

油尖旺區議會

跟進高鐵站上蓋商廈放寬高度限制規劃申請(編號：A/K20/133)**背景**

城規會就題述規劃申請曾於 2020 年 9 月 18 日及 11 月 27 日作公眾諮詢，本人於第一次諮詢期間把收到的意見書於 10 月 9 日交予城規會，當中包括大部分九龍站居民反對大幅增加商廈高度等意見，在第二次補充資料的諮詢期結束前在 2020 年 12 月 18 日再次向城規會遞交居民意見書。根據城規會網頁顯示，第一及第二次公眾諮詢分別收到 2745 個及 1339 個意見，可見公眾十分關注題述申請。

發展商將原先的三幢商廈改為兩幢，大幅增加高度，由原方案 90 至 115 米改為 114 至 159 米，連同頂層設施高度達至 144 至 181 米。新方案從港島七號碼頭回望，新增高度明顯超出九龍山脊線，實在有違海濱事務委員會和環保團體一直對維護海岸山脊線景觀的合理期望。

若放寬是次規劃申請之高度限制，新增高度大幅超出《西南九龍分區計劃大綱核准圖編號 S/K20/30》對該處的 90 米-115 米的限制。政府在是次招標條款將之前已訂出的高度限制刪除，改為以建築特色和地標設計等理由容許大幅增加建築物高度，九龍站居民擔心此先例一開，其他發展商在發展西九龍的地產項目可能亦會跟隨。

另外，居民十分擔心新方案的建築物外牆玻璃會折射陽光，高鐵總站的玻璃建築物折射陽光問題至今仍未解決，光害使周邊的居民感到刺眼，其上蓋商廈與擎天半島和漾日居的民居距離更為接近，居民擔心受到陽光折射所影響。此外，居民關注新方案增加平台公共空間，若舉辦大型公眾活動和戶外表演時大量人群聚集造成噪音，滋擾附近民居，而大量外來車流亦可能造成交通擠塞等問題。

查詢及建議

1. 請問城市規劃委員會及規劃署就規劃申請(編號：A/K20/133)的兩次公眾諮詢中，收到的支持及反對意見數字分別有多少？當中支持及反對意見的主要論點為何？
2. 請問城市規劃委員會及規劃署審批就特色設計或地標作原因，而放寬高度限制的規劃申請時有何準則？會否就特色設計諮詢九龍站及柯士甸站上蓋居民的意見？
3. 請問城市規劃委員會及規劃署以往有否因放寬建築物高度限制的申請拒絕有關規劃申請的先例？如有，該些案例會否被考慮作為是次審批申請的理據？
4. 請問發展商就有關方案提交是次放寬高度申請(編號：A/K20/133)的原因為何？如果城市規劃委員會拒絕有關申請，發展商會否考慮改善有關規劃申請的方案，達至雙贏的效果？
5. 現有方案是當年各方經長時間商討，本人要求城市規劃委員會及規劃署詳細考慮就放寬建築物高度限制 (申請編號：A/K20/133) 的申請，清楚了解及分析所有持份者的意見，對九龍站居民及鄰近的居民造成的各種影響，在延續政府城市規劃政策對高度的限制，以及發展商的基本企業社會責任，公平公開地審批有關申請的決定，正面回應居民提出的合理訴求。

文件提呈

文件提呈 2021 年 1 月 26 日油尖旺區議會大會會議討論，邀請發展局、城市規劃委員會、規劃署、發展商新鴻基集團代表出席解答。

提呈人：孔昭華
2021 年 1 月 11 日