

二零一六年九月二十七日舉行的城市規劃委員會
第 1122 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
黃偉綸先生

黃仕進教授 副主席

符展成先生

劉興達先生

李美辰女士

陳福祥博士

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

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)

黃耀光先生

地政總署助理署長／區域(3)

陳永堅先生(上午)

地政總署副署長／一般事務

林潤棠先生(下午)

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生(只出席上午會議)

規劃署署長

凌嘉勤先生

規劃署副署長／地區

李啟榮先生

秘書

因事缺席

黃令衡先生

張孝威先生

鄒桂昌教授

霍偉棟博士

何立基先生

黎慧雯女士

林光祺先生

梁慶豐先生

邱浩波先生

雷賢達先生

楊偉誠博士

葉天祐先生

李國祥醫生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3

林兆康先生

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

顧建康先生(上午)

任雅薇女士(下午)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

丁雪儀女士(上午)

鄭達昌先生(下午)

港島區

議程項目 1

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖
編號 S/H15/30》的申述及意見
(城規會文件第 10175 號)

[此議項以廣東話及英語進行。]

1. 主席歡迎各人到席，並表示由於與會者人數眾多，秘書需要多些時間進行登記和核實授權書的程序。會議休會片刻。

[會議於上午九時十五分恢復進行。]

簡介和提問部分

[公開會議]

2. 以下政府代表及申述人／提意見人或其代表此時獲邀到席：

政府代表

- | | | |
|-------|---|------------------|
| 姜錦燕女士 | — | 規劃署港島規劃專員 |
| 李潔德女士 | — | 規劃署高級城市規劃師／港島 |
| 陳仲元先生 | — | 運輸署總工程師／交通工程(港島) |
| 莫慶文先生 | — | 機電工程署高級工程師 |
| 謝振華先生 | — | 機電工程署工程師 |

申述人／提意見人或其代表

R8/C4—陳家珮

- | | | |
|-------|---|----------|
| 陳家珮女士 | — | 申述人及提意見人 |
|-------|---|----------|

R13/C7—海怡關注組

R14—區元發

- | | | |
|-------|---|-----------------|
| 區元發先生 | — | 申述人及申述人和提意見人的代表 |
|-------|---|-----------------|

R16/C1 – 創建香港

R511 – Cody Chow

司馬文先生

— 申述人和提意見人的代表

R133 – Yeung Wai Chun

R573 – Lee Hon Chun, Alex

Mr Lee Hon Chun, Alex

— 申述人和申述人的代表

R254 – Yeung Pui Man

R405/C8 – 吳維克

吳維克先生

— 申述人、提意見人及申述人的代表

R265 – 崔啟生

崔啟生先生

— 申述人

R287 – 馮美萍

馮美萍女士

— 申述人

R296 – 陳國良

R349 – 鄒吉語

陳國良先生

— 申述人及申述人的代表

R336/C9 – 吳芷瑩

吳芷瑩女士

— 申述人及提意見人

R287 – Fung Mei Ping

R352 – Ritko Lo

R411 – Lo Kwai Fun Mable

R432 – Tse Wai King

R542 – Lai Kai Fan

R543 – Mr Fung

R544 – Mr G Fung

R545 – Mr J Fung

R546 – Ms A Chow

R567 – Lam Wai Fun Edith

R571 – Chan Ka Lok

R580 – Lau Wai Yee

- 陳家洛博士 — 申述人及申述人的代表
- R408 – 白煥珊
白煥珊女士 — 申述人
- R414 – 何燕勤
何燕勤女士 — 申述人
- R421/C10 – 陳熾發
R605 – 海怡半島業主委員會
陳熾發先生 — 申述人、提意見人及申述人的代表
周思藍先生] 申述人的代表
楊芷婷女士]
- R436 – Ng Lee Lan
R459 – Dennis Leung
Dennis Leung 先生 — 申述人及申述人的代表
- R423 – 李俊諺、羅慧嫻
R438 – Kwan Wai Tak
R492 – 林啟暉
林啟暉先生 — 申述人及申述人的代表
- R453 – 盧慧珠
盧慧珠女士 — 申述人
- R455 – 梁健棠
梁健棠先生 — 申述人
- R458 – 陳潤釗
陳潤釗先生 — 申述人
- R472 – Richard Hoyer
Richard Hoyer 先生 — 申述人

R486－鄧本恒

鄧本恒先生 — 申述人

R518－莫華海

莫華海先生 — 申述人

R548－文小雄

R549－Vikki Fung

文小雄先生 — 申述人及申述人的代表

R550－梁碧清

梁碧清女士 — 申述人

R566－羅玉蘭

羅玉蘭女士 — 申述人

R582－余智健

余智健先生 — 申述人

R600－李子仁

李子仁先生 — 申述人

R602－朱紅

朱紅女士 — 申述人

C16－聶志強

聶志強先生 — 提意見人

3. 秘書報告，其中一份申述書由海怡半島業主委員會 (R605) 提交。霍偉棟博士已就他在海怡半島擁有一項物業申報利益。委員備悉，霍博士因事未能出席會議。

4. 主席表示，城市規劃委員會(下稱「城規會」)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，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，其他的不是表示不出席，就是沒有回覆。由於已給予申述人和提意見人合理時間的通知，委員同意在其他申述人和提意見人缺席的情況下聆聽有關的申述及意見。

5. 主席歡迎上述各人到席，並簡單解釋聆聽會的程序。他會先請規劃署的代表向委員簡介有關的申述和意見，繼而根據申述編號，邀請申述人或他們的代表作出口頭陳述，然後到提意見人或他們的代表作出口頭陳述。為確保會議有效率地進行，每名申述人／提意見人或其代表會獲分配 10 分鐘時間，以作口頭陳述。會場置有計時器，當申述人／提意見人或他們的代表尚餘 2 分鐘的發言時間，計時器會鳴響。當獲分配的發言時間用完時，計時器會再鳴響。出席的申述人／提意見人或他們的代表完成其口頭陳述後，會進入問答環節。委員可向政府的代表或申述人／提意見人或他們的代表提問。在問答環節結束後，主席會請申述人、申述人的代表、提意見人及政府的代表離席。城規會在他們離席後會商議有關申述／意見，並於稍後把決定通知申述人／提意見人。

6. 主席告知與會人士，由於表示會出席聆聽會的申述人／提意見人或他們的代表較原定的多，估計所需的總發言時間會超過 600 分鐘，因此未必能在是次會議上完成所有陳述，或需安排另一天繼續進行聆聽會。

7. 主席繼而請規劃署的代表向委員簡介有關的申述和意見。

8. 高級城市規劃師／港島李潔德女士借助投影片，按文件詳載的內容提出以下要點：

背景

(a) 二零一五年十二月二十四日，《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/30》(下稱「圖則」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。有關修訂如下：

(i) 修訂項目 A — 把鴨脷洲利南道一塊用地(用地 A)，由「其他指定用途」註明「貨物裝卸區」地帶、「政府、機構或社區」地帶及「工業」地帶改劃為「住宅(甲類)4」地帶，以作私人住宅用途，建築物高度限制為主水平基準上 110 米，該用地現為香港駕駛學院所佔用；

- (ii) 修訂項目 B — 把前臨鴨脷洲西工業區的一塊狹長土地(用地 B)，由「其他指定用途」註明「貨物裝卸區」地帶改劃為「休憩用地」地帶，有關用地將用作駕駛學院的臨時重置選址；
- (iii) 修訂項目 C1 — 把鴨脷洲西工業區的南部，由「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿(3)」地帶，建築物高度限制為主水平基準上 100 米；
- (iv) 修訂項目 C2 — 把鴨脷洲西工業區的北部，由「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿(4)」地帶，建築物高度限制為主水平基準上 115 米；

(b) 當局共接獲 607 份申述書及 16 份意見書；

申述

- (c) 關於修訂項目 A，在 607 份申述中，有 6 份(R1 至 R6)表示支持、1 份(R7)表示不反對，以及 597 份(R8 至 R604)表示反對，另 3 份(R605 至 R607)就改劃用途地帶的建議提交意見；
- (d) 在 36 份關乎修訂項目 B 的申述中，有 10 份(R1 至 R3、R8 至 R10、R12、R598 至 R600)表示支持改劃用途地帶的建議，另外 26 份(R571 至 R583、R585 至 R597)則表示反對；
- (e) 在 19 份關乎修訂項目 C1 及 C2 的申述中，有 5 份(R1、R2、R8 至 R10)表示支持改劃用途地帶的建議，另外 14 份(R591 至 R604)則表示反對。

申述的主要理由、申述人建議及回應

修訂項目 A

- (f) 申述的主要理由及對申述理由的回應分別撮載於文件第 4.2 至 4.3 段，以及第 6.3.1 至 6.3.27 段，重點如下：

表示支持／不反對的申述(R 1 至 R 7)

- (i) 擬議的住宅發展可更善用用地 A，增加房屋供應，並穩定物業價格；
- (ii) 擬議住宅發展引入的新商場設施，可促進良性競爭，並且可改善現有商場的管理。隨着當區人口增加，能吸引更多商鋪和餐飲設施，鼓勵多元化的發展；
- (iii) 倘居住人口增加，可促使交通服務改善。港鐵南港島線(東段)預期於二零一六年年年底啟用，屆時將可紓緩現有的交通問題；
- (iv) 回應－備悉所有表示支持的意見。

表示反對的申述／提供意見(R 8 至 R 607)

房屋需要／人口及發展密度

- (v) 以人口密度計算，鴨脷洲是全球第二最稠密的海島。人口密度和交通負荷已達飽和程度，因此不應再增加人口及地積比率；
- (vi) 政府應先行發展在黃竹坑區內的用地，例如「綜合發展區」用地和香港警察學院用地；華富邨附近地區；新界或其他人口密度較低的地區。政府應在人口密度較低的地區或已有足夠設施的地區物色替代用地，以作住宅發展；

- (vii) 政府在較早前曾聲明，「南區•左岸」是鴨脷洲最後一幅住宅發展用地；
- (viii) 對上述理由作出的回應如下：
- 規劃是一項持續的過程，以回應轉變中社會的需要；
 - 為增加土地供應以滿足房屋和其他發展的需要，政府以多管齊下的方法，增加短中長期的土地供應，並會持之以恆，冀能增加土地供應和滿足房屋及其他發展需要；
 - 其他房屋用地，例如位於黃竹坑的綜合發展區用地，已預留用作南港島線(東段)鐵路車廠上蓋的商業暨住宅發展項目。政府現正研究華富邨附近地區作住宅發展的潛力。至於香港警察學院，保安局和警務處表示現有的設施用以應付訓練需求，並無計劃遷移該學院；
 - 「南區•左岸」已納入二零一一至一二年賣地計劃，並為當時該地區內唯一未發展的「住宅(甲類)」用地；

設施和休憩用地的供應

- (ix) 鴨脷洲的休憩用地／市場／商場／食肆／社區／醫療／教育設施不足；
- (x) 倘再增加人口，對各種設施的需求亦會增加，以致影響區內居民的民生及生活質素；
- (xi) 區內的地區休憩用地未來約欠 2.83 公頃；
- (xii) 對上述理由作出的回應如下：

- 休憩用地、社區、消閒及康樂設施，均是按照《香港規劃標準與準則》而提供的。按照鴨脷洲規劃人口為 159 000 人計算，根據《香港規劃標準與準則》的要求，香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施和休憩用地的供應並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求把有關用地用作政府、機構或社區用途。該用地的日後發展商可因應市場需求，提供一些商業及零售設施；
- 地區休憩用地的供應是根據區議會地區範圍釐訂的。目前供南區現有人口使用的地區休憩用地，尚餘約 12.92 公頃；
- 即使只考慮香港仔及鴨脷洲區，休憩用地整體仍剩餘約 5.56 公頃(已考慮到該區尚欠約 2.83 公頃的地區休憩用地，可透過區內多出約 8.39 公頃的鄰舍休憩用地彌補)；

交通及基建相關事宜

- (xiii) 多年來，鴨脷洲的交通擠塞問題未獲解決。現有的交通基建設施無法承受新發展項目產生的額外交通負荷；
- (xiv) 擬議住宅發展及附近的擬議商業發展會令人口進一步增加，因而對海怡半島及鴨脷洲的交通帶來負面影響。海怡半島、鴨脷洲、黃竹坑及香港仔隧道以至南區的交通擠塞情況勢將加劇；
- (xv) 鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往港島其他地區的唯一對外交通連繫。一旦發生交通意外，鴨脷洲地區的交通會更加擠塞，甚至塞至香港仔隧道；交通擠塞會阻礙緊急車輛進出海怡半島及鴨脷洲地區，威脅居民生命安全；

- (xvi) 政府多年前以交通為由，拒絕把現有的石油氣庫及石油製品轉運庫(下稱「石油氣／油庫」)改作住宅發展用途。現時區內車輛及住宅項目數量顯著增加，政府卻提出改劃土地作住宅用途，做法前後矛盾；
- (xvii) 並沒有香港駕駛學院重置選址的資料，而搬遷該學院會對學習駕駛人士造成不便；
- (xviii) 對上述理由作出的回應如下：
- 運輸署署長進行的交通檢討研究顯示，在計及擬議住宅發展所帶來的交通流量後，鴨脷洲所有主要路口在二零二一年的設計年內，仍會有容車餘量。鴨脷洲大橋的行車量／容車量比例尚未達致飽和；
 - 運輸署署長表示，鑑於擬議住宅發展規模細小，受擬議住宅發展影響的範圍不大，對香港仔隧道的影響亦極微。況且，香港仔隧道的行車量／容車量比例尚未達致飽和。隧道的交通流量受到影響，是因堅拿道天橋北行落橋處的車輛互相切線，以及車輛排隊進入海底隧道及灣仔／銅鑼灣一帶所致。待港鐵南港島線及中環灣仔繞道通車後，情況會有所改善；
 - 運輸署的「緊急事故交通協調中心」會與政府部門、公共交通機構及相關機構聯絡及協調，以處理緊急事故；
 - 先前有意見要求把現有石油氣／油庫改劃作住宅發展，但該要求被都會小組委員會拒絕，理由涉及土地用途、交通、環境及視覺方面。有關交通方面的理由，申請書所提供的資料，不足以證明

