

南區區議會

擬議改劃前黃竹坑邨用地的土地用途

目的

本文件旨在諮詢南區區議會，就改劃前黃竹坑邨用地土地用途的意見。有關修訂是配合港鐵南港島線(東段)項目位於黃竹坑車廠／車站的發展。

背景

2. 南港島線(東段)是約七公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，沿途於海洋公園、黃竹坑及利東設站。政府於 2009 年 7 月，將該項目建議方案刊登憲報，正式諮詢公眾意見。同時間，港鐵公司亦展開項目的詳細設計工作。在項目刊憲後，政府及港鐵公司繼續向南區區議會、關注團體、地區人士講解方案內容和聽取他們的意見，並保持溝通。現時鐵路項目的規劃進度理想，預期可在 2011 年動工，並於 2015 年完工，服務市民。

3. 在 2007 年 12 月 18 日，行政會議同意預留前黃竹坑邨用地以興建南港島線車廠連上蓋私人物業，以及預留海洋公園站以北用地，作私人物業發展及設置泊車轉乘設施。當時的初步估算，南港島線（東段）的建造成本超過 70 億元，在財務上難以達至收支平衡，政府須補貼資金差額，該兩幅用地的物業發展收益將用以補貼該資金差額。但過往三年間，建築工程價格上升約 55%，主要由於原料的大幅漲價。此外，我們會考慮採納部份市民在項目諮詢期間就該鐵路設計和設施所提出的建議及要求。這些因素皆會令南港島線(東段)的建造價提高。

4. 在香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱圖上，前黃竹坑邨用地主要劃為「住宅(甲類)」地帶，部分則為顯示為「道路」及「明渠」；而擬建的海洋公園站旁的用地規劃為「政府、機構或社區」地帶(附件一)。在上述兩

幅用地作物業發展，需先得到城市規劃委員會（下稱「城規會」）批准改變土地用途。為配合南港島線（東段）的時間表，我們需要盡快進行改變土地用途的規劃程序。現就此向南區區議會匯報及徵詢意見。

鐵路沿綫用地物業發展方案

發展方案一

5. 由於行政會議同意預留前黃竹坑邨及海洋公園站以北用地作物業發展，港鐵公司第一個發展方案，是在上述兩幅用地上進行物業發展。

6. 然而，海洋公園站附近一帶主要為低至中密度的政府、機構或社區設施、康樂及旅遊設施，當中包括香港仔運動場、香港警察學院和海洋公園。從規劃角度而言，倘若該用地可作康樂或與旅遊有關的用途，會更配合現時該區的環境和發展，較為理想。至於前黃竹坑邨用地，附近為中至高層的發展，北面為黃竹坑商貿區；西南面則有位於惠福道、南朗山道及深灣道的住宅發展，以及一些政府、機構或社區設施。該地前身為樓高 20 層的黃竹坑邨，根據分區計劃大綱圖，「住宅(甲類)」地帶的規劃意向，是用作高密度的住宅發展。該地作鐵路上蓋物業發展，原則上與附近土地用途相協調。由於毗連鐵路車站，在鼓勵使用鐵路運輸以促進可持續發展的前題下，可考慮較高密度的住宅發展。該地作住宅發展及購物中心用途，亦有助促進黃竹坑商貿區的轉型。

發展方案二

7. 基於上述考慮，當局與港鐵公司探討了第二個方案，建議把物業發展集中在前黃竹坑邨用地，而海洋公園站旁的用地可保留作其他更合適的用途。港鐵公司的建議方案是在前黃竹坑邨用地上，除了興建鐵路車站、公共交通交匯設施和鐵路車廠，還會興建 47,000 平方米的購物中心，在購物中心的平台上擬興建 14 幢樓高 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，又因應中小型單位需求，當中約兩成將為約 50 平方米的小型單位。港鐵公司的初步構想布局設計，見附件二，而主要的發展參數在附件三。

