

資料文件

立法會發展事務委員會
啟德發展計劃進度報告

目的

本文件旨在告知委員有關啟德發展計劃的進展情況，並尋求委員支持把三個工務計劃項目(465CL、469CL和711CL)局部提升為甲級的建議，以付款當日價格計算，估計所需費用總額約為11億6,500萬元，用以(a)處理啟德明渠進口道及觀塘避風塘的污染沉積物、(b)建造北面停機坪第二階段基礎設施和(c)重置郵輪碼頭大樓頂部的雷達。

背景

2. 啟德發展計劃是一項相當複雜的發展項目，規劃範圍超逾320公頃，包括前機場用地，以及毗連的九龍城、黃大仙和觀塘一帶的腹地。有鑑於該計劃的規模和複雜程度，我們一直與公眾和立法會緊密合作，推展該項計劃。

3. 在立法會方面，我們在2009年1月向發展事務委員會(下稱「委員會」)簡介了啟德發展的實施計劃。隨後，我們在2009和2010年獲立法會批准撥款，推展多項與啟德發展計劃有關的工務工程項目，核准工程預算費總計約為126億元。這些項目現正施工或在詳細設計階段。

4. 2009年11月，我們告知委員會有關啟德發展計劃的進展，並得到委員支持在土木工程拓展署轄下成立一個專責的啟德辦事處。啟德辦事處已在2010年3月開始運作。

5. 2010年5月，我們進一步向委員會匯報啟德發展計劃的進展，包括保育龍津石橋的公眾參與活動情況。

目前情況

計劃於2013年完工的工程項目

6. 在啟德發展計劃中，目標完成日期為2013年的主要工程項目，施工進展良好。該批工程項目包括位於前跑道的郵輪碼頭大樓與首個泊位、位於北面停機坪的公共房屋發展，以及相關的配套基

礎設施。此外，區域供冷系統的早期工程在 2011 年 2 月 18 日獲財務委員會批准撥款後，已於 2011 年第一季動工。

7. 即將展開的下一個項目是擬建於南面停機坪的消防局暨救護站。如在 2011 年 7 月獲財務委員會批准撥款，建造工程計劃在 2011 年第三季展開。

8. 上述工程項目的位置圖載於附件 1。

9. 根據啟德發展的實施計劃，我們預算在 2011 年 6 月向財務委員會申請撥款，以推展以下兩個項目的建造工程。在 2013 年完工的第一批啟德發展項目中，這兩個項目是不可或缺的部分。

- (a) 為確保啟德發展區內的臭味問題可在郵輪碼頭首個泊位於 2013 年啟用時大幅改善，我們計劃在 2011 年下半年，以原地生物除污法動工處理啟德明渠進口道及觀塘避風塘的污染沉積物。我們建議局部提升 **465CL** 號工程計劃 — 「啟德發展計劃 — 啟德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程」為甲級，以付款當日價格計算，估計費用為 7 億 2,000 萬元。擬議工程的詳情載於附件 2。

至於擬議在前跑道打開一個缺口，以改善啟德明渠進口道的水流，我們正參考實地收集所得的水質資料，詳細檢討有關建議及能否縮小缺口。在進行沉積物處理工程時，我們會進一步收集水質資料，並會諮詢公眾的意見，然後才作出關於跑道擬議缺口的決定。

- (b) 為保持海事處監察維港的覆蓋範圍，我們建議局部提升 **711CL** 號工程計劃 — 「啟德發展計劃 — 前跑道南面發展項目的前期基礎設施工程」為甲級，以付款當日價格計算，估計費用為 8,900 萬元，用以在南面停機坪重置現有的雷達。新的雷達會安裝在郵輪碼頭大樓頂部。擬議重置工程的詳情載於附件 3。

公眾參與

10. 我們現正就啟德發展計劃下一階段的基礎設施工程進行詳細規劃和設計。與此同時，我們亦同步進行公眾參與活動，詳情如下。

龍津石橋

11. 保育龍津石橋的公眾參與活動在 2010 年 5 月展開。除了諮詢區議會和法定團體外，我們亦在第一階段地區展望活動中，舉辦了兩次公眾工作坊。主流意見支持原址保存和展覽遺蹟、不造「假古

董」、連繫鄰近地區的文物資源、與市區設計融合和提供展覽設施。

12. 第二階段公眾參與活動在 2011 年 1 月展開，就保育石橋的方向建立共識，活動包括在 2011 年 1 月的公眾工作坊，以及為持份者舉辦的多次諮詢活動。工作坊的小冊子載於附件 4。我們建議設置一條闊 25 米的保育長廊和一條穿越太子道東的行人隧道，代替架空行人橋，以便更直接地連接九龍寨城公園。這個建議普遍獲市民歡迎。

13. 我們會落實保育長廊的概念建議，並調整毗連的發展用地邊界，以平衡保育與發展。我們亦會進一步研究利用行人隧道，以及經石鼓壟道遊樂場的行人通道，把龍津石橋與九龍寨城公園連接起來。

啟德河

14. 當局計劃改善現有由黃大仙至啟德的整段啟德明渠。這提供了一個契機，將明渠轉化為優美的綠化河道走廊，連接新舊市區。為期兩階段的「共建啟德河」公眾參與活動的第一階段，已於 2010 年 11 月展開，活動包括兩個社區展望工作坊和為持份者舉辦的多次諮詢活動。工作坊的小冊子載於附件 5。主流意見支持設置綠化河道走廊，並盡量避免覆蓋明渠。此外，市民的共同願景，是希望能提供美化的園景及行人與康樂設施，並與附近的休憩用地連接。

15. 我們正就收集所得的公眾意見，擬訂啟德河的設計概念，務求切合其實際功用的同時，又能改善附近地區的城市景觀。這些設計概念將會在 2011 年年中舉行的第二階段公眾參與活動時討論，以便就各河段的設計建立共識。

主要工程項目的進展

啟德政府合署

16. 擬建的啟德政府合署不僅可以為新蒲崗和九龍城等腹地的現有人口提供服務，更可盡早為新入住啟德發展區的人口提供服務。建築署已就工程項目招標。如獲財務委員會批准撥款，建造工程預計可於 2011 年年底展開，並於 2014 年年底大致完工。

南面停機坪兒童專科卓越醫療中心

17. 就在南面停機坪設立一個兒童專科中心，有關各方正積極進行籌備工作。建築署現正進行投標資格預審。如財務委員會批准撥款，建造工程預計可在 2012 年下半年展開，並在 2016 年完工。

多用途體育場館

18. 民政事務局已完成擬議啟德多用途體育場館的技術可行性研究、場地活動綱要和經濟影響評估。該局會根據上述研究及評估的結果，以及本港與外地的經驗，審議多用途體育場館的不同採購與融資方案。

直升機場

19. 啟德發展區已預留用地，供日後興建第 2 個跨境直升機場。政府有意邀請私營機構投資興建直升機場，並負責其後的運作和維修。民航署現正與各有關政府部門聯絡，就直升機場的輔助設施進行規劃。直升機場的所有建造和建築工程計劃在 2015 年年中完成並投入服務。

觀塘海濱長廊

20. 擬建於觀塘公眾貨物裝卸區的海濱長廊，將會為區內居民及全港市民提供需求殷切的休憩用地。當裝卸區現有的停泊位特許協議於 2011 年屆滿後，政府計劃停止運作該裝卸區。現時，我們正進行觀塘海濱長廊的規劃工作。

其他事項

協助市區重建

21. 在 2010 年 5 月的委員會會議上，部分委員指出啟德發展計劃的一個重要目標，是協助毗鄰的舊區重建。行政長官在 2010-11 施政報告中宣佈，為了早日落實執行「樓換樓」安排，讓受市區重建局(下稱「市建局」)重建計劃影響的自住業主在現金補償以外，有另一個選擇，政府會在啟德發展區預留住宅用地，供市建局興建用作「樓換樓」的住宅單位。首幅獲選取的合適用地位於北面停機坪，毗連正在施工的公共房屋。該用地面積 1.13 公頃，可建約 1 000 個實而不華、價錢實惠、可持續發展而又環保的中小型單位，面積由 40 至 60 平方米不等。我們的目標，是在 2012 年 4 月前備妥第一期用地的批地文件。

22. 同時，為確保啟德發展計劃可於 2014 年開始提供住宅用地，我們已將興建第二階段基礎設施的時間表提前，並計劃在 2011 年下半年開始動工，以配合住宅及其鄰近用地的發展。為撥款進行工程，我們建議局部提升 469CL 號工程計劃 — 「啟德發展計劃 — 啟德機場北面停機坪的基礎設施」為甲級，以付款當日價格計算，估計費用為 3 億 5,600 萬元。擬議工程的詳情載於附件 6。我們預計在 2011 年 6 月向財務委員會申請撥款，以推展該工程項目。

土瓜灣海濱的緩減臭味工作

23. 我們聯同有關部門和九龍城區議會，致力研究土瓜灣海旁的臭味問題。為改善情況，我們已清除馬頭角道對開海旁在潮退時外露的沉積物，並增加清理浙江街污水截流設施的次數，又在鶴園街的排水暗渠加裝截流器，以阻截污水。

