



Quotation Ref: PLNQ 3/2012
Study on Urban Renewal Plan for

Kowloon City

九龍城市區更新計劃規劃研究

工作文件(一):基線資料更新
(初稿)

2012年7月

工作文件大綱

1.	引言	1
1.1	項目背景	1
1.2	項目目的	1
1.3	工作文件目的及結構	1
1.4	項目範圍	2
2.	基線資料研究	4
2.1	人口及社會結構	4
2.2	土地用途及規劃	16
2.2.1	土地用途及規劃意向	16
2.2.2	已批准的規劃申請	19
2.2.3	土地買賣及招標	19
2.2.4	已獲審批的新建、新落成及已獲准拆卸樓宇	21
2.3	主要交通運輸網絡	29
2.4	樓宇狀況	32
2.4.1	樓宇總存量、落成量及空置量	32
2.4.2	樓齡及維修狀況	33
2.5	居住環境及經濟活動	37
2.6	市區重建計劃	40
2.7	景觀和城市設計特色及狀況	44
2.7.1	景觀特色及狀況	44
2.7.2	城市設計特色及狀況	51
2.8	文化遺產	57
2.9	海濱環境	60
2.10	主要規劃及發展	61
2.10.1	啟德發展項目及起動九龍東	61
2.10.2	沙田至中環鐵路線 (沙中線)	61
2.10.3	觀塘鐵路線延線	61
2.10.4	中九龍道路幹線	62
2.10.5	其他發展	62
3.	機遇與挑戰	63
4.	前瞻	66

圖

- 圖 1 項目區位及範圍
- 圖 2 九龍城區選區分界圖
- 圖 3 九龍城區種族人口分佈
- 圖 4 九龍城區男女人口年齡分佈
- 圖 5 九龍城區家庭住戶人數分佈
- 圖 6 九龍城區住戶收入分佈
- 圖 7 選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的比較
- 圖 8 九龍城區行業主類就業人口分佈
- 圖 9 九龍城區居民教育程度分佈
- 圖 10 九龍城區屋宇單位類型居住人口分佈
- 圖 11 九龍城區土地用途規劃大綱
- 圖 12 九龍城區現有土地用途分佈
- 圖 13 九龍城區過去 5 年規劃申請許可的種類和分佈
- 圖 14 九龍城區內可供未來發展之用的土地
- 圖 15 九龍城區強制拍賣申請個案的分佈和申請年份
- 圖 16 九龍城區過去三年獲審批的新建、新落成及已獲准拆卸樓宇分佈
- 圖 17 九龍城區更現有及擬議的主要交通網絡
- 圖 18 九龍城區私人樓宇樓齡分佈（截至 2011 年）
- 圖 19 九龍城區樓宇失修狀況
- 圖 20 九龍城高層單棟式住宅重建發展
- 圖 21 土瓜灣街市一帶的商業活動
- 圖 22 崇潔街美食坊
- 圖 23 環字八街內車輛阻塞行人路
- 圖 24 紅磡馬頭圍道的人車爭路情況
- 圖 25 紅磡的殯儀及相關行業與住宅為鄰
- 圖 26 紅磡商貿區（民樂街）的擠塞情況
- 圖 27 環字八街私家街道的僭建物
- 圖 28 九龍城區最近五年落成主要住宅重建發展項目及待批預售樓花同意書項目
- 圖 29 九龍城區景觀及城市設計資源現況
- 圖 30 九龍城區已編入古樹名木冊的樹木
- 圖 31 獅子山山脊是九龍城區重要城市風貌
- 圖 32 土瓜灣傲雲峰
- 圖 33 土瓜環街市一帶的街道行人路擁擠
- 圖 34 被車路分割的步行環境（太子道西）
- 圖 35 九龍城區古蹟及歷史建築物分佈
- 圖 36 宋皇臺公園內的宋皇臺石刻
- 圖 37 木廠街的東方紗廠有限公司
- 圖 38 牛棚藝術村
- 圖 39 候王廟新村 31 至 35 號舊民居（石屋）
- 圖 40 土瓜灣的海濱的露天停車場

表

表 1	工作文件（一）的結構
表 2	全港、九龍城區及各分區人口及少數族裔佔分區人口的比率
表 3	全港、九龍城區及各分區的非本地出生及當中來港定居未達七年的人口比率
表 4	全港、九龍城區及各分區的男女人口比例、年齡中位數及 65 歲或以上長者佔分區總人口的比率
表 5	全港、九龍城區及各分區的平均住戶人數及住戶每月入息中位數
表 6	全港、九龍城區及各分區在同區工作的居民比例
表 7	全港、九龍城區及各分區 15 歲以上的人口教育程度比較
表 8	九龍城區各分區居於私人住宅和公營租住房屋人口比例及每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目比較
表 9	九龍城區現有及規劃休憩用地面積分佈
表 10	九龍城區 2011 至 2013 年度區內的土地買賣記錄
表 11	九龍城區強制拍賣申請個案按年個案數目分布
表 12	九龍城區過去三年建築圖則審批記錄
表 13	九龍城區市區重建局的重建項目
表 14	九龍城區已編入古樹名木冊中的樹木
表 15	空氣流通專家評估指出各分區內主要通風環境需要改善的地方及問題

1. 引言

1.1 項目背景

- 1.1.1 九龍城區是香港的舊區之一，其歷史最早可追溯至南宋時期。在區內樓齡達 50 年或以上的樓宇佔全港總數量約四分之一，失修樓宇亦有不少，但市區重建局及其他私人機構在九龍城區進行的重建項目為數不多。新的《市區重建策略》提出設立市區更新地區諮詢平台，以加強地區層面的市區更新規劃，及實踐「以人為先，地區為本，與民共議」的市區更新工作方針。
- 1.1.2 有見九龍城區迫切需要市區更新動力，2011 年 6 月政府於九龍城成立全港首個諮詢平台，成員來自社會不同階層，並由規劃署提供秘書處服務及專業支援。成立九龍城市區更新地區諮詢平台（下稱「諮詢平台」）的目的是就九龍城區內的更新計劃向政府提供意見，包括建議重建及復修的範圍，以及就保育和活化的項目提出建議，以締造優質的城市環境。
- 1.1.3 為此，諮詢平台擬備了九龍城市區更新初步方案，收納了各委員的意見、過往蒐集的地區意見及參考其他相關的資料，作為更新計劃工作基礎，並於 2012 年 5 月展開九龍城市區更新計劃規劃研究（規劃研究）及相關的社會影響評估，及舉辦廣泛的公眾參與活動，以全面及綜合的方式制訂九龍城的市區更新計劃，作為更新九龍城區的藍本。

1.2 項目目的

- 1.2.1 規劃研究工作的整體目標是協助諮詢平台按《市區重建策略》的四大業務策略（即重建發展、樓宇復修、舊區活化和文物保育），以全面及綜合的方式，為九龍城區擬備市區更新計劃。市區更新計劃包括確定適合進行重建及復修的行動區；就保育和活化項目作出建議；以及提出可行的實施機制。在制定有關計劃時，會考慮廣泛的公眾參與活動及社會影響評估收集到的意見，以及各項規劃和相關研究的結果。
- 1.2.2 研究項目現階段（即計劃初議階段）的工作包括籌備初議報告及工作文件（一），目的為研究項目訂下工作內容、研究框架及方法；並更新九龍城基線資料，為制訂市區更新計劃作出準備。

1.3 工作文件目的及結構

- 1.3.1 按照本研究項目的工作要求，顧問公司需在研究過程中擬備五份不同專題的工作文件。工作文件（一）旨在更新現有有關九龍城區的基線資料，以協助及加深讀者了解九龍城區各方面的最新情況，作為討論該區市區更新課題的起點。本工作文件主要以兩份文件作更新基礎，包括由九龍城區議會委託進行並於 2010 年完成的《九龍城市區更新地區願景研究》以及由諮詢平台於 2011 年編製的《九龍城市區更新願景－回顧與前瞻》。

1.3.2 報告會根據最新政府數據、研究和調查結果等資料，例如「2011年人口普查」、「市區重建局2010年樓宇狀況調查」、規劃申請、土地買賣個案、私人樓宇總存量等，再加上實地考察，對基線資料作出更新。另外，報告亦會加入先前未有考慮的因素，例如城市設計及景觀設計狀況及特色等。

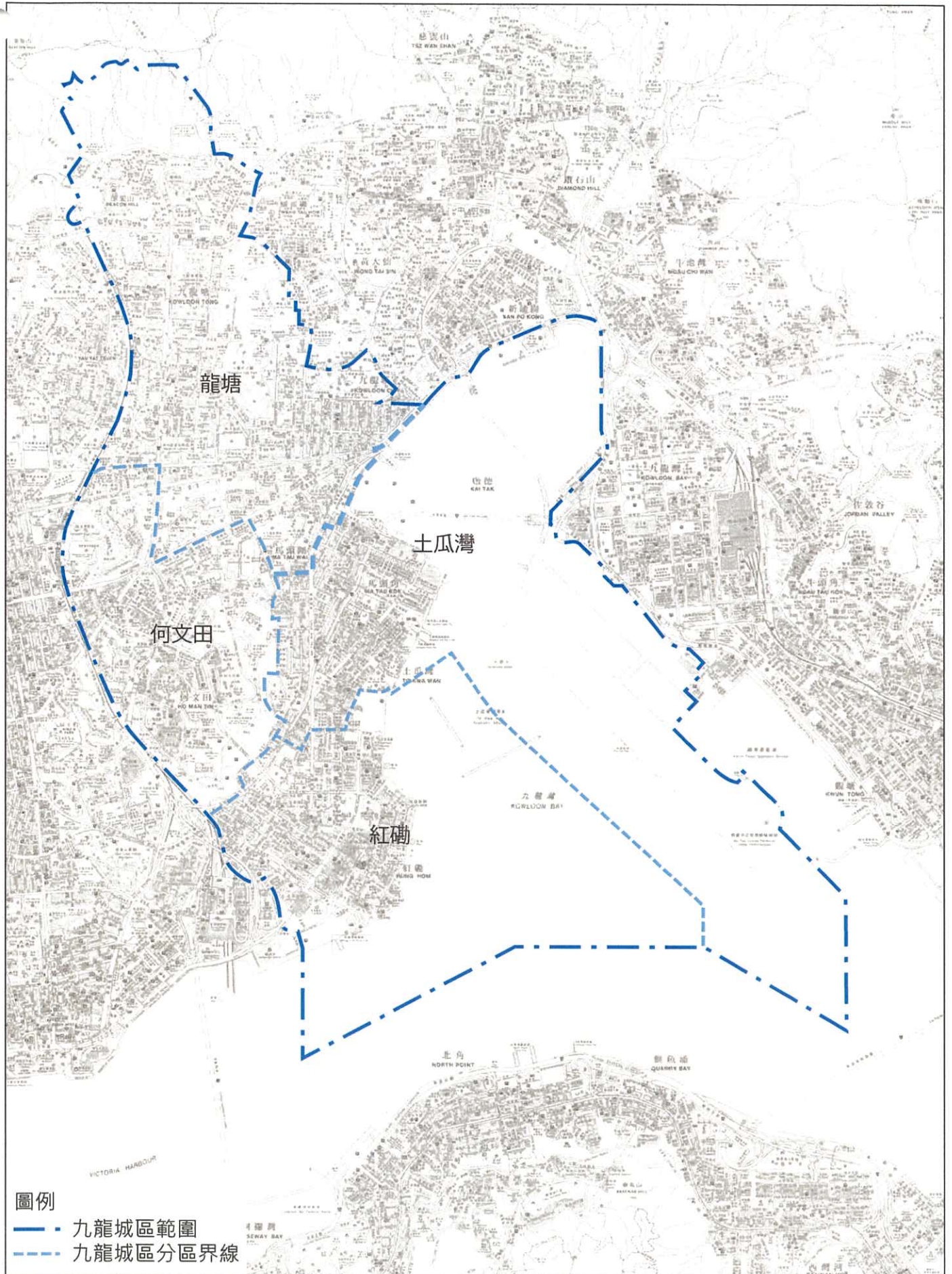
1.3.3 本工作文件的結構如下：

第一章	引言	對研究項目的背景和目的及本工作文件的目的作出簡略介紹
第二章	基線資料研究	詳述及更新九龍城區各方面的基線資料
第三章	機遇與挑戰	列出九龍城區進行市區更新計劃可能會面對的機遇與挑戰考慮，作為討論基礎的一部分
第四章	前瞻	說明基線資料將作為公眾參與活動、社會影響評估以及深化九龍城市區更新初步方案的基礎，以制訂市區更新計劃

表 1: 工作文件（一）的結構

1.4 項目範圍

1.4.1 九龍城區位於九龍半島的東南端，東臨九龍灣，南接維多利亞港，西與油尖旺區相連，北依獅子山。當中主要幹道有太子道、窩打老道、公主道、馬頭圍道、土瓜灣道、漆咸道及紅磡道，鐵路服務預計最快於2015年引入九龍城區，現時區內交通仍然依賴道路交通。根據香港區議會的分區界線，九龍城區面積約為1,000公頃，當中包括四個分區：紅磡、土瓜灣、何文田及龍塘分區。隨啟德發展計劃的落實及施工，啟德發展區亦已納入土瓜灣分區的範圍（圖1）。



圖例

- 九龍城區範圍
- - - 九龍城區分區界線

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
項目區位及範圍



圖號：1
日期：2012年7月
比例：不適用



2. 基線資料研究

2.1 人口及社會結構

2.1.1 本章節根據政府統計處在 2011 年進行的人口普查結果提供人口及社會結構更新資料。因本研究範圍以九龍城區議會所覆蓋的範圍為界線，故九龍城區內的四個分區數據均取自其選區的統計數字。九龍城區選區分界可參考圖 2。

2.1.2 根據普查結果，九龍城區人口約為 377,350 人。當中華人約佔 91%，餘下近的 9% 是少數族裔，包括菲律賓人、印尼人、印度人、日本人、白人、泰國人等（圖 3），少數族裔佔區內人口的比率較全港（6.4%）為高。而就分區而言，人口及少數族裔佔有比率如下：

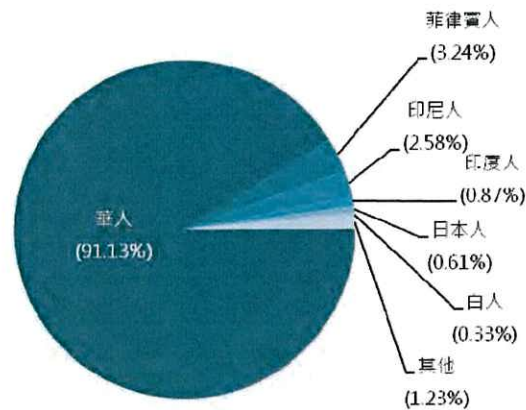


圖 3: 九龍城區種族人口分佈
(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽, http://dds.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

	人口	少數族裔佔人口的比率
全港	7,070,000	6.4%
九龍城區	377,350	9.0%
分區	人口	少數族裔佔分區人口的比率
龍塘分區	67,864	12%
何文田分區	84,716	9.1%
土瓜灣分區	117,618	5.4%
紅磡分區	107,153	10.5%

表 2: 全港、九龍城區及各分區人口及少數族裔佔分區人口的比率

2.1.3 從上表可見，土瓜灣及紅磡分區的人口較其餘兩個分區高。龍塘、紅磡及何文田分區的少數族裔人口佔分區人口的比率較全港為高，當中龍塘分區內的九龍塘選區及何文田分區內何文田選區的比率是全區最高，約 17.2%。而各分區內少數族裔的分布如下：

- 龍塘分區有較多的菲律賓人和印尼人，其次是泰國人、白人、巴基斯坦人和印度人，區內的龍城選區（包括衙前圍道及賈炳達道一帶）有較多泰國人聚居。

- 何文田分區的少數族裔以菲律賓人和印尼人為主，他們分布於區內各個選區（包括以私人住宅為主的何文田選區和嘉道理選區及以公共房屋為主的常樂選區、愛民選區和愛俊選區），除了菲律賓人和印尼人外，區內的何文田選區還有較多的印度人、斯里蘭卡人和泰國人居住。
- 土瓜灣分區以菲律賓人、印尼人、印度人和巴基斯坦人為主，其次是泰國人、白人及尼泊爾人，當中菲律賓人、印尼人平均分布於區內各選區，而區內的啟德選區（包括五街和十三街一帶）、海心選區和土瓜灣北選區（包括銀漢街和浙江街一帶）有較多的巴基斯坦人聚居，土瓜灣南選區（包括環字八街一帶）則有較多印度人聚居。
- 紅磡分區則有較多的菲律賓人、印尼人、日本人和印度人，其次是白人和韓國人，當中菲律賓人、印尼人和印度人平均分布於區內各選區，而日本人則較多集中於區內較靠海的選區，包括鶴園海逸選區、黃埔東選區、黃埔西選區和紅磡灣選區。

2.1.4 九龍城區內非本地出生的人口約佔總人口 43.3%，較全港數字（39.5%）略高。區內非本地出生的人口當中，來港定居未達七年的有 32,472 人，約佔總人口的 8.6%，較全港數字（7%）略高。而各分區的非本地出生及當中來港定居未達七年的人口比率如下：

	非本地出生人口 佔總人口的比率	非本地出生的人口當中來港定居 未達七年佔總人口的比率
全港	39.5%	7%
九龍城區	43.3%	8.6%
分區	非本地出生人口 佔分區總人口的比率	非本地出生的人口當中來港定居 未達七年佔分區總人口的比率
龍塘分區	39.5%	9.2%
何文田分區	42.2%	6.7%
土瓜灣分區	46.7%	7.9%
紅磡分區	42.7%	10.6%

表 3: 全港、九龍城區及各分區的非本地出生及當中來港定居未達七年的人口比率

2.1.5 從上表可見，土瓜灣分區的非本地出生人口佔分區總人口比率較全港、九龍城區及其他分區高，分區內海心選區及土瓜灣北選區的比率是全區最高，分別達 51.3% 及 59.6%，而龍塘分區則較低，與全港數字相同。當中來港定居未達七年的人口，以龍塘分區及紅磡分區的比率較高，分別達 9.2% 及 10.6%，就個別選區而言，比率相對較高的有龍塘分區內的九龍塘選區、太子選區和龍城選區，土瓜灣分區內的土瓜灣南選區以及紅磡分區內的鶴園海逸選區、黃埔西選區、紅磡灣選區和紅磡選區。

人口及住戶

2.1.6 九龍城區女性人口較男性多出 26,853 人（圖 3）；男女人口比例為 867 名男性對 1000 名女性，較全港比例略高（876 名男性對 1000 名女性）。區內以中年人士居多，年齡中位數為 42.5 歲，比全港年齡中位數（41.7 歲）略高。65 歲或以上的長者佔區內總人口約 16%，比全港長者人口比率（13.3%）為高。詳細年齡分佈見圖 4。

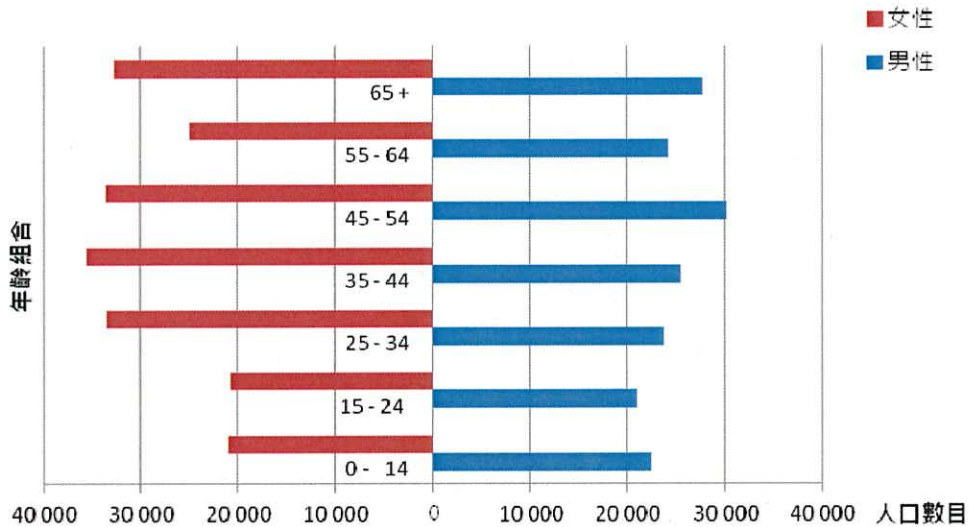


圖 4: 九龍城區男女人口年齡分佈
(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽,
http://dds.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

