

2006年10月24日
討論文件

立法會
規劃地政及工程事務委員會
啓德規劃檢討
經修訂的初步發展大綱圖

目的

本文件旨在載述「啓德規劃檢討」第三階段公眾參與所得結果，以及對按「啓德規劃檢討」擬備的啓德發展計劃初步發展大綱圖所作的修訂。

背景

2. 「啓德規劃檢討」在2004年7月展開。該檢討的進展和第一階段公眾參與(公眾對啓德的期望)所得結果已分別於2004年10月、2005年2月和2005年6月提交事務委員會。第二階段公眾參與期間提出了三份概念規劃大綱圖，分別以住宅、商業和體育為主題，已在2005年12月20日提交事務委員會。此外，事務委員會亦於2006年1月25日舉行特別會議，聽取關注團體的意見。就第三階段公眾參與計劃而公布的初步發展大綱草圖已在2006年6月27日提交事務委員會。

3. 這一輪公眾諮詢的結果摘述於**附件 1**。

主要意見

發展規模

4. 公眾普遍接納現時的发展規模。不過，部分人士對建議的發展程度能否使啓德發展計劃發揮效益存疑。他們建議增加啓德發展區的發展密度。部分人士則建議減低啓德發展區的發展密度。有一份意見書建議把該區的住宅和非住宅發展密度減低一半。

5. 我們認為維持現時發展程度是審慎的做法，因為建議的寫字樓發展必須能應付香港 2030 研究所鑑定對寫字樓的長遠需求，而建議的住宅發展規模是按整體設計模式為基礎，並考慮了城市設計方面的因素而釐訂，目的是在這個新發展區締造理想的鄰社環境。

啓德明渠進口道

6. 公眾仍對啓德明渠進口道相關的環境問題，以及是否有有效措施解決這些問題深表關注。公眾大致上支持採取「不填海」模式，但大前提是環境問題，特別是氣味問題，必須獲得解決。觀塘和黃大仙區議會認為必須徹底解決環境問題。不過，九龍城區議會則極力主張填平啓德明渠進口道，好讓能一次過解決環境問題。他們主要關注到，受污染的沉積物和污水會經由擬設於舊跑道的 600 米闊缺口，從啓德明渠進口道流入九龍灣。九龍城區議會亦關注到其他解決方法的成本效益。公眾要求我們盡早確定，不少市民更要求我們擬備一個填平啓德明渠進口道的發展方案作為應急計劃。另一方面，關注保護維港團體和部分立法會議員則促請當局保留舊跑道，以保存發展區的獨特面貌。體育界人士亦要求當局保留水體，長遠用作水上康樂用途。

7. 從成功改善城門河和三家村避風塘的相關問題所汲取的經驗，我們已進行初步研究，探討能否採用生化處理措施解決啓德明渠進口道的沉積物問題。我們建議在舊跑道打開一個 600 米闊的缺口以改善水流和水質。不過，有關調查仍在進行中，解決啓德明渠進口道環境問題的擬議緩解措施成效指標，要到 2006 年年底才有結果。

8. 由於啓德明渠進口道環境問題的研究仍在進行中，我們會着手敲定現時的初步發展大綱圖，以便提供基礎，用以修訂法定分區計劃大綱圖，令啓德發展計劃，特別是郵輪碼頭、公共房屋等優先處理項目得以早日落實。不過，我們或須因應啓德明渠進口道環境問題的調查結果，在有需要的情況下修訂初步發展大綱圖。

郵輪碼頭和旅遊及休閒中心

郵輪碼頭

9. 有些人士提出意見，認為需要就日後擴充郵輪碼頭發展

訂定計劃，並建議在舊跑道預留額外用地，作提供郵輪泊位設施之用。

10. 根據旅遊事務署進行的研究，並計及各方面的增長情況，香港在 2009 至 2015 年間需要額外一個郵輪泊位，在 2015 年以後則需要多一至兩個郵輪泊位，才能持續發展成為區域郵輪樞紐。在初步發展大綱草圖內的雙泊位設計是最佳的折衷方案，既可解決已鑑定的技術問題，應付郵輪市場方面的需求，亦可避免浪費了一段海旁用地。

11. 我們已就初步發展大綱圖規劃了發展兩個郵輪泊位。至於第三個郵輪泊位，我們認為如要切合日後的擴展需要，最好是讓初步發展大綱圖具有靈活性。為達致這個目標，我們在擬設泊位鄰近用地已指定一些配合郵輪碼頭發展的土地用途(例如會議和酒店設施)，並在稍後階段批出這些用地。如日後有需要在啓德興建第三個郵輪泊位，我們會按需要修訂規劃圖則和批地計劃。

12. 為改善新郵輪碼頭的連接，我們計劃盡早提供運輸基建，接駁該用地和周邊的已發展地區。

旅遊及休閒中心

13. 在舊跑道末端興建旅遊及休閒中心的建議廣受公眾支持。有人建議加強舊跑道區的旅遊發展，包括在啓德角興建觀光塔和旅遊中心，並指定用地興建酒店，以支援郵輪碼頭項目。

14. 考慮到這些建議在規劃方面的優點，我們已對初步發展大綱草圖作出幾項修訂。我們會在旅遊及休閒中心興建觀景廊，作為旅遊綜合發展(例如興建一間主水平基準以上約 200 米高的酒店)其中一個項目。此外，亦建議在旅遊及休閒中心的用地增設非住宅的建築樓面面積(由 160 000 平方米增至 190 000 平方米)，以便興建這些設施。同時，我們已作出規劃，在舊跑道向海方面興建酒店群，而住宅區則建於面向啓德明渠進口道的用地。按此規劃土地用途，將可配合郵輪碼頭日後的擴展，在有需要時，興建第三個郵輪泊位，以應所需。

跨境直升機場

15. 對於擬議的跨境直升機場，市民意見分歧。部分人士對建議表示反對或有所保留，理由是這建議有噪音問題、與土地用途不協調，以及阻礙通往舊跑道最當眼位置的通路等。部分人士亦指出，由啓德角前往中環所需時間，與由赤鱸角前往中環相若，故並不信服啓德為擬議的跨境直升機場的最佳選址。另一方面，支持者認為建議的跨境直升機場可刺激經濟發展、促進旅遊業、切合商業和社會需求，並可與擬建於毗鄰位置的郵輪碼頭發揮協作效應。有人亦建議把直升機場納入郵輪碼頭發展計劃，並把郵輪碼頭大樓內移，但這建議可能會影響郵輪碼頭的運作。

16. 擬建於啓德角的直升機場已規劃為長遠發展項目，以應付跨境直升機服務的預測增長。直升機服務如要營運上可行，其地點必須設有海關、過境和防疫等設施，而且利便直升機搭客即時前往市中心。啓德是唯一可提供符合上述條件的用地。與郵輪碼頭共用海關、過境和防疫等設施可產生協作效應，因跨境直升機服務旅客可即時從郵輪碼頭前來 / 前往郵輪碼頭，而往酒店、商場及各類娛樂設施亦近在咫尺。此外，啓德的直升機場亦可為九龍區的旅客提供服務，與方便中區旅客的港澳碼頭現有的直升機服務相輔相成。香港國際機場的直升機服務使用率頗低，並不能取代市內的直升機設施。

17. 考慮到營運直升機服務必須符合航空規定，現時建議的地點是在啓德唯一可作此用途的用地。因此，經修訂的初步發展大綱圖仍維持跨境直升機場的建議。

多用途體育館與都會公園

多用途體育館

18. 有公眾提議在北停機坪東北部興建多用途體育館（體育館），以便利用現有的彩虹站與日後的啓德站前往體育館。這項建議會令當局已承諾在北停機坪興建的公屋項目被迫遷移，而該項目已完成造價超過 7 億元的打樁工程。更重要的是，這項建議會令政府無法履行所許下的政策承諾，維持公屋平均輪候時間為約三年。此外，彩虹地鐵站並非為疏散人群而設計的。另外，若體育館設於該地點，鄰近的居民亦

會對在體育館舉辦大型項目所產生的噪音水平表示關注。

19. 同時，市民普遍支持在海旁興建體育館，使它成為維港的新地標，並為土瓜灣及馬頭圍一帶重新注入活力。公眾又建議把體育館融入都會公園內。因此，我們維持目前擬議的體育館海旁選址。此舉可令北停機坪騰出更多土地，以容納規劃更為完善的市中心，作為啓德的新焦點。

都會公園

20. 雖然公眾廣為接受海旁都會公園的構思，但我們亦收到其他建議。這些建議包括把都會公園設於北停機坪，以方便鄰近地區的居民前往公園，以及把公園設在原本規劃作沙田至中環線（沙中線）鐵路車廠的選址，使公園更接近九龍城的居民。

21. 這些建議的目的，主要是要令啓德休憩用地更加接近現時的居民，以紓緩目前已建設區的擠迫情況。我們已檢討初步發展大綱草圖，以便在北停機坪提供更完善的地區休憩用地網絡，不但能夠供將來的人口使用，更可優化接駁上的安排，讓現有的各個社區使用。我們會把體育館的建議方案融入都會公園。都會公園會按照原來的建議在海旁興建，以便能善用在跑道打開的 600 米缺口上的平台，發展為香港的重點海濱公園。此選址亦可考慮作為落實所收到的創新意念（例如「人工海灘」式的泳池）與宋皇臺公園及車站廣場一併計算，初步發展大綱圖內的園區總面積達 109 公頃，能方便啓德現有的居民及已規劃社區的居民前往。

單軌鐵路系統與連接觀塘的天橋連接系統

單軌鐵路系統

22. 很多市民、地區關注團體和政黨都倡議在啓德闢設單軌鐵路系統，作為對內的鐵路環保運輸系統，並連接鄰近地區，加強現有與新發展區之間的聯繫。特別是觀塘區議會亦曾提出類似要求，促請當局興建單軌鐵路系統連接觀塘地鐵站與觀塘市中心，以助加快觀塘與九龍灣商貿區的轉型，以及為市中心一帶注入生氣。鐵路公司亦建議恢復原有啓德分區計劃大綱核准圖中已規劃的環保運輸系統。

