

Study on Urban Renewal Plan for

Kowloon City

九龍城市區更新計劃規劃研究
最終報告

2014年6月



九龍城市區更新地區諮詢平台
Kowloon City DURF

AECOM

目录

1	引言	10
1.1	项目背景	10
1.2	项目目的	10
1.3	项目范围	12
1.4	报告书目的及结构	12
1.5	研究内容和方法	13
1.6	工作流程和主要工作项目	14
1.7	项目工作时间表	15
2	基线资料	17
2.1	目的	17
2.2	人口及社会结构	18
2.3	土地用途及规划	21
2.4	主要交通运输网络	30
2.5	楼宇状况	32
2.6	居住环境及经济活动	36
2.7	市区重建计划	37
2.8	景观和城市设计特色及状况	39
2.9	文化遗产	43
2.10	海滨环境	45
2.11	主要规划及发展	46
2.12	机遇与挑战	47
3	主要地区议题	48
3.4	市区更新的需要、困难及其影响	49
3.5	不相协调土地用途	53
3.6	区内外的连系	58
3.7	区内社群的需要	59
3.8	公共空间的质素	60
3.9	现有资源之利用	61

4	更新计划定稿	66
4.1	更新计划制订过程及原则	66
4.2	更新计划愿景	68
4.3	更新计划元素	68
4.4	基本框架	69
4.5	规划背景概况-营造地区形象	71
4.6	土瓜湾五街及十三街一带-重建优先范围	74
4.7	龙塘衙前围道一带-复修及活化优先范围	80
4.8	土瓜湾中部-重建优先范围 / 重建及复修混合范围	98
4.9	红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带-重建及复修混合范围	103
4.10	活化文物及设立主题步行径	115
4.11	优化海滨及地区连系建议	130
4.12	善用土地资源以推动更新	151
4.13	市区更新方案建议	154
5	总结	158

图表

- 图1 九龙城区更新初步方案
- 图2 项目区位及范围
- 图3 九龙城区更新计划各研究项目的互动关系
- 图4 研究项目工作流程
- 图5 选区住户每月入息中位数与九龙城区中位数的比较
- 图6 九龙城区土地用途规划
- 图7 九龙城区现有土地用途分布
- 图8 九龙城区2007年7月至2012年6月规划申请许可的种类和分布（只包括拟议新发展和重建发展）
- 图9 九龙城区土地买卖和招标结果及强制拍卖申请个案
- 图10 九龙城区2009年7月至2012年6月获审批的新建、新落成及已获准拆卸楼宇分布
- 图11 九龙城区现有及拟议的主要交通网络
- 图12 九龙城区私人楼宇楼龄分布（截至2011年）
- 图13 九龙城区楼宇失修状况
- 图14 九龙城旧区的高层独栋式住宅重建发展
- 图15 土瓜湾街市一带的商业活动
- 图16 红磡的殡仪及相关行业与住宅为邻
- 图17 九龙城区最近五年落成的主要住宅重建发展项目及待批预售楼花同意书项目
- 图18 九龙城区景观及城市设计资源现况
- 图19 狮子山山脊是九龙城区重要城市风貌
- 图20 土瓜湾傲云峰
- 图21 被车路分割的步行环境（太子道西）
- 图22 研究范围一带的古迹及历史建筑物分布
- 图23 位于土瓜湾海滨的露天临时停车场
- 图24 尖沙咀至红磡海滨长廊
- 图25 疑内部间格遭改装的住宅单位（劏房）
- 图26 五街楼宇内住宅单位的墙身裂痕
- 图27 五街楼宇内住宅单位的天花剥落情况
- 图28 龙塘区衙前围道一带街铺林立，富有地区特色
- 图29 十三街的住宅楼宇
- 图30 五街的住宅楼宇

- 图31 新宝工商中心
- 图32 位于银汉街一带的汽车维修工场
- 图33 五街一带汽车维修工场附近常有车辆停泊在街道上，对居民及行人造成不便
- 图34 小区内的殡仪相关行业
- 图35 停泊于住宅区街上的灵车
- 图36 区内部分私家街道有车辆停泊，占据街道空间
- 图37 区内私家街道的杂物放置及僭建物问题
- 图38 与十三街住宅楼宇为邻的工贸大厦
- 图39 位于旭日街一带的工业大厦
- 图40 东九龙走廊位于九龙城道的天桥路段非常接近民居
- 图41 龙塘衙前围道一带有很多驾车访客到访
- 图42 民裕街是红磡商贸区内的交通樽颈位
- 图43 九龙城道一带市集的行人路较窄
- 图44 芜湖街一带市集的行人路普遍较窄
- 图45 东九龙走廊天桥桥底的小型休憩处及花槽设施较为简单
- 图46 红磡老龙坑街的现有小型休憩处设施较为简单
- 图47 初步方案建议文物步行径的路线及途经的历史建筑和遗址
- 图48 牛棚的部分空间被改为艺术村
- 图49 牛棚后院部分现未有被开放予公众使用
- 图50 贯通海滨地带建议
- 图51 九龙城渡轮码头及公共运输交汇处
- 图52 已被废置的汽车渡轮码头
- 图53 露天停车场占据部分临海地带
- 图54 土瓜湾验车中心占据部分临海地带
- 图55 九龙城市区更新计划定稿计划元素
- 图56 九龙城市区更新计划定稿
- 图57 整体空间结构
- 图58 地区定位、形象及市区更新愿景
- 图59 土瓜湾五街及十三街一带小区现况
- 图60 土瓜湾五街及十三街一带小区

- 图61 分拆五街及十三街的「综合发展区」用地
- 图62 用地的建筑物高度限制将能塑造一个向启德发展区递减的建筑物高度轮廓（发展模拟图）
- 图63 改善五街及十三街一带小区与启德发展区行人路连接的措施
- 图64 现时位于五街一带的小型汽车维修工场
- 图65 现时位于十三街一带的小型汽车维修工场
- 图66 龙塘衙前围道一带小区现况
- 图67 龙塘衙前围道一带小区
- 图68 小区街铺林立，形成了独特的街区氛围
- 图69 未来沙中线土瓜湾铁路出入口将设于南角道
- 图70 优化后的南角道街道环境（模拟图）
- 图71 铺设特色地砖、加设花槽及栽种树木的位置
- 图72 小区连接启德发展区的现有及已规划行人隧道
- 图73 建议改划为「综合发展区」地带的范围
- 图74 建议探讨加阔行人路或其他行人改善方案可行性的街道
- 图75 衙前围道以北侯王道的现时环境
- 图76 衙前围道以北衙前壆道的现时环境
- 图77 九龙城市政大厦
- 图78 九龙城长者健康中心
- 图79 位于侯王道的「政府、机构或社区」用地
- 图80 建议重建后设置休憩空间 / 公众广场的位置
- 图81 可考虑作暂时重置受侯王道「政府、机构或社区」用地重建计划影响商户及设施的初步选址
- 图82 土瓜湾中部小区现况
- 图83 土瓜湾中部一带小区
- 图84 建议改善环境的天桥桥底位置
- 图85 建议确保桥底有足够的灯光照明
- 图86 近四川街花槽位置加设休憩座椅及绿化后的环境（模拟图）
- 图87 东九龙走廊天桥与民居非常接近（近九龙城道一带）
- 图88 东九龙走廊天桥与民居非常接近（近漆咸道北一带）
- 图89 建议改划为「其他指定用途」注明「混合用途」地带的位置

- 图90 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带小区现况
- 图91 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带小区
- 图92 福泽殡仪馆
- 图93 福泽殡仪馆于春秋二祭前后会开放化宝炉予公众人士使用
- 图94 九龙公众殮房西北面用地的位置
- 图95 位处小区附近的殡仪馆 (图中)
- 图96 改善行人路环境及连接性的措施
- 图97 黄埔街近红菱街行人天桥尽头位置现时的街道环境
- 图98 优化后的黄埔街天桥入口 (模拟图)
- 图99 建议优化的黄埔街路段
- 图100 荻嘉道休憩处现时的环境
- 图101 优化后的休憩处环境 (模拟图)
- 图102 建议优化休憩处的位置
- 图103 温思劳街的现有道路情况
- 图104 加设围栏及修改道路管制线后的温思劳街 (模拟图)
- 图105 建议改善行人过路设施的路段
- 图106 红磡的行人路网络改善建议
- 图107 九龙城区的历史及文化景点
- 图108 进行绿化后的行人路环境 (模拟图)
- 图109 建议进行绿化行人路的位置
- 图110 牛棚现有的出入口及毗邻的新山道行人天桥
- 图111 牛棚现有的主要出入口 · 与行人过路设施相距甚远
- 图112 牛棚的现有环境及建筑物
- 图113 建议「艺术市场」走廊的位置
- 图114 东九龙走廊天桥桥底部分空间现时布置较为单调
- 图115 「艺术市场」走廊的街道环境 (模拟图)
- 图116 主题步行径
- 图117 特色铺砖款式参考设计
- 图118 海滨休闲路段
- 图119 位于海心公园内的鱼尾石 (图右)

- 图120 社区艺术路段
- 图121 配合社区艺术路段主题设置的特色铺砖和依附墙身或独立设置的历史资料展板（模拟图）
- 图122 小区文化路段
- 图123 宋王台石刻
- 图124 寨城历史路段
- 图125 设置历史资料展板后的乐善堂石额（模拟图）
- 图126 连接世运花园的四条行人隧道
- 图127 现时行人隧道以功能性为主，环境较为单调
- 图128 主题步行径—中至长期计划建议
- 图129 优化海滨及地区连系建议
- 图130 浙江街以南临时停车场用地（图右）的现时环境
- 图131 土瓜湾验车中心用地（图左）的现时环境
- 图132 优化海滨建议
- 图133 建议改划作「综合发展区」地带的位置
- 图134 建议扩阔的海滨长廊位置
- 图135 景云街旁现有海滨长廊的环境
- 图136 扩阔后的海滨长廊环境（模拟图）
- 图137 优化海滨长廊及活化九龙城渡轮码头
- 图138 公共运输交汇处临海一带现时的环境
- 图139 设置海滨长廊及活化码头后的环境（模拟图）
- 图140 公共运输交汇处及工业大厦的位置
- 图141 公共运输交汇处及露天停车场的现时环境
- 图142 毗邻公共运输交汇处的工业大厦
- 图143 九龙城区内沿海各段现正被阻隔的临海地带
- 图144 可考虑连接各被阻隔的临海位置的替代路线
- 图145 优化后的民裕街街道环境（模拟图）
- 图146 建议进行优化的桥底位置
- 图147 铺砖设计参考
- 图148 大花紫薇

- 图149 薜荔
- 图150 建议增设座椅及加设垂直绿化 (模拟图)
- 图151 建议进行优化街道环境的位置
- 图152 铁路站与海心公园之间浙江街现时的环境
- 图153 建议进行绿化的主要干道
- 图154 宋皇台道的现时环境
- 图155 栽种树木及改善行人路铺砖后的宋皇台道 (模拟图)
- 图156 马头围道的现时环境
- 图157 于栏杆加设悬挂式盆栽植物后的马头围道 (模拟图)
- 图158 建议进一步优化的街道位置
- 图159 毗邻五街及十三街的马头角煤气厂

表1	最终报告结构
表2	研究项目各阶段的时间分配
表3	九龙城区人口及社会结构分析结论
表4	九龙城区现有及规划休憩用地面积分布
表5	九龙城区2011至2013年度区内的土地买卖记录
表6	各分区新建、新落成及获准拆卸楼宇的地点分布及楼宇种类
表7	九龙城区各类型楼宇的总存量、落成量及空置率
表8	九龙城区内各分区的居住环境及经济活动特色
表9	市建局在九龙城区的重建项目
表10	九龙城区景观特色及状况重点
表11	九龙城区城市设计特色及状况重点
表12	九龙城区部分历史建筑的活化手法
表13	九龙城区主要规划及发展的计划重点及进度
表14	九龙城区的机遇与挑战
表15	九龙城区主要地区议题及公众的具体关注和诉求
表16	更新计划初稿对初步方案作出的主要修订
表17	不同分拆十三街「综合发展区」用地数目的利弊比较
表18	连接后德发展区行人隧道的建议布置主题和内容及其实施部门 / 机构
表19	公众停车场选址的利弊比较
表20	各可考虑作暂时重置用途用地的利弊
表21	分阶段重建方法的建议重建步骤及其利弊
表22	一次性及分阶段重建模式的利弊比较
表23	解决东九龙走廊滋扰问题的可能方向及进行探讨后得出的结论
表24	当局就贯通部分被阻隔位置可行性的探讨结果及落实计划
表25	建议可考虑替代路线的位置及其详情
表26	建议在主要干道进行绿化的位置
表27	市区更新方案列表

1引言

1.1 项目背景

1.1.1 九龙城区是香港的旧区之一，其历史最早可追溯至南宋时期。区内楼龄达50年或以上的楼宇占全港逾50年楼龄楼宇总数量约四分之一，失修楼宇亦有不少。新的《市区重建策略》提出设立市区更新地区咨询平台，以加强地区层面的市区更新规划，及实践「以人为本，地区为本，与民共议」的市区更新工作方针。

1.1.2 有见市区重建局（下称「市建局」）在2011年以前在九龙城区进行的重建项目不多，九龙城区迫切需要市区更新动力，2011年6月政府于九龙城区成立全港首个市区更新地区咨询平台，委员来自社会不同界别，并由规划署提供秘书处服务及专业支援。成立九龙城区更新地区咨询平台（下称「咨询平台」）的目的是就九龙城区内的更新计划向政府提供意见，包括建议重建及复修的范围，以及就保育和活化的项目提出建议，以缔造优质的城市环境。

1.1.3 为此，咨询平台拟备了九龙城区更新初步方案（下称「初步方案」）（图1），收纳了各委员的意见、过往搜集的地区意见及参考其他相关的资料，作为更新计划工作基础，并于2012年5月展开九龙城区更新计划规划研究（下称「规划研究」）及相关的社会影响评估，并举办广泛的公众参与活动，以全面及综合的方式制订九龙城的市区更新计划（下称「更新计划」），作为更新九龙城区的蓝本。

1.2 项目目的

1.2.1 规划研究工作的整体目标是协助咨询平台按《市区重建策略》的四大业务策略（即重建发展、楼宇复修、旧区活化和文物保育），以全面及综合的方式，为九龙城区拟备市区更新计划。更新计划包括确定适合进行重建及复修的范围；就保育和活化项目作出建议；以及提出可行的实施机制。

1.2.2 在制订有关计划时，会考虑广泛公众参与活动及社会影响评估所收集到的意见，以及各项规划和相关研究的结果。



市區更新初步方案

圖例

- 建議重建優先範圍
(市建局及/或私人主導)
- 建議復修及活化優先範圍
(包括美化及綠化街道等措施)
- 建議重建及復修混合範圍
- 建議活化商貿範圍
- 建議文物步行徑
- 長遠優化路線(部分)
- 沿途文物/景點
- 建議貫通的海濱長廊段
- 建議綠化上蓋
- 建議美食專區
(包括豎立標記和指示及美化和綠化街道等措施)
- 建議加強與周邊地區的连接
- 市建局正進行或已公佈重建項目
- 法定古蹟

米 200 0 比例尺 200 400 米

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城市區更新初步方案

圖號：1
日期：2014年2月
比例：見圖內



1.3 项目范围

1.3.1 九龙城区位于九龙半岛的东南端，东临九龙湾，南接维多利亚港，西与油尖旺区相连，北依狮子山。当中主要干道有太子道东、太子道西、窝打老道、公主道、马头围道、土瓜湾道、漆咸道及红磡道。铁路服务预计最快于2015年引入九龙城区，现时区内交通仍然依赖道路交通。根据香港区议会的分区界线，九龙城区面积约为1,000公顷，当中包括四个分区：红磡、土瓜湾、何文田及龙塘分区。随启德发展计划的落实及施工，启德发展区亦已纳入土瓜湾分区的范围（图2）。

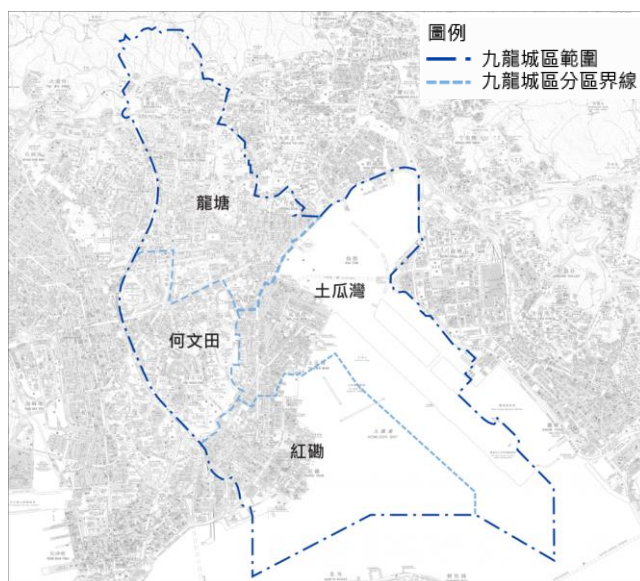


图2：项目区位及范围

1.4 报告书目的及结构

1.4.1 本报告书主要简介规划研究的背景资料，并汇报项目各阶段的研究成果包括基线资料更新结果、主要地区议题及更新计划定稿内容。本报告书结构如下（表1）：

第一章	引言	简介研究项目的背景、目的、范围、报告书结构、研究内容和方法、工作流程和主要工作项目及项目工作时间表
第二章	基线资料	汇报就《九龙城区更新地区愿景研究》及《九龙城区更新地区愿景-回顾与前瞻》所作出的主要更新重点及各基线资料分析的结论
第三章	主要地区议题	概述市区更新焦点范围内的主要议题重点及回应相关议题的可能方法
第四章	更新计划定稿	说明更新计划的制订过程和原则、愿景、计划元素、预计更新计划方案可行实施时序的准则、方案目标、方案主要内容、方案初步技术考量及建议实施机制
第五章	总结	说明更新计划定稿会供咨询平台通过并提交予政府考虑执行

表1：最终报告结构

1.5 研究内容和方法

研究内容

1.5.1 本规划研究项目以初步方案为出发点，藉此制订更新计划。主要研究工作包括更新基线资料、检讨现有地区议题和考虑回应方法、制订更新计划和不同更新的方案，以及为方案进行初步技术考量和建议其实施时间、部门 / 机构和机制。

1.5.2 除了本研究项目外，更新计划研究亦包含另外两个研究项目，即公众参与活动及社会影响评估。这三个研究项目互相配合，藉以揉合各专业专长和研究成果，制订更新计划。

1.5.3 在整个研究过程中，本项目团队（下称「顾问」）与公众参与及社会影响评估顾问团队紧密合作，于适当时候互相支援并分享资料及研究成果。当中，公众参与及社会影响评估顾问团队基于初步方案及更新计划所收集到的公众意见及所识别出的社会影响和纾缓措施，是顾问制订及深化更新计划的重要依据（图3）。

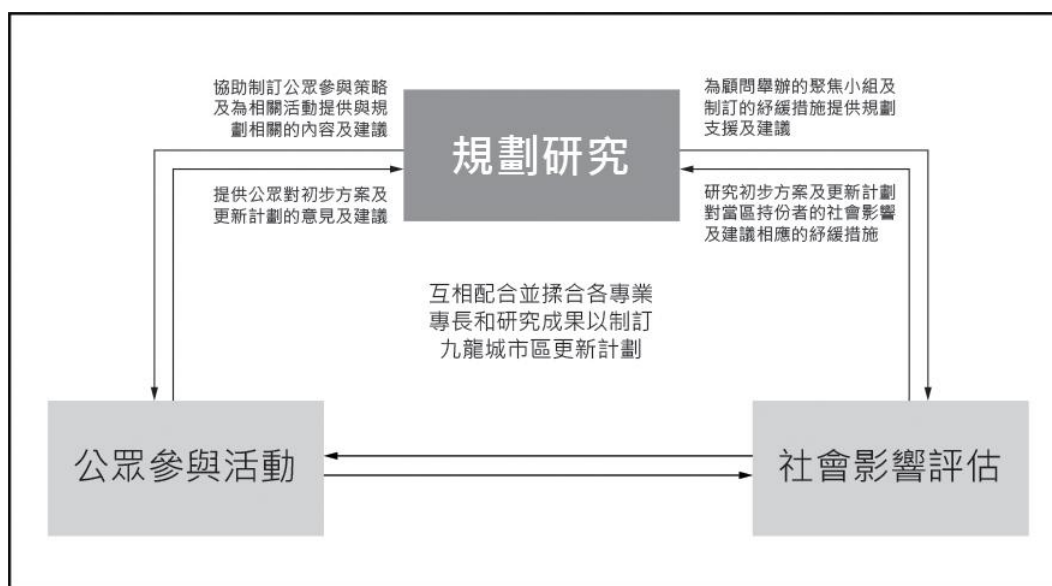


图3：九龙城市区更新计划各研究项目的互动关系

研究方法

1.5.4 本项目的整体研究方法的重点如下：

善用现有基线资料

1.5.5 过往政府、官方机构、社区组织及学术机构曾就本区的市区更新议题进行研究及调查，亦已在区内推行不同的市区更新项目。本研究项目以有关研究的地区基线资料作为基础，并作出更新，藉以建立一个全面的基础资料，作为讨论该区市区更新议题的起点。

「以人为本」-以使用者为本

1.5.6 本研究项目秉承「以使用者为本」的方针，透过不同渠道了解使用者，如区内居民、商户及工作人士等，对改善生活环境的需要及愿景，从而制订出能提升生活质素的建议，有效回应使用者的诉求。

「地区为本」-善用地方智慧及社区网络

- 1.5.7 区内分区各有特色亦面对不同的地区议题，地区人士的要求亦各有不同。为了制订一套能回应当区需要的更新计划，顾问与地区人士直接沟通，深入了解区内情况及关注议题，以制订合适的回应方案。

「与民共议」-增加市民参与

- 1.5.8 区内人口密集，人口种类亦多样化，故透过各种咨询方式广泛接触公众、地区人士及社区组织，鼓励各持份者积极参与相关讨论并达成共识，以制订一套充分反映地区人士诉求的更新计划。

揉合专业知识与民意

- 1.5.9 除了从市民角度了解地区议题及考虑回应方法，顾问亦以其专业规划知识、丰富的市区更新经验及技术顾问团的专业意见，协助拟备更新计划建议，并透过与相关政府部门及机构进行沟通及讨论，以确立有关建议的合适性及可行性。

与其他相关研究项目工作互补

- 1.5.10 本研究项目主要就城市规划、设计及初步技术等层面提出建议，并会同时与公众参与及社会影响评估顾问团队保持紧密联系及合作，揉合他们于社会层面的研究成果，藉以深化更新计划。

1.6 工作流程及主要工作项目

- 1.6.1 本研究项目将划分为四个主要工作阶段。各阶段的主要工作项目（图4）概述如下：

第一阶段：计划初议阶段

- 1.6.2 工作项目1A及1B：计划初议及基线资料更新
顾问与咨询平台秘书处会面讨论项目的研究目标、要求、工作重点及工作流程等，同时亦与社会影响评估和公众参与顾问团队讨论落实各团队于日常沟通和资料分享等合作事宜的安排。
- 1.6.3 顾问对《九龙城区市区更新地区愿景研究》及《九龙城区更新愿景-回顾与前瞻》报告内的基线资料进行检讨及更新，为研究项目提供最新背景基础。有关研究成果的重点已收录于本报告的第二章内。

工作项目2：协助准备第一阶段公众参与活动

- 1.6.4 顾问协助公众参与顾问准备第一阶段公众参与活动，以协助公众理解初步方案及促进讨论。顾问亦出席有关公众参与活动，直接听取公众意见。第一阶段公众参与活动的成果为更新计划初稿的草拟工作提供参考依据。

第二阶段：草拟更新计划初稿

- 1.6.5 工作项目3A及3B：检视研究范围中的主要议题并提出回应方法
参考第一阶段公众参与活动及社会影响评估的结果，顾问检视及归纳研究范围中的主要议题，并提出回应方法及制订更新计划方案的原则。有关研究成果的重点已分别收录于本报告的第三及第四章内。

1.6.6 工作项目4：制订近期可推行的措施
顾问在众多更新构想中选出一些较简单、非争议性及可在短时间内完成并成效显见的构想以制订近期可推行的措施。透过与专业技术顾问举行技术顾问工作坊，对方案进行初步技术考量，并与相关政府部门及机构进行沟通，以初步确定方案的合适性及可行性，并就其实施部门 / 机构及机制提出建议。

1.6.7 工作项目5：制订更新计划初稿
顾问就其他市区更新构想的实施难度、实施时间、涉及的实施部门 / 机构及其效果等进行评估，并划分其为短期、中期及长期的更新计划方案，以结合近期可推行的措施制订一套完整的更新计划初稿。在制订更新计划方案的细节时，亦会对方案的技术可行性进行初步考量，并与相关政府部门及机构进行沟通，以初步确定方案的合适性及可行性。

1.6.8 工作项目6：协助准备第二阶段公众参与活动
订立更新计划初稿后，顾问协助公众参与顾问准备第二阶段公众参与活动，并更新公众参与网页，以协助公众了解更新计划初稿及促进讨论过程。顾问亦于活动期间向市民解释更新计划初稿的内容并听取意见。第二阶段公众参与活动的成果为更新计划定稿的制订工作提供参考依据。

第三阶段：制订更新计划定稿

1.6.9 工作项目7A及7B：修订更新计划初稿及制订更新计划定稿
参考第二阶段公众参与活动及社会影响评估的结果，顾问审视更新计划初稿，并作出相应的修订。此外，顾问亦与相关政府部门就修订方案进一步沟通，以收纳他们的意见及确定其可行性，藉以拟备更新计划定稿。更新计划定稿已收录于本报告的第四章内。

第四阶段：制作最终报告

1.6.10 工作项目8：制订研究项目最终报告及行政摘要
项目团队撰写研究项目最终报告及行政摘要，总结研究项目的主要研究成果及建议，以供咨询平台通过并提交予政府考虑执行。

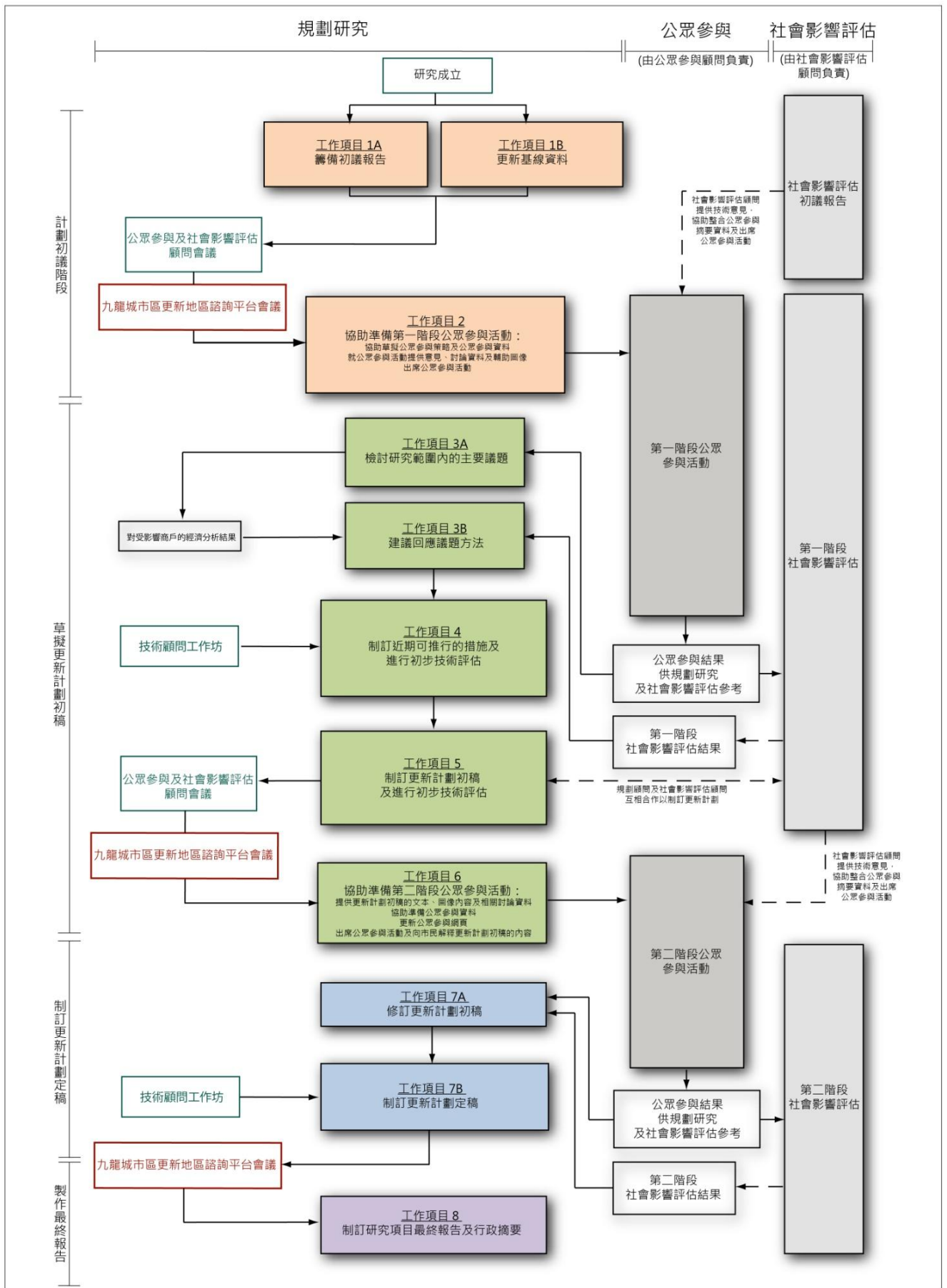
1.7 项目工作时间表

1.7.1 研究项目于2012年5月展开，并于2014年2月完成，历时22个月。各阶段的时间分配简略如下（表2）：

第一阶段	计划初议阶段	约5个月
第二阶段	草拟更新计划初稿	约15个月
第三阶段	制定更新计划定稿	约6个月
第四阶段	制作最终报告	约3个月

各工作阶段的时间互有重迭。

表2：研究项目各阶段的时间分配



項目： 九龍城市區更新計劃規劃研究	圖名： 研究項目工作流程	圖號：4 日期：2014年2月 比例：不適用	
----------------------	-----------------	------------------------------	---