該項方案對區內交通網絡及香港仔隧道造成的交通影響可以接受。情況與這項修訂建議不同，運輸署署長進行了交通檢討研究，並確認交通影響可以接受；

- 運輸署署長正與相關部門保持緊密聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。在選定重置駕駛學院的用地前，政府會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院使用用地 B。這做法與政府慣常的做法一致，即在空置的政府土地未作永久發展前，把有關用地作短期用途；

環境方面

- (xix) 擬議住宅發展會增加人口密度及交通流量，因而造成空氣污染、噪音滋擾、排污影響、危害健康及熱島效應；
- (xx) 建築的工程及車輛亦會造成滋擾、產生污染及損毀路面；
- (xxi) 用地 A 鄰近現有污水處理廠，不適合進行住宅發展；
- (xxii) 對上述理由作出的回應如下：
 - 環境保護署署長原則上不反對改劃用途地帶的建議，因為不會對附近地區的環境造成無可克服的負面影響，包括與交通相關的污染問題；
 - 擬議發展的建築工程會受相關的污染管制條例及附屬規例的法定規管；
 - 當局正進行淨化海港計劃第二期甲項目的改善工程，包括該廠的氣味處理工程。除臭系統可減少超過 99% 的氣味；

風險方面

(xxiii) 位於擬議住宅發展附近的現有石油氣／油庫，會對日後居民的安全構成危險。當局並未進行風險評估；

(xxiv) 鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往外面地區的唯一通道。當局未有處理因石油氣／油庫發生意外而引致的安全問題；

(xxv) 對上述理由作出的回應如下：

- 擬議住宅發展位處現有石油氣／油庫諮詢區的 500 米範圍之內。機電工程署就該石油氣／油庫進行定量風險評估。評估顯示，擬議住宅發展的風險水平符合《香港規劃標準與準則》的政府風險指引。該份定量風險評估於二零一六年三月八日獲「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」通過；
- 石油氣／油庫約 2 米高的圍牆是有效的屏障，以盡量減少火警和氣體泄漏對附近市民大眾造成的災害影響。此外，擬議住宅發展位於火球可燃範圍以外(火球可燃範圍被視為最壞的情況)；
- 倘發生嚴重事故及災難，保安局會立即啟動緊急應變系統及災難應變計劃，並會聯繫各相關部門，以進行拯救行動，包括救人、保護財產及控制情況；

通風方面

(xxvi) 擬議住宅發展會造成「屏風效應」及影響通風；

(xxvii) 對上述理由作出的回應如下：

- 當局已根據房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局聯合發布的技術通告第 01/2006 號，進行空氣流通專家評估（下稱「空氣流通評估」），以評核改劃建議對通風可能造成的影響；
- 鑑於用地 A 的地理位置、附近的地形特徵及現有建築物的形態，擬議住宅發展不大可能對附近地區的通風造成極大的負面影響；

視覺方面

(xxviii) 視覺評核的結果並不客觀，因為規劃署既是改劃土地用途地帶的倡議部門，亦是視覺評核的技術專家及審議者。視覺評核應改由城規會所委聘的有關方面擬備，才是公平的做法；

(xxix) 擬議住宅發展會超出玉桂山的山脊線，違反根據《香港規劃標準與準則》所訂的《香港城市設計指引》。

(xxx) 擬議發展會阻擋海怡半島住戶的景觀；

(xxxii) 對上述理由作出的回應如下：

- 規劃署已就擬議改劃用途地帶，提供可靠的技術評估供城規會考慮。視覺評估是根據城規會「就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引」的規劃指引（下稱「城規會規劃指引編號 41」）而進行的；
- 有關評估的結論是，擬議住宅發展的建築物高度限制為主水平基準上 110 米，在視覺上與附近的發展項目互相協調。該擬議發展可視為現有城市發展的擴展部分，不會為視覺環境帶來重大轉變；

- 根據《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」，當局採用了 20% 不受建築物遮擋地帶的準則，以保存從維港兩岸 7 個策略性公眾觀景點眺望選定部分山脊線的景觀。玉桂山並非選定為須予保留的山脊線；
- 香港發展密度高，如要保護私人享有的景觀，而又不窒礙發展，是不切實際的，所以必須平衡其他相關的考慮因素。為照顧公眾利益，保護公眾享有的景觀更為重要。為此，就擬議修訂項目而進行的視覺評估，主要是評估易受影響的公眾觀景者，從最受影響的觀景點觀看景物時所受到的影響，而非評估從個別單位的私人景觀所受到的影響

修訂項目 B

- (g) 申述的主要理由及對申述理由作出的回應分別撮述於文件第 4.5 及 4.6 段，以及第 6.3.28 至 6.3.31 段，重點如下：

表示支持的申述(R1 至 R3、R8 至 R10，R12、R598 至 R600)

- (i) 擬議修訂可更善用海旁用地，又可以改善鴨脷洲居民的生活質素；
- (ii) 回應－備悉表示支持的意見；

表示反對的申述(R571 至 R583、R585 至 R597)

- (iii) 擬闢設的休憩用地旨在供用地 A 擬議住宅發展及附近的商業發展(即修訂項目 C1 及 C2) 使用，因此並非真正的地區休憩用地；

- (iv) 香港駕駛學院會繼續佔用用地 B，而在可見的將來，在該處不會提供休憩用地；
- (v) 對上述理由作出的回應如下：
- 鑑於其面積及位置，擬議休憩用地主要是供區內人士(包括區內附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民)享用，因此不屬地區休憩用地；
 - 在考慮該休憩用地的日後發展時，政府會顧及多個不同因素，包括區內對康樂設施的需求、現有設施的使用率、《香港規劃標準與準則》的要求、發展限制、可用資源情況及南區區議會的意見；
 - 政府在落實有關的永久發展前，會繼續以短期租約形式讓香港駕駛學院在用地 B 上營運，符合慣常做法；

修訂項目 C1 及 C2

- (h) 申述的主要理由及對申述理由作出的回應分別撮述於文件第 4.8 及 4.9 段，以及第 6.3.32 至 6.3.34 段，重點如下：

表示支持的申述(R1、R2、R8 至 R10)

- (i) 把有關土地改劃作商貿用途，可以為商界企業提供額外資源，以及增加非工業職位；
- (ii) 回應—備悉表示支持的意見；

表示反對的申述(R591 至 R604)

- (iii) 南區現時的交通非常擠塞，香港仔隧道的容量已超出負荷。即使港鐵南港島線(東段)通

車，修訂項目涉及的新住宅及商業發展項目，亦會令交通情況進一步惡化；

(iv) 對上述理由作出的回應如下：

- 從交通工程的角度而言，運輸署署長原則上不反對把鴨脷洲西工業區改劃作商貿用途；
- 在 5 幢現有的工業大廈中，2 幢已改裝作商貿或零售用途。至於其餘 3 幢工業大廈，當局會在契約修訂時，要求有關項目的倡議人須證明其項目不會對周邊地區的交通造成負面影響。

其他申述理由(R533、R541、R543 至 R546 及 R585)

(i) 申述的主要理由及對申述理由作出的回應分別撮述於文件第 4.10 段以及第 6.3.35 至 6.3.36 段，重點如下：

- (i) 當局未有就擬議改劃用途地帶及交通事宜諮詢區內居民，所選的公眾諮詢期亦非恰當。大部分鴨脷洲／海怡半島的居民均反對擬議房屋發展；
- (ii) 南區區議會反對把利南道的用地改劃作私人住宅用途，並且通過一項動議，反對擬議改劃用途地帶；
- (iii) 對上述理由作出的回應如下：
 - 規劃署已按照既定程序收集公眾意見，包括諮詢區議會、根據條例刊登憲報，以及出席會議／論壇，以諮詢區內居民。諮詢程序的詳情載於文件第 3 段及 6.3.35 段；

- 規劃署分別在二零一五年五月十八日及二零一六年二月一日，就擬把用地 A 改劃作住宅發展用途及有關大綱草圖的修訂諮詢南區區議會。此外，規劃署連同運輸署及機電工程署人員於二零一五年五月二十日及十二月二十三日出席了地區論壇。公眾和持份者已獲給予機會，就用途地帶修訂提出意見和建議；

申述人的建議

(j) 申述人的建議及對建議作出的回應分別撮述於文件第 4.11，以及 6.3.37 至 6.3.45 段，重點如下：

- (i) 把用地 A 改劃為「政府、機構或社區」地帶，以提供社區、康樂、休憩或體育設施，又或作環境教育用途或各種形式的休憩用地，例如海濱長廊；
- (ii) 對上述理由作出的回應如下：
 - 按照規劃人口約為 159 000 人(包括修訂項目 A 的擬議住宅發展)計算，根據《香港規劃標準與準則》的要求，香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施和休憩用地的供應並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求把有關用地作政府、機構或社區用途。
 - 由於地形和地盤方面的限制，現有的 2 條海濱長廊並不連接一起。至於擬議的住宅發展，該地點的狹長地形在項目落成後基本上難以剩下空間可闢設海濱長廊。雖不能與其他海濱長廊連接，當局建議在項目 B 另闢海濱公園替代，供區內附近發展項目的工作人士、訪客及居民享用；

就申述提出的意見及作出的回應

- (k) 接獲的 16 份意見書均反對修訂項目 A，理由與申述人所提的相若。以上就申述作出的回應亦適用；

規劃署的意見

- (l) 備悉 R1 至 R6 表示支持的意見，以及 R7 表示不反對的意見；以及
- (m) 規劃署不支持 R8 至 R607，並認為不應修訂圖則以順應申述。

9. 主席繼而邀請申述人／提意見人或其代表闡述其申述／意見。

R8/C4－陳家珮

10. 陳家珮女士提出下列要點：

- (a) 她是南區區議會海怡西選區的民選議員。作為市區重建局董事會非執行董事及上訴委員會(房屋)委員，她完全明白本港對增加房屋土地供應的迫切需求。雖然她是海怡半島居民，但她反對在用地 A 進行擬議住宅發展，並非出於「別放在我家後院」的心態，而是有關地點並不適宜作住宅發展；

公眾諮詢不足

- (b) 規劃署於二零一五年五月十八日就改劃用地 A 的建議諮詢南區區議會時，有關討論便因缺乏足夠的交通評估資料而中止。二零一五年六月十五日，南區區議會去信發展局，要求提供更詳細的交通評估資料，以便南區區議會可於二零一五年七月二十日舉行的會議上進行討論，但發展局並未在書面回覆內提供任何交通數據及分析。二零一五年七月二十四日，南區區議會再度去信發展局，邀請局方出席二零一五年九月二十一日南區區議會上一任期內舉行的最後一次會議。發展局在回覆中只提供一些鴨脷洲主要道路交通流量的基本資料，但並沒有該些道路路口容車量的數據及分析；

- (c) 規劃署及其他政府部門出席了由南區區議會及當區居民舉辦的地區論壇，而海怡半島業主委員會亦就改劃用地 A 作住宅發展的建議進行了問卷調查。當區居民從政府在其中一場地區論壇上的投影片簡介中，得悉區內道路網絡的行車量／容車量比例幾乎已達上限；
- (d) 鑑於缺乏重要的交通數據資料，以顯示擬議住宅發展對道路網絡荷載能力的影響，在全部 17 名民選議員中，不論其政治聯繫，除了一名投棄權票外，其餘均一致反對擬議住宅發展，因為建議會令鴨脷洲的人口密度進一步增加；

不宜作住宅發展

- (e) 鴨脷洲面積約 1.32 平方公里，相對總面積約 40 平方公里的南區來說，只是極小部分。然而，這個海島卻容納了全區總人口的三分之一；
- (f) 較諸觀塘區人口密度為每平方公里 52 000 人，鴨脷洲的人口密度甚至更高，達每平方公里 66 000 人。鴨脷洲是全球第二最稠密的海島。鑑於鴨脷洲多山的特色，該區的平地已全部發展；
- (g) 鑑於用地 A 為一塊狹長的土地，與玉桂山僅一條道路之隔，認為有關地點不宜作住宅發展；

負面的交通影響

- (h) 擬議住宅發展會進一步增加人口及令區內現時的交通擠塞問題更為惡化。雖然當局指擬議住宅發展不會對香港仔隧道的交通造成重大影響，但因為鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往港島其他地區的唯一交通連繫，即使該橋只因輕微交通意外／壞車而局部阻塞，鴨脷洲的交通亦會陷於癱瘓；
- (i) 從過往經驗可見，緊急事故交通協調中心無法解決該區的緊急情況；

- (j) 委員容易被交通檢討的結果誤導，除非他們曾親身感受過鴨脷洲區內的交通情況；
- (k) 鑑於鴨脷洲的人口密度極高，現時的交通擠塞問題已十分嚴峻，並會因落實興建已規劃的國際學校及酒店等其他新發展而進一步惡化，因此要求委員審慎考慮究竟是否適宜進一步增加島上人口；
- (l) 鴨脷洲現時人口約 9 萬人，其中 5 萬人為工作人口，需要每日往返鴨脷洲與市區工作。港鐵南港島線(東段)通車後，如以 3 卡車廂的列車行駛，每部列車的載客量只有約 700 人次，無法紓緩現時島上交通擠塞的問題；

政府、機構或社區設施的供應

- (m) 海怡半島的總人口約 4 萬人，政府、機構或社區設施，例如圖書館、長者服務嚴重不足，無法應付當區人口的需要。雖然利東邨提供了一些政府、機構或社區設施，但由於利東邨非容易通達，海怡半島的當區居民甚少使用該些設施。海怡半島社區會堂的使用率高，反映該區對社區設施的需求龐大。根據當局進行的地區評估，政府、機構或社區設施的供應足以應付人口需求，有關結論對海怡半島或鴨脷洲的居民並不公平。政府、機構或社區設施的供應評估，應以鄰舍為基礎進行；
- (n) 由於鴨脷洲缺乏政府、機構或社區設施的用地，用地 A 更適宜用作闢設社區及康樂設施，以維持當區居民的生活質素。當局或可考慮在該用地闢設單車徑或海濱緩跑徑，以配合當區居民的需要；

結論

- (o) 促請城規會採用一個較以人為本的方式規劃用地 A 日後的土地用途，並從寬考慮當區居民的意見。委員應審慎檢視文件所載及簡介所提出的規劃署回應，有關回應只包含對改劃建議有利的資料；以及

