

二零二二年六月十七日舉行的城市規劃委員會
第 1273 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
甯漢豪女士

黃令衡先生 副主席

馮英偉先生

侯智恒博士

黃幸怡女士

余烽立先生

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

余偉業先生

陳振光教授

何鉅業先生

馬錦華先生

張李佳蕙女士

徐詠璇女士

黃傑龍先生

運輸署總工程師／交通工程(九龍)
王志恒先生(上午)

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
梁嘉誼女士(下午)

民政事務總署總工程師(工程)
區英傑先生

環境保護署助理署長(環境評估)
曾世榮先生

地政總署署長
黎志華先生

地政總署助理署長(區域3)
蔡囀珍女士

規劃署署長
鍾文傑先生

規劃署副署長／地區
葉子季先生

秘書

因事缺席

廖凌康先生

伍穎梅女士

吳芷茵博士

黃煥忠教授

黃天祥博士

呂守信先生

倫婉霞博士

列席者

規劃署助理署長／委員會
任雅薇女士

總城市規劃師／城市規劃委員會
鄭韻瑩女士(上午)
盧玉敏女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會
林樹竹女士(上午)
黃可怡女士(下午)

議程項目1

[公開會議]

通過第 1271 次會議記錄

[此議項以廣東話進行。]

1. 第 1271 次會議記錄草擬本已於會前送交各委員。如委員於二零二二年六月二十日或之前沒有提出修訂建議，該會議記錄將獲得通過。

[會後補註：該會議記錄無須修訂，於二零二二年六月二十日獲得通過。]

議程項目2

[公開會議]

續議事項

[此議項以廣東話進行。]

(i) 核准分區計劃大綱草圖

2. 秘書報告，行政長官會同行政會議於二零二二年五月三十一日根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 9(1)(a)條核准紅磡分區計劃大綱草圖(下稱「草圖」)(重新編號為 S/K9/28)及市區重建局土瓜灣道／榮光街發展計劃草圖(下稱「發展計劃草圖」)(重新編號為 S/K9/URA3/2)。二零二二年五月三十一日，行政長官會同行政會議亦根據條例第 9(2)條核准葵涌分區計劃大綱草圖(重新編號為 S/KC/30)。核准上述草圖和發展計劃草圖一事已於二零二二年六月十日在憲報公布。

(ii) 發還分區計劃大綱核准圖

3. 秘書報告，行政長官會同行政會議於二零二二年五月三十一日根據條例第 12(1)(b)(ii)條，把《古洞北分區計劃大綱核准圖編號 S/KTN/2》及《粉嶺北分區計劃大綱核准圖編號 S/FLN/2》發還城市規劃委員會(下稱「城規會」)以作出修

訂。發還該兩份分區計劃大綱核准圖一事已於二零二二年六月十日在憲報公布。

九龍區

議程項目3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

有關考慮《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/7》的申述和意見
(城市規劃委員會文件第 10842 號)

[此議項以英語及廣東話進行。]

4. 秘書報告，修訂項目涉及啟德改劃土地用途地帶建議，已得到「啟德發展進一步檢討研究」(下稱「檢討研究」)支持。檢討研究由土木工程拓展署(下稱「土拓署」)委託進行，而艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)是為該檢討研究擔任顧問的其中一間公司。修訂項目 J1 及 J2 涉及香港房屋協會(下稱「房協」)的擬議專用安置屋邨發展項目，並已得到一項可行性研究支持，而艾奕康公司是該項可行性研究的顧問之一。修訂項目 I 與落實城規會就一宗第 12A 條申請(申請編號 Y/K22/3)所作的決定相關，而奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)是擔任申請人顧問的其中一間公司。房協(R1/C1)和香港中華煤氣有限公司(R51)[恒基兆業地產有限公司(下稱「恒基公司」)的附屬公司]已提交申述／意見。下列委員已就有關議項申報利益：

鍾文傑先生 — 為房協監事會的當然委員；
(以規劃署署長的身分)

黎志華先生 — 為房協監事會的當然委員；
(以地政總署署長的身分)

馬錦華先生 — 為房協監事會的委員；

- 黃天祥博士 — 目前與房協有業務往來；
- 劉竟成先生 — 為房協的成員；
- 羅淑君女士 — 為房協的成員；
- 黃傑龍先生 — 為房協的成員和前僱員；
- 侯智恒博士 — 與土拓署正進行合約研究計劃；
過往曾與艾奕康公司和恒基公司有業務往來；以及任職香港大學，而該大學以前曾接受恒基公司主席家人捐款；
- 余烽立先生 — 目前與奧雅納公司有業務往來；
- 廖凌康先生 — 為香港理工大學校董會前成員，
該大學先前曾獲恒基公司的贊助；以及
- 徐詠璇女士 — 為香港大學僱員，該大學先前曾
接受恒基公司的捐款。

5. 黃天祥博士和廖凌康先生因事未能出席會議，而馬錦華先生和黃傑龍先生則尚未到席。由於鍾文傑先生和黎志華先生涉及與修訂項目(下稱「項目」)J1 及 J2 有關的直接利益，因此委員請他們就此議項暫時離席。鑑於劉竟成先生、余烽立先生、羅淑君女士、侯智恒博士和徐詠璇女士沒有參與修訂分區計劃大綱圖及／或提交相關申述和意見，委員同意他們可以留在席上。

簡介和提問部分

6. 主席表示已給予申述人和提意見人合理的通知，邀請他們出席聆聽會，但除了已出席或表示會出席聆聽會的申述人和提意見人外，其他的不是表明不會出席，就是沒有回覆。由於已給予申述人和提意見人合理的通知，委員同意在他們缺席的情況下，聆聽相關申述和意見。

7. 以下的政府代表、申述人、提意見人和他們的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

- 黎萬寬女士 — 九龍規劃專員
- 馮智文先生 — 高級城市規劃師／九龍
- 李樂敏女士 — 城市規劃師／九龍

土拓署

- 麥健明先生 — 總工程師／東 5
- 黃啟聰先生 — 高級工程師
- 林振卓先生 — 高級工程師
- 韋懿德女士 — 工程師

運輸署

- 廖健威先生 — 總運輸主任
- 陳仲軒先生 — 高級工程師
- 戴凱佑先生 — 工程師

機電工程署(下稱「機電署」)

- 余紹培先生 — 高級工程師

艾奕康公司

- 何偉略先生]
- 王志華先生] 顧問
- 黃岱輝先生]

申述人、提意見人和他們的代表

R1 / C1 — 房協

- 勞連發先生] 申述人及提意見人的代表
- KTA 規劃顧問有限公司]
- 司 —

霍志偉先生]

R 8 / C 14—創建香港

黃允祈先生] 申述人及提意見人的代表

R 9 / C 22—香港地產建設商會(下稱「建設商會」)

C 7—吳宗翰

C 10—葉慧儀

C 15—Maggie Lau

C 16—Li Hon Yee

C 18—余烈鋒

領賢規劃顧問有限公司—

李禮賢先生] 申述人及 / 或提意見人的
黃愛珠女士] 代表

R 10 / C 50—Mary Mulvihill

Mary Mulvihill 女士 — 申述人及提意見人

R 33 / C 12—林宏基

林宏基先生 — 申述人及提意見人

R 43 / C 11—Worldwide Cruise Terminals (Hong Kong)
Limited

班智傑先生 — 申述人及提意見人的代表

R 47—李采欣

李采欣女士 — 申述人

R 51—香港中華煤氣有限公司

梁志剛先生] 申述人的代表
黃雅惠女士]

R 71—張景勛議員辦事處

張景勛先生 — 申述人的代表

R 72—歐展文

歐展文先生 — 申述人

C2—陳恩賜

陳恩賜先生

— 提意見人

C40—Chan Yin Hang Kuby

徐永華先生

— 提意見人的代表

8. 主席歡迎各人到席。她繼而扼要解釋聆聽會的程序，並表示規劃署的代表會獲邀向委員簡介申述和意見的內容。申述人、提意見人和他們的代表其後會獲邀作口頭陳述。為確保會議能有效率地進行，每名申述人、提意見人或他們的代表將獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。在申述人、提意見人或他們的代表獲分配的時間完結前兩分鐘和完結的一刻，會有計時器提醒他們。當所有到席的申述人、提意見人和他們的代表完成口頭陳述後，便會進行答問部分。委員可直接向政府的代表或申述人、提意見人和他們的代表提問。答問部分結束後，主席會請政府的代表、申述人、提意見人和他們的代表離席。城規會會在他們離席後商議各項申述和意見，並於稍後把城規會的決定通知申述人和提意見人。

9. 主席請規劃署的代表向委員簡介各項申述和意見的內容。

10. 高級城市規劃師／九龍馮智文先生借助投影片，向委員簡介各項申述和意見的內容，包括分區計劃大綱草圖的背景、申述人和提意見人所提出的理由／意見／建議、規劃評估，以及規劃署對有關申述和意見所提的意見。有關詳情載於城市規劃委員會文件第 10842 號(下稱「文件」)。

11. 主席繼而請申述人、提意見人和他們的代表闡述其申述／意見。

R1／C1—房協

12. 霍志偉先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 項目 J1 及 J2 涉及把一幅用地劃為「住宅(甲類)」地帶。該用地會興建專用安置屋邨，以配合因進行

政府及／或市區重建項目而產生的安置需要。該用地的面積約為 8 500 平方米，最高住用地積比率為 6.5 倍，最高非住用地積比率為 1.0 倍，最大上蓋面積為 65%，最高建築物高度為主水平基準上 100 米。該用地會興建兩幢資助出售房屋的住宅樓宇，以及一幢公共租住房屋的樓宇，合共提供大約 1 100 個單位。另會提供面積不少於 2 700 平方米的公眾休憩用地，並會在其中一幢樓宇的平台闢設總樓面面積約 2 770 平方米(佔整體住用總樓面面積的 5%)的社會福利設施，而且會有一條獨立通道連接至土瓜灣道，方便政府、機構及社區設施的使用者進出設施。至於所提供的社會福利設施，則有待社會福利署(下稱「社署」)的建議，而這些設施的樓面空間會在房屋發展竣工後交由社署管理。有關發展會提供大約 8 500 平方米的整體總樓面面積作零售／餐飲、文化／休閒用途，包括面向海濱的戶外餐飲設施；

- (b) 擬議發展的建築物高度符合該區的梯級式高度輪廓。該區的建築物高度由南面的翔龍灣(主水平基準上 176 米)漸次下降至有關用地(主水平基準上 100 米)，繼而降至啟德體育園(主水平基準上 70 米)。房協會盡量提高有關發展的綠化比率至不少於 30%，以改善較低樓層的行人環境和景觀。擬議發展可改善該區的行人通道連接，方便市民由馬頭角道步行至海濱。發展項目設有戶外餐飲設施，再配合面積達 2 700 平方米的公眾休憩用地，令海濱變得更熱鬧，更具活力與生氣，而且可與區內其他康樂及餐飲設施達到相得益彰的效果。房協亦會在毗連用地設計和構建面積約為 7 700 平方米的公眾休憩空間，其後會把該用地交由康樂及文化事務署管理和維修保養。該幅公眾休憩用地會連接至啟德體育園，屬啟德海濱範圍內已規劃的「海濱飲食廊」的一部分；
- (c) 關於公眾所提出的關注，從鰂魚涌公園的策略觀景點遠眺，擬議發展不會破壞山脊線的 20% 山景不受建築物遮擋地帶，而 15 米闊的建築物間距將有助

海風吹入內陸地區。空氣流通評估亦顯示，與先前土地用途地帶的發展相比，擬議發展不會對全年和夏季盛行風造成重大改變。交通影響評估的結論是，預計所分析的路口(包括土瓜灣道和馬頭涌道的路口)有足夠容量應付擬議發展所產生的交通流量。擬議發展有良好的交通配套，設有多種公共運輸服務，包括巴士、小巴及渡輪。有關用地位於港鐵宋皇臺站 500 米步行距離的範圍內。至於氣體安全方面的關注，當局曾就位於潛在危險裝置的 300 米諮詢區範圍內的發展(包括有關用地的擬議發展)，對馬頭角煤氣廠構成的相關風險水平進行定量風險評估，而有關的定量風險評估已於二零二一年完成。潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會(下稱「委員會」)已檢視有關評估，並總結認為有關的風險水平可以接受。由於有關用地的規劃人口數目比定量風險評估所採用的人口數目為低，因此，與已獲通過的定量風險評估報告的評估結果相比，擬議發展不會對風險水平構成負面影響；

- (d) 預計分區計劃大綱圖的修訂程序、批地和批准建築圖則的程序可於二零二二年内完成。有關發展的建造工程計劃於二零二三年展開，整個發展預期會在二零二七年完工；以及
- (e) 如城規會支持項目 J1 及 J2，擬議發展便可幫助增加房屋供應，滿足有關的安置需求，以及營造富活力和吸引力的海濱空間，以供公眾享用。

R8 / C14 — 創建香港

13. 黃允祈先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他們支持項目 K，反對項目 F、G 及 H，並就項目 J1、J2 及 L 提供意見；

項目 K—觀塘海濱

- (b) 支持項目 K 把觀塘渡輪碼頭由「其他指定用途」註明「碼頭」地帶改劃為「其他指定用途」註明「碼頭(1)」地帶，並在第一欄加入「機構用途」及「康體文娛場所」兩項用途，因為有關改劃可擴大渡輪碼頭的用途，為海濱增添活力。此外，建議在第一欄加入「食肆(只限酒樓餐廳)」及「商店及服務行業(快餐店)」兩項用途，並施加附帶條件，訂明在有關用地進行的污水工程須接駁至公共污水收集系統。從過往發展中環及紅磡碼頭的經驗所見，闢設酒樓餐廳和快餐店可提供聚腳地，令碼頭更具朝氣。另外，從這些用途所賺取的收益亦可為渡輪的服務和票價提供補貼；

項目 L—茶果嶺海濱

- (c) 支持把茶果嶺道一幅沿海濱的土地由「政府、機構或社區」地帶改劃為「休憩用地」地帶。海濱地區應與日後在茶果嶺、油塘及鯉魚門分區計劃大綱圖範圍內進行的住宅發展(即茶果嶺村發展項目)妥為融合。建議在海濱的休憩用地與茶果嶺日後的住宅發展項目之間闢建橫跨茶果嶺道上方的廣闊平台。在海濱提供便捷的行人通道，方便休憩用地的使用者前往設於茶果嶺發展項目內的零售及飲食設施；

項目 J1 及 J2—專用安置屋邨

- (d) 項目 J1 及 J2 覆蓋的範圍是海濱的焦點區，當局可藉此良機為居民和遊客打造一個朝氣勃勃、極具吸引力的公共空間。從土瓜灣前來的遊客可經由該處進入啟德。當局應在詳細設計階段，進行妥善規劃，確保不會因為需要提供緊急車輛通道而影響該區的露天飲食設施。類似的例子有很多，例如位於北角海濱一帶的北角匯。當局應在地契條款中加入相關規定，以落實擬議露天食肆。此外，政府應事先清楚告知專用安置屋邨日後的居民，該發展項目