8. 港鐵公司亦建議為物業發展加入多項優化設計的措施，包括在樓宇

間設通風廊，既增加空氣流通，又避免阻擋旅客在珍寶海鮮舫及海洋公園等主要旅遊景點的景觀；於平台邊緣採用梯級式設計及垂直綠化，以優化平台的外觀；而樓宇高度亦會作階梯式變化，由地盤西南方較近海旁部分，向香葉道及南朗山方向逐漸增高，令整體高度輪廓錯落有致。

9. 我們認為港鐵公司的第二個發展方案更為可取，原因如下：

(a) 規劃概念

建議方案的發展組合、規模、設計以南區區議會在 2007 年完成的《促進南區的可持續旅遊發展：黃竹坑及其周邊地區的角色》的研究(下稱南區區議會研究報告)結果作為重要基礎。在制訂發展計劃時，已考慮了周邊的土地用途、建築物高度、發展密度、城市設計、環境及交通等因素。

(b) 土地使用

此一方案只需使用前黃竹坑邨用地，如得到區議會及城規會的支持，當局及港鐵公司會按此方案進行，海洋公園站以北用地則可留作其他較配合該區環境及發展的用途，更有利南區整體發展。

(c) 交通及環境

南港島線(東段)將為沿綫居民帶來交通方便，促進車站及相關交通設施與社區的融合。由於黃竹坑站設有公共交通交匯處，提供更完善的交通配套，將會成為南區的交通樞紐。鐵路車站發展較高密度商住物業有助減少市民對道路交通的需求，從而紓緩南區的道路運輸系統所承受的壓力，減少對環境所造成的不良影響，以達致可持續發展的理念。

(d) 房屋供應

建議的鐵路車廠上蓋物業為南區提供約 4,700 個私人住宅單位，平均面積約為 76 平方米，大部分是中小型單位，當中約

兩成爲約 50 平方米的小型單位，既切合整體市場需要，回應社會該些單位的殷切需求，亦切合黃竹坑區及鄰近社區工作人口的房屋需要。

(e) 活化社區

在鐵路車廠上蓋作具規模的商住綜合發展，有助凝聚更多經濟及社會活動，建立更有活力、優質的社區。這將成爲加速南區發展的一股推動力，尤其是可成爲黃竹坑商貿區的活化、更新及轉型的催化劑，與海洋公園的擴建及黃竹坑商貿區內各項酒店的發展相互配合，達至協同效應。

(f) 經濟發展

建議的購物中心以 2007 年南區區議會研究報告的建議爲基礎，在區內提供具規模的購物商場，爲居民提供一站式的零售和餐飲及娛樂休閒設施。該購物中心落成後將會是鴨脷洲、黃竹坑及香港仔區具規模的大型購物休閒設施，有助促進社區多元化經濟活動，振興區內旅遊業，提供就業機會。現時估計前黃竹坑邨用地的物業發展項目在建築期將提供約一千五百個職位；項目落成後，在營運期間提供約二千五百個職位。