2.1.7 就分區而言，九龍城區各分區的女性人口均較男性多，而當中以龍塘及何文田分區的男女人口差距較大（788 名男性對 1,000 名女性及 810 名男性對 1,000 名女性）。各分區均以中年人士居多，但紅磡分區的年齡中位數較其他分區的數字略低。而何文田分區內 65 歲或以上的長者人口比率則較其他分區為高，選區方面則以何文田分區的常樂選區、龍塘分區的馬頭圍選區及土瓜灣分區的樂民選區的比率較高，達 20% 以上。有關詳情如下：

	男女人口比例 (男:女)	年齡中位數 (歲)	65歲或以上 長者人口比率
全港	876:1,000	41.7	13.3%
九龍城區	867:1,000	42.5	16.0%
分區	男女人口比例 (男:女)	年齡中位數 (歲)	65歲或以上長者 佔分區總人口的比率
龍塘分區	788:1,000	41.6 至 46 ¹	16.2%
何文田分區	810:1,000	43.3 至 46.9 ²	19.5%
土瓜灣分區	955:1,000	39.5 至 45.8 ³	15.5%
紅磡分區	874:1,000	37.7 至 47 ⁴	13.2%

表 4: 全港、九龍城區及各分區的男女人口比例、年齡中位數及 65 歲或以上長者佔分區總人口的比率

2.1.8 按統計處 2011 年的資料，全港的人口密度為每平方公里 6,544 人，當中包括了郊野公園範圍。全九龍的人口密度為每平方公里 44,917 人，而九龍城區的人口密度為每平方公里 37,660 人，亦是全九龍人口密度最低的區議會分區。

¹ 龍塘分區內各選區的年齡中位數為：G01 馬頭圍選區(46 歲)；G08 太子選區(42.7 歲)；G09 九龍塘選區(41.6 歲)；及 G10 龍城選區(41.9 歲)。

² 何文田分區內各選區的年齡中位數為：G05 常樂選區(46.9 歲)；G06 何文田選區(45 歲)；G07 嘉道理選區(43.4 歲)；G21 愛民選區(43.3 歲)；及 G22 愛俊選區(45.7 歲)。

³ 土瓜灣分區內各選區的年齡中位數為：G02 馬坑涌選區(39.5 歲)；G03 馬頭角選區(44.5 歲)；G04 樂民選區(45.8 歲)；G11 啓德選區(39.9 歲)；G12 海心選區(43.8 歲)；G13 土瓜灣北選區(42.1 歲)；及 G14 土瓜灣南選區(41.1 歲)。

⁴ 紅磡分區內各選區的年齡中位數為：G15 鶴園海逸選區(39.3 歲)；G16 黃埔東選區(41.8 歲)；G17 黃埔西選區(37.7 歲)；G18 紅磡灣選區(40.4 歲)；G19 紅磡選區(41.9 歲)；及 G20 家維選區(47 歲)。

2.1.9 九龍城區的住戶數目約為 124,220 戶，其中以 2 至 3 人的小家庭為主（圖 5），平均住戶人數為 2.9 人，與全港平均住戶人數相同。住戶每月入息中位數是 23,560 港元，較全港數字（20,500 港元）為高。另區內大概兩成的住戶收入低於 10,000 港元（圖 6）。

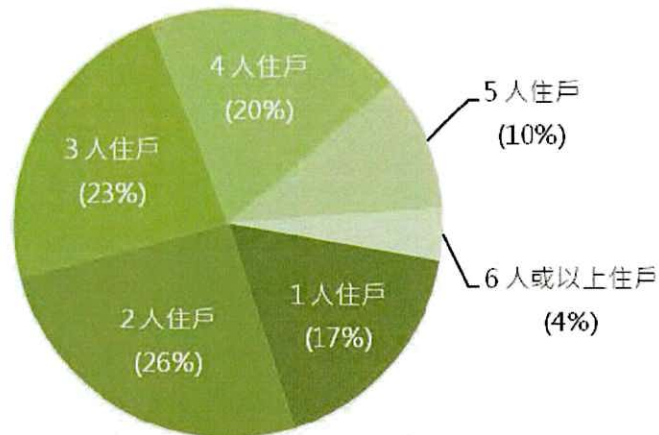


圖 5: 九龍城區家庭住戶人數分布
(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽,
http://ids.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

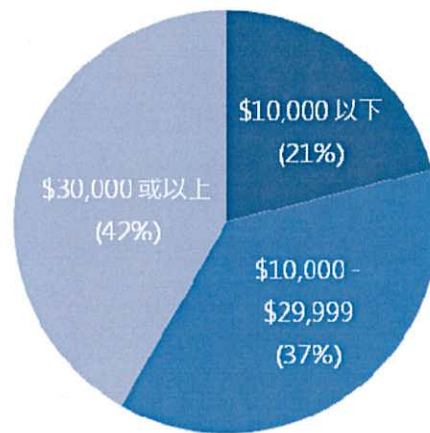


圖 6: 九龍城區住戶收入分布
(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽,
http://ids.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

	平均住戶人數（人）	住戶每月入息中位數（港元）
全港	2.9	20,500
九龍城區	2.9	23,560
分區	平均住戶人數（人）	住戶每月入息中位數（港元）
龍塘分區	2.6 至 3.8 ⁵	16,000 至 71,300 ⁶
何文田分區	2.8 至 3.4 ⁷	15,500 至 59,160 ⁸
土瓜灣分區	2.5 至 2.9 ⁹	15,780 至 24,040 ¹⁰
紅磡分區	2.4 至 3.5 ¹¹	15,040 至 47,500 ¹²

表 5: 全港、九龍城區及各分區的平均住戶人數及住戶每月入息中位數

2.1.10 從上表可見，各分區內的平均住戶人數及每月入息中位數有相當大的差別。龍塘分區內的九龍塘選區和太子選區、紅磡分區內的黃埔東選區及何文田分區內的何文田選區的平均住戶人數及每月入息中位數較其他選區為高，而選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的大概分佈可參考圖 7。

⁵ 龍塘分區內各選區的平均住戶人數為：G01 馬頭圍選區(3.0 人)；G08 太子選區(3.8 人)；G09 九龍塘選區(3.7 人)；及 G10 龍城選區(2.6 人)。

⁶ 龍塘分區內各選區的住戶每月入息中位數(港元)為：G01 馬頭圍選區(19,330)；G08 太子選區(60,000)；G09 九龍塘選區(71,300)；及 G10 龍城選區(16,000)。

⁷ 何文田分區內各選區的平均住戶人數為：G05 常樂選區(2.8 人)；G06 何文田選區(3.4 人)；G07 嘉道理選區(3.1 人)；G21 愛民選區(3.1 人)；及 G22 愛俊選區(3.1 人)。

⁸ 何文田分區內各選區的住戶每月入息中位數(港元)為：G05 常樂選區(15,500)；G06 何文田選區(59,160)；G07 嘉道理選區(41,700)；G21 愛民選區(19,000)；及 G22 愛俊選區(18,000)。

⁹ 土瓜灣分區內各選區的年齡中位數為：G02 馬坑涌選區(2.9 人)；G03 馬頭角選區(2.7 人)；G04 樂民選區(2.9 人)；G11 啓德選區(2.7 人)；G12 海心選區(2.8 人)；G13 土瓜灣北選區(2.8 人)；及 G14 土瓜灣南選區(2.5 人)。

¹⁰ 土瓜灣分區內各選區的住戶每月入息中位數(港元)為：G02 馬坑涌選區(24,040)；G03 馬頭角選區(18,000)；G04 樂民選區(17,540)；G11 啓德選區(20,600)；G12 海心選區(18,330)；G13 土瓜灣北選區(15,780)；及 G14 土瓜灣南選區(17,300)。

¹¹ 紅磡分區內各選區的年齡中位數為：G15 鶴園海逸選區(3.0 人)；G16 黃埔東選區(3.5 人)；G17 黃埔西選區(2.8 人)；G18 紅磡灣選區(2.8 人)；G19 紅磡選區(2.4 人)；及 G20 家維選區(2.7 人)。

¹² 紅磡分區內各選區的住戶每月入息中位數(港元)為：G15 鶴園海逸選區(43,000)；G16 黃埔東選區(47,500)；G17 黃埔西選區(40,000)；G18 紅磡灣選區(26,870)；G19 紅磡選區(15,040)；及 G20 家維選區(17,000)。

就業及教育程度

2.1.11 九龍城區的就業人口約為 187,600 人，當中以從事進出口、批發及零售業人數最多（佔總數 25%），其次是社會及個人服務（佔總數 15%），公共行政、教育、人類醫療保健及社工活動（佔總數 14%）及地產、專業及商用服務業（佔總數 13%）（圖 8），與各分區居民較常從事的行業大致相若。

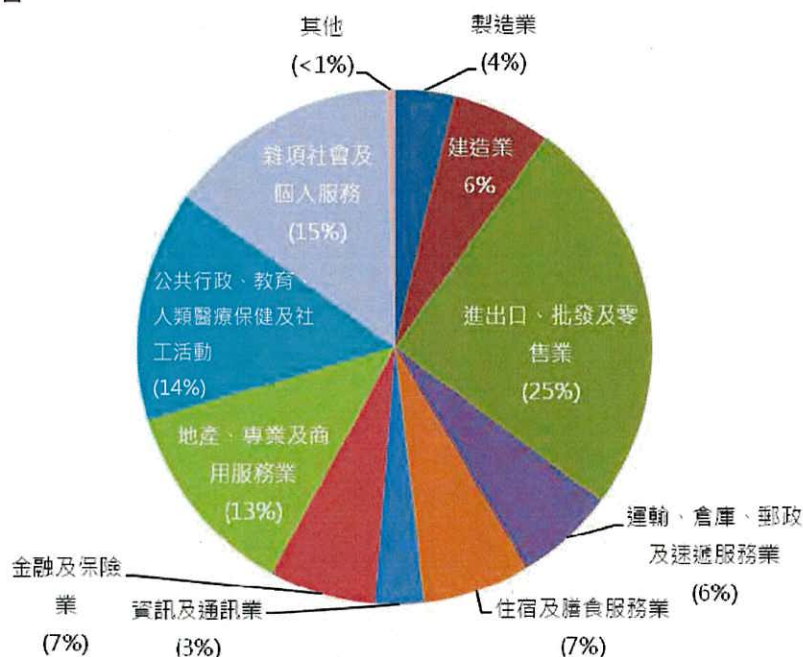


圖 8: 九龍城區行業主類就業人口分佈

(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽, http://idds.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

2.1.12 在同區工作的居民人數約佔總人口 14.3%，較全港數字¹³（17.5%）為低。就分區而言，在同區（九龍城區）工作的居民比例如下：

	同區工作比例
全港	17.5%
九龍城區	14.3%
分區	同區工作比例
龍塘分區	11.0%
何文田分區	10.8%
土瓜灣分區	18.2%
紅磡分區	14.8%

表 6: 全港、九龍城區及各分區在同區工作的居民比例

¹³ 全港數字是在所居住的區議會分區工作的人口與總工作人口的比例。

- 2.1.13 從上表可見，土瓜灣分區在同區（九龍城區）工作的居民比例較其他分區高，而龍塘分區及何文田分區則較低。就個別選區而言，土瓜灣分區內的土瓜灣北選區和土瓜灣南選區、紅磡分區內紅磡選區、何文田分區內的常樂選區及龍塘分區內的龍城選區均有較高的比例，約有五分之一的工作人口是在九龍城本區內工作。相反，龍塘分區內的太子選區及何文田分區內的嘉道理選區則只有約 5% 的工作人口是在九龍城本區內工作。
- 2.1.14 區內 15 歲以上的人口中，約有 33.1% 擁有專上教育程度，而約有五分之一人口只有小學或以下教育程度（圖 9）。相對全港的數字（約 27.3% 為專上程度和 22.7% 為小學或以下程度），九龍城區內人士的教育程度較高。

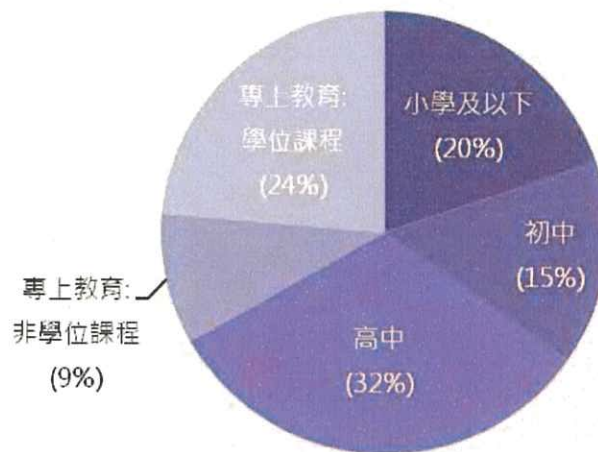


圖 9: 九龍城區居民教育程度分布
(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽,
http://idds.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

- 2.1.15 就分區而言，15 歲以上的人口教育程度比較如下：

	小學及以下	專上教育
全港	22.7%	27.3%
九龍城區	19.8%	33.1%
分區	小學及以下	專上教育
龍塘分區	21.6%	37.8%
何文田分區	22.5%	32.1%
土瓜灣分區	22.2%	25.4%
紅磡分區	15.5%	39.6%

表 7: 全港、九龍城區及各分區 15 歲以上的人口教育程度比較

- 2.1.16 從上表可見，紅磡分區居民的教育程度相對最高，其次則是龍塘分區的居民。

住屋情況

- 2.1.17 九龍城區居民在區內居住達十年或以上的人數約佔總人口 81.9%，雖較全港數字（83.1%）略低，但也可見九龍城區居民大多已住在區內較久，而分區內的情況大致接近，但以何文田分區的數字較高，達 85.3%，而龍塘分區則較低，達 79.9%。
- 2.1.18 約有 79.2% 的九龍城區居民居於私人住宅，其餘是居於公營租住房屋（約佔 15.1%）（圖 10）。與全港數字比較（居於私人住宅單位為 50.3% 及居於公營租賃單位為 29.3%），居於私人住宅的九龍城區居民佔了一個相當高的比例。至於九龍城區每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目則是 1005，較全港數字（1004）稍高。

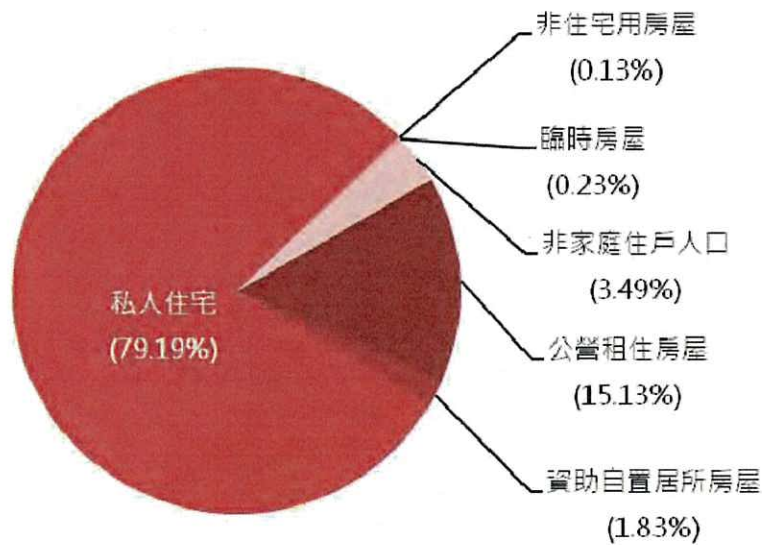


圖 10: 九龍城區屋宇單位類型居住人口分佈
(政府統計處 2011 年人口普查, 九龍城區區議會分區統計便覽,
http://idds.census2011.gov.hk/Fact_sheets/DC/G00.xlsx)

2.1.19 分區方面，居於私人住宅和公營租住房屋人口比例及每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目比較如下：

分區	居於私人住宅人口比例	居於公營租住房屋人口比例	每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目
龍塘分區	84.3%	15.1%	1000 至 1019 ¹⁴
何文田分區	51.9%	42.1%	1000 至 1001 ¹⁵
土瓜灣分區	90.6%	8.6%	1000 至 1012 ¹⁶
紅磡分區	89.9%	7.5%	1000 至 1014 ¹⁷

表 8: 九龍城區各分區居於私人住宅和公營租住房屋人口比例及每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目比較

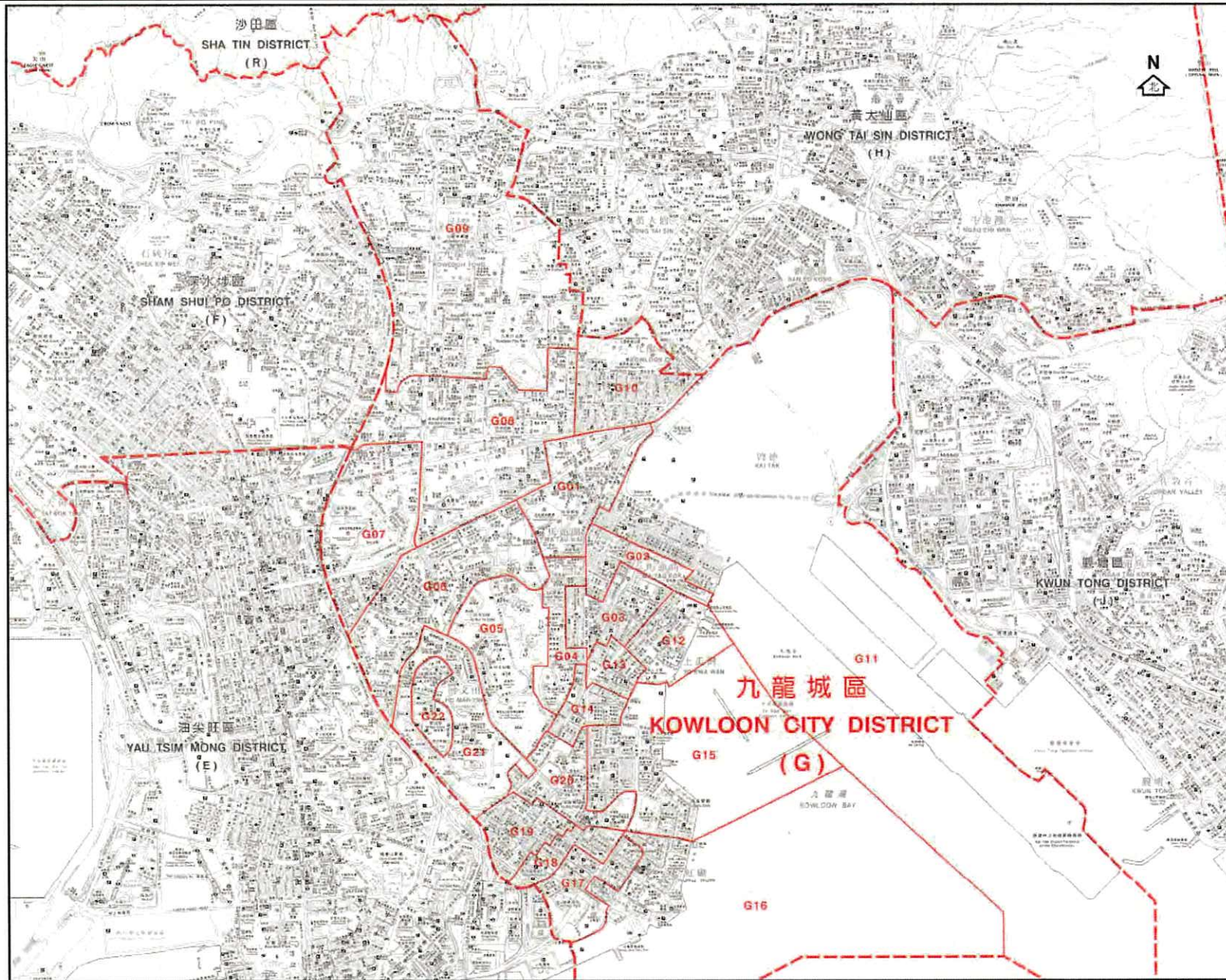
2.1.20 從上表可見，大部分龍塘、土瓜灣及紅磡分區居民大多都居於私人住宅，何文田分區則相對有較多居民居於公營租住房屋。何文田分區內的平均家庭住戶數目大致相同，每 1,000 個屋宇單位平均有約 1,000 至 1,001 個家庭居住。而龍塘、土瓜灣及紅磡分區內不同選區每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目分佈並不平均，當中以龍塘分區的龍城選區、土瓜灣分區的馬頭角選區及紅磡分區的紅磡選區的平均家庭住戶數目較大。

¹⁴ 龍塘分區內各選區每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目為：G01 馬坑圍選區(1,001)；G08 太子選區(1,000)；G09 九龍塘選區(1,000)；及 G10 龍城選區(1,019)。

¹⁵ 何文田分區內各選區每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目為：G05 常樂選區(1,000)；G06 何文田選區(1,001)；G07 嘉道理選區(1,000)；G21 愛民選區(1,001)；及 G22 愛俊選區(1,000)。