23. 顧問已就在啓德設置單軌鐵路系統及接駁觀塘市中心、

牛頭角及九龍灣地鐵站的連接系統進行案頭評估。初步結果顯示單軌鐵路系統在運輸上缺乏理據，而在財政上亦不可行。此外，單軌鐵路系統或會影響區內交通，以及觀塘與九龍灣現有發展的景觀。但另一方面，單軌鐵路系統或可帶來較大的經濟及社會效益，提供便捷的交通工具前往啓德，提高單軌鐵路車站附近發展用地的土地收益(須就可提高的土地價值進行更詳細的評估)，以及加快觀塘工業區轉型為現代化的商貿區。這系統更可成為地標，加強啓德發展區的整體旅遊吸引力。

24. 下一階段研究須進一步探討單軌鐵路系統建議。目前，我們已在初步發展大綱圖內預留用地，以應付日後可能闢設單軌鐵路系統或環保運輸系統的需要。

接駁觀塘的天橋連接系統

25. 除了單軌鐵路系統建議外，很多公眾人士包括觀塘區議會、地區組織及政黨都強烈促請當局興建天橋連接系統，為行人及車輛提供連接觀塘海旁至啓德角的接駁安排。這個天橋連接系統可把現有及日後的發展區直接聯繫起來，以及作為促進觀塘區重拾朝氣的催化劑。

26. 我們已就專為行人及單軌鐵路系統興建天橋的兩項計劃進行案頭研究，結果顯示，除了成本高昂，這些計劃更需要進行填海，以便建造樁帽和採取船隻防撞措施，而天橋結構本身亦會嚴重影響景觀。

27. 雖然闢設天橋連接系統在運輸上缺乏理據(行車距離只縮短 1.5 公里)，但我們認同，觀塘至啓德天橋連接系統可為觀塘工業區的轉型提供重大的動力。我們在經修訂的初步發展大綱圖內已預留用地興建天橋連接系統，作為日後或會闢設的單軌鐵路系統的一部分，以容納供行人甚或車輛使用的設施。這項建議須再作詳細研究。

沙田至中環線車廠

28. 區內人士強烈反對在啓德興建地面鐵路車廠，理由是現時的九龍城社區會因日後的新發展而被分隔，以及車廠會阻礙空氣流通。

29. 雖然我們注意到假如未能在市區興建沙中線車廠，將無

法興建沙中線。但是，初步發展大綱草圖有關空氣流通評估的結果顯示，廣佔用地的車廠會造成擋風效應，令九龍城的通風情況惡化。此外，我們同意車廠對九龍城現有發展及日後啓德發展的融合會造成制肘。因以往也曾考慮在鑽石山設置鐵路車廠，我們會與鐵路公司共同探討在鑽石山另覓沙中線車廠選址。這項建議須再作研究，以確立其整體可行，同時在經修訂的初步發展大綱圖上，我們假設車廠會遷移至在啓規劃檢討範圍以外的選址。

與鄰近地區的連接

30. 與鄰近地區的行人連接安排是公眾廣泛討論的另一個主要課題。儘管初步發展大綱草圖已訂出 21 個擬議連接點，包括地面過路處、園景行人天橋，以及設有零售商店的行人隧道，但區內人士仍普遍認為需要進一步改善這些建議。有些人提議闢設地下購物街，以便把鄰近地區與擬議沙中線啓德站連接起來，從而改善人流的情況。

31. 為回應公眾意見，我們在經修訂的初步發展大綱圖內建議增設完善的地下購物街系統，把現時被太子道東分隔開來的九龍城、新蒲崗一帶連接日後的啓德站。整個網絡會由兩條地下購物街組成，透過已規劃「商業」用地的地庫商店，把世運公園、衙前圍道及前新蒲崗分層工廠大廈土地連接至啓德站。當局又會在適當情況下改善連接這些地區的天橋連接系統。

32. 至於土瓜灣一帶，行人系統會配合休憩用地網絡，融入「體育館公園」的概念內。當局會透過改善地面過路處，提供通往已規劃海濱長廊的連接系統。至於九龍灣一帶，除了會改善地面過路處及行人隧道外，經修訂的初步發展大綱圖亦已包括一條行人天橋，以連接私營界別現正為該區規劃的整個系統。

經修訂的初步發展大綱圖

33. 經考慮上述公眾意見及初步技術評估結果後，我們已修訂初步發展大綱圖，修訂本載於**附件 2**。經修訂的初步發展大綱圖內各主要發展指標及土地用途分布表載於**附件 3**。

34. 總括來說，經修訂的初步發展大綱圖維持原來的住宅發

展水平，即約 86 000 人。就發展規模來說，經修訂的初步發展大綱圖預計可提供約 30 300 個單位，約相當於兩個太古城，而就業水平亦已由 85 000 個職位調低至 80 000 個。可提供的辦公室建築樓面面積合共 850 000 平方米(包括現有發展的 180 000 平方米在內)。這個數字較港島東區的辦公室發展規模為大。與初步發展大綱草圖比較，辦公室建築樓面面積已較修訂前的 882 500 平方米有所減少。為了能夠在跑道區發展較優質的酒店，擬提供的酒店房間總數為 6 300 間，約為尖沙咀酒店數目的一半。

35. 下文闡述初步發展大綱圖的主要修訂項目：

啓德城中心

- (a) 回應公眾的意見，經修訂的初步發展大綱圖把啓德政府辦公室大樓遷移至毗連太子道東的用地上，並會以天橋連接系統連接附近的發展項目。此舉可方便目前及日後的居民前往政府辦公室大樓，享用各項政府服務。視乎詳細設計，這些天橋可加入零售元素，令行人環境更添姿采。啓德政府辦公室大樓的建築樓面面積預期約有 50 000 平方米，當局會提供相應的配套基建，以便能盡早落實這個項目。
- (b) 當局會趁此良機在啓德站前的用地引入綜合用途發展，以締造更具朝氣的市中心。這些用地預期可作住宅及商業／辦公室綜合發展，整體地積比率為 7.0 倍。這些發展項目內的住宅及商業／辦公室元素會被分隔開來，並會提供專用通道，使這些用途可在同一個發展項目內適當地匯聚一起。
- (c) 啓德坊會採用無平台的設計布局，以強化整體社區環境和改善鄰近地區的空气流通情況。

前沙中線車廠選址

- (d) 如上文第 29 段所述，因假設車廠設施可遷移至啓德以外的選址，該幅用地已重新規劃為北停機坪的第二個發展群。面向太子道東的多幅用地已劃作市中心區擬議辦公室地帶的延伸段(地積比率為 4.5 倍)。這些辦公室發展的樓宇高度經悉心設計，確保符合城市設

計大綱的要求，以及避免為九龍城區帶來空氣流通的問題。辦公室地帶亦可就太子道東所產生的交通噪音，發揮緩衝作用。餘下的用地已劃作住宅發展(地積比率為 5.0 倍)，以善用體育館一帶園地的優勢。當局又建議仿照市中心的啓德坊，在這幅用地上建立小型的街道網絡，以促進社區鄰里的關係。這是徇眾要求而提出的建議，旨在促進現有與將來社區融和，而街道網絡的規模又與九龍城現有的發展相若。

- (e) 當局又藉這個機會改善宋皇臺公園用地的配置，使它成為由九龍城及馬頭角進入啓德的主要門廊。

體育場館區

- (f) 為進一步改善主場館和副場館的連接，顧問建議透過地盤平整時，把部分在體育場館區的地台提高，使主場館與副場館之間的幹路和中九龍幹線能變成半沉降式道路，再配以寬闊的園景行人道，以疏導區內的人流。

都會公園

- (g) 因應市民對於由附近各區是否容易抵達都會公園所表達的意見，我們已修訂初步發展大綱圖，以擴大北停機坪的休憩用地網絡，包括擴建車站廣場、宋皇台公園，體育場館區附近的休憩用地，以及北停機坪公園，使這些用地成為都會公園的一部分。我們亦建議在這些休憩用地附近興建一些低層的零售設施，為擬建的公園增加活力

南停機坪

- (h) 由於行駛觀塘繞道的車輛所造成的噪音和空氣質素問題，我們建議把位於九龍灣海旁的私人住宅規劃作商業用途，成為與鄰近腹地現有工商業區相連的伸延部分。
- (i) 建議的醫院用地會予以擴展，由約 5 公頃增至約 7 公頃，以興建預期所需的醫院設施。
- (j) 南停機坪其餘地方會劃作政府、機構或社區用途，使該區成為一個政府、機構或社區樞紐。

跑道休閒區

- (k) 為靈活處理日後可能會在啓德興建第三個郵輪泊位的計劃，並為因應市民提出加強跑道休閒區旅遊設施的意見，我們在經修訂的初步發展大綱圖把海旁的發展用地(鄰近於擬建的泊位處)劃作商業用途(地積比率為 4.0)，以配合酒店發展、娛樂及會議設施等。我們計劃在發展用地面向啓德明渠進口道的位置興建低密度住宅區(地積比率為 3.0)。我們會在跑道休閒區沿用高度分級概念，建築物的高度介乎主水平基準以上 45 米至 65 米。這些用地會列於批地計劃較後部分，以免限制了可能須在該區興建第三個泊位的計劃。

郵輪碼頭和旅遊及休閒中心

- (l) 因應市民的意見，我們會在旅遊及休閒中心發展用地增加非住宅樓面總面積(由 160 000 平方米增至 190 000 平方米)，以興建增設的酒店，而該幅用地的建築物最高高度放寬至主水平基準以上 200 米，以便興建設有公眾觀景廊的地標或建築物。

鐵路形式的環保運輸系統

- (m) 經修訂的初步發展大綱圖亦已標示可能會為啓德發展區提供鐵路形式的環保運輸系統，以連接觀塘海旁、郵輪碼頭連旅遊及休閒中心、跑道休閒區、都會公園、體育場館區及車站廣場。經修訂的初步發展大綱圖亦表明系統可能會連接東九龍區的地鐵站，以及會興建一條橋樑(作為鐵路形式的環保運輸系統建議其中一個項目)連接觀塘海旁與啓德角，可能亦會興建行人過路處(及可能興建行車通道)。這項建議可能會涉及填海工程，我們須充分顧及《保護海港條例》方面的影響。經修訂的初步發展大綱圖已包括鐵路形式的環保運輸系統建議，以便預留用地作有關路線之用，而有關系統的準確路線和落實與否則須再作研究。

研究計劃

36. 我們已安排在 2006 年 10 月 23 日及 24 日，分別向城市規劃委員會及共建維港委員會轄下東南九龍發展計劃檢討小組委員會提交第三階段公眾參與的結果及經修訂的初步發展大綱圖。其後，我們會向九龍城、黃大仙及觀塘區議會簡介經修訂的初步發展大綱圖／分區計劃大綱圖。

