

二零零五年六月十七日城市規劃委員會
第 837 次會議記錄

出席者

房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政) 主席
劉吳惠蘭女士

劉秀成議員 副主席

趙麗霞博士

李王佩玲女士

賴錦璋先生

呂耀東先生

Keith G. McKinnell 先生

吳水麗先生

黃澤恩博士

黃賜巨先生

Erwin A. Hardy 先生

譚鳳儀教授

謝偉銓先生

陳華裕先生

陳偉明先生

陳弘志先生

簡松年先生

吳祖南博士

杜本文先生

黃遠輝先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)

趙慰芬女士

民政事務總署助理署長(2)

李百全先生

環境運輸及工務局常任秘書長(環境)／

環境保護署署長

郭家強先生

地政總署署長

劉勵超先生

規劃署署長

馮志強先生

規劃署副署長(地區)

黃婉霜女士

秘書

因事缺席

陳兆根博士

黃景強博士

何建宗教授

Pamela R. Rogers 博士

雷震寰先生

陳嘉敏女士

蔣麗莉博士

David Dudgeon 教授

Peter R. Hills 教授

梁廣灝先生

梁乃江教授

林雲峰教授

葉天養先生

邱小菲女士

列席者

規劃署助理署長(委員會)

譚寶堯先生

總城市規劃師(城市規劃委員會)

區潔英女士(上午)

凌志德先生(下午)

城市規劃師(城市規劃委員會)

陳巧賢女士(上午)

高級城市規劃師(城市規劃委員會)

李祖明先生(下午)

[公開會議]

1. 主席歡迎所有委員。
2. 記者獲邀進入會議室拍攝照片。

開會詞

3. 主席表示這是歷史性的時刻，因為在《2004年城市規劃(修訂)條例》(下稱「修訂條例」)於二零零五年六月十日開始生效之後，這是城市規劃委員會(下稱「城規會」)首次舉行的公開會議。修訂條例在提高規劃制度的透明度方面邁出了一大步。在修訂條例開始生效後，不但提交給城規會的規劃申請／申述會供公眾查閱及提出意見，還有城規會的文件(有關機密事項者除外)亦會在會議前供公眾查閱。除了修訂條例特別指明的情況外，城規會的會議將會公開。公眾人士可在會議轉播室觀看會議的進行情況。相關的城規會文件及規劃申請／申述的雙語撮要亦會於會議當日存放在會議轉播室供公眾參閱。雖然修訂條例訂明，就規劃申請／申述進行商議的會議部分不會公開，但城規會的會議記錄(包括進行商議的會議部分)會供公眾查閱，以便公眾了解城規會在作出決定的過程中所考慮的因素。至於公開會議安排並不適用的情況，則已於「城市規劃委員會辦事程序與方法」中詳細訂明。

[李王佩玲女士此時到達參加會議。]

4. 主席指出，會議的頭四個討論項目(即議程項目 3 至 6)會公開進行，但其餘的議程項目因涉及在修訂條例生效前提交的申請或覆核申請，所以不會公開。
5. 在開始議程項目 1 之前，主席請有興趣觀看會議的記者前往會議轉播室觀看。

議程項目 1

通過第 836 次會議記錄

6. 二零零五年六月三日舉行的第 836 次會議的記錄，在作出一項修訂後獲得通過。該項修訂是把出席名單上郭家強先生的職銜由「環境運輸及工務局首席秘書長(環境)」更改為「環境運輸及工務局常任秘書長(環境)」。

議程項目 2

續議事項

7. 秘書報告，過往的會議並無續議事項。

[黃賜巨先生此時到達參加會議。]

議程項目 3

啓德規劃檢討進度報告 (城規會文件第 7334 號)

[公開會議(整個議程項目)]

8. 下列代表此時獲邀出席會議：

- | | |
|-------|-----------------------------|
| 陳偉群博士 | - 共建維港委員會轄下的東南九龍發展計劃檢討小組委員會 |
| 黃重生先生 | - 土木工程拓展署 |
| 譚小瑩女士 |) 都市規劃顧問 - 茂盛聯營公司 |
| 李愷怡女士 |) |

李啓榮先生] 規劃署
陳國榮先生]

簡介部分

9. 陳偉群博士、李啓榮先生和譚小瑩女士借助 Powerpoint 軟件，按文件所詳載的內容講解了下列主要課題：

- (a) 啓德規劃檢討(下稱「檢討研究」)的背景，包括當中的概括研究進度和進展；
- (b) 共建維港委員會轄下的東南九龍發展計劃檢討小組委員會(下稱「維港委員會轄下的檢討小組委員會」)在檢討研究中所擔當的角色，特別是在推動公眾參與啓德地區規劃過程中所起的作用。整項工作的重點是「與市民共同規劃」，以及在規劃工作起步時即確立一些可取的規劃原則；
- (c) 在第一階段公眾參與中所開展的主要活動，以及所收到的主要意見；以及
- (d) 未來路向，特別是關於擬備概念規劃大綱圖方案，用作在第二階段公眾參與中跟社會各界再作討論。