- (p) 倘城規會不顧當區居民的強烈反對而決定推行擬議住宅發展項目，預期會出現更多針對城規會決定的司法覆核。

R13/C7－海怡關注組

R14－區元發

11. 區元發先生提述下列要點：

- (a) 海怡關注組是根據《社團條例》註冊的地區組織，關注所有可能影響海怡半島和鴨脷洲區內居民的事宜；
- (b) 改劃用地 A 的用途地帶會對鴨脷洲和南區的交通、環境、人口密度和保安各個方面造成重大影響；

交通

- (c) 香港仔隧道的擠塞情況雖然是由灣仔堅拿道西的車輛過多所致，但受苦的是南區居民；
- (d) 雖然鴨脷洲 5 個路口的交通流量調查顯示，各個路口均有約 20% 的容車餘量；但有關數據既無說服力，也不完整，亦不能處理鴨脷洲區內居民所遇到的真正交通問題；
- (e) 港鐵南港島線(東段)的啟用無法紓緩南區的交通擠塞情況。在港鐵南港島線(東段)通車前，運輸署已建議透過合併、更改行車路線、取消現有巴士路線或以綠色專線小巴取代巴士服務，以重組南區的巴士路線。有關重組建議會減低總載客量，並減少市民在公共交通服務方面的選擇。況且，港鐵南港島線(東段)只提供 3 卡車廂的列車服務，而每架列車最多只能運載約 700 名乘客，不足以應付高需求。此外，乘客於繁忙時段在港鐵金鐘站轉車需時很長，港鐵南港島線(東段)不會為南區居民帶來額外的裨益；

- (f) 多年前，城規會曾拒絕改劃鴨脷洲油庫用地用途地帶的一宗申請，交通是其中一個理由，即使當年政府部門並無進行任何交通檢討以支持該拒絕理由。就目前的改劃用途地帶而言，政府已進行交通檢討，以證明改劃建議不會對該區的交通造成負面影響。政府若採取不同的做法，會讓市民認為政府因急於改劃用地作住宅發展而操控交通數據，藉以證明有充分理據改劃用途地帶；
- (g) 鴨脷洲的人口密度是全港最高。區內居民憂慮擬議住宅發展進一步增加區內人口，而他們的憂慮未獲妥善處理；

區內居民的意見

- (h) 關注組曾進行調查，蒐集區內居民對擬議改劃用地 A 用途地帶作住宅發展的意見。在 1 100 份已完成的問卷調查中，89.9% 受訪者反對有關建議。關注組已把調查結果提交發展局、城規會和南區區議會考慮。海怡半島業主委員會和南區區議員林啟暉先生其後進行同類調查，有關調查亦顯示分別有 84.8% 和 95% 的受訪居民反對改劃用途地帶的建議。上述調查結果清楚反映區內居民強烈反對改劃用途地帶。倘政府不理會區內居民的意願而強推有關建議，將會破壞區內居民與政府的和諧關係；
- (i) 當局所擬備的文件全部沒有提及政府在規劃過程中如何蒐集區內居民的意見；

環境

- (j) 駛經利南道的巴士和重型車輛已對海怡半島第四期的居民造成噪音滋擾。現有高 2 至 3 米的隔音屏障未能有效減低噪音滋擾。擬議住宅發展所帶來的新增車輛會令噪音滋擾更為嚴重。不過，政府現時仍未提出實質的噪音消減措施；

不良先例

- (k) 改劃用途地帶會為鴨脷洲的其他同類未發展用地立下不良先例，導致人口進一步上升，並令區內目前

的交通擠塞情況加劇。政府曾承諾「南區•左岸」發展是區內最後一塊供住宅發展土地，但並未兌現承諾。政府立場的改變，反映對該區缺乏全面的長遠規劃；

- (1) 政府應在南區其他人口密度較低的地方另選用地，以供住宅發展；

提供政府、機構或社區設施

- (m) 海怡半島和鴨脷洲地區嚴重缺乏政府、機構或社區設施，尤以圖書館和長者服務為甚，不足以服務區內約 9 萬名居民。黃竹坑將會有多項新學校發展，但區內並無已規劃／設置的圖書館設施。雖然相關政府部門並未計劃使用用地 A 提供其所屬範疇的政府、機構或社區設施，但無論這些部門有否計劃設置政府、機構或社區設施，規劃署亦應徵詢有關部門的意見，就該區的政府、機構或社區設施進行全面規劃，配合當區居民的需要；

總結

- (n) 區內居民並不反對房屋發展，但認為應物色合適的用地，並進行妥善的諮詢；
- (o) 關注組對批准改劃用途地帶在交通及環境方面所產生的累積影響尤為關注；以及
- (p) 區內居民的反對聲音非常強烈，如城規會仍決定批准改劃用途地帶，居民可能會就城規會的決定提出更多司法覆核。

R16/C1－創建香港有限公司

R511－Cody Chow

12. 司馬文先生借助投影片陳述下列要點：

- (a) 鴨脷洲的海旁是公眾資產，當局應爭取每個機會讓公眾享用；

- (b) 鴨脷洲現時共有兩條海濱長廊。第一條由鴨脷洲海旁道一直伸延至海旁公園；第二條位於海怡半島，屬私人土地上的公眾長廊。不過，由於公眾現時不能進入北面海旁樹林中的小徑，所以兩條長廊並非連接。部分南區區議員正在探討開放該小徑給公眾使用的可行性，以便把這兩條海濱長廊連接起來；
- (c) 雖然利南道有部分海旁的地方已用作某些用途，公眾現時無法進入，但有關方面應為未來的發展進行規劃，長遠而言，當現有用途進行重建，便可讓公眾享用這些海旁地區，為鴨脷洲闢設無間斷的海濱長廊；
- (d) 改劃用地 A 作私人住宅發展，會把該部分的海旁私有化，做法並不理想。如繼續進行土地用途的改劃，規劃署應要求在該用地的賣地條件中加入一項條款，規定未來發展商必須闢建一條公眾海濱長廊，這做法與啟德和油塘一些用地的安排相若。按照現行情況，並無充分理由支持拒絕讓公眾使用海旁。規定闢設公眾海濱長廊的安排，不會影響日後出售該用地；以及
- (e) 他強調不論用地 A 發展與否，海旁作為一項公眾資產，應讓公眾自由使用。

R133 – Yeung Wai Chun

R573 – Lee Hon Chun, Alex

13. Lee Hon Chun, Alex 先生陳述下列要點：

- (a) 他是海怡半島的住戶；
- (b) 他較關注香港仔隧道擠塞對海怡半島和南區造成的負面交通影響；
- (c) 如把用地 A 作住宅發展，長遠而言，把現有的海濱長廊與利南道的海濱連接起來的可能性會進一步受影響。，用地 A 應發展為公眾休憩用地、海濱長廊

或公共設施，以便為日後修訂項目 C1 和 C2 的辦公室發展提供門廊；

- (d) 當局並無就擬議住宅發展的泊車位設計和供應提供資料。由於用地 A 臨海，有擔心指於該用地上興建地庫停車場未必可行。興建停車場平台或會實體將海旁隔開，令公眾無法前往海濱地區；
- (e) 一如書面陳述書所載，他反對改劃用地 A 作住宅發展的建議，因為鴨脷洲的人口密度已十分高。按照鴨脷洲的土地總面積(包括山巒起伏地區和不可到達的地方)，每名居民所佔用的土地範圍平均僅為 167 平方呎左右；
- (f) 用地 A 位於石油氣／油庫 500 米諮詢區範圍內，日後的居民會面對潛在的爆炸風險。然而，油庫現有的圍牆是否能有效降低爆炸的風險，仍然令人存疑；
- (g) 當局沒有就現有香港駕駛學院的搬遷安排提供資料。過渡期間，用地 B 將臨時用作駕駛學校，因而影響闢設擬議公眾休憩用地的計劃。用地 B 延期發展為公眾休憩用地，無助解決鴨脷洲欠缺約 2.8 公頃休憩用地的情況；以及
- (h) 用地 A 的建築物高度限制為主水平基準上 110 米。該用地預計會興建 6 座樓高約 34 層的住宅大廈，以提供 1 400 個單位。鑑於高密度的樓宇設計，項目所提供的泊車位數目不足以滿足日後居民的泊車需求。他憂慮日後的居民可能會使用海怡半島的泊車位。

R254 – Yeung Pui Man

R405/C8 – 吳維克

14. 吳維克先生借助投影片陳述下列要點：

交通檢討

- (a) 他是海怡半島的居民，因此會集中陳述鴨脷洲的交通及運輸事宜；
- (b) 從文件第 6.3.8 段可知，運輸署認為把用地 A 改劃作住宅用途的建議不會對附近的道路網構成重大的交通影響。然而，他認為運輸署進行交通檢討的方法有問題，因為在二零一五年年底上午八時至十時所收集的車輛交通數據，無法反映鴨脷洲交通繁忙時段的真實情況。此外，該項交通推算亦沒有考慮到鴨脷洲區其他已承諾或已規劃的發展；
- (c) 事實上，海怡半島和鴨脷洲的交通繁忙時段是從上午七時三十分至九時。上午九時後，離開海怡半島的車輛大幅減少。使用上午八時至十時的數據，但忽略八時前的數據，會低估海怡半島交通繁忙時段的真實情況，極為誤導；
- (d) 該項推算忽略了在未來數年將會落成的其他發展項目，包括「倚南」（提供 126 個單位）和「南區•左岸」（提供 114 個單位），以及位於鴨脷洲大街的一家小型酒店。此外，較長遠而言，2 項主要的非住宅發展或會在鴨脷洲展開，即位於鴨脷洲工業邨的大昌行會重建為寫字樓樓宇，以及位於海怡半島中部的香港電燈辦公室大樓會改建作酒店用途；
- (e) 運輸署應重新進行交通流量調查及推算，並使用較能準確反映鴨脷洲交通繁忙時段真實情況的數據，以及涵蓋所有區內已知的項目；

[余烽立先生此時到席。]

香港仔隧道

- (f) 根據文件第 6.3.10 段，運輸署表示擬議發展對於香港仔隧道的影響極為輕微，該隧道仍然有剩餘的容車量。然而，香港仔隧道的擠塞情況對於鴨脷洲及南區的大部分地方來說仍然是一個嚴重的問題，而施工中的中環灣仔繞道是否可以真正解決鴨脷洲的交通擠塞問題，仍然是未知之數；

- (g) 根據運輸署的資料，香港仔隧道每天均須定期地間歇性關閉。一般而言，間歇性關閉的次數約為每月 200 至 400 次；繁忙季節高達 500 至 600 次；非繁忙季節亦有接近 100 次。平均而言，每個工作天，該隧道須臨時關閉 10 次以上；
- (h) 他在實物投影機上展示兩張圖表，顯示香港仔隧道每月間歇性關閉的情況及關閉時間，並指出雖然近年間歇性關閉的次數逐漸減少，但每次關閉的時間由約 3 分鐘延長至約 3 至 4 分鐘，每日的總關閉時間仍達約 30 至 40 分鐘。對於進出該區的乘客而言，情況無法令人滿意；
- (i) 根據運輸署二零一六年二月給南區區議會的報告，香港仔隧道在上午繁忙時段南北行車線的行車量／容車量比率為 0.81。雖然運輸署認為，在上午繁忙時段，這個行車量／容車量比率可以接受，但香港仔隧道亦曾因關閉導致車輛一直擠塞至香港仔及鴨脷洲大橋。純粹根據行車量／容車量比率來評估交通情況，具誤導性；
- (j) 香港駕駛學院在二零一一年遷往鴨脷洲時，鑑於當地社區對區內交通情況的關注，該學院同意不准其車輛駛出校園。二零一四年，當教育局建議把位於鴨脷洲西邨的一塊未用的小學用地改建成一所國際學校時，基於市民對交通擠塞方面的關注，南區區議會促請該學校要求全部學生使用公共交通工具或校巴。上述交通管制措施全部獲運輸署同意，可見鴨脷洲邨及海怡半島附近的道路網已經負荷甚重；
- (k) 對於鴨脷洲和南區未來數年可能出現的交通情況，他懇請委員不要單靠運輸署的研究作為指引；

南港島線(東段)

- (1) 港鐵公司假設列車每平方米可運載 6 名乘客，而根據該假設而得出的南港島線(東段)最高載客量為每小時 2 萬人次，是不切實際的。根據運輸及房屋局局長近年就立法會議員的提問所作回覆，港島線、

觀塘線及荃灣線的實際最高載客量已有所下降，在上午繁忙時間相等於約每平方米 4 名乘客。根據該情況，南港島線(東段)的最高載客量只會是每小時約 13 000 名乘客。因此，他關注南港島線(東段)開通後，鴨脷洲的交通情況會否有所改善；

- (m) 考慮到上文第 14(d)段所提及的鴨脷洲區多項已知發展，以及政府擬把南區 13 幅用地改作住宅用途(將會提供超過 1 萬個單位)的意向，南港島線(東段)的載客量或不足以應付該等新增人口所帶來的額外需求；以及
- (n) 鴨脷洲大橋是連接該島與香港其他地方的唯一道路。鑑於公路橋及鐵路線非常接近，若當中任何一條線路出現重大事故，另外一條線路可能受到影響，令該島的交通陷入全面癱瘓。政府要增加鴨脷洲的人口，卻未提出全面的交通解決方案，是不可接受的。

15. 由於一些技術上的問題，吳先生發言時，其投影片無法顯示。投影片的硬複本已在吳先生發言完畢後隨即分發給委員參考。

R265—崔啟生

16. 崔啟生先生陳述下列要點：

- (a) 他是海怡半島的居民，他反對修訂分區計劃大綱圖的建議；

負面的交通影響

- (b) 鴨脷洲的人口密度為每平方公里約 8 萬人，是全港人口密度最高的地區，而香港整體的平均人口密度只是每平方公里約 6 000 人。進一步增加鴨脷洲的人口，對當區居民並不公平；
- (c) 鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往港島其他地區的唯一對外通道。大橋一旦發生任何交通意外或進行維修，便

會令該區嚴重交通擠塞。此外，海底隧道如出現擠塞，亦會令香港仔隧道和鴨脷洲的交通擠塞。南港島線(東段)只提供 3 卡車廂的列車服務，不能滿足鴨脷洲居民在早上和傍晚繁忙時段的需求；

