

二零一六年十一月十八日舉行的
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

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

規劃署署長
凌嘉勤先生

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(區域評估)
陳檳林先生

地政總署助理署長(區域 3)
陳永堅先生

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

馮英偉先生

張國傑先生

侯智恒博士

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

丁雪儀女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會

鄭達昌先生

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
申述和意見

(城市規劃委員會文件第 10175 號)

[會議以廣東話及英語進行。]

1. 秘書報告，以下委員已就此議項申報利益：

霍偉棟博士 — 在海怡半島擁有一項物業，而其中一份申述由海怡半島業主委員會(R605)提交

黃仕進教授 (副主席) — 其親屬在海怡半島擁有物業

2. 委員備悉，霍偉棟博士因事未能出席會議。委員同意，黃仕進教授並不涉及直接利益，因此可以留在席上。

3. 以下政府的代表、申述人／提意見人或他們的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

顧建康先生 — 港島規劃專員

李潔德女士 — 高級城市規劃師／港島 1

運輸署

麥志光先生 — 總工程師／交通工程(港島)

申述人／提意見人或他們的代表

R8/C4 — 陳家佩議員辦事處

陳家佩議員 — 申述人／提意見人

R 13 / C 7 – 海怡關注組

R 14 – 區元發

區元發先生 — 申述人及申述人／提意見人的代表

R 16 / C 1 – 創建香港有限公司

C 2 – 司馬文

司馬文議員 — 提意見人及申述人／提意見人的代表

R 336 / C 9 – Ng Tsz Ying Monica

柯瑋瑛女士 — 申述人／提意見人的代表

R 352 – Ritko Lo

R 571 – 陳家洛

陳家洛博士 — 申述人及申述人的代表

R 405 / C 8 – 吳維克

吳維克先生 — 申述人及提意見人

R 421 / C 10 – 陳熾發

R 605 – 海怡半島業主委員會

陳熾發先生 — 申述人及提意見人和申述人的代表

周思藍先生] 申述人的代表

楊芷婷女士]

R 458 – 陳潤釗

陳潤釗先生 — 申述人

R 492 – 林啟輝

林啟輝議員 — 申述人

R 548 – 文小雄

文小雄先生 — 申述人

R 550 – 梁碧清

Yeung Wai Kwong 先生 — 申述人的代表

R 566 – 羅玉蘭

羅玉蘭女士 — 申述人

R 567 – 林蕙芬

林蕙芬女士 — 申述人

R 573 – 李漢聰

李漢聰先生 — 申述人

R 582 – 余智健

余智健先生 — 申述人

4. 主席表示歡迎，並告知與會人士這次會議是延續二零一六年九月二十七日會議的答問部分。在該次會議上，委員同意延期就有關申述作出決定，並就泊車位供應及所帶來的交通量、往來港鐵南港島線(東段)的連接、香港駕駛學院的營運及重置事宜和在日後的住宅發展項目闢建海濱長廊提出進一步問題。這次會議旨在讓政府部門回答城規會所提出的問題，以及讓委員直接向政府的代表及／或申述人／提意見人和他們的代表(如有)提出進一步問題，並進一步考慮有關申述及意見。

5. 主席表示，已給予曾出席二零一六年九月二十七日會議的申述人及提意見人合理時間的通知，邀請他們出席聆聽會。除了與會者或一些已表示會出席聆聽會的人士外，其餘人士不是表示不會出席，就是沒有回覆。由於已給予申述人及提意見人合理時間的通知，委員同意在他們缺席的情況下，繼續進行答問部分。

6. 主席表示，二零一六年九月二十七日聆聽環節的錄影記錄已於二零一六年十月五日發送給各委員，而有關會議的會議記錄草擬本已於二零一六年十一月四日獲通過，並於同日上載城規會網頁。他接着請規劃署的代表向委員簡介城規會所要求的額外資料。

7. 港島規劃專員顧建康先生應主席的邀請，借助投影片回答早前城規會提出的問題，有關回應撮述如下：

泊車位供應及交通流量

- (a) 本港住宅發展的泊車位供應，是根據《香港規劃標準與準則》所定明的規定計算。影響泊車位數目的因素包括：
- (i) 通用泊車標準 — 每六至九個單位闢設一個泊車位，適用於所有住宅發展。
 - (ii) 需求調整比率 R1 — 根據擬議發展的平均單位面積而得出的調整因素。單位面積越大，調整比率越高；
 - (iii) 地點遠近調整比率 R2 — 根據擬議住宅發展與鐵路站的距離而得出的調整因素。倘擬議住宅發展位於鐵路站 500 米半徑範圍以內，泊車位數目會減少；
 - (iv) 發展密度調整比率 R3 — 根據擬議住宅發展的發展密度而得出的調整因素。低密度發展的泊車位會較多；
- (b) 項目 A(利南道用地)所涉擬議發展的地積比率為六倍，且位於港鐵南港島線(東段)鐵路站的 500 米範圍以內，調整比率 R1 有變，而調整比率 R2 及 R3 不變，分別為 0.75 及 0.9，則其所需的泊車位數量為：

<u>平均單位面積</u> (平方米)	<u>單位數目</u>	<u>泊車位數目</u>
50	1 416	74 至 112
100	708	112 至 167
150	472	266 至 398

- (c) 地政總署在諮詢運輸署署長後，會在契約訂明擬議住宅發展的泊車位要求。在評估利南道用地的泊車位供應水平時，運輸署會考慮多項因素，包括《香港規劃標準與準則》的標準、有關地點及附近一帶的交通情況，以及區內的公共交通設施供應等等；
- (d) 至於交通流量，運輸署表示，任何擬議住宅發展所帶來的車輛流量，將視乎擬議住宅發展的平均單位面積及單位數量而定(即新增人口)，而非以擬議發展所提供的泊車位數目而定。預計利南道用地於高峰期間的車輛流量為：

<u>平均單位面積</u> (平方米)	<u>單位數目</u>	<u>預計高峰期間的車輛流</u> <u>量(小客車單位／小時)</u>
50	1 416	102
100	708	134
150	472	125

- (e) 運輸署以保守方式(即採用最大的交通流量數字)進行交通檢討，以評估擬議住宅發展對鴨脷洲主要路口的交通影響；
- (f) 運輸署表示，鴨脷洲的交通情況取決於主要路口的容量而非道路容量。評估涵蓋總共八個主要路口，就五個交通燈控制的路口而言，不論會否在利南道用地興建擬議住宅發展，基準年(二零一四年)及設計年(二零二一年)都有預留容量(即超過 15%)。此外，三個優先路口的設計車輛流量比率均低於 1.0，表示該些路口在相應時段的容量未達飽和。

往來港鐵南港島線(東段)的连接

- (g) 利南道用地距離南港島線(東段)港鐵站約 450 至 700 米(分別從有關地點最近及最遠端計算)，或與位於怡南路最近的南港島線(東段)港鐵站入口相距 10 分鐘步程。有一半路段近乎平坦，坡度為 1：200，餘下一半路段微斜，坡度為 1：35。

