

一個啟德 兩個面 三條線

啟德發展民間聯席

對啟德規劃經修訂的初步發展大綱圖的意見

啟德發展民間聯席(下稱聯席)是由一班關注東南九龍規劃的人士組成。我們認為，啟德在重新發展的同時，政府應增添更多綠化(綠色面)及海濱(藍色面)的地方，從而令市民有更多的公眾空間。同一時間，我們亦要求政府保護東南九龍的山脊線、維港的海岸線以及鄰近地區的人文特色與文化歷史。

啟德規劃的公眾參與活動自 2004 年開始，至今已發展至第三階段了。聯席一直參與其中，並多次籌辦活動及約見規劃署官員，一方面喚起市民對啟德規劃的關心，另一方面向政府提出可行的建議。對於規劃署今次在經修訂的初步大綱圖中，刪去沙中線車廠、擴展連接周邊的地下街、加建接駁觀塘的橋樑，以及單軌鐵路貫通新舊城等，聯席表示支持，同時亦讚揚規劃署這次的修改，確實是聽取了聯席及市民的部份意見。

儘管初步發展大綱圖作出了部份良好修改，但聯席認為當中仍有不少不足之處。事實上，現時大綱圖存在的問題規劃，大都在前階段的諮詢中，被聯席及市民所反對。可是規劃署卻依然故我，沿用這些設計。此外，規劃署在這次的大綱圖中，貿然在跑道增建一座樓高 200 米的建築物，聯席對此感到失望及憂慮。我們期望，規劃署在大綱圖呈交規委會以前，能再三聽從民意，將有問題的設計徹底修改，從而令未來啟德日後真正成以民為本的社區。

聯席對啟德規劃初步發展大綱圖的意見如下：

1. 反對跑道末端興建跨境直昇機場

聯席強烈反對大綱圖依然計劃建於跑道尾啟德角。其實，自第二期公眾諮詢開始，大部份的市民已反對直昇機場的建造位置，並認為這三面環海，景色最美麗的啟德角，應還予公眾享用，而非由直昇機佔據。事實上，直昇機不是普及的

公共交通工具，再加上費用高昂，一般人根本就無能力乘搭。故此，未來直昇機場及附近景觀，有可能只會淪為一小撮人獨享的地方，而這正和啓德規劃「以人為本」的概念違背。

政府當局曾解釋，跨境直昇機之所以需要建於啓德角地面，是因要遷就本港商用直昇機的引擎制式。聯席對於當局這個說法深感不滿。我們認為，政府不應單單爲了遷就直昇機的引擎制式，便輕易犧牲市民享用海岸的權利。政府既然近期多番強調要保護海港，還港於民，那就更應以身作則，將整個啓德角給予公眾直接享用。

2. 啓德城區道路過多

自第二階段公眾參與活動起，聯席已要求規劃署摒棄以車爲主的地面道路規劃，刪減不必要的車行道路，並盡量將經過的行車幹道以沉降及隧道式興建。但觀乎修訂後的初步發展大綱圖，規劃署雖將原來 66 公頃的車行道路減至 55 公頃，但是整體道路網卻仍然脫不了「以路爲主」的守舊思維。就以啓德貼近九龍城及新蒲崗的道路爲例，這裡原來已有多線行車的太子道東分隔兩區。可是當局在規劃的時候，不但沒有將有關路段減少，反之更在該處加添新道路，這令原本已有割裂危機的新舊城區，情況更趨嚴重。

此外，聯席亦不接受在啓德修建 T2 幹道(即擬建的 6 號幹線)交匯處的設計。事實上，T2 幹道交匯處可說是啓德交通規劃最爲敗筆之處。事關當局將幹道交匯處置於啓德中央，並將這些多線行車幹道建於地面之上，這令啓德中央形成一盤如意大利粉般的道路群，嚴重影響整體規劃，亦造成更多噪音和土地的浪費。

聯席明白，政府修築幹道的目的是要令交通便捷，但我們卻不理解當局堅持於啓德建道路交匯處的原因。其實，啓德在 6 號幹線這策略性幹道中，只屬於中途出口，而不是終點站。因此政府爲何要破壞整個新區的規劃和設計，而遷就這些在地面的高速公路？波士頓近年已將過去規劃錯誤的公路重新沉降地底重建，但我們堪稱爲未來設計的啓德，卻重蹈別人的覆轍。

