

南區區議會(2008-2011)

第六次特別會議簡錄

---

日期： 2010年5月24日（星期一）

時間： 下午5時30分

地點： 南區區議會會議室

**出席者：**

馬月霞女士 BBS, MH （主席）

朱慶虹先生 （副主席）

歐立成先生

陳富明先生

柴文瀚先生

陳李佩英女士

張錫容女士

張少強先生

馮仕耕先生

馮煒光先生

林啓暉先生 MH

林玉珍女士 MH

梁皓鈞先生

麥志仁先生

麥謝巧玲女士

徐遠華先生

黃志毅先生

黃靈新先生

楊默博士

**缺席者：**

陳理誠太平紳士

**秘書：**

林敏女士 南區民政事務處 高級行政主任（區議會）（民政事務總署）

## 列席者：

黃彥勳太平紳士	南區民政事務專員（民政事務總署）	
梁紫盈女士	南區民政事務助理專員（民政事務總署）	
黎月意女士	南區民政事務處 高級行政主任（地區管理） （民政事務總署）	
陳源寶儀女士	南區民政事務處 高級聯絡主任（民政事務總署）	
鄭美施女士	運輸及房屋局 副秘書長	} 參與議程一的討論
周進華先生	運輸及房屋局 首席助理秘書長	
區潔英女士	規劃署 署任助理署長／都會	
伍德榮先生	路政署鐵路拓展處 總工程師	
姚展先生	港鐵公司 城市規劃主管	
陳霖生先生	港鐵公司 項目傳訊經理	
黃舜浣女士	港鐵公司 高級城市規劃經理	
林智文先生	規劃署 署任港島區規劃專員	} 參與議程一及二的討論

## 致詞

1. 主席歡迎各議員出席南區區議會第六次特別會議，並歡迎下列政府部門及港鐵公司代表出席會議：

- 運輸及房屋局副秘書長 鄭美施女士
- 運輸及房屋局首席助理秘書長 周進華先生
- 規劃署署任助理署長／都會 區潔英女士
- 規劃署署任港島區規劃專員 林智文先生
- 路政署鐵路拓展處總工程師 伍德榮先生
- 港鐵公司城市規劃主管 姚展先生
- 港鐵公司項目傳訊經理 陳霖生先生
- 港鐵公司高級城市規劃經理 黃舜浣女士

2. 主席同時歡迎旁聽是次會議的地區及居民組織代表，並請在場旁聽人士在會議進行期間，盡可能留在旁聽席、關掉隨身的響鬧裝置及切勿使用電訊器材通話。

3. 主席強調，是次會議將按一貫安排，每位議員可就每項議程最多發言兩次，每次發言時間不多於三分鐘，並請議員發言盡量精簡。

(林啓暉先生 MH、張少強先生、張錫容女士及柴文瀚先生於 5 時 31 分進入會場；陳李佩英女士及黃靈新先生於 5 時 32 分進入會場；楊默博士於 6 時 39 分進入會場)

**議程一： 擬議改劃前黃竹坑 用地的土地用途**

**(議會文件 54/2010 號) [下午 5 時 30 分至 7 時 48 分]**

4. 主席表示，是項議程由運輸及房屋局和規劃署提出。
5. 主席續表示，在會前收到由朱慶虹先生及徐遠華先生提出、獲九位議員和議的動議，有關內容將於稍後分發予議員參閱。她會先請政府部門及港鐵公司(下稱「港鐵」)介紹文件，再由議員對不明白或不清楚的部份提出查詢，然後才讓提出動議的議員介紹動議內容和進行討論。
6. 主席請運輸及房屋局副秘書長鄭美施女士介紹文件。
7. 鄭美施女士表示，南港島線（東段）的落成將會為南區交通帶來便捷，屆時由海怡半島往金鐘的車程僅需十分鐘。現時鐵路項目的規劃進度理想，預期可於 2011 年動工，於 2015 年為市民提供服務。行政會議(下稱「行會」)於 2007 年 12 月擬定以鐵路加物業的模式推展港鐵南港島線（東段），並通過預留兩幅土地作物業發展用途。第一幅土地是前黃竹坑邨用地，另一幅則為海洋公園站以北的用地，而該兩幅土地的物業發展收益將用以補貼鐵路項目或財務安排上的資金差額。要將該兩幅土地用作物業發展，局方需要取得城市規劃委員會(下稱「城規會」)改變土地用途的批准。為配合南港島線（東段）的時間表，局方希望盡快進行改變土地用途的申請程序，並諮詢區議會對在該兩幅土地發展物業的意見。
8. 鄭美施女士表示，運輸及房屋局與港鐵已就預留的兩幅土地進行研究，並得出以下兩個發展方案。

**《方案一》：同時使用兩幅土地**

海洋公園站附近一帶，主要是低至中密度政府、機構或社區和康樂設施。從土地規劃角度來看，將海洋公園站以北的那幅土地用作康樂或旅遊用途，更能配合該區的發展及環境。前黃竹坑邨附近為中至高層的發展，前身為大致 20 層高的黃竹坑邨。根據分區

規劃大綱圖，該地帶屬高密度住宅發展用途，如用作發展鐵路上蓋物業，原則上符合相關的土地發展規劃。

### **《方案二》：物業發展集中在前黃竹坑邨的用地**

是項方案建議保留海洋公園站旁的用地作其他更適合的用途，前黃竹坑邨用地則用作興建鐵路車站、公共交通交匯設施、鐵路車廠及 47 000 平方米的購物中心，並在購物中心的平台上興建 14 幢樓高約 27 至 40 層的住宅樓宇，提供約 4 700 個平均面積為 76 平方米的中小型住宅單位(當中約兩成爲 50 平方米的小型住宅單位)。此建議在規劃概念、土地使用、交通環境、房屋供應及活化社區經濟發展等方面均較可取。如議員支持《方案二》，局方會盡快向城規會建議改變土地規劃用途，以配合港鐵南港島線（東段）於 2011 年動工的時間表。

