

INFORMATION NOTE

Environmentally Friendly Linkage System of Kai Tak Development

1. Background

1.1 In November 2007, the Administration arrived at the development scheme for Kai Tak with the vision to develop Kai Tak into "a Distinguished, Vibrant, Attractive and People-oriented area by the Victoria Harbour". The total planning area of Kai Tak Development ("KTD") spans over 320 hectares, covering the 280-hectare ex-airport site and its adjoining areas. KTD involves comprehensive development of the ex-airport site into an area for commercial, residential, recreational, tourism and community uses together with supporting infrastructure.

1.2 To facilitate the transformation of Kowloon East (including KTD, Kowloon Bay and Kwun Tong) and to enhance intra-district connectivity, the Civil Engineering and Development Department commissioned a Feasibility Study ("Study") on Environmentally Friendly Linkage System ("EFLS") in December 2009 to improve linkages between KTD and adjacent districts. This information note briefs members of the Panel on Development on the Government's initiative of development of Kowloon East, preliminary findings of the Study and public views and concerns on EFLS.

2. The Energizing Kowloon East Initiative

2.1 The Chief Executive of the Hong Kong Special Administrative Region announced in his 2011-2012 Policy Address to adopt a visionary, coordinated and integrated approach to expedite the transformation of Kowloon East into an attractive, alternative Central Business District ("CBD") for supporting Hong Kong's economic development.

2.2 Noting that infrastructural works and facilities should be well-designed and relate well to the context, planning and urban design intentions for Kowloon East, the Administration has mapped out a conceptual master plan for the Kowloon East Business District by adopting the strategies of Connectivity, Branding, Design and Diversity. On connectivity, the Administration would consider enhancing inter- and intra-regional connectivity through the provision of EFLS linking KTD, Kwun Tong and Kowloon Bay with the existing Mass Transit Railway ("MTR") Kwun Tong Line and the future Shatin to Central Link.

3. The Environmentally Friendly Linkage System proposal

3.1 The Study, commenced in December 2009 and to be completed in 2013, investigates feasible EFLS network alignments based on assessments on engineering feasibility, traffic impact, land requirement, environmental impacts, operation viability, financial performance and economic return. The Study has also taken into account the important role to be played by EFLS in "Energizing Kowloon East" and come up with an EFLS proposal to effectively cope with the development strategies for Kowloon East CBD. Some of the preliminary suggestions and recommendations of the Study are highlighted in the ensuing paragraphs.

Alignment

3.2 The Study suggests adopting elevated monorail as an environmentally friendly transportation linkage system and proposes a 9-kilometre 12-station line linking the MTR Kowloon Bay Station, through Wang Kwong Road to the KTD Station Square, where it can interchange with the Kai Tak Station of the future MTR Shatin to Central Link, and then all the way along the former runway before crossing the Kwun Tong Typhoon Shelter ("the Typhoon Shelter") at the tip of the runway via the Kwun Tong Transportation Link ("KTTL") (a bridge linking Kai Tak and Kwun Tong) and ending at the MTR Kwun Tong Station. The proposed alignment plan is in **Appendix I**. The forecast daily patronage of EFLS in 2031 is about 0.2 million.

Kwun Tong Transportation Link

3.3 The proposed alignment links up the former runway tip with Kwun Tong via KTTL at the entrance/exit of the existing Typhoon Shelter to achieve a more direct connection between Kai Tak and Kwun Tong. As KTTL will span across the entrance to the Typhoon Shelter with a suggested vertical clearance of 21 metres above the sea level, it will impose a height restriction on vessels using the Typhoon Shelter. To avoid causing adverse impact on the port operation, the Administration plans to discuss with the affected industry to explore effective and feasible alternative measures which can address the impacts to the users of the Typhoon Shelter.

Financial and economic returns

3.4 The EFLS proposal will incur substantial cost and the financial and economic returns are not satisfactory if treated as a transport infrastructure. Based on the quantifiable economic benefits, the economic internal rate of return of a typical transport infrastructure project is usually 4% or more, higher than that of EFLS proposal which is estimated to be around 1%. The capital cost of EFLS is broadly estimated to be HK\$12 billion (in 2010 prices), and the anticipated revenue is unable to meet its capital cost as well as operating and maintenance expenses.

Non-quantifiable economic benefits

3.5 The Study reveals that EFLS will not only facilitate inter-districts travelling linking the Kowloon East CBD with other business districts in Hong Kong in an effective manner, the system will also generate synergy for adjacent developments and have catalytic effect on the successful transformation of Kowloon East into another attractive CBD. The Administration envisages that the monorail system will create a landmark in Hong Kong with tourism appeal. Passengers on the rail can enjoy the panoramic views of Victoria Harbour, the landscape and developments in KTD.

Implementation programme

3.6 The implementation of EFLS depends on the delivery of some major infrastructure and development in the KTD area. The Administration anticipates that the tentative commissioning date of EFLS will be around 2023.

Road-based green public transport

3.7 In view that the earliest commissioning date of EFLS will be in 2023 tentatively, some form of road-based public transport service will be required in the interim period to serve the various stages of population in-take in KTD starting from 2013 upon the completion of Cruise Terminal Phase I and public housing development at the North Apron. Considering the high construction cost of EFLS, public views are invited on whether the road-based green transport modes should be adopted in the long term instead. Specifically, the Administration is considering the options of Euro V Standard diesel bus, liquefied petroleum gas mini-bus, hybrid bus, battery-electric bus and supercapacitor bus.

Public consultation

3.8 The Administration plans to conduct a two-stage public consultation exercise to solicit public views on the implementation of EFLS as well as the use of road-based green transport vehicles. Stage 1 public consultation will take place between the first and third quarters of 2012, involving consultations with relevant District Councils, the Task Force on Kai Tak Harbourfront Development, the Panel of Development of the Legislative Council, concern/focus groups and other stakeholders. Issues to be covered in the consultation include alignment plan, KTTL, financial and economic returns of proposed EFLS and implementation plan. Public engagement workshops will be conducted in mid-2012 to gauge more extensive public views.

