

二 零 零 五 年 十 一 月 九 日 城 市 規 劃 委 員 會
第 847 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

黃賜巨先生

雷震寰先生

Erwin A. Hardy 先生

陳嘉敏女士

黃景強博士

黃澤恩博士

何建宗教授

譚鳳儀教授

賴錦璋先生

謝偉銓先生

吳祖南博士

邱小菲女士

陳華裕先生

陳偉明先生

黃遠輝先生

梁廣灝先生

梁乃江教授

簡松年先生

葉天養先生

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)

夏鎋琪女士

環境保護署副署長

趙德麟博士

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

趙麗霞博士

陳兆根博士

呂耀東先生

李王佩玲女士

吳水麗先生

Keith G. McKinnell 先生

杜德俊教授

林雲峰教授

陳弘志先生

蔣麗莉博士

杜本文先生

Peter R. Hills 教授

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
凌志德先生

城市規劃師／條例檢討
劉寶儀女士

[公開會議(整個議程項目)]

1. 主席歡迎所有委員。

議程項目 1

續議事項

2. 過往的會議並無續議事項。

議程項目 2

啟德規劃檢討 - 第二階段公眾參與：

概念規劃大綱圖

(城規會文件第 7446 號)

[會議以廣東話進行]

3. 下列共建維港委員會、顧問公司和政府各局／部門代表此時獲邀出席會議：

陳偉群博士) 共建維港委員會轄下東南九龍發展計劃
檢討小組委員會

譚小瑩女士]

孫知用先生] 都市規劃顧問 - 茂盛聯營公司

馬紹祥先生]

李海兒女士]

蘇貝茜女士) 旅遊事務署

潘太平先生 } 民政事務局

朱福榮先生 }

黃重生先生) 土木工程拓展署

關才貴先生]

李啓榮先生] 規劃署

陳國榮先生]

簡介部分

4. 關才貴先生和譚小瑩女士借助 Powerpoint 軟件，按文件和《諮詢摘要》詳載的內容，講解下列課題：

- (a) 第一階段公眾參與的概覽；
- (b) 規劃和發展啟德的指引，即理想、規劃原則和可能的發展主題，以及城市設計和園景設計的考慮；

[陳偉明先生此時到達加入會議。]

- (c) 三份概念規劃大綱圖的發展項目、發展規範綱要和相對表現；以及

[雷震寰先生和劉勵超先生此時到達加入會議，簡松年先生則於此時暫時離席。]

- (d) 第二階段公眾參與的目的和活動。

[簡松年先生此時返回會議席上，趙蔚芬女士則於此時暫時離席。]

5. 陳偉群博士接着告知委員，共建維港委員會轄下東南九龍發展計劃檢討小組委員會(下稱「小組委員會」)的主要意見／觀點如下：

小組委員會的角色

- (a) 啟德規劃檢討由政府牽頭。小組委員會是海濱發展的諮詢團體，所擔當的主要角色，是推動公眾參與其中，監察規劃檢討過程，確保公眾在第一階段提出的主要問題，會繼續在第二階段加以研究，並得以圓滿解決；

[趙慰芬女士此時返回會議席上。]

一般事項

- (b) 小組委員會沒有通過概念規劃大綱圖，亦不反對該等大綱圖。

填海

- (c) 啟德規劃檢討以「不填海」作為前提，小組委員會和公眾必然對政府寄予厚望，希望政府能提出方法，在無須填海的情況下，解決啟德明渠進口道嚴重的環境問題，尤其是氣味的問題。如果可以克服這個環境上的限制，在無須填海下發展啟德，供公眾和遊客享用，這無疑是一大成就；
- (d) 在詳細的技術評估完成前，讓公眾在較早的規劃階段參與其中，是可以理解的；但當局也須在進行第三階段前，向公眾表明是否決定把啟德明渠進口道填平；