¹⁶ 土瓜灣分區內各選區每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目為：G02 馬坑涌選區(1,011)；G03 馬頭角選區(1,012)；G04 樂民選區(1,000)；G11 啓德選區(1,010)；G12 海心選區(1,008)；G13 土瓜灣北選區(1,010)；及 G14 土瓜灣南選區(1,010)。

¹⁷ 紅磡分區內各選區每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目為：G15 鶴園海逸選區(1,000)；G16 黃埔東選區(1,000)；G17 黃埔西選區(1,007)；G18 紅磡灣選區(1,002)；G19 紅磡選區(1,014)；及 G20 家維選區(1,000)。



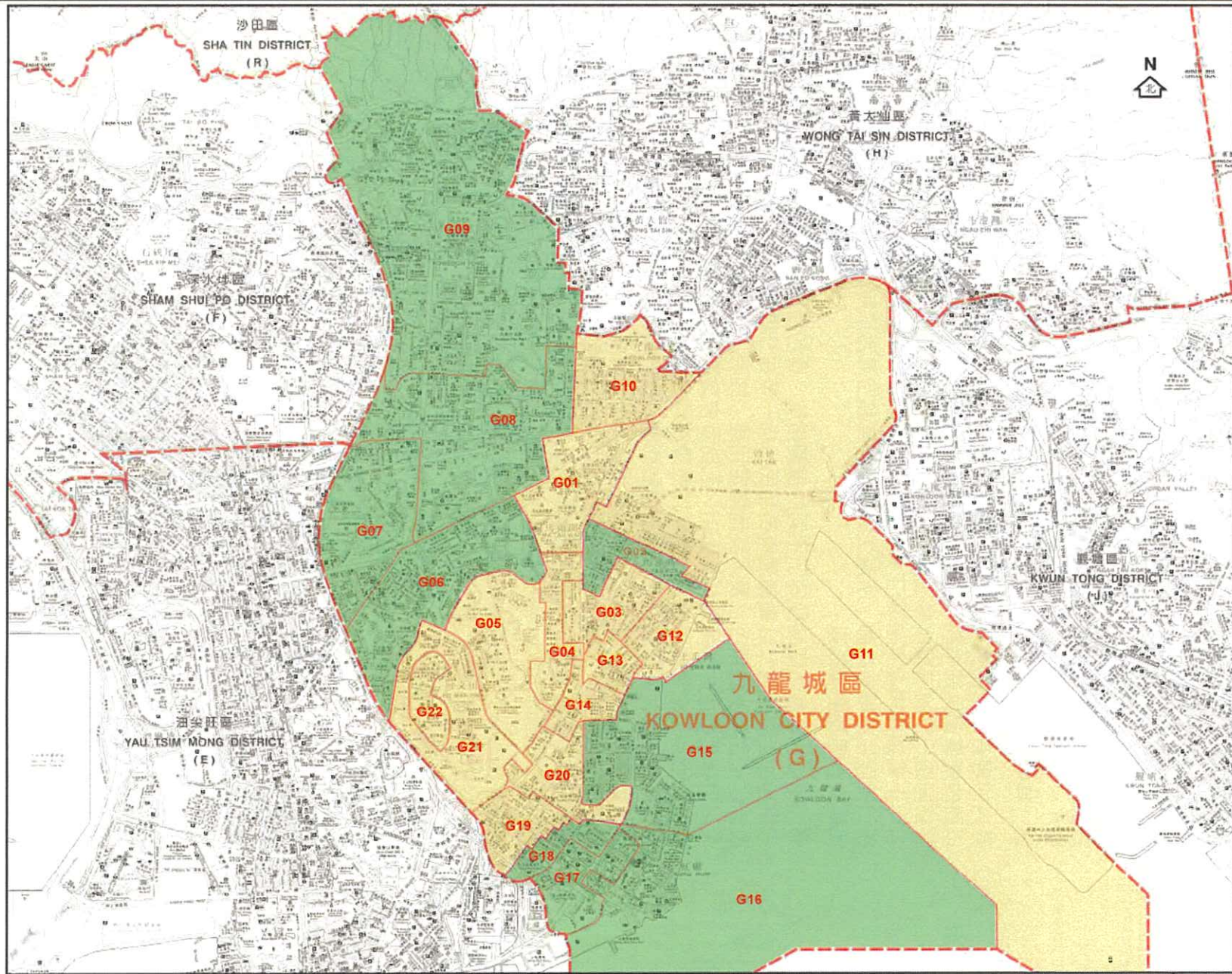
選區代碼及名稱 Code and Name of Constituency	
G01	慈雲橋 Ma Tau Vio
G02	鴨脷洲 Ma Hong Chung
G03	鴨脷西 Ma Tau Kok
G04	樂民 Lok Man
G05	葵翠 Shuang Lok
G06	何文田 Ho Man Tin
G07	德輔道 Tebbono
G08	九龍城 Kowloon Tong
G10	龍城 Lung Chung
G11	特選 Kai Tai
G12	蘇利 Ho Shan
G13	土瓜灣北 To Kwa Wan North
G14	土瓜灣南 To Kwa Wan South
G15	觀塘東 Hoi Yuen Laguna Verde
G16	觀塘西 Whampoa East
G17	觀塘西 Whampoa West
G18	紅磡灣 Hung Hom Bay
G19	紅磡 Hung Hom
G20	葵興 Kai Wo
G21	葵興 Kai Wo
G22	葵興 Kai Wo

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區選區分界圖

圖號： 2
日期： 2012年7月
比例： 不適用





區界
District Boundary

選區界
Constituency Boundary

選區代號及名稱
Code and Name of Constituency

G01	馬田區	Ma Tau Wai
G02	馬田南	Ma Hang Chung
G03	馬田北	Ma Tau Hok
G04	橫街	Lok Man
G05	沙咀	Shaung Lok
G06	何文田	Ho Man Tin
G07	廣德樓	Kadoosio
G08	大坑	Pingoi
G09	牛車水	Kowloon Tong
G10	德輔	Lung Shing
G11	特選	Kai Tak
G12	紅磡	Hoi Shuen
G13	土瓜灣北	To Kwa Wan North
G14	土瓜灣南	To Kwa Wan South
G15	觀塘北	Hoi Yuen Laguna View
G16	黃埔東	Whampoa East
G17	黃埔西	Whampoa West
G18	新碼頭	Hung Hom Bay
G19	紅磡	Hung Man
G20	油麻地	Kai Wa
G21	油麻地	Yi Man
G22	油麻地	Yi Chan

圖例

住戶每月入息中位數較九龍城區中位數低的選區

住戶每月入息中位數較九龍城區中位數高的選區

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的比較

圖號：7
日期：2012年7月
比例：不適用



資料來源：政府統計處2011年人口普查

2.2 土地用途及規劃

2.2.1 土地用途及規劃意向

2.2.1.1 現時，整個九龍城區由 5 張法定分區計劃大綱圖所涵蓋，包括何文田（編號：S/K7/22）、紅磡（編號：S/K9/24）、馬頭角（編號：S/K10/20）、九龍塘（編號：S/K18/16）和啟德（編號：S/K22/3）分區計劃大綱圖。主要土地用途包括住宅（甲類）、住宅（乙類）、住宅（丙類）、住宅（戊類）、商業、綜合發展區、政府、機構或社區、休憩用地、其他指定用途、綠化地帶及未決定用途等（圖 11）。

2.2.1.2 區內的現有土地用途（圖 12）存在不協調的情況，例如紅磡機利士南路以西的殯儀館與其相關行業，土瓜灣十三街、五街、銀漢街、環字八街和美善同路一帶的汽車維修工場，紅磡鶴園東街和民裕街一帶及土瓜灣旭日街、上鄉道和宋皇臺道的工業大廈，以及位於九龍城道的東九龍走廊天橋，都與住宅樓宇為鄰，所產生的交通噪音和空氣污染等問題，對鄰近居民構成心理及生理影響。

2.2.1.3 為鼓勵重建發展，當局採取了不同的規劃措施，這包括將土瓜灣上鄉道和旭日街的工業用地及紅磡鶴園東街和民裕街一帶在分區計劃大綱圖上分別改劃作「住宅（戊類）」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶，以逐步淘汰現有工業用途。另外，十三街、五街及宋皇臺道的住宅及工業用地，亦被改劃為「綜合發展區」地帶，以鼓勵綜合發展作住宅用途並提供零售和政府機構或社區設施，並可要求發展商制定緩解措施，以解決工業與住宅用途為鄰的問題。位於土瓜灣道的煤氣廠（俗稱煤氣鼓），亦已被改劃作「住宅（甲類）」地帶，以推動該地段重建為住宅用途。至於紅磡區內的殯儀館及相關用途，由於它們普遍不受居民歡迎，要找尋合適的搬遷地點是非常困難的，故仍有待探討緩解方法。

2.2.1.4 九龍城區部分土地被劃為「綜合發展區」地帶以便作整體性的發展，其規劃意向及發展進展¹⁸大致如下：

紅磡分區計劃大綱圖

2.2.1.5 紅磡分區計劃大綱圖範圍內的四個「綜合發展區」地帶均為私人土地，包括黃埔花園、暢行道和溫思勞街交界的一個「綜合發展區」地帶（包含兩幅相鄰用地）、紅鸞道以南以及紅鸞道和建灣街交界的用地。黃埔花園已發展多年，為紅磡區主要的大型綜合住宅發展。暢行道和溫思勞街交界的兩幅相鄰用地則未有任何有效的規劃申請。紅鸞道以南臨海的用地雖已於 2011 年賣出但未有任何有效的規劃申請。另外，紅鸞道和建灣街交界的

¹⁸資料來源：城市規劃委員會網站(<http://www.info.gov.hk/tpb/>)、相關分區計劃大綱圖、城市規劃委員會都會規劃小組文件：Review of Sites Designated "Comprehensive Development Area" on Statutory Plans in the Metro Area for the Year 2011/2012 (http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/462-mpc_5-12.pdf)及地政總署的賣地結果(<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2011-2012.pdf>)

臨海用地已於 2012 年 4 月獲得規劃許可作辦公室、食肆及商店及服務行業的發展。

馬頭角分區計劃大綱圖

- 2.2.1.6 馬頭角分區計劃大綱圖範圍內共有四個「綜合發展區」地帶，包括位於宋皇臺道、土瓜灣道、木廠街及九龍城道之間的三幅毗連用地以及位於宋皇臺道、九龍城道、馬頭角道及土瓜灣道之間（十三街）用地。這四個地帶的規劃意向是鼓勵綜合重建發展，藉此促使現有工業活動逐步撤離，解決工業與住宅為鄰的問題。但這四個地帶現部份仍用作工業活動，均沒有任何有效的重建發展規劃許可。

九龍塘分區計劃大綱圖

- 2.2.1.7 九龍塘分區計劃大綱圖內只有一個「綜合發展區」地帶，位於延文禮士道，分為住宅和學校部分。住宅部分現正空置，而學校部分則已發展成香港兆基創意書院。此地帶的規劃意向為以綜合發展方式，重建用地作住宅及 / 或教育用途，並提供休憩用地和其他配套設施。住宅用地的部份已獲規劃許可作住宅發展，而相關建築圖則亦已於 2011 年 5 月 25 日獲審批。

啟德分區計劃大綱圖

- 2.2.1.8 啟德分區計劃大綱圖內共有六個「綜合發展區」地帶，包括馬頭角道和土瓜灣道交界（五街）的用地、啟德城中心以北近協調道和彗星道的兩幅用地及毗連龍津石橋保育長廊的三幅用地。位於馬頭角道和土瓜灣道交界的用地現址仍有工商中心、住宅、商店及汽車維修工場。用地的部分範圍已獲批准作辦公室用途。至於其餘五個位於啟德發展區北面的「綜合發展區」地帶，仍需待日後發展商取得城市規劃委員會的規劃批准，才可進行發展。
- 2.2.1.9 除「綜合發展區」地帶外，九龍城區內現有及擬議的休憩用地及政府、機構或社區設施的分佈可參考圖 12。根據香港規劃標準與準則的規定，市區休憩用地的供應標準是每 100,000 人應有最少 20 公頃，即每人 2 平方米。按 2011 年人口普查的人口結果 377,351 人計算，九龍城區應最少提供約 75.5 公頃的休憩用地，這包括地區和鄰舍休憩用地。而根據九龍城區的政府、機構或社區設施配置表，九龍城區的休憩用地總數約 88.71 公頃，當中包括位於「休憩用地」地帶及非「休憩用地」地帶如位於綜合發展區、大型私人發展及公共屋邨內的休憩用地，而其分區詳情如下：

分區計劃 大綱圖	現時人口 ¹⁹	根據 《香港規劃標準與準則》 所需用地 (公頃)	現有休憩用地 面積(公頃)		剩餘 / 尚欠 用地 (公頃) (+ 或-)	規劃人口 ²⁰	根據 《香港規劃標準與準則》 所需用地 (公頃)	現有及已規劃的 休憩用地面積 (公頃)		剩餘 / 尚欠 用地 (公頃) (+ 或-)
			鄰舍	地區				鄰舍	地區	
何文田	92,335	18.47	10.44	7.48	-0.55	109,154	21.83	14.5	10.61	+3.28
紅磡 ²¹	126,735 ²²	25.35	12.84	6.14	-6.37	124,087	24.82	14.5	11.27	+0.95
馬頭角 ²¹	131,491	26.30	6.48	16.69	-3.13	120,601	24.12	6.48	17.61	-0.03
九龍塘	27,203	5.44	6.62	19.57	+20.75	31,044	6.21	9.05	19.57	+22.41
啟德	5,996 ²¹	1.20	0.43	3.09	+2.32	89,800	17.96	10.22	52.88	+45.14

表 9: 九龍城區現有及規劃休憩用地面積分佈

¹⁹ 根據 2011 年人口普查的小規劃統計區人口數據計算

²⁰ 根據九龍城區的政府、機構或社區設施配置表內規劃人口（常住居民及流動人口）數字

²¹ 九龍城區政府、機構或社區設施配置表內的規劃人口並非根據最新人口數據估算，而馬頭角分區及紅磡分區的現時人口亦比當初估算的規劃人口為多，因此長遠需更新規劃人口估算。

²² 2011 年人口普查有關小規劃統計區的統計便覽中，所有不足 1000 人的小規劃統計區，其統計數據都會與鄰近的小規劃統計區合併。因此，紅磡的現時人口計算包括兩個毗鄰及位於油尖旺區的小規劃統計區（編號：215 及 216），而位於啟德的小規劃統計區 286 則因其統計數據與毗鄰及位於觀塘區的小規劃統計區 280 合併，故未有包括在啟德的現時人口計算內。有關的統計便覽可從政府統計處的網站查閱（<http://www.census2011.gov.hk/tc/tertiary-planning-units.html>）。

2.2.1.10 整體而言，九龍城區現有及已規劃的休憩用地供應可滿足區內需求。但就個別分區而言，九龍塘及啟德均有充足的地區及鄰舍休憩用地。相反地，馬頭角的鄰舍休憩用地則有所不足，而何文田及紅磡的地區休憩用地均較標準略低。

2.2.1.11 另外，根據啟德分區計劃大綱圖，啟德發展區內已預留約 99.38 公頃土地作休憩用地，包括都會公園、跑道公園、宋皇臺公園，及地區／鄰舍休憩用地和海濱長廊等，九龍城區居民在未來將可享用更多及更多樣化開放空間及設施。

2.2.1.12 九龍城區內的政府、機構或社區設施大致能滿足地區需要，惟個別設施如郵政局及綜合青少年服務中心略為不符標準。另外，根據啟德分區計劃大綱圖內指出，啟德發展區內將會提供充足的政府、機構或社區設施，當中包括政府大樓、醫院、學校、室內康樂中心、多用途體育館、社會福利設施、警署及消防局等。這些設施除了可服務將來啟德發展區的居民，亦可供九龍城區其他居民使用。

2.2.2 已批准的規劃申請

2.2.2.1 城市規劃委員會在過去 5 年於各分區內發給許可的規劃申請（包括新發展和重建發展）的主要用途與種類如下：

- 何文田及龍塘分區內較多申請屬學校發展；土瓜灣分區內則有較多酒店發展，亦有住宅及政府、機構或社區設施，多集中於九龍城道；紅磡分區亦多為酒店發展，並多數集中於蕪湖街（鄰近將來的何文田鐵路站）。
- 就與九龍城區更新研究的重點範圍有關的成功規劃申請而言，圖 13 可見有一些小型的發展散佈在九龍城道（鄰近將來的馬頭圍鐵路站）、譚公道和炮仗街（鄰近將來的土瓜灣鐵路站）及蕪湖街（鄰近將來的何文田鐵路站）。以上地點主要靠近未來沙中線或觀塘線延線的車站，反映鐵路發展為區內帶來新的發展機遇及動力。
- 此外，於土瓜灣分區的旭日街及浙江街交界獲批准的住宅計劃乃前工業用地，落實發展後有助實現「住宅（戊類）」地帶的規劃意向，主要透過進行重建或改建計劃逐步淘汰現有的工業用途，以緩解工業和住宅用途不協調的問題。

2.2.3 土地買賣及招標

2.2.3.1 地政總署的賣地結果²³顯示，在 2011 至 2013 年度九龍城區內共有 5 宗土地買賣記錄，均位於紅磡，詳情如下（圖 14）：

²³ 資料取錄自地政總署的網頁：

2011 至 2012 年度賣地結果

(<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2011-2012.pdf>)

2012 至 2013 年度賣地結果

地點	用途	面積 (公頃)	賣地日期	賣地方式
高山道	住宅(甲類)	0.19017	2011年 4月27日	拍賣
機利士南路與 寶其利街交界	住宅(甲類)	0.05823	2011年 6月20日	招標
利工街	住宅(甲類)	0.12987	2011年 6月20日	招標
紅鸞道與建灣街 交界	商業	1.3703	2011年 8月4日	招標
紅鸞道與華信街 交界	酒店	1.5623	2011年 12月22日	招標

表 10: 九龍城區 2011 至 2013 年度區內的土地買賣記錄

2.2.3.2 當中位於紅鸞道與建灣街交界的商業用地及位於紅鸞道與華信街交界的酒店用地已成功賣出。城市規劃委員會亦已經在 2012 年 4 月給予紅鸞道與建灣街交界的商業用地規劃許可作辦公室、食肆及商店及服務行業的發展。

2.2.3.3 根據 2012 年 2 月至 2013 年 3 月賣地計劃申請表，九龍城區現有共 2 幅政府供應住宅用地，分別位於何文田常樂街與常盛街交界（約 2.41 公頃）及何文田佛光街與常富街交界（約 0.77 公頃）。而在本財政年度將會有 2 幅新土地供應，分別為啟德第 1H 區 1 號地盤（約 0.78 公頃）及 2 號地盤（約 0.86 公頃）的住宅用地，預計最早可於 2013 年 1 月供出售。

強制拍賣申請個案

2.2.3.4 根據《土地（為重新發展而強制售賣）條例》，只需集齊同一地段九成或以上業權，便可申請強制統一拍賣地段業權。為了鼓勵私人發展商或財團重建舊樓，發展局自 2010 年 4 月 1 日起將 50 年或以上樓齡，或每戶佔業權 10% 以上的樓宇，及 30 年樓齡或以上並坐落於非工業地帶工廈的申請門檻下調至八成。根據土地審裁處的公開查閱資料，自 2004 年起，九龍城區共有 38 宗²⁴強制拍賣申請個案，按申請年份的簡列如下：

強制拍賣申請個案申請年份	個案數目
2004 年至 2008 年	6
2009 年	1
2010 年	4
2011 年	7
2012 年	20

表 11: 九龍城區強制拍賣申請個案按年個案數目分布

(<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2012-2013.pdf>)

²⁴ 截止 2012 年 6 月

2.2.3.5 從上表可見，區內的強制拍賣申請個案於近年有增多的趨勢，於申請門檻下調後提出的申請則有 31 宗，可見措施對鼓勵舊樓重建有一定的幫助。

2.2.3.6 地點分布方面，申請個案大部分位於土瓜灣分區近九龍城道一帶（22 宗）及龍塘分區近太子道西及衙前為道一帶（11 宗），其餘則位於何文田分區（4 宗）及紅磡分區（1 宗）。當中，土瓜灣分區今年的申請個案，多集中於環字八街一帶（14 宗）（圖 15）。

2.2.4 已獲審批的新建、新落成及已獲准拆卸樓宇

2.2.4.1 根據屋宇署過去三年的資料月報²⁵，九龍城區共有 114 套建築圖則（包括初次呈交及重大修改的圖則）獲審批，而獲發施工同意書/佔用許可證/拆卸工程同意書的樓宇數目分別是 46、38 和 55，各分區數目詳情如下：