3.9 Stage 2 public consultation will be conducted at end-2012 with a view to arriving at a consensus reflecting the majority of public views on the way forward for EFLS.

4. Public views and concerns on the Environmentally Friendly Linkage System

4.1 Professionals from various industries have expressed views and concerns on the construction of EFLS in Kowloon East since the plan was announced in the 2011-2012 Policy Address. The major views and concerns are summarized below¹:

- (a) the community called for extending EFLS to other districts, such as To Kwa Wan, to enhance transportation within Kowloon East;
- (b) property professional body and business association viewed that EFLS would enhance the tourism appeal of Kowloon East and produce vast opportunities for the area. Real estate companies forecasted that the construction of EFLS would produce a multiplier effect on the economy, benefiting various industries such as engineering consulting firms, building professionals, construction companies, catering and entertainment industries;
- (c) property consultants advocated for a detailed study on the feasibility of EFLS, the adverse impact on the nearby residents during the construction period and potential litigation;
- (d) research think tanks urged the Government to produce a clear blueprint and detailed analysis on traffic flow and demand within Kowloon East in the EFLS proposal, as the transport infrastructure might not be able to cope with the increase in population in-take. Academics also pointed out that the existing transport link was not convenient and the traffic and environment issues should be addressed at the onset of the project;

¹ Please refer to **Appendix II** for details.

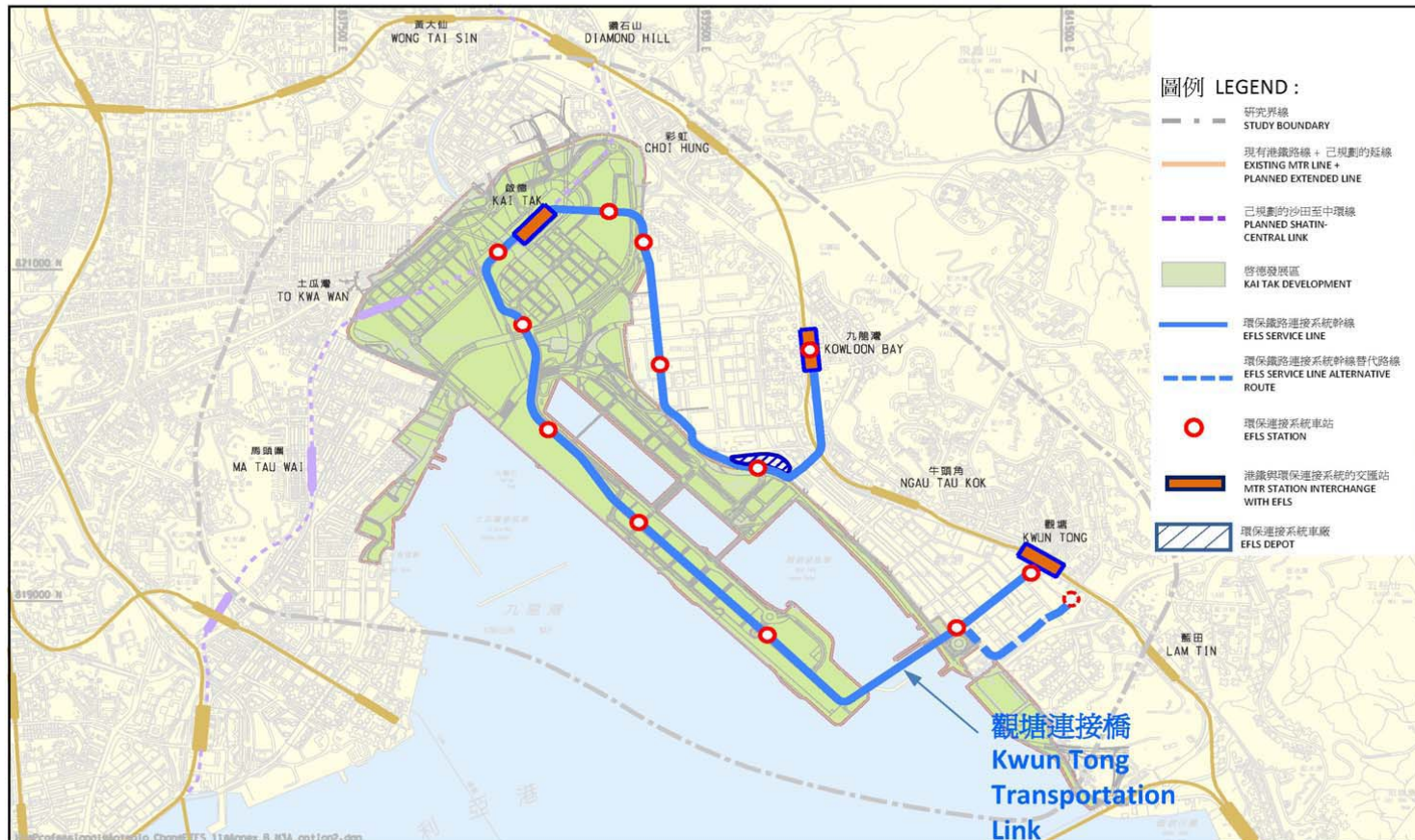
- (e) resident groups expressed their support for the EFLS proposal as long as the Victoria Harbour would be preserved and landscape beautified. They urged the Government to promote greening effort in Kowloon East, fully utilize public space, and strike a balance between environmental protection and urban development; and
- (f) logistics professionals opposed to the construction of bridge across the Typhoon Shelter as it might hinder vessels entering and exiting the waterway.