- (h) 現有巴士路線 95 及 671 號巴士站位於利南道用地外面，行經過南港島線(東段)港鐵站。如有需要，運輸署會因應當下的需要和交通情況，就連接利南道用地日後的住宅發展與南港島線(東段)港鐵站的新增巴士或穿梭巴士服務的申請，作出考慮。會上播放錄影片段，說明連接有關地點和日後南港島線(東段)港鐵站行人徑的現有狀況。

香港駕駛學院的營運及重置

- (i) 香港駕駛學院先前在項目 A 的利南道用地和毗鄰的項目 B 用地的一部分(用地 B)營運。香港駕駛學院最近把大部分設施從用地 B 遷往附近利樂街的海灣工貿中心，以及位於天后的另一所校舍。利南道用地的設施也遷至用地 B。香港駕駛學院的新處所已在二零一六年十一月一日起啟用；
- (j) 運輸署正與相關的政府部門緊密聯繫，以便在港島區物色合適的臨時用地，重置香港駕駛學院。據康樂及文化事務署(康文署)告知，尚未有計劃在用地 B 關建擬議的休憩用地；以及

提供海濱長廊

- (k) 與相關的政府部門接觸後，可以在利南道用地擬議住宅發展的契約中加入一項條件，要求日後發展商在海濱關建一條與用地 B 的擬議休憩用地連接的公共行人通道。

8. 司馬文先生(C2)說，政府代表剛剛在會議上所作的口頭答覆，並未有以城規會文件形式提交給城規會，也未有事先給予公眾人士，尤其是申述人和提意見人。這項安排或者會受到質疑。主席回應說，司馬文先生的評論會妥為記錄在案。主席備悉，在聆聽會的答問環節，城規會通常會接納口頭申述，有關申述有時會輔以投影片等資料。這項安排適用於政府代表及申述人／提意見人。倘所有答案須以書面形式呈交，且在口頭申述時不得以投影片輔助，對於申述人和提意見人以及政府代

表而言，城規會的程序會變得諸多制肘並帶來不便。本答問環節的程序與城規會的一貫做法一致。

9. 海怡半島業主委員會代表陳熾發先生(R421/C10)借助投影片，陳述下列要點，以回應政府代表陳述的資料：

- (a) 海怡半島有超過 30 000 名居民。根據意見調查的結果，約有 85% 的居民反對改劃利南道用地，12% 同意改劃用地；其餘則對建議沒有意見，或有其他意見；
- (b) 海怡半島位於鴨脷洲西面。怡南路設有一個巴士總站，共有 12 條巴士線和三條小巴線。進出的巴士和小巴會駛經海怡路，並會在沿路七個巴士站停站。海怡半島設有多個停車場，共有八個進出口，海怡路沿路有兩個校巴上落客處。海怡半島和鴨脷洲橋道的交通十分繁忙；
- (c) 港鐵兩座通風大樓設於玉桂山山麓的利南道，一座面向海怡半島三期，用作抽取新鮮空氣；另一座面向香港駕駛學院，用作排放來自港鐵南港島線(東段)的廢氣。利南道用地現有的休憩用地，其面積與兩座港鐵通風大樓的面積相約，由港鐵有限公司為當區居民興建，以作補償。倘利南道用地重建，便會失去該新建的休憩用地，鴨脷洲區休憩用地不足的情況會更趨惡化；
- (d) 玉桂山對面的利南道，只有單邊設有一條狹窄的行人路。行人路闊約兩米。行人路的防撞欄和燈柱會佔用了一些空間，因此行人路的實際闊度會更小。在石油氣庫外有一段長約 100 米的行人路，其闊度少於一米，僅僅足夠一人通過；
- (e) 香港駕駛學院的駕駛學員過往主要在利南道用地內的香港駕駛學院練習駕駛，偶而在工業區附近的公共道路練習駕駛。由於香港駕駛學院在利南道用地的營運已終止，加上用地 B 的面積較小，且地形狹窄，斜道、車輛迴轉空間和模擬交通燈等裝置不能

在用地 B 重置。駕駛學員須在工業區附近的公共道路或在鴨脷洲學習駕駛。隨着使用公共道路學習駕駛的學員數目增加，利南道及鴨脷洲的交通亦會有所增加；

- (f) 在利南道用地日後的住宅發展內闢設海濱長廊並沒有用，因為該海濱長廊與海怡半島海濱長廊之間設有污水處理廠和石油氣庫，故兩條海濱長廊不能相連接；以及
- (g) 海怡半島共有 9 812 個單位，約 1 900 個泊車位，平均每五個單位便有一個泊車位。海怡半島海怡路的非法泊車嚴重。管理處平均每月向大約 100 架非法停泊的車輛採取鎖車的執法行動。午夜過後，非法泊車的問題更為嚴重。預期利南道用地日後的住宅發展項目會有很多住客擁有車輛。由於利南道用地泊車位供應比率低，該區現時非法泊車的情況將會每況愈下。

10. 礙於現有的污水處理廠和石油氣庫，無法興建無間斷的海濱長廊，陳熾發先生(R421/C10)認為在利南道用地海濱設置公共行人通道沒有幫助。主席就此詢問司馬文先生(C2)的意見。司馬文先生回應說，社會早在二零零二年／二零零三年開始討論在維多利亞港興建無間斷的海濱長廊，當時已知有多個擬議海濱休憩用地／海濱長廊並非相連接，需要尋求機把有關海濱休憩用地／長廊連接起來。同樣地，應借機會在利南道用地設置公共海濱長廊，因為石油氣庫和污水處理廠日後可能會遷走。司馬文先生也說，倘政府決定發展利南道用地作住宅用途，才需考慮其上述意見。他認為居民就應否發展利南道用地作住宅用途所提出的意見，言之有理，城規會應細心考慮。

11. 副主席請政府代表闡述：

- (a) 運輸署進行的交通檢討有否考慮到海怡半島的巴士及小巴服務的營辦情況；如有，交通檢討中所述巴士行次車班次的相等小客車單位為何；

- (b) 在評估主要路口的載荷容量時，有否考慮到香港駕駛學院的營運所產生的交通量；
- (c) 利南道旁行人徑的闊度是否符合行人徑設計的標準，以及陳熾發先生(R421/C10)所指的狹窄路段可否擴闊；以及
- (d) 港鐵南港島線(東段)通車會否影響鴨脷洲的交通情況。

12. 規劃署港島規劃專員顧建康先生回應時表示，利南道旁的行人徑，其最窄路段位於現有石油氣庫外。該條行人徑闊約2.3米，在扣除防撞欄佔用的空間後闊約1.9米。利南道上下路段的行人徑相對較闊。顧先生借助實物投影機展示香港駕駛學院的指定實習駕駛路線圖，並指出香港駕駛學院的駕駛學員會在附近工業區內的一條指定路線練習駕駛技巧。駕駛學員不得在利南道進行實習駕駛。

