

西鐵綫南昌站物業發展項目

目的

本文件旨在向議員介紹香港鐵路有限公司(港鐵)就西鐵綫南昌站物業發展項目，按照城市規劃委員會(城規會)於2009年5月8日核准的方案中所附帶的條件(b)項(見第5段)，提交進一步優化的改善方案(優化方案)。

背景

2. 行政長官在2007至08年《施政報告》中公布，我們會覆檢西鐵綫南昌站物業發展項目的已批核方案，以回應當區居民和區議會對項目的發展密度的關注。其後，我們與港鐵就南昌站項目的設計進行了全面的檢討，認真地考慮了市民的意見，並在善用房屋土地及滿足社會需求的前提下，於2008年11月公布了建議修訂方案。

3. 建議修訂方案減少了兩座高層樓宇，總地積比率由8倍下降至6.6倍，整體樓面總面積因而減少了約66 493平方米(即約18%)，建築物高度降低了約6.4米至14.8米，而住宅單位削減了約926個(即約22%)。此外，通過調整樓宇的排列、加入通風/景觀廊、減少停車位數目、遷移公共交通交匯處、添加約1 000平方米的園景露天廣場和增設兩層地庫停車場等，藉此降低建築物及平台的高度，改善通風及增加通風/景觀廊。

4. 我們及港鐵在2009年1月6日的深水埗區議會(區議會)會議上，向區議員介紹了建議修訂方案。區議會除了表示希望可進一步減低密度外，特別要求把通風廊由兩條增加至三條。因應有關要求，港鐵在會議後進一步修改有關建議修訂方案，使項目可提供三條分別闊30米(T1與T3之間)、20米(T4與T5之間)及22米(T6與T8之間)的通風廊。根據港鐵聘請的獨立顧問公司進行的空氣流通評估顯示，引入三條通風廊和降低平台高度後，富昌邨及南昌邨的通風情況(以風速率計算)較已批核方案分別改善約20%及10%。我們亦已於本年3月10日向深水埗區議會發出信函，詳細交代經修改方案的內容。

優化方案

5. 港鐵在 2009 年 3 月 19 日就該經修改方案向城規會呈交規劃申請，城規會亦已根據《城市規劃條例》公布有關規劃許可申請，供公眾人士就規劃申請提出意見。城規會屬下的都會規劃小組委員會經考慮此個案的規劃背景、政府部門及公眾意見後，認為修訂方案與先前的核准方案相比，在發展密度和通風方面已作出改善，批准這宗申請。該規劃許可其中一項附帶的條件乃要求申請人對樓宇及平台的設計及布局進行優化，以增加通風。

6. 港鐵已根據城規會核准的方案，按照規劃許可所附帶的條件(b)項，對建築物的外型、布局、樓宇之間的距離以至通風廊進行優化（請參閱附圖一之優化方案總綱發展藍圖）。優化方案的主要改善措施摘述如下：

- (1) 移除原設於平台 P3 樓層向深旺道的雙樓層會所設施，縮減平台體積，增加綠化以改善整體景觀，並在平台增設通風窗口(urban window)，有助從海邊方向增加引入西南風；
- (2) 更改樓宇內部設計以擴闊原來已闊 20 米(T4 與 T5 之間)及 22 米(T6 與 T8 之間)的主要通風廊至 25 米；及
- (3) 更改樓宇內部設計以擴闊每座高層樓宇之間的距離至一般約 6 米寬(T10/T11 的間距由於技術原因，只能擴闊至約 3.5 米寬)，總間距由約 82 米增加至約 107 米（增加約 30%）。

7. 優化方案的改善效果見示意圖附圖二及附圖三。由獨立顧問公司進行的空氣流通評估研究結果顯示，方案中建議的改善措施能有效地增加引入西南風至深旺道，對整體通風情況有正面效果；其中富昌邨及南昌邨的全年平均風速率，與已於 2009 年 5 月 8 日核准的方案比較分別再增加 5.4%及 4.4%。

