

2006 年 6 月 27 日
討論文件

立法會
規劃地政及工程事務委員會

啟德規劃檢討
第三階段公眾參與 – 初步發展大綱圖

目的

本文件旨在徵詢議員對於按「啟德規劃檢討」擬備的啟德發展計劃初步發展大綱草圖的意見。

背景

2. 「啟德規劃檢討」在 2004 年 7 月展開。該檢討的進展和第一階段公眾參與(公眾對啟德的期望)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。第二階段公眾參與所得結果的概要，載於**附件 1**。

初步發展大綱圖

3. 在完成概念規劃大綱圖後，研究便踏入規劃檢討的最後一個階段，即擬備初步發展大綱圖。負責研究的小組在擬備初步發展大綱草圖時，已盡量顧及早前各輪公眾參與活動收到的意見和建議，然後讓市民進一步討論。第三階段公眾參與活動旨在讓公眾早日對初步發展大綱草圖發表意見。同時，各項建議亦要視乎初步技術評估的結果。為初步發展大綱圖定案時，我們會考慮此階段收到的公眾意見和建議以及初步技術評

估的結果。

4. 初步發展大綱圖會提供一個基礎，修訂現有的啓德分區計劃大綱核准圖，以及展開工程可行性及環境研究。根據法定規劃程序，分區計劃大綱修訂圖將會刊憲，作進一步諮詢公眾。

建議

5. 現建議根據下列的理想、規劃原則和規劃主題，為啓德的發展提供指引。

理想

- 維港海畔發展富有特色、朝氣蓬勃、優美動人、與民共享的啓德

規劃原則

- 規劃和發展啓德的過程中持續讓公眾參與
- 規劃啓德作為可持續及環保的發展，鞏固香港國際都會的地位
- 發展啓德為本港居民和外來遊客的體育、康樂、旅遊、商務及優質房屋中心
- 締造啓德為香港城市及園景設計的典範
- 提倡方便行人的環境、整合公共空間及開放海濱供公眾人士使用
- 保留啓德獨有的歷史文化和昔日啓德機場及其跑道的特色

- 將啓德與周邊地區融合，增加機會活化周邊地區，並促進本土多元化經濟

規劃主題

- 嶄新的海濱，匯集歷史文化、綠茵、體育及旅遊特色的新焦點

6. 有關規劃地區佔地約 328 公頃，包括約 48 公頃已建設地區，分布於土瓜灣、九龍灣、觀塘及茶果嶺海旁，並鄰近舊機場。我們建議混合不同的土地用途，以滿足社會的不同需求。初步發展大綱草圖的各項建議詳列於**附件 2**的諮詢摘要。

7. 初步發展大綱草圖以不填海為基礎¹，建議啓德均衡發展，包括住宅、商業、辦公室／酒店、體育及旅遊方面的發展。與分區計劃大綱核准圖所載的發展計劃相比，初步發展大綱草圖現建議設立一個位於都會區的新的辦公室集中地，按香港 2030 研究的建議，應付長遠的辦公室需求。同時亦建議設立大型的體育及旅遊設施。在不填海的情況下，住宅及政府、機構或社區用地和道路面積的比例也相應減少。初步發展大綱草圖的土地用途分布表列於**附件 3**。

8. 主要來說，初步發展大綱草圖建議啓德發展區日後容納人口 86 500 人，並提供 85 400 個就業機會。在發展規模方面，預計可建成 29 000 新住宅單位、新增 70 萬平方米的辦公室建築樓面面積和 6 800 個新酒店房間。以住宅發展來說，它比兩個太古城還要大，而辦公室發展面積亦多於港島東，至於酒店數目(17 間酒店各有房間 400 間)則約達尖沙嘴的一半。初步發展大綱草圖的主要發展指標載於**附件 3**。

9. 現討論初步發展大綱草圖的主要建議。

¹ 啓德規劃檢討是以「零填海」為出發點。現正研究其他緩解啓德明渠進口道環境問題的方法。目前尚無理據證明填平進口道是必須的，因此並無理據擬備包括填平啓德明渠進口道的初步發展大綱草圖。

(a) 啓德城中心(位於北停機坪東北部)

這是啓德的主要發展區。這個新地區的中心點是沙田至中環線(沙中線)啓德站和車站廣場。此處主要包括北部的辦公室區(約 70 萬平方米的辦公室建築樓面面積，地積比率介乎 4.0 至 9.5 倍)，當中混合酒店發展。車站廣場東面建議闢設政府樓宇，包括一座政府辦公室大樓(地積比率 5 倍)和設有室內康樂中心和郵局等的多用途政府建築物。車站廣場南面是建議的無平台住宅區(地積比率介乎 3.5 至 5.0 倍，並在每段街道包括一列列的獨立房屋和兩座中等高度樓宇)，並有促進社區鄰里關係的街道網絡，還有各種政府、機構或社區設施。此範圍的東部是已完成打樁的公屋用地。新蒲崗及九龍灣現有的建設會經由有園景／零售商店的行人天橋／隧道或地面通道，連接車站廣場。

(b) 體育場館區(位於北停機坪西部)

規劃於海旁興建的是一個設有可以開合式天幕的多用途體育館現。該體育館將成為維港的新地標，人們從土瓜灣前來，該體育館頓現眼前。從體育館大樓眺望，獅子山盡入眼簾，該館連接南面的都會公園，穿過方便暢達的園景通道和休憩用地後，便可到達啓德站。擬設於海旁的餐飲角設有小型商店和茶座，以突出九龍灣的這一角落。沙中線車廠(上建寫字樓)位於停機坪北緣。購物街呈現於設有零售店的行人隧道，連接九龍城和車廠前方的零售店，形成怡人的啓德門廊。這處尚有一些住宅，為此處增加活力。

(c) 都會公園(位於跑道北部，環繞啓德明渠進口道)

這是維港的海旁公園，為靜態和動態的康樂活動提供場地，而海旁亦有商業和旅遊相關的用途，使活動更添姿采，務求公園成為東九龍的“中央公園”。都會公園還可加入展覽場地，展示有關清理啓德明渠進口道的成果。公園的規劃面積約為 24 公頃，是維多利亞公園的 1.4 倍。

(d) 跑道休閒區(位於跑道區中央)

這處主要是低密度的住宅發展(地積比率 3 倍)，而設於地面的商店，可使生活更為悠閒寫意。購物街是行人專用，為此部分的跑道添加活力。跑道休閒區東部將設園景平台，分隔行人和車輛。跑道休閒區兩邊擬建海濱長廊，方便人們前往海港。

(e) 混合用途區(位於南停機坪下端) - 此處提供不同的商貿、住宅和政府、機構或社區用途，務求為九龍灣此一海旁增加朝氣，亦建議提供不同的政府、機構或社區建議用途，包括醫院(約 5 公頃)。除了有休憩用地走廊和海濱長廊連接鄰區外，現亦建議設海旁市集舉行社區活動。再者，除了現有過路處外，現亦建議設高架園景通道，連接九龍灣商貿區私人發展商倡建的行人天橋系統。

(f) 旅遊及休閒中心(位於啓德角)

在此處建議設置的雙泊位郵輪碼頭(約 7.57 公頃，地積比率 0.66 倍)和旅遊及休閒中心(約 5.74 公頃，地積比率 2.8 倍)，是兩大支柱項目，用以吸引本地遊人和外國遊客。跑道末端的跑道公園可以用來設置以航空為主題的設施，例如重置航空交通管制塔，讓人緬懷昔日機場的運作。郵輪碼頭旁跑道末端建議設直升機場，應付跨境直升機服務長遠的增長，直至 2015 年之後。直升機場與郵輪碼頭的發展將產生協作效應，並可共用海關、過境及防疫設施。視乎技術評估，或須設園景隔音屏障，減低毗連跑道公園受到的噪音影響。

10. 初步發展大綱草圖所載的城市設計大綱，旨在按照“重踏昔日道跑道 - 奔向未來：嶄新的海濱，匯集歷史文化、綠茵、體育及旅遊特色的新焦點”的理想，塑造獨特而具吸引力的城市形式。該大綱包括以下特點：

- (a) 啓德提供多用途體育館、郵輪碼頭、都會公園及辦公室區等，成為區域及區內樞紐，也是各種活動的中心，而區內亦設有海濱茶座、購物街、公園及社區中心。
- (b) 建議在海旁進行各式各樣的活動，例如在充滿自然氣息的海濱公園散步，並在海旁提供零售設施，包括餐廳、茶座及酒吧，為現有海濱增添活力。
- (c) 加強行人設施，闢設海濱長廊及文物徑，穿過和連接都會公園、宋皇臺公園、鄰區和休憩用地。
- (d) 在這新發展區採用環保交通工具以提供接駁服務，亦可吸引本地及海外遊客，漫遊啓德各個景點。
- (e) 區內匯集不同的小區(車站廣場附近及跑道休閒區建有公營及私營房屋)及各類型樓宇(商店、辦公室、酒店、住宅及政府、機構或社區設施)，樓宇高低有致(由市中心朝外遞減)，亦有特色建設(旅遊及休閒中心)；這樣的設計使啓德更添姿采。樓宇以城中心的商業大廈為最高點，沿着沙中線車廠及毗鄰的住宅區向體育館區逐漸遞減。經都會公園後、由跑道休閒區拾級而上，以旅遊及休閒中心的地標作終點。
- (f) 能夠遠眺毗鄰社區以外的景觀，令人置身啓德仍能清楚辨認方向。人們可以毫無阻礙地觀看山脈（包括獅子山、飛鵝山及柏架山）、海港（包括維多利亞港及鯉魚門）及啓德以外（包括港島及九龍都會）的景色。
- (g) 郵輪碼頭是主要的入口，從維港前來啓德，都會公園與體育館便是景觀門廊。若乘鐵路前來，遍植樹木和綠茵處處的車站廣場就是抵步點。從鄰區前來，則只要徒步走過天橋、行人道或隧道，十分方便。

11. 為消除區內人士對連接問題的憂慮，初步發展大綱草圖在顧及現有及已規劃的活動集中地後，建議提供下列設施：

(a) 土瓜灣／九龍城

- 闢設海濱長廊連接餐飲區，再到達都會公園及多用途體育館；
- 擬建地面行人過路處由宋皇臺道／土瓜灣道連接到多用途體育館；
- 改善通往世運公園的現有行人隧道；
- 擬建地下購物街道連接到衙前圍道；以及
- 擬建高架園景行人道連接到石鼓壟道遊樂場。

(b) 新蒲崗

- 擬建高架園景行人道連接到東啓德遊樂場；
- 擬建設有零售商店的高架行人道連接啓德的商業／零售設施到前新蒲崗政府合署用地的住宅重建項目；以及
- 改善現有隧道及以行人天橋連接新蒲崗其他地點。

(c) 觀塘

- 改善現有啓福道的行人天橋，以便連接到九龍灣內發展商倡建的行人天橋系統；
- 改善通往九龍灣其他地點的現有行人隧道、地面行人過路處及行人天橋；
- 改善已規劃的觀塘海濱長廊與商業區之間的地面行人過路處；
- 在觀塘海旁擬建園景碼頭廣場，以鼓勵行人進行各類活動；以及
- 關於在觀塘避風塘防波堤上興建開合式行人天橋，作為連接啓德角與觀塘碼頭廣場用地的構思，經探討後，發現存在填海、海事及管理等多個問題。由於擬議天橋需要在海牀加建保護結構，以致需要填海。這項消閒建議未有強而有力的理據，

證明能通過“凌駕性公眾需要測試”。

12. 當局已把區域、地區及區內性質的休憩用地納入初步發展大綱草圖，照顧從東九龍及其他地區前來的遊人及啓德的居民及就業人士，以提升他們的生活質素。主要的休憩用地包括：

都會公園(24 公頃)：	表演場地、水景設施、康樂設施、商店及茶座
車站廣場(7 公頃)：	零售商店環繞園區及啓德站
宋皇臺公園(5 公頃)：	宋皇臺石及其他文物
跑道公園(5.6 公頃)：	重置前航空交通管制塔，作為展出航空相關物品的展覽場地
海心公園 (2.5 公頃)：	魚尾石正標誌着地區的文化遺產
海濱長廊(25 公頃)：	動靜皆宜的康樂活動(如緩步跑及散步)、商店及茶座

第三階段公眾參與計劃

13. 為期兩月的第三階段公眾參與計劃已於 2006 年 6 月 23 日展開。我們已安排在 2006 年 7 月 8 日舉行全港性的公眾論壇，並會在隨後的幾個周末到觀塘、九龍城和黃大仙舉辦地區論壇。初步發展大綱草圖內的各項建議連實體模型，除了在這些論壇中展出外，亦會在這兩個月諮詢期內的各個周末，於不同的公共場所展覽。公眾參與活動及為法定及諮詢組織舉辦的簡介會一覽表載於**附件 4**。

研究計劃

14. 第三階段公眾參與計劃在 2006 年 8 月中結束後，我們便會著手為初步發展大綱草圖及相關的技術評估定案，務求

在 2006 年 10 月向城市規劃委員會提交初步發展大綱圖的各項建議，以便作為基礎，修訂現有啓德分區計劃大綱核准圖。

15. 啓德發展為《環境影響評估條例》的指定工程項目，須根據該條例附表 3 進行法定的環境影響評估研究，以評估各擬議項目的環境接受性。根據條例的規定，容許公眾和環境諮詢委員會對環境影響評估研究的結果提出意見。

徵詢意見

16. 請各議員就上文第 5 至 12 段所述的初步發展大綱草圖提出意見。

附件

附件 1：第二階段公眾參與概要：概念規劃大綱圖

附件 2：公眾諮詢摘要(3) - 初步發展大綱圖

附件 3：土地用途分布表與初步發展大綱草圖的主要發展參數

附件 4：公眾論壇及諮詢會時間表

房屋及規劃地政局

規劃署

2006 年 6 月

第二階段公眾參與：概念規劃大綱圖 諮詢結果

在 2005 年 11 月 9 日展開的第二階段公眾參與計劃中，當局提出了三份以住宅、商業及體育為主題的概念規劃大綱圖，供公眾討論。這個公眾參與計劃在 2006 年 1 月 6 日結束。