13. 關於交通檢討及港鐵南港島線(東段)通車後的影響，運輸署總工程師／交通工程(港島)麥志光先生表示，交通檢討已考慮到巴士運作情況。就交通評估而言，一輛巴士相等於三輛小客車。因此，路面的實際車輛數目會比交通檢討所示的小客車數目為小。麥先生亦澄清，他的同事已在二零一六年九月二十七日的會議上述明，港鐵南港島線(東段)通車會對交通帶來正面影響。

14. 主席詢問南區區議員林啟輝先生(R492)及陳家佩女士(R8/C4)對鴨脷洲交通及泊車位供應情況的意見。林先生回應說，鴨脷洲及南區會受利南道用地的擬議住宅發展影響。因此，應由獨立的交通顧問公司就此大型擬議發展進行交通影響評估。他認為運輸署的評估指主要路口仍有容車餘量，並非反映真實情況。

15. 林先生續說，《香港規劃標準與準則》訂明的泊車位標準太低，造成泊車位供應不足，導致鴨脷洲大街及海怡半島的違例泊車情況。類似違例泊車問題也會在利南道出現，因為擬議住宅發展並無提供足夠的泊車位。林先生亦表示，利南道旁狹窄的行人路未能應付日後的行人流量。他認為，倘香港駕駛

學院仍在用地 B 營運，則利南道用地的擬議住宅發展不可接受。此外，海怡半島的港鐵南港島綫(東段)車站的月台太狹窄，無法容納來自海怡半島、鴨脷洲邨、利東邨及鴨脷洲區外的乘客。倘利南道用地的日後住宅發展帶來新增人口，情況便會惡化。

16. 陳家佩女士(R8/C4)從規劃署的簡介中得悉，其中一個路口在二零一四年基準年的載荷容量為 132，而二零二一年的預測數字則超過 116。她質疑該路口的交通量是否已達飽和。主席澄清說，據運輸署表示，所列數字是容車餘量數字。因此，數字越高，容車餘量也越高，交通情況就越理想。

17. 陳女士表示，交通檢討並無提供交通資料，以證明運輸署的評估是合理的，尤其運輸署在交通檢討所採納的繁忙時段，與鴨脷洲的特定的繁忙時段並不相符(即由上午七時三十分至八時三十分)。她認為，須由獨立的交通顧問公司就利南道用地的擬議住宅發展進行交通影響評估。陳女士說，運輸署進行的交通檢討並無提供資料，以證明當局已考慮不同的新增或已規劃的發展項目，包括鴨脷洲新建的國際學校所取錄的學生人數；深灣軒至港鐵海怡半島站的擬議新設綠色專綫小巴線；以及港鐵南港島綫(東段)通車的影響。所有上述改變會對鴨脷洲橋道和海怡半島區內的交通造成很大影響。

18. 陳熾發先生(R421/C10)回應主席時借用投影片解釋，防撞欄和燈柱已佔用現有石油氣庫外行人路的一些空間。該行人路比 1.9 米窄，闊度僅足夠讓行人單線步行，加上行人路沿路設有防撞欄和燈柱。因此，該行人路會無法應付利南道用地的擬議住宅發展所產生的行人流量。

19. 副主席請政府代表進一步澄清有關路口的預留容量及設計流量的概念。關於申述人(R492)指港鐵海怡半島站月台狹窄和未能應付本地居民需要的意見，他詢問：

- (a) 香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)曾否在南區區議會會議上作出回應；以及

- (b) 有否估算原先乘搭其他交通工具但會改乘港鐵南港島線(東段)的乘客數目，以及港鐵南港島線(東段)是否會對該區的交通情況帶來正面影響。

20. 總工程師／交通工程(港島)麥志光先生回應說，沒有交通燈控制的路口，其容車量是以設計流量與容車量比率量度。舉例說，1.0的數字代表路口的容車量已達致飽和，而0.55的數字則顯示路口的使用率約為容車量的55%。因此，數字越小，交通情況就越理想。至於有交通燈控制的路口，容車量則以路口的預留容車量表示，例如利南道與鴨脷洲橋道交界處的數字為43%，顯示在有交通燈控制的路口的容車量達致飽和之前，路口能容納的交通流量可增加43%。有關數字顯示路口的預留容車量。因此，數字越大，顯示可供使用的容車餘量越大。

21. 麥志光先生參考港鐵提供的資料，表示港鐵南港島線(東段)的載客量每小時最高可達約20 000名乘客，但實際乘客數目有待通車後核實，因為乘客由其他交通模式轉為使用新的港鐵南港島線(東段)，或需花上一點時間適應。全港使用港鐵及其他交通工具的乘客比例約為40:60，但這個比例只作一般參考。

22. 一名委員說，海怡半島的泊車位不足，他不明白為何沒有私家車車位的居民仍然希望擁有車輛。該名委員詢問居民，有否就海怡半島居民擁有車輛的情況進行調查。陳熾發先生(R421/C10)回應說，海怡半島業主委員會沒有進行這類調查。然而，他知道海怡半島每個泊車位的月租約為3,500元至5,500元，而售價則約為135萬至250萬元。他認為泊車位的問題屬供求問題。

23. 吳維克先生(R405/C8)補充說，海怡半島約有9 800個單位及2 000個泊車位，即泊車比例約為20%；深灣軒、南灣及「南區•左岸」的數字分別為1 040個單位及170個泊車位(16%)、715個單位及485個泊車位(67%)，以及110個單位及119個泊車位(超過100%)。至於在利南道用地的擬議住宅發展，泊車比例低於15%，肯定不足夠。

24. 另一名委員要求運輸署進一步澄清路口預留容車量比例 132 的詮釋、擴闊利南道沿路行人路的可能性，以及港鐵南港島線(東段)的正面影響。該名委員又詢問日後會否增加港鐵南港島線(東段)的車廂數目。麥志光先生回應說，倘路口的容車量已達致飽和，而且沒有預留容車量，則該路口的預留容車量比率會是零。相反，倘路口沒有車輛，則表示路口有十足容車量可供使用，因為預留及尚餘的容車量為 100%。鴨脷洲大橋路口的路口預留容車量比例為 132% 為一個技術上的數字，但一般來說，該數字顯示該路口有大量的容車餘量。向城規會闡述的路口容車量只屬保守評估，未有計及港鐵南港島線(東段)的正面影響。考慮到港鐵南港島線(東段)會吸引部分現時使用其他道路交通工具的乘客，因此，預期該路線開通後，這些路口會有更多預留容車量。

25. 至於可否增加港鐵車廂的問題，麥志光先生說，港鐵已公布港鐵南港島線(東段)現階段會使用三卡車廂的列車。有關擴闊行人路，麥先生說，根據運輸署的估計，現有行人路可應付擬議發展所產生的預測行人流量。

26. 一名委員進一步詢問可否把位於不同地點的燈柱移向路旁，以免阻礙行人流量。該名委員說，雖然現時使用其他道路交通工具的部分乘客會被吸引轉乘港鐵南港島線(東段)，有助減少道路交通，但亦會有更多接駁服務，接載居民由鴨脷洲以外地區前往新港鐵海怡半島站。該名委員要求運輸署從質量上證明港鐵如何能減少道路交通，以及進一步解釋路口預留容車量如何能超過 100%。