發展項目

- (e) 小組委員會知悉，公眾在第一階段參與時普遍支持在啟德設置郵輪碼頭的建議。不過，旅遊事務署應向公眾解釋最近進行「公開邀請意向書：發展新郵輪碼頭的提議」活動的理由，以及其對啟德設置郵輪碼頭建議的影響。兩者的關係為何？
- (f) 小組委員會對擬議體育館的關注，較郵輪碼頭的為大。在沒有填海的情況下，啟德的整體發展面積會減少約 30%，但體育館則仍佔地 24 公頃。擬建體育館需要得到政府的體育政策支持，縱使當局能充分證明興建體育館的需要，但擬議的規模和地點是否最為適合，則須作深入考慮。政府在這方面尚未能說服小組委員會，小組委員會歡迎民政事務局在第二階段提供更多資料，幫助小組委員會和公眾對

此建議作出全面的考慮；

- (g) 當局若可提供更多鐵路車廠的資料，將有助公眾在第二階段深入討論車廠的理想規劃；

與周邊地區融合

- (h) 在啟德規劃當中，與周邊地區的社區連繫，跟交通上的連繫同樣重要。良好的社區連繫，有助附近市區舊區更新。概念規劃大綱圖是否足以推動周邊地區更新，有待進一步商議；以及

結論

- (i) 在小組委員會考慮的多個因素中，可持續發展是當中最重要的一個。計劃的最終方案，不管是在經濟、社會或環境方面的表現，均須是可持續發展的。

討論部分

6. 主席表示，政府在啟德的規劃模式上，自開始以來已經是「與市民共同規劃」，在香港的規劃歷史中前所未有。在最初的規劃階段了解到公眾的理想和期望，可使啟德日後的規劃發展更為完善。

7. 委員提出的主要問題和意見如下：

海旁設施

- (a) 海濱長廊不宜在觀塘終結，而是應該伸展至鯉魚門和尖沙咀；
- (b) 目前位於觀塘的乘客和車輛渡輪碼頭是否有需求？如果不再需要該等設施，有關用地可用作更為有意義的用途；

- (c) 現時公眾通往觀塘海旁的限制令人失望；

[黃景強博士此時暫時離席。]

- (d) 在茶果嶺海旁設置垃圾轉運站是否合適？當局應考慮把有關設施遷移內陸；

初步的可持續發展評估

- (e) 初步的可持續發展評估顯示，概念規劃大綱圖在「自然資源」和「環境質素」兩個指標表現遜色(大多數只獲 C 和 D 的評級)，有委員對此表示關注；

啟德明渠進口道

- (f) 把啟德明渠進口道描述為九龍灣的頂部，會較為準確，因為其水位與維多利亞港的相同。把這個描述更正，或會改變公眾對填海的看法；

[Erwin A. Hardy 先生此時暫時離席，黃景強博士此時返回會議席上。]

- (g) 委員對於填平啟德明渠進口道的意見分歧。一名委員質疑會否有「凌駕性的公眾需要」來證明填海的需要，因為現今科技先進，可無須填海而改善明渠進口道的狀況。建議的 600 米寬缺口，是加快水流的好提議，而水質也可得以改善。由於香港的水流一般都是由東南面流向西北面，因此，當局應就擬議的缺口位置對加快水流的效用，徵詢水力學專家的意見。另一名委員認為，另選缺口位置，或可加快啟德明渠進口道和土瓜灣之間的水流。此外，委員亦擔心，如果政府決定進行填海，則可能引發另一次的司法覆核申請；
- (h) 把啟德明渠進口道改為河道的構思獲委員支持，而恢復明渠進口道的海洋生態則應是最終目標；

- (i) 一些委員認為，如果證明到有「凌駕性的公眾需要」，則不應排除填海的方案。他們對「不填海」方案在消除環境方面的效用有所保留。惡臭問題如果持續，會妨礙啟德成功發展。跑道不過是人工建造而成，如果保留啟德明渠進口道，呈長條形的跑道小島便會使部分土地不可使用；

