

建築事務監督會議
第 5/01 號會議記錄

日期：二零零一年八月一日(星期三)

時間：上午十時三十分

地點：1816 室

出席者：主席

梁展文先生 建築事務監督

委員

張孝威先生 屋宇署副署長

毛劍明先生 助理署長/拓展(1)

張國明先生 助理署長/拓展(2)

劉耀華先生 助理署長/樓宇(1)

區載佳先生 助理署長/支援

凌嘉勤先生 規劃署港島規劃專員

黃德華先生 地政總署產業測量師/筲箕灣

梁德輝先生 運輸署高級工程師/東區及一般事務

蔡智鵬先生 路政署工程師(北角區)

盧樹楠先生 消防處高級消防區長

鄧鴻基先生 總屋宇測量師/港島東

葉蘇先生 署理總屋宇測量師/港島西

陶秉先生 總屋宇測量師/九龍

鄧學賢先生 署理總屋宇測量師/新界西

李仲玉先生 署理總屋宇測量師/新界東

秘書

屈毅廣先生 屋宇測量師/技術事務 1

外界觀察員 : 雷震寰教授
劉秀成教授

列席者 : 認可人士及其從員隊伍
韋柏利先生
郭文祥先生
蕭陞揚先生
譚德民先生
李淑芳女士

業主代表

劉智強先生
鍾詠琪女士
李克正先生

業主顧問代表

梁志偉先生

內容

<u>個案編號</u>	<u>地盤</u>	<u>頁數</u>
BAC 6/01	香港西灣河西灣河碼頭廣場	1 - 15

會議編號：5/01 (二零零一年八月一日)

個案編號：BAC 6/01

地址：香港西灣河西灣河碼頭廣場

檔號：BD 2/3002/01

議題：釐定地盤分類、不把公共交通總站計入建築樓面面積內，以及建議撥出地方作為公共通道，以換取額外地積比率。

1. 背景

- a) 當局拒絕批准一項綜合發展計劃的建築圖則，當中包括在六層高的平台之上興建五幢住宅高層大廈，以及在地面層興建水警基地附屬地方和一個公共交通總站，拒絕的理由(除了其他事項)如下：
- (i) 該地盤並非丙類地盤；
 - (ii) 建議的水警基地附屬地方及公共交通總站應計入建築樓面面積內；以及
 - (iii) 撥出地方用作公共通道的建議不能接受。
- b) 有關的認可人士已重新提交圖則，而此個案亦已提交建築事務監督會議，以釐定(i)該地盤是否屬丙類地盤；(ii)公共交通總站及水警基地附屬地方是否不應計入建築樓面面積內；以及(iii)以撥地換取額外地積比率的建議是否可以接受。
- c) 建議撥出的地方包括(i)在契約的對比圖則中位於地面層而指定為“供上層的入口大堂及其他設施使用的預留地區”(下稱“預留地區”)的大部分地區將成為公共交通總站一部分；(ii)沿東南界線伸延的一幅組成水警總部及水警基地附屬地方的車輛通道的狹長地帶；以及(iii)在主水平基準以上11米的行人道。

2. 主席歡迎各政府部門代表及兩位教授出席會議。他告知各與會者，兩位教授是擔任觀察員，旨在向建築事務監督提供公正及獨立的意見。他們出席會議可加強決策過程的透明度，亦提高屋宇署的公信力。鑑於本個案的性質複雜，個案已直接提交經擴大的建築事務監督會議，成員包括拓展(1)部各總屋宇測量師(他們亦是建築小組委員會 I 的成員)及有關政府部門的代表。
3. 認可人士及其從員隊伍、業主代表及顧問公司代表(統稱為認可人士組)其後獲邀就其個案作出陳述。主席亦向他們解釋建築事務監督會議的特別成員及兩位外界觀察員的角色。
4. 劉秀成教授申報他是香港建築師學會會長。
5. 認可人士闡述其個案，並提出下列事宜：

