

圖例 NOTATION

ZONES	地帶
COMMERCIAL (C)	商業
COMPREHENSIVE DEVELOPMENT AREA (CCA)	綜合發展區
RESIDENTIAL (GROUP A) (RA)	住宅(甲類)
RESIDENTIAL (GROUP B) (RB)	住宅(乙類)
GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY (GIC)	政府、機構或社區
OPEN SPACE (O)	休憩用地
OTHER SPECIFIED USES (OU)	其他指定用途
OTHER SPECIFIED USES (AMENITY AREA) (OUA)	其他指定用途(美化城市用地)

COMMUNICATIONS	交通
RAILWAY AND STATION (UNDERGROUND)	鐵路及車站(地下)
RAILWAY AND STATION (ELEVATED)	鐵路及車站(高架)
MAJOR ROAD AND JUNCTION	主要道路及路口
ELEVATED ROAD	高架道路
PEDESTRIAN PRECINCT/ STREET	行人專用區或街道

MISCELLANEOUS	其他
BOUNDARY OF PLANNING SCHEME	規劃範圍界線
BUILDING HEIGHT CONTROL ZONE BOUNDARY	建築高度管制區界線
MAXIMUM BUILDING HEIGHT (IN METRES ABOVE PRINCIPAL DATUM)	最高建築物高度(在主水平基準上若干米)
PETROL FILLING STATION	加油站
AREA DESIGNATED FOR SHOP AND SERVICES AND USING PLACE USES ONLY	只限於零售(「店」)及服務行業(「店」)用途的地區
AREA DESIGNATED FOR 'WATERFRONT' PROMENADE	指定為「海濱长廊」的地區
NON-BUILDING AREA	非建築用地

土地用途及面積一覽表 SCHEDULE OF USES AND AREAS

USES	大約面積及百分比 APPROXIMATE AREA & %	用途	
	公頃 HECTARES	百分比 %	
COMMERCIAL	10.88	3.37	商業
COMPREHENSIVE DEVELOPMENT AREA	5.62	2.98	綜合發展區
RESIDENTIAL (GROUP A)	18.32	5.67	住宅(甲類)
RESIDENTIAL (GROUP B)	30.06	9.30	住宅(乙類)
GOVERNMENT, INSTITUTION OR COMMUNITY	35.89	11.10	政府、機構或社區
OPEN SPACE	66.26	30.71	休憩用地
OTHER SPECIFIED USES	49.31	15.26	其他指定用途
OTHER SPECIFIED USES (AMENITY AREA)	3.19	0.99	其他指定用途(美化城市用地)
MAJOR ROAD ETC.	66.67	20.82	主要道路等
TOTAL PLANNING SCHEME AREA	323.20	100.00	規劃範圍總面積

本圖的(註釋)屬這份圖則的一部分。現經修訂並按照城市規劃條例第5條展示。THE ATTACHED NOTES ALSO FORM PART OF THIS PLAN AND HAVE BEEN AMENDED FOR EXHIBITION UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

核准圖號 S/K22/6 的修訂 AMENDMENTS TO APPROVED PLAN No. S/K22/6

附屬城市規劃條例第5條展示的修訂 AMENDMENTS EXHIBITED UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

修訂項目 A 項 AMENDMENT ITEM A	修訂項目 G 項 AMENDMENT ITEM G
修訂項目 B 項 AMENDMENT ITEM B	修訂項目 H 項 AMENDMENT ITEM H
修訂項目 C 項 AMENDMENT ITEM C	修訂項目 I 項 AMENDMENT ITEM I
修訂項目 D 項 AMENDMENT ITEM D	修訂項目 J 項 AMENDMENT ITEM J
修訂項目 E 項 AMENDMENT ITEM E	修訂項目 K 項 AMENDMENT ITEM K
修訂項目 F 項 AMENDMENT ITEM F	修訂項目 L 項 AMENDMENT ITEM L
修訂項目 G 項 AMENDMENT ITEM G	
修訂項目 H 項 AMENDMENT ITEM H	
修訂項目 I 項 AMENDMENT ITEM I	
修訂項目 J 項 AMENDMENT ITEM J	
修訂項目 K 項 AMENDMENT ITEM K	
修訂項目 L 項 AMENDMENT ITEM L	

(參看附表)
(SEE ATTACHED SCHEDULE)

2021年12月10日 按照城市規劃條例第5條展示的
批准圖號 S/K22/6 的修訂
AMENDMENTS TO APPROVED PLAN No. S/K22/6 EXHIBITED
UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE ON
10 DECEMBER 2021

Mr. C.K. YIP 葉子季
SECRETARY 城市規劃委員會秘書
TOWN PLANNING BOARD

香港城市規劃委員會依據城市規劃條例擬備的啟德(九龍規劃區第22區)分區計劃大綱圖
TOWN PLANNING ORDINANCE, HONG KONG TOWN PLANNING BOARD
KOWLOON PLANNING AREA No. 22 - KAI TAK - OUTLINE ZONING PLAN

