德站及商業羣，因此改劃為「商業(8)」地帶，以增加優質的商業樓面空間供應。

26. 對於申述人及提意見人就啟德城中心修訂項目所提出的意見，主席請委員提出其意見。

27. 一名委員詢問有關公營／私營房屋比例的問題。秘書回應表示，啟德發展區在分區計劃大綱圖上的公營／私營房屋比例約為 40：60。不過，東九龍的整體公營／私營房屋比例約為 60：40，符合政府的現行政策。另一名委員認為，該些用地適合進行住宅發展。委員普遍認為，雖然對應該提供公營還是私營房屋的問題有不同意見，但把項目 D1 及 D2 所涉用地劃為住宅地帶是合適的。委員普遍認為，由於這些用地適合作住宅用途，因此提供公營還是私營房屋的問題應由政府處理。

28. 至於項目 E，主席表示而委員備悉，雖然有意見指所涉用地應保留作發展政府、機構或社區設施之用，但相關政府部門並無要求在該塊用地提供任何政府、機構或社區設施。保留該塊用地作「政府、機構或社區」地帶將會令其閒置。不過，把該塊屬九龍東一部分的用地改劃為「商業(8)」地帶可增加觀塘的商業樓面空間供應，而九龍東已規劃發展成為香港第二個核心商業中心。一名委員同意，就土地用途效益而言，該塊用地應作商業用途。現時商業及會議樓面空間確有需求。

29. 委員普遍認為，關於申述人及提意見人就啟德城中心的修訂項目所提出的意見，政府的回應可以接受。

南停機坪

項目 H1 – 把一塊用地由「政府、機構或社區」地帶改劃為「商業(8)」地帶

30. 會議備悉，一些申述人／提意見人表示，把所涉用地(項目 H1)改劃作商業用途會令該區吸引額外的交通流量，導致交通擠塞的問題惡化。

31. 會議亦備悉，相關政府部門所作出的回應如下：

- (a) 所涉用地接近九龍灣商貿區。由於所涉用地並無指定作政府、機構或社區用途，因此適合把該塊用地改劃，以應付對優質商業樓面空間的需求以及與第二個核心商業區產生更大的協同效應；以及
- (b) 根據啟德發展區的交通影響評估的結論，待擬議的路口改善工程及主要的策略性交通基建工程完成後，有關發展將不會對交通造成嚴重影響。當局會關設高架行人道，以方便行人往返商業區和海濱。

項目 N1 – 把一塊用地由「商業(2)」地帶及「其他指定用途」地帶改劃為「住宅(乙類)2」地帶

32. 會議備悉，一些申述人／提意見人所作陳述的要點如下：

- (a) 兩塊毗鄰的工業／貨倉用地已取得規劃許可作住宅用途，但有關發展尚未展開，因此可以重建作商業用途；
- (b) 應延遲改劃土地用途地帶，直至兩個毗鄰的貨倉展開重建為止；
- (c) 項目 N1 所涉用地應改劃為「商業」地帶作商業發展用途，並可就住宅用途提出申請；

- (d) 應降低所涉用地的住用總樓面面積，並重新分配至其他住宅用地；以及
- (e) 所涉用地的南面部分應改劃為「休憩用地」地帶，以便形成更大面積的休憩用地。

33. 會議亦備悉，相關政府部門所作出的回應如下：

- (a) 有關修訂已考慮附近地區的發展。所涉用地的改劃旨在配合毗鄰兩塊工業／貨倉用地於二零一二年及二零一四年獲批給規劃許可進行的住宅發展，在該區構建一個住宅樓宇羣；
- (b) 所涉用地與南停機坪的主要商業樓宇羣分隔開；
- (c) 沒有理據支持把住用總樓面面積轉撥至其他住宅用地的建議；以及
- (d) 啟德發展區有足夠的休憩用地，而所涉用地應改劃作住宅發展，以充分發揮其發展潛力。

34. 主席及一些委員希望重溫下列有關南停機坪修訂項目的事實：

- (a) 兩項重建工業樓宇／貨倉的規劃許可是否仍然有效；
- (b) 關於申述人建議把所涉用地的南面部分改劃為「休憩用地」地帶，倘所涉用地被劃作住宅發展，是否仍然可以關設海濱長廊；
- (c) 是否有部分申述人曾建議在所涉用地南面的休憩用地關設水上活動設施；
- (d) 餘下位於祥業街劃為「商業(2)」地帶的用地有否任何重建計劃；

- (e) 由於現時嘉里危險品倉用地有危險品貨倉，而儘管已獲批給規劃許可，但目前並無任何重建的計劃，因此從規劃的角度而言，倘容許住宅發展在接近該危險品貨倉的地方興建，會否有任何協調問題；以及
- (f) 如部分申述人所指出，所涉用地日後的住宅發展會否影響位於西北面的兒童醫院的空氣流通。

35. 規劃署署長李啟榮先生及秘書作出回應，要點如下：

- (a) 重建兩幢工業樓宇／貨倉的規劃許可仍然有效；
- (b) 不論所涉用地會否用作住宅用途，當局都會闢設海濱長廊連接現時南停機坪角的休憩用地。啟德有足夠的休憩用地供應；
- (c) 要求闢設的水上活動設施主要與啟德明渠進口道一帶的海濱區有關，稍後會就此進行討論；
- (d) 餘下位於祥業街劃為「商業(2)」地帶的用地的現有工業樓宇並無任何重建計劃；
- (e) 根據核准計劃及相關的規劃許可，現有的危險品貨倉將會於嘉里危險品倉重建後搬遷。把項目 N1 的用地改劃為「住宅(乙類)2」地帶的建議已考慮嘉里危險品倉及該處的危險品貨倉的重建。鑑於項目 N1 用地將會用作興建 T2 主幹路的工地，因此該塊用地的住宅發展不會在短期內進行，而到時嘉里危險品倉的重建應已展開；以及
- (f) 兒童醫院位於項目 N1 用地西北面一塊劃為「政府、機構或社區」地帶的用地內。啟德發展檢討研究所進行的空氣流通評估是假設項目 N1 用地將會發展作住宅用途。根據空氣流通評估的結論，兒童醫院的通風不會受到影響，因為香港的盛行風主要來自西南面。有關用地並非位於任何已確定的通風廊範圍內。

36. 主席認為，項目 N1 用地在分區計劃大綱圖上劃為「住宅(乙類)2」地帶正好反映長遠的規劃意向。政府在考慮危險品貨倉的重建後，可在適當時候安排批出該塊用地以落實發展。

37. 經商議後，委員普遍認為，關於申述人及提意見人就南停機坪的修訂項目所提出的意見，政府的回應恰當。

跑道區

項目 O、P、Q、R、S 及 T - 把用地改劃為「住宅(乙類)」支區、「商業」支區，或「休憩用地」地帶

38. 會議備悉，一些申述人／提意見人所作陳述的要點如下：

- (a) 由於跑道區飽覽優美海景，交通四通八達，因此跑道區應預留更多用地作商業及與旅遊有關的用途；
- (b) 反對放寬地積比率及建築物高度限制；
- (c) 住宅用地的地積比率高於內陸用地的地積比率，偏離《海港規劃原則及指引》的規定；
- (d) 應降低發展密度或地積比率，並保留主水平基準上 80 米的原先建築物高度限制。部分「商業」地帶的總樓面面積應撥入住宅用地；
- (e) 跑道區的建築物過高，建築形式單調乏味，對視覺造成負面影響，因而影響腹地發展的物業價格；以及
- (f) 日後的發展商很可能會在用地內保留最少的建築物間距，務求建築物可享有最多的海景。住宅用地應重整，以擴大建築物之間間距及令建築物高度有更大變化。

39. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 當局對用途地帶作出調整時，已考慮為建設一個旅遊／娛樂中心的「飛躍啟德」計劃、迫切的房屋需求及公眾意見。發展密度已用盡，從而增加房屋及優質商業樓面空間的供應；
- (b) 遠離旅遊中心的多塊用地被改劃作住宅用途，而附近一塊用地則改劃為「商業」地帶。該些「商業」用地將會與旅遊項目羣發揮協同效應；
- (c) 起伏有致的建築物高度輪廓，配合建築物間距及不同的建築物高度是較為可取。經修訂的建築物高度輪廓是根據原本的規劃概念、相關設計指引及諮詢階段所收集的意見而制訂。低矮且面向海旁的建築，為長廊沿路的行人營造多元化的建築羣及舒適怡人的發展。跑道區的建築物高度輪廓在視覺上可以接受，與啟德發展區其他部分及腹地的發展亦互相協調；
- (d) 發展密度符合既定的規劃主題及城市設計概念。當局就此諮詢海濱事務委員會，並進行公眾參與。內陸地區及跑道區的平均住用地積比率大致分別為 6.5 倍和 6 倍，而腹地則大部分為 7.5 倍；以及
- (e) 劃設擁有最長臨街面的非建築用地，以改善視覺通透度。海旁附近應為低矮建築的設計概念可納入分區計劃大綱圖的《說明書》內，為草擬相關地契條款提供指引。

項目 S、T、U1、U2、U3 及 V1 - 把用地改劃為「商業」地帶、「住宅(乙類)」支區、「政府、機構或社區」地帶或「道路／行人休閒區／街道」

40. 會議備悉，一些申述人／提意見人所作陳述的要點如下：

- (a) 改劃用途地帶會減少都會公園的面積。所涉用地應

改劃為「休憩用地」地帶，為都會公園提供設計上的靈活性，並容許提供水上活動；以及

(b) 擬議的抽水站應設於地下。

41. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

(a) 土地用途地帶的區劃不會對都會公園或海濱長廊的設計有任何具體影響。都會公園所減少的面積，部分會透過改劃用地闢設啟德城中心的擬議古蹟公園及其他休憩用地以作補償。啟德發展區的休憩用地面積約為 98 公頃，包括都會公園內的 20 公頃休憩用地，而有關供應實屬足夠；以及

(b) 基於運作及維修保養的需要，抽水站有部分設施必須在地面搭建。

42. 一名委員詢問關於在項目 U3 附近闢設行人道／斜路連接都會公園與跑道區其他地方的問題。規劃署署長李啟榮先生回應表示，D3 道路建有上蓋的一段會闢設園景平台作為行人連接設施。運輸署總工程師／交通工程(九龍)李志成先生補充說，項目 U3 有部分是 L12D 道路的盡頭，而其餘部分則是連接至海濱的道路。該些道路已由土木工程拓展署納入已刊憲的發展圖則內。

43. 副主席備悉，部分申述人曾建議重訂 D3 道路的南行走線，以便提供更多海旁土地興建水上運動的觀眾席，但他質疑重訂道路走線的建議是否可行。主席表示，重訂道路走線的建議會把都會公園分割，而從休憩用地管理的角度而言，康樂及文化事務署(下稱「康文署」)並不支持這個重訂走線的建議。儘管有關建議可提供更闊的海濱進行水上活動，但未必是都會公園的使用者所樂見。總而言之，D3 道路的最終走線會視乎根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲的內容以及分區計劃大綱圖所批准根據法定程序最終獲授權進行的道路方案而定。

44. 副主席希望重溫，發展密度及建築物高度輪廓對山脊線以下 20% 山景不受建築物遮擋地帶會否有任何影響。秘書回應

表示，根據摘錄自啟德發展檢討研究的電腦合成照片，該山脊線以下 20% 山景不受建築物遮擋地帶不會受到影響。

45. 主席詢問，如部分申述人所聲稱，海濱用地的發展密度是否高於腹地用地的發展密度。秘書回應時扼要複述，跑道區的平均住用地積比率約為 6 倍，而啟德腹地及九龍區的的平均住用地積比率分別約為 6.5 倍及 7.5 倍。

46. 主席認為，鑑於啟德發展區有大量休憩用地供應，故沒有需要改劃修訂項目 S、T、U1、U2、U3 及 V1 所涉部分地方以提供額外的休憩用地。

47. 經考慮所有提出的意見後，委員普遍認為跑道區的修訂項目恰當。

D3 道路及水上活動設施

項目 V2 – 把一段 D3 道路由「道路」改劃為「休憩用地(2)」地帶

48. 會議備悉，一些申述人／提意見人就闢設水上活動設施所作陳述的要點如下：

- (a) 啟德明渠進口道適宜進行水上活動，以及可為相關活動闢設「水上表演場」。該處應闢建一個有陸上配套設施的水上活動園；
- (b) D3 道路的走線應向南移，以便善用都會公園和海旁地區；
- (c) 應透過重新安排連接 D3 道路一帶的發展用地的通道，把園景平台延伸；以及
- (d) 沿 D3 道路一帶面向啟德明渠進口道的「休憩用地」地帶僅闊 20 米，並不符合水上活動設施(例如觀眾席)所需的 50 米闊要求。

49. 會議亦備悉，相關政府部門所作出的回應如下：

- (a) 於確定啟德明渠進口道的水質是否符合所要求的標準後，當局會為水上活動設施物色合適的用地；
- (b) 水上活動／水上康樂用途在沿海旁一帶的「休憩用地」地帶內是經常准許的用途；
- (c) 起動九龍東辦事處正進行研究，以檢視在跑道區闢設一塊用地進行水上活動的可能性；
- (d) D3 道路的現時走線已盡用園景平台的長度，以加強連接性並於北面部分騰出更多土地。把園景平台進一步延伸需要修訂道路走線，並會延遲建築工程計劃；
- (e) 一些申述人建議的其他走線安排會縮短園景平台，並影響都會公園的布局設計。康文署並不支持重訂走線的建議。連接都會公園北面和南面部分的平台僅約 70 米闊，作為行人通道並非理想。根據原本的走線安排，在 D3 道路的平台闢設觀眾席在技術上是可行的；
- (f) 海濱長廊將連同 D3 道路一起興建。在稍後階段可在指定地點進行修改工程。

項目 H2 – 把一塊用地由「政府、機構或社區」地帶、「休憩用地」地帶及「道路」改劃為「商業(1)」地帶

50. 會議備悉，一些申述人／提意見人就項目 H2 所作出陳述的要點如下：

- (a) 改劃用途地帶會影響國際水上運動中心的發展；
- (b) 並無必要在海濱位置建立商業樞紐；
- (c) 現有的「休憩用地」面積太細，亦不適合闢設水上活動設施；以及

- (d) 所涉用地應重新改劃為「政府、機構或社區」地帶或「休憩用地」地帶，以便闢設水上活動設施，或改劃為「商業(9)」地帶並要求日後的發展商闢設一個水上活動中心。

51. 會議亦備悉，相關政府部門所作出的回應如下：

- (a) 啟德明渠進口道的水質尚未達致可作次級接觸康樂用途的標準。就此而言，城規會在考慮有關分區計劃大綱圖先前版本的申述和意見時，認為納入水上活動中心屬言之尚早，但《說明書》已作修訂，清楚表明可探討容納水上活動／康樂活動的機會；
- (b) 水上活動用途在「休憩用地」地帶內屬經常准許用途。起東九龍東辦事處正進行研究，並建議共用水體作靠泊及康樂用途，以及探討提供水上活動用地的可能性；以及
- (c) 20 米闊的海濱長廊及 D3 道路上蓋的平台可闢設水上活動的配套設施。

52. 主席表示，一般而言，雖然現時尚未物色到合適的地點闢設陸上貯物及配套設施，但政府的意向是在啟德明渠進口道及觀塘避風塘容納水上運動／活動。合適地點的選擇，主要視乎能否解決水質問題及擬進行的活動類型。

53. 主席及一名委員詢問啟德明渠進口道一帶的海旁是否准許進行水上活動以及有何水質改善措施。規劃署署長李啟榮先生作出回應，要點如下：

- (a) 「康體文娛場所」用途在「商業」地帶內屬經常准許的用途，而「水上活動／水上康樂」用途在「休憩用地」地帶內屬經常准許用途；
- (b) 當局採用三管齊下的方式改善啟德明渠進口道／觀塘避風塘的水質，包括(i)糾正臨時接駁的污水渠及堵截由周邊地區排放至啟德明渠進口道及觀塘避風塘的污染物；(ii)在啟德明渠進口道進行局部挖泥