9. 黃舜浣女士以電腦投影片介紹南港島線（東段）用地的物業發展方案，內容摘錄如下：

#### **南港島線（東段）的走線**

港鐵南港島線（東段）項目於 2009 年 7 月刊憲，路線長度為七公里，包括五個車站。現時的提案主要集中在黃竹坑邨的用地發展。

#### **黃竹坑車廠／車站用地及前黃竹坑邨**

黃竹坑車廠及車站用地包括(已拆卸的)黃竹坑邨、車站明渠及南朗山道巴士站。黃竹坑邨於清拆前有十座屋苑，住宅單位約有 5 500 個，人口約有二萬人。當時屋苑的布局是一排排的樓宇，走向由北向南，當中有住宅樓宇、士多及食品店等。

#### **南區區議會聯同香港大學研究報告(2007)**

根據南區區議會於 2007 年聯同香港大學作出的研究報告，黃竹坑邨在交通規劃上有特別的重要性。交通方面以鐵路發展為主幹，黃竹坑為重要的交通樞紐，將有效改善路面擠塞的情況。有關報告建議將黃竹坑發展為南區的中心點，設置娛樂、購物中心及提

供住宅用途，但建築密度須配合附近環境，以免造成屏風效應。

## **黃竹坑車廠／車站規劃**

港鐵建議的方案可歸納為四個規劃目標：(一)與港鐵南港島線(東段)融合，以鐵路發展為主幹，將黃竹坑發展成交通樞紐；(二)活化黃竹坑區，以綜合商住模式發展為南區的中心點；(三)發展模式須配合四周環境；(四)確保有良好的通風及不影響景觀。

### **目標一：與港鐵南港島線(東段)融合，以鐵路發展為主幹，將黃竹坑發展成交通樞紐**

在車廠車站用地興建新的黃竹坑車站，覆蓋明渠的位置，並興建一個公共交通交匯處，包括巴士站、小巴士、的士站及上落客區等。現有的南朗山道巴士站和小巴士都會重置。在上述的配套落成後，居民可利用港鐵南港島線的設施轉乘其他車輛到不同目的地。港鐵會增設與北面商貿區相連的行人天橋，達致人車分流，提供舒適的步行環境。

### **目標二：活化黃竹坑區，以綜合商住模式發展為南區的中心點**

現時黃竹坑區礙於交通不便，經濟活動並不頻繁。在南港島線(東段)、交通交匯處及物業發展完成後，應可帶動區內多元化的經濟活動，有效活化黃竹坑區，並引入新的商場、寫字樓及酒店。現時香港仔、鴨脷洲及黃竹坑區人口約有 16 萬，但缺乏較大規模的購物中心，居民購物須到有較多商品選擇的金鐘、銅鑼灣等地區，往返亦較不便。

港鐵建議在黃竹坑興建總樓面面積約 50 萬平方呎(47 000 平方米)的大型購物中心，以「青衣城」及「德福廣場」的規模作參考，提供一站式購物娛樂中心，設施包括超級市場、酒樓及食肆，讓居民有新的滙聚點，而鐵路上蓋則會發展住宅設施。

### **目標三：配合四周環境—發展密度及建築物高度**

發展密度方面，附近住宅現時的发展地積比率約為 5 至 10 倍，如

南灣為 5 倍，深灣軒則是 6 至 7 倍；商貿用途的地積比率約為 10 至 15 倍，較低的地積比率約為 6 至 10 倍。由於南區區議會的報告中建議不作高密度的發展，所以港鐵建議發展地積比率為 4.98 倍的中密度住宅，非住宅用地地積比率則為 1.7 倍，包括商場、車廠及車站等設施。

黃竹坑用地位處兩座山之間(包括約主水平基準上 214 米(即 mPD) 高的班納山及約 284mPD 高的南朗山)。根據城規會於 2006 年施加的高度限制，商貿區的高度限制為 120 至 140mPD，而根據 5 月刊憲，新施加的高度限制，南濤閣為 130mPD、雅濤閣為 140mPD、前黃竹坑邨用地為 155mPD。

為配合周邊環境，港鐵建議以漸進式的建築物高度發展上蓋物業，順應環境拾級而上一向西面興建的建築物較矮，而近香葉道的建築物高度漸次提升，到警校道上山段的建築物再提升高度，整體發展高度約為 120 至 156mPD，即平台花園之上的樓高約為 27 至 40 層，27 層樓高位處地勢較低的位置，近山方向才會有 40 層高。

#### **目標四：確保有良好的通風及不影響景觀**

通風方面，港鐵在規劃研究時曾作初步的空氣流通評估，並參考規劃署的空氣流通評估結果，當中指出黃竹坑道、香葉道及警校道為重要的通風廊，須予以保留。此外，在樓宇布局上會保留東面及東北面兩條通風廊，避免阻擋盛行風。景觀方面，港鐵建議預留兩條景觀廊，確保不會阻擋南區兩個重要旅遊景點(包括海洋公園及珍寶海鮮舫至壽臣山之間)的視野。

#### **發展布局示意圖**

上述兩條通風廊/景觀廊不但可令空氣更為流通，亦可減少對居民及遊客在景觀上的影響。在建築物高度方面，較矮的建築群會在西面，較高的建築群會在近山的地方，樓宇以兩幢為一組，每組之間會預留間距，令通風及景觀更好。在樓宇設計上，會向內園伸延，平台設計則以階梯形式建設及進行綠化，讓風由平台隨梯級吹到街上。

## 建議發展參數

有關用地的土地用途會建議改劃為「綜合發展區」，面積為 7.2 公頃，住宅地積比率為 4.98 倍，非住宅地積比率為 1.7 倍，單位數目不多於 4 700 個，高度為 120 至 156mPD，平台花園以上大約有 27 至 40 層住宅。

## 總結

南港島線（東段）的建設是以鐵路為主幹，將黃竹坑發展為交通樞紐，減少對道路交通的需求，從而紓緩南區交通擠塞的問題。此外，有關方案亦可活化黃竹坑區，將之發展為南區中心點，並善用珍貴土地資源，提供商場及住宅。此外，為迎合居民的需要，建議的物業發展方案將包括通風廊及階梯式設計。該物業發展項目可創造不少就業機會，包括在建築期間提供 1 500 個職位，及在落成後提供 2 500 個職位。

