

二零零九年十月十六日舉行的城市規劃委員會  
第 945 次會議記錄

---

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政)

主席

周達明先生

陳華裕先生

陳偉明先生

陳弘志先生

簡松年先生

梁廣灝先生

梁乃江教授

吳祖南博士

杜本文博士

黃遠輝先生

邱小菲女士

陳炳煥先生

陳家樂先生

陳旭明先生

鄭恩基先生

鄭心怡女士

劉志宏博士

梁剛銳先生

陳漢雲教授

陳仲尼先生

馬錦華先生

鄧淑明博士

環境保護署副署長

謝展寰先生

民政事務總署助理署長(2)

曾裕彤先生

地政總署署長

譚贛蘭女士

規劃署署長

伍謝淑瑩女士

規劃署副署長／地區

黃婉霜女士

秘書

**因事缺席**

黃澤恩博士

副主席

杜德俊教授

林雲峰教授

葉天養先生

陳曼琪女士

方和先生

林群聲教授

李慧琮女士

李偉民先生

運輸及房屋局  
首席助理秘書長(運輸)  
陳偉偉先生

列席者

規劃署助理署長／委員會  
劉星先生

總城市規劃師／城市規劃委員會  
謝建菁女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會  
胡明儀女士

## 議程項目 1

[公開會議]

### 通過二零零九年九月二十五日第 944 次會議記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零零九年九月二十五日舉行的第 944 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

## 議程項目 2

[公開會議]

### 續議事項

[會議以廣東話進行。]

#### (i) 經修訂的城市規劃委員會辦事程序與方法

2. 秘書報告，城市規劃委員會(下稱「城規會」)於二零零九年八月十四日考慮辦事程序與方法中有關利益申報內容的擬議修訂，並同意略為修訂有關「業務往來」涵義的用字。因應城規會關注的事宜，城規會秘書處已修訂辦事程序與方法第 2.16(d)及 2.17(c)段，並於二零零九年十月五日交予委員傳閱，暫時並無接獲任何意見。待委員提出意見後，便會頒布經修訂的辦事程序與方法，以供公眾查閱。

3. 委員沒有意見，並同意適宜頒布經修訂的辦事程序與方法，以供公眾查閱。

#### (ii) 接獲的城市規劃上訴個案裁決

城市規劃上訴個案編號：2007 年第 2 號(2/07)

在劃為「鄉村式發展」地帶的

元朗山下村第 119 約地段第 287 號(部分)、

第 296 號(部分)、第 298 號(部分)、第 301 號(部分)、

第 302 號 A 分段、第 302 號餘段、第 303 號、第 304 號、



放棄／撤回／無效：134宗

有待聆訊：20宗

有待裁決：1宗

---

總數：289宗

[杜本文先生、陳旭明先生及鄭恩基先生此時到達出席會議。]

### 議程項目 3

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/23》的  
申述及意見

(城規會文件第 8419 及 8420 號)

---

[聆訊以英語及廣東話進行。]

#### 第一組：R1 至 R9、C1

(城規會文件第 8419 號)

7. 下列委員已就此議項申報利益：

譚贛蘭女士 - 地政總署署長

陳偉偉先生 - 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)，而運輸及房屋局局長則為香港鐵路有限公司的非執行董事

方和先生 - 民主建港協進聯盟成員，曾在小組委員會考慮分區計劃大綱圖的擬議修訂期間提交意見

李慧琼女士 - 民主建港協進聯盟成員，曾在小組委員會考慮分區計劃大綱圖的擬議修訂期間提交意見；她亦是立法會議員，參與處理公眾對申述地點的投訴

8. 委員備悉陳偉偉先生、方和先生及李慧琼女士已就未能出席會議致歉，而譚贛蘭女士尚未到席。委員備悉其中一個申述地點(廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)香港段的西九龍總站)是可供售賣土地，但同意譚贛蘭女士並非涉及直接而重大的利益，因此她應獲准留席。

#### 簡介和提問部分

9. 主席表示，申述人編號 R1 及 R6 會出席會議，但其他申述人和提意見人則表明不會出席聆訊或沒有作出回覆。由於當局已給予申述人和提意見人足夠通知，故此委員同意在其他申述人和提意見人不在場的情況下進行聆訊。委員備悉 R1 於

會上呈閱由公共專業聯盟的新高鐵專家組撰寫的報告，名為「新高鐵「貫通南北方案」-更快・更平・更好」。

10. 下列政府代表、申述人及申述人的代表此時獲邀出席會議：

- 陳偉信先生 - 規劃署荃灣及西九龍規劃專員
- 麥仲恒先生 - 規劃署城市規劃師／油尖旺
- 何偉富先生 - 路政署鐵路拓展處副處長
- 李健東先生 - 路政署高級工程師／廣深港高速

#### **R1(創建香港)**

司馬文先生 - 申述人的代表

#### **R6(鄧輝昌)**

鄧輝昌先生 - 申述人

11. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。主席繼而邀請政府代表向委員簡介有關申述的背景。

12. 陳偉信先生借助投影片，按文件詳載的內容陳述下列要點：

- (a) 文件第 1 段所載的擬議修訂背景——《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/23》於二零零九年五月二十九日根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以改劃兩塊用地的用途地帶，即把擬作高鐵西九龍總站及上蓋商業／辦公室發展的用地由「綜合發展區」地帶改劃為「綜合發展區(1)」地帶；以及把擬作綜合休憩用地發展的一塊用地由「休憩用地」地帶、「政府、機構或社區」地帶和顯示為「道路」的用地改劃為「休憩用地(1)」地帶。城規會共接獲 10 份申述和一份意見。城規會會在第一組考慮九份申述(R1)和一份意見(C1)；

- (b) 申述事項與「綜合發展區(1)」用地有關。詳載於文件第 2.4 至第 2.12 段的主要申述理由和申述人的建議撮載如下：

*建築物高度限制及放寬建築物高度限制條款*

- (i) R6 支持為「綜合發展區(1)」地帶訂定建築物高度限制；
- (ii) R1 和 R9 反對為「綜合發展區(1)」用地訂定建築物高度限制，理由是會令建築物又「矮」又「肥」，對空氣流通和附近市景景觀造成負面影響。興建高廈會遮擋山脊線；
- (iii) R2 至 R8 反對加入放寬建築物高度限制的條款。他們認為有關條款會導致出現摩天大廈，或會對環境造成負面影響。「綜合發展區(1)」用地是九龍半島南部的主要通風廊，因此不宜進行高密度的摩天大廈發展，因為會遮擋山脊線和造成熱島效應。海旁附近建築物的高度應較低，藉以實踐梯級狀建築物高度概念；

*發展密度*

- (iv) R6 原則上支持把「綜合發展區(1)」用地的發展密度降至最高地積比率為 5 倍，但認為地積比率可以再降低；
- (v) R2 至 R5 和 R7 至 R8 反對把「綜合發展區(1)」用地的地積比率訂為 5 倍的建議；