容許闢設露天餐廳，以免日後的居民可能投訴受到噪音及其他潛在滋擾，情況就像將軍澳海濱一樣；

- (e) 應提供單車泊位及登岸梯級，令單車及街渡渡輪服務成為可行的交通模式，以減輕現時路面的交通壓力；

項目 F、G 及 H—跑道末端的用地

- (f) 反對項目 F、G 及 H，因為改劃跑道休閒區的三幅用地會削弱原先計劃在前跑路區進行的發展(包括啟德郵輪碼頭及日後的旅遊中樞)。到訪啟德跑道末端的遊客及訪客應享有更精彩的體驗，但改劃土地用途後會減少該處的商業元素，令其吸引力隨之下降。事實上，應在該處闢設更多商業設施，以吸引更多郵輪乘客和訪客遊覽海濱，從而吸引投資者到該處投資，確保啟德跑道末端得以更蓬勃和持續地發展；
- (g) 隨着該處的住宅發展和人口增加，會對承豐道的交通造成負面影響。原先建議在跑道區進行商業活動的計劃可有效調節繁忙時段的交通流量，令流量更為平均。因此，應把該三幅用地改劃為原來的「商業」地帶，同時應訂明有關闢設單車停泊處和水上活動設備存放區的規定；以及

其他

- (h) 環保連接系統的走線應予保留。由於跑道區與其他已發展地區互相分隔，政府應考慮利用其他交通模式，以應付日後居民和遊客人數不斷增加的情況。單車及街渡渡輪服務是另一選擇，但會受天氣影響。電動巴士／小巴使用的燃料較清潔，屬於環保交通工具，但無助減低交通流量。政府應考慮使用不同的交通模式以減低路面交通。

R9 / C22—香港地產建設商會

C7—吳宗翰

C10—葉慧儀

C15—Maggie Lau

C16—Li Hon Yee

C18—余烈鋒

14. 李禮賢先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 建設商會提交的申述是為了香港的整體利益，以及維持可持續發展；
- (b) 二零零七年，當局為回應《保護海港條例》，在「不填海方案」的前提下，擬備啟德分區計劃大綱圖。當時，建設商會除作出非常全面的申述，還向政府另行提交意見書，並邀請了倫敦碼頭區發展公司的項目總監，與城規會分享與啟德有關的經驗。此外，一些發展商也提交了申述，並建議設立發展機構，目的是為啟德發展區塑造高質素的市區空間。建設商會的成員亦分享了他們在海外進行同類項目的經驗。啟德發展區的旨宗，有部分是為了興建高質素的房屋以及提供公眾休憩用地和其他設施物色空間。商用空間可刺激香港經濟增長。現有的核心商業區已經全面發展，而啟德發展區正好提供一個大好機會，建立第二個世界知名的核心商業區。倫敦碼頭區便是一個很好的例子。啟德發展區須設有環保連接系統，以盡量減少路面交通，否則設於前跑道末端的郵輪碼頭便會變得不可行。不過，當年這些意見／建議全被忽視。當局沒有設立發展機構，統籌啟德發展區的發展。當局基於短期的市場考慮因素，不斷減少休憩用地及社區設施的供應，並逐漸把有關用地及設施改劃作其他用途。當局在是次修訂中刪除可持續發展的運輸模式，以及把更多商業用地改作住宅用途，啟德發展區的願景難以實現；

沿跑道關設的商業用地

- (c) 啟德發展區的商業元素已被大幅淡化。根據文件第 2.1 段的註腳，考慮把用地改劃為住宅用途的主要原因是市場氣氛低迷，以及兩幅位於跑道區的商業用地及一幅位於北停機坪的合併商業用地在二零一八年及二零二零年流標。事實上，二零一九年和二零二零年進行賣地招標時，投標者表示有興趣，而政府亦分別收到九份和四份標書。不過，由於政府認為這些地價標金未達到其所定的底價，因此取消有關賣地。主要的問題是政府所定的物業估價偏離了市場情況，而非發展商對有關的商業用地沒有興趣；

環保連接系統

- (d) 環保連接系統是啟德發展區規劃的重要一環，其走線早在二零零七年已在法定圖則上顯示。刪除環保連接系統應該屬於分區計劃大綱圖的修訂項目，同時亦應是《城市規劃條例》(下稱「條例」)下可作出申述／提出意見的事宜，讓公眾有機會就此提出意見。根據條例第 4(1)(a)條，為任何該等地區的布局設計而擬備的規劃委員會的草圖(即法定圖則)，可顯示或預定街道、鐵路及其他主要交通設施。因此，在分區計劃大綱圖顯示的環保連接系統走線必定屬於分區計劃大綱圖的一部分，與條例下第 4(1)(a)條的其他土地用途具有相同的法定地位。此外，項目 E2 及 E3 涉及分區計劃大綱圖上顯示為「道路」的地方，刪除環保連接系統的走線亦應以相同方式處理。此外，《啟德分區計劃大綱核准圖編號 S/K22/6》(即分區計劃大綱圖的前一個版本)的《註釋》訂明該圖顯示可能預留作興建環保連接系統的範圍，但沒有訂明環保連接系統「只作參考」或不屬分區計劃大綱圖的一部分。當局現時沒有把刪除分區計劃大綱圖上的環保連接系統視作修訂項目處理，實有違條例的條文，或須面對法律挑戰；

- (e) 文件附件 IV 所作的回應指城規會並沒有獲授權審批與運輸相關的工程和走線，但有關說法並不正確。他們沒有要求城規會審批環保連接系統，他們的申述／意見只是指出現時刪除環保連接系統走線屬言之過早，並提議縮短系統的走線，促請政府重新進行評估，以便為啟德發展區提供有效的公共運輸工具；
- (f) 環保連接系統的概念於二零零一年已開始研究，公眾對落實環保連接系統抱有合理期望。當局未有向公眾清楚解釋不再推展環保連接系統的理由。當局於二零一七年就環保連接系統進行的公眾諮詢顯示，環保連接系統的走線如何連接啟德發展區、觀塘和九龍灣。儘管該項公眾諮詢指步行是另一個環保連接替代方案，但從啟德郵輪碼頭步行往港鐵啟德站需時 60 分鐘，從啟德郵輪碼頭步行往港鐵觀塘站則需時 70 分鐘，步行的選項並不切實際。政府現時建議的多元組合模式環保連接系統實際上並非一個系統，僅是為一系列運輸設施加上新標籤。電動巴士／小巴只是改變所使用的燃料，並無法減少路面交通。先前研究的結論亦指自動行人道並不適合啟德發展區。自動行人道速度緩慢，通常是用於短距離的行程，而且進行定期檢查時須長時間關閉，更不能直接連港鐵站。橫越觀塘避風塘的擬議自動行人道，從工程的角度而言，難以實行，而且或會違反《保護海港條例》。踏單車通常是消閒活動，不算是日常出行的交通工具，而且只限在啟德發展區內騎，但在內陸人煙稠密的已發展市區並不可行。水上的士服務主要供遊客使用，現在已停運，至於渡輪服務，以往的班次亦僅為 30 分鐘一班；
- (g) 建議縮短環保連接系統的走線，以連接北停機坪區與觀塘。政府就縮短環保連接系統的建議作出回應時，只指出建議並不可行，但當局不應只根據建造成本來評估是否關設基本的公共交通基礎設施。建設商會曾聯絡香港電車有限公司(下稱「香港電車」)(C19)，香港電車得悉建設商會曾就需要在啟

德發展區提供環保連接系統一事作出申述。香港電車原則上認同需要在啟德發展區落實具架構的軌道運輸系統。若政府重啟研究，並進行招標，邀請私營機構參與該項目，香港電車會考慮參與。城規會應要求政府在把環保連接系統從分區計劃大綱圖中刪除前，再作審慎考慮；

- (h) 建議在前跑道區項目入伙前，落實臨時交通措施，包括：
 - (i) 連接跑道區、啟德港鐵站與宋皇臺港鐵站的特別循環巴士線；
 - (ii) 把跑道的自動行人道由前跑道區延伸至宋皇臺港鐵站或啟德體育園附近一帶，方便行人前往港鐵站和公共運輸交匯處；
 - (iii) 在跑道區的 10 個住宅項目入伙前，為相關居民開設巴士路線，有關巴士路線可由相關發展項目的業主以合資經營的模式營運；以及
 - (iv) 提供前往中環、灣仔和尖沙咀的「水上的士」服務；

旅遊中樞

- (i) 當局原先計劃把跑道末端發展為旅遊中樞，並會有商業和住宅發展。現時，沿跑道的大部分用地已改劃作住宅用途。修訂用途地帶，特別是用地由原先計劃作酒店用途改劃作住宅用途，會改變交通模式。然而，交通研究並沒有提及如何把交通模式的轉變和交通影響納入其考慮之中。郵輪碼頭附近的新住宅用地會令該區人口增加，而繁忙時段的交通模式會與原先規劃作住宅發展的情況相若。鑑於區內交通連接欠佳，前跑道區的交通情況會惡化；

建議

- (j) 建設商會建議把位於前跑道區內的項目 F、G 及 H(或至少項目 H)改劃為「商業」地帶。有關改劃對維持發展旅遊中樞的可行性非常重要，同時亦有助紓緩前跑道區一帶的交通擠塞情況；以及
- (k) 在分區計劃大綱圖上重新加入先前的環保連接系統走線。政府亦應根據不同的假設，檢視環保連接系

統的可行性，並考慮建設商會所提議的縮短走線方案，而該方案可以是落實先前環保連接系統建議的選項。建設商會亦促請政府在前跑道區的居民入伙前，即時落實臨時交通建議。

15. 秘書澄清，四名委員(包括鍾文傑先生、黎志華先生、馬錦華先生及黃傑龍先生)申報涉及與房協的項目有關的直接利益，並已獲邀於聆聽會開始時離席。由於對分區計劃大綱圖作出的修訂項目只有其中兩項與房協有關(即 J1 及 J2)，委員同意該四名委員可返回席上，但不應參與涉及項目 J1 及 J2 的討論。

[鍾文傑先生此時返回席上。]

R10 / C50 – Mary Mulvihill

16. Mary Mulvihill 女士作出陳述，要點如下：

- (a) 在啟德進行大型住宅發展的規劃會偏離該區的規劃願景，即是把該區發展成體育、康樂、旅遊、商務和優質房屋中心和締造城市設計及園景設計的典範，以及計劃把該區打造為可持續及環保的發展，鞏固香港國際都會的地位；

項目 J1 及 J2

- (b) 擬議專用安置屋邨的選址會破壞啟德發展區作為康樂中心的規劃。由於選址位處海旁，而且十分接近啟德體育園，因此不應用作住宅發展。該用地更適宜作酒店發展，以產生協同效應，為體育園使用者和旅客提供服務，理由是啟德體育園只有一間設有400間房間的酒店。由於疫情關係，現時不能保證在旅遊中樞的酒店可付諸實行。此外，啟德體育園在舉行體育盛事的前後，可能會有很多活動。若把該用地(項目 J1 及 J2)作住宅用途發展，預料日後居民會投訴有噪音和受到滋擾；

- (c) 資助房屋應在九龍城興建。房協可與市區重建局(下稱「市建局」)合作，推展專用安置屋邨工程項目。此外，市建局應就旗下的工程項目提供遷置單位；

項目 A 至 C

- (d) 鑑於目前的經濟狀況、私人房屋單位空置率高企、移民人數激增、內地經濟放緩和利率不斷上升，令人質疑本港對私人房屋需求是否仍然殷切。舉例而言，據觀察所得，位於北角的北角匯的空置率很高；
- (e) 當局建議在用地 2A2 及 2A3(項目 A 及 B)闢設一間男童院和一間設有 100 個宿位的嚴重弱智人士宿舍。根據過往經驗，此等設施不應設於住宅發展項目內，理由是這類設施很大可能會遭居民歧視和反對；

項目 D

- (f) 地下購物街需要長時間才可落實。地下購物街雖然可提供全天候的購物環境，但由於香港沒有極端天氣，闢設室外用餐設施／咖啡室和露天座位較為可取。此外，地下購物街的商店很可能與港鐵站內沉悶而又毫無吸引力的商店相類似；

項目 E1

- (g) 強烈反對把沿啟德體育園西北面界線的一塊土地改劃為「休憩用地」地帶，理由是該幅狹長土地位處道路與建築物之間，並非真正的休憩用地；

項目 F 至 H

- (h) 把跑道末端的三幅「商業」用地改劃作住宅用途屬短視的建議。郵輪碼頭附近應闢設酒店及商業樓宇，因為這些設施均會開放給公眾使用，而面向海濱黃金地段亦可闢設餐飲設施。反之，住宅樓宇會

形成「門禁社區」，而且這些用地的零售商店亦可能會淪為居民的會所設施，變相剝奪公眾享用海濱的機會，亦會令該區缺乏可留住郵輪乘客和旅客在該處欣賞維港兩岸景色的景點(包括購物及餐飲設施)，喪失振興該區經濟的機會。應參考在海運碼頭及尖沙咀渡輪碼頭旁邊設置購物設施的成功例子。為打造朝氣蓬勃的海濱，應沿跑道闢設連貫的零售商店，讓本地市民及旅客享受購物樂趣；

- (i) 在用地 4B5(項目 F)闢設一間設有 40 個宿位的弱智人士輔助宿舍及一間設有 50 個宿位的嚴重弱智人士宿舍並不恰當，因為該用地不但遠離港鐵站，亦不鄰近主要的巴士路線，而且缺乏為傷殘人士而設的康樂設施；

其他

- (j) 應設置登岸梯級，以便增加渡輪服務，連接各個公眾碼頭。啟德的道路系統應加入單車徑及單車停泊點。此外，應在各屋邨、港鐵站及不同康樂地帶之間提供環保運輸服務；以及
- (k) R9 在申述中指當局把環保連接系統的走線從分區計劃大綱圖刪除，做法並不恰當。對於 R9 的這個申述表示支持。環保連接系統對連接啟德發展區及觀塘／九龍灣而言，至關重要。成本不應是當局決定不推行環保連接系統的決定性因素。項目的顧問公司應設法落實環保連接系統。