10. 徐遠華先生詢問擬議的商場及平台的設計和將提供的設施詳情。
11. 歐立成先生查詢，155mPD 高度限制是否由規劃署提供。
12. 馮仕耕先生詢問新建的屋苑可提供多少個住宅單位。
13. 主席表示，新建的屋苑將提供約 4 700 個住宅單位。
14. 朱慶虹先生查詢，剛才介紹的發展概念是否只考慮《方案二》，即不考慮發展海洋公園的用地。此外，他詢問局方或港鐵會否提供交通評估及配套方面的資料予議員參考。
15. 鄭美施女士就議員的提問綜合回應如下：
  - 局方有兩個方案，剛才集中介紹是《方案二》。
  - 局方與港鐵及規劃署討論《方案一》時，考慮到發展海洋公園以北用地，在環境、高度及發展密度方面，對南區的整體發展未必理想。因此較傾向發展《方案二》，並認為將有關

用地發展為康樂及旅遊設施會較為理想。

- 《方案二》無論在土地資源、規劃、房屋需要及經濟發展上都較平衡。如議員支持該方案，局方會向城規會反映，並將海洋公園站以北的用地交回作其他用途，詳情可再與區議會討論。
- 有關在前黃竹坑邨用地發展商場及住宅對交通的影響，港鐵在進行發展規劃的同時，亦有進行交通評估，並考慮一系列的措施，包括在合適地點擴闊路面、改善部分路口的交通管制措施及增設行人天橋到黃竹坑商貿區等。港鐵會向城規會呈交有關的交通影響評估，並於之前諮詢區議會，議員將來可就交通配套再提出意見。
- 《方案二》的擬議住宅單位約有 4 700 個，主要以中小型單位為主，其中大概兩成為大約 50 平方米的單位。
- 155mPD 樓高限制是由運輸及房屋局、規劃署及港鐵共同研究的建議規劃參數，規劃署代表會再作補充。
- 擬議的商場會提供一站式的飲食，零售及娛樂設施。局方希望除黃竹坑的居民外，整個南區的居民均可受惠。她歡迎議員就商場的設計及設施提出意見。
- 局方希望黃竹坑區成為南區將來的經濟活動中心，並期望藉此物業發展活化黃竹坑商貿區，配合附近的酒店發展及海洋公園未來的發展，為區內帶來各方面的裨益。

16. 區潔英女士表示，高度限制方面，其實分區計劃大綱圖上的 155mPD 或港鐵建議的 156mPD，只是部份樓宇會達到的最高高度。將來的物業發展須採取有變化及階梯式的高度輪廓，因此樓宇不會全都達此高度。署方希望取得議員的意見後，向城規會建議改劃有關用地為「綜合發展區」。她強調，「綜合發展區」的規劃管制相當嚴謹，申請人將來在提交規劃申請時，須包括總綱發展藍圖及詳盡的評估，如交通影響評估報告，以確保有關發展不會對附近的交通構成負面影響。

17. 姚展先生表示，商場的設計已參考南區約 16 至 17 萬的人口數量，並以「青衣城」供青衣約 20 萬人口的規模作參考。目前正處於概念性設計階段，建議的商場規模約 50 萬平方呎，以服務香港仔及黃竹坑區。在



進行詳細設計時，才會涉及商場內的設施。港鐵歡迎議員就商場的設計及設施提供意見，以切合南區的需要。

18. 徐遠華先生查詢，政府及港鐵是否因為《方案一》的海洋公園附近用地位處豪宅林立的地方，才決定不在該處的車站上蓋興建物業。此外，他要求先釐清支持《方案二》的定義，並表示支持《方案二》應只表示贊同將前黃竹坑邨用地由住宅用途改為綜合發展用地，而不是贊同港鐵提出的物業發展方案。

19. 梁皓鈞先生擔心警校道未能容納商場落成後的交通流量。他表示，雖然屆時黃竹坑站會設交通交匯處，但從香港仔隧道前往建議發展地段，仍需有穿透性的交通安排。

20. 鄭美施女士回應表示，從規劃及土地資源運用的角度出發，在黃竹坑發展中密度住宅會較在海洋公園一帶合適。海洋公園周邊用地的密度不高，而將來興建的酒店亦只有六層高，因此於該處興建更高的住宅樓宇，與該區的環境及用途均不配合。局方提出將物業發展集中在黃竹坑邨，是因為不少南區市民均表示不希望在海洋公園站發展上蓋物業，並從規劃及土地的因素作出建議。

21. 鄭美施女士續表示，局方現時建議的發展規模及交通交匯處安排，確實會增加交通上的壓力，但覆蓋明渠的做法應可提供更多空間以發展道路系統，警校道亦會進行擴闊工程。

22. 主席提醒議員，《方案一》提及的用地是室內運動場旁的土地。

23. 柴文瀚先生表示，徐遠華先生的問題是「如果議會同意《方案二》是否等同於同意方案中內的整個城市規劃內容」。他認為兩者並不相同，將土地用途改為綜合發展區，目前亦未有提供詳細資料，亦未達到相關的程序。徐遠華先生是希望局方澄清，支持《方案二》是否等同於支持整個城市規劃，抑兩者根本沒有關係。

24. 區潔英女士回應表示，有關用地現時屬「住宅(甲類)」地帶，相對「綜合發展區」，在規劃管制上較為寬鬆。署方理解是項發展規模較大，議員對發展須避免屏風效應及提供通風景觀等問題亦非常關注，因此建議將土地用途改劃為「綜合發展區」，並加入必需的發展限制如高度及樓面

面積限制，規劃許可申請人須提交環境、景觀及交通等各方面的評估。

25. 區潔英女士續表示，根據城市規劃條例，在公布修改土地用途地帶後，有機制讓公眾就修訂項目提交申述及意見。在行政會議核准分區計劃大綱圖後，城規會才會考慮相關的規劃申請，據了解，港鐵預計約兩年內遞交規劃申請。根據程序，署方亦會擬備一份規劃大綱，提交城規會考慮，為發展提供更詳細的指引，署方會就規劃大綱諮詢區議會。將來港鐵作規劃申請，亦有法定的公眾諮詢程序，城規會在審核申請時會考慮公眾意見。總括而言，《方案二》是一個規劃及發展方向，希望獲得議員支持，但不等同於要求議員完全同意港鐵就此方案提出的初步構思，但政府在現階段認為建議的發展參數是合適的。