規劃署副城市規劃委員會主席示圖
PREPARED BY THE PLANNING DEPARTMENT UNDER
THE DIRECTION OF THE TOWN PLANNING BOARD

圖則編號
PLAN No. S/K22/7

本摘要圖於2022年7月29日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 29.7.2022

參考編號 REFERENCE No. R/S/K22/7

城市規劃委員會根據《城市規劃條例》(第 131 章)
建議對《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K 22/7》
所作修訂項目附表

I. 就圖則所顯示的事項作出的修訂項目

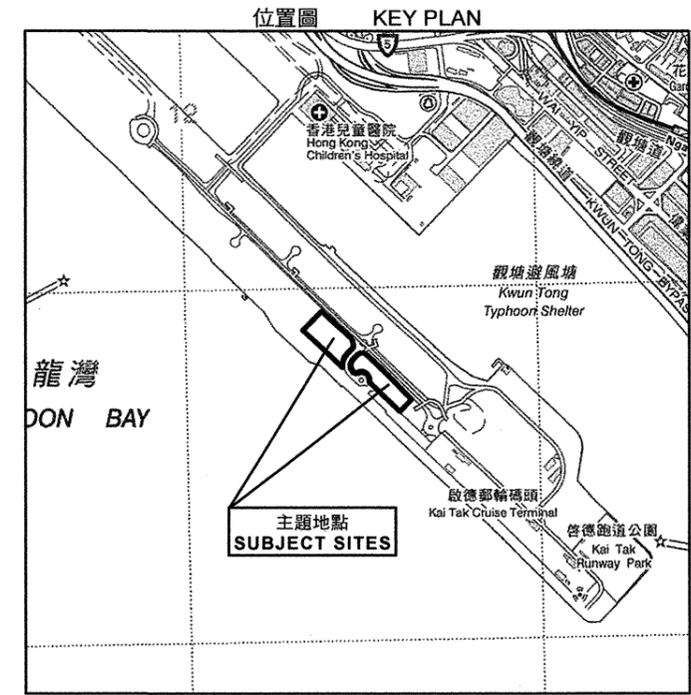
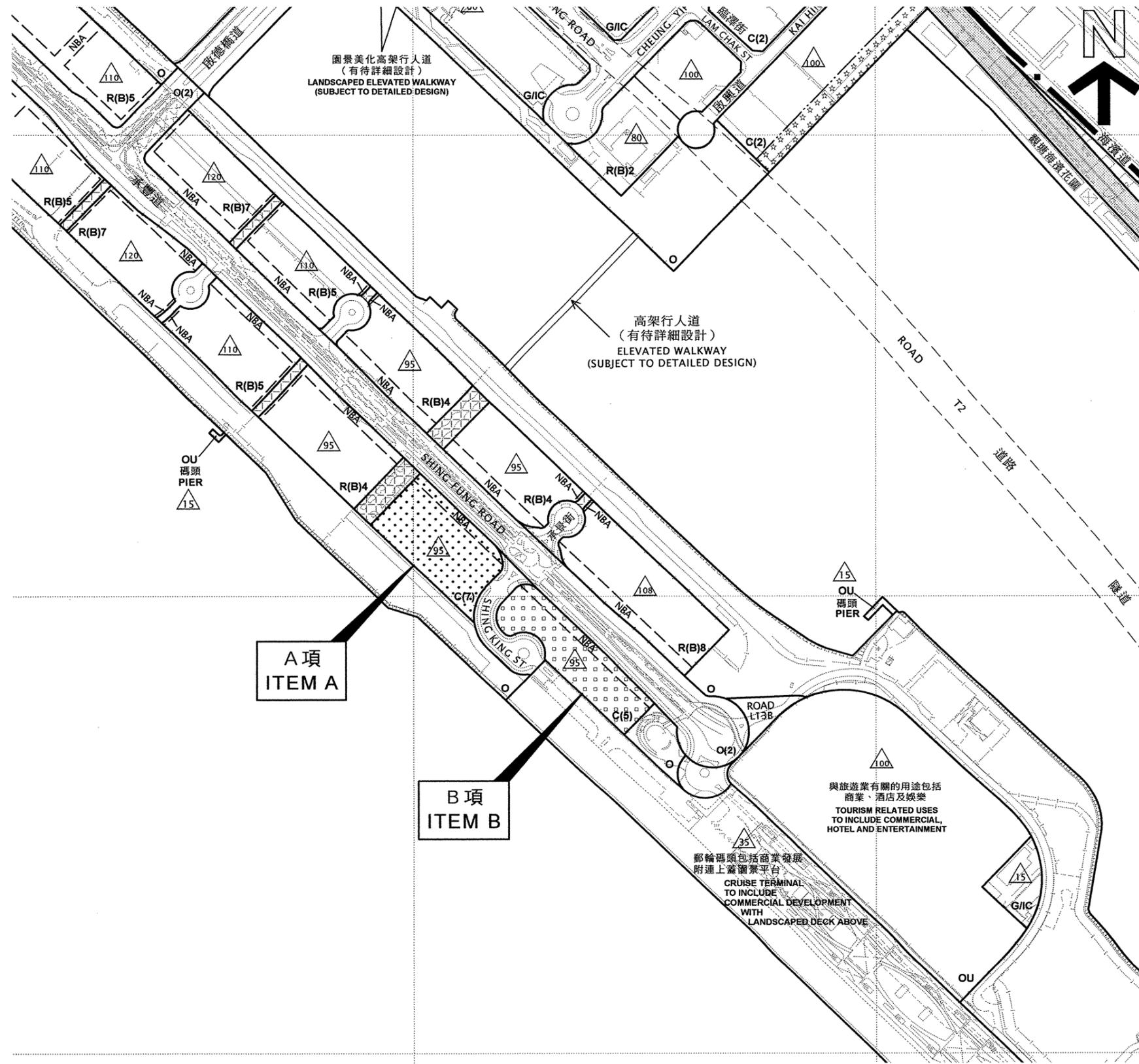
- A 項 – 把位於承豐道西南側及承景街西北側的一幅用地由「住宅(乙類)9」地帶改劃為「商業(7)」地帶。
- B 項 – 把位於承豐道西南側及承景街東南側的一幅用地由「住宅(乙類)10」地帶改劃為「商業(5)」地帶。