*高鐵總站選址*

- (vi) R2 至 R5 和 R7 至 R9 反對在「綜合發展區(1)」用地發展高鐵總站；
- (vii) R9 質疑是否必須在柯士甸站毗鄰關設總

站；

### *規劃大綱*

- (viii) R1 就有關資料提出意見，並反對「綜合發展區(1)」用地規劃大綱所載列的要求。他指出，前往番禺(並非廣州)的行車時間為48分鐘；通風設施應遠離地面；應容許設置展覽和會議設施；應提供方便的連接通道；應刪去把交通設施分隔的規定；應訂明地面之上的建築物間距；露天休憩用地應在發展落成後交回政府；以及應設有通風廊；

### *申述人的建議*

- (ix) R1：撤銷建築物高度限制；
- (x) R2 至 R8：拒絕任何放寬建築物高度限制的申請；以及把發展密度由地積比率5倍降至3倍；
- (xi) R2 至 R5 和 R7 至 R9：高鐵總站應設於西鐵錦上路站；

[梁剛銳先生、簡松年先生、陳仲尼先生及陳弘志先生此時到達參加會議。]

- (c) 文件第5.3段所詳載規劃署對於申述理由的回應撮載如下：

### *建築物高度限制及放寬建築物高度限制條款*

- (i) 當局把「綜合發展區(1)」用地的建築物高度限制訂為主水平基準上90米至115米，是為保存公眾眺望山脊線的景觀，符合城規會的「維多利亞港理想宣言」、《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」，以及共建維港委員會頒布的「海港規劃原則和指

引」；

- (ii) 根據「綜合發展區(1)」用地的規劃大綱擬稿，應闢設至少闊 40 米的南北向通風廊／觀景廊，而用地內的建築物布局應顧及和保存現時東西向的風道；
- (iii) 已訂有略為放寬和放寬建築物高度限制的條款，為具創意的設計及標誌式和可持續建築設計提供彈性；
- (iv) 「綜合發展區(1)」用地的任何發展均須根據規劃許可審批制度，向城規會提交總綱發展藍圖和技術評估，包括視覺影響評估和空氣流通評估；
- (v) 任何根據第 16 條提出的放寬建築物高度限制申請，均會在供公眾查閱期間受到公眾審核；
- (vi) 為改善城市設計和回應社會訴求，加上用地位處海旁的黃金地段，施加建築物高度限制實屬恰當。不過，略為放寬和放寬建築物高度限制的彈性應只給予配合用地特色的創新設計，以及極具設計優點，而且具創意的標誌式和可持續發展建議；
- (vii) 用地已納入梯級式建築物高度輪廓，建築物高度限制訂為主水平基準上 90 米、100 米和 115 米。不過，規劃大綱擬稿已訂明，任何發展須採用富變化的建築物高度輪廓和建築物高度，使視覺上更添趣味；

#### 發展密度

- (viii) 擬議發展密度訂為地積比率 5 倍，已顧及「香港 2030 研究」指定在西九龍填海區闢設高級寫字樓建築羣的因素，以及達到成功

辦公室樞紐的羣聚效應；

- (ix) 發展密度所產生的建築物體積在區內而言實屬恰當，讓九龍站現有的高密度發展(地積比率為 8.05 倍)，得以逐步過渡至柯士甸站北部和南部用地的較低密度發展(最高住用地積比率為 5 倍，非住用地積比率為 1 倍)，以配合西九文化區用地(地積比率為 1.81 倍)的發展密度；
- (x) 規劃大綱擬稿要求在所訂的建築物高度限制下保留通風廊／觀景廊，此舉可避免出現屏風效應，令發展密度維持在適度水平；
- (xi) 與用地先前在分區計劃大綱圖上所劃地帶的 8.89 倍准許地積比率相比，5 倍的地積比率亦符合目前的公眾期望；
- (xii) 鑑於用地日後會成為鐵路和辦公室樞紐，坐落在獨特的策略性位置，同時在權衡公眾對較低發展密度的期望後，5 倍地積比率的發展密度實屬恰當，以維持在這個位置的商業發展的羣聚效應；

#### 高鐵總站選址

- (xiii) 高鐵是規劃作國家高速鐵路網的一部分，西九龍總站將成為國家高速鐵路網南面的終站。西九龍總站的選址應靠近尖沙咀現有的商業及旅遊樞紐，以便由多條現有鐵路線接駁。此外，毗鄰西九文化區發展會加強這個旅遊和鐵路樞紐的功能；

#### 規劃大綱

- (xiv) 所指的 48 分鐘行車時間，是指由西九龍總站至石壁的廣州新客站；

- (xv) 通風設施的確實位置有待上蓋發展的詳細設計而定；
- (xvi) 「綜合發展區(1)」用地日後是鐵路樞紐和國家高速鐵路網南面的終站，地處舉辦國際和地區「會議、展覽及獎勵旅遊」活動的策略性位置。由於預計對會展旅遊設施的需求將持續增加，日後可能需要增加有關設施。因此，分區計劃大綱圖上「綜合發展區(1)」地帶「註釋」的第二欄用途已為這些用途提供彈性；
- (xvii) 「綜合發展區(1)」地帶的「註釋」訂明「辦公室」用途的最低地積比率為 4.5 倍，只有餘下原擬作零售／商業用途的 0.5 倍地積比率(相等於約 29 400 平方米)可用作分區計劃大綱圖《註釋》第二欄的會展旅遊用途。由於有關設施所需的合適樓面空間由市場釐定，因此宜容許用地日後在作有關用途方面有更大的彈性；
- (xviii) 為容許「綜合發展區(1)」用地日後關設會展旅遊設施時有更大彈性，宜把「綜合發展區(1)」地帶「註釋」就辦公室用途所訂的最低地積比率 4.5 倍撤銷，使有關方面有更大靈活度來決定不同商業用途，包括會展旅遊設施用途的合適樓面空間；
- (xix) 當局建議關設行人網絡，包括六條行人天橋、三條隧道和一個地面平台。此外，申請人在提交總綱發展藍圖時，須一併提交包括行人流量分析在內的交通影響評估，確保行人連接通道足夠和設計合適；
- (xx) 分隔交通設施以確保每項設施獨立運作，在發生意外或緊急事故時非常重要，這也是西九龍總站的設計和運作要求；

- (xxi) 上蓋發展的建築物會按規劃大綱擬稿所訂，建於「戶外購物街」形式的台階／梯級狀零售／商業部分之上；
  - (xxii) 正如規劃大綱擬稿所訂，公眾休憩用地應每天 24 小時開放給公眾使用，而且須方便公眾前往。公眾休憩用地的設計與布局規限已於總綱發展藍圖訂明；
  - (xxiii) 用地不會闢設大型平台式的構築物。規劃大綱擬稿的附圖已顯示東西向的風道，而闢設與這些風道方向一致的建築物間隙，旨在促進空氣流通和擴闊視野；
- (d) 文件第 5.4 段所詳載規劃署對於申述人建議的回應撮載如下：