討論部分

[趙慰芬女士、簡松年先生和杜本文先生在討論部分中曾暫時離席。]

10. 委員提出的主要問題及意見如下：

一般事項

- (a) 檢討研究會否考慮環保人士／學者在報章上對啓德發展所發表的意見；
- (b) 公眾就啓德地區所提出的發展訴求／擬議設施，林林總總，部分也許不相協調，這方面如何權衡；

- (c) 「與市民共同規劃」的取態值得支持。既然相關各界對不少的發展／設施建議，發表了不同的看法，研究小組應該就如何評選各個方案作回應並知會公眾，也要把公眾的意見和制定方案的事宜，告知城規會；

與其他大型發展的配搭

- (d) 市區中餘下貴重的大型發展土地，寥寥可數，啓德地區是其中之一，必須善加運用。研究該區的發展，就應該與刻下香港 2030 研究所探討的全港長遠發展作配合；
- (e) 啓德的發展應該考慮配合其他大型發展，最主要是西九龍填海區的發展和維港沿岸的其他海旁發展；
- (f) 既然西九龍將會發展為文娛藝術區，啓德地區又會否計劃設置任何文化設施；
- (g) 啓德地區的建築物高度輪廓所造成的視覺影響，必須仔細研究；
- (h) 啓德地區與四周地區(例如紅磡和九龍灣)接合所衍生的問題，尤其是有關運輸接駁和連貫通道(如地下通路)的事宜，應該加以考慮。啓德的規劃也應該對相鄰正待重整的舊區，有所裨益；
- (i) 啓德的配套設施應該自給自足，不應該把廢物轉運站設置在觀塘；

人口和房屋發展

- (j) 九龍城等四周地區的人口已經非常稠密，啓德地區不應該發展太多房屋；
- (k) 啓德地區的人口數字對基建規劃會有影響，故此希望知悉目標數字是多少；

- (l) 啓德作為香港的「龍脈」，歷史上和意義上的地位俱高，因此跑道沿途應該作低密度的發展。部分已承諾落實的高密度公共房屋發展已進行打樁，會否因而限制了沿跑道的設計；

海事設施

- (m) 對於現存海事設施保留與否，設施營運商與公眾意見相悖，這方面的分歧如何處理；

其他建議

- (n) 早前有建議謂設置航空博物館，而公眾亦普遍希望保存本港的航空歷史。有關航空的建議會否及如何落實；
- (o) 支持有關將啓德發展為康體樞紐的理想，特別是因為東亞運動會將會在本港舉行；

中期發展

- (p) 從文件附件 1 的研究進度可見，預計啓德地區的分區計劃大綱草圖在加入對圖則的擬議修訂後，於二零零八年八月才獲得核准。在這段期間，啓德地區的土地用途和發展由誰規管；
- (q) 在落實永久發展前，啓德地區會作哪些臨時用途，以及在這段期間可否從中撥地設置一個大型的臨時公園；
- (r) 現時的臨時用途會否窒礙啓德地區未來的土地用途；
- (s) 堆放在啓德跑道上的填料何時運走；

可持續發展

- (t) 有沒有任何計劃或中期措施去確保啓德的發展成爲可持續發展的楷模；

發展項目

- (u) 雖然啓德機場停止運作多年，但啓德的發展無甚進展。「與市民共同規劃」應予讚揚，也值得鼓勵；另一方面，早日落實發展同樣重要，兩者之間要加以調和。公眾參與的過程需時，目前似乎難以達成共識。要是打算等待所有發展方案都達成共識，並且圓滿訂妥核准圖，倒不如考慮先着手訂定短至中期的發展計劃，以盡早善用土地資源。部分工程應該考慮加速進行，尤其是在改善引渠的水質方面；

環保問題

- (v) 引渠下可考慮設置海上輸送管，以處理淤泥沉積的問題；
- (w) 須顧及空氣流通與建築發展的配合，特別要考慮最近完成的空氣流通評估方法可行性研究所提出的建議；

公眾參與和諮詢

- (x) 應該知會公眾有何發展限制，以及各個發展方案的利弊，以免造成錯誤期望，例如：
 - (i) 引渠的環境問題可否解決，而水體是否合乎標準作具效益的用途；
 - (ii) 引渠會否加設上蓋，而如果加設則造價是多少，對發展啓德的進度表又有何影響；
 - (iii) 運輸問題如何解決及四周地區的交通會蒙受什麼影響；