II. 就圖則《註釋》作出的修訂項目

- (a) 修訂「商業」地帶的「備註」，以納入有關「商業(5)」和「商業(7)」支區的發展限制條款。
- (b) 修訂「住宅(乙類)」地帶的土地用途表及「備註」，以及刪除有關「住宅(乙類)9」和「住宅(乙類)10」支區的所有條款。

城市規劃委員會

2022年7月8日



SCALE 1 : 20 000 比例尺

草圖編號 S/K 2 2 / 7 的建議修訂
PROPOSED AMENDMENTS TO DRAFT PLAN No. S/K22/7

根據城市規劃條例第 6C(2) 條公布的建議修訂
PROPOSED AMENDMENTS PUBLISHED UNDER SECTION 6C(2)
OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

- A 項 ITEM A
由「住宅(乙類)9」地帶改劃為「商業(7)」地帶
REZONING FROM "RESIDENTIAL (GROUP B)9" TO "COMMERCIAL(7)"
- B 項 ITEM B
由「住宅(乙類)10」地帶改劃為「商業(5)」地帶
REZONING FROM "RESIDENTIAL (GROUP B)10" TO "COMMERCIAL(5)"

夾附的《註釋》屬這份圖則的一部分，
《註釋》的建議修訂已根據城市規劃條例第 6C(2) 條公布。
THE ATTACHED NOTES ALSO FORM PART OF THIS PLAN
AND THE PROPOSED AMENDMENTS THERETO HAVE BEEN PUBLISHED
UNDER SECTION 6C(2) OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

(參看附表)
(SEE ATTACHED SCHEDULE)

2022年7月8日根據城市規劃條例第6C(2)條公布
對草圖編號 S/K 2 2 / 7 作出的建議修訂
PROPOSED AMENDMENTS TO DRAFT PLAN No. S/K22/7
PUBLISHED UNDER SECTION 6C(2) OF THE TOWN
PLANNING ORDINANCE ON 8 JULY 2022

C. K. Yip 葉子季
SECRETARY, TOWN PLANNING BOARD 城市規劃委員會秘書

啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K 2 2 / 7 的建議修訂
PROPOSED AMENDMENTS TO DRAFT KAI TAK
OUTLINE ZONING PLAN No. S/K22/7

SCALE 1 : 5 000 比例尺

米 METRES 100 0 100 200 300 400 METRES 米

規劃署遵照城市規劃委員會指示擬備
PREPARED BY THE PLANNING DEPARTMENT UNDER
THE DIRECTION OF THE TOWN PLANNING BOARD



圖則編號
PLAN No. R/S/K22/7 - A1

**就修訂圖則編號 R/S/K22/7-A1 而
建議對《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/7》的
《註釋》作出的修訂**

建議把「商業」地帶《註釋》的「備註」及「住宅（乙類）」地帶《註釋》中的土地用途表及「備註」修訂為：

商業

第一欄 經常准許的用途	第二欄 須先向城市規劃委員會申請，可能在有附帶條件或無附帶條件下獲准的用途
救護站	播音室、電視製作室及／或電影製作室
商營浴室／按摩院	分層住宅
食肆	政府垃圾收集站
教育機構	醫院
展覽或會議廳	屋宇
政府用途(未另有列明者)	加油站
酒店	碼頭
資訊科技及電訊業	鐵路通風塔及／或高出路面的其他
機構用途(未另有列明者)	構築物(入口除外)
圖書館	住宿機構
場外投注站	
辦公室	
娛樂場所	
康體文娛場所	
私人會所	
政府診所	
公廁設施	
公共車輛總站或車站	
公用事業設施裝置	
公眾停車場(貨櫃車除外)	
可循環再造物料回收中心	
宗教機構	
學校	
商店及服務行業	
社會福利設施	
訓練中心	
私人發展計劃的公用設施裝置	
批發行業	