2 基线资料

2.1 目的

2.1.1 本章旨在汇报九龙城区基线资料更新的主要重点及分析结论。更新后的基线资料有助读者了解九龙城区各方面的最新情况，并作为讨论该区市区更新课题的起点。有关更新工作于2012年中旬进行，资料更新至2012年6月，主要以两份研究文件作基础，包括由九龙城区议会委托顾问进行并于2010年完成的《九龙城区更新地区愿景研究》以及由咨询平台于2011年编制的《九龙城区更新愿景 - 回顾与前瞻》，并着重了解及分析初步方案所识别出市区更新焦点范围的现况，当中包括龙塘分区的东南部、土瓜湾分区及红磡分区，作为其后制订更新计划的基础。初步方案的市区更新焦点范围及其市区更新方向详情如下：

重建优先范围

- 土瓜湾五街及十三街一带
- 土瓜湾九龙城道与落山道一带
- 土瓜湾环字八街 / 银汉街 / 崇安街一带

复修及活化优先范围

- 龙塘衙前围道一带
- 红磡温思劳街 / 机利士南路一带

重建及复修混合范围

- 土瓜湾银汉街 / 上乡道 / 贵州街 / 旭日街一带
- 红磡庇利街 / 春田街 / 崇安街一带
- 红磡黄埔街 / 宝其利街 / 芜湖街一带

活化商贸范围

- 红磡鹤园街 / 鹤园东街 / 民裕街一带

活化文物及设立文物步行径

2.1.2 区内有不少古迹和文物，建议设立文物步行径，把区内文物古迹连接起来，并竖立标示，介绍古迹和文物的历史和背景资料。

活化海滨及码头

2.1.3 区内不乏临海地带，但现时部分临海地带被阻隔，未能连贯起来。建议贯通区内沿海各段现正阻塞通往海滨长廊的地方，以提供一条畅通无阻的海滨长廊。

其他活化及优化建议

2.1.4 除了上述的市区更新范围及建议，初步方案亦建议进一步探讨及研究下列建议：

- 加强与启德发展区的连接
- 于启德隧道下沉段加建绿色上盖以设置公共休憩空间
- 将食肆林立的民泰街、北帝街及谭公道打造为美食专区，并推行优化街道措施

2.2 人口及社会结构

2.2.1 根据政府统计处在2011年进行的人口普查结果，顾问对九龙城区的人口及社会结构资料进行更新，相关的分析结论如下（表3）：

人口及社会结构	分析结论
<u>人口及住户</u>	
人口	<ul style="list-style-type: none"> 九龙城区人口约为377,350人，人口较集中于土瓜湾及红磡分区。
少数族裔	<ul style="list-style-type: none"> 区内少数族裔占人口的比率为9%，比率较全港（6.4%）为高。区内主要少数族裔包括菲律宾人、印尼人、印度人、日本人、白人、泰国人等。撇除多为外籍家庭佣工的菲律宾人和印尼人，以及相对富裕的白人及日本人这四个受市区更新影响较少的族裔，其余的少数族裔人口最多的三个族群为印度人、巴基斯坦人及泰国人，并较集中于市区更新焦点范围。
非本地出生及来港定居未达七年的人口	<ul style="list-style-type: none"> 区内非本地出生的人口约占总人口43.3%，较全港数字（39.5%）略高。较多非本地出生人士居于何文田、土瓜湾及红磡分区。 区内非本地出生人口当中来港定居未达七年占总人口的比率为8.6%，较全港数字（7%）略高。有关人口较集中于土瓜湾、龙塘和红磡分区及分区内的市区更新焦点范围。
男女人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 区内女性人口较男性人口多，男女人口比例为867名男性对1,000名女性，较全港比例略高（876名男性对1,000名女性），当中龙塘及何文田分区的男女人口差距较大。
年龄中位数	<ul style="list-style-type: none"> 区内以中年人士居多，年龄中位数为42.5岁，比全港年龄中位数（41.7岁）略高。 各分区均以中年人士居多，但红磡分区内部分地点的年龄中位数较其他分区、九龙城区及全港数字为低，反映该分区有较多年轻居民居住。
65岁或以上长者人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 长者占区内总人口约16%，较全港比例（13.3%）高。当中何文田分区的长者人口比例较其他分区为高。
人口密度	<ul style="list-style-type: none"> 九龙城区的人口密度为每平方公里37,660人。
住户数目及平均住户人数	<ul style="list-style-type: none"> 区内住户数目约为124,220户，以2至3人的小家庭为主，平均住户人数为2.9人，与全港平均住户人数相同。 土瓜湾分区内部分地点的平均住户人数较其他分区、九龙城区及全港数字为低，约为2.5至2.9，反映较多小家庭集中于土瓜湾分区。
住户每月入息中位数	<ul style="list-style-type: none"> 区内住户每月入息中位数是23,560港元，较全港数字高，但区内大概有两成的住户收入低于10,000港元。 每月入息中位数较九龙城区中位数低的住户集中于龙塘分区衙前围道一带、土瓜湾分区五街、十三街、马头涌道、马头围道和土瓜湾道一带、何文田分区南部及红磡分区温思劳街和机利士南路一带（图5），大致与区内的市区更新焦点范围重叠。

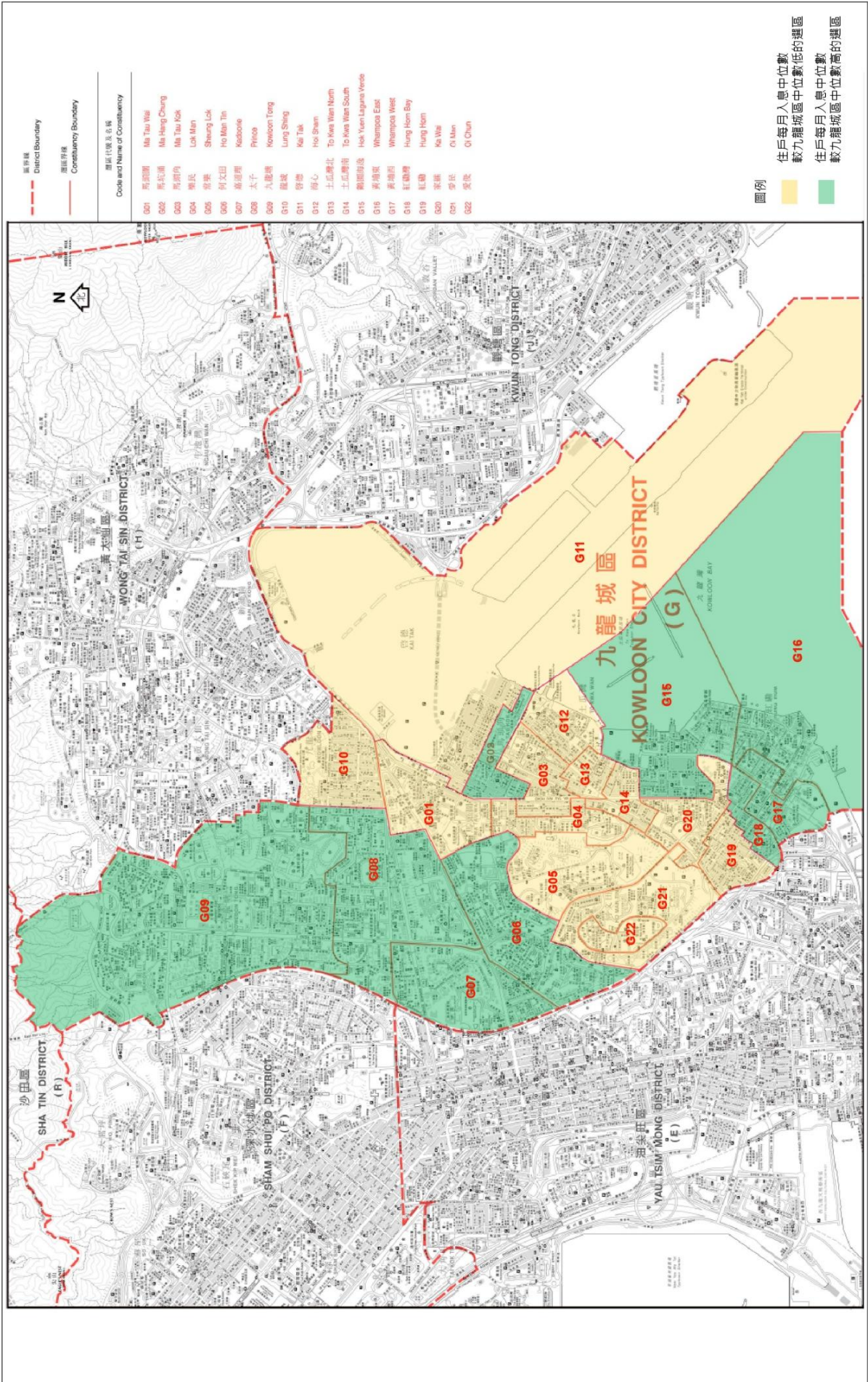
表3：九龙城区人口及社会结构分析结论

人口及社会结构	分析结论
就业及教育程度	
就业人口	<ul style="list-style-type: none"> 九龙城区就业人口约为187,600人，当中从事进出口、批发及零售业人数最多，其次是社会及个人服务、公共行政、教育、人类医疗保健及社工活动及地产、专业及商用服务业。各分区居民较常从事的行业大致相若。
同区工作的居民比例	<ul style="list-style-type: none"> 在同区工作的居民人数约占总人口14.3%，较全港数字（17.5%）为低。 较多土瓜湾分区的居民（18.2%）在同区（九龙城区）工作，而龙塘分区及何文田分区的比例则较低，分别只有11.0%及10.8%。
教育程度	<ul style="list-style-type: none"> 区内15岁以上人口中，约有33.1%拥有专上教育程度，但约有五分之一人口只有小学或以下教育程度。相对全港数字，区内人士教育程度较高。 红磡分区居民的教育程度相对最高，其次则是龙塘分区居民。
住屋情况	
在区内居住达十年或以上的人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 在区内居住达十年或以上的居民约占总人口81.9%，虽较全港数字略低，但可见区内居民大多已住在本区较久，而分区情况亦大致接近。
居于私人住宅和公营租住房屋人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 区内以私人住宅为主，公营租住房屋的比例较其他地区低。约有79.2%的区内居民居于私人住宅，其余大多居于公营租住房屋。与全港数字比较，居于私人住宅的区内居民占了一个相当高的比例。 区内的公营租住房屋较集中于何文田分区。因此，该分区相对有较多居民居于公营租住房屋，而大部分龙塘、土瓜湾及红磡分区（包括市区更新焦点范围）的居民则居于私人住宅。
每千个屋宇单位的平均家庭住户数目	<ul style="list-style-type: none"> 九龙城区每千个屋宇单位平均家庭住户数目是1,005，较全港数字（1,004）稍高。 当中龙塘、土瓜湾和红磡分区及分区内的市区更新焦点范围较多单位有多于一个家庭居住¹。

表3：九龙城区人口及社会结构分析结论

2.2.2 总括而言，市区更新焦点范围内聚集了一定数目的少数族裔人口，当中较多为印度人、巴基斯坦人及泰国人。而来港定居未达七年的非本地出生（即新来港人士）人口比例较九龙城区及全港的平均数字为高。范围内亦有一定数目的长者人口，住户入息普遍较低。住屋方面，范围内的居民普遍居于私人住宅，并有较多住宅单位有多于一个家庭居住的情况，反映范围内可能有较多劏房或天台屋等共用单位及僭建的情况。

¹每千个屋宇单位的平均家庭住户数目为1,000至1,019（龙塘）、1,000至1,012（土瓜湾）及1,000至1,014（红磡）。



區界線
District Boundary

選區界線
Constituency Boundary

選區代號及名稱
Code and Name of Constituency

G01	馬太圍	Ma Tau Wai
G02	馬坑涌	Ma Hang Chung
G03	馬坑內	Ma Tau Hok
G04	樂民	Lok Man
G05	榮樂	Shung Lok
G06	何文田	Ho Man Tin
G07	康翠園	Kadaone
G08	太子	Prince
G09	九龍灣	Kowloon Tong
G10	龍城	Lung Shing
G11	碧濠	Hoi Tak
G12	海心	Hoi Sheen
G13	土瓜灣北	To Kwa Wan North
G14	土瓜灣南	To Kwa Wan South
G15	龍閣	Hok Yuen Laguna Verde
G16	菁蔴菜	Whampoa East
G17	菁蔴西	Whampoa West
G18	紅磡	Hung Hom Bay
G19	紅磡	Hung Hom
G20	茶樓	Ko Wa
G21	愛民	Oi Man
G22	愛德	Oi 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

圖號： 5

日期： 2014年2月

比例： 不適用



圖名：

選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的比較

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究



2.3 土地用途及规划

土地用途及规划意向

2.3.1 现时，整个九龙城区由5张法定分区计划大纲图所涵盖，包括何文田、红磡、马头角、九龙塘和启德分区计划大纲图。主要土地用途包括「住宅（甲类）」、「住宅（乙类）」、「住宅（丙类）」、「住宅（戊类）」、「商业」、「综合发展区」、「政府、机构或社区」、「休憩用地」、「其他指定用途」、「绿化地带」及未决定用途等（图6）。

2.3.2 区内存在土地用途（图7）不协调的情况，例如殡仪馆与其相关行业、汽车维修工场、工业大厦及东九龙走廊天桥，都与住宅楼宇为邻，对邻近居民构成不同程度的滋扰。相关受影响的位置大多已收纳于市区更新焦点范围内，为鼓励透过重建改善情况，当局已采取了不同的规划措施，包括：

- 将工业用地改划作「住宅（戊类）」及「其他指定用途」注明「商贸」地带，以逐步淘汰现有工业用途；
- 将部分用地改划为「综合发展区」地带以便作整体性的发展，并要求制定缓解措施，纾缓土地用途不协调对邻近居民造成的滋扰；及
- 将近土瓜湾道的马头角煤气厂（俗称煤气鼓）用地改划作「住宅（甲类）」地带，以推动该地段重建为住宅用途。

休憩用地及政府、机构或社区设施

2.3.3 整体而言，现有及已规划的休憩用地供应可满足区内需求。但就个别规划分区而言，只有九龙塘及启德有充足的地区及邻舍休憩用地，马头角的邻舍休憩用地则有所不足，而何文田及红磡的地区休憩用地亦较标准略低（详情可参阅表4）。另外，根据启德分区计划大纲图，启德发展区内已预留约99.38公顷土地作休憩用地，包括都会公园、跑道公园、宋皇台公园，及地区/邻舍休憩用地和海滨长廊等，九龙城区居民在未来将可享用更多及更多样化的开放空间及设施。

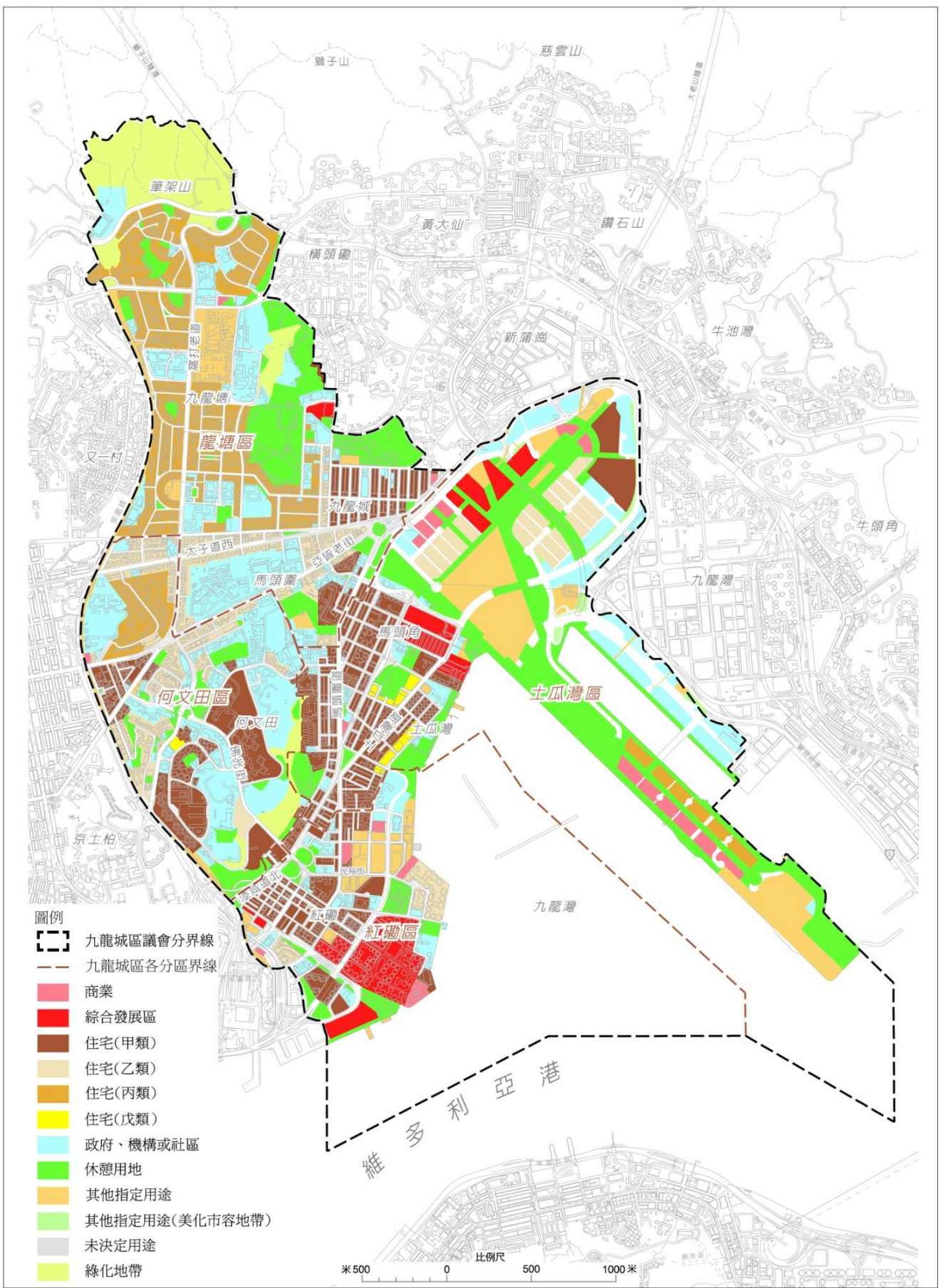
2.3.4 区内的政府、机构或社区设施大致能满足地区需要，惟个别设施如邮政局及综合青少年服务中心略为不符标准。另外，根据启德分区计划大纲图，启德发展区内将会提供充足的政府、机构或社区设施，当中包括政府大楼、医院、学校、室内康乐中心、多用途体育馆、社会福利设施、警署及消防局等。这些设施除了可服务将来启德发展区的居民，亦可供九龙城区其他居民使用。

已批准的规划申请

2.3.5 参考城市规划委员会（下称「城规会」）在2007年7月至2012年6月期间于各分区内发给许可的规划申请，何文田及龙塘分区内较多申请属学校发展；土瓜湾分区内则有较多酒店发展，亦有住宅及政府、机构或社区设施，并多集中于九龙城道；红磡分区亦多为酒店发展，并多数集中于芜湖街一带（图8）。

2.3.6 就与市区更新焦点范围有关的已批准规划申请而言，可见有一些小型的发展散布在邻近未来沙田至中环线（下称「沙中线」）或观塘线延线车站的地点，反映铁路发展为区内带来新的发展机遇及动力，这些地点包括：

- 土瓜湾九龙城道一带（邻近未来马头围铁路站）；
- 土瓜湾谭公道和炮仗街一带（邻近未来土瓜湾铁路站）；及
- 红磡芜湖街一带（邻近未来何文田铁路站）。



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

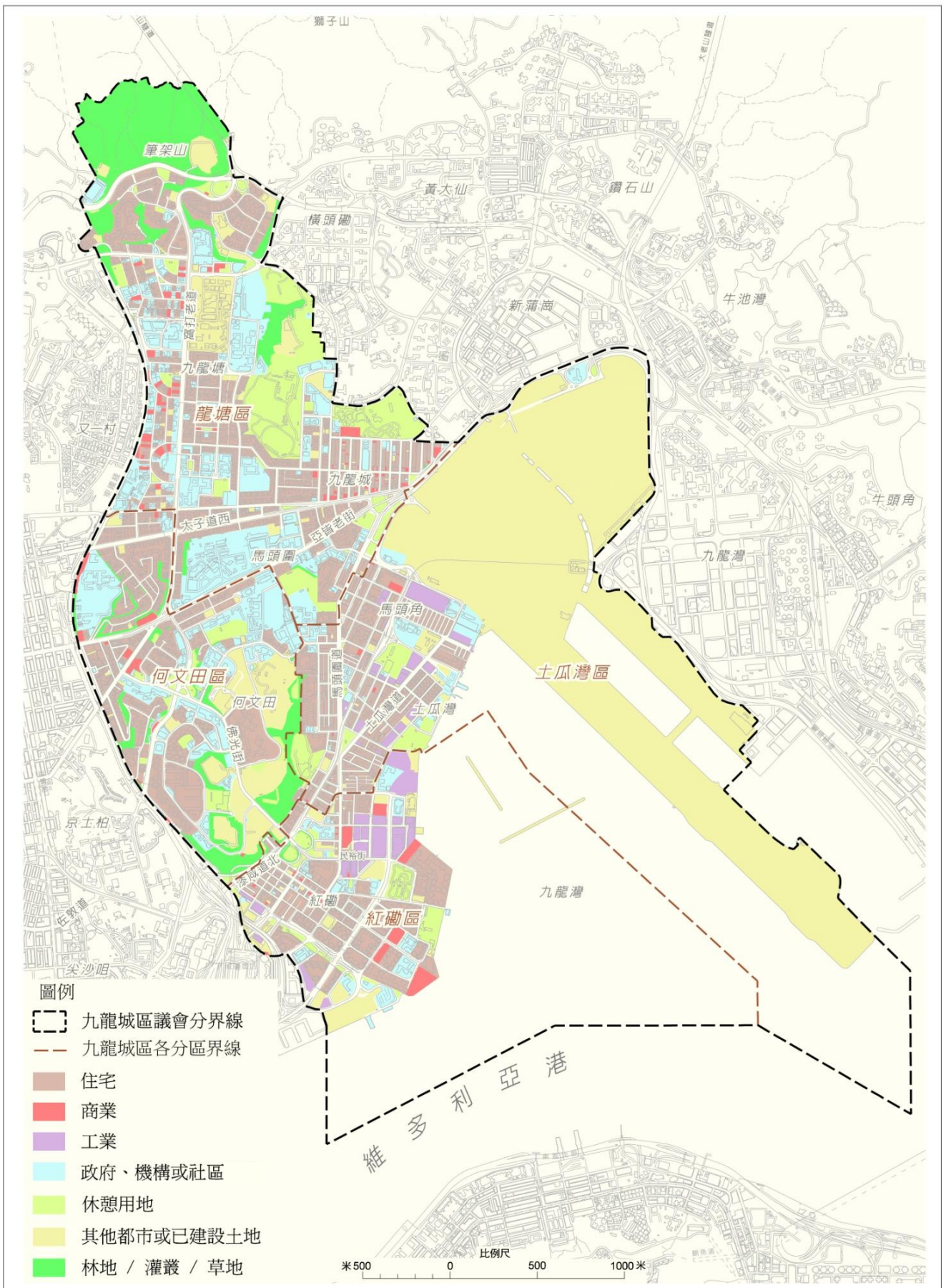
圖名：
九龍城區土地用途規劃
(分區計劃大綱圖編號：S/K7/22, S/K9/24, S/K10/20, S/K18/16及S/K22/3)




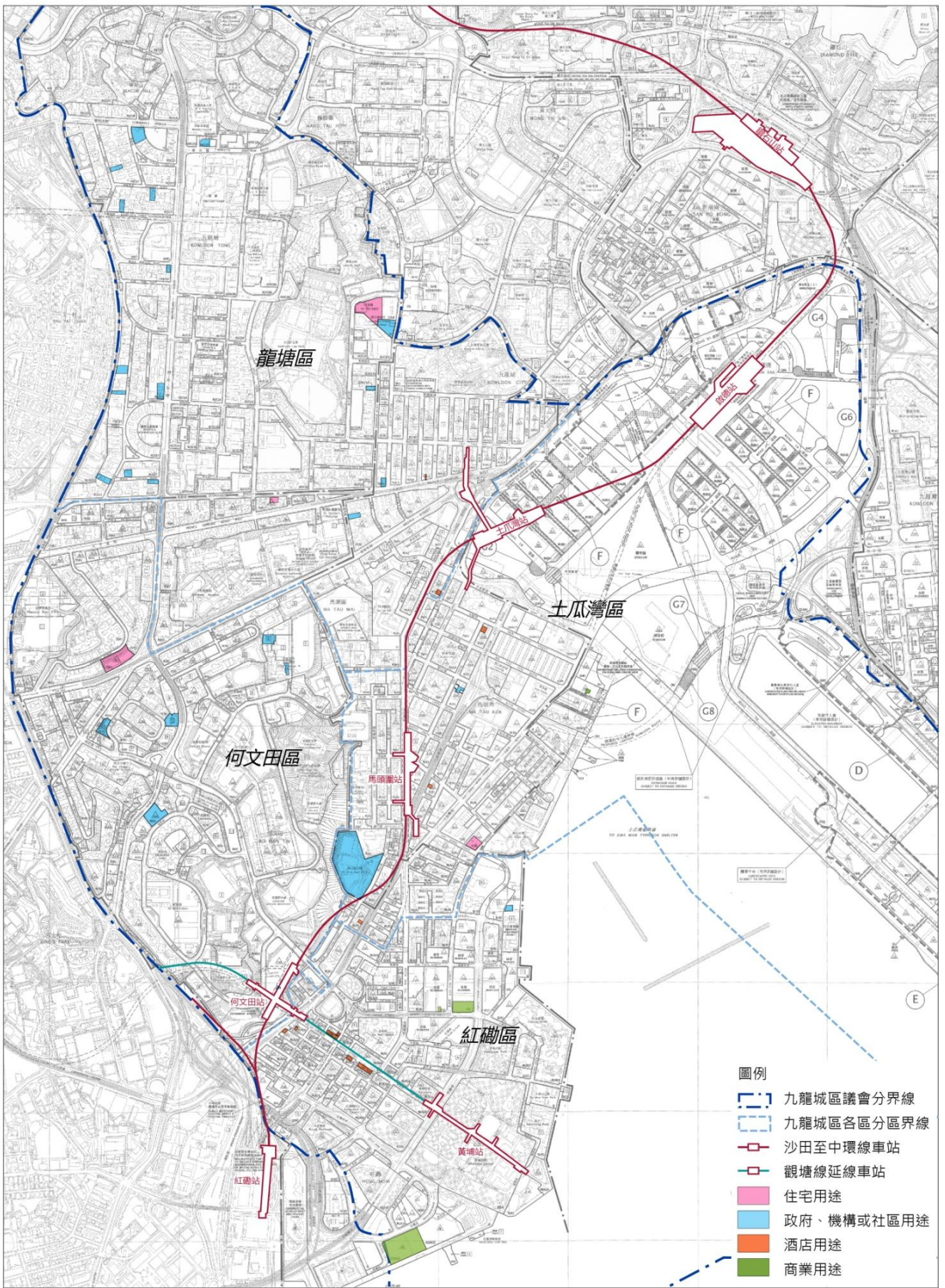
圖號：6
日期：2014年2月
比例：見圖內



資料來源：城市規劃委員會



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：7 日期：2014年2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2007年7月至2012年6月規劃申請許可的種類和分布 (只包括擬議新發展和重建發展)