下一步

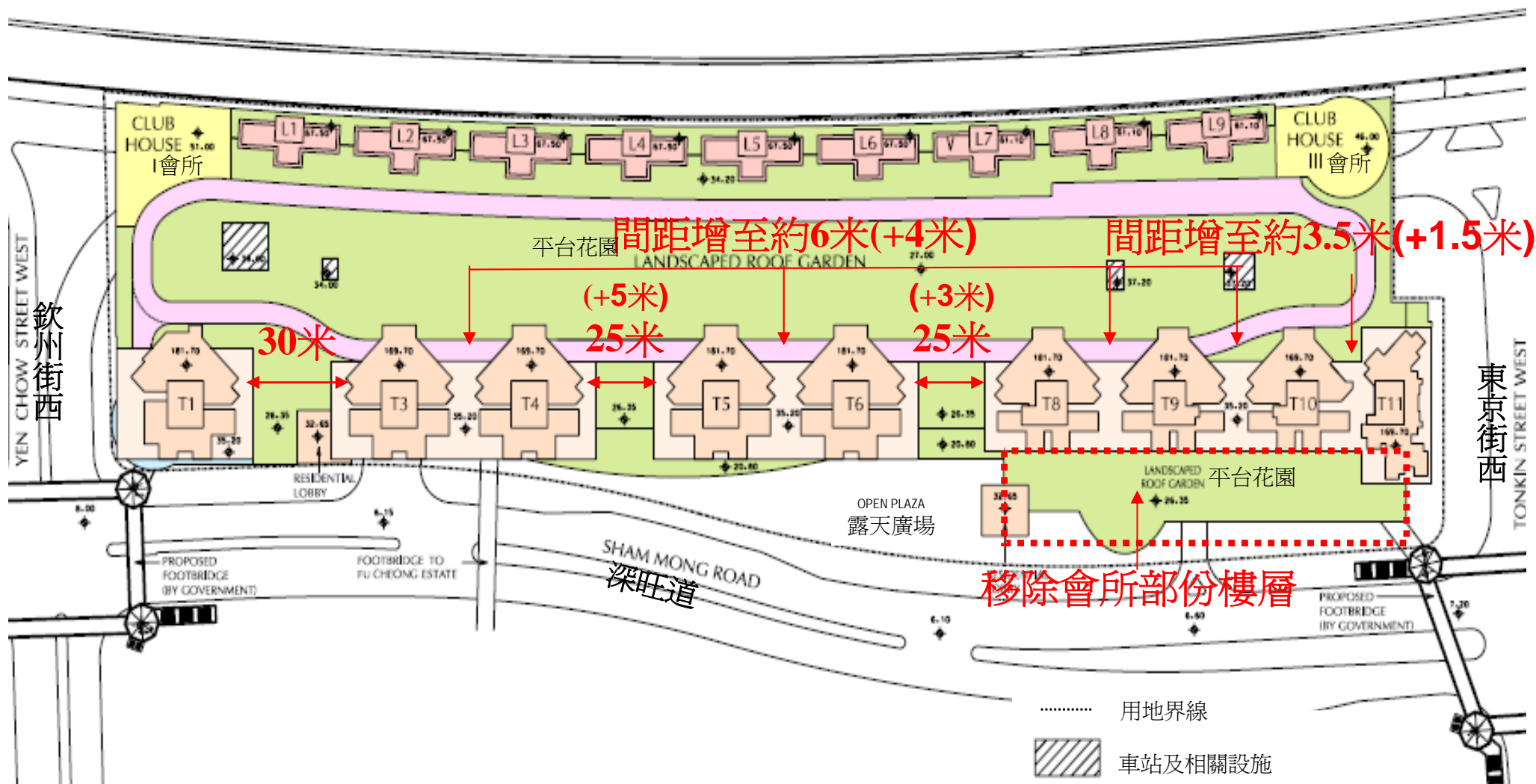
8. 當局與港鐵為制訂這些方案進行了廣泛而深入的工作。正如發展局局長在於本年 5 月 13 日立法會上回應時表示，居住在發展項目鄰近的居民希望樓宇的數目、高度和體積再下降這個訴求是理解的，但我們只能力求在各種客觀限制下，取得一個符合社

會最佳利益的平衡。我們與港鐵已力求回應市民對享有更佳居住環境的期望，並在提供鐵路上蓋住屋單位、項目在推行上的可行性和善用珍貴之土地資源等因素之間作出合理的平衡。我們相信此進一步優化的改善方案與已批核的方案比較，對空氣流通及景觀上均有改善。