不把公共交通總站計入建築樓面面積內

- (a) 地盤東南面有一條逾 4.5 米闊的“通路”，是兩個船舶加油站的緊急車輛通道，並為通往公眾登岸地點及水警港口分區總部的通道。該道路屬《建築物條例》定義下的街道。
- (b) 分區計劃大綱圖把該條“通路”劃作“休憩用地”，並確定其永久性。
- (c) 該地盤的契約並無指明公共交通總站應否計入建築樓面面積內，只指明建築樓面面積下限，但沒有規定建築樓面面積上限。發展商應有權善用《建築物(規劃)規例》附表 1 許可的發展潛力。
- (d) 發展商在遞交地盤的標書時確實認為，根據《建築物(規劃)規例》第 23(3)(b)條，公共交通總站無須計入建築樓面面積內。
- (e) 儘管根據賣地條件，提供公共交通總站是已知的責任，但這未必指為履行責任，便要失去根據《建築物

條例》充分善用發展潛力的權利。

(f) 就處理公共交通總站的建築樓面面積計算而言，過往有不同類別的先例如下：

i) 契約並無指明公共交通總站應否計入建築樓面面積內，但根據《建築物條例》不把公共交通總站計入建築樓面面積內(例如統一中心、中港城、麗港城、德福商場、黃埔花園及南豐中心)。

ii) 契約並無指明公共交通總站應否計入建築樓面面積內，但根據《建築物條例》把公共交通總站計入建築樓面面積內(例如長沙灣廣場)。就此個案而言，地盤的發展潛力受機場高度限制所限。

iii) 契約指明公共交通總站不應計入建築樓面面積內，並根據《建築物條例》不把公共交通總站計入建築樓面面積內(例如栢景臺、交易廣場、新港城及海濱花園)。

iv) 契約指明公共交通總站不應計入建築樓面面積內，但根據《建築物條例》把公共交通總站計入建築樓面面積內(例如海怡半島、香港站、濠日居、星河明居、海逸豪園及東薈城)。就這些個案而言，契約設定了建築樓面面積的上限。

v) 契約指明公共交通總站應計入建築樓面面積內，並根據《建築物條例》把公共交通總站計入建築樓面面積內(例如藍灣半島)。

(g) 水警基地附屬地方內的泊車處是水警港口分區總部職能上的附屬設施。契約未有指明水警基地附屬地方是否應計入建築樓面面積內。根據《建築物(規劃)規例》第 23(3)(b)條規定，這些用作停車場及供車輛上落客貨的地方，應豁免計入建築樓面面積內。

撥地用作公共通道

(h) 以下建議撥出的地方應享有額外地積比率：

(i) 須為水警基地附屬地方提供額外空間，以符合契約的工程規格附表訂明的規定。有鑑於此，公共交通總站須擴展至包括位於地面層的大部分

“預留地區”。就此情況而言，撥出“預留地區”作公共用途以換取額外地積比率的做法實屬合理。

ii) 至於沿東南界線伸延的狹長地帶，發展商建議撥作公共通道，以便通往公共交通總站。雖然賣地條件已指定該幅土地屬可行使通行權的地區，但發展商應有權把土地撥作公共通道，以換取額外地積比率。

iii) 擬建於在主水平基準以上 11 米的行人道可提供一條連續的海濱長廊，以及連接毗鄰的發展項目及地鐵車站。政府接受撥出行人道以換取額外地積比率，是符合公眾利益的做法。

6. 業主代表向委員分發“公共交通總站研究報告”，並請委員注意該等在契約未有指明應否計入建築樓面面積但根據《建築物條例》不計入建築樓面面積的公共交通總站(例如統一中心、中港城、麗港城、德福商場、黃埔花園及南豐中心)。他亦指出，在這六個個案中，中港城的契約包含條文指明建築樓面面積下限，而其他五個個案的契約則規定了建築樓面面積上限。