	已獲發出拆卸工程同意書的樓宇	已獲審批建築圖則的新建樓宇	已獲發施工同意書的新建樓宇	已獲發佔用許可證的新落成樓宇
龍塘分區	31	61	28	24
何文田分區	11	22	8	3
土瓜灣分區	9	17	6	9
紅磡分區	4	14	4	2
總數	55	114	46	38

表 12: 九龍城區過去三年建築圖則審批記錄

2.2.4.2 從以上數據可見，龍塘分區的新建、新落成及獲准拆卸樓宇數字均較其他三個分區為高，可見龍塘分區過去三年的重建及發展活動較為蓬勃。相對人口密集的紅磡分區，其發展活動則較少。

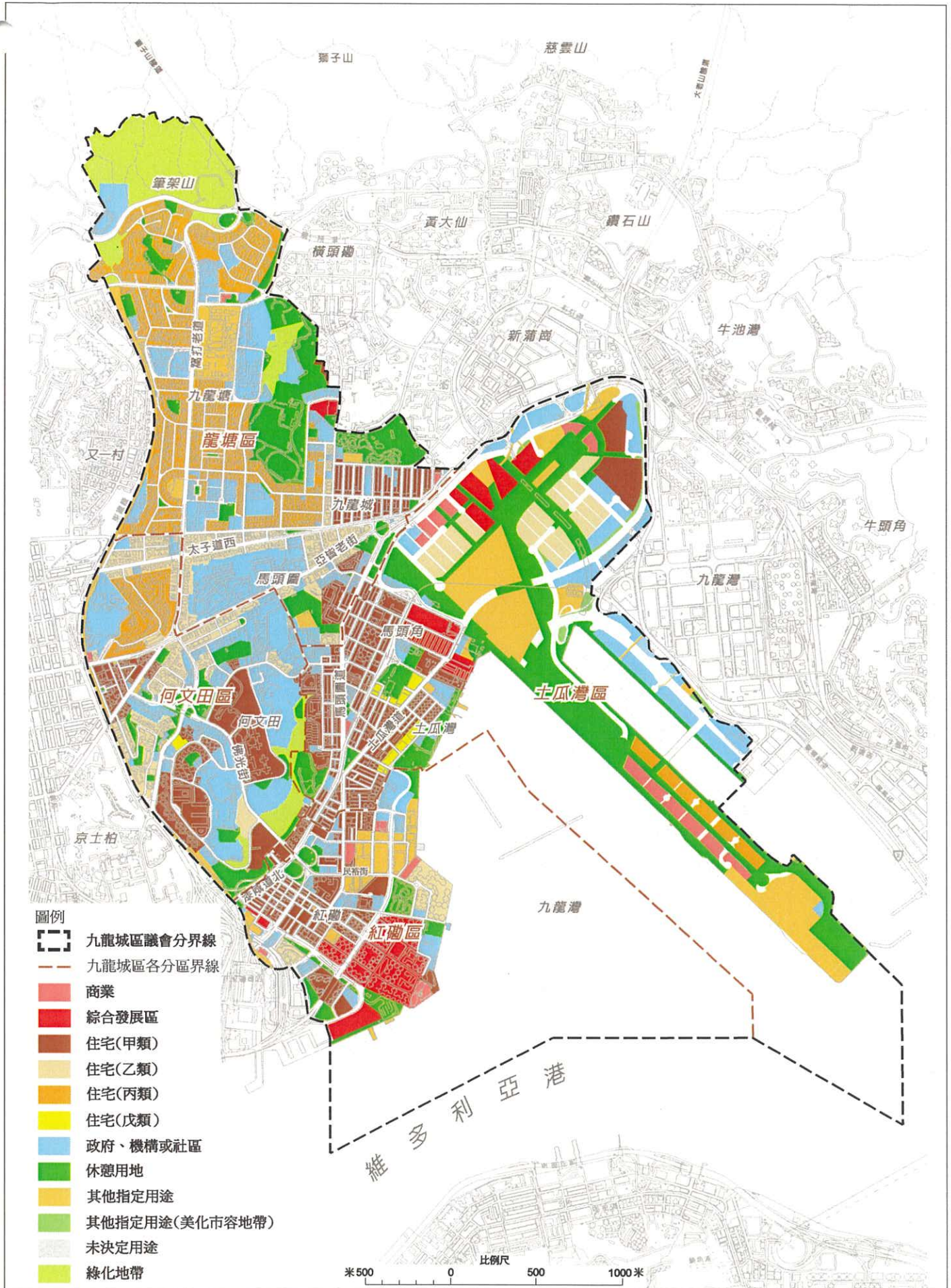
2.2.4.3 而各分區新建、新落成及獲准拆卸樓宇的地點分佈（圖 16）及樓宇種類如下：

- 龍塘分區內的分佈大致平均，大部份位於九龍城的衙前圍道、嘉林邊道、聯合道和候王道一帶，樓宇種類主要是住所、商住大廈相連康樂設施，餘下的為學校、教堂、變電站、酒店及醫院擴建等。
- 何文田分區的有關樓宇則主要集中於分區的北部，包括勝利道、嘉道理道及巴富街一帶（鄰近旺角東鐵路站），樓宇種類較為商住大廈相連康樂設施及學校。
- 土瓜灣分區的有關樓宇主要位於分區的南部及九龍城道的前及後段（即靠近將來的馬頭圍鐵路站及土瓜灣鐵路站），較為變電站及商住大廈相連康樂設施，其次為酒店、學生宿舍及電梯塔樓。

²⁵ 資料來源：屋宇署資料月報（http://www.bd.gov.hk/chineseT/documents/index_statistics.html）

- 紅磡分區的有關樓宇主要集中在蕪湖街及機利士南路一帶（靠近將來的何文田鐵路站），主要是商住大廈相連康樂設施、酒店及辦公室。整體而言，區內發展多以拆卸現有樓宇重建為主。

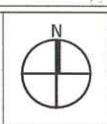
2.2.4.4 區內過去三年已獲發佔用許可證的新落成樓宇樓面面積共約 209,720 平方米，包括約 125,154 平方米的住宅樓面面積及約 84,566 平方米的非住宅樓面面積。



- 圖例**
- 九龍城區議會分界線
 - 九龍城區各分區界線
 - 商業
 - 綜合發展區
 - 住宅(甲類)
 - 住宅(乙類)
 - 住宅(丙類)
 - 住宅(戊類)
 - 政府、機構或社區
 - 休憩用地
 - 其他指定用途
 - 其他指定用途(美化市容地帶)
 - 未決定用途
 - 綠化地帶

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

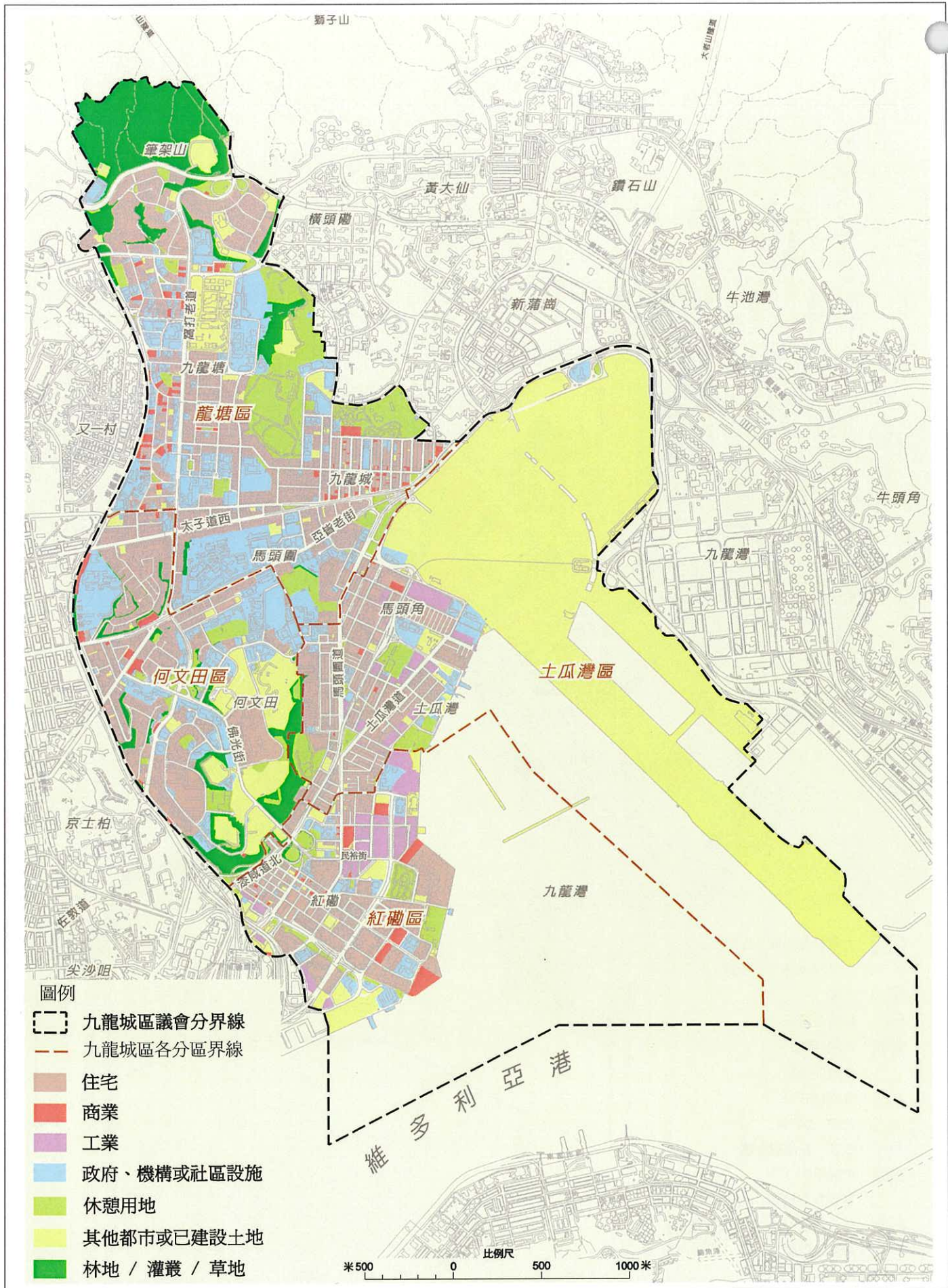
圖名：
九龍城區土地用途規劃大綱
(分區計劃大綱圖編號: S/K7/22, S/K9/24, S/K10/20, S/K18/16及S/K22/3)



圖號： 11
日期： 2012年7月
比例： 見圖內



資料來源：城市規劃委員會



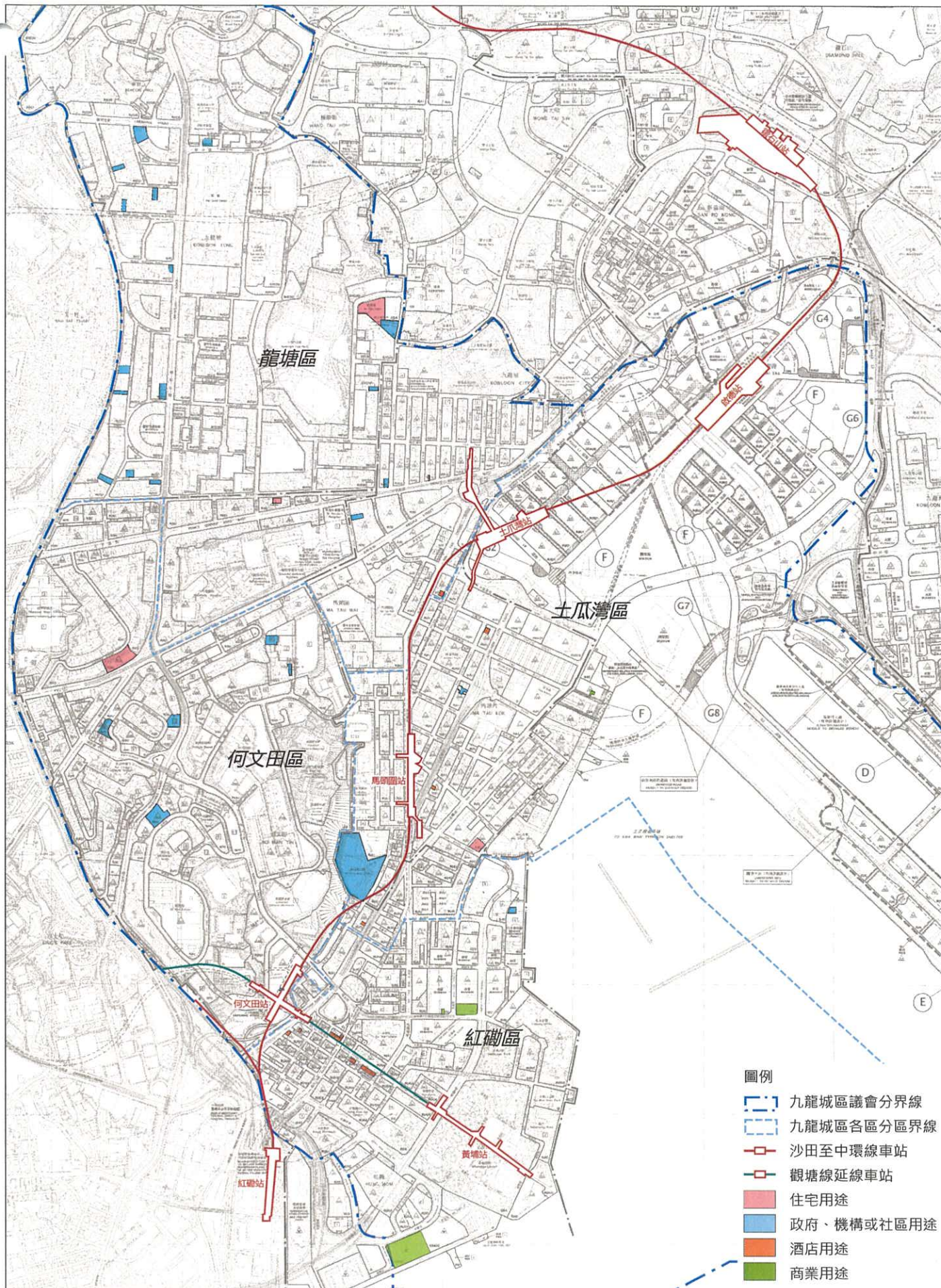
圖例

- 九龍城區議會分界線
- 九龍城區各分區界線
- 住宅
- 商業
- 工業
- 政府、機構或社區設施
- 休憩用地
- 其他都市或已建設土地
- 林地 / 灌叢 / 草地

比例尺 0 500 1000 米

項目： 九龍城市區更新計劃規劃研究	圖名： 九龍城區現有土地用途分佈		圖號：12 日期：2012年7月 比例：見圖內
----------------------	---------------------	--	-------------------------------





項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區過去5年規劃申請許可的種類和分佈
(只包括擬議新發展和重建發展)



圖號：13
日期：2012年7月
比例：不適用

AECOM

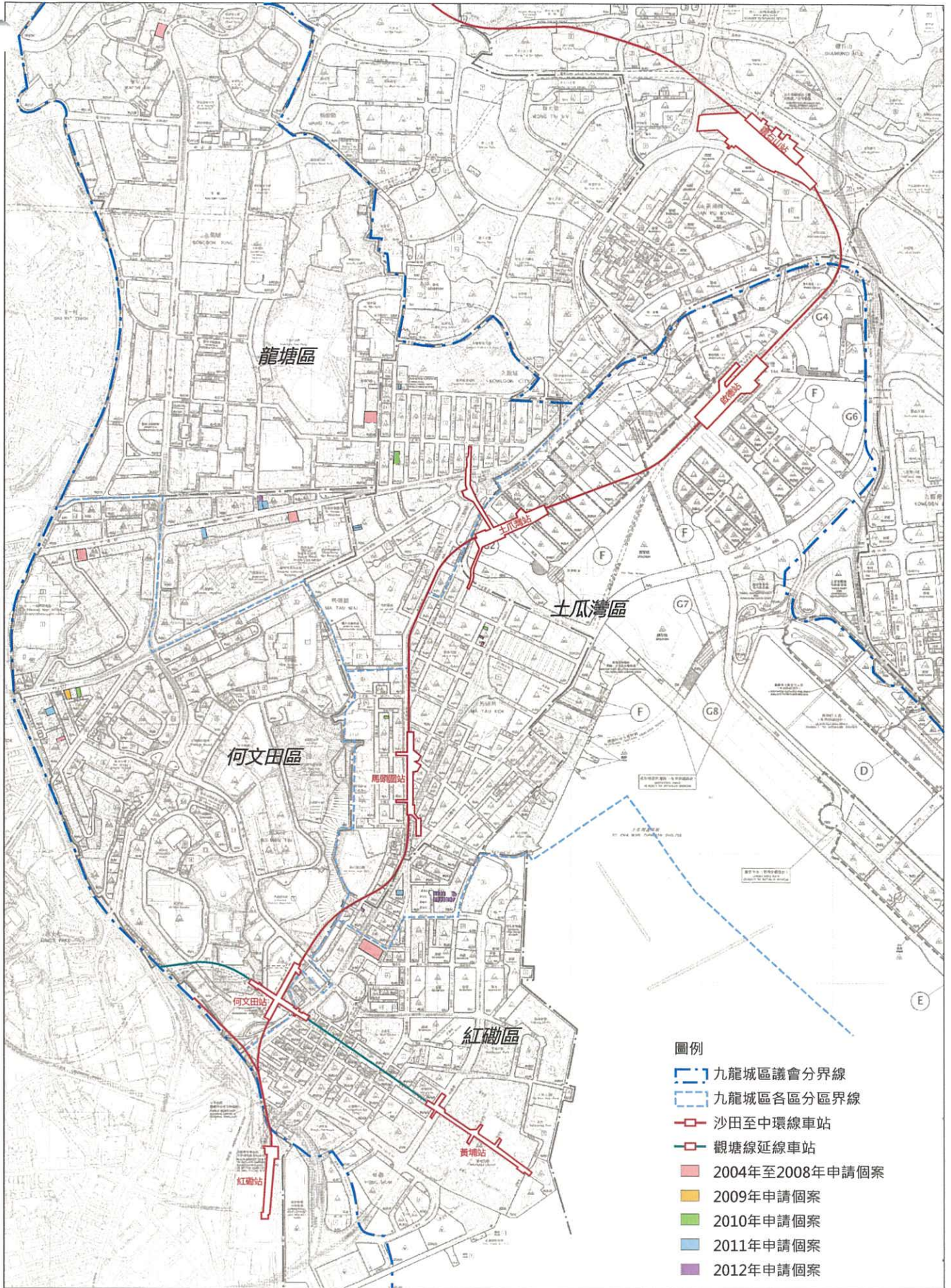


項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區內可供未來發展之用的土地

圖號：14
日期：2012年7月
比例：見圖內

AECOM
資料來源：地政總署



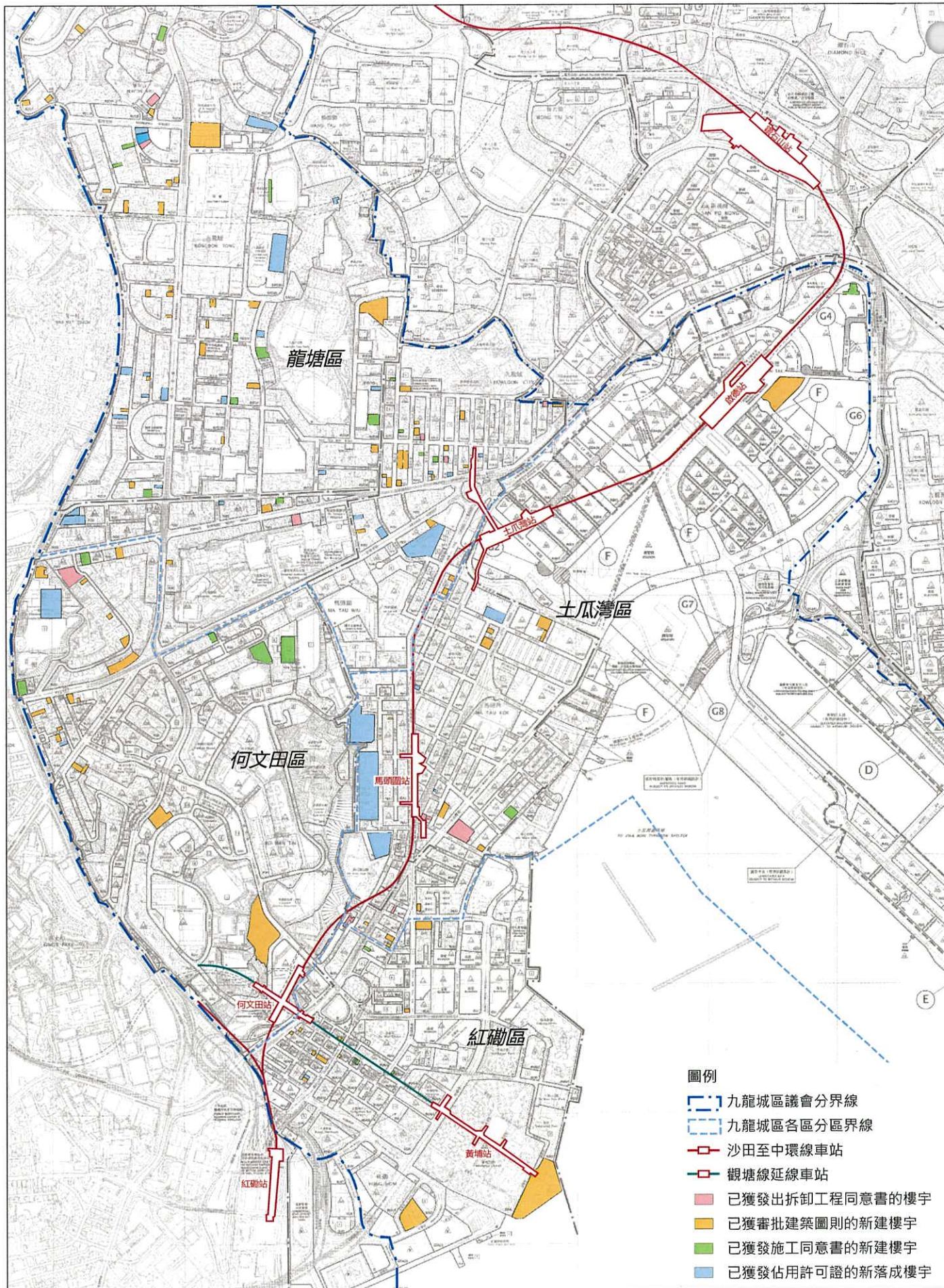
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區強制拍賣申請個案的分佈和申請年份