與鄰近地區的融合與連接

24. 啟德發展計劃的其中一個主要議題，是如何以行人設施連接鄰近地區。在這方面，我們可透過正在舉行的公眾參與活動徵求社區的意見，例如如何藉着保育龍津石橋作為啟德發展的特色，同時加強新舊社區的連接和融合。正如上文第 12 段所述，我們會因應公眾意見，詳細研究興建行人隧道穿越太子道東的建議，以連接龍津石橋和九龍寨城公園。我們亦會繼續研究微調及優化已規劃的行人設施。

25. 為評估啟德環保連接系統的可行性，我們在 2009 年年底就有關建議的工程、環境、財務及運作展開研究，並探討將連接系統延伸至啟德鄰近地區，以加強地區融合和活化。我們預計會在 2011 年年中就研究結果進行公眾諮詢。

優化海濱地區的暢達程度

26. 我們繼續致力優化海濱地區的暢達程度，並正制訂方案，修改沿舊有跑道的行車道走線，以遠離海濱，為海濱長廊締造一個人可直達毗鄰的發展用地。設計方案會在 2011 年下半年備妥，以作諮詢。

27. 藉着現正進行的啟德河公眾參與活動，我們會探討可否沿河道設置更直接的行人通道，通往位於跑道的海濱長廊。這樣可進一步改善通往海旁的通道，讓海濱長廊更添活力。我們正在制訂概念方案，在快將展開的公眾參與活動中徵詢公眾的意見。

與公眾的溝通

28. 為加強與公眾的溝通，我們自 2010 年 6 月起按季出版一份名為《啟德新里程》的刊物。此外，我們亦有專設的網站¹，提供啟德發展計劃的進展和活動資訊。為了更直接與公眾溝通，我們亦邀請公眾人士登記成為「啟德之友」，透過電郵收取季刊和其他資訊。最新一期的季刊載於附件 7。

29. 另外，我們在啟德發展區旁的一段太子道東，懸掛了一些特

¹ 啟德發展計劃的網址是 <http://www.ktd.gov.hk>.

別設計的橫額於一段長 500 米的圍欄(面向九龍城方向)，展示啟德發展計劃的規劃主題，同時改善該處的景觀面貌。我們計劃逐步在其他適當位置的圍欄懸掛橫額。

意見徵詢

30. 請委員備悉啟德發展計劃的最新進展，並提出意見，亦請委員支持上文第9和22段所述的撥款建議，讓我們在2011年6月向工務小組委員會和財務委員會申請撥款。

發展局
2011年4月

計劃於2013年完成的啓德發展項目

KTD PROJECTS PLANNED FOR COMPLETION IN 2013



465CL－啟德發展計劃 — 啟德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程

工程計劃的範圍和性質

我們建議把 **465CL** 號工程計劃的一部分提升為甲級，當中包括－

- (a) 利用生物除污法¹，處理啟德明渠進口道和觀塘避風塘海床約 90 公頃範圍的污染沉積物；
- (b) 進行啟德明渠進口道海床約 13 公頃範圍的疏浚工程；
- (c) 進行相關水道的石堤維修和修復工程；
- (d) 拆卸連接至前機場跑道的舊有碼頭繫纜樁，並在土瓜灣避風塘附近進行相關的改善工程；以及
- (e) 就上文(a)至(d)分段所述的工程，提供所需的緩解環境影響措施和實施環境監察及審核計劃。

擬議工程的平面圖載於附件。

2. 如獲財務委員會批准撥款，我們計劃在 2011 年 7 月展開擬議工程，並在 2014 年 9 月完工。至於處理啟德明渠進口道和觀塘避風塘污染沉積物的工程，則會在 2013 年年中大致完工，以配合郵輪碼頭啟用。

理由

3. 啟德明渠進口道是一條半封閉水道，其下游與觀塘避風塘連接。東九龍市區面積約 1 800 公頃大範圍的雨水，經排水系統進入這些水道。過去數十年，新蒲崗、鑽石山、黃大仙、九龍灣和牛頭角的渠道接駁不當引致水質污染，並使啟德明渠進口道和觀塘避風塘的海床散布污染沉積物，造成附近的臭味問題²。基於環境理由，並讓公眾能享

¹ 生物除污是指在處理範圍內注入氧化鈣（即硝酸鈣），促使沉積物內的細菌將污染物分解和把發出異味的硫化物氧化為無味的硫酸鹽。

² 自通過《水污染管制條例》(1980 年)和《廢物處置條例》(1980 年)，以及實施東九

用海濱，我們有需要進行上文第 1(a)和(b)段所述的污染沉積物處理和疏浚工程，以處理臭味問題。

4. 2006 和 2008 年，當局在啟德明渠進口道和觀塘避風塘共約 4.5 公頃的範圍進行實地試驗，確認了擬議生物除污處理方法的成效。實地試驗的結果經由本地和內地大學各獨立學術人士³檢視，他們均認同擬議的生物除污處理方法，技術上屬可行，並能有效處理啟德明渠進口道和觀塘避風塘的臭味問題。此外，這方法已獲證實能有效解決城門河和三家村避風塘類似的臭味問題。至於擬議在啟德明渠進口道進行疏浚工程，目的是要降低現有海床，以確保海床不會在潮退時外露，並維持足夠水深，抑制臭味產生。

5. 如上文第 1(c)段所述，我們計劃維修和復修啟德明渠進口道和觀塘避風塘相關水道的現有石堤以方便公眾享用海濱。

6. 我們亦計劃拆卸上文第 1(d)段所述連接至前機場跑道的舊有碼頭繫纜樁，該繫纜樁是前啟德機場其中一項營運設施。此外，我們會在土瓜灣避風塘附近進行相關工程，以改善毗鄰水道，包括馬頭角和土瓜灣海濱的環境。

對財政的影響

7. 按付款當日價格計算，估計擬議工程的建設費用為 7 億 2,000 萬元⁴。

8. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 92 個(67 個工人職位和另外 25 個專業/技術人員職位)，共提供 1 900 個人工作月⁴的就業機會。

龍、北九龍及南九龍污水收集整體計劃、清除接駁不當的渠道，並把沙田和大埔污水處理廠經處理的污水引入啟德明渠後，近年的情況已見改善。

³ 包括(i)香港大學環境工程學方漢平講座教授、(ii)香港城市大學譚鳳儀教授、(iii)香港科技大學勞敏慈教授，以及(iv)清華大學張錫輝教授。

⁴ 現時估計的建設費用和就業機會。在提交擬議工程予工務小組委員會審議前，我們會為這些數字作最後估算。

公眾諮詢

9. 我們在 2010 年 7 月 2 日根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)的規定，在憲報公布擬議工程，其後並沒有收到反對意見。有關工程在 2010 年 10 月 15 日獲授權進行。

10. 我們在 2010 年 8 月 26 日就有關工程諮詢本地船隻諮詢委員會。委員對擬議工程並無提出反對，並建議為漁民團體舉行簡介會。按委員的意見，我們在 2010 年 10 月 28 日為這些漁民團體舉行一場簡介會，並在會議前向他們發出背景資料。他們對擬議工程並無表示反對。

11. 我們在 2010 年 11 月 2 日諮詢了觀塘區議會和黃大仙區議會食物環境衛生事務委員會，並在 2010 年 11 月 18 日諮詢了九龍城區議會房屋及基礎建設委員會。他們普遍支持擬議工程。

對環境的影響

12. 啟德發展計劃的工程可行性研究屬於《環境影響評估條例》(環評條例)(第 499 章)附表 3 的指定工程項目。有關方面已根據《環評條例》就啟德發展計劃擬備環境影響評估(環評)報告，而環境保護署署長已在 2009 年 3 月 4 日核准該環評報告。上文第 1(a)至(c)段所述的擬議工程屬環評報告內載建議的一部分，以期改善區內環境，配合啟德的規劃發展。

13. 第 1(d)段所述舊有碼頭繫纜樁拆卸工程屬前啟德機場拆卸工程的一部分，有關工程屬《環評條例》附表 2 的指定工程項目。我們已完成南面停機坪和跑道拆卸工程的環評研究，環境保護署署長已在 2007 年 12 月 19 日核准該環評報告。有關的拆卸工程已在 2008 年 1 月 8 日取得環境許可證。

14. 我們會遵行相關環境許可證內載的條件。我們已把經核准環評報告內所建議的緩解環境影響措施、環境監察和審核要求，納入工程合約內。這些建議的緩解措施包括：控制注入化學劑和疏浚速度、在進行疏浚工作和運送時把挖出的沉積物覆蓋、在疏浚範圍使用隔泥幕，並在選定的海水進口位置安裝隔泥屏障。

15. 此外，我們會控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以

符合既定的標準和準則。這些措施包括設置車輪清洗設施，以減少塵土飛揚的情況；並使用低噪音機器，以減少噪音。我們已把提供所需緩解環境影響措施和實施環境監察及審核計劃所需的費用 920 萬元(按 2010 年 9 月價格計算)，納入工程計劃預算費內。