(請看下頁)

商業(續)

規劃意向

此地帶的規劃意向，主要是作商業發展，以便把涵蓋範圍發展為本港的商貿／金融中心，及區域或地區的商業／購物中心，用途可包括辦公室、商店、服務行業、娛樂場所、食肆和酒店。劃作此地帶的地點，往往是重要的就業中心。

備註

- (1) 在指定為「商業(2)」的土地範圍內：
- (a) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致非住用建築物在整個發展及／或重建後的最高地積比率超過 9.5 倍，或超過現有建築物的地積比率，兩者中以數目較大者為準。
- (b) 地盤內任何住用建築物或住用與非住用各佔部分的建築物的最高地積比率不得超過 5.0 倍。
- (2) 在指定為「商業(2)」的土地範圍內，任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最大上蓋面積(地庫除外)超過 65%，或超過現有建築物的上蓋面積，兩者中以數目較大者為準。
- (3) 在指定為「商業(1)」、「**商業(5)**」、「商業(6)」、「**商業(7)**」、「商業(8)」和「商業(9)」的土地範圍內，任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高地積比率和最大上蓋面積超過下列限制，或超過現有建築物的地積比率和上蓋面積，兩者中以數目較大者為準：

<u>支區</u>	<u>最高地積比率</u>	<u>最大上蓋面積</u> (地庫除外)
商業(1)	5.8 倍	65%
商業(5)	6.0 倍	80%
商業(6)	6.0 倍	65%
商業(7)	7.5 倍	80%
商業(8)	8.0 倍	65%
商業(9)	9.5 倍	65%

(請看下頁)

商業(續)

備註(續)

- (4) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高建築物高度(以米為單位從主水平基準起計算)超過圖則上所指定的限制，或超過現有建築物的高度，兩者中以數目較大者為準。
- (5) 在「商業(2)」地帶內指定為「海濱長廊」的土地範圍內，必須在毗連海旁的地方闢設一條 20 米闊的長廊，以供公眾使用。
- (6) 為施行上文第(1)和(3)段而計算最高地積比率時，任何純粹建造為或擬用作停車位、上落客貨車位、機房和管理員辦事處的樓面空間，若是發展或重建計劃的附屬和直接有關用途和設施，可免計算在內。
- (7) 為施行上文第(2)和(3)段而計算最大上蓋面積時，任何純粹建造為或擬用作停車位、上落客貨車位、機房和管理員辦事處的樓面空間，均應納入計算。
- (8) 遇有《建築物(規劃)規例》第 22(1)或(2)條所列的情況而獲准超過該規例界定的准許地積比率時，在第(1)或(3)段適用的土地範圍內的建築物的地積比率可提高；提高的幅度為根據上述規例第 22(1)或(2)條獲准超過准許地積比率的幅度，縱使提高後的地積比率因而超過上文第(1)和(3)段所規定的有關最高地積比率亦可。
- (9) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第 16 條提出的申請，可按個別發展或重建計劃的情況，考慮略為放寬上文第(1)至(4)段所述的地積比率、上蓋面積和建築物高度限制。
- (10) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第 16 條提出的申請，可在特殊情況下，就發展或重建計劃考慮略為放寬圖則所訂明的非建築用地限制。

住宅(乙類)

第一欄 經常准許的用途	第二欄 須先向城市規劃委員會申請，可能在有附帶條件或無附帶條件下獲准的用途
分層住宅 政府用途(只限報案中心、郵政局) 屋宇 住宿機構 私人發展計劃的公用設施裝置 社會福利設施(只限在指定為「住宅(乙類)8」 —— 「住宅(乙類)9」和「住宅(乙類)10」的土地範圍內)	食肆 教育機構 政府用途(未另有列明者) 酒店 機構用途(未另有列明者) 圖書館 私人會所 政府診所 公用事業設施裝置 公眾停車場(貨櫃車除外) 鐵路通風塔及／或高出路面的其他構築物(入口除外) 可循環再造物料回收中心 宗教機構 學校 商店及服務行業 社會福利設施(未另有列明者)

除以上所列，在(a)「住宅(乙類)4」、「住宅(乙類)5」、「住宅(乙類)6」、「住宅(乙類)7」~~——和~~「住宅(乙類)8」和「住宅(乙類)9」地帶內的建築物的最低兩層；或(b)圖則指定為只用作「商店及服務行業」和「食肆」用途範圍內的兩層樓宇，經常准許的用途亦包括：

