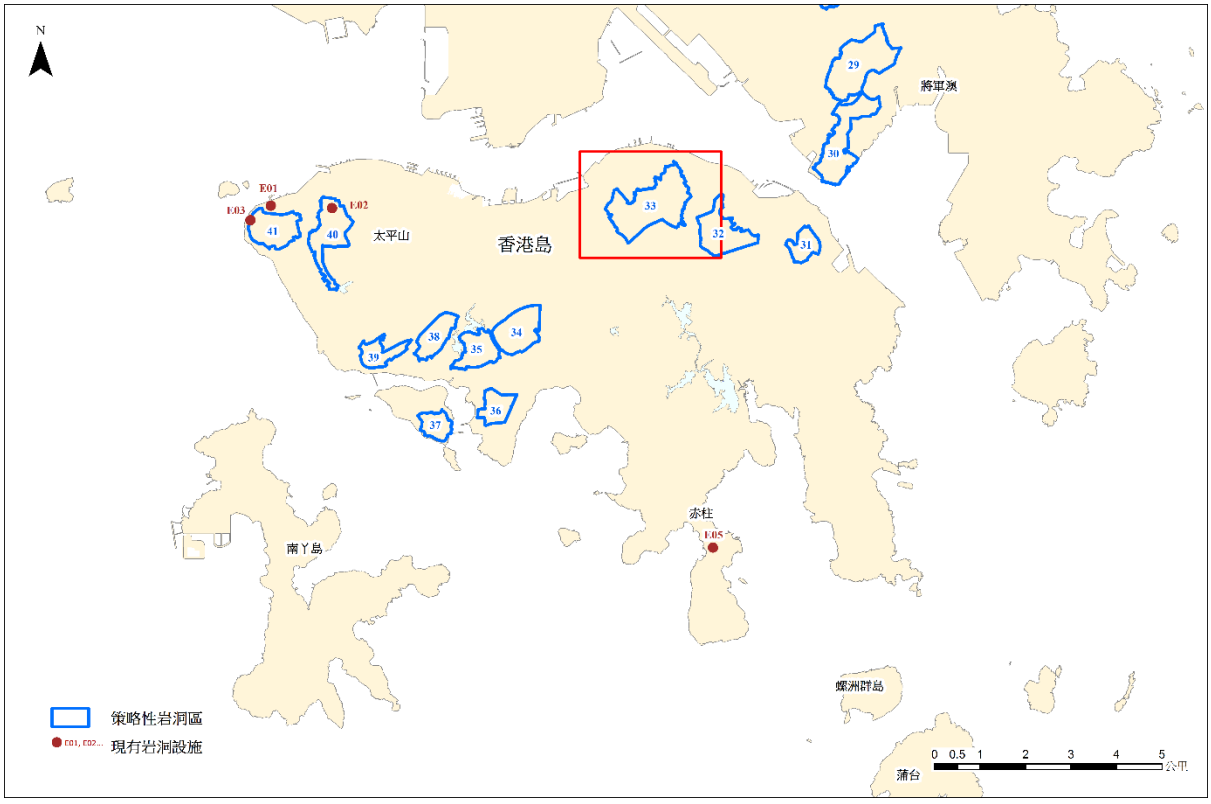
《岩洞總綱圖》–《註釋》

策略性岩洞區第 33 號–寶馬山

本《註釋》闡述策略性岩洞區第 33 號–寶馬山(下稱「該岩洞區」)的特點、主要發展機遇和限制。本《註釋》列出具潛力而適合在該岩洞區發展的土地用途，但項目倡議人仍可提出理據在岩洞發展其他可行的土地用途。本《註釋》亦標明各潛在岩洞入口位置的範圍。隨附的參考繪圖展示了該岩洞區的空間環境資料。

有關《岩洞總綱圖》的背景和目的，以及策略性岩洞區的定義和界線劃定準則，請參考《岩洞總綱圖》的《說明書》。

1. 位置圖



2. 策略性岩洞區詳情

分區計劃大綱圖：	《北角分區計劃大綱核准圖編號 S/H8/26》 《鰂魚涌分區計劃大綱核准圖編號 S/H21/28》 《渣甸山及黃泥涌峽分區計劃大綱核准圖編號 S/H13/12》
面積：	161.4 公頃
該岩洞區內的最高標高：	主水平基準以上 313 米
該岩洞區內的最低標高：	主水平基準以上 5 米