- (y) 啓德的發展為全港所關注的，公眾的諮詢和參與不應該局限在觀塘和鄰近地區；以及
- (z) 第二階段公眾諮詢的時間表。

11. 陳偉群博士、李啓榮先生、黃重生先生和譚小瑩女士提出下列要點作回應：

一般事項

- (a) 研究小組會一併考慮公眾和委員對啓德發展的意見；
- (b) 雖然目前的規劃模式是重新開展對啓德地區的規劃程序，但不是從零開始。先前兩份啓德地區的分區計劃大綱核准圖，訂下了一些可取的規劃原則，值得保留；
- (c) 公眾參與的過程是互動的。參與者從中更加明白各項建議的利弊，因而在過程中也見到取態上的轉變。其中一個例子是關於保留跑道作航空相關用途的討論。討論的過程讓公眾可表達關注，也讓倡議者就他們的建議所衍生的環境和安全問題，研究如何解決和作出檢討。研究小組鼓勵參與者就房屋和社區設施等項目，進行這類對話；
- (d) 對於委員提出的部分問題，現階段不是成熟時機作回應，尤其是關於如何權衡不同意見，以及屬意落實哪些設施／項目。檢討研究未曾敲定具體會提供什麼設施／項目，但普遍的共識是贊同建議中的郵輪客運碼頭、多用途體育館和都會公園。目前完成的公眾參與工作，旨在揭示參與者所述意見背後的原則，以及促進公眾明白發展概念的一些限制。然而，研究小組會記下委員這些提問；

與其他大型發展的配搭

- (e) 啓德地區的研究不是獨立進行的，而是很大程度上也應用了整合海港規劃的原則，正因如此，規劃研究使用了實體模型去說明現有和擬議的海港發展，以資公眾討論；
- (f) 文化遺產的發展已經形成爲一個重要概念，而部分人士認爲「啓德精神」是本港文化遺產中的重要一環；
- (g) 啓德的發展會考慮如何與四周相對舊的地區連接和融合起來，賦予那些舊區活力氣息；
- (h) 現有的廢物轉運站是設計作服務整個東九龍區的，不是專爲啓德地區而設；

人口和房屋發展

- (i) 檢討研究就啓德地區的房屋發展，採取了由下而上的規劃模式，即是擬議的住宅單位數目會取決於多個因素，例如房屋用地的大小、設計限制和規劃指引的要求等。啓德地區沒有預定的目標人口數字，而這方面會以公眾人士對維港零填海的共識爲基調。預料啓德地區的總住宅單位數目和人口容量，會配合公眾對提升房屋發展質素的期望；
- (j) 啓德地區的預計人口數字仍在檢討中，而預料人口會下跌(從前的計劃人口爲 260 000)；
- (k) 從會議上所展示的圖則可見，在已承諾發展的公共房屋用地中，完成打樁工程的範圍是在舊機場近太子道東的北面停機坪內的東北部分；

海事設施

- (l) 經濟發展及勞工局正在檢討啓德地區現有海事設施（例如公眾貨櫃裝卸區）的長遠需要。如果有關設施須保留在該區內，則會找出合宜的設計方案；

其他建議

- (m) 雖然已經知悉公眾對不同建議的意見，但對於有關落實個別設施／項目的問題，現階段還未能作回應；

中期發展

- (n) 啓德地區的短期／臨時用途由地政總署負責規管。維港委員會轄下的檢討小組委員會正在研究啓德地區的臨時用途，並且與相關政府部門討論如何處理此事；
- (o) 跑道目前是用作臨時貯存區，供堆放從佐敦谷／彩雲項目挖出的物料，而這個安排會於二零零六年年底終止。有關方面採取了環境緩解措施（例如噴草），亦會密切監管這些措施；

可持續發展

- (p) 啓德未來發展的主要規劃原則之一，就是可持續發展，如何落實則須取決於實際設施／項目在敲定後的推行安排；

發展項目

- (q) 啓德發展須早日落實，而公眾需要充足時間去參與訂定啓德地區的理想規劃，這兩者之間會作出調和。在這方面已經考慮提早進行相關的技術／工程研究，以便加速落實部分項目。當中部分研究結果已經向參與者匯報，其他研究結果在準備好後也會如此處理；

- (r) 雖然在具體的計劃欠奉下難以進行詳細的技術評估，但研究小組根據各有側重(例如體育、康樂、優質房屋、辦公室等)的不同發展主題組合，開展了初步工程評估，務求在公眾參與過程中提供更多輔助資料，以供公眾發表意見；

環境問題

- (s) 啓德引渠的水質改善方案將會逐一審議，以便早日動工；
- (t) 負責檢討研究的規劃顧問也有參與上述的空氣流通評估方法可行性研究，而空氣流通評估方法可行性研究的結果，會作為考慮因素之一應用在擬訂啓德地區的發展布局；

公眾參與和諮詢

- (u) 關於發展限制和其他技術資料已經盡量公開，以資公眾在過程中參與；
- (v) 雖然公眾參與的活動主要在九龍舉行，但其實參與者來自社會各界；
- (w) 在過程中讓公眾反覆參與，可促使規劃程序更為圓滿和公平，在整個圖則制定程序中至關重要。有了公眾不斷參與，則討論焦點可以更為明確，避免在初期階段所討論的事項在及後階段重複討論，導致費時失事。市民大眾支持讓公眾參與，他們在過程中也會不斷學習而信心日增；
- (x) 不可行的方案會在第二階段中摒除；以及
- (y) 啓德的概念規劃大綱圖方案諮詢工作，預定在二零零五年九月進行。