37. 我們現正根據經修訂的初步發展大綱圖內各項建議，準備啓德分區計劃大綱核准圖的修訂工作。我們期望能在 2006 年 11 月把這些修訂建議提交城市規劃委員會考慮，以便根據《城市規劃條例》的規定，按照法定諮詢程序在憲報刊登經修訂的分區計劃大綱圖，進行諮詢。

徵詢意見

38. 請各議員就上文第 33 至 35 段所述經修訂的初步發展大綱圖提出意見。

附件

- 附件 1 第三階段公眾參與：初步發展大綱圖
- 附件 2 經修訂的初步發展大綱圖
- 附件 3 經修訂的初步發展大綱圖內的土地用途分布表
及各主要發展指標

房屋及規劃地政局

規劃署

2006 年 10 月



KAI TAK 啟德

Planning Review 規劃檢討

第3 階段公眾參與報告： 初步發展大綱圖

目錄

第一章 簡介

1. 背景
2. 第三階段公眾參與：初步發展大綱圖
3. 公眾參與活動
4. 協辦機構
5. 本報告的目的

第二章 公眾意見概覽

1. 引言
2. 發展密度
3. 啓德明渠進口道
4. 都會公園和休憩用地網絡
5. 體育場館區
6. 郵輪碼頭
7. 旅遊樞紐
8. 跑道休閒區
9. 與航空相關的設施
10. 辦公室中心
11. 交通及連接事宜
12. 海事設施
13. 環保設施方案
14. 其他城市設計事宜
15. 其他土地用途事宜
16. 實施方面

第三章 總結

附件

- 附件 A 第三階段公眾參與所舉辦的活動
附件 B 所收到的書面意見 (夾附於光碟內)

第一章 簡介

1 背景

- 1.1 在 2002 年 6 月 25 日，行政長官會同行政會議核准了啓德（北部）和（南部）分區計劃大綱圖作為實施東南九龍發展的法定規劃圖則。終審法院於 2004 年 1 月 9 日，就城市規劃委員會對灣仔北分區計劃大綱圖上訴作出司法覆核的裁判，並闡釋只能證明在維港進行填海有「凌駕性的公眾需要」時，才可推翻在《保護海港條例》內訂明不准填海的推定。鑑於終審法院就填海案件所作的裁判，包括了 133 公頃填海面積的東南九龍發展計劃，必須進行全面的規劃及工程檢討，以確保發展完全符合法律的規定。
- 1.2 啓德規劃檢討的研究工作於 2004 年 7 月中展開。這項研究以不填海為起點，制訂概念規劃大綱圖和初步發展大綱圖，讓市民參與規劃過程，締造共識。初步發展大綱圖會因應初步技術評估的結果而有所修訂，並會在下一階段的工程可行性研究作進一步研究。
- 1.3 啓德規劃檢討的整個過程務求集思廣益，就主要課題取得社會共識，以提高各階層人士對日後規劃成果的認同。因此，我們制訂了一套由三個階段組成的公眾參與策略：
- 第一階段： 公眾理想中啓德的未來發展 — 討論規劃目標、主要發展議題、發展項目、公眾期望及研究方法
(2004 年 9 月至 11 月)
- 第二階段： 概念規劃大綱圖 — 討論發展概念及土地利用的建議
(2005 年 11 月至 2006 年 1 月)
- 第三階段： 初步發展大綱圖 — 討論擬議的發展概念及詳細的土地利用計劃
(2006 年 6 月至 8 月)
- 1.4 本研究已分別於 2004 年底及 2006 年初完成了第一及第二階段的公眾參與活動。首兩個階段的公眾參與報告，總結了所收到的意見和建議及研究顧問和政府部門的回應，分別於 2005 年 10 月和 2006 年 6 月發佈（詳請可瀏覽以下網址：<http://www.pland.gov.hk>）。

2 第三階段公眾參與：初步發展大綱圖

- 2.1 在完成概念規劃大綱圖後，研究工作進入了最後階段，即擬備初步發展大綱圖。在擬備初步發展大綱圖時，我們參考了過往公眾參與活動所收集的意見和建議，與公眾進行討論。第三階段公眾參與的主要目的是在確定初步發展大綱圖之前，讓公眾盡早對該圖提出反饋意見。該圖所展示的發展方案會因應正在進行中的初步技術評估的結果而有所修改。在修訂初步發展大綱圖時，我們會考慮所收到的公眾意見和建議，以及初步技術評估的結果。
- 2.2 經修訂的初步發展大綱圖將會作為修訂核准的啓德分區計劃大綱圖和啓動工程可行性研究和環境影響評估研究的依據。經修訂的分區計劃大綱圖將根據《城市規劃條例》的法定規劃程序，進一步讓公眾發表意見。
- 2.3 經過向城市規劃委員會及共建維港委員會東南九龍發展計劃檢討小組委員會簡介後，歷時兩個月的第三階段公眾參與活動於 2006 年 6 月 23 日正式展開。為協助進行諮詢活動，我們廣泛派發中英文「諮詢摘要」。此外，我們亦透過研究網頁發放有關的背景資料、研究報告及諮詢文件。
- 2.4 我們更利用投影片、展示板、實體模型，以及互動三維電腦，向公眾介紹有關的資訊。

3 公眾參與活動

- 3.1 在第三階段的公眾參與計劃下，我們舉辦了一連串的公眾參與活動，以廣泛收集公眾意見和建議。第三階段公眾參與活動的詳情已載於附件 A 中。這些活動詳細說明如下：
- (a) 在 2006 年 7 月 8 日於香港基督教青年會舉辦一場公眾論壇，亦分別在 7 月 25 日、7 月 29 日及 8 月 5 日於九龍城（黃埔新天地時尚坊）、觀塘（香港城市大學專上學院德福分部）及黃大仙（樂富中心）舉辦三場地區論壇。參與的總人數約 400 名。所有公眾參與活動的現場錄影，已上載至研究網頁，供公眾閱覽。
 - (b) 向法定及諮詢團體、區議會、專業機構及其他關注組織進行了 20 多個簡介/諮詢會，就相關的議題作更深入的討論。此外，研究小組亦於 12 個地區論壇/討論小組會議中，向地區居民和關注組織介紹初步發展大綱圖。
 - (c) 於論壇場地中展示了相關的資訊，以及初步發展大綱圖的實體模型及互動三維電腦模型。我們亦分別於中環和金鐘地鐵站、九龍城廣場及香港文物探知館舉行了巡迴展覽。

(d) 此外，在規劃署流動展覽中心和香港規劃及基建展覽館亦展出相關的資訊，以供本地和海外人士參觀。

3.2 除了公眾參與活動中的討論外，我們還收集了約 230 個書面意見，包括發展概念和發展項目的建議，這些意見及建議可於規劃署的規劃資料查詢處及本研究網頁查閱。

4 協辦機構

4.1 第三階段公眾參與活動得到不同協辦機構的積極協助及寶貴意見，我們為此深表謝意。致謝協辦機構包括：

- 共建維港委員會東南九龍發展計劃檢討小組委員會
- 九龍城區議會
- 觀塘區議會
- 黃大仙區議會
- 香港建築師學會
- 香港規劃師學會
- 香港可持續發展人民委員會
- 香港大學城市規劃和環境管理中心
- 長春社

4.2 我們亦十分感謝以下公眾論壇的主持人及小組委員的支持及參與，使活動得以順利舉行：

- 楊汝萬教授
- 劉秀成議員
- 黃景強博士
- 黃澤恩博士
- 賴錦璋先生
- 陳偉群博士
- 王國強先生
- 高寶齡女士
- 劉志宏博士
- 李慧琮女士
- 龐婉儀女士
- 黃婉霜女士
- 關才貴先生

5 本報告的目的

- 5.1 本報告的主要目的是就第三階段公眾參與活動中所收到的公眾意見/建議進行總結，並作出適當的回應。我們致力蒐集各方意見及建議，進行分析，並適當地採納於初步發展大綱圖內。惟因公眾參與是一個延續的過程，將不斷地收到公眾意見，暫時未能將全部意見及回應羅列刊出，而且很多的意見及建議需要作進一步的研究。

第二章 公眾意見概覽

1. 引言

1.1 啓德規劃檢討是通過有系統的公眾參與活動，讓公眾就啓德未來的發展大綱圖及擬議的發展項目，進行深入討論。通過兩個階段的公眾參與活動後，這個階段的討論重點在於發展方案的詳細內容。公眾普遍接受擬議的發展理想、規劃原則及主要的發展項目，如郵輪碼頭、多用途體育館、都會公園等。大多數公眾意見及建議集中改善初步發展大綱圖的發展及基建方案，以及加強啓德與毗鄰地區的連接。但部份公眾人士對於部份議題，如啓德明渠進口道的污染問題及跨境直升機場等，仍然表示關注。

1.2 除了由規劃署所舉辦的公眾參與活動之外，地區組織及關注團體也積極舉辦不同的論壇，讓地區人士集中討論關注的議題。此外，由香港規劃師學會及香港建築師學會成立的城市設計聯盟亦舉辦了城市設計比賽，為啓德設計發展藍圖。一些擁有土地業權的人士亦為他們土地的未來發展，提交相關的規劃建議。本章將輯錄第三階段公眾參與期間所蒐集的主要意見及建議。

2. 發展密度

2.1 擬議的發展密度得到市民的普遍支持。但是，部份人士包括九龍城區議會及香港地產建設商會對擬議的發展密度是否足以支持整個啓德發展有所存疑。同時，鐵路公司(地下鐵路有限公司及九廣鐵路有限公司)亦建議於鐵路車站的步行範圍內，提供較高的商業和住宅用地地積比率。他們均建議增加發展密度。

2.2 另一方面，一些公眾人士建議減低發展密度，如自由黨建議把人口數目從 86,500 減至 43,250 及把辦公室總樓面面積由 700,000 平方米降至 441,000 平方米。此外，地區人士擔心面向九龍城和新蒲崗的高層建築會遮擋現時的景觀及影響空氣流通，而觀塘區居民認為應該降低跑道區的發展密度來保護海港的景觀，觀塘區區議會亦建議建築物高度應該由主水平基準上 70 米降至主水平基準上 35 米。

2.3 有些立法會議員及地區居民，特別是土瓜灣和觀塘區的居民，認為應該為受重建影響的居民提供更多的公共房屋。但是，有些公眾人士則對於在這幅珍貴的市區用地上興建公共房屋，持保留態度。