3. 地區環境

位置

該岩洞區位於香港島東北部北角的寶馬山及蓮花宮山一帶。該岩洞區的東面是鰂魚涌，東南面是大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部分)，西面是大坑及銅鑼灣，而北面是北角。

該岩洞區的地勢普遍陡峭，最高點約在主水平基準以上 313 米。該岩洞區東部大部分範圍與大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部分)重疊。港鐵鰂魚涌站及寶馬山食水配水庫分別在該岩洞區的東北部及北部。

該岩洞區附近有多個已發展的社區。東面的是鰂魚涌的主要住宅及商業區，有高層及高密度的發展，包括太古城(該岩洞區以東約 350 米)和太古坊(該岩洞區以東約 50 米)。西面是大坑及銅鑼灣，大坑主要是住宅區，有中至高層建築的房屋發展，包括勵德邨(在該岩洞區西部界線)；銅鑼灣是主要的商業及購物區。北面是北角，是另一個主要的商業及住宅區，在渣華道及英皇道一帶有高層及高密度的發展(均在該岩洞區以北)。

該岩洞區附近有多項政府、機構或社區設施服務當區以至全港，包括維多利亞公園(該岩洞區以西約 350 米)、香港大球場(該岩洞區西南面約 750 米)、香港樹仁大學(該岩洞區西北面約 250 米)、鰂魚涌海水配水庫(毗鄰該岩洞區東部界線)、

北角上食水及海水配水庫(該岩洞區以北約 20 米)及北角西食水配水庫(該岩洞區西北面約 30 米)。此外，緊鄰該岩洞區北面有多間學校，包括漢基國際學校、香港日本人學校、聖貞德中學及培僑中學等。

通道

該岩洞區可經百福道、天后廟道及七姊妹道，從東北面邊緣進入；可經連接柏架山道前往柏雅台的通道，從東面邊緣進入；可經怡景道，從西北面邊緣進入；亦可經寶馬山道毗鄰的寶馬山道遊樂場，從北面邊緣進入。區域連接道方面，可經由附近的東區走廊、東區海底隧道及中環灣仔繞道(興建中)前往。

港鐵港島線及將軍澳線均服務該岩洞區的附近地區。最接近的港鐵站包括港島線的太古站(該岩洞區以東約 400 米)、鰂魚涌站(在該岩洞區東北端；該站為港島線及將軍澳線的轉線車站)、北角站(在該岩洞區以北約 730 米；該站為港島線及將軍澳線的轉線車站)、炮台山站(該岩洞區西北面約 350 米)及天后站(該岩洞區西北面約 200 米)。

擬議港鐵北港島線計劃於 2021 年至 2026 年建造，將東涌線向東延伸和將軍澳線向西延伸以服務香港島北部。在該岩洞區北面的北角站會成為擬議北港島線和現有的港島線及將軍澳線的轉線車站。

北角渡輪碼頭在該岩洞區北面稍遠處(該岩洞區以北約 1 公里)，提供前往紅磡、九龍城及觀塘的載客渡輪服務。北角汽車渡輪碼頭(該岩洞區以北約 800 米)則提供前往觀塘、梅窩及愉景灣的危險品車輛渡輪服務。

土地用途地帶

根據《北角分區計劃大綱核准圖編號 S/H8/26》、《鰂魚涌分區計劃大綱核准圖編號 S/H21/28》及《渣甸山及黃泥涌峽分區計劃大綱核准圖編號 S/H13/12》，該岩洞區東北部、北部及西部主要劃為「綠化地帶」。在該岩洞區西部怡景路的山頂位置劃為保留作配水庫的「政府、機構或社區」地帶，近