16. 在規劃和設計階段，我們已考慮盡可能減少產生建築廢物的措施(例如採用金屬圍板和告示牌，以便這些物料可循環使用或在其他工程計劃再用)。此外，為減少在公眾填料接收設施⁵棄置惰性建築廢物，我們會要求承建商盡量在這項工程計劃的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如回填挖掘所得的物料)。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

17. 在施工階段，我們會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地的日常運作符合經核准的計劃。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運往適當的設施棄置。我們會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

18. 我們估計這項工程計劃合共會產生大約 1 936 公噸建築廢物。我們會在這項工程計劃的工地再用其中約 90 公噸(4.6%)惰性建築廢物，把另外 1 106 公噸(57.2%)的惰性建築廢物運往公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把餘下的 740 公噸(38.2%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額為 122,362 元(以單位成本計算，運往公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運往堆填區的物料，則每公噸收費 125 元⁶)。

19. 我們估計啟德明渠進口道的疏浚工程會產生約 5 100 立方米未受污染的沉積物和約 144 300 立方米的污染沉積物。挖出的沉積物會棄

⁵ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士必須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

⁶ 上述估計金額，已計及建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行所需善後工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

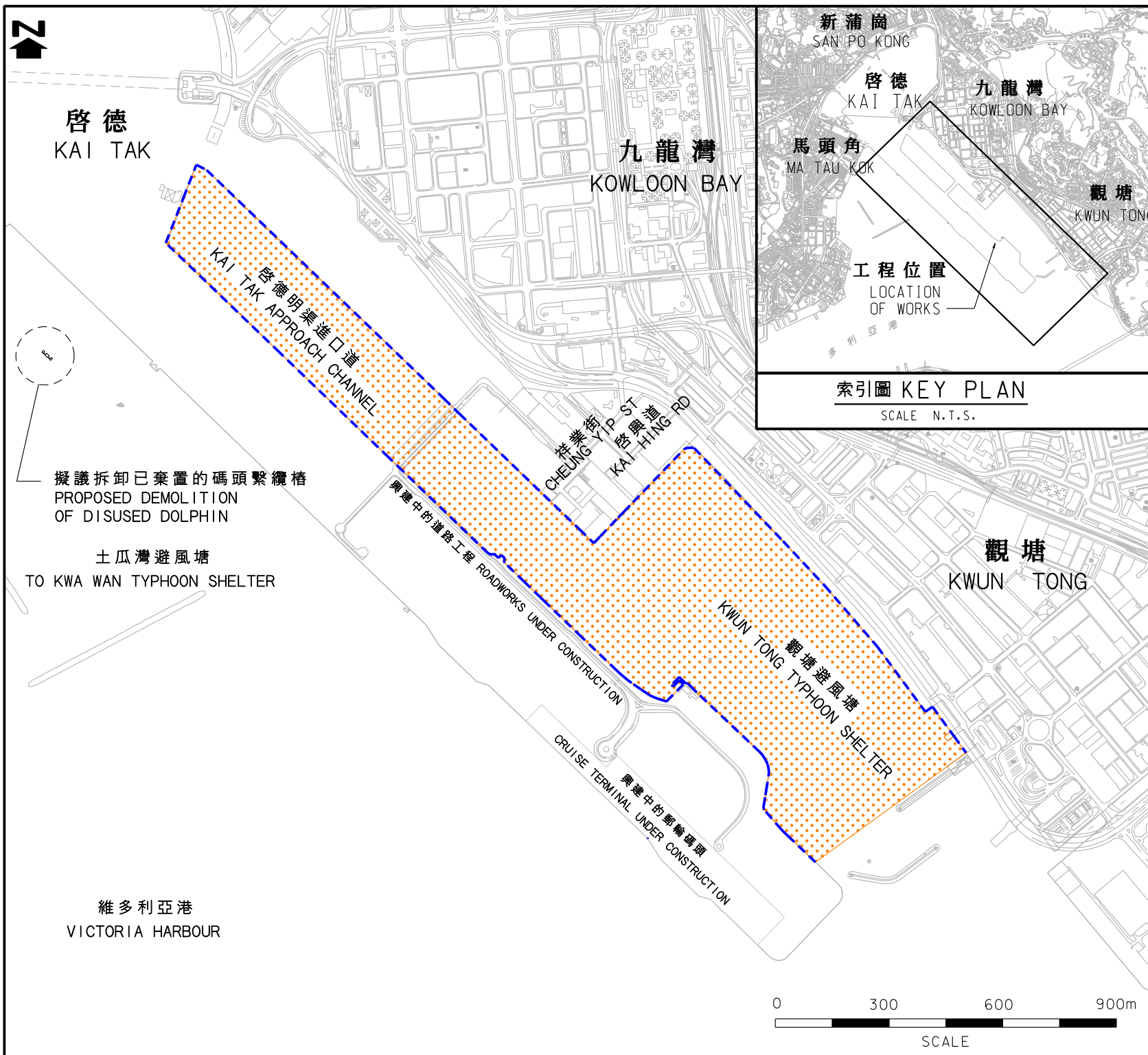
置在海洋填料委員會分配並得到環境保護署同意的地點。

對文物的影響

20. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

21. 擬議工程無須徵用任何土地。



圖例 LEGEND :

-  擬議沉積物處理範圍
PROPOSED SEDIMENT TREATMENT AREA
-  擬議石堤修復工程範圍
PROPOSED EMBANKMENT REPAIRING AND REINSTATEMENT WORKS

編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved
--------	---------	------------------	------------	-------------

修訂 REVISION

	姓名 Name	簽署 initial	日期 date
繪圖 drawn	K.Y. Lam	signed	6 Apr 2011
核對 checked	Terry Chung	signed	6 Apr 2011
核准 approved	Walter Leung	signed	6 Apr 2011

項目編號 item no.	465CL
---------------	-------

圖則名稱 drawing title

啓德發展計劃 - 啓德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程 (第一期)

KAI TAK DEVELOPMENT - KAI TAK APPROACH CHANNEL AND KWUN TONG TYPHOON SHELTER IMPROVEMENT WORKS (PHASE 1)

圖則編號 drawing no.	比例 scale
KZ 676	AS SHOWN

辦事處 office
九龍拓展處
KOWLOON DEVELOPMENT OFFICE



711CL—啟德發展計劃 — 前跑道南面發展項目的前期基礎設施工程

工程計劃的範圍和性質

我們建議把 **711CL** 號工程計劃的一部分提升為甲級，當中包括 —

- (a) 重置雷達¹和相關的訊號處理與轉發設備，包括把這些設備與海事處現有的雷達系統整合；以及
 - (b) 在郵輪碼頭大樓頂部的雷達塔頂建造一個雷達罩、雷達罩支架和進行相關工程。
2. 擬議工程的平面圖和構想圖分別載於附件 1 和附件 2。
 3. 如獲財務委員會批准撥款，我們計劃在 2011 年 7 月展開擬議工程，並在 2013 年 6 月完工。

理由

4. 南面停機坪的現有雷達，是海事處船隻航行監察服務系統的重要部分。這個系統包括 13 個安裝在本港不同位置的雷達組成一個網絡，以監察和規管香港水域的海事交通。香港警務處和香港海關亦使用該雷達系統，以維持本港水域的治安。位於南面停機坪的現有雷達為海事處的船隻航行監察服務系統提供資料，以監察維多利亞港東部及鯉魚門進口道範圍內的船隻。
5. 該現有雷達所監察的範圍，會被南面停機坪和跑道一帶的發展阻擋。為保持所需的監察範圍，我們有需要在郵輪碼頭大樓頂部重置雷達。該處位於維多利亞港東部的中央，是進行監察的理想位置。

¹ 郵輪碼頭大樓的擬議雷達會符合電訊管理局建議的「有關暴露於時變電場、磁場及電磁場(高至 300 吉赫)極限水平的指引」。

對財政的影響

6. 按付款當日價格計算，估計擬議工程的建設費用為 8,900 萬元²。
7. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 33 個(30 個工人職位和另外 3 個專業／技術人員職位)，共提供 700 個人工作月²的就業機會。

公眾諮詢

8. 我們在 2011 年 2 月 28 日以傳閱資料文件方式諮詢黃大仙區議會，並在 2011 年 3 月 1 日就擬議工程諮詢觀塘區議會及在 2011 年 3 月 24 日諮詢九龍城區議會房屋及基礎建設委員會。他們對擬議工程均沒有提出反對。

對環境的影響

9. 重置現有雷達不屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目，擬議工程不會對環境造成長遠的不良影響。至於施工期間對環境造成的短期影響，我們會根據合約實施紓減措施，控制噪音、塵埃及工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括預製組件和使用減音器、消音裝置、隔音板或隔音罩和低噪音建築機器，以減低噪音。我們已把實施紓減環境影響措施、監察及審核工作的費用，計算在工程計劃預算費內。
10. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們已考慮盡可能減少產生建築廢物的措施。我們採用預製的雷達罩和雷達罩支架，以減少所需的臨時框架和建築廢物。由於工程項目是建造雷達設備和在雷達塔頂建造雷達罩，故無須進行挖掘工程，因此不會產生惰性建造廢物。
11. 我們會要求承建商在施工階段提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核，並會確保工地日常運作符合經核准的計劃。我們會利用運載記錄制度，監管非惰性建築廢物運到堆填區棄置的情況。