食肆
商店及服務行業

規劃意向

此地帶的規劃意向，主要是作中等密度住宅發展。為使毗連的休憩用地／海濱長廊／行人街道更添活力，毗連休憩用地、海濱長廊或行人街道的周邊土地會設置零售帶／商店。啟德坊及跑道範圍內的住宅發展項目應包括不設平台的多層住宅大廈及低矮樓宇，令建築羣／建築形式趨向多元化，從而為該區締造更別致的建築物高度輪廓。

(請看下頁)

住宅(乙類)(續)

備註

- (1) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高地積比率和最大上蓋面積超過下列限制，或超過現有建築物的地積比率和上蓋面積，兩者中以數目較大者為準：

<u>支區</u>	<u>最高地積比率</u>	<u>最大上蓋面積</u> (地庫除外)
住宅(乙類)1	5.0 倍	40%
住宅(乙類)2	4.5 倍	40%
住宅(乙類)3	3.5 倍	44%
住宅(乙類)4	5.5 倍	40%
住宅(乙類)5	6.1 倍	40%
住宅(乙類)6	6.6 倍	40%
住宅(乙類)7	7.0 倍	40%
住宅(乙類)8	7.5 倍	40%
住宅(乙類)9	6.9 倍	40%
住宅(乙類)10	5.7 倍	40%

- (2) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高建築物高度(以米為單位從主水平基準起計算)超過圖則上所指定的限制，或超過現有建築物的高度，兩者中以數目較大者為準。
- (3) 就承啟道與港鐵屯馬線之間的土地範圍(即啟德坊)內的發展而言，低矮的住宅建築物不得超過六層或主水平基準上 25 米，兩者中以數目較小者為準。
- (4) 在「住宅(乙類)1」地帶、「住宅(乙類)2」地帶和「住宅(乙類)6」地帶內指定為只用作「商店及服務行業」和「食肆」用途的土地範圍內，必須興建樓高不超過兩層的建築物，以供用作「商店及服務行業」和「食肆」用途。
- (5) 為施行上文第(1)段而計算最高地積比率時，任何樓面空間如純粹建造為或擬用作停車位、上落客貨車位、機房和管理員辦事處，或管理員宿舍和康樂設施，而兩者都是供住用建築物或建築物住用部分的全部擁有人或佔用人使用及使其受益，只要這些用途和設施是附屬於發展或重建計劃及與其直接有關，則可免計算在內。

(請看下頁)

住宅(乙類)(續)

備註(續)

- (6) 在指定為「住宅(乙類)8」~~、「住宅(乙類)9」和「住宅(乙類)10」~~的土地範圍內，為施行上文第(1)段而計算最高地積比率時，任何樓面空間如純粹建造為或擬用作政府所規定的政府、機構或社區設施，可免計算在內。
- (7) 為施行上文第(1)段而計算最大上蓋面積時，任何樓面空間如純粹建造為或擬用作停車位、上落客貨車位、機房和管理員辦事處，或管理員宿舍和康樂設施，而兩者都是供住用建築物或建築物住用部分的全部擁有人或佔用人使用及使其受益，均應計算在內。
- (8) 遇有《建築物(規劃)規例》第 22(1)或(2)條所列的情況而獲准超過該規例界定的准許地積比率時，在第(1)段適用的土地範圍內的建築物的地積比率可提高；提高的幅度為根據上述規例第 22(1)或(2)條獲准超過准許地積比率的幅度，縱使提高後的地積比率因而超過上文第(1)段所規定的有關最高地積比率亦可。
- (9) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第 16 條提出的申請，可按個別發展或重建計劃的情況，考慮略為放寬上文第(1)及(2)段所述的地積比率、上蓋面積和建築物高度限制。
- (10) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第 16 條提出的申請，可在特殊情況下，就發展或重建計劃考慮略為放寬圖則所訂明的非建築用地限制。

就修訂圖則編號 R/S/K22/7-A1 而
建議對《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/7》的
《說明書》作出的修訂

(有關修訂不構成建議對《啟德分區計劃大綱草圖編號
S/K22/7》所作修訂的一部分)

建議對《說明書》第 8.15、9.1、9.1.2、9.1.5、9.4、9.4.2、
9.4.4、9.4.8 及 9.4.11 段及圖 2 作出以下修訂:

8.15 在緊連中央走廊的界線一帶的「住宅(乙類)」／「商業」用地內已劃設闊約 15 米和約 10 米的非建築用地，主要目的是維持從中央走廊的園景平台(名為啟德空中花園)眺望鯉魚門的廣闊視野，以及較闊的建築物間距，讓中央走廊的地面道路承豐道有更舒適的步行環境。此外，啟德橋道屬於南停機坪與跑道之間的主要車輛及行人通道。毗連附設高架行人道的啟德橋道的「住宅(乙類)5」及「住宅(乙類)7」用地內，同樣會劃設闊五米的非建築用地，以提供較闊的建築物間距，讓行人有更舒適的步行體驗。在緊連闊 10 米的行人專用街道的界線一帶的發展用地內，亦劃設闊三米的非建築用地，以提升景觀通透度。由於在承豐道及啟德橋道交界處的兩塊「住宅(乙類)5」用地的臨街面長，因此會在這兩塊用地內劃設兩塊闊 15 米的非建築用地，以加強空氣流通。