寶馬山道的一小部分劃為「休憩用地」地帶。該岩洞區亦有部分劃為「郊野公園」，屬大潭郊野公園(鯽魚涌擴建部分)的一部分。該岩洞區其餘部分未有任何法定圖則覆蓋。其周邊的地區主要劃為「郊野公園」、「綠化地帶」、「政府、機構或社區」地帶、「住宅(甲類)」地帶、「住宅(乙類)」地帶、「休憩用地」、「商業」地帶及「其他指定用途」註明「電訊聯絡站」地帶。該岩洞區東南面的地方未有任何法定圖則覆蓋。

有關分區計劃大綱圖上最新的土地用途地帶詳情，請參閱城市規劃委員會網站(http://www.tpb.gov.hk)。

在該岩洞區的範圍內並無現有或計劃發展的岩洞設施。

4. 策略性岩洞區特點概要

4.1 界線

該岩洞區的北面界線止於雲景道、百福道、寶聯徑、包括賽西湖大廈等私人住宅發展和學校。該岩洞區的東面界線止於柏架山道、英皇道、私人地段及柏雅台的住宅發展。該岩洞區的西面界線止於怡景道及包括勵德邨在內的住宅發展。該岩洞區的南面界線則劃定在距離潛在入口位置800米。

4.2 地質

該岩洞區的基岩地質主要是細顆粒花崗岩及細至中顆粒花崗岩，屬畢拿山花崗岩，岩石類型適合作岩洞發展。該岩洞區及其周邊地區發現有若干地質結構，例如航攝地質線。從該岩洞區開挖所得的岩石適合再用作建築石料。

有關該岩洞區的詳細地質資料，可參閱土木工程拓展署轄下土力工程處所出版的1:20 000地質圖第11號(香港及九龍)。

4.3 規劃

圍繞該岩洞區的是位於香港島北岸早年已發展的鰂魚涌、大坑、銅鑼灣及北角的市區。這些地區是香港島北部的主要商業及住宅區。由於該岩洞區及其周邊地區有完善的道路和鐵路網連接香港其他地區，因此有潛力支援這些地區，以解決一些現有城市發展的問題。

上述地區包括多個中至高層住宅發展(例如太古城、勵德邨及賽西湖大廈)，設有政府、機構或社區設施(例如運動場、配水庫及學校等)。由於有關地區現時的建築物發展密度極高，發展集中，人口眾多，該岩洞區有潛力提供合適的空間以改善生活環境，例如設置合適的政府、機構或社區設施(例如體育及康樂設施)，或把現有基礎設施(例如配水庫)和公用事業設施裝置(例如變電站)遷入岩洞，以騰出地面用地作其他有效益的用途(例如社區設施)。善用岩洞發展，能夠更有效地運用區內的土地資源，同時亦可保存寶馬山及蓮花宮山的天然景貌，作為鄰近社區的翠綠背景，為社區帶來最大裨益。

鰂魚涌、銅鑼灣及北角也是香港島北部的主要商業區，有太古坊等主要的商業發展以及多個購物中心。在船塢里、華蘭路及糖廠街一帶的剩餘工業區亦將透過重建逐步轉型作商業用途。由於這些地區有良好的道路網及鐵路服務，再加上擬議的港鐵北港島線將會使當區交通更便利，該岩洞區有潛力支援商業活動的擴張，提供空間作合適的土地用途，例如零售、食品／葡萄酒貯存及貨倉(例如迷你倉)。港鐵鰂魚涌站位於該岩洞區東部，岩洞發展或可與港鐵站融合，進一步改善該區的交通。

在東區，例如柴灣工業區及鰂魚涌太古坊，發展了一些數據中心。由於鄰近已有商業相關用途，該岩洞區有潛力提供額外空間設置數據中心及相關設施，以支持行業日後的擴展。這與政府推動香港成為數據中心樞紐的政策目標一致。

4.4 環境

在該岩洞區內發展岩洞或會對附近的住宅區(例如柏雅台、賽西湖大廈及勵德邨)及學校(例如聖貞德中學、漢基國際學校及香港日本人學校)造成環境影響。該岩洞區有部分與大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部分)重疊。該岩洞區有一些林地和天然或經人工改道的水道，附近有一些歷史建築，包括鄰近該岩洞區東面界線的三級歷史建築前鰂魚涌學校、二級歷史建築林邊屋大樓及車庫；鄰近該岩洞區以西的二級歷史建築香港紅卍字會大樓、二級歷史建築皇仁書院童軍室、三級歷史建築書館街 12 號、三級歷史建築大坑第二巷 4 號、三級歷史建築大坑利群道 2 號及一級歷史建築虎豹別墅。銅鑼灣的天后廟及蓮花宮是法定古蹟，鄰近該岩洞區西面界線。