2. 在諮詢期內，當局共舉辦了 7 次公眾論壇，以便進行全港性及地區性的討論，又舉辦了多次專題論壇，集中討論啓德明渠進口道、郵輪碼頭及多用途體育館。當局又為不同的法定／諮詢組織及相關團體安排超過 20 節簡介會。市民對這些公眾參與活動的反應積極，參與公眾論壇的人數超過 500 人，當局又收到大約 170 份書面意見。公眾論壇、簡介會及諮詢會一覽表載於**附錄 1**。

3. 共建維港委員會轄下東南九龍發展計劃檢討小組委員會已在 2006 年 3 月 25 日舉辦啓德論壇(二)，讓公眾討論第二階段公眾參與計劃所收到的意見及顧問與政府決策局／部門的回應。小組委員會又在 2006 年 3 月 18 日前往啓德作實地視察，讓公眾了解區內的發展限制及機遇。

4. 第二階段公眾諮詢所收到的意見及當局的回應摘錄於**附錄 2**，整份報告則已上載為有關研究而設的網站 [<http://www.pland.gov.hk>]。

公眾論壇、簡介會及書面意見一覽表

公眾論壇

日期	活動
2005 年 11 月 19 日	公眾論壇
2005 年 11 月 26 日	地區論壇－九龍城
2005 年 11 月 28 日	專題論壇(1)－多用途體育館
2005 年 12 月 2 日	地區論壇－黃大仙
2005 年 12 月 6 日	專題論壇(2)－郵輪碼頭
2005 年 12 月 8 日	專題論壇(3)－啓德明渠進口道
2005 年 12 月 10 日	地區論壇－觀塘

簡介／諮詢會

日期	組織
1. 2005 年 11 月 2 日	共建維港委員會轄下東南九龍發展計劃檢討小組委員會
2. 2005 年 11 月 9 日	城市規劃委員會
3. 2005 年 11 月 15 日	黃大仙區議會
4. 2005 年 11 月 17 日	觀塘區議會
5. 2005 年 11 月 17 日	九龍城區議會
6. 2005 年 11 月 18 日	中國香港體育協會暨奧林匹克委員會與附屬的國家體育協會
7. 2005 年 11 月 29 日	香港建築師學會
8. 2005 年 12 月	交通諮詢委員會（傳閱文件）
9. 2005 年 12 月 2 日	臨時本地船隻諮詢委員會
10. 2005 年 12 月 15 日	九龍城區議會－房屋及基礎建設委員會
11. 2005 年 12 月 15 日	香港規劃師學會
12. 2005 年 12 月 16 日	地產建設商會
13. 2005 年 12 月 20 日	立法會規劃地政及工程事務委員會
14. 2005 年 12 月 21 日	環境諮詢委員會

日期	組織
15. 2005 年 12 月 30 日	觀塘區議會屬下啓德規劃工作小組
16. 2006 年 1 月 4 日	土地及建設諮詢委員會轄下規劃小組委員會
17. 2006 年 1 月 5 日	與陳婉嫻議員及啓德發展民間聯席所召開的會議
18. 2006 年 1 月 9 日	中國香港賽艇協會
19. 2006 年 1 月 9 日	香港飛行總會與香港航空青年團
20. 2006 年 1 月 24 日	立法會規劃地政及工程事務委員會

第二階段公眾參與：
啓德概念規劃大綱圖

主要意見及回應

土地用途規劃

根據收到的公眾意見，市民普遍屬意較低的發展密度，這種密度的建議載於概念規劃圖三－體藝之都(人口約為 69 000 人)。許多人認為跑道區宜規劃作低密度發展，在東九龍打造更為配合環境的海旁發展。另一方面，有些人士認為啓德的發展程度倘若不足，便會對新界造成發展壓力。鐵路公司亦指出發展的程度上和計劃，對啓德發展區內的車站數目有影響，發展的程度上必須適當，才可支持沙田至中環線（沙中線）在啓德提供一個或以上的車站。

2. 鑑於本港人口增長率下降，以及本港其他地區的發展潛力和市民希望新發展區內實行優質發展，我們的工作會假設跑道區會規劃作較低密度的發展，鐵路車站附近因鐵路系統之利，會規劃作較高密度的發展。住宅和非住宅用地的地積比率上限分別是 5.0 和 9.5 倍，但須經技術評估確定。啓德並無住屋目標，故發展程度會取決於土地用途分布、城市設計的考慮因素及技術和可持續性的評估，並會在適當的情況下引入建築物高度限制等城市設計措施，協助塑造日後的輪廓線。

寫字樓發展

3. 關於啓德設置寫字樓集中地，公眾意見不一。有些人不表贊同，因為隨著新蒲崗、九龍灣和觀塘轉型成為商業區，東九龍有潛在的寫字樓供應。不過，有些人則認為啓德是理想的甲級寫字樓／商業區選址，可配合香港的經濟發展。

4. 根據香港 2030 研究，本港需要增撥土地，以滿足對高級寫字樓的長遠需求，維持本港國際金融及商業中心的地位。策略性的規劃研究已顧及新蒲崗、九龍灣和觀塘重新發展後所帶動的寫字樓供應，然而來自這些地區的供應未必能形成高級寫字樓集中地。此外，在維港不再填海的情況下，現有商業中心區的擴展潛力實在有限。由於啓德具有潛力提供設計妥善的高級寫字樓集中地，我們會在該處規劃寫字樓發展。這只是啓德土地用途的其中一環，其他用途還有房屋、體育、康樂及旅遊。

5. 公眾也有提議在啓德重置政府總部和立法會。在這方面，我們已經強調添馬艦用地的規劃目標是發展為香港的有代表性的主要公民及社區設施地帶，主要的發展項目有新政府總部、新立法會大樓和文娛廣場。在啓德重置政府總部和立法會的提議並無規劃及可行性研究支持，進行這些研究須花上一段時間。另一方面，添馬艦用地已完成法定的公眾諮詢和規劃過程，以及所需的可行性研究。添馬艦發展項目的籌備工作已展開，該項目早日落實，除了有助於解決政府總部和立法會存在已久辦公地方不足的問題外，也有助紓緩飽受失業率高企打擊的建造業。

高嶺土廢礦場

6. 茶果嶺高嶺土廢礦場目前的規劃是供房屋發展和政府、機構或社區用途。由於在觀塘海旁規劃的垃圾轉運站遷址高嶺土廢礦場下方，我們檢討了用地的發展概念，並於概念規劃大綱圖提出不同的土地用途方案，在第二階段公眾參與計劃時進行諮詢。麗港城居民強烈反對高密度房屋的方案，原因是景觀、交通、空氣流通、休憩場地及政府、機構或社區設施的提供均可能受到不良影響。

7. 高嶺土廢礦場並非納入啓德分區計劃大綱圖，它是納入茶果嶺、油塘及鯉魚門分區計劃大綱圖，主要劃為住宅(甲類)4用途區，部分則是及政府、機構或社區用途區。鑑於有關將軍澳－藍田隧道(部分)的建議和土地下方的垃圾轉運站，以及需要保護現有的青蔥背景，我們認為須另行全面探討整幅土地，包括土地其餘部分的合適用途。

待定用途

8. 有些意見提出預留一些土地，用途待定，以便土地日後用作別具創意的發展。我們認為初步發展大綱圖須提出明確的土地用途建議，列明發展規模，作為規劃和提供運輸及公用事業設施的基礎。規劃是不斷前進的，因此啓德規劃檢討的初步發展大綱圖會具備彈性，足以配合未可預見的需求或日後更具創意的規劃意念。我們在初步發展大綱圖，須強調規劃大綱會不斷檢討。

啓德明渠進口道

9. 公眾(特別是區內人士)甚為關注啓德明渠進口道環境問題的處理方法。九龍城區議會和油塘灣社區等的意見，均力促填平該進口道，全面解決環境問題。不過，也有許多意見贊成無須填平，以保留海港和跑道的舊跡，作為發展過程的獨特面貌，同時也保留水體，長遠供水上康樂用途。

10. 總括來說，提出意見的人力促早日確定處理問題的方法，不少人更要求訂定填平啓德明渠進口道的概念規劃大綱圖，作為應變計劃。

11. 昔日的可行性研究曾以填平啓德明渠進口道為基礎，在工程方面提出解決方法，但該等方法現已不適用。以不填平進口道為基礎的水質及氣味緩解措施，現正重新加以研究。新措施要發揮效用，須先根據《環境影響評估條例》獲得批准。因此，顧問公司一直與土木工程拓展署和環保署緊密合作，加快進行環境影響評估前的研究工作，目前的進展如下：

- (a) 生化處理試驗 - 首兩次注入工程已於 2006 年 3 月完成，到目前為止，結果是正面的，惟須進一步監察，以便在 2007 年年中前就此方法的可持續性獲得結果。

- (b) 水質模型 - 在雨季和旱季收集詳細水質數據的工作已經完成。現正利用調查數據，建立一個詳細模型，用作分析現時水質和水流情況，以及當擬議的緩解措施實施後的情況。
- (c) 氣味評估 - 初步氣味調查已經在冬季進行，以收集氣味的基線情況及找出毗連啓德明渠、啓德明渠進口道、觀塘避風塘和九龍灣的氣味來源或熱點。這初步氣味調查可作為在今年夏季進行的詳細氣味調查的基礎。

我們會根據水質模型的結果、在夏季進行的進一步氣味調查，以及污泥處理測試結果作為基礎，進行一項綜合評估，將於 2006 年年底有初步結果，可有助了解有關問題和擬議的緩解措施的成效。由於啓德發展為《環境影響評估條例》下的指定工程項目，這些緩解措施是否適用，有待該條例下的批准。要考慮填平啓德明渠進口道，必須存在強而有力的數據資料，證明填平啓德明渠進口道可通過“凌駕性公眾需要測試”。

12. 由於啓德明渠進口道的研究工作尚在進行，我們擬備初步發展大綱圖時的取向如下：

- (a) 根據《保護海港條例》，公職人員和公共團體行使享有的權力，必須遵守條例所載的保護海港原則。由於現正研究其他緩解啓德明渠進口道環境問題的方法，目前尚無理據證明填平啓德明渠進口道是必須的，因此並無理據擬備包括填平啓德明渠進口道的概念規劃大綱圖。
- (b) 初步發展大綱圖將以不填海模式為擬備基礎，並會建議城市規劃委員會（城規會）按此取向審議啓德分區計劃大綱修訂圖。有關啓德明渠進口道或啓德項目的研究若得到強而有力的數據資料，令計劃倡議人在日後的啓德全面檢討得以通過“凌駕性公眾需要測試”，有關結果將提交城規會，審議進一步修訂分區計劃大綱圖。

- (c) 若填平水體，便要在所填範圍下設大型排水暗渠，連接東九龍現有的排水系統。所填範圍只能用作休憩場地。
- (d) 在擬備初步發展大綱圖時，將假設水質及氣味問題可持續緩解，使發展區內的土地適宜供城市發展。此點將在《環境影響評估條例》規定的程序中確定。
- (e) 公眾普遍希望啓德明渠進口道可進行水上康樂活動，但進口道除了水質和沉積物的問題外，亦要接收來自啓德明渠、佐敦谷排水渠和吐露港污水輸出計劃的水。由於目前的環境措施預期未能改善進口道的水質，達到水上活動的標準，因此初步發展大綱圖不會規劃水上活動。若該處的水質日後能夠改善，有關的規劃圖則可加以修訂，納入水上康樂活動。

多用途體育館

13. 體育界和一些區內社群極為支持啓德的體育館項目，但也有一些意見堅持體育館應選址新界。由於採用的發展模式是不會填海，有些回應人士關注到體育館用地的大小，亦有人建議在啓德別處設多用途體育館。有部分人士對體育政策及該館的使用、財政及採購事宜提出質疑。

14. 體育館的目標和功能完全能夠符合和支援 2002 年訂定的香港體育發展政策方向。現有的啓德分區計劃大綱核准圖已納入體育館的安排，民政事務局於 2005 年完成的研究也確定需要新的體育館設施和啓德的選址。因此，多用途體育館是在啓德發展計劃中的確實規劃項目，並且是擬備初步發展大綱圖的基礎。至於對體育館其他方面的關注，民政事務局正展開進一步的顧問研究，探討香港體育總會對體育設施的需求，以便微調體育館用地的面積，並研究該項目的財政及採購事宜。

15. 關於多用途體育館選址北面停機坪或啓德角的提議，顧問公司表示前者位於已完成打樁的公屋用地，而後者則因欠缺集體運輸系統，並不足以支援位處市區的體育館。

郵輪碼頭

16. 許多提出意見的人士，特別是旅遊業界和一些當地社區組織，贊同香港早日發展郵輪碼頭，促進旅遊業。郵輪碼頭在維港的選址引起廣泛討論，有些意見質疑選址啓德角在運輸、環境和視覺方面的影響。

17. 旅遊事務署最新一次的郵輪碼頭設施市場需求顧問研究指出，香港要盡快增加一個郵輪泊位，而長遠則要增加一兩個郵輪泊位，以便發展成為區域郵輪樞紐。香港現時若不發展郵輪碼頭，則難以應付區內預期的增長，並會在與對手的競爭中落敗。啓德是發展郵輪碼頭的理想選址，因為它坐落維港，在技術方面亦屬可行，而且有擴展的空間以應付長遠的市場需求。維港內只有此一選址具有這樣的擴展能力。郵輪業界的意見也強調本港新的郵輪碼頭設施宜坐落維港，因為維港是香港至為突出的標誌，乘坐郵輪到港的遊客必欲一睹風采，並在港內航行。郵輪碼頭在啓德發展計劃中的確實規劃項目，並且是擬備初步發展大綱圖的基礎。