圖號：15
日期：2012年7月
比例：不適用

AECOM

資料來源：土地審裁處公開查閱資料



圖例

- ▬ 九龍城區議會分界線
- ▬ 九龍城區各區分區界線
- ▬ 沙田至中環線車站
- ▬ 觀塘線延線車站
- 已獲發出拆卸工程同意書的樓宇
- 已獲審批建築圖則的新建樓宇
- 已獲發施工同意書的新建樓宇
- 已獲發佔用許可證的新落成樓宇

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區過去三年獲審批的新建、新落成
及已獲准拆卸樓宇分佈



圖號：16
日期：2012年7月
比例：不適用



2.3 主要交通運輸網絡

2.3.1 陸上交通（圖 17）

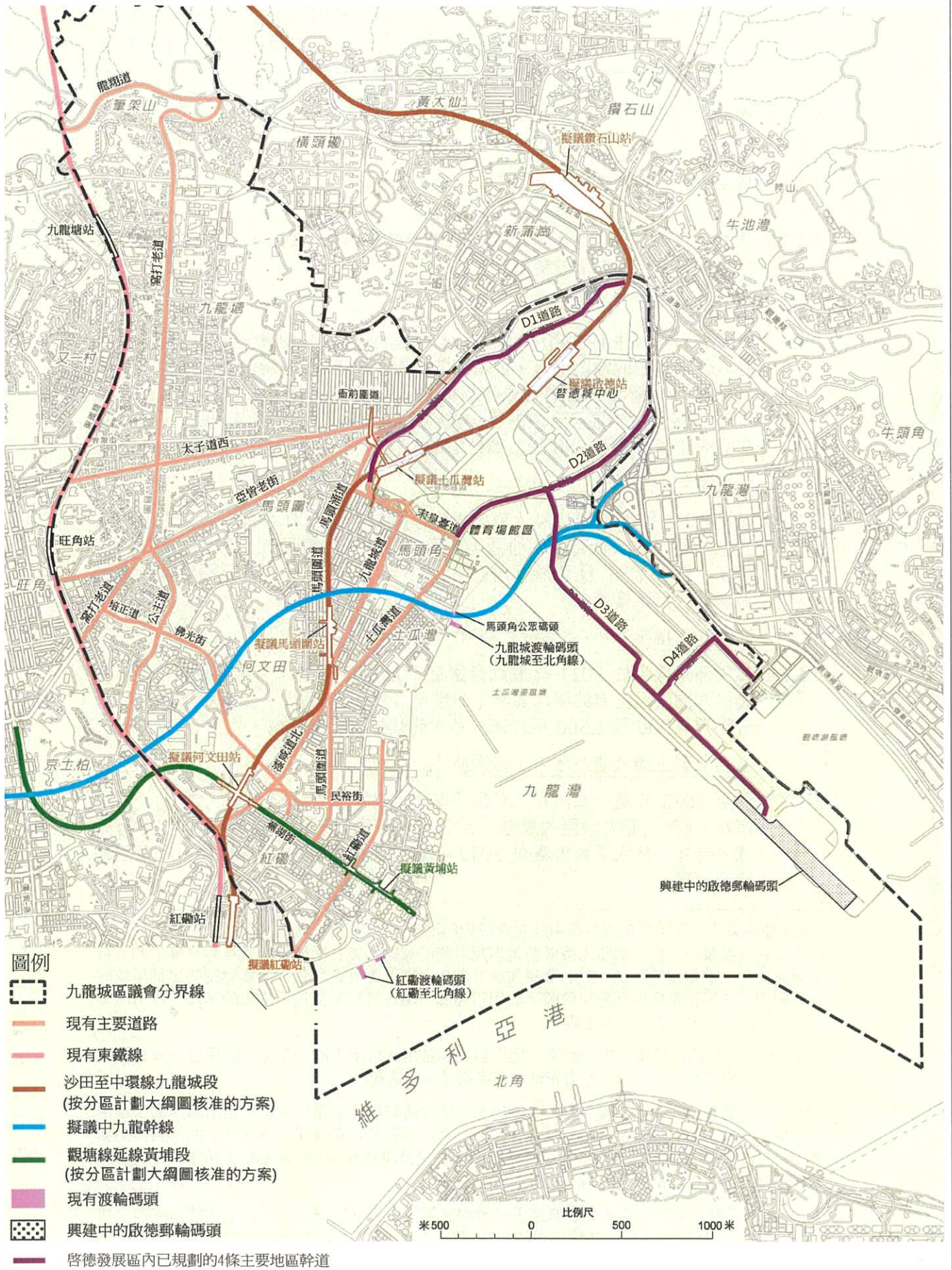
- 2.3.1.1 九龍城區主要依賴道路交通，區內現有 7 條主要道路（窩打老道、公主道、馬頭圍道、漆咸道北、九龍城道、土瓜灣道及紅磡道）從南至北貫通整區，連接東西方向的主要道路則包括龍翔道、太子道西、亞皆老街、培正道、佛光街及宋皇臺道。
- 2.3.1.2 除地面道路外，亦有三條行車隧道連接區外，包括連接九龍城區和新界東北的獅子山隧道、由馬頭角連接九龍灣及觀塘地區的啟德隧道及連接港島區的紅磡海底隧道。
- 2.3.1.3 現時鐵路交通只有位處地區邊緣的港鐵紅磡站、旺角東站和九龍塘站，已落實的沙中線及觀塘線延線，將會為九龍城區引入鐵路服務，預期最快於 2015 年開始運作。巴士、小巴及的士等公共交通工具於區內仍擔當重要運輸角色。
- 2.3.1.4 區內的道路網絡雖然覆蓋廣泛，但交通擠塞情況時常出現，於繁忙時間更為嚴重。交通擠塞經常出現的地區包括龍塘區的衙前圍道、何文田區的公主道與培正道交界、紅磡區的蕪湖街和紅磡道交界、民裕街（非高架段）及漆咸道北紅磡段等。
- 2.3.1.5 已落實的中九龍道路幹線、沙中鐵路線及觀塘鐵路線延線，將有助長遠解決交通擠塞問題。中九龍幹線將為九龍東西部之間提供一條快捷的地下連接通道，在啟德發展區內會設有出入口。而沙中線將經東九龍貫通新界東北部和香港島，並會於區內設站。觀塘線延線會把鐵路服務由油麻地站擴展至現在未有鐵路覆蓋的何文田、紅磡和黃埔一帶²⁶。
- 2.3.1.6 另外，在啟德發展區內亦已規劃了 4 條主要的地區幹道，包括 D1 道路、D2 道路、D3 道路和 D4 道路。沿北面界線的 D1 道路是東西向的地區幹道，連接馬頭角世運道與九龍灣啟東道。D2 道路貫穿啟德城中心，連接土瓜灣道，D3 道路則把啟德城中心與跑道休閒區連接起來。D4 道路是跑道休閒區與九龍灣海旁的幹道。這 4 條已規劃的地區幹道將會把啟德發展區與鄰近的馬頭角及九龍灣連繫起來，將有助啟德發展區與鄰近已發展區域融合，亦為現時相隔的馬頭角和九龍灣提供更便捷的交通連繫。

²⁶ 有關中九龍道路幹線、沙中鐵路線及觀塘鐵路線延線的詳情，請參看第 2.10 章。

2.3.2 水上交通

- 2.3.2.1 九龍城區現有兩個仍然使用的碼頭（紅磡碼頭和九龍城碼頭）提供渡輪服務往來北角，而於碼頭則設有巴士總站，方便市民轉乘交通工具往其他地區。毗鄰九龍城碼頭的馬頭角公眾碼頭則沒有渡輪服務，但開放予公眾使用。而九龍城汽車渡輪碼頭則已廢置多年。
- 2.3.2.2 而於啟德發展區內正在興建的郵輪碼頭將提供兩個 800 米長泊位，可讓兩艘超級郵輪同時停泊。第一個泊位預計會於 2013 年落成啟用²⁷（圖 17）。

²⁷ 根據土木工程拓展署「啟德新里程」第二期通訊的資料
(<http://www.ktd.gov.hk/tchina/programmeandprogress.html>)



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區現有及擬議的主要交通網絡



圖號：17
日期：2012年7月
比例：見圖內

AECOM

資料來源：規劃署及路政署

2.4 樓宇狀況

2.4.1 樓宇總存量、落成量及空置量

2.4.1.1 根據差餉物業估價署最新出版的《香港物業報告 2012》，九龍城區各類型樓宇的總存量、落成量及空置量如下：

私人住宅²⁸

2.4.1.2 九龍城區私人住宅在 2010 年底總存量是 100,774 個單位，屬九龍區最多私人住宅單位的地區之一。於 2011 年區內共有 510 個新落成單位，是東九龍唯一有新私人住宅落成的地區。截至 2011 年底私人住宅空置率為 5.2%，較全九龍區及全港的平均數字高（分別是 4.5% 及 4.3%）。預測今年和來年將會有約 980 個新單位落成。

私人寫字樓²⁹

2.4.1.3 截至 2011 年底，區內私人寫字樓總存量為 182,800 平方米，是九龍區第二低的區份（最低為黃大仙區），而空置率是九龍區第二高（最高為觀塘區），達 6.7%，比全港平均數字（6.5%）略高。預測未來兩年區內將沒有新私人寫字樓落成。

私人商業樓宇³⁰

2.4.1.4 私人商業樓宇於 2011 年底總存量為 709,800 平方米，空置率有 9.5%，高於九龍區及全港的平均數字（分別是 8.8% 及 8%）。預料今年及來年將分別有 4,900 及 1,500 平方米的私人商業樓宇相繼落成。

私人分層工廠大廈及私人工貿大廈³¹

2.4.1.5 截至 2011 年底，區內私人分層工廠大廈總存量為 856,500 平方米，空置率為 4.6%，是九龍區內最低。自 2011 年起並預測今年和來年均沒有新落成。另外，私人工貿大廈在 2011 年總存量是 5,200 平方米，並未有空置情況出現。

²⁸私人住宅單位，是指各自設有專用的煮食設施和浴室（及/或廁所）的獨立居住單位並不包括所有公共房屋發展計劃，如私人機構參建居屋計劃的資助出售住宅單位、居者有其屋計劃、可租可買計劃、重建置業計劃、夾心階層住屋計劃、市區改善計劃和住宅發售計劃的全部單位的統計數字。房屋委員會與房屋協會興建的出租屋邨、租者置其屋計劃下售出的單位、政府所擁有的宿舍以及村屋，亦不包括在內。

²⁹私人寫字樓包括商用樓宇內的物業，但不包括綜合用途樓宇內的非住宅用途單位。屬香港特別行政區政府所有並由政府產業署管理的寫字樓並不包括在內。

³⁰私人商業樓宇包括零售業樓宇及其他設計或改建作商業用途的樓宇，但不包括專作寫字樓用途的樓宇，亦不包括車位。房屋委員會和房屋協會所持有的商業樓宇並不包括在內。自房屋委員會於 2005 年底把旗下部分商業樓宇分拆出售予領匯房地產投資信託基金（領匯）後，這些分拆出售的物業現已由領匯持有，並歸入私人物業類別。

³¹私人分層工廠大廈包括為一般製造業工序及與該等工序有直接關係的用途（包括寫字樓）而建設，並通常由發展商出售或出租的樓宇。此類物業並不包括特殊廠房。房屋委員會興建的工廠樓宇也不包括在內。私人工貿大廈是設計或獲證明作工貿用途的樓面面積。

私人特殊廠房及私人貨倉³²

2.4.1.6 截至 2011 年底私人特殊廠房總存量為 34,500 平方米，而私人貨倉總存量是 115,900 平方米，其空置率為 7.4%，較九龍區及全港的平均數字（分別是 6.1% 及 3.8%）為高。2011 年及預測今年和來年均沒有私人貨倉落成。

2.4.2 樓齡及維修狀況

樓齡

2.4.2.1 九龍城區由於較接近九龍核心位置及舊啟德機場，是東九龍較早發展的地區。因此，區內的樓宇樓齡一般較高，樓齡 50 年或以上的樓宇佔全區樓宇約 19%，共有 1,088 棟。主要集中於紅磡的黃埔街、土瓜灣的環宇八街、啟明街和鴻福街一帶，馬頭角的十三街和五街，九龍城的衙前圍道以北和聯合道，何文田的加多利山及九龍塘羅福道和禧福道以南（圖 18）。而樓齡介乎 30 至 49 年的樓宇，則比較平均分佈於區內。

樓宇狀況

2.4.2.2 為配合《市區重建策略》檢討，市區重建局於 2009 至 2010 年進行了全港性的私人樓宇狀況調查³³，當中針對樓齡 30 年或以上的住宅樓宇。調查指出，九龍城區共有 2,741 幢該類樓宇，失修最嚴重的樓宇集中在九龍城賈炳達道 / 衙前圍道 / 太子道西 / 聯合道一帶，及落山道 / 浙江街 / 榮光街 / 環宇八街一帶，其餘的主要集中在土瓜灣及馬頭角（圖 19）。

2.4.2.3 此外，按屋宇署 2010 進行的調查結果顯示³⁴，在九龍城區樓齡達 50 年或以上的私人樓宇當中，屋宇署在 2010 年初向 291 幢樓宇（約佔總數的 27%）的業主 / 佔用人發出或當時仍然生效的修葺令或勘測令。這些樓宇大多集中在土瓜灣、紅磡及龍塘分區的衙前圍道兩旁³⁵。

³²私人特殊廠房包括所有其他廠房，主要是為特殊製造業而建的廠房，每間廠房通常由一名廠東使用。私人貨倉包括設計或改建作倉庫或冷藏庫的樓宇及其附屬寫字樓，並包括位於貨櫃碼頭區內的樓宇。

³³相關工作包括目視勘察 1980 年或之前建成的私人樓宇，檢測外牆及公共地方破損情況，以失修程度劃分等級如失修或明顯失修。總結檢測結果及基於 1995 年政府全港私人樓宇狀況調查資料，再作推算，把「失修」與「明顯失修」類別之樓宇評出。再算該類樓宇在每個舊區小區內 1980 年或之前建成之私人樓宇所佔比例（以約近百份之五計算），及「失修」與「明顯失修」樓宇之百份比。

³⁴調查針對全港所有樓齡達 50 年或以上的私人樓宇進行巡查，目的是確定這些樓宇的結構是否安全。屋宇署根據樓宇的狀況把樓宇分成 4 個組別，分別是第 I 組的「需要進行緊急維修」、第 II 組的「有較明顯欠妥之處」、第 III 組的「只有輕微欠妥之處」及第 IV 組的「沒有明顯欠妥之處」。署方共巡查了九龍城區 1,088 幢樓宇，屬第 I、II、III 及 IV 組的樓宇分別佔 2 幢、318 幢、380 幢、及 388 幢，根據巡查的結果，署方已向 291 幢樓宇的業主或佔用人發出修葺令或勘測令。

³⁵因最新的修葺令或勘測令統計仍在整理中，將會於本報告定稿時更新有關的情況。

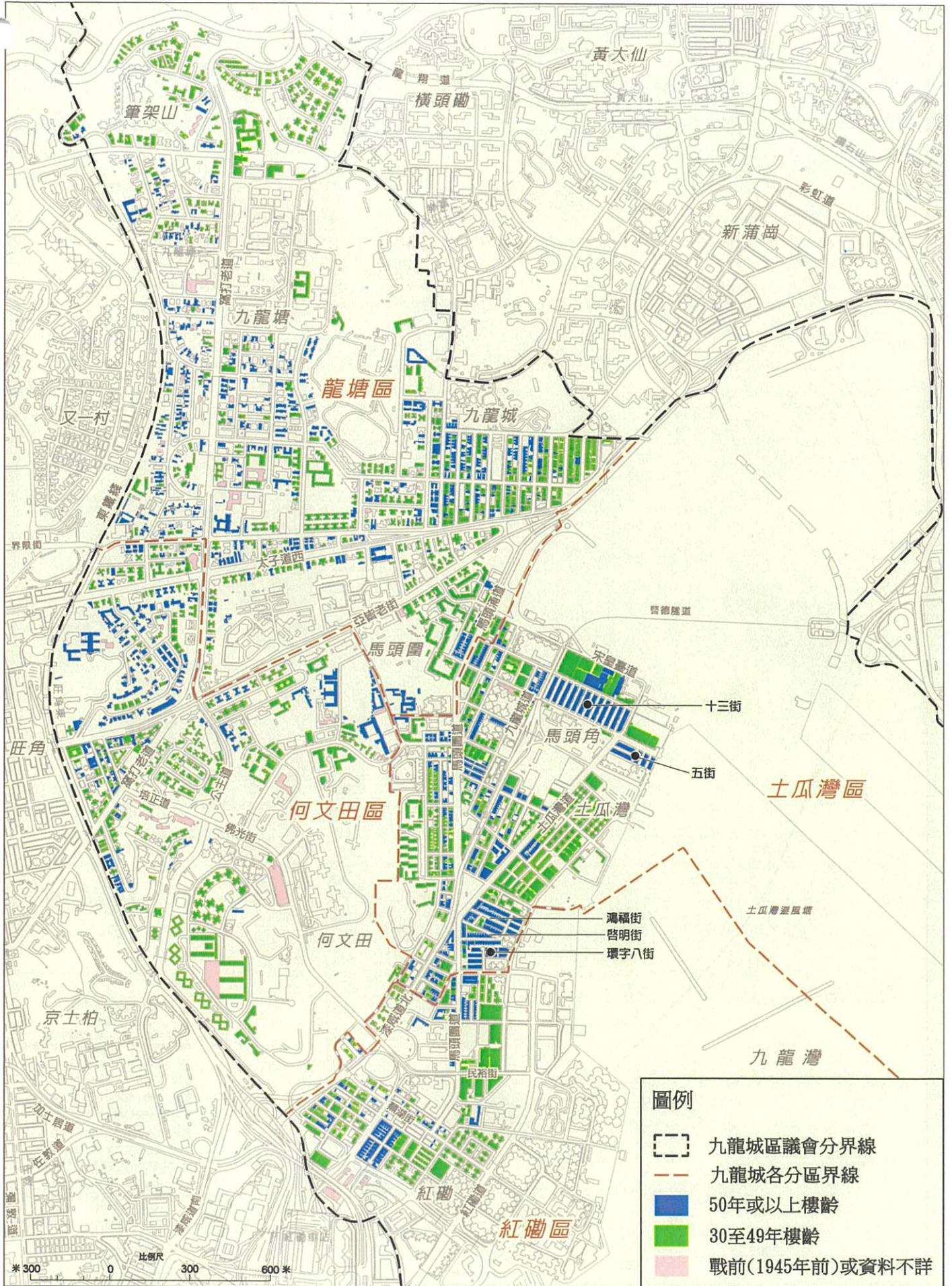
業權

- 2.4.2.4 九龍城區內樓宇（如寶其利街、必嘉街、溫思勞街和五街一帶）分散的業權大多分散，對樓宇管理及市區更新工作造成障礙。

樓宇維修情況

- 2.4.2.5 為解決香港舊區樓宇失修問題，市區重建局及香港房屋協會自 2003 年起曾先後推出多項財政及技術支援計劃，協助私人樓宇業主進行維修。2009 年發展局聯同屋宇署、市區重建局及香港房屋協會推出「樓宇更新大行動」計劃，提供資助及一站式技術支援協助舊樓業主進行維修。截至 2010 年 12 月，九龍城區內透過「樓宇更新大行動」計劃批出的申請個案共 321 宗。另外，為了更妥善運用資源及方便申請，由 2011 年 4 月 1 日起，市區重建局及房協重新制訂一套統一而全面的「樓宇維修綜合支援計劃」，當中包括財政資助及技術支援。在該計劃內，供業主立案法團申請的有「公用地方維修津貼」和「免息貸款及資助籌組業主立案法團」，而供個別業主申請的有「公共地方及家居維修免息貸款」、「樓宇安全貸款計劃」及「長者維修自住物業津貼計劃」³⁶。