R33 / C12 – 林宏基

17. 林宏基先生作出陳述，要點如下：

項目 J1 及 J2

- (a) 他反對分區計劃大綱圖的修訂，並質疑增加約 3 000 至 4 000 個房屋單位能否紓緩房屋需求。更有效的做法是集中於北部都會區提供房屋供應，該

區單單一個發展項目已能提供 6 000 至 8 000 個單位；

項目 F 至 G

- (b) 把用地 4B5、4C4 及 4C5(項目 F 至 G)改劃作住宅用途，只能提供 2 000 個單位，做法並不合適，因為有關改劃有違前跑道區的原先規劃意向。在先前的分區計劃大綱圖修訂中，部分位於前跑道並面向維港的土地已由商業用途改劃作住宅用途，而當時提出的理由是區內仍有商業用地。當局在這次改劃工作中也是提出同樣的理由，指旅遊中樞亦會有商業用途。至於在下一輪分區計劃大綱圖修訂中旅遊中樞會否被改劃作住宅用途，他表示關注；
- (c) 根據起動九龍東辦事處的願景，位於前跑道區的商業用地會包括酒店發展用途，為郵輪碼頭和旅遊中樞提供服務。項目 F 至 G 改劃作住宅用途後，啟德的酒店發展用地相當有限(即在旅遊中樞提供一間設有 800 個房間的酒店，以及在啟德體育園附近提供一間設有 400 個房間的酒店)。由於旅遊中樞的酒店設施有限，對於是否仍可繼續為旅客提供服務，實在成疑；以及

環保連接系統

- (d) 取消環保連接系統大大改變啟德整個運輸概念。建議的替代方案(例如高架行人道連行人輸送帶，以及主要作康樂用途的單車設施和主要為遊客而設的水上的士服務)均不能適切地服務啟德居民所需。當局擬闢設橫跨觀塘避風塘的高架行人道連行人輸送帶以串連前跑道區及前南停機坪與觀塘區，但其可行性實在成疑，尤其是考慮到《保護海港條例》的規定。當局應妥為規劃啟德發展區，以免日後遭到投訴，情況猶如當局被投訴指在油塘設混凝土配料廠的規劃欠佳，導致觀塘區內交通擠塞。

R 47—李采欣

18. 李采欣女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她已在土瓜灣居住多年，反對項目 J1 及 J2；
- (b) 有關用地位置優越，鄰近啟德體育園，更適合用作商業／酒店發展，以支援體育園發展，以及令該區蛻變成為本港地標。此外，不應在該用地興建三幢密密麻麻的單幢樓，而僅是為了容納區區 1 100 個安置單位。房協的顧問報告指出，擬議住宅發展所造成的影響可以接受。不過，興建專用安置屋邨會對海旁的用地帶來不可逆轉的影響。由於非住用總樓面面積有限，因此所能闢設的設施極少。在一塊面積細小的土地上進行窄長型發展，並不受人歡迎；
- (c) 不少受重建項目影響的人士均是長者或殘疾人士。由於該用地位於距離港鐵站約 12 至 15 分鐘步程的地方，而專用安置屋邨只有極少零售設施，而且附近一帶亦只得偉恒昌新邨及翔龍灣的本地商鋪，缺乏售賣日常用品的零售設施，因此就安置用途而言，該用地並非一個位置方便的選址；
- (d) 市建局正在鄰近港鐵站的榮光街進行市區重建項目。她認為，在同興花園附近的一幅空置用地興建專用安置屋邨，更為恰當，因為該用地距離港鐵站僅約四至五分鐘步程，而且更接近土瓜灣的核心區，而該區有較多商鋪可供購買日常用品；以及
- (e) 總括而言，該用地應予保留，以闢設旅遊設施／酒店及休憩用地。

R 51—香港中華煤氣有限公司(下稱「煤氣公司」)

19. 梁志剛先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他們因安全問題而反對項目 J1 作住宅發展。該用地距離馬頭角煤氣廠不足 90 米，並位於馬頭角煤氣廠潛在危險裝置的諮詢區內；
- (b) 馬頭角煤氣廠正在運作中，煤氣產能約為每天 260 萬立方米(即佔全香港煤氣產能約五分之一)。馬頭角煤氣廠是策略性且不可或缺的煤氣廠，確保香港有可靠的煤氣供應。擬議專用安置屋邨將提供大約 1 100 個單位並設有零售及餐飲設施和公眾休憩用地，因此會導致居住和流動人口大幅增加。然而，都會規劃小組委員會文件第 9/21 號附件 VI 中有關專用安置屋邨的規劃綱領只籠統含糊地指出，與定量風險評估所評估的風險水平相比，擬議專用安置屋邨不會對有關風險水平帶來負面影響。當局沒有就有關結論作進一步闡釋及提供定量評估詳情。委員會通過引述另一份已通過的定量風險評估就一個項目的風險水平下定論，做法並不尋常。房協應特意就專用安置屋邨項目進行定量風險評估；
- (c) 煤氣公司從未在安全方面作出讓步，在馬頭角煤氣廠進行內部改建時，謹慎行事，採取定量風險評估。根據《香港規劃標準與準則》第十二章，位於潛在危險裝置諮詢區內的大型發展計劃通常不會獲批給許可。當局應根據政府的風險指引，評估位於諮詢區內的發展建議，以確保有關的裝置對公眾所構成的危險處於可接受的水平；
- (d) 煤氣公司已根據所得的公開資料，就專用安置屋邨項目擬備了定量風險評估，該定量風險評估顯示，興建專用安置屋邨會令額外的危險大增(即令可能發生死亡事故的風險增加超過 25%)，而以往從未有如此風險水平增幅的方案獲得批准。此外，馬頭角煤氣廠受到惡意／蓄意破壞的風險越來越高，應以定量方式而非定質方式進行評估。房協似乎未有聘用專業人士進行妥善而獨立的定量風險評估，以分析風險並確定風險水平的可接受程度。房協於二零二一年十一月諮詢九龍城區議會時，未有提及與擬議專用安置屋邨發展相關的風險問題；以及

- (e) 儘管香港有增加房屋供應的需要，但忽視對公眾安全所構成的潛在風險屬不可接受。煤氣廠被高層發展項目所包圍，此情況在其他地方前所未有。無論如何，當局應諮詢煤氣公司，以確保在項目 J1 用地實施安全規定，把潛在風險控制在可接受範圍內。

C2—陳恩賜

20. 陳恩賜先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他反對項目 J1。把海濱一小幅位於黃金地段的土地改劃作住宅用途是短視的決定。該申述地點提供約 1 100 個房屋單位，並不能紓緩房屋需求；
- (b) 申述地點位置優越，鄰近啟德體育園。申述地點應用作有利體育園營運的發展，從而產生協同效應，特別是香港將於二零二五年與廣東及澳門合辦全運會。屆時，體育項目將於啟德體育園舉行。賓客／訪客在觀賞體育項目時被三幢建築物高度為主水平基準上 100 米的多層住宅大廈俯視，或會很奇怪；
- (c) 若申述地點作住宅用途，啟德體育園的噪音和燈光或會影響附近居民。在香港大球場附近居住的居民也面對同一問題；
- (d) 文件圖 H-7 顯示，建築物高度輪廓由翔龍灣的主水平基準上 176 米逐步遞減至「五街」地區的主水平基準上 110 米，然後再遞減至兩幢現有工業大廈的主水平基準上 65 米和啟德體育園的主水平基準上 55 米。申述地點的擬議建築物高度為主水平基準上 100 米，與兩幢現有工業大廈和啟德體育園的建築物高度不相協調；
- (e) 雖然申述地點的公共交通設施完善，但有關運輸量是否足以為擬議專用安置屋邨發展所帶來的額外 3 000 名居民和在舉行體育活動的日子為到訪啟德體育園的 50 000 名人士服務，令人存疑。此外，

偉恒昌新邨附近旅遊巴上落客區的長期交通問題和九龍城碼頭附近的違例泊車問題將進一步惡化；

- (f) 專用安置屋邨日後的居民可能須承擔申述地點範圍內會開放供公眾使用的部分的維修和管理費用。另一方面，擬議發展或會令訪客減少自由出入專用安置屋邨用地的機會，而連接土瓜灣內陸範圍和海濱的行人通道亦可能會被堵塞；以及
- (g) 城規會應負責把關，維護啟德的規劃意向。把申述地點改劃作住宅用途，並不符合啟德長遠的規劃願景和意向，即發展啟德作商業、文化及康樂用途，亦不符合把九龍東轉型為第二個核心商業區的意向；

R43 / C11 — 環美郵輪碼頭

21. 班智傑先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 有關申述是由郵輪碼頭的營辦商、運輸及旅遊業界的主要立法會議員、主要郵輪航線公司，以及旅遊和運輸業的公司聯合提出的。他們對項目 H 表示反對；

香港郵輪業的現況

- (b) 政府原本預計在二零二三年達到的郵輪旅客量，已提前在二零一六年達到。對郵輪碼頭的投資已於二零二一年十一月回本。在過去幾年，郵輪碼頭的使用量遠高於其他休閒設施(例如香港體育館)。即使在疫情期間，超過 100 個國家的郵輪旅遊已完全恢復，所以預料香港亦會很快恢復郵輪旅遊；

建議

- (c) 建議 1：毗鄰郵輪碼頭的用地 4C5(項目 H)應保留作酒店發展，以達到協同效應，促進郵輪服務發展。現時，旅遊中樞及啟德跑道公園(下稱「跑道公

園」)已轉為常設的檢疫設施。因此，在旅遊中樞興建酒店的機會微乎其微。此外，大部分郵輪旅客屬扶老携幼的大家庭羣組。他們通常會攜帶很多行李，而且會乘坐的士到酒店。郵輪碼頭的所有交通均依賴跑道上的唯一一條通路(即承豐道)。另外，海外的郵輪旅客會在啟程前一至兩天到達，或在航程結束後留港一至兩天。由於大約 60% 的郵輪旅客並非本地人士，可仿效在赤鱸角香港國際機場旁邊關設機場酒店的做法，把酒店設於郵輪碼頭的步行範圍內，方便郵輪旅客。通常一艘郵輪可承載超過 4 000 人。啟德區內的酒店房間只能為小部分旅客提供服務。因此，如不能全數保留三幅酒店用地，則應保留最少一幅用地作酒店發展用途，這一點至關重要；

- (d) 建議 2：建議關設「泊車後登船」的設施，以減少車流。他們在二零二一年八月進行調查，訪問了 450 個郵輪旅客。調查結果顯示，44% 受訪旅客擁有汽車，84% 表示支持「泊車後登船」的概念。「泊車後登船」的概念可減少「潮水式」的單向交通，亦可避免一些只為了上落客的車輛在沒有載客的情況下進出郵輪碼頭，從而減少污染。有關用地 4C5(項目 H)，「泊車後登船」的設施可設於最低的三層，因為這些樓層不能看到海景，而設於停車場平台上方的酒店房間則可享有不受遮擋的海景。這些設施可方便郵輪旅客由停車場或酒店步行至郵輪碼頭。參考過去 10 年建成並附設大量泊車位的郵輪碼頭(每個郵輪停泊位會附設 2 000 個泊車位)，啟德郵輪碼頭設有兩個郵輪停泊位，故此可能須關設大約 4 000 個泊車位；以及
- (e) 建議 3：渡輪營辦商希望在以下位置關設登岸梯級：(i) 郵輪碼頭，連接北角；(ii) 用地 4C4 與 4C5(項目 G 及 H)的海濱範圍之間的地方，連接紅磡；以及(iii)勵業街對面觀塘海濱花園沿路的地方(與港鐵牛頭角站相距 300 米)，以便在啟德為市民提供其他交通模式的選擇。

22. 由於規劃署的代表、申述人、提意見人和他們的代表已陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員將向申述人、提意見人和他們的代表及／或政府的代表提問。不應把答問部分視為讓與會者向城規會直接提問或各方彼此盤問的場合。主席進一步表示，一如文件所指，把環保連接系統的示意走線及車站從分區計劃大綱圖刪除，並非分區計劃大綱圖的修訂項目。分區計劃大綱圖的先前版本所顯示的環保連接系統走線，屬可能預留作興建環保連接系統的範圍。當局須就此系統作進一步研究和可行性研究。此示意的運輸走線並非分區計劃大綱圖上，須得到城規會同意的法定土地用途。因此，是次會議不應把環保連接系統視為須獲城規會通過的修訂項目，並就環保連接系統的細節(例如走線及載客量)作討論。不過，如與會者擬就修訂所涉的相關交通影響提問，則沒有問題。

把商業用地改劃作住宅用途

23. 主席及一些委員向政府的代表提出以下問題：

啟德發展區的規劃意向和定位

- (a) 把啟德發展區的用地由商業用途改劃作住宅用途，會否影響啟德發展區的願景、與郵輪碼頭的協同效應、旅遊中樞的活力，以及在九龍東發展第二個核心商業區；
- (b) 當局有否為第二個核心商業區的總樓面面積訂下目標，而九龍東的整體商業總樓面面積能否達標；
- (c) 在改劃用地之前，有否進行商業總樓面面積的供求研究；
- (d) 啟德發展區內酒店房的估計需求量為何。當局有否預留足夠用地以滿足對酒店的需求，而郵輪碼頭旁的用地(即用地 4C5)可否作酒店用途；
- (e) 第二個核心商業區內會否提供文化設施；

項目 F 至 H (前跑道區)

- (f) 為支持旅遊中樞的發展，是否必須在該三幅用地(項目 F 至 H)進行商業發展；
- (g) 三幅用地(項目 F 至 H)的擬議用途及商業總樓面面積為何，以及旅遊中樞的擬議總樓面面積為何；
- (h) 據知，發展商可就在「住宅(乙類)」地帶興建酒店向城規會申請規劃許可。就此而言，如何申請在項目 F 至 H 所涉的地方作酒店用途；賣地後，酒店用途是否地契所准許的；以及「住宅(乙類)」地帶內是否准許進行綜合商業及住宅發展；以及
- (i) 在前跑道區關設的隔離設施，其運作期限為何。

24. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士借助投影片作出回應，要點如下：

改劃商業用地作住宅用途

啟德發展區的規劃意向及定位

- (a) 第二個核心商業區涵蓋九龍東一帶較大的範圍，包括啟德發展區、觀塘及九龍灣。在改劃後，啟德發展區總體仍有大約 200 萬平方米的商業總樓面面積(對比先前分區計劃大綱圖的 228 萬平方米)。九龍東的整體商業總樓面面積預計會增加至超過 400 萬平方米，其中包括活化及重建觀塘和九龍灣的現有工廈。啟德發展區作為九龍東第二個核心商業區重要部分的經濟地位仍然得以維持；
- (b) 第二個核心商業區的目標是提供約 400 萬平方米總樓面面積，規模與中環核心商業區相若。九龍東目前合共約有 290 萬平方米的商業總樓面面積，而正在施工及已獲批准的發展項目會在短中期額外提供約 100 萬平方米的商業總樓面面積(包括活化及重建現有工廈)。即使改劃五幅「商業」用地，仍能達