² 現時估計的建設費用和就業機會。在提交擬議工程予工務小組委員會審議前，我們會為這些數字作最後估算。

12. 我們估計這項工程計劃不會產生惰性建築廢物，我們會把約 44 公噸非惰性建築廢物運往堆填區棄置。就這項工程計劃而言，把建築廢物運往堆填區棄置的費用，估計總額為 5,500 元(以單位成本計算，運往堆填區棄置的物料，每公噸收費 125 元³)。

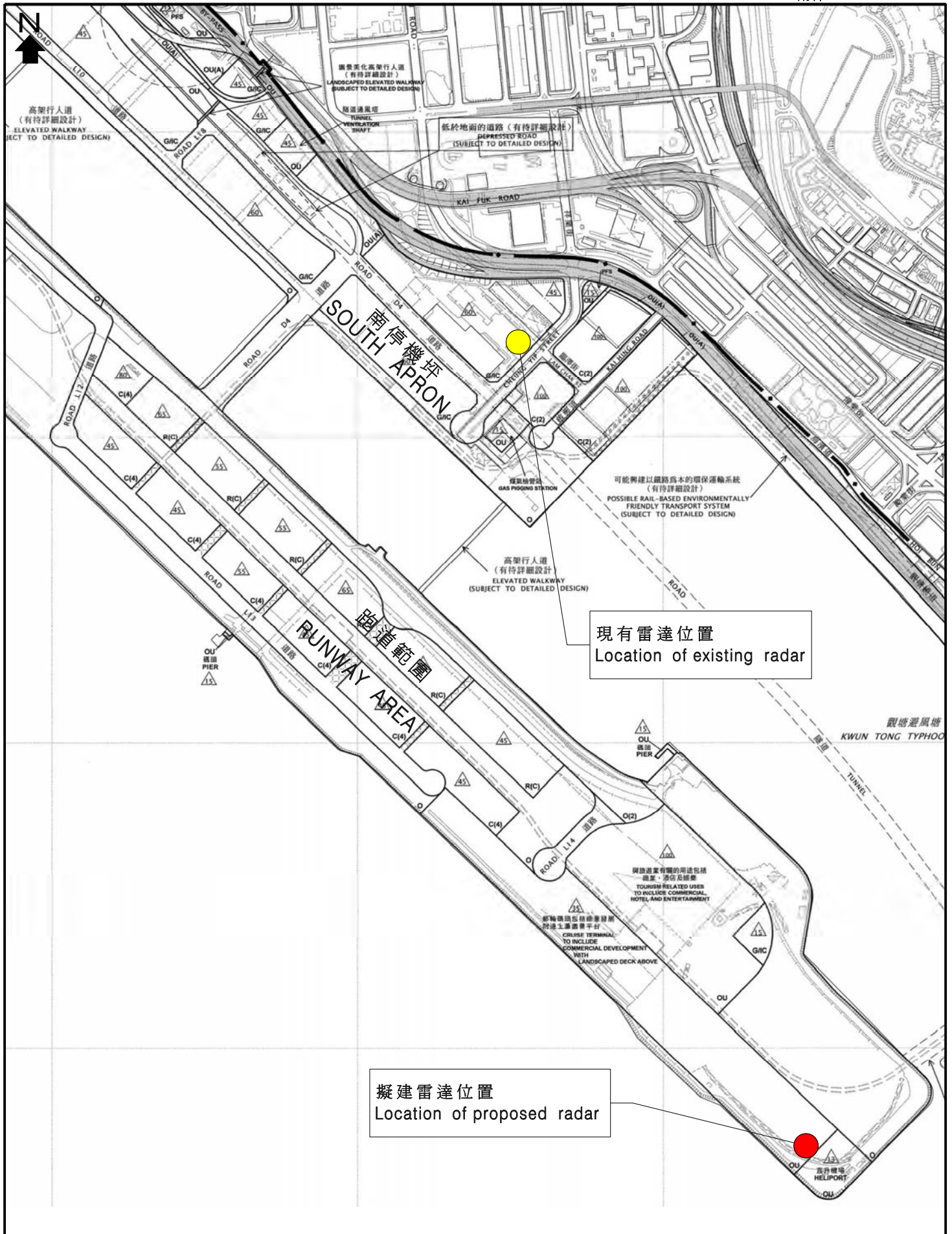
對文物的影響

13. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

14. 擬議工程無須徵用任何土地。

³ 上述估計金額，已計及建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。



<p>圖則名稱 Drawing title</p> <p>KAI TAK DEVELOPMENT</p> <p>- REPROVISIONING OF RADAR ON TOP OF CRUISE TERMINAL BUILDING</p> <p>LOCATION OF PROPOSED & EXISTING RADARS</p> <p>啓德發展計劃 - 於郵輪碼頭大樓頂部重置雷達</p> <p>擬建及現有雷達的位置圖</p>	<p>繪圖 Drawn</p> <p>K.Y.LAM</p>	<p>簽署 Initial signed</p>	<p>日期 Date</p> <p>07.04.2011</p>	<p>項目編號 Item no.</p> <p>711CL</p>	<p>辦事處 Office</p> <p>九龍拓展處</p> <p>KOWLOON DEVELOPMENT OFFICE</p>	
	<p>核對 Checked</p> <p>Marco Tai</p>	<p>簽署 Initial signed</p>	<p>日期 Date</p> <p>07.04.2011</p>	<p>比例尺 Scale</p> <p>1 : 8 000</p> <p>(FOR A4)</p>	<p>圖則編號 Drawing no.</p> <p>KZ 674</p>	<p>土木工程拓展署</p> <p>CEDD CIVIL ENGINEERING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT</p>
	<p>核准 Approved</p> <p>John Leung</p>	<p>簽署 Initial signed</p>	<p>日期 Date</p> <p>07.04.2011</p>			



雷達設施的保護罩
RADOME FOR RADAR FACILITIES

KAI TAK DEVELOPMENT
- REPROVISIONING OF RADAR
ON TOP OF THE CRUISE TERMINAL BUILDING

啓德發展計劃 - 於郵輪碼頭大樓頂部重置雷達

ARTIST'S IMPRESSION OF RADAR FACILITIES
ON TOP OF THE CRUISE TERMINAL BUILDING

啓德郵輪碼頭大樓上的雷達設施構思圖

龍津石橋遺跡保育

Preservation of Lung Tsun Stone Bridge Remnants



第二階段公眾參與 Stage 2 Public Engagement

「建立共識」工作坊 “Consensus Building” Workshop

簡介

土木工程拓展署曾於二零一零年中聯同規劃署和古物古蹟辦事處舉辦了有關龍津石橋遺跡保育的第一階段公眾參與活動，以蒐集公眾對此保育項目的意見及建議。綜合所得的意見及建議摘要，已上載於 www.ktd.gov.hk，歡迎瀏覽。

而第二階段的公眾參與活動亦即將展開，並會舉行一場「建立共識」工作坊，目的是希望在保育石橋遺跡所需的土地範圍和與周邊文物資源的連接上尋求共識，以及收集公眾對展示手法的意見，作為將來制定設計指引的基礎。



討論要點

空間分佈

- 保育長廊
提供空間，營造合適的氛圍及提供舒適的觀賞環境。
- 與周邊地區的連繫
加強與鄰近地區歷史文化資源的連繫，特別是九龍寨城公園。

展現手法

- 合適的氛圍
以動態氛圍表現碼頭昔日之喧鬧景象；或以園林景色營造一個靜態的觀賞氛圍。
- 處理及展示手法
參照國際性認可的文物保育原則，避免對石橋遺跡作出推測性的重建或過份干擾性的設置。
- 配置展示設施
可設置不同展示設施，如模型、相片、短片、互動多媒體、立體投射或其他影音設備等。

Introduction

附件 4
Annex 4

The Civil Engineering and Development Department in collaboration with the Planning Department and the Antiquities and Monuments Office organized the Stage 1 Public Engagement Programme for the preservation of Lung Tsun Stone Bridge remnants in mid 2010 to gather views and comments from the public on this preservation project. Summary of views and comments can be found in the website www.ktd.gov.hk.

Stage 2 will soon start with a “Consensus Building” Workshop, aiming at building consensus with the public on the land requirement for preserving the Bridge remnants as well as connectivity with neighbouring heritage resources. Views on the displaying approaches of the Bridge remnants will also be collected to provide the basis for future formulation of design guidelines.



Points for Discussion

Space Arrangement

- Preservation corridor
Provide space with suitable ambience and comfortable environment for appreciation.
- Connection to neighbourhood districts
Enhance connectivity with historical and cultural resources in neighbourhood districts, in particular, the Kowloon Walled City Park.

Exhibition Approach

- Suitable ambience
Create a vibrant ambience echoing the past lively atmosphere of the Bridge as a landing pier, or a landscaped tranquil ambience facilitating appreciation of the Bridge remnants.
- Preservation and display approaches
Avoid speculative recreation or excessive intervention to the Bridge remnants in accordance with well recognized international conservation principles.
- Exhibition facilities
Possible to install facilities such as physical models, photos, video, multi-media display, pepper's ghost and other audio-visual facilities etc.