航空相關設施

18. 許多提出意見的人士贊同保留啓德航空行歷史的一些片段。香港飛行總會和香港航空青年團要求保留該會和該團在宋王台道的設施，並提議擴展為航空發展中心。飛行愛好者一直提議在啓德設一條民用小型飛機跑道。對於原來的建議，即在跑道尖端中央的高架平台建跨境直升機場，許多提出意見的人士表達關注，因會影響供公眾享用的海旁地點。香港航空青年團建議直升機場更改用地，使用跑道另一端的啓德明渠進口道上端。

19. 保留宋王台道現址香港飛行總會和香港航空青年團設施的建議，獲民政事務局和經濟發展及勞工局贊同。基於該會和該團是非牟利組織，旨在促進飛行運動和青年發展，初步發展大綱圖會指定該用地為政府、機構或社區用途，但日後飛行設施的擴展則須另覓地點，因有建議在該用地設宋王台公園，讓宋王台重返原地。概念規劃大綱圖內提出設跑道公園的建議，會在擬備初步發展大綱圖時跟進，以便因應有關航空歷史片段的建議，提供航空相關設施。跑道公園由誰發展和管理，須再作研究。

20. 初步發展大綱圖不會跟進設民用小型飛機跑道的建議，因會影響啓德地皮的發展潛力和郵輪碼頭設施的提供。

21. 2002 年完成的顧問研究，所得結果是啓德擬設的直升機場是有需要興建，以應付 2015 年之後的長遠跨境直升機服務需求增長。直升機場選址跑道末端，除了對四周敏感受體的潛在影響可盡量減少之外，對日後的發展亦不會造成掣肘。擬建的直升機場須顧及經濟發展及勞工局的要求，即用地必須符合民航及安全規定、配合輔助設施的提供(例如加油設施的提供)，以及十分接近郵輪碼頭的海關、過境及防疫設施。不過，直升機場設於高架平台的建議既受公眾反對，也不能滿足業界的需要。至於香港航空青年團的建議，經濟發展及勞工局表示啓德明渠進口道上端沒有充足地方供直升機升降，因此技術上難以跟進。考慮以上各點後，擬備初步發展大綱圖時，直升機場會採用另一設計，位於跑道尖端角落地面。

海事設施

22. 海事設施營運者與公眾人士(尤其是附近居民)對現有海事設施的未來路向意見分歧。海事設施營運者強烈要求保留現有的土瓜灣及觀塘避風塘，以便在颱風季節容納維港內的作業船隻。他們反對與遊艇共用避風塘，理由是此舉影響海事設施的運作，以及減少可佔用的空間。營運者又倡議保留觀塘與茶果嶺公眾貨物裝卸區，作為低成本的港口設施，使中流作業得以繼續生存，並為非技術工人提供就業機會。他們要求，倘若這些設施受到影響，當局須作出重置安排。

23. 許多公眾人士(尤其是區內人士，包括觀塘區議會與麗港城居民)促請當局盡早拆卸公眾貨物裝卸區，因為有關設施妨礙觀塘轉型為商貿區。他們又關注到現有的避風塘，指會影響區內的水流及有礙啟德各項新發展項目的景觀。

24. 根據海事處近期的評估，預測在未來 10 年，避風塘會出現輕微的求過於供的情況。由於避風塘是滿足基本的安全規定的必要設施，故初步發展大綱圖不建議拆卸，除非避風塘對改善啟德明渠進口道的水質構成重大障礙，則作別論。基於公眾普遍關注作業船隻與遊艇在運作上可能出現矛盾，初步發展大綱圖不會按照概念規劃大綱圖階段的建議在該處預留遊艇會用地。不過，我們認為這是很好的機會在現有的避風塘內闢設遊艇繫泊區，這項建議宜在討論拆卸觀塘公眾貨物裝卸區時再作研究，包括妥善管理觀塘及土瓜灣避風塘現有作業船隻泊位的措施。

25. 經濟發展及勞工局表示，根據建基於 2002 年數據所的評估結果，香港港口規劃總綱 2020 研究提出到了 2020 年，應可分期取消部分公眾貨物裝卸區。該項研究指出，雖然建議可關閉部分公眾貨物裝卸區，但事前必須考慮有關安排對經濟、社會及政治的影響。公眾貨物裝卸區不但滿足地區的需求，更是各區的貨物集散處，既節省運輸成本，又減少本港陸路交通的負荷，因此，對中流作業及物流業至為重要，也是港口運作不可或缺的部分。公眾貨物裝卸區又為低技術工人提供大量就業機會。正如該項研究指出，關閉公眾貨物裝卸區前，必須充分考慮當前的經濟情況，以及對公眾的影響。

26. 儘管如此，茶果嶺公眾貨物裝卸區中部與東部會受擬議的垃圾轉運站及 T2 公路影響。公眾人士(尤其是區內居民及觀塘區議會)強烈要求把觀塘公眾貨物裝卸區改建為長廊，以便重新塑造觀塘商貿區的面貌，以及增強公眾與海濱之間的聯繫。初步發展大綱圖會建議在觀塘及茶果嶺海旁興建公眾長廊，作為長遠的規劃方案。方案如要落實，便須在日後拆卸兩個公眾貨物裝卸區。在現階段，政府並無關閉這兩個公眾貨物裝卸區的確實時間表。

27. 關於公眾要求啓德提供海事設施，以便維港內進行水上消閒活動，我們會在初步發展大綱圖內建議提供穿梭現有碼頭／登岸設施的遊船河服務。初步發展大綱圖會建議，倘若九龍城及觀塘的渡輪碼頭日後停用，規劃意向將會是探討合適的海濱用途，例如利用現有的碼頭建築物及毗連的碼頭廣場提供遊船河服務，以增強公眾與海濱的聯繫，並為海旁加添朝氣。

城市設計

28. 公眾普遍支持概念規劃大綱圖提出的城市設計及園景設計的考慮，例如保護山脊線、梯級式建築物高度及觀景走廊。專業學會強調有需要為啓德發展計劃引入獨特的城市設計概念，同時亦有不少人關注到跑道的土地用途及設計，包括城規會的成員要求按照現行的分區計劃大綱圖，還原在跑道興建中央購物街的概念。專業人士均要求按較細的地盤發展，避免平台樓宇的設計，使街道更添朝氣。有很多人關注到在跑道上鋪設道路的建議會影響環境。

29. 為了能就城市設計多提意見，顧問會提前擬備城市設計及園景設計總圖，以供擬備初步發展大綱圖時參照。顧問現正構思如何把跑道發展為別樹一幟的城市休閒區，務求－

- 締造無車輛的居住環境，讓樓宇面向維港及啓德明渠進口道，而把停車位設於園景平台下層；
- 在中央區設置具活力的行人長廊，內設小型商鋪。長廊會連接北面的都會公園及位於另一端的地標－文娛廣場。長廊也是通往郵輪碼頭的門廊；以及
- 在跑道兩旁設置海濱長廊和園景平台，以提供靜態的休憩用地和遮蔭，供行人享用／舉辦各類活動，以及作為屏障，緩減沿海道路所產生的廢氣及噪音。

我們必須進一步探討這個城市設計概念，以確定是否可納入初步發展大綱圖內。公眾提出的其他設計概念，會在城市設計及園景

設計總圖再作考慮。

交通事宜

30. 連接毗鄰地區的交通及行人設施是區內人士及公眾的主要關注事宜，詳情如下：

31. 未來發展以“不填海”作為起點，觀塘居民與部分城規會成員均十分關注觀塘與啓德角之間的接駁安排。在這方面，顧問已探討興建車輛隧道的可行性，以便把偉業街／開源道回旋處連接至跑道末端。由於此舉只能縮短行車距離 1.5 公里，但建造成本約為 15 億元，有關部門表示，有關建議缺乏充分的交通及成本效益理由。

32. 顧問亦已探討在觀塘避風塘防波堤上興建開合式行人天橋，作為連接啓德角與觀塘碼頭廣場用地的另一個選擇方案，而該天橋將是通往觀塘市中心行人走廊的一部分。不過，這個構思涉及填海、海事及管理等多個問題。由於擬議天橋需要在海牀加建保護結構，以致需要填海。這項消閒建議未有強而有力的理據，所以未能通過“凌駕性公眾需要測試”。這構思將不會作進一步考慮。為滿足區內人士的強烈要求，當局會把研究合適的行人通道一事，列作長遠的規劃目標。

33. 在連接毗鄰地區方面，顧問會在初步發展大綱圖中加強連接土瓜灣、九龍城、新蒲崗與九龍灣的行人通道網絡。當局會妥為考慮這些接駁點的設計，使成為通往啓德發展區的門廊，讓前往該區的遊客有進入全新發展的地區的強烈感覺。

34. 公眾又關注到連接中九龍幹線、九龍灣與啓德的高架道路交匯處，以及 T2 公路支路所佔用的大片土地。在初步發展大綱圖中，相關部門會訂明有關道路的要求，以減少這些道路結構所帶來的影響。

35. 有人建議把現有的太子道東改道，進入啓德土地，並採用沉降式道路重新定線，以減少景觀上的分隔及對啓德發展區

的環境影響。值得注意的是，太子道東是一條供跨區車輛行走的主要幹路，連接多個主要道路交匯處及支路。初步研究結果指出，把太子道東改為沉降式道路，而又要維持所有這些道路的交接，即使並非全不可行，亦會涉及異常複雜的技術問題。此外，這條幹路之下又鋪設了各類型的公用基建設施，以致把太子道東改為沉降式道路變得不可行。因此，建議不獲接納。

36. 另外，有人建議把沙中線車廠設於地底，以免對地面層造成掣肘。初步研究結果指出，這項安排會對鐵路構成安全及運作問題，故當局認為應在地面興建車廠。

環保設施

37. 現有的東南九龍發展計劃已納入多項環保設施，例如環保運輸系統、區域冷卻系統、自動垃圾收集系統等，全獲市民好評。在第二階段公眾參與收集到的意見中，很多市民都重申有需要提供這些設施，以配合啓德的環保發展。

38. 環境運輸及工務局贊同啓德發展區的公共運輸系統採用環保運輸模式。不過，由於啓德的發展規模有所縮減，鐵路形式的環保運輸系統在財政上變得不可行。環境運輸及工務局會因應獲通過的發展圖則及計劃，探討啓德可採用的其他環保運輸模式。

39. 機電工程署建議在啓德發展區採用區域冷卻系統，因為該系統較具能源效益。當局會視乎情況，就區域冷卻系統在初步發展大綱圖中預留用地，以便設置抽水站及相關廠房設施。

40. 至於以往提出的其他環保設施，例如自動垃圾收集系統，由於無須在擬備初步發展大綱圖階段預留土地，故可留待有關決策局／部門提出時再行研究。顧問又指出循環水在啓德的一些用途，至於是否需要為此預留土地，則容後研究，屆時會諮詢有關決策局／部門。

41. 區內人士(尤其是麗港城的居民)反對在茶果嶺海旁設置垃圾轉運站。由於在研究區附近一帶範圍內只有該處可供撥用，而其運作規定又獲環保署確定，故目前的擬議用地須在稍後進行更全面的研究，以確定它的技術可行性和與周邊土地用途的關係。

42. 麗港城居民亦反對擴建現有的觀塘污水處理廠，該廠位於房屋發展項目前方。環保署表示，預期到 2016 年，現有的初級污水處理設施將不足以應付源自東九龍各種建設的預測污水量，故有需要擴建，並在初步發展大綱圖中預留土地。為減少毗連住宅發展項目受到的影響，初步發展大綱圖會建議在海堤興建 40 米闊的海濱長廊，有關廠房設施亦會妥為圍起，同時配備除臭系統，並遍植樹木和設置園景平台。



第3 階段公眾參與：初步發展大綱圖
公眾諮詢摘要(三)

KAI TAK 啟德

Planning Review 規劃檢討

目錄

1. 引言.....	1
背景	1
目的	2
2. 總綱及規劃原則	3
理想	3
規劃原則	3
3. 填海問題	4
保護海港	4
啟德明環進口道	5
4. 規劃及城市設計概略	7
規劃主題：嶄新的海濱，匯集歷史文化、綠茵、體育及旅遊特色的新焦點	7
主要元素	8
整體規劃及城市設計框架	9
5. 城市設計概略	11
6. 園藝設計概略	15
7. 道路、鐵路及行人設施的概略	19
道路連接	19
鐵路	21
行人設施的連接	22
8. 土地利用概略	25
9. 主要發展概略	33
10. 你的寶貴意見	43

1. 引言

背景

啟德規劃檢討的公眾參與計劃，主要是讓市民參與規劃啟德未來的發展，藉此建立共識。第一階段公眾參與，公眾理想中啟德未來的發展及第二階段公眾參與，概念規劃大綱圖¹，分別已於2004及2005年年底完結。

公眾非常踴躍參與這些公眾參與活動，並普遍支持於啟德進行以休閒為主及低密度發展的建議。有關公眾意見和研究顧問及有關政策局/部門的回應，已輯錄於第一及第二階段公眾參與計劃的報告內，並已上載至研究網頁，讓公眾查閱 (<http://www.pland.gov.hk>)。



目的

本研究在現階段已進入了擬備初步發展大綱圖。在完成初步發展大綱圖之前，舉行第三階段公眾參與計劃，讓公眾能盡早討論草擬的初步發展大綱圖。

由於草擬的初步發展大綱圖乃屬技術繪圖，諮詢摘要擬備一個簡化的總綱圖讓公眾討論。我們歡迎公眾人士親臨規劃署的規劃資料查詢處查閱更詳細的草擬初步發展大綱圖。

本諮詢摘要所列出的發展項目會因應正在進行中的初步技術評估的結果而有所修改。在第三階段公眾參與計劃所收集到的公眾意見，也將作為修改初步發展大綱圖的參考。

完成的初步發展大綱圖將提供基礎，以修改核准的啟德分區計劃大綱圖，並隨即進行工程可行性研究及環境評估研究。根據《城市規劃條例》的法定規劃程序，將展示修訂的啟德分區計劃大綱圖以進行進一步的公眾諮詢。

