

當局就立法會發展事務委員會

2010年5月25日會議上提出的跟進行動的回覆 啓德發展計劃

目的

委員要求當局提供過往的文件和記錄，以說明當局曾否打算利用啓德發展計劃部分用地作緩衝之用，協助毗鄰舊區推動重建項目，以及如當局曾有這計劃，這計劃在這些年來的變化過程。

當局的回覆

2. 啓德(在機場搬離後)被視為其中一個重要發展地區。先前的研究和相關的分區計劃大綱圖亦顯示位於啓德明渠進口道和九龍灣一帶的擬議填海。這些研究的重點是探討利用填海發揮前機場用地的發展潛力，以落實各項目標，包括房屋發展。

3. 首份法定的啓德(北部)和啓德(南部)分區計劃大綱圖在1998年刊憲，建議的填海面積約299公頃，可容納人口約320 000人。兩份分區計劃大綱圖的說明書提及在該區部分已預留的房屋用地將有助人煙稠密的土瓜灣、馬頭角和紅磡地區進行市區重整(見附件 **Ia** 和 **Ib** 所載啓德(北部)和啓德(南部)分區計劃大綱圖說明書第7.2.5段)。

4. 前拓展署於2000年11月向當時的立法會規劃地政及工程事務委員會提交一份題為「建議展開東南九龍發展計劃的詳細設計工作」的文件(見附件 **IIa**)。文件的附件1提及一些公眾意見，認為新發展應與毗鄰舊區的市區重建計劃互相配合，當局亦打算撥出一幅土地予日後成立的市區重建局(市建局)作安置之用。在2000年12月4日的事務委員會會議上，當局應委員要求，就如何運用東南九龍發展區的土地安置在東九龍受市區重建項目影響的居民，提供了一份補充文件(見附件 **IIb** 所載會議記錄第20段)。

5. 當局其後在 2001 年 9 月向當時的規劃地政及工程事務委員會提交該份補充文件(附件 III)，供委員參閱。這份文件提及東南九龍發展的其中一個目標是協助鄰近地區進行市區重建。規劃署會聯同市建局在發展計劃的範圍物色合適的地點作安置居民之用。

6. 其後修訂的啓德(北部)和啓德(南部)分區計劃大綱圖，把填海面積減至約 133 公頃，可容納人口約 260 000 人。經修訂的分區計劃大綱圖在 2002 年 6 月獲得核准。分區計劃大綱圖的說明書訂明其中一個的規劃主題是提供用地作暫時遷移和安置居民，以進行市區重建和公共房屋重建計劃，藉此協助推展市區更新工作，而擬議住宅發展亦有助推行市區重建工作(見附件 IVa 及 IVb 所載啓德(北部)和啓德(南部)分區計劃大綱圖的說明書第 7.1.7 段)。

7. 市建局自 2003 年起已經與房屋委員會和房屋協會推行新安排，以安置受其重建發展項目影響的居民(見附件 V 所載的規劃地政及工程事務委員會文件附件第 8 段及附件 VI 所載的新聞稿)。

8. 鑑於終審法院在 2004 年 1 月就擬議的灣仔填海作出的判決，不准許在維港進行填海的推定只能在證明到填海有凌駕性的公眾需要時才可以推翻，當局遂於 2004 年展開全面的啓德規劃檢討(「啓德規劃檢討」)，以符合《保護海港條例》的規定。

9. 經過兩年多的公眾參與，「啓德規劃檢討」制定了「零填海」的發展方案，並倡議新的發展概念，著重城市設計、園景美化和綠化及與維港及毗鄰舊區的連繫；以及提供多元化的商業、住宅、社會及康樂設施。由於不涉及填海，啓德發展估計的總人口大大減至約 86 000 人。

10. 2006 年 6 月 27 日，當局向當時的規劃地政及工程事務委員會簡介啓德初步發展大綱草圖時，委員歡迎零填海的發展方案，同時亦知悉當局指啓德發展計劃是一個長遠的項目，當局沒有計劃把啓德發展與市區重建策略和市區重建計劃掛鈎的解釋。(見附件 VII 所載會議紀錄第 57 和 58 段)。

11. 隨後公佈的啓德分區計劃大綱圖及其說明書並沒有提述在啓德提供房屋用地以協助舊區重建。在進行考慮申述的程序時，部分立法會議員及地區居民認為啓德應提供公共房屋，以安置舊區內那些受市區重建影響的住戶。政府當局回應表示，已建議在啓德內提供各類房屋用地，以創造一個結合不同住宅鄰舍的社區。在實施階段時，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(摘錄自《啓德規劃檢討第三階段公眾參與報告》(見附件 VIII))。

12. 在不填海的大原則下，及考慮到公眾對降低發展密度及建築物高度的訴求，分區計劃大綱圖內規劃作住宅用途的土地面積以至房屋發展的規模已大大減少。在現時的分區計劃大綱圖內，約 35 公頃的政府土地已規劃作住宅用途，預計可容納約 86 000 人。在這 35 公頃的土地中，有 9.2 公頃撥作興建公共房屋，25.8 公頃預留作其他住宅用途。若作一比較，先前在 2002 年核准的啓德分區計劃大綱圖建議的填海範圍約為 133 公頃，提供 66 公頃的土地作住宅用途，預計可容納約 260 000 人，當中 34 公頃土地為填海所得，可容納約 139 700 人。

發展局
2010 年 7 月

S/K19/1

4.2 為使公眾易於明白起見，規劃署的專業事務部備有一份〈釋義〉，把〈註釋〉內部分詞彙的定義列出，以供公眾索閱。

5. 規劃區

規劃區(下稱「該區」)坐落九龍半島東南部，涵蓋前啟德機場大廈和北停機坪，以及觀塘繞道以西的土地。該區範圍東至觀塘繞道，西北面以太子道東為界，南抵宋皇臺道、啟福道及擬議的D3路。該區的界線在圖上以粗虛線顯示；其面積共約165公頃。

6. 人口

該區全面發展後，人口總數估計可達約 131 000 人。預計首批居民會在二零零三年遷入該區。

7. 土地用途地帶

7.1 綜合發展區-總面積8.86公頃

7.1.1 當局把前機場客運大樓及燃料庫的所在地劃為「綜合發展區」地帶，預算興建鐵路車廠，車廠上蓋則用作私人住宅發展，兼備幼稚園、零售和康樂設施，以迎合此地帶和鄰近地區居民的需要。此外，發展計劃內會興建一個公眾停車場，以紓緩鄰近的九龍城及馬頭角區停車位不足的情況。

7.1.2 在用地地面興建的鐵路車廠，可供存放列車的操作、維修及後勤設施。車廠上蓋的住宅發展，將按照「東南九龍發展可行性研究」的建議實施管制，最大住用總樓面面積限定為355 000平方米，最大非住用總樓面面積限定為40 000平方米，其中不少於15 000平方米須用以發展公眾停車場。「註釋」的「備註」內已訂明有關的發展限制及規定。當局會擬備一份規劃大綱，訂明發展規模、發展組合及其他規定，作為日後發展的指引。

7.2 住宅(甲類)-總面積44.15公頃

7.2.1 此地帶預算發展高密度的私營及公營房屋，在建築物的最低3層，有當然權利進行如銀行、酒樓餐廳和零售商店等商業用途。在計算最低3層時，只用作附屬停車位、上落客貨車位、及／或機房的樓層，均不計算在內。若在最低3層以上各層進行商業用途，必須先取得委員會的規劃許可。

- 7.2.2 大部分劃為此地帶的土地，均已預留興建公營房屋，包括租住公屋、居者有其屋計劃及私人機構參建居屋計劃屋苑。有關的規劃大綱會訂明這些用地的發展規範及其他要求，這些規劃大綱會由房屋署／規劃署聯同有關的政府部門共同擬備。
- 7.2.3 當局在該區南部貼鄰宋皇臺道北面的地點，預留了兩幅私人住宅用地。
- 7.2.4 此地帶的「註釋」內已對此地帶的發展訂下明確管制，以確保此地帶內的發展有條理地進行，而發展規模維持在適當水平，既能符合環境標準，又能配合運輸及基礎設施的容量。「註釋」規定整體為住用的建築物的最高地積比率為6.5倍，住用與非住用各佔部分的建築物的最高地積比率為7.5倍。
- 7.2.5 該區已預留的房屋用地當中，有部分將以連繫地盤方式發展，這將有助人煙稠密的土瓜灣、馬頭角及紅磡地區進行市區重整。
- 7.3 政府、機構或社區-總面積27.50公頃
- 7.3.1 此地帶的土地預算提供各種政府、機構或社區設施，以配合該區居民的需要，而且在適當情況下，也可兼顧鄰近地區居民的需要。當局是根據〈香港規劃標準與準則〉的規定提供政府、機構或社區設施，但如果有關標準不適用，則在與有關部門磋商後，才釐定所需設施。該區預留作政府、機構或社區設施的土地面積，應足以應付計劃人口的需要。
- 7.3.2 此地帶的大部分土地均預留作教育用途，並已預留充足的土地作小學和中學校址之用，為計劃人口提供所需學額。此外，在該區西南端亦擬興建一間國際學校，以迎合全香港對國際學校學額的需求。
- 7.3.3 現有的政府、機構或社區設施包括一間警署及位於該區北端的一座電力支站。擬提供的政府、機構或社區設施主要有一間駕駛考試中心／駕駛學院、一間消防局連救護車站、一座污水抽水站、兩間室內康樂中心、一座電力支站，以及一座政府綜合大廈，以設置各種社區設施。
- 7.3.4 香港空運貨站 2 號貨站所在的「政府、機構或社區」用地將予保留，以應付政府、機構或社區設施方面的長遠需求。

S/K21/1

4.2 為使公眾易於明白起見，規劃署的專業事務部備有一份《釋義》，把《註釋》內部分詞彙的定義列出，供公眾索閱。

5. 規劃區

規劃區(下稱「該區」)坐落九龍半島東南部，涵蓋前啟德機場南停機坪及機場跑道，以及位於啟德明渠、觀塘避風塘及九龍灣的擬議填海區。該區的界線在圖上以粗虛線顯示；其面積共約 512 公頃，其中發展地區佔 464 公頃，避風塘佔 48 公頃。

6. 人口

該區全面發展後，人口總數估計可達約 189 000 人。預計首批居民會在二零零七年遷入該區。

7. 土地用途地帶

7.1 商業 - 總面積 19.51 公頃

7.1.1 此地帶內的土地預算發展辦公樓宇、零售業及酒店等商業用途，將成為該區的主要商業暨旅遊中心，有助減輕現有商業中心區的發展壓力。由於部分用地位於海旁，十分顯眼，故此這些用地上所有發展的布局設計、坐向及建築物高度須加以管制，以確保與四周發展互相配合，締造和諧協調的環境。

7.1.2 該圖劃作「商業」地帶的土地共有 7 幅，其中 5 幅在該區南部沿新海旁一帶，兩幅在該區西北部鄰近馬頭角的地點，在此地帶內所有發展的最高地積比率限於 12.0 倍。

7.2 住宅(甲類) - 總面積 67.57 公頃

7.2.1 此地帶內的土地預算興建高密度的私營及公營房屋，在建築物的最低 3 層，有當然權利進行如銀行、酒樓餐廳和零售商店等商業用途。在計算最低 3 層時，只用作附屬停車位、上落客貨車位、及／或機房的樓層，均不計算在內。若在最低 3 層以上各層進行商業用途，必須先取得委員會的規劃許可。

7.2.2 大部分劃為此地帶的土地，均已預留興建公營房屋，包括租住公屋、居者有其屋計劃及私人機構參建居屋計劃屋苑。有關的規劃大綱會訂明這些用地的發展規範及其他要求，這些規劃大綱會由房屋署／規劃署聯同有關政府部門共同擬備。

- 7.2.3 當局在該區南部介乎擬議都會公園與海旁之間的地點，預留了一些住宅用地，預算發展私營房屋。
- 7.2.4 此地帶的「註釋」內已對此地帶內的發展訂下明確管制，以確保此地帶內的發展有條理地進行，而發展規模維持在適當水平，既能符合環境標準，又能配合運輸和基礎設施的容量。「註釋」規定整幢為住用的建築物的最高地積比率為 6.5 倍，住用與非住用各佔部分的建築物的最高地積比率為 7.5 倍。
- 7.2.5 該區已預留的房屋用地當中，有部分將以連繫地盤方式發展，這將有助人煙稠密的土瓜灣、馬頭角及紅磡地區進行市區重整。