圖號：8
日期：2014年2月
比例：不適用

AECOM

分区计划大纲图	现时人口 ²	根据《香港规划标准与准则》所需用地 (公顷)	现有休憩用地面积(公顷)		剩余 / 尚欠用地 (公顷) (+ 或-)
			邻舍	地区	
何文田	92,335	18.47	10.44	7.48	-0.55
红磡 ⁴	126,735 ⁵	25.35	12.84	6.14	-6.37
马头角 ⁴	131,491	26.30	6.48	16.69	-3.13
九龙塘	27,203	5.44	6.62	19.57	+20.75
启德	5,996 ⁵	1.20	0.43	3.09	+2.32
分区计划大纲图	规划人口 ³	根据《香港规划标准与准则》所需用地 (公顷)	现有及已规划的休憩用地面积 (公顷)		剩余 / 尚欠用地 (公顷) (+ 或-)
			邻舍	地区	
何文田	109,154	21.83	14.5	10.61	+3.28
红磡 ⁴	124,087	24.82	14.5	11.27	+0.95
马头角 ⁴	120,601	24.12	6.48	17.61	-0.03
九龙塘	31,044	6.21	9.05	19.57	+22.41
启德	89,800	17.96	10.22	52.88	+45.14

• 资料来源：九龍城区的政府、机构或社区及休憩用地配置表 (截至2012年6月)
• 休憩用地面积包括位于「休憩用地」地带及非「休憩用地」地带如位于「综合发展区」、大型私人发展及公共屋邨内的休憩用地。

表4：九龙城区现有及规划休憩用地面积分布

²根据2011年人口普查的小规划统计区人口数据计算

³根据九龍城区的政府、机构或社区及休憩用地配置表内规划人口 (常住居民及流动人口) 数字

⁴九龍城区政府、机构或社区及休憩用地配置表内的规划人口并非根据最新人口数据估算，而马头角分区及红磡分区的现时人口亦比当初估算的规划人口为多，因此长远需更新规划人口估算。

⁵2011年人口普查有关小规划统计区的统计便览中，所有不足1000人的小规划统计区，其统计数据都会与邻近的小规划统计区合并。因此，红磡的现时人口计算包括两个毗邻及位于油尖旺区的小规划统计区 (编号：215及216)，而位于启德的小规划统计区286则因其统计数据与毗邻及位于观塘区的小规划统计区280合并，故未有包括在启德的现时人口计算内。有关的统计便览可从政府统计处的网站查阅 (<http://www.census2011.gov.hk/tc/tertiary-planning-units.html>)。

土地买卖及招标

2.3.7 地政总署的卖地结果⁶显示，在2011至2013年度九龙城区内共有5宗土地买卖记录，均位于红磡（图9），详情如下（表5）：

地点	用途	面积（公顷）	卖地日期	卖地方式
高山道	住宅（甲类）	0.19017	2011年4月27日	拍卖
机利士南路与宝其利街交界	住宅（甲类）	0.05823	2011年6月20日	招标
利工街	住宅（甲类）	0.12987	2011年6月20日	招标
红鸾道与建湾街交界	商业	1.3703	2011年8月4日	招标
红鸾道与华信街交界	酒店	1.5623	2011年12月22日	招标

表5：九龙城区2011至2013年度区内的土地买卖记录

强制拍卖申请个案

2.3.8 根据土地审裁处的公开查阅资料，2004年至2012年期间⁷九龙城区共有38宗强制拍卖申请个案。区内的强制拍卖申请个案于近年有增多的趋势，而于申请门槛下调后提出的申请则有31宗，可见措施对鼓励旧楼重建有一定的帮助。

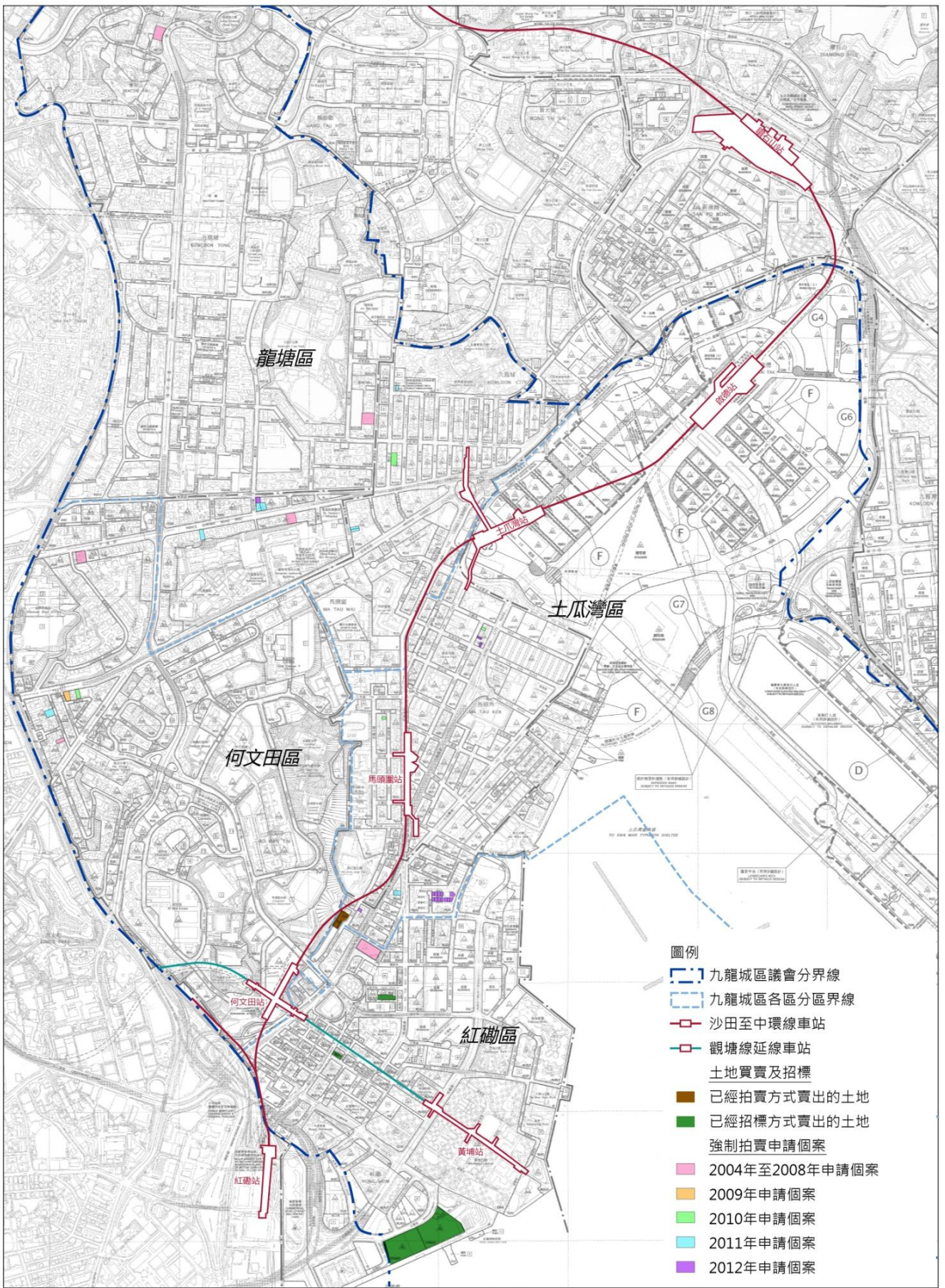
2.3.9 申请个案大部分位于土瓜湾分区近九龙城道一带、龙塘分区近太子道西及衙前围道一带，其余则分散于何文田分区及红磡分区。当中土瓜湾分区2012年的申请个案，多集中于环字八街一带（图9）。总括而言，区内申请个案的地点分散，其规模亦大多较小。

⁶资料取自地政总署的网页：

2011至2012年度卖地结果（<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2011-2012.pdf>）

2012至2013年度卖地结果（<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2012-2013.pdf>）

⁷截至2012年6月



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
- 土地買賣及招標
- 已經拍賣方式賣出的土地
- 已經招標方式賣出的土地
- 強制拍賣申請個案
- 2004年至2008年申請個案
- 2009年申請個案
- 2010年申請個案
- 2011年申請個案
- 2012年申請個案

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區土地買賣和招標結果及強制拍賣申請個案

圖號：9
日期：2014年2月
比例：不適用

AECOM

資料來源：土地審裁處公開查閱資料

已获审批的新建、新落成及已获准拆卸楼宇

2.3.10 根据屋宇署2009年7月至2012年6月的资料月报⁸，九龙城区共有114套建筑图则（包括初次呈交及重大修改的图则）获审批，而获发施工同意书 / 占用许可证 / 拆卸工程同意书的楼宇数目分别是46、38和55。龙塘分区的新建、新落成及获准拆卸楼宇数字均较其他三个分区为高，可见龙塘分区过去三年的重建及发展活动较为蓬勃。相对人口密集的红磡分区，其发展活动则较少（图10）。

2.3.11 各分区新建、新落成及获准拆卸楼宇的地点分布及楼宇种类如下（表6）：

分区	楼宇地点分布	楼宇种类
龙塘	分布大致平均，大部分位于九龙城的衙前围道、嘉林边道、联合道和候王道一带	主要是住所、商住大厦附連康樂设施，余下的为学校、教堂、变电站、酒店及医院扩建等
何文田	主要集中于分区的北部，包括胜利道、嘉道理道及巴富街一带（邻近旺角东铁路站）	较多为商住大厦附連康樂设施及学校
土瓜湾	主要位于分区的南部及九龙城道的前及后段（即靠近未来马头围铁路站及土瓜湾铁路站）	较多为商住大厦附連康樂设施及变电站，其次为酒店、学生宿舍及电梯塔楼
红磡	主要集中在芜湖街及机利士南路一带（靠近未来何文田铁路站）	主要是商住大厦附連康樂设施、酒店及办公室

表6：各分区新建、新落成及获准拆卸楼宇的地点分布及楼宇种类

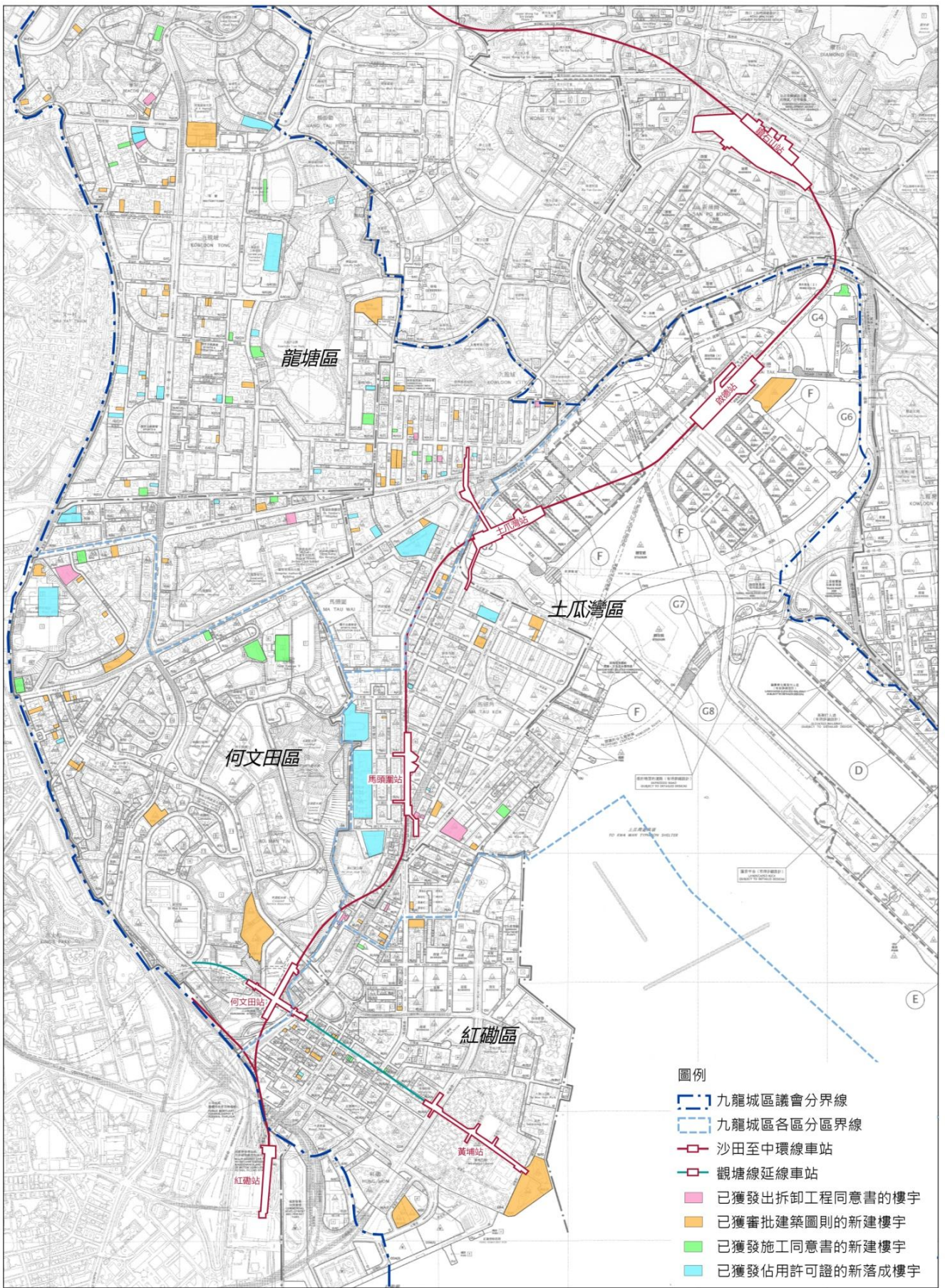
2.3.12 区内2009年7月至2012年6月期间已获发占用许可证的新落成楼宇楼面面积共约209,720平方米，包括约125,154平方米的住宅楼面面积及约84,566平方米的非住宅楼面面积。

2.3.13 就市区更新焦点范围而言，有关楼宇较多集中于未来铁路站一带，其规模大多较小。相比之下，启德发展区周边位置的发展活动则较少。

土地用途及规划小结

2.3.14 总括而言，区内（尤其是市区更新焦点范围内）存在不同的土地用途不协调情况，当局已采取了不同的规划措施改善情况。而区内现有及已规划的休憩用地及政府、机构或社区设施供应大致可满足地区需要。另一方面，市区更新焦点范围内的发展活动较多集中于未来铁路站一带，并多属小规模发展，可见铁路发展对范围内重建发展的影响。

⁸ 资料来源：屋宇署资料月报（http://www.bd.gov.hk/chineseT/documents/index_statistics.html）



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區2009年7月至2012年6月獲審批的新建、新落成及已獲准拆卸樓宇分布

圖號：10
日期：2014年2月
比例：不適用

AECOM

資料來源：屋宇署資料月報

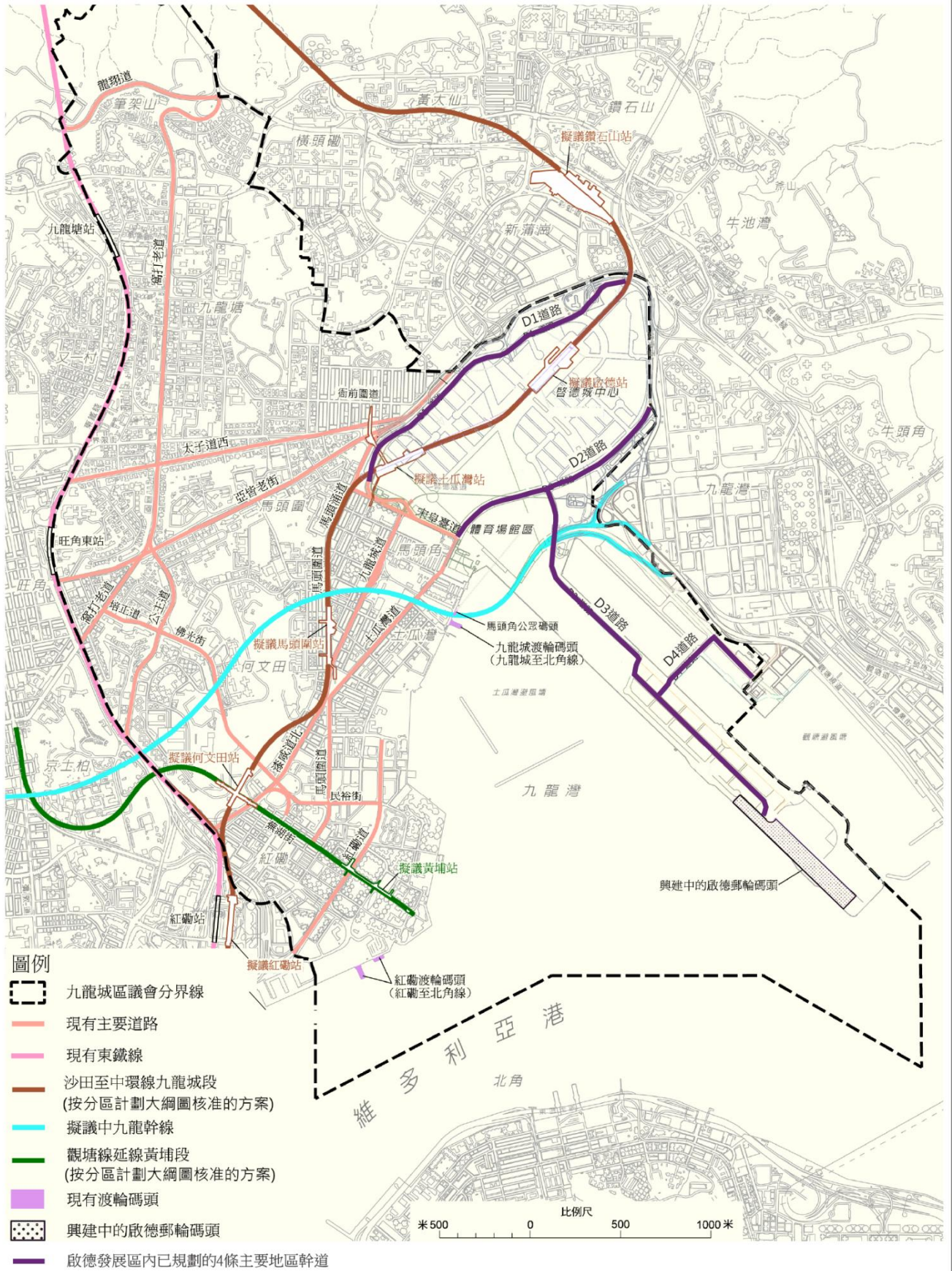
2.4主要交通运输网络 (图11)

陆上交通

- 2.4.1 九龙城区主要依赖道路交通，现时铁路交通只有位处地区边缘的红磡铁路站、旺角东铁路站和九龙塘铁路站。已落实的沙中线及观塘线延线，将会为九龙城区引入铁路服务，预期最快于2015年开始运作。巴士、小巴及的士等公共交通工具于区内仍担当重要运输角色。
- 2.4.2 区内的道路网络虽然覆盖广泛，但交通挤塞情况时常出现，于繁忙时间更为严重。交通挤塞经常出现的地区包括龍塘分区的衙前围道、何文田分区的公主道与培正道交界、红磡分区的芜湖街和红磡道交界、民裕街（非高架段）及漆咸道北红磡段等。已落实的中九龙干线、沙中线及观塘线延线，将有助长远解决交通挤塞问题。
- 2.4.3 另外，启德发展区内亦已规划了4条主要的地区干道，将启德发展区与邻近的马头角及九龙湾连系起来，干道有助启德发展区与邻近已发展区域融合，亦为现时相隔的马头角和九龙湾提供更便捷的交通连系。而于土瓜湾海滨，一条已规划连接庇利街及浙江街的L19路亦正动工，预计将于2016至2017年落成。

水上交通

- 2.4.4 九龙城区现有两个仍然使用的码头（红磡渡轮码头和九龙城渡轮码头）提供渡轮服务来往北角。毗邻九龍城渡轮码头的马头角公众码头则没有渡轮服务，但开放予公众使用。而九龙城汽车渡轮码头则已废置多年。
- 2.4.5 而于启德发展区内的邮轮码头可提供两个800米长泊位，可让两艘超级邮轮同时停泊。第一个泊位已于2013年10月正式启用。



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：11
日期：2014年2月
比例：見圖內

AECOM

資料來源：規劃署及路政署

2.5樓宇狀況

樓宇總存量、落成量及空置率

2.5.1 根据差饷物业估价署的《香港物业报告2012》，九龙城区各类型楼宇的总存量、落成量及空置率如下（表7）：

楼宇类型	总存量	落成量	空置率 (截至2011年底)
私人住宅 ⁹	<ul style="list-style-type: none"> 100,774个单位 (截至2010年底) 属九龙区最多私人住宅单位的地区之一 	<ul style="list-style-type: none"> 510个 (2011年) 东九龙唯一有新私人住宅落成的地区 	<ul style="list-style-type: none"> 5.2% 高于九龙区及全港的平均数字 (分别为4.5%及4.3%)
私人写字楼 ¹⁰	<ul style="list-style-type: none"> 182,800平方米 (截至2011年底) 九龙区第二低的区份 	<ul style="list-style-type: none"> 预测2012至2013年区内没有新私人写字楼落成 	<ul style="list-style-type: none"> 6.7% 九龙区第二高的区份 (最高为观塘区，达14%)
私人商业楼宇 ¹¹	<ul style="list-style-type: none"> 709,800平方米 (截至2011年底) 	<ul style="list-style-type: none"> 预料2012及2013年会分别有4,900及1,500平方米的私人商业楼宇相继落成¹² 	<ul style="list-style-type: none"> 9.5% 高于九龙区及全港的平均数字 (分别为8.8%及8%)
私人分层工厂大厦 ¹³	<ul style="list-style-type: none"> 856,500平方米 (截至2011年底) 	<ul style="list-style-type: none"> 自2011年起及预测2012至2013年均没有新落成 	<ul style="list-style-type: none"> 4.6% 九龙区内最低 (九龙区平均空置率为6.2%)
私人工贸大厦 ¹³	<ul style="list-style-type: none"> 5,200平方米 (截至2011年底) 		<ul style="list-style-type: none"> 未有空置情况出现
私人特殊厂房 ¹⁴	<ul style="list-style-type: none"> 34,500平方米 (截至2011年底) 		<ul style="list-style-type: none"> 7.4% 高于九龙区及全港的平均数字 (分别为6.1%及3.8%)
私人货仓 ¹⁴	<ul style="list-style-type: none"> 115,900平方米 (截至2011年底) 		

表7：九龙城区各类型楼宇的总存量、落成量及空置率

⁹私人住宅单位，是指各自设有专用的煮食设施和浴室（及/或厕所）的独立居住单位并不包括所有公共房屋发展计划，如私人机构参建居屋计划的资助出售住宅单位、居者有其屋计划、可租可买计划、重建置业计划、夹心阶层住屋计划、市区改善计划和住宅发售计划的全部单位的统计数字。房屋委员会与房屋协会兴建的出租屋邨、租者置其屋计划下售出的单位、政府所拥有的宿舍以及村屋，亦不包括在内。

¹⁰私人写字楼包括商用楼宇内的物业，但不包括综合用途楼宇内的非住宅用途单位。属香港特别行政区政府所有并由政府产业署管理的写字楼并不包括在内。

¹¹私人商业楼宇包括零售业楼宇及其他设计或改建作商业用途的楼宇，但不包括专作写字楼用途的楼宇，亦不包括车位。房屋委员会和房屋协会所持有的商业楼宇并不包括在内。自房屋委员会于2005年底把旗下部分商业楼宇分拆出售予领汇房地产投资信托基金（领汇）后，这些分拆出售的物业现已由领汇持有，并归入私人物业类别。

¹²根据差饷物业估价署的《香港物业报告2013》，2012年有4,100平方米的私人商业楼宇落成，预计2013年的落成量为1,600平方米。

¹³私人分层工厂大厦包括为一般制造业工序及与该等工序有直接关系的用途（包括写字楼）而建设，并通常由发展商出售或出租的楼宇。此类物业并不包括特殊厂房。房屋委员会兴建的工厂楼宇也不包括在内。私人工贸大厦是设计或获证明作工贸用途的楼面面积。

¹⁴私人特殊厂房包括所有其他厂房，主要是为特殊制造业而建的厂房，每间厂房通常由一名厂东使用。私人货仓包括设计或改建作仓库或冷藏库的楼宇及其附属写字楼，并包括位于货柜码头区内的楼宇。

