

DURF Update
19.3.2013

附件二

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

市區更新計劃初稿

2013年3月

文件大綱

1.	市區更新計劃	1
1.1	目標.....	1
1.2	計劃元素.....	1
1.3	確定更新計劃方案實施時序的準則	5
1.4	市區更新手法	5
2.	更新計劃方案內容	7
2.1	營造地區形象	7
2.2	龍塘街前圍道一帶	8
2.3	土瓜灣五街及十三街一帶	20
2.4	土瓜灣中部	28
2.5	紅磡.....	33
2.6	設立主題步行徑.....	44
2.7	優化地區連繫及海濱環境建議.....	66
2.8	善用土地資源以推動更新.....	83

圖表

- 圖 1 九龍城市區更新計劃初稿
- 圖 2 九龍城市區更新計劃初稿計劃元素
- 圖 2A 整體空間結構
- 圖 3 地區定位及形象
- 圖 4 龍塘街前圍道一帶小區
- 圖 5 配合沙中線工程優化鐵路站出入口附近的南角道
- 圖 6 配合啟德發展區的落實進度，優化與啟德發展區的行人路連接
- 圖 7 位於候王道的「政府、機構或社區設施」用地
- 圖 8 可考慮作暫時重置受候王道「政府、機構或社區設施」用地重建計劃影響商戶及設施的初步選址
- 圖 9 土瓜灣五街及十三街一帶小區
- 圖 10 分拆五街及十三街的「綜合發展區」地帶
- 圖 11 改善五街及十三街一帶小區與啟德發展區行人路連接的措施
- 圖 12 位於葵青區可考慮作汽車維修大廈發展的建議選址
- 圖 13 土瓜灣中部一帶小區
- 圖 14 改善東九龍走廊天橋橋底環境
- 圖 15 東九龍走廊天橋及毗鄰的住宅用地
- 圖 16 紅磡一帶小區
- 圖 17 優化黃埔街近紅菱道行人天橋的盡頭位置
- 圖 18 優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處
- 圖 19 改善溫思勞街行人過路設施設計，優化與何文田分區行人連繫
- 圖 20 紅磡的行人路網絡改善建議
- 圖 21 在紅磡殯儀業及其相關行業集中地一帶增加泊車位供靈車停泊
- 圖 22 特色鋪磚款式參考設計
- 圖 23 主題步行徑
- 圖 24 配合社區藝術路段主題設置的特色鋪磚和依附牆身或獨立設置的歷史資料展板
- 圖 25 設置歷史資料展板後的樂善堂石額

- 圖 26 主題步行徑 - 建議近期可推行的措施
- 圖 27 於啟德隧道出入口一帶的行人路進行綠化
- 圖 28 建議改劃牛棚為「其他指定用途」以清楚表明其規劃意向
- 圖 29 主題步行徑 - 短期計劃建議
- 圖 30 優化世運公園附近的行人隧道
- 圖 31 配合發展局及九龍城區議會的活化計劃，進一步開放牛棚，增加牛棚出入口
- 圖 32 配合海心公園擴建計劃，優化浙江街近公園入口一帶的街道環境
- 圖 33 主題步行徑 - 中至長期計劃建議
- 圖 33A 建議牛棚未來的功能分佈
- 圖 34 地區連繫及海濱優化 - 近期及短期計劃建議
- 圖 35 改善民裕街天橋橋底環境
- 圖 36 於九龍城區內的主要幹道進行綠化
- 圖 37 擴闊景雲街旁現有的海濱長廊
- 圖 37A 改劃青洲英泥碼頭及維港中心第二期用地作「綜合發展區」地帶
- 圖 38 地區連繫及海濱優化 - 中至長期計劃建議
- 圖 39 九龍城區內沿海各段現正被阻隔的臨海地帶
- 圖 40 可考慮連接各被阻隔的臨海位置的替代路線
-
- 表 1 市區更新方案列表
- 表 2 五街「綜合發展區」地帶的現有及建議發展限制
- 表 3 解決東九龍走廊滋擾問題的可能方向及進行探討後得出的結論
- 表 4 建議牛棚未來的功能分佈
- 表 5 建議在主要幹道進行綠化的位置
- 表 6 闢設海濱長廊可能性及建議貫通臨海地帶方法

1. 市區更新計劃

1.1 目標

1.1.1 九龍城市區更新計劃（下稱「更新計劃」）為九龍城區進行市區更新工作的藍本，旨在引導及推動區內的更新工作。更新計劃按《市區重建策略》的四大業務策略，包括重建發展、樓宇復修、舊區活化和文物保育，確立區內適合推行不同更新方向的範圍，繼而提出回應不同地區議題及問題的更新計劃方案，並建議其可行的實施機制及時序，藉以回應區內人士對市區更新的訴求及改善區內環境。

1.1.2 為了貫徹九龍城市區更新地區諮詢平台（下稱「諮詢平台」）「以人為先，地區為本，與民共議」的工作方針，在制定更新計劃的過程中，會進行廣泛的公眾參與活動及社會影響評估，以收集各持份者的意見及了解更新計劃對他們的潛在影響。在考慮及平衡各方需求後，制定切合地區需要，以區內人士考慮為出發點，能有效回應訴求以及能推動區內更新工作的更新計劃。

1.2 計劃元素

1.2.1 因應第一階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，對九龍城市區更新初步方案（下稱「初步方案」）作出以下主要修訂，以制定更新計劃初稿的基本框架（圖 1）：

- 對初步方案所提出的更新範圍界線及性質進行檢討及修訂
- 建議不考慮設立美食專區及在啟德隧道入口加設綠化上蓋
- 為文物步行徑提出設計建議

1.2.2 基本框架就區內不同的社區提出市區更新方向，當中重建優先範圍涵蓋的小區內大部分樓宇屬失修或明顯失修，以及樓齡普遍達 50 年或以上，亦有些樓宇的狀況及樓齡雖未完全符合以上的準則，但由於有關住戶正面對嚴重的環境衛生、空氣 / 噪音污染等問題，因此亦會按個別情況考慮把有關樓宇及地區納入範圍內。因應上述情況及權衡重建和其他市區更新方式，建議範圍內優先考慮以重建方式進行市區更新。有關範圍的市區更新方向亦已在公眾參與及社會影響評估活動中得到居民的確立。

1.2.3 復修及活化優先範圍則涵蓋區內富有地區特色及活化潛力的社區，建議透過不同的復修及活化計劃為區內注入新動力，並改善生活環境。從公眾參與及社會影響評估活動的結果得知，居民普遍支持在範圍內進行活化工作，並希望在市區更新的過程中仍能保存地區特色。此外，亦有意見認為範圍內部分位置應進行重建發展以及有見範圍內現時的重建發展活動活躍，建議不排除在範圍內進行個別的重建發展。

1.2.4 重建及復修混合範圍夾雜有需要重建及較新建的樓宇，形成樓宇新舊交錯的情況。公眾參與及社會影響評估活動中有居於範圍內個別地點的居民指出其樓宇的狀況較差，建議因應個別樓宇情況，在適當的地點進行重建及 / 或復修的工作。

- 1.2.5 根據基本框架內所提出的市區更新方向，更新計劃初稿包括針對不同地區議題及問題的回應方案，更新計劃方案亦旨在配合區內個別小區未來的定位為小區營造地區形象，以及透過設置主題步行徑、優化地區連繫和海濱環境及善用土地資源以推動市區更新。因應不同的實施時序，方案會被劃分為建議近期可推行的措施以及短期、中期和長期計劃建議（圖2）（表1）。

建議近期可推行的措施

- 1.2.6 建議近期可推行的措施是指一些較簡單、非爭議性及可在短時間內完成並成效顯見的方案。

短期計劃建議

- 1.2.7 短期計劃建議涉及一些較簡單、非爭議性及可在較短時間內完成或可與近期項目配合的方案。

中期計劃建議

- 1.2.8 中期計劃建議包括一些較複雜、涉及較多部門和機構、需較長時間及與其他較長期的項目配合的方案。

長期計劃建議

- 1.2.9 長期計劃建議則包括一些較複雜、涉及較多部門和機構、需較長時間以及需涉及政策上配合的方案。

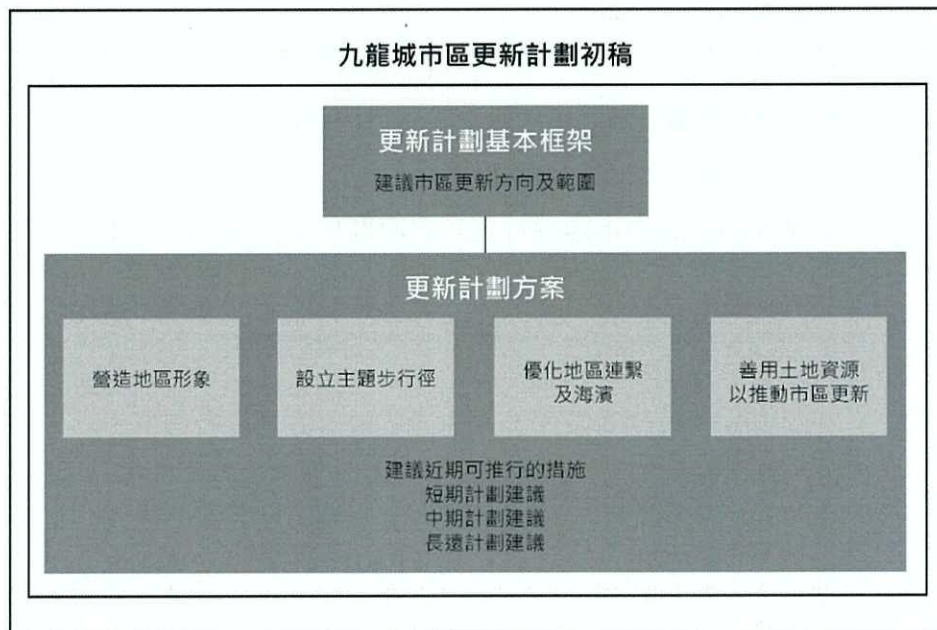


圖2：九龍城市區更新計劃初稿計劃元素

主題	實施時序	方案
營造地區形象	龍塘街前圍道一帶	
	短期	因應地盤面積，探討在重建發展時豁免相關泊車位要求，以保留小區街舖林立的街道氛圍
		優化小區內人流較多或較有特色的街道，並在有關街道設置部分時間行人專用區
	短至中期	建議在啟德道以東作綜合住宅及商業發展，並連接通往啟德地下購物街，以連繫啟德及九龍城
	中期	探討在小區內設置停車場以增加停車位的供應
		重建候王道「政府、機構或社區設施」用地
	土瓜灣五街及十三街一帶	
	短期	分拆五街及十三街的「綜合發展區」地帶
	中至長期	為汽車維修業另覓地作業
	土瓜灣中部	
	近期可推行	改善東九龍走廊天橋橋底環境
	短期	改劃東九龍走廊兩旁用地為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶
	紅磡	
	<i>1. 改善行人路環境及連接性</i>	
	近期可推行	優化黃埔街近紅菱道行人天橋的盡頭位置
		優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處
		改善溫思勞街行人過路設施，優化與何文田分區行人連繫
	短期	配合觀塘線延線工程，優化蕪湖街及德民街一帶與何文田及黃埔鐵路站的行人路連接及環境
	<i>2. 紓緩殯儀及相關行業營運滋擾居民的措施</i>	
	短期	建議優化公眾集中化寶服務
	中期	在紅磡殯儀業及其相關行業集中地一帶增加泊車位供靈車停泊
長期	配合全港性政策，增加骨灰龕位供應	

主題	實施時序	方案
設立主題步行徑	近期可推行	設立主題步行徑
		於啟德隧道出入口一帶的行人路進行綠化
		建議改劃牛棚為「其他指定用途」以清楚表明其規劃意向為保存、修復和活化該用地作藝術創作及有關用途，並增設公眾休憩設施
	短期	優化世運公園附近的行人隧道
		配合發展局及九龍城區議會的活化計劃，進一步開放牛棚，增加牛棚出入口
		配合海心公園擴建計劃，優化浙江街近公園入口一帶的街道環境
	中至長期	延伸主題步行徑至龍津橋遺址或其地跨區的步行徑
		配合發展局的活化計劃，打造牛棚成為富有藝術及文化歷史特色的地區亮點，並舉辦公眾教育活動，增進牛棚與公眾的聯繫
		配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭
		優化東九龍走廊天橋下的空間，打造以「藝術市場」為主題的走廊，引導訪客從馬頭圍站至牛棚
優化地區連繫及海濱環境建議	近期可推行	改善民裕街天橋橋底環境
	短期	於區內主要幹道進行綠化
		擴闊景雲街旁現有的海濱長廊
		改劃青洲英泥碼頭及維港中心第二期用地作「綜合發展區」地帶，規定設置海濱長廊以貫通海濱
	中至長期	在綠化區內主要幹道後，進一步優化毗連街道的行人路環境
		鄰近九龍城渡輪碼頭的工廈及毗鄰的公共運輸交匯處有潛力作綜合發展，並提供汽車及旅遊巴泊車位滿足地區需要
善用土地資源以推動更新	長期	增加區內可作「樓換樓」安排的單位
		增加資助房屋供應以安置受重建影響的人士

表 1：市區更新方案列表

1.3 確定更新計劃方案實施時序的準則

1.3.1 在制訂更新計劃方案時，會考慮以下準則，以確定不同更新計劃方案的預計實施時序：

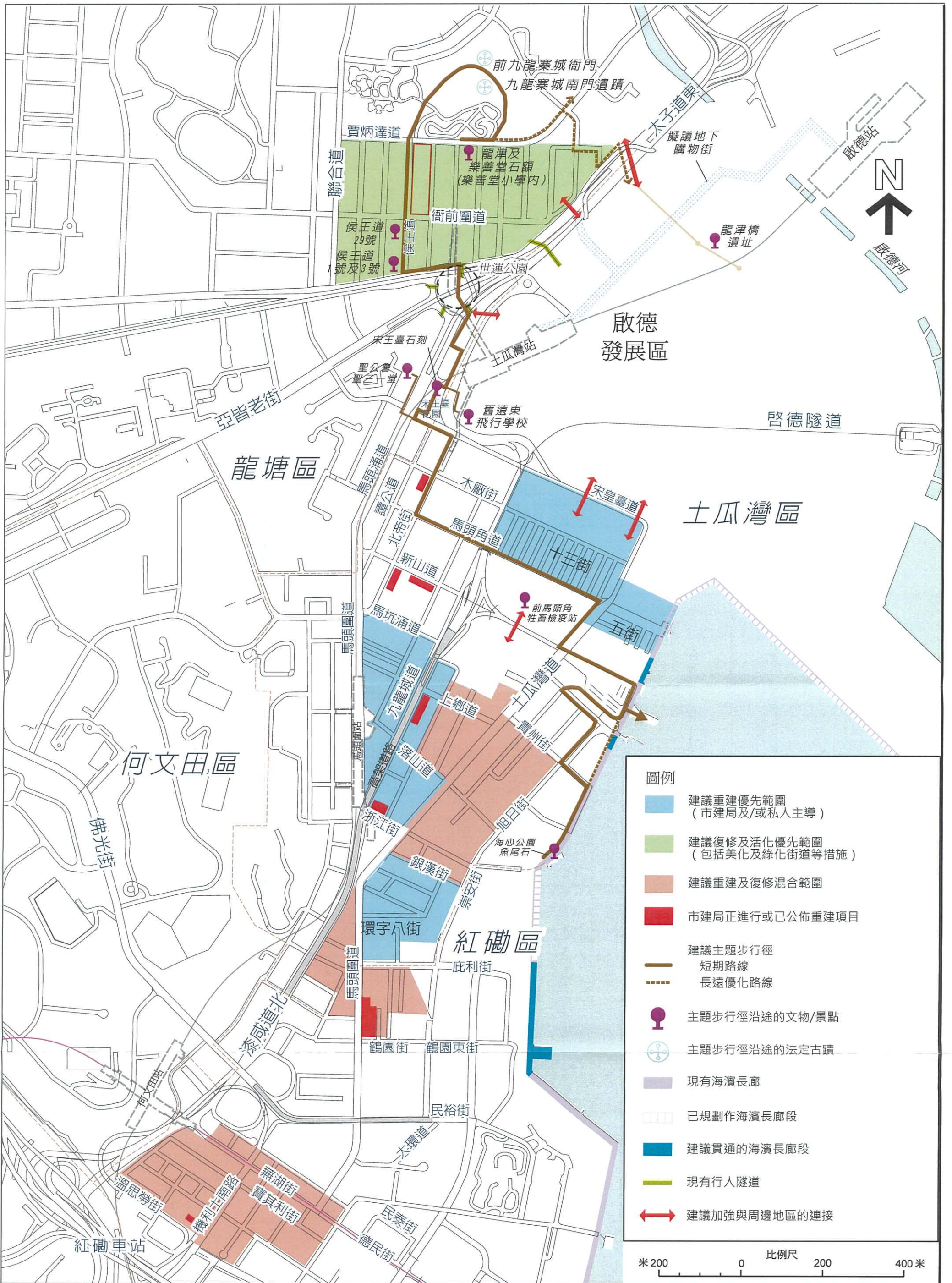
- 議題的複雜性
- 涉及的範圍
- 技術可行性
- 詳細設計的複雜性
- 政策上的配合
- 可能涉及的執行部門或機構數目
- 私人市場及其他機構團體的參與
- 與其他項目的互動及關係
- 公眾支持度

1.4 市區更新手法

1.4.1 就區內不同的更新方向及目標，更新計劃提出針對不同地區議題及問題的方案。有關方案主要利用三種處理手法以回應議題及問題，包括解決問題、紓緩滋擾及優化環境。

1.4.2 對於一些較複雜的地區問題，如因土地用途不協調所引致的問題及其對居民日常生活的滋擾，更新計劃方案旨在徹底解決有關問題，但在實現有關方案目標的過程中，可藉着不同程度的緩解方法，紓緩有關滋擾。更新計劃方案亦會藉環境優化措施，改善區內的生活和居住環境，並保存和發揚地區特色。

1.4.3 為了能更有效實現更新計劃方案目標及盡快改善區內現時狀況，更新計劃會包括一籃子的市區更新措施及建議，利用不同處理手法及配搭，配合適當可行的實施機制及時序，並把握區內各種機遇以回應地區議題及解決問題。此外，更新計劃方案雖主要針對市區更新有關的地區議題及問題，但亦會一併考慮部分與市區更新關係密切的問題，如交通運輸，並在情況許可下提出改善建議，以配合區內市區更新方向及工作。



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城市區更新計劃初稿

圖號：1
日期：2013年3月
比例：見圖內



2. 更新計劃方案內容

2.1 營造地區形象

2.1.1 九龍城區是東九龍其中一個以住宅為主的地區，由於發展已久，形成不同的住宅小區，當中尤以龍塘衙前圍道一帶、土瓜灣五街及十三街一帶、土瓜灣中部及紅磡發展較為成熟，各小區有其各自的地區議題。更新計劃方案旨在回應各小區的地區議題，以達至市區更新的目的。展望將來，因應區內各種機遇，如啟德發展區及未來鐵路發展，各小區將能為九龍城區擔當不同角色（圖 2A）。

地區中心

2.1.2 現時九龍城區已有 2 個發展成熟的地區中心，分別為龍塘分區衙前圍道一帶的小鋪住宅區及紅磡分區的黃埔綜合發展區，為區內主要的消費及服務集中地。隨着區內沙中線鐵路服務將於 2018 年落成及啟德發展區的陸續發展，預計會為本區帶來發展及轉變的機遇，如啟德發展區接近龍塘分區一帶已規劃為商業區，預期會與衙前圍道一帶小區連繫成一個包含新商業元素同時亦有富地區特色的小街商鋪的餐飲服務區域。另外，沙中線將可優化土瓜灣分區的可達性，隨着馬頭圍站將座落於區內主要幹道（馬頭圍道、九龍城道和土瓜灣道）的交接點附近，預計會為鐵路站一帶位置帶來轉變的機遇，從現在的住宅區轉變為多元化的商業及住宅區，並發展成為九龍城區的新地區中心。

藝術康樂點

2.1.3 藉着區內的各種機遇，可更有效善用及整合現有的資源以推動更新。牛棚作為一個藝術家集中及工作的聚腳點，現時與土瓜灣的社區連繫較為薄弱。透過加強牛棚的吸引力及社區與藝術的融合，令土瓜灣的社區可更添特色之餘，亦可提升形象，使土瓜灣可蛻變為一個藝術社區。結合毗鄰現有的康體設施，預料該位置將成為地區的藝術康樂點，吸引居民及區外訪客到訪。

海濱休閒點

2.1.4 九龍城區擁有延綿海濱，透過貫通現時被阻隔的臨海位置，為地區打造一條暢通無阻的海濱長廊，並同時加強與腹地的連接。藉着海心公園的擴建計劃，預料海心公園一帶會成為海濱地帶的主要活動節點，為居民提供進行休閒活動的場所；而藉着中九龍幹道的工程機遇，有機會可在九龍城碼頭及巴士總站一帶提供新設計的海濱公共空間，並可加添商業及其他活力元素，成為土瓜灣海濱地帶通往啟德發展區都會公園的另一個主要活動節點。

2.1.5 藉着推行更新計劃方案，將更有效發揮區內各小區的地區定位，並為其營造鮮明的形象（圖 3）。

2.2 龍塘衙前圍道一帶

2.2.1 衙前圍道一帶小區靠近前啟德機場（即現時啟德發展區範圍），由於早年受機場障礙物高度管制規範，該區的樓宇普遍較矮，而且多為 30 年以上樓宇，部分失修情況亦較為嚴重。更新計劃建議將小區劃為復修及活化優先範圍，因應實際情況，可考慮為小區內個別樓宇進行復修，而有見小區內現時活躍的重建活動，更新計劃亦不會排除小區內個別地段進行重建的可能性。另一方面，建議透過在小區推行不同的更新計劃方案，包括保存小區街道環境氛圍、改善小區主要街道和行人出入口的環境和與周邊的聯繫及優化社區設施的供應等以活化小區（圖 4）。



圖 4：龍塘衙前圍道一帶小區

2.2.2 現在小區內街道排列整齊，食肆和特色商店林立，街道活動蓬勃，形成了獨特街道環境氛圍。儘管小區重建發展活躍，但將建議維持其現在的定位，作為九龍城區內一個街道活動蓬勃及富有歷史文化特色的商住小區，建議優化小區內人流較多或較有特色的街道，並因應地盤面積在重建發展時豁免泊車位要求，藉以保留小區街鋪林立的街道特色，以助街道活動保持蓬勃發展。

2.2.3 而配合上述放寬停車設施標準建議以及小區未來對泊車位需求的改變，建議探討在小區內覓址設置停車場以補充停車位供應需要的可行性。此外，現時小區的部分社區設施使用率已相當高，隨着人口增長及人口特徵的改變，小區對社區設施的需求亦有所轉變，建議可透過重建小區內的「政府、機構或社區設施」用地以改善現有社區設施及服務，並加入更多切合地區需要的設施。

2.2.4 展望將來，小區是通往啟德發展區的門戶，配合其逐漸落實，需提供便捷的行人路網絡及良好的行人路環境以連接兩地，讓小區居民能享用啟德發展區內的各種設施及休憩空間。另一方面，小區亦靠近土瓜灣鐵路站，未來小區的交通接駁將更方便，建議透過優化相關連接點，強化地域到達感，藉此為區內人士及訪客創造更好的步行環境。此外，亦可考慮將小區與啟德發展區連接點的毗鄰用地改劃為「綜合發展區」，以更有效地控制連接點出入口與周邊位置的連接方式及環境，塑造有關位置為小區門戶，並透過綜合發展一併為小區設置更多切合地區需要的社區設施。

2.2.5 具體有關小區的更新計劃方案如下：

短期計劃建議

因應地盤面積，探討在重建發展時豁免相關泊車位要求，以保留小區街舖林立的街道氛圍

2.2.6 小區內開設有林林種種的食肆和特色商店，街道活動蓬勃，而不同種類的臨街商店與社區以及居民的日常生活關係密切，形成了獨特街道環境氛圍。自機場搬遷之後建築物高度限制放寬，小區陸續出現一些私人主導的較小型住宅重建發展，為區內的街道面貌帶來很大的變化。公眾參與活動結果反映小區居民十分珍惜小區現有的街道氛圍，並希望在小區更新過程中可繼續保存。

2.2.7 有見小區內一些重建發展項目因須符合現時的停車設施標準，或需佔用地面位置，令一些地盤面積較小的發展項目未能設置臨街商店，建議因應小區毗鄰的未來鐵路發展，探討在小區內進行重建發展時豁免相關泊車位要求，如可參考西營盤及上環分區計劃大綱圖中豁免蘇豪和其緊連地區內地盤面積較小（900 平方米以下）發展項目的停車及上落貨設施要求的例子，藉以令區內用地重建後仍能有足夠空間設置臨街商店，保留街道活動蓬勃環境氛圍。

初步技術考量

2.2.8 方案涉及探討豁免小區內發展用地的停車設施標準，當中需注意其對小區泊車位供應及小區行車交通的影響，並可配合本計劃探討在小區內設置停車場的建議，以維持足夠的停車位供應。另外，由於涉及修改現行標準，或需要得到相關政策的支持和配合。

建議實施機構/部門、時間及機制

2.2.9 建議可由運輸署負責探討有關放寬小區內發展用地停車設施標準的可行性。

優化小區內人流較多或較有特色的街道，並在有關街道設置部分時間行人專用區

2.2.10 小區部分街道聚集較多的特色商店和食肆，當中衙前圍道以北的侯王道及衙前壆道，靠近九龍城街市，現開設有售賣特色食材的店舖，如潮州和台灣食品、水果及茶葉專門店等。衙前圍道以南的南角道則開設有較多泰國餐廳，有「小曼谷」之稱，已具很大吸引力。而展望將來，沙田

至中環線（下稱「沙中線」）土瓜灣鐵路站的出入口亦將會設於南角道，並會一併擴闊部分現有行人路，預料該處將成為來住小區的主要門戶及小區的活動節點，人流會較現時多。

- 2.2.11 方案建議優化上述街道。配合沙中線工程，在南角道鐵路站出入口一帶進行優化，包括鋪設特式地磚、加設花槽及栽種樹木，藉以加強地域場所感，塑造街道作為小區門戶，並讓區內居民和訪客有更好的步行經驗（圖 5）。另一方面，雖現時有很多區外訪客駕車前往小區內的特色商店和食肆，但因應鐵路發展，未來或會有較多訪客改用鐵路交通前往小區，對道路交通的需求可能會相應減少，建議在沙中線通車後探討在上述街道進行加闊行人路或設置部分時間行人專用區的可行性，藉以改善街道步行環境，突顯街道特色及其獨特環境氛圍。