- (d) 鴨脷洲已有多項規劃發展，例如酒店、國際學校、商業辦公室發展項目，這些發展會令人口、交通和物流運輸增加，令該區目前交通擠塞的情況進一步惡化；

替代用地

- (e) 政府應先發展在黃竹坑的用地，因為該區的發展比較成熟，基礎設施更完備。此外，南區有些用地目前尚未被充分利用，例如位於布廠灣的現有船廠和臨時工業區；香港仔隧道兩旁的地區，現時作臨時構築物、平房區、植物苗圃等用途；以及薄扶林村。當局應考慮重置黃竹坑現有的香港警察學院及赤柱的大型監獄，以便騰出有關用地作房屋發展；
- (f) 數碼港現有海濱長廊的人流稀疏，應探討發展該處的可行性。鴨脷洲的人口已十分稠密，不應再進一步增加人口；

提供政府、機構或社區設施及休憩用地

- (g) 鴨脷洲的居民希望發展一條環島的海濱長廊，配合區內漁人碼頭的未來發展；
- (h) 該區的用地應予以保留，以闢設更多政府、機構或社區設施，滿足居民的需要。鑑於鴨脷洲地勢多山，區內地方的連接欠佳。海怡半島的居民甚少使用利東邨的政府、機構或社區設施，因為利東邨位處山上，較不方便。委員應到該區視察，以便更了解實際情況；以及
- (i) 南區有廣泛地區與東面的東區以及西面的中西區連接。以南區的地理位置來看，鄰舍休憩用地和地區休憩用地的供應，應保持平衡。按地區來評估休憩

用地是否足夠的做法，對鴨脷洲居民並不公平，因為南區有三分之一的人口居住在鴨脷洲。

R296－陳國良

R349－鄒吉語

17. 陳國良先生陳述下列要點：

- (a) 他在海怡半島居住超過 23 年，他反對改劃用地 A 作住宅發展；
- (b) 海怡半島現有的海濱長廊主要是當區居民在該處散步或跑步，以及一般市民在該處垂釣。不過，區外人士對海濱長廊造成一些環境衛生問題；
- (c) 他大致支持民選區議員反對改劃用途地帶的意見，主因是有關發展會對交通、環境和通風帶來負面影響；以及
- (d) 利南道的現有行人路狹窄，該處的用地並非用作密集發展。用地 A 應與用地 B 的擬議休憩用地一併綜合發展，供海怡半島和鴨脷洲居民享用。

R336/C9－吳芷瑩

18. 與會人士備悉吳芷瑩女士擬先以 R336 的身分作出口頭陳述，然後在會議較後部分以 C9 身分作出口頭陳述。

19. 吳芷瑩女士陳述下列要點：

- (a) 她在海怡半島居住了 25 年；
- (b) 鴨脷洲大橋是鴨脷洲通往其他地區的唯一道路，一旦發生緊急事故，大橋橋便會封閉，對當區居民的安全造成負面影響。相關政府部門，包括消防處，未就此作出任何回應；

- (c) 鴨脷洲的人口密度是全港最高的。現有的基礎設施、社區和配套設施難以應付該區預計的人口增長；
- (d) 最近落成的住宅發展項目(即「南區•左岸」和「倚南」)提供約 220 個單位，估計會有約 1 000 人入住。連同利南道附近的擬議住宅發展和擬議商業發展(估計住客和就業人口分別約為 6 000 人和 3 000 人)，鴨脷洲的人口合共會增加約 10 000 人；
- (e) 文件資料並無闡明用地 A 適合作住宅發展。城規會在二零一五年批准改劃現有大昌行用地的建議時，對於海旁的貨物起卸區與擬議商業用途應保持足夠的緩衝區，表示關注。用地 A 十分接近現有油庫，因此不宜作住宅發展；
- (f) 一如文件第 6.3.7 段所述，地區休憩用地的供應是根據區議會地區範圍釐定。目前供南區現有人口使用的地區休憩用地，尚餘 12.92 公頃。這個方法並不合理，南區的總人口中約有三分之一是居於鴨脷洲，而有關方法未能解決鴨脷洲地區休憩用地不足的問題。鴨脷洲現時和日後的人口不大可能會使用區內其他地方的地區休憩用地；
- (g) 網上沒有提供各區休憩用地和政府、機構或社區設施的資料，以供公眾查閱。維持資料的透明度是十分重要的，因為這些資料有助擬議住宅發展的準買家更了解鴨脷洲的真實情況，並就置業事宜作出知情決定；
- (h) 用地應預留發展更有迫切需要的政府、機構或社區設施，例如幼稚園、長者中心或休憩用地。政府應在早期邀請當區居民參與當區的規劃工作；以及
- (i) 前立法會議員謝偉銓指出，《二零一二年施政報告》也主張減少港島區的發展密度。與香港其他地

區比較，鴨脷洲的人口密度已排首位，要再進一步增加鴨脷洲的人口密度，實在欠缺充分的理據。

20. 陳家洛博士(R571 和多位申述人的代表)，建議讓其他出席者先進行陳述，把其 90 分鐘的口頭陳述押後至陳述時段的最後。城規會同意陳博士的建議。

21. 會議於此時小休。

R605—海怡半島業主委員會

22. 陳熾發先生借助投影片陳述下列要點：

背景

- (a) 鴨脷洲的面積約為 1.3 平方公里，人口約 9 萬人。鴨脷洲的人口密度約為每平方公里 6 萬人，是全球人口密度第 2 高的島嶼；
- (b) 海怡半島是鴨脷洲西部最大型私人房屋發展項目，面積約 0.15 平方公里，稍大於鴨脷洲總面積的一成。用地有部分地方原是發電廠和油庫所在地，另有部分則是填海土地。該發展項目有 20 多年歷史，分 4 期落成；
- (c) 海怡半島有 34 座大廈，合共提供約 9 812 個單位，總人口約 3 萬人。現時海怡半島的人口佔鴨脷洲總人口約三分之一。每名居民平均佔用的土地面積為 4 平方米。海怡半島的海濱長廊晚上非常擠擁；
- (d) 海怡半島居民對改劃用途地帶建議表示關注，因為用地 A 與海怡半島相距僅約 250 米；
- (e) 海怡半島業主委員會(下稱「業主委員會」)是根據「公契」成立的，並按照《建築物管理條例》的規定運作。業主委員會共有逾 30 名經投票選出的委員，每名委員各代表一幢住宅大廈或商場和停車

場。業主委員會負責監察屋苑管理和保障屋苑居民的福利；

- (f) 二零一五年十二月，有關選區的區議員告知業主委員會，規劃署已向南區區議會地區發展及房屋事務委員會提交一份有關改劃用途地帶建議的諮詢文件。業主委員會收到屋苑居民就改劃建議提出的不同意見後，決定進行一項意見調查，以收集屋苑居民的意見；

意見調查結果

- (g) 意見調查已於二零一五年七月二日至十六日進行，為期 14 天。每個單位獲發 1 份問卷，而問卷的設計旨在方便居民自由表達意見；
- (h) 業主委員會發出合共 9 812 份問卷，當中收回 1 959 份，回應率約 20%；據過往記錄，改劃建議是歷來居民回應率最高的議題之一。在 1 959 份已填寫的問卷中，234 份(11.9%)表示支持；1 663 份(84.9%)提出反對；54 份(2.8%)表示沒有意見；以及 8 份(0.4%)提出其他意見；
- (i) 表示支持的意見主要包括：房屋供應增加；港鐵通車後會紓緩交通問題；新的住宅發展項目會提供更多食肆和零售店舖的選擇；以及為海怡半島注入動力，並帶動樓價上升。其他表示支持的意見包括：海怡半島的樓價回落會有助其他人士置業；增加區內的就業機會；支持興建私人住宅而非資助房屋，以及改善所提供的公共交通服務；
- (j) 表示反對的意見主要包括：現有道路網絡負荷過重；人口過度集中；社區和配套設施不足；造成噪音滋擾及環境污染，並對通風和視覺造成負面影響；以及更多區外人士使用海怡半島的設施。其他反對理由包括：日後會有更多居民會面對毗鄰油庫構成的風險；造成保安問題；導致海怡半島的管理費增加；有關用地應用作低密度住宅發展、市政大廈、花園、單車徑、海濱長廊和老人院等；該區欠

缺整體規劃；有關改劃的諮詢和資料不足；影響海怡半島居民的生活質素；以及令海怡半島一帶的違例泊車情況加劇；

- (k) 屋苑居民所表達的其他意見包括：倘不會對交通造成負面影響，才會考慮改劃用途地帶建議；倘用地 A 供興建負擔能力範圍內的房屋而非豪宅，才會支持改劃建議；向景觀受遮擋的單位給予補償；提供足夠的配套設施；以及適當考慮環境方面的影響。當中有 2 份問卷同時載有表示支持和反對的意見，因為改劃建議會有助改善土地用途，但亦會令現有交通網絡負荷過重；
- (l) 上述意見調查結果連同所有已填寫問卷的副本，已於二零一五年八月提交南區區議會備考。在有關該分區計劃大綱圖修訂的法定公布期內，上述意見調查結果連同所有已填寫問卷的正本，亦已於二零一六年一月十二日提交城規會主席；

地區論壇及諮詢

- (m) 二零一五年十二月，屋苑居民和有關選區的 2 名區議員，即陳家珮女士及林啟暉先生，合辦了 2 個論壇。出席者包括規劃署、機電工程署及運輸署的政府代表和約 150 名海怡半島居民。約有 14 至 15 名居民在論壇上表達意見。不過，與會者不信納政府代表在論壇上所提出的理據，而居民所關注的問題仍未獲解決。所有出席論壇的居民一致反對改劃用途地帶建議；

調查結果的歸類

- (n) 二零一六年四月及五月，業主委員會去信城規會主席，表示反對把該 1 959 份問卷的調查結果歸類為有關修訂分區計劃大綱圖的意見。業主委員會認為既然有逾 85% 已填妥的問卷表示反對改劃建議，把調查結果歸納為提供意見的類別實有誤導成分。再者，把調查結果總結為「改劃用地 A 作低密度住宅發展」，亦不準確；

- (o) 業主委員會也反對把載有居民所提不同意見的 1 959 份問卷視作單一申述來處理。由於每份問卷均表達每名居民的意見，因此應被視作個別申述；
- (p) 大多數海怡半島居民反對目前的改劃建議。屋苑居民曾合力反對區內 2 項大型發展項目的建議，即擬把石油氣轉運站改劃作住宅用途，以及擬在香港電燈公司停車場範圍的用地興建酒店。前者的發展建議最終遭城規會拒絕，而後者的擬建酒店設計亦須作出修訂，以解決屋苑居民所關注的問題；以及
- (q) 備悉上述 2 宗成功個案，並促請城規會顧及海怡半島居民的意見，就改劃建議作出審慎決定。

R421/C10—陳熾發

23. 陳熾發先生陳述下列要點：

- (a) 他是退休公務員，在海怡半島居住超過 20 年；
- (b) 把十分接近現有石油氣庫及油庫的用地 A 改劃作住宅發展，不符合《香港規劃標準與準則》第 12 章第 4.3 段所載的風險管理原則。該項原則訂明，為保障公眾的生命和財產，任何發展建議如會令居住在潛在危險裝置諮詢區內的居民人數增加，應當避免；
- (c) 有關關注指，機電工程署進行定量風險評估是為了證明改劃用途地帶建議是有根據的，這或可能會為其他私人發展商立下不良先例。私人發展商可依照相同的方法，處理其下位於諮詢區內的私人住宅發展項目。現時建議改劃用途地帶作擬議住宅發展不會構成不可克服問題的說法，也是難以令人信服；有關私人發展商可藉同樣借口，說明他們的發展建議理據充分；
- (d) 改劃用地 A 作住宅發展，會令承受潛在風險的人數增加約 6 000 人。鑑於鴨脷洲大橋是前往鴨脷洲的

唯一道路，緊急事故監察及支援中心，包括香港警務處及消防處等部門，應就緊急狀況制訂全面的疏散及拯救計劃；

- (e) 根據《香港規劃標準與準則》第 11 章：城市設計指引的第 11.2.9 段，海旁建築物的規模、高度及布局應予以特別考慮，以免阻擋海陸風及盛行風。海旁用地上擬議住宅發展項目共有 5 座住宅樓宇，其建築物高度限制為主水平基準上 110 米，該發展項目會嚴重影響內陸地區的通風，且不符合《香港規劃標準與準則》的指引。政府不依有關指引，或會為其他私人發展商立下先例；
- (f) 海怡半島共 11 座的居民現時享有的優質景觀，將會被擬議住宅發展遮擋。規劃署認為區內居民的現有景觀屬私人景觀可以不予保障，實不合理。根據相關指引，視覺評核報告應全面客觀地反映擬議發展對四周地區的潛在視覺影響。由於海怡半島位於該用地附近，居民所享有的景觀亦應列入視覺評核；以及
- (g) 港鐵南港島線(東段)通車後，由於 3 卡車廂列車的載客量有限(約 700 人)，未能應付鴨脷洲居民的交通需求。一旦出現緊急情況，即使列車服務增至每分鐘 1 班車，估計仍需 2 小時才能疏散鴨脷洲所有居民。

R423－李俊諺、羅惠嫻

R435－Kwok Wai Tak

R492－林啟暉

24. 南區區議員林啟暉先生陳述下列要點：

- (a) 他以南區區議會地區發展及房屋事務委員會主席、當區區議員，以及海怡半島幾名居民代表的身分出席會議；

地區諮詢不足

- (b) 二零一五年五月十八日，當局就用地 A 改劃作興建約 1 500 個單位的住宅發展的建議，徵詢南區區議會地區發展及環境事務委員會的意見。由於改劃用途地帶建議是該區的重大議題，而規劃署及運輸署卻未能向地區發展及環境事務委員會提供充足資料作參考和討論，該委員會決定終止有關討論，並要求政府盡快提供更多資料供委員考慮。委員會亦重申，城規會不應支持有關項目，除非改劃用途地帶的建議獲委員會通過。可是，上屆南區區議會任期在二零一五年九月任期屆滿前，仍未收到詳細資料。政府只提供了簡單的文件資料，供委員會參考，因此委員會其後致函發展局及相關部門，就事件提出強烈反對；
- (c) 二零一六年二月，當局就有關改劃用途地帶建議，諮詢地區發展及房屋事務委員會。由於該建議的交通及環境評估資料不足，改劃用途地帶不獲該委員會支持；委員會通過一項堅決反對擬議改劃用途地帶的動議。15 名委員對動議投贊成票，一名委員投棄權票；
- (d) 他認為有關政府部門在諮詢區議會時，未能提供足夠及客觀的資料。相關部門大致認為擬議改劃用途地帶對四周地區不會帶來難以克服的問題或嚴重影響，此說法是不可接受的；
- (e) 相關部門應進行實地調查，以深入了解鴨脷洲居民目前所面對的交通及環境問題；
- (f) 鑑於鴨脷洲的人口密度極高，而且鴨脷洲大街有多個正在施工中的重建項目，加上改劃用途地帶建議會令區內的人口進一步增加，實在不合情理；