12. 主席在總結討論時強調，在過程中既要給予公眾充足的時間參與，也須務求早日發展啓德地區，兩者必須適當地調

和。在公眾參與過程中，則應向參與者提供足夠資料，以資應用於討論中。在收到公眾就不同發展概念的回應後，擬訂推行方面的安排，以及讓公眾知悉未來路向，也很重要。由於啓德的發展或需一段長時間方可全部落實，因此應該以長遠目光考慮該區的發展。

13. 主席又指出，刻下的討論不是要城規會就任何概念／建議下決定，而是讓委員就啓德的發展表達意見，以資維港委員會轄下的檢討小組委員會在徵詢相關各界的意見時，一併聽取。主席表示理解研究小組現階段或許不能逐一回應委員的提問，同時要求研究小組考慮委員的意見，並且在適當時候向委員匯報檢討研究的進展。主席感謝研究小組的代表出席會議，而他們此時退席。

[Erwin A. Hardy 先生、李百全先生、黃賜巨先生、Keith G. McKinnell 先生此時暫時離席。]

議程項目 4

港珠澳大橋(香港段)及北大嶼山公路連接路資料文件
(城市規劃委員會文件第 7322 號)

[公開會議(整個議程項目)]

14. 趙慰芬女士在此項目上申報利益，因為她是環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)，有參與標題的道路工程研究小組的工作。由於會議只就研究結果作一般討論，委員認為她可以留下出席會議，並參與討論此項目。

[呂耀東先生此時暫時離席。]

15. 下列代表此時獲邀出席會議：

林超雄先生) 路政署

吳錦池先生)

譚漢財先生)
黃松光博士)
楊耀永先生	- 奧雅納工程顧問
李志苗女士	- 規劃署

簡介部分

16. 林超雄先生借助 Powerpoint 軟件，按文件所詳載的內容講解了下列主要課題：

(a) 建議的港珠澳大橋(下稱「大橋」)的背景；

[Keith G. McKinnell 先生及李百全先生此時返回會議席上。]

(b) 大橋(包括香港段)及北大嶼山公路連接路的建議走線；

(c) 提出大橋北線為較可取的路線；

(d) 大橋及北大嶼山公路連接路的勘察及初步設計研究的背景；

(e) 勘察及初步設計研究的主要考慮因素；

(f) 北大嶼山公路連接路東面的四個走線方案(分別為方案(a)高架橋、方案(b)海底隧道、方案(c)在東涌直接連接北大嶼山公路及方案(d)穿山隧道)及各自的優點和缺點；

[黃賜巨先生及呂耀東先生此時返回會議席上。]

(i) 方案(a)：與東涌距離最遠(約 600 至 900 米)，對東涌民居造成的環境影響並不顯著，但東涌的海景景觀多少會受到影響；

[Erwin A. Hardy 先生此時返回會議席上。]

- (ii) 方案(b)：視覺影響並不顯著，但工程存在問題(即河床下的空洞引致沉降風險)；
- (iii) 方案(c)：長度最短，造價最低，但最接近東涌民居。須裝置大量的隔音屏障／隔音罩；施工時對附近交通的影響極大(影響北大嶼公路來往機場的交通的可靠性)；而且須封閉東涌新市鎮的兩條現有支路，並改建現有迴旋處來容納將來的匯合行車線；
- (iv) 方案(d)：從施工的難易程度、使用量、運作和維修保養的角度來看，較不適合興建隧道；東涌的海景不受影響，但會影響擬建於東涌的市鎮公園及黃泥屋山邊的金塔／墓地；以及

(g) 四個走線方案就長度及造價的比較：

方案	全長	建築費用 (港元)	經常費用 (港元)
(a)	11 公里	70-80 億	每年 3,500 萬
(b)	11 公里 (隧道：3 公里)	90-100 億	每年 5,000 萬
(c)	6.5 公里 (隧道：0.3 公里)	40 億	每年 2,500 萬
(d)	8.5 公里 (隧道：2.5 公里)	60 億	每年 4,500 萬

討論部分

[吳水麗先生及賴錦璋先生在討論部分中曾暫時離席。]

17. 委員提出的主要問題及意見如下：

一般事項

- (a) 就生態影響而言，北大嶼山公路連接路的走線方案在選擇上是否有優先次序？當局應在起始階段把生態及環境影響作為選擇各方案的考慮因素，而不是到後期才進行有關評估；
- (b) 建議的走線方案會否影響大蠔的自然棲息地；
- (c) 預計使用建議的大橋及北大嶼山公路連接路的車輛類型及預測的汽車流量；
- (d) 建議的走線方案會否令北大嶼山公路負荷過度；
- (e) 當局應全面考慮北大嶼山公路連接路的建議走線方案，以確保與區內其他策略性道路網絡配合，尤其是建議的屯門至赤鱗角連接路；亦須考慮對整體土地用途的影響；

方案(a)

- (f) 高架橋與東涌住宅區之間的 600 至 900 米的距離，究竟是從現時的海岸線，還是從建議的填海區岸邊量度；

方案(c)

- (g) 數名委員認為，此方案的走線長度最短、造價最低，值得深入探討；
- (h) 由於此方案可能會對東涌民居造成不良影響，當局應考慮提出適當的環境影響緩解措施；
- (i) 建議的走線會否影響觀景山附近的盧文氏樹蛙棲息地及擬建的纜車站；