到所訂下的總樓面面積目標供應，而且預計不會對把九龍東轉型為第二個核心商業區的整體目標造成重大影響；

- (c) 當局沒有就啟德發展區內商業總樓面面積的供求情況進行研究。不過，改劃後，啟德發展區仍能供應約 200 萬平方米的商業總樓面面積。位於啟德城中心及前南停機坪的商業建築羣可分別作為新蒲崗及九龍灣商貿區的延伸部分；
- (d) 當局沒有啟德發展區酒店房間預計需求的資料。啟德體育園有一間正在興建的酒店，可提供約 400 間房間。旅遊事務專員表示，在郵輪碼頭旁邊興建酒店，可支援郵輪碼頭的運作，讓郵輪旅客選擇入住郵輪碼頭附近的酒店和徒步前往郵輪碼頭。計劃在旅遊中樞(用地 4D2)興建的酒店可提供約 700 至 900 間房間，而且不會受到是次改劃影響。此外，根據「住宅(乙類)」地帶的《註釋》，「酒店」屬於其中一項第二欄用途，如要在用地 4C5 興建酒店，可以提出規劃申請，以供城規會考慮；
- (e) 有關在啟德發展區提供文化設施方面，位於前北停機坪範圍的用地 1M2 已劃為「其他指定用途」註明「與藝術及演藝有關的用途」地帶，以作與文化有關的用途；

項目 F 至 H(前跑道區)

- (f) 啟德發展區的商業發展分為三個發展羣，分別位於：(i)近新蒲崗的前北停機坪；(ii)近九龍灣的前南停機坪；以及(iii)沿前跑道，而前跑道末端則會設有擬議旅遊中樞。改劃上述三幅在前跑道區的用地作住宅用途，並不會影響九龍東轉型為第二個核心商業區的整體目標；
- (g) 旅遊中樞用地本身為大型樞紐(整體總樓面面積約為 229 000 平方米)，結集商業、酒店、零售、娛樂及休閒等用途。旅遊中樞的規模頗為龐大，足以吸

引入流，其總樓面面積與香港其他同類發展相若，例如尖沙咀維港文化匯。作為額外的參考資料，朗豪坊和太古廣場的總樓面面積分別為 163 000 平方米和 423 000 平方米。沿跑道休閒區海濱長廊的發展用地亦劃設零售商店(總樓面面積約為 22 000 平方米)。改劃建議不會影響有關的零售商店，加上設計吸引的跑道公園和郵輪碼頭，前跑道區會一如分區計劃大綱圖的願景所述，繼續發展為旅遊、娛樂及休閒樞紐；

- (h) 前跑道區之前有三幅用地劃為「商業」地帶，擬作酒店和商業(包括零售、食肆等)發展，整體總樓面面積約為 227 000 平方米(即用地 4B5、4C4 及 4C5 的總樓面面積分別為 90 000 平方米、80 000 平方米和 57 000 平方米)。此外，旅遊中樞將提供總樓面面積 229 000 平方米，以作旅遊、娛樂及休閒用途。至於項目 F 至 H 用地，現時劃為「住宅(乙類)」地帶。由於「酒店」屬第二欄用途，申請人向城規會取得規劃許可後，可把用地作酒店發展；以及
- (i) 政府把旅遊中樞和跑道公園的土地撥作興建臨時檢疫設施用途，有關批地的有效期將於二零二五年年初到期，而項目 F 至 H 用地則將於二零二二年年底到期。

25. 關於劃為「住宅(乙類)」地帶的項目 F 至 H 用地是否可透過提出規劃申請作酒店用途，主席補充說，當局會出售該三幅土地，而政府通常不會在賣地後五年內受理地契修訂。然而，對於有特殊考慮的用地，當局可在賣地階段於資料便覽中向所有投標者述明，就某用途(例如作酒店用途)而言，若申請人取得城規會的規劃許可，政府會考慮有關用地的地契修訂。

26. 一些委員向 R9/C22 的代表提出以下問題：

- (a) 申述人是否曾進行市場對商業樓面空間需求的研究，以支持反對改劃「商業」用地的意見；

- (b) 改劃「商業」用地將對啟德發展區和第二個核心商業區的願景有何影響；
- (c) 若把前跑道區的三幅用地保留為「商業」地帶，對進行辦公室或酒店發展是否更為合適；以及
- (d) 若以多元組合模式的環保連接系統取代舊有的環保連接系統，會否影響啟德發展區的發展潛力。

27. R9／C22 的代表李禮賢先生作出以下回應：

- (a) 建設商會沒有就啟德發展區／九龍東商業總樓面面積的供求情況進行研究。然而，從先前區內兩幅海濱「商業」用地(項目 G 及 H)的賣地招標中有多個發展商出價競投可見，市場對啟德發展區內的商業及酒店樓面空間有持續需求及興趣；
- (b) 啟德發展區的規劃原意，是在位於前北停機坪的車站廣場和港鐵啟德站附近發展辦公室樞紐。擬議改劃會縮減上述發展的核心規模，削弱該處作為辦公室樞紐的功能，以致影響啟德發展區於發展第二個核心商業區上所擔當的角色。因此，擬改劃的用地(項目 A 至 C 所涉用地)應保留作辦公室用途；
- (c) 位於前跑道區的三幅用地(項目 F 至 G)應保留作酒店用途。旅遊中樞和郵輪碼頭的周邊用地須設有商業用途，以提供足夠的吸引力和配套設施。位於前跑道區西部的一些商業用地，已於早前多輪分區計劃大綱圖修訂中改劃作住宅用途。進一步改劃最接近旅遊中樞和郵輪碼頭的三幅用地，會對在啟德跑道末端締造旅遊及娛樂樞紐的原本規劃願景，造成嚴重負面影響；以及
- (d) 對於當局以多元組合模式的環保連接系統取代先前的環保連接系統會如何影響啟德發展區的發展潛力，申述人沒有提出任何意見。申述人備悉但不同意刪除環保連接系統示意走線一事不應在會上討論。無論如何，他們促請政府認真考慮如何為快將

遷入前跑道區房屋發展的居民改善交通及運輸設施。

28. 一些委員向 R43 / C11 的代表提出以下問題：

- (a) 擬在旅遊中樞興建的酒店約有 700 至 900 間房間，有關的房間數目是否足以應付郵輪旅客的需求，以及申述人對項目 F 及 G 有何意見；以及
- (b) 在前跑道區興建一間設有 900 間房間的酒店，還是兩間各設有 500 間房間的酒店，較能滿足郵輪旅客的需要。

29. R43 / C11 的代表班智傑先生作出以下回應：

- (a) 根據啟德發展區的原本規劃，區內共有七幅酒店用地，其中一幅位於旅遊中樞。改劃後，旅遊中樞只剩下一間設有約 600 至 900 個房間的酒店。鑑於旅遊中樞設有接近永久性的檢疫設施，當局如何落實旅遊中樞的發展，亦成疑問。在郵輪旅客當中，約 60% 為海外旅客，每艘郵輪約 10% 旅客已足以令一間酒店的所有房間悉數出租。因此，有需要在前跑道區提供兩間酒店。海外旅客大部分為扶老攜幼的家庭羣組，應在郵輪碼頭附近提供酒店以滿足他們的需求。本港的房屋需求主要是租住公屋單位，而非私人豪宅單位。當局有需要在滿足房屋需求與達致啟德發展區願景之間取得平衡；以及
- (b) 位於前跑道區的三幅用地最好全部保留作酒店發展。倘此方案不獲城規會同意，至少應把毗鄰郵輪碼頭的用地(項目 H)保留用作酒店發展，以便與郵輪碼頭達致更佳的協同效應。較可取的做法是提供兩間酒店，例如一間四星級酒店和一間五星級酒店，以切合旅客的不同服務需要。

交通及運輸

多元組合模式的環保連接系統

30. 一些委員向政府代表提出以下問題：

- (a) 多元組合模式的環保連接系統詳請為何，包括與九龍東的連接，以及此建議(啟德發展區不會有鐵路為本的系統)會否影響啟德發展區的規劃和設計；
- (b) 在多元組合模式的環保連接系統下，水上的士服務會否以固定班次的方式運作；

項目 F 至 H(前跑道區)

- (c) 公共運輸服務能否配合項目 F 至 H 的三幅改劃用地的新增人口；
- (d) 是否有任何計劃更妥善地應付郵輪旅客的交通需求；
- (e) 在旅遊中樞所提供的公眾泊車位情況為何，以及會否如 R43 所建議，為「泊車後登船」的旅客提供泊車設施；以及
- (f) 往來旅遊中樞與最近港鐵站的交通時間為何。

31. 土拓署總工程師／東 5 麥健明先生、運輸署總運輸主任廖健威先生，以及運輸署高級工程師陳仲軒先生借助投影片作出回應，要點如下：

- (a) 如文件圖 H-16 所示，建議的多元組合模式的環保連接系統包含多種具環保元素的倡議措施，包括：
 - (i) 六條電動巴士／專線小巴的新路線，連接啟德發展區／前跑道區與觀塘行動區和九龍灣行動區。路線將大致覆蓋高架模式連接系統原本建議的服務範圍；
 - (ii) 自動行人道網絡，當中包括一條長 600 米、橫跨觀塘避風塘的行人及單車天橋，以連接前

跑道及觀塘海濱；沿偉業街連接九龍灣行動區和觀塘行動區的高架行人道；以及沿常怡道連接至九龍灣行動區的高架行人道；(iii)全長 13 公里、貫通啟德發展區多個休憩用地的共融通道網絡，供行人與單車共用，其中 7.5 公里會於二零二三年完工，其餘路段將於二零二五年後完工；(iv)在啟德發展區內設置「水上的士」站；以及(v)建造高架園景平台，連接港鐵觀塘站。建議的多元組合模式的環保連接系統將有助提升啟德發展區與九龍東的交通連接；

- (b) 啟德發展區的道路網絡現正分階段發展。通往前跑道一帶用地的承豐道於二零一九年擴闊為一條雙程雙線分隔車道，容車量增加了一倍。土拓署正在前跑道區西北部興建 D3 道路(都會公園段)。新路預計於二零二二年年底完工，將會為前跑道區與設有港鐵啟德站和宋皇臺站的前北停機坪之間提供直接道路連接。屆時，前往該兩個地區將有替代交通路線，無需取道九龍灣。日後當主幹道 T2 及中九龍幹線完工後，現有的東西走廊(例如觀塘道)一帶的交通量將得以紓緩，東九龍的交通情況將進一步改善；
- (c) 水上的士服務初步會以指定航線及固定班次的方式營運，設有五個上落點，其中一個位於啟德發展區前跑道末端。營運商可以向運輸署申請調整班次及上落點；

項目 F 至 H(前跑道區)

- (d) 前跑道區現時設有三條巴士路線及一條小巴路線，巴士服務班次為每 20 至 30 分鐘一班。前跑道區項目入伙後，運輸署會檢討相關巴士服務班次的時間表。運輸署正計劃延長現時由西九龍至啟德郵輪碼頭的巴士路線，並開設一條新的巴士路線，往返啟德郵輪碼頭和尖沙咀。現時乘坐巴士往來啟德及牛頭角港鐵站需時約 20 分鐘，D3 路(都會公園段)啟用後，預計可縮短行車時間。關於為前跑道區住宅

發展項目關設運輸設施，發展商可向運輸署提交申請，並由運輸署按個別情況予以考慮；

- (e) 至於啟德郵輪碼頭的公共交通方面，離境的郵輪旅客在前往啟德郵輪碼頭登船時應不會有太大問題，因為他們往往會分散在不同時候使用不同交通工具前往碼頭。然而，當大量抵港的郵輪旅客在啟德郵輪碼頭登岸時，會導致對公共運輸的需求於某一繁忙時間內大增。為疏導大量旅客，運輸署會在郵輪抵達啟德郵輪碼頭前，預先通知巴士公司、小巴經營者及的士業人士，以加強公共運輸服務。此外，郵輪碼頭的經營者或會開辦駁巴士服務，接載郵輪旅客前往不同目的地；
- (f) 現時可供啟德郵輪碼頭使用的泊車位有 127 個。除建議在旅遊中樞關設約 1 000 個附屬泊車位外，亦會在旅遊中樞額外提供 100 個公共泊車位給公眾使用；以及
- (g) 行人經由多元組合模式的環保連接系統下橫越觀塘避風塘的擬議天橋往來前跑道區和牛頭角港鐵站需時約 15 分鐘。

專用安置屋邨(項目 J1 及 J2)

32. 主席和一些委員向政府代表提出以下問題：

- (a) 項目倡議人有否提交由其他人士擬備的定量風險評估；
- (b) 專用安置屋邨鄰近馬頭角煤氣廠，對擬議專用安置屋邨的新增人口會否帶來更大風險；
- (c) 馬頭角煤氣廠地契的有效期於何時屆滿；以及
- (d) 九龍城區新建單位總數的資料。

33. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士及機電工程署高級工程師余紹培先生作出回應，要點如下：

(a) 馬頭角煤氣廠屬潛在危險裝置。根據《香港規劃標準與準則》第十二章，任何位於 300 米諮詢區範圍內並會導致人口增加的發展建議，均須提交潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會(下稱「委員會」)，以供考慮。機電工程署是該委員會的委員，負責提供氣體風險方面的意見。當局曾就 300 米諮詢區範圍內(包括專用安置屋邨用地)的發展，進行定量風險評估，以評估有關發展對馬頭角煤氣廠所構成的相關風險水平，而該評估已於二零二一年完成。擬議專用安置屋邨發展的規劃人口比定量風險評估所採用的人口為少。定量風險評估報告載有煤氣廠的運作詳情等敏感資料，所以通常不會對外公開。委員會經徵詢相關政府部門的意見，並考慮到專用安置屋邨發展的風險評估，包括該評估所載的假設、評估方法，以及可能採取的緩解措施後，得出的結論是，就定量風險評估所涵蓋的發展而言，預計個人風險水平可以接受，並認為有關的羣體風險水平符合政府的風險指引。關於這一點，就氣體風險而言，機電工程署對當局提交的專用安置屋邨規劃綱領並無意見。至於有關主席的提問，機電工程署並沒有收到 R51 最近就專用安置屋邨發展所進行的定量風險評估報告；

(b) 馬頭角煤氣廠的地契將於二零三四年到期；以及

(c) 啟德發展區、九龍城區、黃大仙區及觀塘區的預計單位數目(現有和已規劃)分別為 59 000 個、210 000 個、160 000 個和 300 000 個。九龍東的單位總數將有大約 700 000 個，公私營房屋的比例為 60 / 40。

34. 主席及一些委員向 R51 的代表提出以下問題：

- (a) 考慮到翔龍灣的位置貼近馬頭角煤氣廠，申述人能否提供資料，說明發展商先前採取了哪些緩解措施，以處理有關的風險問題；
- (b) 擬議的專用安置屋邨會否影響馬頭角煤氣廠的生產運作；以及申述人可否透過採取可行的緩解措施，以處理有關的風險問題；以及
- (c) 申述人是否有計劃在馬頭角煤氣廠的地契到期後，把該處重新發展作住宅用途。