負面交通影響

- (g) 港鐵南港島線(東段)每班列車約可容納 700 名乘客，載客量有限，未能應付擬議發展所造成的額外公共交通需求。海怡半島港鐵總站服務約 5 萬人(3 萬人來自海怡半島，2 萬人來自鴨脷洲西邨)，該站

的 3 個出口在繁忙時段會非常擠擁。鴨脷洲其他地區的居民很可能會非常不滿，因為他們在早上繁忙時段或不能於港鐵利東站及黃竹坑站上車。服務鴨脷洲西邨、鴨脷洲大街、利東邨及黃竹坑居民的公共交通服務不足的問題，仍然無變；

- (h) 運輸署的交通檢討顯示，擬議住宅發展對現有道路網絡沒有明顯影響，而鴨脷洲所有主要路口仍有能力承荷更多交通量。他認為該交通檢討的結論，乃基於該新發展項目將提供極少泊車位而得出。擬議住宅發展項目只設置 80 至 120 個泊車位供 1 400 個單位使用，數量之少，實在不成比例，不足以應付未來居民的泊車需求。因此，在擬議住宅發展項目日後的居民中，大部分的居民在日常出入時須依賴公共交通，從而令現有的問題進一步惡化；
- (i) 海怡半島居民的泊車需求甚殷，令海怡半島泊車位的售價上升至 140 至 150 萬元。在此情況下，海怡半島不會有剩餘泊車位供其他屋苑居民使用。預料利南道晚上在馬路上非法泊車的情況將會更嚴重。此外，除非在區內提供充足泊車位，否則現時電單車非法停泊在海怡半島巴士總站的問題亦依然無法解決；
- (j) 倘鴨脷洲大橋發生交通意外或進行道路工程，區內的交通便會癱瘓，並會影響緊急救護工作的效率；

環境滋擾

- (k) 利南道是一條狹窄的道路，位於海怡半島西面第三和第四期的住宅樓宇和東面玉桂山之間，形成峽谷效應。根據他有一天進行了 8 小時的交通流量點算，調查期間利南道的行車量約為 7 000 架次。由於利南道受峽谷效應影響，海怡半島的居民本來已受到交通噪音影響，而有關影響會進一步加劇；

休憩用地不足

- (1) 休憩用地數量評估按照區議會界線進行，做法並不合理。淺水灣及南區其他地方的休憩用地未能服務鴨脷洲居民；以及
- (m) 他促請委員作決定時，應聆聽當區居民的意見，而非只信賴相關政府部門所提供的數據和評估。

R436—吳莉蘭

R459—梁偉權

25. 梁偉權先生陳述下列要點：

- (a) 他在海怡半島居住了 20 多年，曾參與海怡半島附近地區的規劃和發展項目的相關運動，包括酒店發展的規劃申請、改劃石油氣庫作住宅發展，以及其他建議方案，例如設置場外投注站和發展國際學校等；
- (b) 他支持城規會在大約 10 年前提出拒絕改劃石油氣庫的決定；
- (c) 城規會在法定公布期收到的申述中，有 98% 反對改劃用地 A 作住宅發展。毋庸置疑，海怡半島大部分居民強烈反對改劃用途地帶的建議；
- (d) 他關注誰人決定改劃用地作私人住宅發展，即使區內居民的強烈反對。他亦質疑該決策者有否前往海怡半島作實地視察，或在推行改劃建議之前與相關持份者進行非正式諮詢；
- (e) 由於規劃署準備的諮詢文件資料不齊全，區議員終止該改劃建議的討論。同樣，規劃署的代表在一個地區論壇上提供的資料亦不足，無解決區內居民的關注；
- (f) 委員應前往海怡半島，親身體驗區內的交通情況，例如交通擠塞和在馬路上非法泊車的問題。過去 20

年，鴨脷洲與其他地區的連接並無改善。儘管眾多新的住宅發展項目在鴨脷洲紛紛落成，現有鴨脷洲大橋仍是唯一的交通連繫。10 多年前曾建議為鴨脷洲興建另一條大橋，但不知何故建議並未獲得採納；以及

- (g) 海怡半島的居民對改劃用途地帶建議深感憤怒，尤其是在區內強烈反對的情況下，政府仍繼續考慮改劃用地 A。他懷疑改劃用地 A 作私人住宅發展涉及政府與私人發展商的勾結。

R453—盧惠珠

26. 盧惠珠女士陳述下列要點：

- (a) 她居住在海怡半島 20 多年；
- (b) 用地 A 鄰近玉桂山，該處不時發生山火，山火冒出的濃煙危害海怡半島居民的健康。在該用地進行高樓發展會妨礙濃煙散開，對區內居民的健康造成負面影響；
- (c) 鴨脷洲有多條道路是單線道路，路面狹窄。如有交通意外或道路工程，會造成嚴重交通擠塞，令緊急車輛無法及時到達。以最近一次事件為例，鴨脷洲西邨附近發生火災，數輛消防車在撲救火災時堵塞了鴨脷洲區的道路。她認為改劃用途地帶之前，應把所有現有單線道路擴闊至最少雙線，盡量減少對區內居民使用緊急救援服務的影響；
- (d) 她在數個大發展商的年報中得知，發展商有大量土地儲備，可作房屋發展。政府不應推行該項受區內居民強烈反對的改劃用途地帶，反而應要求發展商利用其土地儲備發展額外私營房屋，以彌補少建的 1 400 個單位；
- (e) 應探討替代用地或其他發展方案，例如重建薄扶林村或其他平房區、或縱向發展消防局和警署，以釋

放一些尚未盡用的政府、機構或社區用地作住宅用途；

- (f) 倘委員尚未前往該區體驗鴨脷洲嚴重交通擠塞的情況，實難以就改劃用途地帶作出有據可依的決定。單純基於技術評估結果作決定並不可取，因為該技術評估或可能為達致特定目的而被操控；以及
- (g) 發展商手上可即時發展的土地，已足以達致所需提供數量的單位數目。由政府推行改劃建議，浪費資源。

27. 會議於下午十二時四十五分休會午膳。

28. 會議於二零一六年九月二十七日下午二時恢復進行。

29. 下列委員及秘書出席了恢復進行的會議：

黃偉綸先生 主席

符展成先生

劉興達先生

陳福祥博士

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

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)
黃偉恩先生

地政總署副署長
林潤棠先生

規劃署署長
凌嘉勤先生

簡介和提問部分

[公開會議]

30. 以下政府代表、申述人和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

姜錦燕女士 — 規劃署港島規劃專員
李潔德女士 — 高級城市規劃師／港島 1

機電工程署

莫慶文先生 — 高級工程師／氣體標準 B1
謝振華先生 — 工程師／土地用途技術支援

運輸署

陳仲元先生 — 總工程師／交通工程(港島)

申述人、提意見人及他們的代表

R16/C1－創建香港

R511－Cody Chow

司馬文先生 — 申述人的代表及提意見人的代表

R254 – Yeung Pui Man

R405/C8 – 吳維克

吳維克先生 — 申述人及提意見人及申述人的代表

R336/C9 – 吳芷瑩

吳芷瑩女士 — 申述人及提意見人

R287 – Fung Mei Ping

R411 – Lo Kwai Fun, Mable

R542 – Lai Kai Fan, Melvin

R544 – G. Fung

R546 – A. Chow

R571 – 陳家洛

R581 – 劉惠懿

陳家洛博士

R352 – Ritko Lo

R432 – Tse Wai King

R543 – Fung

R545 – J. Fung

R567 – Lam Wai Fun, Edith

R580 – Li Shuk Fan

— 申述人及申述人的代表

R421/C10 – 陳熾發

R605 – South Horizons Estate Owners' Committee

陳熾發先生

周思藍先生

] 申述人及提意見人及申述人的代表
]

R436 – 吳莉蘭

R459 – 梁偉權

梁偉權先生

— 申述人及申述人的代表

R458 – 陳潤釗

陳潤釗先生

— 申述人

R540 – 楊竣傑

楊竣傑先生

— 申述人

R548 – 文小雄

R549 – 馮彩雲

文小雄先生

— 申述人及申述人的代表

R550－梁碧清

梁碧清女士 — 申述人

R566－羅玉蘭

羅玉蘭女士 — 申述人

R582－余智健

余智健先生 — 申述人

R600－李子仁

李子仁先生 — 申述人

C3－柴文瀚、徐遠華、羅健熙及區諾軒議員聯合辦事處

嚴駿豪先生 — 提意見人的代表

C16－聶志強

聶志強先生 — 提意見人

31. 主席歡迎政府的代表、申述人、提意見人及他們的代表出席會議。他繼而邀請申述人、提意見人及他們的代表作口頭陳述。

R458－陳潤釗

32. 陳潤釗先生借助投影片陳述下列要點：

- (a) 利南道的交通擠塞問題是關注的焦點，但政府只着眼於鴨脷洲大橋及香港仔隧道的交通情況，並只就此作出回應；
- (b) 三處地點(即近利南道的一間幼稚園(蒙特梭利國際學校)附近、御庭園對開鴨脷洲橋道巴士站及利南道近利榮街交界處)出現交通擠塞；
- (c) 預料擬議住宅發展項目的呎價會超過 3 萬元，以及有能力負擔在該處居住的人士都會擁有一輛私家車。泊車位數目上限(即 70 至 110 個)未能真實反

映在發展項目中可能擁有私家車人士的數目，只代表部分交通流量。交通擠塞問題會惡化；

- (d) 隨着擬議住宅發展項目交通流量增加，鴨脷洲橋道及整條利南道都會出現擠塞。一旦發生意外，緊急車輛可能無法通過利南道，對市民的生命構成威脅；以及

[劉興達先生此時到席。]

- (e) 政府曾表示，「南區•左岸」是鴨脷洲最後一個住宅發展項目。不過，香港駕駛學院用地現改劃作住宅發展。臨時改劃用途地帶並不可取，且沒有妥善規劃，故不應予以批准。倘香港駕駛學院遷離申述地點，該地點應改劃為休憩用地，作康樂用途，同時提供步行徑／單車徑。

R548－文小雄

R549－馮彩雲

33. 文小雄先生陳述下列要點：

- (a) 政府並無根據《城市規劃條例》(第 131 章)規劃香港駕駛學院用地，改劃該用地不會促進社區的衛生、安全、便利和一般福利，而政府作出的回應亦含糊不清、籠統粗疏，未能解決居民所關注的問題；
- (b) 鴨脷洲僅佔南區的土地面積約 2.5%，但南區有三分之一的人口居住在鴨脷洲。鴨脷洲人口稠密，每平方公里人口超過 6 萬。改劃用途地帶會令該區的人口增加，令原已負荷過重的排污和污水處理設施百上加斤。這安排有違促進社區衛生的原則。政府未有解釋為何仍要進一步發展如鴨脷洲般人口稠密的地區；
- (c) 鴨脷洲大橋是連接鴨脷洲和市區的唯一通道。鴨脷洲大橋經常出現交通擠塞，緊急車輛未能及時把有

需要的人送達醫院。項目 A 涉及改劃香港駕駛學院用地作住宅發展，該項發展會令更多人口面對風險，並有違促進社區安全的原則。雖然運輸署緊急交通事故協調中心在處理緊急情況方面會作出協調，但有關安排不能縮短緊急車輛駛過擠塞的鴨脷洲大橋的時間；

- (d) 香港仔及鴨脷洲的規劃人口約 159 200 人，尚欠約 2.8 公頃休憩用地。擬議住宅發展會令區內人口增加，休憩用地不足的情況會加劇。休憩用地的供應不應按區議會界線來評估，因為在其他地方提供的休憩用地並非鴨脷洲當區居民所能享用；
- (e) 假設每卡列車載客量為 700 名乘客，根據香港鐵路(港鐵)南港島綫(東段)採用三卡車廂的列車，以及每三分鐘開出一班列車的載客量計，實不能滿足繁忙時段鴨脷洲 5 萬名勞動人口的需要；以及
- (f) 由於擬議發展只提供約 100 個泊車位，政府指項目不會對交通造成重大負面影響，這說法是企圖欺騙居民。同樣，政府曾表示，「南區•左岸」是鴨脷洲最後一個住宅發展項目，現在香港駕駛學院用地卻要改劃作住宅發展。居民不能確定日後是否還會有更多用地改劃作住宅發展。該用地應發展為一個釣魚場，為居民提供一些康樂設施。

R582— 余智健

34. 余智健先生陳述下列要點：

- (a) 鴨脷洲容納南區三分之一的人口，人煙稠密。休憩用地和社區會堂的供應不足以滿足區內居民的需求，情況會繼續惡化；
- (b) 鴨脷洲大橋是通往鴨脷洲的唯一通道，交通繁忙，而且經常擠塞。通往擬議住宅發展的利南道狹窄，無法應付新增的交通量。日後，港鐵南港島綫(東段)採用三卡車廂的列車，由於列車服務班次受到限