7.3 住宅(乙類) - 總面積 19.12 公頃

- 7.3.1 此地帶預算作中等密度的住宅發展。除非獲得委員會按照規劃許可審批制度給予批准，否則，此地帶內的土地不得作商業用途。
- 7.3.2 該區劃為「住宅(乙類)」地帶的土地共有 4 幅，其中一幅位於擬議都會公園東北面，另外 3 幅均在該區海旁一帶。由於這些住宅用地所在位置十分顯眼，極具景觀價值，用地上所有發展的布局設計、坐向及建築物高度須加以管制，以確保在城市設計上與四周地區互相配合，締造和諧協調的環境。在都會公園東北面的一幅土地，則劃為「住宅(乙類)1」地帶，以便在發展計劃內設置一個公共車輛總站、一間郵政局及其他必需的政府、機構或社區設施。在此地帶內所有發展的最高地積比率限於 5.0 倍。

7.4 工業 - 總面積 15.71 公頃

- 7.4.1 此地帶的土地預算用於工業發展，包括倉庫、服務行業及汽車修理工場。當鄰近的觀塘及新蒲崗地區內的現有舊工業樓宇重建時，設於這些樓宇的倉庫用途將須搬遷，此地帶可提供土地以容納這些用途。此外，此地帶也可作為現時在馬頭角、土瓜灣及紅磡的住宅區內開設的汽車修理工場重置的選址，以紓緩該等地區的問題。
- 7.4.2 在適當地點上進行的發展計劃，將提供私家車／貨車公眾停車場設施，以期紓緩現時在鄰近地區停車位不足的情況。

**立法會規劃地政及工程事務委員會
建議展開東南九龍發展計劃的詳細設計工作**

目的

1. 本文件旨在：
 - a) 向委員簡報東南九龍發展計劃初步發展藍圖公眾諮詢的結果；以及
 - b) 尋求委員的支持申請撥款，以展開第 8 段概述的東南九龍發展計劃部分工程的詳細設計工作。

背景

2. 經修訂的東南九龍發展計劃整體可行性研究(整體可行性研究)於一九九九年十一月開始，分兩個階段進行。第一階段是根據以往收集得的主流意見制定初步發展藍圖，及進行一連串的公眾諮詢工作。第二階段則進行更詳盡的研究和初步設計。
3. 第一階段的研究工作於二零零零年五月完成，而就初步發展藍圖進行的公眾諮詢亦於二零零零年七月底結束。在二零零零年六月八日的委員會會議席上，當局亦已邀請委員就初步發展藍圖發表意見。

公眾諮詢的結果

4. 當局曾舉行一共 15 個主要的諮詢會，以徵詢民意，其中包括舉行公眾論壇、向本委員會介紹計劃，以及諮詢九龍城區議會、黃

大仙區議會、觀塘區議會和城市規劃委員會等。當局共收到 67 名人士或團體以書面或電子郵件方式發表的意見。我們亦收到麗港城居民的 1889 份問卷。

5. 附件 1 概括了公眾對初步發展藍圖的主要意見。總括來說，三個區議會、城規會、居民組織和市民大眾均大力支持現時的東南九龍發展計劃，並提出很多令計劃更臻完善的寶貴建議。不過，當局亦接獲許多意見，反對在毗連麗港城的海旁設置垃圾轉運站和公眾填土躉船轉運站，儘管預留的緩衝距離已符合現行的規劃指引。

6. 我們曾與當地居民作進一步討論。在考慮過多個不同的方案後，我們決定把這些設施遷移至現有的觀塘避風塘附近。當地居民欣然同意這項遷移決定。我們相信經修訂的選址，已經在方便船隻進出航道、規劃和公眾接受程度等三方面之間取得平衡。

目前情況

7. 初步發展藍圖已經因應諮詢公眾所收集得的意見而加以修訂。經修訂後的東南九龍發展計劃載於附件 2。進行中的整體可行性研究第二階段正為計劃敲定細則。

建議開始為東南九龍發展計劃部分工程作詳細設計

8. 在諮詢公眾期間，有建議提早發展舊啟德機場北停機坪，以免浪費寶貴的土地資源。另外又有建議要求立即採取行動，改善受污染的啟德明渠進口道。因此，我們建議盡快委聘顧問負責計劃的詳細設計，並為這些工程進行地盤勘測工作。我們計劃於二零零一年一月十日向工務小組委員會提交意見書，要求提升工務計劃項目 469CL 和 465CL 相應部分的類別，以申請所需的顧問和地盤勘測費用。上述兩項工程的範圍載於附件 3，有關內容略述如下：

469CL/B: 在啟德機場原址進行的東南九龍發展計劃－早期發展工程

469CL 項下的基建工程會配合建議的啟德機場北停機坪發展計劃，工程項目包括闢設行人專區、鋪築道路、興建天橋、隧道、排水系統、污水渠、水管及美化環境設施。啟德機場北停機坪發展計劃可容納人口約 115 000 人(其中約 65 000 人會入住公共房屋)，預計在二零零四年開始入伙。該項計劃亦會提供土地興建約 20 所學校(包括兩條學校村)及其他社區設施，以支援新的發展區和毗鄰的已發展地區。我們計劃早日展開有關基建工程，以滿足公眾對發展啟德機場北停機坪的期望。

465CL/B: 東南九龍發展計劃-海旁設施及啟德明渠／觀塘避風塘填海計劃

我們建議先進行 465 項目下有關啟德明渠進口道的填海工程，以及伸延和改善有關的排水系統，和處理水道內受污染的沉積物。填海工程可永久消除明渠進口道發出的惡臭，並提供土地使我們將來可以按照東南九龍發展計劃進行發展。填海工程的另一個好處是可以容納來自彩雲道／佐敦谷及安達臣道多個地盤平整工程的挖掘物料，以及啟德機場舊址的拆建物料，這有助於減低工程的整體成本和對環境造成的影響。

9. 這些發展的實際建設工程，將會在詳細設計工作於二零零二年年底／二零零三年年初完成後展開。

意見徵詢

10. 請委員：

- a) 省覽載於附件 1 就初步發展藍圖諮詢公眾所得的主要意見摘要；以及
- b) 支持撥款申請，以便展開啟德機場北停機坪發展計劃的基建及啟德明渠進口道填海工程的詳細設計工作。

附件

- 附件 1 初步發展藍圖公眾諮詢主要意見摘要
- 附件 2 經修訂的東南九龍發展計劃
- 附件 3 工程項目 465CL(部分)及 469CL 的工程範圍

拓展署

二零零零年十一月

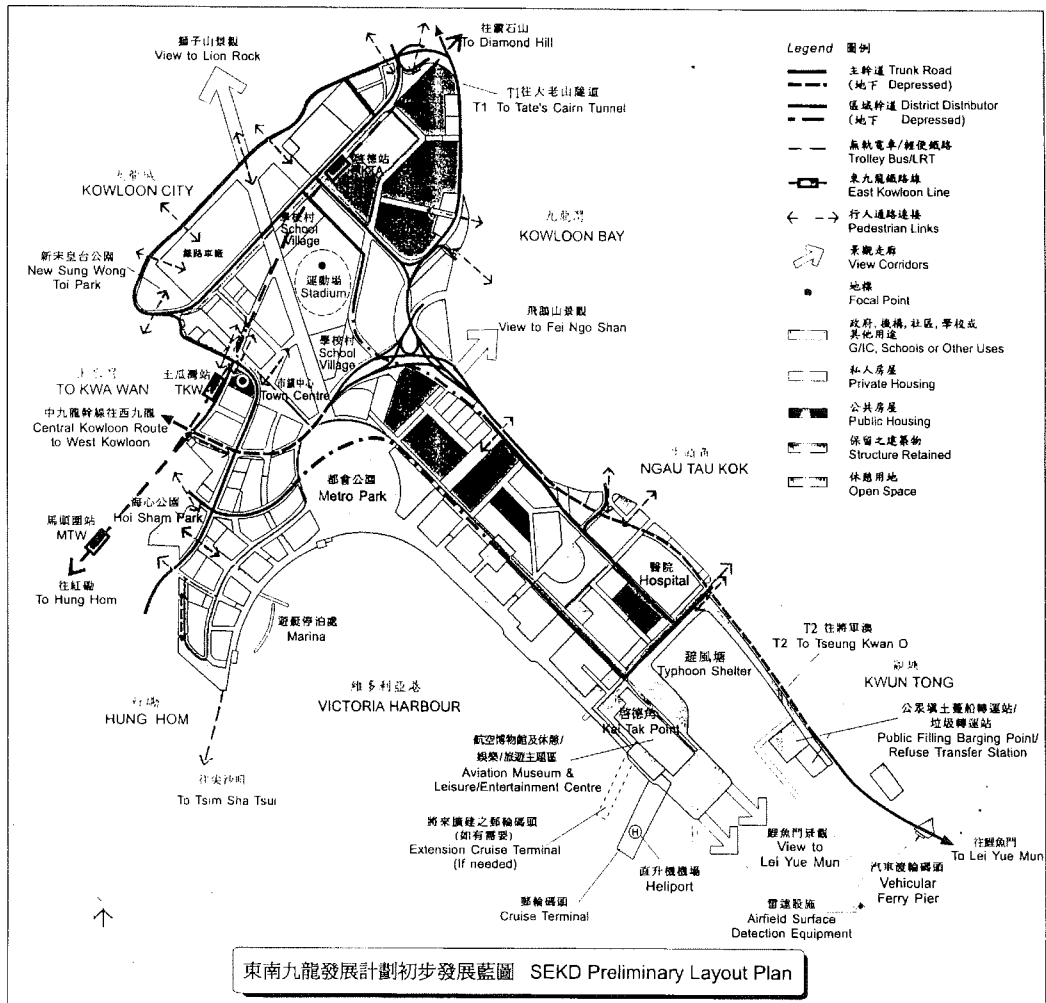
就初步發展藍圖諮詢公眾所得的主要意見撮要

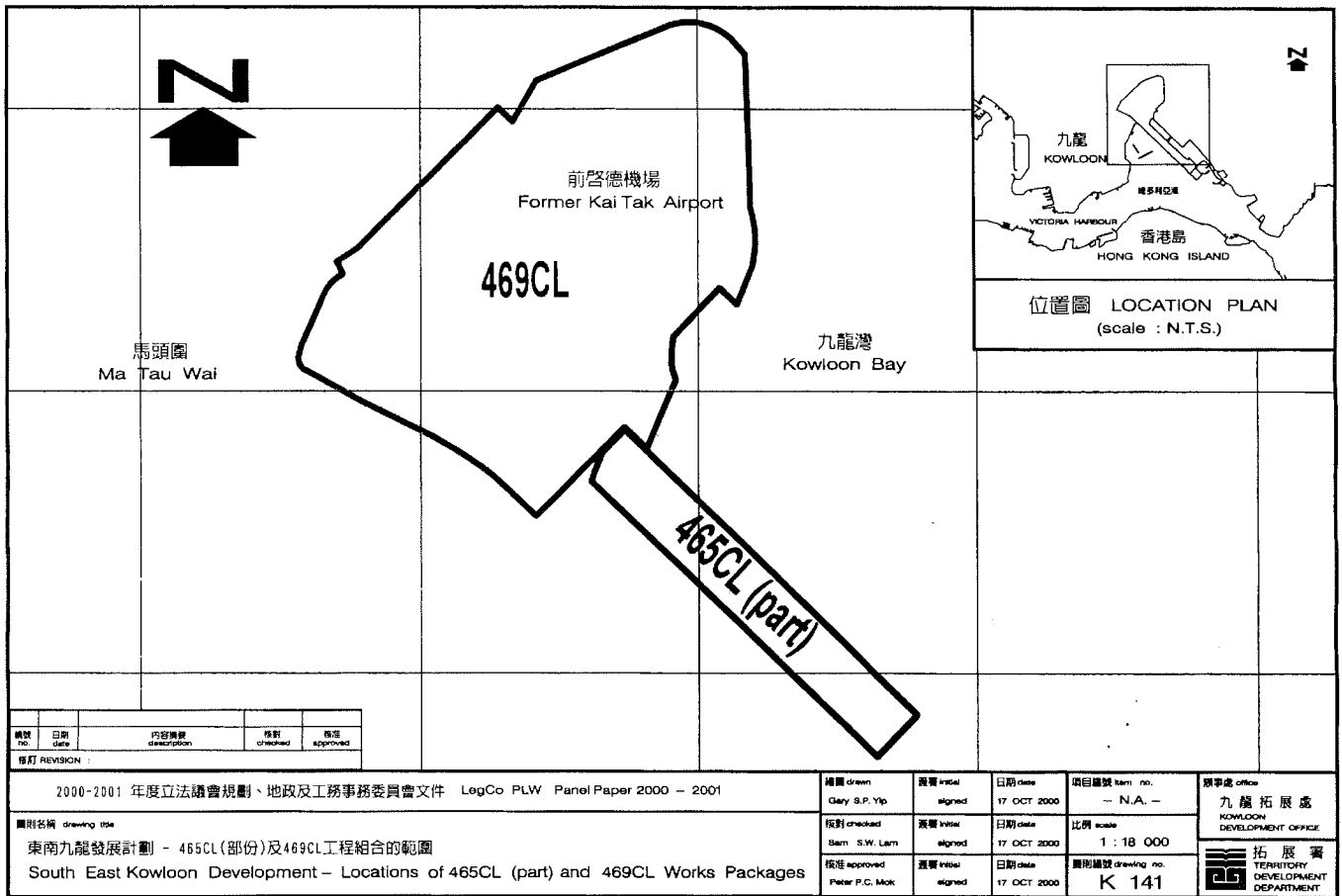
公眾意見	回應
<u>房屋</u>	
公共房屋和私人房屋用地的分佈應予改善，以提供適當的緩衝距離。	房屋用地的分佈將予修訂。
<u>發展密度</u>	
都會公園周邊地區的發展密度應予檢討，以便與該公園的設計協調。	該公園毗鄰的發展區的設計密度計劃予以降低。
<u>地標建築物</u>	
地標建築物(例如市中心大樓和瞭望塔)的位置應予檢討。	市中心大樓位置已移近馬頭角，而瞭望塔則會與酒店發展項目合併。
<u>城市設計</u>	
應考慮加建由鯉魚門至獅子山的觀景廊。	這條觀景廊可能受九龍灣、新蒲崗及黃大仙現有的發展所局限。不過，我們將建設由擬議的都會公園經跑道海濱長廊至鯉魚門的觀景廊。
<u>政府、機構或社區設施</u>	
醫院的位置過於接近住宅發展	醫院毗鄰土地的用途將予修訂，為醫院與住宅之間提供適當的緩衝距離。
該運動場毗鄰的住宅用地可能會受到環境問題影響。	住宅發展將會較為遠離該運動場。

