

## 香港的屏風樓宇問題 Walled buildings in HK

### 簡要 Overview

由環保觸覺提供 Provided by Green Sense

#### (一) 屏風樓宇特徵

以下為屏風樓宇的 6 個指標，如果滿足 3 個或以上，便成為屏風樓宇：

1. 發展項目內樓與樓之間沒有足夠距離（例如少於 15 米）
2. 項目內的樓宇佈局是接近「一」字排開
3. 項目內各樓宇的平均高度（包括平台）超過 35 層
4. 項目的位置是具影響性（例：海邊、市中心、通風廊）
5. 項目或樓宇的較闊一面是迎向盛行風
6. 附近有比較低矮的樓宇

以上述 6 項特徵對過去 10 年落成的樓宇作調查，共有 104 個屏風屋苑，並選出 10 大屏風屋苑。（可看附圖）

#### (二) 出現原因

- (1) 八萬五政策，很多地積比大的項目成功過關
- (2) 政府批地面積越來越大，發展商將樓宇放在一邊，另一邊作會所及泳池
- (3) 發展商盡用樓面及豁免樓面面積，並將單位盡覽海景
- (4) 政府過去沒有規限樓宇佈局(如樓與樓之間距離)

#### (三) 屏風樓宇通常出現的樓宇

- (1) 鐵路上蓋（因為通常是高密度、地盤是長形，終究原因是政府不想付錢起鐵路）
- (2) 市建局（為了保償收樓成本，地積比通常比原有舊樓高出很多）
- (3) 發展商私人地皮（會用盡樓面及地積比，近海地皮特別嚴重，政府監管不足）
- (4) 公屋（為了滿足三年上樓政策，公屋通常已達 40 層及圍城式設計）

## 環保觸覺希望政府回應的提問

### 第一部分 「空氣流通指引」

1. 早於 2002 年，規劃署已出版了《城市設計指引》(Urban Design Guidelines) 一書(可看附頁)，內裡已詳細說明社區內樓宇如何佈局可以避免屏風效應。所以，規劃署是早於 2002 年已應注意到這個問題，不是等到 2006 年 8 月加入了「空氣流通指引」才注意到。本會想問政府，在 2002 後規劃的發展項目，有否將這《城市設計指引》內的建議，作為規劃時的重要參考？
2. 「空氣流通指引」現時只是指引性質，只是適用於政府建築物，不但私人發展商不須跟從，連政府全資擁有的九鐵、政府注資的市建局及政府作為大股東的地鐵也不須跟從。請問政府如何強化「空氣流通指引」的效力，確保發展商跟從？
3. 政府會怎樣處理在去年 8 月之前已批出但未興建的九鐵、地鐵及市建局項目，而該些項目是違反該空氣流通指引？(舉例：西鐵元朗站，馬鐵大圍車廠及大圍站)

### 第二部分 鐵路上蓋物業的屏風樓宇

1. 本會曾和九鐵多次會面，及和地政總署多次書信來往，要求將已獲城規會通過的九鐵鐵路上蓋項目修改設計，以滿足現時的城市規劃要求。可是，本會發現雙方互相將責任交給對方。九鐵聲稱「九鐵只是政府的代理人」，而地政總署則稱「項目的發展已交預九鐵」，想請問項目的融資安排、單位數目及坐向，最終決定權是九鐵還是政府？
2. 假設上題的回覆是政府，地政總署 / 房屋及規劃地政局 是否有最終決定權？究竟財經事務及庫務局會否具影響力？
3. 政府是否願意為了社區空氣流通及減輕屏風效應，將鐵路上蓋多個已批項目的地積比及高度降低，舉例說，以較低的補地價金額來提供誘因？
4. 日後九鐵及地鐵合併，九鐵將由公營機構變成上市公司，政府會否失去了對九鐵現時上蓋物業的控制權？請問政府現時和九鐵及地鐵商討合併時，有否考慮上述問題？

### 第三部分 市建局的屏風樓宇

市建局擁有土地收回的上方寶劍，已成為在市區最大的發展商，但市建局的多個項目，都是在剷平舊樓後，興建摩天住宅及商廈，包括荃灣萬景峰及尖沙咀河內道項目，這些項目皆令附近環境變差，市建局變成「市區破壞局」。