制，列車的載客量不足以應付當區需求。交通影響評估並無計及位於鴨脷洲大街和利東邨附近的新住宅發展項目。當這些新發展項目入伙後，交通擠塞情況會更趨嚴重；以及

- (c) 項目 A 的用地不適合作住宅發展。該用地應發展為休憩用地，為居民提供更多康樂場地。

R566 – 羅玉蘭

35. 羅玉蘭女士陳述下列要點：

- (a) 她同意其他居民就交通、人口及發展密度提出的意見；
- (b) 鴨脷洲的購物設施不足以應付人口增加後的需求，例如超級市場經常出現人龍，街市亦擠滿人；
- (c) 現有石油氣／油庫兩米高的圍牆並不足以保護居民。海怡半島第三期第 22、23 及 23A 座的平台比圍牆高，俯瞰石油氣／油庫；以及
- (d) 鴨脷洲的交通受到跑馬地舉行的賽馬、足球及欖球等活動的負面影響。在區外工作的居民需要花上很長時間才能返回居所。這些都是實際真實的問題，技術報告的數據及數字是無法反映的。她請委員前往鴨脷洲了解實況。

R287 – Fung Mei Ping

R411 – Lo Kwai Fun, Mable

R542 – Lai Kai Fan, Melvin

R544 – G. Fung

R546 – A. Chow

R571 – 陳家洛

R581 – 劉惠懿

R352 – Ritko Lo

R432 – Tse Wai King

R543 – Fung

R545 – J. Fung

R567 – Lam Wai Fun, Edith

R580 – Li Shuk Fan

36. 陳家洛博士陳述下列要點：

- (a) 每當有用地可供使用時，城市規劃應採取由下而上及以人為本的方式，並應諮詢區內居民對發展項目的期望；

[伍穎梅女士此時到席。]

- (b) 他曾舉辦公眾論壇／工作坊，徵詢區內居民對改劃利南道海旁用地用途地帶的意見。居民一致認為，這些用地應屬公眾所有，不應發展為只屬於數千人的豪宅；這等同把用地私有化，且不能滿足市民大眾的房屋需要。區內居民要求增設社區設施，增加休憩用地，以便為有長者和青少年的家庭提供康樂及社交聚會的地方，以及闢設單車徑。政府應建設一個宜居及可持續發展的城市，而不應搶佔空置用地以引入住宅發展；

[余烽立先生此時返回席上。]

- (c) 政府是以由上而下的方式，物色得 150 幅土地以作住宅發展，當中包括利南道擬改劃用途地帶的用地。規劃署在進行地區規劃時，應採用由下而上的方式，並以居民及當區社羣為先；
- (d) 南區區議會一致反對在利南道進行住宅發展的建議，亦不會接受在有關發展項目內興建海濱長廊作為妥協。當局應提供正式的公眾休憩用地，因為在私人發展項目內興建海濱長廊會引致與保養、管理、保安及使用權等有關的問題；
- (e) 政府的政策是在港島、九龍及新界各興建一所駕駛學校。然而，項目 B 並無述明香港駕駛學院的重置選址，亦無述明在「休憩用地」地帶落實闢設擬議休憩用地的計劃。此外，香港駕駛學院會繼續在有關用地營運。有關安排並不理想，故不應接受；
- (f) 正如文件的圖則 H-4 所顯示，現位於香港駕駛學院用地旁的休憩用地，是用以彌補因興建港鐵南港島

線(東段)而損失的休憩用地。該幅休憩用地位於項目 A 擬作住宅發展的地方，因此將永久失去；

- (g) 根據都會規劃小組委員會文件第 14/15 號附件 XI，該區的地區休憩用地欠缺 4.15 公頃，香港仔及鴨脷洲剩餘的鄰舍休憩用地不應用以抵銷尚欠的地區休憩用地。倘香港駕駛學院遷址，應把有關用地交還居民，並用作鴨脷洲及南區的地區休憩用地；
- (h) 鴨脷洲佔地僅約 1.32 平方公里，但人口超過 8 萬，需乘搭交通工具跨區的就業人士及學生眾多。交通擠塞令交通時間延長並不可接受。港鐵南港島線(東段)的載客量不足，礙於從總站開出的港鐵南港島線(東段)列車客滿的關係，未能在利東邨上車的居民會乘搭開往海怡半島的列車，以便在總站上車。遠至香港仔中心的居民亦很大機會會前往港鐵海怡半島的總站乘車；
- (i) 雖然擬議住宅發展的泊車位會限制在 100 個左右，發展商可通過商議爭取闢設更多泊車位。改劃用途地帶的建議一旦獲得批准，便不會有任何規劃機制限制泊車位的數目；
- (j) 接送利南道幼稚園學生的私家車及裸母車會在利南道等候，導致交通擠塞。此外，在利南道學習駕駛的人士亦會阻塞道路。此問題不能透過任何交通管理的方法予以解決。促請城規會在改劃有關用地用途地帶的事宜上不要草率作出決定；
- (k) 黃竹坑的「綜合發展區」用地面積較大，足以興建一個能夠提供 357 500 平方米住用總樓面面積及 47 000 平方米商業總樓面面積的發展項目。在考慮發展鴨脷洲的其他用地前，當局應先發展該「綜合發展區」用地；
- (l) 香港大學地產及建設系進行了一項研究，題為「發展商重複申請城規准許：私人房屋發展延誤研究的

技術報告」。該研究報告於二零一六年一月公布，所得結論指出，發展商藉重複提交規劃申請更改該等「綜合發展區」用地的發展建議，令落實「綜合發展區」用地的發展計劃出現延誤。此做法實屬濫用規劃申請制度。然而，城規會一旦作出決定，居民就沒有第二次機會參與改劃利南道用地的事宜；

- (m) 黃竹坑警察訓練學校遷址後，可騰出土地作住宅發展。儘管南區區議會在過去四年曾多次提出要求，政府並無計劃搬遷該學校；
- (n) 城規會於二零一零年拒絕了由兩名南區區議員提出把現時「南區•左岸」所在的用地，由「住宅(甲類)」地帶改劃為「休憩用地」地帶的申請。城規會及居民被說服該用地是鴨脷洲最後一幅劃為「住宅(甲類)」地帶的土地。居民無法肯定日後會否有更多土地改劃作住宅發展。城規會不該答應政府無止境地提出把鴨脷洲土地改劃作住宅發展的要求；
- (o) 鴨脷洲的新發展項目眾多，例如有「南區•左岸」、「南灣」、惠風街的酒店發展／重建項目、大昌行汽車服務中心、「倚南」，以及前港燈營運大樓的重建項目。雖然有部分發展項目已經落成，其他項目將於短期內動工，屆時建築車輛會為鴨脷洲帶來交通問題；
- (p) 石油氣／油庫屬於潛在危險設施，其諮詢區(半徑為500米)範圍內禁止進行發展。石油氣／油庫已設在鴨脷洲多時，以配合該區的需要。儘管定量風險評估斷定風險水平低且可以接受，但由於人命安全受到威脅，因此須嚴格遵循禁止在諮詢區範圍內進行新發展的原則；
- (q) 雖然南區有充裕的休憩用地，但鴨脷洲人口稠密，缺乏地區休憩用地。任何可供發展的土地應用作休憩用地，以彌補尚欠的休憩用地。當局應發展海旁用地供所有居民使用，而不應售予發展商作住宅項目發展。促請城規會不要偏袒政府，為達致房屋供

應的目標，將該用地改劃作住宅發展項目，而不作社區休憩用地發展。

R540—楊竣傑

37. 楊竣傑先生陳述下列要點：

- (a) 城規會在二零零五年曾考慮一項有關改劃「其他指明用途」註明「石油氣庫及石油製品轉運庫」地帶作住宅發展的建議，相對現有的發展建議，該項住宅發展的規模較小。當時該建議被城規會拒絕，其中一項理由是沒有充分資料證明改劃用途地帶建議不會對區內的交通網及香港仔隧道所帶來的交通影響是可接受的；
- (b) 鴨脷洲居民一直飽受香港仔隧道擠塞之苦。20 多年來，他們在早上繁忙時間均需花上很長時間乘車上班。對於擬議發展項目造成的交通擠塞及交通影響，運輸署回應指由於擬議住宅發展項目規模細小，無須就大範圍地區進行交通評估。然而，擬議住宅發展是鴨脷洲過去 10 年最大型的發展。加上在過去 5 年，「深灣軒」、「南灣」、「倚南」及「南區•左岸」相繼落成，累積的交通影響很大；
- (c) 運輸署已根據交通流量的增長率，評估路口的估計容量，但有關評估既粗疏又不準確。當局應探討新發展項目對區內人口的影響及所帶來的實際交通需求。香港仔隧道是港島南北交通的大動脈，現已十分擠塞。鴨脷洲、香港仔及南區的新發展項目，為擠塞的香港仔隧道帶來額外的交通負擔。評估結果顯示香港仔隧道的容量仍未飽和，而運輸署就該隧道擠塞原因的結論，未能解決區內居民日常面對的交通問題；以及
- (d) 由於擬議住宅發展項目的售價及租金成本高昂，日後住戶很可能是高收入人士，擁有車輛的比率亦會高。根據運輸署的評估，按照擬議住宅發展項目提供約 100 個泊車位計算，每小時便有 170 客車架

次，這項評估結果成疑。假設在該 170 客車架次中有 80% 會使用香港仔隧道，交通流量便相等於香港仔隧道早上繁忙時間交通流量(2 454 客車架次)的 5 至 7% 左右，或相等於港鐵南港島綫(東段)通車後能夠減少的目標交通流量。交通擠塞問題將會更為嚴重。既然城規會於二零零五年拒絕了規模較小的擬議住宅發展項目，便不應批准現時改劃用途地帶以進行較大規模住宅發展的建議，因為在過去幾十年交通基礎建設並無改善，而根據過往情況，實際的交通流量會比新發展項目原先估計的為多。

R405/C8— 吳維克

38. 吳維克先生借助實物投影機，陳述以下要點，以補充在早上的會議上所作的陳述：

- (a) 城規會在二零一五年三月二十七日的會議上曾討論一項改劃用途地帶的建議，把大昌行汽車服務中心附近一塊用地由「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶。委員認為擬議商業用途與貨物裝卸區為鄰會產生問題，需闢設緩衝區。當時副主席亦同意，應全盤考慮改劃用途地帶事宜。既然改劃該用地須作全面考慮，在石油氣／油庫附近進行擬議住宅發展亦需審慎研究；
- (b) 現有石油氣／油庫毗鄰海怡半島，距離住宅樓宇僅 20 米左右。石油氣／油庫諮詢區 500 米半徑範圍將涵蓋海怡半島逾半的範圍。以現今的標準來說，該等安排不可接受。根據規劃署在文件第 6.3.44 段的回應，石油氣／油庫是位於策略性位置，用以提供穩妥安全的石油氣供應，而現時並無合適的用地可供重置該轉運站。有關回應是不可接受的；以及
- (c) 規劃署指南區目前約有 12.9 公頃的剩餘休憩用地是誤導的。根據互聯網上的資料，二零零八年全港 18 區均有剩餘休憩用地，南區有 44 公頃剩餘休憩用地，排行 12。剩餘數字在 8 年間下降至 12.9 公

頃。以此速度計算，休憩用地供應快將短缺。出現剩餘休憩用地的原因，是《香港規劃標準與準則》所採用的休憩用地供應標準較其他城市(例如上海、新加坡及紐約)為低。

C3 – 柴文瀚、徐遠華、羅健熙及區諾軒議員聯合辦事處

39. 嚴駿豪先生陳述下列要點：

- (a) 四名屬民主黨的南區區議員反對擬議修訂；
- (b) 鴨脷洲居民對該區的發展／重建有合理期望。儘管當局已就環境和交通影響進行技術評估，仍應評估對社區的影響，並應列為規劃考慮；
- (c) 不少申述人提及鴨脷洲的人口密度和休憩用地的供應。該區居民以往曾對發展約 100 個單位的「南區•左岸」提出反對，但政府表示該項目是鴨脷洲最後一幅用作住宅發展的土地。倘政府違反承諾，進一步改劃土地用途，以便在鴨脷洲興建 1 400 個單位，有關安排必會引起社會上極大反響；
- (d) 利南道只是一條狹窄的道路，服務一個工業區。該道路不能應付擬議住宅發展項目所帶來的額外交通量。南區區議會所有政黨一致認為，發展位於黃竹坑的「綜合發展區」用地和重置黃竹坑警察訓練場地作住宅發展的做法較為合適；以及
- (e) 根據運輸署就香港仔隧道北行交通線臨時封閉一事向南區區議會提交過往 10 個月的交通數據，每日平均需封閉 8 至 10 次，每次約 4 分鐘。因此，南區居民不同意香港仔隧道未達飽和的說法。進一步改劃鴨脷洲的用地作住宅發展，不能滿足居民的合理期望，即擁有一個規劃完善、適合居住和工作的社區。

R339/C9 – 吳芷瑩

40. 吳芷瑩女士補充早前在早上會議上所作的申述，並陳述下列要點：

- (a) 鴨脷洲居民普遍反對項目 A 的擬議住宅發展。工業大廈亦會改劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶，以便轉作項目 C 的商業用途。儘管她不反對有關發展，但對於緊急車輛不能通過擠迫的鴨脷洲大橋表示關注。當局在准予進一步發展鴨脷洲前，消防處和其他相關政府部門應制定切實可行的救援方案；
- (b) 鴨脷洲缺乏購物設施。海怡半島的商場已改為一個特賣場，已不符合「商業」地帶的規劃意向，即把該處發展為當區和地區的商業／購物中心，以海怡半島和南區鄰近地區的居民為服務對象。超過 50% 的商舖已空置超過 2 年，居民的生活質素大受影響。除辦公室外，項目 C 的未來發展應提供零售和餐廳設施，服務南區；
- (c) 現時仍未肯定港鐵南港島線(東段)通車及重組巴士路線後帶來的正面影響，加上目前尚未有計劃發展港鐵南港島線(西段)，因此當局不應批准改劃建議；以及
- (d) 海怡半島的居民願意參與鴨脷洲的規劃工作，以便制定各方接受的方案。

C16 – 聶志強

41. 聶志強先生陳述下列要點：

- (a) 他在海怡半島居住了逾 20 年，區內居民數目不斷上升。在討論交通事宜上，多名申述人和提意見人已詳細說明港鐵南港島線(東段)不會紓緩交通擠塞問題。倘他們所提供的資料正確，城規會不應批准