公眾意見	回應
政府、機構或社區設施的位置應同時有助於滿足鄰近地區居民的需要。	政府、機構或社區設施的位置已按這項原則加以改善。
<u>垃圾轉運站及公眾填土躉船轉運站</u>	
垃圾轉運站及公眾填土躉船轉運站的原擬選址會對麗港城的環境帶來不良影響。	這兩項設施將由麗港城遷移至觀塘渡輪碼頭附近。
<u>直升機坪</u>	
建議設於跑道盡頭的直升機坪會對旅遊景點和麗港城產生噪音。	現正考慮在郵輪碼頭之上興建直升機坪。
<u>其他用途</u>	
考慮是否適宜把其他建議的主題和概念併入發展區內(例如：白海豚活水樂園、武術展覽館、設於都會公園的李小龍紀念館、有關資訊科技和工業的展覽中心、前機場控制塔或位於啟德跑道尖端的模擬控制塔)。	所有建議均會在日後設計都會公園和旅遊景點時加以考慮。
<u>行人連接系統和道路</u>	
提供足夠的行人連接系統，藉此與毗鄰地區更緊密地連接。	將會規劃更多行人連接系統。
在切實可行範圍內，建設隧道和低於地面的道路。	更多道路，包括 T2 道路，現正計劃於地下或低於地面建造。
應提供足夠和方便的通路前往旅遊景點。	建議興建主要的通路和採取必需的交通改善措施。

公眾意見	回應
<u>鐵路</u>	
應改善通往鐵路車站的行人通道，使車站更加四通八達。	通往鐵路車站的行人通道將予改善。
<u>穿梭接駁系統</u>	
應檢討對環境有利的穿梭接駁系統的行車路線，以方便乘客，使他們可更加直接方便地前往鐵路車站。	現建議於住宅發展和鐵路車站毗鄰設置接駁車系統車站。
把穿梭接駁系統的服務範圍擴展到毗鄰地區。	當局會進一步研究擴展穿梭接駁系統的可能性。
<u>海岸線</u>	
研究改善新海岸線的設計。	我們會注意海濱長廊的設計和美化環境措施。
<u>避風塘內的水質</u>	
避風塘內受污染海水會對建議的旅遊景點造成影響。	我們會清理和填平啟德明渠進口道，把接駁到避風塘的排水幹渠改道，從而改善該處的水質。
<u>建築物高度限制</u>	
倘未能妥善管制建築物的高度，梯級式建築概念就難以實現。	我們會把梯級式建築概念納入東南九龍發展計劃的法定圖則內。我們現正在擬議的《香港城市設計指引》內，就管制市區內建築物的高度，制定不同的方案。我們稍後會再徵詢公眾的意見。

公眾意見	回應
<u>市區重建</u>	
新發展應與毗鄰舊區的城市區重建計劃互相配合。	我們打算撥出一幅土地予日後的成立的城市區重建局作安置之用。





立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)637/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/PLW/1

立法會規劃地政及工程事務委員會 會議紀要

日 期：2000年12月4日(星期一)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：鄧兆棠議員, JP (主席)
劉炳章議員(副主席)
涂謹申議員
霍震霆議員, SBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
葉國謙議員, JP

出席的
非委員的議員：李華明議員, JP
吳靄儀議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
單仲偕議員

缺席委員：何鍾泰議員, JP
黃容根議員
劉皇發議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

規劃地政局首席助理局長(屋宇)
胡瀚德先生

土地註冊處處長
高傑博先生

土地註冊處經理
李何玉卿女士

副首席律師
李美意女士

改革管理事務經理
王韓珍蓮女士

參與議程第V項的討論

規劃地政局副局長(地政及規劃)
劉勵超先生, JP

規劃地政局首席助理局長(規劃)
鄭鐘偉先生

拓展署
九龍拓展處處長
余熾鏗先生

拓展署
總工程師(東九龍)
陳兆安先生

參與議程第VI項的討論

檢討樓宇安全及預防性維修專責小組主管
余黎青萍女士

檢討樓宇安全及預防性維修專責小組成員
蔡傑銘先生

屋宇署署長
梁展文先生

規劃地政局首席助理局長(屋宇)
胡瀚德先生

民政事務局副局長
馮程淑儀女士

民政事務局首席助理局長
盧志偉先生

民政事務總署副署長
呂孝端先生

10. 主席查詢核證文件副本的事宜，以及在此方面有何方法防止欺詐行為。土地註冊處副首席律師就此表示，土地註冊處實際上會接受由政府部門發出和核證的文件副本；在無法取得文件正本的情況下，該處亦接受經律師核證的文件副本。待條例草案獲得通過後，土地註冊處將會不時發出通函，通知法律執業者和有關各方有哪幾類文件的核證副本可交付註冊，以及該等文件副本所需的核證方式。

11. 主席又詢問，在核證文件方面如有人作出欺詐行為，所涉物業會歸買家還是業主所有。土地註冊處副首席律師就此表示，這要由法院按有關個案的情況作出裁決。

V. 東南九龍發展

(立法會CB(1)233/00-01(03)號文件)

12. 規劃地政局副局長(地政及規劃)表示，是次討論旨在向委員簡報在東南九龍發展修訂計劃整體可行性研究第一階段制訂的初步發展藍圖的公眾諮詢結果，並請委員支持有關的撥款申請，以便展開東南九龍發展計劃部分工程的詳細設計工作。

13. 拓展署九龍拓展處處長利用電腦投影片，向委員介紹最新的東南九龍發展方案，當中收納了在公眾諮詢期內搜集所得的意見。

興建學校村

14. 單仲偕議員歡迎當局提出在東南九龍發展區興建學校村的建議，有關學校村可容納區內7至8間學校左右。他詢問當局會否從層面較廣的規劃角度，考慮把一些現時位於東九龍舊區的學校遷往東南九龍發展區的學校村。他表示，該項安排不但可解決舊區的規劃問題，更為舊區的學校帶來一個難得的搬遷機會。拓展署九龍拓展處處長表示，拓展署一直就學校村的設計與教育署保持密切聯繫。雖然教育署尚未提供將會遷入東南九龍發展區的學校名單，但遷置學校定會列為整體發展計劃的一部分。拓展署總工程師(東九龍)補充，東南九龍發展區內兩條學校村能夠容納約7至8間學校，以彌補本港教育設施的不足。當局會按現行標準在發展區內設立足夠數目的學校，該等學校將平均分布，以照顧區內24萬人口的教育需要。

交通運輸安排

15. 陳偉業議員要求政府當局不要考慮在東南九龍發展區採用輕便鐵路(下稱“輕鐵”)系統，因為該系統在屯門區已證實是一項失敗的運輸設施。陳婉嫻議員對此亦表關注。拓展署九龍拓展處處長回應時表示，政府當局清楚了解屯門區使用輕鐵系統的經驗。他告知委員，輕鐵系統只是當局會就穿梭接駁系統考慮的方案之一。由於穿梭接駁系統預期在2008年以後才開始運作，屆時可供選擇的方案將遠較目前為多。

16. 對於政府當局仍會考慮可否以輕鐵系統作為發展區的穿梭接駁系統，陳偉業議員表示失望。依他之見，設立輕鐵系統的構思實不應納入考慮範圍。然而，石禮謙議員認為，屯門的輕鐵系統並非失敗，問題僅在於該系統未有連接荃灣或地下鐵路車站。他表示，現時還有其他更優良的輕鐵系統可以考慮採用。

17. 李華明議員表示，東南九龍發展區不應只靠陸上交通，當局亦應考慮讓區內居民使用過海渡輪服務。拓展署總工程師(東九龍)回應時表示，政府當局現正考慮在發展區興建碼頭，提供來往灣仔及中環的渡輪服務。

18. 陳鑑林議員指出，為免對公眾構成不便，東九龍線的建造工程需配合東南九龍發展區其他各項發展。拓展署總工程師(東九龍)表示，東九龍線的主要建造工程會在地底進行，故不會對公眾造成太大不便。儘管如此，政府當局會確保東南九龍發展區各項發展與鐵路發展項目互相協調。

提供土地安置受市區重建項目影響的居民

19. 陳偉業議員認為，政府當局應在東南九龍發展區撥出更多土地，以應付在九龍各舊區進行市區重建項目的安置需要。規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，政府當局已在發展區內預留一幅土地，用來安置受市區重建項目影響的居民。待市區重建局(下稱“市建局”)成立後，該局會與房屋委員會及房屋協會攜手制訂向受影響居民提供房屋單位的安排。

20. 陳議員指出，建議撥作安置用途的土地，實不足以應付因市建局進行市區重建項目而被迫遷走的居民的房屋需要。他希望當局充分善用發展區的土地來安置受市區重建項目影響的居民，因為在可見的將來，市區亦不大可能再有類似的土地。若不在發展區內提供足夠的安置用地，便是一項規劃上的錯誤。他就此要求政府

當局提供文件，詳細解釋如何運用東南九龍發展區的土地，安置在東九龍受市區重建項目影響的居民。石禮謙議員對此事亦表關注。他指出，當局在發展區內不但應提供土地安置受市區重建項目影響的居民，同時亦應興建房屋單位，編配給在寮屋清拆行動中受影響的居民。

政府當局

21. 規劃地政局副局長(地政及規劃)解釋，由於市建局尚未成立，政府當局只能承諾在東南九龍發展區內，為東九龍的市區重建項目撥出一幅安置用地。在此事上，當局暫未能作出更具體的安排。不過，他答應與負責籌備成立市建局的同事聯絡，研究稍後可否以書面提供更多關於此事的資料。

興建運動場

政府當局

22. 陳偉業議員對於在東南九龍發展區內興建運動場的建議有所保留。他認為發展區的土地應用來興建住宅樓宇，才更用得其所。從城市規劃的角度而言，運動場設施應位於不適合作住宅用途的地點，例如在飛機航道下面的土地上。在此方面，他要求政府當局以書面解釋為何不把有關運動場設於北大嶼山鐵路發展項目附近的地點。規劃地政局首席助理局長(規劃)回應時表示，在東南九龍發展區內興建運動場一事獲得公眾廣泛支持，而民政事務局亦贊成運動場的選址。因此，興建運動場一直在東南九龍發展區的規劃範圍內，至於運動場的詳細設計，則由民政事務局負責。

23. 劉炳章議員查詢該運動場對交通及環境造成的影響。拓展署總工程師(東九龍)回應時表示，政府當局清楚知道會有何影響，故此建議把運動場設於一個遠離住宅區的地點。該運動場預計可容納4萬至5萬名觀眾。為解決噪音問題，當局會考慮為運動場建造開合式上蓋，並會就運動場的隔音規定與民政事務局保持密切聯繫。此外，運動場的開放時間將受到嚴格管制，以盡量減少聲浪對鄰近學校造成的影響。為進一步解決噪音問題，當局亦會考慮為鄰近學校安裝消滅噪音裝置。拓展署總工程師(東九龍)向委員保證，擬議工程計劃在實施前會提交環境諮詢委員會研究。