9.1 商業－總面積 ~~40.88~~**12.90** 公頃

9.1.2 該區有七九塊土地劃為「商業」地帶，兩塊位於啟德城中心，四塊位於九龍灣海旁南停機坪，**兩塊位於跑道區內**，一塊位於馬頭角區內。為改善空氣流通，鼓勵社區互融合一，此地帶內不鼓勵進行設有平台的發展，並訂有上蓋面積的限制。

9.1.5 「商業(5)」地帶及「商業(7)」地帶位於跑道區內，旨在沿跑道休閒區海旁作酒店及其他商業用途，以配合附近的旅遊中心和郵輪碼頭發展。「商業(5)」地帶及「商業(7)」地帶內的發展，最高地積比率分別不得超過 6.0 倍及 7.5 倍，最大上蓋面積(地庫除外)不得超過 80%，最高建築物高度不得超過主水平基準上 95 米。在緊連中央走廊及闊十米的行人專用街道的界線一帶的用地內，會劃設非建築用地，以維持廣闊視野和較闊的建築物間距。

9.4 住宅(乙類)—總面積 ~~30.0628.05~~ 公頃

9.4.2 該區共有 ~~2927~~ 塊用地劃為「住宅(乙類)1」至「~~住宅(乙類)10~~」—「住宅(乙類)8」地帶，該等用地處啟德城中心、南停機坪角及跑道區。為改善空氣流通，鼓勵社區互融合一，此地帶內不鼓勵進行設有平台的發展，並訂有上蓋面積的限制。泊車設施須設於地庫層，以便不設平台的發展。對於緊連北停機坪範圍闊 10 米的行人專用街道的該等用地，每塊用地均會闢設闊三米的非建築用地，以用作區內的通風廊，以匯集東南方的盛行風，改善空氣流通。

9.4.4 跑道區內 ~~1412~~ 塊劃為「住宅(乙類)4」、「住宅(乙類)5」、「住宅(乙類)7」和「住宅(乙類)8」—「~~住宅(乙類)9~~」和「~~住宅(乙類)10~~」地帶的用地，其發展會採用起伏有致及多元化的建築物高度輪廓，而最高的發展會集中在中間部分。由於發展的建築物高度會從兩旁向都會公園及酒店用地遞降，多元化的建築物高度輪廓既別緻又與內陸地區的發展在視覺上互相協調，亦可保存山脊線。通過在個別用地內興建一些低矮且面向海濱長廊的建築物，為長廊沿路的行人提供多元化的建築羣及舒適怡人的發展。有關規劃亦可營造視覺通透感／多元化，以及與毗連海濱長廊更為融合。至於直接前臨都會公園的用地或沿跑道西面的海濱長廊，為加添毗連地區的活力，建議在緊連休憩用地、海濱長廊或行人街道闢設零售商店，而「商店及服務行業」和「食肆」用途屬建築物最低兩層的經常准許的用途。為保存從港島望向九龍主要山脊線的景觀，根據《香港規劃標準與準則》的城市設計指引，這些用地發展的擬議建築物高度應有利保存山脊線。在詳細設計階段會制定更仔細的規定，為這些用地日後的發展提供指引，以達致上述的城市設計概念。

9.4.8 「住宅(乙類)」地帶內的發展，須受以下有關地積比率、上蓋面積及建築物高度的限制：

用途地帶	最高地積比率	最大上蓋面積 (地庫除外)	最高建築物高度
住宅(乙類)1	5.0 倍	40%	主水平基準上 80/110 米
住宅(乙類)2	4.5 倍	40%	主水平基準上 80/100/110 米
住宅(乙類)3	3.5 倍	44%	主水平基準上 50/100 米
住宅(乙類)4	5.5 倍	40%	主水平基準上 95 米
住宅(乙類)5	6.1 倍	40%	主水平基準上 110 米

用途地帶	最高地積比率	最大上蓋面積 (地庫除外)	最高建築物高度
住宅(乙類)6	6.6 倍	40%	主水平基準上 125 米
住宅(乙類)7	7.0 倍	40%	主水平基準上 120 米
住宅(乙類)8	7.5 倍	40%	主水平基準上 108 米
住宅(乙類)9	6.9 倍	40%	主水平基準上 95 米
住宅(乙類)10	5.7 倍	40%	主水平基準上 95 米

- 9.4.11 根據聯合作業備考第四號《發展管制參數地積比率／總樓面面積》，「住宅(乙類)8」、「住宅(乙類)9」和「住宅(乙類)10」地帶的地積比率管制會視作「新或經修訂法定圖則」的管制，而該份聯合作業備考所述的精簡審批安排亦適用於此。