楼龄及维修状况

楼龄

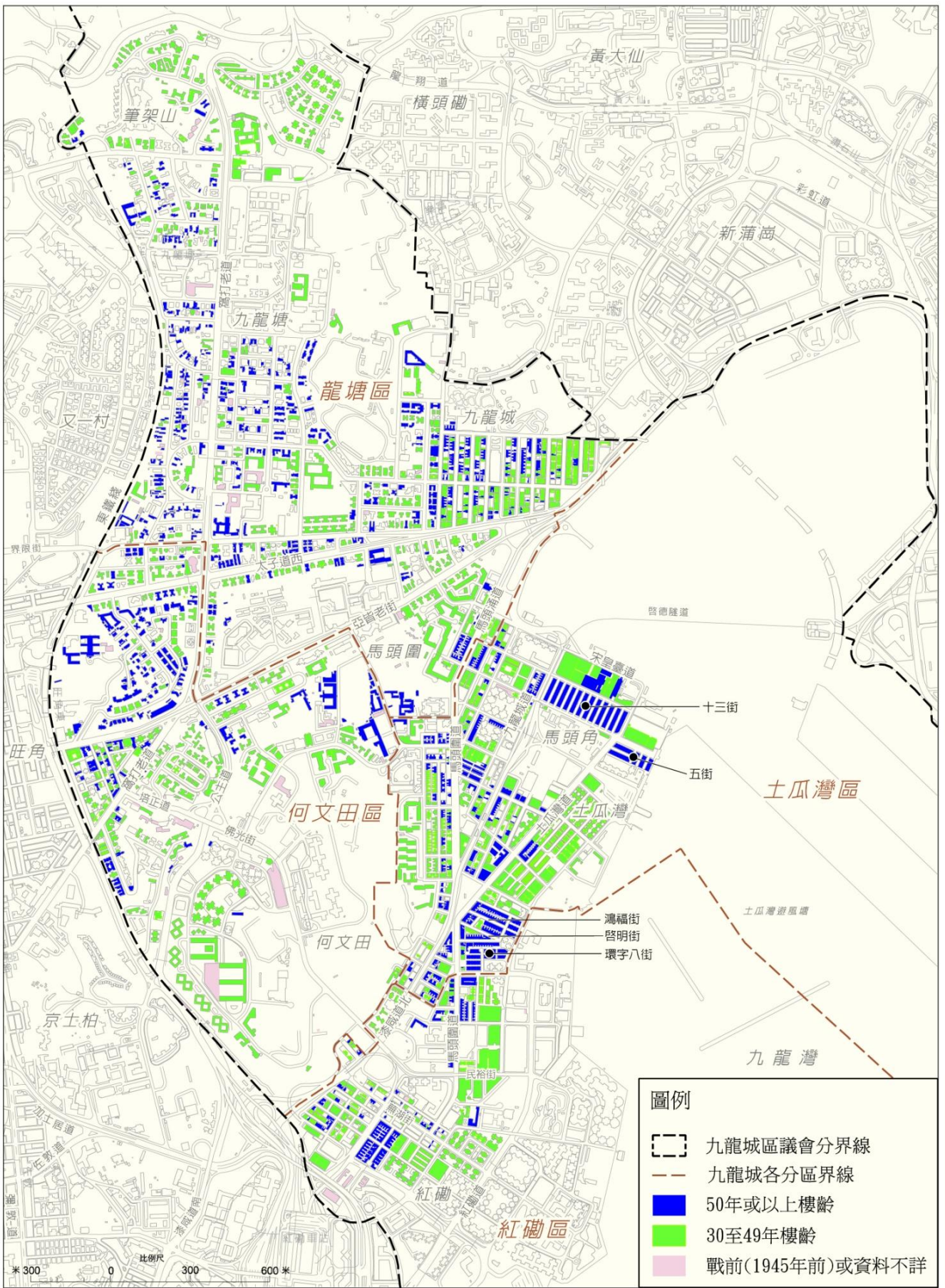
- 2.5.2 区内楼宇楼龄一般较高，楼龄50年或以上的楼宇占全区楼宇约19%，共有1,088栋。主要集中于红磡分区的黄埔街，土瓜湾分区的环字八街、启明街、鸿福街、五街和十三街一带，何文田分区的加多利山，龙塘分区的衙前围道以北、联合道、罗福道和禧福道以南。而楼龄介乎30至49年的楼宇，则比较平均分布于区内（图12）。
- 2.5.3 为配合《市区重建策略》检讨，市建局于2009至2010年进行了全港性的私人楼宇状况调查，当中针对楼龄30年或以上的住宅楼宇。调查指出，九龙城区共有2,741幢该类楼宇，失修最严重的楼宇集中在贾炳达道 / 衙前围道 / 太子道西 / 联合道一带，及落山道 / 浙江街 / 荣光街 / 环字八街一带，其余的主要集中在土瓜湾分区（图13），有关位置大致已收纳于市区更新焦点范围内。
- 2.5.4 此外，按屋宇署2010年进行的调查结果显示，在九龍城区樓龄达50年或以上的私人樓宇当中，屋宇署在2010年初向291幢樓宇（约占总數的27%）的业主 / 占用人发出或当时仍然生效的修葺令或勘测令。这些樓宇大多集中在土瓜湾和红磡分区，以及龍塘分区的衙前围道兩旁。

业权

- 2.5.5 九龙城区内楼宇的业权大多分散，对楼宇管理及市区更新工作造成障碍。

楼宇维修情况

- 2.5.6 截至2010年12月，九龍城区内透过「楼宇更新大行动」计划批出的楼宇维修申请个案共321宗。



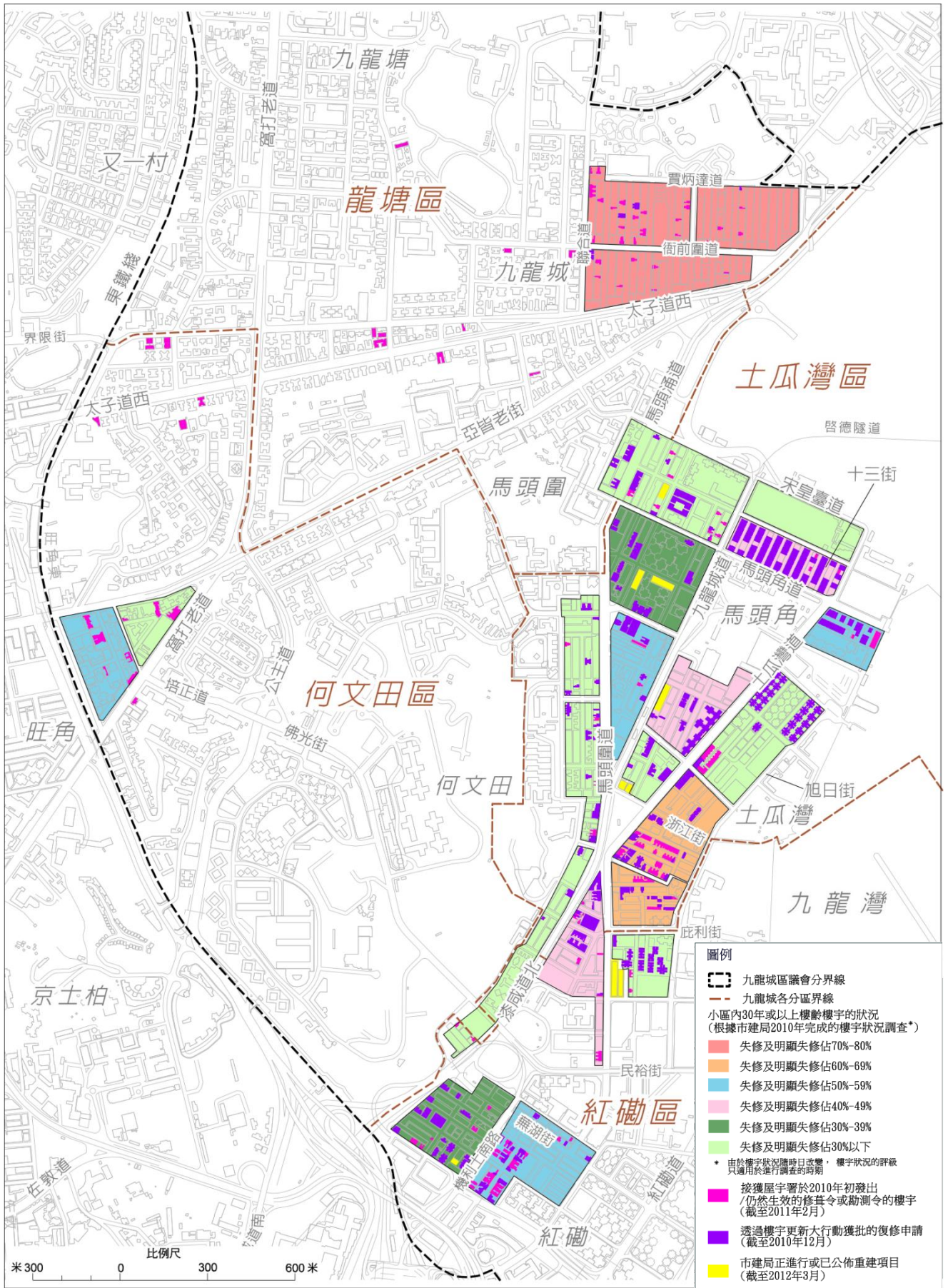
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區私人樓宇樓齡分佈 (截至2011年)

圖號：12
日期：2014年2月
比例：見圖內



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1)



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：13
日期：2014年2月
比例：見圖內



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)

2.6 居住环境及经济活动

2.6.1 九龙城区为一个混合用途的社区，当中以住宅为主，工商业活动则散布其中，亦因地势和历史因素，造就各分区形成不同的居住环境及经济活动。各分区的居住环境及经济活动特色大致如下（表8）：

分区	居住环境及经济活动特色
龙塘	<ul style="list-style-type: none"> 九龙城旧区楼宇普遍较矮，而且较为破旧，失修情况亦相对地较为严重。该区近年陆续出现一些较高的单栋式住宅重建发展（图14），为区内的城市面貌带来很大的变化。该区是特色商店及食肆的集中地。 九龙塘则是传统的豪宅区，很大部分是花园洋房式的建筑，发展密度低，居住环境较为幽静。
何文田	<ul style="list-style-type: none"> 分区位处山丘之上，低和中密度的豪宅与高密度的公共房屋并存其中，该区是政府、机构或社区设施集中地，居住环境较为清静。
土瓜湾	<ul style="list-style-type: none"> 分区相对地有较多旧式楼宇，部分楼宇缺乏维修保养，有些更非常残旧，并筑有僭建物。 区内的工业大厦、小型汽车维修工场及东九龙走廊的天桥，均与住宅为邻，对居民造成不同程度的滋扰。 分区商业活动如零售商店主要集中区内各处街头，衍生出一些具特色主题的道路（图15）。
红磡	<ul style="list-style-type: none"> 沿海地方为综合发展屋苑，商店林立，而内陆地方则较多旧式楼宇，各式商店、食肆和政府、机构或社区设施齐备。 分区西端一直是全港殡仪及相关行业的集中地，与区内的住宅用途不协调，对居民造成环境、交通及心理上的影响（图16）。 鹤园街和民裕街一带的工业大厦有不少作销售高档消费品，是中国内地旅客常到的购物点。

表8：九龙城区内各分区的居住环境及经济活动特色



图14：九龙城旧区的高层单栋式住宅重建发展



图15：土瓜湾街市一带的商业活动



图16：红磡的殡仪及相关行业与住宅为邻

2.6.2 除了以上各分区的特点外，九龙城区内有多条私家街道，部分街道因缺乏妥善管理，卫生环境并不理想。虽然民政事务总署已通过私家街道收回计划成功收回并修葺区内部分私家街道，但区内仍有31条私家街道。这些私家街道将继续对整体居住环境构成影响。

2.7 市区重建计划

2.7.1 截至2012年6月，市建局在区内的重建项目不多，现有的7个项目主要集中在红磡和土瓜湾分区（图17），预期可于未来8年提供1,155个住宅单位。各项目的详情如下（表9）：

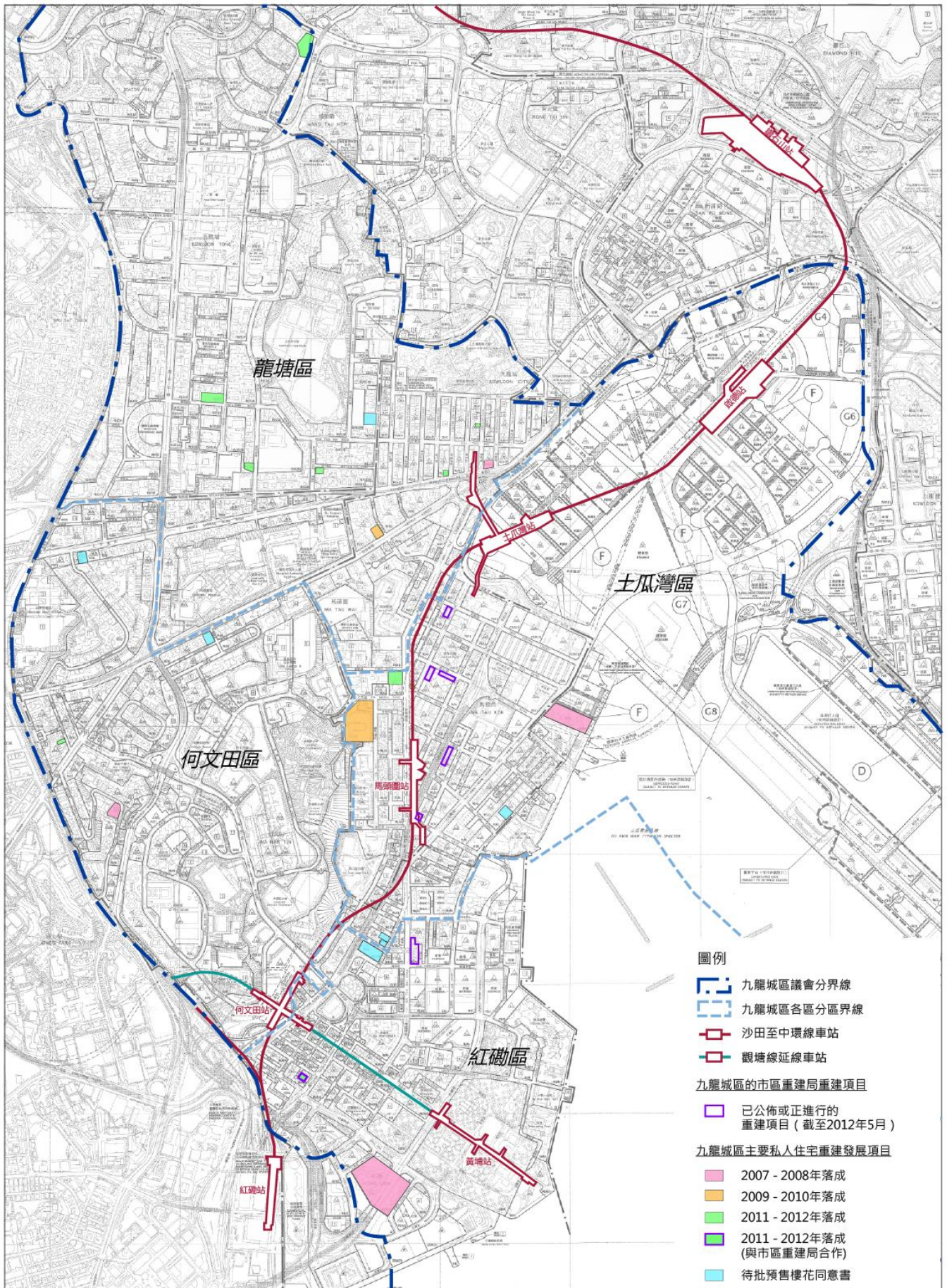
重建项目	竣工 / 预计落成日期	住宅单位数目 (约)
红磡必嘉围项目	• 建造工程已于2011年竣工	68
浙江街 / 下乡道发展项目	• 预计落成日期为2016年	116
北帝街 / 木厂街发展项目		92
新山道 / 炮仗街发展项目	• 预计落成日期为2016至2017年	144
马头围道 / 春田街发展项目	• 预计落成日期为2018至2019年	420
北帝街 / 新山道发展项目	• 预计落成日期为2019至2020年	140
九龙城道 / 上乡道发展项目		175
合共		1,155

表9：市建局在九龙城区的重建项目

2.7.2 在2007至2012年，九龙城区内有16个私人主导的重建项目落成，提供约8,800个新住宅单位。当中2011年至2012年有9个项目落成，可见区内私人主导的重建项目于近年较为蓬勃。这些重建项目大多是单栋式发展，较大型的只有位于土瓜湾分区的半山壹号及翔龙湾（图17）。这些新住宅发展会为九龙城区引入新住客，或会形成新的地区经济及发展模式。

2.7.3 另外，九龙城区是首个地区推行可选择「楼换楼」安排的市建局重建项目¹⁵。受重建项目影响的自住业主除了可选择现金赔偿，亦可选择以现金赔偿购置重建项目内新发展物业的住宅单位或在启德发展区内的新建单位，此安排旨在为居民提供更多赔偿选择，并减少重建对居民的影响。

¹⁵ 包括北帝街/新山道发展项目及九龙城道/上乡道发展项目



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的主要住宅重建發展項目及待批預售樓花同意書項目

圖號：17
日期：2014年2月
比例：不適用

AECOM®

資料來源：地政總署

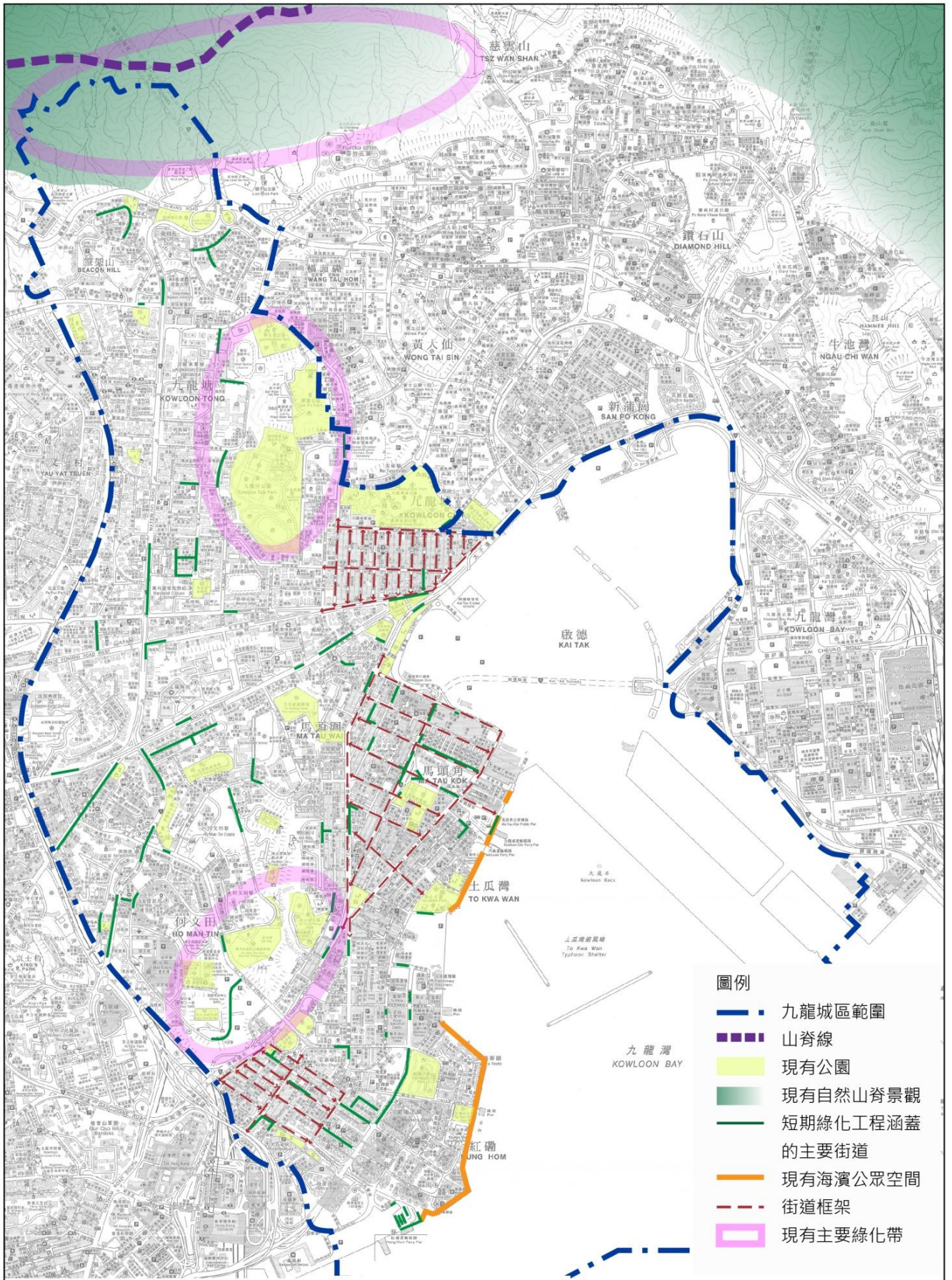
2.8景观和城市设计特色及状况

景观特色及状况

2.8.1 九龙城区虽属于人口稠密的地区，但同时亦提供一定规模和数量的公共空间，其中个别公共空间亦具有丰富的历史和文化价值。由于发展时间久远加上建筑物高度集中，公共空间位置分布不平均，与社会活动欠缺连系；街道格局密集并狭窄，导致现有街道景观资源不足，绿化网络不连贯及完整。本区的景观特色及状况重点归纳如下（表10）：

景观资源	景观特色及状况重点
街道景观资源	<ul style="list-style-type: none"> 行人路阔度一般较窄，绿化不足。 部分行人路有足够阔度设置绿化，但由于排列并不连贯，其遮荫效果并不理想，绿化网络亦不完整。 土木工程拓展署已完成为九龙城区制订绿化总纲图，并提出涵盖短、中和长期的绿化措施。其中短期绿化工程（图18）已于2011年年中完成。
公共空间	<ul style="list-style-type: none"> 区内有不少公共空间，部分具有历史和文化特色。 部分公共空间所在的位置较偏僻或与区内活动节点缺乏连系，故这些空间现时未有被充分使用。
绿化带	<ul style="list-style-type: none"> 区内主要有三条绿化带，分别位于佛光街近漆咸道北，联合道公园、乐富公园及九龙仔公园之间，及笔架山上（图18）。 绿化带内均保存着丰富的自然景观资源及生态价值。
古树	<ul style="list-style-type: none"> 区内共有12棵已编入康乐及文化事务署（下称「康文署」）古树名木册中的树木。

表10：九龙城区景观特色及状况重点



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：18
日期：2014年2月
比例：不適用

AECOM[®]

城市设计特色及状况

2.8.2 九龙城区位处东南九龙中心位置，面向维多利亚港，背靠狮子山，拥有连绵的海滨及山脊线。因各分区有着不同的历史及文化背景、发展时序及密度，其社区网络、基建及公共设施分布、行人环境、居住密度及土地用途等各有差异，从而衍生各有特色的城市面貌。本区的城市设计特色及状况重点归纳如下（表11）：

城市设计特质	城市设计特色及状况重点
与自然环境的关系	<ul style="list-style-type: none"> • 拥有连绵的海滨及山脊线（图19）。 • 现时部分临海地带未能完全连贯，令连绵海滨特色和优势未能充分善用（图18）。 • 区内各相关分区计划大纲图已续步加入建筑物高度限制，以保存山脊线景观及确保整体建筑环境视觉上和谐协调。 • 在当局落实建筑物高度限制时亦已透过进行空气流通专家评估，识别出区内的盛行风方向及主要通风走廊，并指出主要通风环境需要改善的地方及问题，从而提出相应的缓解措施。
区域特色	<ul style="list-style-type: none"> • 区内拥有多样化的地区特色，包括不少地区性地标（如牛棚艺术村、九龙寨城公园等）、活动节点（如土瓜湾分区的海滨地带、衙前围道一带的食肆集中地、红磡珠宝销售区等）以及启德发展区内现有及将来的地标发展（如邮轮码头、都会公园、体育场馆等）。
建筑特色	<ul style="list-style-type: none"> • 超过5成楼宇楼高6层或以下，大多数集中在龙塘分区。其余的主要是7至20层高的楼宇。 • 随着启德机场搬迁后楼宇高度限制放宽，近年重建发展多属单栋式20至30层高的楼宇。 • 另有一些较新的大型住宅发展如土瓜湾分区的傲云峰（图20）和翔龙湾及红磡分区的海名轩和海逸豪园等，地盘面积较大，楼宇高度超过30层。
街道特色	<ul style="list-style-type: none"> • 区内街道结构属小型格子模式，街道活动蓬勃，除方便居民购买日常所需外，亦促进邻里沟通。 • 区内亦有一些具特色的街道，如龙塘及土瓜湾分区内的食肆及特色用品和食品店。除了吸引当区居民外，亦吸引不少区外人士于晚上及假期到访，令区内气氛更为热闹，并带动本地经济。
交通网络	<ul style="list-style-type: none"> • 区内主要依赖道路交通，交通挤塞情况时常出现，于繁忙时间更为严重。 • 已落实的中九龙干线、沙中线和观塘线延线铁路服务，及启德发展区内已规划的地区干道预计可为九龙城区提供多种交通服务选择，并有助长远解决交通挤塞问题。
步行环境	<ul style="list-style-type: none"> • 区内部分行人路被车路分割，连贯性较低（图21）。 • 海滨与腹地民居、地区性地标及主要活动节点之间欠缺清晰的连系，令有关地区特色和优势未能完全发挥并产生协同效应，从而建立独有形象。 • 启德发展区的规划设计已考虑到区内的行人连系及步行环境，并预留行人通道连接毗邻地区，以确保行人能够畅通来往启德发展区及毗邻地区。

表11：九龙城区城市设计特色及状况重点

2.8.3 基于以上的初步分析，顾问在制订市区更新方案时进一步探讨了下列主要城市设计课题：

- 引入城市设计、景观设计策略和绿化，提升生活及营商环境质素；
- 提升城市活力、优化海滨，设置中心景点和公众汇聚点，注入朝气活力，营造地方气息；
- 城市设计布局配合自然环境，考虑空气流通及风环境，与周边地区达致融和；
- 保存及活化区内的文化历史脉络；及
- 提升行人路网络的整体性，增强与海滨、启德发展区及未来铁路站的连系。



图19：狮子山山脊是九龙城区重要城市风貌

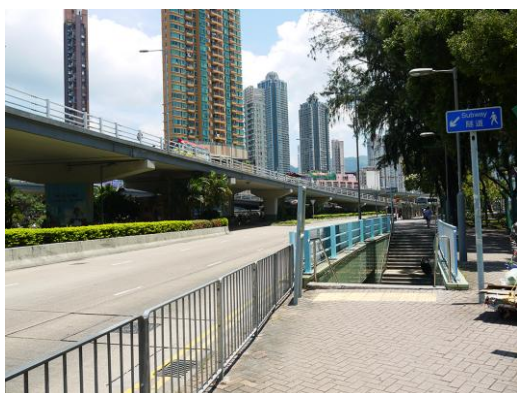


图21：被车路分割的步行环境（太子道西）



图20：土瓜湾傲云峰

2.9 文化遗产

2.9.1 九龙城区历史悠久，截至2014年2月，区内现有法定古迹、历史建筑、具考古研究价值的地点及政府文物地点共38个。当中包括3个法定古迹、2个一级历史建筑、13个二级历史建筑、16个三级历史建筑、2个具考古研究价值的地点及2个政府文物地点（研究范围一带的古迹及历史建筑物分布见图22）。大部分的法定古迹及历史建筑都能保持原来用途，如庙宇、学校、医院、教堂等。当中较多公众认识的有九龙寨城遗址、侯王道1及3号的唐楼、马头涌道的圣公会圣三一座堂、宋王台花园内的宋王台石刻、前马头角牲畜检疫站（下称「牛棚」）及启德发展区内的远东飞行学校和龙津石桥考古遗址等。

2.9.2 为了更能呈现地区丰富的历史，当局在保留历史建筑的同时亦会为其注入新元素，详情如下（表12）：

历史建筑	活化手法
九龙寨城遗址	<ul style="list-style-type: none"> 于1993年拆卸后重建为九龙寨城公园。
牛棚	<ul style="list-style-type: none"> 部分位置已改为牛棚艺术村，设有艺术家工作室和展览场地，供本土艺术家使用。
位于联合道的侯王庙新村31至35号旧民居（石屋）	<ul style="list-style-type: none"> 已被纳入政府第2期活化历史建筑伙伴计划名单内，将被活化成为一间主题餐厅暨旅游资讯中心。
龙津石桥考古遗址	<ul style="list-style-type: none"> 经过两轮的公众咨询后保育建议已被确立并已加入启德分区计划大纲图内，这包括修订启德城中心北部的布局以及设立龙津石桥保育长廊。

表12：九龙城区部分历史建筑的活化手法



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
研究範圍一帶的古蹟及歷史建築物分布

圖號：22
日期：2014年2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

2.10 海滨环境

2.10.1 九龙城区和本港很多地区一样，都拥有延绵的海岸线。红磡及土瓜湾分区的临海地带，配合毗邻的休憩用地、码头及巴士总站，一直为邻近的居民服务。但因现时红磡至土瓜湾分区部分临海地带被现有用途阻隔（如临时停车场、污水处理厂、码头、工业大厦和验车中心等）（图23），临海地带并未能完全连接起来。随着社会对生活环境质素的期望不断提高，海滨的连接性亦需相继改善，内陆区与临海地带的连接应相应优化。

2.10.2 刚于2011年9月开通的尖沙咀至红磡海滨长廊不但连接尖沙咀海傍及红磡的海逸坊，亦为两区提供更多临海休憩用地（图24）。另一方面，启德发展区亦将提供一条11公里长的海滨长廊，以连接土瓜湾至茶果岭的海滨，配合发展区内的体育、旅游和休闲设施，将能大大优化东九龙地区的生活环境。