24. 霍震霆議員表示，香港已等待了20多年，以期擁有一個世界級的運動場；而現時這個興建運動場的構思，亦得到各體育協會鼎力支持。

遷置垃圾轉運站、公眾填土躉船轉運站及直升機場

25. 對於政府當局積極回應麗港城居民的要求，把垃圾轉運站、公眾填土躉船轉運站及直升機場改設在其他地點，李華明議員表示欣賞。劉炳章議員關注到，觀塘居民是否反對遷置該等設施的建議。拓展署九龍拓展處處長表示，原先建議的垃圾轉運站及公眾填土躉船轉運站選址遭麗港城居民強烈反對。經檢討多項其他方案後，政府當局修改了原有建議，把有關設施改設在現時觀塘渡輪碼頭附近的地方，並曾就此諮詢觀塘區議會。區內居民對於修訂方案提出此項遷置設施的建議並無異議。

26. 陳鑑林議員表示，麗港城居民關注到原先撥作設置垃圾轉運站及公眾填土躉船轉運站的地點會作何用途。該等居民表明希望當局把該地點發展為康樂用地。

國際性設計比賽

27. 石禮謙議員表示，從規劃及美學的角度而言，他認為東南九龍發展修訂計劃並非一項理想的方案。為充分善用該地點，他建議就東南九龍的發展舉辦國際性設計比賽，以期採納一套更高瞻遠矚的設計，從而滿足社會需要。霍震霆議員贊成為建議興建的運動場舉辦國際性設計比賽此構思。

28. 規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，東南九龍發展計劃曾數度作出修訂，以顧及立法會議員和公眾人士的意見。經修訂後，東南九龍發展計劃採納的環境設計和具備的重要特點，將可帶領香港邁向21世紀。東南九龍發展區的法定圖則會融入梯級式建築概念，以便樓宇擁有更佳景觀，並使區內空氣更為流通。興建都會公園的建議亦得到社會人士支持。透過道路連接系統，九龍舊區的居民前往海濱長廊會十分方便快捷。長遠而言，海濱長廊將會由東九龍伸展至西九龍。除房屋單位及社區設施外，東南九龍發展區亦會提供旅遊設施，例如郵輪碼頭。在修訂計劃下，發展區設有多種不同設施，以迎合社會需要。

29. 石議員認為，由於東南九龍發展區將成為市區的最佳地段，故當局應採取審慎的態度，確保該地點以周詳的方式進行規劃，從而切合一個21世紀城市的需求。東南九龍發展區與沙田或屯門區在規劃上應有頗大分別，當局應對發展區採取整體而全面的規劃方針。依他之見，現時東南九龍發展區的規劃未能符合社會人士的期望。規劃地政局副局長(地政及規劃)補充，在為東南

九龍發展區進行規劃時，政府當局已從整體角度考慮社會的需要。因此，當局製備有關圖則，並非純粹着眼於應如何運用啟德機場關閉後騰出的土地。發展區內的運動場不但會用來舉行體育活動，更會用作其他文化及消閒活動的場地。學校村的各項設施會同時照顧發展區及其他地區的教育需要。至於都會公園及郵輪碼頭，日後也是供全港市民使用。簡言之，東南九龍發展區在規劃上採用了一套整體理念，當中顧及社會多方面的需要。

30. 關於石議員建議就東南九龍的發展舉辦國際性設計比賽，規劃地政局副局長(地政及規劃)表示，政府當局在公眾諮詢期內從各界接獲不少對發展區規劃的意見和建議，提出意見和建議者包括運動場及城市規劃兩方面的外國專家。當局亦曾徵詢本地專業團體的意見，該等專業團體對東南九龍發展區的規劃作出寶貴貢獻。

31. 劉炳章議員原則上不反對邀請海外人士及機構參加該項國際性設計比賽，但他表示城市規劃並非一門科學，故此應小心確保東南九龍發展區的設計切合本港的需要。他指出，由於本港現時在城市規劃方面已有很多專家，而他們均熟悉本港的需要，因此發展區的規劃工作未必要靠海外顧問才能進行。

避風塘

32. 李華明議員關注到避風塘海水污染嚴重為環境帶來的不利影響。陳婉嫻議員對此情況亦表關注。她指出，在避風塘停泊的躉船排出污水，是造成污染的原因之一。拓展署總工程師(東九龍)解釋，避風塘海水污染的來源，主要是有工業及住宅污水從觀塘區非法排放至啟德明渠進口道，海床淤泥因而受污染，以致海水發出臭味，造成海水污染。政府當局現正提出撥款申請，以便在進行啟德明渠進口道的填海工程之前，處理該處水域的受污染沉澱物。日後不會再有工業污水或雨水因非法排放而流入避風塘內。目前，從沙田污水處理廠排出的經處理污水，在某程度上可沖洗避風塘的海水。潮水的沖洗力日後亦會對海水產生潔淨作用，令水質達到可以接受的水平。根據與環境有關的現行法例，政府當局須先解決環境方面的問題，包括水質問題，才能進行有關工程。

33. 至於委員關注到在避風塘附近停泊的躉船排放污水所造成的海水污染問題，拓展署總工程師(東九龍)表示，待貨物裝卸區從觀塘遷往將軍澳後，問題便可迎刃而解，因為屆時繫泊於避風塘的躉船數目將會減少。

34. 陳鑑林議員關注到避風塘防波堤的設計，以及該防波堤在設計上會否阻礙水流。拓展署總工程師(東九龍)解釋，有若干方法能令水質達到可以接受的水平，例如日後如有需要，可在防波堤下面興建管道，加強潮水的沖洗力。主席表示，政府當局可能需要重新考慮防波堤的設計，以解決水流問題。他希望當局會對東南九龍發展計劃各方面進行環境影響評估，以免整項發展計劃因一些惹人關注的環境問題而受阻。

訂立樓宇高度限制的需要

35. 陳婉嫻議員關注到，既然在東南九龍發展區會實踐梯級式建築概念，是否仍有需要對發展區內樓宇的高度施加限制。規劃地政局首席助理局長(規劃)回應時表示，當局現正在《香港城市設計指引》內，就管制市區樓宇高度制訂不同方案，稍後會徵詢公眾意見。他強調公眾對此事意見不一。

海濱長廊

36. 對於政府當局因應公眾意見修訂東南九龍發展計劃，陳婉嫻議員表示欣賞。她又詢問當局會否考慮把海濱長廊由觀塘延伸至鯉魚門。規劃地政局首席助理局長(規劃)答稱這是當局的長遠目標。

VI. 樓宇安全及適時維修 —— 補充資料

(立法會CB(1)233/00-01(04)號文件)

37. 劉炳章議員詢問，屋宇維修統籌計劃的指定人員是否擁有採取行動及統籌維修工程所需的權力。屋宇署署長解釋，屋宇維修統籌計劃是從“一站式”服務概念衍生出來的計劃。作為屋宇維修統籌主任，該計劃的指定人員會聯同其他有關部門勘察樓宇，以決定改善工程的範圍和性質。該名人員亦會向業主提供技術意見，以及在有需要時協助他們申請低息貸款。

38. 劉議員又查詢檢討屋宇維修統籌計劃實施情況的時間表。屋宇署署長就此表示，屋宇維修統籌計劃的試驗期為一年。屋宇署會在該計劃試行後6至9個月內進行中期檢討，評估業主在多大程度上按大廈管理統籌小組就維修保養工程提供的意見維修樓宇，以及探討外判服務的可行性。若屋宇維修統籌計劃試行成功，當局會考慮在較廣層面上推行該計劃。檢討樓宇安全及預防性維修專責小組主管強調，政府當局並未放棄設立強制性樓宇維修及檢驗計劃的構思。然而，由於屋宇維修統籌

資料文件

立法會規劃地政及工程事務委員會

東南九龍發展計劃補充資料

背景

在二〇〇〇年十二月四日的事務委員會會議上，議員要求政府就擬議中的東南九龍發展計劃（下稱“發展計劃”）提供更多資料，尤其是如何藉這項發展計劃，安置鄰近地區受市區重建項目影響的居民。本文件旨在提供這一方面的補充資料。

協助安置受市區重建項目影響的住戶

2. 東南九龍發展的其中一個目標，是協助鄰近地區進行市區重建。位於九龍城區的馬頭角重建區是市區重建局（下稱

“市建局”) 所劃定的九個市區重建區之一。規劃署會聯同市建局在發展計劃的範圍中物色合適的地點作安置居民之用。此外，市建局亦會與房屋委員會和房屋協會緊密合作，利用現有及新建公共屋邨的空置單位，安置受市區重建項目影響的住戶。

協助重建公屋

3. 除市建局的市區重建項目外，發展計劃亦有助重建附近一帶的公共屋邨。例如發展計劃範圍北面的一幅用地已劃為牛頭角下邨（二）的重置用地。預計東南九龍的重置單位將於二〇〇五年第四季落成。房屋署會繼續與有關部門研究如何進一步善用發展計劃中的公共房屋用地安置受影響的居民，使附近一帶有關的公共屋邨得以順利重建。

未來路向

4. 我們已於今年年初，就建議的發展計劃諮詢九龍城、黃大仙和觀塘區議會。各區議會普遍支持這項計劃，並促請政府加快進行有關工程。我們打算在今年較後時間，向工務小組委員會申請撥款，以為啓德明渠進口道填海工程和啓德機場北停機坪發展計劃進行詳細設計和實地勘測工作。

規劃地政局

二〇〇一年九月

5. 規劃區

該發展區坐落九龍半島東南部，主要包括啟德機場北停機坪區、海心區和跑道區這三個分區。規劃區(下稱「該區」)主要涵蓋啟德機場北停機坪區(包括前啟德機場大廈和北停機坪土地)及觀塘繞道以西的土地。該區範圍東至觀塘繞道，北面以太子道東為界，西抵宋皇臺道，南至擬議的中九龍幹線。該區的界線在圖上以粗虛線顯示；其面積共約176公頃。

6. 人口

該區的居住人口總數估計約為 119 000 人。預計首批居民會在二零零五年遷入該區。

7. 規劃主題及城市設計大綱(圖1-4)

7.1 規劃主題

該發展區全區，包括該區及啟德(南部)地區，均涵蓋於一份全面的規劃及城市設計大綱之內。附圖 1 至 4 清楚顯示該圖所採用的規劃及城市設計概念。主要的規劃主題現於下文討論：

7.1.1 以人為本的發展

區內設有園景美化高架行人道等完善的行人通道，讓行人安心漫步而無須橫過主要道路。藉着觀景廊及建築物高度遞增的設計，行人可欣賞維多利亞港(下稱「維港」)及九龍羣山(特別是獅子山和飛鵝山)的景觀。區內盡量建設充足的行人天橋和行人隧道，作為連接內陸的通道。

7.1.2 容易到達的優美海濱

該發展區設有一條沿海濱而建的長廊，全長約 5.4 公里，十分方便遊人步行前往，而且與車輛交通隔離。遊人可在長廊上近觀充滿生氣的維港景色；若是從對岸遠眺長廊，壯麗景觀盡入眼簾。

7.1.3 配合旅遊業和休閒生活的規劃

旅遊和消閒設施均是該發展區的重點發展。啟德機場北停機坪區將興建一座可容納五萬人的國際級體育館，供舉辦各類體育、消閒和娛樂節目。體育館毗鄰有一幅長

條形休憩用地；連接起海旁的區域休憩用地和九龍城內陸地區。

7.1.4 以鐵路為主的運輸基建

該發展區的公共交通系統將以鐵路網絡為主幹，由將來的沙田至中環鐵路線和現時的地下鐵路觀塘線組成。此外，一個環保公共交通系統會為區內的乘客提供接駁至擬議的沙田至中環鐵路線啟德站和土瓜灣站。

7.1.5 環保社區

整體的發展計劃包含自動垃圾收集系統、區域式冷卻系統和太陽能應用設施等環保項目，以期在該發展區內促進環保觀念，以及盡量減少整體上的環境影響。

7.1.6 文化遺產

宋皇臺石刻將放回世運道附近的原址，而該地點會仿照從前的「聖山」進行園景美化。「聖山」是在當年興建啟德機場時夷平的。

7.1.7 市區重建

由於該發展區位於九龍東部和中部的較舊市區附近，因此當市區重建計劃及公共房屋重建計劃進行時，可提供暫時遷移或安置居民的合適地點。擬議的住宅發展有助推行市區重建工作。

7.2 城市設計大綱(圖 2)