¹ 概念規劃大綱圖包括以下主題：綠洲都市(概念圖一，住宅方案)，動力港灣(概念圖二，商業及旅遊方案)，懷德之邦(概念圖三，康樂方案)

2. 理想及規劃原則

我們考慮過公眾對啟德發展的意見後，提出以下的理想及規劃原則：

理想

經濟富有特色、朝氣蓬勃、優美動人及與民共享的啟德

規劃原則

- 規劃和發展啟德的過程中持續讓公眾參與
- 規劃啟德作為可持續及環保的發展，鞏固香港國際都會的地位
- 發展啟德為本地居民和外來遊客的體育、康樂、旅遊、娛樂及優質房屋中心
- 締造啟德為香港城市及園景設計的典範
- 提倡便利行人的環境、整合公共空間及開放海濱供公眾享用
- 保留啟德獨有的歷史文化和昔日啟德機場及其跑道的特色
- 將啟德與周邊地區融合，增加機會活化周邊地區，促進本土多元化的經濟



3. 填海問題



保護海港

根據終審法院在2004年1月的裁決，保護海港條例確立了海港作為香港市民一個特殊資產以及天然遺產的法定原則，並訂明海港須受保護及保存。這個不准填海的推定只能在證明填海工程有凌駕性的公眾需要時，才可以推翻。這需要(包括經濟、環境和社會需要)必須是當前迫切的，同時又沒有另一個合理的解決方法。填海的範圍不能超越凌駕性公眾需要所訂定的最少限度及所有填海的要求必須得到充份理據的支持。就凌駕性公眾需要而作出填海的決定，亦必須建基於切實及具說服力的理據。

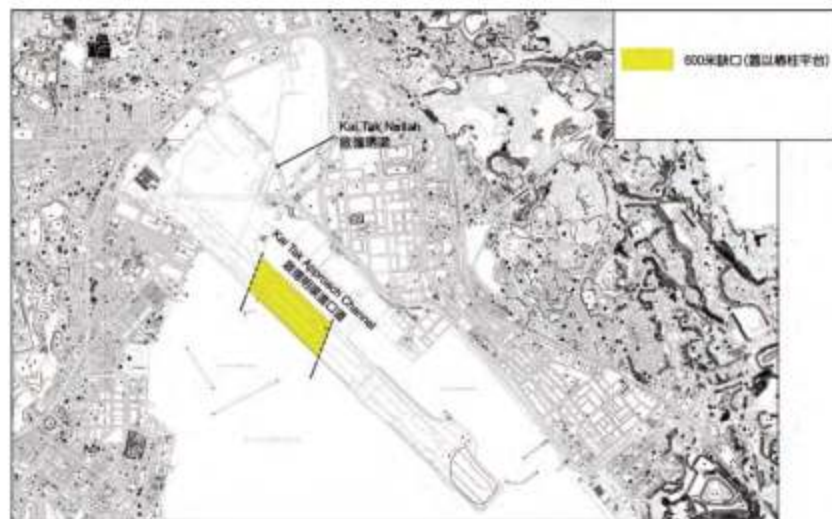
鑑於法定原則要保護及保存海港，本研究以「不填海」為起點，制訂各發展建議。我們對現有啟德分區計劃大綱圖有關填海的發展建議的檢討結果，已於第二階段公眾參與活動中向公眾匯報。就早前公眾參與活動的意見顯示，「不填海」方案受廣泛市民的支持。儘管如此，部分市民卻認為填海是解決啟德明渠進口道環境問題的方法。

3. 填海問題

啟德明渠進口道

啟德明渠進口道主要的環境問題是來自積聚於明渠進口道及觀塘避風塘的污水，以及海床下沉積物所產生的臭味問題。根據《環境影響評估條例》，啟德發展屬於指定工程項目，所有緩解環境問題的措施及土地用途建議，也受該條例的法定程序所規範。在第二階段公眾參與計劃結束後，我們已針對明渠進口道污染問題展開了更仔細的測試工作及技術性評估。在初步測試中，我們正研究以下緩解措施：

- 於跑道北端打開一個600米的缺口，促進水流及減少沉澱，並以橋柱平台覆蓋以上缺口，回復跑道的原貌。
- 使用生物除污法以淨化明渠進口道海床下之沉積物及除去臭味。這科學處理方法曾有效地處理城門河及三家村避風塘的環境問題。
- 建議裝設旱季污水截流設施及排水出口管的淤泥收集器，以減少水質污染。長遠而言，實在有賴各政府部門的協調來確定和堵截污水排放的源頭，以便有效地解決啟德明渠進口道的環境問題。



啟德明渠進口道：「不填海」方案

在這段期間，我們進行了以下的技術研究及分析。初步的研究結果都是正面的。

- 於啟德明渠進口道、九龍灣及維多利亞港完成了雨季及旱季全面性的水質測試。結果將被用作詳細的水質模擬測試，協助分析現時及將來實施緩解措施後水質及水流的改善情況。
- 進行了試驗性生化處理研究以分析緩解啟德明渠進口道污染措施的成效。實地測試已於本年三月完成，並得到正面結果。我們將對沉澱物及水質進行為期一年的監察，以確定沉澱物處理的成效及緩解方法的可持續性。
- 初步臭味測試已於冬季完成，旨在收集臭味的現況及尋找於毗鄰啟德明渠及其進口道、觀塘避風塘及九龍灣範圍內可能產生臭味的源頭或地點。這些初步資料將為夏季進行的詳細臭味測試提供分析的基礎。

預計2006年底將會得到初步技術測試及各種緩解措施的成效估計。根據《環境影響評估條例》，啟德發展是一項指定工程項目，該項目的緩解措施必須符合該條例的法定要求。

由於欠缺確實證據顯示除填海外，並沒有其他合理的解決方法，故沒有足夠理據支持填平啟德明渠進口道能夠通過凌厲性的公眾需要測試。故此，在擬備初步發展大綱圖時，並未有任何基礎支持填平啟德明渠進口道。

4. 規劃及城市設計框架

規劃主題：嶄新的海濱，匯集歷史文化、綠茵、體育及旅遊特色的新焦點

眾所皆知，中環及灣仔是香港的商業和行政中心，銅鑼灣是購物及娛樂中心，而西九龍則是未來的文化中心。我們建議啟德建設為一個匯集歷史文化、綠茵、體育及旅遊特色的新焦點。

香港作為亞洲國際都會，不但爭取金融和物流業的卓越成就，亦致力發展旅遊及體育活動，從而提升本地居民的生活質素。啟德作為維多利亞港畔最大幅可發展的土地，相信是體現以上理想的最佳地方。



主要元素

- **以體育為主** - 焦點在於多用途體育館，配以綜合的休憩用地網絡，包括都會公園、多個室內康樂中心，以及設於海濱長廊的單車徑及緩跑徑。
- **以人為本** - 啟德規劃的理念是以人為本。大部份的海旁地帶預留作公園或海濱長廊之用，與民共享。我們亦致力設計方便及舒適的行人網絡，連接啟德及毗鄰地區，並以沙中線啟德站把不同的活動焦點互相連接起來。
- **可持續發展** - 住宅、辦公室、零售及酒店的用途會與體育及休閒活動設施互相配合，以確保任何時間都有不同形式的活動，為啟德增添動感。香港的歷史特別是啟德的航空文化，將被突顯及延續於啟德的未來發展中。
- **環境保護** - 以「不填海」的發展概念及配合緩解啟德明渠進口道的水質及沉澱物污染的措施，體現環保及可持續發展的原則。此外，土地會預留作路旁綠化及區域冷卻系統之用，亦會採用集體運輸系統、緩減噪音，以及改善空氣流通等措施。
- **富有特色的城市設計** - 啟德的魅力不單來自多樣化的活動及發展，其獨特及具吸引力的城市設計亦會使人留下深刻的印象。我們建議以「重踏昔日跑道 - 奔往未來：嶄新的海濱，匯集歷史文化、綠茵、體育及旅遊特色的新焦點」作為城市設計的理念。



4. 規劃及城市設計框架

整體規劃及城市設計框架

重新整合城市結構

啟德作為未來東南九龍的中心，與毗鄰地區的連繫及融合，對重現現時周邊社區的發展是十分重要的。啟德擁有五公里長的海濱及一大幅有待發展的土地，將為市民提供方便易達的海濱及廣闊開揚的休憩場所。

與啟德相鄰的六個地區：

1. 土瓜灣/馬頭角：商住混合區
2. 九龍城：富有地區特色的住宅區，地面多為餐廳食肆
3. 新蒲崗：商業、住宅及商貿混合區
4. 九龍灣：以商貿、展覽及購物為中心，配以住宅發展
5. 牛頭角：商業、住宅及商貿混合區
6. 觀塘：匯集商貿及購物活動的市中心，配以住宅與商業發展

啟德的整體特性必須建基於其最顯著的特徵上，即豐富的歷史遺產及擁有廣闊的休憩用地。我們建議把啟德分為多個分區，並由休憩用地的網絡緊密連繫起來。

啟德六個分區：

1. 啟德城中心（北停機坪東部）
 - 車站廣場作為中心地帶
 - 鄰近啟德站作主要辦公室和零售用途
 - 促進社區鄰里關係的街道網絡
 - 促進九龍城及新蒲崗的市區更新
2. 體育場館區（北停機坪西部）
 - 以體育館作為海灣地帶的地標
 - 作為休憩用地網絡、歷史文物和遊客海灣區的中心點
 - 眺望獅子山和維多利亞港的觀景點
 - 作為推動土瓜灣和九龍城市區更新發展的動力，並為區內居民提供體育及康樂設施
3. 都會公園（跑道北部和啟德明渠進口道的周邊地區）
 - 作為香港的海港公園，並提供機會進行海濱活動
 - 展示清理啟德明渠進口道的成果
 - 彰顯前機場跑道的歷史特色
 - 善用跑道缺口上的平台

4. 跑道休閒區（跑道中部）

- 以休閒生活為題的海旁住宅發展
- 結合商業及文化特色的元素，增添由都會公園至旅遊及休閒中心沿途的色彩
- 眺望港島的山脊線/山頂景觀
- 著重人車分隔

5. 旅遊及休閒中心（跑道南部）

- 具有足夠空間及拓展潛力，是發展郵輪碼頭的最佳選址
- 可眺望維多利亞港和鯉魚門的景色
- 結合酒店、零售和娛樂設施，在維多利亞港締造一個嶄新的旅遊景點
- 跑道公園突顯啟德的航空歷史

6. 混合用途區（南停機坪）

- 把握寧靜海景的優勢，藉著不同形式的商業、房屋發展及社區設施，優化海旁
- 協助九龍灣及觀塘重組為商貿區



5. 城市設計圖則

連繫毗鄰社區

加強啟德與毗鄰社區的連繫是重建周邊地區的重要關鍵。車輛及行人能夠暢通往來啟德及毗鄰社區，實在有助東南九龍的重建發展。在規劃這些連繫社區的設施時，將考慮現時及計劃中活動樞紐的位置。

締造城市樞紐

創造豐富及多元化的區域及地區樞紐是締造一個成功的啟德新城的關鍵所在。大型區域樞紐的設施，包括多用途體育館、郵輪碼頭、都會公園、主要的辦公室及商業區。至於地區樞紐的設施，則包括多個公園及社區中心。

使維港更富朝氣

總綱圖透過提供形式多樣的海濱活動，包括在自然優美的海濱公園漫步，及於海濱發展商業活動如餐廳、咖啡室及酒吧等設施，把活力重新注入啟德的海濱。

締造理想的行人環境

提供一個理想的行人環境是使整個啟德規劃得以成功的一個重要元素。這個以行人為本的方案，是要確保公共設施設於以公共交通點為中心的五分鐘步行距離範圍內。除了一條連貫的海濱長廊外，總綱圖將會建造一條貫穿都會公園及宋皇臺公園的歷史文物徑，以豐富行人的體驗。

締造富動感的都市輪廓線

透過組合不同規模的社區、不同形式及高度的樓宇建築，以及一些地標性建築，為啟德締造一條富動感的都市輪廓線。樓宇以城中心的商業大廈為最高點，沿着沙中線車廠及毗鄰的住宅區向體育館區逐漸減低高度，最終於都會公園回歸「大自然」。在公園以南的跑道休閒區，樓高再拾級而上，以旅遊及休閒中心的地標作終點。