26. 柴文瀚先生表示，向城規會申請的內容與方案提出的綠化概念、景觀帶、通風帶等不盡相同。文件第 11 段要求議員「就前黃竹坑邨用地的用途建議，以及港鐵公司的擬議發展方案提出意見」，他希望主席可澄清是次會議的討論重點為何。文件內似乎包括以下兩部分：

- (一) 限期較為迫切的城市規劃變動，須呈交城規會再作研究；及
- (二) 港鐵的物業發展藍圖，包括興建物業圖利、補貼沿線造價等。

他指公眾較關心土地問題，因此詢問是次會議將就上述兩點一併進行討論，還是分開再作討論。

27. 主席表示，局方主要希望就在前黃竹坑邨用地興建住宅及商場的構思諮詢區議會。事實上，區議會以前亦曾委託香港大學就如何發展南區進行研究，最後的結論是將黃竹坑發展為南區的地標或中心點，從而帶旺南區。她希望議員集中討論是否贊成方案內的建議土地用途。

28. 朱慶虹先生建議是次會議可就選擇發展《方案一》或《方案二》，以及是否贊同將前黃竹坑邨用地改劃為綜合發展區作出表決。

29. 徐遠華先生表示，區議會應純粹討論前黃竹坑邨用地的規劃用途，而不需討論當中的細節。相信區議會歡迎讓港鐵利用有關用地發展車站上蓋物業，但對於物業的高度、商場面積及其他公眾設施，則不應列入是次會議的討論範圍。

30. 主席重申，是次會議只會討論是否同意將前黃竹坑邨用地改為「綜合發展區」用地。

31. 鄭美施女士澄清，整個規劃程序除將有關用地的用途由「住宅(甲類)」改為「綜合發展區」外，亦須提交主要的規劃參數及布局給城規會考慮。城市規劃程序會將項目刊憲，以就有關修訂進行諮詢，公眾有兩個月時間表達意見。因此，區議會無須在是次會議就此作明確決定，但希望徵詢議員對整體建議及規劃參數的意見。正如區潔英女士所言，規劃署會在擬備規劃大綱的過程中，再諮詢區議會。

32. 主席表示，會前收到朱慶虹先生及徐遠華先生遞交、並獲九位議員和議的動議，內容如下：

「本會支持前黃竹坑邨用地儘早重建，以配合南區整體發展，但要求整體設計應避免高樓林立，形成屏風效應，影響通風及景觀。港鐵公司應承諾於上述用地內提供大型室內表演場地、公共休憩用地及社區設施供公眾使用」。

33. 主席請朱慶虹先生及徐遠華先生介紹動議，並強調兩人的總發言時間為五分鐘。

34. 朱慶虹先生表示，區議會應先表決支持《方案一》還是《方案二》，他個人則支持《方案二》，因為在海洋公園附近興建樓宇與周邊環境並不協調，而且每年均有 500 至 700 萬人次前往海洋公園，如在附近興建高樓大廈，會令遊客對該主題公園的印象大打折扣。

35. 朱慶虹先生續表示，南區居民十分期望南港島線（東段）於 2015 年前建成，以紓緩南區的交通問題。他支持南港島線（東段）完工後，盡快發展前黃竹坑邨用地，以帶動社區發展，但要確保不會造成高樓林立的情況和引致屏風效應。另一方面，香港大學於 2007 年的研究亦指出，應在黃竹坑設表演場地和社區設施。他希望港鐵承諾在大型商場內提供室內表演場地、公共休憩用地及公共設施，並盡快將詳細設計提交予區議會考慮。

36. 徐遠華先生希望南港島線（東段）能如期興建及通車，亦不希望前黃竹坑邨用地長期空置，但在發展過程中，區議會最關注的莫如高度及

密度問題。政府的回覆及文件顯示，前黃竹坑邨用地將用作興建 14 幢住宅，數目較前黃竹坑邨的十座為多。他詢問建議的高度及單位數目是否基於放棄發展海洋公園前的土地，因此須將居住用地聚集在黃竹坑的前設。另一方面，他表示有消息指港鐵將提供兩成面積較小、價錢相對較低的單位予首次置業人士，但相信將來黃竹坑站的上蓋物業呎價應不會低於一萬元，換言之，將來最便宜的單位的賣價不會低於 500 萬元，似乎不能符合市民的需要。此外，梯級式的設計和通風走廊雖好，但依然令人擔心會有屏風效應。

37. 徐遠華先生強調，通過是項動議並不同於同意《方案二》的詳細發展內容，特別是高度限制方面，他認為政府應參考現時黃竹坑商貿區 120 至 140mPD 的參考基數。事實上，南濤閣及雅濤閣的高度都是 140mPD。他對港鐵在黃竹坑興建 156mPD 高的物業及政府得出擬議發展參數的方法表示懷疑，傳媒亦曾質疑政府訂下的高度限制是為港鐵度身訂造。作為一間鐵路營運公司，以物業上蓋的利潤補貼營運是可以理解的，但現時港鐵似乎變成一間地產公司，並以巨額物業利潤達到營利目的，卻脫離了最初上市及作此發展模式的原意。

38. 林啓暉先生 MH支持將前黃竹坑邨用地改為綜合發展區的建議，並要求政府接受動議內 1 至 5 點的原則。他表示，區議會用了十多年時間爭取在南區設表演場地，但限於人口及資源問題而遲遲未能落實。黃竹坑將發展大型綜合設施，這不但會帶動南的經濟發展，亦會帶來相當多的人口和人流，屆時文化藝術表演區就會成為不可或缺的部份。他希望港鐵在計劃發展商場時，要有具前瞻性的設計，供將來舉辦大型活動，並在外型上要給予公眾該處是南區中心的感覺。

39. 馮煒光先生表示，民主黨支持整體的土地改劃申請，亦希望有關項目可帶動南區的整體發展，如就業或表演場地供應等。然而，有關計劃必須符合兩個原則：(一)不可造成屏風效應；及(二)提供社區設施讓公眾使用。民主黨對附件三列出的部分發展參數，如高度及密度，持不同意見。