7. 業主代表回應委員的提問時表示，他在提交標書前已知悉他在陳述中引用的部分先例，以及公眾停車位會計入建築樓面面積內。

8. 認可人士組隨後離席。

9. 總屋宇測量師/港島東於會議席上提交一份區劃圖及建議的建築圖則，並向委員簡介有關背景。

10. 地盤分類

a) 總屋宇測量師/港島東於會議席上提交一份區劃圖，

展示了地盤的情況。他表示現時位於東南面一幅部分已鋪路面的地方屬於沒有任何可行使通行權的車輛通道。

- b) 港島規劃專員告知委員，在分區計劃大綱圖中，除兩個船舶加油站外，該條“通路”被劃作“休憩用地”。規劃意向是把“通路”發展為一條連續的散步長廊，連接計劃在愛秩序灣興建的長廊及鯽魚涌公園。他表示現由水警佔用的碼頭擬在水警撤離後用作康樂地區，而該條“通路”亦很可能須作為碼頭的緊急車輛通道。
- c) 地政總署產業測量師/笏箕灣表示位於地盤東南面的狹長地帶部分位於撥給水警的土地，而部分則位於未批租及未撥用的政府土地。在擬備標書條件期間，港島東區地政處曾向屋宇署作出書面查詢，以澄清該幅已劃定為休憩用地的狹長政府土地是否可根據《建築物(規劃)規例》分類為街道。屋宇署的回覆稱，根據《建築物條例》第2條規定，該幅政府土地並不視作街道。為了闢設一個丙類地盤以符合屋宇署的建議，位於該地盤東南角落闊4.5米的狹長地帶遂被指定為用作非建築用地及公共通道。他補充說，部分委員在會上提及的“加油站”實際上是“船舶加油站”。批准作為船舶加油站的期限是從一九九一年起的21年。契約規定不得興建車輛通道通往船舶加油站。
- d) 消防處高級消防區長表示，雖然船舶加油站的核准建築圖則中沒有指明，但該條“通路”為船舶加油站的現有緊急車輛通道。
- e) 委員就此事交換意見，並得出以下見解：
 - i) 該“通路”為通往船舶加油站的現有緊急車輛通道，亦是通往公眾登岸地點的通道。雖然當局對車輛通道有所限制，但船舶加油站的僱員仍須通過“通路”前往加油站。在這方面，委員獲知船舶加油站的核准建築圖則載有一個門口通往“通路”。委員因此認為該“通路”具備街道的特徵，並將繼續用作通往船舶加油站和公眾登岸地點的通道。

- ii) 規劃意向是把“通路”發展為海濱長廊供市民通行，而“通路”亦打算闢為日後用作康樂地區的碼頭的緊急車輛通道。
 - iii) 除具備街道的特徵外，鑑於第(i)及(ii)項，該“通路”亦具備作為街道所須的永久性質，符合《建築物條例》的規定。
- f) 經考慮所有相關事宜後，大部分委員建議該條“通路”屬《建築物條例》所載的街道，而地盤為丙類地盤。主席同意委員的建議。

11. 劉秀成教授離開會議。

12. 撥出地面層大部分“預留地區”以供組成公共交通總站的一部分作公共用途

- a) 運輸署高級工程師/東區及一般事務說，在已提交的建築圖則所展示的擬議公共交通總站平面布置是基於(i)水警基地附屬地方的面積須予擴大以配合工程規格附表的規定；(ii)改建在地段邊界外的行人徑為園景美化地方，以致公共交通總站內的行人徑須重新安置；及(iii)提供的公共交通總站面積較原來規定的為大。他認為，如果在重新設計公共交通總站時，沒有加入第(ii)及(iii)點提到的建議的話，則在契約條件所訂的對比圖則內的“預留地區”或可足以達到契約原先的設計意圖。然而，他同意擬議的公共交通總站因面積擴大而在運作上較原先的為佳。
- b) 港島規劃專員認為擬議的公共交通總站設計較原先的有所改進。他支持在“預留地區”撥地，並以額外地積比率作交換。
- c) 地政總署產業測量師/筲箕灣告知各人，該工程規格附表是由各有關部門提供的。他又補充說，根據賣地條件，公

公共交通總站的對比圖則屬於工程規格附表的一部分。買家在對工程規格附表作出任何修訂或改動前須向地政總署署長取得事先批准，而地政總署署長會就此事徵詢政府各有關部門的意見。

- d) 委員在交換對問題的意見後，得出以下見解：
- i) 在契約的對比圖則中劃作水警基地附屬地方的面積並不符合工程規格附表的要求，因此，有關的公共交通總站須移向南面。
 - ii) 重新設計的公共交通總站因為面積擴大了而較原先的有改進。
 - iii) 為提供園景美化地方以致要重新規劃在公共交通總站內的公共通道須予鼓勵。
 - iv) 地面層的地方是可用作其他用途，發展商應可以因撥出該地方而換得補償。
- e) 經考慮過各相關事項及委員的意見後，主席接納把“預留地區”撥作公共交通總站的建議。主席並同意批出額外地積比率，條件是業權人承諾除該額外面積外不會向政府提出任何進一步補償，。而有關公共交通總站的平面布置獲政府所有相關部門的接納。