Prepared by Diana WONG
13 April 2012
Tel: 3919 3632

Information notes are compiled for Members and Committees of the Legislative Council. They are not legal or other professional advice and shall not be relied on as such. Information notes are subject to copyright owned by the Legislative Council Commission (the Commission). The Commission permits accurate reproduction of information notes for non-commercial use in a manner not adversely affecting the Legislative Council, provided that acknowledgement is made stating the Research Division of the Legislative Council Secretariat as the source and one copy of the reproduction is sent to the Legislative Council Library.

Appendix I

Figure — Proposed Alignment Plan of the Environmentally Friendly Linkage System (as at September 2011)



Source: Development Bureau (2011a).

Appendix II

~~~~~  
太陽報 | 2011-10-22

E19 | 置業安居 | Surveyor 觀點 | By 陳東岳

發展九龍東應設統籌局  
~~~~~

政府《施政報告》提出「起動九龍東」，簡稱 CBD2，為香港打造新核心商業區，該區未來將有翻天覆地的變化，數以百億元計的龐大基建及建設投資，對香港經濟各環節，都會帶來利好的作用。筆者建議港府設立類似「東九龍建設局」，統籌各項計劃的實施。

這是一個很有前瞻性眼光和具有膽識的大型計劃，筆者初步觀察已披露的資料所得，整個構思建基於充分利用九龍東的地利和交通運輸的連網。筆者想講幾個重點：

(一) 整合觀塘、九龍灣及啟德發展區成具規模的發展區。

原本這些區域的土地利用及交通，並沒有一個整體配合的計劃，港府以 120 億元建造環保單軌列車，連線成 12 個站的循環網，每一個站加上「行動區 1 和 2」，都將成為一個地區性小型核心，有利於土地及上蓋物業的發展及互相配合利用。

(二) 增加 400 萬平方米寫字樓供應。

CBD2 為滿足香港整體寫字樓樓面供應不足，提供了答案。新核心有助紓緩舊核心如中區等對甲廈的供求失衡。新規劃的寫字樓用地，可以提供較大型樓面的寫字樓，以較低廉的租金租予租客，對維持香港競爭力有幫助。港府帶頭把部分中區辦事處搬到九龍東，騰出的用地亦有助於紓緩對中區商業用地的需求。

(三) 環保列車連接港鐵觀塘線及沙中線網絡。

這是區內與全港性集體運輸系統的連網，利便區外市民往返東九龍新發展區。

Appendix II (cont'd)

環保列車帶動基建

(四) 東九龍新旅遊設施。

啟德郵輪碼頭與觀塘鄰近海旁一帶發展成旅遊產業，為地區重新定位，包括美化啟德明渠、海濱長廊及水上活動等多元化項目，預計會帶動觀塘舊區私人物業朝着配合新概念，而自行發展商務、旅遊、購物、餐飲、文化、休閒等項目。

(五) 經濟乘數效應。

預計環保列車將於二〇二三年通車，帶動整個東九龍地區均有大型基建發展可以進行，料將惠及多個行業和經濟環節，比如工程顧問公司、專業人士、建材供應商、建築工程公司、傢俬、裝修、交通運輸業和其他間接受惠的行業如餐飲及娛樂等，為香港製造數以千計的就業機會，為經濟產生乘數效應。

文章編號：201110220341630

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

## Appendix II (cont'd)

~~~~~  
香港經濟日報 | 2011-11-09

D07 | 工商入門 | 專家論市 | By 林浩文(萊坊大中華研究部主管)
起動九龍東 周詳計劃不可少
~~~~~

上月特首提出最後一份《施政報告》，其中一項為起動九龍東，提出建立一個新的商業核心區(CBD)，而發展局亦積極配合與規劃。

據筆者理解，九龍東發展區包括啓德發展區、觀塘及九龍灣，土地面積共約 495 公頃，而啓德發展區共分 3 期發展，可以提供寫字樓、住宅、商業、酒店等設施面積超過 3 900 萬平方呎，其中寫字樓面積約佔 915 萬平方呎。

提供寫字樓樓面 料夠 25 年用

計劃中，整個九龍東 CBD 合共能提供 5 770 萬平方呎的寫字樓供應，是中環的兩倍。撇除現有的 1 500 萬平方呎樓面，整個九龍東再可提供約 4 300 萬平方呎寫字樓樓面。假設香港每年需求約 160 萬多呎樓面(參考過往 10 年數據)，那九龍東 CBD 的寫字樓樓面供應足可應付香港未來 25 年的發展。

比較其他國際金融中心，香港的 CBD 面積最小，只有 750 公頃(不包括九龍東的 495 公頃)，較倫敦 CBD 約有 3 300 公頃及紐約 CBD 約 6 000 公頃為少。CBD 的土地面積少及對甲級寫字樓的需求增加，是其中一個推高甲級寫字樓租金及限制經濟發展的原因。

**Appendix II (cont'd)**

## 區內商廈熾熱 業主加價封盤

由於政府表明會不惜工本全力打造九龍東品牌，催化啟德、九龍灣及觀塘，並計劃投放 120 億元，於 2023 年建成一條高架單軌鐵路，加強九龍東及其他市區的連接，種種因素促使東九龍商廈市場即時變得熱熾。買家及炒家加快步伐入市，同時不少區內商廈及廠廈業主亦馬上「封盤」或加價。

無論如何，筆者認為政府首先要解決及考慮一系列問題，如平衡各方利益，並制定全面及周詳的城市規劃（如單軌鐵路的可行性、興建其間對居民及商戶的影響及可能潛在的訴訟），加強政策執行及發展的持續性，加快區內工業活化及補地價手續，以及改善區內環境及設施等，才可望真正將九龍東打造成一個成功的 CBD。

文章編號：201111090300010

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

Appendix II (cont'd)