1. 市建局起屏風樓的根本原因，是因為市建局付了一筆收樓開支，賠償予原居民後，需要提高地積比來達至項目是有可觀盈利的。想請問政府，市建局這種運作模式是否有違重建是為改善舊區環境的原則？
2. 既然以原地積比為原則的市區重建是對整體社會有益的事，政府會否考慮少量地注資一些有利當區空氣質素的重建項目，以免引起屏風效應？
3. 我們查看了一些市建局項目，發覺其發展模式完全違反了「空氣流通指引」，其中以荃灣萬景峰、尖沙咀河內道項目及荃灣楊屋道項目(可看附件)，樓宇佈局未能顧及周圍社區環境，只以提高項目價值為本，請問政府如何在樓宇佈局上對市建局有更佳的規管，包括須要市建局必須遵守「空氣流通指引」？

### 第四部分 規劃民主化及更具透明度

當屏風樓宇興建後，附近居民才知悉。(詳可見附件：規劃三大漏洞 – 大圍車廠及大圍站項目個案研究)

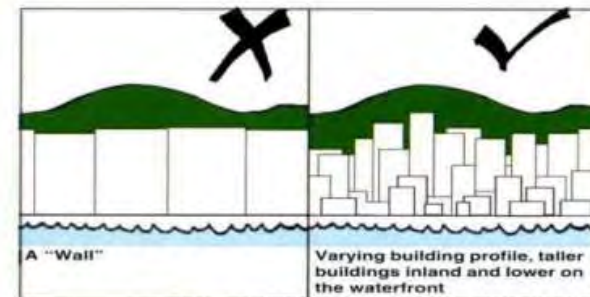
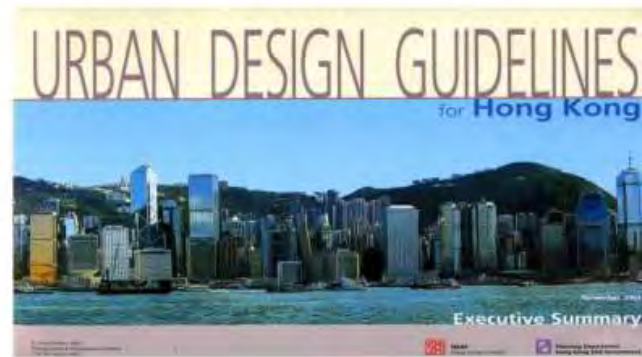
1. 大圍車廠項目的土地用途屬「其他指定用途」(Other Specified Uses) ---- 「鐵路車廠綜合發展區」，不須交上城規會審議。事實上，大部分住宅項目，若其土地用途規劃為「住宅」(Residential)，也不須交予城規會。只有部分土地用途如「綜合發展區」(Comprehensive Development Area)，其發展計劃才須得到城規會通過。由於城規會是其中一個民意收集及諮詢過程，請問政府是否可以將所有土地用途也納入城規會監察範圍，特別是「住宅」(Residential)用途？
2. 很多時樓宇建成後，居民才得悉項目發展，想發表意見也為時已晚。本會認為發展商須舉行簡介會及召開居民大會，以讓所有居民充份得悉發展。一些重視城市規劃的國家，任何比周邊樓宇高的物業項目，發展時須得到全區居民的同意。請問政府怎樣改善項目發展時需諮詢周邊居民這重要一環？
3. 本會過去多月曾就多個物業項目向不同發展商申請取總綱發展藍圖，可惜皆以商業機密或版權所有為由而被拒絕。本會認為這做法十分不妥，公眾人士及附近居民連知情權也沒有，實在十分荒謬。政府是否應立法強制發展商須公開圖則，增強透明度？

## 詳細資料

- 第一份 在 2002 年由規劃署出版的《城市規劃指引I》 (Urban Design Guidelines)
- 第二份 九鐵的屏風樓宇項目
- 第三份 市建局的屏風樓宇項目
- 第四份 規劃三大漏洞 – 大圍車廠及大圍站項目個案研究

# 都市生活空間與城市規劃指引 ULS & Urban Design Guidelines

看看一些有助達致改善都市生活空間的城規會指引：  
A brief look at some Urban Design Guidelines which enhance ULS:



圍牆式臨海建築列為錯誤設計



空氣陽光景觀廊及臨海建築物高度之指引

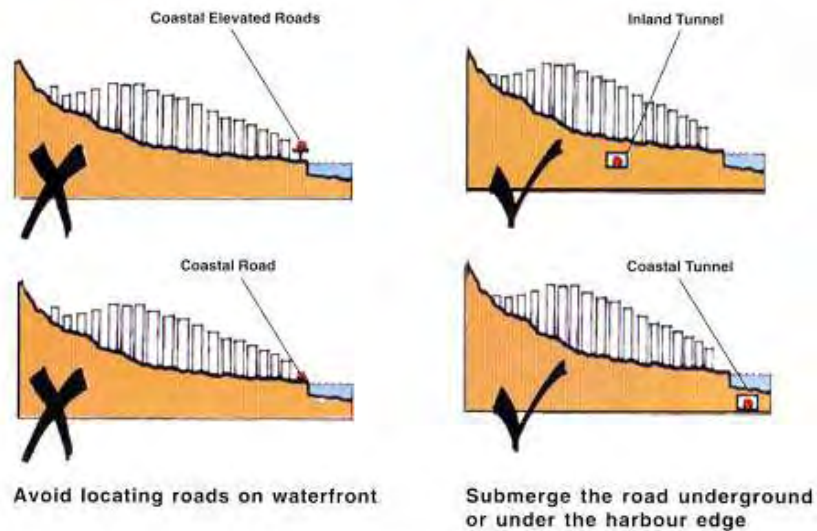
早於 2002 年，規劃署已發表了《城市設計指引》(Urban Design Guidelines)，內裡已詳細說明社區內樓宇如何佈局可以避免屏風效應。

所以，規劃署是早於 2002 年已應注意到這個問題，不是等到 2006 年 8 月加入了「空氣流通指引」才注意到。

# 都市生活空間與城市規劃指引

## ULS & Urban Design Guidelines

看看一些有助達致改善都市生活空間的城規會指引：  
 A brief look at some Urban Design Guidelines which enhance ULS:



Avoid major infrastructure projects on the waterfront which create a visual and physical barrier to the open water. Roads along the waterfront should be avoided where practicable.

沿海公路之設計指引

## Preservation of Peaks/Ridgelines



保護山脊線的指引

## 九鐵的屏風樓宇項目

本會要求政府，盡快和九鐵商討，重新規劃以下各個鐵路上蓋屏風項目，以減低屏風效應。

### 即將興建的項目

本會搜集資料所得，現時最少有 8 個九鐵項目即將興建，全是屏風式設計。

	項目	座數	現時情況
1	大圍車廠上蓋	12	不須過城規會已補地價即將興建
2	烏溪沙站上蓋	7	已補地價，興建中
3	大圍站上蓋	8	已過城規會
4	元朗西鐵站	9	已過城規會
5	南昌站上蓋	11(包括 1 座商廈)	已過城規會
6	荃灣西站 TW7	7	已過城規會，九鐵已招標，即將公佈和那間發展商合作
7	荃灣西站 TW6	2	已過城規會
8	荃灣西站 TW5	13(包括 2 座酒店)	已過城規會