40. 林玉珍女士 MH表示支持土地改劃申請，並贊同動議中要求提供大型室內表演場地的建議。此外，她希望在社區設施方面能提供空間予社會服務設施如社會企業等。

41. 歐立成先生表示支持《方案二》，但認為建築物高度應被限制於

120 至 140 米之間。

42. 麥謝巧玲女士表示，有關用地不能只發展為住宅，而須顧及南區居民的福祉。環顧港島區，灣仔區及東區都有暖水泳池，唯獨南區沒有，因此她希望將來可在黃竹坑設立暖水泳池予居民使用。另一方面，她希望可以設立文娛中心，讓居民可以參與更多文化藝術活動。她表示，民建聯會極力爭取在區內設暖水泳池和文娛中心。

43. 馮仕耕先生表示支持《方案二》，並認同將海洋公園以北用地交還政府作其他發展。他希望政府保證不會在該處建設高的建築物。他贊同將前黃竹坑邨用地發展成綜合發展區，但對擬議的地積比率及高度有所保留，並認為署方應先進行交通評估，再作決定。他指出，雖然單位數目較之前為少，但將來會有更多駕駛人士前來南區，因此對交通方面的影響表示關注。此外，他查詢樓宇高度限制為何要設定為 156mPD 而不是跟隨周邊現有的 140mPD。

44. 張少強先生贊成改變用地的規劃，但希望港鐵能承諾提供社區設施及公共用地。此外，他指文件的附件三內列出的發展參數完全沒有提及相關資料，因此希望政府可加入有關條款。

45. 黃志毅先生表示，將黃竹坑發展成南區的經濟活動中心及交通樞紐是很多南區市民的訴求。他認為運輸及房屋局與規劃署之間似乎出現矛盾，後者表示是次會議主要是通過將前黃竹坑邨用地由住宅改劃為「綜合發展區」，而詳細規劃則會於兩年後再作公眾諮詢及規劃申請；前者卻要求區議會通過附件三的發展參數。他認為要區議會即時通過擬議的發展參數，似乎過於倉卒，並詢問是否有必要在是次會議通過建議的高度限制。

46. 黃志毅先生續表示，區議會應通過發展大綱，包括在該用地發展住宅、購物中心及交通交匯處等大方向，而不是通過文件內的发展參數如地積比率、層數及高度。區議會須就擬議的發展參數諮詢居民，然後才可就此發表意見。

47. 張錫容女士贊成《方案二》，但對擬議的地積比率、高度限制及座數有所保留。她查詢，是否須於是次會議就各項發展參數作出決定。

48. 鄭美施女士澄清，局方與規劃署的言論並沒有衝突。現時的當務

之急是進行改變有關用地的規劃用途，但局方在遞交有關申請予城規會時，必須一併提交主要的發展參數，包括地積比率、樓面面積及建築物高度等，而其他數字如平台高度、單位數目等亦須向城規會解釋。規劃署會在擬備規劃大綱時，提供更仔細的規劃參數。是次會議除諮詢議員對《方案一》及《方案二》和更改土地用途的意見外，亦希望得到議員對整體規劃參數的意見，以便進行城市規劃程序。

49. 區潔英女士回應表示，署方一般會將「綜合發展區」的主要發展參數及限制在大綱圖的註釋內列明，包括高度及地積比率/樓面面積的限制等，因此亦希望就樓宇高度及密度的限制諮詢議員的意見。在高度限制方面，署方與港鐵公司及其他相關部門在考慮該用地將來的發展高度時，已考慮了黃竹坑商貿區的高度限制。因此只有在用地東南面靠山的部份才會有較高的樓宇，目的是讓整個發展錯落有致。署方了解議員的關注，因此建議將用地改劃為「綜合發展區」，以作出更嚴謹的規劃限制。

50. 主席表示，除通過《方案》外，署方亦希望區議會考慮通過載於附件三的規劃參數，以便向城規會遞交改劃用途的建議。她強調港鐵建議中的 14 幢住宅樓宇中，只有近山的四座才會高於 150mPD。

51. 主席續表示，前黃竹坑邨屬橫向發展，當時共有十座樓宇，每座有 60 個單位，此種舊式的屏風設計與現時建議的布局大不相同。

52. 柴文瀚先生表示，據他理解，規劃參數只是附帶資料，區議會並不須要即時就此作出決定。政府可先呈交不含規劃參數的文件予城規會考慮。他認為定下 140 米 mPD 的高度限制，是希望黃竹坑不會出現屏風樓效應，如區議會通過放寬高度限制，相信很難向南區區居民解釋。如不希望樓宇出現「平頭裝」的情況，可以將高度調低至 100 至 136mPD。一旦放寬高度限制，其他位於黃竹坑的發展亦可能要求得到相同的待遇。

53. 陳李佩英女士表示支持《方案二》，但政府必須確保人口的增加不會引致交通問題。她強調赤柱及其他偏遠地區的家庭多數以私人車輛代步，因此要求政府注意交通方面的安排。至於樓宇高度的問題，她希望政府多聽民意才作考慮。

54. 黃靈新先生表示支持動議及《方案二》，並指香港仔的團體及居民均希望可以設立文娛中心。此外，現時香港仔的交通已非常繁忙，將來

中心點可能轉移到黃竹坑，政府必須小心處理交通問題。

55. 麥志仁先生表示，似乎各位議員都同意改變前黃竹坑邨土地用途，相信可加快南區經濟及商貿發展，現時的問題在於規劃程序必須提交附件二及三的具體數字。他認為政府必須承諾提交此具體參數並獲城規會批准後，要將有關事宜再交回區議會作詳細諮詢及討論。

56. 徐遠華先生表示，議員都贊成大方向，希望促成南港島線〔東段〕依時通車，而議員的訴求亦十分清晰，就是希望將來落成的物業可提供更多社區設施予公眾使用。他希望政府及港鐵聆聽有關訴求。至於樓宇高度問題，在擬議的 14 座樓宇中，有八座高於現時黃竹坑其他區域的高度限制(140mPD)，相信議員不可能在短短數日同意有關參數，因根本沒有足夠時間諮詢區內居民。他希望了解規劃署訂出 155mPD 高度限制的理據，並查詢上蓋物業及商場會有何設施供市民使用。