*撤銷建築物高度限制*

- (i) 鑑於以視覺敏感度和靠近海旁而言，「綜合發展區(1)」用地位處黃金地段，按申述人所建議撤銷建築物高度限制，可能導致「綜合發展區(1)」用地出現格格不入的超高大廈，令情況難以控制。為「綜合發展區(1)」地帶施加建築物高度限制，也可清楚反映管制「綜合發展區(1)」用地的建築物高度的規劃意向；
- (ii) 「綜合發展區(1)」用地緊貼西九文化區，該文化區受主水平基準上 50 米至 100 米的建築物高度限制。當局必須在「綜合發展區(1)」用地施加建築物高度限制，以確保「綜合發展區(1)」用地的擬議發展與西九文化區的發展協調；
- (iii) 在「綜合發展區(1)」地帶的「註釋」加入申請放寬建築物高度限制的條文，會為採用具創意的設計提供彈性；

*拒絕關於放寬建築物高度限制的申請*

- (iv) 分區計劃大綱圖《註釋》和《說明書》已清楚說明，訂定略為放寬建築物高度限制的條文，是爲了提供彈性以採用具創意的設計以配合用地特點。此外，鑑於用地處於策略性的獨特位置，加入放寬建築物高度限制條文，主要是令標誌式和可持續建築設計在設計上更有彈性；
- (v) 「綜合發展區(1)」地帶「註釋」訂明，「綜合發展區(1)」用地的任何發展均須根據規劃許可審批制度，向城規會提交總綱發展藍圖，以及所須技術評估(包括視覺影響評估和空氣流通評估)，以供考慮；
- (vi) 根據條例的有關條文規定，放寬建築物高度限制的規劃申請會有爲期三個星期的法定公眾查閱期；

*把發展密度降低至地積比率 3 倍*

- (vii) 在分區計劃大綱圖修訂後，「綜合發展區(1)」用地的發展密度已由地積比率 8.89 倍降至 5 倍；
- (viii) 「綜合發展區(1)」用地四通八達，兼具內地門廊的策略性角色，是一塊罕有的大型珍貴土地，也是市區尚餘可作商業發展的其中一塊土地，因此應加以善用。把「綜合發展區(1)」用地的最高地積比率訂爲 5 倍，是爲回應公眾對較低發展密度的期望(特別是海旁附近)，同時亦可善用土地資源；
- (ix) 把用地的發展密度進一步降低，便不能善用珍貴而罕有的土地資源，有違在西九龍填海區打造主要辦公室樞紐的規劃意向；

*把高鐵總站改設於錦上路*

- (x) 高鐵把香港與全國各地接軌，具有非常重大的策略意義；通過轉乘珠三角城際快速軌道系統，香港更可進一步與珠三角各主要城市連接起來。來往香港與鄰近城市的時間因而得以節省，促進人流物流，為較大區域的商業合作帶來經濟效益；
- (xi) 高鐵對加強香港與區內的運輸和經濟聯繫擔當重要角色。在西九龍關設總站，會較在新界(例如錦上路)關設，更具運輸效益；

[譚贛蘭女士及吳祖南博士此時到達參加會議。]

- (e) 意見編號 C1 支持 R1，並建議撤銷「綜合發展區(1)」用地的建築物高度限制。C1 反對 R2 至 R8 關於放寬建築物高度限制條款和發展密度的意見。對 C1 所作的相關回應載於文件第 5.4.1 至 5.4.3 段及第 5.5 段；以及
- (f) 規劃署的意見——規劃署不反對 R1 的部分內容，並認為應順應 R1 的部分內容而修訂「綜合發展區(1)」地帶「註釋」的規劃意向和「備註」，為「綜合發展區(1)」用地日後的發展組合提供更大彈性，詳見文件附件 VI-1。規劃署不支持 R1 的餘下部分及 R2 至 R9，理由詳載於文件第 7.2 至 7.6 段。

13. 主席繼而請申述人和申述人代表闡述申述的內容。

14. 司馬文先生借助投影片闡述 R1 的內容，並提出以下要點：

*對規劃大綱擬稿的意見*

- (a) 規劃大綱擬稿——當局既無公布規劃大綱擬稿，亦無進行公眾諮詢。諮詢對象僅限於區議會及共建維港

委員會。讓公眾對分區計劃大綱圖提出意見並根據公眾意見修訂規劃大綱擬稿的機制並不完善。由於規劃大綱在建築設計特色、公眾進入的權利、私人物業的康樂設施和發展密度方面對最終發展有重要影響，他促請城規會檢討擬備和核准規劃大綱擬稿的程序，確保公眾意見獲諮詢、聆聽及考慮，並且予以回應；

- (b) 土地用途分區——他建議使用申述地點部分範圍作展覽及與「會展旅遊」有關的設施。就此，當局已建議修訂規劃意向及《註釋》的「備註」，而有關修訂獲申述人支持；

[ 鄭心怡女士此時到達參加會議。 ]

- (c) 撤銷建築物高度限制——建築物高度限制應予撤銷。倘若不施加建築物高度限制，西九文化區海旁便會有更多公共空間和觀景點；
- (d) 行車時間——為免引起誤會，廣州車站應清楚描述為「番禺石壁廣州新客站」；
- (e) 通風設施——不應在地面一層闢設通風設施，因為這與營造優質行人環境的目的相違背。西九龍現有的通風設施已造成屏風效應，不利於營造優質的行人環境；
- (f) 行人通道——擬議的行人天橋和隧道網絡及地面平台有違營造優質行人環境的既定目標。高架走廊及自動行人道只是把行人由一個地方帶到另一個地方的機械工具，當局並沒有體會到須要營造一個可以讓行人四處「閒逛」的環境，這是鄰舍及社區規劃中重要的元素；
- (g) 建築物間距——除非建築物的地面一層設於街道水平，否則行人通道、觀景廊和通風效果都會受到限制；

- (h) 公眾休憩用地——發展商建成公眾休憩用地後，應把這些休憩用地歸還市民。附近的業主／經營者可以申領牌照，把指定用地作露天座位、展覽或其他用途。由於土地契約的規定欠缺靈活性，市民進入公眾休憩用地的權利／在公眾休憩用地進行康樂活動的機會會受到限制；