(1) 大圍車廠及大圍站項目

引起問題：將形成一幅長 1 公里的巨牆，將大圍南北分開





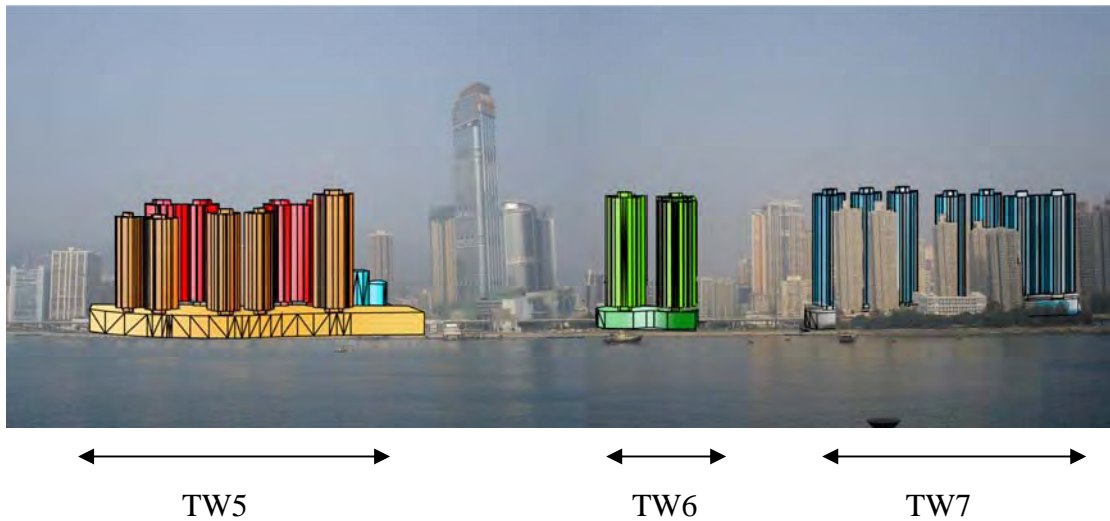
## (2) 荃灣西站 3 個項目

引起問題：將阻擋吹入荃灣市中心的西南風

現時荃灣海岸線



荃灣西站 3 個項目興建後



## 市建局的屏風樓宇項目

### (1) 萬景峰 (已建成)

位置：荃灣大河道及楊屋道交界

類型：住宅連商場

規模：共 5 棟接近完全相連，全皆 50 層以上

從兩圖可見，萬景峰就像一幅圍牆，影響川龍街及沙咀道一帶之舊式私人樓宇之通風及採光。因為這項目實在是規模太大及太高，基本上從該區的任何一個位置，也可清晰見到「這幅牆」。



(2) 河內道項目 (建築中，差不多完工)

位置：尖沙咀河內道

類型：商業、商場及服務式住宅

規模：一棟但闊達 70 米，超過 80 層

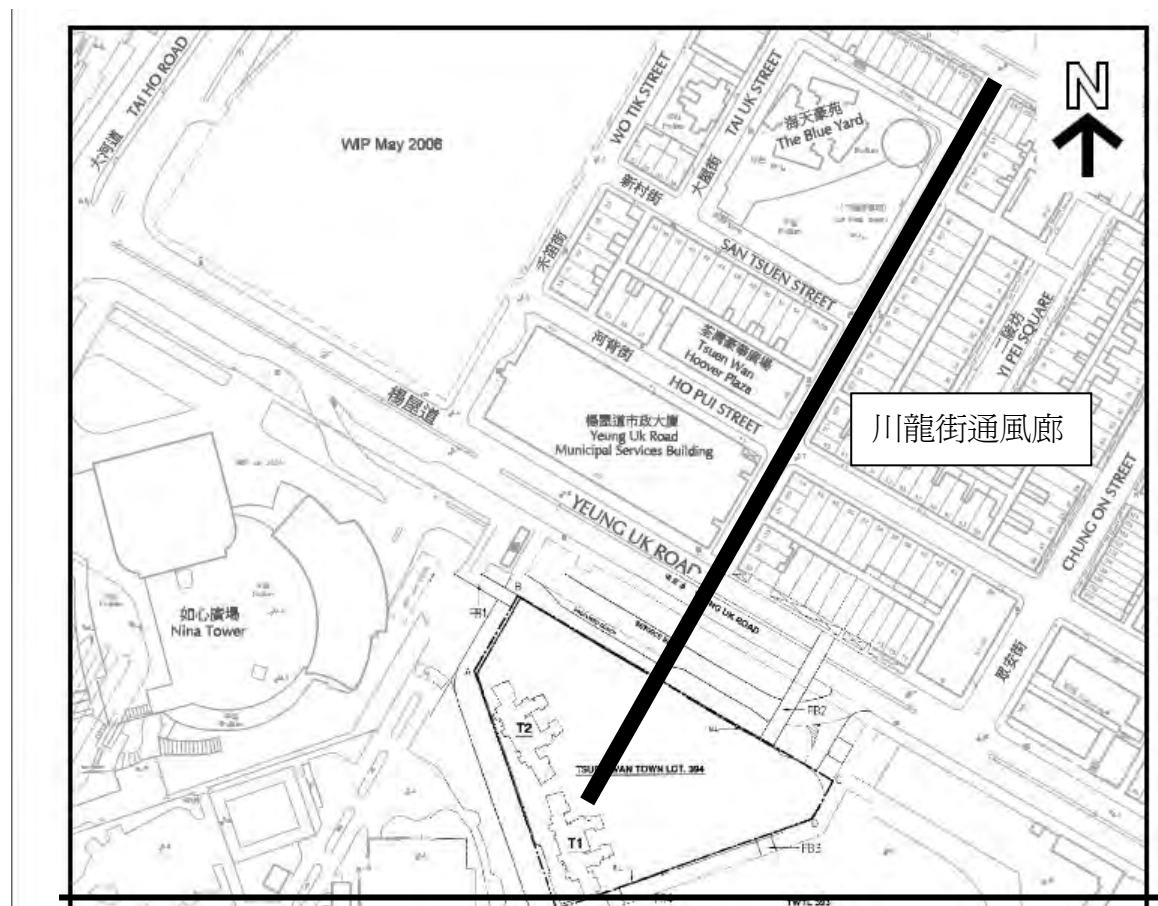
這座大廈實在是過闊及過高，設計差劣，等同將兩個足球場豎立。市建局及發展商爲了每個單位都有開揚大窗，提高單位價值，把大廈拉長。這是最損人利己的設計。