57. 徐遠華先生續查詢南港島線〔東段〕通車後及完成上蓋物業之間的時間差，並詢問港鐵將如何促進黃竹坑區居民使用鐵路。早前港鐵曾承諾於商場設立一條二十四小時的通道，但在商場未建好前，會否有其他設施方便居民。

58. 梁皓鈞先生查詢鐵路上蓋物業的落成日期，並對動議及《方案二》表示支持。他同意麥志仁先生建議先通過總綱發展的意見，以便盡早改變土地用途，否則整個項目可能會被延誤。此外，他明白近山的建築物較高的目的，是因為建設大型商場，亦須配合一個合理的人口方才可行。以青衣城為例，便因此問題而造成人流不多的情況。因此區議會在對發展參數提出意見時，應審慎考量各方面因素，以免未能達到預期的效果。

59. 柴文瀚先生認為政府的做法有違議事規程，並指主席有權決定是次會議是否須表決附件三的內容。他引申南區區議會於 2009 年 4 月 23 日通過的會議常規中第 14 條指，「當公職人員經主席批准後，可根據十三條所附帶的程序，以口頭的形式提出討論事項或文件在區議會討論」，並要求查看附件三是否屬區議會必須表決的文件。此外，會議常規第 13 條第 4 款指，「議員不可在區議會會議上討論未列入議程的事項」。他認為附件三屬於議程外的事項。

60. 主席表示，附件三是提交予區議會考慮的整份文件的一部分，因

此屬議程內的事項。

61. 柴文瀚先生表示，最關鍵的問題是區議會是否有需要表決附件三的參數，並希望主席根據議事常規作出裁決。

62. 主席表示，議員可根據整份文件決定是否須就附件三的內容進行表決。

63. 柴文瀚先生表示，另一個做法是不處理有關文件。

64. 鄭美施女士綜合回應如下：

- 局方希望南港島線〔東段〕項目能如期於明年動工，而車站發展是當中重要部分，因此希望可盡快展開規劃程序。
- 提交予城規會的改變土地用途文件必須包括規劃參數如地積比率/樓面面積及高度限制等，但其他輔助資料則非必要提交的資料。
- 舊黃竹坑邨有五千個單位，人口約二萬人，而將來發展的項目佈局卻完全不同，擬議的 14 座樓宇合共提供約 4 700 個單位，當中包括中小型單位，人口估計約 15 000 人。該人口數目其實不足以支持一個具規模的商場，但政府有信心商場能吸引其他屋苑及區外的人流。
- 如果車站上蓋住宅人口太少，例如置富花園的商場，便沒有足夠條件發展成具規模的區域商場，為市民提供一站式消閒、娛樂及飲食服務，並應付商業大廈及海洋公園酒店的人流。
- 以階梯形式發展，靠山的樓宇較高、向海的樓宇較低，是希望在設計較為美觀。希望議員以城市設計及所需人口為出發點作考慮。
- 鐵路上蓋的發展對環境及運輸方面都有好的影響。以觀塘線為例，市民選擇乘坐鐵路，有助減輕路面的交通負荷，對改善環境非常重要。因此從城市規劃及可持續發展角度出發，鐵路上蓋的物業適合較高密度的發展。
- 代表政府及港鐵承諾該處物業發展能成為南區的新中心點，帶動經濟和活化社區。希望可以發展外觀美麗、內部具多元化設施的商場。



- 在設施方面，會盡力收集議員的意見。
- 在交通配套方面，局方正與運輸署討論商場內的車位數量，暫時傾向最低標準，即較一般商場為少。
- 行政會議預留海洋公園北面土地予港鐵發展物業時，曾要求提供泊車轉乘設施，讓駕車人士到海洋公園後，可轉乘港鐵前往其他地方。如實行《方案二》，雖然沒有物業發展，但仍會在車站下建設泊車轉乘設施。至於前黃竹坑邨用地，會有一系列交通改善工程及配套，相信可以配合建議的商業及住宅發展。
- 根據過往經驗，一般在鐵路落成後五年，會有第一批住宅物業推出市場。
- 根據現時的发展模式，港鐵公司須支付等同於市值的地價給政府，再扣除所有發展和建築成本，以及所有開支後，方等於港鐵的營利。該營利須支付南港島線的建造費及五十年的營運費，因此政府必須小心計算物業可能帶來的收益。政府會聘請財務顧問，以確保資金的差額與港鐵在物業發展的收益匹配。

65. 姚展先生補充如下：

- 鐵路落成後，港鐵會將土地交給發展商，一般建築期需時約四至五年。
- 考慮到項目的急切性，希望可將物業與鐵路同步發展。是次諮詢區議會，是希望開展規劃程序的第一步，即改劃有關土地的用途。港鐵在設計車廠時，已同時考慮鐵路上蓋的發展，例如預留樁柱位置等。
- 在 2013 至 2014 年完成車廠的結構後，港鐵將就上蓋物業進行前期的設計及招標程序，以便盡早將場地交予發展商。估計第一批住宅物業可於 2018 年落成。
- 在進行上蓋物業的詳細設計時，港鐵會以青衣城為參考，並盡量配合地區的意見和需要。在落實總綱發展藍圖時，會再進行地區諮詢。
- 現時黃竹坑區的地積比率是五至十倍，而建築物條例則容許該區的地比率達到十倍。考慮到地區的意見，港鐵與規劃署最終定出五倍的地積比率。自從 1979 年九龍灣德福花園的發展經驗開始，很多市民都希望居住在鐵路站附近或車站上

蓋。提供住宅單位可滿足當區居民換樓的需求及外區居民搬入的需要。另一方面，該些住戶亦可助支持商場所需的人流。

- 140mPD 的高度限制較適合黃竹坑商貿區。地盤周邊的建築物，如雅濤閣的高度為 140mPD，但卻位於海邊。如將高度設為劃一 140mPD，以五倍的地積比率來計算，其實可興建 16 至 18 幢樓宇。
- 擬議的階級式設計是在近山位置較高的地方興建較高的樓宇，而每組亦只有兩幢樓宇，並在每組之間存留充裕的間距，以保證空氣流通及景觀上的穿透性。
- 港鐵與規劃署共同研究出 120 至 156mPD 的發展高度，是希望配合規劃及城市設計的布局，令樓宇的高度及排列錯落有致，並同時在密度上滿足將來對地鐵上蓋的房屋需求。