景觀無限，與眾共享

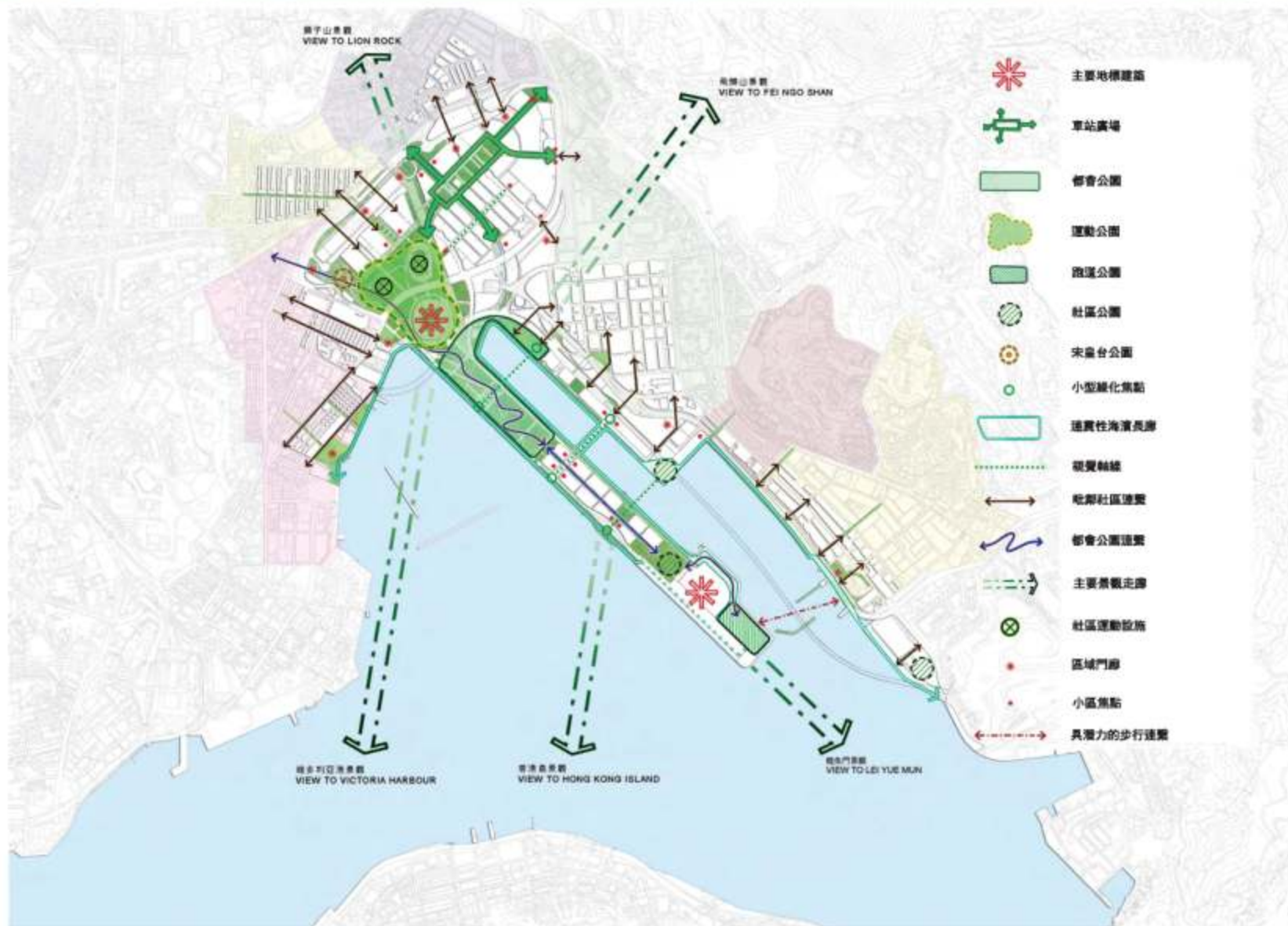
能夠遠眺毗鄰社區以外的景觀可以使身處於城市中心的人們仍能辨認方向。啟德的規劃致力讓遊人及居民可以毫無阻礙地觀看山脈（包括獅子山、飛鵝山及柏架山）、海港（包括維多利亞港及鯉魚門）及啟德以外（包括港島及九龍都會）的景色。

城市門廊，開創新姿

在總綱圖中將會有不同形態及種類之城市門廊。從維多利亞港進入啟德，郵輪碼頭正是一個主要的城市門廊，而較遠處的都會公園及體育館則成為沿岸的視覺門廊；從火車站進入啟德，綠樹成蔭及擁有綠化休憩空間的車站廣場，正正標誌著另一個重要的城市門廊；從鄰近地區步行至啟德，富有地區特色的行人天橋、行人道及地標性建築將會成為重要的標誌；從其他地區駕車駛入啟德，特色的街道設施、園林設計及路標都成為不可或缺的視覺標記。



沿景觀廊遠眺獅子山



城市設計-總綱圖

6. 園景設計建議

園景設計主要的概念是締造一個「可持續發展的綠化網絡」，透過建設公園和園林網絡，作為設計住宅和商業發展的基礎，從而加強社區關係，及展示啟德的獨特性。

主要園景休憩用地包括都會公園、體育館廣場、跑道公園、車站廣場和宋皇臺公園，及現時的海心公園。

園景設計的主要元素如下：

1. 互相連貫的綠化空間，以連繫毗鄰地區包括土瓜灣、九龍城、新蒲崗、觀塘和茶果嶺。
2. 廣泛種植樹木以減少微氣候的轉變及帶來生態效益，藉此創造一個可持續性的生活環境。
3. 締造全面性及系統性的園景網絡，加強區內公園、花園、廣場和海濱等之間的連繫，以優化市容。
4. 具備綠性的都市環境，各分區以綠化的園景行人道互相連接。
5. 優化毗鄰九龍灣、觀塘和茶果嶺地區的園景設施。
6. 引入嶄新方法綠化現有建設及工程結構，如天橋、行人隧道、高架路和沉降道路。文物徑貫穿和連接都會公園、宋皇臺公園和毗鄰地區的休憩用地。

整體的園景設計將強調其優美、雅緻及舒適的特色，致力創造一個具代表性的地方。以人性化的園景設計，創造一個優美的環境，供公眾享用。



園景設計總綱圖



都會公園設計概念圖



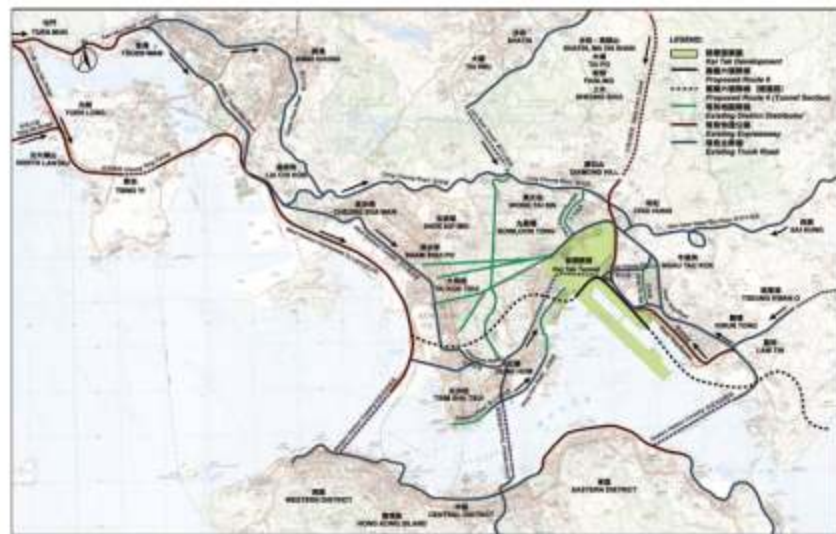
都會公園鳥瞰圖

7. 道路、鐵路及行人設施的連接

道路連接

策略性道路

啟德發展位於東九龍的中心地帶，將連接現時及未來策略性主要道路。建議的6號幹線包括中九龍幹線、T2幹路及將軍澳-藍田隧道，特別是中九龍幹線將提供快捷的行車幹道連接東、西九龍。6號幹線的其中一段將接駁啟德的南、北停機坪地帶。



地區性道路

市民可透過現時主要及地區道路前往啟德。以下是主要的道路連接點：

- ① 土瓜灣道/宋皇臺道交界
- ② 世運道經世運公園交匯處
- ③ 太子道東(九龍城段)
- ④ 太子道東(新蒲崗段)
- ⑤ 宏光道/宏照道轉入啟東道
- ⑥ 啟祥道轉入啟成街
- ⑦ 祥業街



7. 道路、鐵路及行人設施的連接

鐵路

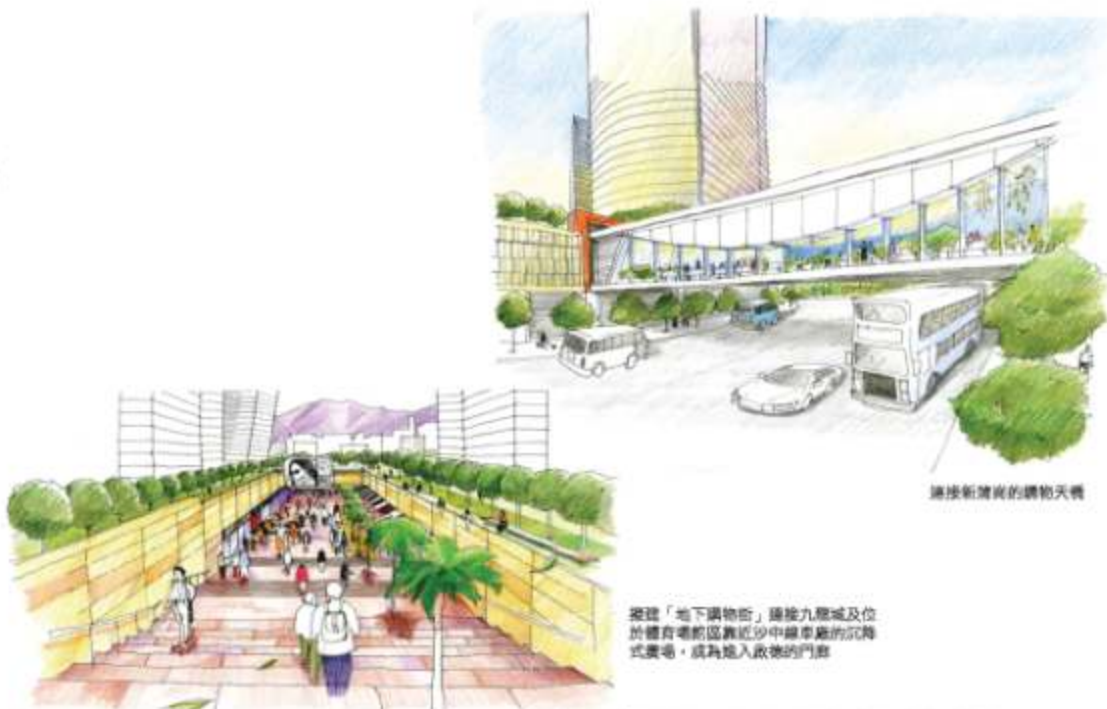
啟德的發展主要是沿鐵路而建，並集中於北岸機坪位置。未來沙中線的啟德站將會位於啟德市中心，成為啟德發展主要的鐵路車站。乘客可轉其他鐵路抵達香港各地區包括香港島及新界。



行人設施的連接

現時及建議的行人設施

啟德現時被不同的主要道路所圍繞着，包括太子道東及觀塘繞道，並有不少連接毗鄰地區的現有設施。為了加強啟德與鄰近地區的聯繫，這些現有的行人設施將需要改善及擴建，或興建新的設施包括行人天橋、行人隧道、圍欄平台等，以提供更方便的行人設施，連接啟德主要的發展項目。



連接新建築的購物天橋

擬建「地下購物街」連接九龍城及位於體育館前區靠近沙中線車站的武吉式廣場，成為進入啟德的門廊



從土瓜灣沿行人道前往啟德，多用途體育館將展現靚景

A. 土瓜灣

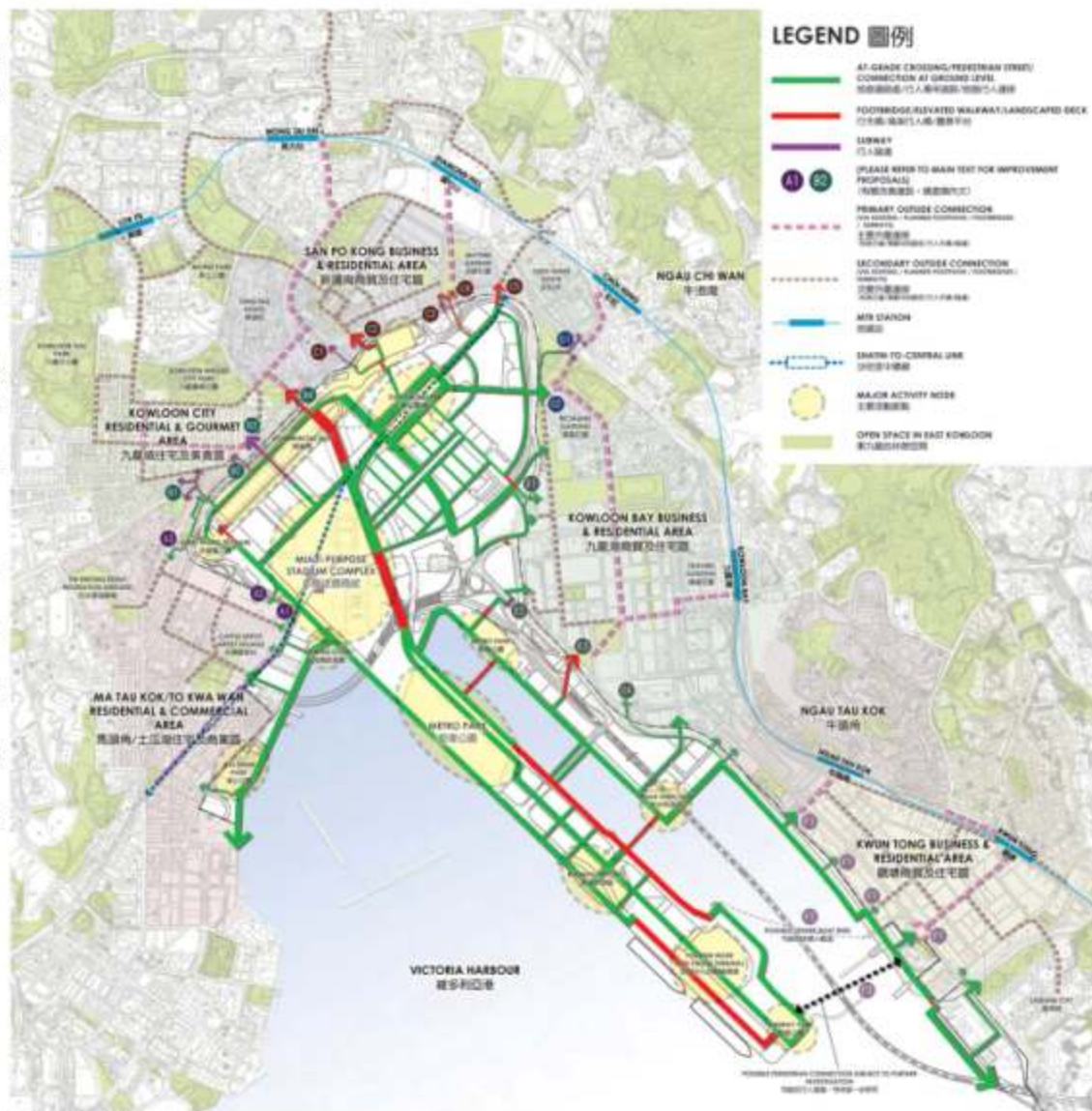
- A1: 於土瓜灣道及宋皇臺交匯處興建地面過路處，以作為進入體育場館區的主要入口
- A2: 於宋皇臺道興建地面過路處，以方便行人橫過九龍城道
- A3: 於世運道興建地面過路處