27. 麥志光先生回應說，燈柱及防撞欄的位置均由路政署設計，他可向路政署轉達委員的建議，並要求該署研究是否可調整防撞欄及燈柱位置，以減少對行人造成阻塞。至於港鐵南港島線(東段)對道路的影響，倘部分使用其他道路交通工具的乘客及部分私家車使用者轉為乘搭港鐵南港島線(東段)，則車輛交通整體上會減少。有關 132% 的路口預留容車量比率，麥先生說，該數字是經精密計算而得出，有關計算或許過於技術性，難以說明。然而，就質量而言，該數字顯示路口有充足的容車餘量。

28. 另一名委員詢問二零二一年的路口容車量預測是否已考慮其他發展項目，例如一名申述人(R8/C4)所提及的酒店及國際學校。該名委員留意到另一名申述人(R405/C8)曾提到鴨脷洲各住宅發展項目所採用的泊車比率各異，又問及這些發展項目的泊車位供應有否偏離《香港規劃標準與準則》所訂的標準。

29. 港島規劃專員顧建康先生回應說，所涉的國際學校已就該校對附近道路網的影響，提交交通影響評估。根據運輸署進行的路口容車量評估，倘不在利南道用地興建擬議住宅發展，主要路口在二零二一年的路口預留容車量會減少。這表示該評估已計及其他影響路口容車量的發展項目。有關利南道用地的泊車位，會參考《香港規劃標準與準則》所訂的標準提供，並會在個別契約中訂明。倘偏離泊車位的規定，必須諮詢運輸署並取得地政總署署長的同意。超出規定的泊車位須計入總樓面面積，這意味着住用總樓面面積會減少。

30. 另一名委員詢問吳維克先生(R450/C8)有否「南區•左岸」平均單位面積的資料。吳先生回應說，「南區•左岸」的平均單位面積超過 100 平方米。另一名申述人陳潤釗先生(R458)補充說，該項發展項目的平均單位面積約為 1 800 至 2 000 平方呎。該名委員繼續說，可負擔在「南區•左岸」居住的人大多會擁有一輛汽車。鑑於發展商在提供泊車位方面具彈性，以及觀乎現時炒賣泊車位的市況，委員想知道發展商是否願意削減一些住用總樓面面積以提供更多泊車位，因為泊車位每平方呎的價格較住宅單位的為高。吳維克先生(R450/C8)認同委員的意見，說海怡半島的平均單位面積約 50 平方米，與利南道用地的擬議住宅發展項目的面積相約，其泊車位的比率約 20%，但擬議住宅發展項目的泊車位比率卻少於 10%，做法不切實際。

31. 文小雄先生(R548)回應同一名委員的提問時說，海怡半島的泊車位最初是租給居民，現正分批售予居民。該名委員詢問總工程師／交通工程(港島)麥志光先生，港鐵南港島線(東段)的列車車卡數目可否增加；運輸署可否確定，當港鐵將軍澳線通車後，路面交通會否像一名申述人在二零一六年九月二十七日所說只改善約 5%。麥先生回應說，關於港鐵南港島線(東段)的列車車卡數目可否增加一事，他沒有這方面的資料。由於

將軍澳是一個新市鎮，港鐵線啟用後對將軍澳路面交通情況所帶來的改善，會與整個新市鎮的實際交通量比較。不過，由於將軍澳比鴨脷洲大很多，將兩者作比較並不切實際。至於鴨脷洲方面，待港鐵南港島線(東段)啟用後，才可取得改善道路方面的統計數字。雖然交通檢討未計及港鐵南港島線(東段)帶來的正面影響，但有關評估確定鴨脷洲的主要路口仍有容車量。乘容由鴨脷洲以外地方前往海怡半島站搭乘港鐵南港島線(東段)所產生的交通量，會在繁忙時間非關鍵的進入流量數據中反應，而不會在有關路口的關鍵外出流量的投影片中顯示。

32. 一名委員詢問利南道用地對面的港鐵通風大樓，對該用地日後發展會否造成負面的空氣質素影響；在決定是否需要由獨立交通顧問進行交通影響評估方面，政府有否一套準則。顧建康先生回應說，就私人發展而言，項目倡議人需呈交一份交通影響評估供運輸署審閱。至於政府項目，運輸署會先考慮部門內部有否可用的資源，然後才決定交通影響評估是否應由顧問進行。有關方面已就港鐵南港島線(東段)提交環境影響評估。該評估的結論是，利南道用地對面的港鐵通風大樓對四周地區的空气質素不會造成任何負面影響。

33. 同一名委員進一步詢問，利南道用地日後的發展商需否呈交交通影響評估，而港鐵南港島線(東段)的環境影響評估會否作出更新，以顧及利南道用地日後的住宅發展。顧建康先生回應說，無意在契約中加入條款，要求利南道用地擬議住宅發展日後的發展商必須提交交通影響評估，但日後的發展商需按照契約規定就擬議住宅發展呈交一項空氣質素影響評估，並在需要時採取緩解措施，以減少負面影響。

34. 另一名委員詢問，即使發展商決定放棄一些住用總樓面面積以提供額外的泊車位，政府部門會否接受發展商偏離契約規定的泊車位標準。該委員也詢問，有否關於違例泊車時間的資料，因為違例泊車在一天內於不同時段對路面交通造成的影響各異；以及詢問海怡半島管理處及／或政府部門現有的執法行動是否有效。顧建康先生回應說，泊車位的規定會在契約中訂明。倘偏離有關規定，需諮詢運輸署並獲地政總署署長批准。運輸署會考慮相關因素，包括當區的交通情況，然後才研究他們的要求。關於違例泊車的問題，陳熾發先生(R421/C10)說一些違例停泊的車輛並非屬於海怡半島的居

民。據他的觀察，由晚上十時三十分至翌日上午七時，在利南道非法停泊的汽車多達 50 輛。警方定期奉召發出罰款通知書。不過，由於海怡半島泊車位嚴重短缺，即 20% 的泊車位比率對 40% 的私家車擁有率，車主在輪候合適的泊車位時，被迫把車輛非法地停在路邊。他預計擬議住宅發展會令違例泊車的問題惡化。

35. 副主席請總工程師／交通工程(港島)麥志光先生闡釋，用以評估利南道行人路闊度是否足夠應付擬議住宅發展所產生的行人量的標準，以及泊車位與所產生的交通量兩者之間的關係。麥先生回應說，估計的行人量是根據發展規模相若的鄰近住宅發展項目的調查結果而推算出來的。根據運輸署訂立的行人量標準，服務水平可以接受，行人可暢順地沿行人路行走，而不大可能會出現爭路的情況。行車量視乎單位平均面積和單位數目而定，與居民數目的關係較密切。泊車位的數目與交通量之間並無直接關係。