景觀設計圖 LANDSCAPE PLAN

(顯示初步構思，只供參考) (FOR ILLUSTRATION PURPOSE ONLY)

參考編號
REFERENCE No.
M/K22/21/177

圖 FIGURE
2

有關《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/7》的進一步申述人名單

申述編號 (TPB/R/S/K22/7-)	進一步申述人名稱
F1	Paul Zimmerman
F2	Worldwide Flight Services
F3	Lam Yiu Hei
F4	Chan Hon Fung

就草圖的建議修訂作出進一步申述

Further Representation In Respect of Proposed Amendments to Draft Plan

參考編號

Reference Number:

220728-153049-07699

提交限期

Deadline for submission:

29/07/2022

提交日期及時間

Date and time of submission:

28/07/2022 15:30:49

「進一步申述人」全名

Full Name of "Further Representer": 先生 Mr. Paul Zimmerman

「獲授權代理人」全名

Full Name of "Authorized Agent":

與進一步申述相關的草圖

Draft plan to which the further representation relates: S/K22/7

進一步申述性質及理由

Nature of and Reasons for Further Representation:

相關的建議修訂 Related Proposed Amendments	性質 Nature	理由 Reasons
A and B	支持 Support	<p>Dear Chairman and Members,</p> <p>I am writing to support amendment Items A and B in the Draft Kai Tak Outline Zoning Plan No. S/K22/7.</p> <p>I welcome the amendments of rezoning two sites from "Residential (Group B)" to "Commercial", as the rezoning can ensure the vibrancy of the planned Kai Tak development.</p> <p>However, I have further comments on the items as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Different with Hong Kong Airport or Hong Kong-Macau Ferry Terminal which has direct connections to the railway, the visitors and passengers highly rely on vehicle to access the Kai Tak Cruise Terminal. However, with the limited destinations and insufficient luggage racks in public transport, passengers tend to take taxi to the Terminal. According to the survey result from the Worldwide Cruise Terminals, the operator of the Kai Tak Cruise Terminal, majority of the cruise passengers take taxi to the Cruise Terminal before and after their cruise trip, and nearly half of all the passengers own a private vehicle. With only limited parking space provided at the Cruise Terminal, passengers seldom drive their vehicles to the Terminal and take taxi which increase the road traf

fic.

- There are only three public bus routes and one minibus route serving the Kai Tak Runway at the moment. It is expected that the demand will increase once the residential development is completed along the runway and the resuming operation of the Kai Tak Cruise Terminal. However, the existing bus terminal at the Cruise Terminal cannot accommodate the increase. A new Public Transport Interchange (PTI) is proposed at the Tourism Node (TN) site, however, the site is used as a Community Isolation Facility, and the land is not available in the foreseeable future. The proposed PTI may not be in-service once the residential developments are completed or the cruise operation resumes. Public Transport operators and Transport Department should also consider set up new routes for the residents in the area and offer special trips directly from/to different MTR stations or hubs around Hong Kong to reduce the disturbance of cruise passengers to the residents nearby when the cruises are parked.

- With rezoning the two sites, the Planning Department should ensure sufficient parking spaces are provided at the sites for both the parking required for these properties as well as to support the cruise terminal.

- As the promenade of the amendment item B is blocked by the existing Kai Tak Cruise Terminal, decked development could be adopted at the site while the commercial area can be provided above the deck level. I recommend the floor beneath the development should be reserved for transportation uses including Public Transport Interchange and Parking to facilitate the transportation for tourists, residents, workers and visitors along the Kai Tak Runway.

- The water facing sides of the proposed building should include GIC and Commercial uses in support of water sports and marine recreation. This requirement should be noted in the minutes and the plan, or the notes to the plan.

- Any property at Kai Tak should be requ

ired to provide ample opportunities for sheltered parking of bicycles, and promote the use of bicycles to commute between work and rail, and locally between work and home.

Here I submit my comments for Town Planning Board consideration.

就草圖的建議修訂作出進一步申述

Further Representation In Respect of Proposed Amendments to Draft Plan

參考編號
Reference Number: 220727-143330-03782

提交限期
Deadline for submission: 29/07/2022

提交日期及時間
Date and time of submission: 27/07/2022 14:33:30

「進一步申述人」全名
Full Name of "Further Representer": 先生 Mr. Worldwide Flight Services

「獲授權代理人」全名
Full Name of "Authorized Agent":

與進一步申述相關的草圖
Draft plan to which the further representation relates: S/K22/7

進一步申述性質及理由
Nature of and Reasons for Further Representation:

相關的建議修訂 Related Proposed Amendments	性質 Nature	理由 Reasons
Item A	支持 Support	<p>Worldwide Flight Services supports the amendments to matters shown on the plan, namely item A rezoning Residential (Group B)9 to Commercial (7), and item B rezoning R(B)10 to C(5).</p> <p>We have several recommendations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regarding plot 4B5, which will become residential site R(B)8, we recommend that at a southeastern part of this site, next to the Runway Park Pier, is set aside for a Public Transport Interchange (PTI). Originally plot 4D2 was to have a PTI, but 4D2 has become a permanent quarantine facility. • We recommend that sufficient park-and-cruise facilities be established in the district. Park-and-cruise facilities will reduce traffic, noise and pollution. Ideally, the car park could be located at plot 4C5, and underneath a hotel, so that the hotel podium can be high enough to enjoy full sea views. Parking at 4C5 would allow parking and hotel guests to easily walk into the cruise terminal, away from the roadside vehicle traffic. An entrance to 4C5 could perhaps be provided through the small fountain area next to the roundabout at the southeastern end of Shing Fung Road. • We recommend that landing steps be pr

		<p>provided to improve ferry access for residents. These should be located where ferry operators have asked for them, 1) at the southeastern tip of the former runway, to facilitate an easy stop off by the North Point – Kwun Tong ferry, and 2) near the intersection of Lai Yip Street and Hoi Bun Road, to quickly and economically provide kaito service to and from the Kai Tak Runway Park Pier, before other longer-term measures for traversing the typhoon shelter can be implemented.</p>
Item B	支持 Support	<p>Worldwide Flight Services supports the amendments to matters shown on the plan, namely item A rezoning Residential (Group B)9 to Commercial (7), and item B rezoning R(B)10 to C(5).</p> <p>We have several recommendations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regarding plot 4B5, which will become residential site R(B)8, we recommend that at a southeastern part of this site, next to the Runway Park Pier, is set aside for a Public Transport Interchange (PTI). Originally plot 4D2 was to have a PTI, but 4D2 has become a permanent quarantine facility. • We recommend that sufficient park-and-cruise facilities be established in the district. Park-and-cruise facilities will reduce traffic, noise and pollution. Ideally, the car park could be located at plot 4C5, underneath a hotel, so that the hotel podium can be high enough to enjoy full sea views. Parking at 4C5 would allow parking and hotel guests to easily walk into the cruise terminal, away from the roadside vehicle traffic. An entrance to 4C5 could perhaps be provided through the small fountain area next to the roundabout at the southeastern end of Shing Fung Road. • We recommend that landing steps be provided to improve ferry access for residents. These should be located where ferry operators have asked for them, 1) at the southeastern tip of the former runway, to facilitate an easy stop off by the North Point – Kwun Tong ferry, and 2) near the intersection of Lai Yip Street and Hoi Bun Road, to quickly and economically provide kaito service to and from the Kai Tak Runway Park Pier, before other longer-term measures for traversing the typhoon shelter can be implemented.

TPB/R/S/K22/7-
F3

就草圖的建議修訂作出進一步申述

Further Representation In Respect of Proposed Amendments to Draft Plan

參考編號

220725-113301-91886

Reference Number:

提交限期

29/07/2022

Deadline for submission:

提交日期及時間

25/07/2022 11:33:01

Date and time of submission:

「進一步申述人」全名

先生 Mr. LAM YIU HEI

Full Name of "Further Representer":

「獲授權代理人」全名

Full Name of "Authorized Agent":

與進一步申述相關的草圖

S/K22/7

Draft plan to which the further representation relates:

進一步申述性質及理由

Nature of and Reasons for Further Representation:

相關的建議修訂 Related Proposed Amendments	性質 Nature	理由 Reasons
A及B項	反對 Oppose	<p>強烈反對城規會作出的修訂項目：A項—由「住宅（乙類）9」地帶改劃為「商業(7)」地帶及B項—由「住宅（乙類）10」地帶改劃為「商業(5)」地帶。</p> <p>理解政府一直採取多管齊下的土地供應策略和落實多項現行土地供應措施，務求縮窄土地供求的差距。</p> <p>「住宅（乙類）9」及「住宅（乙類）10」所提供的新增房屋單位對市區的短中期房屋供應至關重要，不應順應地產建設商會及發展商的利益而推倒重來。</p>

就草圖的建議修訂作出進一步申述

Further Representation In Respect of Proposed Amendments to Draft Plan

參考編號
Reference Number: 220725-152306-91542

提交限期
Deadline for submission: 29/07/2022

提交日期及時間
Date and time of submission: 25/07/2022 15:23:06

「進一步申述人」全名
Full Name of "Further Representer": 先生 Mr. Chan Hon Fung

「獲授權代理人」全名
Full Name of "Authorized Agent":

與進一步申述相關的草圖
Draft plan to which the further representation relates: S/K22/7

進一步申述性質及理由
Nature of and Reasons for Further Representation:

相關的建議修訂 Related Proposed Amendments	性質 Nature	理由 Reasons
A, B	反對 Oppose	Suggested to change it into open space or recreational space for creating a more vibrant harbourfront for public enjoyment