規劃程序

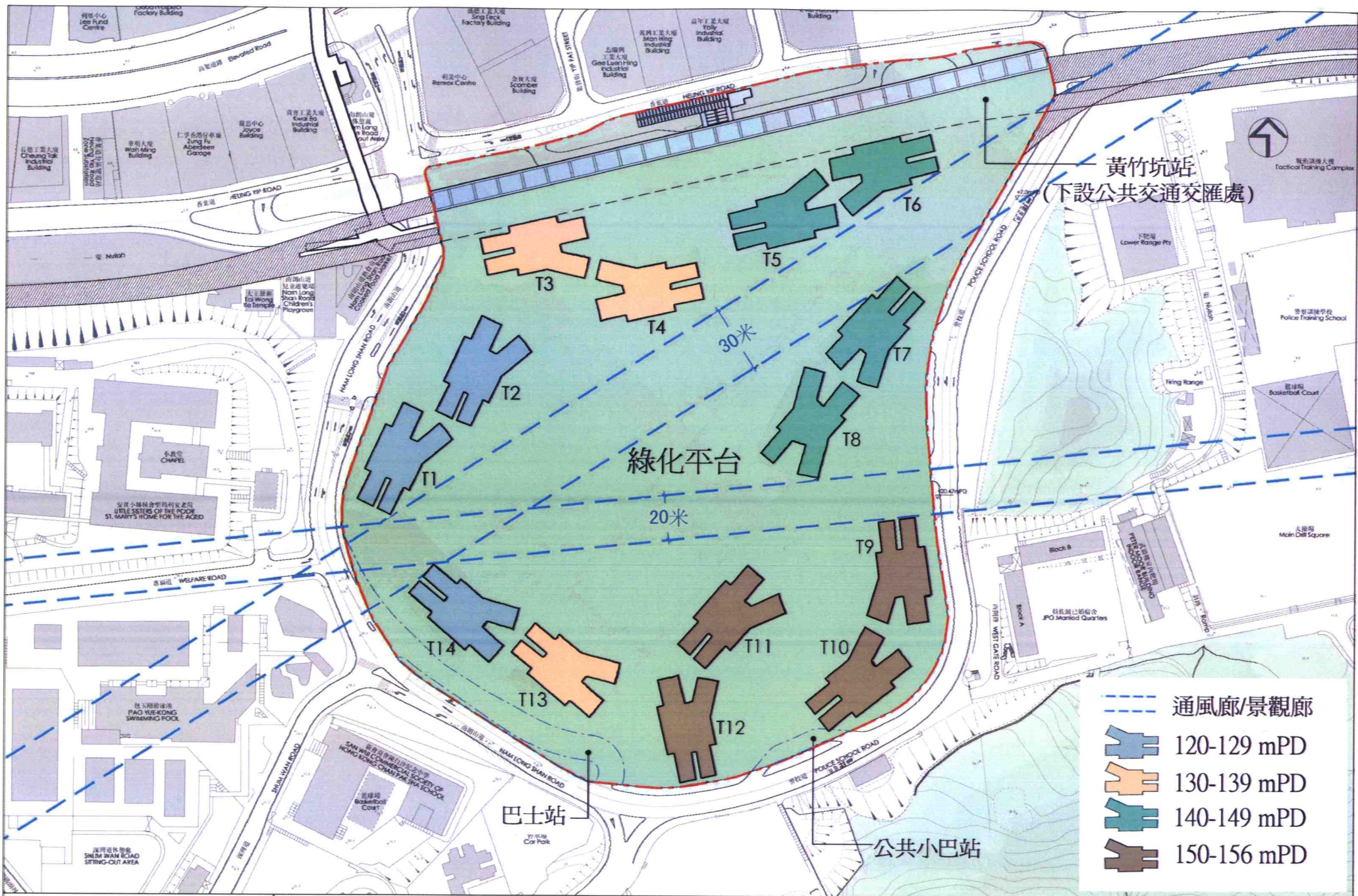
10. 爲配合上述發展計劃，規劃署建議把前黃竹坑邨用地改劃爲「綜合發展區」地帶，以施加適當的規劃管制。日後港鐵公司須向城規會提交規劃申請，包括總綱發展藍圖及相關評估報告，在取得規劃許可後方可進行發展。改劃用途建議在得到城規會同意後，有關分區計劃大綱圖的修訂將根據城市規劃條例展示，公眾人士可就圖則的修訂向城規會提出申述及意見。

徵詢意見

11. 請議員就改劃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。

運輸及房屋局
規劃署

2010 年 5 月



附件二

黃竹坑車廠及車站
綜合發展規劃概念圖



SCALE 1:1500 H (A3) FIGURE NO.
CND REF. SF/LEAS
DRAWING NO. REV

