

啟德規劃檢討

經修訂的初步發展大綱圖

目的

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

背景

2. 啟德規劃檢討在 2004 年 7 月展開。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，已分別於 2004 及 2005 年年底完結。在公眾參與活動中所提出的建議已分別於 2004 年 11 月 9 日及 2005 年 11 月 15 日諮詢黃大仙區議會的意見。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 日諮詢黃大仙區議會的意見。

3. 這一輪公眾諮詢的結果摘述於**附件 1**。

主要意見

4. 第三階段公眾參與所得的主要意見如下。

發展規模

5. 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。

6. 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

7. 公眾仍對啓德明渠進口道相關的环境問題，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。

8. 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。

9. 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

10. 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。

11. 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。

12. 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。

13. 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

14. 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。

15. 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

16. 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。

17. 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。

18. 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

19. 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。

20. 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

21. 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。

22. 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

23. 很多市民、地區關注團體和政黨都倡議在啓德關設單軌鐵路系統，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。

24. 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。

25. 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，以應付日後可能關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

26. 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。

27. 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。

28. 雖然關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，作為日後或會關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

29. 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。

30. 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

31. 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。有些人提議關設地下購物街，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。

32. 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。

33. 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

34. 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**。

35. 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。

36. 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 30 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。

最新發展

37. 根據經修訂的初步發展大綱圖內各項建議，在二零零六年十一月十日，啓德分區計劃大綱草圖已提交城市規劃委員會考慮。二零零六年十一月二十四日，城規會根據《城市規劃條例》第 5 條展示《啓德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/1》，供公眾查閱，為期兩個月。議員可參照在二零零六年十一月經黃大仙區議會秘書處傳閱的就《啓德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/1》徵詢各議員意見的文件。

附件

- | | |
|------|------------------------------|
| 附件 1 | 第三階段公眾參與報告：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 |

規劃署

2006 年 12 月

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[@] 經修訂的初步發展大綱圖[@]

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

[@] 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。