及為啟德明渠進口道／觀塘避風塘的沉積物進行生物除污工程；以及(iii)改善啟德明渠進口道／觀塘避風塘的水流以提升沖刷能力；以及

- (c) 雖然觀塘避風塘的水質已續漸改善，可作次級接觸康樂用途，但啟德明渠進口道的水質仍未達致所要求的水質標準。

54. 關於申述人及提意見人對 D3 道路及水上活動設施提出的問題／意見，主席、副主席及一些委員有下列意見：

- (a) 由於分區計劃大綱圖已容許靈活地在有關用地提供水上活動及康樂活動，因此會否在沿啟德明渠進口道一帶闢設水上活動設施，屬於實施方面的問題，主要視乎批准在該處設立特定用地有否得到政策上的支持；
- (b) 申述人及提意見人認為啟德明渠進口道適合進行水上活動。陸上貯物及配套設施應設於啟德明渠進口道的北面或東南面角落。儘管項目 H4 及毗鄰項目 N1 的兩塊「休憩用地」均可供考慮，但項目 H4 所涉用地的面積對有關用途而言太過細少。關於毗鄰項目 N1 的「休憩用地」，有意見擔心在該處闢設水上活動設施後，附近的擬議兒童醫院日後若要擴建，可能會受到限制。申述人及提意見人亦建議把項目 H2 改劃為「商業(9)」地帶，並要求日後商業發展項目的發展商在低層闢設一個水上活動中心。不過，倘發現海濱長廊面向啟德明渠進口道的其他「休憩用地」及「商業」用地合適，亦可加以考慮；
- (c) 除了水質、交通設施和配套基礎設施外，當局亦應考慮便利的問題。就位置而言，啟德明渠進口道西北角的用地的地點會較佳，因為旁邊就是啟德體育園，同時亦更加接近海邊及更方便觀眾前往；
- (d) 倘水質問題獲得解決，應有足夠機會透過相關的土地分配或地契條款，在啟德明渠進口道一帶劃為

「休憩用地」地帶的用地或劃為「商業」地帶的擬議發展預留空間；

- (e) 為促進香港的水上運動發展，當局應要求相關政府部門(例如康文署)積極考慮在設計劃為「休憩用地」地帶的用地時，是否可以納入水上活動設施。當局應要求負責體育活動的政策局民政事務局及負責賣地的地政總署，考慮是否可以如申述人及提意見人所指出，在項目 H2 所涉的商業用地的賣地條款內加入有關關設水上活動設施的條款。鑑於分區計劃大綱圖已有相關的條文，因此無須為順應相關申述而修訂分區計劃大綱圖；
- (f) 項目 V2 涉及一段毗鄰都會公園的 D3 道路。該段地底路段之上擬關設一個園景平台，增強都會公園及面向啟德明渠進口道的海濱長廊之間的連接。如城規會文件第 10364 號有關 D3 道路設計的圖 H-11 所顯示，在該段地底路段之上的地面平台上關設一個觀眾席在技術上是可行的。土木工程拓展署在詳細設計階段可考慮有關提供這些設施的事宜；以及
- (g) 儘管在跑道區發展水上活動設施得到支持，但有關設施應服務市民大眾，而不應只限會員使用。

[邱浩波先生及何安誠先生此時離席。]

55. 地政總署助理署長／區域 1 黃善永先生表示，在取得政策支持以及已確定向買方發還的相關地價／成本的情況下，可在啟德明渠進口道一帶的用地的賣地或批地條款中加入關設水上活動設施的規定。

56. 委員普遍認為，詳載於城規會文件第 10364 號內的政府部門的回應及政府代表於會上作出的闡述和回應，已回應了有關申述和意見所提出的主要理由。

57. 經進一步商議後，城規會備悉申述編號 R3(部分)表示支持的意見以及申述編號 R12144 至 R12146、R12148 至

R12151 及 R12153 至 R12158 的一般意見。就第一組的申述而言，城規會現時亦決定不接納申述編號 R3(部分)的其餘意見及申述編號 R4 至 R11、R12(部分)、R13、R14(部分)至 R39(部分)、R40 至 R270、R433(部分)、R12084 至 R12143 及 R12147 的意見。

[會議小休 10 分鐘。]

第二組

(城規會文件第 10365 號)

(申述編號 R1、R2、R12(部分)、R14(部分)至 R39(部分)、R271 至 R432、R433(部分)、R434 至 R12083 及 R12152 及意見編號 C258(部分)、C260(部分)至 C262(部分)及 C263 至 C1426)

58. 委員備悉第二組的申述和意見是關於與茶果嶺海濱及主要與職訓局的擬議校舍發展項目有關的項目 W1 至 W7。第二組涉及 11 840 份申述書及 1 168 份意見書，當中包括 2 份及 46 份表示支持的申述書和意見書(R1 及 R2，以及 C263 至 C308)、11 838 份表示反對的申述書和 1 121 份表示反對的意見書(R12(部分)、R14(部分)至 R39(部分)、R271 至 R432、R433(部分)、R434 至 R12083、R12152、C258(部分)、C260(部分)至 C262(部分)，以及 C263 至 C308 及 C310 至 C1426)，以及一份表示不反對的意見書(C309)。

59. 秘書隨即根據相關城規會文件和會議記錄所載，複述第二組的申述人及提意見人的書面和口頭陳述的要點，以及相關政府部門的回應。

表示支持的申述和意見

60. 會議備悉一名申述人(職訓局)及一些提意見人(職訓局及職訓局各委員會的主席、公司及個人)支持擬議修訂項目，理由如下：

- (a) 有關修訂項目提供清晰的規劃意向，確定職訓局擬興建的校舍符合其面積、位置和用地可供盡快使用的要求，從而提供有利於職業訓練的環境；

- (b) 有關修訂項目通過適當的土地用途規劃，對發展規模施加管制，確保發展規模與海濱和周邊地區的環境相協調；
- (c) 擬議職訓局校舍能應付社會需要，以及舒緩現時職訓局設施的擠迫問題；
- (d) 為回應區內人士的關注，職訓局已提交修訂計劃，降低發展密度並提供公眾休憩用地。有關評估已確認職訓局校舍不會對附近地區造成嚴重的不良影響；以及
- (e) 將會提供穿梭巴士服務及充足的校內交通設施以舒緩公眾對交通影響的擔憂。

61. 相關政府部門已備悉有關的支持理據。

表示反對的申述和意見

興建新職訓局校舍的需要

62. 會議備悉，一些申述人／提意見人就興建新職訓局校舍的需要所陳述的要點如下：

- (a) 職訓局現有的設施充足，而部分校舍的使用率低，加上學生數目不足，因此並無迫切需要重置現有的校舍；
- (b) 根據人口統計的推算，二零二三年至二零二五年畢業生的數目將會下降；
- (c) 職訓局應考慮原址重建其現有的校舍；以及
- (d) 職訓局作為項目倡議者，表示現時兩間校舍過度擠迫和殘舊，需要一間新的現代化校舍。由於在規劃、設計及建造方面的籌建時間長，因此有需要物色一塊可早日落實闢建校舍的用地。不同的校舍及年內不同的時段，各有不同的使用率。摩理臣山校

舍的夜校使用率經常爆滿，而日校部分課室和工場的使用率亦超過 95%。

63. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 擬議職訓局校舍旨在重置長沙灣及觀塘兩間現有校舍(香港專業教育學院(黃克競分校)及香港專業教育學院(觀塘分校))。兩間校舍的地盤面積分別為 1 公頃和 1.2 公頃，並不符合 3 至 5 公頃的地盤面積的要求；以及
- (b) 根據教育局的資料，二零一六至一七學年專上教育院校的整體收生數目有所下跌，但預期二零二三年後將會增加，因此有需要重置校舍。教育局在政策上支持擬議職訓局校舍項目。

用地要求

64. 會議備悉，一些申述人／提意見人就擬議職訓局校舍的用地要求所作陳述的要點如下：

- (a) 鑑於公共交通網絡四通八達，並無理據支持在市區地點興建新的職訓局校舍。現時約有 53% 的年輕人居於新界，當局應考慮學生的地區分布；
- (b) 3 至 5 公頃的地盤面積要求並不合理。倘採用較高的建築物高度，當局可物色市區其他面積較細的用地；
- (c) 擬議校舍所需的總樓面面積應為 144 000 平方米，並非擬議的 180 000 平方米；
- (d) 倘有關項目為期需時 10 年，則職訓局要求一塊可供即時使用的用地，實存在疑問；
- (e) 職訓局的回應如下：