改劃用途地帶的建議。相關的政府部門應向城規會提供相關的交通數據，以供城規會考慮；

- (b) 他反對改劃土地以發展豪宅的建議。儘管鴨脷洲的新發展項目(例如「倚南」和「南區•左岸」)售價約為每平方呎 2 萬元，由於項目 A 的擬議住宅發展項目享有美麗海景，預期售價會更高。擬議住宅發展項目非但不能滿足普羅大眾的住屋需求，而且只惠及發展商；
- (c) 政府指香港仔隧道的容量尚未飽和的說法是不可接受的，因為計算方法可被操控。此外，現無切實可行的緊急應變計劃，處理可能需封閉鴨脷洲大橋和中斷港鐵服務的嚴重交通事故。定量風險評估的結論指擬議住宅發展項目風險水平低的說法也不可接受；以及
- (d) 有關用地應作社區設施發展(例如安老院、康體文娛場所和圖書館)，因為香港仔和南區缺乏這類設施。

[會議小休五分鐘。]

42. 由於申述人、提意見人和他們的代表已完成陳述，主席邀請委員提問。他說委員可直接向政府代表、申述人、提意見人或他們的代表提問，以獲得回覆。

交通方面

43. 一名委員說，部分申述人指出在擬議住宅發展項目中擁有私家車的比率會較高，他們認為擬議住宅發展的擬設泊車位數目不切實際地少，會扭曲交通評估。該委員詢問，交通評估是否依據泊車位的估算數目和泊車位供應標準而進行。總工程師／交通工程(港島)陳仲元先生回應說，根據《香港規劃標準與準則》所訂明的準則，泊車位的上下限數目是根據單位數目、平均單位面積及用地的發展類型而計算。根據規劃署所提供的規劃參數，估計擬議發展項目可提供約 70 至 110 個泊車位。倘發展參數有變，可能需要調整泊車位數目。

44. 另一名委員就港鐵南港島線(東段)的可載客量提問，陳仲元先生回應說，他沒有關於每小時客運量的資料。

45. 另一名委員說，有些申述人不同意交通影響評估在進行交通調查時，以上午八時至十時作為早上繁忙時間，並詢問運輸署有何回應。陳仲元先生回應說，運輸署一般以上午八時至十時和下午五時至晚上七時分別作為早上／傍晚繁忙時間。有些地方的繁忙時間交通量或會提早出現。不過，交通影響評估是根據觀察所得的繁忙時間實際交通量，而非繁忙時間的平均交通量來進行；即使依照申述人的建議，採用上午七時至九時作為繁忙時間，也沒有明顯差別。

46. 在回應主席的提問時，陳仲元先生詳述交通檢討所考慮的因素，並解釋為何交通檢討並無計及港鐵南港島線(東段)的正面影響。陳先生回應說，港鐵南港島線(東段)通車後，港鐵會接收其他交通工具(例如小巴、巴士等)的部分乘客，巴士擠迫情況會因而有所改善，乘搭巴士／小巴會更容易，行車時間一般會有所縮短。不過，道路上的小巴或巴士數目仍然不變。因此，港鐵南港島線(東段)不會大幅減少總交通量。交通檢討已反映此情況。

47. 一名委員說，雖然交通檢討的結論指出，擬議住宅發展對香港仔隧道交通的影響輕微，但有些申述人認為交通容量已達飽和。該委員詢問當局會否進行詳細的交通影響評估，以及如何處理居民對交通擠塞問題的關注。該委員亦問及交通問題會否在港鐵南港島線(東段)通車後得到解決，以及倘通往鴨脷洲的唯一道路鴨脷洲橋出現擠塞，會否影響緊急救援工作。

48. 陳仲元先生回應說，就私營發展而言，項目倡議人須委託顧問進行詳細的交通影響評估。關於擬議住宅發展，運輸署已進行交通檢討，初步評估擬議發展對交通的影響。交通檢討認為，從宏觀層面來說，鴨脷洲的交通問題並沒有在其他地區的嚴重。由於路口載荷數條道路的交通量，觀察交通燈控制路口的交通順暢與否，是判斷交通是否擠塞的一個良好指標。交通檢討指出，在計及擬議住宅發展對路口所帶來的額外交通量後，利南道與鴨脷洲橋之間的路口仍然有能力容納更多車輛。由於車輛能夠在行人過馬路的時間內於一個主要路口作出迴轉，預計擬議住宅發展不會對該路口造成太大的負面影響。雖

然交通檢討屬初步評估，資料有限，運輸署已就有關事宜向區內居民和南區區議員作出回應。鴨脷洲大橋是通往鴨脷洲的唯一通路，難以估計交通意外對緊急車輛造成的延誤。不過，規劃署已就擬議改劃用途地帶諮詢負責救援及緊急工作的相關政府部門(包括消防處和香港警務處)，他們沒有負面意見。

[侯智恒博士此時離席。]

49. 同一名委員說，運輸署根據多項數據和對該區及其他地區交通情況的了解作出評估。由於該區居民和南區區議員未必掌握同類數據及狀況，該委員詢問可否當局通過更有效的溝通渠道向他們提供該等資料。該委員亦詢問交通檢討有否考慮已規劃的發展項目(例如黃竹坑的「綜合發展區」用地)及進行中的發展項目所產生的新增交通量。陳仲元先生回應說，運輸署曾出席多個會議，與有區內居民會面，並向他們提供所要求的交通數據。在交通量預測方面，運輸署會根據規劃署《全港人口及就業數據矩陣》內的資料，以按年增長因子推算行車量；運輸署已因應區內的重建計劃採用較高的增長因子。

50. 另一名委員請運輸署確認，即使有關交通檢討沒有計及港鐵南港島線(東段)的正面影響，到了二零二一年各個路口仍能承負更多的交通量。該名委員明白到該區居民認為區內交通擠塞，故詢問如何以較有效的方法解釋尚未飽和的交通承負量的概念，讓一般市民容易理解。陳仲元先生回應說，倘車輛能暢通無阻地駛過路口，交通便算暢順。倘車輛在交通燈號數度轉換後仍未能駛過路口，交通便算擠塞。一般來說，大部分車輛倘能在交通燈轉號前駛過路口，便算可予接受。一旦交通流量接近路口負荷量的上限，車輛可能須在路口等候更長時間。不過，由於路口交通負荷量是在一段時間錄得的平均數字，故此偶爾出現擠塞並不表示路口交通負荷量已達飽和。

51. 一名委員詢問，與其他地區相比，鴨脷洲的交通擠塞問題如何，以及政府有否承諾「南區•左岸」所在位置會是鴨脷洲最後一幅住宅發展用地。陳仲元先生回應說，關於任何其他地區是否面對同類的交通擠塞問題，他沒有任何資料。他指出，路口的設計各異，各區交通擠塞的成因亦不同。要判斷是否有交通擠塞的問題，計算車輛需等候多少次交通燈號轉換才能駛過路口，是個切實可行的方法。

52. 關於政府曾否承諾「南區•左岸」所在位置是鴨脷洲最後一幅住宅發展用地，港島規劃專員姜錦燕女士表示，城規會在二零一一年八月十九日召開會議，審議由個別人士提出把「南區•左岸」用地從「住宅(甲類)」地帶改劃為「休憩用地」地帶的申請。在會議席上，規劃署的一名代表指除了重建項目外，鴨脷洲已無其他未作發展的「住宅(甲類)」用地。這是對鴨脷洲當下狀況的事實陳述。姜女士回應一名委員早前提出關於港鐵南港島線(東段)的載客量問題時補充說，港鐵南港島線(東段)是個以三卡列車行走的中型鐵路系統(即每個方向的列車每小時載客約 20 000 人)，在繁忙時段約三分鐘一班車。

53. 一名委員說鴨脷洲居民認為區內交通擠塞，並就此詢問各代表的意見。陳潤釗先生(R458)說，有指香港仔隧道和鴨脷洲大橋是主要交通樽頸位的說法並不準確。其實，利南道十分狹窄，來回方向俱為單線行車，將會是交通的主要樽頸位。運輸署基於最多約 100 個泊車位及 170 個載客車量單位進行評估，低估了擬議住宅發展所帶來的額外交通量對利南道／鴨脷洲橋道路口造成的影響。他估計由於有能力在該區居住的人都會有車，擬議住宅發展會有大約 1 000 架車輛。有關路口不能應付新增的交通量。由於利南道的寬度不足以讓車輛駛過，該路段會被完全堵塞，繼而對鴨脷洲其他路口帶來連鎖影響。

54. 梁偉權先生(R459)補充說，運輸署不知道區內交通擠塞黑點的位置。他表示其中一個擠塞地點是海怡半島第四期御庭園對開的巴士站。車輛最少須等候 2 至 3 次交通燈號轉換才能駛過路口。此外，下午會有車輛在利南道路旁停泊，等候接載下課的幼稚園學童，造成嚴重擠塞。

55. 李子仁先生(R600)說，海怡半島的居民清楚了解鴨脷洲的交通擠塞問題，因此在早上繁忙時間會分時段出門。有關交通檢討乃基於區內居民作出上述調整後的交通情況而進行。倘撇除居民沒有作出調整的因素，海怡半島居民在早上繁忙時間一同上班，情況會更惡劣。利南道不能再承受新增的交通量。大部分在利南道工業區工作的人會先前往海怡半島，然後步行至工作地點。有關道路和行人路狹窄，以致對頭的巴士／旅遊巴不能同時在同一位置駛過，行人亦不能並肩而行。礙於利南道不能擴闊，該路段不能承受擬議住宅發展和工業區改作商業區發展所帶來的額外交通量。

56. 陳熾發先生(R421/C10)說，為出席申述聆聽會，他當天早上很早便要出門。他用了40分鐘坐私家車到北角。區內居民除早上從鴨脷洲前往其他地區會遇到問題外，下班回家時亦有困難，原因是黃竹坑道受海洋公園旅遊巴車籠的影響，導致出現交通擠塞。他促請城規會留意海怡半島業主委員會進行的調查，該調查顯示約有85%的海怡半島居民基於交通理由反對擬議住宅發展。在收回的問卷中，有1663份提出反對，當中1378份提及交通問題。

57. 一名委員詢問港鐵南港島線(東段)通車後的巴士路線重組安排，陳仲元先生回應說運輸署現正審視有關問題，他目前沒有任何資料。運輸署會就路線重組建議，諮詢相關區議會。一般來說，與港鐵載客範圍重疊的長途巴士或小巴路線會進行重組。重組後的巴士服務會重新作出調配，為港鐵站提供接駁穿梭巴士服務。

[余烽立先生此時離席。]

58. 一名委員問，該條由利南道港鐵站機房大樓／通風大樓附近伸延至山上的配水庫的道路是否可以擴闊，以便提供一條通道往北面的利東邨，從而解決利南道的交通樽頸問題。姜錦燕女士回應說，該條道路只是通往配水庫的維修通道。

59. 另一名委員記得，部分申述人早前在發言中提到，縱使擬議住宅發展只會提供約110個泊車位，但該處居民所擁有的車輛數目實際會較多。這名委員詢問，擬議住宅發展會否就可接受的車輛數目設定上限；一旦超出該數目上限，交通情況會變得不可接受。陳仲元先生回應說，預計的泊車位數目是根據《香港規劃標準與準則》所訂標準而得出的。該住宅發展可供應1400個平均面積為50平方米的單位，項目預計應提供70至110個泊車位。面積較大單位的泊車位供應比率一般會較高。倘整體總樓面面積維持不變，隨着單位平均面積變大，單位數量便會減少，結果令泊車位的供應上升。一般而言，單位平均面積增加會令所需的泊車位數目有變，差別約為20%。

60. 陳仲元先生進一步解釋，泊車位的數量與預計車輛流量沒有直接關係。例如，大單位住戶即使沒有私家車，亦傾向以的士代步。因此，交通量與泊車位供應數目並無直接關係。

61. 一名委員問，相關政府部門可否通過賣地或批地條件等方式明確地限制擬議住宅發展所提供的泊車位數目。姜錦燕女士回應說，契約一般會訂明發展商在提供泊車位數目方面必須符合《香港規劃標準與準則》的規定，或符合運輸署署長的要求。發展商須向運輸署證明擬議發展不會產生任何負面交通影響。陳仲元先生補充說，《香港規劃標準與準則》已就不同面積單位須提供的泊車位數目訂下標準。對於須受最高地積比率／總樓面面積限制的擬議住宅發展而言，發展商可彈性地加大單位的面積，並相應減少單位數目。就此，他無法就擬議住宅發展可提供的泊車位提供確切數字。

[陳福祥博士此時離席。]

休憩用地及社區設施的供應情況和其他事項

62. 一名委員就休憩用地的供應作出提問。姜錦燕女士回應說，一般而言，面積大於一公頃的用地會列作地區休憩用地，而鄰近較小的用地則會列作鄰舍休憩用地。地區休憩用地的供應是根據區議會的界線而計算的。都會規劃小組委員會文件第14/15號所提述的休憩用地供應(即地區休憩用地缺少2.83公頃，而鄰舍休憩用地則多出8.36公頃)，是根據香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱圖的規劃範圍界線而計算的。單就鴨脷洲而言，現有鄰舍休憩用地多出4.58公頃，現有地區休憩用地則缺少3.61公頃。因此，現有休憩用地剩餘0.97公頃。

63. 另一名委員問規劃署：(a)鴨脷洲所提供的休憩用地和社區設施的種類及位置；(b)長遠而言，會否在區內闢設一條附設單車徑的散步長廊；(c)在項目A中，利南道用地附近的港鐵站機房大樓／通風大樓會否對該處日後的居民造成噪音滋擾；以及(d)項目A及項目B所建議的發展可否對調，以及會否在項目B進行填海，以作住宅發展。

64. 姜錦燕女士回應說，鴨脷洲邨、利東邨及海怡半島設有社區會堂。至於公園及花園，姜女士借助實物投影機展示一張圖則，並指出在鴨脷洲東北端的港鐵施工地點會有一幅新的地區休憩用地。現有地區休憩用地包括鴨脷洲公園及位處北岸的鴨脷洲風之塔公園；而鄰舍休憩用地則位於鴨脷洲邨、新市街、漁安苑及玉桂山附近的鴨脷洲配水庫遊樂場。