(3) 楊屋道項目 (地盤已平整，即將興建)

位置：荃灣楊屋道  
類型：住宅及商場  
規模：兩棟，45 層

這個市建局及信和合作的項目，將使川龍街通風廊永久消失。由下圖可見，該項目的第 1 座(T1)的位置，完全將川龍街通風廊遮擋。川龍街是其中一條貫穿整個荃灣市中心的街道，可將由西南吹來的海風送到荃灣市中心各棟樓宇及橫街。



## 規劃三大漏洞 – 大圍車廠及大圍站項目個案研究

**20 棟屏風樓即將在大圍興建 影響 5 萬人通風及景觀**

**調查發現 7 成大圍居民不知是屏風設計**

**規劃漏洞多：缺乏地區諮詢 沒有過城規會 發展商不須公開圖則**

**通風指引有等如冇 連政府全資擁有的九鐵也不理會**

大圍區的兩個鐵路發展項目，包括大圍車廠上蓋(12 棟)及大圍站上蓋(8 棟)，即將興建共 20 棟、達 50 層樓高的屏風樓宇，影響超過 5 萬 4 千名周邊居民(可看附件)的生活環境、空氣質素、景觀及自然光。

環保觸覺於本月初成功訪問 473 名大圍區直接受影響的居民，訪問他們有關上述兩個項目的認知程度及意見。本會特舉行記者會發佈調查結果，得到資深規劃師龐婉儀、立法會議員蔡素玉及大圍區何厚祥議員出席。

結果顯示，超過 7 成受訪周邊居民不知項目規模及建成後的模樣，發展商明顯諮詢不足。73% 的受訪者不贊成或非常不贊成項目如此興建，反對原因主要為座數層數太多、座與座之間距離太近及樓宇佈局「一」字排開，建成後恐影響空氣質素及景觀。

8 成受訪者認為政府、九鐵及地產發展商對周邊居民意見敷衍了事或不理會，反映市民對政府印像是一意孤行，而發展商則財雄勢大，事事賺到盡。兩者皆不理會市民意見。

調查結果反映現時規劃程序欠缺完善諮詢機制，居民意見沒有充份被考慮。在城市規劃條例下，大部分項目發展商皆沒有責任公佈圖則，及不會向附近居民諮詢。很多時樓宇建成後，居民才驚覺項目是屏風樓宇。(詳細論述可看下頁)

調查亦發現市民已再不願見到任何屏風樓宇興建，83% 受訪者不贊成未來興建的樓宇像大圍車廠項目般屏風式設計。可是，在去年 8 月規劃署宣佈的空氣流通指引，對發展商並無約束力，就連政府全資擁有的九鐵也不理會。

本會希望政府、九鐵及長實懸崖勒馬，暫停大圍車廠發展項目，重新規劃，使超過 5 萬大圍居民繼續享有藍天，不需被屏風樓宇遮蔽。

從這個大圍車廠項目規劃過程，可見物業項目發展存在三大漏洞：

### (1) 大部分地產項目無須過城規會

大圍車廠項目的土地用途屬「其他指定用途」(Other Specified Uses) ---- 「鐵路車廠綜合發展區」，不須交上城規會審議，少了一重要監察，而城規會也是一收集民意的渠道。而同是鐵路物業發展的烏溪沙站上蓋項目，已動工興建 7 棟接近相連的屏風樓宇，也是屬於上述類別，無須交予城規會。事實上，大部分住宅項目，若其土地用途規劃為「住宅」(Residential)，也不須交予城規會。只有部分土地用途如「綜合發展區」(Comprehensive Development Area)，其發展計劃才須得到城規會通過。