- (i) 兩間現有校舍有超過 50% 的學生居於九龍，因此倘新校舍位於九龍合適的地點，將可為學生縮短車程和節省金錢；
- (ii) 職訓局成員機構的發展密度一般為地積比率 5 倍，而現時的擬議校舍發展項目的地積比率為 4.3 倍至 5.5 倍，與職訓局各發展項目的整體密度相符。雖然在剔除公眾休憩用地的面積後，新校舍的地積比率約為 5.6 倍，但整體總樓面面積在職訓局的修訂計劃中實際上有所縮減；
- (iii) 現時香港專業教育學院的每名學生可佔平均淨作業樓面面積為 6.6 平方米。根據設計，新校舍的每名學生可佔淨作業樓面面積為 15 平方米。長遠而言，職訓局的目標是所有校舍整體的每名學生可佔淨作業樓面面積可提升至平均 10 至 12 平方米；
- (iv) 由於職訓局學生需要經常往返不同的課室／設施、科技教育發展的改變以及工場和外展設施的需求增加，因此橫向設計的校舍會較垂直式的高層校舍更加適合；以及
- (v) 由於在規劃、設計和建造方面的籌建時間長，因此需要一塊可供即時使用的土地以有利新校舍盡快落成。

65. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 根據職訓局的用地要求(即地盤面積 3 至 5 公頃、位於市區及可即時使用)，該塊用地是現時物色到的唯一一塊可供使用的合適土地；
- (b) 新校舍旨在重置兩個位於九龍的現有職訓局校舍。位於東九龍的擬議地點合適，而現時新界已有職訓局的校舍；以及

- (c) 教育局認為職訓局所要求的校舍及設施與其他專上教育院校相若，亦屬合理。新職訓局發展項目每名學生所佔的擬議樓面面積與其他院校所提供的看齊。

選址

66. 會議備悉，一些申述人／提意見人就新職訓局校舍選址所作陳述的要點如下：

- (a) 職業訓練不應凌駕公眾和社會對海濱休憩用地的需要。職訓局在運作上根本沒有需要闢建一個海濱校舍，亦缺乏足夠理據支持這樣做；
- (b) 位於前高嶺土礦場的學校用地已改劃作住宅用途，因此把一塊海濱用地改劃以興建擬議職訓局校舍並不合理；
- (c) 擬議職訓局校舍與四周如住宅發展等土地用途及海濱環境並不協調；
- (d) 現時有多塊替代用地可用作擬議用途，例如空置的政府／學校用地、工業用地、休憩用地、位於啟德的用地、劃為「綠化地帶」及「鄉村式發展」地帶的用地以及茶果嶺村。當局亦應考慮重建現有的職訓局校舍。當局並無詳細解釋為何這些建議的替代用地不能用作興建擬議的職訓局校舍；以及
- (e) 職訓局表示，社會對職業訓練的需求甚殷。儘管職訓局並無要特別要求提供海濱用地，但該塊用地位置方便，可提供社會逼切需要的訓練機會。擁有優質學習設施的現代化校舍，可為學生提供良好的學習環境，並可加強協同效應及提供先進設施，提升教育的專業形象和優質教育。不超過 12 至 13 層的橫向建築設計是合適的。

67. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 所涉用地的地盤面積和地點合適，亦可供即時使用。由於兩間現有校舍已殘舊及過時，空間不足，因此有需要興建一個新的現代化校舍。為了支持職訓局的持續發展，有需要及時在市區興建具規模的新校舍；
- (b) 在海旁闢設職訓局校舍，可令海濱更添朝氣和促進多元化的用途，同時照顧社會需要，以及配合東九龍的轉型；
- (c) 於二零一四年進行規劃檢討後，前高嶺土礦場用地已改劃作住宅及相關用途，將於二零二一年起陸續完成，提供 2 200 個住宅單位；
- (d) 擬議職訓局校舍屬於教育用途，與四周的住宅發展及海濱環境並非不相協調。職訓局已提出適切的建築和園景設計建議，確保校舍與四周的環境融合；以及
- (e) 在面積和地點方面，申述人／提意見人建議的多塊替代用地大部分都未能符合選址要求，或有部分用地已承諾作其他用途。

海港規劃原則及指引

68. 會議備悉，一些申述人／提意見人就海港規劃所作陳述的要點如下：

- (a) 擬議職訓局校舍並不符合海港規劃原則及指引。根據有關原則及指引，臨海建築物的覆蓋範圍應當細小，以建立符合人本比例的環境及增加視覺通透度，而海旁地區應令公眾能夠盡量享用海港，以及採用向海旁遞降的建築物高度輪廓；
- (b) 《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」訂明，海旁用地應用作文娛、旅遊相關、康樂和零售用途；

- (c) 位於茶果嶺海濱的擬議職訓局校舍並不符合啟德發展區的發展主題；以及
- (d) 擬議職訓局校舍違反《保護海港條例》，亦不符合凌駕性公眾需要的驗證標準。

69. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 海港規劃原則及指引並沒有禁止在海濱興建樓宇。應鼓勵可配合經濟、社會及環境需要並與海濱環境互相協調的土地用途，以便有均衡的土地用途組合；
- (b) 共有 5.2 公頃的土地會保留作休憩用地和海濱長廊用途，以供公眾享用。職訓局的發展項目可促進部分休憩用地早日落實，而用地內會預留公共通道，以方便市民前往海濱；
- (c) 職訓局校舍可以令海濱有多元化的用途，令海濱更添朝氣。配合適當的建築設計，有關發展與四周的用途、海濱環境及啟德的發展主題並非不相協調；以及
- (d) 職訓局校舍並不涉及填海，因此《保護海港條例》並不適用。

技術事宜

交通及人流

70. 會議備悉，一些申述人／提意見人就交通和人流所作陳述的要點如下：

一般事宜

- (a) 職訓局校舍的新增學生／教職員及訓練酒店會對交通、道路網絡、公共運輸及行人設施造成不良影

響，連同觀塘日後的住宅／商業發展，累積影響將會令現時的運輸系統超出負荷；

- (b) 交通影響評估不能接受；交通流量及公共運輸需求的評估既不全面、亦不準確；並無考慮一些已承諾／已規劃進行的發展項目；並無涵蓋足夠的路口；擬議緩解措施並不足夠；不恰當地參考其他職訓局校舍；以及累積的交通影響被淡化；
- (c) 職訓局表示，該校舍與專上教育院校類似，交通模式不會集中於繁忙時段。所採用的行人流量是根據現有青衣校舍的調查而定，而青衣校舍的班級結構及課程與擬議職訓局校舍的類似；

港鐵服務

- (d) 港鐵藍田站是提供行人通道前往職訓局校舍的主要鐵路站。港鐵藍田站十分擠迫，而該站附近的現有交通及違例泊車情況造成交通擠塞，並影響行人安全。當局應檢討該區的道路網、行人設施及交通基礎設施，以及應利用港鐵油塘站或水路而並非港鐵藍田站來疏導交通；
- (e) 港鐵油塘站是十分繁忙的交匯車站，無法應付額外的乘客及穿梭巴士服務。觀塘線的運作容量已飽和，無法應付擬議職訓局校舍及前高嶺土礦場發展項目所帶來的需求；

道路交通

- (f) 觀塘所有道路已超出其運作容量。小巴服務和泊車位不足夠，而中止偉樂街的臨時停車場將會導致出現違例泊車情況。職訓局校舍及前高嶺土礦場用地分別建議提供 150 及 200 個泊車位，將會對交通造成不良影響；