避風塘

- (j) 觀塘和土瓜灣避風塘不單對水流造成妨礙，而當中碇泊的躉船更會對跑道上日後的發展，在視覺和景觀上造成影響；
- (k) 觀塘避風塘會把啟德的新發展和觀塘商業發展分隔，當局應考慮在這兩個地區之間興建接駁橋；
- (l) 保留這兩個避風塘的需要成疑。喜靈洲避風塘的使用率低，有空間接收這兩個避風塘的船隻／小艇；
- (m) 由於避風塘的防波堤對水流有很大影響，因此值得探討可否把固定的防波堤改為費用昂貴的可移動防波堤，如阿姆斯特丹採用的防波堤；

與周邊地區融合

- (n) 雖然其中一個擬議規劃原則，是使啟德與周邊地區融合，但根據概念規劃大綱圖的資料，啟德與觀塘、牛頭角和九龍城等周邊地區的連繫並不足夠；
- (o) 在啟德的規劃中，應避免重蹈將軍澳新市鎮的覆轍，即以車輛交通為先而忽略行人交通；

[Erwin A. Hardy 先生此時返回會議席上。]

- (p) 觀塘和牛頭角的居民相信會歡迎在郵輪碼頭設置購物商場。為增加與附近民居(如麗港城和匯景花園)的連接，當局應考慮在觀塘避風塘防波堤設置行人

通道，以及在水深約兩米的位置建造沉管隧道。這條設計創新的行人道，既可符合公眾的期望，又不會影響躉船的操作；

- (q) 《諮詢摘要》並沒有涵蓋社區連繫方面的問題。當局宜在稍後進行社會影響評估，其中一項評估，應研究啟德的新發展與觀塘、馬頭圍和九龍城的市區重建計劃毗鄰相接的問題。

啟德大道

- (r) 一些委員建議把啟德大道由海旁移至跑道中間，以便大道兩旁可闢設零售商店，使大道更富活力，加強香港市區面貌的主要特色。在黃埔花園和彌敦道沿路一帶的發展，成功的例子比比皆是；
- (s) 如計劃在海旁向啟德明渠進口道敷設一條道路，行人則不能到達部分的海旁用地。大道兩旁均應闢設可供行人步行的海濱長廊；

交通安排和設施

- (t) 委員不滿意擬議的交通網絡，特別是研究地區東部縱橫交錯的公路。啟德機場停止運作後，應有空間簡化道路網絡；
- (u) 現有的幹路不足以應付該區目前的交通，而沙田至中環鐵路線在很久以後才可緩和交通情況。有鑑於此，一名委員較贊同概念規劃大綱圖三的低密度發展；
- (v) 沙田至中環鐵路線車廠將會對啟德新發展和九龍城造成一道屏障。如果採用概念規劃大綱圖一的構思，在車廠上蓋進行「將軍澳式」的高密度發展，那情況則會更為嚴重。委員雖然不反對興建沙田至中環鐵路線，但沙田至中環鐵路線車廠的設計和規劃應進一步改善；

- (w) 啟德發展區各部分的連接，應透過內部的交通安排加以改善。在長達三至四公里的海濱長廊步行，或會令人疲倦不堪，尤以老年人和兒童為甚。委員建議採用環保的運輸系統；此外，鑑於這個獨特地點的海濱長廊連綿不斷，因此可考慮提供一些海上運輸；
- (x) 以行人隧道連接啟德角和觀塘，也是一個可行的方案；
- (y) 交通影響評估應解決附近道路網絡交通繁忙的問題。當局在進行啟德的規劃研究時，應同時考慮擬議的中九龍幹線，以改善交通擠塞的問題；以及
- (z) 在考慮啟德的運輸安排時，也應兼顧航空交通的需要。鑑於直升機服務有需求，因此應該研究是否在啟德設置直升機停機坪。