明報 | 2011-11-14

A09 | 港聞

九東單軌列車 倡延至土瓜灣

為配合「起動九龍東」計劃，政府擬興建單軌列車系統，連接東九龍新舊發展區，其中一段將建橫跨啟德水道大橋。發展局長林鄭月娥表示，地區人士建議將列車延至土瓜灣，另外物流業界反對興建跨海大橋，擔心阻礙船隻進出水道，她期望地區人士協助政府游說受影響業界支持項目。

立法會議員陳鑑林表示，觀塘貨物起卸區已搬走，餘下使用碼頭的船隻不多，又指跨海大橋對業界影響有限，應不會影響船隻出入。他指青衣大橋離水面 17 米高，已足夠大部分船隻通過。

大型模型巡迴展出蒐意見

民建聯昨公布「啟德新天地，你我齊共建」專題研究結果，於政府明年初就「起動九龍東」計劃正式諮詢公眾前，提出具體建議，重點包括進一步優化政府提出的單軌列車系統。民建聯就單軌列車的構思製作了一個大型模型，並安排於東九龍的商場巡迴展出，收集市民意見，據悉製作費逾 10 萬元。

政府建議，單軌列車以港鐵觀塘站的開源道為起點，途經啟德舊跑道、郵輪碼頭，沙中線啟德站、九龍灣商貿區共 12 個車站，終點為港鐵九龍灣站。民建聯提出的優化方案，建議將原有的 9 公里單軌列車系統，延長 1.4 公里，於啟德伸延至土瓜灣，總站設於九龍城碼頭一帶，以彌補沙中線未有於土瓜灣區內設置車站的不足。不過，林鄭月娥承認在這方面與民建聯有分歧，希望透過商討解決。

Appendix II (cont'd)

對於單軌列車跨海大橋段牽涉維港填海，民建聯建議大橋的橋躉建於觀塘碼頭防波堤末端，料可減少爭議。本身是啟德海濱發展專責小組主席的香港城市設計學會副會長吳永順，認同在現有設施興建橋躉獲通過機會較大，但仍要視乎社會對該項目填海，是否符合「具凌駕性公眾需要」的法律要求有否共識。

文章編號：201111140040159

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

## Appendix II (cont'd)

~~~~~  
香港商報 | 2011-11-18

A12 | 商界心聲 | 當務之急 | By 李秀恒 (全國政協委員香港經貿商會會長)

速建 6 號幹線打通九龍東大動脈
~~~~~

6 號幹線是計劃中連接香港、東西九龍和將軍澳的幹線公路，將九龍東納入全市快速幹道網絡。政府致力開發九龍東核心商業區，相當於兩個中環。在市區寫字樓供應緊張的情況下，「起動九龍東」計劃無疑雪中送炭，為本港提供了廣闊發展空間。盡快興建 6 號幹線，打通九龍東「大動脈」，已是當務之急。

#### 交通堵塞妨礙九龍東發展

現時市區寫字樓供應緊張，整體甲級寫字樓空置率僅為 8.5%，中環甲級寫字樓空置率更只有 4.8%。而跨國公司過去 10 年在港設地區總部增加 50%。中國經濟地位日益強大，海外公司及中國公司在香港設立總部的趨勢將進一步加強。由於舊樓重建和工廈活化的政策，經過 10 年的不懈努力，位於觀塘和九龍灣的甲級寫字樓樓面面積已大幅增加兩倍半至 140 萬平方米。令政府開發九龍東成為新的商業核心區的戰略性目標成功在望。

隨着啟德區的寫字樓地帶及旅遊休閒設施投入市場，九龍東有極大潛力蛻變成為優越的商業區，再增添 400 萬平方米的寫字樓樓面面積。開發九龍東核心商業區，及時滿足了經濟發展的需求，令經濟發展容量發生質的飛躍，對香港經濟的促進作用難以估量。

## Appendix II (cont'd)

財通必須路先通。目前連接九龍東西方向的交通已十分繁忙。灣仔政府大樓、稅務大樓、入境事務處大樓等 11 個政府部門，2014 年遷入九龍東；啟德郵輪碼頭首個泊位於 2013 年落成；將軍澳、油塘一帶眾多大型住宅項目將相繼落成；政府第一和第二個 5 年計劃，也預計在將軍澳推出合計 15 227 個住宅單位，並在興建茶果嶺高嶺土礦場。這些大型項目大大促進九龍東發展的同時，也帶來龐大交通壓力。隨着商業核心區逐漸成型，人流、物流成倍增長，交通狀況勢必陷入惡化局面。與此同時，預計 2016 年完工，連接九龍東西方向的 6 號幹線工程，反而押後無期。

九龍東西方向交通主要依靠龍翔道、界限街、太子道西、亞皆老街、漆咸道北及加士居道行車天橋等連接道路。由於九龍東商業區的日漸發展，這些道路的容車量，大部分在繁忙時間已達飽和。今後九龍東寫字樓面積逾倍增長，政府部門、跨國公司和本地公司的遷入，以及郵輪碼頭帶來的巨量海外遊客，加上將軍澳、油塘地區的大型開發項目，人流、物流需求將翻倍增長。現有道路顯然無法應付，屆時恐防出現交通癱瘓的嚴重局面，對九龍東商業區的形成帶來不容小覷的負面影響。

### 促進第二核心商業區發展

6 號幹線包括中九龍幹線、T2 主幹路及將軍澳 — 藍田隧道，是計劃中連接香港、東西九龍的幹線公路。該幹線可大幅減輕太子、呈祥、龍翔、漆咸、加士居道、亞皆老、界限街擠壓情況。6 號幹線與 1 號幹線、2 號幹線、3 號幹線和 5 號幹線連接，將九龍東納入全市快速幹道網絡，並預留今後交通流量急速增長的需求。各界對 6 號幹線的重要性均無異議。不料「起動九龍東」計劃正式實施之時，原定明年動工、擔負九龍東交通大動脈重任的 6 號幹線工程反而押後無期。