65. 主席問陳家洛博士(R571)，鴨脷洲的居民會使用何處的社區設施及休憩用地。陳家洛博士回應說，正如很多申述人所指，鴨脷洲的休憩用地及社區設施不足。現有的海怡半島鄰里社區中心規模很小，由民政事務總署及一個區內團體共同管理，而負責管理的團體則可優先使用該社區中心，故居民預約使用該社區中心極難。由於鴨脷洲的休憩用地供應不足，當局應把握機會將該幅面積大小合適的利南道用地劃作地區休憩用地發展，以配合當區居民的需要。

66. 姜錦燕女士續說，鴨脷洲有兩條海濱長廊，一條位於鴨脷洲北岸，另一條位於海怡半島。鑑於地形及用地的限制，兩條海濱長廊現被石油氣／油庫及污水處理廠分隔，未能貫穿相連。另一建議是闢設一個海濱公園(修訂項目 B)，供項目 A 擬議住宅發展項目日後的居民及項目 C 新商業區的工人和訪客享用。被諮詢的相關各方表示，港鐵站機房大樓／通風大樓不會造成任何噪音滋擾。至於把項目 A 及項目 B 的擬議發展對調的問題，姜女士表示項目 B 所涉的用地過於狹窄，會對住宅發展造成較大限制。當局沒有計劃藉填海擴大項目 B 所涉的土地面積或就此進行研究。任何填海建議均須按《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)處理。

67. 主席及一名委員詢問在擬議住宅發展中闢設海濱長廊事宜，以及長廊日後的使用者與擬議住宅發展的居民可能出現衝突的問題，司馬文先生(R16/C1)回應說，由於石油氣／油庫等用途不相協調的設施將來可予重置，長遠或可闢設一條無間斷的海濱長廊。透過把項目 A 擬議住宅發展的地盤界線後移，從而闢設公眾海濱長廊；又或將之納入私人住宅發展項目內，由有關發展商負責興建和保養，以便開放給公眾使用。使用海濱長廊的行人及騎單車人士大部分屬鴨脷洲居民，他們互相認識，發生衝突的風險較低。所以，在私人發展中闢設公眾休憩用地會令居民與使用者發生衝突的情況並不適用。反而，當局應顧及開放海濱給公眾使用的原則。

68. 一名委員詢問規劃署計算休憩用地的方法，以及重置香港駕駛學院和落實海濱公園的時間表。姜錦燕女士回應說，當局在根據區議會的界線計算地區休憩用地的供應時，有既定的做法。在計算現有休憩用地供應時，目前項目 A 上的休憩處已包括在內。然而，由於該休憩處將會重新發展作其他用途，其

相關面積沒有撥入已規劃的休憩用地供應內。香港仔及鴨脷洲的計劃人口是根據二零一一年人口普查的人口數字推算得出。項目 B 的用地已被改劃作「休憩用地」，以反映發展休憩用地的規劃意向。康樂及文化事務署尚未決定海濱公園推行計劃，現階段並無休憩用地推行計劃的資料。

發展參數

69. 姜錦燕女士在回應一名委員的提問時確認，擬議住宅發展主水平基準上 110 米的建築物高度限制，以及相等於 6 倍地積比率的總樓面面積，已在大綱圖上列明，並將納入契約。當局參考區內其他住宅發展後，假設單位平均面積為 50 平方米，項目可提供約 1 400 個單位。

70. 姜錦燕女士在回應另一名委員的提問時表示，港島北岸的住宅發展，其最高地積比率介乎 8 至 10 倍不等，而鴨脷洲大部分住宅發展的地積比率為 5 至 6 倍，劃作中密度發展。擬議住宅用地的發展密度與鴨脷洲區相若。至於騰出香港警察學院用地以作發展的可能性，香港警務處現時仍需保留該用地，以配合其運作需要。然而，當局不排除日後會重新發展香港警察學院該幅用地，但發展過程既漫長又繁複。

石油氣／油庫

71. 一名委員就石油氣／油庫作出提問，機電工程署工程師／土地用途技術支援謝振華先生回應說，現有石油氣／油庫的貯存量，因此被納入潛在危險裝置名單。根據《香港規劃標準與準則》，在石油氣／油庫諮詢區 500 米半徑範圍內進行任何發展，均須經「潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會」（下稱「協調委員會」）考慮。至於擬議住宅發展，機電署已根據最壞的情況作出初步風險評估。此外，顧問公司已進行定量風險評估，結果顯示擬議住宅發展所造成的潛在風險屬可接受水平，亦符合《香港規劃標準與準則》所訂的標準。該定量風險評估經相關政府部門審閱後，已獲協調委員會通過。

公眾諮詢

72. 一名委員備悉，一些申述人認為當局在諮詢南區區議會時未有提供充分資料，於是要求規劃署詳述提供予南區區議會的資料。姜錦燕女士回應時說，規劃署、運輸署及發展局於二零一四年五月十五日向南區區議會簡介南區未來 5 年的房屋發展。至於利南道的擬議住宅發展，規劃署、運輸署及機電署分別於二零一五年五月二十日及十二月二十三日出席會議／論壇。大綱圖在二零一五年十二月二十四日刊憲後，當局於二零一六年二月一日就擬議修訂諮詢南區區議會。發展局、規劃署及相關政府部門已就南區區議會對擬議發展的提問作出書面回應，並盡量提供最詳盡的資料。

73. 由於委員再無提問，加上申述人、提意見人及他們的代表亦再沒有補充，主席告知他們當天的聆聽會程序已完成。他多謝申述人、提意見人及他們的代表，以及政府的代表出席會議，並表示城規會會在完成所有聆聽會議後商議有關申述，且會在適當時候把城規會的決定告知申述人和提意見人。他們於此時離席。

[伍穎梅女士此時離席。]

商議部分

74. 秘書報告，劉興達先生、伍穎梅女士及林潤棠先生只出席下午的會議，並沒有聽到申述人在上午的會議所作的陳述。委員同意以上述委員應避免參與分區計劃大綱圖的商議。

交通方面

75. 一名委員表示，應根據《香港規劃標準與準則》所訂的標準提供泊車位，發展商或可因應市場需要調整泊車位數目。規劃署署長凌嘉勤先生解釋，《香港規劃標準與準則》已就不同面積單位訂出泊車位供應的標準。雖然面積較大的單位，其泊車位比率會較高，由於擬議住宅發展項目的最大總樓面面積會維持不變，增加單位面積會令單位數目相應減少，最終的泊車位數目應變化不大。根據運輸署的意見，因為單位面積變動而令泊車位數目出現的差距不會超過 20%。倘泊車位數目超過《香港規劃標準與準則》所訂的標準，多出的泊車位會計入總樓面面積內，令項目的住用總樓面面積有所減少。關於同一名

委員關注到發展商可能仍希望提供更多泊車位以回應市場需要，主席回應說，泊車位的實際數目須符合運輸署署長的要求。發展商不可任意大幅更改泊車位數目。

76. 地政總署副署長林潤棠先生表示，會就在土地契約內訂明車位數且要求一事徵詢運輸署的意見。一般來說，當局會因應不同單位面積訂出所須泊車位的數目範圍，讓發展商享有較大彈性。發展商普遍不會為了提供更多泊車位而放棄住用總樓面面積。一名委員表示，鑑於現時的市況，發展商或許願意犧牲一些單位以闢設更多泊車位，因為泊車位每平方呎的售價或會較住宅單位的呎價為高。

77. 另一名委員認為應就港鐵南港島線(東段)通車後的影響提供更多資料。雖然港島規劃專員先前曾表示，港鐵南港島線(東段)會採用每部三卡車廂的列車，以每三分鐘一班車的班次計算，每小時的載客量可達 20 000 人次，但目前並無足夠資料顯示有關載客量可否紓緩交通擠塞問題。主席請委員留意，文件指即使未計及港鐵南港島線(東段)通車所帶來的正面影響，但預期鴨脷洲邨道路網的交通流量在港鐵南港島線(東段)二零二一年設計年通車後會有所減少。運輸署的代表亦在會上確認，路面的車輛數目不會顯著減少，但由於巴士較不擠迫，更容易上車。

78. 一名委員表示，有申述人提及港鐵南港島線(東段)會令交通量減少 6 至 7%，而港鐵將軍澳線已減少 5% 交通量。另一名委員表示，根據運輸署的資料，路面的巴士數目不會顯著縮減，原因是巴士會作重新調配，以便為港鐵提供接駁服務。

79. 一名委員表示，根據小組委員會文件有關分區計劃大綱圖擬議修訂項目的附件 V，在未計及港鐵南港島線(東段)通車所帶來的正面影響下，毗鄰鴨脷洲邨的鴨脷洲橋道路口在二零一四年早上繁忙時段的容車量為 132%，二零二一年為 116%。然而，現無資料顯示項目 A、項目 B 及項目 C 所涉的改劃建議不會帶來任何負面交通影響。此外，另有兩外委員認為當局需提供更多交通情況的資料。

[劉興達先生、簡兆麟先生、何安誠先生此時離席。]

80. 另一名委員表示，項目為 1 400 個單位提供 70 至 110 個泊車位，相等於每 20 個單位便有一個泊車位，數字偏低，或會導致違例泊車。該名委員尤其關注到，有關擬議住宅發展項目內泊車位數目資料不足的問題，如泊車位超過某上限數目，會令交通情況變得不可接受。

81. 一名委員表示，雖然有申述人推測住戶擁有私家車的比率或會很高，但鑑於泊車位數目有限及可乘搭港鐵，日後的居民亦有可能決定不買車。交通檢討的結論指出，港鐵南港島線(東段)通車會帶來正面的交通影響。由於巴士路線會重組，巴士亦會重新調配為區內提供接駁服務，香港仔隧道的交通量會減少，交通情況會有所改善。

82. 至於泊車位的供應情況，一名委員表示，限制公共房屋發展項目的泊車位數目會較可接受，然而項目 A 是擬議私人住宅發展項目，會吸引私家車擁有比率較高的中產買家。倘沒有提供足夠泊車位，便會剝奪日後居民的駕車權利，情況並不理想。據主席所知，提供泊車位的標準，是基於鼓勵市民使用公共交通工具的運輸政策而釐定的。規劃署署長凌嘉勤先生補充說，建立可持續發展的綠色城市和限制私家車數目的增長是全球趨勢。另一名委員支持綠色生活的政策，並表示本港完善的交通基建可鼓勵市民乘搭公共交通工具，但認為應提供更多有關擬議住宅發展項目的交通評估資料。另外兩名委員認為運輸署應建議擬議住宅發展項目可提供的泊車位數目上限，以及項目帶來的可接受交通量。

風險方面

83. 一名委員留意到海怡半島較項目 A 擬作住宅發展的用地更接近現有的石油氣／油庫。城規會應研究為何該石油氣／油庫會對項目 A 的擬議住宅發展而非海怡半島構成危險。規劃署署長凌嘉勤先生說，該石油氣／油庫主要用作供應石油氣予海怡半島。當局已使用國際社會廣泛採用的風險評估方法進行定量風險評估，而風險水平是以發生事故時可能造成的傷亡人數表示。根據該定量風險評估的結論，位於擬議住宅發展項目的現有石油氣／油庫的風險水平是處於一個合理可接受的低水平。

海濱長廊

84. 一名委員同意部分申述人／提意見人的觀點，認為海濱應保留予公眾使用而非讓其被私有化。另一名委員認為，擬議住宅用地的地盤地形狹長，能否闢設海濱長廊還須從長計議。

85. 主席請秘書向各委員簡述目前規定擬議住宅用地闢設海濱長廊的可行機制。

86. 秘書說，闢設海濱長廊的規定可在分區計劃大綱圖項目 A「住宅(甲類)」地帶的《註釋》內註明，或在契約的賣地條件內訂明。一名委員提出另一種做法，就是不要把海濱長廊包括在出售用地內，但沿用分區計劃大綱圖中的「住宅(甲類)」用途規劃，因為休憩用地屬「住宅(甲類)」地帶經常准許的發展。政府可闢設和保留海濱長廊。規劃署署長凌嘉勤先生說，日後的住宅發展須從海堤向後移，而該範圍可在契約中列為海濱長廊，須向公眾開放。鑑於該用地位置相對偏遠，日後使用該海濱長廊的人很可能是區內居民。項目 A 和項目 B 的用地原本劃為「其他指定用途」註明「貨物裝卸區」地帶。由於已沒有對該用途的需求，因此建議把項目 A 的用地作住宅用途，而項目 B 的用地則預留作休憩用地發展。儘管項目 B 的用地會繼續以臨時性質供香港駕駛學院使用，該用地應先劃作「休憩用地」地帶，以表明規劃意向，只是目前尚未闢設休憩用地而已。

87. 一名委員說，該部分的鴨脷洲海岸線並非天然形式，故懷疑可否在沿海支撐結構上興建海濱長廊，以及可否把項目 A 和項目 B 用地的建議發展對調。主席知悉，該對調安排涉及許多技術問題，而且此舉是否務實的做法亦難以肯定。

88. 一名委員建議應向委員提供有關建議修訂分區計劃大綱圖的都會規劃小組委員會文件，讓委員知悉相關背景資料。

89. 主席注意到委員大致認為需要更多交通方面的資料(特別是項目 A 的資料)，以考慮分區計劃大綱圖的申述，並請秘書告知須依循的程序。秘書說，城規會在二零一四年考慮《白石角分區計劃大綱圖》的申述時，亦曾延後作決定，以待當局提供有關科學園發展的附加資料。有關申述人／提意見人獲邀出席

隨後相關政府代表講解有關附加資料的會議，並回答委員提出的問題(如有)。為審慎起見，主席請秘書處就此徵詢所需的法律意見。

90. 經討論後，委員同意需要下列附加資料，以便再進一步考慮有關申述：

- (a) 擬議住宅發展可提供的車位數目上限及最大交通容量閾限(如超出該閾限，該區交通情況便屬不能接受)；
- (b) 項目 A 的擬議住宅發展與最近的港鐵南港島線(東段)入口之間的距離、通道的斜度，以及有否任何接駁方式(例如穿梭巴士服務)；
- (c) 香港駕駛學院可否在面積較小的用地上營運，以及為闢設項目 B 的休憩用地而重置該學院的時間表；以及
- (d) 確保在項目 A 的用地上提供公眾海濱長廊的可行措施。

91. 經進一步商議後，城規會決定延期就有關申述作出決定，以待相關政府部門提供進一步資料。

92. 會議在晚上七時四十分結束。