13. 撥出東南界線一幅狹長土地作為公共通道及水警基地附屬地方的車輛出入口通道，以及撥出在主水平基準以上 11 米的行人道為公共通道

- a) 地政總署產業測量師/笱箕灣告知各人，根據有關賣地條件，在地段東南界線以粉紅色影線顯示的黑色範圍已劃為非建築用地，而有關地段業權人須按賣地條件的規定，在任何時間開放粉紅色影線顯示的黑色範圍予公眾通行。據此，有關認可人士建議撥出該粉紅色影線黑色範圍並不可行，並應予以拒絕。此外，賣地條件亦規定地段業權人須全日在沿粉紅色影線顯示的黑色範圍及粉紅色交叉影線顯示的範圍提供無任何限制的車路予警務處處長及其人員、地政總署署長及獲得署長批准的其他租客，以及佔用

人或持牌人使用。

- b) 港島規劃專員表示，只有一併把“通路”發展為散步長廊，以及在散步長廊和行人道之間提供足夠的行人通道作為連接，才會顯出在主水平基準以上11米的地方撥作行人道的意義。否則，有關行人道的建議並沒有作用。他建議，如果發展商同意把“通路”發展為散步長廊，並在長廊和行人道之間提供足夠的行人連接路，才會接納撥作行人道的建議。
- c) 地政總署產業測量師/笏箕灣向大會建議說，假如有關的散步長廊最終依分區計劃大綱圖所示在水警遷移後便會連接起來，有關接連愛秩序灣填海區與鯉景灣散步長廊的建議便只能達到臨時作用，長遠而言，該項設置便會變得多餘。此外，還有其他替代路線可以連接這兩個地區。
- d) 委員在交換對問題的意見後，得出以下見解：
 - i) 在東南界線的狹長土地為水警緊急車輛的出入口，因此，不宜闢為公共通道。
 - ii) 倘若“通路”獲發展成為散步長廊，市民可取道散步長廊往公共交通總站。在這情況下，只有在東南界線面向擬議的公共交通總站通道的粉紅色交叉影線黑色範圍的一小部分地方才需用作公共通道。
 - iii) 只有在“通路”也一併獲發展為散步長廊，並與在主水平基準以上 11 米的行人道提供連接行人道時，撥作行人道才對市民有意義和有益處。
- e) 經考慮過各相關事項和委員的意見後，主席同意 (i) 准予因在主水平基準以上 11 米的地方撥地作行人道而批給額外地積比率，條件是發展商須把“通路”發展成為散步長廊，以及其所提出的相關建議（包括擬議的樓梯及升降機）獲得政府有關部門的接納；(ii) 就 (i) 所提到的額外地積比率總數應視乎商議結果，有關發展散步長廊的成本亦在考慮之列；及 (iii) 批給額外地積比率以換取撥出部分在粉紅色交叉影線顯示的黑色範圍，該處面向公共交

通總站出入口，提供通道給市民進出。

- f) 主席指示總屋宇測量師/港島東就有關建議（包括樓梯及供殘疾人士使用的升降機事宜）諮詢康樂及文化事務署。

14. 公共交通總站不計入建築樓面面積

- a) 總屋宇測量師/港島東表示，該署的慣例是要求把公共交通總站計算在建築樓面面積內，以下的情況則除外（a）契約中特別批准不作如此計算；或（b）契約已訂明建築樓面面積上限；或（c）在賣地前因應特殊情況而根據《建築物條例》准予豁免建築樓面面積。
- b) 港島規劃專員認為，由於契約已訂明必須提供公共交通總站，因此在建築樓面面積中不計入公共交通總站對市民不會產生任何好處。他略為關注到，如果公共交通總站准予不計入建築樓面面積內發展密度會有所增加。
- c) 地政總署產業測量師/筲箕灣表示，賣地條件只列明了發展項目的住宅建築樓面面積下限。按照《建築物條例》的規定，屋宇署將負責管制有關發展項目的地積比率。他補充說，在擬備賣地條件階段，屋宇署曾以書面證實，根據《建築物（規劃）規例》的規定，政府房舍應計入建築樓面面積內。地政總署於是根據屋宇署的意見，以政府房舍應計入建築樓面面積為基礎評審標金底價。在這情況下，作為政府房舍的公共交通總站應當作為建築樓面面積。他續稱，地政總署曾就一些投標者的查詢，告知他們說，根據《建築物（規劃）規例》第 23（3）（a）條，政府房舍應當作建築樓面面積計算。他再就主席的查詢澄清說，這幅土地的買家在投標階段沒有就這個問題作出查詢。
- d) 委員交換對問題的意見，並得出以下的見解：
- i) 就四個所引述位於麗港城、德福廣場、黃埔花園和南豐中心的例子而言，有關契約已就建築樓面面積上限作出限制。由於根據《建築物條例》無論公共交通總站是否計入建築樓面面積內都不會超越在《建築物條例》下的許可建築樓面面積，因此屋宇