**Appendix II (cont'd)**

政府顯然已意識到，改善道路交通是發展核心商業區的先決條件。特首施政報告公布將改善九龍東行人通道網絡，並考慮以環保連接系統貫通全區，及通過港鐵觀塘線和未來沙中線加強對外連繫。制訂富吸引力的城市設計概念和綠化環境，發展行人通達的海濱長廊，締造舒適怡人的商業區。發展局局長林鄭月娥也公布政府斥資 120 億建立九龍東單軌列車的計劃。

但是這些計劃只能改善九龍東區內的交通狀況，無補九龍東和其他各區的交通緊張狀況。只有盡快興建 6 號幹線高速路，再配合日益完善的區內交通，才能完善九龍東的交通網絡，促進第二核心商業區蓬勃發展。

為避免即將出現的、九龍東、西交通大堵塞惡果；避免因交通問題，妨礙九龍東發展成核心商業區的戰略性目標，應該盡快搭建九龍東「大動脈」、興建 6 號幹線高速路。

文章編號：201111180010150

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

Appendix II (cont'd)

~~~~~  
信報財經新聞 | 2011-11-28

A20 | 時事評論 | By 呂文淵 (香港浸會大學理學院運籌學與統計學雙碩士) 莊太量 (香港中文大學全球經濟及金融研究所常務所長)  
有序發展九東 CBD2  
~~~~~

上月 12 日，特首曾蔭權在《施政報告》中提出，將於九龍東發展核心商業區，並打造為一個不一樣的「中環」。翌日的新聞發布會上，發展局局長林鄭月娥表示，港府須抓緊啟德發展的機遇，在九龍東地區發展多元化的第二核心商業區 (CBD2)，提供 540 萬平方米寫字樓樓面；而港府十一個部門還會陸續遷入啟德發展區。

該計劃涵蓋啟德發展區、觀塘和九龍灣，在規劃時設有聯繫、品牌、設計和多元化等四個主題。

「聯繫」是以環保高

架單軌列車系統貫通全區；「品牌」是把握機會塑造新面貌；「設計」是要改善和綠化街道景觀；「多元化」是要提供露天食肆和水上活動娛樂設施。可說並非純屬寫字樓的商業區。

九東位置優勢明顯

再細讀一下港府提出的「起動九龍東」計劃宣傳資料，筆者看到一些具體的實施計劃，其中最重要的是，即將啟動兩個重要項目。

一是海濱道重建項目。該計劃將騰出的 6.4 公頃政府土地開發為全新的活力樞紐，提供辦公室、會展場地、酒店式住宅；建議的啟德環保連接系統車站和車廠亦會設於區內，令它能夠成為九龍東的連接樞紐。

Appendix II (cont'd)

二是觀塘渡輪碼頭發展項目。發展局建議重新修葺巴士總站，以作公共休憩空間和戶外表演場地，發展項目內將設有環保連接的車站，加強聯繫。碼頭區未來將建成新的樞紐，設有小型辦公室、藝術創作室、娛樂場所和畫廊等，並且建立沿海食肆，配合日後啟德跑道公園發展的旅遊樞紐計劃。

從地理位置上來說，九龍東區是整個香港的中心地帶，可兼顧港島和九龍區，優勢明顯。如今九龍灣碼頭功能未能充分發揮，觀塘更是亟待重新開發整合的工業舊區，可供規劃的藍本相當寬裕。發展局對於九龍東區的設計是一個有機的生活圈，要與中環地區傳統的水泥森林式商務樓群有一個比較明顯的不同。

所以，如何在保留原九龍東地區的區域特色上建立新中心，才是新規劃中不可忽視的重要課題。如何使得原來的舊城區結合新概念和新產業，形成獨特的區域經濟特色，更是值得細心推敲和考慮。

兩區企業各有側重

筆者認為整個計劃如果安排一個時間表，可大致分為三個階段。

第一階段：標誌性項目與交通設施的興建。

標誌性建築項目即上述的兩大項目「海濱道重建和觀塘渡輪碼頭」。海濱道地區定位是金融貿易中心，觀塘渡輪碼頭則是商業旅遊的休閒處所。由於九龍東地區的交通並不方便，尤其是地鐵站口較少，所以能夠貫通全區的環保高架單軌列車系統必須與項目同步，從一開始就解決交通與環保的配套工程，以配合後續的發展；

第二階段：周邊地區的改建與中心地區的功能互補。

Appendix II (cont'd)

筆者認為，臨近啟德地塊的九龍城地區有眾多值得開發的人文景觀和歷史遺迹，可以成為新中心的重要休閒風景區的延伸和補充，並可充分利用啟德地塊發展，進行逐步的舊城改造；

第三階段：九龍東地區的商業龍頭效應。

結合前期西九龍文化區的建設，從而帶動整個九龍地區的轉型與騰飛，從而使得九龍成為能與港島和半山地區相媲美的 CBD2。

在政策配合方面，政府的引導與產業政策、稅收和財政政策要互相結合。政府如把十一個部門遷移，就使得 CBD2 的核心辦公區進行填充。可是如果光只有政府部門搬遷，自然不是最終目的，特色企業群的建立才是重點。

如果直接遷移大型金融企業，一則難以實現，二則不過是將原來的中心進行稀釋，沒有體現出 CBD2 的新在何處。所以，可以把著名的外企留在中環地區，而把中型企業逐步遷移到 CBD2，以及鼓勵新公司進駐不失為一個緩和矛盾的方法。