图23：位于土瓜湾海滨的露天临时停车场



图24：尖沙咀至红磡海滨长廊

2.11 主要规划及发展

2.11.1 尽管九龙城区为旧区，但区内及毗邻地区有着不同的发展机遇，当中包括一些香港未来的主要规划及基建发展（表13），可藉这些发展机遇推动地区的更新步伐。

主要规划及发展	计划重点及进度
启德发展项目	<ul style="list-style-type: none"> 前身为启德机场，将打造一个可持续发展的综合社区，当中包括启德城中心、体育场馆区、都会公园、跑道休闲区、旅游及休闲中心与南停机坪角。 当中邮轮码头的第一个泊位及公共屋邨发展工程经已竣工并启用，区域供冷系统的前期工程亦已于2011年第1季展开。 区内亦已制订完善的交通运输网络计划，包括沙中线启德铁路站、中九龙干线及四条地区干道，以配合地区的交通需要。
「起动九龍东」计划	<ul style="list-style-type: none"> 行政长官在2011-12施政报告提出「起动九龍东」计划，以配合启德发展的机遇在东九龍（包括观塘和九龍湾）建立继中环以外的另一个中央商业区。当中对启德发展区最直接的影响是构思兴建环保连接系统以连接启德、观塘和九龍湾，以改善与周边的连系性。
沙中线	<ul style="list-style-type: none"> 经东九龙贯通新界东北部和香港岛，启德、土瓜湾、马头围及何文田铁路站会服务九龍城区。 项目预计会在2018年（大围至红磡段）及2020年（红磡至金钟段）竣工。相信沙中线的落成会带动土瓜湾和红磡分区及龙塘分区衙前围道一带的发展。
观塘线延线	<ul style="list-style-type: none"> 是现有观塘线的延伸，把铁路服务由油麻地铁路站扩展至现在未有铁路覆盖的何文田、红磡和黄埔一带，将设有何文田和黄埔两个铁路站。项目预计会在2015年竣工。
中九龙干线	<ul style="list-style-type: none"> 为纾缓九龙中部现有东西行道路的交通挤塞情况，政府计划兴建中九龙道路干线以连接九龙东西部。经过多个阶段的详细公众咨询，项目的走线以及初步设计已大致完成。项目工程预计在2015年展开，并于2020年竣工。
其他发展	<p>其他发展包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> 多幅已拍卖出售、招标卖出及私人批地形式批出作未来发展的土地； 九龍城区议会透过小型改善工程拨款在区内进行的各项绿化社区及优化地区设施工程； 根据土木工程拓展署所制订的九龍城区绿化总纲图推行的短、中和长期绿化措施； 透过「楼宇更新大行动」等计划为区内楼宇进行复修；及 对区内部分合适的历史建筑进行活化。

表13：九龙城区主要规划及发展的计划重点及进度

2.12 机遇与挑战

2.12.1 经以上基线资料研究，顾问大致归纳出九龙城区及市区更新焦点范围所面对的机遇与挑战（表14），有关内容有助识别主要地区议题及制订市区更新计划。

地区	机遇 / 挑战
九龙城区	<p>机遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 不少楼龄高及失修楼宇，但市建局及其他私人机构的重建项目不多，故仍有很大的重建更新空间。 九龍城区为市建局「樓換樓」先导计划的首个试点，计划可为区内居民提供更多重建赔偿选择，并可满足居民的原区搬迁需要。 区内拟议或已建设中的道路及铁路，有助改善区内与区外的连系，并可加快地区发展及市区更新步伐。 九龙城区绿化总纲图为本区景观及街道优化的基础，可透过景观优化设计，为本区建立特色面貌。 <p>挑战</p> <ul style="list-style-type: none"> 业权分散问题对进行市区更新工作及其进度造成障碍。 部分行人路空间不敷应用，容易造成人车争路的情况，步行环境有待改善。 行人路被车路分割，行人路连接性有待改善。 部分公共空间缺乏公众活动节点，难以吸引市民停留和使用，公共空间资源未被充分善用。 少数族裔和长者人口比例较全港高，更新计划需照顾他们特别的需要。
衙前围道一带的九龙城旧区	<p>机遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 与启德发展区相邻，透过加强连系为地区带来新的经济及商业机遇。 是历史文化资源及特色商店食肆集中地。配合主题优化措施，有助保存及发扬有关特色，并可带动经济及旅游发展。 <p>挑战</p> <ul style="list-style-type: none"> 部分楼宇缺乏维修，失修情况严重。 街道排列工整，空间和氛围亦相似，缺乏地标性及方向性元素，需改善行人及行车导向性。
土瓜湾	<p>机遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 拥有延绵海岸线，透过优化海滨连贯性和可达性及增设公共空间，可为市民提供优美的海滨环境。 有不少特色食肆及商店，因而衍生出一些具地区特色的街道。优化街道环境有助维持地区特色，并带动经济及旅游业发展。 <p>挑战</p> <ul style="list-style-type: none"> 东九龙走廊对邻近居民造成噪音及空气污染，需寻求有效的纾缓及长远解决方法。 区内私家街管理不善，衍生出卫生、僭建物及车辆停泊等问题。 在区内经营的汽车维修工场对附近居民造成交通、空气及噪音滋扰，需寻求有效的纾缓及长远解决方法。而计划区内更新的过程中亦需考虑市区更新对业界的社會影响。
红磡	<p>机遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 区内街道活动蓬勃，各式商店、食肆和政府、机构或社区设施齐备，而区内商贸区亦设有销售高档消费品的商店，是旅客常到的购物点，透过街道环境优化，可改善行人路环境和连接及提升地区形象。 <p>挑战</p> <ul style="list-style-type: none"> 区内殡仪及相关行业对附近居民造成交通、环境及心理滋扰，需寻求有效的纾缓及长远解决方法。

表14：九龙城区的机遇与挑战

3主要地区议题

- 3.1 九龙城区占地广阔，各分区以至市区更新焦点范围内的情况各有不同。本章旨在概述范围内的主要议题重点及回应相关议题的可能方法。
- 3.2 参考初步方案、基线资料更新的研究结果、第一阶段公众参与活动及社会影响评估的结果，顾问归纳出地区的主要议题，并大致掌握公众对地区的具体诉求及关注点，有关重点如下（表15）：

主要议题	具体关注	具体诉求
市区更新的需要、困难及其影响	<ul style="list-style-type: none"> 楼龄较高，失修情况严重，居住环境不理想 地区特色丰富，需加以保存及发扬 业权分散，难以组织及推行市区更新工作 市区更新对生活环境、社区经济及社区网络的影响 	<ul style="list-style-type: none"> 加快区内市区更新步伐 维护及突显地区特色 增加重建诱因，推动市区更新工作 妥善处理受重建影响居民及商户的重置问题
不相协调的土地用途	<ul style="list-style-type: none"> 汽车维修工场与住宅楼宇为邻 殡仪和相关服务行业与住宅楼宇为邻 私家街道的管理及卫生问题 工贸大厦与住宅楼宇为邻 东九龙走廊的噪音及空气滋扰 马头角道煤气厂与住宅楼宇为邻 	<ul style="list-style-type: none"> 设立汽车维修中心，集中区内的汽车维修店铺 短期应透过纾缓措施减低殡仪和相关行业的滋扰，长远应考虑将行业迁走或集中 加快透过重建解决区内不相协调土地用途问题
区内外的连系	<ul style="list-style-type: none"> 交通挤塞、泊车位不足及人车争路情况 行人路网络的连贯性及环境 	<ul style="list-style-type: none"> 改善区内交通问题 优化现有的行人路连接及环境，并设置行人过路设施 连系未来铁路站及启德发展区
区内社群的需要	<ul style="list-style-type: none"> 区内不同社群，尤其是长者及少数族裔的需要 社区设施的供应 	<ul style="list-style-type: none"> 重建过程中需维护他们的社区网络，并提供适当支援 增设切合区内需要的社区设施
公共空间的质素	<ul style="list-style-type: none"> 不连贯及不完整的绿化网络 公共空间可达性及用途 空气流通及风环境的考虑 	<ul style="list-style-type: none"> 在合适位置进行绿化，改善区内环境 增加区内的休憩空间
现有资源之利用	<ul style="list-style-type: none"> 活化文物及设立文物步行径 活化海滨及码头 	<ul style="list-style-type: none"> 认同设立文物步行径以介绍地区历史及背景 活化牛棚以展示其历史及艺术特色，并加强其与周边社区的连系及增设社区和休憩用途 贯通海滨地带及加强其与周边的连接 善用海滨地带作休憩、康乐及社区用途

表15：九龙城区主要地区议题及公众的具体关注和诉求

3.3 因应地区的主要议题，顾问亦考虑及建议相应的可能回应方法，藉以作为制订市区更新计划及其方案的依据。有关主要地区议题及可能回应方法的详情如下：

3.4 市区更新的需要、困难及其影响

3.4.1 九龙城区经过多年的发展，区内楼宇一般楼龄较高，当中部分楼宇的状况较差，居住环境并不理想。因应个别楼宇及地区情况，可透过重建、复修或 / 及活化等市区更新工作改善居民的生活环境，但在区内进行市区更新工作往往会遇到各种困难，并会对居民及商户等地区人士造成一定的影响。区内的市区更新需要、困难及其影响详情如下：

3.4.2 市区更新的需要
市区更新焦点范围内的重建优先范围，楼宇楼龄较高，达50年或以上，普遍失修情况严重，当中亦有劏房和天台僭建屋等问题（图25），对楼宇的整体结构及安全造成影响。范围内的楼宇大多出现墙身和天花剥落、裂痕、渗水及地面和楼梯高低不平等问题（图26及27），需藉重建改善范围内的居住情况。

3.4.3 重建及复修混合范围内夹杂新旧楼宇，部分楼宇失修情况较为严重。有部分楼宇曾透过「楼宇更新大行动」进行复修，但由于有关复修工作只限于改善大厦外墙及部分室内公用地方，未能有效改善居民住所内的失修情况，因此建议藉重建或更全面的复修以改善范围内的居住情况。



图25：疑内部间格遭改装的住宅单位（劏房）



图26：五街楼宇内住宅单位的墙身裂痕



图27：五街楼宇内住宅单位的天花剥落情况

3.4.4 复修及活化优先范围内的楼宇状况参差。范围内，尤其是衙前围道一带，富有丰富地区特色及活化潜力，建议透过复修、活化及环境改善工程注入新动力，逐步改善区内的环境，并保留有关地区特色（图28）。另外，范围内个别楼宇的状况较差，故亦不排除在范围内进行重建发展的可能性。

进行市区更新所遇到的困难及需注意的地方

3.4.5 范围内楼宇的业权大多分散，较难收集足够业权进行重建。而很多楼宇亦没有业主立案法团，业主当中有不少是长者，而部分空置单位的业主亦已失去联络，因此较难筹组法团或组织会议商讨重建及复修计划等事宜。

3.4.6 其中，位于五街及十三街一带的住宅楼宇单位众多，用地现被划作「综合发展区」地带，在进行综合发展时须收集有关地带内的完整业权，对重建发展构成一定难度。当中十三街「综合发展区」地带，由于现时用地面积大，业权多且分散，重建难度大（图29）。而五街住宅楼宇位处的「综合发展区」地带，亦包括新宝工商中心（图30及31），但现时两者的重建需求不同，对本已业权分散的五街楼宇构成额外的重建障碍。

3.4.7 顾问在制订更新计划时针对了上述问题就土地规划方面作出考虑，包括对有关规划地带的范围、面积及发展限制作出了检视及制订修订建议，以增加发展诱因，加快重建步伐。而在制订修订建议时亦已初步考虑用地重建后对城市景观及通风环境造成的影响。

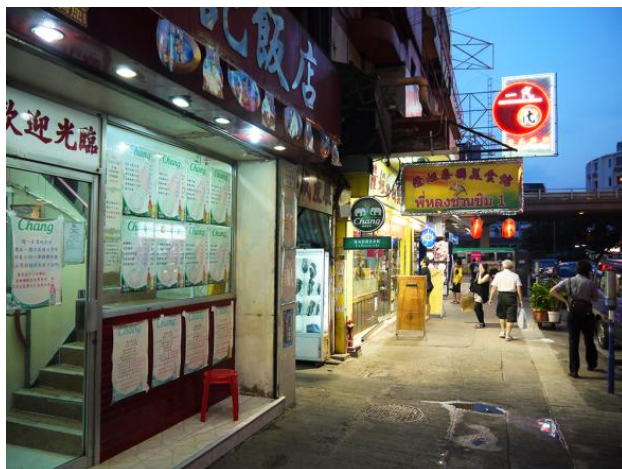


图28：龙塘区衙前围道一带街铺林立，富有地区特色



图29：十三街的住宅楼宇



图30：五街的住宅楼宇

重建对居民及商户的影响

3.4.8 进行重建会对区内居民及商户造成不同程度影响，包括：

生活环境

3.4.9 对于一些楼宇状况较差及环境较不理想的旧区，重建可彻底改善该区的环境，并可藉此更新公共及基础设施的配套，为该区提供安全舒适的生活环境。

3.4.10 在重建时，自住业主可获得一笔赔偿作重置，但业主未必一定能凭有关赔偿在原区重置。较大规模的重建发展往往会令大量住屋需求同一时间涌现，或会导致区内合适作重置单位的售价上升，令业主只能负担面积较小或楼宇质素与原居相若的单位，或因此需搬离本区，居住质素不一定可以提升。

3.4.11 对租客而言，由于重建发展会导致区内低廉租金旧楼单位的供应减少，令租客较难找到租金相若的单位重置，或需转向租金较高的单位，加重租客的经济负担。

3.4.12 有见及此，在区内进行重建发展，尤其是大型重建项目，需顾及其对原有居民的影响，可考虑鼓励分阶段进行重建，以减低重建对他们的负面影响，并透过制订能切合不同需要的补偿方案，藉以改善他们的生活环境。

社区经济

3.4.13 区内的街道商店众多，当中较多是一些传统及家庭式经营的商铺，客源大多为区内居民，而区内亦是汽车维修业及殡仪和相关行业的集中地，为地区提供大量就业机会，社区经济蓬勃。

3.4.14 重建可能会对社区造成一定的经济影响，包括令区内商户需要搬迁、或面临更高昂的租金成本，甚至因此被迫结业。除了影响到本区居民及区外顾客的消费选择及令他们需承受较高的物价之余，亦令区内原有的特色经济萎缩。但另一方面，透过重建发展亦可能会吸引一些新商铺进驻本区，为本区提供新的消费选择，并可为地区制造就业机会。

社区网络

3.4.15 区内居民大多在区内生活多年，并形成固有的社区网络。重建时或重建后居民将各散东西，令长时间建立的社区及人际关系网络受到破坏，甚至消失。因此，在进行重建时需考虑透过提供切合其需要的重置选择，藉以减低重建对他们的社会影响，并保存他们原有紧密的社区网络。



图31：新宝工商中心

复修及活化对居民及商户的影响

3.4.16 进行复修及活化会对区内居民及商户造成不同程度影响，包括：

生活环境

3.4.17 由于大部分旧楼的外观与结构状况欠佳，在未能重建前楼宇复修是改善居住环境与楼宇安全的必然方案。可惜现有由政府资助的复修计划，大多只适用于已成立业主立案法团的大厦及其公用地方，支援有限。故此，大厦复修费用成为小业主的一大重担，甚至会转嫁至租客。

3.4.18 活化工作有助改善社区环境，如增加合适的社区设施和休憩空间以及营造更理想的行人和行车网络等，但在活化过程中或会对居民，尤其是长者及小童造成不便，如社区设施需暂停服务及暂时封路等，需作出相应的便民安排。

社区经济

3.4.19 复修工作虽一般只涉及楼宇的公用部分，包括公用空间和设施及楼宇外墙等，但亦可能会对附近商户的营商环境构成直接影响，如因工程期间所引致的行人及行车路阻塞、噪音或灰尘等影响顾客光顾的意欲。

3.4.20 街道美化工程和交通改善措施等活化工作可营造较佳的社区环境，有助区内商户吸引更多潜在顾客，藉以改善其营商环境，促进社区经济的发展。

社区网络

3.4.21 通过复修及活化工作，可令社区网络得以维系甚至变得更紧密。复修工作一般牵涉整座大厦范围，需要大厦内各业主和租客的配合。成功的复修工作须建基于互信以及紧密的联系，若能促使复修工作，除了可改善居住环境，亦可增进业主和租客对大厦及附近街区事务的参与及关注程度，有助构建紧密社区及人际关系网络。

3.4.22 此外，活化工作包括改善或加建社区设施（如长者中心、社区会堂、休憩处等）和休憩空间，可为居民提供不同的集会和沟通场所。但在改建现有社区设施以改善服务时，需因应情况尽量确保在过程中能继续维持地区所需的社区服务，减低过程中对社区的影响。另一方面，改善行人路连接及交通状况则可更方便居民穿梭区内，鼓励他们参与不同的社区活动。

3.5不相协调的土地用途

3.5.1 九龙城区属本港旧区之一，发展悠久，经历土地用途更替。区内仍有一些与民居不相协调的土地用途，对居民的生活造成不同程度的滋扰，并对整体环境造成负面影响。有关用途包括：小型汽车维修工场、殡仪和相关服务行业、缺乏管理的私家街道、工贸大厦、东九龙走廊及马头角道煤气厂。



图32：位于银汉街一带的汽车维修工场

3.5.2 汽车维修工场与住宅为邻的问题
九龙城区是本港其中一个汽车维修工场集中地，区内设有约500间汽车维修工场，当中较多属小型汽车维修工场，这些工场及其相关的行业较多集中于五街及十三街一带、环字八街/银汉街/崇安街一带及银汉街/上乡道/贵州街/旭日街一带的住宅或工业楼宇的地铺（图32）。另外，区内亦有4间运输署指定提供私家车及轻型货车检验服务的汽车维修工场，以及数家大型汽车维修工场。



图33：五街一带汽车维修工场附近常有车辆停泊在街道上，对居民及行人造成不便

3.5.3 现时相关政府部门主要在环境保护、发展管制、建筑物及消防安全等几方面来规管汽车维修工场与相关服务行业的运作，以确保其运作不会为市民带来不良影响。但区内小型汽车维修工场大多与民居较为接近，而两者亦缺乏妥善的分隔，故工场对附近民居造成不同程度的滋扰，如空气污染、噪音、污水排放、废物处置和占用车道或行人路等（图33）。

3.5.4 虽然区内小型汽车维修工场影响居住环境，但有关行业却为本区制造不少就业机会，并一直以来为香港各类型汽车提供维修服务。这些小型汽车维修工场在汽车维修业中扮演一定的经济角色，相对于大车行或大型汽车维修工场，小型汽车维修工场提供较为廉宜及贴身的维修服务。参考《香港规划标准与准则》对小型工场少于5名雇员的定义，假设每间工场内平均有4名工作人口，估计区内从事汽车维修业的人数约为2,000人。根据社会影响评估顾问与汽车维修业界人士进行的聚焦小组得知，以五街及十三街一带为例，估计约有80%的汽车维修工场为租户，较易受到重建所带来的影响冲击。商户普遍担心难以另觅商铺重新营运，以及租金及经营成本上升。

3.5.5 区内小型汽车维修工场聚集的旧楼地下商铺多位于商住区，在市区重建过程中，无可避免会受到影响，长远难以在重建后的商住区继续营运。在现行的规管制度下重建后的商住楼宇内并不容许作汽车维修工场等工业用途，以避免不相协调的土地用途。另一方面，市区内的工业楼宇亦正被逐渐淘汰，而市区内的工业楼宇空间有限，较新的工业楼宇亦一般不容许作汽车维修工场用途。因此，市区内可供作汽车维修工场用途的地点愈来愈少，选择十分有限，故受重建影响的汽车维修工场在市区内重置继续经营的难度很大。在市区更新的过程中需顾及对行业及其从业员的经济及社会影响，并提供适当的协助，以协助重置经营及维持他们的生计。

3.5.6 回应上述问题，顾问考虑了不同的可能解决方案，当中包括藉重建发展的机遇引导区内的汽车维修工场迁离民居及设立汽车维修中心以集中工场，藉以减低工场营运对附近居民的滋扰，并为工场提供更多的重置选择。顾问亦已透过与汽车维修业界进行访谈及聚焦小组了解业界人士的意愿及建议。商户普遍希望重建后仍可以可负担的租金租铺重置，并希望在市区继续经营，以保留原有的客源。

殡仪和相关服务行业与住宅为邻的问题

3.5.7 红磡分区西面因邻近3间殡仪馆，吸引了一批殡仪与相关服务行业于附近的住宅区经营，包括一些持有殮葬牌照的长生店、售卖殡仪用品和提供相关服务的商店、丧葬中介服务和骨灰龕位展销场以及花店（图34）。截至2014年1月，分区内现约有59间持牌殮葬商，约占全港总数的57%，另亦有约50间售卖殡仪用品和提供相关殡仪服务的店铺，约10间丧葬中介服务和骨灰龕位展销场，以及约40间花店。



图34：小区内的殡仪相关行业

3.5.8 由于与民居为邻，其营运活动对区内居民造成心理和环境上的滋扰，如燃烧祭品时产生的烟雾和灰烬所引致的空气污染；花店在行人路上放置杂物和浇花时引致地面积水，令行人路变窄及长期湿滑；花店员工在行人路兜售，对行人造成滋扰；灵车在住宅区路旁停泊（图35），令交通受阻及对居民造成心理影响；以及祭祀仪式发出噪音及气味滋扰行人及影响附近楼宇住户。



图35：停泊于住宅区街上的灵车

- 3.5.9 此外，近年因全港骨灰龕位短缺，部分先人家属将骨灰龕暂寄存在分区内的殮葬商店舖内或区内一些骨灰龕场。每逢春秋二祭，均有家属前来拜祭，拜祭和燃烧祭品时所产生噪音、烟雾和灰烬，对附近居民造成滋扰，亦为区内居民带来心理影响，包括影响居民的日常及社交生活、情绪被祭祀仪式发出的悲伤声音所影响等，亦加重区内交通负担。
- 3.5.10 现时与殡仪相关服务行业有关的政策及规管主要分为殮葬商的牌照监管制度、针对私营灵灰安置所建议的政策，及土地用途规管，而食物环境卫生署（下称「食环署」）及环保署则会规管有关行业经营所造成的环境滋扰。
- 3.5.11 基于上述的规管措施及政策，顾问进一步探讨了不同的可行纾缓措施及解决方法，以改善现时行业的运作及纾缓行业对居民的滋扰，并长远解决用地不协调问题。顾问亦透过与殡仪业界进行访谈及聚焦小组，以及透过公众参与活动与居民沟通，了解业界人士及居民的需要及意见，从而制订平衡纾缓行业对居民滋扰及满足业界需要的市区更新方案。

缺乏管理的私家街道

- 3.5.12 九龙城区内现有31条私家街道，主要集中在土瓜湾及红磡分区，其主要功能是用作楼宇或屋苑的内部通道或紧急车辆通道，属多业权拥有。当中位于土瓜湾分区的私家街道，较多位于地契没有业主共同管理街道规管条文以及没有业主立案法团的楼宇地段内，以致这些私家街道长期缺乏适当的管理及清洁，造成环境、卫生及交通等方面的负面影响。



图36：区内部分私家街道有车辆停泊，占据街道空间

- 3.5.13 私家街道常见的环境问题包括街道及其檐篷和遮盖物缺乏清洁及卫生管理，令街道卫生状况不理想，而一些私家街道因毗邻大厦水管修理不善，以致出现渗水甚至水浸问题。此外，部分私家街道被地面店铺占用作放置货物及停泊车辆，令街道变得狭窄，一旦发生火警，会对救援工作构成阻碍，危害居民的安全（图36及37）。



图37：区内私家街道的杂物放置及僭建物问题

3.5.14 政府由1986年开始根据《道路（工程、使用及补偿）条例》实施收回及修葺私家街道的计划，并成功收回区内部分私家街道并完成修葺，但亦有部分私家街道基于不同限制而从收回计划中删除，如因收回私家街道会令附近楼宇失去车辆通道以及需对业主作出赔偿。虽然部分街道如环字八街等，因卫生环境恶劣亦曾获特别安排作改善工程，但长远而言仍需协助业主认清自身的责任，负责其私家街道的清洁及维修工作。

3.5.15 此外，市区重建时亦可能为区内环境恶劣的私家街道提供改善的机会。透过重建相邻楼宇或地盘重整，可改善私家街道的情况及区内整体环境。

工贸大厦与住宅楼宇为邻

3.5.16 土瓜湾分区过往是九龙区其中一个主要的工业区，为附近住宅社区的居民提供大量就业机会，但时至今日，市民对生活环境质量的要求提高，不希望住所与工业大厦为邻。

3.5.17 近木厂街、宋皇台道和土瓜湾道一带现有一些工贸大厦，过往因靠近启德机场，较多用作物流及货仓用途，这些工商业活动至今仍然运作，故常有大型车辆如货柜车驶入附近街道如木厂街并于路旁进行上落货活动，对附近的交通造成影响。由于这些大厦亦接近十三街的住宅楼宇（图38），大型车辆经过的噪音亦对民居造成影响。现时有有关地段已被划作三个「综合发展区」地带，预期可透过重建发展淘汰有关用途，解决工贸活动滋扰民居的问题。



图38：与十三街住宅楼宇为邻的工贸大厦

- 3.5.18 位于旭日街及上乡道一带的工业大厦（图39），与住宅楼宇为邻，当中以旭日街工业大厦的情况更为明显，这些大厦现时仍有工业活动，常有大型货车出入并途经附近街道，加上部分工业大厦的上落货区较为接近毗邻的住宅楼宇，令附近的民居饱受噪音问题困扰。因此，有关当局已将区内的工业用地在分区计划大纲图上改划作「住宅（戊类）」地带，以鼓励透过重建逐渐淘汰区内的工业用途，预期能消除工业活动对居民的影响。



图39：位于旭日街一带的工业大厦

东九龙走廊天桥的噪音及空气滋扰问题

- 3.5.19 东九龙走廊是连接红磡至九龙湾和观塘一带的主要干道，当中位于九龙城道及漆咸道北一带的天桥部分，非常接近附近的民居（图40）。由于属高速公路，而天桥与住宅楼宇亦缺乏充足的分隔，令邻近居民终日受到汽车噪音及废气滋扰。受影响的住宅楼宇需藉重建以改善现有居住环境，但现时有关位置的重建步伐缓慢，私人主导的重建项目不多，而市建局在天桥旁开展的重建项目亦只有两个。



图40：东九龙走廊位于九龙城道的天桥路段非常接近民居

- 3.5.20 有鉴于现时行车天桥对民居所造成的影响，顾问对不同的可能解决方法进行了探讨，包括考虑了一些较短期可实施的纾缓措施，以至长远透过重建及修订土地用途和发展参数以解决天桥与民居为邻的问题。

马头角道煤气厂

- 3.5.21 位于马头角道附近的香港中华煤气有限公司煤气厂因与民居相邻，其安全性一直受到居民关注，并对居民造成心理影响。该址在分区计划大纲图已被划为「住宅（甲类）」地带，未来重建后可作住宅用途，但现时煤气厂仍然运作中，亦未有发展计划。
- 3.5.22 另一方面，由于煤气厂属有潜在危险性的用途，附近地段在重建时需进行潜在危险评估，以确保重建发展的安全性及可行性，有关要求可能对附近地段推行重建构成阻碍。

3.6 区內外的连系

交通挤塞、泊车位不足及人车争路情况

3.6.1 区内现时主要依赖道路交通，部分街道常出现交通挤塞或人车争路情况。个别位置，如龙塘衙前围道一带及红磡鹤园街 / 鹤园东街 / 民裕街一带的商贸区，吸引大量驾车访客及乘坐旅游巴士到访的旅客，带来违例路边泊车问题（图41及42），现有的泊车位及上落客货位亦见不足。而九龙城道与落山道一带及黄埔街 / 宝其利街 / 芜湖街一带等位置，由于靠近居民购买日常用品及食物的主要市集，加上行人路普遍较窄，常有人车争路的情况出现（图43及44）。



图41：龙塘衙前围道一带有很多驾车访客到访

3.6.2 在制订更新计划时顾问已探讨不同纾缓现有的交通问题及满足泊车和上落客货需求的方案，而在过程中亦已配合未来沙中线、观塘线延线及中九龙干线等大型交通基建计划，并考虑有关基建落成后可能对区内道路交通需求及车流量的影响。



图42：民裕街是红磡商贸区内的交通樽颈位

行人路网络的连贯性及环境

3.6.3 由于过往的城市建设较着重行车路的发展，区内的行人路往往被行车路分割，以致区内未能形成连贯及畅达的行人路网络。在制订更新计划时顾问提出不同的市区更新方案以加强行人路网络的连贯性，并优化住宅社区与周边交通设施、社区设施、休憩空间、海滨地带及启德发展区的行人路连接。