初步技術考量

- 2.2.12 鋪設特式地磚、加設花槽及栽種樹木等街道優化工作，技術上大致可行，需透過詳細設計，與鐵路站出入口位置配合，而由於該處人流將較多，附近亦有商鋪及民居，在進行詳細設計時需考慮方案對各方的影響。而加闊行人路或設置行人專用區則需進一步的研究，以探討其對小區交通及附近商戶上落貨物的影響，並需諮詢相關持份者的意見。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.2.13 建議由路政署負責在南角道鋪設地磚，並負責其保養，而綠化工作則可由康樂及文化事務署（下稱「康文署」）負責設計、實施及保養。至於加闊行人路或設置行人專用區的可行性探討工作則可由運輸署負責。

短至中期計劃建議

優化與啟德發展區的行人路連接，並建議在啟德道以東作綜合住宅及商業發展，並連接通往啟德地下購物街，以連繫啟德及九龍城

- 2.2.14 小區鄰近啟德發展區，未來將為小區居民提供更多及更好的休憩空間和社區設施，但由於過往城市發展較注重行車道路建設，小區與啟德發展區被不同的行車路分隔。現時橫跨太子道東的行人隧道，大多依賴梯級及缺乏升降機等設施，對行動不便者造成障礙。展望將來，有關當局已在太子道西沿途規劃三條行人隧道以加強小區與發展區的行人路連接，有關行人隧道（圖 6）包括：

- 近打鼓嶺道休憩花園隧道的延伸部分
- 擬議連接啟德發展區地下購物街的隧道
- 擬議連接龍津橋遺址的隧道

- 2.2.15 從與土木工程拓展署九龍拓展處的會面溝通得知，除了連接龍津橋遺址的隧道仍需進行可行性研究外，其餘的兩條隧道將配合發展區內 D1 主幹道建造計劃於 2018 年完工，屆時將為小區提供更多通往發展區的連接點，加強新舊區的交流。一方面能為小區帶來人流，促進地區經濟發展；另一方面能讓小區居民能更便捷地通往發展區。

- 2.2.16 方案建議在現有及已規劃的行人路連接基礎上進行優化，包括在各隧道增設無障礙設施，如升降機及斜台，以協助行動不便者來往兩地。因應小區地區特色豐富，建議在隧道內加入靠牆及可更換內容的展覽裝置，以展示以地區歷史為主題的內容如有關九龍城舊區、九龍寨城及舊啟德機場的歷史資料及照片，優化隧道作為富有場所感的行人通道，增加小區的吸引力。另亦可因應情況定期更換展示內容，如加入社區資訊，讓途人能了解最新社區情況，保持隧道的清新感及趣味性。此外，配合連接龍津橋遺址的隧道開通後，則可將步行徑延伸至啟德發展區並串連發展區內的特色景點，包括龍津橋遺址。
- 2.2.17 此外，建議利用綜合發展模式，引導小區近啟德道以東的用地建立門戶區，與未來啟德發展區地下購物街出入口無縫結合，強化地域到達感。建議用地可作商業及住宅用途的混合發展，藉以提供誘因鼓勵重建發展，並為小區加添商業設施及集中提供小區的公共設施（如泊車位等）。
- 初步技術考量
- 2.2.18 有關方案涉及在現有及已規劃的行人隧道加設無障礙設施及主題的佈置，當中在現有隧道進行改建，需考慮對現有結構的影響以及工程進行期間對行人過路的影響，並實行相應紓緩措施。
- 建議實施機構/部門、時間及機制
- 2.2.19 建議現有近打鼓嶺道休憩花園的行人隧道可由路政署負責加設無障礙設施及主題佈置，並配合路政署原計劃對部分隧道進行的優化計劃；而已規劃的行人隧道，包括近打鼓嶺道休憩花園隧道的延伸部分、連接啟德發展區地下購物街的隧道及連接龍津橋遺址的隧道，建議由土木工程拓展署九龍拓展處繼續負責有關行人隧道的可行性研究、詳細設計及建造工作，當中包括設置靠牆承托展品及佈置的結構，供未來美化隧道，並由路政署負責行人隧道的保養工作，而有關展品及佈置的內容製作及更新則可由有意利用該處作展示用途的政府部門或機構負責。
- 中期計劃建議
- 探討在小區內設置停車場以增加停車位的供應
- 2.2.20 因人口增長以及有許多駕車訪客到訪小區內的食肆及特色商店，小區對公眾泊車位有較大需求。現時小區內的泊車位主要是路旁車位，或位於附近九龍城廣場的附屬停車場。每當訪客到訪高峰時間，衙前圍道以南近特色食肆一帶的路旁泊車位都會泊滿。雖然駕車訪客可選擇九龍城廣場的停車場，但由於位處小區的北面，與食肆商舖相距較遠，未能有效吸引駕車訪客。
- 2.2.21 方案建議探討小區的泊車需求，在小區內的合適位置設置停車場，以增加停車位的供應。過往九龍城區議會亦曾就小區泊車位供應問題進行討論¹，當中有議員提出可藉着重建九龍城市政大廈一併設置停車場，或在

¹ 九龍城區議會轄下交通及運輸事務委員會第九次會議（2009年6月4日）

賈炳達道公園一帶設置地下停車場。相比之下，由於九龍城市政大廈用地位處小區中心位置，並與小區內的主要社區設施及活動節點，如街市等相近，在該處設置停車場雖能方便區內居民和訪客，並較有效滿足小區，尤其是衙前圍道以南特色商店和食肆較集中位置的停車需求，但由於需配合用地上現在設施的重建計劃，或需較長時間才能實行。而賈炳達道公園用地雖位處小區北面，並需進一步進行技術研究以確立在地底空間設置停車場的可行性，但由於毋需配合用地上的其他發展計劃，相信可較快作有關用途以滿足小區的泊車需求。因應兩個初步選址各有利弊，建議可透過第二階段公眾參與活動，了解公眾對有關選址的意見，並配合進一步的可行性研究，以確立較合適的選址。

初步技術考量

- 2.2.22 方案建議探討小區內設置停車場的可行性，當中包括考慮賈炳達道公園及九龍城市政大廈用地的合適性，如需考慮在用地設置停車場對附近交通的影響以及是否有效滿足小區的停車需求，以選出最終選址。

重建候王道「政府、機構或社區設施」用地

- 2.2.23 隨着啟德機場搬遷，鄰近機場地區的高度管制已被放寬，小區內陸續出現較高層的住宅發展，人口逐漸增加，亦為小區內帶來更大的社區設施及生活配套需求。現時位於候王道的「政府、機構或社區設施」用地（面積約 6,700 平方米）上的九龍城市政大廈、九龍城長者健康中心及李基紀念醫局（圖 7），內裏設有診所、長者和學生健康中心、街市及熟食中心、公共圖書館、室內體育館及政府部門辦事處等設施，為區內人士提供不同的社區服務，是小區社區設施的集中地。
- 2.2.24 根據諮詢平台秘書處提供的資料指出，部分設施包括街市及熟食中心、公共圖書館及室內體育館的使用率相當高。而小區人士在公眾參與活動中亦指出，區內欠缺社區會堂、較大型的圖書館、游泳池及備有完善康樂設施的休憩用地。他們普遍認為小區有需要考慮優化社區設施的供應，包括就區內人口的特徵（例如年齡）提供更適合的設施，以及善用現有土地資源以增加供應。
- 2.2.25 現時，用地上的建築物只有 1 至 3 層。與鄰近用地的可發展尺度相比，用地仍有發展空間。建議重建用地上的建築物，以增加現有設施的規模及加入新的社區設施，如公眾停車場，迎合地區現在及未來的需要。
- 2.2.26 在計劃重建時，需得到相關方面配合及考慮過程對小區的影響。土地規劃方面，現時相關的分區計劃大綱圖限制有關「政府、機構或社區設施」地帶上只能作 3 層或以下的發展，建議城市規劃委員會（下稱「城規會」）放寬有關用地的建築物高度限制，令有關用地能通過重建發展增加設施規模及種類，以應付未來社區需要。此外，由於重建時部分現有的設施要暫時搬遷或關閉，有需要提供暫時重置用地。當中九龍城市政大廈內的街市及熟食中心，由於受影響的商戶較多，有需要在小區附近覓址暫時繼續經營，減低重建過程對小區居民以至現有商戶的影響。有關暫時重置用地的選址原則如下：

- 需靠近設施原有的服務社區

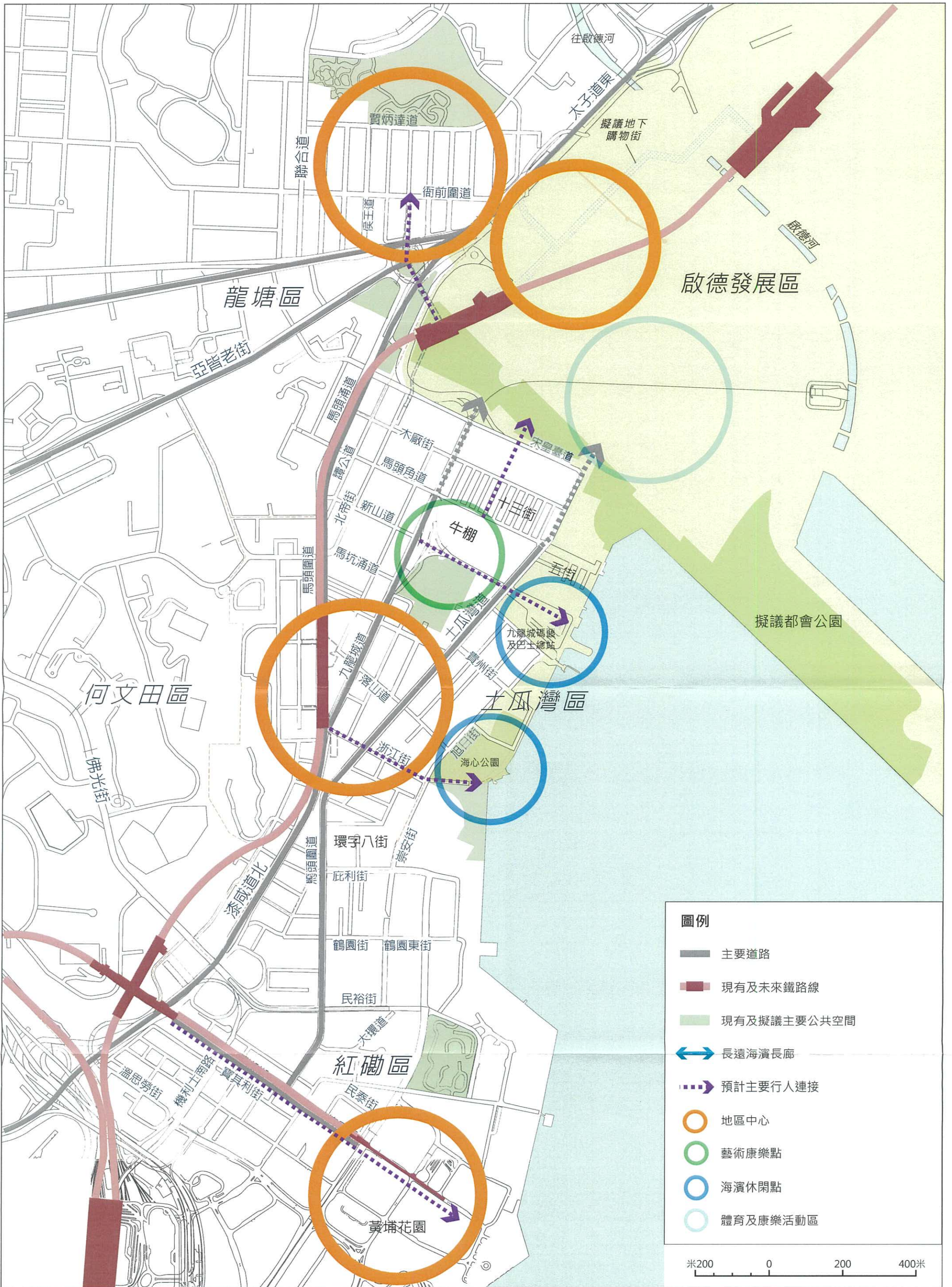
- 有足夠空間容納需暫時重置的商戶（街市及熟食中心現有面積約有 8,660 平方米）
- 在暫時重置的時期內選址沒有計劃被徵用作其他用途或涉及其他發展計劃
- 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作重置用途

2.2.27 考慮以上的選址原則及規劃署九龍規劃處的選址建議，初步選址結果指出區內有 7 幅用地可考慮作暫時重置用途，不同選址各有優點和缺點（圖 8）。當中，較靠近原有服務社區的選址面積普遍較小，或需多個選址或以多層形式才能重置有關設施；面積較大的選址，如樂富遊樂場，大多較遠離原有服務社區，用作重置或對居民的日常生活及商戶的影響較大；而由於小區靠近啟德發展區，亦可考慮在發展區內進行重置，但需配合發展區的賣地及發展計劃，如沙中線工程、D1 道路發展及活化龍津橋遺址計劃等，限制較多。現時，發展區內靠近小區的位置，大多已被徵用作沙中線的工程用地及啟德地盤準備工程，需待工程完工後（約 2019 年）才能釋出作其他用途。

2.2.28 至於用地內的其他現有設施，則因應個別情況，可選擇配合用地重建計劃在用地內或小區其他位置暫時重置，以維持現有的服務，包括持續為小區提供醫療服務，並可在重建完成後遷回。

初步技術考量

2.2.29 有關建議旨在增加切合地區需要的社區設施，預料會受區內人士歡迎，但亦需廣泛諮詢相關持份者的意見，以善用重建發展機遇回應他們對社區設施的訴求。由於重建後的發展密度及高度或會相應增加，並涉及修改相關的分區計劃大綱圖對用地的高度限制，需注意擬議發展對小區視覺及空氣流通方面所造成的影響，以維持「政府、機構或社區設施」用地作為視覺及通風調劑和緩衝功能。另一方面，由於用地上現有不同種類的設施，當中涉及的相關政府部門眾多，需要制定周詳的重建和暫時重置計劃以及良好協調，以減低重建過程對居民及商戶的影響，並藉此機遇讓各營運部門能優化在小區內的社區設施及服務。



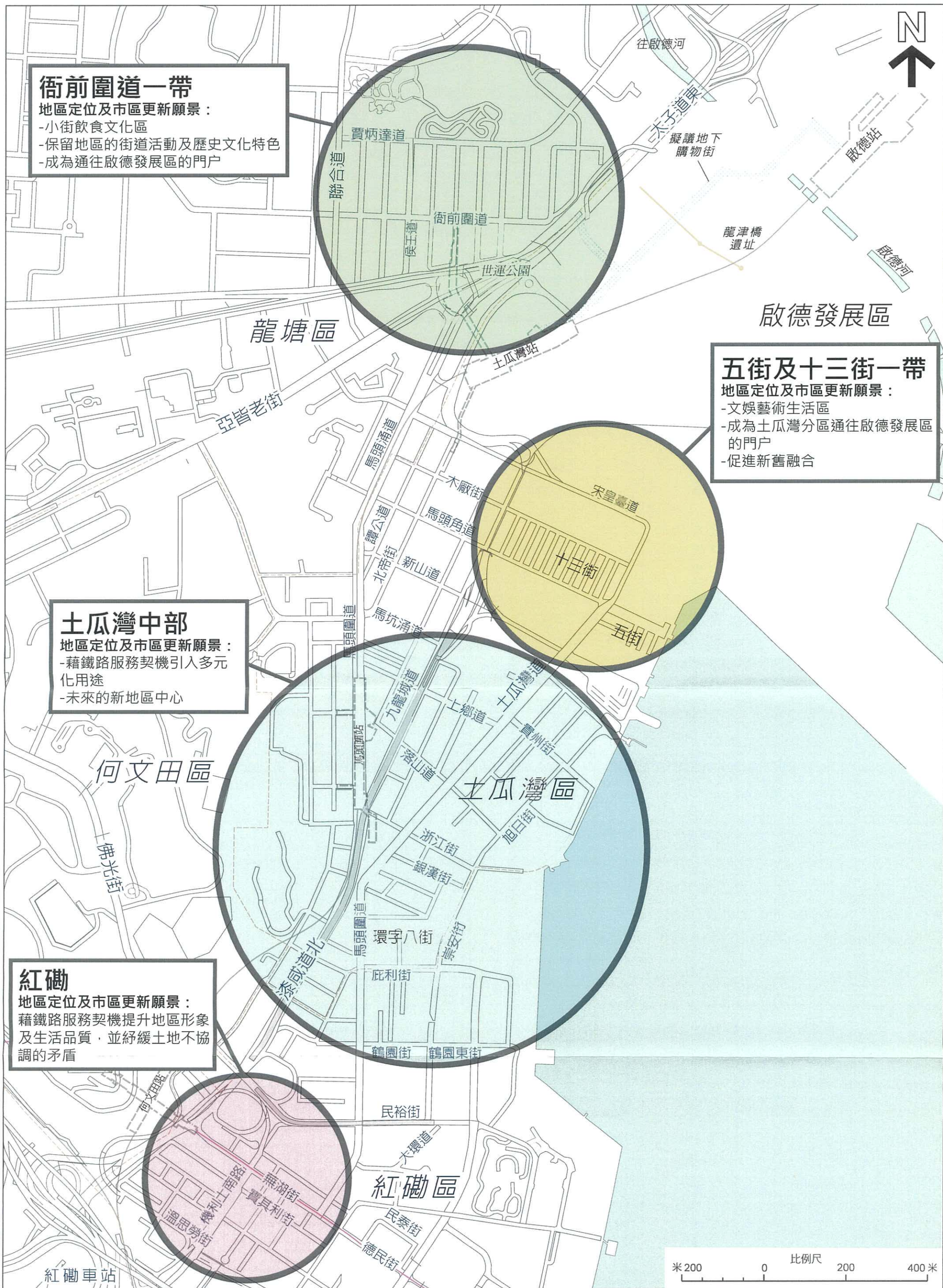
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

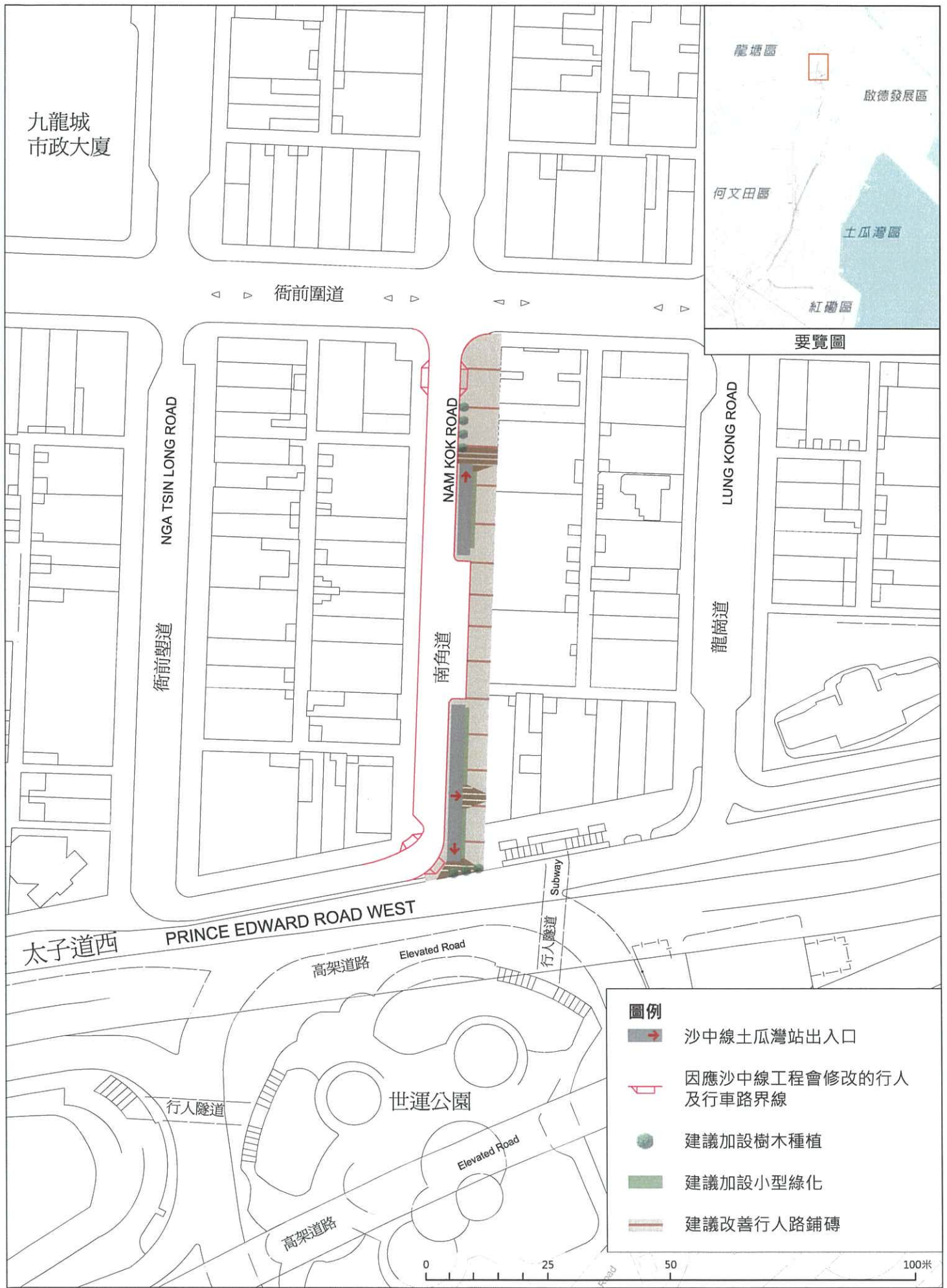
圖名：
整體空間結構



圖號：2A
日期：2013年3月
比例：見圖內

AECOM





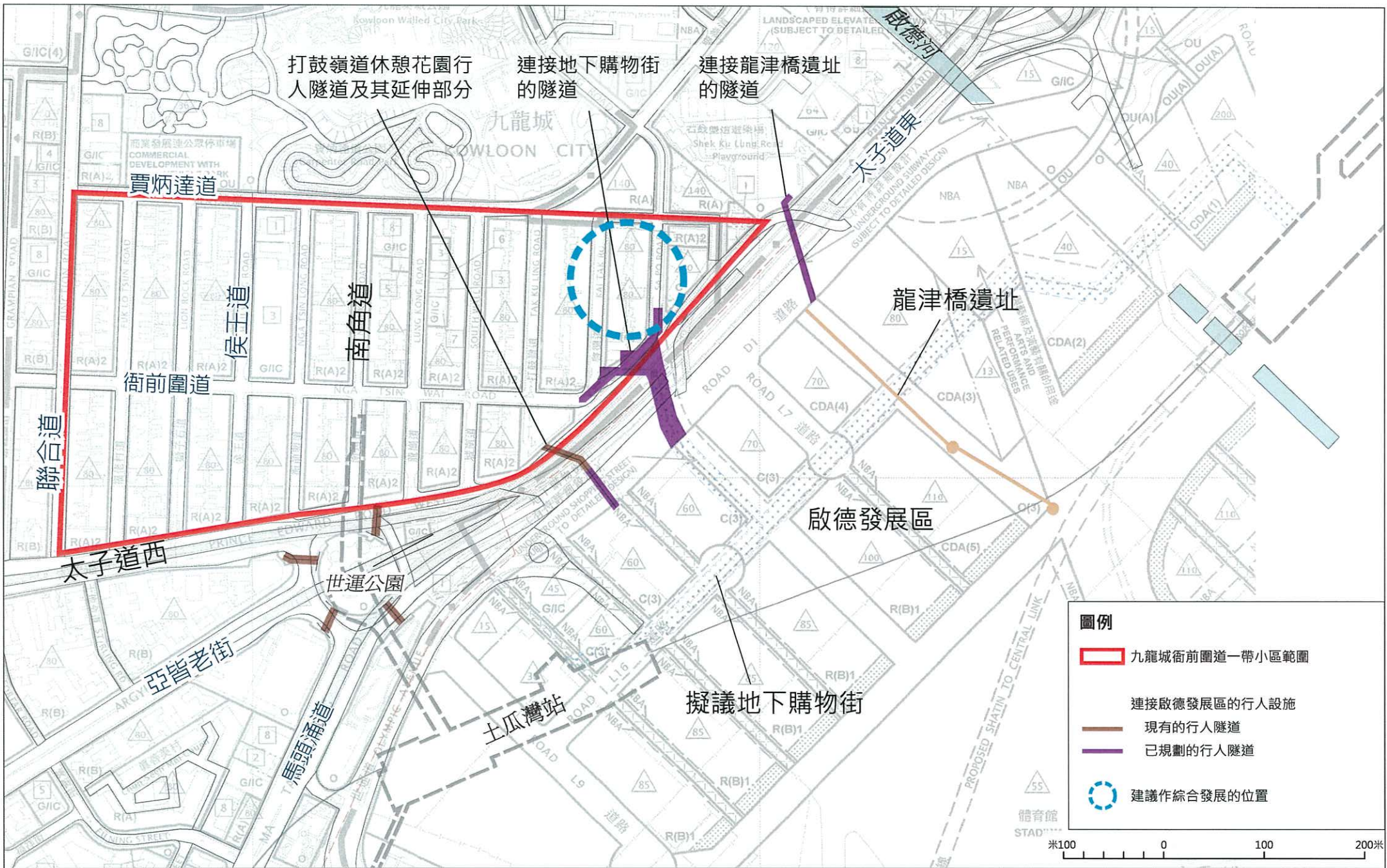
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
配合沙中線工程優化鐵路站
出入口附近的南角道