- (j) 選擇方案(c)，配合適當的環境影響緩解措施，可作為滿足交通需求的中期解決方法。長遠而言，當局應考慮在建議的填海區興建一條海底隧道通往大蠔灣的可行性；
- (k) 與其他走線方案相比，方案(c)的造價最低。若當局採用此方案，應考慮設計一條創新的橋，使其成為該區的地標；
- (l) 從工程角度而言，把隧道延長至經過東涌市中心後才返回路面的做法是否可行。這樣有助緩減對環境造成的不良影響；

方案(d)

- (m) 搬遷金塔／墓地屬敏感問題，宜小心處理；以及
- (n) 隧道通風井會否在環境及視覺方面，對公園使用者及東涌民居造成不良影響？當局亦應評估建議的走線對市鎮公園及毗鄰的郊野公園的環境影響。

18. 林超雄先生回應時提出下列各點：

一般事項

- (a) 當局在制訂及評估北大嶼山公路連接路的走線方案時，已顧及生態和環境方面的影響，而在整個研究過程中，亦已進行了有關評估；
- (b) 北大嶼山公路連接路的建議走線方案，對生態造成的影響並不顯著；
- (c) 研究已注意到大蠔的自然棲息地性質敏感，故北大嶼山公路連接路的擬議走線已避開該地區，相信對有關自然棲息地造成的影響並不顯著；
- (d) 擬建的大橋旨在刺激珠江西岸的經濟發展，而多於為應付現時的交通需求。大橋落成啓用後，預計車

輛流量不會很高(每天約 9 000 至 15 000 架次)。未來道路使用量將視乎對過境車輛流量的管制等因素而定。及至 2030 年，預測的交通流量將達至每天約 26 000 至 48 000 架次；

- (e) 在 2016 年前，北大嶼山公路的容量足以應付因擬建的大橋及北大嶼山公路連接路帶來的交通負荷量；
- (f) 在新界西北交通及運輸基礎檢討中，建議的屯門至赤鱗角連接路是提出的其中一條南北策略性幹線，把新界西北區和香港國際機場連接起來。路政署須就興建該連接路另外進行可行性研究。當局會全面審查大橋／北大嶼山公路連接路及其他策略性連接路的建議走線方案；

方案(a)

- (g) 高架橋及現時海岸線之間相距 600 至 900 米。待進一步填海，高架橋著陸之處更為接近。不過，最接近高架橋的擬建填海區已規劃作康樂而非住宅用途，故應不會受到不良影響；

方案(c)

- (h) 研究小組正就北大嶼山公路連接路的四個走線方案進行諮詢，暫時還未訂出最可取的方案。運輸業界部分人士支持方案(c)，理由是其走線長度最短。當局會考慮根據《環境影響評估條例》提出適當的環境影響緩解措施(例如設置隔音屏障)，但須就此支付額外的費用；
- (i) 當局在研究建議的走線方案時已顧及纜車的走線及觀景山附近的自然棲息地(包括盧文氏樹蛙)，對有關棲息地的影響將減至最低；
- (j) 當局察悉就連接橋的中長期解決方案及改善其設計的建議，並會詳加考慮；

- (k) 在方案(c)中，建議把隧道部分延長，技術上存在限制。根據有關建議，當局須在觀景山前的一段位置興建深潛式隧道，而為北大嶼山公路連接路的隧道入口物色合適的選址，或會受到限制；

方案(d)

- (l) 擬建的穿山隧道將採用挖填方式興建，黃泥屋約 200 個金塔／墓地將會受到影響。因此，當局已諮詢地政總署及民政事務總署，並在石門岬選定地點安放須搬遷的金塔／墓地；以及
- (m) 由於擬建的是短程隧道(約 2.5 公里)，根據初步環境評估，通風井只須設於東端入口，而西端入口的通風井僅作緊急用途。這種設計將減低可能會對公園使用者和東涌民居造成的不良影響。倘當局選定此方案，須作出進一步研究。

19. 一名委員詢問，興建市鎮公園本身是否需要搬遷黃泥屋的金塔／墓地。李志苗女士回應時說，單就發展擬議市鎮公園而言，當局沒有計劃搬遷任何金塔／墓地，理由是黃泥屋的小丘旨在提供天然景色，以及作靜態康樂用途。

20. 一名委員在知悉北大嶼山公路連接路多個走線方案的優點和缺點後，詢問該區的土地用途規劃會否因各個方案而有所影響。該名委員補充，倘未能取得有關土地用途評估的資料，城規會便應在日後邀請研究小組再向委員簡介有關內容。

21. 李志苗女士回應說，從規劃的角度來看，方案(a)距離東涌最遠，對東涌民居造成的環境影響最少，只是東涌的海景景觀多少都會受到影響。方案(b)在規劃而言是最理想的方案，但須顧及工程方面的因素。方案(a)及(b)對土地用途及環境的影響最少。由於方案(c)的走線最接近東涌民居，因此會對該處民居造成環境影響。方案(d)則影響現行東涌市中心地區分區計劃大綱圖上的土地用途建議，因為該走線將穿越擬建的市鎮公園。擬建的市鎮公園約十分之一的土地，將不可作動態康樂用途。倘以建議的挖填方式興建隧道，亦會對黃泥屋的自然環境造成後遺影響。