- 2.4 在南停機坪的私人土地擁有人亦十分關注該區的土地用途及發展密度。他們認為應該尊重該區過往的規劃歷史。其中有些建議把土地用途改變為商貿區來發展商業/酒店項目，以配合跑道末端旅遊樞紐和郵輪碼頭的發展，有些則建議增加該區土地的地積比率和建築物高度。

回應

- 2.5 我們認為維持擬議的發展密度是審慎考的做法，因為擬議的辦公室發展是配合《香港 2030: 規劃遠景與策略》的遠期辦公室需求，而擬議的住宅發展則配合整體的發展方向及城市設計元素，希望締造一個嶄新的社區。
- 2.6 啓德作為市區中僅有尚未發展的臨海土地，將可創造一個嶄新的地區。根據「全城清潔策劃小組報告」及「東南九龍規劃及發展詳細城市設計研究」的建議，啓德的發展密度應降低，以便提供優質的生活環境及改善市區面貌，所以啓德發展項目便實施了「香港規劃標準與準則」就新發展區所釐定的發展密度。在擬備啓德土地用途及發展密度時，我們必須對各種考慮因素作一個平衡，包括土地使用、城市設計和環境質素、公共空間及設施、城市活力、技術可行性及經濟效益，以確保啓德發展的可持續性。因此，本研究建議私人房屋發展的住宅地積比率為 3.0 至 5.0 倍，公共房屋發展的住宅地積比率為 5.5 及 6.3 倍，而辦公室及酒店發展的非住宅地積比率為 4.0 至 9.5 倍。
- 2.7 初步發展大綱圖擬議各類的房屋用地，藉以創造一個結合不同住宅鄰舍的社區。在實施階段時，將會考慮房屋用地的不同用途，作為發展私人房屋、公共房屋，或協助推行重建項目。
- 2.8 啓德規劃檢討的主要目的是重新確立整體的規劃框架。倘若增加私人土地的地積比率及建築物高度，便不能與啓德的整體發展框架及城市設計達致協調的水平。

3. 啓德明渠進口道

- 3.1 社區人士仍然關注啓德明渠進口道的環境問題及緩解措施的效益。公眾普遍支持「不填海」的發展方案，但環境問題必須解決，尤其是氣味問題。觀塘區議會及黃大仙區議會強調環境問題必須徹底解決以達致合理水平，九龍城區議會則強烈要求填平明渠，以長遠解決環境問題，他們亦十分關注污染物從擬議的 600 米跑道缺口進入九龍灣的海面，還有填平明渠以外的緩解措施的成本效益。

此外，有些環境諮詢委員會成員則指出生化處理可能引起的紅潮問題。另一方面，保護海港協會、一些立法會議員、體育團體及公眾人士則支持處理明渠污染物來代替填海，並期望保留跑道原有的獨特外貌及利用水體作水上活動之用。

- 3.2 有些支持不填海的公眾人士對於明渠的水質並不適合作次等接觸的水上活動表示失望。中國香港划艇協會認為應該可以採用清理城門河的方法，使明渠適合作水上活動之用。
- 3.3 除了採用 600 米缺口外，還有其他的建議，如在明渠兩端採用水閘讓自然潮汐來改善水流、興建污水處理廠來清理明渠及在跑道上開鑿多個缺口來改善水流情況。有些公眾人士建議以砂層覆蓋沉澱物及維持淺水水面，亦有些公眾人士建議利用地下水渠把明渠的污水泵掉，並興建一個水族館或者大規模的地下商場/娛樂中心。此外，有些公眾人士建議優化明渠的水體，並於兩旁加入怡人的園林景觀。

回應

- 3.4 研究顧問對啓德明渠進口道的環境問題進行了初步研究，用處理城門河和三家村避風塘的成功例子作基礎，利用生物處理方法淨化沉積物。同時，研究顧問亦建議在跑道上打開一個 600 米的缺口來改善水質。但是，初步研究仍然進行中，暫時未能完全排除填海的需要。
- 3.5 初步環境評估建議很多緩解措施來解決環境問題。於 2006 年年底，我們可以知道擬議緩解措施的成效。值得注意的是根據《環境影響評估條例》附表三，啓德發展將列作「指定項目工程」，所有緩解措施必須符合該條例的法定要求。而研究顧問及有關部門會就解決啓德明渠進口道環境問題的各項建議，進行詳細分析及研究。
- 3.6 因為解決啓德明渠進口道環境問題的初步研究仍然進行中，我們會以經修訂的初步發展大綱圖作為修訂分區計劃大綱圖的基礎，以便盡早落實啓德發展，尤其是優先項目如郵輪碼頭及公共房屋等。我們會考慮解決啓德明渠進口道環境問題的初步研究結果，必要時進一步修訂初步發展大綱圖。

4. 都會公園和休憩用地網絡

位置

- 4.1 初步發展大綱圖建議於跑道設立都會公園，盡覽海港景色，成爲香港獨特的海港公園。雖然於海港設立都會公園的概念廣爲接受，但是有些公眾人士關注鄰近地區前往都會公園的方便程度，建議把都會公園設於北停機坪的地方，以便與多用途體育館融合起來。在公眾建議中，民主建港協進聯盟（民建聯）建議於北停機坪的中心位置設立都會公園，而自由黨則建議於沙中線車廠位置設立都會公園。此外，由香港規劃師學會及香港建築師學會成立的城市設計聯盟所舉辦的城市設計比賽中，一些獲獎的方案建議分散休憩用地及於跑道末端建立一個大型公園。還有，一些公眾人士擔心在 600 米缺口上興建公園會妨礙景觀美化工程。
- 4.2 鐵路公司(地下鐵路有限公司及九廣鐵路有限公司)對於擬議於未來啓德站所興建的 7 公頃車站廣場，或會限制了鐵路使用者進入車站。他們建議車站上蓋應用作綜合物業發展配以適當的休憩用地；而地區休憩用地，則應遠離車站。
- 4.3 公眾普遍支持擬議的休憩用地網絡和伸延的海濱長廊。有些公眾人士要求把海濱長廊進一步伸延到鄰近地區，如尖沙咀、茶果嶺及鯉魚門。麗港城的居民重申關注於屋苑海濱設立污水處理廠，並要求在茶果嶺海旁加強景觀美化的措施。

規模

- 4.4 很多公眾人士均支持擬議的 24 公頃的都會公園。但是有些公眾人士，包括民建聯則認爲應擴大都會公園至 30 公頃，並把宋皇臺公園融入都會公園內。另有公眾人士質疑啓德整體發展的成本效益，因休憩用地已佔整個啓德三分之一的面積，他們亦擔心 24 公頃的都會公園能否吸引足夠的遊人使用。

主題及設計

- 4.5 都會公園的環保主題深受公眾的支持，有些公眾人士甚至提出富有創意的設計概念。例如栽種多些樹木來締造城市森林、設立廣闊的綠化草坪、建造人造河流及水道、民建聯建議於跑道上設立人造沙灘、自由黨建議於面向觀塘避風塘的跑道岸邊設立人造沙灘、展示循環再用經處理後水體的的成果、建造白海豚形狀的湖泊，以及設立狗公園、高爾夫球練習場、航空主題區、高卡車場和溜

冰設施等。

回應

- 4.6 我們同意休憩用地的位置應接近現時人口密集的地區，從而緩解現時已發展地區的擠迫環境。我們已研究把地區休憩用地網絡伸延至北停機坪地區，既為啓德未來人口提供休憩用地又可與毗鄰地區連接。此外，我們會把都會公園及多用途體育館結合。還有，我們會利用休憩用地網絡來加強都會公園與毗鄰地區的連接（包括擬議的車站廣場、宋皇臺公園、北停機坪地區公園、體育館周邊的休憩用地、海濱長廊及其他休憩用地/綠化景觀的連接），並採用合適的行人設施方便公眾前往。
- 4.7 我們已經認真考慮把都會公園建於北停機坪中心位置的意見，但是此舉將會減少啓德的可發展面積。在技術層面上，把都會公園建於明渠進口道的 600 米缺口上相比於缺口上建造房屋的成本較低，更重要的是房屋的地基可能會影響缺口下的水流。都會公園加上宋皇臺公園及車站廣場，總面積約 109 公頃，而新舊區的居民都容易到達。
- 4.8 都會公園是計劃中的區域休憩用地，為照顧東九龍的居民、其他本地遊人及外地遊客的需要而設的。地區和鄰舍休憩用地的規劃是以「香港規劃標準與準則」為依據，提供足夠的休憩用地來滿足新舊區居民的需要。此外，擬議的美化市容地會緩解基建及公用設施的視覺影響。
- 4.9 與傳統的車站設計不同，沙中線啓德站與車站廣場互相結合，使乘客從車站進入啓德時能夠感受到一種愉快及具吸引力的歡迎氣氛。乘客可以利用貫穿車站及周邊地區的行人設施前往各個小區。此外，車站廣場能夠提供一個設有零售設施的休閒環境讓遊人前往多用途體育館。
- 4.10 都會公園及休憩用地網絡將為啓德提供機遇，以便融入多元化的主題和設計，從而提升啓德的活力。至於都會公園的主題及詳細設計的建議，可於設計階段時作進一步的研究。

5. 體育場館區

位置

- 5.1 體育界和許多公眾人士普遍支持擬議的體育館位置。他們認為這是一個等候多

年的機會去提供現代化的設施來滿足香港長期體育發展的需求。但是，有些公眾人士對多用途體育館的位置有其他的建議，包括民建聯建議把多用途體育館設於北停機坪的東北面，充分利用現時的彩虹站及將來的沙中線啓德站。鐵路公司建議轉換主場館及次場館的位置，以便更有效利用沙中線啓德站。自由黨及在城市設計比賽的獲獎作品亦建議把多用途體育館建於九龍灣海旁。

- 5.2 有些公眾人士認為本港已經擁有許多體育場地和設施，質疑是否需要興建新的體育館。他們認為政府應該制訂政策，以協調啓德和其他地區(如西九龍)所舉行的活動種類，並要求政府把擬議的啓德方案與建設中的將軍澳方案的具體分別作出解釋。