圖號：5
日期：2013年3月
比例：見圖內





打鼓嶺道休憩花園行人
人隧道及其延伸部分

連接地下購物街的
隧道

連接龍津橋遺址
的隧道

龍津橋遺址

啟德發展區

擬議地下購物街

圖例

- 九龍城衙前圍道一帶小區範圍
- 連接啟德發展區的行人設施
- 現有的行人隧道
- 已規劃的行人隧道
- 建議作綜合發展的位置

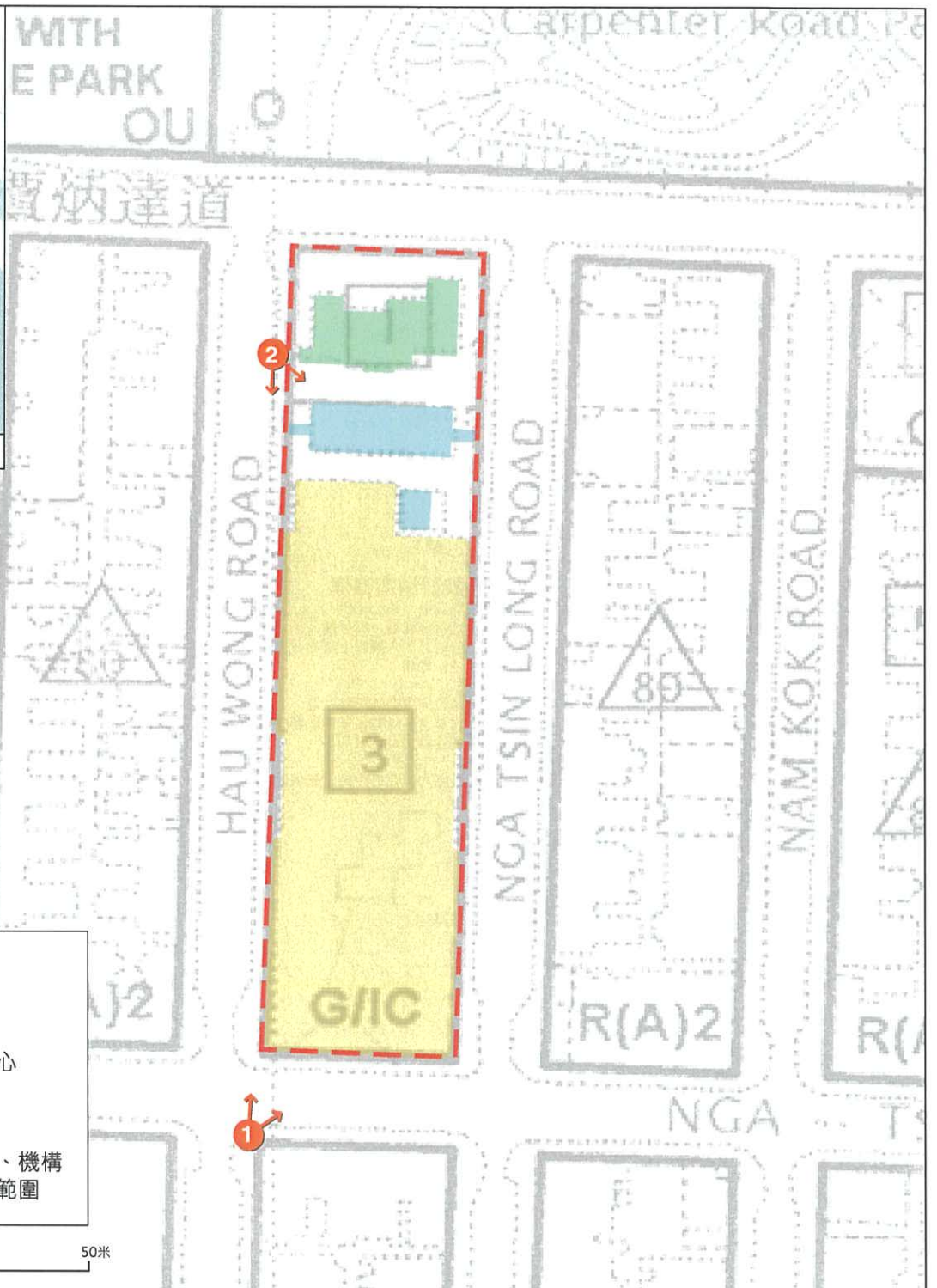
米 100 0 100 200

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
配合啟德發展區的落實進度，優化與啟德發展區的行人路連接

圖號：6
日期：2013年2月
比例：見圖內





① 九龍城市政大廈



② 九龍城長者健康中心

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
位於候王道的
「政府、機構或社區設施」用地



圖號：7
日期：2013年2月
比例：見圖內

AECOM[®]



樂富遊樂場足球場

- 用地面積：約8,500平方米
- 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶
- 優點：**
 - 相對其他選址有較多空間容納需暫時重置的商戶及設施
 - 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作重置用途
- 缺點：**
 - 距離設施原有的服務社區較遠
 - 影響區內現有的康樂設施供應

賈炳達道藍球場及足球場

- 用地面積：約4,850平方米
- 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶
- 優點：**
 - 毗鄰設施原有的服務社區
 - 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作重置用途
- 缺點：**
 - 影響區內現有的康樂設施供應

石鼓壩道遊樂場

- 用地面積：約6,600平方米
- 現址為排球場、網球場及手球場
- 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶
- 優點：**
 - 毗鄰設施原有的服務社區
 - 相對其他選址有較多空間容納需暫時重置的商戶及設施
- 缺點：**
 - 影響區內現有的康樂設施供應

打鼓嶺道休憩花園

- 用地面積：約1,218平方米
- 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶
- 優點：**
 - 毗鄰設施原有的服務社區
- 缺點：**
 - 選址面積較小，或未能容納所有需暫時重置的商戶及設施
 - 影響區內現有的休憩設施供應

啟德發展區

- 用地面積：**
 - 約5,820平方米（選址1）
 - 約8,600平方米（選址2）
- 優點：**
 - 相對其他選址有較多空間容納需暫時重置的商戶及設施
- 缺點：**
 - 對區內現有的休憩及康樂設施供應影響不大
 - 距離設施原有的服務社區較遠
 - 需同時設置相關基建及配套設施（如行人及行車路連接）
 - 受限於發展區內各發展計劃的落實及施工安排

亞皆老街遊樂場及足球場

- 用地面積：約6,990平方米
- 現址為遊樂場、足球場及公廁
- 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶
- 優點：**
 - 相對其他選址有較多空間容納需暫時重置的商戶及設施
 - 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作重置用途
- 缺點：**
 - 距離設施原有的服務社區較遠
 - 影響區內現有的康樂設施供應

圖例

建議考慮重建的「政府、機構或社區設施」用地範圍

現有設施：
李基紀念醫局及九龍城長者健康中心
 用地面積：約2,101平方米
 總樓面面積：約1,408平方米

李基紀念醫局
 現有樓層：1層
 現有設施：
 -普通科門診診所
 -政府牙科診所及
 -晚間美沙酮診所

九龍城長者健康中心
 現有樓層：3層
 現有設施：
 -長者健康中心
 -學生健康服務中心

九龍城市政大廈
 用地面積：約4,580平方米
 總樓面面積：約17,821平方米
 現有樓層：3層
 現有設施：
 -街市及熟食中心
 （581個商戶；
 總樓面面積：約8,660平方米）
 -公共圖書館
 （總樓面面積：約511平方米）
 -室內體育館
 -屋宇署及食物及環境衛生署聯合辦事處

現有行人隧道
 擬議連接啟德發展區的行人隧道
 在重建過程中可考慮作暫時重置原有商戶及部分設施的用地

米 100 0 100 200

2.3 土瓜灣五街及十三街一帶

2.3.1 五街及十三街一帶小區現時雖然以住宅用途為主，但亦是九龍城區小型汽車維修工場的集中地，其日常營運對小區居民造成長期滋擾。加上小區內的住宅樓宇大多樓齡較高，失修情況嚴重，居住環境並不理想。因此，該區有着重建更新及理順不協調土地用途的迫切性。現時小區內的重建步伐非常緩慢，需藉着不同措施加快重建改善小區的居住環境。

2.3.2 更新計劃方案建議將小區劃為重建優先範圍（圖 9），利用重建機遇改善小區整體的生活環境。建議透過適度調整小區內部分用地現行的發展限制，加快重建步伐，並藉重建提供切合地區需要的用途，如社區設施，及改善地區與毗鄰啟德發展區及海濱地帶的連繫，藉以打造小區成為土瓜灣分區通往啟德發展區的門戶。

2.3.3 另一方面，更新計劃方案亦建議透過重建解決汽車維修工場與住宅為鄰的問題，並同時注重工場的重置安排以配合行業未來的可持續發展及減低對行業的社區影響，故有關建議需平衡重建步伐及汽車維修工場的重置安排。

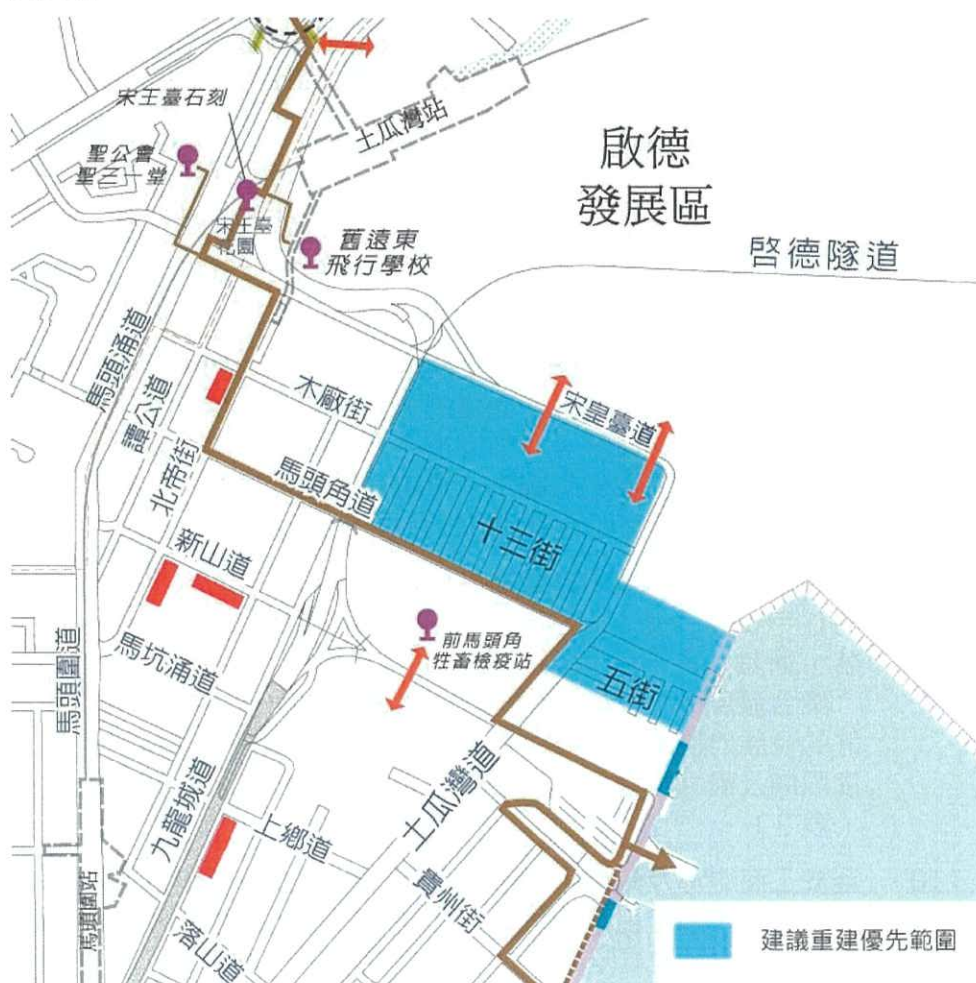


圖 9：土瓜灣五街及十三街一帶小區

2.3.4 具體有關小區的更新計劃方案如下：

短期計劃建議

分拆五街及十三街的「綜合發展區」地帶

2.3.5 小區內現有住宅樓宇及工業大廈，當中位處木廠街以北的用地在分區計劃大綱圖上現被劃作三個「綜合發展區」地帶，而五街及十三街一帶則分別被劃作兩個「綜合發展區」地帶，以鼓勵重建作住宅及 / 或商業用途，及提供休憩用地和其他配套設施，並通過對地帶內詳細規劃和設計的控制，令小區能發揮作為來往土瓜灣分區及啟德發展區門戶的功能。現時位處五街及十三街一帶的住宅樓宇樓齡高，儘管大廈外牆和室內公共地方已進行翻新，但個別住宅單位的狀況較差，牆身破舊及有滲水等情况出現，而住宅樓宇的地鋪位置現設有大量小型汽車維修工場，其日常營運對小區居民造成長期滋擾，居住環境不理想。

2.3.6 從公眾參與活動及社會影響評估的結果反映，居民反映希望盡快進行重建及改善地區生活環境，但由於業權分散，加上在「綜合發展區」地帶進行發展前須先同時收集有關地帶內所有地段的業權份數，重建難度較高。此外，個別地帶的現有發展限制較一般的住宅地帶為多，發展潛力較低，以致較難吸引潛在發展者進行重建發展。因此，現時五街及十三街一帶住宅樓宇的重建步伐緩慢。

2.3.7 為了加快重建步伐及改善地區生活環境，方案建議城規會分拆五街及十三街的「綜合發展區」地帶，並檢討其發展限制（圖 10）。詳細建議如下：

五街的「綜合發展區」地帶

2.3.8 地帶範圍現包含住宅樓宇、工商中心及政府部門設施，因其樓齡、樓宇狀況及使用情況不同，對重建的迫切性亦有不同。建議透過分拆地帶以減低業權收購的難度，令住宅樓宇及工商中心兩部分可因應各自需要進行重建；由於發展規模縮小，預料可吸引更多潛在發展者，尤其是中小型的發展商參與有關地帶的重建發展。

2.3.9 此外，根據對用地現有及准許的發展參數進行的分析，發現地帶內現時的住宅樓宇用地部分，現有地積比率與重建後准許的發展地積比率相若，而其准許的地積比率亦較毗鄰「住宅（甲類）」地帶及十三街的「綜合發展區」地帶較低，建議適度放寬地帶內現有住宅樓宇用地的准許的發展地積比率，如從 5 提高至 6.5，但其他發展限制包括建築物高度限制及最大覆蓋率等則維持不變，提供誘因吸引潛在發展者參與重建（表 2）。

2.3.10 至於工商中心及政府部門設施，現有地積比率較重建後准許的發展地積比率為低，加上重建後用地可作住宅用途，已有足夠誘因鼓勵重建，故建議不改變其發展限制。

2.3.11 正如上文提及，地帶內建築物高度限制將維持不變，藉以配合毗鄰發展，塑造一個向啟德發展區遞減的建築物高度輪廓。

	最高發展地積比率	建築物高度限制	最大覆蓋率
現有「綜合發展區」地帶	5	現有住宅樓宇部分： 主水平基準上 110 米 現有工商中心及政府部門設施部分：主水平基準上 65 米	40%
分拆後的「綜合發展區」地帶			
現有住宅樓宇部分	6.5	主水平基準上 110 米	40%
現有工商中心及政府部門設施部分	5	主水平基準上 65 米	

表 2: 五街「綜合發展區」地帶的現有及建議發展限制

十三街的「綜合發展區」地帶

- 2.3.12 根據對用地現有及准許的發展參數進行的分析，歸納出用地已有足夠誘因吸引潛在發展者重建。但現時用地面積較大，業權亦較分散，建議透過拆細「綜合發展區」地帶，如分拆成為 3 個「綜合發展區」地帶，縮小每個地盤的面積，令每個重建發展可涉及較少的業權份數，減低收購業權的難度，並為重建發展規模提供更多彈性，讓用地可因應實際情況由單一或多個潛在發展者發展，加快重建步伐。
- 2.3.13 由於或會涉及多個潛在發展者，各用地的發展時序可能會不同，建議規劃署可為有關地帶制定一個整體規劃大綱，藉以協調各用地發展要求，並處理各用地之間的界面接合問題。
- 2.3.14 另一方面，由於用地靠近牛棚及啟德發展區，建議可在用地以及毗鄰宋皇臺道「綜合發展區」地帶的規劃大綱加入設立公眾行人通道的要求（圖 11），以便透過重建打造一條連接牛棚及啟德發展區的行人通道，藉此加強兩地的行人連繫，並強化小區作為土瓜灣分區通往啟德發展區的門戶功能。
- 初步技術考量
- 2.3.15 分拆「綜合發展區」地帶及增加其發展誘因旨在加快透過重建改善居民生活環境，但在制定有關分拆及增加發展誘因方案時，需平衡加快重建用地與整體城市景觀及通風環境的影響。
- 建議實施機構/部門、時間及機制
- 2.3.16 建議由規劃署草案在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會考慮接納。

中至長期計劃建議

為汽車維修業另覓地作業

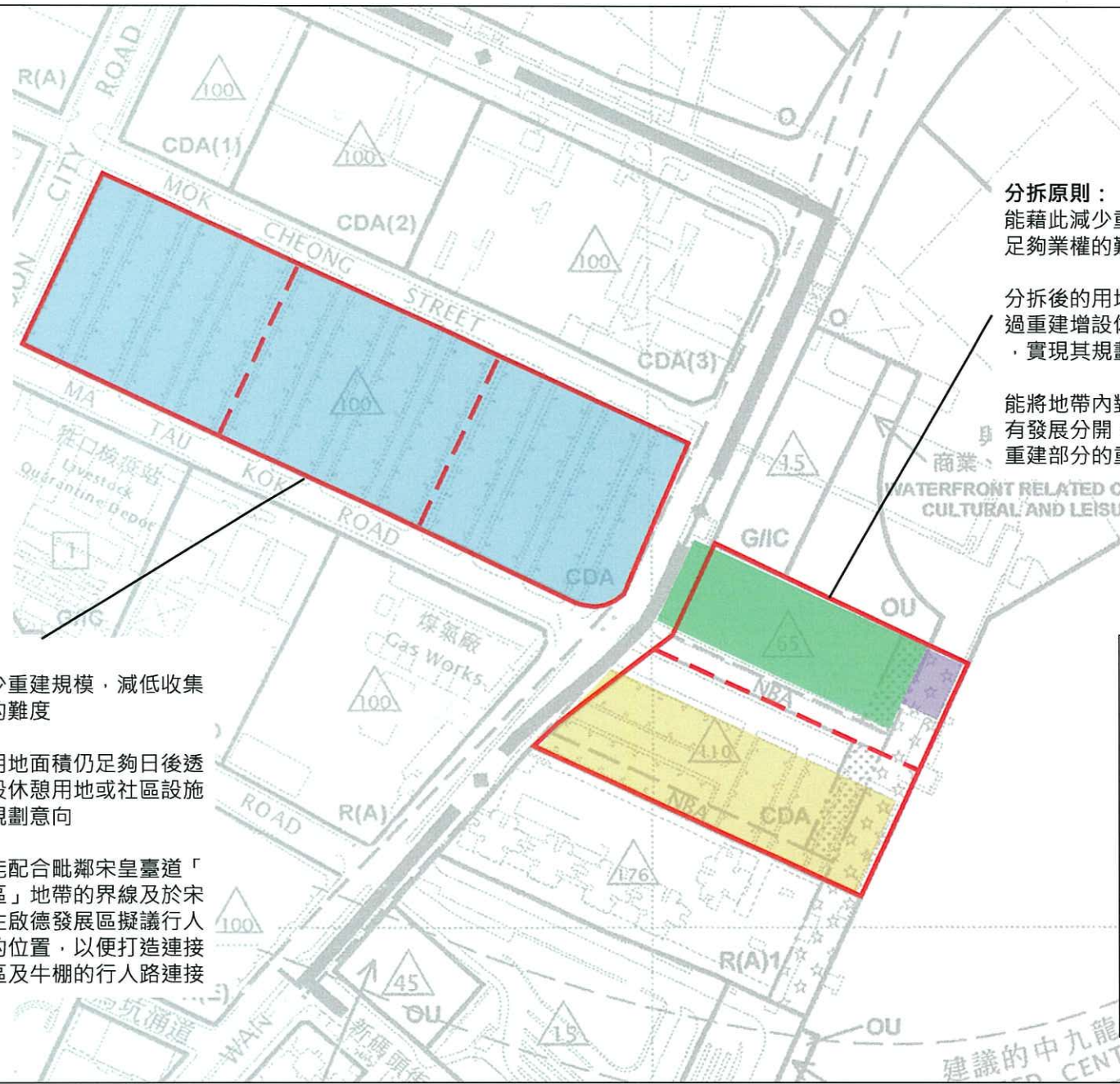
- 2.3.17 九龍城區是汽車維修業的集中地，以小型汽車維修工場為主，區內有約 500 間汽車維修工場（單是小區已佔逾 200 間），另亦有數家大型維修工場及提供汽車檢驗服務的維修工場，區內亦有一些汽車維修業相關的服務行業，包括售賣汽車零件及保養用品等商店。
- 2.3.18 現時區內小型汽車維修工場多設於住宅樓宇及毗鄰工業大廈的地舖部份，與民居相鄰，對附近居民造成交通、噪音和空氣污染等滋擾。要解決區內汽車維修工場與民居為鄰的問題，未來可透過重建將兩者完全分隔。過往區內的住宅及工業大廈進行重建發展，汽車維修工場多需遷離，並另覓新址重置，社會影響評估的結果指出，汽車維修工場營運者擔心在遷出後較難尋找合適及租金低廉的單位重置，以致部分工場或因此而結業。小區內汽車維修工場數目眾多，若將來進行較大型的重建項目，預料會同時引致較大的重置需求，能供作區內重置的商舖單位可能會供不應求，影響工場生計及行業發展。
- 2.3.19 方案建議小區在進行重建過程中，需由政府協助尋找合適用地設置汽車維修大廈以供受影響的汽車維修工場選擇遷入，藉以減低重建對業界的影響。從社會影響評估中與區內汽車維修業界進行的聚焦小組得知，業界普遍接受汽車維修大廈重置選擇，並希望在九龍區內繼續經營。根據業界的對大廈選址意見以及對行業營運需求的了解，歸納出選址原則如下：
- 位處工業區及較遠離民居，並靠近主要幹道
 - 用地面積能滿足大廈發展及行業營運要求
 - 能在較短時間內釋出作重置用途
- 2.3.20 考慮以上的選址原則及諮詢平台秘書處和規劃署荃灣及西九龍規劃處的選址建議，初步選址結果指出葵青區內 3 幅空置或現作露天停車場或政府工場等臨時用途的工業用地可考慮作汽車維修大廈發展（圖 12）。建議規劃署或發展局可在確立 3 個選址作有關發展的可行性後，預留最合適的選址，並配合潛在發展者在小區進行重建的進度，協助選址發展成為汽車維修大廈，以供小區以至九龍城區受重建影響的汽車維修工場可適時選擇遷入，並繼續經營。

初步技術考量

- 2.3.21 由於現時並沒有協助推行集中汽車維修工場的相關政策。方案能否實行需視乎有關當局會否給予政策上的支持，並配合適當選址及業界支持。此外，亦需考慮汽車維修大廈的發展及營運模式，並確立方案在財務上的可行性，以及留意對汽車維修工場客源及經營成本的影響。如有需要，有關當局亦可考慮提供適當誘因以推動落實方案。

小區重建綜合考量

- 2.3.22 如上文提及，小區的重建工程規模與汽車維修業發展息息相關。較小規模或分階段的重建可減少同一時段受影響汽車維修工場的數目，減低大量汽車維修工場需同時另覓新址重置所帶來鋪位不足、租金上升而引致影響工場營運及生計的機會。
- 2.3.23 但因十三街用地為土瓜灣與啟德發展區連接的重要門戶位置，而且目前的城市空間肌理亦欠理想，當中涉及的居民和汽車維修工場眾多，從公眾參與活動中得知市民亦希望有關地段以整體綜合模式規劃重建，以便有更完善的重建安排，並有助重建後可有效改善該區的生活環境。有見及此，雖本計劃建議分拆有關「綜合發展區」地帶，為重建發展規模提供更多彈性，以鼓勵潛在發展者重建用地。但亦建議在情況許可下，由可配合政府對受影響汽車維修工場相關安置措施的單一發展者重建有關地段，以便在進行重建時適時落實提供汽車維修大廈，為汽車維修業界提供重置選擇，減低重建發展對營運者的影響。



分拆原則：
能藉此減少重建規模，減低收集
足夠業權的難度

分拆後的用地面積仍足夠日後透
過重建增設休憩用地或社區設施
，實現其規劃意向

能將地帶內對重建需求不同的現
有發展分開，以便加快迫切需要
重建部分的重建步伐

分拆原則：
能藉此減少重建規模，減低收集
足夠業權的難度

分拆後的用地面積仍足夠日後透
過重建增設休憩用地或社區設施
，實現其規劃意向

分拆界線能配合毗鄰宋皇臺道「
綜合發展區」地帶的界線及於宋
皇臺道通往啟德發展區擬議行人
過路設施的位置，以便打造連接
啟德發展區及牛棚的行人路連接

圖例

- 十三街的住宅樓宇
- 五街的住宅樓宇
- 新寶工商中心
- 機電工程署九龍廠
- 「綜合發展區」地帶範圍
- 建議分拆「綜合發展區」地帶的界線

米50 0 50 100米

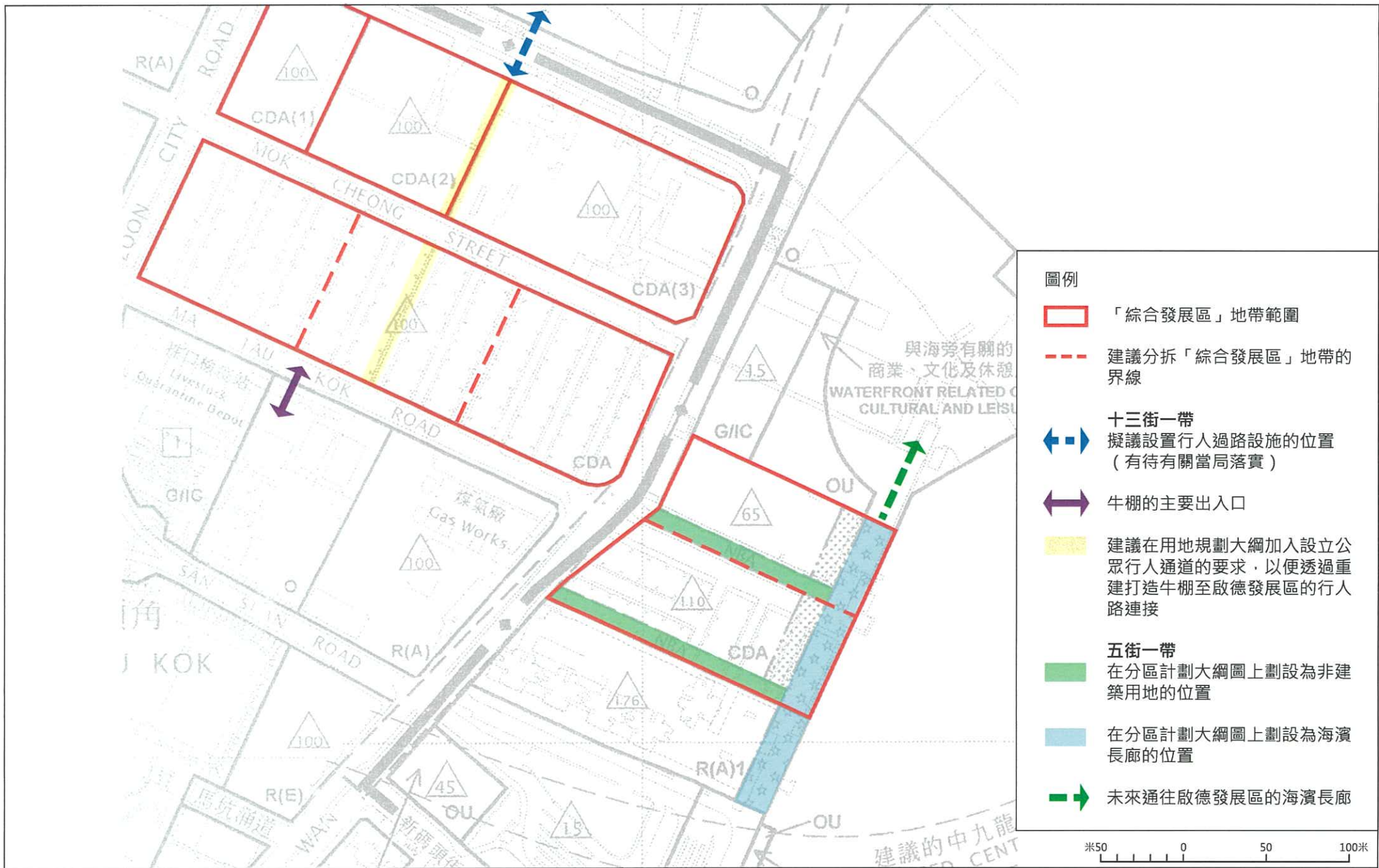
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
分拆五街及十三街的「綜合發展區」地帶