8. 主席向委員保證，啟德的規劃程序會繼續保持高透明度，當局亦會認真考慮市民提出的意見。她強調，公開資料、數據和各項技術評估的研究所得，絕對有助市民作出正確的分析 and 判斷。譚小瑩女士、馬紹祥先生和黃重生先生應主席要求，作出下列回應：

可持續發展

- (a) 《諮詢摘要》第 33 頁所載的評級，是來自初步的可持續發展評估。概念規劃大綱圖在環境質素和自然資源方面取得表現中等和不佳的評級是可以理解的，因為評估是以「有發展」方案和「沒有發展」方案作比較。不過，概念規劃大綱圖的構思，可以推動經濟發展，創造就業機會，並加快市區重建。無論如何，當局會在下一階段作進一步可持續發展評估，確定規劃的發展符合各項可持續發展的指標；

於跑道打開 600 米寬的缺口

- (b) 在跑道打開 600 米寬缺口的建議，是在完成初步水質評估後提出的。研究顯示，在大多數時間，水流均是由鯉魚門流向汲水門。回應者同意，兩個避風塘的位置對水流有很大影響。不過，海事處的資料顯示，在遇有颱風時，船隻對該兩個避風塘的需求很大。如果拆去防波堤，則會對海港的運作造成不良影響，但在市區內重置避風塘又十分困難。初步評估顯示，擬議的 600 米寬缺口可加快水流，有助改善水質。顧問公司會與土木工程拓展署和環境保護署緊密合作，進行更深入的研究；

與周邊地區融合

- (c) 建造一道橋樑橫越觀塘避風塘來連接跑道盡頭和觀塘甚或牛頭角的建議，實在難以實行，因為要建造一道跨過躉船吊機(高達 30 米)的橋樑，一來在視覺上不美觀，二來在已發展的觀塘區也很難找到着陸點。因此，另有建議興建行人天橋接駁啟德明渠進口道和九龍灣；
- (d) 目前的概念規劃大綱圖僅屬構思階段，初步發展大綱圖會交待與周邊地區連接方面的詳情；以及

[梁廣灝先生此時暫時離席。]

填海

- (e) 回應者重申，啟德發展的規劃是以「不填海」為前提。在規劃研究完成後，當局將會進行詳細的工程可行性研究，而土木工程拓展署亦已提前進行一些詳盡的水質和氣味問題研究，為擬備概念規劃大綱圖和初步發展大綱圖提供資料。在現階段來說，實驗室的測試證明，受污染的沉積物經處理後，效果良好。擬議緩解措施的可行性，將會在深入研究完成後得以確定，並須根據《環境影響評估條例》程序確認。環境影響評估研究工作已經展開，以期制

定合適的緩解措施，全面解決環境上的問題。深入研究的結果，預計可於二零零六年年中向公眾公布，屆時會有較明確的資料顯示是否需要進行填海。

9. 委員繼續提出下列主要意見：

主要項目

- (a) 政府是否認為，所有概念規劃大綱圖均收納的主要發展項目，包括多用途體育館、都會公園、郵輪碼頭和 600 米寬的缺口，均是必須在啟德提供／闢設的重要設施？向公眾披露這項資料，可以使討論更爲有用，亦可免卻公眾有不必要的期望；

發展密度

- (b) 概念規劃大綱圖一和二只是在人口和職位上有分別，但整體總樓面面積的分別則不大。因此，該兩份大綱圖的擬議發展在環境和交通上造成的影響，相信會較爲相似；只有概念規劃大綱圖三在發展密度上才有較顯著的分別；
- (c) 一名委員表示贊同概念規劃大綱圖三的擬議發展，因爲其發展密度較低。該名委員指出，在發展主要項目，即多用途體育館、都會公園和郵輪碼頭後，看來只會剩下不多的土地供發展其他用途；

[梁廣灝先生此時返回會議席上。]