#### 高鐵總站的選址

- (i) 應在錦上路興建高鐵總站，以闢設一個連接機場快線青衣站的綜合交匯處，即香港交匯處。錦上路總站可以提供更快捷、收費更廉宜和更佳的服務；

#### 西九龍總站

- (j) 西九龍現有的道路網已非常複雜，擠塞情況嚴重。在西九龍興建高鐵總站會令交通問題惡化。此外，西九龍現有的各種接駁交通工具都互不連接，因此，必須提供行走各車站之間的穿梭服務；
- (k) 在西九龍總站、九龍站及柯士甸站之間轉車會有困難，而日後在西九龍總站轉乘西鐵線、東涌線及機場快線也會相當費時失事；
- (l) 由於西九龍總站的工程須在二零零九年至二零一五年期間佔用大片工地，西九文化區的發展會受到限制；
- (m) 南港島線、西港島線及沙田至中環線的總站的建造成本分別達 70 億元、154 億元及 374 億元，相比之下，擬議高鐵(總站設於西九龍)的造成本非常高昂，達 630 億元；

#### 錦上路交匯處

- (n) 如在錦上路闢設香港交匯處，只須興建一個車站大堂，讓乘客轉乘境內和內地的鐵路網；

- (o) 與西九龍總站(630 億元)比較，錦上路交匯處的建造成本較低，為 250 億元(已計及用於收地的 40 億元)；
- (p) 擬議的西九龍總站落成後，由邊境往香港站的車程需時共 46 分鐘；如往錦上路交匯處，則只需 42 分鐘；
- (q) 至於建造年期，高鐵連西九龍總站的建造工程很可能無法在二零一五年年底前完成。高鐵連錦上路交匯處所涉及的建造工程項目則少得多，而高鐵隧道／總站及港島快線的建造工程也可以同步進行，因為兩者在地理上完全分隔。高鐵連錦上路交匯處的工程所需的時間大致如下：

設計、環境影響評估及刊憲	1.5 年
土木工程	3 年
系統建築	1 年
應急安排	0.5 年
<hr/>	
總數	6 年

- (r) 據估計，錦上路交匯處所涉及的收地範圍只包括一個停車場、一座變電站、少數房屋、豬場、一個回收物品貨倉及一些已荒廢的屋宇；
- (s) 負責擬定錦上路替代建議的專家組成員包括熊永達博士、黎廣德工程師、梁啓智博士、吳永輝先生、龐婉儀女士、泰萊工程師及司馬文先生；
- (t) 替代建議會在運輸、規劃及財務方面帶來更多裨益，包括：西九龍／尖沙咀／佐敦出現擠塞的機會會減少；對西九文化區造成的限制較少；建造工程較為簡單；單一車站大堂的設計對轉乘境內鐵路線

的乘客來說更為方便；縮短總行車時間；減少出現交通擠塞的機會；所涉及的收地問題較少；減低因建造工程延誤而須要承擔的風險；創造更多就業機會；可以節省的開支淨額達 380 億元(即把從車站建造工程節省所得的 450 億元減去鋪築新路軌所需的 70 億元)；減少運作開支和車費較為廉宜；以及

- (u) 在城市範圍以外的地方闢建車站並不罕見。一項關於國內 16 個高速客運火車站的調查顯示，有 10 個車站建於城市以外的地方，三個則實際上是位於小市鎮的中心區。

[陳漢雲教授此時到達參加會議。]

15. 鄧輝昌先生借助投影片闡述 R6 的內容，並提出以下要點：

- (a) 他接納有關改劃為「綜合發展區(1)」用地(地積比率為 5 倍，建築物高度限為主水平基準上 90 米、100 米和 115 米)的建議修訂，但反對在《註釋》的「備註」中訂定略為放寬地積比率和建築物高度限制的條款及放寬建築物高度限制的條款；
- (b) 他要求把該「綜合發展區(1)」用地的地積比率降至 3 倍，並反對批准放寬建築物高度限制；
- (c) 現今的趨勢是海旁有愈來愈多高層發展，例如大角咀的凱帆軒及浪澄灣和九龍站上蓋的 Union Square(即凱旋門、天璽及環球貿易廣場)。這些新發展完全遮擋了內陸地區現有的發展，不符合海旁發展的規劃及設計指引；
- (d) 申述人提醒城規會不應忘記西九龍填海區最初的願景及一九九一年都會計劃的目的，即透過填海降低都會區的人口密度，並把人口從擠迫的市區分散到其他地區。就此，從填海得來的西九龍總站用地應用作紓緩商業區的擠迫情況。當局不應容許進一步放寬建築物高度限制，因為這會造成屏風效應和熱

島效應。城規會應顧及紓緩市區擠迫情況和改善居住環境的需要；

- (e) 政府在規劃過程中應考慮城市氣候。根據規劃署所擬備的都市氣候環境圖，油尖旺區空氣質素相當差，引致熱島效應。在日本，政府會拆卸房屋以便把通風廊的闊道由 20 米擴闊至 40 米。然而，本港已規劃的通風廊卻無法落實。以將軍澳為例，當局原先計劃闢設四條闊 75 米至 100 米的通風廊，但目前卻發現其中三條通風廊已被附近的高層建築物阻擋，餘下的一條通風廊亦會被南面日後的住宅發展阻擋；
- (f) 城規會應從速檢討涵蓋舊區的分區計劃大綱圖，避免發展商興建高層建築物。由於分區計劃大綱圖沒有建築物高度限制，大角咀區現時因高層重建發展而有通風不足的問題。城規會並沒有考慮市民對涉及重建該區嘉運大廈的規劃申請的意見，實屬可惜。海風目前經由現有的通風廊吹往旺角區中心一帶，當有關重建發展落成後，該通風廊便會受阻擋；
- (g) 渡船街及海泓道是西九龍僅餘的策略性通風廊，應予保留。由南面吹來的海風可以經由渡船街、塘尾道及海泓道吹進油麻地、旺角及大角咀，令九龍市區的高溫得以退減；
- (h) 當局不應容許在西九龍總站和柯士甸站興建高層發展，因為從中環碼頭眺望獅子山的山脊線會受遮擋。尖沙咀的核准高層建築物比比皆是，包括一座 63 層的酒店(新世界中心東翼)和一座 96 層的辦公室發展(海洋中心第 III 期)，這兩座建築物落成後會遮擋山脊線；
- (i) 根據一九九九年進行的都會計劃檢討及九龍建築物密度研究檢討，低層發展限於高尚住宅區，而西九龍總站指定作高層發展。研究亦提及放寬市區的地積比率及指定其他高層發展樞紐。不過，研究所提