署並沒有直接介入處理這些個案的問題。

- ii) 在得到前稱工務局會議的批註後，位於統一中心的地盤獲得最高地積比率為 18 和額外建築樓面面積等同契約批作公共交通總站面積的 5 倍。
- iii) 在認可人士小組報告中所提到的多宗個案，中港城的公共交通總站最可與標的公共交通總站作一比較。因為兩宗個案的契約均沒有提到公共交通總站是否可計入建築樓面面積內，而只就發展項目的建築樓面面積訂出下限。根據《建築物（規劃）規例》第 23（3）（b）條，中港城的公共交通總站獲准不計入建築樓面面積內，理由是該公共交通總站附屬於土地範圍內的大堂建築物，供用作為渡輪碼頭。就考慮中的個案而言，部分委員認為，該公共交通總站用作為附屬於發展項目的主要用途值得商榷。
- iv) 部分委員認為，標的公共交通總站與中港城並無分別，建築事務監督沒有理由不根據《建築物（規劃）規例》第 23（3）（b）條作相同的豁免。
- v) 部分委員的觀點是，標的公共交通總站內的過境巴士站在性質上與中港城大堂建築物的渡輪碼頭相同。據此，部分委員認為，該過境巴士站應計入建築樓面面積內，情形尤如中港城的大堂建築物一般。至於該公共交通總站的餘下部分則可當作為附屬於過境巴士站的功能，並因此而可根據《建築物（規劃）規例》第 23（3）（b）條得到豁免，不用計入建築樓面面積內。
- vi) 運輸署高級工程師/東區及一般事務表示，區內的公共交通總站並不作為附屬於過境巴士站的功能。
- vii) 在評估應否計算建築樓面面積時，處理政府房舍的方式不應與私人房舍不同。
- viii) 發展商在遞交標書前已知悉若干先例。

- ix) 在契約下，公共交通總站是否計入建築樓面面積內，每宗個案都不盡相同。
- e) 雷震寰教授注意到，一個值得商榷的地方是，發展商應採取步驟以澄清公共交通總站是否計入建築樓面面積內，因為據他所知，不同的工程計劃處理方式也不一樣；另一個值得商榷的是，當局應在招標前採取步驟澄清這個狀況。從屋宇署對過往個案所作的裁決反映，公共交通總站是否計入建築樓面面積內明顯並不一致。雷教授認為，發展商很可能對公共交通總站是否計入建築樓面面積內也感到困惑，因為契約及《建築物條例》對公共交通總站的處理方式並不一致。在這個基礎下，他認為疑點的利益應歸於發展商。同時，他建議各部門之間應就這不一致的情況作出澄清，並向業界發出指引。
- f) 主席得悉委員對這個問題的意見紛紜。他指示應就有關《建築物（規劃）規例》第 23（3）（b）條在這宗個案的應用徵詢法律意見，然後再作決定。

15. 意見提供

- a) 認可人士小組獲邀出席會議，主席告知他們由建築事務監督所作的決定如下：
- (i) 有關土地可當作丙類地盤處理。
- (ii) 有關撥出部分“預留地區”為公共交通總站，以換取額外地方獲得接納。惟須視政府各有關部門是否接納公共交通總站的平面布置，以及業權人承諾除給予額外地方外，不會再向政府索取任何進一步補償。
- (iii) 如果“通路”（包括樓梯及升降機構築物）獲發展商一併發展為散步長廊，以及計劃為政府各有關部門接納的話，便原則上不反對把擬議在主水平基準以上 11 米的地方撥作行人路。至於批出多少額外地方將稍後才予以考慮，並須視乎政府與發展商之間的商議。

- (iv) 只有直接作為公共交通總站通道的粉紅色交叉影線顯示的黑色範圍部分才可換取額外面積。
- (v) 有關公共交通總站及水警基地附屬地方應否計算入建築樓面面積內，稍後才作決定。