規模

- 5.3 初步發展大綱圖建議一個 45,000 座位的主體育館、一個 5,000 座位的次體育館和一個設有輔助設施及足夠緩衝區域的室內體育場，佔地約 23 公頃。體育界和許多公眾人士普遍支持建設一個大型的多用途體育館，以便舉辦國際體育賽事及文化/娛樂活動。但是，有些公眾人士則質疑是否有必要提供那麼廣大的休憩用地及於海旁建設體育館，他們擔心在沒有大型活動舉行期間，上述設施無法被充分利用，他們建議於該地段建設其他公用設施。

設計

- 5.4 初步發展大綱圖建議於兩座體育館之間興建行人隧道及寬闊的地下街。但是，有些公眾人士和體育界人士對主場館與次場館間之間的地區性道路表示關注，他們認為該道路分割主場館及其他設施(包括次場館、室內體育場及輔助設施)。很多公眾人士亦要求提供無阻礙的行人環境貫穿體育館及都會公園。
- 5.5 有些公眾人士建議把一半的主體育館沉降在地底，從而降低該建築物高度，使觀眾更容易到達看台，同時亦把體育館的視覺影響減至最低。有些公眾人士建議只需建造臨時建築物來舉辦體育賽事，無需建造永久性的體育館。
- 5.6 一些體育總會建議在設計地區性道路時，應考慮於賽跑、單車及三項鐵人比賽舉行時，除了使用單車徑和緩跑徑外，關閉部份道路作為跑道的可能性。

相關用途

- 5.7 有些公眾人士倡議在體育館內和周邊地區提供更多體育場地和設施(包括網球

場、欖球場及足球場)，亦有些公眾人士要求在區內興建一些水上運動設施，以輔助體育場館區的功能。有些建議在體育館及其周邊地區內興建更多輔助設施，以便舉行更多體育賽事。

- 5.8 有些建議在體育館及其周邊地區內興建商業和娛樂設施，為該區注入活力。在沒有體育賽事舉行時，體育館旁的休憩用地應與區內休憩用地網絡互相融合，開放給公眾使用。此外，許多體育總會表示在體育館附近應該建設多類型的酒店，以便主辦國際賽事；還有建議體育館應該向到訪的運動員提供宿舍式住所。此外，一些公眾人士建議通過興建介紹中國運動員運動史的體育博物館，配合主體育館現代化的建築風格，來促進旅遊業。
- 5.9 有些建議將香港體育學院遷入啓德體育場館區內，以便香港體育學院使用館內設施來培養優秀運動員。

回應

- 5.10 初步發展大綱圖擬議多用途體育館設於海旁位置，既能於海港提供一個新標記，又能與沙中線啓德站保持足夠的距離，以便舉行大型活動時，觀眾可以安全疏散。海旁位置有利人們從土瓜灣及九龍城前往啓德，多用途體育館能成為地標建築，有助更新這些舊區。
- 5.11 建設現代化及多用途的體育館正符合促進香港能夠舉辦國際體育賽事的政策。興建多用途體育館將為香港爭取舉辦大型國際體育賽事，提供更有利的條件，令成功申辦的機會大增。目前，香港缺少足夠的設施來促進香港體育事業的發展。擬建的體育館不但不會局限於舉辦大型體育賽事，而且可以緩解香港體育館不足的問題，更可為啓德注入新的體育元素。提供現代化的、多種類的體育場地，以及舉辦不同的大型體育賽事，也有助提高市民對體育活動的興趣，鼓勵市民參與體育活動。在主體育館沒有賽事舉辦期間，次場館、室內運動場和輔助設施也可以供鄰近地區甚至整個香港的居民使用。為了令體育場館區注滿生氣，政府將會發展多元化及靈活性高的設施，以舉辦不同類型的體育賽事及大型活動，並有助保持場館穩定的使用率。
- 5.12 在規劃主要體育場館時，政府必須於各場館間提供足夠的行人流通區。在緊急情況下，行人流通區可用作行人流通、人群分流、保安及疏散。該流通區應該與體育館的面積一樣大。此外，在體育場館內沒有大型賽事舉行時，上述區域亦會開放給公眾使用，以體現混合體育場館及公園的規劃概念。

- 5.13 興建中的將軍澳運動場主要用作舉辦田徑和足球賽事。由於該運動場只可提供3,500至5,000座位，並沒有開合式的上蓋，因此並不適合舉辦各類大型活動。此外，擬議的啓德體育館則主要用作舉辦大型活動及賽事。因此，將軍澳運動場和擬議的啓德體育館的用途是不同的。預料擬議的啓德體育館全面運作後，所有現於香港體育館舉辦的大型體育賽事，將會遷移至擬議的啓德體育館舉辦。有關西九龍文化區及啓德體育館的角色，西九龍文化區是針對文化項目，而啓德體育館則針對體育項目，包括舉辦大型體育賽事、提供訓練及體育表演場地。
- 5.14 至於主場館及次場館位置互換的計劃，則受地形及計劃對周邊環境的負面影響所限制。
- 5.15 擬建體育館目前的位置，是根據第二階段公眾參與所得的意見而定，目的是把體育館及都會公園融合起來。把體育館建於海旁位置，不但令該體育館成為維多利亞港的地標性建築，更讓館內觀眾可於觀賞賽事的同時，飽覽維港的景緻。初步發展大綱圖擬議體育館的位置是較為可取的，因其毗鄰兩個鐵路車站，可發展土地的面積較多，並與鐵路車站保持足夠的距離，讓人群可以安全地疏散，更可帶動鄰近的土瓜灣及九龍城經濟及更新的步伐。
- 5.16 將體育館建在北停機坪東北部的方案並不可行，因為該區早已承諾興建公共房屋，其地基都已完成。如果上述地盤不被用作興建公共房屋，已投放的7億港元將被浪費，影響政府承諾公屋輪候時間平均為三年的政策。再者，彩虹地鐵站並不是為人群疏散而設計。把體育館貼近住宅地區，如麗晶花園及彩頤花園，場館的節目亦會對居民造成噪音滋擾。
- 5.17 將一半體育館建於地底的方案，在技術上有很大的困難，因為啓德本身離海很近，這方案需要大量的地盤平整工程以支撐體育館大樓。有關以地區性幹道將兩個體育館分隔的方案，需要在詳細研究階段對體育館的設計及與周邊地區的行人連接作出修改。根據初步研究，我們建議把體育館地台提高，讓地區性道路於體育館的底下行走，而觀眾則可以在同一平面上行走。這也有助於與景觀平台連接（即觀眾從中間層進入體育館）。這將為觀眾提供一個從啓德站到體育館直接而方便的行人連接。此外，觀眾還可以通過獅子山景觀走廊看到清晰的風景。
- 5.18 擬議的體育館可提供更多符合國際體育競賽標準及適合作訓練用途的運動場地，供不同水準的本地運動員進行訓練。但是，目前位於沙田的香港體育學院，已經擁有所需要的專業和常規訓練設施及全套輔助服務（例如：運動科學、體育心理學、宿舍設施）。將香港體育學院遷到擬議的啓德體育館是不合適的。因

為新體育館的運動場地必須與舉辦體育競賽、大型賽事/活動和培訓的組織共同使用。至於運動員的住宿，有關設施將於體育館內提供，或啓德其他小區如跑道上的酒店。

6. 郵輪碼頭

泊位數量

- 6.1 初步發展大綱圖擬議興建兩個可容納巨型郵輪的泊位。一些公眾團體，包括自由黨建議參考世界最新的郵輪大小以重新釐定郵輪碼頭的規模，並在跑道末端增建一個泊位。此外，保護海港協會建議有必要考慮未來郵輪碼頭的擴建計劃，應該保留一半的跑道面積用作未來郵輪碼頭的擴建，新泊位應該伸延至現時的觀塘避風塘。

位置

- 6.2 許多旅遊業代表，特別是郵輪業代表支持擬議啓德郵輪碼頭的位置，並促請該計劃盡早實施。但是，一些公眾人士則認為啓德離現有的旅遊景點和商業區相對較遠，對在啓德興建郵輪碼頭有所保留，並建議改於西九龍興建郵輪碼頭，因那裏有較多的現有基建設施。
- 6.3 民建聯則建議把郵輪碼頭向北遷移至跑道中部，使其更接近未來市中心，同時使跑道公園和旅遊樞紐面積更大。

設計

- 6.4 有些公眾人士認為郵輪碼頭採用指狀碼頭設計比沿岸興建泊位好得多，可令公眾享有更長的海濱長廊。
- 6.5 一些公眾團體，包括香港和中國煤氣有限公司，擔心在郵輪碼頭施工和操作階段會妨礙海底煤氣管道。許多公眾人士關注擬議用於服務郵輪碼頭的道路網絡是否足夠，特別是只有一條道路。他們認為需要有一個規劃良好的交通網絡。

回應

- 6.6 根據旅遊事務署的研究，在考慮不同發展方案下，香港需要在 2009 年到 2015 年間增加一個泊位，並於 2015 年後再增加一至兩個泊位以保持香港成為地區郵

輪中心的地位。在初步發展大綱圖擬議的兩個並排泊位的配置，已經是一個最佳的折衷方案，以解決各種的技術問題，符合郵輪市場的需求，並充份利用跑道旁的海旁。

6.7 初步發展大綱圖擬議了兩個沿岸泊位。我們認為應在初步發展大綱圖中預留彈性，以便供擴建第三個泊位之用。因此我們建議於興建泊位的位置旁邊，規劃一些與其相容的土地用途，例如會議中心及酒店設施，並把這些項目落實於後期階段。有關的分區計劃大綱圖及批地計劃亦可因應於啓德未來興建第三個郵輪泊位的需求，以作出適當的修訂。

6.8 足夠的水深、轉船位置和海旁用地是決定啓德郵輪碼頭位置的三個關鍵要求。與其他建議中郵輪碼頭的位置相比，於跑道末端位置興建郵輪碼頭是最能符合上述要求的。在初步發展大綱圖中，兩個沿岸泊位的配置，可容納 360 米長的郵輪，這是目前最長的郵輪。擬建郵輪碼頭的跑道末端位置，擁有跑道沿岸最深的海床，提供較大的空間給大型郵輪停泊，進出主航路也非常直接。將郵輪碼頭移到跑道的中間部份，會影響現有避風塘的運作；此外，由於該處的水較淺(約 2 至 6 米)，需要進行大量的海底挖泥工作。這樣不但會增加技術上的難度，還會帶來嚴重的環境問題。