聯絡我們 Contact us
土木工程拓展署啟德辦事處九龍尖沙咀麼地道68號帝國中心7樓
KTO, CEDD, 7/F, Empire Centre, 68 Mody Road,
Tsim Sha Tsui, Kowloon
電話Tel: 3106 3432 電郵email: ktd@cedd.gov.hk
網址website: www.ktd.gov.hk



昔日石橋

The Bridge in the Past

歷史

長約二百米的龍津石橋建於一八七三年，是接連九龍寨城的登岸碼頭。石橋末端建有一亭，曾用於迎接中國官員，又稱為「接官亭」。

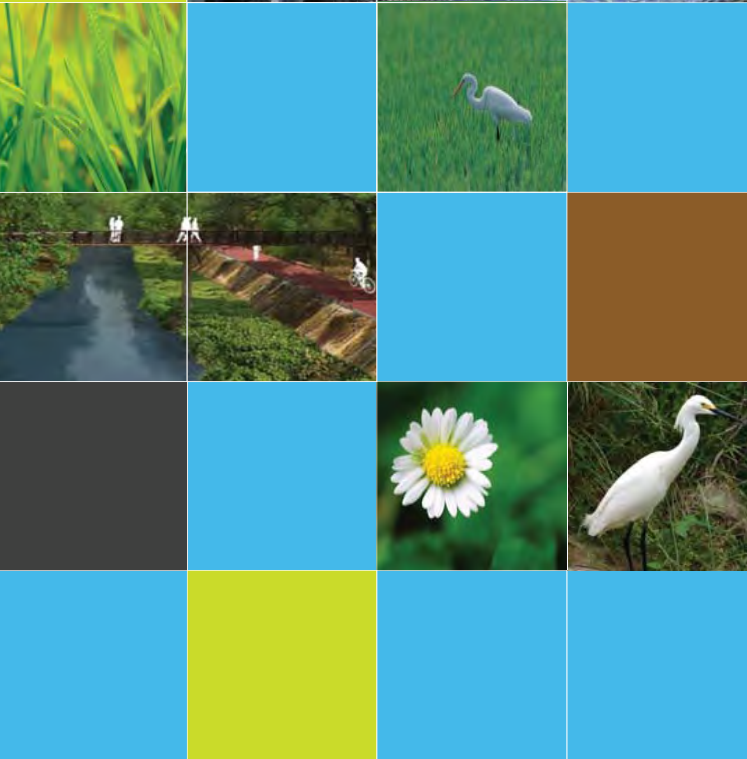
隨後因地區的發展需要，石橋及前九龍城碼頭曾經歷多次維修和改動；二次大戰日據時期，石橋及前九龍城碼頭於一九四二年被埋。直至在實施啓德發展計劃的過程中，發現龍津石橋遺跡。政府現正研究最佳的保育途徑，以配合啓德的整體發展計劃。

History

Built in 1873, the 200-metre-long Lung Tsun Stone Bridge was once the landing pier connecting the Kowloon Walled City. Situated at the landward end of the bridge, a pavilion was once used for greeting Chinese imperial officials, known as "Pavilion for Greeting Officials".

The Bridge and the Former Kowloon City Pier had been modified or repaired many times due to district development. They were buried in 1942 during the Japanese occupation in the Second World War. It was not until the implementation of the Kai Tak Development that the Bridge remnants were unearthed. The government is now seeking the best way to preserve the remnants and integrate them into the Kai Tak Development.

共建 Building our 啟德河 Kai Tak River



簡介 INTRODUCTION

現有啟德明渠總長度約2.4公里，由蒲崗村道起，沿彩虹道流經東頭村和新蒲崗至啟德新發展區，最後流入維多利亞港，是東九龍其中一條主要排洪渠道。隨着近年水質不斷改善，不少市民最近都把啟德明渠改稱為「啟德河」，期望把啟德明渠修復成為區內一個具特色的綠化河道和城市景觀。

我們正為啟德明渠改善工程進行設計，並計劃於2011年展開上游段的防洪工程，以盡早改善其排洪能力。我們希望把握這個改善明渠的機遇，與市民攜手規劃和設計啟德河。

The existing Kai Tak Nullah is about 2.4 km in length. It flows from Po Kong Village Road along Choi Hung Road, pass Tung Tau Estate and San Po Kong, into Kai Tak Development Area before discharging into the Victoria Harbour. The nullah is one of the major flood relief drainage channels in East Kowloon area. With the continuous improvement of water quality in recent years, many members of the public have renamed the nullah as the "Kai Tak River" and have a desire to revitalise the nullah into a special green river and townscape feature.

We are carrying out the design of the Kai Tak Nullah improvement and plan to start the flood protection works of the upstream section in 2011, so as to enhance the drainage capacity of the nullah at the earliest. Taking the opportunity of improving the nullah, we plan to work with the public on the planning and design of the Kai Tak River.

願景 VISION

把啟德河塑造成為城市中一條富吸引力的綠化河道走廊，在滿足防洪的前提下，提供休憩和公共活動空間，以配合社區發展。

To turn the Kai Tak River to an attractive green river corridor in urban areas, space will be provided for leisure and public activities serving the community while meeting the local flood protection need.

設計原則 DESIGN PRINCIPLES

啟德河是東九龍的主要排水道，容量必需足夠容納所收集的雨水，以及由「吐露港污水輸送計劃」經處理後的排放水。在此基礎上，我們建議的設計原則如下：

- 1) 改善啟德河的外觀和形象，締造一條貫通新舊區的城市景觀軸，促進毗鄰舊區與啟德新發展區互相融合；以及
- 2) 開闢啟德河成為市民消閒的好去處，沿岸的公共空間可作休憩、娛樂、教育和社區藝術創作等活動之用，並配合周邊土地的用途和發展。

The Kai Tak River is a primary drainage channel in East Kowloon and its capacity should be adequate to accommodate the stormwater collected, and the treated effluent being discharged under the Tolo Harbour Effluent Export Scheme (THEES). On aforementioned basis, we propose the following design principles:

- 1) The Kai Tak River, with enhanced visual quality and image, will serve as a unique urban and landscape axis linking and integrating the old urban districts and the new development areas in Kai Tak Development; and
- 2) The Kai Tai River will become a place of interest for public activities such as leisure, recreation, education and community art and match with the adjoining land uses and developments.

可供考慮的設計元素 POSSIBLE DESIGN ELEMENTS

社區教育展覽
Community Education Exhibition



社區文藝表演
Community Performance



社區藝術展覽
Community Arts Exhibition

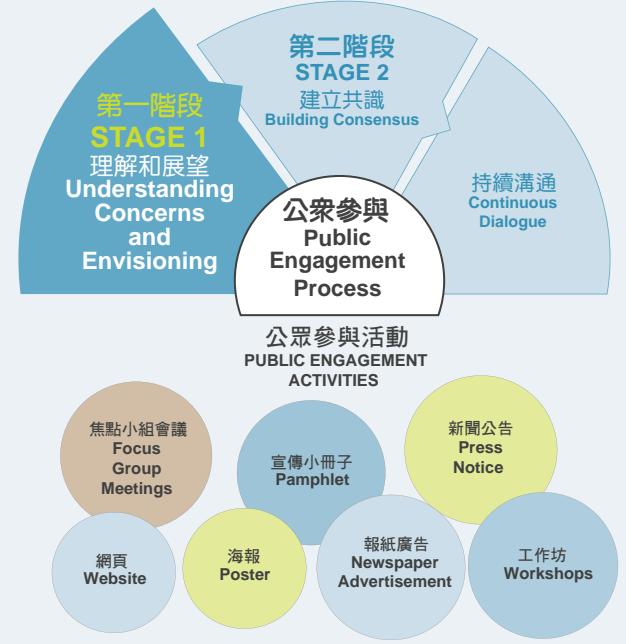


文物徑
Heritage Trail



我們已安排於2010年12月舉行兩場「共建啟德河」第一階段公眾參與活動的社區展望工作坊，以收集公眾意見。

Two Community Envisioning Workshops for Stage I Public Engagement Programme of "Building our Kai Tak River" are scheduled to be held in December 2010 to collect views from the public.



聯絡我們 CONTACT US
 土木工程拓展署 啟德辦事處
 九龍尖沙咀麼地道68號帝國中心7樓
 Kai Tak Office, Kowloon Development Office
 Civil Engineering and Development Department
 7/F, Empire Centre, 68 Mody Road,
 Tsim Sha Tsui, Kowloon
 電話 Tel : 3106 3432 傳真 Fax : 2369 4980
 電郵 Email : ktd@cedd.gov.hk

網站 WEBSITE
www.ktd.gov.hk



本地及外地例子 LOCAL AND OVERSEAS EXAMPLES

韓國首爾清溪川
Cheonggyecheon, Seoul, South Korea



日本東京隅田川
Sumida River, Tokyo, Japan



深圳市水庫排洪河
Pai Hong Runway, Shenzhen



香港沙田城門河
Shing Mun River, Shatin, Hong Kong



1 上游 (蒲崗村道至大成街) Upstream (Po Kong Village Road to Tai Shing Street)



此段長度約400米，寬度約5米至10米。排洪能力不足，在大雨期間，鄰近地方較易出現水浸情況。渠務署已計劃盡快改善此段河道的排洪能力。

機遇：

- 增加綠化和景觀美化的設施。
- 改善社區面貌，更緊密地連繫附近一帶。

考慮：

- 礙於明渠兩旁現有的建築物和道路，設計景觀、綠化和設施有一定的限制。
- 大雨時水位暴漲，接近明渠有潛在危險；而且基於公共衛生緣故，水質雖然改善，但仍不適宜直接接觸。

This section is about 400m in length and 5m to 10m in width. The drainage capacity of this section was found inadequate. Flooding occurs in the surrounding areas during heavy rains. Therefore, the Drainage Services Department has planned to start improvement works, so as to enhance the drainage capacity of the nullah at the earliest.