B. 九龍城

- B1: 伸延現時於世運道的行人隧道，以加強九龍城及啟德市中心的聯繫
- B2: 改善太子道東現時的行人隧道
- B3: 興建「地下購物街」連接九龍城及位於體育場館區靠近沙中線車廠的沉降式廣場
- B4: 擬建圓形平台橫跨太子道東，以連接九龍城及啟德城中心

C. 新蒲崗

- C1: 改善現時太子道東及彩虹道交匯處的行人隧道，以連接擬建的商業用地
- C2: 擬建附有零售店舖的行人天橋，連接寧遠街與啟德城中心內擬建的商業用地
- C3: 改善太子道東近啟德警察行動基地的現有行人隧道
- C4: 建議以圓形平台連接太子道東及東啟德遊樂場
- C5: 建議興建行人天橋連接太子道東(近采頤花園)及啟德



行人通道示意圖

LEGEND 圖例

- AT-GRADE CROSSING / PEDESTRIAN STREET CONNECTION AT GROUND LEVEL
地面過路處 / 行人專用街道 / 地面行人道
- FOOTBRIDGE, ELEVATED WALKWAY / LANDSCAPED DECK
行人橋 / 高架行人道 / 景觀平台
- SUBWAY
行人隧道
- (PLEASE REFER TO MAIN TEXT FOR IMPROVEMENT PROPOSALS)
有關改善建議，請參閱正文
- PERMANENT OUTSIDE CONNECTION
(TO KOWLOON, KOWLOON OUTSKIRTS, KOWLOON CITY)
永久對外連接
(往九龍、九龍新區、九龍城)
- SECONDARY OUTSIDE CONNECTION
(TO KOWLOON, KOWLOON OUTSKIRTS, KOWLOON CITY)
次要對外連接
(往九龍、九龍新區、九龍城)
- MTR STATION
地鐵站
- STATION-TO-CENTRAL USE
站前中心用途
- MAJOR ACTIVITY NODE
主要活動節點
- OPEN SPACE IN EAST KOWLOON
東九龍綠地公園

D. 彩虹

- D1: 改善太子道東近坪石邨 / 彩虹邨現有的行人隧道
- D2: 改善麗晶花園前往啟德的現有地面過路處，方便行人往返鄰近的公共屋邨及啟德城中心

E. 九龍灣

- E1: 建議於啟德橋興建行人天橋連接於啟德城中心擬建的公共屋邨及九龍灣
- E2: 改善現時於啟德道近國際展覽中心的行人隧道，以連接南灣橋及九龍灣
- E3: 建議擴建啟德道現有的行人天橋，方便行人往返南灣橋混合用途區
- E4: 改善於祥業街現有的地面過路處

F. 觀塘

- F1: 改善現時海濱道的地面過路處，連接觀塘海濱
- F2: 擬建的休閒小徑，往來跑馬地及觀塘海濱
- F3: 擬建的行人設施連接跑馬地及觀塘海濱，將與觀塘海濱長廊的日後發展一併作進一步的研究

8. 土地用途建議

研究範圍佔地約328公頃，當中包括舊機場附近約48公頃已發展的土地。為了迎合公眾的需求及期望，同時亦要符合各政府政策的發展方向，及考慮整體規劃發展及城市設計的框架，我們擬議以均衡發展的模式把啟德建立為一個嶄新的都市區點。主要發展包括商業地帶、住宅區、多元化政府、機構及社區設施、面向維港的多用途體育館、位於跑道末端的郵輪碼頭及旅遊中心，以及都會公園。擬議的主要土地用途包括：

- **住宅發展(43公頃)** – 住宅區主要是設於啟德城中心的中等密度房屋(地積比率由3.5倍至5.0倍)及位於跑道中央的低密度房屋(地積比率為3.0倍)。位於北停機坪區的兩個公共房屋則以較高的地積比率發展(由5.5至6.3倍)。一些小型的住宅區則設於體育場館區及南停機坪的混合發展區(新發展的地積比率為5.0倍)及馬頭角海濱(地積比率為4.0倍)。於啟德內擬議的住宅發展將容納約86,500的人口。
- **商業發展(20.3公頃)** – 擬議的商業用途發展密度則視乎實地情況而有所不同，包括：
 - 啟德城中心的北面伸延至沙中線車廠的一帶地方將發展成優質的辦公室大樓，並設有酒店及零售店舖，沙中線的啟德站將位於這個商業地帶的中心位置。擬議的辦公室面積約為700,000平方米的非住宅樓面面積，以滿足香港遠期的辦公室需求。
 - 除了商業地帶外，總綱圖亦建議在旅遊及休閒中心和體育場館區附近發展酒店，以配合旅遊設施及體育活動的發展。初步估計總綱圖內所有的酒店項目可提供6,800個酒店房間。
 - 主要購物中心將位於商業地帶和旅遊及休閒中心。為了增加街道的活力及特色，零售店舖將設於體育館廣場附近的住宅區及面向次場館、跑道休閒區，以及沙中線車廠。擬議的零售用途預計可提供約450,600平方米的非住宅樓面面積。

- **多用途體育館(23.2公頃)** – 多用途體育館包括一個設有45,000個座位，配有開合式天幕及可移動草地的主場館，以及一個設有5,000個座位的次場館。此外，還有一個設有4,000個座位，配有游泳池、球場、健身室和活動室等的室內體育館，以及其他休閒及康樂設施。以上各個場館將構成一個體育場館區的焦點。整個體育館將以園景平台連接啟德站和都會公園。
- **郵輪碼頭(7.6公頃)** – 將設有兩個靠岸泊位及一座郵輪碼頭大樓，樓高約是主水平基準面上35米，總樓面面積約50,000平方米，提供商業及零售設施。郵輪碼頭將設有園景平台，方便公眾直達海濱。
- **旅遊中心(5.7公頃)** – 將包括一個綜合酒店、零售、休閒和娛樂發展的中心，並設有公共交通交匯處。該中心將設置綠化區及行人設施，以配合附近公園的整體設計。這個分區將成為維港畔的一個地標，並提供160,000平方米的非住宅樓面面積，建築物最高的高度約為主水平基準面上100米。



連綿的靚設計有助舒緩鐵路車廂潛在的視覺影響，並為該地增添動感

都會公園和休憩用地網絡 (102.5公頃)

除了擬建的都會公園作為東九龍區主要的休憩用地之外，啟德發展將設立區域及地區性休憩用地。

- 都會公園： 24公頃
- 車站廣場： 7公頃
- 宋皇臺公園： 5公頃
- 跑馬公園： 5.5公頃
- 海濱長廊： 21.5公頃
- 其他休憩用地： 39.5公頃

• **政府、機構及社區設施 (44.5公頃)** - 位於南停機坪的混合用途發展區將設有區域性醫院，而啟德城中心將興建政府服務中心及政府辦公室大樓，還有其他地區性設施，包括學校、社區中心、室內康樂中心、警署、消防局，以及救護站等。

• **交通設施** - 包括啟德站及沙中線車廠，以及中九龍幹線、T2主幹路和連接啟德和九龍灣的交匯處。另外，亦將設有連接土瓜灣及新蒲崗的道路。

• **航空設施** - 保留啟德航空文化的特色，包括機場跑道的地貌及現時位於宋皇臺道的航空及體育設施，以及設立以航空為主題的公園，並且於跑道末端設立跨境直昇機場。

• **海事設施**：土瓜灣和觀塘避風塘將被保留。部份茶果欄公眾貨物裝卸區將會擬作海濱長廊，而剩餘土地則用作興建T2公路及政府設施，這些用途的詳細規劃需作進一步的研究。長遠而言，觀塘公眾貨物裝卸區將發展作海濱長廊之用。

環保設施

- 在啟德提供環保的接駁交通設施，以便本地及海外遊客往返啟德內主要的景點。
- 區域冷卻系統及其他措施，需作進一步研究。

主要土地用途

建議土地用途	面積(公頃)	%
商業用地(辦公室/酒店/零售)	20.3	6.2
混合用途(住宅、酒店及/或零售)	1.4	0.4
高至中等密度住宅	34.5	10.6
低密度住宅	8.5	2.6
政府、機構及社區/學校/其他指定用途	44.5	13.6
多用途體育館	23.2	7.1
郵輪碼頭和旅遊中心	13.3	4.0
休憩用地(包括園景平台/園景行人天橋)	102.5	31.3
道路網絡*	70.9	21.6
美化市容地帶	8.9	2.7
總面積	328	100%

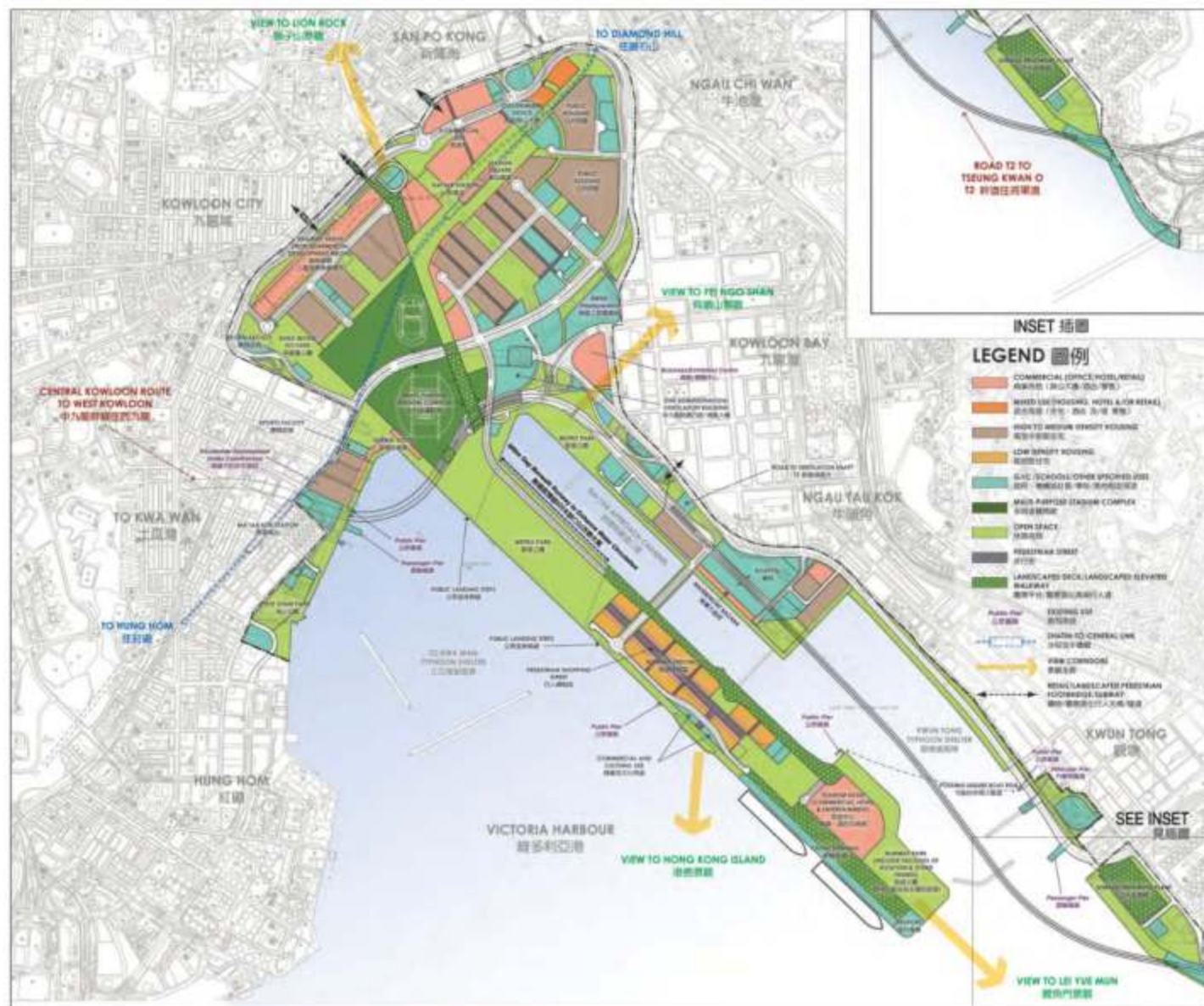
* 包括：14.9 公頃 (4.5%) 現有道路
51.6 公頃 (15.7%) 新建道路
4.4 公頃 (1.4%) 行人路

主要發展參數

人口	86,500
住宅單位數目 **	30,500
住宅地積比率 *	3.5 至 5.0
住宅總樓面面積**	2,044,700
就業人數	85,400
非住宅地積比率	4 至 9.5
辦公室總樓面面積**	882,500
零售總樓面面積 **	450,600
酒店總樓面面積	351,100
酒店房間數目	6,800