6.9 在西九龍興建郵輪碼頭的建議，有各種不合適的因素，包括水深不足以停泊郵輪、對現時海事設施所造成的影響，以及對道路及公共交通等設施的影響。

6.10 至於在啓德角郵輪碼頭所造成的環境及交通的影響，研究顧問已進行了初步技術評估，並建議了相關的緩解措施。我們會盡早提供基建設施連接郵輪碼頭及鄰近地區，以解決連接的問題。有關海底煤氣管道及郵輪碼頭的交接事宜，將會由有關政策局及部門繼續研究。

7. 旅遊樞紐

7.1 公眾大致上支持位於跑道末端的旅遊樞紐。他們的意見主要集中在加強旅遊樞紐的功能。如民建聯建議以瞭望塔取代跨境直升機場，並把郵輪碼頭進一步移到九龍灣的海面及擴大旅遊樞紐的範圍。自由黨則建議保留約四分之一的跑道面積作為酒店發展，與郵輪碼頭項目互相配合。他們亦建議於旅遊樞紐建立航空博物館及觀光塔。

回應

- 7.2 經過仔細研究後，我們已修訂了初步發展大綱圖。旅遊樞紐將興建一座觀光塔，與旅遊樞紐的建築物（如約主水平基準上 200 米的酒店）互相配合。建議將為旅遊樞紐增加非住宅的總建築面積（由 160 000 平方米增至 190 000 平方米）以容納這些設施。此外，酒店發展將以羣組式建築分佈於前機場跑道的海旁，而住宅建築將建於面向啓德明渠進口道的位置。以上的土地佈局將與郵輪碼頭未來的擴建互相配合，以容納增設第三個沿岸泊位的需要。跑道公園將會重置前機場的航空控制塔。

8. 跑道休閒區

啓德節慶大道

- 8.1 許多公眾人士均支持於跑道中央建設闊三十米的行人道，以進行有關商業／文化／歷史文化的活動，但一些公眾人士則對這些活動的可行性存疑。同時，亦收集到其他的建議，包括自由黨建議將行人道建於沿跑道臨海的位置。

住宅用途

- 8.2 許多收集到的設計方案，包括民建聯、自由黨以及在城市設計比賽中獲獎的方案均建議把住宅沿整個或大部分跑道建築成線形或曲線形，以突顯獨特的建築佈局。
- 8.3 觀塘區議會和一些公眾人士都對跑道上的建築物高度表示關注，尤其是在旅遊樞紐和跑道休閒區內的建築物，必須維持比較低的高度如主水平基準上 35 米，以免遮擋海港的景觀。
- 8.4 有些公眾人士對於啓德坊混合小屋與高樓的構思表示贊同，但他們卻認為這個小區設於跑道休閒區更為合適。
- 8.5 另一方面，一些公眾人士卻對在跑道上興建住宅持保留態度，因擔心這樣的發展將成為昂貴的私人住宅，並會剝奪了一般市民利用跑道的機會。

回應

- 8.6 我們根據土地用途的分佈、城市設計的考慮、技術評估的結果而訂定在初步發展大綱圖所展示的建築物高度。我們建議梯級式的建築物高度設計，跑道休閒區的建築物高度(主水平基準上45米至主水平基準上65米)比北停機坪的建築物高度為低，而旅遊樞紐內亦預留土地興建地標性的建築物(約主水平基準上200米)，於跑道上形成更具活力的建築物高度。
- 8.7 於跑道休閒區的混合住宅/商業/文化用途旨在增加長2.5千米跑道的活力。休閒區面向啓德明渠進口道的地區將發展附設有一層停車場的低密度及中層住宅。至於休閒區的臨海地區，在擬建長950米的酒店地帶內設有會議設施和商店，並可飽覽維多利亞港的景色。休閒區兩側形成的線形建築群，則連接跑道前端的都會公園及末端的旅遊樞紐。
- 8.8 公眾可沿著海濱長廊享受休閒購物、美食及街頭文化表演。此外，亦於休閒區中央擬建曲線形公園，與都會公園和旅遊樞紐連接起來。至於跑道面向啓德明渠進口道的海濱則擬建架空的園景長廊，以方便公眾到達海旁。由於跑道休閒區的概念是創造一個線形的混合多用途地區，供公眾享用，與啓德坊的設計概念並不相同。

9. 與航空相關的設施

- 9.1 公眾對擬議的跨境直升機場的意見分歧。除了個別市民和地區居民/團體之外，民建聯、公民黨、一些立法會議員包括陳婉嫻議員、陳偉業議員、郭家麒議員，以及觀塘、九龍城、黃大仙區議員均對跨境直升機場表示反對或有所保留意見，他們認為直升機場會帶來噪音影響、土地用途不協調及妨礙公眾進入跑道末端最優美的位置。民建聯指出從啓德角到中環的行車距離與從赤鱗角機場出發的距離幾乎相約。但民主黨、香港航空青年團、香港區域直升機場工作小組則支持將直升機場設在啓德的方案。支持者認為擬議的跨境直升機場將刺激經濟發展、促進旅遊業、切合商業及社區需要，與座落在啓德的遊輪碼頭一起產生協作效應。自由黨建議將直升機場與遊輪碼頭發展區合併在一起，但須把遊輪碼頭大樓進一步往跑道內移。
- 9.2 一些現時設於啓德西北面歷史建築物內的航空團體（如香港飛行總會、香港航空青年團、香港降傘協會、香港歷史飛機協會）要求保留現有地盤的完整性作為提供航空教育和培訓的永久性基地。同時，他們還要求在香港其他地方為定

翼和旋翼飛機提供飛行基地。

回應

9.3 擬議的直升機場是一項長遠的規劃項目。該設施是為配合在 2015 年後跨境直升機服務的遠期增長預測的需求。該設施只能設於有海關、過境及檢疫設施及交通暢達的地方才可行。而啓德是唯一能夠符合上述條件的選址。直升機場可與遊輪碼頭一起共用海關、過境及檢疫設施，兩者可產生協作效應，乘客亦可利用通往遊輪碼頭的交通及附近的酒店、購物、娛樂設施。此外，啓德直升機場是彌補現時港澳碼頭直升機場的不足，前者提供服務給九龍區的乘客而後者則主要方便乘客往返中環區。雖然香港國際機場的直升機場可為跨境遊客提供服務，但其使用率則非常低，無法取代市區的直升機場。基於飛行要求及減少航行時對民居所造成的噪音滋擾，啓德跑道末端是設置直升機場唯一合適的地方。因此，經修訂的初步發展大綱圖內，直升機場的位置維持不變。

9.4 一些航空團體現時以臨時土地合約形式使用宋皇臺道的地盤。由於這些活動對啓德的傳統航空歷史有所貢獻，初步發展大綱圖已計劃在原來的位置預留土地給這些航空團體作活動場所之用。但該地盤面積將縮小，以配合計劃中的宋皇臺公園及提供空間作啓德門廊及文物徑伸延。有關倡議者必須就要求的地盤面積作航空相關的活動，提交理據給有關政策局 / 部門作考慮。

10. 辦公室中心

10.1 一些公眾人士包括香港地產建設商會質疑在啓德市中心擬建的辦公室中心會引致辦公室供應過剩，並影響新蒲崗、九龍灣及觀塘的私人物業市場。但鐵路公司(地下鐵路有限公司及九廣鐵路有限公司)建議在沙中線車站及其周邊地區增加商業發展。民建聯建議政府辦公室大樓應該靠近前新蒲崗政府合署地盤，以便服務現有的社區。

10.2 毗鄰社區十分關注沿啓德北部的發展密度及辦公室和商業發展的高度，因為這可能會阻礙九龍城和新蒲崗的空氣流通。還有公眾人士對高層建築物是否破壞山脊線的景觀，表示關注。

回應

10.3 根據《香港 2030: 規劃遠景與策略》的評估，預計香港將維持其全球和地區性金融和商業中心的地位。為了促進及鞏固這個地位，需要預早進行規劃，確保

有足夠合適的土地以發展優質辦公室和應付一般商業的需求。在《香港 2030: 規劃遠景與策略》中，預計這兩種的用途將有不斷的需求。對於前者，鑑於現時在市中心區的土地供應有限，長遠而言，必須於其他地方規劃新的商務中心，啓德則視爲發展優質辦公室的合適位置。此外，啓德靠近九龍灣、觀塘及新蒲崗，可產生協作效應，同時促進這些地區的更新。啓德擬建的辦公室中心主要針對特別市場（優質辦公室），現時在其他地方（包括九龍灣、觀塘、新蒲崗）剩餘的辦公室及正在興建或規劃中的商業項目則會滿足一般商業和辦公室的需求。

10.4 經修訂的初步發展大綱圖把擬建的政府辦公室大樓遷移至太子道東附近，並用行人天橋系統把啓德與新蒲崗連接起來。

10.5 研究顧問已進行一系列的技術評估，特別是空氣流通影響評估，以確保初步發展規劃大綱圖在技術上的可行性。根據空氣流通影響評估結果，擬議以下的改善措施：

- 把擬議的沙中線鐵路車廠遷移到其他地方：前車廠地盤將規劃作另一發展小區。爲了減少對九龍城空氣流通的影響，該地之建築物高度將限制於不超過主水平基準上 60 至 70 米。擬議於建築物之間預留風隙，其闊度最好是向盛行風的屋宇主面的一半。
- 啓德車站混合用途地帶：爲了加強自然風的滲透，應避免興建龐大的平台。此外，地面應最少預留三成面積作休憩空間，以促進行人環境的空氣流通。同時，擬議於建築物之間留有風隙，其闊度最好是向盛行風的屋宇主面的一半。
- 啓德坊：啓德坊前列面向車站廣場的建築物高度以樓高一層爲限。此外，整個啓德坊應採用沒有平台的設計以改善整體的社區環境及空氣質素。啓德坊庭院內的空間最少佔有 30% 的地方，而庭院的方向則需與盛行風風向相同。