行人設施

- (g) 職訓局校舍會令人流增加，導致人多擠迫及發生磨擦。連接麗港城與港鐵藍田站的升降機的載客量所受到的影響被低估，而該些升降機亦無法應付額外的人流。倘該些升降機發生故障，將不會有其他替代路徑可供使用；
- (h) 茶果嶺道位於麗港城的一段行人路太過狹窄，難以作為職訓局校舍與港鐵藍田站之間的行人連接通道，而額外的職訓局學生會令早已十分擠迫的行人路不勝負荷；
- (i) 要麗港城的居民承擔連接港鐵藍田站的升降機的額外保養維修費用，有欠公允。額外的人流將會引致治安問題；
- (j) 職訓局的回應如下：
 - (i) 學生／教職員數目由 8 500 人減少至 6 800 人，而約 20% 的學生／教職員會在早上繁忙時段回校，超過一半會乘坐穿梭巴士。步行的人次將會極少，並會分布於多條連接附近三個港鐵站的路線。穿梭巴士服務能疏導學生／教職員至港鐵油塘站，將有助盡量減少額外的行人使用升降機及公眾通道；以及
 - (ii) 職訓局的學生／教職員只會行經麗港城的公共範圍。

擬議穿梭巴士

- (k) 擬議來往茶果嶺道的穿梭巴士服務將會令交通擠塞的情況惡化；
- (l) 鑑於現時交通擠塞的問題，擬議穿梭巴士服務不大可能會受學生和教職員歡迎；

- (m) 擬議的穿梭巴士於港鐵油塘站的上落客位置會經常被違例泊車阻塞，不能以警方執法作為解決問題的方法；以及
- (n) 職訓局表示，港鐵油塘站附近的上落客問題是建築車輛違例停泊所導致，與道路的容車量限制無關。有關問題可透過交通管理措施來解決。於該區主要的發展項目落成後，建築車輛違例停泊的問題將會中止；

71. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

一般事宜

- (a) 根據交通影響評估的結論，擬議發展不會造成嚴重的交通影響。職訓局校舍與專上教育院校相若，其交通模式不會集中於繁忙時段。運輸署對交通影響評估並無負面意見；
- (b) 根據運輸署，交通影響評估內的交通模型已考慮所有大型已規劃發展項目。土木工程拓展署已承諾在附近落實路口改善工程。於這些改善措施實施後，主要路口將會運作良好；
- (c) 交通影響評估已考慮多個因素，包括道路網絡、土地用途及發展、預計到達和出發時間以及路線；

港鐵服務

- (d) 港鐵油塘站有足夠容量應付穿梭巴士服務及容納額外的人流；
- (e) 港鐵公司會就個別鐵路線及相關車站採取人流分配管理措施；

道路交通

- (f) 政府會落實六號幹線，包括將軍澳－藍田隧道、中九龍幹線及 T2 主幹路，落成後將可大幅疏導道路網的交通，從而有效紓緩九龍東交通擠塞的問題，同時觀塘的交通網及主要路口的交通亦會進行相關改善工程；
- (g) 職訓局將會提供 150 個附屬泊車位。政府會採取措施，在可行情況下或在適當時機增加公眾泊車位的供應；

行人設施

- (h) 現時擬議職訓局校舍與港鐵藍田站之間有地面行人路連接，無須使用升降機或穿過麗港城的私人地方。倘升降機發生故障，行人亦可使用茜發道的替代路線；
- (i) 為改善海濱的連接性和暢達性，當局會於實施階段徵詢運輸署及相關持份者的意見，以制訂詳細的行人連接安排；

擬議穿梭巴士

- (j) 交通影響評估已考慮所有現有的道路交通模式，包括擬議的穿梭巴士服務；以及
- (k) 在港鐵油塘站現時一個 150 米長的路旁停車處將會設置一個上落客處，有足夠容量容納額外的人流。

環境及景觀影響

72. 會議備悉，一些申述人／提意見人就環境和景觀影響所作陳述的要點如下：

- (a) 職訓局提交的环境评估令人质疑，因为职训局就设于校舍天台的空调设备提出的缓解措施，可能会造成不良影响及导致区内居民与职训局发生争端；
- (b) 拟议职训局校舍及额外车辆会令空气和噪音污染问题恶化；
- (c) 政府应在油塘与观塘之间的一段茶果岭道安装隔音屏障；
- (d) 建筑工程会造成混乱、对居民带来不便及危害他们的健康，并会使成龄树木被砍掉；以及
- (e) 职训局表示，根据所进行的初步树木调查，所涉用地内并无任何古树名木。倘有需要移除任何树木，职训局会根据现行规定事先取得相关批准，并在合适情况下种植树木作补偿。

73. 会议亦备悉，相关政府部门作出的回应如下：

- (a) 环境保护署(下称「环保署」)对环境评估并无负面意见。职训局校舍并非噪音污染源，亦不会在茶果岭道造成严重的交通噪音和空气污染。有关发展会从伟业街及茶果岭道后移。环境评估显示，于实施噪音缓解措施后，预计不会有不良的噪音影响；以及
- (b) 建造工程在空气质素和噪音方面所产生的影响受相关的污染管制条例和指引所监管。倘落实适当的缓解措施，预计在建造阶段不会出现不可接受的短期环境影响。

视觉影响

74. 会议备悉，一些申述人／提意见人就视觉影响所作陈述的要點如下：

- (a) 即使職訓局校舍的大樓數目由三幢減至兩幢，有關發展的規模仍然龐大，其樓宇體積和建築物高度不能接受，並會對視覺造成不良影響；
- (b) 視覺影響評估沒有提出在麗港城內的觀景點，沒有考慮對麗港城居民的影響；以及
- (c) 當局應考慮較高和較狹的替代建築設計，以盡量避免阻擋海濱的景觀。

75. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 為了配合海濱環境，職訓局校舍採用梯級式建築物高度輪廓，建築物高度介乎主水平基準上 60 至 70 米，以創造視覺上的美感，以及確保與附近地區協調。修訂計劃在設計上更能配合周圍環境，在通道的連貫性和景觀開揚度方面都有所改善；
- (b) 根據有關「就規劃申請提交視覺影響評估資料」的城市規劃委員會規劃指引編號 41，視覺影響評估在公眾人士可以到達的地點選定了合共 7 個觀景點，以評估擬議職訓局發展項目可能產生的視覺影響。選定的觀景點涵蓋麗港公園和位處麗港城中央的範圍。為保留私人景觀而不妥善利用土地資源及平衡其他相關考慮因素，並不實際；以及
- (c) 為解決視覺方面的關注事宜，擬議職訓局校舍將會移向海濱地區，以便與麗港城最接近的樓宇保留約 100 米的距離，以及只會興建一條行人天橋連接兩幢職訓局大樓。

空氣流通

76. 會議備悉，一些申述人／提意見人就空氣流通問題所作陳述的要點如下：

- (a) 職訓局校舍會比永福街附近的私人房屋為高，而且幾乎高於前高嶺土礦場用地的水平，阻擋陽光照射

到該些房屋，並妨礙空氣流通。職訓局校舍會阻礙盛行風吹到腹地，影響空氣流通，並影響麗港城和茶果嶺村居民的健康；

- (b) 根據房屋及規劃地政局有關空氣流通評估的技術通告第 1/2006 號(下稱「技術通告第 1/2006 號」)，空氣流通評估應比較發展規模相同的不同設計方案，以確定影響最少的方案及可能會有問題的地方，以便改善有關設計。當局並無比較基線計劃與修訂計劃的空氣流通表現。基線計劃的發展密度被誇大，從而令修訂計劃有較佳的空氣流通表現；
- (c) 空氣流通評估的結論不正確亦不能接受，因為部分特別測試點的位置錯誤或被遺漏，而評估亦不完整；
- (d) 修訂計劃會令職訓局大樓的北面形成一個凝滯的風環境以及令海濱長廊在夏季盛行風期間的空氣流動減弱，而擬議公眾休憩用地會形成強烈陣風和湍流；
- (e) 空氣流通評估顯示，車輛排放物會停留在石油氣加氣站內或吹進公園範圍；
- (f) 職訓局回應表示：
 - (i) 修訂計劃的整體表現與原先計劃及全年風環境的現有狀況相若，而就夏季而言略有改善。當局劃定了焦點地區(包括休憩用地及海濱長廊)以檢視該些地方的通風表現；
 - (ii) 為確保有良好的通風表現，建築物的座向已考慮兩條現有的主要氣道。空氣流通評估亦已模擬兩幢大樓之間的通道，而結果顯示該條位於兩幢大樓之間的通道的擋風效應並不明顯；以及

