



第二階段公眾參與：概念規劃大綱圖
公眾諮詢摘要(二)

KAI TAK 啟德

Planning Review 規劃檢討

目錄

1. 引言	1
背景	1
第二階段公眾參與的目的	1
2. 填海問題	2
保護海港	2
啟德明渠進口道	3
交通	6
郵輪碼頭	7
海濱長廊	7
3. 理想、規劃原則及設計考慮	8
理想、規劃原則	8
主要發展項目	9
主要城市設計及園景設計的考慮	10
4. 概念規劃大綱圖及發展概念	12
概念規劃大綱圖一	12
概念規劃大綱圖二	16
概念規劃大綱圖三	20
概念共享	25
邁向可持續發展	33
5. 您的意見	34

1. 引言



背景

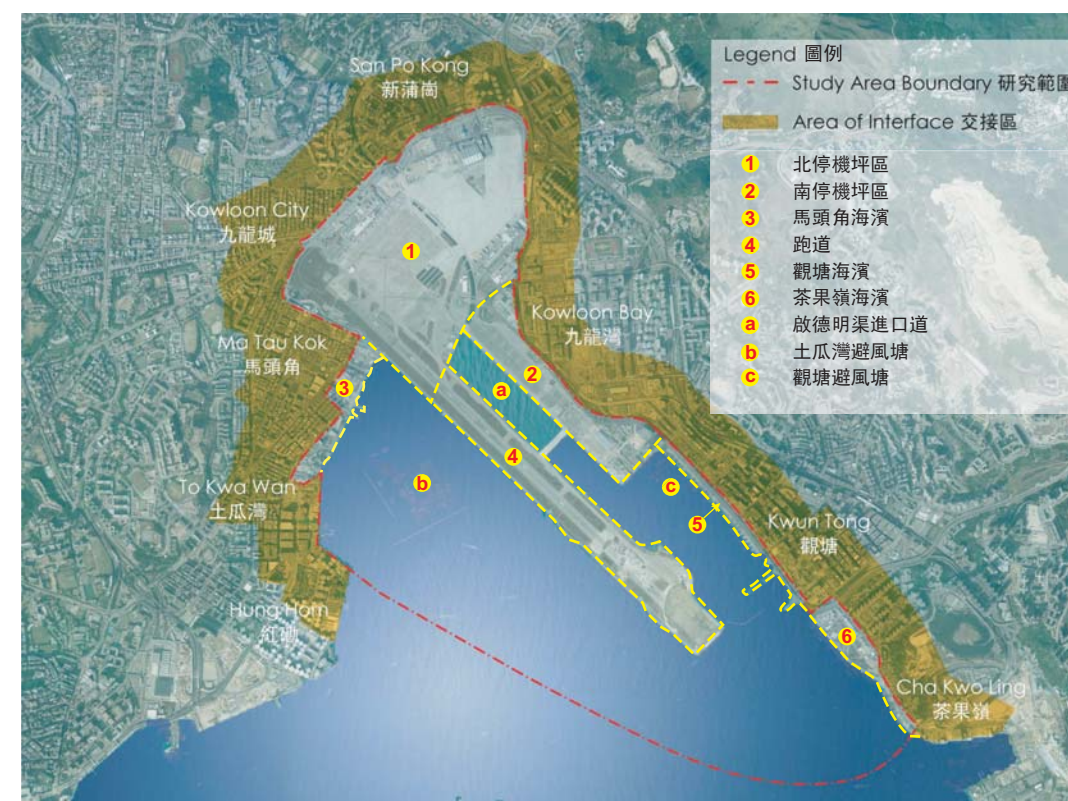
於2004年底我們進行了第一階段公眾參與，以了解公眾對啟德未來發展的理想。我們除了收集到寶貴的意見外，亦就啟德的規劃和發展工作上，與市民大眾建立了持續溝通的基礎。在2005年初，舉辦的啟德論壇及工作伙伴會議進一步協助我們整理收集到市民的意見，並為提供了擬備概念規劃大綱圖的基礎。第一階段公眾參與的總結報告現可於本研究的網頁內下載。在擬備概念規劃大綱時，各初步技術評估亦同時進行。