圖號：10
日期：2013年3月
比例：見圖內





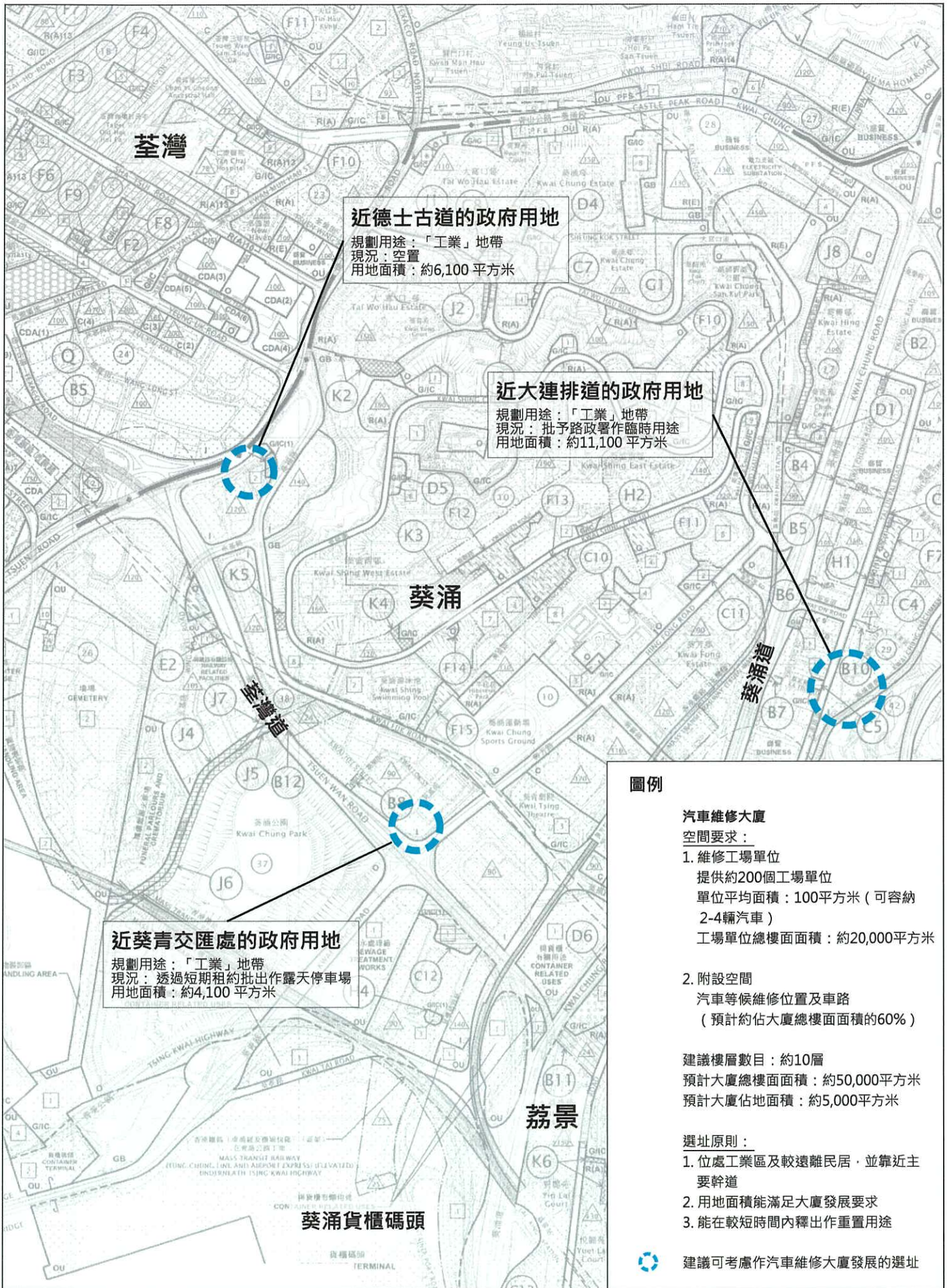
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
改善五街及十三街一帶小區與啟德發展區行人路連接的措施



圖號：11
日期：2013年3月
比例：見圖內

AECOM



荃灣

近德士古道的政府用地

規劃用途：「工業」地帶
現況：空置
用地面積：約6,100 平方米

近大連排道的政府用地

規劃用途：「工業」地帶
現況：批予路政署作臨時用途
用地面積：約11,100 平方米

葵涌

葵涌道

葵青道

近葵青交匯處的政府用地

規劃用途：「工業」地帶
現況：透過短期租約批出作露天停車場
用地面積：約4,100 平方米

葵涌貨櫃碼頭

荔景

圖例

汽車維修大廈

空間要求：

1. 維修工場單位
提供約200個工場單位
單位平均面積：100平方米（可容納2-4輛汽車）
工場單位總樓面面積：約20,000平方米
2. 附設空間
汽車等候維修位置及車路
（預計約佔大廈總樓面面積的60%）

建議樓層數目：約10層
預計大廈總樓面面積：約50,000平方米
預計大廈佔地面積：約5,000平方米

選址原則：

1. 位處工業區及較遠離民居，並靠近主要幹道
2. 用地面積能滿足大廈發展要求
3. 能在較短時間內釋出作重置用途



建議可考慮作汽車維修大廈發展的選址



2.4 土瓜灣中部

2.4.1 小區乃土瓜灣分區中心地帶，靠近主要幹道，有較良好的交通配套，商店林立。因應沙中線將在馬頭圍道附近設站，附近一帶的交通接駁將更為方便，將進一步深化小區作為土瓜灣分區中心的功能及定位。但現時小區內部分樓宇失修嚴重，土地用途不協調，街道環境管理不善，對居住環境造成影響。更新計劃建議將小區劃為重建優先範圍和重建及復修混合範圍（圖 13），透過推行重建及復修，改善小區生活環境。當中九龍城道及漆咸道北一帶是東九龍走廊天橋途經之處，天橋與附近的住宅樓宇非常接近，對居民造成長期的噪音和空氣污染滋擾，居住環境不理想，建議基於現行規劃機制及意向，鼓勵用地重建時可靈活發展相協調的非住宅及住宅用途，以減少東九龍走廊天橋對民居的滋擾。

2.4.2 而現時天橋橋底位置有較多售賣日常用品和食品商店，主要服務分區內的居民，但現時整體環境較昏暗，步行環境有待改善，建議透過推行相應的更新計劃方案，優化橋底環境。此外，亦可透過更新計劃所提出的優化地區連繫方案，改善小區與周邊位置，如牛棚及海濱的連繫，進一步擴大小區作為地區中心的輻射範圍。

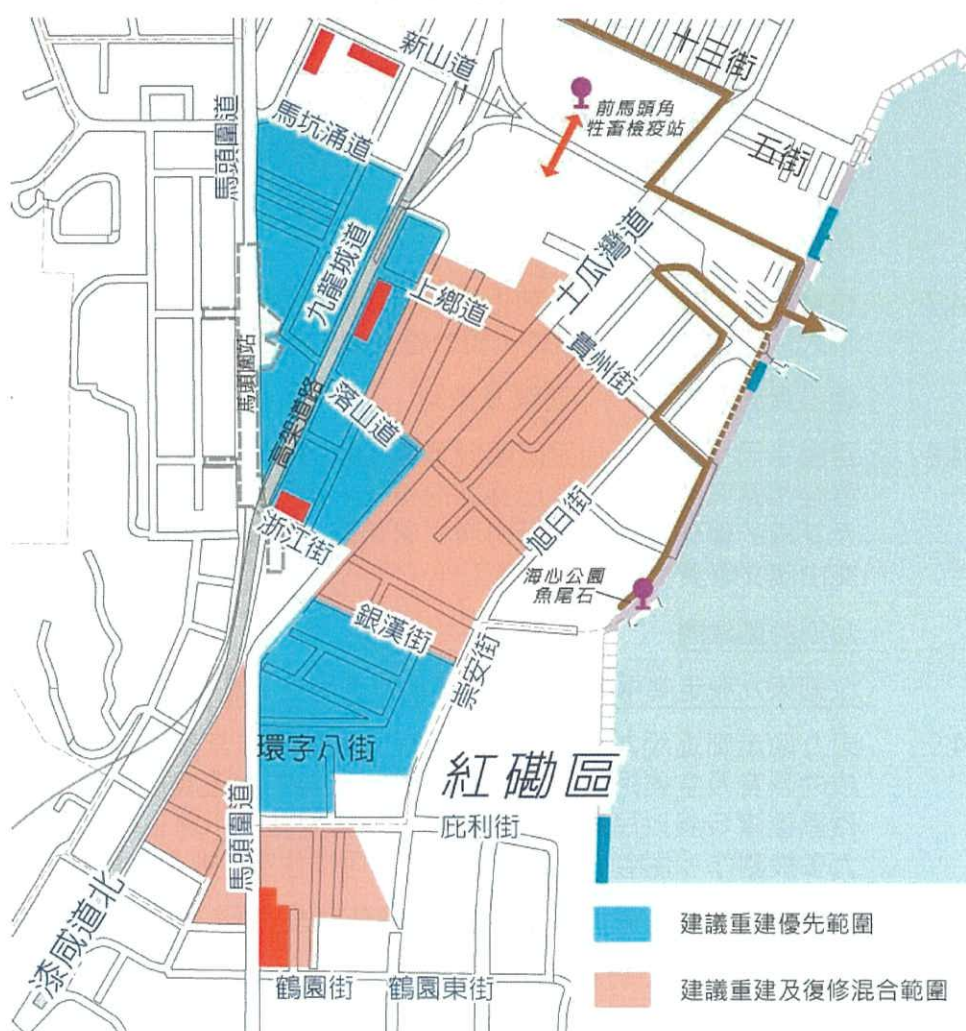


圖 13：土瓜灣中部一帶小區

2.4.3 具體有關小區的更新計劃方案如下：

建議近期可推行的措施

改善東九龍走廊天橋橋底環境

2.4.4 東九龍走廊途經土瓜灣分區九龍城道的部分是以天橋形式接駁，橋底位置靠近土瓜灣街市，有較多售賣日常用品及食物的店鋪聚集，吸引大批居民前來購物。但現時天橋阻隔了日光，令橋底環境較為昏暗，而地區人士亦認為附近一帶綠化不足，希望藉改善昏暗情況及進行綠化優化橋底的環境。

2.4.5 方案建議改善東九龍走廊天橋橋底環境，包括為天橋橋身塗上較明亮的油漆及在適當位置加設照明裝置，令整個橋底環境變得更光亮。而天橋橋底近落山道現有的小型休憩處有很多居民使用，但其佈置較為簡陋，建議優化及善用小型休憩處及毗鄰上鄉道和四川街花槽空間，並加設更多的座椅供附近居民（尤其是長者）使用。

2.4.6 因應近上鄉道的花槽空間正配合沙中線工程優化成為小型休憩處，建議有關當局亦可在近落山道的小型休憩處（屬未批出政府土地）及近四川街的花槽空間（已批給康樂及文化事務署）進行優化，善用空間加設休憩座椅及進行綠化（圖 14），建議休憩處可以暖色調進行佈置以給予市民和諧感，並配以較明亮色彩的地面鋪磚，改善昏暗環境。由於陽光較少，天橋橋底位置不適宜種植樹木，建議參考九龍城區綠化總綱圖在休憩處種植龍船花、灑金榕等灌木。

初步技術考量

2.4.7 橋身塗漆、加設照明及美化休憩處均屬小型工程，技術上會遇到的困難不大，而建議可改善環境，預計會受到附近居民歡迎。

建議實施機構/部門、時間及機制

2.4.8 建議為天橋塗漆及加設照明裝置的工程可由掌管東九龍走廊天橋的路政署經相關照明研究後作出適當的優化。近落山道及近四川街小型休憩處及花槽的優化建議，則可由康文署倡議，由建築署負責設計及建造，並交由康文署負責往後的保養工作。

短期計劃建議

改劃東九龍走廊兩旁用地為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶

2.4.9 東九龍走廊途經九龍城道的天橋部分與民居非常接近，汽車經過時所造成的噪音及空氣污染，對附近居民的日常生活造成很大的困擾。未來需透過重建發展以民居與天橋分隔。現時受影響用地在分區計劃大綱圖上大多被劃作「住宅（甲類）」地帶，可作住宅及非住宅發展²。

2.4.10 考慮公眾就解決東九龍走廊滋擾問題所提出的意見及與有關當局就各可能解決方向進行探討後，得出結論如下：

²部分發展用途需獲得城規會的規劃許可

可能解決方向	結論
將鄰近天橋的用地改劃為非住宅用途	有效限制用地發展為較不受噪音和廢氣影響的用途，但因地區整體屬以住宅為主的社區，區內對非住宅用途的需求有限。反觀區內以至全港對房屋需求殷切，一刀切將用地改劃為非住宅用途並非最適合的方向
將鄰近天橋的用地改劃為「綜合發展區」地帶	可較整體地控制新發展內住宅部分與天橋分隔安排，但可能因限制較多，增加進行重建的難度
於走廊靠近民居位置加裝隔音屏障	根據當局就東九龍走廊滋擾問題向九龍城區議會作出的回應 ³ ，覆蓋東九龍走廊或會妨礙消防及拯救工作，影響樓宇消防安全。另外，中九龍幹道與東九龍走廊的功能不同，當局沒有計劃以中九龍幹道取代現有的東九龍走廊
因應中九龍幹道的落成拆卸東九龍走廊	

表 3: 解決東九龍走廊滋擾問題的可能方向及進行探討後得出的結論

- 2.4.11 權衡以上各可能解決方向的利弊後，方案建議將有關用地改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，以增加用地作住宅及 / 或非住宅用途發展的靈活性（圖 15）。透過維持用地的整體准許發展地積比率，讓用地能保持其發展潛力，但建議當中非住宅用途的准許發展地積比率可較住宅用途的為高，鼓勵潛在投資者因應市場需要將土地轉作非住宅用途，如酒店、辦公室等對噪音及戶外空氣質素敏感度較低的用途，藉以解決東九龍走廊與居住用地的不協調問題。

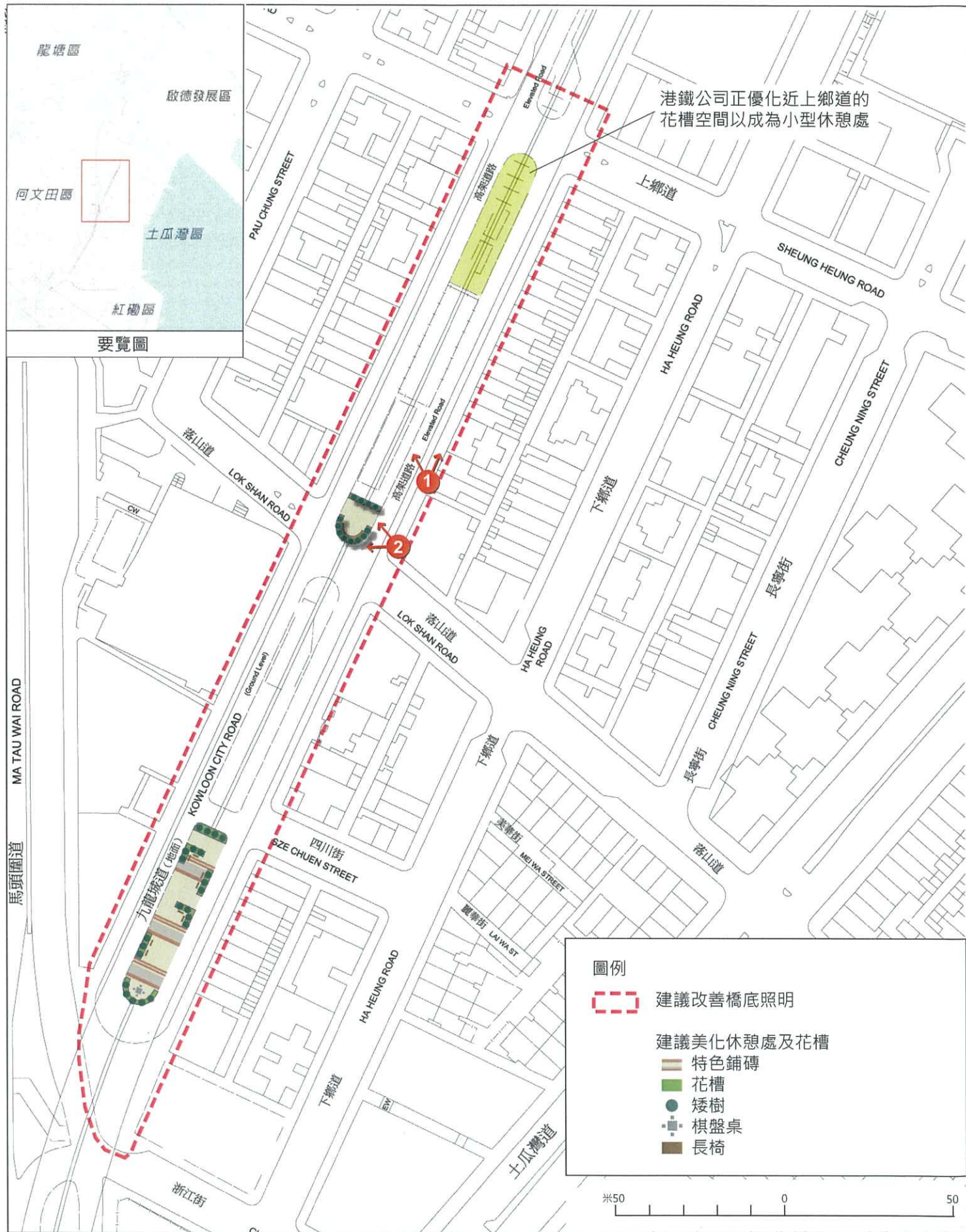
初步技術考量

- 2.4.12 方案已平衡各方需求，並只涉及相對較少對現有規劃的改動，可較快將有關建議付諸實行。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.4.13 建議由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會考慮接納。

³ 九龍城區議會委員會交通及運輸事務委員會第七次會議



1 現時橋底的環境較為昏暗



2 現時橋底的小型休憩處及花槽，佈置較為簡陋



改善照明後的橋底環境



要覽圖



圖例

- 東九龍走廊天橋
- 市建局正進行或已公佈重建項目
- 建議改劃作「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的範圍



① 東九龍走廊天橋與民居非常接近 (近九龍城道一帶)



② 汽車經過時所造成的噪音及空氣污染，對居民造成長期滋擾



③ 東九龍走廊天橋與民居非常接近 (近漆咸道北一帶)

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
東九龍走廊天橋及毗鄰的住宅用地



圖號：15
日期：2013年2月
比例：見圖內



2.5 紅磡

- 2.5.1 紅磡位處九龍城區的南端，毗鄰土瓜灣分區、何文田分區、黃埔一帶的多個住宅社區，小區亦靠近紅磡鐵路站，預料將來觀塘線延線通車後，交通將更為方便。現時小區部分樓宇較為破舊，居住環境不理想，同時亦有見近未來何文田鐵路站的蕪湖街已有一些重建活動開始進行，由此可見，小區是一個正在蛻變的社區，預料未來小區的生活環境及商業活動將會有所改變。更新計劃建議將小區列為重建及復修混合範圍（圖 16），因應小區內個別樓宇狀況，可透過重建及復修，改善小區內居民的生活環境。
- 2.5.2 由於小區靠近不同住宅社區及現有的交通設施，主要街道人流眾多，建議透過推行不同的更新計劃方案以及藉新鐵路服務的契機，改善小區行人路環境及連接性，並提升小區形象。
- 2.5.3 此外，小區近溫思勞街及機利士南路一帶，是殯儀及其相關行業的集中地，附近居民一直受到行業運作的滋擾，包括靈車停泊小區內街道所造成的交通問題及對居民的心理影響；小區內部分長生店為其顧客於店內暫時貯存骨灰龕；及先人家屬在小區街道進行拜祭及燒衣活動等。建議提出紓緩行業營運滋擾居民的措施，以回應及平衡居民及殯儀業界的具體關注議題及訴求，改善該處的整體環境。



圖 16：紅磡一帶小區

- 2.5.4 具體有關小區的更新計劃方案如下：

改善行人路環境及連接性

建議近期可推行的措施

優化黃埔街近紅菱道行人天橋的盡頭位置

- 2.5.5 紅磡分區雖然靠近紅磡鐵路站，由於兩者被鐵路及行車路分隔，現只依靠天橋接駁。沿紅菱街的有蓋行人天橋，從紅磡鐵路站連接至黃埔街末段位置，因環境較其他接駁路線為佳，故吸引較多市民使用，是步行進

出紅磡分區的主要通道。雖然如此，但現時天橋以功能為主，佈置較為單調，欠缺特色。

- 2.5.6 方案建議優化黃埔街近紅菱道行人天橋這個來往紅磡分區的重要出入口，以突顯該處作為地區門廊的功能。優化措施包括改善街道路面設計及於行人路栽種小型樹木，為該處營造場所感。因應該處人流眾多，建議樹木可沿迴旋處外排列，並預留足夠間距，以免阻礙人流走向。
- 2.5.7 此外，建議沿黃埔街設置指示牌，加強小區的行人導向性。配合路政署考慮在該處加設升降機的計劃，利用優化後的黃埔街連接蕪湖街，提升小區主要行人走廊的步行環境質素（圖 17）。

初步技術考量

- 2.5.8 建議的優化措施屬小型工程，預期沒有很大的技術困難。黃埔街是盡頭路，車流較少，在迴旋處及附近行人路進行綠化及改善街道路面，對街道的行車交通影響較少。但該處人流較多，附近亦有商舖及民居，並有加設升降機的計劃，在進行詳細設計時需注意方案對各方的影響。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.5.9 綠化建議可由康文署負責設計、實施及保養；鋪設地磚建議可由路政署負責設計、建造及保養；而指示牌則可由運輸署負責設計，並由路政署負責其建造及保養工作。

優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處

- 2.5.10 觀塘線延線何文田鐵路站將在蕪湖街近漆咸道北交界設有出入口，預料未來將會有較多訪客經該處進入紅磡分區。毗鄰的老龍坑街及獲嘉道一帶設有一些休憩處，現時設計較為簡陋，只有少量樹木、盆栽及座椅，地面為混凝土鋪成，加上附近花店的日常運作影響，如澆水時令地面長期濕滑及佔用了休憩空間放置雜物，街道環境不理想。
- 2.5.11 方案建議優化這些休憩處，為它們作重新設計，包括更換休憩處的鋪磚物料和座椅、將部分地方改成草地及種植富色彩的小盆栽。藉着利用不同的優化佈置，清晰劃出休憩處及行人通道的範圍（圖 18），包括在休憩處範圍鋪設暖色調地磚，種植可作遮蔭的樹木，及在靠近行人通道位置種植灌木，以營造溫暖及舒適氛圍，鼓勵行人停留使用，而行人通道則建議鋪設色調相對較冷的地磚。配合執法遏止非法佔用休憩空間，優化這個在蕪湖街的「門面」，改善地區形象，並指引訪客由何文田鐵路站經休憩處進入紅磡分區。
- 2.5.12 此外，有區內的居民指出，近年分區內的休憩空間逐續被暫時徵用作基建工程的工地，令休憩空間在短期內的供應減少。有關優化建議可改善附近一帶殯儀及相關行業密集的街道氛圍，為附近居民提供怡人的休憩空間。

初步技術考量

- 2.5.13 有關方案只涉及小型改善工程，利用設計優化現有休憩空間，改善街道環境，技術上大致可行，但須配合有效執法，杜絕非法放置雜物行為，保障休憩處環境質素。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.5.14 建議有關休憩處美化工作可由負責管理休憩空間的康文署倡議，由建築署負責設計及建造，並交由康文署負責其後的管理及保養工作。另亦須配合食物及環境衛生署對附近店鋪非法放置雜物的執法行動。

改善溫思勞街行人過路設施，優化與何文田分區行人連繫

- 2.5.15 從公眾參與活動的結果得知，有部分紅磡分區溫思勞街 / 機利士南路一帶的居民，會前往毗鄰何文田分區的愛晨徑。由於兩個區被漆咸道北行車路所分割，居民現只可使用近溫思勞街遊樂場的行人隧道來往兩區。但步行至行人隧道須先橫過溫思勞街，當中溫思勞街近漆咸道北隧道位置現時未有過路設施，車速普遍偏快，行人過路時往往需閃避車輛，易生交通意外。

- 2.5.16 回應居民訴求，方案建議通過修改溫思勞街近通往漆咸道北隧道位置行車路的道路管制線，引導車輛在行經該處時減慢車速。另外，配合運輸署在溫思勞街與老龍坑街交界設置行人過路設施的計劃，建議在溫思勞街近榮豐大廈的行人路加設圍欄，禁止行人於靠近漆咸道北的溫思勞街較危險路段橫過馬路，引導行人在較安全的位置過路，提高溫思勞街的道路安全（圖 19）。

初步技術考量

- 2.5.17 方案預計可改善溫思勞街的道路安全，減低發生交通意外的機會，但因街道是紅磡分區通往漆咸道北北行線的唯一通道，需評估有關改善措施對附近位置交通情況的影響，以平衡行人和行車交通的需要。另外，有鑑於毗鄰的溫思勞街遊樂場及前臨時停車場用地已被港鐵公司徵用作沙中線臨時施工用地，改善措施需配合有關鐵路建設工程，盡量減低對出入施工用地的工程車輛所造成的不便。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.5.18 方案涉及修改溫思勞街道路管制線及在行人路加設圍欄，建議可由運輸署倡議及進行設計，並由路政署負責建造及維護。

短期計劃建議

配合觀塘線延線工程，優化蕪湖街及德民街一帶與何文田及黃埔鐵路站的行人路連接及環境

- 2.5.19 觀塘線延線將於 2015 年落成，紅磡分區將設立何文田及黃埔兩個鐵路站，為小區內的居民提供鐵路交通服務，預計會帶動鄰近的重建發展之餘亦將吸引較多居民和訪客選擇使用鐵路交通來往小區，令靠近車站出入口街道的人流增加。蕪湖街及德民街將會是兩站之間的主要街道，屆

時會成為鐵路乘客的必經之路，現時有關街道雖然商店林立，但行人路普遍缺乏綠化，部分路段的人流較多，行人路環境不理想。

- 2.5.20 方案建議優化蕪湖街及德民街一帶與何文田及黃埔鐵路站的行人路環境，透過加設可懸掛於圍欄的盆栽植物及於路面鋪設特色地磚，改善主要地區出入口的環境，以提升地區形象。建議路面鋪磚主要為灰色組合設計，並拼出富有動感的條紋圖案與街道繁忙的人流互相映襯。另外，為了方便訪客，建議在出入口設置地圖及方向指示牌，引導訪客前往附近不同的目的地，如紅磡市政大廈、殯儀館、紅磡鐵路站及土瓜灣分區等，構建便捷及舒適的行人路網絡，並合理地疏導人流（圖 20）。