35. R 51 的代表梁志剛先生作出回應，要點如下：

- (a) 項目倡議人應該主動進行定量風險評估，而並非採納其他人擬備的報告。沒有資料顯示委員會所考慮的定量風險評估是與甚麼項目有關。儘管定量風險評估載有敏感資料，但當局在一般情下仍會向公眾披露報告的結論及／或行政摘要。當局現在僅就此個案作出簡單說明，情況頗不尋常。當局並沒有提供有關風險分析及擬議緩解措施的詳細資料，以證明符合《香港規劃標準與準則》的風險指引。文件所載的資料未有透露委員會認為風險水平有否增加。根據申述人最近進行的定量風險評估，專用安置屋邨的危險水平會大增，可能發生死亡事故的風險增加超過大約 25%，情況屬不可接受。翔龍灣及專用安置屋邨的風險評估結果分別頗大，專用安置屋邨的規劃情況與前者有所不同，而且有大量流動人口進出啟德體育園，加上附近的擬議公眾休憩用地會採用較開放的設計，並會設有臨街商店和露天食肆。申述人無意阻礙專用安置屋邨發展。當局應就「住宅(甲類)6」地帶加入備註，訂明項目倡議人須就擬議緩解措施諮詢香港中華煤氣有限公司。香港警務處認為煤氣廠受到蓄意破壞的風險屬於低，申述人並不同意；
- (b) 翔龍灣於二零零六年落成，位於馬頭角煤氣廠(南廠)舊址。為進行住宅發展，已關閉馬頭角煤氣廠兩個煤氣鼓的其中一個，故羣體風險明顯較低。發展

商其後亦建議採取不同的緩解措施，以回應機電署及委員會關注的事宜。有關緩解措施包括調整樓宇的數目和布局；採用 L 型的布局設計，以減少建築物直接面向馬頭角煤氣廠；把面向馬頭角煤氣廠的露台向後移及把太平梯出口設於新碼頭街；

- (c) 擬議專用安置屋邨不會影響馬頭角煤氣廠的產量；
- (d) 由於專用安置屋邨預計於二零二七年落成，而馬頭角煤氣廠的地契則於二零三四年才期滿，故項目倡議人須於過渡期內採取緩解措施，例如開口(窗戶、露台、露天食肆等)不應面向馬頭角煤氣廠。不過，項目倡議人是否願意採取這些緩解措施，並非他們所能控制的；以及
- (e) 他不宜評論應否重新發展馬頭角煤氣廠。

36. 一些委員向 R1 / C1 的代表提出以下問題：

- (a) 公眾休憩用地與周邊地區的銜接詳情為何；以及擬議露天食肆會否對專用安置屋邨的居民造成滋擾(例如噪音和油煙)；以及
- (b) 專用安置屋邨內會否有空間舉辦市集或闢設小型活動室，作文化及藝術活動，為社區提供服務。

37. R1 / C1 的代表霍志偉先生作出回應，要點如下：

- (a) 根據現時的設計，擬議發展項目的平台(設有擬議商業用途和住戶會所)會提供 10 米的垂直緩衝，分隔露天食肆和第一層住宅樓層。此外，露天食肆只會沿商店街設立，面向海濱和公眾休憩用地。有關油煙的關注會在詳細設計的階段處理。售樓說明書亦會清楚訂明住宅大廈的地面層會闢設露天食肆；以及
- (b) 專用安置屋邨的較低樓層計劃用作闢設商業設施，包括零售商店、餐廳和露天食肆，以配合「海濱飲

食廊」的構思。現時沒有建議在專用安置屋邨舉辦市集或闢設供舉辦藝術及文化活動的場地。

啟德體育園

38. 一些委員提出以下問題：

- (a) 啟德體育園的商業總樓面面積為何，最多能容納多少觀眾；以及位於啟德體育園步行距離內的發展項目可提供多少商業總樓面面積；以及
- (b) 請提供啟德體育園泊車設施的資料。

39. 九龍規劃專員黎萬寬女士借助一些投影片作出回應，要點如下：

- (a) 根據獲批准規劃申請(編號 A/K22/28)的發展計劃，啟德體育園會有酒店及辦公室發展，整體總樓面面積為 32 000 平方米。啟德體育園內亦會另設商業／餐飲用途，涉及的整體總樓面面積約為 60 000 平方米。位於前北停機坪(第二區)的多幅住宅用地(啟德體育園的 500 米步行距離內)亦有作零售用途的樓面面積；
- (b) 啟德體育園最多能容納約 65 000 名觀眾，當中包括主體育館的 50 000 個座位、室內體育館的 10 000 個座位和公眾運動場的 5 000 個座位；以及
- (c) 啟德體育園將會提供約 600 個泊車位。

[張李佳蕙女士和馮英偉先生在答問部分進行期間離席。]

40. 由於委員再無提問，主席表示答問部分已經完成。主席多謝政府部門的代表，以及申述人、提意見人和他們的代表出席會議。城規會將閉門商議有關的申述／意見，稍後會把決定通知申述人／提意見人。政府部門的代表，以及申述人、提意見人和他們的代表此時離席。

商議部分

41. 主席表示，就項目 A 至 C 及 F 至 H 所涉用地而言，不論是作商業還是住宅用途，均可與區內環境互相協調。話雖如此，考慮到近年市場對商業用地的需求轉弱，倘若把有關用地保留作「商業」地帶，這些用地能否獲妥善運用，實在成疑。此外，改劃前跑道區的三幅商業用地或能加快該處的發展，而且正如政府代表所解釋，改劃既不會影響旅遊中樞用地的商業羣，亦不會影響把啟德跑道末端發展為旅遊樞紐的意向。旅遊中樞用地的檢疫設施是以臨時撥地形式提供，僅屬臨時性質。第二個核心商業區的商業總樓面面積超過 400 萬平方米，該商業區並不會受到影響。提早在三幅跑道用地發展住宅項目不但可以把珍貴的土地資源地盡其用，也可為該區注入活力。項目 H 用地鄰近郵輪碼頭，在合適的情況下出售該用地，可為酒店發展提供彈性，以應付不斷轉變的市場需求，惟有關發展必須取得規劃許可。

42. 至於項目 J1 及 J2 的專用安置屋邨，主席表示，闢設專用安置屋邨是一項重要的政策措施，以安置受政府發展清拆行動或市區重建局的市區重建項目影響的人士。政府現正規劃在新界闢設多個專用安置屋邨，而市區的專用安置屋邨用地有限，政府的目標是在二零二七年完成項目 J1。她補充，委員會認為，擬議專用安置屋邨發展的風險水平可以接受。

43. 主席回應數名委員提出的問題時澄清說，專用安置屋邨是一種資助房屋，當中包含兩個不同的組成部分，即出租及資助出售單位，兩者均是作永久居所之用。資助出售單位的業主可獲豁免進行入息審查。

專用安置屋邨(項目 J1 及 J2)

44. 委員備悉有需要闢設專用安置屋邨，以安置受政府或市區重建項目影響的人士，因此全體委員均支持項目 J1，包括有關的土地用途地帶及發展參數。一名委員表示欣賞擬議專用安置屋邨發展的布局及設計，認為有關的布局及設計可提供方便的行人連接，以通往毗連的公眾休憩用地及海濱長廊，以及馬頭角的內陸部分(例如「十三街」地區)。數名委員認為，R51 在申述中以馬頭角煤氣廠的相關風險作為反對興建擬議專用安

置屋邨的理由並不充分，而 R51 的代表所建議的緩解措施，包括不可在面向馬頭角煤氣廠的一面設窗戶及開口等建議，亦不合理。他們認為，根據目前的規劃意向，當局應在馬頭角煤氣廠的地契批租期屆滿後，將其逐步遷離，以避免與周邊的發展項目出現銜接問題。一名委員表示，專用安置屋邨在二零二七年入伙，馬頭角煤氣廠的批租期將於該屋邨入伙後不久，即二零三四年屆滿，因此過渡期的銜接問題不應成為主要的關注點。此外，翔龍灣所在的位置更接近馬頭角煤氣廠，而根據過往從翔龍灣所得的經驗，在 J1 用地興建擬議專用安置屋邨應該可行。當局可在詳細設計階段回應有關氣體安全方面的關注，並可視乎情況在地契加入落實緩解措施規定的條件，亦可以在有需要時諮詢馬頭角煤氣廠的營運商。

項目 A 至 C

45. 所有委員均表示，改劃多幅位於前北停機坪的用地(項目 A 至 C)作住宅用途可以接受。一名委員認為，改劃後，附近的啟德體育園及第 2 區的其他用地仍有商業用途。另一名委員稱，由於這些用地接近其他住宅用地，而且位於內陸範圍附近，因此改劃該些用地可以接受。

項目 F 至 H(前跑道區)

46. 一名委員表示，把三幅商業用地(項目 F 至 H)改劃作住宅用途以配合不斷轉變的規劃情況是可以接受的。然而，當局應就酒店發展留有彈性，特別是毗鄰郵輪碼頭的用地(項目 H)，而在批地方面，則應採取循序漸進的方式。同一名委員亦關注住宅發展和郵輪碼頭累積造成的交通影響。另一名委員表示，儘管商業總樓面面積有所減少，但現時把該三幅用地劃為「住宅(乙類)」地帶屬可以接受，而住宅發展亦可為周邊地區注入活力。

47. 副主席和一些委員對於把該三幅用地(項目 F 至 H)改劃作住宅用途有所保留，並表示有關用地應保留作商業用途。他們認為，有關改劃會影響商業總樓面面積的羣聚效應，致令啟德跑道末端難以維持其吸引力，並有損旅遊中樞的活力和郵輪碼頭的經營前景，以及窒礙把啟德跑道末端打造為旅遊樞紐和休閒勝地的發展意向，吸引海外和本地訪客前往。啟德跑道末

端帶來難得的機遇，不應因市場情況而放棄，而且改劃所造成的影響無法逆轉。商業總樓面面積減少，會影響啟德發展區作為第二個核心商業區一部分的角色。一名委員建議可合併項目 G 和 H 以形成一幅較大的用地，藉此提升發展潛力、設計靈活性和財務可行性。另一名委員表示，由於日後港鐵牛頭角站方便易達，因此，該三幅用地適宜作商業用途。同一名委員亦指出，項目 H 適宜作酒店發展，以配合郵輪碼頭的角色，並表示支持在項目 F 闢設社會福利設施。

48. 一名委員認為項目 G 的住宅發展可以接受，但項目 F 和 H 應保留作商業發展，以配合旅遊中樞的功能，而該兩幅用地的平台層可合併。另一名委員表示，項目 H 不適宜作住宅用途，理由是該用地太接近郵輪碼頭，可能會受郵輪的煙囪廢氣影響。一名委員指，項目 G 和 H 面向維多利亞港，應保留作商業發展。另一名委員建議，由於項目 F 面向內港，座落於策略性位置，可與項目 H 一併發展，以便闢設水上文娛康樂設施。

49. 副主席同意 R43 / C11 的看法，表示應在啟德跑道末端興建兩間酒店，為訪客提供選擇。一名委員指出，R43 / C11 建議的「泊車後登船」概念在香港的環境未必切實可行，理由是大部分訪客均會乘坐的士或其他公共交通工具前往郵輪碼頭。

50. 規劃署署長鍾文傑先生表示，啟德發展區的規劃自二零零七年起已因應最新的規劃情況和公眾的期望逐步演變。九龍東的轉型涉及在「其他指定用途」註明「商業」地帶內現有工廈和在觀塘及九龍灣已規劃的行動區進行發展和重建。在九龍東的內陸範圍進行發展，可產生協同效應，再配合多元組合模式的環保連接系統所建議的良好交通連接，支援旅遊中樞和啟德跑道末端。改劃項目 F、G 和 H 不會影響把啟德跑道末端打造成集旅遊、娛樂及休閒於一體的樞紐。旅遊中樞的整體總樓面面積約為 220 000 平方米，發展規模龐大，能產生羣聚效應。作為參考資料，中環新海濱三號用地的總樓面面積為 150 000 平方米。此外，批地的時間由政府控制。「住宅(乙類)」地帶的用途地帶亦賦予靈活性，容許進行酒店發展，但須提交規劃申請。

51. 一名委員表示，位於九龍東的「其他指定用途」註明「商貿」地帶用地或許會因距離啟德發展區太遠而難以產生協同效應。另一委員認為，現時啟德郵輪碼頭的巴士服務不足，應改善前跑道區的公共運輸服務。數名委員表示，啟德郵輪碼頭是一個門廊，給旅客留下對香港的第一印象，在啟德郵輪碼頭旁邊興建住宅會與該處環境不協調。

52. 雖然得悉一些委員因上述理由而對項目 F、G 及／或 H 有保留，但主席仍要求委員考慮把項目 F 用地保留作「住宅(乙類)8」地帶，因為該用地並非面向維多利亞港，而在該處闢設社會福利設施的規劃工作已進入後期階段。主席在回應一名委員的提問時表示，初步承諾興建的設施包括安老院舍及長者日間護理單位、長者家居照顧服務設施、展能中心、弱智人士輔助宿舍及嚴重弱智人士宿舍。現時所劃的用途地帶能確保可盡早在該處提供需求更大的設施，而大眾亦期望該等設施可於不久將來建成。

53. 由於委員就項目 F、G 及／或 H 提出不同的改劃方案，主席建議應由城規會委員進行投票，委員對此表示支持。經投票後，有較多委員支持把項目 F 用地保留作「住宅(乙類)8」地帶，以及把項目 G 及 H 用地恢復為原來的「商業」地帶。

其他

54. 一名委員表示，由於多元組合模式環保連接系統配備更完善的公共運輸設施和一個自動行人道網絡，因此該系統大致可以接受。另一委員表示，雖然在先前的環保連接系統採用單軌鐵路的設計不獲支持，但系統下連接啟德發展區和觀塘區的集體鐵路環形走線，對加強啟德發展區的對外連繫相當重要。多元組合模式的環保連接系統可能較難在啟德發展區和面積較大的第二個核心商業區之間發揮協同作用。副主席指出，刪除原來的環保連接系統並非最理想選擇，而構思中的多元組合模式環保連接系統的成效亦未能確定。另一委員表示贊同，並指出考慮到香港的環境，單車未獲政府視為有效的運輸工具。副主席和另一委員促請政府重新考慮為啟德發展區闢設集體運輸系統，以加強該發展區和內陸地區(例如觀塘)的連接。

55. 副主席和另一名委員表示不清楚為何不把刪除環保連接系統的走線列入修訂項目。主席回應說，刪除環保連接系統走線不在修訂項目之內，是因為在分區計劃大綱圖上顯示環保連接系統的走線，一直只屬參考，而並非供城規會核准。因此，刪除有關走線不屬於分區計劃大綱圖的修訂項目，而只是為反映政府的最新決定，有關決定已另行向公眾公布。