第二階段公眾參與的目的

本摘要展示了以第一階段公眾參與中構思的土地利用主題為基礎，而制定的概念規劃大綱圖，並誠邀公眾對當中的發展概念發表意見。我們會把收集到的意見於啟德規劃檢討第三階段擬備初步發展大綱圖時加以考慮。

本摘要主要介紹：

- 與啟德發展相關的填海問題
- 概念規劃大綱圖的理想、規劃原則及城市設計的考慮
- 具體的發展主題及概念



2. 填海問題



保護海港

基於終審法院在二零零四年一月就海港填海的裁決，是次研究會以「不填海」作為擬備啟德發展概念的起點。

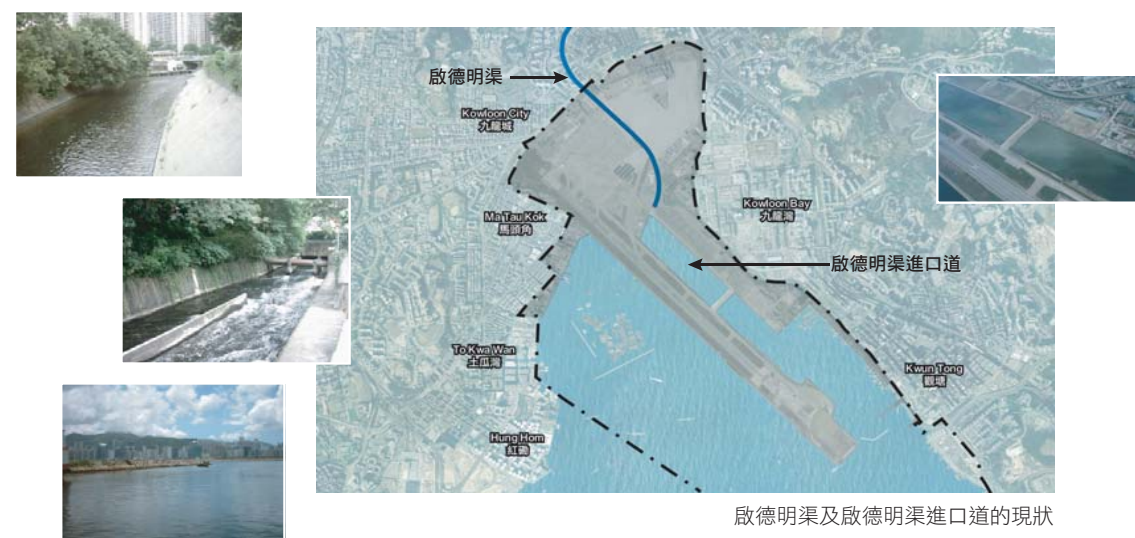
根據終審法院的裁決，保護海港條例確立了海港作為香港市民一個特殊資產以及天然遺產的法定原則，並訂明海港須受保護及保存。這個不准許填海的推定只能在證明填海工程有凌駕性的公眾需要時，才可以推翻。這需要(包括社群的經濟、環境和社會需要)必須是當前迫切的，同時又沒有另一合理的解決方法。所謂當前迫切的需要，是遠遠超乎那些「人們樂於擁有的」、應有的、可取的或有益的事物。但另一方面，把這個需要描述為具有「非到最後才會需要」這樣性質的事物，或描述為公眾不可或缺的事物，就未免太言過其實了。

是次研究以「不填海」作為起點，檢討已獲核准的啟德分區計劃大綱圖內會涉及填海的發展建議，並探討在「不填海」的原則下，能否把這些項目繼續落實。在這方面，原來的九龍灣填海計劃因未能證明有凌駕性的公眾需要，而需要擱置。

啟德明渠進口道

現時的啟德分區計劃大綱圖建議把啟德明渠進口道填平及進行發展，亦同時可清除現有的環境問題。現有的環境問題如下：

環境問題	污染來源
差劣水質	<ul style="list-style-type: none"> 水流循環不理想及污水排放
受污染的沉澱物	<ul style="list-style-type: none"> 由污水帶來的有機及有毒的沉澱物已積聚多年
嚴重的氣味問題	<ul style="list-style-type: none"> 受污染沉澱物的無氧分解作用及不流動的污水