初步技術考量

- 2.5.21 方案涉及街道綠化和鋪設特色地磚，以及在鐵路站出入口設置地圖及在街道沿途設置方向指示牌，技術上大致可行，但方案需進行較詳細設計以落實具體進行優化位置及方法，並需配合鐵路站出入口的詳細設計以及施工進度。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.5.22 建議可由康文署負責綠化的設計、實施及保養工作；鋪設地磚建議可由路政署負責設計、建造及保養；地圖設計、建造及保養工作可由建築署負責；而指示牌則可由運輸署負責設計，並由路政署負責其建造及保養工作。

紓緩殯儀及相關行業營運滋擾居民的措施

- 2.5.23 為了減少殯葬商經營對鄰近居民的環境及心理影響，食物環境衛生署（下稱「食環署」）曾就殯葬商牌照發牌和持牌條件的詳細內容作出修訂，以加強規管，而規劃署亦已不支持區內的新牌照申請⁴，藉以避免滋擾情況惡化。針對殯葬商暫時存放骨灰的問題，政府現正草擬法例規管暫時為顧客提供存放骨灰服務的持牌殯葬商，如禁止顧客在處所內或附近地方燃燒香燭冥鏹等，以盡量減少暫時存放服務對附近地方造成的滋擾。有關法例草案預計最早在 2013 年第四季提交立法會審議。建基於有關當局對殯儀及其相關行業的各項規管措施，更新計劃方案進一步提出以下措施，以紓緩及解決行業營運對居民的滋擾。

⁴根據城規會的詞彙釋義，殯葬商經營處所大多被介定為「辦公室」或「商店及服務行業」用途，在相關分區計劃大綱圖中「住宅（甲類）」用地上建築物的最低三層或特別設計的非住宅部分屬經常准許的用途。由於在該用地上准許有關商業用途的規劃意向是為區內居民提供能滿足日常生活需要的用途，但在用地上設置殯葬商的經營處所並不能達到上述規劃意向，為免因殯葬商經營處的進一步增加以致區內能滿足居民日常生活需要的用途減少，規劃署已不支持在區內的殯葬商新牌照申請。

短期計劃建議

建議優化公眾集中化寶服務

- 2.5.24 集中於紅磡分區的殯儀業及其相關行業，由於與民居相鄰，其運作對居民造成一定滋擾，當中包括燒衣活動。現時福澤殯儀館（紅磡公眾殯儀館）於春秋二祭前後開放其化寶盤予公眾人士使用，以回應市民於該段時節的拜祭燒衣的大量需求，但平日較零星的拜祭燒衣活動仍為該區居民造成滋擾。
- 2.5.25 有見及此，建議優化現時在福澤殯儀館的公眾化寶服務，包括延長化寶盤開放予公眾人士使用的時間，並需配合每日出殯的高峰時間及春秋二祭時分，實施特別開放安排，鼓勵更多市民使用，以減少街邊燒衣及有關活動對附近居民所造成的滋擾。
- 2.5.26 因福澤殯儀館現時是根據於 2012 年與政府所簽定的協議條款營運，當中只規定於春秋二祭前後為公眾提供免費化寶服務，故建議當局於 2017 年，即現行的營運協議期滿時，將「須於平日提供公眾化寶服務」的條款加入新的協議內，以解決區內平日的燒衣拜祭活動對居民的滋擾問題。
- 2.5.27 此外，亦建議當局應積極考慮與福澤殯儀館商議於現行營運協議的餘下期限內增加向公眾開放化寶服務時段，以加快回應平日燒衣拜祭活動的需要，盡早紓緩對居民的滋擾。

初步技術考量

- 2.5.28 延長現有化寶盤開放時間的方案，並不涉及任何工程，但殯儀館或需額外人手及資源，以應付時間延長所帶來的工作。因應有關服務屬公共市政範疇，有關當局可考慮負擔部分額外需要的成本，或在延續殯儀館協議時與營辦商協商有關安排。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.5.29 建議由食環署負責改善及管理公眾集中化寶服務，向業界宣傳有關服務安排，並加強規管及執法工作。此外，建議署方負責在制定紅磡公眾殯儀館的新協議時加入條款，以規定未來營辦者須於平日提供公眾化寶服務。

中期計劃建議

在紅磡殯儀業及其相關行業集中地一帶增加泊車位供靈車停泊

- 2.5.30 從公眾參與活動及社會影響評估的結果得知，紅磡殯儀業及其相關行業集中地一帶缺乏可供靈車使用的泊車位或停車場，以致靈車常停泊在住宅區的街道上。由於與民居相鄰，對居民造成心理影響，亦因靈車佔用部分街道空間，對行人過路造成不便。
- 2.5.31 方案建議在殯儀館附近位置增加泊車位以集中停泊靈車，減少靈車在住宅區街道的路旁泊車情況及紓緩對附近居民的影響。透過諮詢殯儀業界及相關部門並根據以下選址原則，初步在小區附近選出一個適合作增加泊車位的位置。

- 遠離民居，靠近現有殯儀設施
- 對區內交通的影響較小
- 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作有關用途
- 有足夠空間設置泊車位

2.5.32 初步選址位處九龍公眾殯房西北面的用地，在分區計劃大綱圖上現被劃作為「政府、機構或社區」用地，樓高限制為一層，前身為臨時露天停車場，現時被徵用作沙中線工程用地，至工程完工後可釋出作其他用途。建議將來可再次透過短期租約批出用地作露天停車場，並以租約條款規定營運者須預留最少 5 個大型車輛泊車位，讓靈車可作停泊（圖 21）。

初步技術考量

2.5.33 在九龍公眾殯房西北面的用地設置停車場，需待沙中線完工後才能重新批出作有關用途。因應方案建議預留若干數目的大型車輛泊車位，有關短期租約需設有特定條款以收納有關要求，並需配合運輸署對有關安排的意見。

建議實施機構/部門、時間及機制

2.5.34 建議由地政總署負責批出用地予運輸署，再由該署邀請私人營辦商設置及營運停車場。

長期計劃建議

配合全港性政策，增加骨灰龕位供應

2.5.35 為了減低殯儀業及其相關行業對附近民居所構成的滋擾，近期可推行的措施建議在行業集中地一帶較遠離民居位置增設泊車位，以減少靈車對附近居民的滋擾。短期計劃方案則建議提供公眾集中化寶設施，以減少市民在路邊燒衣的情況。有關方案雖可紓緩部分滋擾，但滋擾問題仍未徹底解決。而由於全港骨灰龕位供應短缺，一些小區內的長生店會為其顧客於店內暫時貯存骨灰龕。每逢春秋二祭時，都會有特別多的先人家屬前來小區進行拜祭活動，對附近居民造成滋擾。

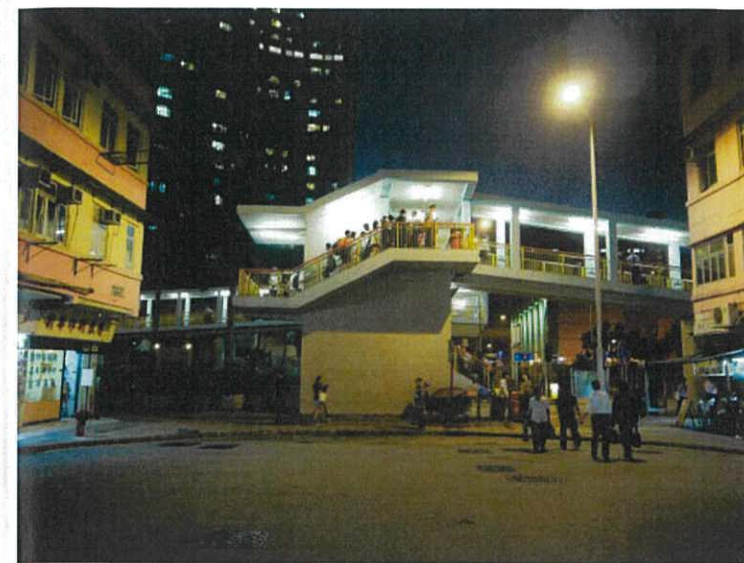
2.5.36 長期計劃建議配合全港性政策，增加骨灰龕位供應，藉此減少骨灰龕在區內存放的情況及相關的拜祭活動。

2.5.37 初步技術考量

2.5.38 要落實有關建議，需要有相應的全港性政策支持。

建議實施機構/部門、時間及機制

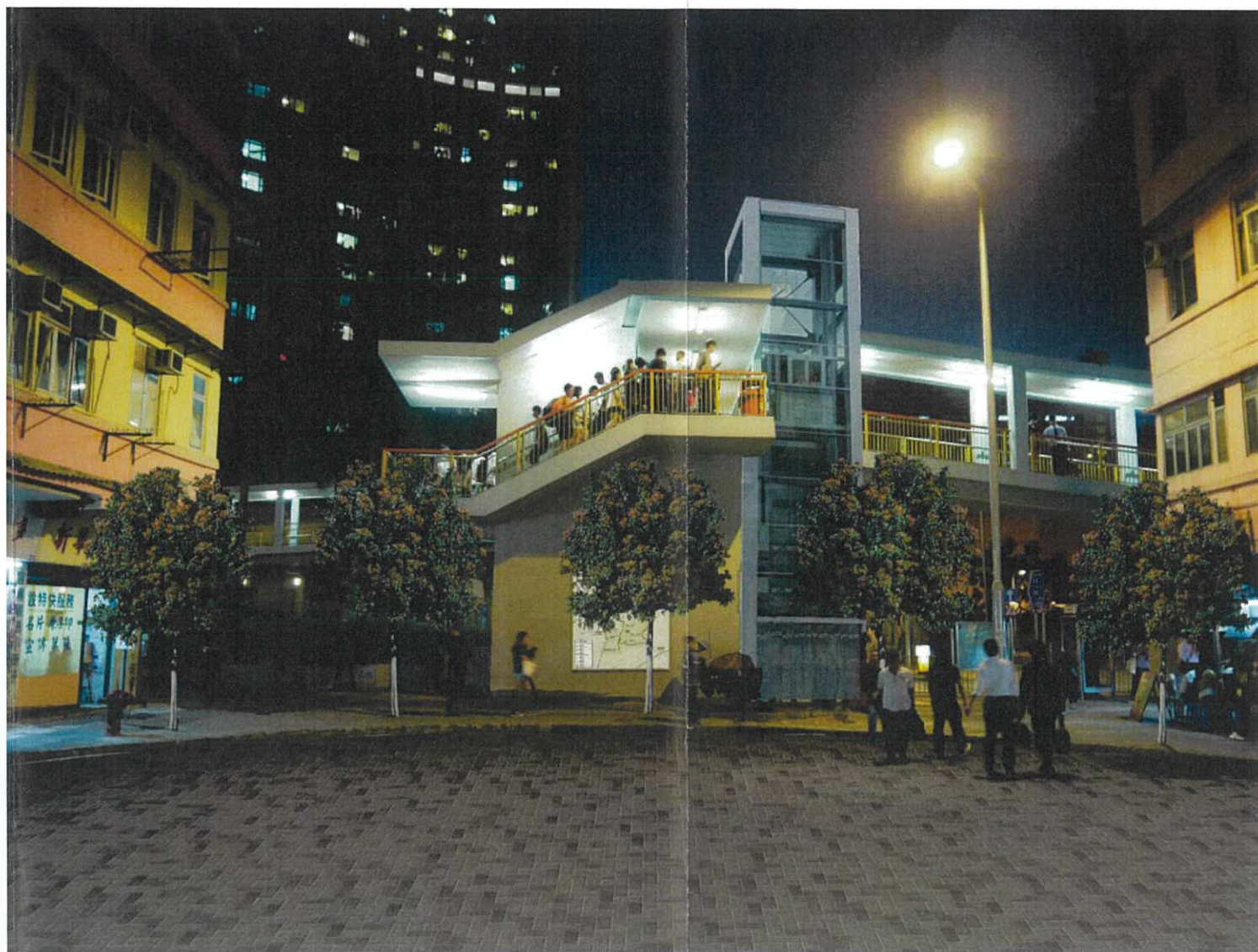
2.5.39 建議由食物及衛生局負責研究及制定相關政策，以增加骨灰龕位供應。



1 黃埔街近紅磡道行人天橋盡頭位置現時的街道環境



2 黃埔街現時的街道環境



優化後的黃埔街天橋入口



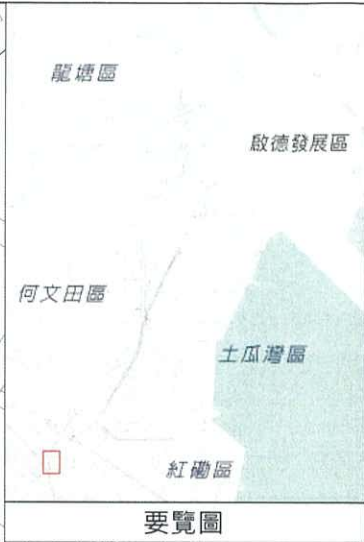
1 獲嘉道現時的街道環境



2 老龍坑街現時的街道環境



美化後的休憩處



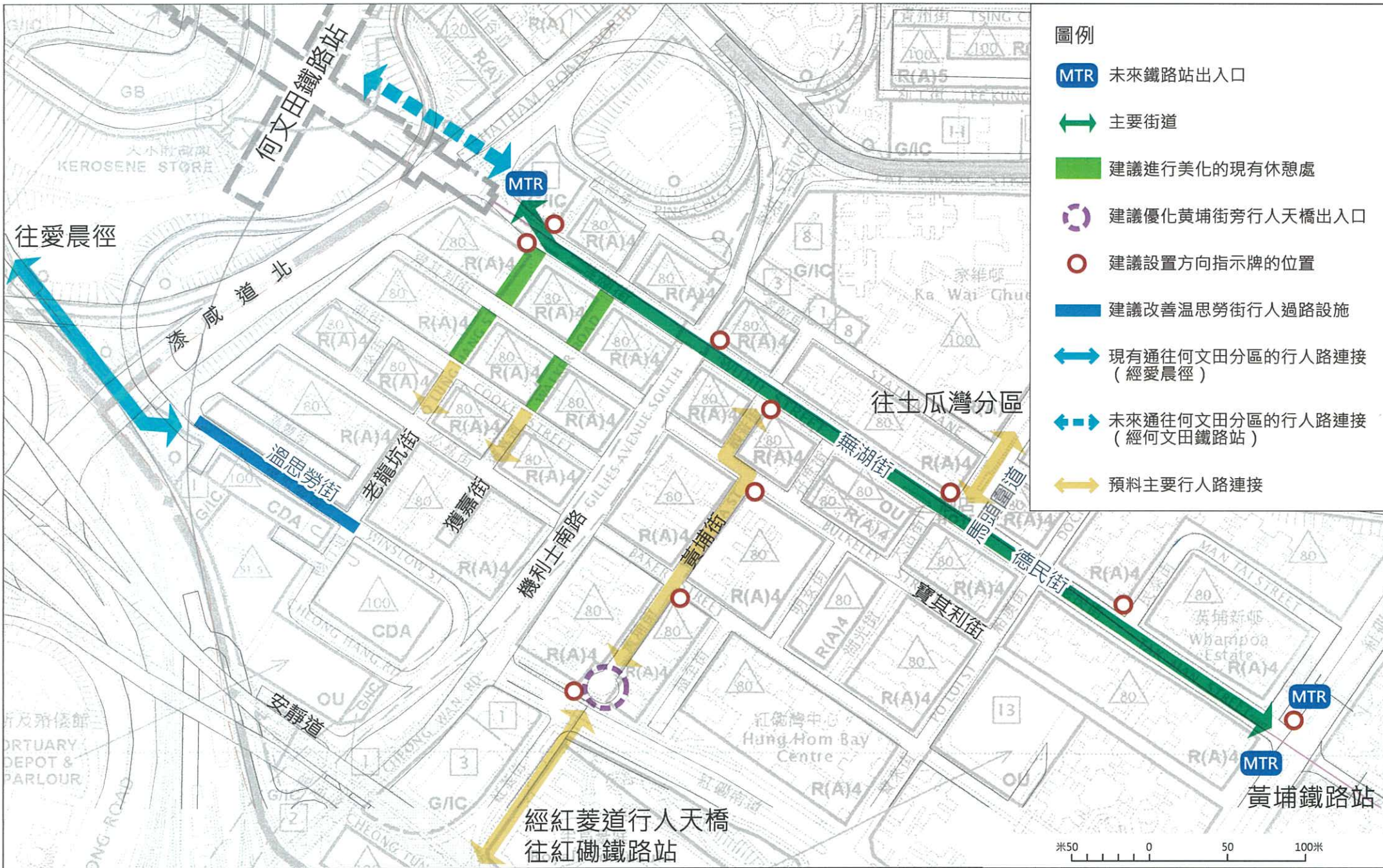
1 温思勞街一帶缺乏行人過路設施



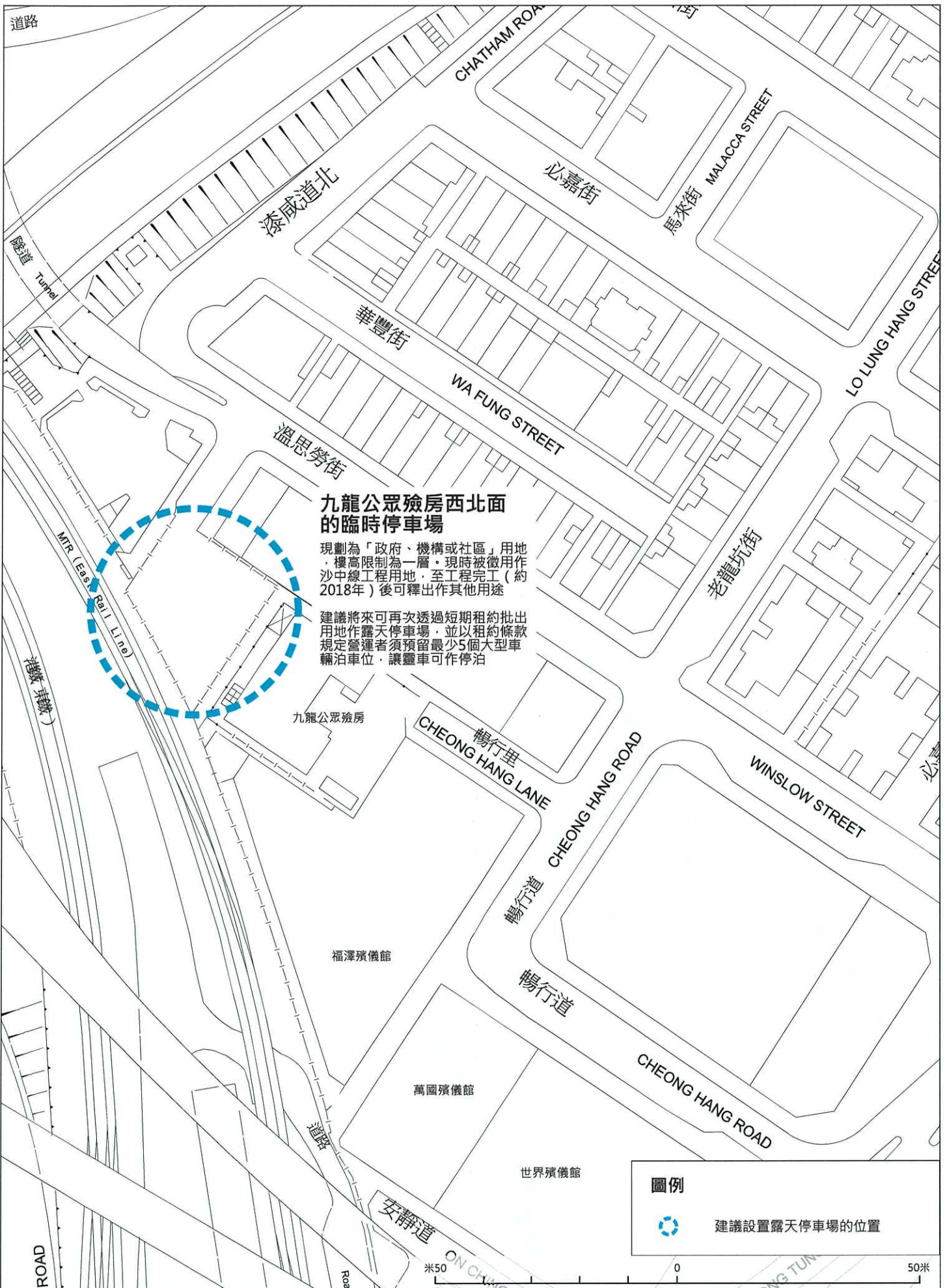
2 通往愛晨徑的行人隧道



加設圍欄及修改道路管制線後的温思勞街



- 圖例**
- MTR 未來鐵路站出入口
 - ↔ 主要街道
 - 建議進行美化的現有休憩處
 - 建議優化黃埔街旁行人天橋出入口
 - 建議設置方向指示牌的位置
 - 建議改善溫思勞街行人過路設施
 - ↔ 現有通往何文田分區的行人路連接 (經愛晨徑)
 - ↔ 未來通往何文田分區的行人路連接 (經何文田鐵路站)
 - ↔ 預料主要行人路連接



2.6 設立主題步行徑

2.6.1 九龍城地區資源豐富，有眾多歷史文化建築及公共活動空間和設施，現時這些資源散佈區內不同位置，而部份亦較少人認識。建議可把各景點串連，強化和突顯地區的歷史和文化特色，為本區建立特有鮮明的地區形象。

2.6.2 方案建議設立主題步行徑串連和組織區內現有及規劃主要歷史文化建築和設施、公共活動空間及交通節點。透過加設合適的行人裝置，如指示牌、資料展板及地圖等，介紹沿途景點的歷史和背景資料，並在走線經過的街道交匯點和轉角處，豎立方向標示牌以及改善鋪磚設計（圖 22），如以不同的標誌性地磚和顏色突顯文物步行徑主題，加強步行徑的導向性及優化步行環境，提供怡人的步行體驗。



圖 22：特色鋪磚款式參考設計

2.6.3 市民普遍支持在區內設立主題步行徑，因應公眾對初步方案文物步行徑的意見，步行徑的走線及所包括的景點亦作出了調整，並根據沿途的區域特色將主題步行徑分為四個路段，包括海濱休閒路段、社區藝術路段、小區文化路段和寨城歷史路段。各分段的長度均少於一公里，亦會與就近的活動節點和公共交通設施連接，令遊客能舒適和便捷地遊覽主題步行徑沿途各景點。具體分段建議如下（圖 23）：

海濱休閒路段

- 有關路段以土瓜灣海濱為主題，藉以展示海濱一帶過往的風貌，如海岸線的變化，以及讓遊客能了解海濱過往和現在的社會活動和功能，包括區內水上交通及與海濱有關的設施和用途。路段從海心公園延伸至九龍城碼頭，沿途會經過海心公園魚尾石（前身為海心島的一部分）。
- 因應路段位處臨海地帶，並與海濱長廊走線重疊，建議沿途加設與海港有關的鋪磚設計，如海浪和船的圖案及藍色主調的地磚，加設介紹海岸線和水上交通變遷的資料牌，並可加設方向標示牌，引導訪客至土瓜灣分區的內陸位置、未來沙中線馬頭圍鐵路站及毗鄰的九龍城碼頭和巴士總站。

- 另外，訪客亦可享用海濱長廊所提供的康樂設施和休憩空間，與區內居民一同感受舒適悠靜的海濱環境。未來海濱逐續被貫通後，訪客更可循海濱長廊通往啟德、紅磡及尖沙咀等地。

社區藝術路段

- 有關路段以前馬頭角牲畜檢疫站（牛棚藝術村）作為路段的主要亮點，並以牛棚的歷史及藝術元素作主題。路段從九龍城碼頭經馬頭角道、土瓜灣道及北帝街連接至宋皇臺道近未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口，沿途遊客會經過牛棚藝術村，並可了解其歷史背景及感受內裏的藝術氣息。另外，北帝街和譚公道現設有較多食肆和商店，為附近居民提供日常生活所需，遊客可體驗附近住宅社區的本土特色及氣氛。
- 因應牛棚藝術村的歷史及現時用途，建議有關路段可以牛和藝術兩個主題作佈置，配合相應的鋪磚設計，如刻有歷史資料及圖案的雕刻地磚，突顯路段主題（圖 24）。此外，可設置資料展板介紹牛棚和藝術村的背景資料，並可加設方向標示牌及地圖，指示遊客至毗鄰的鐵路站出入口以及九龍城碼頭和巴士總站。
- 配合未來活化及開放牛棚的建議，訪客亦將可參與牛棚內有關藝術及歷史的活動，如展覽、表演、講座和工作坊等，並可從牛棚透過擬議改善的行人路連接，前往毗鄰的土瓜灣遊樂場、更新計劃建議打造位於東九龍走廊橋底的「藝術走廊」、馬頭圍鐵路站及啟德發展區等地，進一步擴大牛棚的輻射範圍及確立其作為地區特色和焦點的定位。



圖 24：配合社區藝術路段主題設置的特色鋪磚和依附牆身或獨立設置的歷史資料展板

小區文化路段

- 有關路段旨在展示九龍城區與古代歷史的密切關係，以及讓遊客了解地區過往在香港航空交通發展中所擔當的重要角色。因應啟德機場舊址將化身為啟德發展區，有關路段將透過周邊現存的文物和歷史建築及社區，訴說這段香港的重要歷史。路段從宋皇臺道近未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口連接至賈炳達道，途經宋王臺石刻、舊遠東飛行學校、聖公會聖三一堂及一些具建築特色的唐樓，當中亦會穿越九龍城舊區，遊客可感受這個過往作為機場門戶社區的獨特城市肌理和街道環境氛圍，並可順道光顧區內富有本地特色的食肆和商店。

- 為了突顯有關南宋末二帝駐驛九龍城的事蹟和本港飛行歷史，建議可在沿途的宋王臺花園及宋王臺遊樂場內加設與宋代歷史及飛行有關的佈置，如宋代人物雕像及舊式飛機模型，遊客可在了解相關歷史之餘，亦可在公園進行休憩活動及作中途休息。至於九龍城舊區的路段，由於途經位置人流較多，行人路空間亦較窄，建議只在沿途轉角處重新鋪裝行人路地磚，並加設適當方向標示牌，以指示就近文物及土瓜灣鐵路出入口的位置。