結論

56. 主席總結說，除項目 G 及 H 外，委員大致支持所有其他修訂項目建議的土地用途地帶和發展參數。委員普遍認為城市規劃委員會文件第 10842 號所詳載的政府部門的回應，以及政府部門代表所作出的簡介及回應，已回應了有關申述和意見所提出的其他理由和建議。

[余烽立先生在進行商議部分期間離席。]

57. 經商議後，城規會備悉 **R1** 至 **R7** 及 **R8**(部分)、**R9**(部分)和 **R10**(部分)表示支持的意見。

58. 城規會決定局部接納 **R8**(部分)、**R9**(部分)、**R10**(部分)、**R11** 至 **R36**、**R39** 至 **R43**，並建議修訂分區計劃大綱草圖，把修訂項目 G 及 H 的用地由「住宅(乙類)9」地帶和「住宅(乙類)10」地帶分別還原為「商業(7)」地帶和「商業(5)」地帶。城規會將根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 6C(2)條公布分區計劃大綱圖的建議修訂，讓公眾提出進一步申述，為期三星期。城規會會根據條例的規定，考慮進一步申述(如有的話)。

59. 城規會決定不接納(i)**R8**、**R9**、**R10**、**R11** 至 **36** 及 **R39** 至 **R43** 的餘下部分，以及(ii)**R37** 至 **R38** 及 **R44** 至 **R115**，並認為不應順應這些申述而修訂分區計劃大綱草圖，理由如下：

「項目 A 至 D 及 F

啟德發展區的規劃意向和定位

- (a) 把該三幅用地(用地 2A2 和 2A3；2A4、2A5(B) 和 2A10；4B5)改劃為住宅用途，可應對房屋的需求，並達至善用土地資源，以回應不斷轉變的經濟和社會需要。改劃用地不會影響把啟德發展區構建成一個可持續發展且朝氣蓬勃的地區，當中涵蓋社區、房屋、商貿、旅遊、運動、休閒及基礎設施等用途的規劃意向。啟德發展區在改劃用地後仍有接近 200 萬平方米的商業總樓面面積，同時可繼續推動九龍東轉型為第二個核心商業區。當局已就分區計劃大綱圖的修訂進行公眾諮詢，而這些修訂在技術上可行，在土地用途方面亦能互相協調(**R8 至 R21、R23、R29、R31 至 R34、R42、R43、R71 至 R73、R75、R92、R100、R101 和 R103**)；
- (b) 啟德跑道末端的現有和已規劃用途會用作發展旅遊樞紐，而該處的發展羣及沿跑道休閒區的零售商店預期不受用地 4B5 的改劃影響。旅遊中樞計劃發展成為設有商業和旅遊相關用途的焦點地區，提供酒店和泊車設施，以服務居民、訪客、旅客和公眾，務求為該區注入更多活力，涵蓋更多元化的用途，讓公眾享用海濱環境(**R8 至 R10、R15、R33、R34 和 R43**)；

在經改劃的用地加入社會福利設施

- (c) 在該三幅用地(用地 2A2 和 2A3；2A4、2A5(B) 和 2A10；4B5)加入擬議的社會福利設施，旨在滿足對社會福利設施的殷切需求，以及響應政府提倡構建關愛共融社會的政策。擬議用途規模合適，與住宅區互相協調，而且在技術上可行，故不會對周邊地區造成負面影響(**R10 至 R12、R14、R18 至 R20、R22、R24 至 R32、R34、R36、R40、R41、R71 至 R76、R80 至 R82、R84 至 R87、R91、R95、R97、R99、R101、R103、R105 至 R108 和 R110 至 R112**)；

- (d) 把社會福利設施納入用地 4B5 的「住宅(乙類)」地帶支區的第一欄用途，旨在提供更多不同種類的設施，以應付社會的迫切需要。擬議用途的規模恰當，與周邊發展亦互相協調，故不會影響啟德前跑道末端發展為旅遊樞紐的完整性及規劃意向(**R23、R33 至 R35、R37 至 R41、R71、R72、R77 至 R79、R83、R86、R88、R89、R91 至 R93、R96、R98、R102、R103、R105 至 R110 和 R113**)；

技術方面

- (e) 當局進行的技術評估顯示，位於經檢討用地上的擬議住宅發展項目在技術上可行，而且在交通、視覺和通風方面亦沒有無法克服的技術問題(**R8、R9、R10、R12、R15 至 R18、R19、R21、R22、R24 至 R28、R35、R37、R38、R40 至 R42、R71、R87、R90、R91、R94、R100、R108、R114 及 R115**)；

項目 J1 和 J2

對啟德體育園及周邊地區整體規劃的影響

- (f) 擬議專用安置屋邨發展，是為了應付政府及／或重建項目所產生的安置需求，促進市區重建。擬議專用安置屋邨發展會有不少於 2 700 平方米的地面公眾休憩用地供公眾享用，並會在較低樓層闢設商業設施，同時亦會與啟德體育園相配合，加強啟德體育園與馬頭角內陸地區之間的連接，為海旁範圍注入活力(**R46 至 R49、R52 至 R54、R57 至 R61 及 R63 至 R70**)；

技術方面

- (g) 當局進行的技術評估顯示，擬議專用安置屋邨發展不會對交通、環境、景觀、視覺、通風及風險方面造成重大影響(**R10、R46 至 R56、R58 至 R68、R114 及 R115**)；

替代選址

- (h) 不論是否有其他合適的用地可供使用，該用地仍適合進行擬議專用安置屋邨發展。當局會另行考慮是否有其他可行的用地適合作發展／重建，但須視乎用地是否可供發展及在技術上是否可行 (**R47 至 R49、R53、R60、R61 及 R64 至 R68**)；

項目 I

- (i) 改劃新碼頭街一幅用地作商業發展，主要是為了反映一宗在二零一九年二月一日經城市規劃委員會轄下都會規劃小組委員會部分同意的第 12A 條申請 (編號 Y/K22/3)。根據所進行的技術評估，預計不會造成嚴重的交通、視覺、環境、岩土和通風問題 (**R44 至 R49、R114 及 R115**)；

項目 E1 至 E3、K 及 L

- (j) 項目 E1 至 E3 是為了反映啟德體育園與毗連休憩用地的最新用地界線，有關修訂不會導致休憩用地供應減少 (**R10**)；
- (k) 不支持將「食肆」納入「其他指定用途」註明「碼頭(1)」地帶的第一欄，原因是該類用途在荷載、排污、消防和電力負荷量等方面都有嚴格的要求。食肆用途可能在向城市規劃委員會提出申請後獲准許 (**R8 及 R10**)；

在啟德發展項目內闢設政府、機構及社區設施以及休憩用地

- (1) 按照《香港規劃標準與準則》的規定及相關決策局／部門的評估，除部分設施外，現有及已規劃的政府、機構及社區設施和休憩用地的供應，大致足夠應付啟德發展項目整體規劃人口的需求。當局是根據較大地區範圍評估學額是否足夠，因此學額不足的問題，可由較大地區範圍的學額彌補。至於幼

兒中心的供應，社會福利署會在規劃和發展過程中按情況作出適當考慮，以應付需求和達致長遠目標 (**R11、R29、R35、R40、R42、R47 至 R49、R52 至 R57、R60、R61、R63 至 R68、R70 及 R101**)；以及

刪除分區計劃大綱圖上顯示的環保連接系統示意走線及車站

- (m) 如啟德分區計劃大綱圖及其《說明書》所指出，環保連接系統的示意走線及車站，須作進一步研究和可行性研究。刪除過時的資料僅作參考之用，旨在反映政府最新的決定，不應被視為對分區計劃大綱圖作出的修訂項目 (**R9、R14、R35、R39 及 R40**)。」

60. 下列委員和秘書出席了下午的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
甯漢豪女士

黃令衡先生 副主席

馮英偉先生

侯智恒博士

黃幸怡女士

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

余偉業先生

陳振光教授

張李佳蕙女士

何鉅業先生

馬錦華先生

徐詠璇女士

黃傑龍先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)

梁嘉誼女士

環境保護署助理署長(環境評估)

曾世榮先生

民政事務總署總工程師(工程)

區英傑先生

地政總署助理署長(區域 3)

蔡幗珍女士

規劃署署長

鍾文傑先生

規劃署副署長／地區

葉子季先生

秘書

沙田、大埔及北區

議程項目4

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

覆核規劃申請編號 A/NE-KLH/604

擬在劃為「鄉村式發展」地帶及「農業」地帶的大埔泰亨

第7約地段第32號A分段第1小分段及第32號B分段

興建屋宇(新界豁免管制屋宇—小型屋宇)

(城市規劃委員會文件第10843號)

[此議項以廣東話進行。]

簡介和提問部分

61. 以下規劃署及申請人的代表此時獲邀到席上：

陳巧賢女士	— 沙田、大埔及北區規劃專員
胡耀聰先生	— 高級城市規劃師／新圖規劃

申請人的代表

楊紹峰先生

文兆聰先生

62. 主席歡迎各人到席，並解釋覆核聆聽會的程序。她繼而請規劃署的代表向委員簡介這宗覆核申請。

63. 沙田、大埔及北區規劃專員陳巧賢女士借助投影片，按城市規劃委員會文件第10843號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介這宗覆核申請的背景，包括申請地點、申請背景、城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)的決定，以及規劃考慮因素及評估。規劃署維持先前的意見，不支持這宗申請。

64. 主席隨即請申請人的代表闡述這宗覆核申請。

65. 申請人的代表楊紹峰先生作出陳述，要點如下：

- (a) 申請人已提交三宗規劃申請(包括目前這宗申請)，擬在申請地點興建一幢新界豁免管制屋宇—小型屋宇。先前兩宗申請(編號 A/NE-KLH/557 及 596)的申請地點涉及第 7 約地段第 32 號 A 分段。關於申請編號 A/NE-KLH/557，擬建小型屋宇的覆蓋範圍有大約 61% 位於「農業」地帶內。至於申請編號 A/NE-KLH/596，擬建小型屋宇的覆蓋範圍有少於 30% 坐落「農業」地帶內，而大部分範圍位於「鄉村式發展」地帶內；
- (b) 申請人備悉倘擬建小型屋宇的覆蓋範圍有少於 30% 位於「農業」地帶內，城規會或會從寬考慮有關申請。因此，申請人已向其家人購買毗連的地段，目的是透過合併第 7 約地段第 32 號 A 分段第 1 小分段及第 32 號 B 分段組成申請地點。藉此修改擬建小型屋宇的覆蓋範圍，減少小型屋宇佔用「農業」地帶的範圍。申請人已支付超過六萬港元作為相關的土地行政／法律費用；
- (c) 這宗申請已將擬建小型屋宇坐落於「農業」地帶內的覆蓋範圍由約 30% 減至 17%，加上批准這宗申請不會影響「農業」地帶的規劃意向，申請人不明白為何現時這宗申請仍未獲小組委員會批准；
- (d) 他同意小型屋宇發展應集中在「鄉村式發展」地帶內。不過，所涉的「鄉村式發展」地帶內的空地主要由祖／堂所持有。至於其他私人土地，由於土地擁有人會把土地留給其子孫，因此不會出售其土地。「鄉村式發展」地帶內可作小型屋宇發展的空地只會越來越少；
- (e) 申請地點是申請人在泰亨村內持有的唯一一幅土地，而他未能在「鄉村式發展」地帶內購置另一幅土地。申請人已耗費一大筆金錢購買毗連地段，並已向城規會提出多宗規劃申請；
- (f) 在「鄉村式發展」地帶內的政府土地興建小型屋宇並不可行，因為大部分土地已預留作擴闊吐露港公

路和大窩西支路之用。「鄉村式發展」地帶內沒有騰空地盤，可供興建小型屋宇。此外，在政府土地上興建小型屋宇不但涉及繁複的程序，而且需時很長，動輒花上約 15 至 20 年時間才告完成。尚未擁有小型屋宇的長者通常獲優先批給土地興建小型屋宇。申請人只有 25 歲，政府分配政府土地給他興建小型屋宇的機會極微；以及

- (g) 申請地點附近有兩宗小型屋宇發展的申請獲批，而所涉用地位於泰亨的「鄉村範圍」以外。他希望城規會可從寬考慮現時這宗申請。

66. 由於規劃署的代表及申請人的代表已陳述完畢，主席邀請委員提問。

67. 主席請規劃署的代表闡明，擬議小型屋宇的覆蓋範圍是否坐落在大坑的「鄉村式發展」地帶及「鄉村範圍」內，以及該等資料是否屬於城規會根據「評審新界豁免管制屋宇／小型屋宇發展規劃申請的臨時準則」（下稱「臨時準則」）考慮目前這宗申請時的重要考慮因素。規劃署沙田、大埔及北區規劃專員陳巧賢女士回應時表示，擬議小型屋宇的覆蓋範圍完全坐落於「鄉村範圍」外，並有 83% 的覆蓋範圍坐落於「鄉村式發展」地帶內。根據臨時準則，倘擬建小型屋宇的覆蓋範圍多於 50% 坐落在鄉村範圍外，但不少於 50% 坐落在「鄉村式發展」地帶內，而且該「鄉村式發展」地帶內可用作發展小型屋宇的土地普遍供不應求，申請則可獲城規會從優考慮。就目前這宗申請而言，大坑村的「鄉村式發展」地帶內有足夠土地應付尚未處理的小型屋宇申請及未來十年小型屋宇需求預測，因此根據臨時準則，這宗申請不可獲從優考慮。

[張李佳蕙女士在答問部分進行期間到席。]

68. 由於委員再無提問，主席多謝規劃署的代表及申請人的代表出席會議，他們於此時離席。

商議部分

69. 兩名委員對申請人表示同情，因為擬議小型屋宇僅有相對較小的範圍(即 17%)是坐落於「農業」地帶內。一名委員考慮到申請地點不大可能會進行農業復耕，遂關注到倘這宗申請不獲批准，申請地點日後會作何用途。另一名委員表示，申請人似乎誤以為若小型屋宇的覆蓋範圍少於 30% 坐落在「鄉村式發展」地帶外，有關申請就可獲城規會從寬考慮。他認為這點須予以澄清。與會者同意規劃署應跟進此事宜。

70. 主席表示，根據臨時準則，這宗申請不可獲城規會從寬考慮，理由是該「鄉村式發展」地帶內有足夠土地可應付尚未處理的小型屋宇申請及未來十年小型屋宇需求預測，而委員亦備悉這點。委員同意，城規會在考慮小型屋宇的申請時應採用一致的做法，並遵照臨時準則所訂的原則。委員亦同意，在申述拒絕理由時應清楚列明有關申請並不符合臨時準則的要求，原因是該「鄉村式發展」地帶內可供應付小型屋宇發展需求的土地並非供不應求。