啟德明渠及啟德明渠進口道的現狀

2. 填海問題

是次研究曾探討不同的方法以解決啟德明渠進口道的污染問題。以下是以「不填海」的方法而進行的初步研究結果：

甲、緩解措施

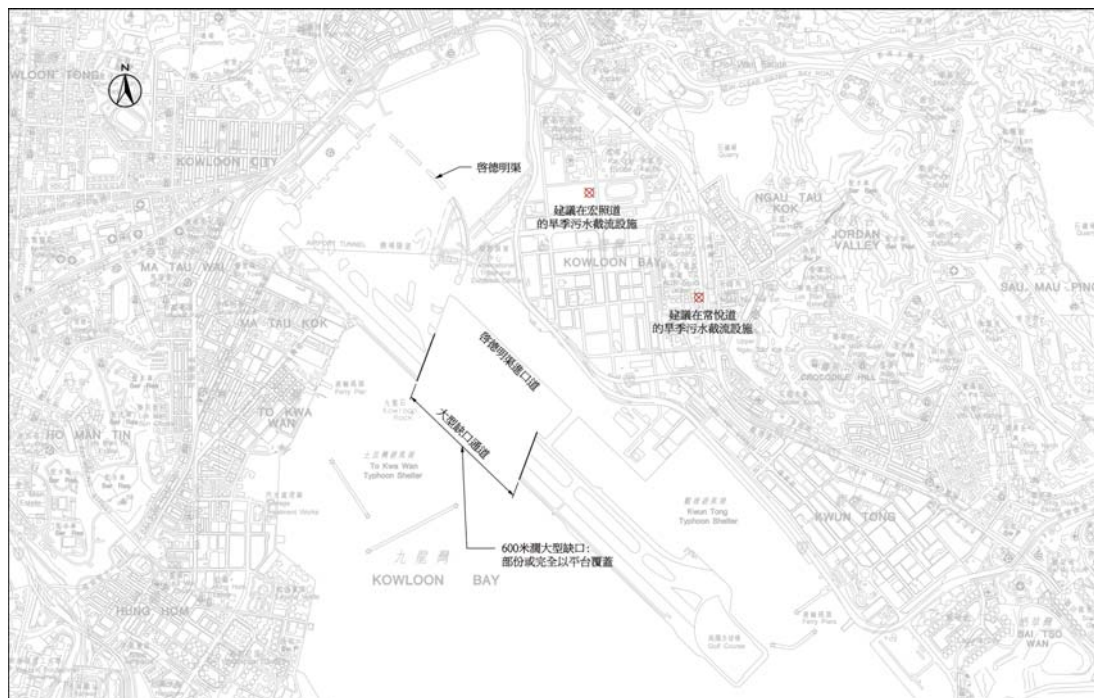
- 於跑道打開600米的缺口以促進水流循環
- 攔截在上游排放的污染物
- 處理海床下之沉澱物，並除去臭味

乙、推行成本

- 截斷跑道
- 興建設駁橋以提供所需的道路及公用建設
- 於跑道缺口上興建平台供發展用
- 沉澱物的處理
- 於佐敦谷排水收集處興建低水截流管
- 為成本較低的方案

丙、其他考慮

- 保存維多利亞港的完整性
- 保存現有的水體作為美化市容地帶
- 保存跑道的文化價值
- 九龍灣與跑道的連接問題
- 需要經常處理沉澱物(低經常性開支)
- 於600米缺口上興建樓宇須克服技術上困難



啟德明渠進口道：「不填海」方案

在「不填海」的方案下，初步技術評估顯示，啟德明渠進口道內的水體只可保留用作美化市容地帶。因為明渠有多個污染來源，所以即使落實以上建議的改善方法，亦不能在可見的將來符合可供水上康樂活動使用的水質標準。本研究以不填海為起點，因此所有概念大綱圖都會包括以「不填海」方式處理啟德進水道，並展示其周邊地區的土地用途。