- (iii) 海濱長廊的特別測試點並無包括在風速比的計算中，而有關做法符合技術通告第 1/2006 號。由於海濱長廊會受到強風影響，因此不會包含在風速比的評估中，原因是可能會降低四周的影響，令結果扭曲，但可用作額外資料。

77. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 空氣流通評估是根據技術通告第 1/2006 號的規定而進行。兩個計劃的比較可以接受，因為可顯示預定發展與經修訂發展計劃在通風表現方面的差別。規劃署總城市規劃師／城市設計及園境對空氣流通評估沒有負面意見；
- (b) 職訓局已採取多項措施，例如保持建築物間距，以改善視野開揚度以及盡量減低對通風可能造成的不良影響。根據修訂計劃，建築物的體積已減少，而公眾休憩用地的面積則有所增加；以及
- (c) 根據修訂計劃的空氣流通評估結果，兩個計劃在行人風環境方面的的整體表現相若。

社區設施

78. 會議備悉一些申述人／提意見人表示，由於東九龍的商業／康樂／社區設施不足以應付增加的人口，因此職訓局的使用者會使現有設施不勝負荷，對區內居民造成不良影響。會議亦備悉，相關政府部門回應表示，會在職訓局校舍內提供充足的附屬設施，而毗鄰的港鐵站及觀塘商貿區亦會有主要商業設施可供使用。

休憩用地

休憩用地供應

79. 會議備悉，一些申述人／提意見人就休憩用地供應所作陳述的要點如下：

- (a) 九龍的海濱公園數目較香港島少，出現香港島與九龍區的海濱公園設施失衡的情況。觀塘的休憩用地不足，對海旁休憩用地有極大需求。觀塘的北部的現有休憩用地最多，但南部(包括茶果嶺區)有的主要是已規劃的休憩用地；
- (b) 根據《香港 2030+》，觀塘的人均休憩用地面積是全港最低之一。有關研究建議把休憩用地標準增加 25%，由每人應享 2 平方米增加至 2.5 平方米。不過，目前的分區計劃大綱圖修訂項目把已規劃休憩用地的供應減少，這是不可接受的；以及
- (c) 儘管已規劃的休憩用地過剩，但無法應付日後的人口增長，而職訓局亦不大可能會容許公眾人士使用其部分校舍。

80. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 當局已根據《香港規劃標準與準則》的規定，在相關地區預留足夠的土地作休憩用地。維港兩岸亦已規劃興建海濱長廊和公園；
- (b) 觀塘區的已規劃人口約為 72 萬人，現有及已規劃的地區休憩用地及鄰舍休憩用地分別為 137 公頃及 96 公頃，遠高於《香港規劃標準與準則》所規定地區休憩用地及鄰舍休憩用地分別約 72 公頃的標準；
- (c) 《香港 2030+》研究建議把休憩用地供應標準增加至每人 2.5 平方米，而新發展區／主要重建項目的規劃已達到所增加的標準。規劃署將會繼續努力在可能的情況下於已建設地區達致該目標；以及
- (d) 茶果嶺海濱地區已預留了 4.2 公頃的休憩用地。連同職訓局提供的 1 公頃公眾休憩用地，茶果嶺海濱區的 5.2 公頃公眾休憩用地供應將維持不變，而加上現有的麗港公園，將會提供約 8.2 公頃的公眾休憩用地。

茶果嶺公園

81. 會議備悉，一些申述人／提意見人就茶果嶺公園所作陳述的要點如下：

茶果嶺公園的重要性

- (a) 茶果嶺公園早已於先前的分區計劃大綱圖規劃，面積為 2.3 公頃，但現時的改劃忽視居民對公園的需求，並會對生活環境、生活質素、居民健康及每年舉行天后誕的活動造成負面影響；
- (b) 休憩用地對兒童十分重要。觀塘年齡介乎零至五歲的兒童數目較全港平均數目為高；
- (c) 職訓局有其他替代用地可供選擇，但茶果嶺公園的海濱地點則無法替代。

落實休憩用地

- (d) 雖然觀塘有多塊已規劃的休憩用地，但緩慢的落實時間表根本無法應付不斷增加的人口所帶來的新增需求；
- (e) 政府曾威脅稱倘該職訓局校舍項目無法進行，茶果嶺公園將會繼續閒置；以及
- (f) 無法保證職訓局會把公眾休憩用地交還公眾並用作真正的公眾休憩用地供市民大眾享用。

82. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

茶果嶺公園的重要性

- (a) 現時對茶果嶺海濱的修訂項目只是改變了休憩用地的布局，不會影響休憩用地的整體供應。連同職訓局提供的 1 公頃公眾休憩用地，茶果嶺海濱區的 5.2 公頃公眾休憩用地供應將維持不變；

- (b) 鑑於休憩用地和道路在分區計劃大綱圖上所有地帶屬經常准許的用途，因此多塊休憩用地可在詳細設計階段重新配置和整合為具更連貫布局的休憩用地。視乎設計而定，沿茶果嶺海濱一帶可闢設多種設施；

落實休憩用地

- (c) 落實已規劃的休憩用地視乎可供使用的資源及有關的發展計劃而定；以及
- (d) 改劃用途地帶為職訓局提供機會早日落實休憩用地的一部分(約 1.9 公頃)，包括提供一個地盤面積較大並有新設施的永久足球場。職訓局已同意在完成後把公眾休憩用地交回政府管理和進行維修保養。

休憩用地的設計和布局

83. 會議備悉，一些申述人／提意見人就休憩用地的設計和布局所作陳述的要點如下：

- (a) 龐大的職訓局校舍會令休憩用地的質素下降，並把休憩用地私有化；
- (b) 居民需要的不是一個狹窄的海濱長廊，而是一塊有足夠深度的休憩用地。海濱長廊無法取代茶果嶺公園作為康樂樞紐的功能。茶果嶺公園會由具布局設計完善的用地變為 T 狀、布局差劣兼設施有限的走廊式公園，影響公眾享用海濱，亦無法作為聚集點；
- (c) 擬議公眾休憩用地應與海濱長廊連接及容易到達；
- (d) 一旦改劃用途地帶的修訂獲批准，城規會能否控制擬議職訓局校舍的設計及公眾休憩用地的布局，令人質疑；

- (e) 並無充分理據支持在珍貴的海旁地點保留該石油氣加氣站，因其與海濱環境並不協調，亦不利於公眾享用海濱設施。倘石油氣加氣站在地契到期後搬遷，而該塊用地改劃為「休憩用地」，則公眾休憩用地的設計和布局將會較佳；以及
- (f) 面積較大的石油氣加氣站會吸引更多車輛，令現時車輛輪候的情況惡化、加劇茶果嶺道的交通擠塞情況以及造成環境影響及健康和安全問題。

84. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 沒有發展有關休憩用地的計劃，而職訓局校舍項目有助及早落實闢設部分休憩用地。職訓局校舍將會包括園景美化及從海濱長廊後移，並會在設計方面採取多項措施，使能與休憩用地及海濱環境融合，同時又能與鄰近的發展連接起來；
- (b) 維港兩岸大部分海濱長廊的闊度均少於 50 米，而茶果嶺海濱長廊的闊度約為 50 米，將會是九龍區最闊的海濱長廊。視乎設計而定，茶果嶺海濱可提供各式各樣的康樂設施；
- (c) 有關修訂項目會保留海濱供公眾享用；用地內會預留公用通道，以方便市民前往海濱；
- (d) 如有需要，可在《說明書》內訂明適當的設計要求，並在地契中反映，以確保職訓局在其後落實有關發展時履行承諾；
- (e) 環境局及環保署已確認，有需要保留茶果嶺的專用石油氣加氣站，而附近亦找不到其他合適的地點可重置該石油氣加氣站。經考慮相關交通和技術方面的因素後，擬議地點可以接受。根據所進行的量化風險評估，按照《香港規劃標準與準則》，風險水平屬於可以接受。有關地點與最近的住宅大廈相距超過 140 米；