在制訂岩洞發展建議時，須根據《環境影響評估條例》及其他相關條例(例如《郊野公園條例》)界定和考慮任何可能影響岩洞發展的潛在環境限制。項目倡議人在籌劃每項岩洞發展項目時須顧及這些潛在的環境限制，並根據《環境影響評估條例》的規定進行環境影響評估，以確定在環境方面是否可以接受、潛在的環境影響及所需的環境減緩措施。

4.5 交通

該岩洞區可從其東北面邊緣經百福道、天后廟道及七姊妹道前往，亦可從其東面邊緣經柏架山道對開通往柏雅台的通道、從其西北面邊緣經怡景道和從其北面邊緣地帶(位於寶馬山道毗鄰的寶馬山道遊樂場內)前往。該岩洞區可經位於其北面的東區走廊連接其他區域。

英皇道是連接該岩洞區與東區走廊以至香港其他地區的主要道路，預計有足夠的容車量應付不同車流量的岩洞用途。項目倡議人須按特定項目檢視對交通的影響。該岩洞區西北面怡景道的通道可經勵德邨道及大坑道連接至香港其他地區。寶馬山道在學校繁忙時間有交通擠塞問題，項目倡議人就岩洞發展方案物色合適通道時需考慮此因素。寶馬山道遊樂場的潛在入口位置只適合用作

岩洞的行人緊急出口。項目倡議人在制訂岩洞發展方案時，亦應整體考慮沿英皇道行走的電車服務。

4.6 岩洞發展的其他主要問題／限制

港鐵港島線及將軍澳線的兩條鐵路隧道和鰂魚涌站均位於該岩洞區東北部。香港中華煤氣寶馬山輸氣隧道在該岩洞區西部。水務署的康山隧道位於該岩洞區以東約500 米。該岩洞區附近亦有渠務署的港島西雨水排放隧道(在該岩洞區西南面約 50 米)及灣仔東及北角污水收集系統隧道(在該岩洞區以北 200 米或以上)。東區海底隧道的行車隧道位於該岩洞區東北面約 250 米。根據最新資料，擬議北港島線的兩條隧道會設於該岩洞區以北約200 米至 500 米。

雖然該岩洞區內及周邊有多個地下構築物，但這些構築物不大可能會對該岩洞區內的岩洞發展構成任何無法克服的限制。項目倡議人落實岩洞發展項目時須考慮這些現有及日後的地下基建設施。

5. 具潛力的土地用途

具潛力在該岩洞區發展的土地用途如下：

土地用途	說明
數據中心	該岩洞區位於東區，東區建有數個數據中心，有些設於柴灣的工業區及鰂魚涌太古坊。區內亦建有與商業有關的用途發展項目。該岩洞區有潛力提供額外空間，供在岩洞設置數據中心及相關設施，以配合有關產業的發展。這與政府推動香港成為數據中心樞紐的政策一致。

康樂中心／體育中心 室內泳池／市政大廈	該岩洞區鄰近鰂魚涌、大坑及北角現有主要住宅區，靠近人口眾多的地方。該岩洞區有潛力提供額外社區配套設施(例如康樂中心／體育中心／或室內泳池／綜合大樓)，以配合這些鄰近社區的需要和改善生活環境，從而應付不斷增加的需求。 潛在入口位置鄰近現有住宅發展(例如賽西湖大廈及勵德邨)和鐵路站(包括位於該岩洞區內的鰂魚涌站及分別距離該岩洞區約 350 米及 200 米的炮台山站和天后站)，區內居民容易前往，令該岩洞區具更大潛力闢設該類設施。
零售	該岩洞區鄰近銅鑼灣、鰂魚涌、大坑及北角現有的主要商業及住宅區和鐵路站(包括位於該岩洞區內的鰂魚涌站及分別距離該岩洞區約 350 米及 200 米的炮台山站和天后站)，而且交通便利，四通八達，公眾容易到達。該岩洞區可提供空間作商業／零售用途，有潛力配合商業活動(例如設置零售商店)的擴展。在該岩洞區提供零售服務有助應付附近住宅區日益增加的需求。
配水庫 公用事業設施裝置	該岩洞區鄰近鰂魚涌、大坑及北角多個住宅區，可提供發展空間供遷置附近現有的基建設施(例如配水庫)和公用事業設施裝置(例如變電站)，從而騰出地面土地作其他用途，以配合鄰近地區所需。
貨倉 食品／葡萄酒貯存	該岩洞區鄰近現有主要商業及住宅區，加上如上文所述，該岩洞區交通便利，四通八達，具潛力提供空間作貨倉(例如迷你倉)及食品／葡萄酒貯存的相關土地用途，以配合這些地區的商業及住宅發展，並可滿足當區以至全港的需求。