71. 經商議後，城規會決定拒絕這宗覆核申請，理由如下：

- 「(a) 擬議發展不符合「農業」地帶的規劃意向。此地帶的規劃意向，主要是保存和保護良好的農地／農場／魚塘，以便作農業用途。設立此地帶的目的，亦是要保存在復耕及作其他農業用途方面具有良好潛力的休耕農地。申請書內並無提出有力的規劃理據，以支持偏離此規劃意向；以及
- (b) 擬議發展不符合「評審新界豁免管制屋宇／小型屋宇發展規劃申請的臨時準則」，因為位於大坑的「鄉村式發展」地帶內可供應付小型屋宇發展需求的土地並非普遍供不應求。」

西貢及離島區

議程項目5

[公開會議]

要求延期覆核規劃申請編號 A/I-TCTC/61(首次延期)
擬在劃為「綠化地帶」的大嶼山東涌下嶺皮村東涌第3約
地段第2567號興建屋宇(新界豁免管制屋宇—小型屋宇)
(城市規劃委員會文件第10838號)

[此議項以廣東話進行。]

13. 秘書報告，申請人在二零二二年五月二十三日要求城規會延期90日才考慮這宗覆核申請，讓其有更多時間準備進一步資料回應政府部門的意見。

14. 委員備悉，要求延期的理據符合有關「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33A)所訂的準則，因為申請人需要更多時間準備進一步資料以回應尚未處理的事項，而且即使延期，也不會影響其他所涉各方的利益。儘管如此，城規會規劃指引編號33A訂明，通常會給予申請人兩個月，以擬備進一步資料提交城規會。就此，倘城規會應申請人的要求，延期考慮這宗覆核申請，應把申請延期兩個月，而非90日。

15. 經商議後，城規會決定延期兩個月(而並非按申請人的要求延期90日)，就這宗覆核申請作出決定，以待申請人提交進一步資料。城規會亦同意，這宗覆核申請須在收到申請人的進一步資料當日起計三個月內提交城規會考慮。倘申請人所提交的進一步資料不包含重要的內容，可在較短時間內處理，這宗覆核申請可於較早的會議上提交城規會考慮。城規會亦同意告知申請人，城規會已給其兩個月時間準備所要提交的進一步資料。除非情況極為特殊，否則不會批准再延期。

粉嶺、上水及元朗東區

議程項目6

[公開會議]

《粉嶺／上水擴展區分區計劃大綱草圖編號 S/FSSE/C》—
考慮新圖則

(城市規劃委員會文件第 10844 號)

[此議項以廣東話進行。]

75. 秘書報告，粉嶺／上水擴展區分區計劃大綱草圖(下稱「分區計劃大綱草圖」)旨在落實政府因應土地供應專責小組建議局部發展粉嶺高爾夫球場(下稱「粉嶺高球場」)而提出的土地供應措施。分區計劃大綱草圖是依據土木工程拓展署委托顧問進行的《粉嶺高爾夫球場用地局部發展技術研究—可行性研究》(下稱「可行性研究」)的結果而擬備。分區計劃大綱草圖涵蓋一幅擬由香港房屋委員會(下稱「房委會」)進行公營房屋發展的用地，而房屋署是房委會的執行機關。

76. 以下委員已就此議項申報利益：

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 區英傑先生
(以民政事務總署
總工程師(工程)的
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
組委員會委員； |
| 侯智恒博士 | — 與土木工程拓展署進行合約研
究計劃； |
| 黃天祥博士 | — 目前與房委會有業務往來； |
| 余烽立先生 | — 為房委會建築小組委員會委員
和投標小組委員會委員； |
| 劉竟成先生
羅淑君女士 |] 為香港房屋協會(下稱「房
協」)委員，而該機構曾與房屋
署就房屋發展問題進行商討； |

- 黃傑龍先生 — 為房協委員及前僱員，而該機構曾與房屋署就房屋發展問題進行商討；
- 馬錦華先生 — 為房協監事會委員，而該機構曾與房屋署商討房屋發展事宜；以及
- 郭烈東先生 — 他服務的機構目前以優惠租金租用房委會轄下多個屋邨的處所作福利服務用途，亦曾在房委會的協助下設立一隊社區服務隊，並曾公開向房委會申請撥款；

77. 委員備悉黃天祥博士因事未能出席會議，而余烽立先生則已離席。根據城規會的辦事程序與方法，由於在新分區計劃大綱草圖上劃設土地用途地帶以便發展公營房屋的建議是由規劃署提出，故上述委員就此議項申報的利益只須記錄在案，他們均可參與討論這個議項。秘書亦報告，城規會就這個議項收到一封來自公眾的函件，並在席上呈閱。

78. 下列政府代表和顧問獲邀到席上。

規劃署

- 陸國安先生 — 粉嶺、上水及元朗東規劃專員
馮武揚先生 — 高級城市規劃師／粉嶺、上水
尹韜璋先生 — 城市規劃師／粉嶺、上水

土木工程拓展署

- 鍾永康先生 — 總工程師／北
劉天立先生 — 高級工程師
施珊珊女士 — 工程師

漁農自然護理署

- 關世平先生 — 高級自然護理主任／北區
吳昭榆女士 — 自然護理主任

房屋署

盧穎儀女士 — 高級規劃師

顧問

溫衛強先生] 科進顧問(亞洲)有限公司
帖文初先生]
陳駿興先生]
李向琳女士]
張國良先生] 生態系統顧問有限公司
賴志誠先生]

79. 主席歡迎各人，並請規劃署的代表向委員簡介文件內容。

80. 高級城市規劃師／粉嶺、上水馮武揚先生借助投影片，按城市規劃委員會文件第 10844 號(下稱「文件」)詳載的內容，向委員簡介分區計劃大綱草圖的背景、規劃區(下稱「該區」)及周邊地區、技術研究的主要結果和該區的規劃意向、擬議的公營房屋發展項目、擬議的土地用途地帶，以及當局諮詢區議會及鄉事委員會的情況。

81. 規劃署的代表陳述完畢，主席請委員提問和提出意見。

生態方面的考慮因素

82. 委員提出以下問題：

(a) 在該區發現的生態走廊的詳情(包括其方向及連接)為何；

(b) 該區的水文環境及其重要生態價值為何；

(c) 考慮到有關的規劃意向旨在保育現有天然景觀，現有的高爾夫球場並非天然形成，會否予以保留；以及

(d) 擬議發展會否對區域 1 的生態走廊構成影響。

83. 規劃署粉嶺、上水及元朗東規劃專員陸國安先生、土木工程拓展署總工程師／北鍾永康先生，以及顧問公司的溫衛強先生及張國良先生作出回應，要點如下：

- (a) 一如文件的圖 4 所示，該區發現有兩條潛在的生態走廊，供不同動物物種行走。區域 2 的林地生境互相連接，組成了一條生態走廊。區域 4 附近發現的另一條生態走廊與林地相連，伸延至區域 4 的東南面。這兩條生態走廊並非實質的走廊，沒有固定和常規的形態。透過這些走廊，不同物種可在該區內走動遷移，亦可越過該區通往緊鄰地區的天然生境及綠化地帶；
- (b) 區域 1 與區域 2 之間的天然山勢構成該區水文環境的分水嶺。該區的地面徑流會流向北面的區域 1 或南面的區域 2 至 4。區域 2 至 4 的地勢與水文環境相互緊扣，有利於形成沼澤林地，尤其是區域 4 低地範圍的水松；
- (c) 就保育該區的角度而言，有關的意向並非旨在分辨人造及天然的景物。其主要目的是為了尊重和保存區域 2 至 4 的現有地形的現狀；以及
- (d) 有關的「住宅(甲類)」地帶並沒有涵蓋區域 1 的全部範圍。區域 1 東南部分及其邊界外的兩個現有綠化山丘屬生態走廊，會劃為「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶，加以保育。

樹木保育及補償種植

84. 委員提出以下問題：

- (a) 樹木保育及移植建議的詳情為何；以及會否有任何稀有樹木品種受到影響；以及
- (b) 移植樹木的成功率為何。

85. 規劃署粉嶺、上水及元朗東規劃專員陸國安先生、土木工程拓展署總工程師／北鍾永康先生，以及顧問公司的溫衛強先生作出回應，要點如下：

- (a) 區域 1 內有 1 225 棵樹，當中有 70 棵屬受關注的樹木(包括 46 棵稀有／受保護品種的樹木，以及 24 棵樹木胸徑達 1 米或以上的成齡樹)。在 70 棵受關注的樹木中，只有 11 棵樹木胸徑達 1 米或以上的成齡樹會被移除，餘下的受關注的樹木將會予以保留或進行移植。稀有／受保護的樹木品種會予以保留或移植至區域 2 至 4。考慮到區域 1 頗為廣闊(面積大約 9 公頃)，而有關調查只發現有 70 棵受關注的樹木，這樣的比例實屬偏低。至於補償種植和移植的地點，技術研究的生態影響評估建議利用區域 2 及 3 的現有植草區進行移植，以便增加各個區域內的林地範圍，加強生態走廊的功能。如有需要，當局亦會考慮在有關區域以外的地方種植和移植樹木；以及
- (b) 其他項目有不少成功移植受關注的樹木的例子。該區將會移植的受關注樹木的體積並非龐大，預計移植過程不會有重大困難。

文物保育

86. 主席和委員提出以下問題：

- (a) 該區的祖墳是否具有任何文物價值；若需移走該些祖墳，會有什麼安排；
- (b) 古物諮詢委員會(下稱「古諮會」)是否曾就已興建超過 100 年的粉嶺高球場的舊場進行文物價值的評估；以及
- (c) 粉嶺高球場與地區人士是否有任何社會關係。

87. 規劃署粉嶺、上水及元朗東規劃專員陸國安先生和土木工程拓展署總工程師／北鍾永康先生作出回應，要點如下：

- (a) 由於區域 1 的清代祖墳與擬議公營房屋發展鄰接，可能需遷移，但有待當局在詳細設計階段作進一步研究後確定。根據現有的土地行政政策和機制，相關政府部門會就合適的遷移地點和補償安排與祖墳的後人聯絡。除了上述區域 1 的祖墳外，其餘位於區域 2 及 3 的祖墳均會保留；
- (b) 粉嶺高球場(包括該區)已有超過 100 年歷史，屬於有待古諮會進行評級的新項目；以及
- (c) 粉嶺高球場與附近村民關係友好。舉例說，粉嶺高爾場容許村民在清明節和重陽節到祖墳拜祭。

88. 主席詢問區域 1 的祖墳是否有空間能完整保留。土木工程拓展署總工程師／北鍾永康先生在回應時表示，該署會就區域 1 的擬議公營房屋發展的設計與房屋署聯絡，並在詳細設計階段確定是否需要遷移祖墳。

「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶

89. 主席和一些委員提出以下問題：

- (a) 「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的規劃意向為何；在該地帶內，是保育還是康樂更為重要；
- (b) 區域 2 至 4 的生態價值高，而區域 4 種有水松，為何不把區域 2 至 4 劃為保育用途地帶，例如劃為「自然保育區」或「其他指定用途」註明「自然生態公園」地帶，以實施更嚴格的發展管制。此外，把種有水松的地區劃為「自然保育區」是否可行；
- (c) 可否闡釋靜態康樂的定義，並提供「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶第一和第二欄用途的詳情和第一欄中「運動場」的定義；
- (d) 「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的未來規劃為何；另外，當局是否已計劃把有關地帶劃為

公園，由康樂及文化事務署管理，還是用作公眾高爾夫球場，由現時的高爾夫球會管理；以及

- (e) 是否有任何保育策略或綱領，為該區的保育或未來發展提供指引。

90. 粉嶺、上水及元朗東規劃專員陸國安先生和土木工程拓展署總工程師／北鍾永康先生作出回應，要點如下：

- (a) 該區現時用作高爾夫球場，但同時亦蘊藏豐富生態及天然資源。「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的規劃意向，主要是保育現有天然景觀及生態特色，並提供空間作康樂用途，以服務公眾的需要。有關地帶已在自然保育與提供彈性予康樂用途以服務市民兩者之間取得平衡；
- (b) 除非有特定需要對有水松生長的地區施加法定規劃限制，否則不會把區域 2 至 4 劃為「自然保育區」地帶。由於該等地區屬於政府土地，政府有全權控制，因此可確保這些地區受到保護。為避免「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶內的天然景觀及生態資源受到干擾，當日後落實靜態康樂用途時，會採取多項緩解措施，例如管制訪客人數及活動、營運時間及在具重要保育價值的地方實施出入管制，會較為有效；
- (c) 「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的規劃意向，是保育現有天然景觀及生態特色，並提供靜態康樂用途，以服務公眾的需要。與此同時，此地帶的第一欄亦列出各項准許的用途，包括例如「燒烤地點」、「郊野學習／教育／遊客中心」、「高爾夫球場」、「公園及花園」及「野餐地點」等靜態康樂用途。除了第一欄所列與保育意向相容的康樂用途外，其他商業及康樂用途已納入第二欄，屬可能獲城規會批准的用途，惟前提是有關用途不得對該區的保育造成不良影響。第一欄內尚有其他用途，例如「公廁設施」（規模較小，旨在支援靜態康樂用途）、「帳幕營地」（不涉及固定構築物）及「私

人發展計劃的公用設施裝置」(為闢設公用設施裝置提供彈性)。根據《詞彙釋義》，「運動場」指供公眾使用和享用而用作運動場進行球類遊戲的土地；

- (d) 「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的詳細用途須待諮詢民政事務局後才制訂，該地帶內日後的發展由誰管理尚未有定案。在此地帶內，「高爾夫球場」屬經常准許的第一欄用途，是日後的潛在用途；以及
- (e) 該區是政府土地，故政府可全權控制「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶日後的用途。分區計劃大綱草圖的《說明書》已詳載該區重要的生態價值及規劃意向，如有需要可加入進一步詳細的闡述。

91. 一些委員關注「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶內日後發展的管理，並擔心劃設「其他指定用途」地帶或未能妥善保育該區。就此，主席表示該區將於二零二三年九月交還予政府，屆時政府將負責管理該用地，並決定日後由誰管理。政府清楚了解該區具重要生態價值，並會努力進行保育。城規會應集中討論分區計劃大綱草圖的土地用途地帶建議及相關的發展參數，無需斟酌該區日後管理的事宜。

擬議公營房屋發展及「住宅(甲類)」地帶

92. 委員提出以下問題：

- (a) 在過往的規劃經驗中，有否涉及把住宅發展設於劃作保育用途的地區旁邊，以及有否就擬議住宅發展對區域 4 造成的生態影響進行評估；
- (b) 「住宅(甲類)」地帶的界線如何界定；
- (c) 區域 1 的地盤淨面積為何；以及留意到區域 1 的發展密度頗高，如在區域 2 進行發展或把區域 2 的部分範圍納入擬議發展的發展地盤，以盡量發揮發展潛力，在技術上是否可行；