海濱發展典範

- (d) 研究隊伍應善用土地，而非單單尋找可行的用途。主要項目或活動種類應先行確立，然後才把焦點放在主要項目的布置上。當局應鼓勵公眾就啟德發展所包括的活動種類發表意見。除了郵輪碼頭外，現有的概念設計和主要項目的創意，不足以使啟德成

為海濱發展和城市設計／園境的典範。須知道，海旁景色著名的城市，如多倫多、巴塞羅納和悉尼等，並非以住宅樓宇為主；

- (e) 從山頂上遠眺，**啟**德地處引人注目的位置。因此，當局應關設一處觀景焦點，就像悉尼的歌劇院一樣，令遊客留下深刻的印象。當局應從多角度作出考慮，制定盡顯創意的計劃，使**啟**德的設計完美無瑕；

郵輪碼頭

- (f) 如果超過十層高的郵輪在跑道盡頭擬設的靠岸泊位靠泊，會阻擋**啟**德的最佳景觀。在郵輪碼頭較高層設置酒店和購物商場，便會進一步遮擋海景。雖然把設計改為指型突碼頭，可緩減視覺上造成的影響，但這設計則須進行填海。因此，當局須就郵輪碼頭的設計進一步諮詢公眾，然後再作考慮。當局應向公眾說明，興建郵輪碼頭，有可能阻擋**啟**德的最佳海景；
- (g) 有委員建議，如果在不填海的情況下，沒有辦法徹底解決**啟**德明渠進口道有關的環境問題，則把郵輪碼頭向土瓜灣方向北移。這樣做其中一個好處，是可以減少往來郵輪碼頭的交通；

[劉秀成議員此時離席。]

- (h) 《諮詢摘要》第 27 頁所載的郵輪碼頭資料對公眾有所誤導。一連串支援郵輪碼頭的大型設施，會差不多佔用了整條跑道。郵輪碼頭的規模及其對跑道區設計的影響，應加以審慎考慮；

資料不足和策略性發展

- (i) **啟**德位處都會區，是市區內最後一塊可供發展的大型土地，應加以珍惜。當局不能不顧及全港的發展

需要而把啟德作獨立發展。表面上，概念規劃大綱圖三的擬議發展的發展密度最低，而且在持續發展方面的表現也較佳，因此會較其餘兩個概念的發展優勝。不過，如果採用概念規劃大綱圖三的擬議發展，則可能對其他地區的發展構成壓力。舉例來說，所計劃的人口和住屋，或會轉移到其他地區。公眾應清楚知道策略性的發展，以及不同概念規劃大綱圖的優劣，才可掌握足夠的資料作出選擇；

- (j) 啟德的發展，仍受多項不明朗的因素影響，如對郵輪碼頭的需要，以及概念規劃大綱圖二的可行性，當中的辦公大樓總樓面面積，較二零零一年完成的「東南九龍發展修訂計劃的整體可行性研究」（下稱「整體可行性研究」）大幅增加。再者，三份概念規劃大綱圖所計劃的人口，較二零零一年整體可行性研究建議的 260 000 人口大幅減少，如何安置剩餘的人口，仍然有待商討；
- (k) 當局應該澄清，整體可行性研究的主要發展規範，是啟德發展區的上限還是下限規定；
- (l) 在多個重要項目上，公眾根本沒有足夠資料甚或沒有資料來提出有根據而合理的意見，如郵輪運作方面的資料、啟德發展在無須填海的情況下進行的可能性、體育館最合適的規模、道路網絡和其他基建設施（如排污設施）能否應付增加的人口及住屋需求等。當局應根據實質資料作出深入研究後，才制定三份概念規劃大綱圖；

發展體育為主的方案

- (m) 一名委員揀選概念規劃大綱圖三的擬議發展，因為公眾贊成在市區核心地帶關設康體設施，而新界文娛康樂設施使用率則偏低。雖然概念規劃大綱圖三的發展所容納的人口最小，但如果有的集體運輸交通，相信把部分人口分散到新界不成問題。該名委員進一步指出，如果填平啟德明渠進口道，則可提