該區可看成由兩個鄰區組成的區域，區域的中心建有一個國際級的體育館。圖 2 清楚顯示該圖所採用的下列城市設計概念：

7.2.1 建築物高度概念(圖 3)

- (a) 該發展區的城市設計大綱的基本原則，是將海港沿岸土地和主要休憩用地周邊的土地建設成較矮的城市建築群體，而在朝內陸方向移入的地方，建築物的高度會逐級遞增。建築物高度遞增的建議，旨在讓港島的主要觀景點得享九龍羣峰和山脊的景觀和盡量增加該區範圍內所享的山景和維港景觀，以及提高該區的日光滲透度。城規會可按個別發展計劃的情況，在符合保留 20% 的山脊

S/K21/3

5. 規劃區

該發展區坐落九龍半島東南部，主要包括啟德機場北停機坪區、海心區和跑道區這三個分區。規劃區(下稱「該區」)，其面積約為 281 公頃，主要涵蓋海心區和跑道區(包括前啟德機場南停機坪及跑道)，以及位於啟德明渠進口道、靚塘避風塘及九龍灣的擬議填海區。該區的界線在圖上以粗虛線顯示。

6. 人口

該區的居住人口總數估計約為 139 700 人。預計首批居民會在二零一二年遷入該新發展區。

7. 規劃主題及城市設計大綱(圖 1-4)

7.1 規劃主題

該發展區全區，包括該區及啟德(北部)地區，均涵蓋於一份全面的規劃及城市設計大綱之內。附圖 1 至 4 清楚顯示該圖所採用的規劃及城市設計概念。主要的規劃主題現於下文討論：

7.1.1 以人為本的發展

區內設有園景美化高架行人道等完善的行人通道，讓行人安心漫步而無須橫過主要道路。藉着觀景廊及建築物高度遞增的設計，行人可欣賞維多利亞港(下稱「維港」)及九龍羣山(特別是獅子山和飛鵝山)的景觀。區內建設充足的行人天橋和行人隧道，作為連接內陸的通道。

7.1.2 容易到達的優美海濱

該發展區設有一條沿海濱而建的長廊，全長約 5.4 公里，十分方便遊人步行前往，而且與車輛交通隔離。遊人可在長廊上近觀充滿生氣的維港景色；若是從對岸遠眺長廊，壯麗景觀盡入眼簾。

7.1.3 配合旅遊業和休閒生活的規劃

旅遊和消閒設施均是該發展區的重點發展。前啟德跑道的東南端擬發展為新的旅遊樞紐。與這旅遊樞紐互相配合的其他特色發展包括海濱長廊和佔地約 24.5 公頃的都會公園，以及土瓜灣鐵路車站附近的市中心。

7.1.4 以鐵路為主的運輸基建

該發展區的公共交通系統將以鐵路網絡為主幹，由將來的沙田至中環鐵路線和現時的地下鐵路觀塘線組成。此外，一個環保公共交通系統會為區內的乘客提供接駁至擬議的沙田至中環鐵路線啟德站和土瓜灣站。

7.1.5 環保社區

整體的發展計劃包含自動垃圾收集系統、區域式冷卻系統和太陽能應用設施等環保項目，以期在該發展區內促進環保觀念，以及盡量減少整體上的環境影響。

7.1.6 文化遺產

現時海心公園內的魚尾石是該區備受重視的其中一個主要的文物特色。該石將會保留，而一條景觀不受遮擋的觀景廊將由該石伸延至維港。前跑道邊緣的海堤及該跑道的末端亦會保留。

7.1.7 市區重建

由於該發展區位於九龍東部和中部的較舊市區附近，因此當市區重建計劃及公共房屋重建計劃進行時，可提供暫時遷移或安置居民的合適地點。擬議的住宅發展有助推行市區重建工作。

7.2 城市設計大綱(圖 2)

該區可看成由兩個鄰區組成的區域，而兩個鄰區中間建有一個都會公園。該區的東部為跑道區，跑道區內各用途地帶呈方格狀，順着前跑道的軸線平行排列。區內設有觀景廊、公眾休憩用地、行人專用街道及旅遊樞紐。在該區西部的海心區，大部分土地會發展為海旁住宅區。圖 2 清楚顯示該圖所採用的下列城市設計概念：

7.2.1 建築物高度概念(圖 3)

- (a) 該發展區的城市設計大綱的基本原則，是將海港沿岸土地和主要休憩用地周邊的土地建設成較矮的城市建築群體，而在朝內陸方向移入的地方，建築物的高度會逐級遞增。建築物高度遞增的建議，旨在讓港島的主要觀景點得享九龍羣峰和山

立法會
規劃地政及工程事務委員會

市區重建局的工作

引言

本文件旨在匯報市區重建局（市建局）在 2002/03 年度的工作，以及該局未來的工作計劃。

背景

2. 市建局於 2001 年 5 月成立。根據《市區重建局條例》，市建局的宗旨包括拆卸重建日久失修的樓宇、推動復修舊樓的工作，以及保存有歷史、文化和建築學價值的建築物。

市建局在 2002/03 年度的工作

3. 市建局 2002/03 年度的周年業務計劃涉及八個新項目。截至 2003 年 3 月中旬，市建局已如期公布了八個項目。這些項目均屬於前土地發展公司（土發公司）尚未完成的 25 個項目，詳情如下：

- (a) 灣仔莊士敦道發展計劃*；
- (b) 深水埗福榮街／福華街發展提案#；
- (c) 大角咀櫻桃街發展計劃；

* 發展計劃是指需要就項目範圍的土地用途地帶修訂有關分區計劃大綱圖的項目。

發展提案是指無需就項目範圍的土地用途地帶修訂有關分區計劃大綱圖的項目。

- (d) 深水埗保安道／順寧道發展提案；
- (e) 旺角新填地街發展提案；
- (f) 西區第一街／第二街發展計劃；
- (g) 灣仔皇后大道東發展提案；及
- (h) 上環永利街／士丹頓街發展計劃。

在 2002/03 年度，市建局亦繼續推行十個正在進行的土發公司項目。

4. 2002 年 12 月，市建局與香港房屋協會（房協）簽訂諒解備忘錄，為進行市區更新而建立策略伙伴關係。市建局會與房協合作推行市區更新計劃內的部分項目，在過程中，市建局會履行其法定職能，而房協則負責這些項目的規劃工作、物業收購以至建築工程等各方面的事宜，並會承擔所有成本和開支。

5. 除協助推行部分市區更新項目外，房協亦是市建局的安置機構之一，並提供單位安置受市區更新項目影響的租戶。此外，房協將以非獨家專營方式，為市建局提供工程管理、物業管理、樓宇維修及屋宇測量等不同範疇的專業服務。

6. 市建局在 2002/03 年度工作的詳細報告載於該局所提交的附件第 4 段至第 16 段。

未來工作計劃

7. 財政司司長於 2003 年 3 月，批准市建局涵蓋 2003

年 4 月至 2008 年 3 月的業務綱領，以及該局 2003/04 年度的業務計劃。

8. 獲批准的業務綱領涉及 59 個新項目，其中包括所有餘下土發公司尚未完成的項目。這 59 個項目包含拆卸重建、保存、復修[Ⓐ]和復興舊區[▽]項目；當中，有七個項目會根據市建局與房協的策略伙伴關係推行。計及十個從土發公司接管過來而正在進行的項目和八個在 2002/03 年度內展開的項目，市建局在未來五年的逐年延展計劃將共有 77 個項目。至於獲批准的業務計劃，則涉及 19 個在 2003/04 年度內展開的項目，包括十個拆卸重建項目，以及九個復修和復興舊區項目。

9. 業務綱領所載的新拆卸重建項目，將影響大約 6 000 個業權和 8 000 個租戶，而撇除拆卸的單位，房屋供應淨額估計約為 14 000 至 15 000 個單位。這些項目預計會提供總樓面面積超過 100 萬平方米住宅用的地方，以及總樓面面積超過 20 萬平方米非住宅用的地方。連同另一個保存項目，這些項目共佔地約 14 公頃，並提供相應的休憩用地和政府／機構／社區設施，例如安老院、公廁及垃圾收集站等。這些項目的實施，可改善市區環境，整個社區亦因而受惠。同時，舊區因推行有關項目而恢復活力，亦有助為一度衰落和

[Ⓐ] 復修項目旨在推動和促進業主妥善修葺樓宇和進行預防性維修，以延長其樓宇的使用期。

[▽] 復興舊區項目是在街道層面進行的項目，旨在透過不同的措施，例如設置行人專用區、美化景觀，以及提供街道設施等，改善個別地區的環境及管理工作，藉此恢復和加強其社會經濟及環境方面的吸引力。

遭荒廢的地區注入經濟動力。

10. 業務綱領內容也包括復修和復興舊區方面的工作，藉此以全面綜合的方式推行市區更新。市建局現正制訂復修策略的詳情。該局初步會在 2003/04 年度展開四個復修試驗項目，並會按照經驗推行更多同類項目。復修工作的目的，是為業主提供支援和誘因，鼓勵他們妥善修葺樓宇和進行預防性維修。此外，市建局亦計劃由 2003/04 年度起，在五年內推行若干復興舊區項目，以恢復和加強舊區的社會經濟及環境方面的吸引力。

11. 市建局 2003/04 年度的業務計劃內的工作計劃載於附件第 17 段至第 21 段。

財政預測

12. 除政府提供的財政支援[◆]外，市建局亦需在發展期間，向市場貸款約 190 億元，以籌集資金推行項目。此外，市建局還預留了一筆為數 4 億元的款項，用以進行復修、復興舊區和保存文物古迹的工作。基於業務綱領內財政預測所作出的各項假設（包括採用與發展商各佔一半的合營方式，由發展商在開始推展項目時，負擔徵集得來土地的一半地價，而其後的發展成本和利潤亦會與市建局平均攤分；以及

◆ 政府已為市建局制定了一整套財政支援措施，以助該局推行市區更新計劃。行政會議於 2002 年 5 月，原則上批准以象徵式地價批出市區更新地段和安置用地予市建局。立法會財務委員會亦於 2002 年 6 月，批准了一筆為數 100 億元的承擔額，用以在 2002/03 至 2006/07 五個財政年度，分階段注資市建局。首筆為數 20 億元的款項，已於 2002 年 7 月注資市建局。

由房協承擔以策略合作方式推行的項目的所有成本和開支），市建局估計，到發展期結束時（2016/17 年度），該局可獲得 4 億元盈餘，並會有 104 億元現金結餘，而且沒有負債。這與政府的政策目標相符，即長遠而言，市區更新計劃應該財政自給。

13. 市建局業務綱領內的財政預測，無疑會受到物業市場的走勢、利率的變動、建築成本的增減，以及個別項目實際上的推行模式等因素影響。政府每年審核市建局的業務綱領和業務計劃時，會密切監察該局在推行市區更新計劃方面的表現和財政狀況。

結語

14. 去年，市建局的工作取得持續進展。在市建局推行市區更新計劃的過程中，政府會繼續向該局提供支援和協助。

房屋及規劃地政局
二零零三年四月

市區重建局 2002 至 03 年度的工作 及 2003 至 04 年度的業務計劃

I. 引言

以下是就市區重建局（市建局）自 2002 年 1 月起的工作報告，以及 2003 至 04 年度的業務計劃的滙報。

II. 背景資料

2. 本港的市區老化問題十分嚴重，而且日趨惡化。市建局認為單一依賴重建發展，即拆卸舊樓，重建新樓，並不是長遠的解決辦法。故此，市建局製訂四大業務策略，包括重建發展、社區復修、文物保育和舊區更新（英文稱為 4Rs - Redevelopment, Rehabilitation, Preservation, Revitalization），以全面綜合的方法解決市區老化的問題。

3. 然而，當市建局於 2002 年初開展首年業務時，首先必須依循政府的市區重建策略中的規範，優先處理前土地發展公司（市建局前身）於 1998 年初宣布的 25 個項目。因此，市建局在去年一方面以重建發展的方式集中推行上述項目，另一方面則積極籌備來年開展社區復修、文物保育和舊區更新的工作。

III. 市建局在 2002 至 03 年度的工作

重建項目

4. 在過去一年，市建局在五個區域開展了八個重建項目，其中兩個在灣仔、兩個在深水埗、兩個在中西區、一個在大角

嘴、一個在旺角。（所有項目均屬前土地發展公司宣布的 25 個項目之內。）目前，其中七個已進行至收購或政府收地的階段不等，最後一個則已向城市規劃委員會呈交規劃圖則，尚待批核。整體來說，估計當中涉及約 910 個業權，約 1,800 戶共 5,700 人受到影響。

5. 上述八個項目暫定於 2008 至 2010 年完成。屆時，預計可提供約 2,268 個住宅單位和 16,365 平方米零售面積，還會提供 2,363 平方米休憩用地及 4,550 平方米政府/團體/社區設施，使當地居民及社區受惠。