Opportunities :

- Enhancing greening, and landscaping facilities.
- Improvement to townscape and closer connection with adjacent areas.

Considerations :

- Restrictions on design of landscape, greening and facilities due to existing buildings and roads on both sides of the nullah.
- The water depth increases significantly during heavy rains which poses potential hazard to people near the nullah. Moreover, although water quality is improved, it is not suitable for direct human contact due to public health consideration.



2 中游 (大成街至太子道東) Midstream (Tai Shing Street to Prince Edward Road East)

此段長度約700米，寬度約為10米至20米，流經摩士公園、衙前圍村及東頭村等地。

機遇：

- 建設綠化河道，更緊密連繫摩士公園、衙前圍村及東頭村等。
- 增加公共空間作景觀美化、休憩和各種社區用途。
- 改善附近的社區面貌。

考慮：

- 此段雖較上游寬闊，但礙於明渠兩旁現有的建築物和道路，設計景觀、綠化和設施仍有一定的限制。
- 大雨時水位暴漲，接近明渠有潛在危險；而且基於公共衛生緣故，水質雖然改善，但仍不適宜直接接觸。

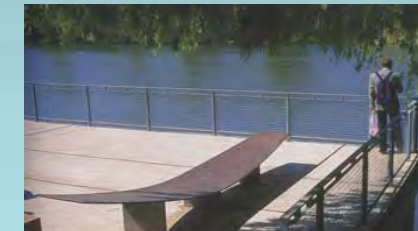
This section is about 700m in length and 10m to 20m in width. It runs along Morse Park, Nga Tsin Wai Village and Tung Tau Estate.

Opportunities :

- Providing green river channel, better connection with Morse Park, Nga Tsin Wai Village, Tung Tau Estate and so on.
- Increasing public space for landscape, leisure and various community purposes.
- Improvement to adjacent townscape.

Considerations :

- Although this section is wider than the upstream, there are still restrictions on design of landscape, greening and facilities due to existing buildings and roads on both sides of the nullah.
- The water depth increases significantly during heavy rains which poses potential hazard to people near the nullah. Moreover, although water quality is improved, it is not suitable for direct human contact due to public health consideration.



3 下游 (啟德發展區內) Downstream (Within Kai Tak Development Area)

此段長度約1.3公里，寬度為20米至30米，位於啟德發展區內，為啟德發展計劃的一部分。

機遇：

- 河道兩旁有更多公共空間可作景觀美化、休憩、康樂和各種社區用途。
- 河道兩旁的發展可配合周邊用途如商業發展地段、車站廣場和啟德住宅小區。
- 成為貫通新舊區的一條景觀軸。

考慮：

- 大雨時水位暴漲，接近明渠有潛在危險；而且基於公共衛生緣故，水質雖然改善，但仍不適宜直接接觸。

This section is about 1.3km in length and 20m to 30m in width. It runs into the Kai Tak Development Area and is an element of Kai Tak Development.

Opportunities :

- Along the river bank more public space which can be allocated for landscaping, leisure, recreational and other community purposes.
- Development of the river bank in harmony with adjacent land uses such as commercial sites, Station Square and residential areas.
- Landscape axis bridging old and new districts.

Considerations :

- The water depth increases significantly during heavy rains which poses potential hazard to people near the nullah. Moreover, although water quality is improved, it is not suitable for direct human contact due to public health consideration.



469CL – 啟德發展計劃 – 啟德機場北面停機坪的基礎設施

工程計劃的範圍和性質

我們建議把 **469CL** 號工程計劃的一部分提升為甲級，當中包括 –

- (a) 建造長約 590 米的新道路及長約 2 110 米的行人路；
- (b) 建造總長約 615 米的雙管道箱形排水暗渠(最大尺寸為 5 米乘 3.5 米)及總長約 950 米的單管道箱形排水暗渠(最大尺寸為 4 米乘 4 米)；
- (c) 建造一個污水泵房；
- (d) 相關的公共設施、排水渠、污水渠、水管及環境美化工程；以及
- (e) 就上文第 1(a)至(d)段所述工程提供所需的緩解環境影響措施和實施環境監察及審核計劃。

擬議工程的平面圖載於附件。

2. 如獲得財務委員會批准撥款，我們計劃在 2011 年 7 月展開擬議工程，並在 2015 年 10 月完工。

理由

3. 行政長官在 2010-11 年度施政報告中承諾，政府會加快啟德發展區內基礎設施的建造工程，讓區內一些住宅發展用地可提早推出市場。我們已選定七幅位於前啟德機場北面停機坪的住宅用地¹作提早發展。為此，我們有需要提供基礎設施，以配合這些發展。

¹ 這些住宅發展用地的總面積約為 6.37 公頃。

對財政的影響

4. 按付款當日價格計算，估計擬議工程的建設費用為 3 億 5,600 萬元²。
5. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 170 個(135 個工人職位和另外 35 個專業／技術人員職位)，共提供 5 100 個人工作月²的就業機會。

公眾諮詢

6. 我們在 2010 年 7 月 6 日諮詢觀塘區議會及黃大仙區議會，亦在 2010 年 7 月 15 日諮詢九龍城區議會。這三個區議會普遍支持進行擬議工程。
7. 我們在 2010 年 8 月 13 日分別根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)及《水污染管制(排污設備)規例》(第 358 章)，在憲報公布擬議道路及污水渠工程。我們沒有收到反對意見。擬議工程在 2010 年 11 月 12 日獲授權進行。

對環境的影響

8. 擬議的污水泵房及幹路(D2 路)屬《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，須取得環境許可證才可施工和運作。環境保護署署長在 2009 年 4 月 23 日簽發有關的環境許可證。
9. 擬議工程其他部分不屬於指定工程項目，無須取得環境許可證。這些工程仍屬啟德發展計劃的一部分，由於該計劃屬《環境影響評估條例》附表 3 的指定工程項目，所以須提交環境影響評估(環評)報告。環評報告的結論是，只要實施建議的緩解措施，工程計劃不會對環境造成長遠的不良影響。該報告在 2009 年 3 月 4 日獲環境保護署核准。
10. 至於施工期間對環境造成的短期影響，我們會根據合約實施緩解

² 現時估計的建設費用和就業機會。在提交擬議工程予工務小組委員會審議前，我們會為這些數字作最後估算。

措施，控制噪音、塵埃及工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括經常在工地灑水和設置車輪清洗設施，以減少塵土飛揚的情況；使用活動隔音屏障／隔音罩和低噪音機器或設備，以減低噪音；設置臨時排水渠以疏導工地流出的水。

11. 在工程施工期間，我們亦會實施環境監察及審核計劃。根據環境許可證的規定，將會成立一個環境小組，負責執行環境監察及審核計劃。

12. 我們已把 200 萬元(按 2010 年 9 月價格計算)，納入工程預算費內，以實施所需的緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃。

13. 在策劃和設計階段，我們曾考慮如何制定擬議工程的走線、平水設計和施工方法，以盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的泥土和石填料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施³的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

14. 在施工階段，我們亦會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作符合經核准的計劃。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運往適當的設施棄置。我們會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

15. 我們估計這項工程計劃合共會產生約 124 909公噸建築廢物。我們會在這項工程計劃的工地再用其中約43 302公噸(34.7%)惰性建築廢物，把另外 68 052公噸(54.5%)惰性建築廢物運往其他工地再用。此外，我們亦會把餘下的 13 555公噸(10.8%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額約為 170萬元(以單位成本計算，運往

³ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士必須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

堆填區的物料，每公噸收費 125 元⁴)。

對文物的影響

16. 擬議工程不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古研究價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

17. 擬議工程將無須徵用任何土地。

⁴ 上述估計金額，已計及建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修復工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。



興建中的道路工程
(工務計劃項目739CL)
ROADWORKS UNDER
CONSTRUCTION
(PWP ITEM 739CL)

擬建的箱形暗渠
PROPOSED
BOX CULVERT

預留作「樓換樓」計劃用途
RESERVED FOR
"FLAT-FOR-FLAT" SCHEME

現有啟德明渠
EXISTING
KAI TAK NULLAH

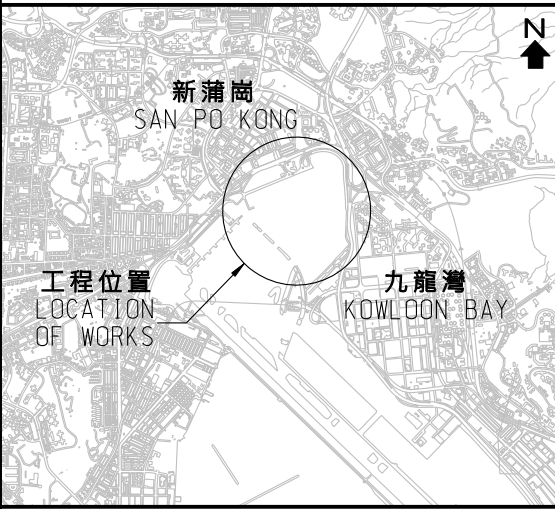
擬建的L5路
PROPOSED
ROAD L5

擬建的L4路(部分)
PROPOSED
ROAD L4 (PART)

擬建的D2路(部分)
PROPOSED ROAD D2 (PART)

LEGEND:

- 擬建的道路及環境美化工程
PROPOSED ROADWORKS AND LANDSCAPE WORKS
- 擬建的箱形暗渠
PROPOSED BOX CULVERT
- 住宅用地
RESIDENTIAL SITE
- 學校用地
SCHOOL SITE
- 擬建的污水泵房
PROPOSED SEWAGE PUMPING STATION



索引圖 KEY PLAN
比例 SCALE N.T.S.