出於類似「棘輪效應」(Ratcheting effect)，大多數傳統的頂級或大型企業，不會因為稅收優惠而離開豪華的辦公室地段，遷進新的 CBD，只要公司尚能承受租金，辦公地段才公司的身份象徵，租金價格對於租住中環的公司來說彈性較小。

這樣，九龍東未來聚集的企業群與中環現有的企業群可以予以區分，各有側重，各有特色，同時滿足了需要大量辦公室的要求，緩解居高不下的租金。

Appendix II (cont'd)**機場設施承載記憶**

此外，整個開發規劃區可以設立一個「開發辦公室」之類的機構，進行獨立協調和管理。因為純粹依靠發展局進行開發，如果遇到利益牽扯或矛盾，將會顧此失彼，效率低下。由於項目龐大，持續時間較長，所以一個穩定的開發及持續管理的機構非常必要，從而可以讓整個九龍東開發計劃持續而有序地進行。

重點地區各有不同側重和主題，應該分批上馬。現試分段論述。

第一階段，海濱道啟德地塊的主題是新 CBD 的標誌。啟德地塊作為原香港最重要的空港——啟德機場的所在地，承載着大量香港人的集體回憶，儘管機場主體早已拆除，但仍保留了一部分的跑道和設施，可以成為新 CBD 具有特色的景點或特別設計的基礎，機場跑道可予設計者提供更多的發揮空間。

此外，由於啟德地塊屬臨時設施，要重新啟動，必然建立一個更大的中心建築，並且包含多種功能在內。這樣一個地標性建築必須造型獨特，應要與 IFC、ICC 媲美。相信只要進行招標，各大建築商均可交出各種精采紛呈的作品。任何多功能的地標建築，必可形成較大的影響力和轟動效應，令地標建築與觀塘渡輪碼頭成為九龍東地區前期第一個商業中心區域。

Appendix II (cont'd)

參考文獻：

1. 2010 年香港特別行政區《施政報告》。(2010 年 10 月 12 日，曾蔭權。)
2. 《九龍東將成香港第二個核心商業區》。(2011 年 10 月 15 日，中國在線。)
3. 《起動九龍東 CBD2》宣傳冊頁。(2011 年 10 月，香港發展局)。呂文淵莊太量。

文章編號：201111283910076

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

## Appendix II (cont'd)

~~~~~  
香港商報 | 2011-12-14

A01 | 商報頭條 | 2011 香港商界 10 大關注專訪

鄭君旋：起動九龍東樂見新觀塘
~~~~~

一年一度的「2011 香港商界最關注的十件大事」評選活動正式展開，廣受本港各界關注。評委之一的九龍總商會理事長鄭君旋指出，在候選大事名單中，「起動九龍東，建港第二都」最令他關注，因為曾於觀塘區設廠的他，對觀塘區有一份情意結，港府致力將九龍東打造為新商業核心區(CBD)，相信可為區內居民提供就業機會。他亦期望透過計劃，大幅改善觀塘工廠區內環境，令區內面貌煥然一新。香港商報記者謝巧玲

廿年內人幣定國際化

鄭君旋指出，國務院副總理李克強 8 月的 3 天訪港之行，短短 52 個小時裏，共出席了 20 多場活動，行程緊湊；從中看到中央力挺香港，也看到李克強的親和力。期間，李克強更宣布了六個方面 36 項利港政策，涵蓋範圍廣泛，包括金融、經貿、交通、旅遊、醫療服務、教育等多方面，其中包括大幅提升內地對香港服務貿易的開放水平，這也充分體現中央對香港的關心和對香港參與國家發展的期望，同時進一步鞏固了內地與香港的合作基礎。

鄭君旋認為，香港法治制度完善，擁有眾多具備國際視野的人才，可以補充內地企業「走出去」的不足，減少投資帶來的失誤，「香港與國際經濟緊密融合，亦已成為內地企業籌集國際資金的最有效地方，內地與香港企業攜手聯合『走出去』，可以優勢互補，共創雙贏」。

## Appendix II (cont'd)

談及發展離岸人民幣債券市場，中央宣布增加赴港發行人民幣債券的境內金融機構，且擴大這些機構發債的規模，並允許境內非金融企業赴港發人民幣債，他認為，這些措施為香港金融市場注入強大增長動力，另一方面也配合了人民幣國際化進程。事實上，隨着人民幣在海外廣泛使用、中央逐步開放中國債券市場，人民幣國際化是必然趨勢，估計 10 年至 20 年內必可達到。

### 冀改善觀塘擠迫環境

曾於觀塘設廠的鄭君旋，對「起動九龍東，建港第二都」特別關注，訪問間，他數度緬懷七八十年代香港經濟起飛時，觀塘一帶工廠區的輝煌情景，及至九十年代初香港工業開始北移、觀塘區的面貌開始逐漸發生變化。

鄭君旋相信，《施政報告》提出將觀塘、九龍灣及啟德發展區一帶重新定位成新主要商業區的「起動九龍東」大計，並擬斥資 120 億元興建單軌列車系統、貫通九龍東新舊區域和三個鐵路車站，再配合啟德發展計劃有約兩萬個私人住宅單位供應，九龍東地方面積廣闊，規劃上可以有很大的發揮，未來一定前景無限。

他亦提出，觀塘是傳統的工廠區，早期的規劃並不完善，如行人路狹窄、停車場不足等，期望政府透過「起動九龍東」計劃，好好改善區內環境，可預留更多空間、改善擠迫環境，做好綠化工作、改善區內空氣質素。