³⁶ 因最新的樓宇維修個案統計仍在整理中，將會於本報告定稿時更新有關的情況。

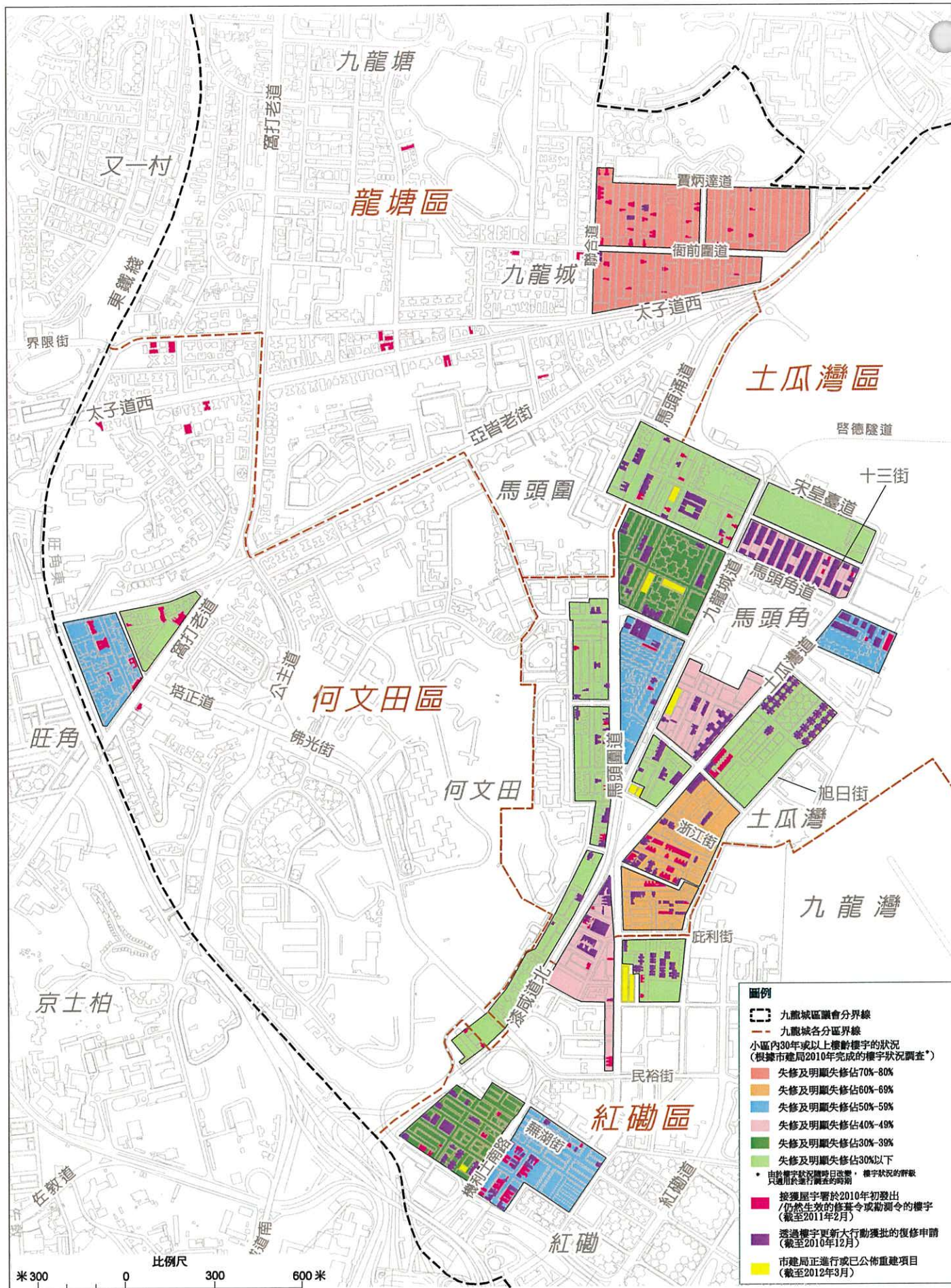


項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區私人樓宇樓齡分佈(截至2011年)

圖號：18
日期：2012年7月
比例：見圖內





圖例

- 九龍城區議會分界線
- 九龍城各分區界線
- 小區內30年或以上樓齡樓宇的狀況 (根據市建局2010年完成的樓宇狀況調查*)
- 失修及明顯失修佔70%-80%
- 失修及明顯失修佔60%-69%
- 失修及明顯失修佔50%-59%
- 失修及明顯失修佔40%-49%
- 失修及明顯失修佔30%-39%
- 失修及明顯失修佔30%以下
- * 由於樓宇狀況調查時期的限制，樓宇狀況的評級只適用於該調查的時期
- 接獲屋宇署於2010年初發出 (仍生效的修葺令或勸導令) 的樓宇 (截至2011年2月)
- 透過樓宇更新大行動獲批的復修申請 (截至2011年12月)
- 市建局正進行或已公佈重建項目 (截至2012年3月)

項目： 九龍城市區更新計劃規劃研究	圖名： 九龍城區樓宇失修狀況		圖號：19 日期：2012年7月 比例：見圖內	
----------------------	-------------------	--	-------------------------------	--

* 註：最新資料仍在整理中，將會於本報告定稿時更新有關情況。
資料來源：九龍城市區更新地區諮詢平台文件編號:DURF KC/05/2012(圖2)

2.5 居住環境及經濟活動

2.5.1 九龍城區為一個混合用途的社區，當中以住宅為主，工商業活動則散佈其中，亦因地勢和歷史因素，造就各分區形成不同的居住環境及經濟活動。

龍塘分區

2.5.2 龍塘分區由九龍城舊區和九龍塘組成。九龍城舊區因受到舊啟德機場建築物高度限制影響，該區的樓宇普遍較矮，而且較為破舊，失修情況亦相對地較為嚴重。機場搬遷之後建築物高度限制放寬，該區陸續出現一些較高的單棟式住宅重建發展（圖 20），為區內的城市面貌帶來很大的變化。

2.5.3 九龍城舊區的南北向街道排列整齊，衙前圍道和賈炳達道是區內主要的東西向道路。區內有多條特色街道及商店，包括獅子石道的成衣批發／零售店及九龍城街市和旁邊的食材專門店。而在衙前圍道以南，聚集了不同的特色餐廳，尤以泰國菜和潮州菜最為馳名，每逢假日，都會吸引大批食客慕名光臨。



圖 20: 九龍城舊區的高層單棟式住宅重建發展

2.5.4 九龍塘則是九龍傳統的豪宅區，就着「花園城市」的規劃意向，很大部分是花園洋房式的建築，該區也是傳統名校集中地。由於發展密度低和工商活動較集中於唯一的大型商場「又一城」，居住環境較為幽靜。

何文田分區

2.5.5 何文田分區位處山丘之上，低和中密度的豪宅與高密度的公共房屋並存其中，部分地方擁有良好的九龍及維港視野。跟九龍塘相似，何文田同樣是學校集中地，也有許多政府、機構或社區設施，但沒有密集式的工商活動，商業活動主要集中在何文田廣場，居住環境較為清靜。

土瓜灣分區

土瓜灣分區相對地有較多舊式樓宇，樓齡 30 年或以上的住宅樓宇佔了大多數，部份樓宇缺乏維修保養，有些更非常殘舊，並築有僭建物。當中部分樓宇內部間格經改裝（俗稱劏房）問題嚴重，危及樓宇結構安全，對居民及公眾構成危險。除此之外，該區還有一些與住宅為鄰的工業大廈（如旭日街一帶及上鄉道／土瓜灣道）被規劃作「住宅（戊類）」地帶，長遠規劃意向是逐步淘汰現有工業用途，以解決工業大廈和住宅不協調的問題。而位於九龍城道一帶的住宅樓宇，則與東九龍走廊的天橋十分接近，汽車交通對附近居民及商戶造成噪音、空氣及景觀等影響。



圖 21: 土瓜灣街市一帶的商業活動



圖 22: “崇潔街美食坊”

2.5.6 因土瓜灣分區並沒有大型商場，商業活動如零售主要集中區內各處街頭（圖 21）。亦因如此，一些具特別主題的街道也衍生而出，包括崇潔街和北帝街的食肆集中地（圖 22）以及漆咸道北的室內設計／裝修公司集中地等，這些街道為馬頭圍和土瓜灣增添了不少地區特色。另外，十三街、五街、銀漢街、環字八街和美善同路一帶是汽車／機械零件維修工場和五金店集中地（圖 23），但這些行業造成泊車及空氣與噪音等問題，影響鄰近居民的生活質素。



圖 23: 環字八街內車輛阻塞行人路

紅磡分區

2.5.7 紅磡分區的沿海地方有兩個大型綜合發展屋苑（黃埔花園和海逸豪園），商店林立，該區亦是高層樓宇的集中地。而內陸地方則舊式樓宇較多，各式地區商店、食肆和政府、機構或社區設施齊備，區內民泰街有很多食肆，受區內人士歡迎，具潛質作美食街發展。但部分街道的行人路（例如馬頭圍道、德民街及近紅磡市政大廈一帶）較為狹窄，人車爭路的情況時常出現（圖 24）。該區西端一直是全港殯儀及相關行業的集中地（圖 25）。除世界殯儀館、萬國殯儀館、福澤殯儀館及九龍公眾殯房外，相關的商業活動如長生店、庵堂、花店及



圖 24: 紅磡馬頭圍道的人車爭路情況



圖 25: 紅磡的殯儀及相關行業與住宅為鄰

靈灰安置所等散佈於溫思勞街、寶其利街、必嘉街、安靜道及機利士南路旁，與區內的住宅用途不協調，對當區居民造成環境、交通及心理上的影響。

2.5.8 此外，於鶴園街和民裕街一帶還有九龍城區唯一的商貿區，內裏的工廈有不少作銷售高檔消費品，包括金飾、珠寶和鐘錶等，是旅客（特別是來自中國內地的購物團）常到的購物點。由於經常有旅遊巴士進出、停泊及上落旅客，道路擠塞的情況屢見不鮮（圖 26）。行人過路設施亦有見不足。



圖 26: 紅磡商貿區（民樂街）的擠塞情況

2.5.9 除了以上各分區的特點外，九龍城區內有多條私家街道，例如麗華街、鴻光街及環字八街（圖 27），部分街道因缺乏妥善管理，街道上常積聚污水，衛生環境惡劣，而路面亦因缺乏維修保養，部分破爛不堪。此外，這些私家街內常築有僭建物，而樓宇的地舖多用作汽車維修、五金店或機械零件維修工場。雖然民政事務總署已通過私家街道收回計劃成功收回並修葺區內部分私家街道，但區內仍有 31 條私家街道。這些私家街道將繼續對整體居住環境構成影響。



圖 27: 環字八街私家街道的僭建物

2.6 市區重建計劃

2.6.1 市區重建局至今在區內的重建項目不多，主要集中在紅磡、土瓜灣和馬頭圍（圖 28），簡列如下：

地區	重建項目	項目詳情及進展
紅磡	必嘉圍項目	<ul style="list-style-type: none"> 將提供 68 個住宅單位 建造工程已於 2011 年竣工
土瓜灣/ 馬頭圍	浙江街/ 下鄉道 發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 項目於 2008 年 2 月展開 現正進行拆卸工程 重建後將成為一座提供 116 個住宅單位的住宅大樓及低座商用平台。因鄰近東九龍走廊，為減低交通噪音對民居造成的滋擾，此項目會在設計上盡量符合噪音水平的要求，預計落成日期為 2015-2016 年。
土瓜灣/ 馬頭圍	北帝街/ 木廠街 發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 項目於 2008 年 2 月展開 收購進行中 項目將提供 92 個住宅單位，預計 2015-2016 年完成。
土瓜灣/ 馬頭圍	新山道/ 炮仗街 發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 項目於 2009 年 5 月展開 收購進行中 將會重建成為一座提供 144 個單位的住宅大樓及低座商用平台。項目將會為公眾提供舒適的步行環境，從而改善當區的居住質素，預計落成日期為 2016-2017 年。
土瓜灣/ 馬頭圍	馬頭圍道/ 春田街 發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 項目於 2010 年 2 月展開 收購進行中 項目範圍涉及兩排樓齡超過 50 年的唐樓，其中一幢於 2010 年 1 月 29 日倒塌。政府於事件發生後不足一個月後，委託市區重建局進行該項目重建工作。由於情況特殊，市區重建局已承諾獨自發展此項目，以便提供更多小型住宅單位，增加區內供應。受影響的住宅自住業主亦可受惠於住宅單位認購意向安排，項目將提供 420 個住宅單位。 在未來的發展內，地面兩層的商業樓層會提供更多低層店舖以重現現時街舖情況，與社區原有氣氛配合。項目亦設有一定面積的政

地區	重建項目	項目詳情及進展
		府、機構或社區設施及地面休憩空間，使重建項目更能融合於社區之中，預計落成日期為 2018-2019 年。
土瓜灣/ 馬頭圍	北帝街/ 新山道 發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 項目於 2011 年 3 月展開 正在處理於項目反對期內（於 2011 年 3-5 月）所收集到的意見 根據新「市區重建策略」，市區重建局將會為此項目提供「樓換樓」安排，作為現金補償外的另一替代選擇。住宅自住業主可選擇現金補償，或以現金補償購置重建項目內新發展物業的住宅單位或在啟德發展區的單位。市建局初步建議在項目內提供約 140 個面積由 35 平方米至 65 平方米的單位，預計 2018-2019 年完成。
土瓜灣/ 馬頭圍	九龍城道/ 上鄉道 發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 項目於 2011 年 11 月展開 正在處理在兩個月的項目反對期內（於 2012 年 1 月 26 日結束）所收集到的意見。 根據新「市區重建策略」，市區重建局將會為此項目提供「樓換樓」安排，作為現金補償外的另一替代選擇。住宅自住業主可選擇現金補償，或以現金補償購置重建項目內新發展物業的住宅單位或在啟德發展區的單位。市建局初步建議在項目內，提供約 180 個面積由 35 平方米至 65 平方米的單位，預計 2019-2020 年完成。

表 13: 九龍城區市區重建局的重建項目

- 2.6.2 九龍城區樓齡超過 50 年的樓宇約佔全港樓宇的四分之一，一些樓宇失修情況嚴重，構成安全的問題。綜觀以上資料，市區重建局在區內的重建項目只有 7 個，預期未來八年這些重建項目將為該區供應亦只有約 1,160 個住宅單位，而且並沒有包括樓宇失修嚴重的九龍城舊區。
- 2.6.3 在過去五年，九龍城區內有 16 個私人主導的重建項目落成，提供大約 8,800 個新住宅單位。當中 2011 年至今有 9 個項目落成，可見區內私人主導的重建項目於近年較為蓬勃。這些重建項目大多是單棟式發展，較大型的只有位於土瓜灣分區的半山壹號及翔龍灣，其餘主要分佈於區內主要幹道附近，如太子道西、亞皆老街、馬頭圍道等（圖 28）。另外，區內亦有 7 個私人重建項目待地政署批核預售樓花同意書，預計會提供約 920 個

新住宅單位。這些新住宅發展會為九龍城區引入新住客，或會帶來新的本區經濟及發展模式。

- 2.6.4 另外，九龍城區是首個地區推行可選擇「樓換樓」安排的市區重建局重建項目。受重建項目影響的自住業主可選擇以現金補償，或以現金補償購置重建項目內新發展物業的住宅單位或在啟德發展區內的新建單位，此安排希望可幫助重建項目的推展，並減少重建對居民的影響。



- 圖例**
- 九龍城區議會分界線
 - 九龍城區各區分區界線
 - 沙田至中環線車站
 - 觀塘線延線車站
- 九龍城區的市區重建局重建項目**
- 已公佈或正進行的重建項目 (截至2012年5月)
- 九龍城區主要私人住宅重建發展項目**
- 2007 - 2008年落成
 - 2009 - 2010年落成
 - 2011 - 2012年落成
 - 2011 - 2012年落成 (與市區重建局合作)
 - 待批預售樓花同意書

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區最近五年落成
主要住宅重建發展項目
及待批預售樓花同意書項目

圖號： 28
日期： 2012年7月
比例： 不適用



2.7 景觀和城市設計特色及狀況

2.7.1 景觀特色及狀況

2.7.1.1 九龍城區雖屬於人口稠密的地區，但同時亦提供一定規模和數量的公共空間，其中個別公共空間亦具有豐富的歷史和文化價值。但由於發展時間久遠加上建築物高度集中，以致公共空間位置分佈不平均，與社會活動欠缺連繫；街道格局密集並狹窄，導致現有街道景觀資源不足，綠化網絡不連貫及完整。本章節主要集中分析現有的景觀資源包括街道景觀、公共空間分佈及其特色，及重點的景觀資源。

街道景觀資源

2.7.1.2 九龍塘區是傳統的低密度住宅，也是學校集中地，空間感比較寬闊。私人發展區內擁有豐富綠化元素並向公共街道伸延。主要街道如歌和老街和達之路等，由於寬度許可，其中一條的行人道及行車中央分隔帶均設有綠化。但由於樹木品種及排列並不連貫，其遮蔭效果並不理想。而其他次要街道如根德道，森麻實道等，其現有行人道寬度均少於 2 米，並缺乏綠化植物。

2.7.1.3 九龍城舊區是舊啟德機場飛機降落機場跑道前最後經過的地方，因此，該區的樓宇普遍較矮，而且較為破舊和高度密集。交通網絡齊整但密集並狹窄，行人道寬度極之不足，私人發展與街道綠化均嚴重缺乏，以衙前圍道一帶最為嚴重。

2.7.1.4 馬頭圍和土瓜灣的景觀佈局與街道景觀資源的情況與九龍城舊區相約。由於該區遍佈舊式住宅及工廠，整區街道景觀資源嚴重缺乏。行人道寬度均少於 2 米，並且被私人發展樓宇的懸臂物如二樓平台、招牌等覆蓋。尤其十三街內景觀資源要素接近零。然而區內一側是臨海地區，面對香港北角至太古城一帶，擁有良好的景觀視覺質素。

2.7.1.5 何文田位處山丘之上，當中低和中密度的豪宅與高密度的公共房屋並存，部分位置擁有良好的九龍及維港視野，空間感比較寬闊。豪宅私人發展區內擁有豐富綠化元素並向公共街道伸延。主要街道如公主道及佛光街，由於寬度許可，擁有一定程度的綠化。但由於樹木品種及排列並不連貫，其遮蔭效果不理想。其他次要街道如忠孝街，何文田街等，現有行人寬度則少於 2 米，並缺乏綠化植物。

2.7.1.6 紅磡是臨海地區，擁有豐富的景觀視覺質素。其街道景觀資源均比其他區域為豐富，無論主或次要道路，大部分均有一定程度的綠化佈置。但由於樹木品種及排列並不連貫，其遮蔭效果不理想，以致區內綠化網絡並不完善。

2.7.1.7 為了改善及美化環境，土木工程拓展署已完成制定全港市區綠化總綱。九龍城區綠化總綱圖的目的是藉着研究地區特色和個別需要，制定整體綠化綱領，並就規劃、設計和推行綠化工作提供指引。由於綠化的機會於不同時間出現，綠化總綱圖涵蓋短期、中期和長期的綠化措施。短期措施與地區的佈局相互配合，不會影響現有土地用途或交通安排，並可於一至兩年