66. 區潔英女士表示，如將地盤高度限制為 140mPD，以「平頭裝」的設計是仍可達到建議的地積比率，但這並不是理想的設計方案。構思圖內的建築物高度已參考了商貿區 120 至 140mPD 的高度基礎，在東北面幾座只會稍微超過 140mPD，即不多於 144mPD；而東南面近山的幾座因地勢較高，署方認為較高的建築物亦不會構成太大影響。署方曾就港鐵最初提交的方案提出很多優化建議，包括通風廊、景觀廊、樓宇間距、高度變化等。雖然將來的總綱發展藍圖必須提交城規會考慮及批准，但署方認為現時的初步構思及地積比率也是合適的。

67. 朱慶虹先生表示，他與九位議員提出動議是因為大家有一致的目標，就是不希望拖慢南港島線〔東段〕的時間表。現時議員對發展方案及前黃竹坑用地的改劃都有共識，只是對附件三的發展參數有不同意見。他建議先表決動議，再請港鐵及規劃署備釋議員就附件三提出的意見。

68. 主席表示，各政府部門應已清楚了解議員的意見。她贊成先就動議進行表決。

69. 柴文瀚先生表示，先打樁配合車站上蓋物業的規劃設計一直存在，如西鐵線的元朗站及荃灣西站，但結果仍出現很多爭議，最終旁邊的樓宇被投訴為屏風樓，但已無法改變。他對在短時間內便要決定整個黃竹坑的未來發展的做法表示質疑。

70. 柴文瀚先生續表示，現時沒有充分理據證明南港島線項目會因減

少興建幾層住宅而令整項計劃因財政問題而須擱置。現時的民怨是因為政府一直未有正視問題，沒有從根本上進行改革的後果。他要求政府提供相關資料，以證明向城規會提供高度參數是必須的程序。若事實並非如此，他覺得是有關方面犯下嚴重的行政錯誤。他詢問今天如未能通過建議的發展參數，是否會導致南港島線項目延遲完成。

71. 徐遠華先生表示，港鐵及政府未有回應議員要求增加社區設施及公眾休憩用地的意見。他詢問，如最終將社區設施及公眾休憩用地設於有關物業的平台，會否變相成為該物業住戶的私有設施，以致黃竹坑及南區居民都不能使用。

72. 徐遠華先生表示，將黃竹坑發展為南區中心須依靠興建多樓層物業的說法有問題，並認為政府不應為港鐵護航。明報曾報導港鐵於過去十年在物業方面的利潤為 488 億，他詢問政府是否認為這樣的利潤合理，並希望政府反思港鐵的角色到底是鐵路公司還是地產商。

73. 黃志毅先生表示，議員主要是對附件三的高度限制水平有不同意見，但對整體的大方向都表示支持。他建議先表決動議，並就文件內的方案二進行表決，讓運輸及房屋局和規劃署取得正確的方向。至於議員就附件三提出的不同意見，可視作有關決議的附帶條件，請規劃署向城規會如實反映。他個人不認為高度上的爭議足以阻礙整個規劃及黃竹坑的發展。

74. 陳李佩英女士表示，如商場附近的人口密度低、欠缺人流支持，則商場定必難以營運。她認為如擬議的高密度發展對景觀及交通不會構成太大影響，則有關方案仍是可以考虑的。此外，她希望政府考慮在南區提供更多運動設施。她查詢，港鐵會否以物業利潤補貼南港島線的營運開支。

75. 陳富明先生表示，局方應提供以 140mPD 為高度限制的「平頭裝」設計的單位數目及其他資料，供議員考慮及比較。他認同陳李佩英女士的意見，指大型商場需要一定的人口密度支持，而且要有名店吸引他區人士前來消費。此外，他希望局方考慮車位供應對大型商場的重要性。

76. 鄭美施女士回應表示，局方已聽取多位議員對商場內設施的意見，如社會企業、文娛中心、表演場地等等。局方亦希望為商場提供足夠的人流，以發展成活動及經濟商業中心，並為本港提供 2 500 個職位。港鐵亦已表明會審慎處理議員的建議。

77. 鄭美施女士續表示，局方對某些意見可以有較積極的回應，如表演場地的設立，便可以在現階段作出承諾。局方亦會審慎考慮其他的建議及盡量作出配合，但因建議種類眾多，局方未能保證全部都能實現。

78. 姚展先生表示，港鐵在進行商場設計時，會充分考慮議員的意見，並會在發展總綱藍圖階段，再諮詢地區意見。有關徐遠華先生查詢車站落成而上蓋發展未完成時的行人通道安排，他表示港鐵會先提供有蓋的臨時通道，方便居民往返車站。

79. 徐遠華先生重申他的提問是商場平台的設施資料，以及它是否會開放給公眾使用。

80. 主席表示，是次會議不應就方案細節作深入討論，並希望議員先討論方案的大方向。她認為區議會日後對項目的監察非常重要，亦相信有關方面必定會聆聽議員對設計方面的意見。此外，她重申不會要求議員表決附件三的內容，但相信有關部門已備悉議員的意見。

(林啓暉先生 MH、馮煒光先生及張錫容女士分別於下午 6 時 33 分、41 分及 58 分離開會場；楊默博士及黃靈新先生則於下午 7 時正離開會場)

81. 主席請議員就朱慶虹先生提出的動議進行表決。

82. 區議會以 14 票贊成(馬月霞女士 BBS, MH、朱慶虹先生、歐立成先生、陳富明先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士、張少強先生、馮仕耕先生、林玉珍女士 MH、梁皓鈞先生、麥志仁先生、麥謝巧玲女士、徐遠華先生及黃志毅先生)通過動議。