鄭君旋並樂觀展望，觀塘人口近 70 萬，港府致力將九龍東打造為 CBD，加上政府多個重要部門遷入區內，可為區內居民提供就業機會。

**Appendix II (cont'd)**

下次派糖應惠及更多人

對於財爺還富於民，今年向全港 18 歲以上、持有香港永久居民身份證的市民，派發 6,000 元現金，鄭君旋指，對於大部分港人來說這是開心事，但不足之處在於未能全面照顧到真正有需要的人。他認為合資格人士應包括 18 歲以下人士，「現時物價飛升，剛出生的嬰兒開支龐大，奶粉、尿片等支出不菲，6,000 元數目雖不大，但可作一點幫補。對於在學兒童的父母也可利用這 6,000 元作補習費、課外活動等支出，減輕家長負擔。」

鄭君旋認為，至於居港不足 7 年的新移民不符合領取資格，對他們也不公平，予人有歧視的感覺，幸政府後來聽取民意，透過關愛基金向新來港人士派發 6,000 元，惟要入息審查，令申請變得煩瑣，日後若有派錢政策，希望汲取今次經驗，考慮全面些，惠及更多有需要人士。

對於下任特首的期望，鄭君旋冀下任特首須具親和力，有領導能力、長遠眼光，有能力解決香港的深層次問題，與各界營造良好的合作關係，具備平衡社會各方利益的決心。

文章編號：201112140010040

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

Appendix II (cont'd)

~~~~~  
星島日報 | 2011-12-17

A18 | 每日雜誌 | 來論 | By 李秀恒博士(大舜政策研究中心智囊)  
「起動九龍東」要有新思維  
~~~~~

「起動九龍東」是今次《施政報告》的一大亮點，可是如何落實，才是真正挑戰。政府的計畫主要包括：以一系列工廈活化措施促進舊工廈重建或整幢改裝；以啟德新發展區帶動東九舊區發展；以及以單軌列車連繫九龍東內各區。

以上三點對「起動東九龍」都有一定幫助，但如要加快步伐，以免錯過發展機遇，只靠以上三點恐怕十年內都看不到顯著成效。我們必須推出一些新措施，才能真正落實「起動九龍東」。

活化工廈政策要再優化

首先，政府提出將工廈活化已經好幾年了，但成效欠彰。要取得真正的成功，必需要以革新、開放的思維來優化現時的政策。因此，新公布的措施至少應作以下修訂：

- 一、在整幢改裝工廈外部安裝覆蓋層或幕牆時容許在合理範圍內輕微超出地界。
- 二、在不超過大廈總樓面面積的一成範圍內，容許任何拆卸了的樓面，在大廈外殼以外加建相同的樓面作補償。在不影響結構安全、符合城市規劃及建築條例的前提下，允許發展商向高空發展或在外部加建，取回一成的面積，才能促進活化區域的市容美觀。取回僅一成的面積，仍有效區分改裝和重建的分野，不會導致相關政策被濫用。

Appendix II (cont'd)

如能做到以上兩點，便能鼓勵更多工廈業主作整幢改裝，而且外型的設計上將容許更多創意，有利改善社區環境。不過，由於大部分工廈的業權都是分散的，而要引用「強拍」集齊業權又只適用於重建的項目，因此如要將九龍東大規模發展成「CBD2」，工廈重建更應得到鼓勵。

拆卸重建免補地價更環保

除此之外，政府第二步應考慮容許工廈重建為商業樓宇並豁免補地價。雖然社會對此可能存有不同的意見，但權衡過如何將全港舊工業區有效重建的發展進度，以配合整體經濟轉型，此建議仍利大於弊。

大家都知道，舊工業區街道狹窄，工廈大多用盡地盤覆蓋率，不利街道通風之餘，狹窄行人道亦難以符合作為一個「CBD」標準。只有鼓勵工廈拆卸重建才能徹底改善舊工業區的面貌。

交通配套設施同步發展

另外，若商業樓宇供應大量增加，租金將會相應下跌，若要業主以現有制度補地價，根本不能反映將來供應大增等風險因素，地價談判也只會形成拉鋸局面。為鼓勵更多工廈重建，應考慮以豁免補地價等的方式提供誘因，否則重建進度不會有改善。

Appendix II (cont'd)

再者，從環保角度看，拆卸重建可以比整幢改裝更環保，因為重建物業可大幅改善大廈外型，從而減低屏風效應，而重建時亦可有更多空間設置各種環保設施。政府也可設立機制，要求重建項目達到如「香港綠色建築議會」(BEAMPlus)的某個特定評級，才可豁免補地價。另一方面，啟德新發展區包括了郵輪碼頭等重要基礎設施，其發展潛力及對周邊區域的影響力自然不能低估。郵輪碼頭及一萬三千個公屋單位已進入建築階段，預計在二〇一三年完成，但周邊商業、社區設施及交通配套若不配合同步進行，郵輪碼頭落成後只會成為一個「孤島」。

至於政府建議興建單軌列車以連繫九龍東內各區，但並沒有提出清晰的交通規劃藍圖，對整體的交通需求及流向作出分析，並說明如何令各區人士暢達往返九龍東。據估計，九龍東陸續發展後，將容納大量居住人口及大量就業職位。而將軍澳的人口亦會不斷增長，其中當然會有一定部分人口會到九龍東及中九龍就業。以現時已飽和的道路及鐵路設施，根本不能負荷如此龐大的額外人流。

本來，政府計畫興建 T2 主幹道及中九龍幹綫，剛好能對症下藥，令由機場、西九至九龍東的交通暢達無阻，有效疏導九龍東西向的交通，亦會間接令整體市區的交通得到改善。可惜有關項目的進度緩慢，現時政府仍未向立法會遞交詳細計畫申請撥款，更遑論竣工日期。因此，政府必須從速使有關工程上馬，否則「起動九龍東」的發展，將來必會受到影響。