寨城歷史路段

- 有關路段主要展示與九龍寨城的歷史，包括清朝政府在香港殖民地時代於九龍城一帶駐軍及建立領事處，以及清朝滅亡後有關位置變為無政府接管的「三不管」地帶和其後出現的獨特居民社區。路段從賈炳達道經賈炳達道公園及九龍寨城公園連接至九龍寨城遺址（衙門和南門遺址），沿途亦會經過龍津及樂善堂石額（圖 25），藉以展現前九龍寨城的歷史及文化。未來與啟德發展區的行人路連接開通後，路段可延伸至龍津橋遺址；此外，文物步行徑亦可因應情況延伸至毗鄰位置，包括啟德河及黃大仙區等地。
- 九龍寨城公園現時已設有較完善的歷史景點配套設施，包括歷史展覽館、資料展示牌、地圖及方向標示牌等，建議可在該處設立遊客支援處，為遊客提供有關文物步行徑的資訊及導賞支援服務。另外，由於九龍寨城公園位處賈炳達道公園以北，位置較為隱蔽，建議可在賈炳達道公園近賈炳達道的出入口加設與寨城歷史主題有關的佈置，以營造場所感及吸引遊客進內參觀。



圖 25：設置歷史資料展板後的樂善堂石額

- 2.6.4 整條文物徑不但把區內各主要景點串連起來，加強周邊不同環境及行人路系統的聯繫，亦能有效反映九龍城區的多元化的特色，為遊客帶來有趣的步行經驗。建議主題步行徑在串連區內的主要景點後，逐步加強各節點的功能內容及與社區的融合，並配合區內未來的發展，持續修改步行徑的走線及所包含的文物景點，以改善步行經驗及豐富步行徑的內容。

初步技術考量

- 2.6.5 要打造一條成功的主題步行徑，除了涉及加設介紹景點及方向標示設施等小型工程外，還須配良好的行人路連接和環境以及沿途富吸引力的景

點和相關活動。另外，主題步行徑的內容需定期更新，以確保景點介紹內容的準確性，並預留資源及空間以滿足未來擴展的可能，如走線改動及舉辦與主題步行徑相關活動等，以保持其新鮮感及對公眾的吸引力。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.6.6 為呈現主題步行徑，方案建議加設資料展板、地圖、方向標示牌及特別地面圖案。當中有關展示內容的設計及更新可由香港旅遊發展局負責，或外判予非政府組織或大學負責擬備。而有關展板、地圖、方向標示牌及特別地面圖案，則可由建築署負責設計，並由路政署負責建造及保養。



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
主題步行徑



圖號：23
日期：2013年3月
比例：見圖內

AECOM

沿主題步行徑近期可推行的優化及改善建議 (圖 26)

於啟德隧道出入口一帶的行人路進行綠化

2.6.7 啟德隧道是九龍城區連接觀塘區的主要幹道，於區內土瓜灣分區近馬頭角道一帶設有出入口，現時該處行車交通頻繁，為附近行人帶來噪音及廢氣滋擾，而附近的行人路亦缺乏綠化，步行環境並不理想。

2.6.8 方案建議在啟德隧道出入口一帶的行人路進行綠化，當中包括出入口靠近馬頭角道、馬頭角道公廁、九龍城道的行人路。因應行人路寬度及不阻礙行人路為前提，可考慮加設盆栽或可依附圍欄的小型花池 (圖 27)，以栽種顏色較鮮艷的馬纓丹及藍雪花等，藉以美化隧道出入口一帶的景觀，改善行人路環境。

初步技術考量

2.6.9 有關方案只涉及有行人路進行小型綠化，技術大致可行，但需注意施行綠化措施後的行人路通道仍需保留足夠寬度，以應付行人流量，而綠化措施亦不能對啟德隧道的運作及保養造成負面影響。

建議實施機構/部門、時間及機制

2.6.10 建議有關綠化工作可由康文署負責實施，並負責其後的保養工作。

建議改劃牛棚為「其他指定用途」以清楚表明其規劃意向為保存、修復和活化該用地作藝術創作及有關用途，並增設公眾休憩設施

2.6.11 牛棚是九龍城區其中一個重要的歷史建築物，亦是文物步行徑途經的其中一個景點，在分區計劃大綱圖上被劃作「政府、機構或社區設施」及「休憩用地」地帶，現時用作藝術村，吸引了一批藝術家進駐 (圖 28)。藝術村現由發展局文物保育專員辦事處管理，並由該局研究及制訂未來活化及保育牛棚的計劃，以發揚其文化歷史及藝術特色。由於租戶及對外活動不多，內裏亦較少介紹牛棚歷史的資料，缺乏吸引力，人流較少。公眾及附近居民反映牛棚現時的空間未被充分利用，而現時與周邊社區連繫亦有改善的空間。

2.6.12 配合發展局未來的活化計劃及九龍城區議會建議透過社區重點項目計劃改善牛棚，方案建議多加善用牛棚空間，如可考慮探討在牛棚內的露天空地及未有對外開放的後院用地闢設休憩空間，以設置草地及有蓋休憩座椅等休憩設施，讓附近居民可在內進行靜態休憩活動。另外，配合牛棚現有的藝術主題定位，亦可邀請藝術村內的藝術家在休憩空間內設置藝術主題的佈置及展覽，並透過舉辦公眾藝術教育活動，將牛棚塑造成一個結合藝術及社區的公共空間，增進藝術村與地區人士的交流，推廣地區藝術發展。

2.6.13 另一方面，配合牛棚作為富有藝術及文化歷史特色地區亮點及藝術與社區交匯點的活化目標，建議將有關用地改劃為「其他指定用途」，並清楚表明其規劃意向，是保存、修復和活化該用地作藝術創作及有關用途，並闢設公眾休憩用地及社區用途。透過制定用地上經常准許及須先向城規會申請獲准的用途，引導達至活化目標，建議可考慮的用途包括但不限於遊客中心、展覽或會議廳、圖書館、辦公室、娛樂場所、康體

文娛場所、商店及服務行業、教育機構、創意產業、機構用途等。而牛棚進一步深化其藝術主題的同時，亦會透過增加公共空間等社區設施，讓牛棚可服務區內居民，以打造其為藝術與社區的交匯點，建議可規限藝術及公共空間的樓面面積，以提供適當比例的用途，平衡及滿足活化需要。

初步技術考量

- 2.6.14 方案建議在牛棚內的露天空地及後院用地闢設休憩空間，當中後院用地因未有足夠符合現今安全標準設施，故此暫未被開放使用，在計劃建設休憩空間時，需同時考慮設置相關設施配套，以保障訪客安全，並需為休憩空間尋找合適的管理及保養部門/機構。此外，亦需注意方案對歷史建築物的影響以及休憩空間開放後的人流管理安排，以確保歷史建築能被適當地使用並滿足居民使用設施的需要。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.6.15 牛棚藝術村現時由發展局管理，並由局方就其未來用途進行探討，建議可由局方及九龍城區議會負責統籌有關方案的實施和管理。而有關改劃土地用途的建議，可由規劃署負責草擬，並由城規會考慮審批。





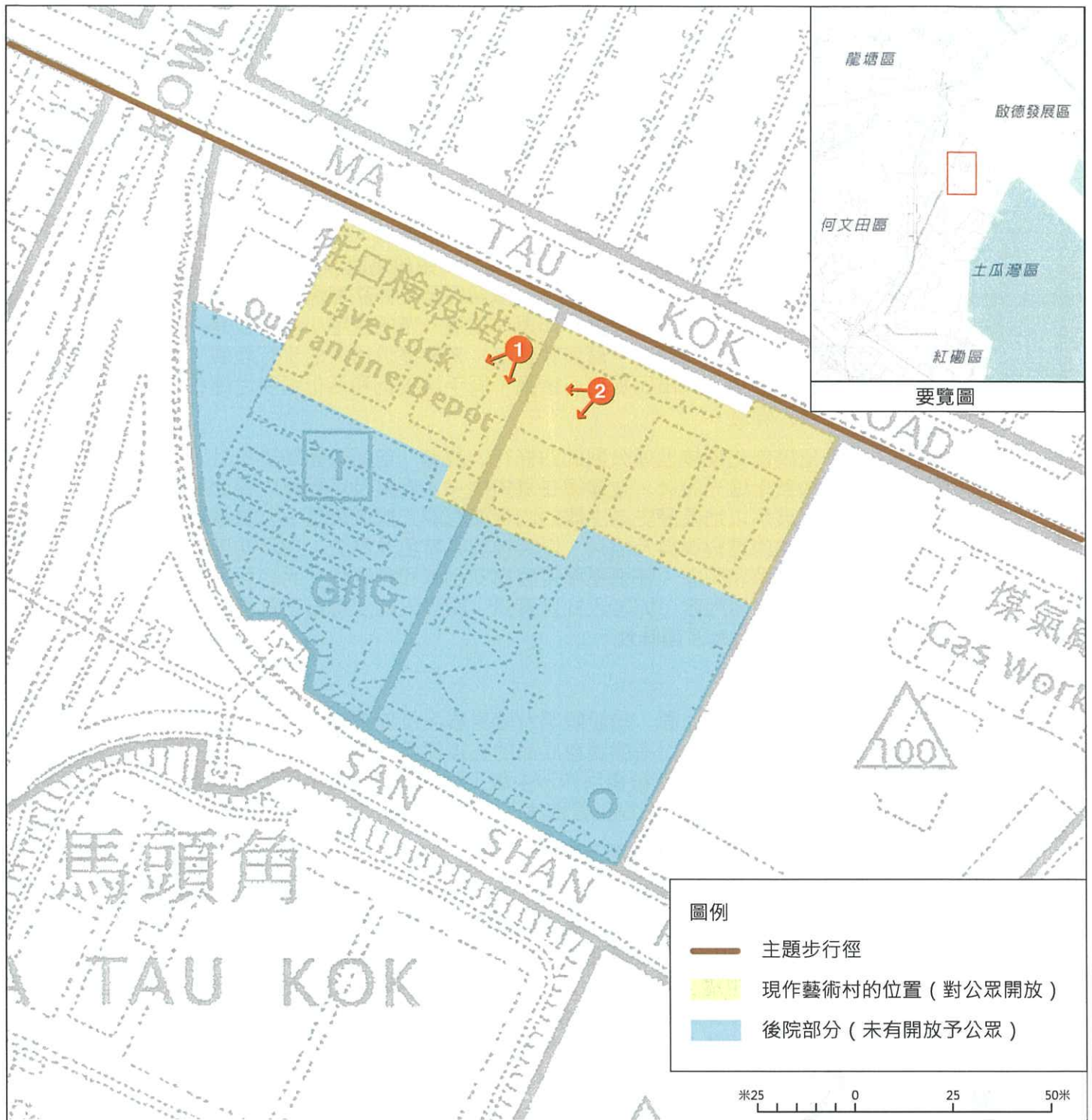
1 現時啟德隧道出入口一帶的行人路較少綠化，步行環境有待改善






2 現時啟德隧道出入口一帶交通頻繁，造成噪音及廢氣滋擾



進行綠化後的行人路環境



圖例

-  主題步行徑
-  現作藝術村的位置 (對公眾開放)
-  後院部分 (未有開放予公眾)



1 牛棚部分位置現時被用作藝術村



2 牛棚內的露天空地

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
建議改劃牛棚為「其他指定用途」
以清楚表明其規劃意向



圖號：28
日期：2013年3月
比例：見圖內



沿主題步行徑的短期優化及改善建議 (圖 29)

優化世運公園附近的行人隧道

- 2.6.16 現時世運公園設有四條行人隧道，連接太子道西、太子道東、馬頭涌道及亞皆老街一帶的社區 (圖 30)。另外，由於馬頭涌道和太子道東有較多連接區外巴士及小巴途經，有許多居民及區外訪客需經行人隧道來往巴士和小巴士站以及毗鄰社區，如衙前圍道一帶的住宅小區。但是，現時行人隧道佈置較為簡陋，環境較昏暗，未能提供怡人的步行體驗。在公眾參與活動中，有市民提議可透過不同手法美化和活化通往世運花園的多條行人隧道。
- 2.6.17 方案建議優化連接世運公園的四條行人隧道，包括改善鋪磚設計及增加照明和美化燈光設計，並建議在隧道內加入靠牆及可更換內容的展覽裝置，以展示以地區歷史為主題的內容如有關九龍城舊區、九龍寨城及舊啟德機場的歷史資料及照片，以突顯地區特色及歷史，加深訪客對附近社區的了解和印象，使通道顯得較有安全感和趣味性。另亦可因應情況定期更換展示內容，如加入社區資訊，讓途人能了解最新社區情況，保持隧道的新鮮感及趣味性。

初步技術考量

- 2.6.18 重鋪行人隧道內地面，加設照明及牆身展品及佈置屬小型工程，沒有較大的技術困難，但需考慮牆身展品的往後保養及更新安排。因應世運公園已於 2012 年年底被徵用作沙中線工程的施工用地，優化建議需與沙中線工程配合，以免影響工程進度。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.6.19 因應港鐵公司現暫時徵用世運公園作沙中線工程的施工用地，並計劃在施工完畢後美化公園及將公園西端的兩條隧道納入作車站出入口通道，有關隧道將交由港鐵負責進行美化工作。而公園東端的另外兩條隧道，則可配合沙中線工程進度及路政署原計劃在該處加設無障礙設施的計劃，由路政署負責進行重鋪地面及改善照明工程，並在牆身設置承托展品及佈置的結構，供未來美化隧道，而展品及佈置的內容製作及更新則可由有意利用該處作展示用途的政府部門或機構負責。

配合發展局及九龍城區議會的活化計劃，進一步開放牛棚，增加牛棚出入口

- 2.6.20 牛棚用地雖佔地廣闊及與住宅社區及休憩用地接壤，但現時只有位於馬頭角道的出入口，並且設有保安駐守，不太吸引區內居民及區外訪客入內參觀，令牛棚與周邊社區的連繫性較低以及未能發揮其歷史及藝術村特色。展望將來，九龍城區議會考慮透過社區重點項目計劃在牛棚未有對外開放的後院用地闢設休憩空間，而發展局亦將以藝術及文化歷史主題為牛棚進行活化，預料將能強化其特色，吸引更多人流，提升地區形象。
- 2.6.21 方案建議配合活化牛棚的計劃，適度增加牛棚的出入口，讓周邊社區的居民以及區外訪客能更便捷地前往活化後的牛棚，參與其藝術及文化歷

史活動 (圖 31)。建議可考慮在牛棚西端靠近啟德隧道位置新增出入口，以便居民及訪客從馬頭圍道一帶及土瓜灣鐵路站到訪牛棚。現時牛棚南端雖設有行人天橋以連接土瓜灣遊樂場及九龍城道等地，但該處並沒有出入口。建議可考慮配合配合新山道行人天橋的擬議改善工程，將天橋延伸至牛棚範圍，改善其與土瓜灣分區南部社區的行人路接駁。因應將來沙中線開通，建議在馬頭圍鐵路站至牛棚的沿途增設方向指示牌，引導訪客從鐵路站前往牛棚。

- 2.6.22 此外，牛棚現有位於馬頭角道的出入口，與十三街的住宅社區相鄰，但該處與就近的行人過路設施相距較遠，建議在該處加設行人過路設施，方便附近居民前往牛棚。

初步技術考量

- 2.6.23 現時牛棚西端及南端部分位置，因未有足夠符合現今安全標準設施，故此暫未被開放使用，計劃在有關位置增設出入口時，需同時考慮設置相關設施配套，以保障訪客安全，另亦需將其對歷史建築物部分的影響減至最低，並需配適當的開放時間及以人為本保安措施，以達至增加牛棚開放性的目的。而出入口的確實位置，亦需配合未來活化牛棚安排以及接駁新山道行人天橋的可行性。至於在現有出入口位置加設行人過路設施，則需評估行人過路需要，並顧及建議對附近行車交通的影響。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.6.24 建議增加牛棚出入口建議可由發展局探討，並負責統籌其實施和管理。當中將新山道行人天橋延伸至牛棚的建議，需由局方與路政署共同研究探討，並予以實施。而加設方向指示牌及行人過路設施建議，則建議由運輸署負責設計，並由路政署負責其建造及保養工作。

配合海心公園擴建計劃，優化浙江街近公園入口一帶的街道環境

- 2.6.25 土瓜灣海心公園位處臨海地帶，是區內其中一個重要公共空間，吸引腹地的居民前來使用。現時到訪公園的居民，大多會利用浙江街的入口進入公園，但入口位置較為偏僻，不易讓初次到訪的訪客察覺。在公眾參與活動中，市民普遍希望可加強海濱與內陸社區和未來鐵路站的連接，以方便及鼓勵更多居民和訪客到訪海濱。展望將來，浙江街以南的用地計劃發展為海心公園的擴建部分，待鄰近的馬頭圍鐵路站開通後，預料將可吸引訪客沿浙江街進入公園。

- 2.6.26 方案建議配合海心公園擴建計劃，優化未來馬頭圍鐵路站與海心公園之間浙江街的街道環境，包括鋪設與海心公園及海濱長廊統一設計風格的入口地磚及在沿途加設入口標示牌，引導市民從鐵路站沿浙江街到訪公園及海濱，改善該處作為公園及海濱門廊的功能及突顯公園特色 (圖 32)。

初步技術考量

- 2.6.27 鋪設特色地磚及加設入口標示牌屬小型工程，沒有較大的技術限制。藉着有關美化措施，可為海心公園及其未來的擴建部分設立一個恰當的入

口以吸引更多人流，尤其是區外訪客，使公園未來能成為臨海地帶的主要活動節點。

- 2.6.28 另外，有見浙江街以南已計劃興建新道路及海心公園擴建部分，美化方案需與有關工程配合。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.6.29 在街道鋪設地磚建議可由路政署負責設計、建造及保養；而涉及海心公園範圍內的鋪設地磚工作則可由康文署負責設計、建造及保養；入口標示牌可由運輸署負責設計，並由路政署負責其建造及保養工作。



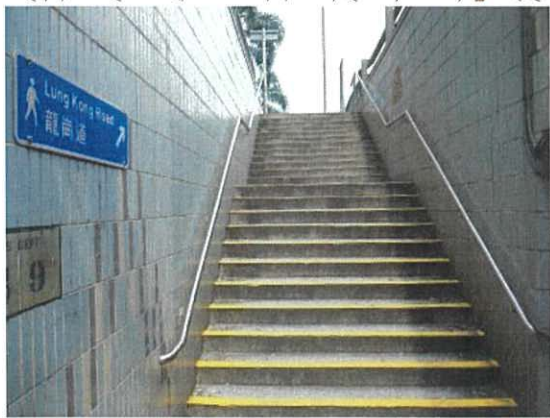
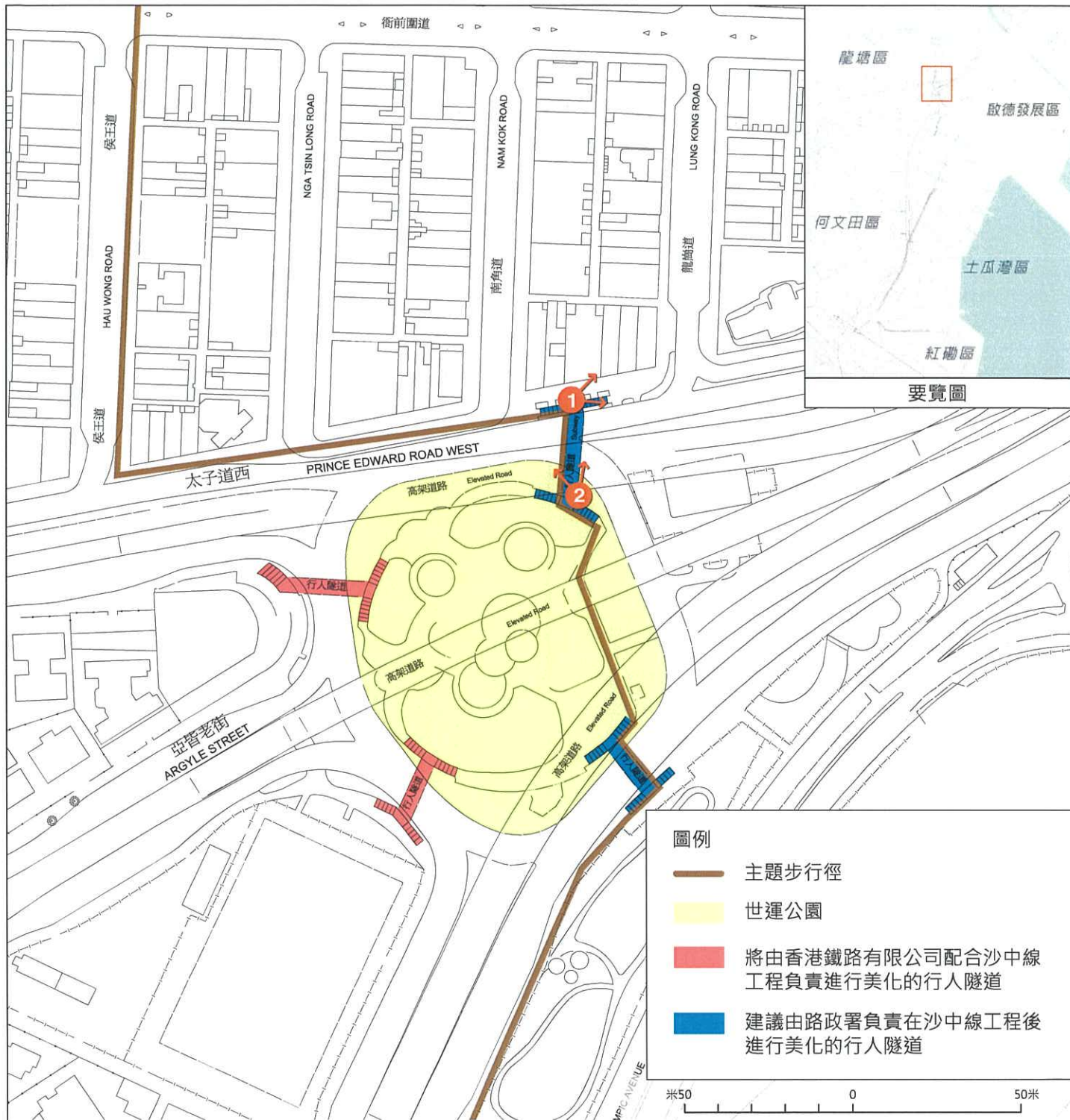
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
主題步行徑 - 短期計劃建議



圖號：29
日期：2013年3月
比例：見圖內

AECOM



1 行人隧道梯級較多，對不良於行的人士造成不便



2 現時行人隧道以功能性為主，環境較為單調

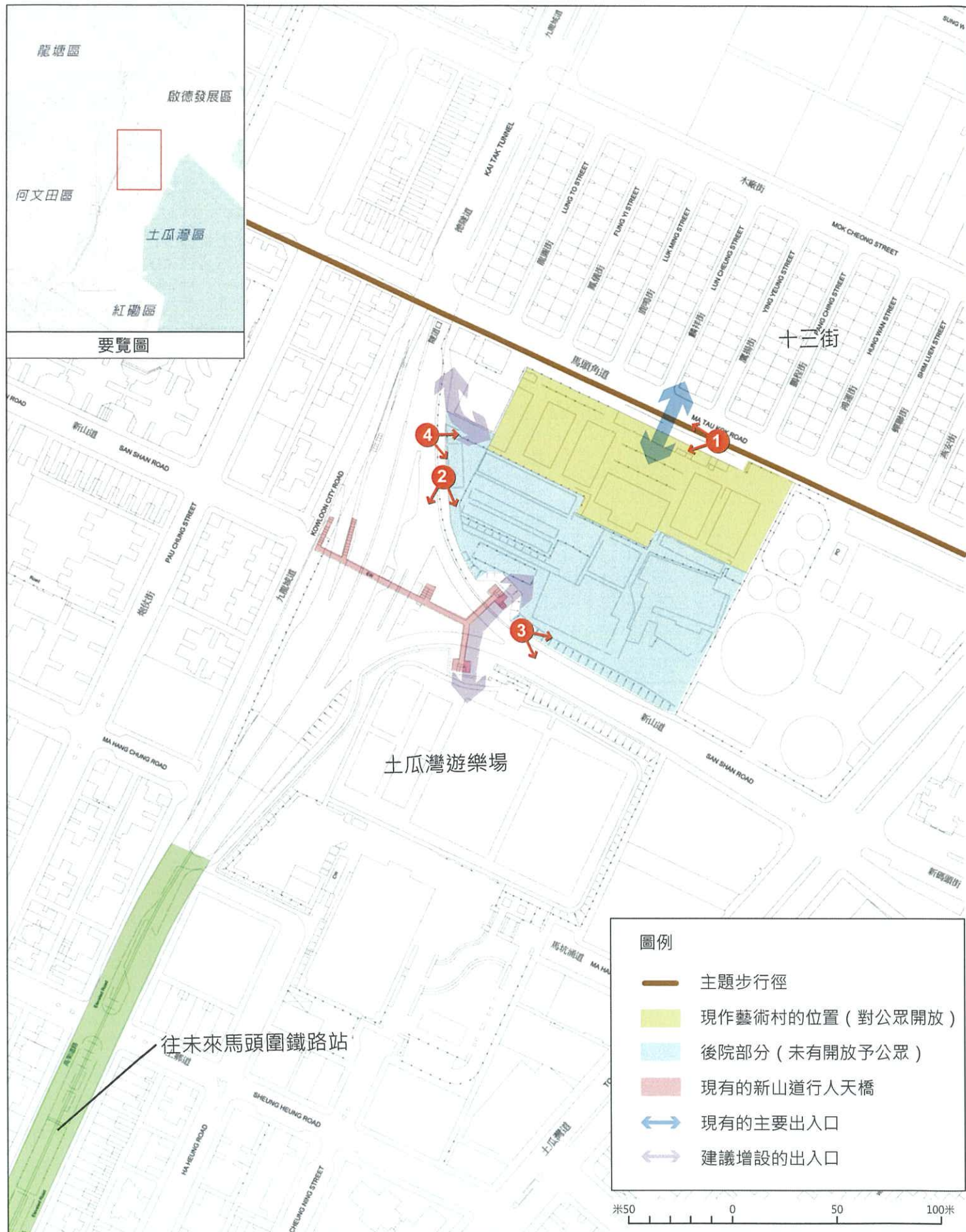
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
優化世運公園附近的行人隧道



圖號：30
日期：2013年2月
比例：見圖內

AECOM[®]