供更多體育設施。政府一方面把西九龍發展成香港的文化區，另一方面可以把東南九龍塑造成體育區。

[雷震寰先生此時離席。]

- (n) 一名委員支持概念規劃大綱圖三的擬議發展，同時強調在評選概念規劃大綱圖時，應考慮到規劃設施預計的使用率；所興建的設施，不應變成大而無用的設施。當局可考慮加強啟德與新蒲崗和觀塘等周邊地區在交通上的連接，以及讓公眾在休憩用地緩跑或耍太極，以增加設施的使用量。

[何建宗教授此時離席。]

- (o) 數名委員對闢設大型體育館有所保留，擔心體育館的使用率偏低。此外，如果把住宅發展延展至體育館的用地，則可降低人口密度；
- (p) 《諮詢摘要》內的概念規劃大綱圖的建議，只集中陸上運動項目，並沒有提及水上運動項目。

其他的設計考慮因素

- (q) 在觀塘海旁設置垃圾轉運站，會令跑道盡頭觀塘景色大打折扣。這個視覺上的影響，應透過良好的城市設計來改善；
- (r) 概念規劃大綱圖除了保留跑道外，並沒有提出任何建議來突出啟德在航空史上的重要性，尤以概念規劃大綱圖一為甚；
- (s) 委員非常贊同在啟德新發展的規劃中，突出啟德是機場舊址的歷史意義，有關設計應着重跑道的特色；
- (t) 《諮詢摘要》並沒有提及維港的美景。在跑道盡

頭，維港壯觀的美景盡收眼底，因此很有潛質成為如山頂般的旅遊熱點。該處的土地用途規劃和設計，應盡量突出這個怡人美景；

評審概念規劃大綱圖和公眾參與

- (u) 《諮詢摘要》第 8 頁所載的規劃原則如獲公眾支持，則應用作評審概念規劃大綱圖的準則；
- (v) 公眾廣泛參與，對實踐「與市民共同規劃」的理念非常重要。目前進行的檢討工作，正好為公眾參與提供適當的平台，然後由政府因應整體的公眾利益和策略上的考慮來作出最終決定；以及

過渡發展

- (w) 由於進行規劃的發展需時，因此當局可考慮充分利用這塊珍貴的市區土地，在發展進行的過渡期間把該處用作臨時用途。

10. 主席請委員留意，概念規劃大綱圖並非發展方案，委員無須從中選擇。該等圖則只是提供基本資料，供公眾就啟德可能進行的發展建議加以討論。此外，她再提出下列要點：

- (a) 當局會進行環境影響評估，以解決環境方面的問題，並就任何不能避免的不良影響提出緩解措施；以及
- (b) 二零零一年完成的整體可行性研究中，建議整體發展區佔地 461 公頃，當中 133 公頃土地來自填海。當時預計人口增長率高，因此啟德的計劃人口目標高達 260 000 人。在「不填海」的前提下，而人口增長又預計會減慢，目前啟德規劃檢討包括的發展區用地已減至約 328 公頃，而三份概念規劃大綱圖所訂的計劃人口亦有所下降。