36. 主席留意到很多申述人／提意見人舉手示意發言，主席提醒與會者，是次會議是二零一六年九月二十七日會議提問部分的延續，申述人／提意見人可就委員的問題作出回應。這次會議並非讓每名希望發言的人重新作出申述的場合。

37. 主席繼而請陳家洛博士(R571)分享對影響大綱圖的交通事宜的觀察所得。陳博士回應說，申述人／提意見人開會前沒有收到在會上向城規會陳述的額外資料，以致他們未能擬備詳細的回應。有關安排對居民有欠公平。

38. 陳博士借助實物投影機，顯示一張利南道交通擠塞的照片，並指海怡半島內兩間幼稚園接送學童導致交通擠塞。雖然委員詢問港鐵南港島線(東段)對道路交通有何影響，以及區內居民所乘搭的公共交通模式有何轉變，但要待港鐵南港島線(東段)通車後才有該等資料。根據一些南區區議會文件所述，運輸署會在港鐵南港島線(東段)通車後進行研究，並諮詢公共交通營辦商、相關持份者及南區區議員，以探討該鐵路對南區整體交通情況的影響。研究結果會用作重組巴士路線。由於即將進行研究，城規會在決定是否改劃利南道用地時，應基於收集到的實質數據，而非依照內有各項假定及變數的交通研究而作出的。

39. 陳博士表示，南區區議會正就開設一條新專線小巴路線與運輸署聯絡，這條小巴路線 36M 來往香港仔至港鐵南港島線(東段)的海怡半島站(總站)，將令利南道及怡南道的交通量增加。此外，南區區議會即將與運輸署討論擬為香港仔中心進行全面交通及運輸檢討，並正考慮運輸署為期一年的地區性交通研究建議，以探討港鐵南港島線(東段)對整體交通模式的轉變所帶來的影響。由於鴨脷洲有 80% 的工人及 60% 的學生每天均會前往其他地區，因此應大範圍研究交通影響。由於上述檢討會就區內整體的交通情況提供實質數據，他促請城規會取得相關資料後，才決定是否改劃利南道用地。倘須在現階段作決定，他要求委員不要為達至政府的賣地目標而批准改劃地帶。陳博士亦指出，用地 B 的擬議休憩用地無法落實，因為現階段未有重置香港駕駛學院的確切計劃，香港駕駛學院將繼續在用地 B 營運。

40. 一名委員備悉違例泊車屬違法行為，並請陳家洛博士詳述鴨脷洲的違例泊車問題。陳博士回應說，為接送學童和購物，在幼稚園附近及工業—商貿區一帶全日都有違例泊車。他認為在打擊違例泊車方面，提供足夠泊車位較發出定額罰款告票有效。同一名委員認為，接載居民到港鐵海怡半島站的接駁巴服務，會增加該區的路面交通。陳博士表示同意，並認為海怡半島站的接駁巴會進出該區，因而影響從有關路口駛出的交通容量。

41. 另一名委員詢問，當局手上是否有陳家洛博士(R571)所提地區性交通研究的資料。運輸署總工程師／港島麥志光先生回應說，運輸署所進行的交通檢討，已顧及鴨脷洲日後的發展(包括開往海怡半島站的接駁巴)，這一點可從各路口容量於二零二一年下降得知。他重申，運輸署交通檢討採用了保守的方法，沒有把港島南港島線(東段)的正面影響計算在內。鑑於港島南港島線(東段)的載客量，預計鐵路服務會產生正面影響，其正面影響會遠遠超過開往海怡半島站接駁巴服務所帶來的交通量。即使交通檢討並無考慮港島南港島線(東段)的正面影響，根據主要路口的預留容量，交通情況可以接受。

42. 一名委員詢問利南道出現交通擠塞的時段，陳潤釗先生(R458)回應說，先前展示的照片是於平日早上約十時拍攝，並

指運輸署的路口預留容量數字具誤導性，因為該數字是整天的平均數，並未反映特定時段的交通擠塞情況。

43. 主席表示當日的提問部分結束，他多謝申述人、提意見人及他們的代表，以及政府代表出席會議，並表示城規會將在他們離席後商議有關申述，稍後會把城規會的決定通知申述人及提意見人。眾人於此時離席。

44. 會議小休五分鐘。

商議部分

45. 秘書報告，在答問部分結束後，海怡關注組(R13/C7)的代表區元發先生(R14)表示當局沒有邀請他陳述其擬備的資料，以回應運輸署對路口容量所進行的評估。秘書表示已向區先生解釋，是次會議的目的並非讓所有出席者進行新一輪的陳述，而是答問部分的延續。他進一步跟區先生說，主席知道一些申述人／提意見人舉手示意要求發言，但他亦已解釋，提問部分的目的並非讓出席者按其意願作出陳述，而是讓委員就須澄清的事宜直接向相關各方提問。區先生備悉上述解說，但要求秘書處向城規會報告此事，並把他們擬備的資料(包括顯示交通量計算結果的圖表)提交城規會考慮。秘書已將區先生的要求轉達城規會考慮。

46. 委員備悉根據既定做法，城規會只會考慮在法定期間收到的申述和意見，以及在聆聽會上作出的口頭陳述。在聆聽會後收到的進一步意見不會獲考慮。委員因而同意不應考慮區先生提交的意見，但備悉區先生對運輸署交通檢討所採用的早上繁忙時段所提出的關注，已於二零一六年九月二十七日的聆聽會上提出。

47. 主席表示將繼續在會上考慮有關大綱圖擬議修訂的申述和意見。他簡述提問部分主要集中討論項目 A 所涉擬議住宅發展的交通及泊車事宜，以及有關在項目 B 下關設休憩用地的意見。

48. 主席在回應兩名委員有關會議程序的提問時表示，倘聆聽有關大綱圖的申述和意見歷時超過一天，一些委員未必能出

席所有聆聽會每一分鐘的會議，是可理解的。委員可按既定做法參閱聆聽會的會議記錄及錄影片段，自行判斷他們是否適宜參與商議部分。

項目 A

49. 主席扼要重述及委員備悉以下表示支持的主要意見：
- (a) 擬議住宅發展可更善用土地，增加房屋供應，穩定物業價格；
 - (b) 擬議住宅發展引入的新商場設施，能吸引更多商舖和餐飲設施，鼓勵多元化的發展，從而促進良性競爭，改善鴨脷洲現有商場的管理；
 - (c) 人口增加可促使交通服務改善。
 - (d) 港鐵南港島線(東段)啟用，將可紓緩交通擠塞的問題，因此，不應以交通擠塞為由而反對擬議發展；以及
 - (e) 反對大綱圖的區議員所擬備的調查並無代表性，因為當中的抽查方法或有偏頗。

50. 委員繼續考慮以下的主要反對意見：

交通及基建設施

51. 一名委員表示，是次會議是二零一六年九月二十七日先前會議的延續，當時城規會已就大綱圖進行深入透徹的討論，並決定需要交通及其他方面的額外資料。政府代表就泊車位供應及路口預留容量的回應，已滿意地解答委員的問題及關注。