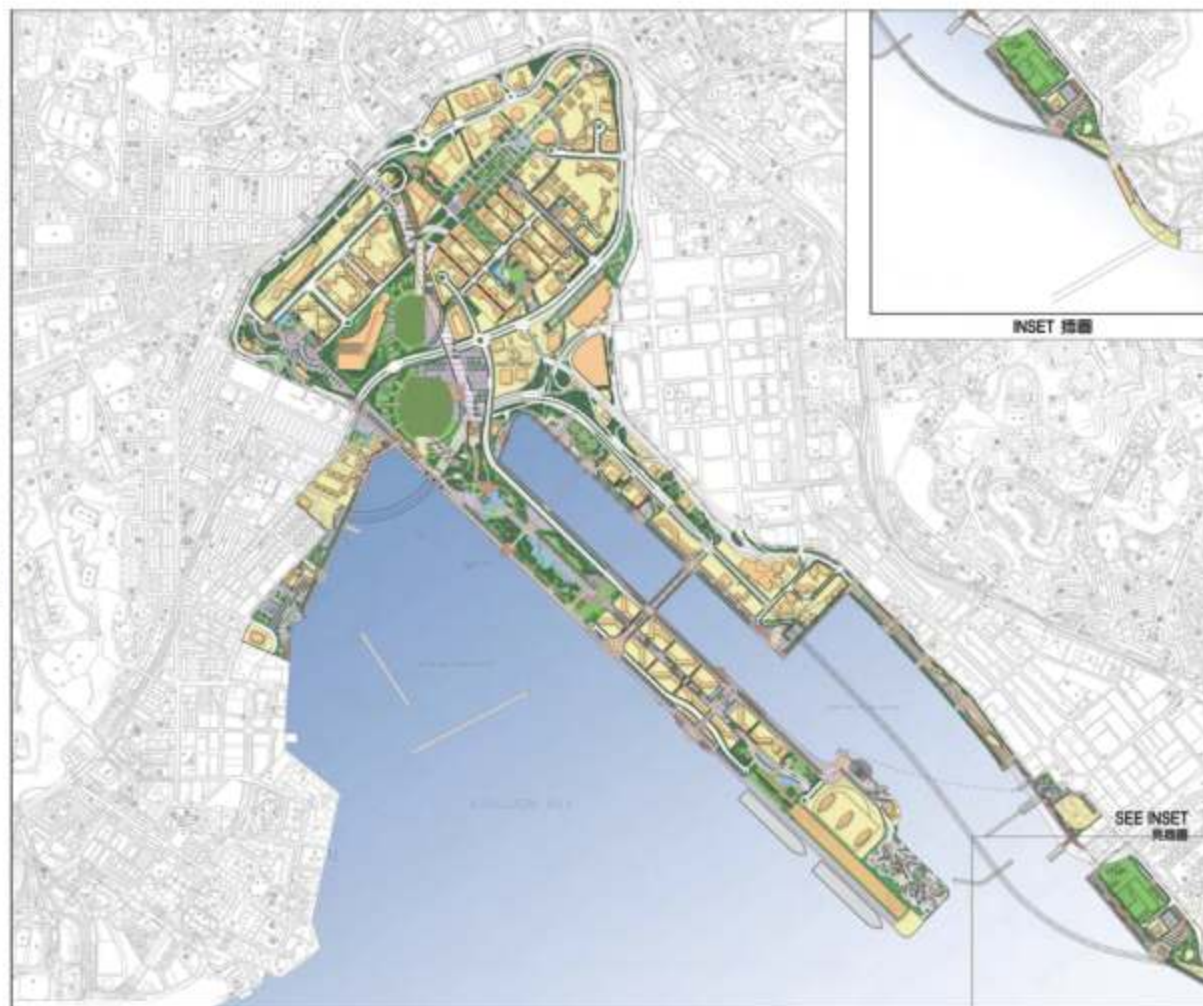
* 已承諾建設的兩幢公共房屋地積比率約由5.5至6.3倍

**包括現有在地庫內的啟德灣住宅發展及在九龍灣的新太平洋貿易中心及國際貿易中心約有貨用途





建築物高度圖



建築物分佈圖

9. 主要發展建議

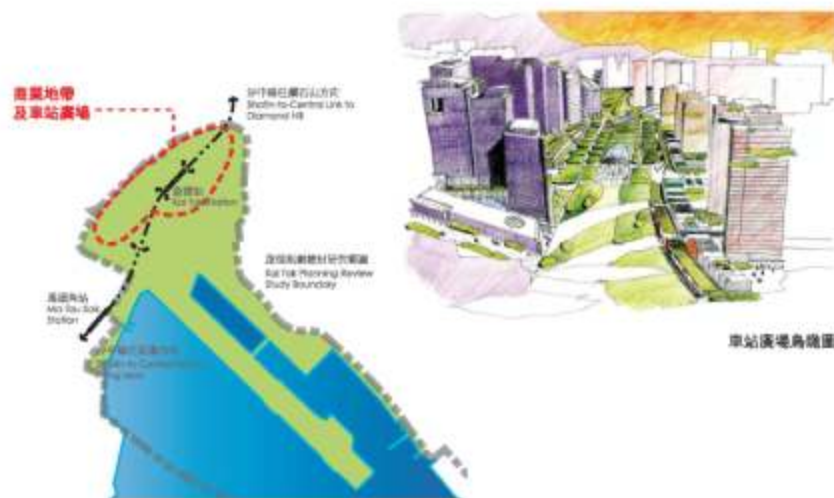
商業地帶及車站廣場

在《香港2030：規劃遠景與策略》中，啟德被視為具有潛力成為優質的次辦公室樞紐，以滿足香港遠期的辦公室需求。因為啟德擁有廣闊的發展空間，加上沙中線鐵路的連接，以及商場和酒店的興建及發展，一個嶄新的商業地帶將可在啟德車站周圍及車廠上蓋逐步形成。

透過一系列的園景平台、地下購物街及地面過路設施，商業地帶將會與九龍城及新蒲崗緊密連接起來，帶給舊區更新的動力。從界限街東向而行的車輛，遠遠便能以商業地帶作為地標，指引行車的方向。由維港遠眺啟德，獅子山的山脊成為商業地帶的雄偉靠山。從環保的角度而言，商業地帶能夠作為隔音屏障，舒緩交通噪音。

位於啟德城中心的中心位置是一個設於車站上蓋、附有咖啡室及餐廳的大公園，這個大公園被各式各樣的建築物所圍繞，不但能夠成為通往都會公園及體育館廣場的門廊，亦能成為區內的焦點。

為改善車廠外觀對周圍環境的影響，在車廠北緣地帶都會設置零售店舖。



車站廣場鳥瞰圖

啟德坊

在過去的公眾參與活動中，公眾很清楚表達了啟德應有住宅發展的意願，他們同時亦希望住宅的發展地塊較小，避免平台式建築，具有良好的通風設計，並與舊區的城市結構互相呼應。啟德坊的建議，正是為回應公眾的期望而規劃的。

由天然的東南風所形成的通風廊正是啟德坊的骨幹所在。啟德坊是一個由多條闊十米的行人街道所組成的住宅小區，這些行人街道種滿樹木，設有街道設施，正好為住戶提供公共的休憩用地。

香港典型的屋邨設計是用鐵欄圍繞着整座屋邨，公眾人士難以接近。啟德坊正要突破這種傳統。由美國、歐洲及澳洲等地社區規劃而得到的經驗，再配合本地獨有的文化及居住環境，啟德坊相信會是香港最獨特的小區之一。啟德坊的規劃概念是希望把鄰近地區那種人性化及較親切的社區特色伸延至住宅小區內。在種滿樹木的行人街道兩旁，將會以樓高三層的小屋為主。雖然沒有或只有少許的商舖，但由於行人街道是住戶的公眾地方，相信行人街道會是活潑盎然。摒除平台式建築兼可坐享海港及群山景色的樓宇將遍佈整區，為市民提供更多的樓宇選擇。停車場將設於地庫，只可通往主要的道路。啟德坊的設計不但突破香港住宅小區的傳統規劃，亦能為物業發展帶來新的靈感與創意。



啟德坊

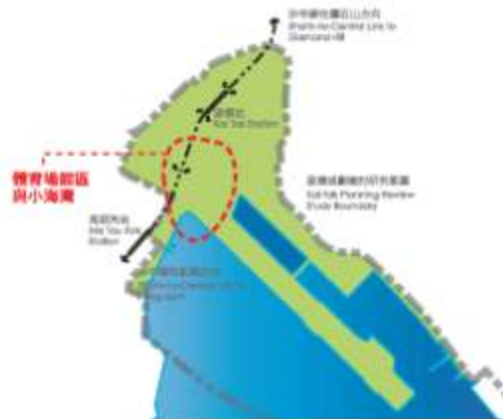
9. 主要發展建議

體育場館區與小海灣

多用途體育館的發展將可實現政府的體育政策。在體育界及地區人士(包括區議會)的鼎力支持下,多用途體育館將成為彰顯啟德以體育及休閒為主題的發展特色。這所多用途體育館,設有主、次場館。主場館有45,000個座位,可供舉辦國際的體育比賽、大型的本地賽事,以及盛大的文化娛樂表演。次場館則可容納5,000人,提供熱身的場地給參賽者,亦可作為舉辦地區賽事及訓練的場地。主、次場館均有行人隧道及園景平台連接。此外,還有一所容納4,000個座位的室內體育館,提供各種體育活動的場地,包括游泳池、籃球場、排球場、手球場,以及體操訓練場等。體育館還有其他的設施,包括餐飲、體育用品的零售、溜冰場、保齡球場和桌球室等,以便支持整個體育館的運作,滿足市民的需求,增加體育館的點綴與活力。

多用途體育館的主場館位處顯赫的地段,將成為東南九龍的新標記。不單從離港可以看見體育場館,同時觀眾在體育場館內,亦能享受令人陶醉的海景。像世界其他海濱地方的市內體育館,如美國匹茲堡的三河體育館和巴爾的摩市的坎登球場、澳洲墨爾本的澳訊圓頂體育場、英國加的夫千禧球場,相信將來在體育場館區內舉行的各種盛事,能夠為這片海濱地帶重新注入新的活力。

在規劃體育館中,已經預留足夠的空間供疏散人群至啟德站之用。此外,體育館亦連接到九龍灣畔的餐飲小海灣區,那裡正是土瓜灣及都會公園海濱長廊的交匯處,而多用途體育館的主場館的高層觀眾席亦接駁到橫跨兩條大路的園景平台,觀眾可以安全舒適地走到鄰近的火車站及都會公園。另一園景平台則連接體育場館區至商業地帶及九龍城。



從維多利亞港遠眺多用途體育館



澳洲墨爾本的澳訊圓頂體育場



英國加的夫千禧球場



特爾亞山亞細亞主體育場

9. 主要發展建議

都會公園及相連的海濱

在舊跑道上興建都會公園，是為回應公眾希望擁有一個真正維港公園及對舊啟德機場保留一個集體回憶而規劃的。都會公園環抱啟德明渠進口道的北段，清理後的水體可成為公園風景的一部份，也能成為可持續發展的一個典範。

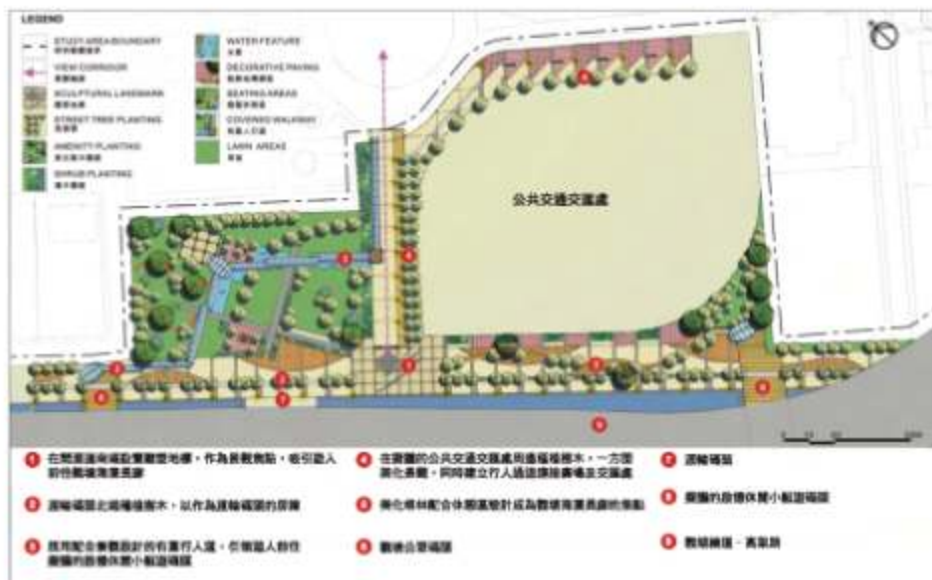
都會公園連接着在舊跑道兩旁及南停機坪的海濱長廊。將來土瓜灣的石礦油碼頭設施及觀塘／茶果嶺的公眾貨物起卸區停用後，海濱長廊可以向兩邊再伸延。廣延伸的單車徑及緩跑徑能穿過海濱長廊及都會公園，為市民提供康樂設施及比賽場地。



綠意盎然的風景，舒緩中九龍幹線的潛在視覺影響



小區灣畔遊人的點綴



觀海碼頭園景設計概念圖

9. 主要發展建議

跑道休閒區

公眾人士希望將舊跑道與民共享，但要維持一定的吸引力，跑道上應有多種的土地用途。北段的都會公園及南段的郵輪碼頭／旅遊中心當然是最具吸引力，但跑道全長2.5公里，中段規劃成混合住宅／商店／文化用途，正好維繫遊人探索的興趣。