註： 為落實上述具潛力的土地用途，或須先修訂分區計劃大綱圖／取得規劃許可。

6. 各潛在入口位置範圍

各潛在入口位置範圍載於參考繪圖。

該岩洞區可經西北面和北面的怡景道及寶馬山道遊樂場、東北面的百福道、天后廟道及七姊妹道、或東面柏架山道對開通往柏雅台的通道進入。

這些道路的潛在入口大多位於現有斜坡上，可提供相對方便的通道進入該岩洞區。怡景道及百福道的潛在入口位置範圍或者適合建造多個岩洞入口。由於空間有限，在天后廟道盡頭的潛在入口應只可建造一個岩洞入口。項目倡議人在考慮建造入口時，亦應考慮通道的坡度、路線及是否接近私人地段。

通往柏架山道柏雅台的通道只限居民使用，若考慮這位置的潛在入口，便須區內居民進一步聯絡。由於該通道狹窄及是限制駛入的道路，或只適合作低車流量的岩洞用途。寶馬山道遊樂場的潛在入口位置應只適合用作岩洞的緊急行人出口。然而，在擬備岩洞區的發展方案時，項目倡議人應一併考慮寶馬山道的交通情況，特別是學校繁忙時段的交通情況，並須在項目不同階段進行相應的研究和評估，以審視和評估有關發展可能帶來的局部或地區性交通影響。