83. 主席請議員就《方案二》(不包括附件三的內容)的擬議發展方向，即只發展前黃竹坑邨用地及將海洋公園旁的用地交回政府作其他規劃，進行表決。

84. 區議會以 11 票贊成(馬月霞女士 BBS, MH、朱慶虹先生、陳富明先生、陳李佩英女士、張少強先生、馮仕耕先生、林玉珍女士 MH、梁皓鈞先生、麥志仁先生、麥謝巧玲女士、黃志毅先生)及 3 票棄權〔歐立成先生、柴文瀚先生、徐遠華先生) 通過支持《方案二》(不包括附件三的內容)的擬議發展方向。

85. 主席多謝運輸及房屋局、規劃署及港鐵公司代表出席會議。

(鄭美施女士、周進華先生、區潔英女士、伍德榮先生、姚展先生、陳霖生先生及黃舜浣女士於下午 7 時 48 分離開會場)

**議程二： 《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖》的修訂項目**  
**(議會文件 55/2010 號) [下午 7 時 49 分至 8 時 16 分]**

86. 林智文先生以電腦投影片介紹《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖》的修訂項目，內容摘錄如下：

**背景**

城規會於 2010 年 5 月 7 日公布《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱核准圖》的修訂，並於同日根據《城市規劃條例》第 5 條展示經修訂的圖則，即《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/25》，供公眾查閱及發表意見。公眾人士可在 7 月 7 日前就修訂項目向城規會提交書面陳述。

**修訂項目**

- (1) 「商業」地帶、「住宅（甲類）」地帶、「住宅（戊類）」地帶、「工業」地帶、「政府、機構或社區」地帶及「其他指定用途」地帶訂明建築物高度限制
- (2) 土地的用途的改劃，其中包括：
  - i. 為反映現有發展，將一些現有的學校及公共運輸總站用地改劃為「政府、機構或社區」地帶
  - ii. 為了提供明確的規劃指引，將區內的「商業／住宅」地帶改劃為「住宅（甲類）」地帶
- (3) 圖則的《註釋》部分和《說明書》

## 高度限制

在設立高度限制時，署方已考慮了南區內的地勢及發展情況、保留綠化地帶的需要、對保存重要瞭望點及旅遊點的景觀影響，梯級式高度輪廓及空氣流通影響評估報告(簡稱 AVA)的建議等因素。根據地形及發展情況，是次高度限制的修訂可劃分為五個區域—田灣、香港仔、深灣及南朗山、黃竹坑以及鴨脷洲。

(有關修訂高度限制的詳細資料，已載於規劃署網站 (<http://www.ozp.tpb.gov.hk>) 內《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/25》圖則)。

### 「政府、機構或社區」地帶及「其他指定用途」地帶

圖則上訂明了「政府、機構或社區」地帶及「其他指定用途」地帶內的建築物高度限制。這些地帶內的發展主要大多為低至中層建築，新設的高度限制主要反映現有建築物的高度，為區內稠密的環境提供視覺調劑以及緩衝空間。此外，由於區內這些主要為低至中層建築，高度限制大部分多以層數計算，以提供建築設計上的彈性。

87. 林智文先生請議員就圖則的修訂項目提出意見。

(張少強先生於下午 8 時 08 分離開會場)

88. 馮仕耕先生查詢，每區在修訂前後高度限制的不同之處，並詢問會否對交通構成影響。

89. 徐遠華先生查詢，署方如何釐定前黃竹坑邨用地區內的樓宇高度應為 155 米。

90. 林智文先生回應表示，是次修訂是為過去未有高度限制的用途地帶加入樓宇高度限制，由於並不涉及地積比率限制，因此沒有為這次修訂進行交通影響評估。前黃竹坑邨用地部分區域將會改劃為綜合發展區，而城市設計亦會加入高度及地積比率參數，建議的 155mPD 米高度限制是參考了目前港鐵的初步發展方案知道的建議內最高樓宇高度而定，而該用地

亦將建議改劃為「綜合發展區」，加入其他必需的發展限制。

91. 歐立成先生建議將黃竹坑的樓宇高度水平維持在 140 米。

92. 徐遠華先生認為前黃竹坑邨用地區的高度限制明顯是參照港鐵公司建議方案的地積比率而定出相關的高度限制。他詢問，這是否意味著規劃署與港鐵公司是在私下商討後，定出一個有利於後者的物業發展的高度限制。他希望規劃署維護市民的權益，並考慮現時市民對建築物高度的要求及反對屏風樓的意見，才作出決定。

93. 林智文先生回應表示，政府現階段認同初步發展方案內的建議發展參數是合適的，但政府和港鐵都認同黃竹坑區的樓宇高度限制仍須作進一步研究。由於該用地區域將會改劃為「綜合發展區」，根據現有機制，仍有機會讓公眾再就發展高度限制，包括樓宇高度，發表意見。

94. 主席表示，有關修訂正處於刊憲諮詢期，議員可自行致函城規會發表意見。

95. 主席多謝林智文先生出席會議。

(林智文先生於下午 8 時 16 分離開會場)

### 議程三： 其他事項

[下午 8 時 17 分至 8 時 20 分]

#### **區議會撥款預算修訂：2010-11 年度南區旅遊文化節的開幕禮**

96. 主席表示，2010-11 年南區旅遊文化節的開幕禮將於 5 月 30 日於鴨脷洲風之塔公園舉行。2010-11 年南區旅遊文化節籌備委員(籌委會)在正式招標後，須修訂預算內的個別細項，但整體預算將維持不變。

97. 主席請陳富明先生介紹修訂預算的詳情。

98. 陳富明先生表示，籌委會將刪減原來預算內第 6、13 及 14 項，即嘉賓／工作人員／義工 T 恤、工作人員便餐及活動幹事費用。此外，為

增加活動的吸引力及達到宣傳推廣的效果，籌委會希望增加第 8 項的參加者紀念品數量。經修訂後，有關活動的整體預算將維持不變。

99. 主席提醒議員，紀念品的數量將由原來的 2 000 份增加至 5 000 份，並詢問議員是否同意上述修訂。

100. 區議會通過籌委會的修訂預算。

101. 議事完畢，會議於晚上 8 時 20 分結束。

南區區議會秘書處

2010 年 8 月