52. 該名委員表示，運輸署指本港市民乘搭港鐵及其他交通工具的整體比例為 40 比 60。觀乎港鐵南港島線(東段)的載客容量，雖然要待其啟用後才有實質統計數字，但預計港鐵服務會對鴨脷洲的交通情況帶來正面的影響。即使撇除港鐵南港島線(東段)的正面影響，鴨脷洲主要路口的預留容量亦可接受。

考慮到有關道路網的容車量，應在契約上訂明將會提供的泊車位數目上限。該名委員亦認為，非法泊車對現有交通的影響，並非相關的考慮因素。把香港駕駛學院臨時重置在用地 B 的擬議休憩用地是可接受的，而且在發展利南道用地時仍有機會考慮香港駕駛學院的搬遷事宜。由於規劃一般是根據當時的合理預測／假設及所掌握的最新資料進行，城規會無需待所有數據齊備後才就改劃用途地帶的修訂項目作出決定。此外，交通影響評估須交由獨立的交通顧問進行並非土地用途規劃的先決條件。該委員認為城規會先前所關注的事宜已予以處理，應支持改劃利南道用地作住宅發展。

53. 一名委員表示，港鐵南港島線(東段)啟用後，定必會對道路交通帶來正面影響，因為乘坐其他交通工具的乘客及道路使用者會選擇最方便的交通服務。該名委員認為，由於接送學生上下課的關係，學校及幼稚園附近出現擠塞情況是全港性現象，而該等擠塞情況只是在一天的特定時段出現。由於該區現時的交通情況預計會在港鐵南港島線(東段)開通後得到改善，因此擬議住宅發展不會對交通造成負面影響。

54. 副主席同意上述委員的意見，並指運輸署進行的交通檢討已採取保守的做法，未有計及港鐵南港島線(東段)帶來的正面影響。雖然全港約有 40% 的乘客會乘搭港鐵，但評估結果顯示，在港鐵馬鞍山線及港島線開通後，約 30 至 50% 的道路交通使用者轉用鐵路服務。此外，隨着新鐵路服務投入服務後，路面的私家車數目將至少減少 15%。預計港鐵南港島線(東段)會同樣帶來類似的正面影響。待港鐵南港島線(東段)的工程完成並拆除臨時構築物後，有關情況將進一步改善。利南道用地日後的居民亦會被港鐵服務吸引，因為該項發展位於港鐵海怡半島站的 500 米半徑範圍以內。副主席認為，對於利南道用地擬議住宅發展而言，交通並非不能克服的問題。

55. 另一名委員亦支持利南道用地的擬議住宅發展，並表示利南道用地日後住宅發展擬關設的泊車位數目，符合《香港規劃標準與準則》的要求。日後居民在決定是否購買汽車或該發展項目的單位時，應考慮泊車位的供應情況。副主席補充說，在過去十年間，香港的車主數目大幅增加，按年增長約 3%，而海怡半島和置富花園的車主數目亦按年增加 4%。然而，車主數目的增減會受鐵路服務影響。舉例來說，在馬鞍山線通車

後，烏溪沙的車主數目出現了負增長。因此，在港鐵南港島線(東段)通車後，鴨脷洲亦會出現類似的趨勢，紓減海怡半島對泊車位的需求。鑑於利南道用地的擬議住宅發展項目的平均單位面積細小，加上其位置靠近港鐵站，因此採用較低的泊車位比率，故擬提供的泊車位數目相對較少。《香港規劃標準與準則》訂明的泊車位標準適用於所有發展項目，並無理據支持偏離此標準。副主席認為以交通理由反對改劃建議，欠缺理據。

56. 另一名委員表示，由於跑馬地交通擠塞，加上前往港鐵站的沿途環境宜人，跑馬地大部分居民寧願步行約三公里到銅鑼灣乘搭港鐵。因此，應為利南道用地的日後居民提供舒適的步行環境，鼓勵他們步行到港鐵海怡半島站而捨棄駕車。該委員認為應改善利南道用地至港鐵站一段行人道的環境，令該區更適合居住。

57. 一名委員表示，運輸署的代表已向城規會清楚闡釋其交通評估，並認為該署所採用的假設和方法可以接受。該委員表示，除改善步行環境之外，倘可在鴨脷洲交通燈控制路口安裝「智能」信號控制系統，按交通流量自動調整交通燈號轉換，將可進一步改善區內交通情況。

58. 另一名委員亦同意各委員所關注的交通問題已得到解決。港鐵南港島線(東段)整體上應對交通帶來正面影響。由於鴨脷洲的基礎設施完善，交通問題並不存在，因此利南道用地應予發展，令珍貴的土地資源得以善用。該委員亦詢問，可否在該用地提供一些公眾休憩用地，以解決區內居民所關注的休憩用地不足問題。此外，政府應重新設計利南道行人路旁的防撞欄和燈柱，以方便行人通過。政府應趁機研究可否設置其他設施，例如休憩用地和涼亭，以改善行人環境，鼓勵居民步行至港鐵海怡半島站。主席表示，為增加土地供應，政府已多管齊下。除利南道用地外，在現階段鴨脷洲沒有其他用地獲物色作房屋發展。

59. 一名委員表示，除改善利南道用地海旁的行人路的步行環境外，還應考慮改善海怡半島與用地 B 擬議公眾休憩用地之間的步行環境。主席備悉運輸署的代表已表示會把有關意見轉達路政署考慮。為方便更多市民前往海旁以及日後設於用地 B

的公眾休憩用地，應考慮在契約中加入一項要求，訂明須在利南道用地的海旁闢設一條公眾通道。

[廖迪生教授此時離席。]

60. 另一名委員表示，當局需處理居民所關注的空氣質素、交通、闢設無間斷海濱長廊及休憩用地等問題。鑑於日後發展商須進行空氣質素影響評估，以及港鐵南港島線(東段)會令道路交通得以改善，因此支持利南道用地的住宅發展。為解決區內人士所關注的交通影響問題，該委員詢問政府可否按照有關港鐵南港島線(東段)影響的區域交通研究結果，考慮在契約中訂明，要求日後發展商須為利南道用地進行交通影響評估，並改善行人的暢達性。

61. 一名委員表示，自黃埔區港鐵服務開通後，繁忙時段輪候小巴的乘客銳減。此現象說明港鐵服務會為道路交通帶來正面影響。港鐵服務只能在其服務範圍內有足夠乘客的條件下，才可持續營運，而現時港鐵南港島線(東段)所建議的三卡車廂列車已足夠。三卡車廂列車的數目及列車服務班次可因應日後的需求作出調整。該委員相信，由於港鐵列車是以電力驅動，不會產生廢氣，因此港鐵通風大樓主要用以轉換港鐵隧道的空氣。

62. 關於一名委員查詢要求利南道用地的日後發展商進行交通影響評估的可能性，副主席表示，在契約中訂明須視乎日後區域交通研究結果而決定是否須提交交通影響評估的做法極不尋常。他亦認為應改善利南道的行人路，因為該行人路除供利南道用地的日後居民使用外，亦會方便鴨脷洲及海怡半島的居民前往用地 B 的擬議休憩用地，以及為在附近工業／商貿區工作的人士提供通道。副主席支持在利南道用地的海旁闢設一條沿海的公眾通道，並認為應在契約中訂明。