出的建議未有顧及城市氣候，已經不合時宜，故應予以檢討；

- (j) 沒有海風吹往東九龍的原因之一是觀塘工業區近年有一些高層發展相繼落成，包括 APM、Landmark East 及 Megabox。當局應檢討東九龍區的建築物高度限制；
- (k) 市區重建局進行了多項高發展密度(地積比率由 8 倍至 10 倍)的重建計劃，例如朗豪坊、尚翹峰及利東街計劃，這等計劃已對基建設施的容量造成負面影響，引起環境問題。鑑於舊區的街道狹窄，當局不應批准在該等地區進行高密度發展，以免對交通造成重大影響；
- (l) 政府或發展商應把握市區重建的機會，透過提供更多鄰舍休憩用地和政府、機構或社區設施，解決區內設施不足的問題；
- (m) 柯士甸站所在的「住宅(甲類)」用地應改劃為「綜合發展區」地帶，地積比率和建築物高度限制分別降至 4 倍及主水平基準上 100 米，以保存獅子山的山脊線和解決休憩用地及政府、機構或社區設施不足的問題。此外，應提供一條不少於 40 米的南北向通風廊。規劃署應就柯士甸站的擬議上蓋發展諮詢公眾的意見；
- (n) 西九龍填海區南昌站「綜合發展區」用地的地積比率應由 8 倍降至 5 倍，而建築物高度應限為主水平基準上 120 米。此外，啓德發展區日後發展的地積比率不應超過 5 倍；以及
- (o) 政府應鼓勵市民以單車代步，因為這是一種可持續發展的交通工具，有助改善空氣質素和減少道路交通。當局應為涵蓋荔枝角至西九文化區的西九龍區規劃單車徑。

[梁乃江教授此時到達參加會議，鄧淑明博士此時離席。]

16. 申述人及申述人代表已完成簡介，主席請委員提出問題。

17. 委員提出下列問題；

- (a) 與 R1 所提出的錦上路替代方案相比，政府建議的西九龍總站有何優點；
- (b) 就文件第 7.1(a)和(b)段規劃署建議對「綜合發展區(1)」地帶「註釋」作出的修訂而言，倘其他地區可徹底滿足對辦公室的需求，「綜合發展區(1)」地帶日後可否完全用作提供會展旅遊設施；
- (c) 鑑於西九龍總站、柯士甸站和九龍站之間相距甚遠，日後各站之間會否有良好的行人連接網絡，以吸引更多乘客使用，尤其是攜帶大件行李的遊客；
- (d) 歐洲城市之間的高速鐵路，其總站是設於市中心還是市中心外；
- (e) 既然高鐵是一條高速鐵路，為何香港與廣州之間設有三個車站；
- (f) 鑑於擬議的西九龍總站會令該區的交通變得更繁忙，當局有否針對西九龍，特別是佐敦道、柯士甸道和廣東道沿路的交通擠塞問題採取任何措施；以及
- (g) 公眾對熱島效應甚表關注，當局對放寬建築物高度限制有否管制。

18. 路政署何偉富先生回答說，高鐵是一條把香港連接至內地高速鐵路網的策略性鐵路。政府考慮高鐵總站的選址時，已顧及連接市中心的策略需要。他表示，內地正發展約 16 000 公里的全面鐵路網，可於二零一五年或之前把大部分主要城市連繫起來。北京、武漢、上海等地不少鐵路總站均設於市中心，以方便商務旅客和遊客。就西九龍總站而言，預計會為香港約 50%須往返內地的工作人口提供服務。

19. 至於 R1 建議的錦上路交匯處，何先生表示，政府在初步規劃階段確曾加以考慮，但基於該處遠離市中心，並無主要道路連接，故此已予剔除。他補充說，錦上路方案的成本被大幅低估，而 R1 就沙中線、西港島線和南港島線所提的成本估計均以不同年份的價格水平為基礎。因此，以這種方式比較不同鐵路項目的成本實有誤導之嫌。再者，他表示 R1 認為青衣至錦上路一段鐵路的造價只需 70 億元，是低估了有關造價。為方便比較，他表示一九九五年汀九橋的造價約為 30 億元。他並表示，R1 估計收地成本約為 40 億元，卻聲稱只需收回少數房屋，兩者並不相符。

20. 就鐵路運作而言，何先生指 R1 所提青衣至香港站有四條路軌的說法並不正確，因為九龍站至香港站目前只有兩條路軌。就鐵路推行計劃而言，他表示 R1 嚴重壓縮了建造時間及沒有把收地所需時間計算在內。他補充說，R1 假定設計、環評和刊憲程序需時為一年半，其實並不足夠。若參照西鐵的建造情況，單是土木工程便需時超過三年。此外，他表示如採用香港交匯站的路線，R1 的建議未有計及拆卸錦上路現有西鐵車務控制中心的需要。總括而言，他認為 R1 所提出在錦上路闢設高鐵總站的替代方案在技術上並不可行。

21. 就會展旅遊設施的樓面空間供應而言，陳偉信先生表示根據規劃署於上世紀九十年代末葉完成的「辦公室向非中心區遷移傾向及制訂辦公室用地發展策略研究」，要締造成功的辦公室樞紐，需要有 500 000 平方米辦公室總樓面面積。他表示，計及西九龍總站擬議的上蓋發展(264 600 平方米)和包括九龍站上蓋的環球貿易廣場(231 474 平方米)及西九文化區(107 683 平方米)在內的毗鄰辦公室樓面空間，西南九龍可提供共 603 757 平方米的辦公室樓面空間。因此，除了足以達致打造辦公室樞紐所需的 500 000 平方米外，尚有約 100 000 平方米的樓面空間可供日後的會展旅遊設施使用。

22. 至於西九龍總站的行人連接網絡，路政署的何先生表示政府十分重視在西九龍總站提供良好和利便的行人網絡。西九龍總站將共有六條行人天橋和三條隧道連接毗鄰的發展項目。乘客亦可利用自動行人道和設有零售商店的高架行人道自由往來區內各發展項目。此外，亦擬闢設連接西九文化區的地面行人專用路。

23. 至於其他國家高速鐵路總站的選址，路政署的何先生表示，倫敦高速鐵路總站位於市中心，旅客均感方便。巴黎的鐵路總站亦設於市中心。法國有某些城市的高速鐵路總站設於市中心外，但有關城市並非主要城市。台灣的鐵路總站設於市中心，但若干中途站設於市郊。他強調內地的鐵路網旨在連繫各大城市，為國家帶來重大的運輸和經濟利益。因此，香港以西九龍作總站的選址，具策略重要性。

24. 至於鐵路連接網絡，路政署的何先生解釋，香港與廣州之間有三個中途站，位於福田、龍華和虎門。龍華站將接駁至杭福深客運專線，而虎門站則接駁至穗莞深城際鐵路和中山、佛山及珠海等城際網絡。因此，西九龍總站將與珠江三角洲的城市核心連繫起來。

25. 至於交通問題，何先生表示擬議的西九龍總站項目有助改善連翔道和柯士甸道附近的道路網絡。他表示，運輸署和路政署正研究廣東道和柯士甸道沿路的交通改善措施，並會在方案推出時徵詢公眾意見。此外，當局亦已制訂運輸計劃把西九文化區日後的交通由區內網絡分流至西九龍快速公路。