6. 市建局的物業收購政策，是參照政府的收地補償政策，另加若干鼓勵性質的津貼。原則上，市建局以同區七年樓齡的單位市值為基準，向住宅物業的自住業主提供自置居所津貼。其中五個項目的收購建議，其回覆的最後限期已相繼屆滿。至 2003 年 3 月 27 日止，已接納市建局收購建議的業主平均佔 85% 以上。（餘下未能收購的物業中，約有 5% 是基於業權出現問題、業主不知去向等原因。）由於市建局的補償政策及收購程序均屬相當新的措施，而且是首次推行，成功率尚算令人滿意。市建局會從中汲取經驗，不斷改良政策，以加強審慎理財，提高工作效率和效益。

7. 對於未能成功收購的業權，有關的政府收地程序亦已展開。在灣仔莊士敦道的項目中，有 19 個業權仍未能收購，政府已於 2003 年 1 月 17 日刊登憲報，宣布收地。大角嘴櫻桃街項目有 65 個業權仍未能收購，深水埗福榮街項目則有 20 個業權

仍未能收購，兩者均已於 2003 年 3 月 7 日刊登憲報，宣布收地。至於其餘位於深水埗保安道及旺角新填地街的兩個項目的收地程序，亦正在進行中。

8. 對於收購工作已大致完成的項目，市建局已開始為受影響的租戶，提供安置或現金補償。房屋委員會及房屋協會已同意，每年最多為市建局提供 2,000 個單位作安置受影響居民之用。

9. 若以 2001 年首個五年業務綱領中的假設因素不變為基礎，八個項目的總發展成本估計約為 54 億 6,000 萬元，其中約 24 億元（43%）是徵集土地的成本，用作收購物業及安置居民。其餘 57%則是利息及建築發展成本。詳情見於附錄。

社區關係

10. 市建局明白一些業主及租客，尤其是長者，在搬遷及重建家園方面可能會遇到困難。本著以人為本的精神，市建局委派訓練有素的前線員工，為真正有需要的家庭提供援助。實質的援助包括：向有需要的業主特別提供三成訂金（市場一般為一成）；協助安排過渡性貸款；提供物業市場及按揭資料；安排居民參觀居屋單位；協助居民搬遷，以及為大件傢具提供臨時儲存服務等。此外，市建局亦透過公開競投的方式，委任了四支服務不同地區的社會服務隊，為受市建局項目影響的居民提供輔導服務。至 2003 年 3 月底，該等服務隊已為超過 1,100 戶居民提供協助。

11. 市建局已在四個已展開項目的目標區內，成立地區諮詢委員會。委員會成員包括區內居民、專業人士、社工、區議員及學者等。在市建局規劃及實施項目時，各委員可從地方的角度，為市建局提供寶貴的意見及協助。當市建局未來在其他目標區開展新項目時，將會成立更多地區諮詢委員會。

與房屋協會（房協）合作

12. 市建局及房協已於 2002 年 12 月 12 日簽署合作備忘錄，雙方成為策略性伙伴，合作推行市區重建計劃。房協將會根據市建局現行的政策和程序，在未來四年內展開七個重建項目。雙方現正在訂定正式協議的細節，首個合作項目將於今年中展開。以後每當推行一個合作項目前，均會就該項目的具體情況，簽訂一份正式協議。

業務綱領及周年業務計劃

13. 根據《市區重建局條例》第 21 及 22 條，市建局須製備五年業務綱領及周年業務計劃呈交財政司司長批核。首份業務綱領及業務計劃已於 2002 年 3 月 28 日獲財政司司長批核。市建局亦已達成業務計劃所訂的目標，於年內開展上文所述共八個項目。

控制成本

14. 由於市建局成立時的財政實力並不雄厚，因此必須時刻保持警覺，加強審慎理財。年內，市建局實施了一系列控制成本及提高效率的措施，包括：

- 遷往新寫字樓，每年節省租金約 2,000 萬元。
- 引入浮薪制，建立薪酬與表現掛鈎的制度。
- 調整約 25% 員工的薪酬，令其貼近市場現有水平。
- 嚴格監控支出及資源調配。

機構管治

15. 市建局在 2002 年 3 月成立內部審計處，全面檢討內部所有業務系統，目的是簡化程序，提高工作效率，確保可以配合市建局的法定功能和職責。至今，有關檢討在多項程序如公開招標及內部系統監控上，已取得一定成效。檢討工作將在 2003 至 04 年度繼續。

16. 在 2002 至 03 年度，市建局採納廉政專員公署的建議，製訂了一套完備的指引，使所有董事會成員及職員得以防範利益衝突的情況。

IV. 2003 至 04 年度的計劃

17. 第二份五年業務綱領及周年業務計劃已於 2003 年 3 月 15 日獲財政司司長批核，當中涵蓋 77 個項目，包括將會聯同房協開展的七個重建項目、前土地發展公司在興建中的十個項目、上文提及在 2002/03 年度推出的八個項目、以及另外多個新的項目。

18. 去年，市建局的工作重點是放在重建發展方面，以儘快推行前土地發展公司宣布的項目。現在，市建局正積極準備於第

二年的業務計劃內，開展其餘三項業務策略：社區復修、舊區更新和文物保育。

19. 在重建發展方面，市建局將於 2003 至 04 年度開展共十個項目，當中包括與房協合作的三個項目。

20. 在社區復修方面，市建局計劃在 2003 至 04 年度推行四個試驗計劃，向業主提供一些實質的幫助，鼓勵他們以自願方式，為其舊而不殘的樓宇進行復修。市建局希望藉此試驗計劃的成效，協助制訂一套長遠的政策和策略。同時，市建局亦會聯同其他合作伙伴，尋求其他方法，鼓勵業主復修舊樓，長遠解決市區老化的問題。

21. 至於舊區更新和文物保育方面，市建局會聯同商界、地區人士及有關政府部門推動五個項目，美化舊區市容和致力保存地區的特色，其中一個先行推出的項目會位於上環區。該區是本港一個較早開發的商業區，充滿歷史、文化和地區色彩。市建局計劃以具有二十世紀初愛德華建築特色的西港城作為這個項目的重點，進而推動周邊的地區更新，激發更多商機和地區活力。

V. 結語

22. 去年，市建局為重大而漫長的市建任務邁出了第一步，雖然經歷不少困難，但成績亦堪告慰。面對市民某些過高的期望，市建局自當努力不懈，一方面保持工作佳績，另一方面保持腳踏實地，以防脫離現實。相對於現時的經濟環境和物業市

場情況，收購及補償的開支可算是相當高昂，市建局的目標是在當中尋求適當的平衡，以確保市區重建計劃的各種工作，可以穩步向前，而且能夠長遠地持續下去。故此，市建局會經常密切檢討情況，若有需要，該局會設法令我們的補償政策和優先次序，合理地反映實際的經濟環境和市建局可動用的財政資源。

-----0-----

市區重建局
二零零三年四月

市區重建局重建項目的總發展成本一覽

項目	地點	地盤面積 (平方米)	總發展成本 (港元百萬計)
櫻桃街	大角咀	4,327	\$1,300
第一街 / 第二街	西營盤	3,511	\$1,140
莊士敦道	灣仔	2,062	\$ 880
保安道 / 順寧道	深水埗	1,380	\$ 400
福榮街 / 福華街	深水埗	1,362	\$ 380
新填地街	旺角	533	\$ 180
皇后大道東	灣仔	380	\$ 160
士丹頓街 / 永利街發展	上環	4,460	\$ 1,020
總計			\$ 5,460

新聞稿
PRESS RELEASE



市建局安置單位成本調整

市區重建局（市建局）已經與香港房屋委員會（房委會）達成初步共識，對於用作安置重建項目居民的公共出租房屋單位，雙方同意訂定新的財務安排，下調安置單位的成本。

根據新的安排，市建局將會向房委會支付每個單位平均約十一萬三千四百元，以獲取安置重建租戶在市區或擴展市區的出租公屋。相對現時的安排，市建局這方面的開支會減少約百分之六十五。

雙方是經過檢討後才達致這項共識，主要是調整計算基準，用以訂定房委會因為向重建項目家庭提供出租單位而引致的假設開支。

市建局董事會今日（星期四）原則上同意這項新安排，有關執行細節仍待進一步商討。

現時，房委會同意每年向市建局提供一千個出租單位作安置之用。此項措施不會受到新的財務安排所影響。

市建局發言人說：「若果要落實重建破落舊區及開展收購工作，必須解決安置的問題。市建局對於房委會所提供的協助，深表謝意。」

（完）

二零零三年一月二十三日

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2115/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/PLW/1

規劃地政及工程事務委員會 會議紀要

日 期：2006年6月27日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉皇發議員，大紫荊勳賢，GBS, JP (主席)
劉秀成議員，SBS, JP (副主席)
田北俊議員，GBS, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員，S.B.St.J., JP
涂謹申議員
黃容根議員，JP
蔡素玉議員，JP
霍震霆議員，GBS, JP
陳偉業議員
李國英議員，MH
林偉強議員，BBS, JP
梁家傑議員，SC
郭家麒議員
張學明議員，SBS, JP

列席議員：李華明議員，JP
周梁淑怡議員，GBS, JP
陳婉嫻議員，JP
陳鑑林議員，SBS, JP

缺席委員：石禮謙議員，JP
李永達議員

出席公職人員：議程第V項

房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)
劉吳惠蘭女士, JP

規劃署副署長／地區
黃婉霜女士

規劃署助理署長／都會區
關才貴先生

土木工程拓展署九龍拓展處處長
關柏林先生, JP

經濟發展及勞工局首席助理秘書長(經濟發展)A2
陳維民先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)7
陳志恩先生

經濟發展及勞工局旅遊事務署旅遊事務助理專員(2)
蘇貝茜女士

民政事務局首席助理秘書長(康樂及體育)
黃展翹女士

民政事務局助理秘書長(康樂及體育)
冼柏榮先生

列席秘書：總議會秘書(1)4
薛鳳鳴女士

列席職員：高級議會秘書(1)7
王兆宜先生

議會事務助理(1)7
蕭靜娟女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)1615/05-06號文件 —— 2006年4月25日
會議的紀要)

2006年4月25日會議的紀要獲得確認通過。

II 通過事務委員會向立法會提交的報告

(立法會CB(1)1834/05-06(01) 號文件 —— 事務委員會向立法會提交的報告擬稿)

2. 委員通過事務委員會將於2006年7月12日向立法會提交的報告，並授權主席在會議後批准對報告作出修訂，以加入是次會議及2006年6月26日會議所討論的事宜。

III 自上次會議後發出的資料文件

(立法會IN29/05-06號文件 —— 資料研究及圖書館服務部擬備的題為“英國鼓勵創新的獎勵”的資料摘要

立法會CB(1)1756/05-06(01)號文件 —— 題為“添馬艦發展的土地勘測”的資料文件

立法會CB(1)1831/05-06(01)及(02)號文件 —— 北區區議會議員於2006年5月11日與立法會議員舉行的會議席上就“發展北區旅遊”提出的關注事項及政府當局在會議前作出的回應

立法會CB(1)1835/05-06(01)、(02)及(03)號文件 —— 中西區區議會議員於2006年3月2日與立法會議員舉行的會議席上就“中西區維港海旁的規劃”提出的關注事項及政府當局的回應

立法會CB(1)1836/05-06(01)、(02)及(03)號文件 —— 黃大仙區議會議員於2005年11月10日與立法會議員舉行的會議席上就“清拆違例建築物及天台僭建

物”提出的關注事項及政府當局的回應

立法會 CB(1)1837/05-06(01)、(02)及(03)號文件 —— 申訴部於 2006 年 6 月 12 日就“要求更新分區計劃大綱圖上註明“綜合發展區／綜合重建區”地帶的定義和發展參數”發出的轉介便箋)

3. 委員察悉秘書處自上次會議後發出的上述資料文件。

IV 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1834/05-06(02)號 —— 待議事項一覽文件 表
立法會 CB(1)1834/05-06(03)號 —— 跟進行動一覽文件 表)

4. 委員同意在 2006 年 7 月 25 日舉行的下次會議討論下列事項 ——

- (a) 九龍西及港島綠化總綱圖 —— 制定旺角／油麻地和上環／灣仔／銅鑼灣綠化總綱圖；及
- (b) 改善港島北部沿岸行人通道的連貫性及公眾前往港島海旁的暢達程度。

陳偉業議員察悉，政府當局將於 2006 年下半年公布經修訂的《大嶼山發展概念計劃》。他建議，若可能的話，應在下次會議討論《大嶼山發展概念計劃》。主席表示，秘書應與政府當局查核，確定當局屆時會否準備就緒，可與事務委員會討論該事項。