1 牛棚現有的主要出入口



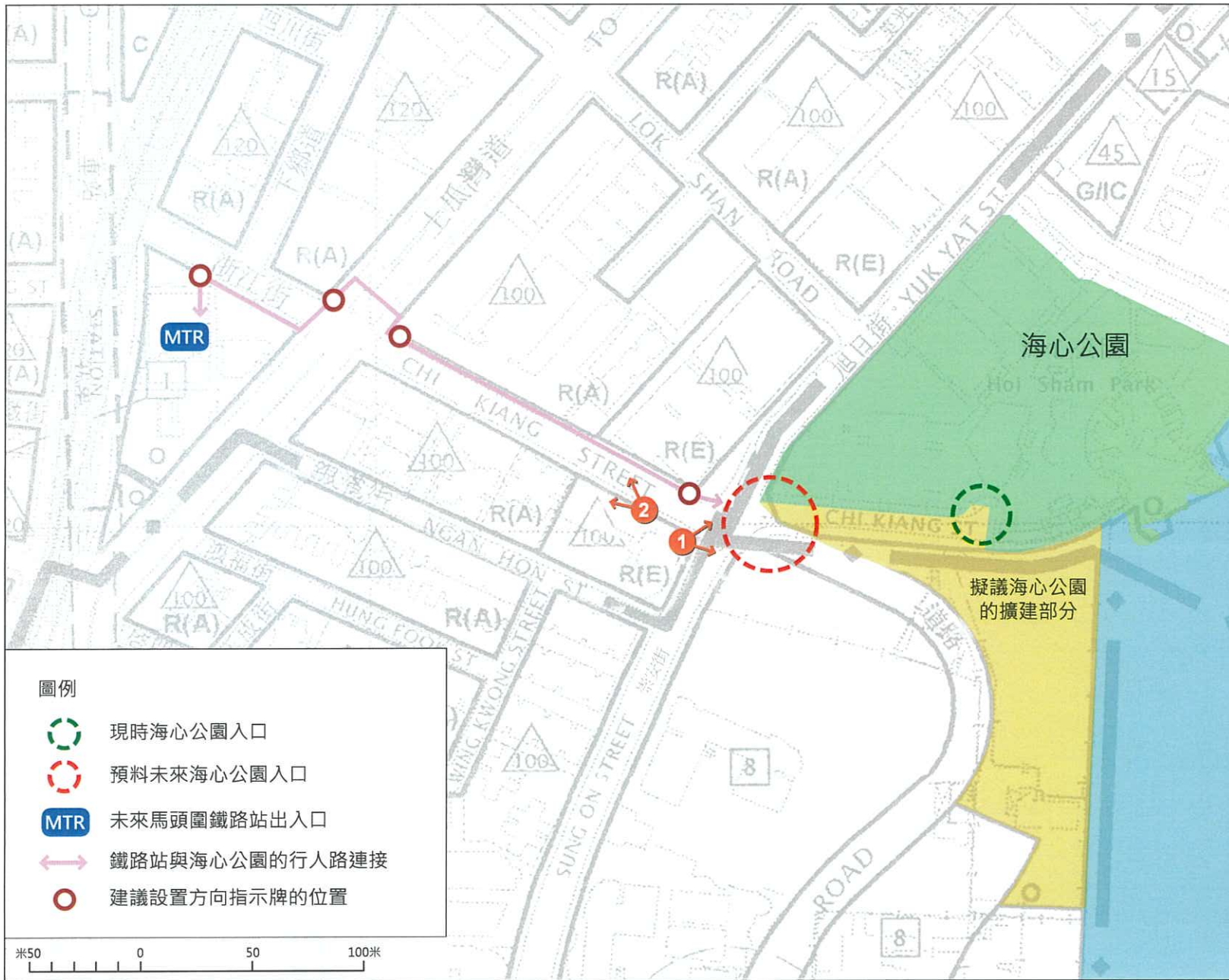
2 牛棚近啟德隧道出入口一帶被鐵網圍起



3 牛棚與土瓜灣遊樂場現時被新山道分隔



4 牛棚後院部分未被開放



① 浙江街與崇安街交界



② 鐵路站與海心公園之間的浙江街

- 圖例
- 現時海心公園入口
 - 預料未來海心公園入口
 - 未來馬頭圍鐵路站出入口
 - 鐵路站與海心公園的行人路連接
 - 建議設置方向指示牌的位置

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
配合海心公園擴建計劃，優化浙江街近公園入口一帶的街道環境

圖號：32
日期：2013年2月
比例：見圖內



沿主題步行徑的中至長期優化及改善建議 (圖 33)

延伸主題步行徑至龍津橋遺址或其地跨區的步行徑

2.6.30 因應區內行人路連接逐步改善，建議持續地對主題步行徑的走線進行優化，包括在九龍城衙前圍道一帶小區與啟德發展區已規劃的行人隧道開通後，將主題步行徑延伸至龍津橋遺址及啟德發展區。另亦可考慮將主題步行徑連接至活化後的啟德河及黃大仙區的其他步行徑。此外，因應更新計劃提出貫通海濱地帶的建議，逐步優化主題步行徑海濱休閒路段，讓訪客可沿海旁通往海心公園魚尾石及九龍城碼頭。

初步技術考量

2.6.31 有關延伸及優化主題步行徑建議需配合啟德發展區、啟德河活化計劃以及更新計劃提出改善海濱連接建議的實施進度。

配合發展局及九龍城區議會的活化計劃，打造牛棚成為富有藝術及文化歷史特色的地區亮點，並舉辦公眾教育活動，增進牛棚與公眾的聯繫

2.6.32 因應發展局及九龍城區議會的活化牛棚計劃，以及更新計劃較早期提出改善牛棚與周邊位置的連接，中至長期計劃建議進一步加強牛棚的文化歷史及藝術主題，使其能成為土瓜灣分區以至九龍城區的主要活動節點。要達至目標，建議牛棚將來能舉辦更多文化歷史及藝術活動，增進與公眾及社區的聯繫，並着重公眾教育。配合未來發展，可考慮增設更多與文化歷史及藝術主題有關的設施，如可進行藝術展覽的場地、開放式表演場地等，另亦可提供大量公共空間以供居民享用，並附以適度的配套設施，如商業及社區設施以供居民及區外訪客使用。建議牛棚未來的功能分佈 (圖 33A) 如下：

功能地帶	詳情
藝術家工作室	<ul style="list-style-type: none"> 保留原有藝術家工作室
藝術廣場	<ul style="list-style-type: none"> 毗鄰建議的新設入口，以方便居民及訪客從不同方向進入 提供空曠公共空間並附有特色景觀設計，如特色鋪磚及座位設計，並可種植不同植物
表演場地	<ul style="list-style-type: none"> 位處牛棚中心位置，並毗鄰各個功能地帶，令在不同位置的公眾都可享受表演活動 表演場地亦可利用藝術家工作室作為背景及後台
藝術廊及展覽空間	<ul style="list-style-type: none"> 藝術廊及展覽空間相互配合而建，並附有商業設施，如咖啡室、小食店及售賣紀念品和藝術家寄賣物品的店鋪 可作專題展覽，當中戶外展覽空間以階梯式設計，增加趣味性，在沒有利用作展覽期間可作為公共空間，並提供公共座位

表 4: 建議牛棚未來的功能分佈

- 2.6.33 另一方面，配合中九龍幹線工程在預計 2021 年完工後對九龍城渡輪碼頭及巴士總站一帶進行活化的計劃以及與啟德發展區連接的逐步落實，可進一步擴大牛棚的幅射範圍，打造牛棚作為地區亮點。
- 初步技術考量
- 2.6.34 方案或需涉及加建設施或對現有歷史建築物進行改動，在計劃工程時需諮詢古物蹟辦事處的意見，並盡量減低對歷史建築物的影響。
- 建議實施機構/部門、時間及機制
- 2.6.35 建議可由發展局探討有關增加設施建議，並負責統籌其實施和管理。
- 配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭
- 2.6.36 九龍城渡輪碼頭及毗鄰的巴士總站為土瓜灣分區的主要交通交匯處。渡輪碼頭現設有連接港島區渡輪服務，而附近的汽車渡輪碼頭現時已被廢置。根據中九龍幹線工程的施工計劃，毗鄰的巴士總站用地被徵用作工程用地，並將在工程完結後進行重置巴士總站及優化海濱長廊計劃。此外，當局亦正就活化汽車渡輪碼頭進行探討。建議配合上述計劃，活化九龍城渡輪碼頭，包括開放部分碼頭位置作觀景點，並按照分區計劃大綱圖上的現有規定加添商業及服務用途，如小食亭及食肆等，以打造該處成為臨海地帶的主要活動節點，增加人流及吸引不同種類的使用者。
- 初步技術考量
- 2.6.37 方案涉及在碼頭加設觀景點及商業及服務用途，需考慮碼頭是否有足夠空間作有關用途。而因汽車渡輪碼頭已被廢置多年，亦需評估碼頭是否仍適合作改建及開放予市民使用。
- 優化東九龍走廊天橋下的空間，打造以「藝術市場」為主題的走廊，引導訪客從未來馬頭圍站步行至牛棚
- 2.6.38 東九龍走廊天橋橋底的空間現時環境較為昏暗，常有人車爭路情況。上文提及更新計劃建議近期可推行的措施預計將能有效地改善東九龍走廊天橋橋底空間的環境。展望將來，因該處鄰近未來的馬頭圍鐵路站，屆時鐵路站投入服務後，預料將有相當多居民和訪客使用鐵路交通來往本區。
- 2.6.39 中至長期計劃建議可加強天橋橋底空間與未來馬頭圍鐵路站和土瓜灣遊樂場的連接，藉此引導訪客從鐵路站經該處前往土瓜灣遊樂場及牛棚藝術村等地點，以配合更新計劃活化牛棚及設立主題步行徑的建議。
- 2.6.40 為使居民及訪客有更好的步行經驗，建議可進一步美化天橋橋底的空間，包括引入垂直綠化及加入燈光設計元素，並配合較早期已進行優化的小型休憩處及花槽空間，打造沿途為「藝術市場」特色走廊，以明亮色彩及能反映藝術文化的鋪磚設計，把牛棚藝術村的藝術元素融入天橋橋底的空間，展示與附近市集有關或富有土瓜灣地區特色的藝術創作，使其作為兩旁住宅社區的藝術客廳。

初步技術考量

- 2.6.41 方案涉及在天橋橋底部分位置進行佈置及展示藝術創作，需注意其對該處現有設施及街道活動的影響。如有需要，可考慮遷走或改建天橋橋底部分現有的設施，以騰出空間進行相關設置及改善行人路環境。



圖例

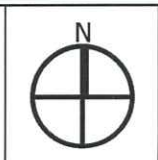
- 主題步行徑 - 海濱休閒路段
- 主題步行徑 - 社區藝術路段
- 主題步行徑 - 小區文化路段
- 主題步行徑 - 寨城歷史路段
- 文物景點 (附設資料展示板)
- 法定古蹟
- 未來海濱長廊
- 主要連接未來鐵路站的行人動線
- 區內主要公園及公共空間
- 未來主要鐵路站出入口
- 延伸步行徑至龍津橋遺址或其地跨區的步行徑
- 優化與啟德發展區的接駁

活化牛棚建議：

- 配合發展局的活化計劃，打造成富有藝術及文化歷史特色的地區亮點，並舉辦公眾教育活動，增進牛棚與公眾的聯繫
- 配合中九龍幹線工程，加強牛棚與九龍城渡輪碼頭及巴士總站的行人路連接
- 配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭
- 優化東九龍走廊天橋下的空間，打造以「藝術市場」為主題的走廊，以引導訪客從未來馬頭圍站步行至牛棚

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
主題步行徑 - 中至長期計劃建議



圖號：33
日期：2013年3月
比例：見圖內





項目:

九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名:

建議牛棚未來的功能分佈



圖號: 33A

日期: 2013年3月

比例: 見圖內

AECOM

2.7 優化地區連繫及海濱環境建議

2.7.1 與其他地區情況相似，九龍城區因過往較着重道路發展，令區內部分位置的行人路連繫較弱。地區連繫及海濱優化建議旨在改善區內行人路連接及環境，並增強行人導向性。此外，亦有見區內雖擁有延綿的海濱資源，但現時卻被不同設施阻礙，建議可逐步貫通臨海地帶及優化沿岸空間，並加強海濱位置與內陸社區及交通設施的連繫，打造一條可供區內人士及訪客作休憩及康樂用途的海濱長廊。

近期可推行的建議 (圖 34)

改善民裕街天橋橋底環境

2.7.2 除了東九龍走廊的天橋外，區內還有位於民裕街通往何文田分區佛光街的行人路天橋，橋底設有行車路和行人路。由於附近設有工業大廈及商舖，人流和交通繁重，但現時橋底環境較為昏暗，行人路雖然尚算寬闊，但街道環境較為單調，綠化亦較少。

2.7.3 由於常有遊客、本地和海外商家到訪附近一帶的珠寶零售店及珠寶買賣公司購物或商討採購與合作等事宜，公眾人士認為應在該處進行適度的優化，以改善小區街道環境及形象。而現時有部分附近的居民，如長者亦會在橋底位置乘涼休息，改善建議亦需顧及他們的需要。

2.7.4 方案建議改善民裕街橋底環境，包括在適當位置加設照明裝置，令橋底環境變得光亮，並在行人路栽種樹木及優化行人路鋪磚，以改善行人路環境及步行經驗。考慮維修及保養因素，建議鋪磚可以簡單灰色組合的地磚的為主，而樹木則建議選用大花紫薇，藉此開花樹木品種為街道帶來生氣。

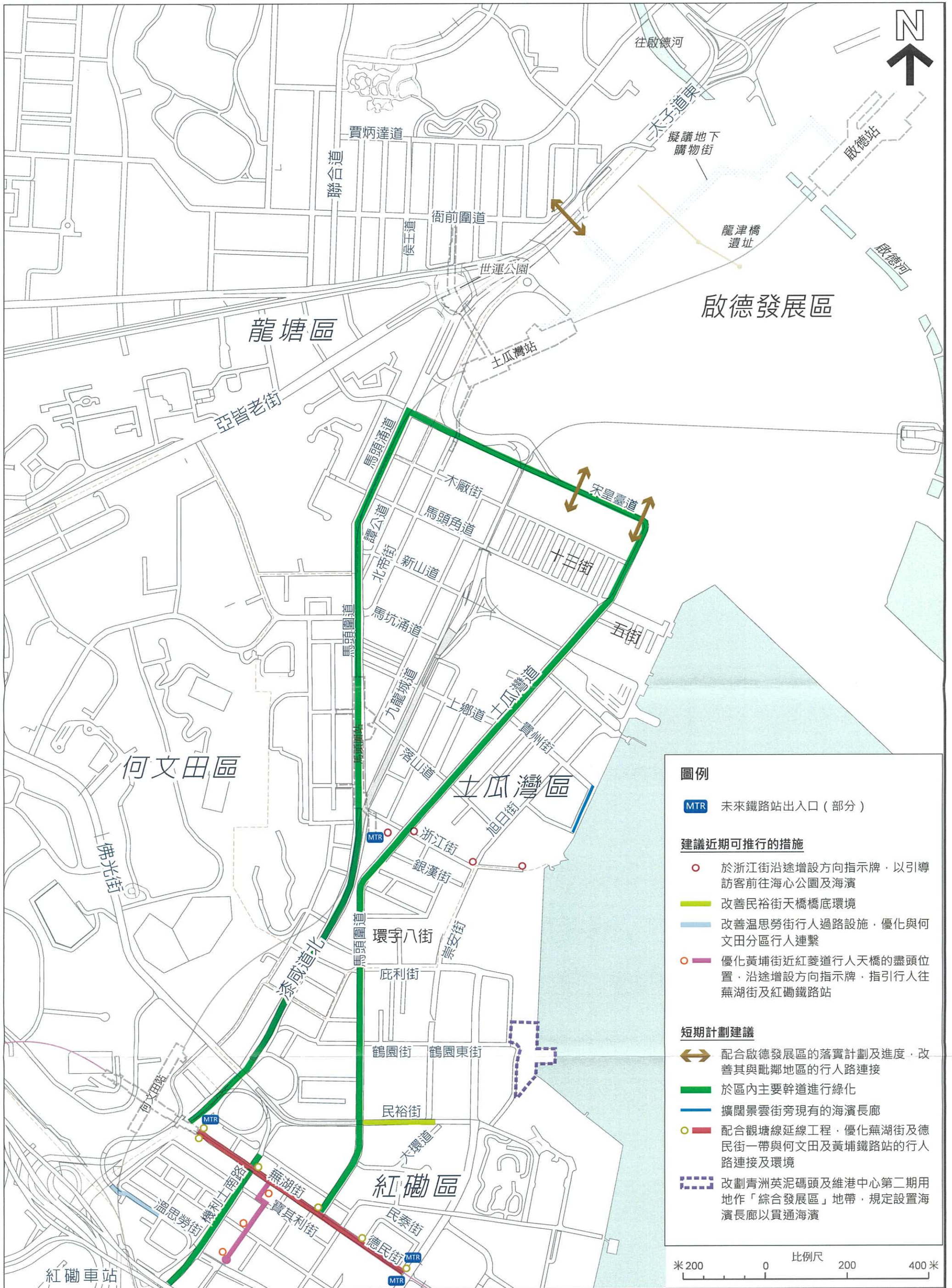
2.7.5 另外，現時民裕街及民樂街交界位置是一個小型休憩處（已批給康文署），設有座椅供休憩用途，建議在該處增添更多座椅，以供遊客及附近居民使用，並引入垂直綠化以美化橋墩位置（圖 35）。由於陽光較少，建議可選用薛荔為該處作垂直綠化。

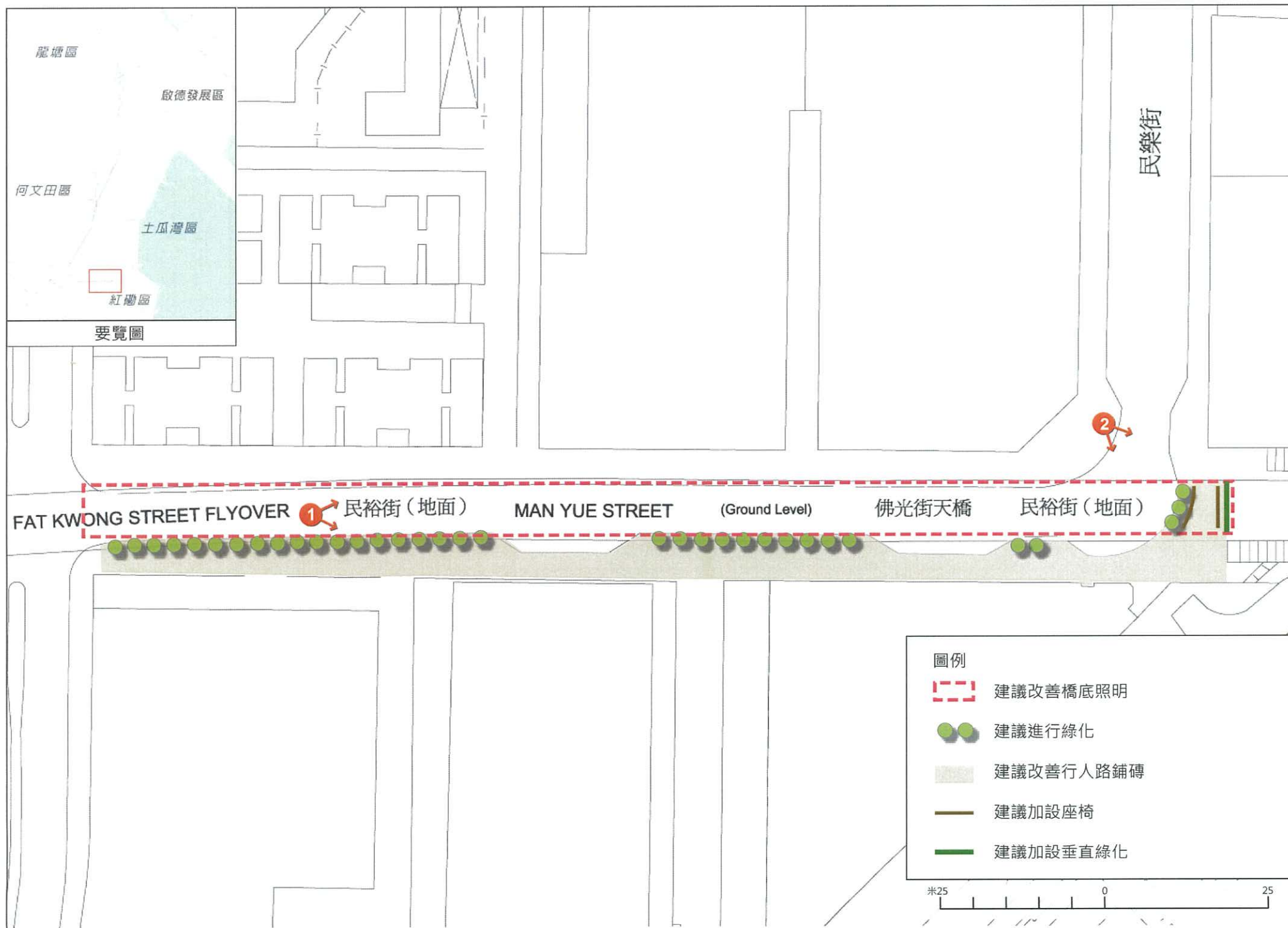
初步技術考量

2.7.6 加設照明和休憩座椅以及綠化街道均屬小型工程，技術上可行，但綠化工作需進行詳細設計，配合附近工貿大廈的車輛出入口，以定出確實進行綠化位置及方法。

建議實施機構/部門、時間及機制

2.7.7 建議在天橋橋底位置加設照明裝置的工程可經路政署進行相關照明研究後作出適當的優化，而綠化及加設座椅建議則可由康文署負責實施及保養。





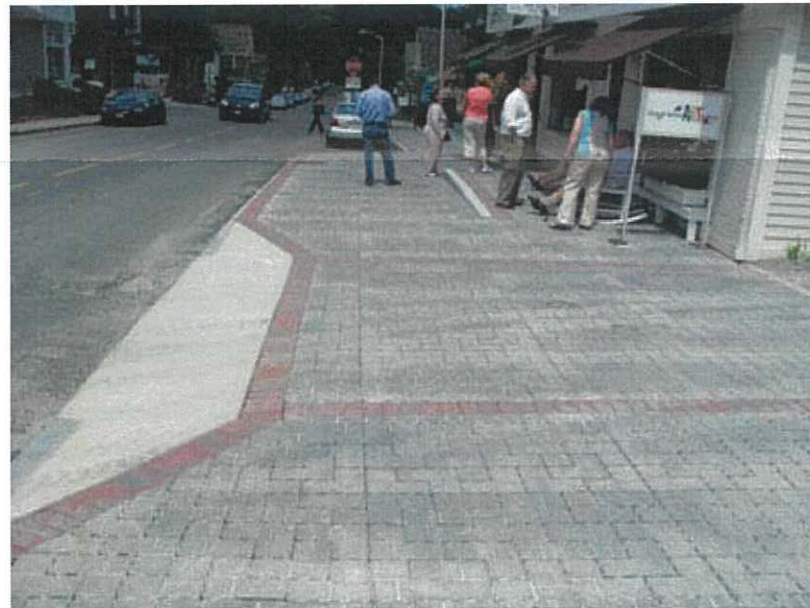
1 民裕街的街道環境：現時環境



2 建議增添座椅及加設垂直綠化



民裕街的街道環境：優化後的環境



鋪磚設計參考

短期計劃建議 (圖 34)

於區內主要幹道進行綠化

- 2.7.8 九龍城由於屬較早發展的地區，樓宇及交通網絡密集，街道上普遍缺乏綠化，有見及此，土木工程拓展署制訂九龍城區綠化總綱圖（下稱「綠化總綱圖」），以計劃及實行區內的綠化工作，總綱圖當中的短期工程經已完成，而中期和長期的綠化措施則有待落實。
- 2.7.9 方案建議配合綠化總綱圖的綠化計劃於區內主要幹道進行綠化，以改善街道環境及在區內營造鮮明和統一的主要行人路及行車路網絡，有關幹道包括土瓜灣道、馬頭圍道、馬頭涌道、宋皇臺道、漆咸道北及機利士南路。根據各道路的實際情況，可考慮於進行不同類型的綠化，包括設置盆栽或栽種樹木等，如行人道闊度許可（大於 3.5 米），可新增樹井及盆栽植物，建議樹種可參考九龍城綠化總綱圖中的主題樹種如樟木或大花紫薇。較窄的行人道可考慮於欄杆或電燈杆增設懸掛式盆栽植物，在保持行人道暢通同時加添綠化元素，建議可選用顏色較鮮艷的品種，例如馬纓丹及藍雪花。另外，亦可改善沿途行人路鋪磚以突顯區內的主要幹道（圖 36）。
- 2.7.10 可考慮進行綠化的位置及建議綠化手法如下：

主要幹道	路段	綠化位置	綠化手法
宋皇臺道	整段	單邊行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新圍欄設計 統一地面鋪磚設計 加設可依附行人路圍欄的小型花池
土瓜灣道	宋皇臺道和馬頭角道之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新圍欄設計 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池
	馬頭角道和新碼頭街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新圍欄設計 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 加設/加密可依附中央分隔帶圍欄的小型花池
	新碼頭街和落山道之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新圍欄設計 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計

主要幹道	路段	綠化位置	綠化手法
			<ul style="list-style-type: none"> • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 加設小型花池於中央分隔帶
	落山道和浙江街之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計
	浙江街和啟明街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 加設小型花池於中央分隔帶 • 於馬頭圍道/土瓜灣道公園外可加設樹井（每隔五米一個）
馬頭圍道	馬頭角道和浙江街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 加設可依附中央分隔帶圍欄的小型花池
	啟明街和庇利街之間		
	庇利街和民裕街之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池
	民裕街和蕪湖街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	
機利士南路	蕪湖街和暢運道之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 更新地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 加設可依附中央分隔帶圍欄的小型花池
漆咸道北	浙江街和江西街之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 統一漆咸道北、馬頭圍道及

主要幹道	路段	綠化位置	綠化手法
			<ul style="list-style-type: none"> 馬頭涌道地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 於土瓜灣公園外可加設樹井(每隔五米一個)
	江西街和蕪湖街之間		<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 統一漆咸道北·馬頭圍道及馬頭涌道地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 整理東九龍走廊橋底綠化環境
馬頭涌道	宋皇臺道和新山道之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 更新圍欄設計 • 統一漆咸道北·馬頭圍道及馬頭涌道地面鋪磚設計 • 加設/加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池 • 加設可依附中央分隔帶圍欄的小型花池

表 5: 建議在主要幹道進行綠化的位置

初步技術考量

- 2.7.11 市民普遍支持在區內進行更多綠化工作，並寄望通過進行綠化能改善街道環境，為行人提供更多乘涼遮陰處以及減少交通噪音對附近民居的影響，但由於區內主要幹道較為狹窄，而地下管道盤根錯落，可進行綠化的空間相對較少，需善用不同的綠化方法。另一方面有關綠化建議亦須考慮道路安全和保養等因素，並選擇合適的植物品種及大小。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.7.12 建議有關綠化工作可由土木工程拓展署配合綠化總綱圖予以實行，並負責其保養工作，而路政署則可負責行人路鋪磚的改善及保養工作。

擴闊景雲街旁現有的海濱長廊

- 2.7.13 九龍城區部分臨海地帶被現有設施阻隔，未來需搬遷有關設施以貫通海濱，提供一條暢通無阻的海濱長廊，並連接毗鄰地區。另亦有部分臨海地帶，如土瓜灣分區景雲街一帶，雖已貫通並用作休憩用途的海濱長廊，但由於長廊闊度較窄，只能放置基本的休憩設施，如座椅及花槽

等，步行環境亦較不理想，未能滿足附近居民對休憩設施的需求及對海濱長廊的期望。

2.7.14 方案建議擴闊景雲街旁現有的海濱長廊，以釋出更多空間作海濱長廊及休憩用地（圖 37），同時亦能配合毗鄰的海心公園及景雲街遊樂場，為居民及訪客提供更多活動空間及設施，如於假日開設跳蚤市場，及配合主題步行徑的實施，設置小型展覽設施，介紹九龍城區海岸線和水上交通的變遷。