26. 至於對放寬建築物高度限制的管制，陳偉信先生表示，「綜合發展區(1)」地帶的任何發展均須按「綜合發展區(1)」地帶「註釋」所訂，根據規劃許可審批制度提交總綱發展藍圖及包括視覺影響評估和空氣流通評估在內的相關技術評估，以供城規會考慮。此外，根據「綜合發展區(1)」地帶的規劃大綱擬稿，應提供一條闊度不少於40米的南北向通風廊／觀景廊而用地內的建築物布局應顧及和保持現有的東西向風道。他表示，任何要求放寬建築物高度限制的規劃申請，均須按條例的條文所訂，在法定公眾查閱期內供公眾查閱。

27. 司馬文先生同意高鐵在連接國家鐵路網和內地主要城市方面具策略重要性。他表示，R1所提出的錦上路替代方案較為穩妥，而且可較快付諸實行。反觀擬議的西九龍總站涉及高風險和高成本。他認為政府應評估擬議西九龍總站與錦上路替代總站的成本和利弊，特別是把西九龍交通分流的需要。他並指出雖然政府沒有顯示各站之間日後的行人路線，但他與傳媒日前曾進行實地視察，發現在各站之間行人接駁路線的安排甚為困難。

28. 由於申述人及申述人代表已陳述完畢，而委員亦再無其他問題，主席表示聆訊程序已經完成，城規會會在申述人及申述人代表離席後商議各份申述，並於稍後把城規會的決定通知他們。主席多謝申述人及申述人代表和政府代表出席聆訊。他們均於此時離席。

### 商議部分

29. 主席請委員在考慮申述時，須顧及所有提交的書面陳述和在會議席上作出的口頭陳述及資料。

30. 一名委員支持規劃署所建議，對「綜合發展區(1)」地帶「註釋」的規劃意向和「備註」作出修訂，讓日後的發展組合有更大靈活性，以順應 R1 的部分內容。至於 R1 的其餘部分和其他申述，該名委員大致認為並無有力的規劃理據支持接納有關申述。該名委員並得悉 R1 與路政署就高鐵項目以及西九龍總站和錦上路方案所提交的資料(例如推行時間和成本)有重大差異，認為路政署所提交的數字較為可靠。另一名委員亦支持規劃署的建議，並認為西九龍總站的選址不應成為聆訊的焦點。

31. 一名委員對油尖旺區現時已建設地區的交通擠塞問題以及區內日後的交通改善措施表示關注。主席表示，正如路政署指出，有關部門正為紓緩問題擬訂措施，措施一經備妥將徵詢公眾意見。

32. 兩名委員認為鑑於擬議西九龍總站及其連接其他鐵路車站的路線規模龐大，有必要設計良好的行人系統以方便行人往返，特別是攜帶行李的乘客和遊客。主席回答說，城規會可於提交總綱發展藍圖階段進一步考慮此事，因為屆時申請人須提交包括行人流量分析的交通影響評估。

33. 一名委員詢問倘其他地區可徹底滿足對辦公室的需求，「綜合發展區(1)」地帶日後可否完全用作提供會展旅遊設施。秘書在回應時請委員留意，根據分區計劃大綱圖《註釋》所訂的規劃意向，「綜合發展區(1)」地帶的上蓋將主要作辦公室／商業發展，以便成為策略性的鐵路和高級辦公室樞紐。因此，該用地應主要作辦公室用途。除非規劃意向作出修改，否則該用地不能只用作提供會展旅遊設施。

34. 委員普遍同意規劃署所建議，對「綜合發展區(1)」地帶「註釋」的規劃意向和「備註」作出修訂，讓日後的發展組合有更大靈活性，以接納 R1 的部分內容，但認為並無有力的規劃理據支持接納 R1 的其餘部分和其他申述。主席接着請委員考慮規劃署在文件第 7.2 至第 7.6 段所提出不接納 R1 至 R9 的理由。

#### 申述編號 R1

35. 經進一步商議後，城規會決定接納申述編號 R1 的部分內容，修訂「綜合發展區(1)」地帶「註釋」，讓「綜合發展區(1)」地帶日後的發展組合有更大靈活性，詳情如下(以**粗斜體**顯示修訂，並以**雙刪除線**顯示刪除部分)：

(a) 修訂「綜合發展區(1)」地帶「註釋」的規劃意向

把規劃意向修訂如下：

「此地帶的規劃意向，是把涵蓋範圍綜合發展作廣深港高速鐵路的西九龍總站，並把上蓋作~~辦公室／商業發展~~**主要作辦公室／商業用途**，以便成為策略性鐵路和高級辦公室樞紐，並提供休憩用地和其他配套設施。設立此地帶的目的，是方便當局因應環境、交通和基礎設施等各種限制和其他限制，對發展的組合、規模、設計和布局實施適當的規劃管制。」

(b) 修訂「綜合發展區(1)」地帶「註釋」的「備註」

把「註釋」的「備註(3)」修訂如下：

「(3) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致鐵路車站上蓋整個發展及／或重建計劃的最高地積比率超過 5.0 倍(~~其中辦公室用途的最低地積比率為 4.5 倍~~)，或超過現有建築物的地積比率，兩者中以數目較大者為準。附屬停車場應在地庫闢設。」

36. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R1 的其餘部分，理由如下：

- (a) 施加建築物高度限制，旨在保存公眾眺望山脊線的景觀，並符合城規會的「維多利亞港理想宣言」和共建維港委員會頒布的「海港規劃原則和指引」，以顧及海濱環境及眺望海港的景觀；
- (b) 撤銷建築物高度限制的建議修訂，有違施加建築物高度限制的整體目標，使發展未必可與毗鄰的西九文化區發展協調一致，西九文化區的建築物高度限制為主水平基準上 70 米，緊貼「綜合發展區(1)」用地南面；
- (c) 放寬建築物高度限制的條款，已為極具規劃和設計優點的設計提供足夠彈性；以及
- (d) 高鐵將成爲一條策略鐵路線，把香港連接至區域和全國各地。高鐵總站是國家高速鐵路網的南面門廊。西九龍現有多條鐵路線，是日後商貿和旅遊區的核心地帶。在該處闢設總站，可構建主要運輸樞紐，令商務和旅遊的跨境旅客稱便。擬議的錦上路替代選址遠離市中心，欠缺其他配套基建設施，不能帶來類似的效益。所提供的資料未能充分顯示擬議的錦上路總站較西九龍總站爲佳。

37. 委員並備悉 R1 就「綜合發展區(1)」用地規劃大綱擬稿提出的意見，除有關土地用途的建議的意見外，均與分區計劃大綱圖的修訂項目無關，當局對這些意見的回應載於上文第 5.3.5 段。這些意見會於小組委員會考慮規劃大綱擬稿時另行處理。。