3.6.4 正如上文提及，区内部分行人路的阔度不足，未能应付途经该处的人流，步行环境不理想。因应未来新铁路服务的启用，顾问探讨了改善现有行人路连接及环境的可行方法，如考虑将部分行人路段扩阔或将部分道路改作行人专用区，及设置绿化及其他行人设施等。



图43：九龙城道一带市集的行人路较窄

- 3.6.5 与未来铁路站及启德发展区的连系
现时区内部分位置的市区更新步伐较慢，新铁路服务一方面可改善区内连接区外的交通接驳外，亦可带动铁路站周边的更新步伐，增加有关地段的重建发展诱因。此外，随着启德发展区的陆续落实，其邻近居民亦可受惠于其商业零售设施、社区设施及休憩空间。更新计划建议透过加强与未来铁路站及启德发展区的连系，推动区内的市区更新步伐，改善居民的生活环境。



图44：芜湖街一带市集的行人路普遍较窄

3.7区内社群的需要

- 3.7.1 区内有较多的年长及少数族裔人口，他们较依赖所属的社区网络，以适应生活环境的转变。当中，长者大多在区内生活多年，日常生活依赖固有的社区网络，较难或需较长时间适应改变。此外，区内现有一批巴基斯坦及印度裔的少数族裔人士聚居，区内亦设有一些少数族裔商店及两所清真寺。从社会影响评估顾问与相关社会服务组织进行的访谈得知，少数族裔大多数与同乡住得较接近，就业地点大多集中于市区，而小童亦大多于区内提供少数族裔教育服务的学校就读，形成独有的社区网络。
- 3.7.2 因此在市区更新的过程中，需特别留意保存他们的社区网络，并提供所需的社区设施及支援服务，以减低更新过程对这些群体所带来的社会影响。
- 3.7.3 另一方面，随着区内的市区更新工作及各项基建发展逐步落实，预料区内的人口会有所增加，人口特征亦会改变。从公众参与活动及社会影响评估的结果得知，区内人士普遍认为有需要考虑优化区内社区设施的供应，包括按区内人口的特征（例如年龄）提供更适合的设施，以及善用现有土地资源以增加社区设施供应。虽然区内现有及已规划的政府、机构或社区设施大致足够，顾问亦探讨了不同优化区内社区设施供应的方法，包括重建现有社区设施及建议区内个别地段重建时可考虑设置的社区设施，以满足未来地区需求。

3.8 公共空间的质素

不连贯及不完整的绿化网络

3.8.1 九龙城区内楼宇密集，交通网络错综复杂，街道上普遍缺乏绿化。有见及此，土木工程拓展署制订了九龙城区绿化总纲图，并已完成当中所建议的短期绿化工程。根据署方资料，有关的中期和长期绿化措施有待实行。配合有关绿化计划，顾问进一步考虑了透过不同的手法于区内街道进行绿化，以营造连贯的绿化网络，改善区内的行人环境及体验。



图45：东九龙走廊天桥桥底的小型休憩处及花槽设施较为简单

公共空间可达性及用途

3.8.2 现时区内的公共空间供应大致足够，但区内的大型公共空间，如九龙寨城公园、土瓜湾游乐场、海心公园等，分别位处各分区较边陲的位置，距离居民较远及缺乏妥善连系，未被充分使用。因此，顾问探讨了不同的行人路连接改善方法，旨在加强现有公共空间与邻近交通设施、住宅社区及主要活动节点的连系，以改善其可达性及提高使用率，使之更有效服务区内居民。

3.8.3 除了大型公共空间外，区内还有一些较小型的公共空间。虽然邻近住宅区及居民，但由于面积所限，设施亦较为简单，大多数只用作休憩处，未能满足不同居民需要（图45及46）。更新计划建议优化区内合适的公共空间及休憩处，并增设适合居民使用的设施。另一方面，亦建议配合区内不同的发展机遇增设公共空间，以供居民使用，并完善区内的公共空间网络。



图46：红磡老龙坑街的现有小型休憩处设施较为简单

空气流通及风环境的考虑

3.8.4 现时的分区计划大纲图已在区内的大部分用地加入建筑物高度限制。于制订这些限制时，有关当局已就个别的分区范围进行空气流通专家评估，以确认区内的盛行风方向及主要的通风走廊，分析区内主要通风环境需要改善的地方及问题，并提出相应的缓解措施。在区内进行个别重建发展项目时，需注意有关项目对地区通风环境及空气流通的影响，并透过适当的措施纾缓项目可能造成的不良影响。

3.9 现有资源之利用

3.9.1 九龙城区拥有丰富历史及文化资源，而且东临海滨地带，但现时有关资源仍未被充份利用，具有潜力加以活化，吸引本地及外地旅客。因此，在区内推行市区更新时需考虑善用这些现有资源，配合新铁路服务及启德发展区的发展机遇，增添本区吸引力及加强本区特色，同时维护本区独有的社区面貌。

3.9.2 活化文物及设立文物步行径
九龙城区内现有不少古迹和文物，分别代表地区不同时期的发展历史。但随着城市发展，这些古迹和文物往往被新发展分隔，或因位处较偏僻的位置而被遗忘。而个别古迹和文物亦缺乏导赏介绍，令游人较难深入了解九龙城区的历史。初步方案建议设立文物步行径（下称「文物径」），把区内的文物古迹连接起来，并可伸延至海滨地带的公众活动节点，如海心公园，以突显本区独有的吸引力（图47）。

3.9.3 文物径的走线及主题
拟议的文物径将串连区内的古迹、文物、历史建筑及具历史背景的景点，如启德发展区的龙津石桥、九龙寨城公园、宋王台花园内的宋王台石刻、牛棚以及海心公园的鱼尾石等。

3.9.4 公众参与活动的结果显示，市民普遍认同在区内设立文物径，但对文物径的走线及景点均有意见及建议，需考虑作出适当的调整。另有市民觉得主题不够清晰，路线亦太长，建议可将景点分类，并设立不同主题的路线，以增加文物径的吸引力，并满足不同类型的访客。

3.9.5 文物径的呈现方法
初步方案建议沿文物径的主要景点竖立标示，介绍有关的历史及背景资料。在公众参与活动中，市民认同有关建议，并提出不同的关注，如可透过甚么手法呈现文物径、文物径的可达性和与周边的连接，以及需确保其有足够的配套设施，为访客提供良好的游覽经验。

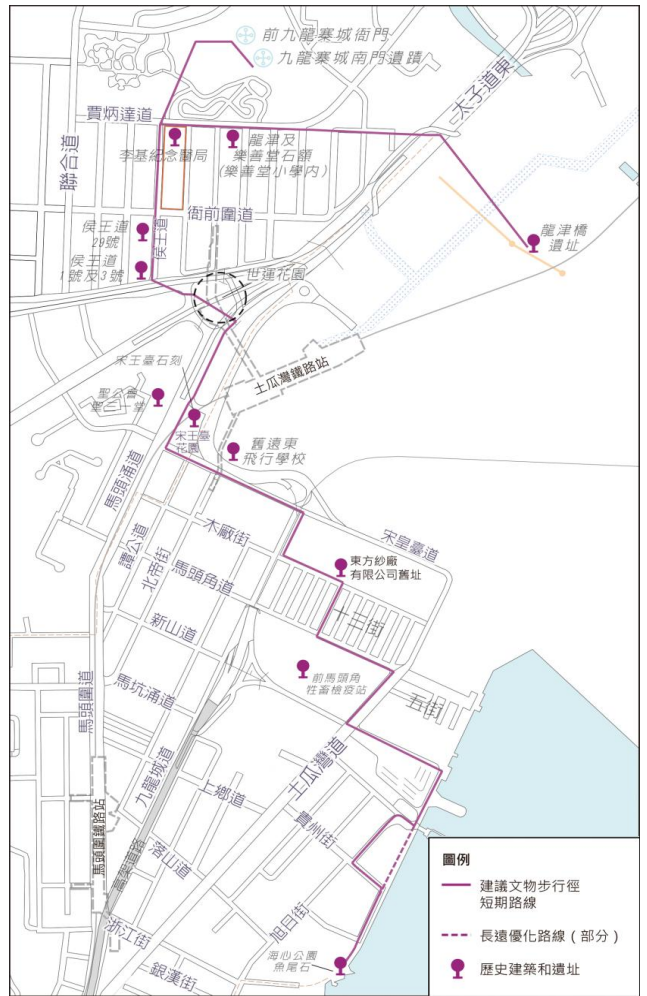


图47：初步方案建议文物步行径的路线及途经的历史建筑和遗址

活化牛棚

3.9.6

牛棚是文物径沿途其中一个历史建筑，建于1908年，占地约16,000平方米，是本港硕果仅存的战前牛只屠房，并一直用作牛只检疫和屠宰中心至1999年。2001年，牛棚的部分空间（约7,500平方米）被改为艺术村（图48），以重置北角油街艺术村的本地艺术家¹⁶，但现时人流较少，未有充分发挥这座二级历史建筑作为地区特色景点的功能。艺术村现由发展局文物保育专员办事处管理，并由该局研究及制订活化及保育牛棚的计划，以发扬其文化历史及艺术特色。



图48：牛棚的部分空间被改为艺术村

3.9.7

牛棚现时的空间未被善用。过往牛棚由政府产业署负责管理，其后于2011年4月转交由发展局至今，当局为了改善当时牛棚开放性较低以及空置率较高的情况，已实行相应措施，包括延长牛棚的开放时间以及着手租出剩余空间作与艺术或文物保育有关的活动，虽然牛棚的开放性及其出租率已较以往改善，但开放予公众参观的单位及活动仍然较少。



图49：牛棚后院部分现未有被开放予公众使用

3.9.8

配合当局现正研究活化牛棚长远计划的工作，更新计划探讨了增加牛棚吸引力的方法，藉以吸引附近居民及区外访客到访。另外，牛棚现在只有部分空间开放予公众参观，后院部分因未有足够符合现今安全标准的设施，故此暂时未被开放使用（图49）。牛棚后院部分现已被纳入九龙城区议会社区重点项目计划，建议牛棚长远的活化工作需配合有关计划，以打造其成为富文化历史及艺术特色的地区主要活动节点。

¹⁶ 根据发展局文物保育专员办事处网站资料（<http://www.heritage.gov.hk/tc/conserv/cattleDepot.htm>）

牛棚的主题

3.9.9 牛棚现以艺术为主题，并有艺术家在内开设工作室，可考虑加设不同的文化及社区元素以丰富其主题。此外，牛棚与其周边位置拥有丰富的历史背景，但现时其历史特色未被充分发挥，在活化时应考虑如何将其历史特色与艺术结合，打造其独特性。

牛棚与邻近社区的连系

3.9.10 牛棚位处区内较僻静的位置，附近虽有众多不同的住宅社区，如五街、十三街及翔龙湾等，但亦被周边不同的用途，如启德隧道下沉路段及马头角煤气厂等阻隔，更新计划方案旨在加强牛棚与附近居民的连系。除住宅社区外，牛棚附近亦有不同的现有和已规划休憩康乐设施及发展机遇，如土瓜湾游乐场、海滨地带及启德发展区等，而将来区内亦会有铁路服务，为牛棚带来活化条件及契机，更新计划建议加强牛棚与有关设施及位置的联系。

活化海滨及码头

3.9.11 九龙城区拥有延绵的海岸线，但区内部分临海地带被不同的用途阻隔。为达致于维港两岸建设连贯海滨长廊的长远目标和愿景，区内的部分临海地带，包括红磡至尖沙咀的沿海位置已被贯通作海滨长廊，启德发展区亦已预留空间作海滨长廊。初步方案建议逐步贯通区内沿海各段现时阻塞通往海滨长廊的地方，以提供一条由尖沙咀通往启德发展区畅通无阻的海滨长廊，并进行美化及活化工作，以促进旅游业及本地经济发展（图50）。

部分临海地带被现有用途阻隔

3.9.12 区内部分临海地带被现有用途阻隔，包括青洲英泥码头、工贸大厦、污水处理厂、临时停车场、海水抽水站和煤气站等。

3.9.13 现时的启德分区规划大纲图已于临海地带上反映了贯通海滨地带的愿景，如把临海地带包括海心公园、景云街游乐场、土瓜湾验车中心、海水抽水站及九龙城渡轮码头公共运输交汇处部分位置划为「休憩用地」地带，而翔龙湾旁煤气站、五街及新宝工商中心分别所属的「住宅（甲类）」及「综合发展区」地带亦已指定沿海20米宽的范围为「海滨长廊」用途，以期透过重建或改建实现贯通海滨地带的愿景。

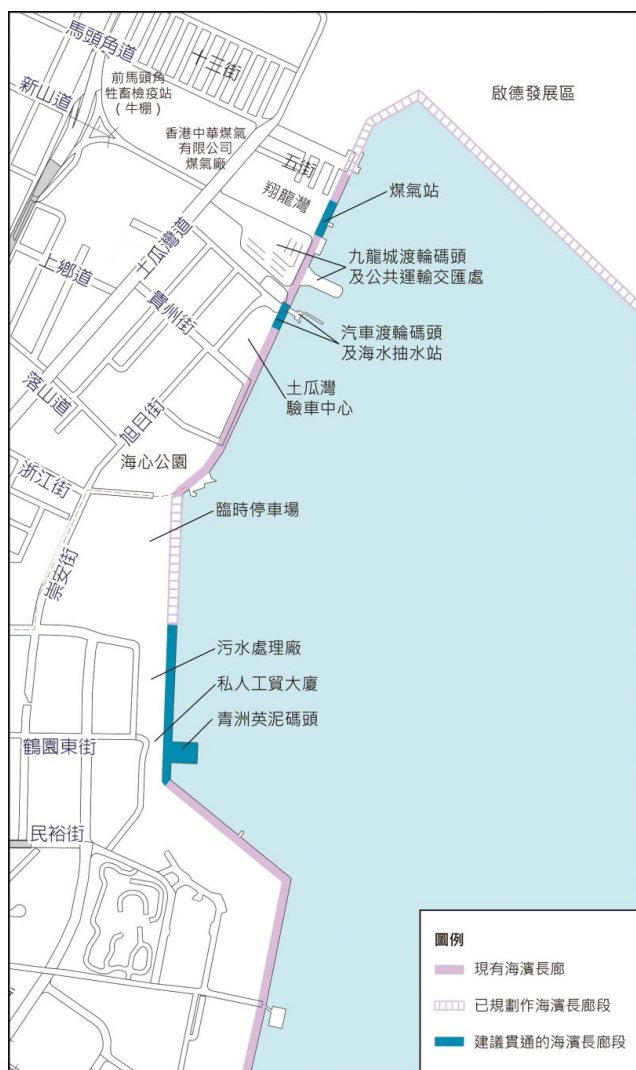


图50：贯通海滨地带建议

3.9.14 至于现时的红磡分区计划大纲图上并未有指定「海滨长廊」用途的范围，而现时未贯通的海滨地带，包括青洲英泥码头、工贸大厦、污水处理厂及临时停车场，分别被划为「未决定用途」、「其他指定用途」及「休憩用地」地带。当中有部分为政府设施，需与相关政府部门了解未来有否搬迁设施的计划及研究搬迁和辟设海滨长廊的可能性。私人物业则需由当局与有关业主磋商和探讨开通临海部分的可能性。

临海地带缺乏公众活动节点

3.9.15 现时区内部分临海地带缺乏可供居民作休憩及康乐活动的场所，加上与内地地带的行人连系较弱，未能吸引人流。从公众参与活动的结果得知，市民希望区内能提供一个开放、空间充足及适合居民作休闲活动的海滨，同时预留空间于节日可举办多元化的活动，如跳蚤市场等，并加入地区元素以增加其独特性及吸引力。在制订更新计划时，顾问探讨了于临海地带加设各种用途，如公共空间、商店及餐饮设施等的可能性。

3.9.16 九龙城渡轮码头及毗邻的公共运输交汇处（图51）是土瓜湾分区的主要交通交汇点。有关用地占地较广，并位处临海地带，靠近海滨长廊，可考虑地尽其用，在现址加设新的活动场所和用途。根据中九龙干线工程的施工计划，有关用地将被借用作施工用地。因此，可藉此机会与有关部门探讨一并重整有关用地现有设施及进行改善工程的可能性，如优化现有海滨长廊，加设休憩空间以及泊车设施，并考虑善用现时渡轮码头的空间，加入地区特色或商业元素，藉以增加人流及吸引不同种类的使用者。



图51：九龙城渡轮码头及公共运输交汇处

3.9.17 对于附近已废置的汽车渡轮码头（图52），有市民建议可将其活化作博物馆和观景台，以介绍其历史予访客，但需探讨改建的技术可行性及安全性。而露天停车场及土瓜湾验车中心（图53及54）则占据部分临海地带，较少空间让居民进行公众活动，令附近变得为冷清，更新计划旨在探讨如何释出有关用地作公众空间及海滨长廊，为附近居民提供更多可进行休憩及康乐活动的场地。



图52：已被废置的汽车渡轮码头

3.9.18 海心公园是海滨沿岸主要的休憩空间，现时已有许多区内居民使用，聚集一定人流。根据当局计划，浙江街以南的临海用地将会辟作海心公园的扩建部分，届时现有的海滨长廊将会进一步延伸，并可提供更多休憩和康乐设施，使海心公园成为海滨地带的主要活动节点。

3.9.19 此外，亦有意见认为需优化现有通往海滨的道路，包括贵州街、落山道及浙江街，以增强海滨与内陆地方的连接性及其作为海滨地带主要入口的功能；并考虑收窄或取消部分现有靠近海滨的行车路，如景云街游乐场一带的道路，以腾出更多空间作海滨长廊及休憩用途。而在计划有关建议时，需考虑其对附近民居的影响。



图53：露天停车场占据部分临海地带



图54：土瓜湾验车中心占据部分临海地带

4市区更新计划定稿

4.1 更新计划制订过程及原则

4.1.1 经过前文的资料分析，并参考第一阶段公众参与活动及社会影响评估的结果，顾问制订了更新计划初稿。在考虑及整合更新计划及相关方案时，顾问按照了以下四大原则藉以贯彻咨询平台「以人为本，地区为本，与民共议」的市区更新工作方针：

以居民考虑为出发点
有效回应诉求
贴身改善环境
推动市区更新以惠及区内人士

4.1.2 以居民考虑为出发点
在制订更新计划及方案时，需平衡各方意见及诉求并尽量作出有效回应，以达至共同得益的局面。其中，因区内居民为九龙城区更新的重要持份者，需针对性解决问题，以尽快改善他们的生活环境。

4.1.3 有效回应诉求
为使本研究项目的建议最终能实现及能有效回应不同持份者对区内进行市区更新的诉求，制订更新计划及方案时需考虑其可行性，并藉不同方法及机会，全面及有效地回应他们的诉求。

4.1.4 着重更新计划及方案的可行性
在制订更新计划及方案时，需咨询相关政府部门和机构，继而对方案进行深化，同时亦需考虑并建议有关方案的实施机构/部门、机制及时间，务求令方案切实可行，最终达到方案目标。如有需要，亦可研究新政策或措施以回应现有机制未能解决的地区议题及问题。

4.1.5 利用不同方法以改善现况
区内涉及多方面的议题，有局部亦有整体性，需灵活运用不同的方法回应，包括纾缓滋扰、解决问题及优化环境等回应手法。针对区内较复杂的议题，更新计划需在尽快改善居民生活环境的原则下提出一些较短期的纾缓方案，以回应居民的诉求及纾缓居民的困扰，同时亦需建议较长期的方案从根本解决问题，以逐步改善居民的生活环境。此外，更新计划亦需藉不同环境优化措施，提升地区整体生活环境质素，并保存和发扬地区特色。

4.1.6 把握区内不同的机遇一并回应地区议题及解决问题
九龙城区虽是旧区，但未来将有新的交通基建和启德发展区陆续落成启用，可配合这些新建设，一并回应地区议题及解决现有的问题。

4.1.7 透过提供适当诱因鼓励私人主导的市区更新
区内大部分主要议题及问题都涉及私人业权，有关当局须在尊重私人业权及维持对市场较少干预的原则下推行市区更新，并尽量透过现有机制提供适当诱因以鼓励业主及私人机构参与市区更新。

- 按地区及整区需要改善环境**
- 4.1.8 更新计划及相关方案需同时顾及个别地区及整区需要。部分方案虽以个别地区为焦点，但这些地区并不独立于其周边地区，所以需平衡这些地区及整区的需要。在某些议题上，不能只依靠针对这些地区的方案去解决区域性的问题，需灵活运用不同层面的方案以回应两者的诉求。
- 推动市区更新以惠及区内人士**
- 4.1.9 推动市区更新可为旧区带来环境的改善，但亦很容易改变区内的社区结构，引入新社群的同时亦容易令一些较弱势的原有社群被迁走。市区更新要使现时区内社群能享受其成果，并维系及加强现有的社区网络。
- 4.1.10 参考第一阶段公众参与活动及社会影响评估的结果，顾问对初步方案作出以下主要修订，以制订更新计划初稿（表16）：

公众意见要点	对初步方案的主要修订
更新范围界线及性质	
马头围道以西石塘街一带部分楼宇楼龄较高，失修严重，重建步伐缓慢，同时亦受东九龙走廊的滋扰	将有关位置与毗邻的庇利街 / 春田街 / 崇安街一带合组成为红磡庇利街 / 春田街 / 新围街 / 漆咸道北一带「重建及复修混合范围」，以回应居民对重建及复修的诉求
红磡温思劳街 / 机利士南路一带部分楼宇楼龄较高，楼宇曾作复修，但因楼宇本身的建造质量较不理想，复修效果不彰，需靠重建以改善居民的生活环境	将有关的「复修及活化优先范围」与毗邻的黄埔街 / 宝其利街 / 芜湖街一带合并，组成红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带「重建及复修混合范围」，以反映其重建的需要
「活化商贸范围」	
公众对设立「活化商贸范围」的意见不一，而商户主要对区内的街道环境及交通安排较为关注	建议不考虑设立「活化商贸范围」，但仍会按照主流意见，建议在附近一带进行街道优化，以改善社区环境
设立「美食专区」	
公众担忧设立「美食专区」会对区内小型食店的生计及附近居民的居住环境造成负面影响	建议不考虑有关方案
设立「文物步行径」	
支持设立「文物步行径」，但认为主题不够鲜明，建议按主题分段，并加入不同景点以丰富步行径	将文物步行径定名为「主题步行径」，调整其走线及按沿途景点作出分段和冠以不同主题，并加强主题性并提出设计建议
于启德隧道下沉段加建绿色上盖	
公众认为绿色上盖的绿化成效有限，并对建议的可行性和必要性存疑	建议不考虑有关方案，只配合主题步行径于该处建议较小规模的行人路绿化

表16：更新计划初稿对初步方案作出的主要修订

4.1.11 在制訂更新計劃初稿後，顧問透過第二階段公眾參與活動及社會影響評估了解公眾對更新計劃初稿的意見和建議，並探討其對區內相關持份者的社會影響。

4.1.12 從第二階段公眾參與活動及社會影響評估的結果得知，公眾大致同意更新計劃初稿所提出的市區更新方向及建議，並進一步提出意見及建議以完善其內容。因應有關意見及建議，顧問修訂了更新計劃初稿，並藉此制訂更新計劃定稿，作為九龍城區進行市區更新工作的藍本，引導及推動區內的更新工作。有關更新計劃定稿的詳情如下：

4.2 更新計劃願景

4.2.1 綜合更新計劃的目標及公眾的期望，更新計劃的願景有以下四大要點：

- 保育歷史文化
- 協同周邊發展
- 善用土地資源
- 締造優質生活環境

4.3 更新計劃元素 (圖55)

4.3.1

更新計劃主要包括基本框架及更新計劃方案。基本框架就區內不同的社區提出市區更新方向及範圍，而更新計劃方案則包括針對不同地區議題及問題的回應方案，這些方案旨在：

- 配合區內個別小區未來的定位為小區營造地區形象
- 活化文物及設立主題步行徑
- 優化海濱和地區連繫
- 善用土地資源以推動市區更新

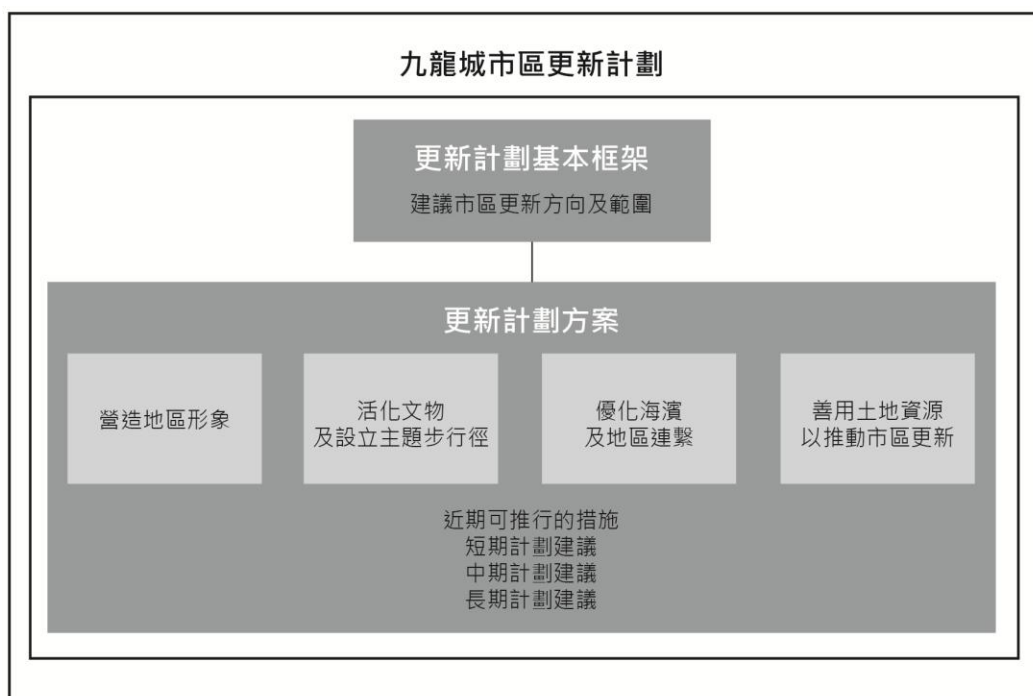


圖55：九龍城市區更新計劃定稿計劃元素

- 4.3.2 根据不同的准则，如议题的复杂性、技术可行性、涉及执行部门或机构、政策上的配合、与其他项目的互动和关系及公众支持度等，更新计划方案被划分为不同实施时序的方案：

近期可推行的措施

- 是指较简单、非争议性及可在短时间内完成并成效显见的方案。

短期计划建议

- 涉及较简单、非争议性及可在较短时间内完成或可与近期项目配合的方案。

中期计划建议

- 包括较复杂、涉及较多政府部门和其他机构、需较长时间及与其他较长期的项目配合的方案。

长期计划建议

- 包括较复杂、涉及较多政府部门和其他机构、需较长时间及需政策配合的方案。

4.4 基本框架

- 4.4.1 更新计划就区内不同的社区提出市区更新方向及范围（图56），详情如下：

重建优先范围

- 土瓜湾五街及十三街一带
- 土瓜湾九龙城道与落山道一带
- 土瓜湾环字八街 / 银汉街 / 崇安街一带

- 4.4.2 范围内大部分楼宇属失修或明显失修，以及楼龄普遍达50年或以上。有些楼宇的状况及楼龄虽未完全符合以上的准则，但由于有关住户正面对严重的环境卫生、空气 / 噪音污染等问题，因此按个别情况把有关楼宇及地区纳入范围内。因应上述情况及权衡重建和其他市区更新方式，建议范围内优先考虑以重建方式进行市区更新。

- 4.4.3 有关范围的市区更新方向已在公众参与及社会影响评估活动中得到广泛认同。

复修及活化优先范围

- 龙塘衙前围道一带

- 4.4.4 范围涵盖区内富有地区特色及活化潜力的社区，建议透过不同的复修及活化计划为社区注入新动力，改善生活环境，并在更新过程中保存地区特色。有关建议并不限制在范围内进行个别旧楼的重建发展。

- 4.4.5 从公众参与活动及社会影响评估的结果得知，居民普遍支持在范围内进行活化工作，并希望市区更新的过程中仍能保存地区特色。

重建及复修混合范围

- 土瓜湾银汉街 / 上乡道 / 贵州街 / 旭日街一带
- 红磡庇利街 / 春田街 / 新围街 / 漆咸道北一带
- 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带