- (f) 為解決居民關注的問題及盡量減少對偉業街交通的不良影響，石油氣加氣站已北移，而排隊輪候處亦安排在站內。擬議地點是最理想的選擇，能保持足夠的距離及盡量減少可能造成的不良影響；
- (g) 石油氣加氣站擬議用地的面積較現有的為大，以便提供能夠容納 45 輛的士的輪候區，以盡量減少車輛在站外排隊等候的需要及改善交通情況，而加氣機的數目則維持不變；以及
- (h) 目前並無就石油氣加氣站物色到其他合適地點，因此於地契在二零二一年到期後，將會施加合適條款要求改善加氣站的運作。

公眾諮詢及程序

85. 會議備悉，一些申述人／提意見人就公眾諮詢及程序所作陳述的要點如下：

- (a) 公眾諮詢不足。當局應於制訂圖則階段妥善進行諮詢。修訂計劃是以意見的形式提交，未有公布供公眾查閱，可能涉及程序上的不正當行為。當局並無就修訂計劃或在進行分區計劃大綱圖修訂前諮詢區內人士的意見；
- (b) 改劃用地的過程出現程序不公。公眾並沒有共識要把啟德發展為教育中心。政府沒有兌現承諾，闢設茶果嶺公園；
- (c) 城規會沒有作出查究、考慮相關因素及就有關問題／事宜提出解決方法；
- (d) 觀塘區議會曾兩次反對在茶果嶺海濱興建擬議職訓局校舍。區議會的意見未獲應有的尊重；
- (e) 只在後期才就修訂計劃與海濱事務委員會舉行一個非正式簡介會，而簡介會亦沒有任何記錄或會議記錄。沒有機會讓公眾提出意見；以及

- (f) 職訓局已表示，修訂設計是與海濱事務委員會成員對話後得出的。職訓局的代表一直有出席與居民舉行的會議，聆聽他們的意見，並會與區內居民保持對話。亦會就公眾休憩用地的設計諮詢區議會的意見，以及考慮區內人士對校舍設計和交通安排的意見。

86. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 規劃署已切實遵循有關的法定和行政程序進行公眾諮詢；
- (b) 於考慮公眾意見後，職訓局在修訂計劃中已縮減發展規模，並建議提供一幅公眾休憩用地；
- (c) 海濱事務委員會、區議會及區內人士提出的意見已轉達城規會考慮。在考慮分區計劃大綱圖的修訂項目時，城規會已充分考慮各持分者的意見；以及
- (d) 修訂計劃是由職訓局以對申述提出意見書的形式提交，並不構成已刊憲的分區計劃大綱草圖的一部分。

申述人的建議

87. 會議備悉，一些申述人／提意見人提出以下的建議：

- (a) 把職訓局用地改劃為「休憩用地」地帶以興建茶果嶺公園，提供康樂設施並把海濱長廊連接啟德和鯉魚門；
- (b) 把部分職訓局用地改劃為「政府、機構或社區」地帶以闢設泊車、小食亭及長者設施；
- (c) 把污水處理廠用地改劃為「休憩用地」地帶；
- (d) 保留職訓局用地原本的建築物高度或降至主水平基準上 10 米，以配合四周的海濱土地用途；

- (e) 職訓局發展應利用地下空間，並在地庫提供公眾停車場；
- (f) 政府應興建隧道連接職訓局與港鐵藍田站；
- (g) 興建單軌鐵路系統，連接啟德郵輪碼頭、觀塘、藍田和鯉魚門，以紓緩交通問題，並增加該區的吸引力；以及
- (h) 職訓局表示，為改善海濱的連接和暢達程度，當局會徵詢運輸署及相關持份者的意見，制訂詳細的行人連接安排。校舍會採用半沉降式地庫設計。職訓局可於詳細設計階段進一步研究這個可能。地庫將會設置如演講廳等合適設施。

88. 會議亦備悉，相關政府部門作出的回應如下：

- (a) 該區的休憩用地供應充足。茶果嶺海濱的 5.2 公頃公眾休憩用地供應將維持不變；
- (b) 職訓局會提供充足的附屬泊車位。當局現時並無計劃在茶果嶺海濱興建公眾停車場及長者設施。運輸署會採取多項措施，在可行情況下或在適當時候增加公眾泊車位的供應。提供小食亭屬經常准許的用途；
- (c) 污水處理廠用地劃為「其他指定用途」註明「污水處理廠附連上蓋園景平台」地帶，為有關設施提供土地。該塊用地並非現時分區計劃大綱草圖的修訂項目；
- (d) 原本的建築物高度及建議的主水平基準上 10 米的建築物高度並不足夠容納職訓局校舍所需的總樓面面積，亦未有善用有限的土地資源；
- (e) 現時已有地面行人通道和行人路連接職訓局校舍及港鐵藍田站；以及

- (f) 土木工程拓展署正在就九龍東興建環保連接系統進行可行性研究。環保連接系統將會改善各區的連繫。

89. 於審閱主要的理由和事宜後，委員普遍同意，主要的考慮在於有關海濱用地應否容許按所建議的職訓局校舍的規模用作政府、機構或社區用途／建築物。政府、機構或社區用途應否是一個新的職訓局校舍以及職訓局的用地要求的理據，未必是城規會的主要考慮因素。主席繼而請委員發表意見，並建議討論可集中於以下各方面：

- (a) 在海濱用地關設政府、機構或社區設施在原則上是否可以接受；
- (b) 就有關用地建議的特定政府、機構或社區用途會否有任何無法克服的技術問題；以及
- (c) 擬議職訓局校舍及公眾休憩用地的地盤布局及設計是否可以接受。

在海濱地點容納政府、機構或社區設施

90. 一些委員注意到分區計劃大綱圖上有其他「休憩用地」地帶，因此該區的休憩用地供應足夠。為了善用有限的土地資源，一些委員認為海濱用地可用作發展，至於是否用作職訓局校舍則作別論，以及沒有必要保留整塊用地作公眾休憩用地，因為這樣做是浪費公共資源。一些委員認為，有關海旁發展應顧及海濱的環境、確保視覺上與四周的發展協調、改善通風和視覺通透性以及方便行人前往海濱。主席補充表示，與職訓局用地相比，啟德發展區有多塊發展用地均較為接近海濱，例如南停機坪及跑道區。

91. 一些委員亦認為，擬議職訓局發展項目屬於政府、機構或社區用途，特別是屬於為青年人而設的教育用途，故設於海濱是恰當的，因為可促進海濱一帶的活力和用途多元化。副主席補充表示，大部分專上院校的校舍均開放予公眾，而倘擬議職訓局校舍採用開放式的校舍設計，將可促進海濱一帶的活力。一些委員認同副主席的意見，並認為倘在該塊用地興建一

個新的職訓局校舍，職訓局應在校園內提供足夠的休憩用地，而這些休憩用地應該方便易達，從而達致把人與海濱連繫的理想。

92. 一些委員關注到石油氣加氣站的位置問題；石油氣加氣站與海濱環境並不協調，故詢問是否可以把加氣站遷往其他用地。由於該石油氣加氣站於該區早已存在，而現時並未物色到其他合適用地，因此副主席質疑搬遷石油氣加氣站的可能性。另一名委員亦提出，該塊用地的石油氣加氣站可能是為了要應付的士業的需求而設。主席回應表示，據環境局所確認，東九龍需要該石油氣加氣站。由於沒有替代用地，因此未必能在短至中期內把石油氣加氣站遷往其他用地。長遠而言，在有機會時，當局可研究其他替代用地。

93. 委員普遍認為，茶果嶺海濱用地可容納政府、機構或社區設施的發展項目，而擬議「政府、機構或社區」地帶的土地用途區劃是恰當的。

[楊偉誠博士及侯智恒博士此時離席。]

技術問題

94. 一名委員認為，根據已獲相關政府部門接納的技術評估所確定，擬議職訓局發展項目不會對交通和人流、環境、景觀、視覺及通風造成不良影響。另一名委員認為，雖然一些申述人質疑所有技術研究的結果，但只要該些技術研究是根據所需的指引和標準進行，則有關結果應視為可以接受。由於職訓局提交的技術評估獲相關部門接納，因此委員普遍認為擬議職訓局發展項目不會有無法克服的技術問題。