### (2) 缺乏地區諮詢

發展商通常會向區議會展述發展計劃，但區議會並沒有否決權，發展商也不一定需要理會區議會意見。而部分區議員是委任，未能充份代表民意。事實上，很多時樓宇建成後，居民才得悉項目發展，想發表意見也為時已晚。本會認為發展商須舉行簡介會及召開居民大會，以讓所有居民充份得悉發展。一些重視城市規劃的國家，任何比周邊樓宇高的物業項目，發展時須得到全區居民的同意。

### (3) 不公開圖則 知情權也沒有 透明度極低

大圍車廠項目的總綱發展藍圖(Master Layout Plan)從未正式公開。而本會過去多月曾就多個物業項目向不同發展商申請取總綱發展藍圖，可惜皆以商業機密或版權所有為由而被拒絕。本會曾就此事詢問規劃署，相關官員指出發展商是沒有責任向其他人展示圖則。本會認為這做法十分不妥，公眾人士及附近居民連知情權也沒有，實在十分荒謬。

本會認為必須修改法例，任何發展項目都必須公開圖則，全面告知及諮詢周邊居民，方法可包括信件、簡介會和居民大會。若只是諮詢區議會或大廈法團，並不足夠。另外，發展商也應盡可能爭取附近大部分居民不反對工程。最後，交予城規會審議，而城規會也應加入民選代表。

### 附件一 大圍車廠及大圍站受影響屋苑

田心村	新翠邨	雲疊花園
海福花園	金禧花園	新田村
富嘉花園	文禮閣	顯徑邨顯耀樓

5 座私樓 (天寶大廈、康樂大廈、金輝大廈、泰安大廈、金昌大廈)  
大圍站以北一帶舊式樓宇

## 附件二 問卷調查結果

### 1. 你知道大圍站及大圍車廠上蓋將來會起樓嗎？

	人數	百份比
知道	293	62%
不知道	179	38%
總數	472	

### 2. 你知否將來樓宇建成後是如此模樣呢？(展示建成後的圖片)

	人數	百份比
知道	124	27%
不知道	337	73%
總數	461	

#### 2.1 (上題答“知道”才需作答)

#### 你從何得知樓宇建成後的模樣呢？(多項選擇)

	人數
九鐵	8
政府	10
傳媒	88
區議員	5
環保團體	10
其他	16

### 3. 你認為九鐵就大圍站及大圍車廠上蓋項目的諮詢是否足夠？

	人數	百份比
極不足夠	137	29%
不足夠	274	58%
沒意見	39	8%
足夠	18	4%
極足夠	1	0%
總數	469	

### 4. 你贊成大圍站及大圍車廠上蓋的樓宇如此興建嗎？

	人數	百份比
非常不贊成	104	22%
不贊成	239	51%
沒意見	84	18%
贊成	46	10%
非常贊成	0	0%
總數	473	

#### 4.1 (上題答“非常不贊成”或“不贊成”才作答) 原因為何？(多項選擇)

	人數	百份比
座數及層數太多	180	
座與座之間距離太近	204	
樓宇佈局「一」字排開	137	
其他	48	

### 5. 你估計政府、九鐵及地產發展商會有幾重視周邊居民的意見？

	人數	百份比
完全不理會	179	38%
敷衍了事	191	41%
加以重視	21	5%
採納意見	28	6%
不知道	47	10%
總數	466	

### 6. 你認為樓宇建成後，大圍市中心的通風及陽光會有甚麼改變？

	人數	百份比
大大增強	2	0%
增強	2	0%
差不多	42	9%
減弱	231	49%
大大減弱	192	41%
總數	469	

### 7. 你贊成香港將來的新樓宇建成這樣嗎？

	人數	百份比
非常不贊成	119	25%
不贊成	274	58%
沒意見	51	11%
贊成	25	5%
非常贊成	1	0%
總數	470	

### 大圍居住年份

	人數	百份比
少於1年	48	10%
1至5年	57	12%
6至10年	96	21%
11至15年	56	12%
15年以上	210	45%
總數	467	

日期: 2007年1月上旬  
地點: 大圍火車站附近  
對象: 大圍區居民  
收回問卷數: 473份