不過，由於啟德明渠進口道的污染問題複雜，需進行更深入的評估去確定各種緩解措施的成本效益，因此現階段不應抹煞填海的可能性。以下是「填海」方案的初步研究結果：

甲、緩解措施

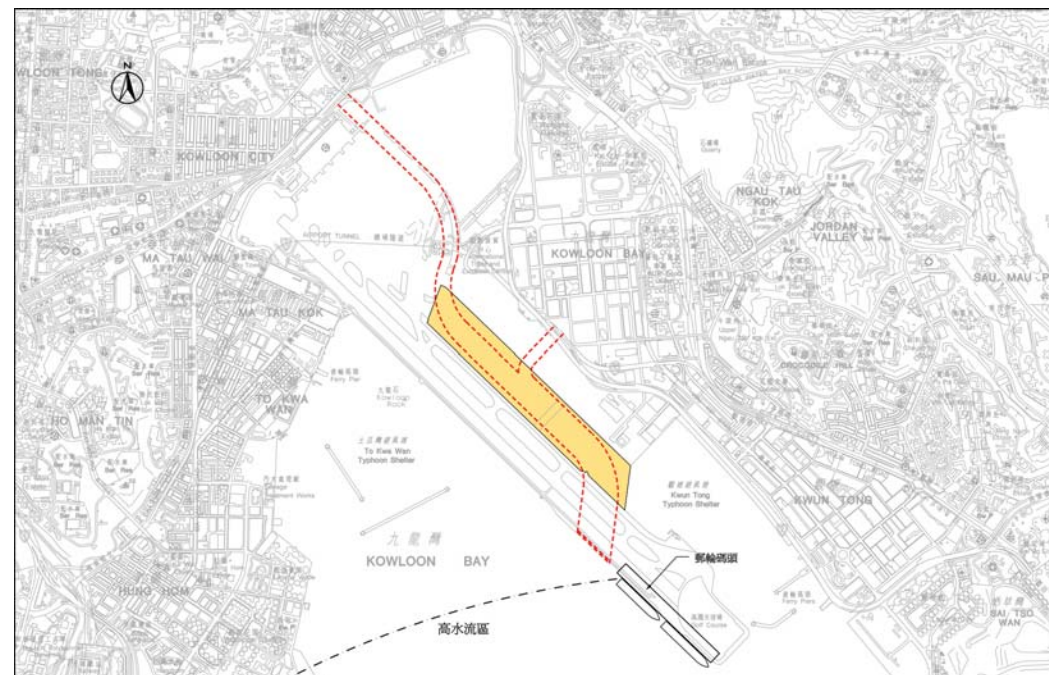
- 填平啟德明渠進口道
- 興建闊面下水道，把污水從啟德明渠引入九龍灣

乙、執行費用

- 填海包括地層處理
- 於填海區敷設打樁下水道及有關的排水管及清淤設備
- 為成本較高的方案

丙、其它考慮

- 要證明填海工程有凌駕性的公眾需要
- 可解決限制周邊地盤發展的明渠氣味問題
- 可提供更多土地改善區內接駁及作休憩用地
- 闊面下水道限制了啟德明渠進口道填海區的發展
- 下水道的經常開支非常龐大
- 需處理填海區排放的生化氣體，以減低風險