- 圖例**
- 建議重建優先範圍
(市建局及/或私人主導)
 - 建議復修及活化優先範圍
(包括美化及綠化街道等措施)
 - 建議重建及復修混合範圍
 - 市建局正進行或已公布重建項目
 - 建議主題步行徑
 - 長期優化路線
 - 主題步行徑沿途的文物/景點
 - 主題步行徑沿途的法定古蹟
 - 現有海濱長廊
 - 已規劃作海濱長廊段
 - 建議貫通的海濱長廊段
 - 現有行人隧道
 - 建議加強與周邊地區的连接

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定稿

圖號：56
日期：2014年3月
比例：見圖內



- 4.4.6 范围内夹杂有需要重建及较新建的楼宇，形成楼宇新旧交错的情况。
- 4.4.7 公众参与及社会影响评估活动中有居于范围内个别地点的居民指出其楼宇的状况较差，建议因应个别楼宇情况，在适当的地点进行重建及 / 或复修的工作。

4.5 规划背景概况-营造地区形象

- 4.5.1 九龙城区是东九龙其中一个以住宅为主的地区，由于发展已久，形成不同的住宅小区，当中尤以龙塘衙前围道一带、土瓜湾五街及十三街一带、土瓜湾中部及红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带发展较为成熟，各小区有其各自的地区议题。
- 4.5.2 更新计划方案旨在回应各小区的地区议题，以达至市区更新的目的。展望未来，因应区内各种机遇，如启德发展区及未来铁路发展，各小区将能为九龙城区担当不同角色（图 57）。

地区中心

- 4.5.3 现时九龙城区已有2个发展成熟的地区中心，分别为龙塘衙前围道一带及红磡的黄埔花园，是区内主要的消费及服务集中地。
- 4.5.4 随着区内沙中线铁路服务将于2018年落成及启德发展区的陆续发展，预计会为本区带来发展及转变的机遇。启德发展区接近龙塘分区一带已规划为商业区，预期能与衙前围道一带小区连系成一个多元商业服务区，同时包含新商业元素和富地区特色的小街商铺餐饮服务区域。
- 4.5.5 另外，沙中线将可优化土瓜湾分区的可达性，随着马头围铁路站将座落于区内主要干道（包括马头围道、九龙城道和土瓜湾道）的交接点附近，预计会为铁路站一带位置带来转变的机遇，从现在的住宅区转变为多元化的商业及住宅区，并发展成为九龙城区的新地区中心。

文娱康乐点

- 4.5.6 藉着区内的各种机遇，可更有效善用及整合现有的资源以推动更新。牛棚艺术村作为一个艺术家的聚脚点，现时与土瓜湾的社区连系较为薄弱。
- 4.5.7 透过加强牛棚的吸引力及社区与艺术的融合，增添土瓜湾社区的特色之余，有助提升土瓜湾成为一个富艺术色彩的社区。结合毗邻现有的康体设施及透过加强与启德发展区内已规划的运动场地及休憩用地之连系，有助该位置发展成为地区的文娱康乐点，吸引居民及区外访客到访。

海滨休闲点

- 4.5.8 九龙城区拥有延绵海滨，可尽量贯通现时被阻隔的临海位置，为地区打造一条可连接其他区域的海滨长廊，并同时加强与腹地的连接。
- 4.5.9 藉着海心公园的扩建计划，预料海心公园一带会成为海滨地带的主要活动节点，为居民提供进行休闲活动的场所。
- 4.5.10 而藉着中九龙干线的工程机遇，有机会可在九龙城渡轮码头及公共运输交汇处一带提供新的海滨公共空间，并可加添商业及其他活力元素，使该处发展成为土瓜湾海滨地带通往启德发展区都会公园的另一个主要活动节点。



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：57
日期：2014年2月
比例：見圖內



营造地区形象

4.5.11

藉着推行本章建议的市区更新计划方案，务求更有效发挥区内各小区的地区定位，营造鲜明的形象及实现市区更新愿景（图58）：

- a) 土瓜湾五街及十三街一带-文娱艺术生活区；
- b) 龙塘街前围道一带-小街饮食文化区
- c) 土瓜湾中部-多元用途的地区中心；以及
- d) 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带-藉铁路服务契机提升地区形象及生活质素。

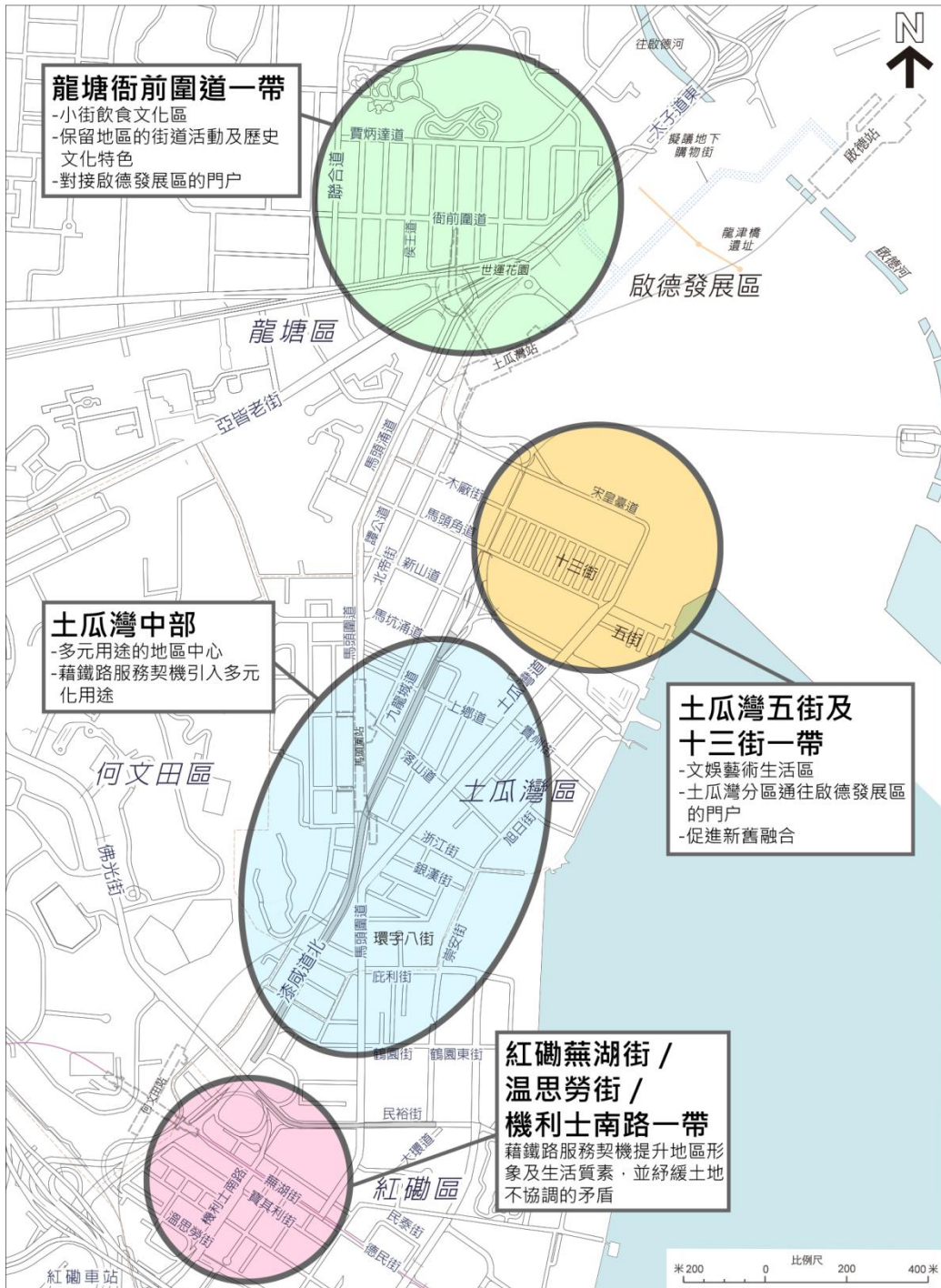


图58：地区定位、形象及市区更新愿景

4.6 土瓜湾五街及十三街一带-重建优先范围

4.6.1 小区现时以住宅及工贸用途为主，亦是小型汽车维修工场的集中地，工场的日常营运对小区居民造成长期滋扰。加上小区内的住宅楼宇大多楼龄较高，失修情况严重，居住环境并不理想（图59）。因此，该区有着重建更新及理顺不协调土地用途的迫切性。现时小区内的重建步伐非常缓慢，需藉着不同措施加快重建步伐以改善小区的居住环境。

4.6.2 小区的更新计划方案旨在加快重建步伐，并改善与启德发展区及海滨地带的连系。透过推动小区重建发展改善生活环境，并 **促进旧区与启德发展区的融合**，令小区成为 **土瓜湾通往启德发展区的门户**。此外，配合牛棚未来的活化计划及现有和拟议的康乐设施及海滨长廊，建议将小区打造为 **文娱艺术生活区**（图60）。



图59：土瓜湾五街及十三街一带小区现况



图60：土瓜湾五街及十三街一带小区

短期计划建议：

分拆五街及十三街的「综合发展区」用地

4.6.3 为了加快重建步伐及改善地区生活环境，方案建议城规会拆细五街及十三街的「综合发展区」用地，并检讨其发展限制（图61）。详细建议如下：

五街的「综合发展区」用地

4.6.4 建议透过分拆用地以减低业权收购的难度，令住宅楼宇及工商业综合大厦两部分可因应各自需要进行重建。

4.6.5 建议放宽住宅楼宇用地的地积比率从5提高至6.5，提供诱因吸引重建发展，但建议其他发展限制如建筑物高度限制及最大覆盖率等则维持不变，以减低方案对周边环境及整体城市轮廓的影响，及塑造一个向启德发展区递减的建筑物高度轮廓（图62）。

4.6.6 配合用地的其他发展要求，如海滨长廊及非建筑用地等，用地重建后亦可加强小区与临海地带的连接，并提供可作休憩用途的公众海滨长廊。

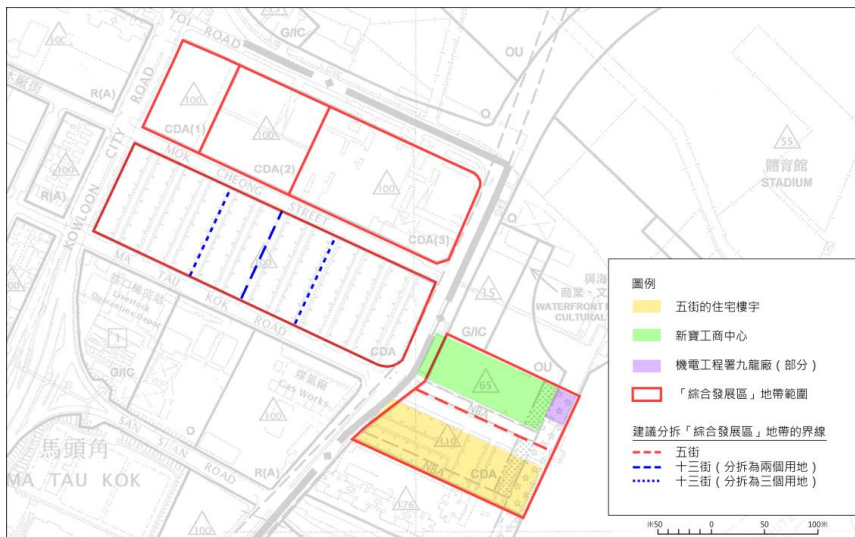


图61：分拆五街及十三街的「综合发展区」用地



图62：用地的建筑物高度限制将能塑造一个向启德发展区递减的建筑物高度轮廓（发展模拟图）

十三街的「综合发展区」用地

4.6.7 建议分拆地盘成为较细的「综合发展区」用地，减少涉及的业权份数，降低收购重建的难度。分拆地盘亦可为重建规模提供更多弹性，可由单一或多个发展者发展，加快重建步伐。为了在满足地区房屋需求及维持协调城市环境之间取得平衡，建议用地维持现时分区计划大纲图规定的总楼面面积及建筑物高度限制。

4.6.8 平衡降低收购重建难度的需要及维持综合发展的规划意向，初步认为可考虑将地盘分拆为2至3个「综合发展区」用地。各用地分拆数目的利弊分析如下（表17）：

分拆为2个「综合发展区」用地	分拆为3个「综合发展区」用地
优点	
<ul style="list-style-type: none"> 分拆后各用地根据《建筑物（规划）规例》会被界定为丙类地盘，可尽用现时分区计划大纲图规定的发展参数 分拆后各用地的面积较大，为未来发展的楼宇布局及设计提供较大灵活性 	<ul style="list-style-type: none"> 分拆后各用地的规模较小，涉及的业权数目可大幅减少，能较有效降低收购重建的难度
缺点	
<ul style="list-style-type: none"> 分拆后的用地仍具一定规模，并涉及较多的业权数目，进行收购重建仍有一定难度 	<ul style="list-style-type: none"> 根据《建筑物（规划）规例》，用地分拆后位于中间的地段会被界定为甲类地盘。有关用地的住宅及非住宅总楼面面积或未能尽用现行分区计划大纲图所列明的楼面面积 由于分拆后用地的面积较小，未来发展的楼宇布局及设计的弹性较低，或未能营造较好的城市环境

表17：不同分拆十三街「综合发展区」用地数目的利弊比较

4.6.9 从以上利弊分析得知，分拆为3个「综合发展区」用地能较有效降低收购重建的难度，有助加快重建步伐。但分拆后位于中间地段的住宅及非住宅总楼面面积或未能尽用现行分区计划大纲图所列明的楼面面积（即相等于住宅及非住宅地积比率7.5及1.5），或需透过轻微调整有关用地在分区计划大纲图内可建非住宅及住宅楼面面积的比例，以维持现时规定的总楼面面积，并充分利用有关地盘的发展潜力。规划署可进一步跟进研究，适当地分拆「综合发展区」，并把相关修改建议呈交城规会审议。

4.6.10 由于地盘发展或会涉及多个发展者，各用地的发展时序可能会不同，建议规划署制订一个整体规划大纲，藉以协调各用地发展要求，并处理各用地之间的界面接合问题。建议规划大纲可包括以下要求：

公共设施及休憩空间供应

4.6.11 配合用地的规划意向，建议未来发展须提供公共设施及休憩空间，以满足未来用地以至地区居民的需要。参考第一及第二阶段公众参与活动所收集到的意见及社会福利署的建议，建议在未来发展内设置安老及复康相关的社区福利设施¹⁷，以回应地区居民的需要。

¹⁷实际设施种类有待制订规划大纲时落实。

4.6.12 未来发展须参考《香港规划标准与准则》，根据人口提供邻舍休憩用地。有见用地周边已有一定数量的现有及已规划公共休憩用地，如土瓜湾游乐场、牛棚、海滨地带及拟议位于启德发展区内的宋皇台公园等，建议未来发展可只提供私人休憩用地，以供未来住客使用。

泊车设施供应

4.6.13 此外，未来发展须提供足够的泊车设施，如泊车位及上落客货设施等，以满足自身的泊车需要。建议在可行的情况下，不同发展机构可尝试集中提供有关设施以减少不必要的设施出入口，减低对周边的交通影响。

各用地之间及与周边的行人联系

4.6.14 为确保分拆后各用地之间，以及各用地与周边发展有畅通的行人连接，建议未来发展需考虑有关行人连系细节。此外，由于用地位于牛棚及启德发展区之间，建议可在用地及毗邻宋皇台道「综合发展区」用地的规划大纲内加入「设立公众行人通道」的要求（图63），以便打造一条连接牛棚及启德发展区的行人通道，加强两地的行人连系，并强化小区作为土瓜湾分区通往启德发展区的门户功能。

4.6.15 建议「设立公众行人通道」的要求细节如下：

- 各用地内通道的连接需互相配合，以打造便捷及连贯的行人环境；
- 最少有十米的阔度，以应付未来往来土瓜湾及启德发展区的人流；
- 由用地发展者负责其管理及保养工作；及
- 为了营造一条充满生气的行人通道，建议要求商业及公共设施须设于通道附近，并在适当位置进行绿化和提供无障碍通道设施，以满足不同使用者的需要。

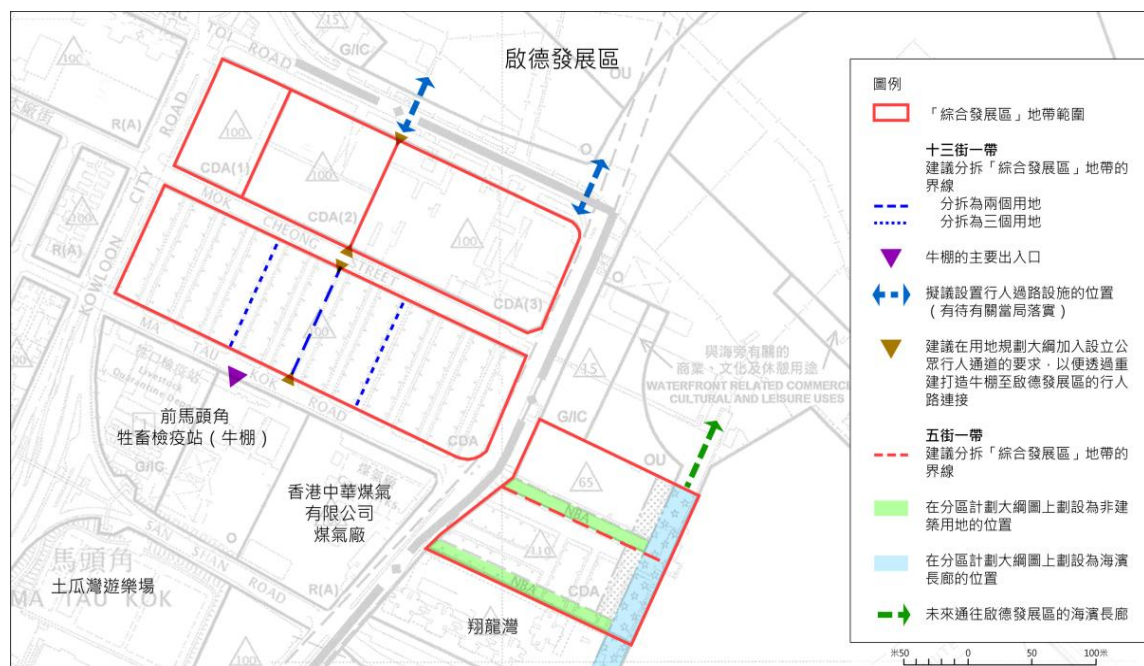


图63：改善五街及十三街一带小区与启德发展区行人路连接的措施

初步技术考量

4.6.16分拆「综合发展区」用地及增加发展参数的建议旨在加快重建以改善居民生活环境。有关当局在修改相关分区计划大纲图及制订整体规划大纲时，需平衡加快重建与整体城市景观及通风环境的影响，及评估建议对该处环境、交通及基础建设供应及负荷的影响，并需参考相关的建筑设计规定，如可持续建筑设计指引中的建筑物间距和楼宇向后退入要求等，为未来发展预留足够的设计弹性以符合相关规定。此外，亦需考虑用地与用地之间以及与周边的行人联系，以确保未来发展与周边社区能有畅通的连接。



图64：现时位于五街一带的小型汽车维修工场

4.6.17无论是增加五街用地的的发展地积比率，或是分拆十三街「综合发展区」为2或3幅用地的建议，初步评估认为有关方案应不会对该处的交通及基础设施供应等造成不良的影响，但未来在制订详细发展设计时需进行相关的详细技术评估，以评估发展对周边的影响及制定需要的技术纾缓措施。



图65：现时位于十三街一带的小型汽车维修工场

建议实施部门 / 机构及机制

4.6.18由规划署研究有关方案及拟备在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。

中至长期计划建议：

探讨发展汽车维修中心的可行性，以重置受重建影响的汽车维修工场

4.6.19 五街及十三街一带现时为小型汽车维修工场集中地（图64及65），工场营运者多为租户，预计小区的重建会对行业造成影响，故建议在进行重建时，或需探讨发展汽车维修中心的可行性。从社会影响评估顾问与业界进行的聚焦小组反映，业界普遍支持汽车维修中心重置选择，并希望能在市区内继续经营。根据业界对中心选址的意见以及对行业营运需求的了解，归纳出选址原则如下：

- 位处市区范围的工业区及较远离民居，并靠近主要干道
- 用地面积能满足中心发展及行业营运要求
- 能在较短时间内释出作重置用途
- 合符营运者可负担的租金水平

- 4.6.20 根据以上的选址原则，规划署现时在葵青区内觅得适合的工业用地可考虑作汽车维修中心发展，但如推行有关建议仍会涉及一些复杂的问题，包括汽车维修中心的发展与五街及十三街重建进度的配合、财务安排及营运模式等，加上寻求有兴趣投资者发展有关汽车维修中心亦存在一定困难，有关建议的可行性仍有待日后确定。

初步技术考量

- 4.6.21 虽然《香港规划标准与准则》已列出了汽车维修工场（包括汽车维修中心）的规划、选址、停车及其他所需设施等方面的要求，方案能否实行需配合相关政策、适当选址及业界支持，亦需考虑汽车维修中心在财务上可行的发展及营运模式，当中包括有关模式对汽车维修工场客源及经营成本的潜在影响，以及对投资者的吸引力。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.6.22 有关建议的可行性有待日后确定。

4.7 龍塘衙前圍道一帶-復修及活化優先範圍

- 4.7.1 小区靠近前启德机场（即现时启德发展区范围），由于早年受机场障碍物高度管制规范，该区的楼宇普遍较矮，而且多为30年以上楼宇，部分失修情况亦较为严重。因应实际情况，可考虑为小区内个别楼宇进行复修。鉴于小区内现时重建发展亦十分活跃，更新计划不会排除小区内个别地段因应楼宇实际状况进行重建的可能性。另一方面，小区内街道排列整齐，食肆和特色商店林立，街道活动蓬勃，形成了独特街区氛围（图66）。
- 4.7.2 小区的更新计划方案旨在活跃重建进程中保留地区街道活动和历史文化特色，改善街道环境及增加小区社区设施的供应，藉以活化小区及塑造小区成为小街饮食文化区。此外，透过加强与周边地区的联系，更新计划锐意打造小区为通往启德发展区的门户（图67）。



图66：龙塘衙前围道一带小区现况



图67：龙塘衙前围道一带小区

短期计划建议：

因应地盘面积及情况，探讨在重建发展时弹性调整相关泊车位要求，并适当地考虑豁免，以保留小区街铺林立的街道氛围



图68：小区街铺林立，形成了独特的街区氛围

- 4.7.3 因应毗邻的沙中线铁路发展，建议当局在审批个别发展项目时，因应地盘情况（包括位置、大小、形状和交通情况等）弹性处理其泊车位及上落货设施的要求，并适当地考虑豁免，以期重建后仍能有足够空间设置临街商店，保留街道活动蓬勃环境氛围（图68）。此外，亦建议规划署藉修订分区计划大纲图的机会反映保留小区街道氛围的规划意向及达至有关意向的建议措施。

初步技术考量

- 4.7.4 方案涉及探讨豁免小区内重建发展的停车设施要求的可行性，当中需注意对小区泊车和上落客货位供应及行车交通的影响，并考虑沙中线落成后对小区人流及车流动线的改变，在保留蓬勃街道氛围及满足泊车需要之间取得平衡。

- 4.7.5 方案亦可配合更新计划探讨在小区内设置公众停车场的建议一并实施，以维持小区足够的停车位供应。若实行有关方案，亦需考虑在适当地点设立上落客货位，以满足需求。

- 4.7.6 由于建议涉及在现行标准下提供弹性，适当地豁免面积较小地盘泊车位及上落客货设施的要求，需要得到相关部门及政策的支持和配合。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.7.7 运输署在审批个别发展项目时，因应地盘情况（包括位置、大小、形状和交通情况等）弹性处理其泊车位及上落货设施的要求，并适当地考虑豁免。规划署可藉修订分区计划大纲图的机会反映保留小区街道氛围的规划意向及达至有关意向的建议措施。

优化南角道街道环境

4.7.8未来沙中线将于小区的南角道设置铁路站出入口，预料铁路通车后该位置将成为来往小区的主要出入口，并会聚集一定人流。为了突显该位置作为地区的门廊，建议配合沙中线工程及其设计，在南角道铁路站出入口一带进行行人路优化，包括铺设特色地砖、加设花槽及栽种树木，藉以加强地域场所感，塑造街道作为小区门户。建议植物品种可参考九龙城绿化总纲图中的主题品种如阴香、黄金榕及龙船花（图69至71）。



图69：未来沙中线土瓜湾铁路站出入口将设于南角道

初步技术考量

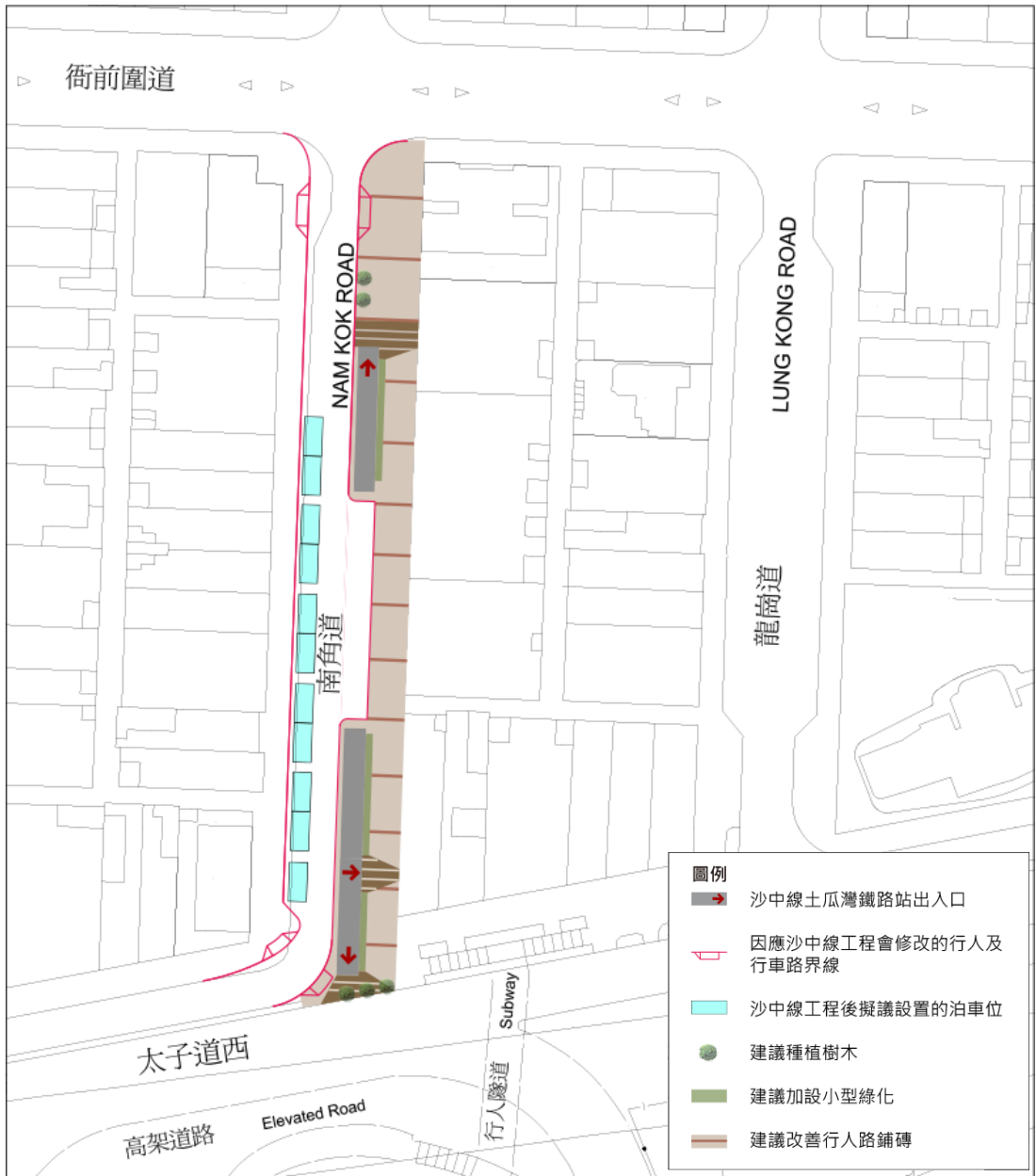
4.7.9方案建议的街道优化包括铺设特色地砖、加设花槽及栽种树木等，技术上大致可行，但需在设计上与铁路站出入口位置融合。由于该处人流将较多，附近亦有商铺及民居，在进行详细设计时需考虑方案对各方的影响，如考虑工程及维修的难度、工程施工时间的长短及对行人导向性的影响等。

