

關注高鐵站上蓋發展問題

Concern High speed rail station topside development

背景

早前城市規劃委員會就高鐵站上蓋項目發展項目規劃申請(A/K20/133)分別於去年 9 月及去年 11 月作公眾諮詢，主要是投得該地段的發展商入紙要求更改有關的設計，大大增加有關的樓宇項目高度超過原設計一半達 114mPD-159mPD。兩次公眾諮詢分別收到 2745 個及 1339 個意見。而第二次諮詢期間，剛好為 2 人限聚令時間，議員希望開街站通知居民也有困難，更不要說開居民大會向附近居民解釋及收集意見。

有關之規劃申請，發展商借疫症發水，用到盡地積比去發水加高，有違當日各方商議而定出的限高原則，破壞與周邊居民對城規會的互信。如果真的只為改善每層空間而增加每層樓高度，應在原有高度內調節，減少樓層數目以換取每層較高的空間，而不是借起少一棟去大幅增加高度用盡地積比上限，變相增加海景單位面積以換取更高租金收入而影響到附近居民。有關的申請，只是換來一個露天廣場空間，卻可能帶來陽光被擋，更多噪音及光污染問題，這是附近居民不樂意見到的，更重要的是，此申請所指的標誌性是沒有客觀準則，而附近的九龍站一帶高度(如 ICC)已經破格地高到成了一個“地標” - 一個過高的地標，但使佐敦原有的樓宇(如八文樓)帶來的是失去了原有的景觀，而今次的申請是進一步把佐敦一帶街坊的最後景觀再破壞，而過高的樓宇也可能遮擋到日照，可能減少到附近街道及樓宇(如 The Austin、Grand Austin、漾日居等)接觸到日光的時間，影響到環境衛生。如果說新設計是有助改善附近樓宇高度落差更是笑話，不但大大阻擋了的景觀，更甚者影響到維港望過九龍的山脊線，遮擋了獅子山，完全違反多年來維港兩岸發展限高原意。一旦有關申請獲批將成最壞先例，未來將有更多發展項目以此作例。

問題

1. 就 2 次公眾諮詢，城市規劃委員會收到的意見支持及反對有關規劃申請數字為何？反對的意見主要涉及原因？
2. 就有關規劃申請的標誌性而要求放寬，請問城市規劃委員會對標誌性的定義及準則為何？

動議

油尖旺區議會強烈要求城市規劃委員會否決 A/K20/133 規劃申請，確保高鐵站上蓋發展項目不能超過原本 A/K20/113 規劃申請核准高度，即 76mPD-119mPD，並要求有關之發展商在未來的規劃申請加入更多社區可共享的設施及原地減廢環保措施，真正做到社區共融。

文件提呈

文件提交予油尖旺區議會 2020 年第八次大會討論，要求規劃署、城市規劃委員會、擎天六座業主李志生及發展商新鴻基集團派員出席及回應。

動議人：陳嘉朗

和議人：朱慧芳 陳梓維

2021-01-11