3. 反對跑道興建高 200 米的地標建築

在這次的規劃大綱中，規劃署突然放寬跑道的高度限制，容許興建一座高於主水平基準 200 米的酒店，聯席對此感到詫異及憂慮。一直以來，政府當局對跑道的樓宇高度都有所限制，並表示會以「梯級式」的排列來減少樓宇對山脊線及

通風的阻擋。可是，當局現在卻自打嘴巴，率先破壞這個限制。事實上，一座樓高 200 米，尤如觀塘 Apm 般的建築物，若高聳於跑道尾，必定會對九龍內陸的送風以及景觀等造成嚴重的影響。

當局曾經解釋，準許興建 200 米高度的酒店是回應市民對觀景的訴求，並希望將酒店塑造成啓德地標，聯席對此並不認同。我們認為，市民對觀景的需求並不同他們贊成在跑道興建巨型酒店。很多市民只希望啓德有一座類似觀光塔的建築，以作觀賞風景之用，故政府根本不應以此作放寬商業樓宇高度的藉口。此外，現時啓德的規劃，已設計了不少具代表性的地標建築物，例如海旁體育館、郵輪碼頭等，因此我們認為啓德已再無必要增加更多所謂「地標」，分散現有地標建築的代表性及獨特性。

4. 保留及優化觀塘貨物起卸區

根據這次的大綱圖，觀塘貨物起卸區一帶仍然被劃作海濱長廊之用。因此，聯席對裝卸區的關閉與否，表示關注。事實上，觀塘貨物起卸區是東九龍廢物回收的樞紐，全港超過七成的廢紙都是經此出口。既然政府近年致力宣傳環保，強調循環再造，又推廣環保工業及廢物分類等政策，那為何當局在規劃時，卻又要關閉這個環保行業賴以維生的貨物裝卸區？

聯席在此再次建議政府，只要將觀塘起卸區全面美化、優化，以及提升管理質素，貨物起卸區必能繼續他們的環保作業之餘，亦可配合啓德未來在旅遊及消閒上的發展。我們認為，市民希望擁有的是一個具朝氣、具特色和多元化的海濱，故單單一條毫無生氣的海濱長廊，並不是最好的規劃。

5. 加強鄰近社區規劃

在今次的大綱圖中，當局加強了啓德與鄰近社區的硬件連接，例如擴展地下街、興建觀塘接駁橋及單軌鐵路等，聯席對此表示歡迎。但與此同時，聯席亦希望當局能進一步改善啓德鄰近社區的規劃，令新、舊城能在環境生態、人文特色、社區風格等軟體上作補足和配合，從而達到新舊城互通的效果。

聯席建議當局將淨化後的啓德明渠加以優化，並使之能連貫新蒲崗、黃大仙等上游地區，令明渠成為九龍的綠色水道長廊。我們認為，該水道長廊能收到如京都「哲學之道」般的效果：結合生態水景及人文景觀，增加啓德水面特色。此外，將新、舊城以水道連接，亦可修復舊區的自然生活環境，令舊區居民的居住

環境有所改善。

6. 支持發展飛行文化

啓德是一個充滿航空歷史的地方，故我們支持政府在該處保留前啓德機場的建築物，並設置跑道公園推廣飛行文化。事實上，現時不少航空團體及機構，例如飛行總會及航空青年團等，都仍以啓德作為基地。因此，我們希望當局能保留他們的會址之餘，亦借此機會加強對飛行團體的援助，例如預留地方予他們擴充發展、以及增加資源和推廣等等，務求令啓德這片土地在重新發展之餘，亦能保存昔日作為本港航空中心的輝煌貢獻。

啓德這片面積達到 328 公頃的土地，是東南九龍最美麗的地方之一。而有關這個地區再發展的討論，亦由上世紀 90 年代至今延續多年。現在，啓德藍圖的設計方案終於到了最後階段，我們強烈希望規劃署及有關當局能保持其開放及聽取民意的態度，努力將啓德實現成本港第一個由下而上規劃、以人為本的優美社區。

啓德發展民間聯席

召集人：陳婉嫻

聯絡人：鄭炳鴻、林文輝

2006 年 11 月 14 日