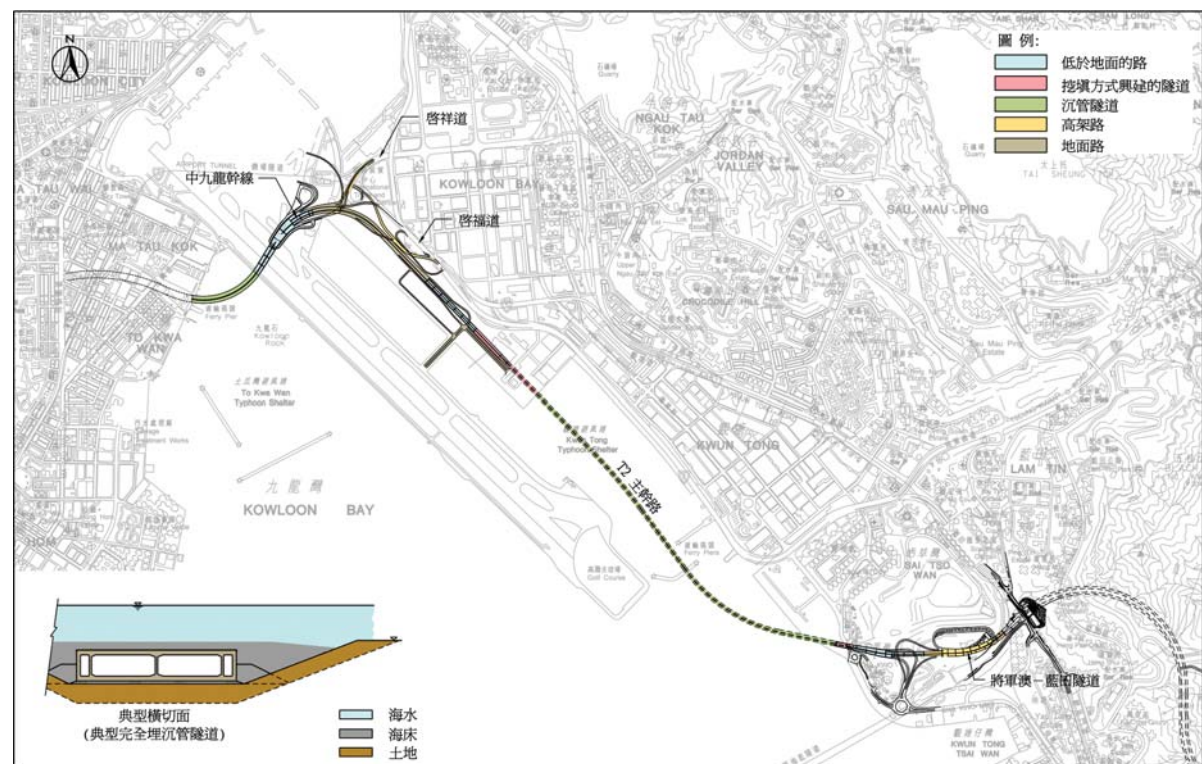
啟德明渠進口道：「填海」方案

2. 填海問題

交通

建議興建的中九龍幹線（九龍灣段）及T2幹路，是連接西九龍及東九龍的主要行車幹道，亦會成為6號幹線的其中一段（終點站為將軍澳），以上主幹道同時亦會連接各地區幹道再接駁至啟德。

中九龍幹線（九龍灣段）及T2幹路建議以沉管隧道方法興建，可能不需要填海，不過尚待詳細設計始能確定。

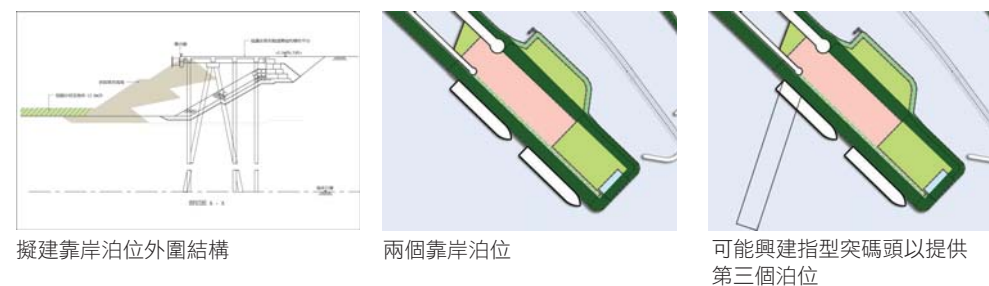


策略性公路網

郵輪碼頭

「香港郵輪設施發展的顧問研究」(2004)指出，香港分別需要一個及另外一至兩個郵輪泊位來應付郵輪工業中期及長遠增長需求。

是次研究會把兩個靠岸郵輪泊位納入概念規劃大綱圖作為展示土地用途之用。視乎將來的需要，現有的設計亦有彈性可於第二個泊位的位置興建一個指型突碼頭，以提供第三個泊位之用。然而，指型突碼頭設計涉及填海問題，須通過「凌駕性的公眾需要」的測試才可進行。



海濱長廊

由於興建海濱長廊未必足以支持填海，故此研究建議採用其他方法落實一條環繞啟德及其鄰近地區的散步長廊，例如要求海濱的樓宇於重建時從海濱往後退入及長遠而言關閉觀塘及茶果嶺的貨物裝卸區。另外，由於建議興建的垃圾轉運站需要海傍的位置上落，因此計劃中的長廊需要利用茶果嶺道的行人路，再接返油塘灣海濱區。