2.7.15 因應景雲街及順風街在啟德分區計劃大綱圖上被劃為「休憩用地」地帶，建議未來將有關位置納作公眾休憩空間，連同毗連的海心公園及景雲街遊樂場，發展成為區內海濱重要活動節點。

初步技術考量

2.7.16 景雲街旁的海濱長廊現設有上落船位置，常有旅行團旅客從該處登船遊覽維港，令景雲街、順風街及貴州街一帶有較多旅遊巴士駛經及進行上落客活動，而街道亦設有路旁泊車位，有關海濱長廊加闊建議或會影響現有上落客活動以及減少路旁泊車位的數量，在計劃加闊工程時需對街道現有活動進行妥善安排，如考慮重置上落客位置及泊車位，以減低方案對旅客及駕車人士的影響。

建議實施機構/部門、時間及機制

2.7.17 建議可由康文署倡議有關海濱長廊擴闊計劃，並由土木工程拓展署負責建造，再交由康文署負責其保養工作。

改劃青洲英泥碼頭及維港中心第二期用地作「綜合發展區」地帶，規定設置海濱長廊以貫通海濱

2.7.18 位於海逸豪園以北的青洲英泥碼頭，過往是運載英泥原料船隻的上落貨點，但自從英泥廠搬遷後，碼頭已較少作上落貨用途，現被租出作貯存貨物用途，有關用地在分區計劃大綱圖上被劃作「未決定用途」地帶。而毗鄰的維港中心第二期，現時被劃作「其他指定用途」註明「商貿」地帶。由於建築物較貼近海邊，較少空間設立海濱長廊。加上用地屬私人擁有，有關當局未能直接在該處推行海濱長廊發展。

2.7.19 方案建議改劃青洲英泥碼頭及維港中心第二期用地作「綜合發展區」地帶，藉以發展用地作商貿用途，並附以海濱長廊及與海濱有關的用途，如商店及服務行業及食肆等，建議在地帶內臨海位置加入設置海濱長廊的要求，並藉用地重建時在擬議發展內提供公眾可使用的海濱長廊，貫通該位置的臨海地帶（圖 37A）。此外，地帶亦會規限臨海部份土地的高度，建議可維持用地原來的建築物高度限制。由於建議的「綜合發展區」地帶會包括現時青洲英泥碼頭部分，而碼頭地盤面積亦可納入作總樓面面積計算，希望透過增加了的最大准許總樓面面積，提供誘因鼓勵重建。另一方面，建議地帶內的現有的樓宇雖由多個業權擁有，但有見當初發展者仍持有一定份數的業權，當中包括青洲英泥碼頭及維港中心第二期地面層的業權，用地仍有可能透過統一業權進行重建。

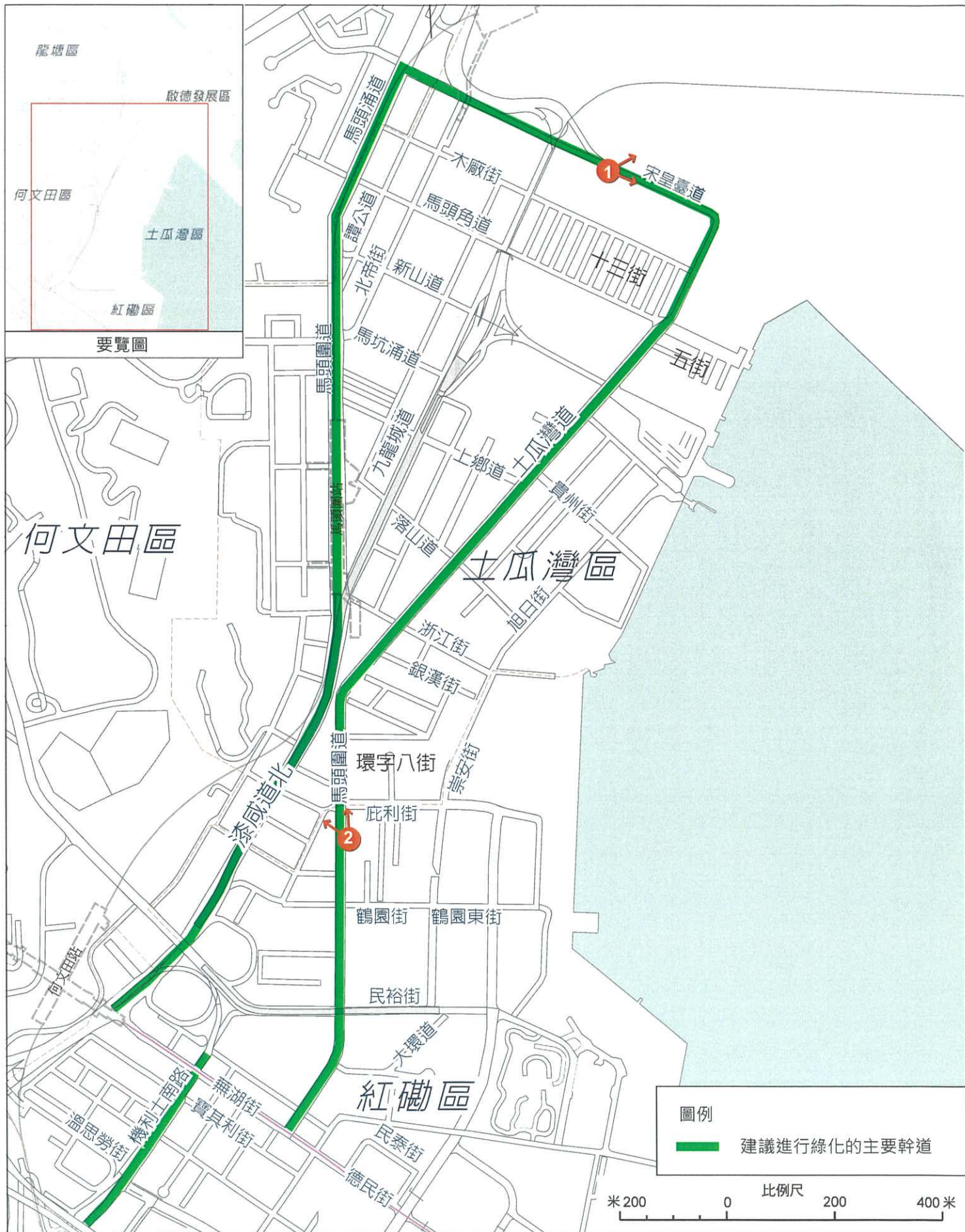
- 2.7.20 而毗連的富德中心，由於業權較為分散，故建議不考慮納入建議的「綜合發展區」地帶範圍，以免增加收集業權的難度，減慢重建步伐。現時用地在分區計劃大綱圖上被劃為「其他指定用途」註明「商貿」地帶，建議可地帶內臨海位置加入設置海濱長廊的要求，藉以透過重建在用地內提供海濱長廊，並連接毗連的臨海位置。

初步技術考量

- 2.7.21 方案只涉及修訂相關分區計劃大綱圖，技術上沒有較大困難，但有關要求的實施時間需視乎私人業主何時進行重建計劃。此外，在計劃重建時，或需要進行修改地契。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.7.22 建議由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會考慮接納。



1 宋皇臺道的街道：現時環境



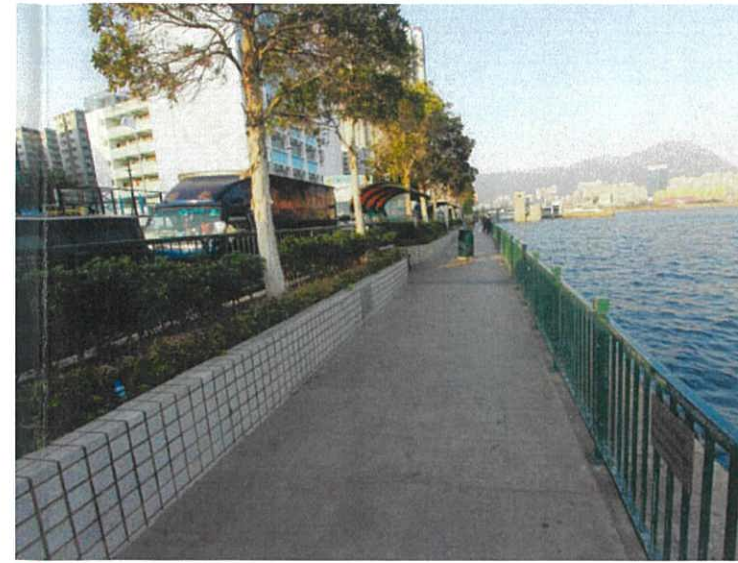
2 馬頭圍道的街道：現時環境



宋皇臺道的街道：優化後的環境



馬頭圍道的街道：優化後的環境



1 景雲街旁現有海濱長廊的環境



2 景雲街兩旁現設有路旁泊車位，有旅遊巴士及貨車停泊



擴闊後的海濱長廊環境



1 尖沙咀至紅磡的海濱長廊於青洲英泥碼頭旁止步



2 青洲英泥碼頭及毗鄰的工貿大廈 (圖中) 將臨海地帶阻隔

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
改劃青洲英泥碼頭及維港中心第二期用地作「綜合發展區」地帶



圖號：37A
日期：2013年3月
比例：見圖內

AECOM

中至長期計劃建議 (圖 38)

在綠化區內主要幹道後，進一步優化毗連街道的行人路環境

- 2.7.23 更新計劃較早期建議在區內主要幹道進行綠化，其落實將為地區大致構建一個良好行人路網絡。基於這個網絡，中至長期計劃建議進一步優化毗連街道的行人路環境，包括在北帝街、馬頭角道、新山道、炮仗街、上鄉道、貴州街、落山道、旭日街、崇安街及庇利街等街道進行小型綠化（依附欄杆的小型盆栽）及在轉角處加設方向指示牌，藉以加強未來鐵路站及區內社區與海濱的行人路連接。

初步技術考量

- 2.7.24 方案建議在街道進行小型綠化及加設方向指示牌，需因應街道實際情況確定設置綠化及方向指示牌的位置。

建議實施機構/部門、時間及機制

- 2.7.25 建議有關綠化工作可由土木工程拓展署配合綠化總綱圖予以實行，並負責其保養工作，而方向指示牌則可由運輸署負責設計，並由路政署負責建造及保養。

鄰近九龍城渡輪碼頭的工廈及毗鄰的公共運輸交匯處有潛力作綜合發展，並提供汽車及旅遊巴泊車位滿足地區需要

- 2.7.26 擬議的中九龍幹線將途經土瓜灣分區，並在啟德發展區內設有出入口，工程計劃暫時徵用毗鄰九龍城渡輪碼頭的公共運輸交匯處及露天停車場作工程用地，雖然預料建造過程將會對附近居民構成不便，但有關工程亦帶來改善有關臨海地帶的契機。

- 2.7.27 有見該址現時只用作公共運輸交匯處及露天停車場，未有善用土地臨海的優勢和潛力，方案建議可藉工程契機在中九龍幹線完工後，改善現有設施，包括巴士總站和碼頭，並增設更多配合地區需要及海濱發展的用途及設施，如休憩空間和海濱長廊，亦有公眾人士建議可考慮在該址設置地下停車場，以提供更多泊車位，滿足區內泊車需求。另外，配合更新計劃建議在新山道進行小型綠化及加設方向指示牌等優化建議，有關臨海地帶可連接至土瓜灣分區內陸的住宅社區、牛棚及土瓜灣遊樂場等位置，締造連貫和緊密的行人路、休憩空間及社區設施網絡。

- 2.7.28 而現時毗鄰巴士總站有兩座工業大廈（紅棉工業大廈及幸運大廈），因應較早前中九龍幹線工程計劃徵用有關用地作建造隧道通風塔，用地在分區計劃大綱圖上被劃為「其他指定用途」註明「隧道通風塔」地帶，但由於最新工程計劃指出有關用地將毋須被徵用，有需要考慮用地的未來用途，以善用土地資源。

- 2.7.29 有見及此，建議可藉此契機探討公共運輸交匯處及工業大廈兩處用地的未來用途，配合中九龍幹線工程在該位置進行的改善建議以及活化海濱的目標，建議可考慮將該地用作綜合發展，淘汰不協調的工業用途，並一併考慮在範圍內提供汽車及旅遊巴泊車位，以滿足地區需要。此外，亦可考慮提供商業設施及配合公共運輸交匯處上蓋的園景平台建議，活

化九龍城渡輪碼頭及公共運輸交匯處一帶成為海濱地帶的其中一個主要活動節點，並加強海濱與腹地的連繫性。

初步技術考量

- 2.7.30 有關改善現有巴士總站及增設休憩空間和海濱長廊建議需視乎中九龍幹線的工程計劃及進度，而設置地下停車場建議，技術上大致可行，但需得到有關當局的政策支持才能推行。另亦需注意建議的整體效率，如權衡可提供的停車位數目對滿足地區整體需求的貢獻，以及停車場出入口和通往停車場車路需要佔用該址的地面空間。而將公共運輸交匯處及工業大廈用地作綜合發展的建議，則需配合中九龍幹線工程、擬議園景平台及泊車設施等的設計要求及發展時序，以達至善用土地資源及活化海濱的目標。

逐步貫通區內沿海各段現正阻塞通往海濱長廊的地方，並在貫通前考慮其他暫時替代路線

- 2.7.31 區內臨海地帶被不同的現有用途阻隔，包括青州英泥碼頭、工貿大廈、污水處理廠、臨時停車場、海水抽水站和煤氣站等（圖 39）。經過與相關政府部門及業主探討關設海濱長廊可能性，初步結果及建議貫通臨海地帶方法如下：

阻隔臨海地帶的現有用途	關設海濱長廊可能性及建議貫通臨海地帶方法
青州英泥碼頭、維港中心第二期及富德中心	<ul style="list-style-type: none"> • 建築物貼近海邊，較少空間設立海濱長廊 • 由於屬私人業權擁有，需由業主自發推行海濱長廊發展 • 有關當局可透過提供規劃誘因或修改批地條款，鼓勵活化碼頭並提供海濱長廊 • 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置
土瓜灣基本污水處理廠	<ul style="list-style-type: none"> • 因有關設施與附近地下污水渠連接，搬遷設施的技術上難度較大，而設施臨海位置現為緊急車輛通道，並需定期佔用作設施保養用途，未能完全開放作公眾通道。而開放後的通道亦可能會受到設施所產生的氣味影響 • 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置
浙江街以南的臨時停車場	<ul style="list-style-type: none"> • 有關用地已計劃作海心公園擴建部分，待成功申請撥款後便可落實
偉恆昌新村海水抽水站	<ul style="list-style-type: none"> • 抽水站設施大部分設於地面以下，建議配合中九龍幹道完工後，釋出地面位置作海濱長廊
九龍城汽車渡輪碼頭旁的臨時停車場	<ul style="list-style-type: none"> • 現被用作臨時停車場，配合中九龍幹道工程，臨海位置將在工程完工後關作海濱長廊
翔龍灣旁的煤氣站	<ul style="list-style-type: none"> • 現時定期會有船隻靠岸經煤氣站輸送煤氣至毗鄰

阻隔臨海地帶的現有用途	闢設海濱長廊可能性及建議貫通臨海地帶方法
	<p>的煤氣廠。因應現時煤氣廠沒有搬遷計劃，有關煤氣站仍需保留及繼續運作</p> <ul style="list-style-type: none"> • 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置 (圖 40)

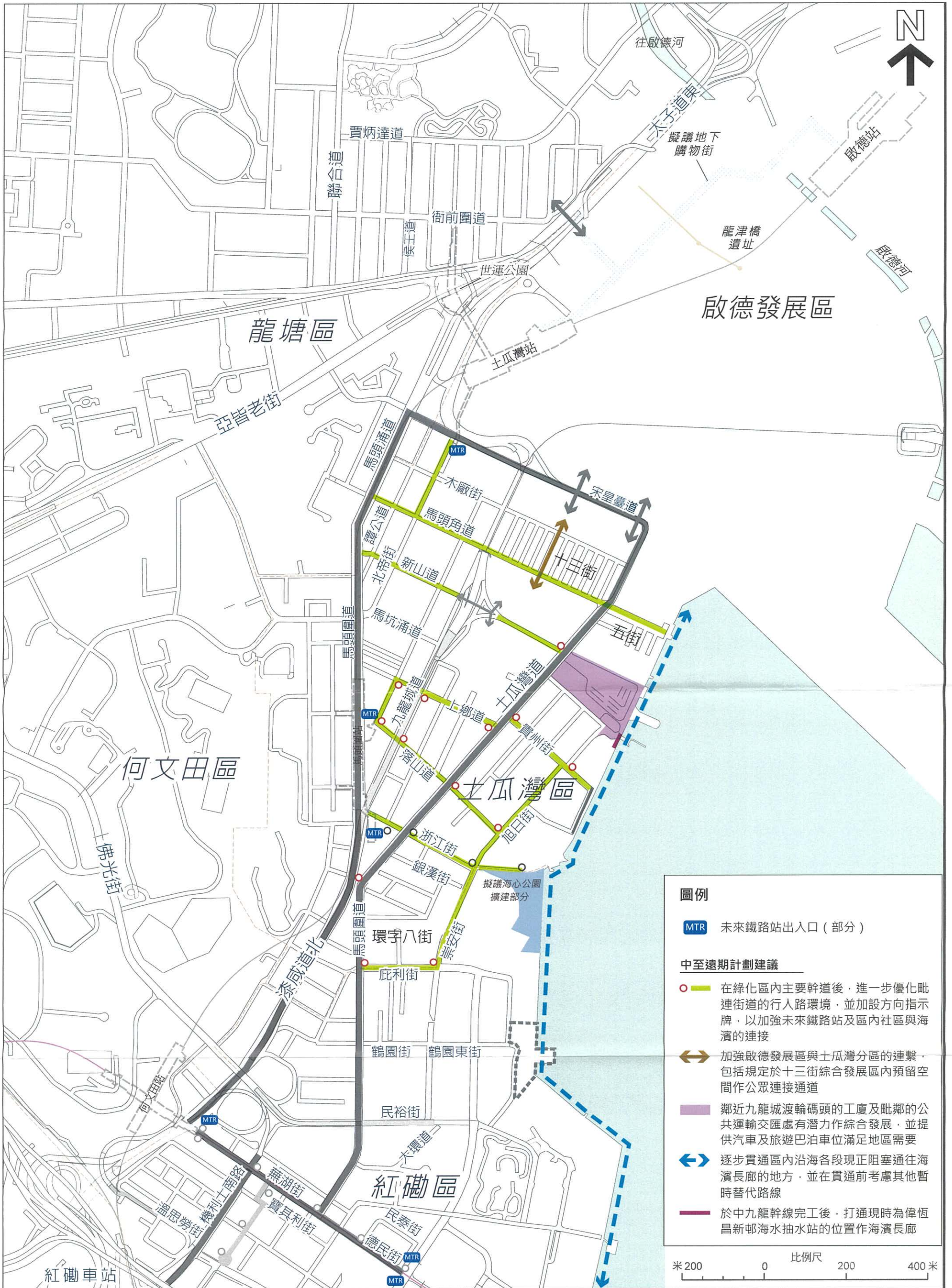
表 6: 闢設海濱長廊可能性及建議貫通臨海地帶方法

2.7.32 除了上述貫通臨海地帶方法外，方案建議盡快落實區內已規劃作海濱長廊地段的建設，包括位於啟德發展區的海濱長廊，以達到提供暢通無阻海濱長廊的最終目標。

2.7.33 此外，建議於貫通的海濱長廊中，在適當的位置加入不同種類的活動節點，可供遊人休憩及活動，把其充滿活力的海濱長廊從尖沙咀延至啟德發展區。當中活動節點性質可分為三大類：第一類為綜合活動節點，當中可包括多用途草地、訪客旅遊中心及緩跑徑等社區和康樂設施；第二類為商業及文化活動節點，當中包括海濱小賣及餐飲店及跳蚤市場等。第三類則為景觀或親水活動節點，例如觀景台，海濱親水區或休憩花園等，其主題亦可配合周邊的環境特色及需要而定。不同種類的活動節點除了創造一個多元化的海濱，加強海濱長廊的連繫性，亦可與周邊主要行人路和綠化網絡、鐵路站出入口、主題步行徑及公共開放空間等相連接，以加強區內的步行系統與海濱的連接。

初步技術考量

2.7.34 現被阻隔的臨海地帶能否釋出作海濱長廊，需視乎各地段的個別情況，包括能否將地段上現有設施搬離現址及能否在不影響設施運作的情況下釋出部分空間作有關用途。至於在臨海私人物業推行海濱長廊發展，則需視乎相關業主的取向。



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
地區連繫及海濱優化 - 中至長期計劃建議



圖號：38
日期：2013年3月
比例：見圖內





- 1 青洲英泥碼頭及毗鄰的工貿大廈**
 - 現時定期會有船隻靠岸經煤氣站輸送煤氣至毗鄰的煤氣廠。因應現時煤氣廠沒有搬遷計劃，有關煤氣站仍需保留及繼續運作
 - 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置
- 2 乘務署土瓜灣基本污水處理廠**
 - 因有關設施與附近地下污水渠連接，搬遷設施的技術上難度較大，而設施臨海位置現為緊急車輛通道，並需定期佔用作設施保養用途，未能完全開放作公眾通道。而開放後的通道亦可能會受到設施所產生的氣味影響
 - 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置
- 3 九龍城汽車渡輪碼頭旁的臨時停車場**
 - 現被用作臨時停車場，配合中九龍幹道工程，臨海位置將在工程完工後關作海濱長廊
- 4 偉恆昌新村海水抽水站**
 - 抽水站設施大部分設於地面以下，建議配合中九龍幹道完工後，釋出地面位置作海濱長廊
- 5 浙江街以南的臨時停車場**
 - 有關用地已計劃作海心公園擴建部分，待成功申請撥款後便可落實
- 6 土瓜灣基本污水處理廠**
 - 因有關設施與附近地下污水渠連接，搬遷設施的技術上難度較大，而設施臨海位置現為緊急車輛通道，並需定期佔用作設施保養用途，未能完全開放作公眾通道。而開放後的通道亦可能會受到設施所產生的氣味影響
 - 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置
- 青洲英泥碼頭、維港中心第二期及富德中心**
 - 建築物貼近海邊，較少空間設立海濱長廊
 - 屬私人業權擁有，需由業主自發推行海濱長廊發展
 - 有關當局可透過提供規劃誘因或修改批地條款，鼓勵活化碼頭並提供海濱長廊
 - 或需考慮其他替代路線以連接被阻隔的海濱位置



1 青洲英泥碼頭及毗鄰的工貿大廈



2 乘務署土瓜灣基本污水處理廠



3 海心公園及浙江街以南的臨時停車場



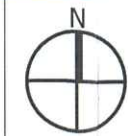
4 偉恆昌新村海水抽水站

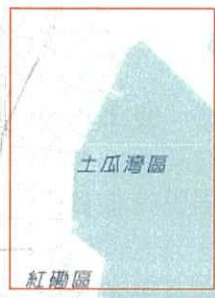


5 九龍城汽車渡輪碼頭旁的臨時停車場



6 翔龍灣旁的煤氣站





要覽圖

翔龍灣旁的煤氣站

建議替代路線圍繞現時的翔龍灣，或經其商場，以連接九龍城碼頭一帶及五街旁的海濱長廊

土瓜灣基本污水處理廠、青洲英泥碼頭、維港中心第二期及富德中心

可配合海心公園擴建計劃及土瓜灣煤氣檢管站發展，闢出途經崇平街、鶴翔街及漁人碼頭商場的替代路線

若長遠最終能開闢海濱長廊或臨海公眾通道，有關位置將被貫通，並可連接海心公園以北及紅磡的海濱長廊。但因應海濱長廊途經的污水處理廠或仍需定期佔用海濱長廊部分路段作設施保養用途，屆時可考慮是否需保留已實施的替代路線。

圖例

- 1 翔龍灣旁的煤氣站
- 2 擬議海心公園的擴建部分
- 3 擬議煤氣檢管站
- 4 土瓜灣基本污水處理廠
- 5 富德中心
- 6 維港中心第二期
- 7 青洲英泥碼頭
- 8 漁人碼頭商場
- ↔ 長遠海濱長廊路線
- ↔ 替代路線

0 200 400米

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
可考慮連接各被阻隔的
臨海位置的替代路線



圖號：40
日期：2013年3月
比例：見圖內



2.8 善用土地資源以推動更新

長期計劃建議

- 2.8.1 九龍城區內的住宅社區發展成熟，為不同階層人士提供居所，當中很多居民已在地區植根多年，形成固有的社區網絡。過往重建發展往往令受影響居民各散東西，破壞社區網絡，而由於區內受影響的居民有很多是長者等人士，他們較難適應新環境。
- 2.8.2 有見及此，市建局已推行「樓換樓」的重建安置安排，讓部分受市建局重建項目影響的居民，可選擇在原址或啟德發展區預留作「樓換樓」安排的住宅項目內重置。從公眾參與活動所收集到的意見指出，區內居民普遍接受「樓換樓」的重建安置安排，認為可在現金補償以外提供更多的重置選擇，並減低居民選擇於原區重置時所面對的困難，如區內住宅樓價上升所帶來的影響，但亦有意見認為啟德發展區重置用地較遠。方案建議繼續推行「樓換樓」安排，同時增加區內可作有關安排的單位供應，以應付未來受重建項目影響居民的原區重置訴求，並提供更多能切合不同居民需要的重置選擇。
- 2.8.3 另一方面，有見區內的資助房屋佔整體住宅單位的比例較低，而地區對資助房屋亦有一定需求，方案亦建議增加區內資助房屋的供應。有見現時區內有一些密度較低的公共屋邨，建議透過探討其重建的可行性，利用其作為善用土地發展潛力及增加租住或出售資助房屋供應的契機。一旦落實，可透過現行機制分配予有需要的人士，當中包括區內受重建影響的居民，而藉重建亦可加入公共設施以滿足地區需要。建議在公共屋邨進行重建時，亦需顧及原有居民的安置需要，並藉原址安置保留社區網絡。

初步技術考量

- 2.8.4 方案旨在為區內增加不同種類的房屋選擇，包括作「樓換樓」安排的住宅單位及資助房屋的供應，為區內受重建影響的居民提供較多的重置選擇，如原區安置，藉此減低重建對他們的社會影響。當中「樓換樓」安排單位的供應需配合區內市建局重建項目的進度以及居民的安置需求。
- 2.8.5 至於增加資助房屋的供應，則需視乎區內是否有足夠土地或資助房屋資源的供應以臨時安置受拆遷影響的居民，方便公共屋邨進行重建。
- 建議實施機構/部門、時間及機制
- 2.8.6 建議可由市建局繼續推行「樓換樓」安排，並根據過往推行經驗優化安排，包括可提供更多的重置選擇，以更能協助居民選擇於原區重置。