63. 主席備悉批地條件應具確定性。就利南道用地而言，委員應考慮運輸署所進行的交通檢討是否足夠。地政總署助理署長(區域 3)陳永堅先生表示，批地條件必須清晰明確及切實可行，不得受制於不明確因素。除非是大型綜合發展項目，否則契約很少會加入必須進行交通影響評估的規定。另一方面，就

擬議的私人住宅發展而言，應該會在批地條件中加入必須沿海旁闢設一條公眾通道這項規定。

64. 委員大致同意，就交通、泊車及香港駕駛學院的運作／重置而言，利南道用地的擬議住宅發展沒有任何無法克服的問題。委員亦認為適宜改善連接利南道用地與港鐵海怡半島站之間的行人路的步行環境，雖然這可透過規劃大綱圖以外的途徑處理。秘書處會把城規會就改善步行環境提出的意見轉達有關政府部門考慮。

65. 主席回應副主席的提問時，備悉政府已承諾在批地條件內加入闢建一條公眾海濱走廊的要求；日後如有機會，應可提供彈性，方便把這條公眾通道交還政府，以便與地點 B 的擬議休憩用地一併發展為園景區。

區域交通研究

66. 副主席表示，據觀察所得，區域交通研究所涵蓋的範圍廣泛。就區域性交通研究而言，利南道用地上的擬議住宅發展不大可能帶來嚴重的影響。倘城規會同意改劃用途地帶以進行發展，有關研究應將利南道用地的發展當成既定事實。規劃署署長凌嘉勤先生補充說，區域交通研究旨在檢視港鐵南港島線(東段)啟用後香港仔及南區的整體交通模式，並計及南區的日後發展。

67. 另一名委員表示，運輸署已採取保守的方法進行交通檢討，而交通檢討沒有計及港鐵南港島線(東段)的正面影響。由於港鐵服務可改善路面交通情況，城規會實無必要等待區域交通研究完成後才作決定。

68. 委員備悉下述表示反對的意見，並大致同意文件所詳載政府就各個範疇所作的回應，已充分顯示利南道用地上的擬議住宅發展在各相關範疇上均沒有不能克服的困難：

房屋需求

- (a) 應在黃竹坑、香港警察學院及華富邨附近，又或新界人口密度較低的地區進行住宅發展；以及

(b) 擬議豪宅發展不能滿足市民大眾的房屋需求。

回應

(c) 政府已採取多管齊下的策略增加短、中及長期的土地供應。利南道用地是政府為加快房屋供應而物色的 150 塊具發展潛力的房屋用地之一；

(d) 黃竹坑各用地已有既定發展，而香港警察學院仍在使用中，以配合香港警務處的訓練需要；

(e) 關於在 10 年內興建 46 萬個單位的房屋供應目標，公私營房屋的比例訂為 60:40。利南道用地有利達致私營房屋的建屋目標，並有助維持健康穩定的物業市場；

發展密度

(f) 鴨脷洲人口過於稠密，6 倍的擬議地積比率有違鴨脷洲作中等密度發展的意向；

回應

(g) 把利南道用地的擬議住宅發展地積比率訂為 6 倍，符合《二零一四年施政報告》所提出要增加全港合適用地的發展密度，這亦與鴨脷洲其他發展項目的地積比率相若；

設施及休憩用地的供應

(h) 鴨脷洲的社區設施(例如圖書館及長者服務)和休憩用地不足，而對海怡半島的居民而言，利東邨的一些社區設施亦不方便；

回應

- (i) 根據《香港規劃標準與準則》，鴨脷洲的政府、機構或社區設施及休憩用地供應並無不足。委員對政府就這方面所作的回應沒有意見；

環境方面

- (j) 鴨脷洲的人口及交通增加，會引致空氣污染、噪音滋擾、排污影響、健康風險及熱島效應等問題。利南道用地鄰近現有污水處理廠，不適宜作住宅發展；

回應

- (k) 擬議住宅發展不會對四周地區的環境造成無法克服的負面影響。利南道用地的日後發展商須進行噪音、空氣質素及排污影響評估，以及落實已確定的紓減措施(如有)；

風險方面

- (l) 現有石油氣／油庫會對利南道用地日後居民的安全構成威脅。居民的生命亦會受到威脅，原因是鴨脷洲大橋擠塞會阻礙緊急車輛進出鴨脷洲；

回應

- (m) 已進行定量風險評估，並確定風險水平屬合理可接受的低水平，以及符合《香港規劃標準與準則》所訂的「政府風險指引」。倘發生任何緊急事故及災難，保安局會啟動「緊急應變系統」及「天災應變計劃」；

空氣流通方面

- (n) 利南道用地的擬議住宅發展會引致屏風效應及影響空氣流通；

回應

- (o) 已進行空氣流通專家評估，所得的結論是擬議住宅發展不大可能對四周的空氣流通造成極嚴重的負面影響；

視覺影響

- (p) 利南道用地的擬議住宅發展會遮擋海怡半島的景觀。視覺評核沒有考慮到海怡半島景觀的問題；

回應

- (q) 擬議住宅發展在視覺方面與附近一帶的發展互相協調。視覺評核是按照有關「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」的城市規劃委員會規劃指引(規劃指引編號 41)而進行。為保護主要的公眾景觀，有關評核揀選了五個觀景點，包括海怡半島海濱長廊上的觀景點；

其他方面

- (r) 海怡半島業主委員會認為，他們所收集到的 1 959 份問卷不應被視作一份申述。當局是以由上而下的方式，物色得該 150 塊具發展潛力的房屋用地，而規劃則應採用由下而上及以人為本的方式進行；

回應

- (s) 海怡半島業主委員會收集到 1 959 份問卷。文件清楚列出該批居民的不同意見。當局所物色的 150 塊具發展潛力的房屋用地，符合政府多管齊下的策略；

申述人建議

- (t) 部分申述人建議把利南道用地改劃為「政府、機構或社區」地帶，以提供社區、康樂、消閒或體育設

施；又或把用地發展作休憩用地，並闢設環島海濱長廊。另有三名申述人建議用地應作低密度住宅發展；以及

回應

- (u) 考慮到增加房屋土地的需要，以及用地環境、土地用途協調性、基建容量及技術可行性後，擬議住宅發展已地盡其用。現時香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施及休憩用地供應並無不足。