#### 申述編號 R2 至 R5 和 R7 至 R8

38. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R2 至 R5 和 R7 至 R8，理由如下：

- (a) 高鐵將成爲一條策略鐵路線，把香港連接至區域和

全國各地。高鐵總站是國家高速鐵路網的南面門廊。西九龍現有多條鐵路線，是日後商貿和旅遊區的核心地帶。在該處闢設總站，可構建主要運輸樞紐，令商務和旅遊的跨境旅客稱便。擬議的錦上路替代選址遠離市中心，欠缺其他配套基建設施，不能帶來類似的效益；

- (b) 當局為回應公眾對較低發展密度(特別是海旁一帶)的期望，已把「綜合發展區(1)」用地的發展密度由地積比率 8.89 倍降至 5 倍。把發展密度進一步降至地積比率 3 倍，只會令珍貴而罕有的土地資源未盡其用，更不能達致高級辦公室的羣聚效應，有違在西九龍打造成功辦公室樞紐的意向；以及
- (c) 訂定略為放寬和放寬建築物高度限制的條款，是為提供彈性，以採用具創意的設計配合用地特點；此外，鑑於用地處於策略性的獨特位置，這可令標誌式和可持續建築設計更有彈性。任何放寬建築物高度限制的申請，均須證明設計極具優點，以供城規會考慮。

#### 申述編號 R6

39. 經進一步商議後，城規會備悉 R6 原則上支持降低發展密度，以及收納主水平基準上 90 米至 115 米的建築物高度限制。城規會決定不接納申述編號 R6 的其餘部分，理由如下：

- (a) 當局為回應公眾對較低發展密度(特別是海旁一帶)的期望，已把「綜合發展區(1)」用地的發展密度由地積比率 8.89 倍降至 5 倍。把發展密度進一步降至地積比率 3 倍，只會令珍貴而罕有的土地資源未盡其用，更不能達致高級辦公室的羣聚效應，有違在西九龍打造成功辦公室樞紐的意向；以及
- (b) 訂定略為放寬和放寬建築物高度限制的條款，是為提供彈性，以採用具創意的設計配合用地特點；此外，鑑於用地處於策略性的獨特位置，這可令標誌式和可持續建築設計更有彈性。任何放寬建築物

高度限制的申請，均須證明設計極具優點，以供城規會考慮。

### 申述編號 R9

40. 經進一步商議後，城規會決定不接納申述編號 R9，理由如下：

- (a) 高鐵將成爲一條策略鐵路線，把香港連接至區域和全國各地。高鐵總站是國家高速鐵路網的南面門廊。西九龍現有多條鐵路線，是日後商貿和旅遊區的核心地帶。在該處闢設總站，可構建主要運輸樞紐，令商務和旅遊的跨境旅客稱便。擬議的錦上路替代選址遠離市中心，欠缺其他配套基建設施，不能帶來類似的效益；以及
- (b) 訂定略爲放寬和放寬建築物高度限制的條款，是爲了提供彈性，以採用具創意的設計配合用地特點；此外，鑑於用地處於策略性的獨特位置，這可令標誌式和可持續建築設計更有彈性。任何放寬建築物高度限制的申請，均須證明設計極具優點，以供城規會考慮。

### 第二組：R10

(城規會文件第 8420 號)

41. 下列委員已就此議項申報利益：

- 方和先生 - 民主建港協進聯盟成員，曾在小組委員會考慮分區計劃大綱圖的擬議修訂期間提交意見。
- 李慧琼女士 - 民主建港協進聯盟成員，曾在小組委員會考慮分區計劃大綱圖的擬議修訂期間提交意見；她亦是立法會議員，參與處理公眾對申述地點的投訴。

42. 委員備悉方和先生及李慧琼女士已就未能出席會議致

歉。

### 簡介和提問部分

43. 主席表示，申述人編號 R10 已表明不會出席聆訊。由於當局已給予申述人足夠通知，故此委員同意在申述人不在場的情況下進行聆訊。

44. 下列政府代表此時獲邀出席會議：

陳偉信先生 - 規劃署荃灣及西九龍規劃專員

麥仲恒先生 - 規劃署城市規劃師／油尖旺

何偉富先生 - 路政署鐵路拓展處副處長

李健東先生 - 路政署高級工程師／廣深港高速

45. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋聆訊的程序。他繼而邀請政府代表向委員簡介申述的背景。

46. 陳偉信先生借助投影片，按文件詳載的內容提出下列要點：

- (a) 文件第 1 段所載的擬議修訂的背景。城規會會在第二組考慮一份申述(R10)；
- (b) 申述事項關乎把一塊主要介乎連翔道、佐敦道和海泓道的用地由「休憩用地」地帶、「政府、機構或社區」地帶及「道路」用地改劃為「休憩用地(1)」地帶；
- (c) 主要的申述理由和申述人的建議撮述於文件第 2.2 段。申述人和油麻地居民欣悉該用地改劃為「休憩用地(1)」地帶。由於路政署已把「休憩用地(1)」地帶以北的地方規劃作擬建中九龍幹線的隧道口，而該處是環境污染的源頭，R10 建議「休憩用地(1)」上擬建的園景平台應向北伸延以完全覆蓋中九龍幹線的隧道口，使隧道口可進一步遠離居民；

(d) 規劃署對申述理由和申述人建議的回應詳載於文件第 4.3 段，現撮載如下：

- (i) 把申述地點由「休憩用地」地帶改劃為「休憩用地(1)」地帶，旨在保存原來的規劃意向，即提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。雖然「休憩用地(1)」同時設有公共交通交匯處和一些與車站相關的設施，但仍能達到提供公眾休憩用地的意向。當局備悉公眾對此有正面回應；
- (ii) 對於居民關注中九龍幹線隧道口所產生的環境滋擾，必須留意的是，中九龍幹線隧道口已從油麻地的人口稠密地區遷至油麻地交匯處附近，該處周圍並無密集的住宅發展。當局亦會闢建園景平台，把中九龍幹線隧道口由渡船街伸延至海泓道，以減少隧道交通所造成的空氣和噪音污染；
- (iii) 當局建議在「休憩用地(1)」闢建園景平台，以便在公共交通交匯處永久遷至該用地的地面後，加設公眾休憩用地。公共交通交匯處上蓋的園景平台將設於「休憩用地(1)」南部，較接近中九龍幹線的北部則會闢設地面休憩用地；
- (iv) 相較之下，地面的露天休憩用地較為容易到達，並較受市民大眾歡迎，因此應盡量在「休憩用地(1)」的地面闢設休憩用地，只有公共交通交匯處上蓋的休憩用地架空闢設，其餘部分則在地面闢設；
- (v) 「休憩用地(1)」的園景平台距離中九龍幹線隧道口約 150 米。若把園景平台由公共交通交匯處伸延出去，意味須覆蓋「休憩用地(1)」的露天地面公眾休憩用地，並把園景平台再伸延約 250 米，才可覆蓋中九龍幹線