22. 李百全先生及馮志強先生注意到，北大嶼山公路連接路各個走線方案均對東涌居民造成不同程度的影響。他們認為當局應就各個走線方案，妥善徵詢東涌的居民和有關區議會的意見。林超雄先生回應時說，當局於二零零五年六月二日就各個走線方案徵詢離島區議會的意見，部分區議員要求當局提供更多的資料。當局會向區議會提供進一步資料，以方便徵詢區內人士的意見。亦已舉行工作坊，以跟區內居民交換意見。

23. 主席總結時要求研究小組就落實北大嶼山公路連接路的走線時，考慮委員所提出的意見。她補充，行政長官會同行政會議根據《道路（工程、使用及補償）條例》授權進行的任何道路工程項目，須當作根據《城市規劃條例》獲得核准的工程項目，有關分區計劃大綱圖上的土地規劃及建議因而可能受到影響，故研究小組在落實北大嶼公路連接路的走線前須向城規會匯報，並作進一步諮詢。這一點實屬重要。她感謝研究小組代表出席會議，接著有關代表離席。

24. 休會片刻。

[副主席、劉勵超先生及 Keith G. McKinnell 先生暫時離席；杜本文先生及李王佩玉女士則於此時離席。]

25. 休會片刻後會議恢復。

議程項目 5

將軍澳進一步發展可行性研究 - 研究結果
(城市規劃委員會文件第 7335 號)

[公開會議(整個議程項目)]

26. 下列代表此時獲邀出席會議：

陳貴生先生) 土木工程拓展署
楊榮贊先生)

馬紹祥先生] 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
程亮先生]
麥艾倫先生	- 雅邦規劃設計有限公司
陳俊鋒先生	- 規劃署

簡介部分

27. 陳貴生先生及馬紹祥先生借助 Powerpoint 軟件，按文件所詳載的內容講解了下列主要課題：

(a) 將軍澳進一步發展可行性研究(下稱「研究」)的目標；

(b) 研究第一及第二階段，包括為新發展區制訂詳細土地用途建議及將軍澳新市鎮的推薦採用的發展大綱圖；

[副主席此時返回會議席上。]

(c) 土地用途建議的主要特點；

(d) 將軍澳的人口有所減少(即由 480 000 減至 450 000)；

(e) 城市設計及景觀綱領；

(f) 基建配套發展計劃的進度：

市中心南部及調景嶺 2008 年 1 月至 2010 年 12 月

將軍澳第一期堆填區 2008 年 11 月至 2010 年 12 月

百勝角 2008 年 4 月至 2011 年 1 月；

- (g) 建議設立新的對外道路網絡，包括西岸公路(重新定名為將軍澳 - 藍田隧道)、跨灣連接路及 P2 路的擴建路段；
- (h) 環保大道路口改善工程及將軍澳 - 藍田隧道／跨灣連接路，將分別在 2011 年及 2016 年前後完成；
- (i) 環境影響評估結果及未來路向，包括向環境保護署(下稱「環保署」)提交環境影響評估報告，建議對將軍澳分區計劃大綱圖作出修訂，並提交城規會考慮；以及
- (j) 當局已向西貢區議會呈示有關研究結果，並取得正面的回應。

28. 陳俊鋒先生補充，位於第 56 區的地鐵將軍澳站上蓋用地，原先計劃作商業發展。地下鐵路有限公司(下稱「地鐵公司」)先前提交一宗規劃申請(編號 A/TKO/57)，擬把該地點作商業／住宅發展。鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)拒絕有關申請，理由是有關建議並不符合申請地點作商業發展的規劃意向。其後，地鐵公司提交另一宗規劃申請(編號 A/TKO/74)，擬作酒店、住宅、商業及消閒綜合發展(約建 1200 個單位)。由於申請人要求更多時間徵詢西貢區議會的意見，故小組委員會延遲對有關申請作出決定。地鐵公司經諮詢西貢區議會後，現正檢討有關建議。根據研究內容，有關地點將擬作商業和娛樂樞紐，可容納約 820 個單位。當局將根據研究所建議的內容，評估地鐵公司提出的建議。

29. 播放名為「將軍澳 - 休閒活力新空間」的影片。

討論部分

30. 委員提出的主要問題及意見如下：

人口預測

- (a) 推算人口會由 480 000 減至 450 000 的依據；

- (b) 推算人口不應單靠假定的單位數目來計算；
- (c) 將軍澳第 86 區曾否包括在研究範圍內，以及該區的人口密度會否減低；

將軍澳第一期堆填區

- (d) 將軍澳第 77 區的堆填區曾否妥善復修；
- (e) 當局會採取甚麼措施吸引人流前往計劃作康樂用途的堆填區，並參與該區的活動；
- (f) 當局如何解決連接堆填區與毗鄰地區的問題；