地盤布局及設計

95. 一些委員認為，現時擬議職訓局校舍的修訂計劃的樓宇設計過於保守。由於擬議職訓局校舍位於海濱，因此其設計應回應社會的期望。重要的是確保擬議職訓局發展與四周環境協調和融合，以及方便市民大眾前往。校舍應採用開放式及更加創新的設計，以促進海濱一帶的活力。以中環的滙豐銀行總行

為例，當局可考慮開放擬議職訓局校舍的地面層供公眾享用，並與附近的休憩用地有更佳的連接。

96. 一些委員建議可進一步改善擬議職訓局的發展，方法是善用地下空間作演講廳等用途，以及提倡擬議發展的多元化及社區相關用途，從而與社區連繫及在地面創造更多公共空間。

97. 關於擬議職訓局發展的建築物高度，儘管一名委員認為海濱地點應採用更嚴格的建築物高度管制，但另一名委員認為，應考慮交錯排列的建築物高度輪廓，避免屏風式發展。

[伍穎梅女士此時離席。]

98. 委員普遍認為，職訓局擬提供的公眾休憩用地應與海濱長廊融合。為達致更融和的休憩用地發展，一些委員建議當局研究把偉業街的重置休憩用地與遷置的石油氣加氣站互換，以及重訂新道路的走線(項目 W4)。主席進一步詢問項目 W4 所涉的新道路的走線是否可以設於更靠近西北面的污水處理廠。規劃署署長李啟榮先生回應表示，現時的道路走線可為石油氣加氣站提供更多空間容納排隊等候加氣的車輛。設計前往石油氣加氣站的新道路的走線時已考慮現有的道路模式。當時沒有預期到職訓局校舍內會建議闢設一幅公眾休憩用地。倘城規會認為，擬議職訓局校舍的修訂計劃在加入闢設 1 公頃的公眾休憩用地後，在原則上可以接受，則新道路的走線可進一步檢討。根據分區計劃大綱圖的《註釋》說明頁，「道路」及「休憩用地」在分區計劃大綱圖上屬經常准許的用途。不過，另一名委員認為，把石油氣加氣站與偉業街重置的休憩用地互換可能會引起附近居民反對，因為這樣石油氣加氣站會更加靠近麗港城的住宅樓宇。

99. 一名委員詢問有關海濱事務委員會的諮詢問題。規劃署署長李啟榮先生回應表示，海濱事務委員會是就所有關於海旁規劃和發展的事宜向政府提供意見的諮詢機構。職訓局在諮詢海濱事務委員會及考慮公眾的意見後，已修訂有關計劃。職訓局會就擬議職訓局校舍的詳細設計進一步諮詢海濱事務委員會的意見。

100. 一些委員認為，有關發展的形式和功能不應視為個別問題。擬議職訓局校舍可視為開放尚未有發展計劃的海濱地區的契機。擬議發展會為該區帶來規劃上的增益，而不應被視為會對社會造成損失。一名委員認為，職訓局校舍發展應從海旁再向後移，以便海濱長廊可以更闊。觀塘海濱長廊在周末經常人多擠迫，原因是該海濱長廊不僅吸引區內的居民，亦吸引其他地區的遊客。透過配合四周環境的設計和布局，擬議教育用途在暢達性、連繫性及多元化用途方面應能為社會帶來增益，而有關發展亦可能會成為該區的地標。一名委員補充表示，進一步減少職訓局校舍的擬議總樓面面積可能會達致更佳的设计，亦會獲區內居民歡迎。就此而言，委員備悉分區計劃大綱圖並無施加總樓面面積的限制。

101. 主席總括表示，委員普遍不反對該塊茶果嶺海濱用地的「政府、機構或社區」地帶的土地用途區劃，以便進行作教育用途的擬議職訓局校舍發展，但認為有關發展在设计上有改善空間，以便達致較佳的通達程度以及與海濱和社區的連繫。關於擬議公眾休憩用地及毗鄰石油氣加氣站的通道，當局在實施階段應探討一個更能配合四周環境的建築設計和地盤布局。不過，由於該塊用地在分區計劃大綱圖上是劃為「政府、機構或社區」地帶，因此屬於教育機構的擬議職訓局發展屬經常准許用途，無須取得城規會的規劃許可。城規會無權控制職訓局校舍及公眾休憩用地的其後設計。

[李國祥醫生此時離席。]

102. 主席表示，於分區計劃大綱圖獲批准後，該塊用地的詳細設計可在實施階段及批地階段由相關部門監察。職訓局所建議闢設 1 公頃公眾休憩用地的要求可在分區計劃大綱圖的《說明書》及日後的批地條款中訂明，以確保休憩用地得以落實並交回政府供公眾享用。此外，職訓局校舍將會由政府撥款資助，並由立法會的財務委員會審批。職訓局需闢設 1 公頃公眾休憩用地的建議及校舍的詳細設計將須受公眾監察。地政總署助理署長／區域 1 黃善永先生表示，職訓局需要向地政總署申請批地，以使用該塊土地進行發展。地政總署會徵詢相關政府部門的意見，包括規劃署及教育局。規劃署可轉達城規會對設計方面的關注，並可在地契條款中納入「設計、分布和高度」條文以解決所關注的問題。規劃署署長李啟榮先生補充表示，

按照現時的「政府、機構或社區」地帶區劃，屬於經常准許用途的發展建議的設計，是無須提交城規會批准的。雖然如此，當局可考慮在批地條款中加入須向地政總署提交布局設計圖以供審批的規定。另外，如認為合適，可建議教育局就職訓局校舍及公眾休憩用地的擬議設計諮詢城規會的意見，屆時委員可對該計劃的設計提出意見。委員亦備悉，雖然有關建築設計的意見可以十分主觀，但發展計劃仍然可由城規會根據既定的設計原則和指引作出評估。

103. 至於擬議石油氣加氣站，主席表示這是為了方便重置附近地點現有的石油氣加氣站。鑑於環境局已確定有需要保留茶果嶺區的專用石油氣加氣站，而現時附近並無其他合適的重置用地，因此委員同意該擬議石油氣加氣站應予保留，以應付東九龍對石油氣加氣服務的需求。不過，倘日後物色到替代用地以搬遷該石油氣加氣站，則屆時可對分區計劃大綱圖作出相應的修訂。

104. 儘管職訓局應有機會探討同時涉及毗鄰地區用地的經修訂設計和布局，包括偉業街的休憩用地及連接石油氣加氣站的通道，但委員普遍認為，現階段城規會並無重要的基礎可藉以訂明特定的設計，因為當局並無進行任何評估以核實搬遷後的偉樂街的經修訂設計及重訂走線是否可行。鑑於休憩用地及道路在分區計劃大綱圖上屬經常准許的用途，委員普遍同意可在詳細設計階段進一步改善該區用地的設計和布局，從而令這塊海旁用地能成為一個有更連貫布局的公眾休憩用地設計。

105. 由於區內人士強烈反對擬議的職訓局校舍，一名委員詢問，於職訓局向政府提交發展計劃以供考慮後，可否安排進行地區諮詢。規劃署署長李啟榮先生表示，在發展計劃敲定前，可建議教育局和職訓局進行地區諮詢，以及就有關計劃的任何進一步修訂諮詢城規會的意見。

[陳福祥博士此時離席。]

106. 儘管分區計劃大綱草圖項目 W1 至 W7 關於茶果嶺海濱的土地用途建議可以接受，但委員普遍認為，職訓局應在詳細設計階段妥善及積極處理所涉用地的設計和布局事宜。委員亦同意，職訓局需闢設 1 公頃公眾休憩用地的要求應於分區計劃

大綱圖的《說明書》及其後的批地條款中訂明，以確保得以落實。

107. 經進一步商議後，委員原則上普遍同意分區計劃大綱草圖有關茶果嶺海濱的項目 W1 至 W7 可以接受，但城規會的商議內容必須有妥善的記錄，包括向公眾妥善解釋有關決定，以及所關注的問題會透過在分區計劃大綱圖的《說明書》施加適當的規定來解決。因此，城規會同意延遲對申述作出決定，以待秘書處準備會議記錄的草擬本、有關城規會對申述和意見所作決定的新聞稿草擬本以及分區計劃大綱圖的《說明書》的建議修訂。商議部分的續會日期待定。

108. 會議於晚上七時四十分休會。