11. 交通及連接事宜

沙中線

11.1 毗鄰社區強烈反對在啓德興建地面車廠，不但分隔九龍城社區與未來啓德新發展區，而且地面車廠亦阻擋空氣的流通。

11.2 其他的公眾建議包括興建地底車廠、將啓德車廠遷移到其他地方如大圍、把沙

中線的路線重新規劃並遷移至住宅發展較多的馬頭圍道，以及於慈雲山、九龍城、土瓜灣增設沙中線車站等。

與毗鄰地區的連接

- 11.3 許多公眾人士認為初步發展大綱圖並沒有充分解決啓德與毗鄰地區的連接問題，原因是缺少觀塘與啓德角之間的連接，而且現有的和規劃中的交通設施和道路網路也不足。
- 11.4 爲了改善觀塘與跑道末端之連接，民建聯、自由黨、民主黨、陳婉嫻議員、市區重建局、觀塘區議會及許多地區組織強烈要求以橋樑來連接觀塘海濱與啓德，供行人和車輛使用。他們認為利用橋樑來把現有和未來發展區直接連接起來是必須的，更可促成觀塘區的重建及更新。
- 11.5 除了以橋樑作連接外，公民黨、民建聯、民主黨、自由黨及許多地區組織也建議在啓德興建單軌鐵路，作爲環保公共交通系統，加強新舊區之間的連接。觀塘區議會和市區重建局亦提出類似的要求，即興建單軌鐵路把啓德與觀塘地鐵站及觀塘市中心連接，促進觀塘和九龍灣商貿區的經濟轉型和市中心的重建及更新。兩間鐵路公司則建議重新採納於啓德分區規劃大綱圖內擬議的環保公共交通系統。
- 11.6 此外，有些公眾人士建議提供渡輪服務，連接旅遊樞紐和香港島及其他地區。有些公眾人士亦建議利用在遊輪碼頭的共用海關、過境及檢疫設施提供往返澳門/中國大陸的跨境渡輪服務及增設水上的士和船隻往返鄰近地區如鯉魚門。
- 11.7 關於交通設施，有些公眾人士建議興建更多的地面過路設施，亦有些公眾人士(包括陳婉嫻議員)則建議在太子道東地底興建地下街，甚至把地下街擴建至地下城，加強與毗鄰地區的連接。此外，民建聯建議在現有的土瓜灣避風塘防波堤上興建「彩虹橋」來連接紅磡和啓德。有些公眾人士建議把擬議的單車徑延伸到內陸地區，以達到日常往來及和康樂的目的。
- 11.8 關於道路網絡，香港建築師學會建議避免太子道東十線行車，但有些公眾人士則建議擴寬太子道東及興建噪音屏障。另外，有些公眾人士建議把部份分隔體育館及都會公園的中九龍幹線及於九龍灣一段的 T2 幹道路段改爲沉降式道路，以創造無車輛的環境，改善行人連接設施。此外，有些公眾人士建議拆掉不必要的道路、興建更多沉降的道路及擴寬啓德隧道來取代地區道路。有些公眾人士亦十分關注於香港國際貿易展覽中心附近的「意粉式」道路網絡。

回應

沙中線

- 11.9 我們明白社區的關注，再次研究車廠的位置。倘若沿沙中線沒有車廠，該鐵路便無法運作，但是車廠所產生的擋風效應，可能影響九龍城的通風。我們亦同意擬議的車廠將會限制九龍城與啓德未來發展的融合。基於上述考慮，我們將與鐵路公司共同研究在鑽石山興建沙中線車廠。鑽石山的地盤曾經被考慮用作車廠，現在會作進一步的研究。經修訂的初步發展大綱圖內，我們將假設沙中線車廠遷離啓德規劃檢討的範圍內。
- 11.10 在研究沙中線計劃時，鐵路公司已就於慈雲山興建車站的可行性作出研究。廣泛的地質勘察確認該處沒有適合的岩石狀況，倘若於慈雲山興建車站，從技術層面上，需要額外高風險的施工技術。故此，鐵路公司認為該處並不適合興建車站。
- 11.11 至於把沙中線伸延至馬頭圍道的建議，鐵路公司已進行研究，指出該路線走向將經過許多建築物並影響這些建築物的地基，所以已排除該方案。還有，建議的車站位置（即在榮耀街/恒光街下面）會涉及徵用私人土地。

與毗鄰地區的連接

單軌鐵路

- 11.12 研究顧問就啓德單軌鐵路以及與觀塘市中心、牛頭角和九龍灣地鐵站的連接，進行了初步的可行性研究。初步研究結果顯示並沒有交通理據支持單軌鐵路及預料其本身在財務上是不可行的，亦可能會影響觀塘及九龍灣的交通和景觀。但是，單軌鐵路將產生廣泛的經濟和社會效益，可以讓公眾更方便往返啓德，提高單軌鐵路車站附近發展地盤的土地價值（這將取決於更詳細的土地價值評估的結果），以及加快觀塘工業區轉型成商業區的步伐。同時，單軌鐵路還可變成一個標誌以加強啓德的整體旅遊吸引力。
- 11.13 在下一階段的研究中需要對單軌鐵路方案進行進一步研究。同時，我們在經修訂的初步發展大綱圖內預留土地給合適的單軌鐵路或環保交通運輸系統。

連接觀塘的橋樑

- 11.14 我們就以橋樑用作行人道路和單軌鐵路的方案進行研究，初步提出兩個替代方案。但是研究顯示，除了高昂的建造成本外，高架橋的樁柱會涉及填海問題，以及防撞島工程及橋樑本身可能產生景觀影響。
- 11.15 雖然沒有足夠的交通理據建造高架橋（因駕駛距離只能縮短 1.5 公里），我們也認同觀塘與啓德之間的高架橋是促進觀塘工業區更新的主要因素。我們在經修訂的初步發展大綱圖內預留土地給高架橋，以作為結合行人道路及行車設施的單軌鐵路的一部分。本方案將須作進一步的詳細研究。
- 11.16 初步發展大綱圖已提議興建海事設施，包括 7 個現有的渡輪/車輛碼頭及 8 個公眾登岸梯級，作為水上的士和休閒船隻的輔助設施。
- 11.17 由於現時太子道東分隔啓德及九龍城和新蒲崗，我們在經修訂的初步發展大綱圖內新增一個全面的地下購物街網絡，把九龍城和新蒲崗與未來啓德站連接起來。地下購物街網絡將包括兩條主要的地下購物街，以連接暢運花園、衙前圍道和前新蒲崗工廠，並與擬議的商業用地及啓德站連接起來，亦可加入行人天橋加強連接。
- 11.18 至於土瓜灣區，行人設施將配合休憩用地網絡，以實現“體育館公園”的概念。另外，將配合地面過路設施，與擬議的海濱長廊連接。對於九龍灣地區，除了加強地面過路設施及和行人隧道外，經修訂的初步發展大綱圖包括連接私人發展的行人天橋系統。
- 11.19 有關重置太子道東的建議（避免 10 線行車道路或擴寬道路以配合未來交通增長），經有關政府部門研究後，認為由於太子道東是區內主要道路，並與主要道路及繞路連接。另外，太子道東的地底亦有很多基建設施。重置太子道將涉及接連的主要道路、交匯處以及基建設施需要遷移或延伸到啓德內的問題，在施工期間(即需最少 12 年時間完成設計及興建工程)會引起龐大交通改道，為公眾造成不便，亦會產生巨額的重置費用。基於上述原因，這方案將不作進一步研究。
- 11.20 為了在啓德營造一個良好的居住環境，在規劃啓德時採用了以人為本的理念。在擬備初步發展大綱圖時，研究小組已致力減少道路的佔地，並詳細研究興建地底道路或沉降式道路的可行性。大部分的主幹道，包括中九龍幹線，以地底

或沉降式道路設計，但其部份連接道路和一些地區道路需建於地面，以連接啓德毗鄰地區的現有道路網絡。為盡量減少道路本身的景觀影響，我們會研究景觀緩解措施並在經修訂的初步發展大綱圖內進一步減少道路網絡的面積。

12. 海事設施

12.1 海事設施營運者及公眾人士(尤其是附近居民)的意見各有分歧。海事設施營運者支持保留土瓜灣及觀塘避風塘。他們指出在颱風襲港時，避風塘可保護船隻。他們還歡迎在啓德提供海事設施，包括公共碼頭和登岸梯級。他們亦要求保留現時的觀塘和茶果嶺公眾貨物裝卸區，因為它們對中流作業經營者、物流以及物料回收工業是十分重要的，還是港口作業的重要設施，提供大量的就業機會。他們認為如果公眾貨物裝卸區遷離未來的海旁地帶，必須與持分者商議重置的事宜。他們認為沿觀塘海旁的 T2 幹道沉管部分應該重新安排線路，以便減少與觀塘避風塘的操作發生衝突。有些公眾人士認為可引進良好的地區管理，使公眾貨物裝卸區成為旅遊景點。

12.2 觀塘社區和麗港城居民歡迎停止公眾貨物裝卸區的運作，並將海濱長廊從啓德伸延到觀塘，甚至茶果嶺。有些公眾人士，包括陳婉嫻議員，建議保留並改善觀塘/茶果嶺公眾貨物裝卸區使其成為一個旅遊景點。

12.3 有些公眾人士建議於跑道末端興建公眾碼頭，為本地船隻、遊艇、休閒船、水上的士、渡輪，甚至郵輪碼頭的遊客提供另一種通往市區的水上交通。

回應

12.4 初步發展大綱圖建議觀塘至茶果嶺的海旁作海濱長廊作為長遠規劃目標。實行此計劃需詳細研究 T2 幹道及垃圾轉運站的位置，以及兩個公眾貨物裝卸區的停止運作時間表。由於關閉公眾貨物裝卸區會影響相關的工業和就業機會，政府將組織一個跨部門的工作小組進行研究。但是現階段尚未有計劃關閉任何一個公眾貨物裝卸區，有關政府部門將就拆遷安排與持分者商討，以減少對有關營運者和工業所造成的影響。

12.5 為了配合中九龍幹線和將軍澳至藍田隧道的興建，T2 幹道必須在 2016 年完成，東部的茶果嶺公眾貨物裝卸區需要關閉。

12.6 至於把公眾貨物裝卸區建設成旅遊景點，在公眾貨物裝卸區操作期間，遊客出入的安全問題是主要的考慮因素。

12.7 我們認真考慮 T2 幹道的路線，由於該線路的兩端受到中九龍幹線和將軍澳至藍田隧道的限制及 T2 幹道將連接南停機坪的地區道路，沒有空間把路線向海旁方向遷移。T2 幹道的沉管部分與避風塘操作的詳細交接事宜，將於工程可行性研究階段作進一步研究。