「生活在跑道上」確實是非常罕有的概念。有維港及都會公園為鄰，這個跑道社區將享有優美的環境及景色。

公眾享用海濱絕對受到保障，在維港旁有地面的海濱長廊，擁有令人驚嘆的維港、太平山，及香港島的景色。而在啟德明渠進口道，則有一段高架的海濱長廊，既可作為舒緩公路交通噪音的設施，亦可連接明渠進口道兩邊的海濱長廊。

連接都會公園至旅遊及休閒中心，是一條闊30米的行人專用林蔭大道。公眾人士可在那裡休閒購物、享用美食及欣賞街頭文化展覽及表演。在海灣那邊還有一個以低層建築為主的商業／文化區。

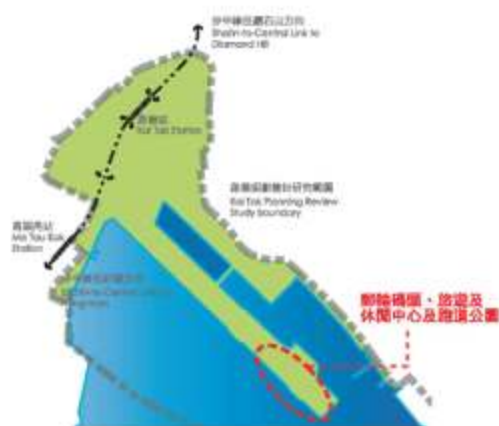
低密度及中層樓高的住宅將興建於樓高一層的停車場平台上。平台主要是停車場及商店。住戶可享受私人花園及怡人的維港景色，居民在平日也會光顧商舖食肆，維持商業的運作。

郵輪碼頭、旅遊中心及跑道公園

旅遊業界已多年渴望香港有一個世界級的郵輪碼頭，而啟德是維港裡唯一的地方具備擴建的潛力，以應付長遠的需求。擬建的郵輪碼頭配合適當的地盤平整工程將可停泊兩艘超級郵輪及容納必要的郵輪設施。

在跑道西南端，接連郵輪碼頭是一個地面的跨境直昇機場，旨在服務跨境旅客，郵輪碼頭所提供的海關、過境及檢疫等設施，正好同時為直昇機旅客服務。在郵輪碼頭旁邊是旅遊中心，提供多樣化的商店、娛樂設施及擁有維港景色的酒店。這裡也會為配合跑道公園而設的行人過道及園景設計。

跑道公園是跑道南端的主要用途，可考慮以香港航空歷史為主題，重置前航空交通管制塔、展覽退役飛機及所有與啟德機場有關的文物，包括提供有關颱風訊息的氣候站。遊人更能分享過去在啟德機場起飛時機師眺望鯉魚門的景色。



美國紐奧良郵輪碼頭



意大利威尼斯郵輪碼頭

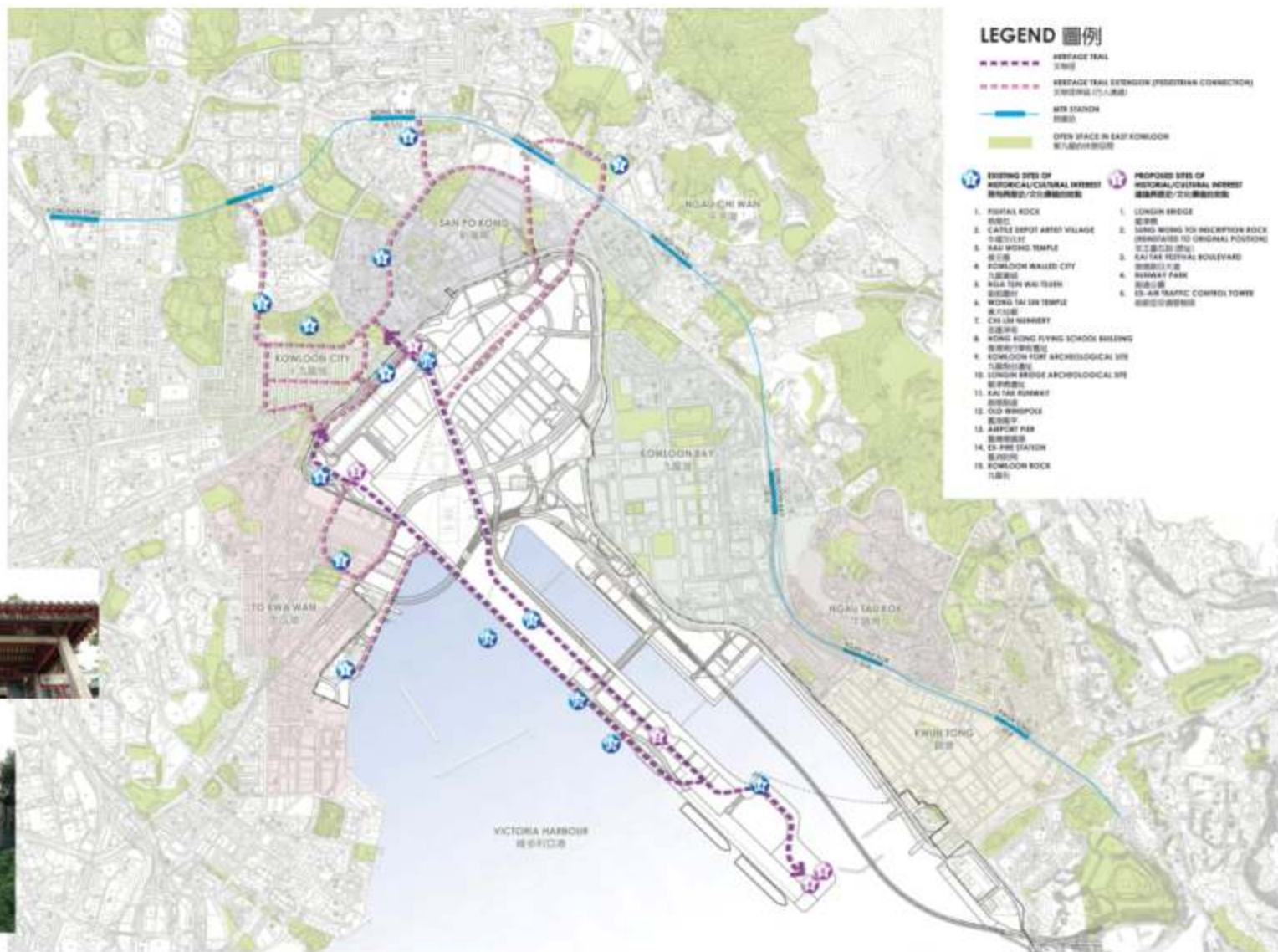


日本橫濱郵輪碼頭

文物徑

啟德、土瓜灣和九龍城擁有濃厚的文化遺產。土瓜灣有魚尾石、藝術村及宋皇臺；九龍城有嘉咸公園、有各種各式的佳餚美食，和歷史悠久的衙前圍村；其他如飛行總會的會所、飛機倉庫、風向風速儀、舊消防局、前航空交通控制塔，及跑道等都是香港社會極為珍貴的文化遺產。

在行人網絡中，特別挑選及優化部份路線作為啟德文物徑，介紹給本地及海外的遊客。文物徑會穿過公園和購物街等，使遊人享有多層面的經歷及樂趣。



文物徑

10. 你的寶貴意見

1. 對於本文件所擬議的整體土地用途及城市設計框架，你有什麼意見？
2. 對於所擬議的土地用途、城市及園景設計的建議，你有什麼意見？
3. 你還有其他意見嗎？

我們很重視你的意見。如果你想發表書面意見，請填寫附頁的意見收集表格，並以郵寄、傳真或電郵方式交回給我們。

郵寄： 香港北角渣華道333號
北角政府合署14樓
規劃署九龍規劃處

傳真： 2894 9502
電郵： kdpo@pland.gov.hk
研究網頁： <http://www.pland.gov.hk>

為促進研究進度，請在二零零六年八月二十三日前提交書面意見。

啟德規劃檢討的第三階段公眾參與將於二零零六年六月至八月期間進行。我們已安排了以下的公眾參與活動於這段期間舉行，並誠意邀請各界人士參與。

公眾論壇

日期：二零零六年七月八日（星期六）
時間：上午九時正至下午十二時三十分
地點：九龍尖沙咀梳士巴利道41號
香港基督教青年會北座四樓
青年會禮堂

地區論壇（一）

日期：二零零六年七月十五日（星期六）
時間：下午二時三十分至下午五時正
地點：九龍黃埔新天地時尚坊（第二期）地庫

地區論壇（二）

日期：二零零六年七月二十九日（星期六）
時間：下午二時三十分至下午五時正
地點：九龍九龍灣偉業街33號德福廣場
香港城市大學專上學院（德福分部）
215號演講廳

地區論壇（三）

日期：二零零六年八月五日（星期六）
時間：下午二時三十分至下午五時正
地點：九龍樂富樂富中心一層平台

敬請有意參與以上活動的人士填寫及交回附頁的登記表。

聲明：

凡個人或團體，在《政德規劃檢討》過程中，向規劃署提供意見、見解、材料或資料，均被當作已同意規劃署，在無須再徵詢那個人或團體同意的情況下，完全自由使用或公開，包括上載於合適的網頁，部份或全部所提供的意見、見解、材料或資料。若任何個人不希望其個人資料被公開，請在提供意見、見解、材料或資料時特別聲明。個人資料將不會在沒有該個人明示同意的情況下被公開。若團體或公司不希望其身分被公開，請預先聲明。

誠蒙下列政府部門及機構提供照片：

香港旅遊發展局
地政總署
都市規劃顧問有限公司
Getty Images
Jupiter Images
Mr. Chris Sloan

啟德規劃檢討

第三階段公眾參與：初步發展大綱圖

意見收集表格

你的意見:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper appears to be a standard notebook page or a sheet of stationery.

如有需要，請使用其他紙張。

英文姓名:	組織:
中文姓名:	
通訊地址:	
電話號碼:	傳真號碼:
電郵:	

請在二零零六年八月二十三日或之前將意見表格交回:

地址: 香港北角渣華道333號北角政府合署14樓規劃署九龍規劃處
傳真: 2894 9502
電郵: kdpo@pland.gov.hk

閣下所提供的資料只會用於《改善規劃檢討》中。

此報告由：

都市規劃 - 茂盛(亞洲)聯營顧問

聯合

創智建築師有限公司

雅博奧頓國際設計有限公司

易道環境規劃設計有限公司

撰寫及制作

啟德初步發展大綱草圖
土地用途分布

土地用途	初步發展大綱 草圖	
	面積(公頃)	%
商業(辦公室／酒店／零售)	20.3	6.2
綜合用途(房屋及酒店／零售)	1.4	0.4
中至高密度房屋	34.5	10.6
低密度房屋	8.5	2.6
政府、機構或社區／學校／其他指定用途	44.5	13.6
多用途體育館	23.2	7.1
郵輪碼頭及旅遊及休閒中心	13.3	4.0
休憩用地(園景平台／行人道)	102.5	31.3
道路網絡	79.8	24.3
總面積	328	100

啟德初步發展大綱草圖

主要發展指標

	概念 1 綠茵都市	概念 2 魅力啟德	概念 3 體藝之都	初步發展 大綱草圖 ①
人口：	128 000	97 000	69 000	86 500
單位數目：	46 000	33 000	24 000	30 500
住宅地積比率：	4.0 至 5.0	3.0 至 5.0	2.0 至 4.0	3.0 至 5.0
職位數目：	32 000	75 000	56 000	85 400
辦公室建築樓面 面積(平方米)：	187 000	781 000	395 000	882 500
非住宅地積比率：	-	9.5	9.5	4.0 至 9.5
酒店房間：	1 800	9 000	8 400	6 800

- ① 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。

公眾論壇及諮詢會時間表

<u>活動</u>	<u>地點</u>	<u>日期及時間</u>
全港性公眾論壇	尖沙咀 香港基督教青年會	2006 年 7 月 8 日 (星期六) 上午 9:00 至下午 1:00
九龍城地區論壇	黃埔 新天地時尚坊	2006 年 7 月 15 日 (星期六) 下午 2:30 至 5:00
觀塘地區論壇	九龍灣 香港城市大學專上學院 (德福分部)	2006 年 7 月 29 日 (星期六) 下午 2:30 至 5:00
黃大仙地區論壇	樂富 樂富中心	2006 年 8 月 5 日 (星期六) 下午 2:30 至 5:00

<u>諮詢會</u>	<u>日期</u>
城市規劃委員會	2006 年 6 月 23 日 (星期五)
共建維港委員會轄下東南九龍發展計劃檢討 小組委員會	2006 年 6 月 23 日 (星期五)
立法會規劃地政及工程事務委員會	2006 年 6 月 27 日 (星期二)

<u>諮詢會</u>	<u>日期</u>
黃大仙區議會	2006 年 6 月 27 日 (星期二)
土地及建設諮詢委員會轄下規劃小組委員會	2006 年 7 月 13 日 (星期四)
環境諮詢委員會	2006 年 7 月 17 日 (星期一)
觀塘區議會	2006 年 7 月 20 日 (星期四)
九龍城區議會	2006 年 7 月 20 日 (星期四)
交通諮詢委員會	2006 年 8 月*
臨時本地船隻諮詢委員會	2006 年 8 月*
海港商界論壇	2006 年 8 月*
香港規劃師學會	2006 年 8 月*
香港建築師學會	2006 年 8 月*
香港地產建設商會	2006 年 8 月*

* 確實日期有待確定。

註：當局會邀請其他專業機構出席公眾論壇，包括香港工程師學會、香港測量師學會、香港園境師學會、相關機構(如鐵路營辦商)、相關團體(如救救啓德、關注啓德規劃及發展聯席會議及關注維港避風塘聯席會議)等。倘若這些組織提出要求，當局會考慮安排進行個別會議。