9. 規劃署署長將根據港鐵提供有關優化方案的資料，審核是否符合城規會的規劃許可所附帶的條件(b)項的要求。港鐵會視乎市場情況，預計在 2010 年第一季結束前推出西鐵綫南昌站的物業發展項目。

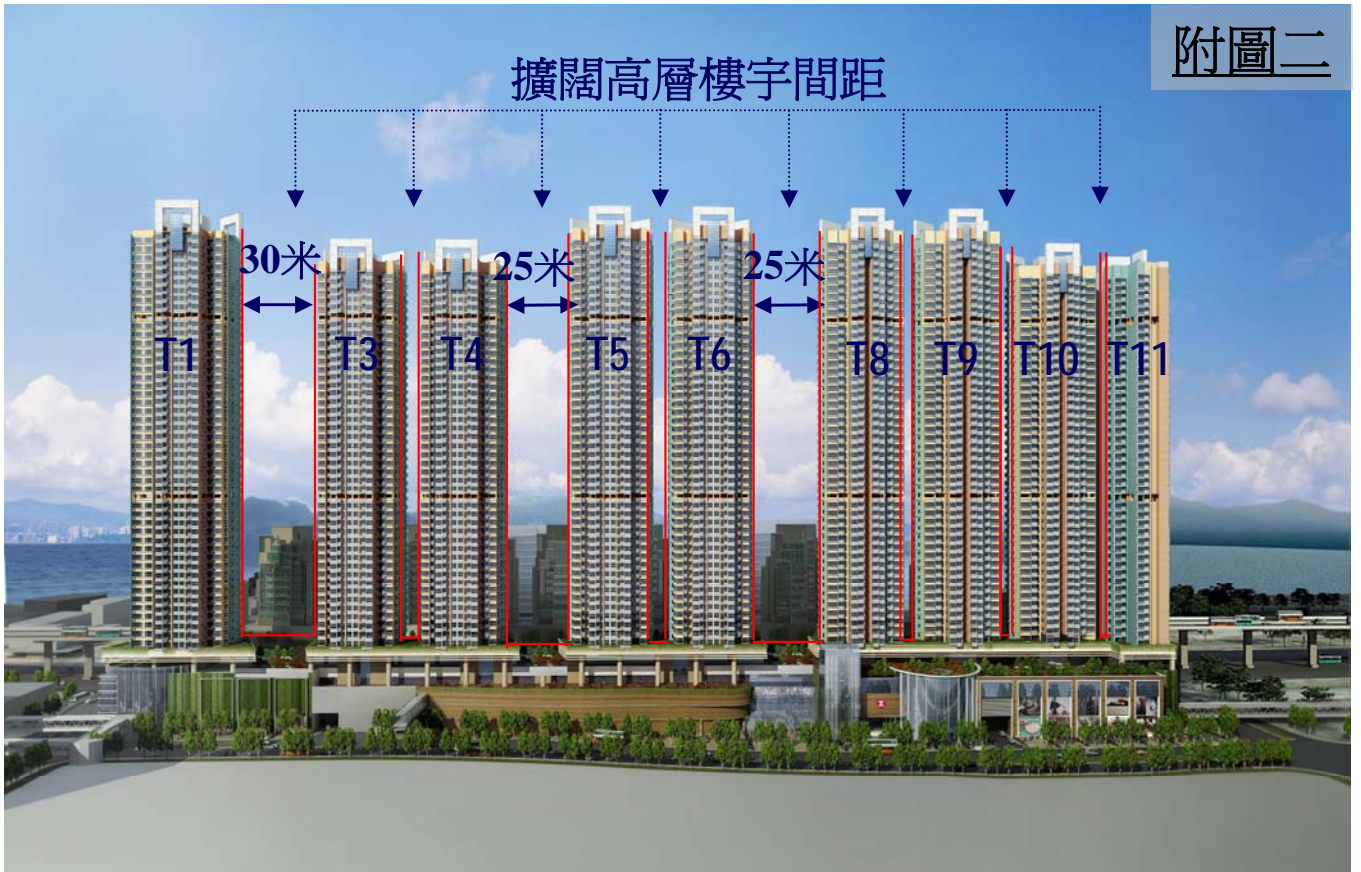
10. 請議員備悉本文件的內容。

發展局 香港鐵路有限公司
2009 年 10 月



優化方案總綱發展藍圖

附圖二



附圖三



優化方案示意圖