11. 為回應委員的提問和意見，譚小瑩女士、馬紹祥先生、

蘇貝茜女士、潘太平先生、黃重生先生、關才貴先生和李啓榮先生提出下列要點：

郵輪碼頭

- (a) 當局認為在維多利亞港中，**啟德**是建造郵輪碼頭的最佳選址。建造郵輪碼頭可使香港發展成為郵輪的船籍港。根據「香港郵輪設施發展的顧問研究」(2004)，香港在中期而言需要多一個郵輪泊位，而在長遠來說則需要多一至兩個泊位，以應付郵輪業的增長。鑑於啟德發展需時，為要盡早興建郵輪碼頭應付旅遊業的需要，目前進行的「公開邀請意向書：發展新郵輪碼頭的提議」活動，正是要確定在中期而言，是否有**啟德**以外的其他合適地點可供設置新郵輪碼頭設施。提交意向書的截止日期是二零零五年年底，當局暫定於二零零六年年初決定是否多加一個郵輪泊位；
- (b) 郵輪碼頭如要北移，會受到北面淺水水域所限。該處水深只有四至五米，因此須要進行海床疏浚工程。另一方面，新式郵輪需 10 米水深航行，而跑道盡頭的水體深度則足以供該等郵輪航行；
- (c) 將會有特建道路，供前往跑道盡頭擬議的郵輪碼頭的人士使用；

多用途體育館

- (d) 這項設施可補足政府的施政措施，使體育普及化、精英化和盛事化。大多數現有的大型體育設施，均在二十多年前落成，目前已經老化。一項研究海外 14 個大型體育館的研究顯示，這些設施有助附近地區的經濟復蘇；
- (e) 初期評估顯示，體育館用地不應超過 24 公頃。擬議的 24 公頃佔地可作為討論的基準，最恰當的規模有待進一步的詳細設計而定。多用途體育館內設有一系列設施，包括附開合式天幕的主場館、設置

熱身徑的次場館、體育館、多層和多用途體育大樓、購物和餐飲設施及 12 公頃的通道用地。政府會注意不使這些設施成為大而無用的設施。設施的設計旨在全年均可吸引使用者和訪客到訪；

填海

- (f) 即使當局進行填海以解決環境問題，**啟**德明渠進口道仍需設置一條暗渠來維持排水系統運作。由於暗渠上的發展會受到暗渠限制，而且填海土地多數只會規劃作休憩用地，因此填海的做法預期不會對三份概念規劃大綱圖的土地用途建議有太大影響；

策略性的發展

- (g) 規劃署網頁載有**啟**德檢討的策略性發展資料。當局會考慮改善向公眾開放資料的方法，以便他們能掌握足夠資料進行討論；
- (h) 研究已探討香港 2030 研究與**啟**德發展兩者之間的配合；
- (i) 當局提出寫字樓為主的方案(即概念規劃大綱圖二)讓公眾討論，原因是香港 2030 研究的策略性措施之一，是在**啟**德發展一個優質寫字樓樞紐；

其他

- (j) 研究隊伍已考慮部分委員所關注的問題，但在概念設計階段，不宜過早發放詳細資料來回應委員的意見。在擬備初步發展大綱圖時，當局會審慎考慮委員和公眾的意見。待初步發展大綱圖在下一階段公布時，則會提供更多資料。
- (k) 由於人口增長放緩，人口也隨之而減少。公眾大多支持較低密度的發展，認為**啟**德發展區應有多些公眾設施而非商業元素；

- (1) 整體可行性研究的主要發展規範，不再是目前規劃檢討的標準；以及
- (m) 概念規劃大綱圖僅屬概念構思而已，公眾有足夠機會就啟德可進行的活動種類提供意見。

12. 主席多謝劉秀成議員(城規會副主席)、黃景強博士(都會規劃小組委員會副主席)和賴錦璋先生(鄉郊及新市鎮規劃小組委員會副主席)同意擔任將會舉行的三個地區論壇的主持人。當局會邀請公眾、地方社區及有關團體出席論壇，亦十分歡迎委員參與。

13. 總結而言，主席提醒研究隊伍，一切重要資料必須公開，使公眾能掌握足夠資料進行有用的討論。此外，她要求研究隊伍在擬備初步發展大綱圖時，仔細研究委員的意見。當局面對的下一項挑戰，便是利用第二階段收集到的公眾意見，建立公眾的共識。

議程項目 3

其他事項

14. 議事完畢，會議於中午 12 時結束。