- (d) 會否有任何交通改善措施以應付因擬議發展而增加的交通量；以及
- (e) 粉嶺／上水區日後有何發展。

93. 規劃署粉嶺、上水及元朗東規劃專員陸國安先生及土木工程拓展署總工程師／北鍾永康先生作出回應，要點如下：

- (a) 過往，香港曾有在指定作保育用途的地區旁邊規劃住宅發展的個案，而且屢見不鮮。當局須進行多項評估，以確保擬議住宅發展不會對保育地區造成不可接受的影響。至於擬議公營房屋發展，環境影響評估及生態影響評估已證明區域 1 的擬議發展不會對區域 2 至 4 的生態造成影響。此外，當局亦對該區的水文環境進行了評估。正如前文所述，地面徑流的流向受區域 1 與區域 2 之間山地形勢所影響，並會分別流向北面及南面。區域 1 的擬議發展不會影響區域 2 至 4 的水文環境；
- (b) 當局釐定「住宅(甲類)」地帶的土地用途地帶界線時，參考了現有的地形輪廓及景觀特色；
- (c) 擬議公營房屋發展的住用及非住用地積比率分別為 6.5 倍及 0.5 倍，與新市鎮的新公營房屋發展的住用及非住用地積比率相若。當局已進行多項技術評估，以確保不會對擬議發展和地區保育造成無法克服的問題。不過，基於對生態及交通方面的關注，建議的發展規模已達至上限；
- (d) 擬議發展可經由丙崗路、保健路及連接粉嶺公路的粉錦公路出入。建議在粉嶺／上水區進行多項路口／道路改善計劃，這些計劃可應付擬議公營房屋發展的需要。大頭嶺迴旋處、青山公路—古洞段／粉錦公路路口的擬議道路改善計劃會在不同的項目下進行，而保健路／丙崗路路口的擬議道路改善計劃則會在本項目下進行。根據技術研究所進行的交通影響評估，倘落實這些改善計劃，即使在擬議發

展落成後，附近的路口依然運作良好。擬議發展所造成的交通影響可以接受；以及

- (e) 該區四周的大型發展主要包括位於粉嶺／上水新市鎮的 4 幅擬議房屋用地(正在進行法定分區計劃大綱圖修訂程序)及古洞北／粉嶺北新發展區。古洞北／粉嶺北新發展區會提供約 72 000 個單位，而粉嶺／上水新市鎮的 4 幅房屋用地則會提供約 20 000 個單位。

對高爾夫球體育活動的影響

94. 一名委員關注目前這項建議會否妨礙高爾夫球運動在香港的發展，以及會否削弱粉嶺高球場舉辦國際高爾夫球體育活動的能力。規劃署粉嶺、上水及元朗東規劃專員陸國安先生回應說，政府認同粉嶺高球場對香港高爾夫球運動發展的重要性及貢獻。粉嶺高球場由三個獨立的高爾夫球場(舊場、新場及伊甸場)組成，總面積約為 172 公頃。該區屬粉嶺高球場內名為舊場的範圍，位於粉錦公路東面，與粉嶺高球場的主要部分分隔開。該區範圍主要為一個八洞高爾夫球場連高爾夫球球道，只佔粉嶺高球場的一部分(即 32 公頃)。粉嶺高球場的新場及伊甸場(擁有兩個 18 洞高爾夫球場)位於粉錦公路西面，兩者均會保留。國際及本地的高爾夫球體育活動或比賽主要在新場及伊甸場舉行，而舊場通常用作熱身和訓練範圍，以及在比賽期間為訪客提供泊車位。為支援粉嶺高球場舉辦大型高爾夫球體育活動，建議在「住宅(甲類)」地帶的公營房屋發展內闢設一個公眾停車場，這個公眾停車場可提供與舊場現有停車場數目相若的泊車位(即約 280 個泊車位)。除了擬議公營房屋發展須按《香港規劃標準與準則》的規定所提供的附屬泊車位以外，上述泊車位可帶來額外的供應。

95. 關於一名委員關注，擬議公營房屋發展會否對在粉嶺高球場餘下的部分舉辦國際高爾夫球體育活動的氛圍帶來負面影響，主席補充說，民政事務局自委聘顧問進行技術研究以來便一直參與該區的規劃。該局會作出全面考慮，以確保區域 1 的擬議發展不會對舉辦國際高爾夫球體育活動造成負面的影響。此外，民政事務局亦表示，有需要提供泊車位，以支援舉辦有關活動。

[在答問部分進行期間，蔡德昇先生及馮英偉先生到席，黃幸怡女士及劉竟成先生離席。]

96. 一些委員認為區域 2 至 4 應劃為保育地帶，以加強保育該區的生態和水文環境，尤其是位於區域 4 的珍貴水松。當局應檢討「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的規劃意向和第一欄用途，以強調保育該等區域的重要性，並確保日後在該等區域進行的康樂活動不會對該處的天然景觀資源造成負面影響。當局亦應考慮對區域 2 至 4 施加較嚴格的發展管制，並可參考米埔自然保護區和塱原自然生態公園的規劃和管理。尤其是，一名委員提出，雖然該區目前用作高爾夫球場，但高爾夫球場的訪客人數不多，該區亦沒有夜間活動。由於一些動物物種在夜間活動，因此對於把「帳幕營地」納入「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的第一欄用途表示關注，因為此用途涉及夜間活動，可能對該處的野生生物造成騷擾。把「燒烤地點」納入第一欄用途亦未必恰當。一些委員亦有同樣的關注，並對把該兩項用途納入「其他指定用途」地帶的第一欄用途有所保留。另有委員建議，應該把區域 2 至 4 劃為「其他指定用途」註明「保育暨康樂」地帶而非「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶，以突顯有關區域以保育重要性為先。一名委員認為當局應仔細研究擬議發展所帶來的交通影響，以免粉錦公路的交通容量飽和，當局亦可能需要在《說明書》中註明須採取的交通改善措施。

97. 一些委員同意把該區劃為「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶，以便達致保育及讓公眾享用有關區域的雙重目標，但他們亦認同應檢討「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的第一欄用途。

98. 一些委員支持可容許在區域 2 至 4 進行合適的康樂用途。然而，根據目前所得的資料，難以判斷日後的康樂用途會否符合該等區域的保育意向。一名委員支持分區計劃大綱草圖，因為該圖有助增加房屋供應，同時保育該區重要的現有生態特色，亦不會影響舉辦國際高爾夫球賽事。該委員建議應盡快展示分區計劃大綱草圖，以展開公眾諮詢程序。

99. 由於委員對分區計劃大綱草圖再無提問或意見，主席把委員的主要意見整合如下：

- (a) 委員普遍同意把該區的分區計劃大綱草圖展示予公眾查閱，但有空間改善分區計劃大綱草圖的細節，尤其是擬議的「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶；
- (b) 委員同意該區的整體規劃意向，即發展最北面部分以興建公營房屋，並保育其餘南面部分的現有天然景觀及生態特色和提供靜態康樂用途，以服務公眾；
- (c) 關於最北面的部分，委員沒有就擬議公營房屋發展的發展參數提出特別意見，並同意擬議的「住宅(甲類)」地帶及文件的《註釋》草稿所載列的發展限制可為展示圖則提供合理的依據；以及
- (d) 至於其餘南面的部分，委員認為應調整《註釋》草稿中擬議「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶的規劃意向和土地用途表，以及《說明書》草稿中的相關說明，以更有效地反映該區這一部分以保育為先、其靜態康樂用途不應影響保育的意向，並應服務市民。

100. 城規會請規劃署因應委員的意見，修訂《註釋》草稿及《說明書》草稿。

101. 經商議後，城規會決定延期把《粉嶺／上水擴展區分區計劃大綱草圖編號 S/FSSE/C》展示予公眾查閱，以待規劃署修訂《註釋》草稿及《說明書》草稿，尤其是「其他指定用途」註明「康樂暨保育」地帶，以反映城規會的意見。經修訂的《註釋》及《說明書》於備妥後應提交城規會作進一步考慮。

程序事宜

議程項目7

[公開會議]

有關考慮《茶果嶺、油塘、鯉魚門分區計劃大綱草圖編號 S/K15/26》的申述和意見的資料文件及聆聽會安排
(城市規劃委員會文件第 10841 號)

[此議項以廣東話進行。]

102. 秘書報告，《茶果嶺、油塘、鯉魚門分區計劃大綱草圖編號 S/K15/26》(下稱「分區計劃大綱草圖」)的修訂項目涉及兩個將由香港房屋協會(下稱「房協」)和香港房屋委員會(下稱「房委會」，房屋署屬房委會的執行機關)進行的擬議公營房屋發展項目，並分別有可行性研究和設計檢討支持。有關的可行性研究和設計檢討均由土木工程拓展署委托進行，由艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)擔任顧問。房協(R1/C1)亦提交了一份申述和一份意見。

103. 分區計劃大綱草圖上油塘灣「綜合發展區」地帶的《註釋》亦會作出修訂，以推展城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下都會規劃小組委員會就一宗第 12A 條申請(編號 Y/K15/4)所作的決定。該宗申請由滿偉發展有限公司提交，該公司是油塘海旁地段多名擁有人的合營企業。有關擁有人包括新鴻基地產有限公司(下稱「新鴻基公司」)、恒基兆業地產有限公司(下稱「恒基公司」)、太古地產有限公司(下稱「太古公司」)及會德豐地產(香港)有限公司(下稱「會德豐公司」)。奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)是擔任該宗第 12A 條申請的顧問的其中一間公司。

104. 以下委員已就此議項申報利益：

鍾文傑先生 — 為房協監事會的當然委員；
(以規劃署署長的身分)

- 區英傑先生
(以民政事務總署
總工程師(工程)
的身分)
- 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轄下策劃小組委員會和資助房屋小組委員會委員；
- 侯智恒博士
- 與土木工程拓展署進行合約研究項目；過往與艾奕康公司和恒基公司有業務往來；目前與太古公司有業務往來；為香港大學（下稱「港大」）僱員，該大學曾接受恒基公司主席家人的捐獻；為港大生物科學學院的首席講師，該學系曾接受太古信託基金的捐款；為長春社的終身會員，其妻子為長春社理事會的副主席，而長春社之前曾接受會德豐公司的捐款；
- 黃天祥博士
- 目前與房協、房委會及新鴻基公司有業務往來；
- 余烽立先生
- 為房委會轄下建築小組委員會和投標小組委員會委員，目前與奧雅納公司有業務往來，其配偶是新鴻基公司的僱員；
- 劉竟成先生
- 為房協成員；
- 羅淑君女士
- 為房協成員，亦為香港小童群益會前執行董事及委員會委員，該會曾獲新鴻基公司贊助；
- 馬錦華先生
- 為房協監事會委員；
- 黃傑龍先生
- 為房協成員及前僱員；

- 郭烈東先生 — 他服務的機構現時以優惠租金租用房委會轄下多個屋邨的處所作福利服務用途，亦曾在房委會的協助下設立一隊社區服務隊，並曾公開向房委會申請撥款；
- 廖凌康先生 — 為香港理工大學校董會成員，該大學過往曾接受恒基公司的贊助；以及
- 伍穎梅女士 — 為九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)及龍運巴士有限公司(下稱「龍運公司」)的董事，而新鴻基公司是九巴公司和龍運公司的股東之一。

105. 委員備悉，黃煥忠教授、廖凌康先生和伍穎梅女士因事未能出席會議，而劉竟成先生和余烽立先生則已離席。委員亦備悉，由於此議項屬程序性質，委員同意所有已申報利益的委員可留在席上。

106. 秘書簡介城市規劃委員會文件第 10841 號(下稱「文件」)。二零二一年十二月三日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示該草圖，以供公眾查閱。在為期兩個月的展示期內，城規會共收到 187 份申述，其中三份申述的身分資料有遺漏。根據條例第 6(2)(b)條及第 6(3)(b)條，這些申述應視為不曾作出。其後，城規會公布 184 份有效申述的內容，為期三個星期，期間收到五份有效的意見。

107. 由於申述及意見的性質相似，因此建議把所有申述和意見合為一組進行聆聽，由城規會全體委員以集體形式考慮。為確保聆聽有效率地進行，每名申述人／提意見人在聆聽部分中最多獲分配 10 分鐘的陳述時間。現暫定於二零二二年第三季由城規會全體委員考慮有關的申述和意見。

108. 經商議後，城規會備悉，根據條例第 6(2)(b)條及第 6(3)(b)條，在文件第 1.3 段提及所需身分資料有遺漏的申述應視為無效，並同意：

- (a) 申述／意見應合為一組，由城規會以集體形式考慮；以及
- (b) 每名申述人／提意見人會獲分配 10 分鐘的陳述時間。

議程項目 8

[公開會議]

有關考慮《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/15》的申述和意見的資料文件及聆聽會安排
(城市規劃委員會文件第 10845 號)

[此議項以廣東話進行。]

109. 秘書報告，《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/15》(下稱「分區計劃大綱草圖」)的修訂項目涉及赤鱸角機場島和香港口岸人工島內的多幅用地。修訂項目有由香港機場管理局(下稱「機管局」)進行的技術研究支持，而奧雅納工程顧問(下稱「奧雅納公司」)是為該研究擔任顧問的其中一間公司。機管局(C2)亦提交了一份意見。

110. 下列委員已就此議項申報利益：

張李佳蕙女士 — 為機管局的執行總監；

余烽立先生 — 目前與奧雅納公司有業務往來；

111. 委員備悉，余烽立先生已經離席。委員亦備悉，由於此議項屬程序性質，所有已申報利益的委員可留在席上。

112. 秘書簡介城市規劃委員會(下稱「城規會」)文件第 10845 號(下稱「文件」)。二零二一年十二月三十一日，城規會根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示分區計劃

大綱草圖。在為期兩個月的展示期內，城規會收到一份申述。其後，城規會公布這份申述的內容，為期三個星期，期間收到兩份有效的意見。

113. 由於申述和意見的性質相似，因此建議把所有申述和意見合為一組進行聆聽，由城規會全體委員以集體形式考慮。為確保聆聽有效率地進行，每名申述人／提意見人在聆聽部分中最多獲分配 10 分鐘的陳述時間。現暫定於二零二二年八月由城規會全體委員考慮有關的申述和意見。

114. 經商議後，城規會同意：

- (a) 有關的申述和意見應合為一組，由城規會以集體形式考慮；以及
- (b) 每名申述人／提意見人會獲分配 10 分鐘的陳述時間。

議程項目 9

[公開會議]

其他事項

115. 餘無別事，會議於晚上七時十分結束。