(會後補註：政府當局回應秘書的查詢時表示，當局或許可在 2006 年年底準備就緒，與事務委員會討論該事項，並會在臨近 2006 年年底時確定討論時間。遵照主席的指示，該事項已押後至下個立法會會期討論。)

V 啟德規劃檢討

(立法會CB(1)1834/05-06(04)號——政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)1834/05-06(05)號——立法會秘書處擬備的關於“啟德規劃檢討”的背景資料簡介)

政府當局進行簡介

5. 房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)(下稱“常任秘書長”)向委員簡介啟德規劃檢討。她表示，在2004年7月展開的啟德規劃檢討，採用了包含高度公眾參與的嶄新方法。政府當局自開始進行啟德規劃檢討以來，便已邀請公眾提出意見。當局已審慎考慮第一階段及第二階段公眾參與計劃期間所接獲的意見，並作出了適當的回應。政府當局擬備了初步發展大綱草圖，並會在未來兩個月與社會各界作進一步的討論。當局繼而會考慮公眾的意見，檢討及敲定初步發展大綱草圖。經敲定的初步發展大綱圖會提供一個基礎，讓當局在2006年年底向城市規劃委員會申請修訂現有的啟德分區計劃大綱核准圖。

6. 規劃署副署長／地區(下稱“規劃署副署長”)利用電腦投影片設施，向委員簡介初步發展大綱草圖所載的詳細建議，並重點提到啟德的規劃原則、規劃概念、發展限制及不同土地用途建議。

(會後補註：有關的簡介資料(立法會CB(1)1881/05-06(01)號文件其後在2006年6月28日向委員發出。)

7. 主席轉述部分區議會就啟德規劃檢討提出的關注如下——

- (a) 九龍城區議會要求當局拆卸東九龍走廊，藉此減低九龍城的空氣污染，並詢問當局對此項要求有何立場；
- (b) 關於停止觀塘公眾貨物裝卸區的運作，以及興建一條海濱長廊，重塑觀塘商業區面貌的事宜，觀塘區議會詢問有關的時間安排及詳細發展計劃為何；及
- (c) 觀塘區議會關注到啟德與觀塘之間的連接問題。該區議會詢問，除了築建隧道這個政府當局已證實為不可行的方法外，會否有其他連接方法。

8. 常任秘書長表示，在諮詢過程中，政府當局已注意到上述關注。由於東九龍走廊是一條策略性運輸連接道路，要拆卸這條高架公路而不嚴重影響區內的交通，即使並非沒有可能，亦殊不容易。縱使擬建的中九龍幹線落成，東九龍走廊在應付交通需要方面，仍屬不可或缺。至於觀塘公眾貨物裝卸區，鑒於物流業有運作需要，政府當局目前沒有計劃停止該項設施的運作。如觀塘公眾貨物裝卸區最終停止運作，該用地可用作興建一條海濱長廊。至於啟德與觀塘之間的連接問題，當局曾研究興建一條開合式天橋的構思，但認為並不可行，因為此項構思涉及使用觀塘避風塘和觀塘公眾貨物裝卸區的船隻，在技術和運作上存在限制。政府當局會繼續探討其他可以連接兩個地區的方案。

發展密度

9. 張學明議員察悉，啟德將會額外提供70萬平方米(建築樓面面積)的辦公室發展面積。他詢問啟德商業區樓宇的高度，並關注到高樓大廈似乎會把新區及舊區分隔。他亦擔心，那些樓宇甚至會較觀塘的樓宇為高。

10. 規劃署副署長答稱，商業樓宇的高度會介乎主水平基準以上100米至最高175米(樓高約四十多層)。鐵路車廠的最高樓宇高度將會在主水平基準以上110米(樓高約二十多層)。政府辦公大樓的高度會較低，約為主水平基準以上45米至80米。租住公屋大廈的高度會約為主水平基準以上120米(樓高約四十多層)。在啟德坊，前面為3層高的樓宇，後面則為30層高的樓宇。跑道休閒區住宅樓宇的樓高會介乎10至20層。為作比較，她指出，根據有關的分區計劃大綱圖，觀塘的樓宇須受主要介乎主水平基準以上100米至160米的高度限制，但該區某些現有／將會興建的樓宇高達主水平基準以上180米左右。

11. 涂謹申議員亦認為，啟德的樓宇不應過高，應受到適當的高度限制。

12. 周梁淑怡議員亦關注到，啟德城中心的發展密度或會過高。矗立該處的高樓大廈或會把啟德與鄰近的舊區分隔。她亦表示，啟德城中心的高發展密度，與都會公園和多用途體育館附近的低發展密度形成強烈對比。對於是否適宜如此不平均地分布各項發展項目，她表示有所保留。儘管她表示支持興建擬議的多用途體育館，她關注到此舉可為規劃作多用途體育館和都會公園的地方帶來多少經濟效益。

13. 郭家麒議員支持政府當局為啟德作出規劃時採取“零填海”的方案。他指出，儘管住宅發展的密度降低，商用寫字樓的發展卻有所增加。在啟德增加寫字樓的供應量，可紓緩對寫字樓需求與日俱增的壓力。然而，發展這些商用寫字樓，與發展啟德，為該處帶來活力姿彩，使鄰區居民受惠的概念或許並不協調。他擔心該區活力姿彩不足，因為辦公時間過後，夜幕低垂，商業區會變得死氣沉沉。鑒於多用途體育館並非經常使用，該體育館亦不會為該處帶來太多活力姿彩。

交通基礎設施

14. 陳鑑林議員察悉，當局只會在啟德的外圍築建道路，經過該區的主要道路亦只有一條。他關注到，有關的交通網絡能否應付該區人口及勞動人口增加所帶來的交通量。他詢問，除了沙田至中環線外，當局有何措施應付交通需求，而連接鄰近地區的交通交匯處的數目和位置又為何。

15. 常任秘書長指出，設立更多交通網絡，會對環境造成重大影響。T2幹路會以隧道方式在啟德明渠進口道興建，以減少對啟德的環境所造成的影響。各區之間主要會由集體運輸系統提供交通服務，區內的交通則會考慮使用環保的交通工具。環境運輸及工務局的資料顯示，當局將會在這些環保交通工具的採購合約中，加入有關提供當時最新交通工具的適當規格。至於交通交匯處，規劃署副署長表示現時有兩個交通交匯處，一個位於土瓜灣九龍城碼頭附近，另一個位於觀塘碼頭附近。當局計劃分別在啟德站旁的商業區附近及郵輪碼頭旁的旅遊中心附近另設兩個交通交匯處。

16. 關於區內的交通，李華明議員詢問在高架橋上行走的單軌鐵路會否是一個可行的方案。常任秘書長答稱，除了架空單軌鐵路外，環保的地面交通工具亦會適合用在區內提供交通服務。規劃署副署長補充，政府當局認為，區內要四通八達，區內的交通設施十分重要。然而，考慮到規劃的人口，提供單軌鐵路系統或許並不符合成本效益。政府當局現正邀請社會各界就其他更符合成本效益的交通工具提出建議。

17. 周梁淑怡議員擔心區內的交通設施或許不足。她不支持把車輛和行人分隔太遠，因為分隔太遠，會減少人流，這樣的環境亦對使用者不便。

18. 黃容根議員同樣認為，啟德應交通便利，方便全港市民前往使用各項設施。就此，他詢問當局會否考慮在港島與啟德之間提供水路交通。他補充，水路交通亦會有助疏散人群。

19. 常任秘書長表示，當局日後在進行規劃時，會充分考慮委員就提供足夠交通設施所提出的關注，以及黃議員有關提供水路交通連接啟德與港島的建議。規劃署副署長補充，當局已計劃沿跑道提供多個公眾登岸梯級／碼頭，日後亦可考慮以水路交通連接啟德區內與鄰近的各個地點。

20. 在實用、美觀、土地用途、景觀及規劃概念方面，涂謹申議員對啟德的整體規劃頗為滿意。他表示，天橋會製造動感，當局可美化區內的天橋，使天橋的外觀更為吸引。倘若可行，當局可興建更多天橋，藉此提供更完善的接駁。T2幹路亦可加以美化，以減少該幹路對景觀構成的影響。常任秘書長回應時多謝涂議員提出的意見。她補充，由於T2幹路的主要部分會以隧道的形式興建，該幹路只會對景觀造成輕微的影響。

21. 陳婉嫻議員表示，當局可考慮拆卸啟德隧道，以便就啟德進行規劃時有更大彈性。她察悉，一條道路會圍繞該區而建，並橫越多用途體育館用地的中央。她詢問當局會否重新設計該道路。鑒於有許多天橋和道路系統，她關注到公眾如何從九龍城、九龍灣及牛頭角前往都會公園。關於區內的交通，她重申應考慮使用無人駕駛的鐵路或單軌鐵路連接啟德站與其他地方。她認為，使用小艇連接啟德與觀塘，並不能應付大量人流。在徵詢一些建築師的意見後，她瞭解到為橋墩進行一些填海工程，便可興建一條拱橋連接啟德與觀塘。常任秘書長察悉陳議員的意見，並表示會進一步與運輸署研究該道路網的設計。

22. 蔡素玉議員贊同陳議員的意見，尤其認同需要改善道路網。她認為，在規劃方面，道路不應為首要的考慮。她建議，為了更有活力姿彩，在規劃香港的道路時應採取設有地面行人過路處的林蔭大道而非高速公路的模式。

與鄰近地區融合

23. 陳婉嫻議員表示，政府當局一直有回應社會各界有關保留跑道及處理啟德明渠進口道環境污染問題等事宜的意見。她認為，啟德應為鄰區居民提供各類活動和設施，作為早期沒有為這些居民提供足夠公用設施的

補償。啟德應是為這些居民而設的地方，而啟德的發展應協助鄰近舊區重展活力姿彩。她建議在九龍城和新蒲光興建一個可持續發展的大規模地下城，而非小規模的地下購物街。她亦強調，最重要是方便市民從九龍灣、牛頭角和觀塘等人口密集的地區前往啟德。興建地下城，既可方便市民往來啟德與鄰近地區，亦能應付大量人流。方便行人前往會為鄰近地區帶來較高的經濟效益。她指出，在城市規劃方面，如何振興新發展地區鄰近地區的經濟活動，是十分重要的事宜。

24. 周梁淑怡議員表示，目前的規劃會把舊區與啟德分開。她擔心，啟德與鄰近地區的融合不足。

25. 涂謹申議員亦認為應擴大地下街的規模，盡量涵蓋更大的範圍，使人流更順暢，藉此帶動消費，為有關的地區帶來經濟效益。

26. 常任秘書長察悉委員的意見。她表示，香港居民與遊客(特別是鄰近地區的居民)將同樣能享用啟德的設施。她同意，為鄰近地區帶來活力姿彩是很重要的，政府當局留意到有需要提供完善接駁。地下購物街將會是其中一類建議提供的行人接駁設施。政府當局會繼續就此方面聽取社會各界的意見，並會竭盡所能，改善啟德與鄰近地點的連接情況。

啟德明渠進口道

27. 陳鑑林議員察悉，都會公園將會位於啟德明渠進口道旁。他詢問當局為消除啟德明渠進口道的臭味而進行的處理工程進度如何，以及完成該項工程所需的時間。常任秘書長回應時表示，當局將可在2006年年底提供在實驗室進行處理測試時及在不同季節實地蒐集所得的數據，以供分析。政府當局計劃在跑道的北端打開一個600米的缺口，以改善水流及減少沉澱物，藉此改善啟德明渠進口道的水質。現時引起臭味的沉澱物亦須處理。政府當局現正估計解決這些環境問題所需的時間。她向委員保證，只有在確定能夠有效緩解與啟德明渠進口道臭味和水質有關的環境問題，使情況符合《環境影響評估條例》(第499章)所訂的嚴格規定時，才會展開計劃在啟德進行的發展。

28. 李華明議員和黃容根議員關注到，打開該600米的缺口，會否有效改善啟德明渠進口道的水流和水質。

29. 土木工程拓展署九龍拓展處處長(下稱“拓展處處長”)解釋，建議缺口的寬度為600米，是根據電腦模擬測試作出的初步估計。當局記錄在旱季和雨季蒐集的水流和水質數據後，曾以不同的缺口寬度進行模擬測試，研究潮汐漲退對水流和水質造成的影響。近日的模擬結果顯示，在最惡劣的情況下，需打開一個寬度最少為600米的缺口。缺口打開後，所排放的水會流入啟德明渠進口道，並流向土瓜灣的方向。在打開上述缺口前，須處理現時積聚在啟德明渠進口道的沉澱物。啟德明渠進口道目前的環境問題，是由沉澱物、潮水沖刷不足及上游污染等因素所引致。儘管從鑽石山排放的污水所構成的問題不大，從九龍城及佐敦谷排放的污水卻嚴重污染。當局將須控制這些污染的源頭，以解決啟德明渠進口道的環境問題。