項目 B

69. 主席說，部分申述人支持此議項，並認為擬議休憩用地可更善用海旁用地，而需求甚殷的休憩用地可改善鴨脷洲居民的生活質素。委員備悉以上表示支持的意見。

70. 至於表示反對的意見，主席扼要重述，部分申述人／提意見人認為闢設擬議休憩用地只是為了配合在利南道用地進行的擬議住宅發展。當局不會落實闢設擬議休憩用地的計劃，因為香港駕駛學院會繼續在有關用地營運。部分申述人／提意見人認為該區已有足夠的休憩用地，該處訪客亦不多，在該處闢設休憩用地浪費公帑。會議備悉政府的回應，表示香港仔及鴨脷洲區的休憩用地，整體仍有剩餘約 5.56 公頃。項目 B 所涉的擬議休憩用地有助為該地方提供額外鄰舍休憩用地，讓附近的工作人士、訪客，以及現時和日後的居民享用。雖然香港駕駛學院自二零一六年十一月一日起已重整其運作，以便善用用地 B 的土地，但運輸署正與相關部門聯繫，冀能在港島區物色一處合適的臨時地點，以重置駕駛學院。

71. 一名委員說，陳家洛博士(R571)及部分申述人認為，雖然擬把項目 B 所涉的用地劃為「休憩用地」地帶，但當局不會落實該計劃，因為香港駕駛學院會繼續使用該用地，當局亦沒有重置香港駕駛學院的計劃。該名委員建議可把申述人的意見轉達相關各局／部門，促請他們加快處理搬遷香港駕駛學院的事宜及落實擬議休憩用地。主席要求秘書處與相關各局／部門跟進此事。

項目 C

72. 主席說，部分申述人支持此議項，並認為改劃用途地帶的建議可為商界企業提供額外資源，以及增加就業機會。活化工業大廈可令現有樓宇煥然一新。委員備悉上述表示支持的意見。

73. 至於表示反對的意見，主席扼要重述，部分申述人／提意見人認為南區的交通非常擠塞，而改劃用途地帶會帶來新的發展，令交通擠塞問題加劇。目前黃竹坑區已有機會把舊工業大廈改劃作商貿及商業用途。會議備悉，政府回應表示改劃鴨脷洲西工業區旨在反映區內持續轉型作商貿用途的情況，並令當區的土地用途更具彈性。

74. 至於部分申述人／提意見人建議應把有關地點改劃為「政府、機構或社區」地帶，以提供更多康樂設施，例如單車公園；或把有關用地回復作原先用途。會議備悉，政府回應表示香港仔及鴨脷洲區的政府、機構或社區設施及休憩用地並無不足。鴨脷洲西工業區，已積極轉型作商貿區。改劃用途地帶旨在便利該工業區繼續轉型，令區內的土地用途更具彈性。

一般意見

75. 主席扼要重述，部分申述人／提意見人認為當局未有就擬議改劃用途地帶諮詢區內居民，在交通方面亦沒有提供足夠資料。他們認為公眾諮詢期並不恰當，而且政府未有就規劃建議提供詳細的報告；又指大部分鴨脷洲的居民均反對擬議住宅發展，政府應聽取居民的意見。會議備悉，政府回應表示規劃署已按照既定程序收集公眾意見，包括諮詢區議會和根據條例刊登憲報。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有關會議／論壇，就利南道的擬議住宅發展諮詢區內居民。公眾和持份者已獲給予機會，就改劃用途地帶的修訂提出意見和建議。相關政府部門已就擬議發展加以研究，並確認擬議發展在技術上可行。

答問部分的程序

76. 主席備悉，部分申述人認為程序上出錯，因為城規會所要求及政府代表所提供的額外資料，事先並無以文件形式提交予城規會，事先亦沒有讓公眾查閱。就此，主席已向有關的申述人／提意見人解釋，今次的答問部分只是延續二零一六年九月二十七日會議的答問部分；城規會接受以投影片輔助口頭答覆；有關做法同樣及公平地應用於申述人／提意見人及政府代表的答覆，亦與城規會過往的做法一致。

77. 秘書補充說，可參照城規會當日為繼續考慮白石角分區計劃大綱草圖的申述而另行召開會議的程序。當時，答問部分繼續在另一天進行，而政府代表在回答委員的提問題時以投影片輔助。政府代表、申述人和提意見人在會議中亦曾獲邀口頭解答委員的進一步提問。委員備悉上述情況，並同意城規會為延續上次答問部分(包括作出口頭答覆)所採用的程序，符合城規會的一貫做法，而在程序上實屬恰當。

78. 委員繼續考慮撮述於文件第 4.2 至 4.11 段申述和意見所提出的所有理據和建議，以及撮述於文件第 6.3 至 6.4 段的回應。

R 1 至 R 7

79. 經商議後，城規會決定備悉 R 1 至 R 6 表示支持的意見，以及 R 7 表示不反對的意見。

R 8 至 R 607

80. 經商議後，城規會決定不接納 R 8 至 R 607，並認為不應修訂圖則，理由如下：

- 「(a) 規劃是一項持續的過程，而且必須善用現有土地。政府會繼續檢討各項土地用途，並視乎情況改劃土地用途，以回應各種發展需要所衍生的迫切需求，尤以房屋發展的需要為然；(R 8 至 R 607)

修訂項目 A

- (b) 改劃以短期租約持有的政府土地，是政府作為增加房屋土地供應的其中一項措施。由於有關地點的位置接近已發展的地區，而且毗鄰現有基礎設施，因此認為適合作住宅發展；(R8 至 R607)
- (c) 有關用途地帶修訂的擬議住宅發展，不會對周圍地區的交通、基礎設施、環境、風險、通風及景觀造成不可接受的負面影響；(R8 至 R9、R11 至 R15、R17 至 R345、R347 至 R403、R405 至 R426、R429、R431 至 R433、R435 至 R436、R438 至 R444、R446 至 R456、R458 至 R489、R491 至 R529、R531 至 R553、R555 至 R560、R562 至 R571、R573、R575 至 R599、R601 至 R607)
- (d) 根據《香港規劃標準與準則》的要求，區內的政府、機構或社區設施及休憩用地並無不足。況且，政府相關各局／部門並無要求使用有關地點作政府、機構或社區用途；(R11 至 R404、R406 至 R432、R435 至 R450、R452 至 R458、R460 至 R473、R476 至 R485、R487 至 R497、R499 至 R503、R506 至 R507、R509、R513、R515 至 R517、R519、R521 至 R540、R543 至 R553、R555 至 R562、R564 至 R590、R592、R594、R598 至 R601、R603 至 R607)
- (e) 當局已妥為遵照法定和行政程序，就擬議用途地帶的修訂諮詢公眾。根據《條例》展示大綱圖供公眾查閱及讓公眾提出申述／意見的規定，屬於法定諮詢程序的一部分；(R533 及 R585)

修訂項目 B

- (f) 有關地點的用途地帶修訂，會有助為相對偏遠的鴨脷洲西地區提供休憩用地，供附近現有／日後發展項目的工作人士、訪客及居民享用；以及(R571 至 R573、R575 至 R583、R585 至 R591、R593 及 R595)

修訂項目 C1 及 C2

(g) 鴨脷洲西工業區的用途地帶修訂，是為促進該工業區繼續轉型作商貿用途，並使區內的土地用途更具彈性。(R591 至 R593、R595 至 R599 及 R601 至 R604)」

81. 餘無別事，會議於下午二時十五分結束。