編號 no.	日期 date	內容摘要 description	繪圖 drawn	核對 checked	核准 approved
REVISION					

圖則編號 Drawing title	繪圖 Drawn K.Y. Lam	簽署 Initial Signed	日期 Date 07.04.2011	項目編號 Item no. 469CL	辦事處 Office 九龍拓展處 KOWLOON DEVELOPMENT OFFICE
KAI TAK DEVELOPMENT - STAGE 2 INFRASTRUCTURE WORKS AT NORTH APRON AREA OF KAI TAK AIRPORT 啟德發展計劃 - 啟德機場北面停機坪第2期基礎設施	核對 Checked Kimmy Choy	簽署 Initial Signed	日期 Date 07.04.2011	比例尺 Scale 1:6000 (FOR A4)	土木工程拓展署 CIVIL ENGINEERING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT
	核准 Approved H.K. Tung	簽署 Initial Signed	日期 Date 07.04.2011	圖則編號 Drawing no. KZ 677	



獨特計劃 嶄新角度

Unique Views of a Unique Development



填海工程，但經考慮公眾的意見後，我們按照保護維港的原則，並採納「零填海」方案，為啟德發展計劃作規劃，制定了法定的《啟德分區計劃大綱圖》。

蔡先生指出，啟德發展計劃的可持續發展亦相當重要。為此，啟德發展區內將設立香港首個區域供冷系統，供應冷卻水到用戶大廈的空調系統，以節省能源。啟德發展區內已預留土地，用以興建環保運輸系統，以助節能減排。此外，土木工程拓展署計劃進行園景綠化工程，為啟德發展區締造更多舒適的綠茵空間，供市民享用。

境、加強周邊連繫、保護維港，以至保育文物等。為此，土木工程拓展署轄下設立了啟德辦事處，負責協調、監督和推動這項發展計劃，以便更有效地協調不同參與部門，跟進各工程項目的進度，並回應公眾對啟德發展計劃的意見。蔡先生表示，雖然面對重重挑戰，但對於能夠負責監督這個大型基建項目，他感到非常榮幸。

啟德發展計劃有別於新市鎮發展

談到啟德發展計劃對毗鄰地區所產生的影響，蔡先生表示，整項計劃將連接毗鄰地區，令九龍東一帶充滿活力姿采。啟德發展區如何與毗鄰地區緊密連繫，是整個項目成功的關鍵。土木工程拓展署已悉心計劃建設一個完善的行人連接網絡，利用行人天橋、行人隧道、園景美化高架行人道、地面過路處和地下購物街，加強啟德與毗鄰地區的連繫。

啟德發展計劃的基建工程現正全力展開。蔡先生表示，他衷心希望善用這片毗鄰維港的市區珍貴土地，讓香港市民引以為榮。

■ 去年年底，前土木工程拓展署署長蔡新榮先生在退休前接受了《啟德新里程》的專訪，為我們闡述有關啟德發展計劃中所面對的各種挑戰。

蔡先生說：「啟德發展計劃無論在地理環境、項目規模，以至複雜程度等各方面，都有別於新市鎮發展。」他曾參與多個新市鎮發展計劃的工作。從地理位置來說，香港的新市鎮發展都是位處新界，並以應付人口增長，解決市民的住屋需求，配合社會經濟發展的需要為主導。當時發展新市鎮的基本概念，是在新市鎮的指定範圍內，規劃所需的基礎建設和社區設施，以滿足發展需要。不過，位處九龍市區的啟德發展計劃，則超越了一般新市鎮發展的模式和要求。該計劃不僅要滿足發展區內的需要，而且更要配合毗鄰地區，以至香港的整體城市規劃，從而達致均衡發展；例如，在啟德發展區內興建大型多用途體育場館和郵輪碼頭，便是為了配合香港的長遠發展需要。

蔡先生表示，整個啟德發展計劃規模龐大且多元化，涉及不同部門和多個基建工程項目。該計劃須兼顧多方面的需要，包括建造公共房屋、興建郵輪碼頭、締造綠色環

Department (CEDD) to coordinate, oversee and promote this mega project. Mr Chai said he felt honoured to have taken up the role of overseeing this major infrastructure project, despite the challenges encountered.

The views of the public are essential in the planning of KTD. Located at the last precious harbourfront site available for large-scale development, KTD is a major urban development project that different people may have different aspirations. As a result, it is crucial to closely communicate with the public and actively engage their views. Under the initial plan, the whole area off Kowloon Bay would have been reclaimed. However, after considering public views, we followed the principle of harbour protection and adopted the "zero reclamation" proposal for the Kai Tak Development in formulating the statutory "Kai Tak Outline Zoning Plan".

Mr Chai pointed out that sustainable development within KTD is very important. The first-of-its-kind District Cooling System will be set up to provide cooling water for the air-conditioning systems of user buildings to save energy.

Land has also been reserved for an environmentally friendly transport system to reduce gas emissions and save energy. Greening works have also been planned by CEDD so that the public can enjoy more green space in KTD.

KTD is distinct from new town developments

On the impact of the project on its adjacent areas, Mr Chai said KTD would link up with its adjacent areas to create a vibrant Kowloon East. The success of the whole project hinges on how well it will be connected with the adjacent areas. A comprehensive pedestrian connection system of footbridges, subways, landscaped elevated walkways, at-grade crossings as well as underground shopping street have been carefully planned by CEDD to facilitate pedestrian connections with the adjacent areas.

The implementation of infrastructure works of the project is in full swing. Mr Chai sincerely wished we could make the best use of this last precious urban harbourfront site and turn it into an area which we can all feel proud of.



宜人園景處處

我們將盡量利用啟德發展區內各令人意想不到的空間，廣植細意挑選的喬木和灌木，以增加綠化機會，締造優美宜人的環境。屋頂、高架行人道和其他平面位置，均會盡量栽種植物，構成空中花園，供居民和遊人觀賞，又或漫步其中，樂融融。此外，亦會利用高架花槽和攀緣植物覆蓋建築物外牆，以達到垂直綠化的作用。上述種種方法均已證實能夠減低建築物的溫度，並且阻隔猛烈陽光。另外，位於啟德發展區內現正施工的污水抽水站，亦會加入屋頂綠化和垂直綠化工程，更會安裝風力發電風車，為建築物提供可再生能源。

Parks up high and on the side

Carefully selected trees and shrubs will appear in unexpected places of KTD as part of the efforts to maximise greening opportunities in the area. Plants on rooftops, above elevated walkways and on other horizontal parts of structures will form sky gardens within which residents and visitors can appreciate, walk around and enjoy. Also, elevated