文章編號：201112170030062

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

---

**Appendix II (cont'd)**

~~~~~  
香港商報 | 2011-12-30
A02 | 重點關注 | 零售商機
東九翻天帶旺零售業
~~~~~

政府「起動九龍東」計劃內，涉及多項基建項目，包括 120 億元興建單軌鐵路，貫通整個九龍東、興建啟德郵輪碼頭、海濱長廊等。身兼英國皇家特許測量師學會(RICS)香港外事務及公共關注理事會理事的新地代理租務部總經理馮秀炎表示，未來 10 年，九龍東將有翻天覆地的變化；計劃的實施料亦可帶動該區的零售業。

就零售市道來說，她認為，該區的吸納面很大，加上受到內地自由行帶動，該區零售市道商機非常吸引。她透露，自政府公布「起動九龍東」計劃以來，有來自廣州的內地人士為此而特別購入公司的寫字樓作投資，惟未有透露成交的物業資料。

### apm 零售概念獲肯定

她以旗下觀塘的 apm 為例，指公司由 2003 年起，引入全新「品味生活誌」及夜行零售概念，延長商場營業時間至凌晨 1 點、甚至通宵；事實證明，該概念實施近 9 年以來，隨着該區酒店日漸增多，加上商場設置兩輛通宵巴士，以及受惠內地自由行，夜行零售概念得到肯定。

馮秀炎認為，政府興建郵輪碼頭、單軌鐵路、海濱長廊，加上市建局的綠化工程等，完全亦可以在九龍東實行夜行零售的概念，指夜行概念對酒店旅客具相當大的吸引力。

---

---

**Appendix II (cont'd)**

中原(工商舖)商舖部董事黃偉基表示，在政府「起動九龍東」計劃帶動下，九龍東商舖將會發展蓬勃，預計率先進入的將會是連鎖餐飲行業。不過，他指出，觀塘區的發展較為另類，裕民坊、牛頭角及協和街物業獲市建局收購，將來的發展一定會好。

文章編號：201112300010135

~~~~~

本內容經慧科的電子服務提供。本內容之版權由相關傳媒機構／版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。

References

1. Civil Engineering and Development Department. (2011) *Kaitak on The Move: Issue 7*. Available from: [http://www.ktd.gov.hk/photo/Issue%207%20\(A4%20version\).pdf](http://www.ktd.gov.hk/photo/Issue%207%20(A4%20version).pdf) [Accessed April 2012].
2. Civil Engineering and Development Department. (2012a) *Kaitak on The Move: Issue 8*. Available from: [http://www.ktd.gov.hk/photo/Issue%208%20\(A4%20version\).pdf](http://www.ktd.gov.hk/photo/Issue%208%20(A4%20version).pdf) [Accessed April 2012].
3. Civil Engineering and Development Department. (2012b) *Local Vessels Advisory Committee: Connecting Kowloon East – Environmentally Friendly Linkage System*. Available from: http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/pdf/lvacp03_12.pdf [Accessed April 2012].
4. Development Bureau. (2009) *The Implementation Plan for the Kai Tak Development*. Paper submitted to the Panel on Development of the Legislative Council for discussion on 20 January 2009. LC Paper No. CB(1)570/08-09(03).
5. Development Bureau. (2011a) *Energizing Kowloon East*. Paper submitted to the Panel on Development of the Legislative Council for discussion on 19 December 2011. LC Paper No. CB(1)599/11-12(03).
6. Development Bureau. (2011b) *Harbourfront Commission: Energizing Kowloon East and the Environmentally Friendly Linkage System*. Available from: http://www.hfc.org.hk/filemanager/files/paper_no_hc_25_2011.pdf [Accessed April 2012].
7. Development Bureau. (2011c) *Harbourfront Commission: Energizing Kowloon East 13.12.2011*. Available from: http://www.hfc.org.hk/filemanager/files/meeting_20111213_item7_ppt.pdf [Accessed April 2012].

8. Development Bureau. (2011d) *Initiatives of Development Bureau in the 2011-12 Policy Address and Policy Agenda*. Paper submitted to the Panel on Development of the Legislative Council for discussion on 14 October 2011. LC Paper No. CB(1)35/11-12(01).
9. Development Bureau. (2011e) *Kowloon East Development Office*. Paper submitted to the Panel on Development of the Legislative Council for discussion on 16 January 2012. LC Paper No. CB(1)797/11-12(03).
10. Development Bureau. (2011f) *Press Releases: LDAC supports "Energizing Kowloon East" initiative*. Available from: <http://www.info.gov.hk/gia/general/201110/27/P201110270474.htm> [Accessed April 2012].
11. Development Bureau. (2011g) *Progress Report on Kai Tak Development*. Paper submitted to the Panel on Development of the Legislative Council for discussion on 20 April 2011. LC Paper No. CB(1)1862/10-11(01).
12. HKgov. (2011) *2011-2-12 Policy Address: Kick-Starting the Development of East Kowloon*. Available from: <http://www.policyaddress.gov.hk/11-12/eng/p49.html> [Accessed April 2012].
13. Legislative Council Secretariat. (2012a) *Background brief on energizing Kowloon East*. Paper submitted to the Panel on Development of the Legislative Council for discussion on 16 January 2012. LC Paper No. CB(1)797/11-12(04).
14. Legislative Council Secretariat. (2012b) *Pathfinders. Energizing Kowloon East*.
15. Legislative Council Secretariat. (2012c) *Replies to initial written questions raised by Finance Committee Members in examining the Estimates of Expenditure 2012-13 – Director of Bureau: Secretary for Development* Session No: 9. Available from: http://www.legco.gov.hk/yr11-12/english/fc/fc/w_q/devb-w-e.pdf [Accessed April 2012].

16. *Minutes of Meeting of the Panel on Development of the Legislative Council.* (2011) 20 April. LC Paper No. CB(1)2691/10-11.
17. *Official Record of Proceedings of the Legislative Council.* (2011a) 26 October.
18. *Official Record of Proceedings of the Legislative Council.* (2011b) 14 December.