30. 田北俊議員詢問，如拆除跑道的一部分，然後在啟德明渠進口道進行填海工程，填海範圍與該拆除部分面積相等，以便形成一整片土地，此做法是否可行，以及估計需要多少費用。他表示，從長遠及可持續規劃的角度而言，此構思或會較為可取，因為啟德明渠進口道的環境問題可得以完全解決，而進行填海工程後，便可更充分利用啟德明渠進口道一帶的土地。他認為，環保團體未必會反對有關的構思。他並詢問，此項建議是否符合《保護海港條例》(第531章)的規定。他又詢問，如《保護海港條例》目前沒有就此方面的事宜作出規定，政府當局會否考慮修訂該條例，容許填海，並以相等的水面面積作為補償。如社會各界支持有關的構思，便可探討修訂《保護海港條例》的事宜。

31. 常任秘書長表示，田議員的建議是一個嶄新的構思，政府當局從未考慮這個方案，因此沒有評估實施此方案所需的費用。要推翻《保護海港條例》所訂不准填海的推定，政府當局須符合嚴格的“凌駕性公眾需要測試準則”。有關的需要應為當前迫切的需要，以及沒有另一合理解決方法。填海的範圍亦應為最低限度。政府當局須遵守《保護海港條例》，並已明確表明其保護維多利亞港的立場。在現階段，政府當局不能排除可能會有填海以外的另一解決方法，因此沒有計劃進行任何填海工程。除此以外，亦有意見要求當局保留跑道，因為有關跑道是香港的歷史遺物，可保留作香港人對舊機場的集體回憶。此外，即使填平啟德明渠進口道，仍需進行處理工程，以解決沉澱物、臭味及水質的問題。關於修訂《保護海港條例》，容許填海後在海港內的其他地方以相同的水面面積作出補償的構思，她對社會各界能就此達成共識的機會深表懷疑。

32. 劉秀成議員表示，田議員的建議在溫哥華是可以付諸實行的。由於打開該600米的缺口所需的費用不菲，而有關措施的成效仍有待證實，他詢問在處理沉澱物及淨化來自上游排水暗渠的污水後，可否把啟德明渠進口道改成一個湖。

33. 拓展處處長解釋，建造一個湖，是當局起初考慮的其中一個方案。然而，排放雨水進入啟德明渠進口道的排水暗渠有多條。如把啟德明渠進口道封閉，當200年一遇的潛在水浸情況發生，便會有不能疏導排水的危險。此外，利用漲退的潮水清洗啟德明渠進口道，會較封閉該渠道的做法為佳。因此，當局沒有進一步考慮此方案。同樣，倘若把啟德明渠進口道填平，單是排放北停機坪收集的雨水，便需敷設18條兩米乘兩米的方形去水渠，以及為其他集水區加設這些去水渠。

34. 涂謹申議員表示，他不支持拆除跑道一部分的建議，因為跑道具有歷史價值。保留該跑道，亦可提供更長的海濱供市民遊憩。他表示，日後可進一步考慮把啟德明渠進口道改成一個湖的構思。

都會公園

35. 張學明議員對都會公園的選址表示有所保留，因為市民須經過商業區、多用途體育館及一些道路，才能抵達都會公園。該處或許並非一個方便鄰區居民前往的理想選址。陳鑑林議員表達類似的意見。他認為，儘管會有行人天橋和行人道接駁，市民會因都會公園位置偏遠而感到難以到達。

36. 李華明議員亦指出，要從九龍灣和牛頭角等地區前往都會公園並不容易。同樣，由於觀塘的休憩用地嚴重不足，都會公園所處位置不便觀塘的居民前往是不合理的。

37. 郭家麒議員亦促請政府當局確保都會公園方便市民前往。

38. 常任秘書長回應時表示，當局會以直通的行人路線妥善連接都會公園與啟德站。主要道路上會架設行人天橋和露天平台，以便市民前往都會公園。當局亦會提供橫跨啟德明渠進口道的天橋，以連接都會公園與其他地區。

39. 對於都會公園將會位於跑道缺口上的平台，陳偉業議員表示失望，因為該位置可能會有臭味的問題。他認為，都會公園應以樹木作為主題。由於都會公園會被水環繞，當局應減少公園內流水景色的數目。

40. 劉秀成議員亦關注到，跑道缺口上的平台或許並非都會公園的理想選址，因為以混凝土建造的底部不會提供足夠的土壤供樹木健康生長。

41. 常任秘書長回應時指出，都會公園的概念規劃只屬初步構思，最終設計或會大有分別。她向委員保證，都會公園內會栽種足夠的植物及大量樹木。規劃署副署長補充，在該平台上建造建築物的費用會十分昂貴，因此該地點會是都會公園的適當選址。

多用途體育館

42. 郭家麒議員關注到該45 000個座位的主場館會成為“大白象”，因為本港不會經常舉辦大型體育活動，而大型文化活動由西九龍文娛藝術區發展計劃的文化設施提供場地會更為理想。他又表示，推行該項豪華的體育館項目，與政府在培育本地運動員及向學生和社會大眾推廣體育方面欠缺熱忱形成對比，而硬件並不足以推廣普及的體育文化。

43. 民政事務局首席助理秘書長(康樂及體育)(下稱“首席助理秘書長(康樂及體育)”)解釋，香港沒有足夠的體育設施，支援向社會各界推廣體育活動的工作。在上述多用途體育館舉辦的體育活動，不會只以大型活動為限。該多用途體育館可補香港大球場之不足，因為後者並沒有開合式的天幕及副場館。該多用途體育館會在啟德引入體育城市化的新元素。除了體育活動外，主場館可用作進行其他活動(例如展覽)，因為該場館設有一個開合式的天幕。曾有人要求在香港大球場舉辦展覽，但由於場地所限，當局認為並不可行。此外，鄰區居民及市民大眾均可使用該多用途體育館的副場館和配套設施。因此，當局預計，該多用途體育館會成為一個充滿朝氣活力的體育場館區，整體的使用率會頗高。

44. 張學明議員認為，多用途體育館的建議選址適當。

45. 然而，陳偉業議員認為，多用途體育館的建議選址接近都會公園和住宅區，從城市規劃及土地用途的角度看來，與鄰近地方並不協調。多用途體育館會對附近的休閒住宅氣氛構成影響。

46. 劉秀成議員建議把多用途體育館移至啟德站附近，把海濱留作進行一些可受惠於該位置的用途。由於活動會在多用途體育館內進行，他認為該場館無需有海景。他亦不滿意沙田至中環線擬議啟德站的位置，因為該站處於啟德市中心的中央位置。

47. 規劃署副署長回應時解釋，政府當局規劃的理想是盡量提供機會讓市民欣賞維多利亞港的景色。多用途體育館的建議位置使該場館成為維多利亞港顯眼的地標，以及通往啟德的門廊。從不同的位置均可見到該場館。多用途體育館會位於兩個擬建鐵路站(啟德站和馬頭角站)之間。當多用途體育館的使用者途經鄰近地區(例如土瓜灣)時，這些地區會受惠於他們帶來的經濟裨益。如多用途體育館遷至啟德站附近的位置，便不會有足夠的地方疏散人群，而沙田至中環線及啟德隧道亦構成規劃方面的限制。

48. 霍震霆議員申報利益，表明他是中國香港體育協會暨奧林匹克委員會會長及香港足球總會會長。政府當局邀請公眾參與規劃啟德的工作，他對此表示讚賞。他樂於見到多用途體育館落成，並認為主場館不會成為“大白象”，因為可在該場館舉行的活動不會以體育和文化活動為限。多用途體育館亦會成為本港的地標。提供更多體育設施，將有助改善市民的健康和體魄。他全力支持有關的項目，並會繼續向政府當局轉達業界的意見，其中一項主要意見是多用途體育館附近應有足夠的配套設施及應有足夠的交通設施。常任秘書長多謝霍議員的意見及支持。

49. 常任秘書長回應李華明議員的查詢時表示，開合式天幕能避免主場館在舉辦大型活動時發出過量的噪音，而多用途體育館其他設施大多有空調設備。

郵輪碼頭

50. 周梁淑怡議員關注到，在郵輪碼頭提供兩個泊位，並不足以應付郵輪業日後的需求。她指出，郵輪的體積不斷增大。她詢問，長遠而言，這些泊位的長度會否足以容納超級郵輪。她亦表示，規劃作跑道公園的用地或許可作興建與郵輪碼頭有關的設施之用，此舉更能善用該幅用地，作更協調的用途。

51. 經濟發展及勞工局旅遊事務署旅遊事務助理專員(2)回應時解釋，中期而言，有需要額外增加一個泊位，長遠而言，則有需要額外增加一至兩個泊位。政府當局

曾考慮在啟德提供3個泊位的可行性。然而，由於根據“零填海”的方針，當局不會建議進行填海，現時只建議在啟德提供兩個泊位。然而，新郵輪碼頭的前沿大約會長800米，能容納兩艘超級郵輪或3艘普通郵輪。新郵輪碼頭的前沿長度應可配合業界建造超級郵輪的趨勢。

直升機場

52. 關於直升機場，李華明議員指出，居民(尤其是在麗港城居住的居民)關注到大型跨境直升機經常飛過所帶來的噪音。他促請政府當局確保會採取措施，避免居民受噪音影響。

53. 經濟發展及勞工局首席助理秘書長(經濟發展)A2(下稱“首席助理秘書長(經濟發展)”)表示，建議的直升機場會位於跑道末端的一角。由於直升機會在升降時會飛越水面，對鄰近啟德的地方應不會帶來嚴重的噪音影響。政府當局就建議的直升機場設計日後的航道時，亦會致力避免直升機飛越人口稠密的地方。此外，興建直升機場是一項長遠的計劃，現時尚未有興建直升機場的任何確實時間表。當局預期直升機日後的型號所發出的噪音會較現時的型號為少。他向委員保證，在設計階段，當局會審慎考慮直升機場的噪音影響。

觀塘公眾貨物裝卸區

54. 黃容根議員詢問，如觀塘公眾貨物裝卸區日後須停止運作，當局會否在屯門或其他地區預留適當的地點重置該貨物裝卸區。他又詢問，如觀塘公眾貨物裝卸區停止運作，政府當局會如何利用該用地提供康樂設施。

55. 常任秘書長表示，政府當局目前沒有計劃停止觀塘公眾貨物裝卸區的運作。該貨物裝卸區會否停止運作，將視乎物流業日後的發展和需要而定。經濟發展及勞工局會緊密監察有關情況。如當局覓得適合重置觀塘公眾貨物裝卸區的地點，而又不會使營運者大為不便，觀塘公眾貨物裝卸區的現址會用作興建優化海濱設施，例如海濱長廊。首席助理秘書長(經濟發展)補充，有關的政策局和部門會就長遠而言，可否重置觀塘公眾貨物裝卸區的問題進行討論，並會考慮業界的意見。

56. 陳婉嫻議員不贊同觀塘區議會就停止觀塘公眾貨物裝卸區運作提出的意見，因為該貨物裝卸區一直為環保及物流業提供服務。她表示，觀塘公眾貨物裝卸區可進行改善工程，使該貨物裝卸區和康樂設施可以共存。

市區重建

57. 陳偉業議員表示，他歡迎當局把啟德的規劃人口減至86 500人。然而，他8年來一直促請政府當局把握發展啟德的機會，透過換地和重建公共屋邨等方法，促使黃大仙和觀塘等地區進行市區重建工程。對於政府當局在此方面沒有採取任何相應策略，他表示失望。政府當局沒有這樣做，對居於東九龍需進行市區重建工程的地區居民並不公平。

58. 常任秘書長回應時澄清，政府當局訂有整體的市區重建策略，並一直按部就班地進行市區重建工程。啟德的發展計劃是一個長遠的項目。當局沒有計劃把啟德的發展與市區重建策略和市區重建計劃掛鉤。

工作計劃

59. 常任秘書長在回應主席就啟德規劃檢討的工作計劃提出的詢問時表示，現時進行的諮詢工作會持續兩個月，政府當局可在下個會期向事務委員會作出匯報。

60. 陳婉嫻議員察悉，政府當局會諮詢專業團體和其他各方，蒐集其對初步發展大綱草圖的意見。她詢問，事務委員會會否考慮舉行會議，邀請團體代表提出意見。主席表示，在下次事務委員會例會上，會就此事宜徵詢委員的意見。

VI 其他事項

61. 議事完畢，會議於下午4時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年8月9日

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。