市中心南部

- (g) 以沙田市中心的經驗為例子，當局須在市中心南部多設行人天橋、停車設施及的士站，尤其是沿唐賢街、唐俊街及寶邑路一帶，為該區提供服務。這一點實屬重要；

社會問題

- (h) 將軍澳的位置較為遠離其他地區，區內人口稠密、居住環境欠佳。當局曾否把青少年犯罪及人口老化等社會問題納入考慮範圍；
- (i) 當局應考慮向區內居民，尤其是長者，提供交通接駁服務或其他支援設施，以方便他們前往公園及海濱長廊；

與毗鄰地區所產生的問題

- (j) 自新蒲崗及觀塘遷入的將軍澳居民，可能為了工作或探親，仍然需要往來上述地區。當局應妥為考慮鄰近地區對外交通聯繫的問題；

西岸公路

- (k) 由於西岸公路大部分地方位於一條隧道內，只有少許沿岸景色。西岸公路這名稱是否仍然適合；

實施計劃

- (l) 進行全面發展的時間表；
- (m) 分階段發展及優先為缺乏文娛及社區設施的地區及早提供有關服務，能否加快落實有關建議；以及

建議對分區計劃大綱圖作出修訂

- (n) 有關分區計劃大綱圖的擬議修訂何時提交城規會考慮。

31. 陳貴生先生、馬紹祥先生、陳俊鋒先生及麥艾倫先生回應時提出下列各點：

人口預測

- (a) 該估計人口是基於每戶佔用單位的人數、平均單位面積及發展密度(地積比率由 6-7.5 倍減至 2.5-5.5 倍)等一系列的假設而推算出來的。市中心南部的人口將由 55 000 減至 33 000，而調景嶺的人口則由 75 000 減至 65 000。百勝角的人口將由 2 000 增至 5 000，但該處仍屬低密度住宅區。當局在考慮對單位面積需求的市場趨勢等因素後，在日後檢討人口預測的數據。
- (b) 將軍澳第 86 區不包括在研究範圍內，有關地點已獲批給許可作高密度住宅發展。由於市況改變，市場趨向需要面積較大的單位，故申請人正考慮修訂已獲批准的計劃，加大單位面積，因而會減少擬建單位的數目及人口；

將軍澳第一期堆填區

- (c) 堆填區的復修工程已完成，並由環保署監督工程進度。在推薦採用的發展大綱圖上，該堆填區計劃作康樂用途；
- (d) 當局正就堆填區多個康樂活動的選址進行商議，包括足球訓練中心和划艇中心，以及舉辦龍舟競渡的永久場地以善用毗鄰的水道。在區內進一步發展基礎設施，有助增加人流，帶旺該區的活動；
- (e) 建議興建兩條行人天橋連接堆填區和市中心南部；

市中心南部

- (f) 如文件附錄 A 所示，沿寶邑路一帶將興建三條行人天橋，而寶邑路以南及市中心南部的海濱區，亦會設立人車分隔環境。P2 路的部分路段為低於地面的道路及園景平台(而非行人天橋)，方便行人流動。發展建議中多個部分均已預留位置作停車位。

社會問題

- (g) 研究較集中在土地用途建議的規劃和工程方面，而有關部門及機構將負責落實有關建議和處理相關社會問題；
- (h) 當局已充分考慮新市鎮發展的社會層面。因此，研究旨在為將軍澳提供較優質的居住環境，容納混合式的發展模式及增設消閒／康樂設施，以改善該區的整體環境。當局會為青少年提供全新的康樂及體育設施。公園和海濱長廊設於鄰近地方，長者只需步行便可到達。此外，區內設有優質的運輸系統，包括地鐵及綠色專線小巴，服務該區居民。研究亦建議透過進行美化街景工程，增添毗鄰地區的活力。

與毗鄰地區銜接所產生的問題

- (i) 當局已在整個研究過程中，顧及該區與毗鄰地區(包括東南九龍)的發展關係和因位置相連而衍生的問題。將軍澳居民認為須為該區提供更多就業機會。將軍澳工業邨可為區內人士提供部分就業機會；地鐵提供的交通服務及建議的將軍澳 - 藍田隧道，亦可便利交通。

西岸公路

- (j) 研究建議西岸公路包括一條隧道走線，該道路已改名為將軍澳 - 藍田隧道；

實施計劃

- (k) 全面落實有關建議需時約八至十五年。但舉例來說，計劃中的將軍澳第 45 區運動場將會提早落成，為二零零九年的東亞運動會提供場地；以及

建議對分區計劃大綱圖作出修訂

- (l) 待環保署批准環境影響評估報告後，規劃署將於二零零五年年底，把將軍澳分區計劃大綱圖的擬議修訂，提交城規會考慮。有關修訂會收納研究中所提出的土地用途建議。

32. 主席總結時要求研究小組為有關建議作出定案時，考慮委員所提出的意見。她感謝研究小組代表出席會議，接著有關代表離席。

33. 於下午十二時三十分休會午膳。

34. 會議於下午二時三十分恢復進行。

35. 出席下午會議的委員如下：

劉吳惠蘭女士

趙麗霞博士

Keith G. McKinnell 先生

黃澤恩博士

譚鳳儀教授

謝偉銓先生

陳華裕先生

簡松年先生

規劃署署長

馮志強先生

地政總署署長

劉勵超先生

環境運輸及工務局常任秘書長(環境)／

環境保護署署長

郭家強先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)