13 環保設施方案

13.1 許多公眾人士，包括環境諮詢委員會成員，強烈要求以一個環保的方式去規劃及發展啓德。以下是一些收集到的建議：

- a. 爲了確保啓德內及其與周邊地區有良好的空氣流通，必須採納較細的地盤面積及較低的建築密度，以及釐定建築設計規格；
- b. 設有單軌鐵路或其他環保交通運輸系統，以補足沙中線；
- c. 選用沉降式及地下道路；
- d. 於跑道末端興建風車，以生產環保能源；
- e. 於麗港城附近興建地底污水處理廠，並於廠房上蓋興建活水公園；
- f. 於都會公園內興建活水公園；
- g. 於北停機坪區內設水道。

回應

13.2 環境保護是規劃及發展啓德其中一個主要的原則。在研究過程中，已採用積極的方法盡量減少擬議發展對啟德及毗鄰地區的環境影響。在擬備初步發展大綱圖時，已考慮有關空氣流通評估的建議。研究亦爲初步發展大綱圖的建議進行了空氣流通評估，並建議一些改善措施，以加強於九龍城、啓德站的混合用途區及啓德城中心的空氣流通。

13.3 於跑道區的風速並不足夠支持具商業規模的風力發電機。但可在都會公園內興建風車，作爲一個設計特色，其可行性有待於實施階段作詳細研究。

13.4 有關污水處理廠的建議，一些毗鄰居民建議興建一個地底污水處理廠，但此方案會帶來很多技術及財政上的問題。我們建議於該廠的上蓋興建景觀平台，使視覺上更易接受。此外，我們考慮於污水處理廠對出海堤旁邊預留一個闊 40 米的空間興建海濱長廊，並爲該廠增設適當的密封設施，設置除臭系統及廣種樹木，興建綠化平台，以減少對鄰近住宅區的影響。

13.5 就引進活水特色於總體設計的建議，可在實施階段作進一步的研究。

14 其他城市設計事宜

14.1 除了上述各項，我們亦收到以下建議：

- a. 於跑道上建設多個而非一個 600 米缺口，並於缺口上建設巨型平台，藉此增加海濱的面積及加強該地休閒的氣氛；
- b. 現有太子道東和擬建之環狀道路，會妨礙現時鄰近地區道路網絡伸延至啓德新區；
- c. 不須覆蓋啓德明渠，並於北停機坪區引入更寬闊的水體；
- d. 於跑道末端興建觀光塔(包括建議的龍珠塔)、全景觀光塔或全景摩天輪，使它們成為維港中的地標及最佳觀光點；及
- e. 確保市民可通過獅子山景觀走廊見到獅子山的山頭位置而非其山脊的最高點。

回應

14.2 我們完全理解到社會對引入更多嶄新城市設計概念於啓德發展的期望。我們將會繼續研究各種有關城市設計方案的意見，以改善初步發展大綱圖及城市設計總圖。

14.3 我們建議將公眾觀景廊融合於跑道末端旅遊樞紐內，與旅遊相關的發展項目(如約主水平基線上 200 米的地標式酒店)。另外，公眾亦可通過獅子山景觀走廊，遠眺獅子山及其山頭的景色。

15 其他土地用途事宜

15.1 許多公眾人士建議於啓德發展新的土地用途。部份建議對初步發展大綱圖的規劃有重大的影響，但亦有些的建議則納入於相關已規劃的土地用途內。

- a. 大學城，如把香港城市大學遷移到啓德，並於其周圍設立多間中小學校；
- b. 展覽及貿易中心，包括設置住宅及食肆，以及連接中國大陸的直通火車；
- c. 更多海上用途，例如小艇碼頭、水上的士、水上活動等；
- d. 中式湖景花園，設有浮動食肆及舊式漁船；

- e. 休閒遊艇，加入展覽功能(如以漁村爲主題)；
- f. 醫藥及旅遊中心；
- g. 博物館 (如有關巴士、交通或航空)。

回應

- 15.2 我們十分欣賞公眾人士於研究過程中提供各種極具創意的土地用途概念、方案及意念。大部份的方案，如中式園林設計、博物館、有關休閒遊艇的水上用途及展覽中心等，可於詳細設計階段中再作研究。同時亦會制訂一個適合的規劃框架，提供彈性，於實施階段推行上述各種建議。

16. 實施方面

- 16.1 大部份公眾人士促請盡早落實啓德發展，因這塊土地已空置了八年。而毗鄰地區正期待透過啓德的發展及基建，締造新的商機。
- 16.2 香港建築師學會關注政府部門之間的協調問題及欠缺城市設計的監管，難以實現良好的規劃概念。

回應

- 16.3 公眾人士希望盡早落實啓德發展的意見是理解的。當完成初步發展大綱圖後，便會隨即展開工程及環境評估研究工作，以盡快落實啓德發展。
- 16.4 啓德發展是本港一項大型的發展計劃，不同政策局及部門將攜手合作，以全面推行啓德發展的建議。此外，亦會採用不同的實施機制包括法定發展管制，以確保廣被接納的建議可在啓德發展過程中得以推行。

第三章 總結

- 1.1 啓德規劃檢討的第三階段公眾參與計劃已於 2006 年 8 月底完成。除了收集到很多寶貴意見、具體建議和創意概念外，公眾參與活動亦為啓德規劃及發展提供一個重要平台，讓公眾及持分者在啓德規劃及發展上與政府有對話的機會。

- 1.2 本報告總結了所收集的意見 / 計劃，並列出研究顧問及相關政府部門的回應。本階段所收集的意見及各初步技術評估的結果，在修訂初步發展大綱圖時，已作為參考。經修訂的初步發展大綱圖將會作為修訂核准的啓德分區計劃大綱圖和啓動工程可行性研究和環境影響評估研究的依據。經修訂的分區計劃大綱圖將於 2006 年底刊登，諮詢公眾。

附件 A: 第三階段公眾參與所舉辦的活動

公眾論壇

日期	活動	地點
2006年7月8日	公眾論壇	香港基督教青年會
2006年7月15日	地區論壇 - 九龍城	黃埔新天地時尚坊
2006年7月29日	地區論壇 - 觀塘	香港城市大學專上學院德福分部
2006年8月5日	地區論壇 - 黃大仙	樂富中心

簡介會

日期	組織
1. 2006年6月23日	城市規劃委員會
2. 2006年6月23日	共建維港委員會東南九龍發展計劃檢討小組委員會
3. 2006年6月27日	立法會規劃地政及工程事務委員會
4. 2006年6月27日	黃大仙區議會
5. 2006年7月5日	民主黨(黃大仙區議員胡志偉先生及其他議員)
6. 2006年7月12日	中國香港體育協會暨奧林匹克委員會
7. 2006年7月13日	土地及建設諮詢委員會
8. 2006年7月17日	環境諮詢委員會
9. 2006年7月18日	香港地產建設商會
10. 2006年7月19日	交通諮詢委員會
11. 2006年7月20日	觀塘區議會
12. 2006年7月20日	九龍城區議會
13. 2006年8月2日	香港工程師學會
14. 2006年8月3日	臨時本地船隻諮詢委員會
15. 2006年8月4日	九龍城區議會特別會議
16. 2006年8月15日	海港商業論壇
17. 2006年8月15日	香港規劃師學會
18. 2006年8月16日	體育委員會
19. 2006年8月17日	觀塘區議會特別會議及實地視察
20. 2006年8月21日	關注啓德發展聯席會議(觀塘區議員高寶齡女士及其他議員)

附件 A: 第三階段公眾參與所舉辦的活動

地區論壇

日期	組織
1. 2006年7月17日	麗港城(三期)論壇
2. 2006年7月19日	彩頤花園論壇
3. 2006年8月1日	九龍城地區論壇 (由明愛中心舉辦)
4. 2006年8月7日	麗港城(一、二、四期)論壇
5. 2006年8月11日	土瓜灣地區論壇(由陳婉嫻舉辦)
6. 2006年8月13日	新蒲崗地區論壇(由陳婉嫻舉辦)
7. 2006年8月14日	九龍城地區論壇(由陳婉嫻舉辦)
8. 2006年8月19日	民建聯啓德論壇
9. 2006年8月20日	滙景花園論壇(由陳鑑林舉辦)
10. 2006年8月20日	九龍城地區論壇 (由明愛中心舉辦)
11. 2006年8月23日	啓業邨論壇(由陳鑑林舉辦)
12. 2006年8月26日	香港建築師學會工作坊

巡迴展覽

日期	組織
1. 2006年6月24日至7月2日	九龍公園文物探知館
2. 2006年7月8日	香港基督教青年會
3. 2006年7月15日	黃埔新天地時尚坊
4. 2006年7月29日	香港城市大學專上學院德福分部
5. 2006年8月5日	樂富中心
6. 2006年8月12、13、19及20日	九龍城廣場
7. 2006年8月16至18日	金鐘地鐵站
8. 2006年8月21至23日	中環地鐵站

啓德發展城市設計比賽 (2006年4月29日至6月19日)

由香港規劃師學會及香港建築師學會成立的城市設計聯盟亦舉辦了城市設計比賽

經修訂的啟德初步發展大綱圖

土地用途分布

土地用途	初步發展大綱 草圖		經修訂的初步發 展大綱圖	
	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%
商業(辦公室／酒店／零售)	20.3	6.2	18.2	5.5
混合用途(房屋及酒店／零售)	1.4	0.4	5.1	1.5
中至高密度房屋	34.5	10.5	31.2	9.5
低密度房屋	8.5	2.6	6.0	1.8
政府、機構或社區／學校／其他指定用途	44.5	13.6	53.2	16.2
多用途體育館	23.2	7.1	23.2	7.1
郵輪碼頭及旅遊中心	13.3	4.1	13.7	4.2
休憩用地(園景平台／行人道)	102.5	31.3	109.3	33.3
道路網絡	79.8	24.3	68.1	20.8
總面積	328	100	328	100

經修訂的啟德初步發展大綱圖

主要發展指標

	初步發展大綱草圖 ^②	經修訂的初步發展大綱圖 ^②
人口：	86 500	85 900
單位數目：	30 500	30 300
住宅地積比率：	3.0 至 5.0 倍	3.0 至 5.0 倍
職位數目：	85 400	79 600
辦公室建築樓面 面積(平方米)：	882 500	849 300
非住宅地積比率：	4.0 至 9.5 倍	4.0 至 9.5 倍
酒店房間：	6 800	6 300

^② 為就九龍灣及土瓜灣海旁現有工業及住宅物業重新發展作住宅用途作出指引，初步發展大綱草圖已訂明最高地積比率為 5.0 倍。至於已承諾建設的公共房屋用地 1A 及 1B，則會維持已規劃的地積比率，分別為 6.3 倍及 5.51 倍。