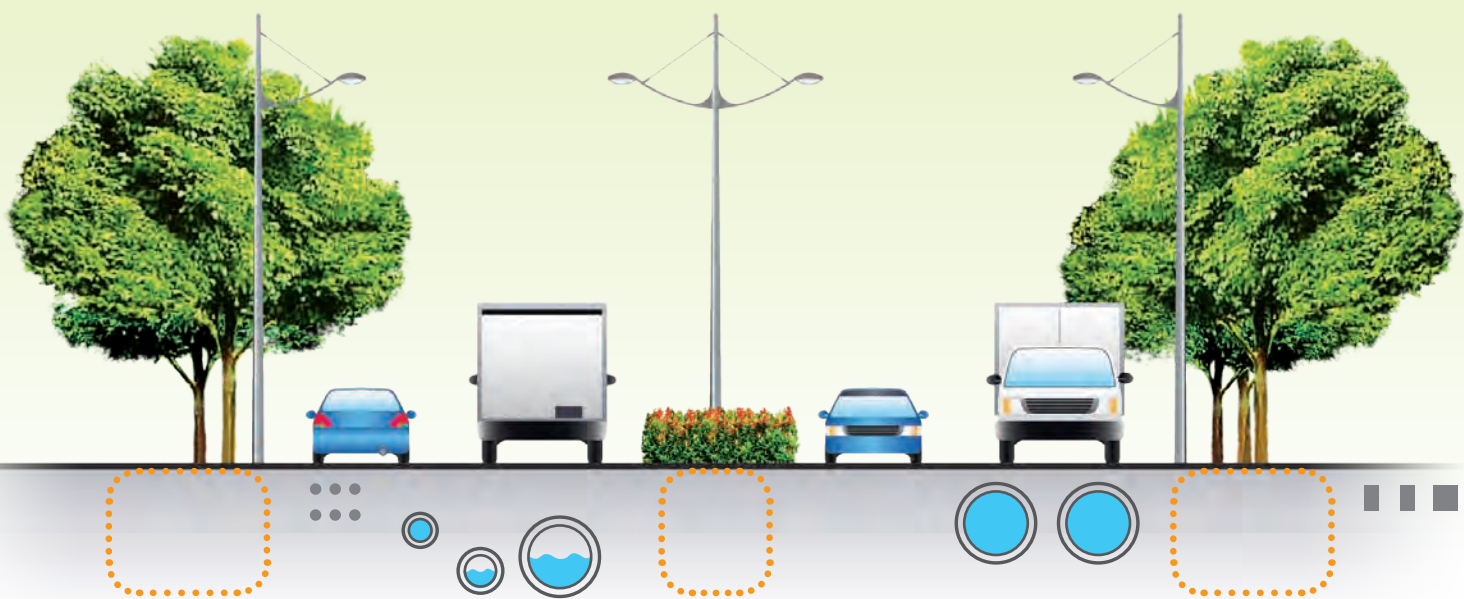
planters and climbing plants will be used to cover the walls of buildings to achieve vertical greening. These techniques have proven environmental benefits in reducing the glare and heat on the buildings. The sewage pumping stations currently under construction within KTD will feature both roof and vertical greening with wind turbines installed to provide renewable energy for the buildings.

無障礙種植 築建林蔭道路

從工程和規劃的角度而言，在啟德發展區內的道路中央和兩旁提供無障礙種植空間，可說是最有效的綠化方案之一。在地下沒有設施的指定種植地帶，樹木可以更健康地紮根生長，綠葉成蔭，日後亦無須因為維修工程而要搬遷或受到干擾。

Make room for green roads

From an engineering and planning perspective, one of the most effective greening solutions is the provision of utility-free planting areas in the centre and along both sides of the roads within KTD. In the absence of underground facilities, plants in these designated planting areas can enjoy a more favourable environment to root and thrive into larger vegetation. It also means that during maintenance and repair works, there will be no disturbance or need for tree removal.



攜手參與 共建啟德河

■ 啟德明渠由蒲崗村道流經東頭邨和新蒲崗，至啟德發展區後流入維多利亞港，總長度為2.4公里，是東九龍其中一條主要的排洪渠道。隨著近年水質的改善，大家亦開始把明渠改稱為啟德河，而進一步的改善工程亦將陸續展開。

我們的目標是希望把明渠打造成市區中一條優美的綠化河道，在滿足防洪的需要外，亦可提供休憩和公共活動空間。

為此，一個名為「共建啟德河」的公眾參與活動已於2010年底推出，以收集公眾意見。

這實在是個難能可貴的機會，讓我們共同締造一個與別不同、充滿綠化色彩的城市景觀。同時，亦可保留一條連繫啟德發展區和毗鄰地區的水道，為市民提供休憩、娛樂、教育、文化和其他社區活動的場所。雖然現有的建築物 and 道路分

布會帶來一定程度的限制，同時我們亦需顧及安全和公共衛生，但啟德明渠充滿潛力成為一條全新的河道走廊。

在2010年12月11及18日，土木工程拓展署聯同渠務署和規劃署合辦了兩個社區展望工作坊，作為第一階段公眾參與活動的一部分。工作坊共吸引了約一百名人士參加，並就如何共建啟德河分組討論和交流意見。□



Give us your Views on Kai Tak River



■ Running from Po Kong Village Road through Tung Tau Estate and San Po Kong to KTD area and into Victoria Harbour, the 2.4km-long Kai Tak Nullah is one of the major flood relief drainage channels in East Kowloon. Now, people start calling the nullah **Kai Tak River**, with improved water quality in recent years and further improvement works upcoming.

Our vision is to transform the nullah into an attractive green river in the urban areas providing space for leisure and public activities while fulfilling its main flood prevention role. To this end, a public engagement programme, called "Building our Kai Tak River", was initiated at the end of 2010 to collect views from the public.

This is a unique opportunity for us to create a special urban landscape with enriched green features while maintaining a conduit linking KTD area with neighbouring areas and providing a place where people can meet for leisure, recreation, education, art or other community pursuits. Although there are limitations posed by existing buildings and road layouts, and constraints due to safety and public health considerations, the potential for developing a new waterway is enormous.

As part of the Stage 1 Public Engagement Programme, two community envisioning workshops, jointly organised by the Civil Engineering and Development Department, Drainage Services Department and Planning Department were held on 11 and 18 December 2010 with about 100 attendees participated in group discussions and shared views on building the Kai Tak River. □

龍津石橋第二階段公眾參與活動

Stage 2 Lung Tsun Stone Bridge Public Engagement



嘉賓講者 丁新豹博士
Guest speaker Dr Joseph Ting

■ 土木工程拓展署於2011年1月22日聯同古物古蹟辦事處和規劃署舉辦了龍津石橋第二階段公眾參與活動的「建立共識」工作坊，並吸引了一百多位市民參與。發展局局長林鄭月娥女士出席致開幕辭，並由啟德辦事處專員鄧文彬先生扼述第一階段的公眾諮詢活動，以及第二階段工作坊的目的。其後丁新豹博士為我們介紹有關石橋的歷史和社會經濟背景，現任建築師羅健中先生更講解世界各地的保育項目和文物資源的展示手法。

工作坊旨在交流意見，討論保育石橋遺跡所需的土地範圍、如何連接周邊文物資源，以及收集公眾對展示遺跡手法的意見。為了在保育龍津石橋和啟德發展上取得平衡，我們將繼續進行諮詢和聽取公眾意見。□

■ On 22 January 2011, about 100 people attended a "Consensus Building" Workshop as part of the Stage 2 public engagement exercise on the preservation of Lung Tsun Stone Bridge remnants, jointly organised by the Civil Engineering and Development Department, the Antiquities and Monuments Office and the Planning Department. Mrs Carrie Lam, the Secretary for Development gave an opening remark, and Mr Stephen Tang, the Head of Kai Tak Office outlined the Stage 1 public consultation activities and the objectives of the Stage 2 workshop. The participants were then briefed by Dr Joseph Ting on the historical and socio-economic background of the Bridge. Mr Christopher Law, a practicing architect was also invited to talk about the preservation projects worldwide and the approaches of heritage interpretation.



嘉賓講者 羅健中先生
Guest speaker Mr Christopher Law

The workshop focused on sharing views about the land requirement for preserving the Bridge remnants, how they should be connected to nearby heritage resources, and the ways to display the remnants. With a view to strike a balance between conservation and development in Kai Tak, we will continue consulting and listening to public views on the preservation of the Bridge remnants. □

下期精彩內容

我們將進一步介紹有關啟德發展計劃內已規劃的公眾休憩用地。

Look out for the next issue

We're going to take a closer look at the public open spaces planned for Kai Tak Development.

屋頂綠化和垂直綠化對環境有什麼好處?

屋頂綠化和垂直綠化都有助減少都市熱島效應。種植層與混凝土屋頂或牆壁之間的空隙，可發揮隔熱作用，從而降低大廈的溫度，亦可減少強光和熱輻射，並阻隔噪音；此外，植物更可過濾塵埃污染物，有助改善空氣質素。

What are the environmental advantages of roof greening and vertical greening?

Both the green roofs and green walls can help mitigate heat island effects in urban areas. The air cushion between the planted vegetation and the concrete roof or wall provides heat insulation and lowers the temperature of the buildings. Glare and heat radiation can be reduced and noise insulation is often improved. The plants can also filter dust pollutants resulting in better air quality.

啟德的都會公園有多大?

啟德的都會公園面積約24公頃，比銅鑼灣維多利亞公園還要大四分之一。

How large is Kai Tak's Metro Park?

The area of Metro Park in Kai Tak is about 24 hectares, which is more than 25% larger than the Victoria Park in Causeway Bay.

下一步...

「共建啟德河」第一階段公眾參與活動所收集的各項寶貴意見和建議，將納入不同的設計方案，供市民在預期於本年年中舉行的第二階段公眾參與活動內討論。

What's next...

The numerous valuable comments and suggestions received during the Stage 1 public engagement activities on building our Kai Tak River will be incorporated into the design approaches for discussion in the next stage, scheduled to be held in mid-2011.

我們歡迎您提供寶貴的意見，令《啟德新里程》的內容更豐富、更吸引。請將意見電郵至 ktd@cedd.gov.hk。

We appreciate hearing your valuable comments to enhance the contents of this publication. Please email them to ktd@cedd.gov.hk.

有問必答

Frequently Asked Questions