內實施。至於須配合其他發展計劃或私人界別參與的綠化措施則歸類為中期措施。長期措施則指地區的最終綠化遠景。

2.7.1.8 九龍城區綠化總綱圖的主題主要包括：

- 九龍塘/九龍城/何文田 - 綠悠恬林

「九龍塘，一個一向綠意盎然的社區；九龍城內，昔日的寨城現在變成美麗葱鬱的公園；何文田則擁有多個青翠的配水庫遊樂場。「綠悠恬林」喻意將地區變成恬靜、閒適的公園，種植諸如荷花玉蘭、大花紫薇、樟樹及樹頭菜等品種。」

- 土瓜灣/紅磡 - 躍動紅灣

「土瓜灣及紅磡是九龍傳統的工業和住宅區。綠化主題喻意為社區注入活力與生氣，著重種植如火焰木、假檳榔及垂葉榕等有耀眼光彩或特別形態的品種，以鑲嵌出一幅美麗的圖畫。」

2.7.1.9 其中主要樹木品種包括：

綠悠恬林			
<i>Magnolia grandiflora</i> (荷花玉蘭)	<i>Lagerstroemia speciosa</i> (大花紫薇)	<i>Cinnamomum camphora</i> (樟)	<i>Gratevia unilocularis</i> (樹頭菜)
躍動紅灣			
<i>Spathodea campanulata</i> (火焰木)	<i>Ficus benjamina</i> (垂葉榕)	<i>Archontophoenix alexandrae</i> (假檳榔)	

2.7.1.10 其中九龍城區的短期綠化工程已在 2009 年 8 月至 12 月先後展開，並已在 2011 年年中完成（圖 28）。至於中期措施，仍需配合其他工程計劃實施或私人機構參與。長期措施乃描繪地區的最終綠化遠景，包括沿主要道路建造綠化長廊等建議。所有綠化建議以盡量改善及美化地區環境為原則，避免引起居民不便。除了植樹的建議，亦會因地制宜，考慮採用其他合適的綠化措施。

2.7.1.11 除已制定的九龍城區綠化總綱圖，亦可考慮於將來市區更新計劃中，於合適的地區進行修改行車道、合併行人道計劃，或於面對主要行人道的新建建築物制訂退入線，預留足夠空間於行人道進行系統性的街道綠化。

2.7.1.12 新建的建築物除加入已制定的綠化建議外，亦可考慮加入垂直綠牆及平台花園，用以優化整區的環境及增加綠化率，同時又不會佔用地面行人道面積。

公共空間

2.7.1.13 九龍城區內擁有為數不少的公共空間，當中有些更具有一定程度的歷史和文化價值。然而由於有些公共空間所在的位置較偏僻或與日常活動區域缺乏交通連繫，並非所有現存的公共空間均被充分使用。以下將簡述區內幾個重點具規模、歷史和文化價值的公共空間：

聯合道公園

2.7.1.14 位於九龍仔聯合道北，在樂富公園西北，浸會大學以東，廣播道東南。於 1983 年啟用，是市政局百周年紀念項目之一。主要設施包括一個硬地七人足球場及兩個籃球場。



九龍寨城公園

2.7.1.15 位於本港最具歷史性地點之一，原址為九龍寨城。公園以清初江南園林為設計模式，於 1995 年啟用。整個公園佔地 31,000 平方米，共分為八個不同景區，各有景觀特色，但均可融為一體。



賈炳達道公園

2.7.1.16 位於九龍城賈炳達道，鄰近九龍城廣場及九龍寨城公園，佔地 2.68 公頃。賈炳達道公園前身是西頭村，於 1984 年清拆，其後建成現時的公園。賈炳達道公園特別設有單車徑，一個鑊形跑道及圓型單車練習場，其他設施包括一個足球場、四個籃球場和兩個排球場。



海心公園

2.7.1.17 是土瓜灣區內著名景點，1972 年啟用。公園內設有海心亭、兩個足球場、兒童遊樂場等。海心公園原為海中的一個小島，稱「海心島」，原址有一座海心廟，其島上四周怪石嶙峋，其中以魚尾石最形神肖。公園建成後保留了原有的「魚尾石」、「海心石」及大部分自然景觀。



九龍仔公園

2.7.1.18 位於九龍九龍仔，於 1964 年啟用，公園內建有多項體育設施，包括九龍仔公園運動場、壁球場、網球場、緩跑徑、滾軸溜冰場、籃球場、硬地足球場、游泳池等。



和黃公園

2.7.1.19 位於香港九龍紅磡道、民裕街、大環道及戴亞街之間。園內以池塘和步行徑等江南園林花園園景設施為主。



世運公園

2.7.1.20 位於九龍城舊區迴旋處之內，上方有亞皆老街至太子道東的天橋，太子道西、亞皆老街及馬頭涌道都在此交匯。世運公園是香港政府為紀念於1964年香港有史以來第一次迎來奧運聖火，把九龍城啟德機場附近一個迴旋處公園命名為「世運公園」，並將附近的街道命名為「世運道」。公園內以奧運作主題元素，包五環及體育項目作為圖案的花壇。



宋皇臺公園

- 2.7.1.21 位於宋皇臺道及馬頭涌道交界。於 1959 年啟用，其中園內的一塊石碑，相傳是宋朝皇帝宋端宗趙昞，和其弟趙昺被元朝軍隊追逼，南逃流亡在此，後人為了紀念這件事，在大石刻上「宋皇臺」三個字。



- 2.7.1.22 除以上主要具規模，或具歷史和文化價值的公共空間外，其他不同規模的公共空間如東何文田配水庫遊樂場，何文田公園，高山道公園，律倫街兒童遊樂場，大環山公園和大坑東遊樂場等及其他小型休憩綠地均分佈於區內不同位置。
- 2.7.1.23 總括九龍城區提供一定數量的中型至大型公共空間，但鑑於交通不便及位置等種種問題，不是所有的公共空間都能給附近市民普及使用。於將來的市區更新計劃中，可考慮增加公共空間跟各鄰近大型交通樞紐、住宅及綜合發展區、及與其他公共空間的直接連繫，以增強整區的公共空間網絡及使用率。
- 2.7.1.24 重建的發展區亦可考慮增加小型公共空間，於不同類型的發展項目之間或大型建築項目內提供小型公共空間，以供休憩，優化區域及分隔樓宇之用。

其他景觀資源

- 2.7.1.25 區內主要有三條綠化帶，分別位於佛光街近漆咸道北，聯合道公園、樂富公園及九龍仔公園之間，及筆架山上（圖 29）。綠化帶內均保存著豐富的自然景觀資源及生態價值。
- 2.7.1.26 九龍城區共有 12 棵已編入康樂及文化事務署古樹名木冊中的樹木（圖 30），其品種、位置及特點如下：

位置	樹木品種	特點
律倫街兒童遊樂場	印度橡樹	大樹
多實街花園	細葉榕	大樹和樹形出眾
雅息士道休憩花園	細葉榕（4棵）	大樹
培正道休憩花園	細葉榕（2棵）	大樹和樹形出眾
公主道近培正道休憩花園	細葉榕	大樹
賈炳達道公園近聯合道入口	菩提樹	大樹
九龍醫院	大葉榕（黃葛樹） （2棵）	大樹

表 14: 九龍城區已編入古樹名木冊中的樹木

2.7.1.27 古樹是香港其中一種於市區存在的寶貴自然資源，於未來的市區更新計劃中，在不影響公眾安全前提下，應盡一切方法加以維護及保留。

2.7.2 城市設計特色及狀況

2.7.2.1 九龍城區位處東南九龍中心位置，面向維多利亞港，背靠獅子山，擁有連綿的海濱及山脊線。因各分區有着不同的歷史及文化背景、發展時敘及密度，其社區網絡、基建及公共設施分佈、行人環境、居住密度及土地用途等各有差異，從而衍生各有特色的城市面貌。以下概述區內城市設計特色及狀況，並嘗試在市區更新的框架內提出主要城市設計議題供下一步研究考慮。

與自然環境的關係

2.7.2.2 九龍城區的發展與其自然環境有着緊密的關係。維多利亞港，九龍山脊及獅子山為地區提供一個優質自然景觀及綠色的背景（圖 31）。從獅子山山頂的郊野公園可眺望整個九龍城區、九龍半島以至香港島的全景。紅磡至未來啟德發展區的海濱範圍除可欣賞維多利亞港景色外，港島區的自然山脊及城市面貌亦可從這裡遠眺。但因現時部分臨海地帶未能完全連貫，令這項特色和優勢未能被充分善用（圖 29）。



31: 獅子山山脊是九龍城區重要城市風貌

2.7.2.3 舊啟德機場的搬遷及啟德發展區計劃的續步落實雖帶動周邊地區加速發展，但隨着近年公眾對可持續發展的認知加深，開放海濱區及保存山脊線等城市設計議題成為主要公眾關注。因此，除啟德發展區外，啟德周邊地區的分區計劃大綱圖亦續步加入建築物高度限制，以保存山脊線景觀及儘量確保整個建築環境於視覺上和諧協調。落實建築物高度限制同時亦可改

善區內透風和通風及行人風環境的情況，區內的大部分地區³⁷在考慮加入建築物高度限制時都已進行空氣流通專家評估³⁸，以識別出區內的盛行風方向及主要的通風走廊（包括區內的主要道路、休憩及政府、機構或社區設施用地），並指出區內主要通風環境需要改善的地方及問題，詳情如下：

分區計劃大綱圖	需要改善的地方	問題
何文田	巧明街、佛光街及公主道一帶	街道較多是彎路，結構不規則，風穿透性較低
紅磡	鶴園街和民裕街一帶的商貿區	現有建築物的體積大，覆蓋率亦較高，不利通風環境
馬頭角	分區內的工業大廈，包括旭日街及上鄉道一帶	現有建築物的體積大，覆蓋率亦較高，不利通風環境
	新碼頭街、新山道、貴州街及上鄉道一帶	街道雖與主要盛行風方向一致，但結構較不規則，未能營造暢通的通風走廊，將風帶到內陸位置
	衙前圍道一帶的九龍城舊區	街道雖較規則，但與主要盛行風的方向不一致

表 15: 空氣流通專家評估指出各分區內主要通風環境需要改善的地方及問題

因應以上的問題，空氣流通專家評估亦提出相應的緩解措施，部分建議已應用於各分區計劃大綱圖。在制定市區更新計劃時，亦應考慮空氣流通及風環境因素。另外，在啟德分區計劃大綱圖中更納入多條大概以東南至西北方向排列的主要通風道，讓主要盛行風滲進發展區內，預期有助改善附近地區的透風情況。

區域特色

- 2.7.2.4 九龍城區是香港的舊區之一，其歷史最早可追溯至南宋時期。區內發展以住宅為主，工商業活動則散佈其中，亦因地勢和歷史因素，造就各分區形成不同的居住環境及經濟活動。區內歷史文化資源豐富，有不少地區性地標（如牛棚藝術村、九龍寨城公園等）和活動節點（如土瓜灣海濱區、九龍城美食街、紅磡珠寶銷售區等），再加上啟德區內的地標發展（如遊輪碼頭、都會公園、體育場館等）。未來的城市設計策略需考慮這個多樣化的區域特色。

³⁷ 除九龍塘分區計劃大綱圖範圍外

³⁸ 資料來源：規劃署空氣流通評估登記冊（政府項目）

（http://www.pland.gov.hk/pland_tc/info_serv/ava_register/government.html）

區內建築與街道特色

2.7.2.5 區內有超過 5 成樓宇樓高 6 層或以下，大多數集中在龍塘分區。其餘的主要是 7-20 層高的樓宇。隨着前啟德機場搬遷樓宇高度限制放寬，近年重建發展多屬單棟式 20-30 層樓宇，也有一些較新的大型住宅發展如土瓜灣的傲雲峰（圖 32）與翔龍灣及紅磡的海名軒與海逸豪園等，地盤面積較大，樓宇高度超過 30 層。



圖 32: 土瓜灣傲雲峰

2.7.2.6 區內街道結構屬小型格子模式，街道活動蓬勃，除方便居民購買日常所需外，亦促進鄰里溝通。但因某些地區街鋪過份集中，一些商店的售貨空間擴展至行人路，令本來空間有限的行人路更為擁擠（圖 33）。區內亦散佈一些具特色的街道，如龍塘區及土瓜灣區內的美食商店與特式用品及食品店。這些商店除了吸引當區居民外，亦吸引不少區外居民於晚上及假期到訪，令區內氣氛更熱鬧並帶動經濟，但同時加重現有行人及交通網絡的負擔。人車爭路、交通擠塞及違法泊車的情況於繁忙時間經常出現。



圖 33: 土瓜環街市一帶的街道行人路擁擠

交通網絡及步行環境

2.7.2.7 根據本文 2.3 段的討論，九龍城區主要依賴道路交通，區內的道路網絡雖然方便，但交通擠塞情況時常出現，於繁忙時間更為嚴重。已落實的中九龍道路幹線、沙中線和觀塘線延線鐵路服務，及啟德發展區內已規劃的地區幹道預計可為九龍城區提供多種交通服務的選擇，並有助改善區內道路網絡的承載量，將有助長遠解決交通擠塞問題。

2.7.2.8 如其他傳統舊區相同，區內的行人路及佈局和其相關的街道活動經由多年的城市發展而演變而成。由於以往的城市建設較着重車路的發展，區內行人路往往被車路分割，連貫性較低，當中以太子道西最為嚴重（圖 34），行人往往不易尋找過路處，儘管找到也並非直接和清晰的路徑。另外，海濱與腹地民居，以及地區性地標（如歷史文物）和區內主要活動節點之間亦欠缺清晰的連繫，令這些地區特色和優勢未能發揮協同效應，建立本區獨有形象。

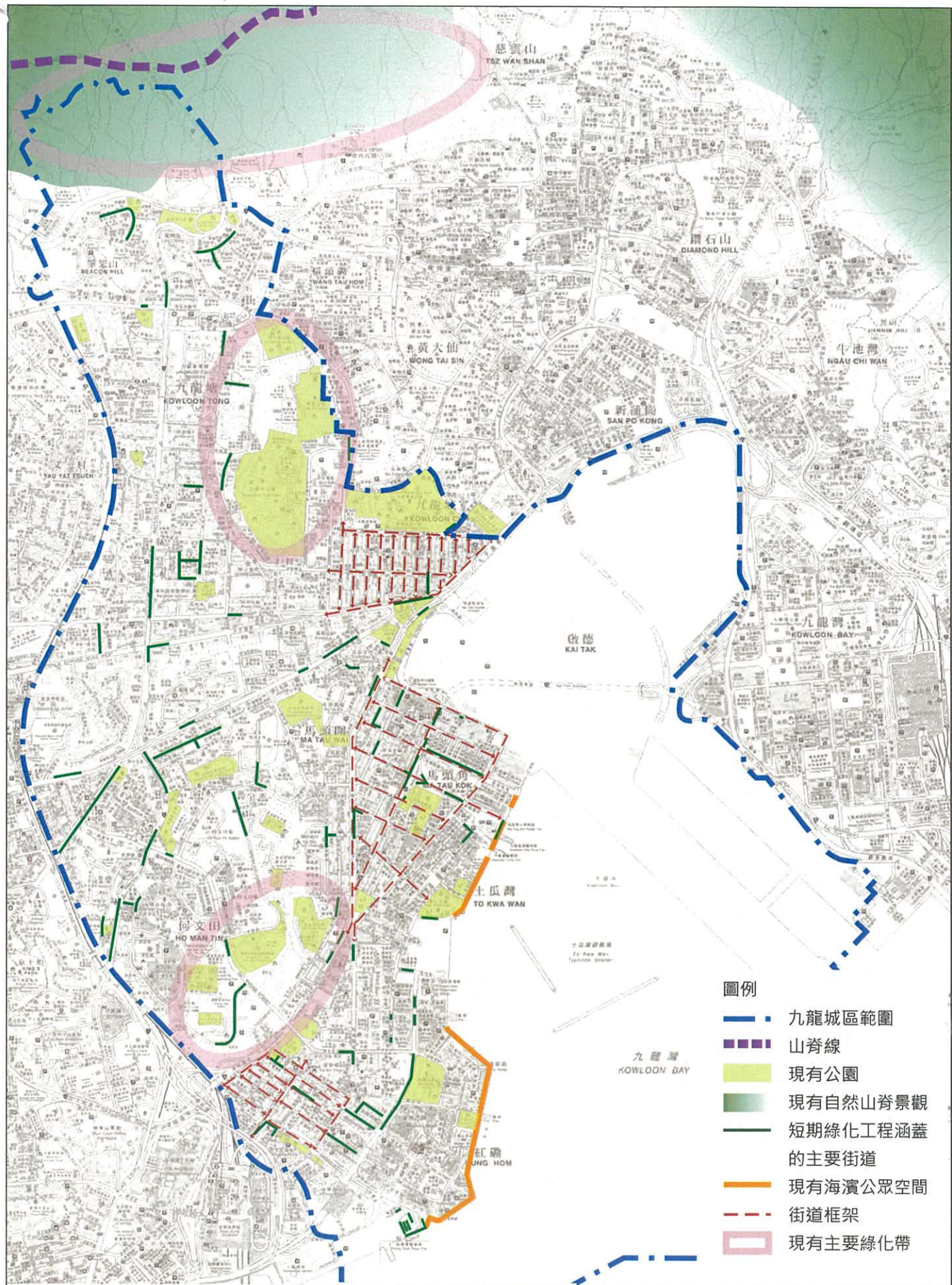


圖 34 被車路分割的步行環境（太子道西）

2.7.2.9 有見及此，啟德發展區的其中一項發展願景是要提倡便利的行人環境、整合公共空間及開放海濱供公眾享用。於規劃初期已考慮到區內以及與毗鄰地區的行人連繫及步行環境，並預留行人通道連接，以確保行人能夠暢通往來啟德與毗鄰地區。啟德發展區計劃以休憩用地、地面連接通道、行人天橋和行人隧道組成整體行人網絡，確保啟德發展區的可達性。

2.7.2.10 基於以上的初步分析，下一步規劃研究可進一步探討下列主要城市設計課題：

- 引入城市設計、景觀設計策略和綠化，提升生活及營商環境質素；
- 提升城市活力、優化海濱，設置中心景點和公眾匯聚點，注入朝氣活力，營造地方氣息；
- 城市設計佈局配合自然環境，引入空氣流通及風環境的考慮，與周邊地區達致融和；
- 保存及活化區內的文化歷史脈絡；及
- 提升行人道網絡的整體性，增強與海濱、啟德發展區及未來鐵路站的連繫。



圖例

- · — · 九龍城區範圍
- - - - 山脊線
- 現有公園
- — — — 現有自然山脊景觀
- — — — 短期綠化工程涵蓋的主要街道
- — — — 現有海濱公眾空間
- - - - 街道框架
- 現有主要綠化帶

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區景觀及城市設計資源現況



圖號：29
日期：2012年7月
比例：不適用



印度橡樹 - 律倫街兒童遊樂場



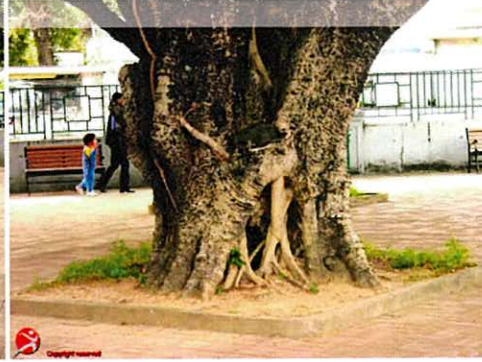
細葉榕 - 多實街花園



細葉榕 - 培正道休憩花園



細葉榕 - 雅息士道休憩花園



細葉榕 - 公主道近培正道休憩花園



菩提樹 - 賈炳達道公園近聯合道入口



大葉榕(黃葛樹) - 九龍醫院



項目:

九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名:

九龍城區已編入古樹名木冊的樹木



圖號: 30

日期: 2012年7月

比例: 不適用

AECOM

2.8 文化遺產

2.8.1 九龍城區歷史悠久深厚，區內現有法定古蹟和歷史建築共 34 個。當中包括 3 個法定古蹟，2 個一級歷史建築，12 個二級歷史建築，16 個三級歷史建築，2 個具考古研究價值的地點及 1 個政府文物地點。大部分的法定古蹟及歷史建築都能保持原來用途，如廟宇、學校、醫院、教堂等。當中較多公眾認識的有九龍寨城遺址、龍津橋遺址、侯王道 1 及 3 號的唐樓、馬頭涌道的聖公會聖三一堂、宋皇臺花園內的宋皇臺石刻、啟德發展區內的遠東飛行學校、木廠街的東方紗廠有限公司及前馬頭角牲畜檢疫站（牛棚）等（圖 35）。