隧道口和連接路。屆時園景平台的總長度將約為 550 米，從規劃和城市設計角度而言，規模過大。這個構築物可能損害區內景觀，亦可能影響空氣流通；以及

(e) 規劃署的意見——規劃署基於文件第 6(a)及(b)段詳載的理由，不支持 R10。

[陳旭明先生此時離席。]

47. 由於政府代表已陳述完畢，主席邀請委員提出問題。

48. 一名委員詢問，政府有否考慮在地庫闢設公共交通交匯處。陳偉信先生回答說，政府已在早期設計階段探討地庫方案，但發現由於地下設有大量公用設施，因此地庫深度只有一米，不足以闢設公共交通交匯處。

49. 由於委員沒有進一步的提問，主席表示聆訊程序已經完成，城規會會商議申述，並在稍後把決定通知申述人。主席多謝政府代表出席會議，他們均於此時離席。

#### 商議部分

50. 委員普遍認為並無充分規劃理據接納申述。主席繼而請委員考慮規劃署於文件第 6(a)及(b)段所建議不接納 R10 的理由。

#### 申述編號 R10

51. 經進一步商議後，城規會備悉 R10 大體上支持把申述地點改劃為「休憩用地(1)」地帶。城規會決定不接納申述編號 R10 的其餘部分，理由如下：

(a) 根據修訂項目 B，把「休憩用地」地帶改劃為「休憩用地(1)」地帶，旨在保存原來的規劃意向，即提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。「休憩用地(1)」北部將闢設地面和露天休憩用地，而佐敦

道公共交通交匯處將永久遷至「休憩用地(1)」南部。如按申述人所建議，伸延「休憩用地(1)」的園景平台，以覆蓋由連翔道和西九龍公路通往中九龍幹線隧道口的高架引道，便須興建龐大構築物，此舉會導致地面和露天休憩用地消失，亦會對附近居民造成負面景觀和空氣流通影響；以及

- (b) 利用園景平台，把中九龍幹線隧道口由渡船街伸延至海泓道，早已於中九龍幹線計劃中規劃。

#### 議程項目 4

[公開會議]

要求延期考慮覆核申請編號 A/H3/389

擬在劃為「住宅(甲類)」地帶的

香港西營盤皇后大道西 338-346 號

興建酒店

(城規會文件第 8422 號)

[會議以廣東話進行。]

52. 秘書報告，申請人代表於二零零九年十月六日致函城規會秘書，表示申請人正擬備進一步資料，以支持覆核申請，並會提交一宗新的規劃申請，其中擬議酒店的地積比率將會減少。因此，他要求城規會延期聆訊覆核申請，以待有關新規劃申請的決定。要求延期的理據符合城市規劃委員會就「延期對申述、意見及進一步申述及申請作出決定」所頒布的規劃指引(城規會規劃指引編號 33)所載的延期準則。

53. 經商議後，城規會決定同意延期對覆核申請作出決定，而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。城規會亦決定告知申請人有兩個月時間準備所提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期。

## 議程項目 5

[公開會議]

要求延期考慮覆核申請編號 A/YL-NTM/223

擬在劃為「綜合發展區」地帶的元朗牛潭尾第 104 約地段第 700 號、第 701 號、第 702 號 A 分段、第 702 號 B 分段、第 718 號(部分)、第 719 號(部分)、第 720 號(部分)、第 721 號 A 分段、第 721 號 B 分段、第 721 號 C 分段、第 721 號餘段、第 722 號 A 分段、第 722 號 B 分段、第 722 號 C 分段、第 722 號餘段、第 723 號 A 分段、第 723 號 B 分段、第 723 號餘段、第 724 號 A 分段、第 724 號餘段、第 725 號、第 726 號、第 727 號、第 728 號、第 730 號、第 731 號、第 732 號、第 733 號、第 734 號、第 735 號、第 736 號、第 737 號、第 738 號、第 739 號餘段(部分)、第 740 號(部分)、第 741 號(部分)、第 842 號餘段、第 845 號餘段、第 853 號餘段、第 854 號、第 855 號、第 952 號餘段、第 954 號、第 956 號、第 960 號餘段、第 961 號、第 962 號、第 963 號、第 966 號、第 967 號、第 968 號餘段、第 972 號餘段、第 973 號餘段、第 975 號、第 976 號、第 977 號、第 1019 號、第 1020 號、第 1021 號、第 1022 號、第 1023 號、第 1024 號及第 4469 號餘段和毗連政府土地進行綜合低密度住宅發展(城規會文件第 8421 號)

---

[會議以廣東話進行。]

54. 下列委員就此議項申報利益：

黃澤恩博士 ) 與申請人的顧問(創智建築師有限公司)  
有業務往來

林雲峰教授 )

葉天養先生 ) 與申請人的母公司(恒基兆業地產有限  
公司)有業務往來

陳旭明先生 )

55. 委員得悉黃澤恩博士、林雲峰教授及葉天養先生已就未

能出席會議致歉，而陳旭明先生則已離席。

56. 秘書報告，申請人於二零零九年九月二十五日致函城規會秘書，要求城規會延期兩個月才對申請作出決定，讓申請人有時間擬備申述書，以解決技術問題。要求延期的理據符合城市規劃委員會就「延期對申述、意見及進一步申述及申請作出決定」所頒布的規劃指引(城規會規劃指引編號 33)所載的延期準則。

57. 經商議後，城規會決定同意延期對覆核申請作出決定，而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。城規會亦決定告知申請人有兩個月時間準備所提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期。

## **議程項目 6**

[公開會議]

將《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱草圖  
編號 S/K11/24A》呈交行政長官會同行政會議核准  
(城規會文件第 8424 號)

---

[會議以廣東話進行。]

58. 秘書簡介文件。

59. 經商議後，城規會：

- (a) 同意分別載於文件附件 I 和 II 的《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱草圖編號 S/K11/24A》及其《註釋》適宜根據條例第 8 條呈交行政長官會同行政會議核准；
- (b) 通過載於文件附件 III 的《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱草圖編號 S/K11/24A》最新的《說明書》。該《說明書》旨在闡述城規會就該分

區計劃大綱草圖各土地用途地帶所訂定的規劃意向和目標，並以城規會的名義發出；以及

- (c) 同意最新的《說明書》適宜連同分區計劃大綱草圖一併呈交行政長官會同行政會議。

### 議程項目 7 及 8

60. 有關議項以機密文件形式記錄。

### 議程項目 9

#### 其他事項

[公開會議，會議以廣東話進行。]

61. 餘無別事，會議於上午十一時結束。