趙慰芬女士

議程項目 6

《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號 S/SK-CWBS/B》

進一步審議新圖則

(城規會文件第 7336 號)

[公開會議(整個議程項目)]

36. 席表示，鑑於上述新圖則如果獲城市規劃委員會(下稱「城規會」)核准，將會根據《城市規劃(修訂)條例》第 5 條在憲報刊登，故此這項目的討論過程可公開讓市民觀看。

37. 秘書說，未有出席這次會議的梁廣灝先生已就這項目申報利益，因為他在西貢碧沙路擁有一項物業，並且在該處居住。由於進一步審議有關的大綱圖屬於圖則制訂程序的一部分，故此城規會認為梁先生在這項目上並無直接利益關係。

38. 規劃署西貢及沙田規劃專員陳俊鋒先生此時獲邀出席會議。

介紹部分

39. 陳俊鋒先生表示，文件第 4.2.2(a) 段第五行內的「0.83%」應為「8.3%」。

40. 陳俊鋒先生借助 Powerpoint 軟件，按文件所詳載的內容介紹下列主要課題：

- (a) 擬備大綱草圖的背景；
- (b) 在區內進行諮詢時所接獲的意見；
- (c) 就坑口鄉事委員會、西貢區議會及鄉議局的意見所作的回應；以及
- (d) 基於文件第 4 段所載的理由，規劃署並不建議因應坑口鄉事委員會、西貢區議會及鄉議局的意見而對大綱草圖作出進一步修訂。

討論部分

41. 委員就大綱草圖提出以下問題：

- (a) 村民有否建議在哪個地點闢設擬議的公共交通交匯處？
- (b) 當局曾否對該區車位的需求作出評估？對車位的需求是否屬於季節性？
- (c) 大綱圖已預留足夠的小型屋宇用地，為何村民仍要求劃設更多土地以作該項用途？該 12.8 公頃可建屋土地的位置，是否與村民欲興建小型屋宇的地點相同？規劃署是否有就這方面向村民作出解釋？

- (d) 在清水灣道與相思灣路交界處附近一塊劃為「綠化地帶」的土地被用作露天停車場(文件圖 5)。該場地是否屬於違例發展？

42. 陳俊鋒先生在回答時提出以下要點：

- (a) 西貢區議會一位區議員建議在大坳門路近布袋澳及天后廟的地方闢設一個公共交通交匯處，但沒有提出確實地點。在大綱圖上適合提供泊車設施的用地已被劃作該項用途，當局很難再找到其他地點以提供泊車設施；
- (b) 該區對車位的需求因時而異。雖然當局並未有就有關需求作出正式評估，但當局留意到該區在公眾假期及夏天對車位的需求最為殷切。規劃署曾與香港警務處、運輸署及西貢民政事務處接觸，研究是否可在該區提供更多車位。雖然當局在大坳門路物色到一些可作該項用途的地點，但該些地點因距離康樂設施和旅遊點較遠而不合使用。香港警務處已在公眾假期實施特別的交通管理計劃，有效管制增加的交通流量。不過，有關部門仍會繼續找尋合適的泊車地點，在適當的時候納入大綱圖內；
- (c) 規劃署一直均有向村民解釋，在大綱圖上已預留足夠土地以供興建小型屋宇。在有關的「鄉村式發展」地帶內，一些私人土地已被發展商收購，故此村民要求當局在「鄉村式發展」地帶以外另闢地點建屋；以及
- (d) 清水灣道與相思灣路交界處的露天停車場為現有用途，在該區的發展審批地區草圖刊憲前已開始營運。兩宗分別要求闢設退修中心及發展住宅的規劃申請(編號 A/DPA/SK-CWBS/1 及 4)，先後於二零零三年四月二十五日及二零零五年四月二十二日被城規會拒絕，而申請被拒絕的其中一個理由，是避免為該「綠化地帶」內的同類申請立下不良先例。

43. 經商議後，城規會：

- (a) 備悉坑口鄉事委員會、西貢區議會及鄉議局對《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號S/SK-CWBS/B》的意見，以及當局所作的回應；
- (b) 同意《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號S/SK-CWBS/B》(將會重新編號為S/SK-CWBS/1)及其《註釋》(文件附錄I及II)適宜根據條例第5條展示，以供公眾查閱；
- (c) 同意採納該大綱草圖的《說明書》(文件附錄III)以表達城規會對大綱草圖上各土地用途地帶的規劃意向及目標，並以城規會的名義發出《說明書》；以及
- (d) 同意《說明書》適宜與《清水灣半島南分區計劃大綱草圖編號S/SK-CWBS/B》(將會重新編號為S/SK-CWBS/1)及其《註釋》一同展示，以供公眾查閱。

44. 主席多謝陳俊鋒先生出席會議。陳先生於此時離席。