2.8.2 該區歷史發展最早可追溯至南宋時期，宋皇臺公園內的宋皇臺石刻（圖 36）就是紀念南宋末二帝（宋帝昀和宋帝昺）曾駐驛於九龍城一事。現在的九龍城、土瓜灣至紅磡海濱地區在宋明時期是商船停泊之地，故此商舖漸於九龍城沿岸匯聚而形成市集。直至明、清年間，區內村落不住增加，村民多從事農業及漁業，部分亦依靠鹽業及採石業為主。二十世紀初，在香港殖民地政府積極開發下，整個九龍城區得到蓬勃的發展，大量唐樓和西式洋房相繼落成。二次大戰後，大量難民及商人湧入香港，提供了大量廉價勞工及工業發展所需的技術與資金，位於木廠街的東方紗廠有限公司（三級歷史建築）（圖 37）就因而建立。另外，九龍城及附近一帶是香港早期飛行事業發展的基地，現在留下的痕跡有舊遠東飛行學校以及啟德機場遺址。



圖 36：宋皇臺公園內的宋皇臺石刻



圖 37：木廠街的東方紗廠有限公司

2.8.3 為了更能呈現地區豐富的歷史，區內在保留歷史建築物會同時注入新元素，例如前九龍城寨於 1993 年拆卸後重建為九龍寨城公園，園內保存不少具歷史價值的文物，供居民和遊人參觀及成為區內其中一個特色休憩空間。另外，部分前馬頭角牲畜檢疫站（牛棚）（二級歷史建築）已改為牛棚藝術村（圖 38），設有藝術家工作室和展覽場地，供本土藝術家使用。綜觀現時藝術村內只有部份工作室租出，使用率及人流不足，實在有需要訂立長遠的活化模式，以有效推動區內文化藝術發展。



圖 38：牛棚藝術村

2.8.4 位於聯合道空置多時的候王廟新村 31 至 35 號舊民居（石屋）已被納入政府第 2 期活化歷史建築伙伴計劃名單內（圖 39），將被活化成為一間主題餐廳暨旅遊資訊中心。城市規劃委員會已於 2011 年 10 月批予規劃許可作有關用途，預計將在 2014 年第一季開始營運。



圖 39: 候王廟新村 31 至 35 號舊民居（石屋）

- 2.8.5 此外，位於何文田亞皆老街 139-147 號的中華電力總辦事處建於 1940 年，擬議評為一級歷史建築。於 2011 年，中華電力有限公司向城市規劃委員會申請提出保留鐘樓部分，並將其活化為兩間博物館，免費供市民參觀；其餘建築物則重建為 3 棟 25 層高的住宅，建築物高度為 100 米，並獲得城市規劃委員會批准發展。
- 2.8.6 區內一些歷史建築亦正被規劃作新的發展，如伯特利神學院及東方紗廠有限公司。位於嘉林邊道 45 至 47 號的二級歷史建築伯特利神學院自 2011 年起向城市規劃委員會申請重建為 1 幢 8 層高連 2 層地牢的神學院，以及 1 幢 8 層高連 1 層地牢的住宅，共提供 44 個住宅單位。有關的規劃申請經過多次延期現仍等待城市規劃委員會審批。
- 2.8.7 在啟德發展區發現的龍津石橋遺址，經過兩輪的公眾諮詢後保育建議已被確立並已加入啟德分區計劃大綱圖內，這包括修訂啟德城中心北部的佈局以及設立龍津石橋保育長廊。
- 2.8.8 古物古蹟辦事處於 2009 年公布本港 1,444 幢歷史建築物的評估結果及建議評級，其後展開公眾諮詢工作。在諮詢期內，古物古蹟辦事處收到市民的建議，要求將一些新項目和新類別納入評估工作的範圍，以評估其文物價值，並考慮是否需要為其進行評級。古物古蹟辦事處現正逐步為這些新項目和新類別進行行政評級工作，當中，東方紗廠有限公司就是位於九龍城區內已進行評級評估的新項目，區內仍待進行評級評估的新項目和新類別還有樂善堂小學球場大門上的一塊石碑、前九廣鐵路筆架山隧道、紅磡福德古廟、土瓜灣電力變壓站、土瓜灣下鄉道 65 號、九龍城碼頭、馬頭角公眾碼頭、九龍城永久碼頭第 70 號及九龍城汽車渡輪碼頭。
- 2.8.9 綜觀現時九龍城區內沒有整條街的騎樓建築群，在衙前圍道一帶大約只有 8 至 10 幢左右的單幢騎樓建築；在紅磡和土瓜灣分區中，尚存的騎樓建築亦不多，大多是戰後重建的露台式建築。區內大部分唐樓業權都是私人擁有，不屬於法定古蹟或一級歷史建築，對進行保育工作造成一定障礙。



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區古蹟及歷史建築物分佈



圖號：35
日期：2012年7月
比例：見圖內

AECOM

資料來源：康樂及文化事務署 - 古物古蹟辦事處

2.9 海濱環境

2.9.1 九龍城區和很多香港的地區一樣，都擁有延綿的海岸線。紅磡和土瓜灣的海濱區，配合毗鄰的休憩用地、碼頭及巴士總站，一直為鄰近的居民服務。但因現時於紅磡至土瓜灣部份臨海地帶被現有用途阻隔（如臨時停車場、污水處理廠、碼頭、工業大廈和驗車中心等）（圖 40），海濱區並未能完全連接起來。隨着社會期望不斷提升，海濱的連接性需相繼改善，內陸區與海濱地帶的連接亦應相應優化。剛於 2011 年 9 月開通的尖沙咀至紅磡海濱長廊不但貫穿尖沙咀及紅磡的漁人碼頭，亦為兩區提供更多的臨海休憩用地。政府亦已計劃興建毗鄰浙江街的休憩用地（現時用作臨時停車場），以連接海心公園。



圖 40:土瓜灣海濱的露天停車場

2.9.2 再者，啟德發展區將提供一條 11 公里長的海濱長廊，連接土瓜灣至茶果嶺的海濱，配合發展區內的體育、旅遊和休閒設施，大大優化東九龍的生活環境。此外，海濱事務委員會亦積極提出建議，以優化九龍城區的海濱用地的連接性。而在制定任何涉及維港海濱的建議，可參考前共建維港委員會制定的海港規劃原則及指引，並應就建議諮詢海濱事務委員會及/或其轄下專責小組。

2.10 主要規劃及發展

2.10.1 啟德發展項目及起動九龍東

2.10.1.1 佔地 323 公頃的前啟德機場用地將化身為啟德發展區。經過一連串的公眾參與，政府於 2007 年提出啟德分區規劃概念，擬議把啟德發展區打造成一個可持續發展的綜合社區，並把啟德分為六個主要分區發展，包括啟德城中心、體育場館區、都會公園、跑道休閒區、旅遊及休閒中心與南停機坪角。當中的郵輪碼頭的第一個泊位及公共屋邨發展工程經已展開，預計在 2013 年竣工啟用，區域供冷系統的前期工程亦已於 2011 年第 1 季展開。區內亦已制定完善的交通運輸網絡計劃，包括沙中線啟德站、中九龍幹線及四條地區幹道，以配合地區的交通需要。

2.10.1.2 發展區內的一些重點項目，包括龍津石橋的保育和啟德河的設計已在 2010 年至 2011 年完成公眾諮詢。其後於 2011 年 8 月，啟德分區計劃大綱圖作出修定，主要涵蓋城市設計優化建議，包括修訂啟德城中心北部的佈局，以闢設龍津石橋保育長廊，以及把道路遷離跑道和南停機坪範圍的海濱，以改善行人進出海濱的暢達性。

2.10.1.3 為提供足夠的辦公室用地以支持長遠的經濟發展，行政長官在 2011-12 施政報告提出「起動九龍東」計劃。配合啟德發展的機遇在東九龍（包括觀塘和九龍灣）建立繼中環以外的另一個中央商業區。當中對啟德發展區最直接的影響是構思興建環保連接系統以連接啟德、觀塘和九龍灣，以改善與周邊的連繫性。政府於 2012 年 5 至 6 月舉行兩次公眾參與工作坊，介紹環保連接系統的可行性研究結果以及蒐集公眾對系統的意見。

2.10.2 沙田至中環鐵路線（沙中線）

2.10.2.1 沙中線是 2007-08 年施政報告所提出的十大基建之一，擬議經東九龍貫通新界東北部和香港島，橫跨港九新界 6 個區，全長 17 公里，共 10 個站。啟德、土瓜灣、馬頭圍及何文田站則會服務九龍城區，而位於現時空置的前山谷道邨用地地底何文田站更是沙中線與觀塘線延線的轉線站（圖 16）。2012 年 5 月 11 日，立法會財務委員會通過沙中線的撥款申請，主體工程的建造工作會於年中展開，項目預計會分兩階段完工，其中大圍至紅磡段會先於 2018 年竣工，紅磡至金鐘段則預計於 2020 年完成。相信沙中線的落成會帶動土瓜灣及紅磡一帶發展。

2.10.3 觀塘鐵路線延線

2.10.3.1 觀塘鐵路線延線是現有觀塘線的延伸，把鐵路服務由油麻地站擴展至現在未有鐵路覆蓋的何文田、紅磡和黃埔一帶。該線約長 2.6 公里，將設有何文田和黃埔兩站，乘客可於何文田站轉乘將來的沙中線（圖 16）。項目已於 2011 年動工，預計會在 2015 年竣工。

2.10.4 中九龍道路幹線

2.10.4.1 為紓緩九龍中部現有東西行道路的交通擠塞情況，政府計劃興建中九龍道路幹線以連接九龍東西部（圖 16）。項目是全長 4.7 公里的雙程三線分隔車道，並將採用隧道形式興建。幹線將於啟德發展區內設有出入口，將來從西九龍取道中九龍幹線到啟德發展區只需約 5 分鐘車程。經過多個階段的詳細公眾諮詢，項目的走線以及初步設計已大致完成。詳細設計的顧問合約已於 2011 年 6 月展開以繼續推展工程。

2.10.5 其他發展

2.10.5.1 九龍城區內有多幅土地供未來發展之用，包括多幅以拍賣出售及招標賣出的紅磡住宅、酒店和商業用地；已批給香港鐵路有限公司於前山谷道邨地點的住宅發展用地（即港鐵何文田站上蓋發展）。除此之外，2012 年 2 月至 2013 年 3 月賣地計劃申請表內包括兩幅何文田住宅用地。因此可預期區內會繼續有新發展項目。

2.10.5.2 為改善九龍城區內現有的休憩及康樂設施，九龍城區議會自 2008 年起透過小型改善工程撥款在區內進行各項綠化社區及優化地區設施的工程，以改善居民的生活環境。

2.10.5.3 另外，土木工程拓展署所制定的全港市區綠化總綱圖中的短期綠化工程已於 2011 年年中完成，工程包括在各區包括九龍城區各條街道旁廣植樹木。市區綠化總綱圖內建議的中期和長期措施則須要聯同其他發展項目或需私人參與進行綠化，配合市區長遠發展或重建計劃方可推行。

2.10.5.4 在樓宇修復方面，發展局近年大力推行包括「樓宇更新大行動」等計劃，參與的機構或政府部門包括市區重建局、香港房屋協會及屋宇署等，力求改善舊樓失修的情況。在九龍城區，樓宇修復計劃涵蓋包括十三街及環字八街等地方。樓宇修復雖可暫時紓緩拆卸重建的逼切性，但亦需同時考慮重建失修嚴重的樓宇，更徹底改善居住環境。因此，該區極需要綜合的市區重建規劃。在文物保育方面，九龍城區內有為數不少的法定古蹟及歷史建築。雖然大部分建築都保持原有用途，一些歷史建築如前馬頭角牲畜檢疫站（部分改為牛棚藝術村）可作進一步活化，並有助推進九龍城區的市區更新步伐。在地區活化方面，九龍城區議會實行的小型改善工程及當局的綠化計劃發揮了改善及美化環境的功能。不過，整體而言，九龍城區仍缺乏一套能集合社會各方面資源的綜合市區更新策略，以改善居民的生活環境。

3. 機遇與挑戰

- 3.1 在新的《市區重建策略》下，市區更新着重以全面及綜合的方式，並採用「以人為先，地區為本，與民共議」的工作方針，藉着重建發展、樓宇復修、舊區活化和文物保育等方法，更新舊區面貌。為此，政府設立了市區更新地區諮詢平台，以加強地區層面市區更新的規劃。九龍城市區更新地區諮詢平台作為首個試點平台，在制定一套適合該區的山區更新計劃供政府考慮的過程中，除參考本報告提供的九龍城區最新情況外，亦可考慮以下一些在本區進行市區更新計劃可能會面對的機遇與挑戰，作為討論基礎的一部分。

機遇

- 3.2 九龍城區是香港的舊區之一，在區內樓齡達 50 年或以上的樓宇佔全港總數量約四分之一，失修樓宇亦有不少，但市區重建局及其他私人機構在九龍城區進行的重建項目為數不多。故區內仍有很大的重建更新空間。
- 3.3 市區重建局在九龍城區提出「樓換樓」先導計劃，為現有的舊區重建賠償方法的新選擇，其中可選擇的一個樓盤設於啟德發展區，並預計於 2016 年完工。此新舊區重建賠償方法有助吸引業主接受重建賠償，可加快九龍城區的山區更新步伐。
- 3.4 一些擬議或已進行中的大型交通運輸幹道及鐵路建設，包括中九龍幹線、沙中線鐵路及港鐵觀塘線延線，將提高九龍城，特別是土瓜灣、紅磡及何文田分區的可達性及暢達性，有助改善區內及加強與區外的連繫，可加快區內城市發展及市區更新步伐。
- 3.5 發展局自 2010 年 4 月 1 日起把《土地（為重新發展而強制售賣）條例》對 50 年或以上樓齡，或每戶佔業權 10% 以上的樓宇，及 30 年樓齡或以上並坐落於非工業地帶工廈的申請門檻由九成或以上業權下調至八成，以鼓勵私人主導重建舊樓。此措施有助解決在市區重建過程中遇到區內業權分散的問題，有助加快區內私人主導的重建步伐。
- 3.6 土木工程拓展署制定的九龍城區綠化總綱圖，為九龍城區訂下短、中和長期的綠化措施。短期措施已大致完成。九龍城區綠化總綱圖可成為本區景觀及街道優化建議的基礎，利用景觀優化設計，為本區建立特色面貌。

衙前圍道一帶的九龍城舊區

- 3.7 啟德發展區位於九龍城區的東部，區內制訂了完善的商住、康樂、休閒、旅遊規劃及配套設施，包括便捷的道路及行人通道（例如地下街、行人天橋、園景美化高架行人道及地面過路處等）連接毗鄰區域，可加強啟德發展區與九龍城舊區的連繫，並可帶來新的經濟及商業機遇，從而促進舊區的活化。加上新的「起動九龍東」項目，將會促進九龍東的經濟及基建發展。
- 3.8 九龍城區內擁有豐富的歷史文化資源，比較集中在九龍城舊區及周邊範圍，這些歷史文化遺產藉着有效活化及善用，可成為區內的獨有文化，為本區加添地方特色，如：

- 九龍寨城衙門和南門遺蹟、宋皇臺石刻及龍津橋遺址等，優化該區的環境與設施及設立文物徑有助帶動經濟旅遊發展；
 - 剛已被納入政府第2期活化歷史建築伙伴計劃名單內的候王廟新村31至35號舊民居（石屋），將被活化成為一間主題餐廳暨旅遊資訊中心，有助區內的經濟及旅遊發展。
 - 已評為二級歷史建築的前馬頭角牲畜檢疫站部分建築物現時用作牛棚藝術村，如能進一步活化及提供相應的文化社區活動，將有助加強當地社區的歸屬感、增加附近地區的人流及促進商業活動。
 - 相關的活化工作與毗鄰煤氣廠的長遠住宅發展及附近規劃作「綜合發展區」的十三街的未來發展亦可發揮相輔相承的作用，配合鄰近啟德發展區的規劃，作為九龍城市區更新的催化劑；
- 3.9 九龍城衙前圍道一帶以東南亞食肆及各式各樣的食物商店為主，已成為九龍城的地區特色。在這些地區配合特色主題進行優化，有助維持及發展當區特色，並可帶動經濟及旅遊發展。

土瓜灣

- 3.10 九龍城區東臨九龍灣，南接維多利亞港，土瓜灣海濱與啟德西岸對望，海濱長廊已成為區內主要的休憩用地和景觀特色之一。優化海濱及其連貫性、增設海濱公共空間、加強可達性，不但可吸引更多市民享受海濱的優美環境，並可帶動經濟旅遊發展。隨着近年尖沙咀至紅磡段的海濱長廊的開通，再加上啟德發展區的海濱規劃，若可貫通土瓜灣海濱，九龍區整體海濱範圍的連貫性及可達性將可大大提升。
- 3.11 土瓜灣分區內有不少特色食肆及商舖，因而衍生出一些具地區特色的街道。如崇潔街和北帝街的美食街、漆咸道北的室內設計 / 裝修公司集中地等。優化這些地區並配合特色主題有助維持地區特色，並帶動經濟及旅遊發展。

紅磡

- 3.12 紅磡分區內以住宅為主，各式地區商店、食肆和政府、機構或社區設施齊備，街道活動蓬勃，可就一些現有街道的特色制訂主題街區，如鶴園街和民裕街一帶的商貿區，內裏的工廈較多作銷售高檔消費品，包括金飾、珠寶和鐘錶等，是旅客常到的購物點。優化這些地區並配合特色主題有助維持地區特色，並帶動經濟及旅遊發展。

挑戰

- 3.13 九龍城區內業權分散的問題對進行市區更新工作及其進度造成障礙。
- 3.14 區內的行人路佈局與其相關的街道活動經由多年的城市發展而演變而成，當中一些街道活動較蓬勃的地方，行人路空間不敷應用，容易造成人車爭路的情況，步行環境有待改善。或可考慮檢視及重整行人路的空間分佈情況，在可行的情況下加闊行人路，或提供行人設施以保障行人及行車環境安全。

- 3.15 區內有一些缺乏公眾活動節點的地方，例如紅磡、九龍城和馬頭角公眾碼頭，及廢置了的汽車渡輪碼頭等，公共空間資源未有被善用，因此難以吸引市民停留和使用，可從優化行人及空間設施連繫方面增加這些空間的吸引力，以改善資源使用情況。
- 3.16 由於以往城市建設較着重行車道路的發展，九龍城區內被車路分割成不同的分區，甚至小區，區內行人連貫性較低，可考慮利用街道環境優化手法，檢視及重整行人路的導向性及連貫性，以改善區內的步行環境及體驗。
- 3.17 九龍城區內少數族裔人口和長者人口較全港一般人口比例較高，為區內更新計劃進行公眾參與活動時，需特別接觸他們以聆聽他們的意見。另外，亦需在更新計劃中照顧他們特別的需要，如設置方便長者及附有少數族裔語言說明的設施等。

衙前圍道一帶的九龍城舊區

- 3.18 九龍城區內如土瓜灣及龍塘分區，部分樓宇缺乏維修，有些更非常破舊，極待改善，可從重建及樓宇復修的角度考慮改善方法。
- 3.19 九龍城衙前圍道一帶的街道排列工整，內裏每一條街道的空間和氛圍亦大致相同，缺乏地標性及方向性完素，可考慮利用街道景觀優化手法，改善區內行人及行車導向性。

土瓜灣

- 3.20 東九龍走廊是土瓜灣區一條南北走向的主要道路，其位於九龍城道的天橋部分，汽車交通引致的噪音及空氣問題對附近居民及商戶造成影響，景觀方面亦對環境有負面影響。本研究需與居民及商戶進一步了解問題，以尋求有效的緩解方法及長遠的解決辦法。
- 3.21 區內私家街因管理不善而衍生出來的衛生、僭建物及車輛泊位等問題如不能徹底解決，會對進行市區更新及改善環境的工作造成障礙。
- 3.22 在十三街存在多年的汽車維修工場對附近居民所造成的交通、空氣及噪音等問題對進行市區更新及改善環境的工作有一定的影響。於研究搬遷方案的可行性時應考慮業界的維生及經濟等問題，並需與有關的經營者及居民深入了解情況，以尋求有效的緩解方法及長遠的解決辦法。

紅磡

- 3.23 紅磡區內與殯儀業有關的用途對區內居民在交通、環境及心理上造成一定的影響。於研究搬遷這些「鄰避」用途的可行性時，需與殯儀業的有關經營者及居民了解，以尋求有效的緩解方法及長遠的解決辦法。

4. 前瞻

本工作文件包含九龍城區最新的基線資料，這些資料將作為往後研究過程中九龍城區基本資料的依據，亦將是制定公眾參與策略、籌備相關公眾參與活動、進行社會影響評估、挑選快見成效更新方案、深化九龍城市區更新初步方案以制訂市區更新計劃及計劃諮詢平台未來工作的重要基礎。