港鐵鰂魚涌站在該岩洞區內，若情況合適，可考慮闢建行人通道通往有關岩洞發展。

各潛在入口的上方都是天然斜坡。這些潛在入口位置附近或有潛在的天然山坡災害，項目倡議人須進一步研究。

項目倡議人應就擬議岩洞發展入口的具體位置作進一步的研究。

7. 結論

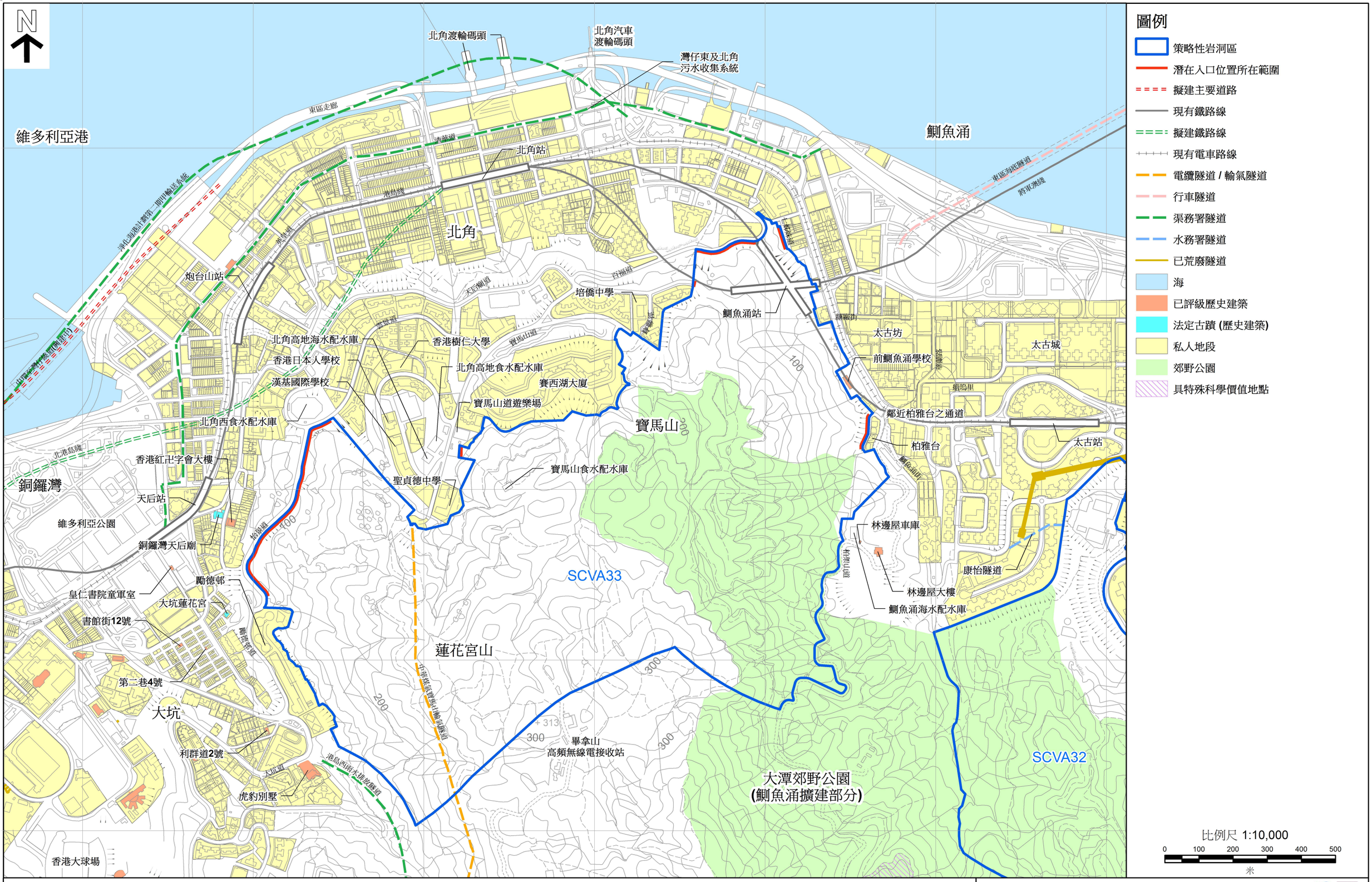
該岩洞區為岩洞發展帶來機遇，以服務鄰近住宅社區(例如設置康樂中心／體育中心、室內泳池／綜合大樓、配水庫或公用事業設施裝置)，為具潛力的商業用途提供空間(例如設置零售、

食品／葡萄酒貯存庫或貨倉)，以及促進數據中心業發展(即設置數據中心及相關設施)。岩洞發展的項目倡議人應仔細考慮附近現有和擬議的住宅發展、易受環境影響的地方及岩洞發展項目的通道設施，盡量減少工程的協調配合問題，並帶來更大的協同效應及機會。

8. 備註

《岩洞總綱圖》及所有附帶文件並不豁免岩洞發展項目倡議人遵從相關的法定和規劃程序。本《註釋》內所示的資料，包括具潛力的土地用途及潛在入口位置範圍只應作為參考。在制訂發展建議時，項目倡議人應就工程計劃的每個階段進行相關所需的相關研究及評估。有關詳情請參閱《岩洞總綱圖》《說明書》內有關「實施」的章節。

A3



圖例

- 策略性岩洞區
- 潛在入口位置所在範圍
- 擬建主要道路
- 現有鐵路線
- 擬建鐵路線
- 現有電車路線
- 電纜隧道 / 輸氣隧道
- 行車隧道
- 渠務署隧道
- 水務署隧道
- 已荒廢隧道
- 海
- 已評級歷史建築
- 法定古蹟 (歷史建築)
- 私人地段
- 郊野公園
- 具特殊科學價值地點

比例尺 1:10,000

0 100 200 300 400 500

米

策略性岩洞區第 33 號 - 寶馬山 參考繪圖

土木工程拓展署
規劃署

日期: 2017年11月
版本: 1

SCVA 33