建议实施部门 / 机构及机制

4.7.10铺设地砖较适合由路政署负责，绿化工作则较适合由康文署负责。



图70：优化后的南角道街道环境（模拟图）



陰香



黃金榕



龍船花

圖71：鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木的位置

短至中期计划建议：

加强与启德发展区的连系，包括优化区内行人隧道，以及建议在启德道以东作综合住宅及商业发展，并连接启德地下购物街，以连系启德及九龙城

4.7.11 现时小区南部设有行人隧道，以供市民横跨太子道东前往土瓜湾及启德发展区，有关行人隧道包括：

- 连接世运花园及宋皇台游乐场的行人隧道
- 近打鼓岭道休憩花园连接前启德板球场的行人隧道

4.7.12 现有的行人隧道多依赖梯级及缺乏升降机等设施，对行动不便者造成障碍。另一方面，有关当局已在太子道东沿途规划三条行人隧道以加强小区与启德发展区的行人路连接，有关行人隧道（图72）包括：

- 近打鼓岭道休憩花园行人隧道的延伸部分
- 拟议连接沙浦道与启德发展区地下购物街的行人隧道
- 拟议连接小区与龙津桥遗址的行人隧道

4.7.13 从与土木工程拓展署九龙拓展处的会面沟通过知，除了拟议连接沙浦道与启德发展区地下购物街行人隧道的落实时间仍需进一步检讨外，其余的两条隧道将配合启德发展区内前北面停机坪基础建设的建造计划于2018年竣工，届时将为小区提供更多通往启德发展区的连接点，加强两区的交流，有助促进地区经济发展。

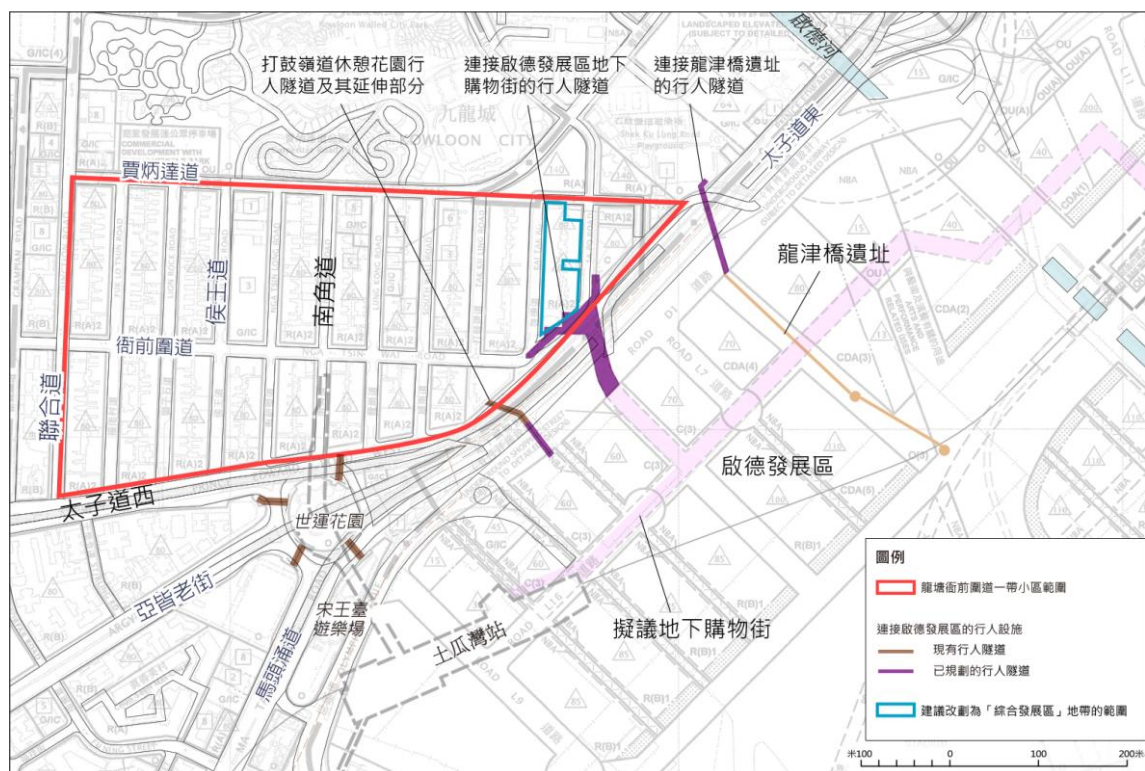


图72：小区连接启德发展区的现有及已规划行人隧道

4.7.14 方案建议于现有及已规划的行人隧道内增设无障碍设施，如升降机及斜台，以供行动不便者使用。因应小区的丰富地区特色，建议在隧道内加入靠墙的展览布置，以展示地区历史及特色，优化隧道成具趣味的行人通道，增加小区的吸引力。建议布置主题和内容及其实施部门 / 机构如下 (表18) :

行人隧道	建议布置主题和内容	建议实施部门 / 机构
<p>连接世运花园的行人隧道</p>  	<ul style="list-style-type: none"> • 由于是更新计划建议主题步行径的路段，建议可展示与步行径路段主题有关的内容，如九龙城旧区和九龙寨城的历史资料及照片 • 除了主题展览外，鉴于主题步行径将会带动更多人流到访小区，建议亦可考虑于隧道内设置活动式展板，以便加入社区资讯，并定期进行更新，让途人能了解最新社区情况，保持隧道的新鲜感及趣味性 	<ul style="list-style-type: none"> • 因应香港铁路有限公司（下称「港铁」）现征用世运花园作沙中线工程的施工用地，并计划在施工完毕后美化花园及将西端的两条行人隧道纳入作车站出入口通道，港铁将负责有关隧道的优化工程 • 另外的两条隧道，则可配合沙中线工程进度、启德发展区计划及路政署原计划在该处加设无障碍设施的计划，由土木工程拓展署九龙拓展处负责在隧道内加设靠墙的展览布置 • 可由有意利用隧道空间作展示用途的部门或机构考虑在隧道内设置活动式展板

表18：连接启德发展区行人隧道的建议布置主题和内容及其实施部门 / 机构

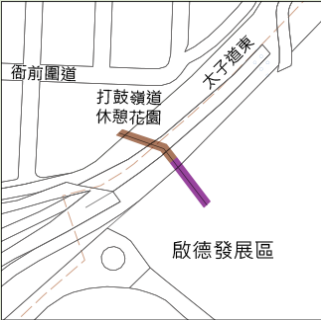

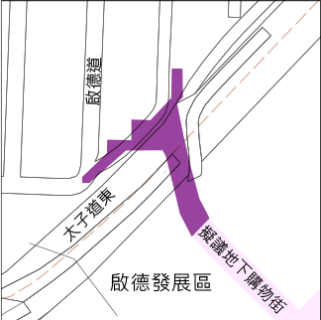
行人隧道	建议布置主题和内容	建议实施部门 / 机构
<p>近打鼓岭道休憩花园行人隧道和其延伸部分</p>  	<ul style="list-style-type: none"> 建议可展示与旧启德机场有关的历史资料及照片 	<ul style="list-style-type: none"> 路政署已计划在隧道加设无障碍设施 配合启德发展区计划，隧道将会伸延至发展区内。鉴于启德发展区的落实工作是由土木工程拓展署九龙拓展处负责统筹，而该处亦已就靠近小区前北面停机坪位置的基础建设开展设计工作，建议由该处负责进行有关工作，并在隧道内加设靠墙展览布置
<p>拟议连接启德发展区地下购物街的隧道</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 建议可展示与旧启德机场有关的历史资料及照片 	<ul style="list-style-type: none"> 由土木工程拓展署九龙拓展处负责有关工作，当中包括设置靠墙展览布置 因应现时地下购物街发展计划仍属规划阶段，预计有关隧道布置建议将会于较后时间落实

表18：连接启德发展区行人隧道的建议布置主题和内容及其实施部门 / 机构

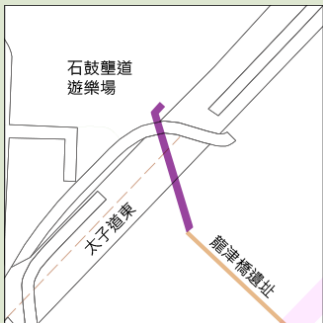
行人隧道	建议布置主题和内容	建议实施部门 / 机构
<p>拟议连接龙津桥遗址的隧道</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 可配合未来主题步行径的延伸走线，展示与龙津桥遗址有关的资料及照片 除了主题展览外，鉴于主题步行径将会带动更多人流到访小区，建议亦可考虑于隧道内设置活动式展板，以便加入社区资讯，并定期进行更新，让途人能了解最新社区情况，保持隧道的新鲜感及趣味性 	<ul style="list-style-type: none"> 由土木工程拓展署九龙拓展处负责有关工作，当中包括设置靠墙的展览布置 可由有意利用隧道空间作展示用途的部门或机构考虑在隧道内设置活动式展板

表18：连接启德发展区行人隧道的建议布置主题和内容及其实施部门 / 机构

4.7.15 此外，建议利用综合发展模式，引导小区启德道以东发展成门户区，与启德发展区地下购物街无缝结合。建议改划现时于沙浦道的「住宅（甲类）2」用地为「综合发展区」地带¹⁸（图73），鼓励商业、社区设施及住宅混合发展，辅以规划大纲以引导于此处作较综合的重建发展。

4.7.16 建议为用地制订规划大纲，当中包括以下要求：

- 未来发展须连接地下购物街及其连接地面的通道，并在地面出入口位置预留适当的空间设置入口广场（建议占用地面积约一成至一成半，即约500至700平方米），以配合地下购物街连接及营造小区门户场所感；及
- 未来发展须包括一定楼面面积的商业设施、社区设施（如多用途活动室及安老和复康相关的社区福利设施等）及公众停车场，以满足小区对商业及公共设施的需求。



图73：建议改划为「综合发展区」地带的范围

¹⁸位于沙浦道的「晓荟」及「启城轩」为新建楼宇，重建需要较低。为免拖慢该处旧楼的重建进度，故不建议将有关楼宇列入「综合发展区」地带范围内。

初步技术考量

4.7.17 有关方案涉及在现有及已规划的行人隧道加设无障碍设施及主题的布置。在现有隧道进行改建时，需考虑对现有结构的影响以及工程进行期间对行人的影响，并需实行相应纾缓措施；而改划用地为「综合发展区」地带的建议涉及引导用地透过综合发展为小区提供需要的设施及用途，并充分善用启德发展区的连接机遇以改善小区的生活质素，须考虑地带未来的用途配置，并为其制订合适的发展参数限制，藉以控制发展规模，平衡发展及对周遭环境的影响，如交通、城市景观、通风环境的影响等。

建议实施部门 / 机构及机制

4.7.18 改划启德道以东用地的土地用途，由规划署进行研究及拟备在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。

中期计划建议：

探讨在小区内人流较多及较有特色的南角道、侯王道及衙前塋道加阔行人路或部分时间设立行人专用区

4.7.19 因应铁路发展，未来或会有较多访客改用铁路交通前往小区，对道路交通的需求可能会减少。有见区内部分街道较有特色，并已凝聚一定的商业活动及人流，建议在沙中线通车后因应小区的交通及泊车位供应情况探讨在下列街道加阔行人路或部分时间设立行人专用区的可行性（图74），以改善街道步行环境，突显街道特色及其独特环境氛围。

- 衙前围道以南的南角道
- 衙前围道以北的侯王道和衙前塋道（图75至76）

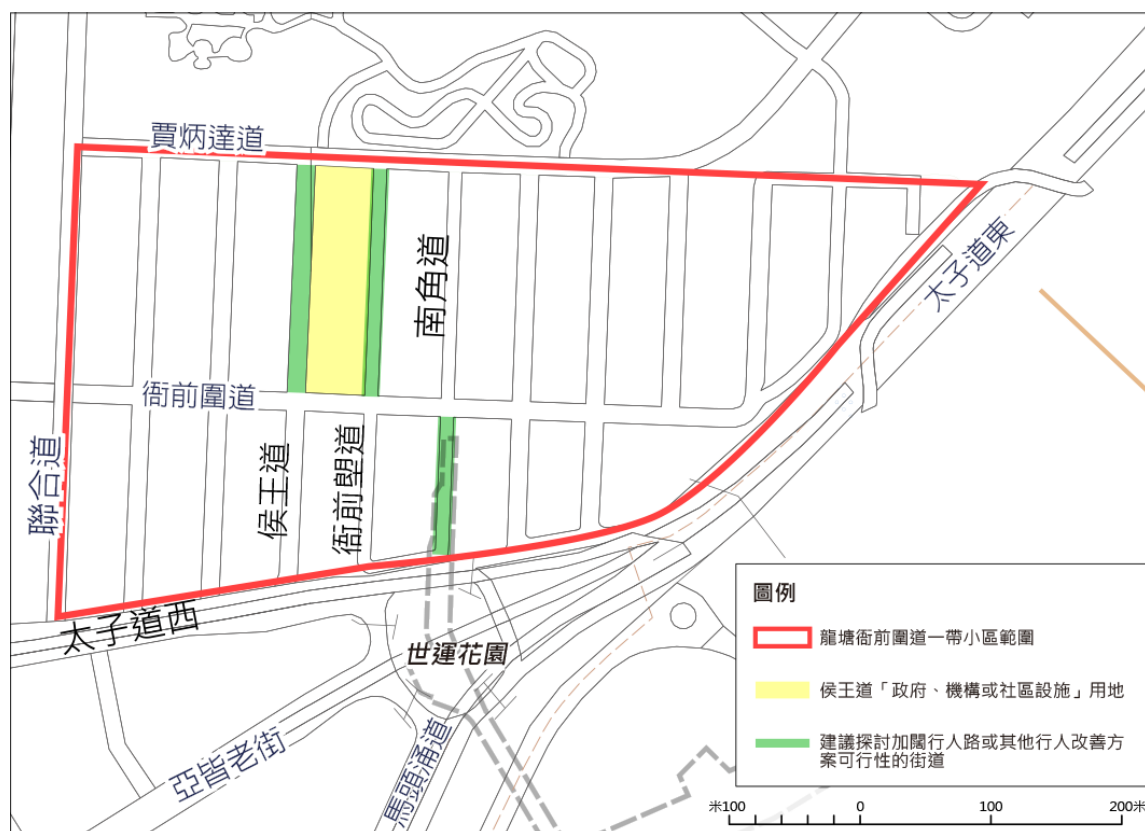


图74：建议探讨加阔行人路或其他行人改善方案可行性的街道

初步技术考量

4.7.20 方案涉及探讨加阔行人路或部分时间设立行人专用区，需考虑未来小区的交通需求改变，包括沙中线通车后小区道路交通需求的改变，并配合未来小区内不同交通优化措施如增加泊车设施等的成果，研究方案对小区交通、泊车位及上落货设施的影响及探讨其技术可行性，并咨询相关持份者的意见，以确立其必要性。在计划落实方案时，亦需透过适当的管理及执法行动，减低方案对附近居民及商户的可能影响。

建议实施部门 / 机构及机制

4.7.21 可由运输署在沙中线通车后探讨加阔行人路或部分时间设立行人专用区的可行性。

探讨在小区内设置公众停车场以增加泊车位的供应

4.7.22 小区泊车位需求殷切，有见小区内现时没有空置政府土地可作临时停车场，亦较难提供更多路旁车位，故建议在合适位置设置公众停车场，以增加泊车位供应。过往九龙城区议会亦曾就小区泊车位供应问题进行讨论，当中提出可藉重建九龙城市政大厦及毗邻政府用途（包括九龙城长者健康中心及李基纪念医局）一并设置停车场，或在贾炳达道公园设置地下停车场。经运输署初步评估，建议可在拟议的公众停车场增加约150个访客泊车位。两个选址的优点及缺点简述如表19。



图75：衙前围道以北侯王道的现时环境



图76：衙前围道以北衙前望道的现时环境

<p>九龙城市政大厦及毗邻政府用途用地</p> 	<p>贾炳达道公园地下空间</p> 
<p>优点</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 由于用地位处小区中心位置，在该处设置停车场能方便区内居民和访客，并可满足衙前围道以南特色商店和食肆一带的停车需求 • 配合用地重建可为小区带来更多适切的社区设施及服务 	<ul style="list-style-type: none"> • 由于为独立的泊车设施，毋需配合其他发展计划，可较快落实以满足小区的泊车需求
<p>缺点</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 因需配合用地的重建计划，或需较长时间及协调才能落实，在重建期间会对公众造成不便 	<ul style="list-style-type: none"> • 用地远离衙前围道以南的特色商店和食肆，并与现在位于九龙城广场停车场的服务范围相近，对满足小区泊车位需求的成效有限 • 在施工期间或会影响现有公园用途，令居民暂时失去部分休憩空间 • 停车场可能对贾炳达道的交通造成不良影响 • 需进一步研究才能确立在地下设置停车场的技术可行性及成本效益

表19：公众停车场选址的利弊比较

4.7.23 从第二阶段公众参与活动的结果得知，居民对上述两个选址的意见不一，并未就较适合选址达成共识。经上述比较，顾问认为纵使九龙城市政大厦本身没有重建的迫切需要，将来却可藉九龙城市政大厦及毗邻政府用途用地重建的机遇增设停车场能更有效满足小区对停车位的需求。建议可进一步探讨落实停车场的可行性。相反，贾炳达道公园用地偏离小区中心，设置停车场未必能满足小区泊车位需求，其必要性仍未能被确立，建议可在沙中线通车后因应届时小区的交通情况再作考虑。

初步技术考量

4.7.24 方案建议探讨小区内设置公众停车场的需要及可行性，并建议进一步研究九龙城市政大厦及毗邻政府用途用地增设停车场的可行性。当中需因应小区对泊车位的需求，从而考虑停车场的规模，并进行相关交通影响评估，以了解其影响及制订相关纾缓措施。由于现时政府并无政策兴建及管理新的公共停车场，在探讨增加泊车位的可行性时，可进一步研究由私人发展商提供的可行性。

建议实施部门 / 机构及机制

4.7.25 建议运输及房屋局和运输署负责监察区内泊车位供应及探讨增加泊车位，包括考虑由私人发展商提供公众停车场的可行性。

中至长期计划建议：

在物色到合适的临时重置地点后，重建侯王道「政府、机构或社区」用地

4.7.26 位于侯王道「政府、机构或社区」用地上的九龙城市政大厦、九龙城长者健康中心及李基纪念医局，是小区社区设施的集中地。用地上的建筑物只有1至3层，与邻近用地的的发展尺度相比仍有发展空间。因此可考虑将来重建用地上的建筑物，以增加现有设施的规模及加入新的社区设施，迎合地区需要（图77至79）。



图77：九龙城市政大厦



图78：九龙城长者健康中心

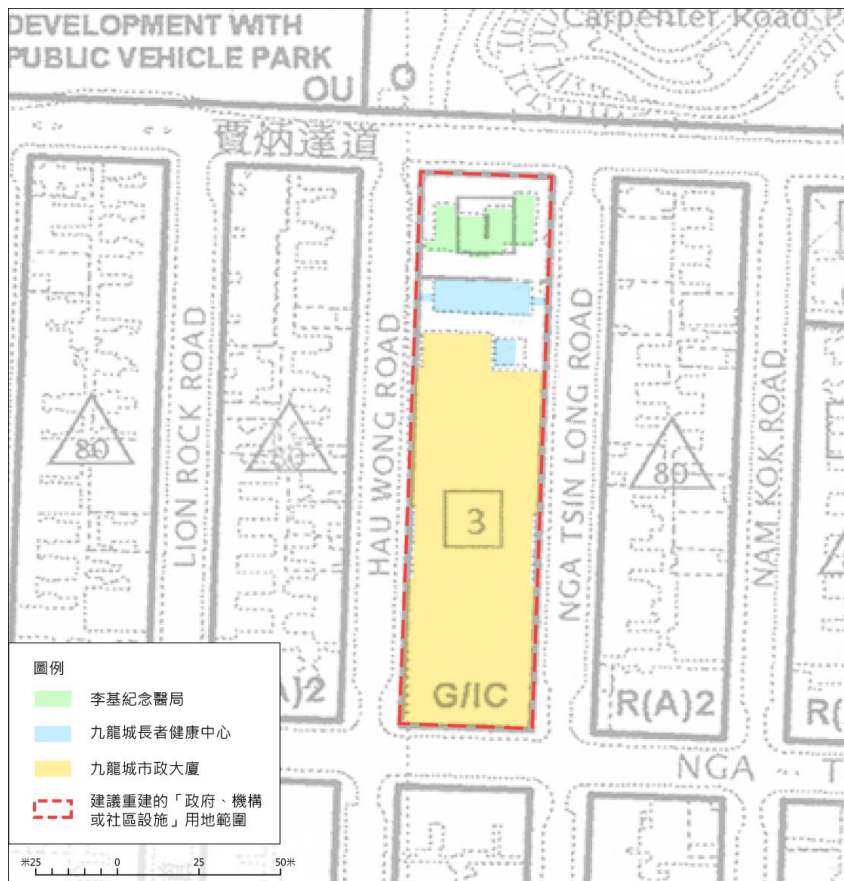


图79：位于侯王道的「政府、机构或社区」用地

4.7.27参考公众参与活动中居民对小区社区设施供应的意见，建议藉重建增加的社区设施，包括：

- 可作各类社区活动及居民聚会的多用途活动室
- 较大型的图书馆
- 自修室
- 公众停车场

4.7.28回应居民希望在小区内设置更多休憩空间的诉求，建议可于靠近街前围道的位置透过建筑物后移10米，设置一个休憩空间 / 公众广场（面积约为400平方米），以作为小区居民的聚脚点（图80）。

4.7.29另一方面，社会福利署会根据地区未来的需要，建议重建后的用地可考虑加入一些安老及复康相关的社会福利设施，以回应地区居民的需要。



图80：建议重建后设置休憩空间 / 公众广场的位置

4.7.30 根据上述建议新增的设施，估计重建后需要增加的楼面面积不少于6,500平方米。另外，现有的设施在重建时亦会按现行面积标准及未来需要扩充规模。因现时用地在分区计划大纲图上只能作最高3层的发展，故建议城规会放宽用地的建筑物高度限制至5层，以提供足够空间和弹性容纳有关设施。

4.7.31 因现时并无重建的迫切需要，而用地涉及的政府部门及社区设施众多，在计划及落实重建的过程中需得到各方面配合及考虑过程对小区的影响。建议制订一套周详的重建计划，当中须考虑透过一次性或分阶段模式进行重建，以及其重建规模，并配合适当过渡或暂时重置安排，藉此平衡小区对社区设施的需求及重建过程中对各持分者的影响。

一次性重建模式

4.7.32 透过一并重建用地上的所有设施，包括九龙城市政大厦、九龙城长者健康中心及李基纪念医局，可争取在较短时间内完成工程，适时为小区提供所需要的社区设施。

4.7.33 但在重建的过程中，现有的设施需暂时搬迁或关闭，并需为部分必要设施提供暂时重置安排。九龙城市政大厦内的街市及熟食中心，牵涉商户较多及对居民生活有密切影响，需在小区附近觅址暂时重置经营，以减低对商户及居民的影响。暂时重置用地的选址原则如下：

- 需靠近设施原有的服务社区
- 有足够空间容纳需暂时重置的商户（街市及熟食中心现有面积约有8,660平方米）
- 在暂时重置的时期内选址没有计划被征用作其他用途或涉及其他发展计划
- 涉及较少改建工序及能在较短时间内释出作重置用途

4.7.34 考虑以上的选址原则及第二阶段公众参与活动所收到的公众意见，初步选址结果指出区内有4幅用地（图81）可考虑作暂时重置用途，各有优点和缺点如下（表20）：

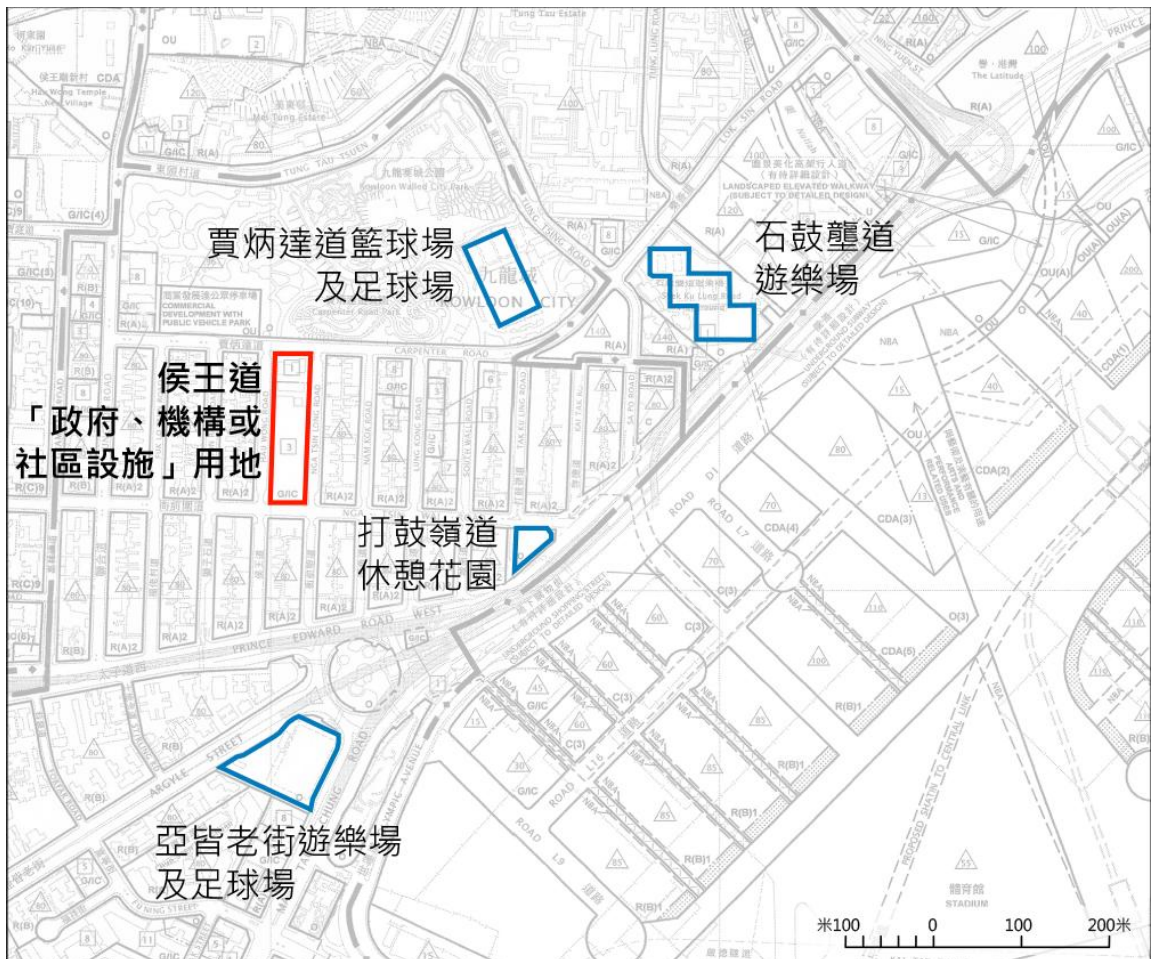


图81：可考虑作暂时重置受侯王道「政府、机构或社区」用地重建计划影响商户及设施的初步选址

选址	优点及缺点
贾炳达道篮球场及足球场 <ul style="list-style-type: none"> 在分区计划大纲图上划为「休憩用地」地带 	优点： <ul style="list-style-type: none"> 毗邻设施原有的服务社区 涉及较少改建工序及能在较短时间内释出作重置用途 缺点： <ul style="list-style-type: none"> 影响区内现有的康乐设施供应
石鼓垄道游乐场 <ul style="list-style-type: none"> 现址为排球场、网球场及手球场 在分区计划大纲图上划为「休憩用地」地带 	优点： <ul style="list-style-type: none"> 毗邻设施原有的服务社区 相对其他选址有较多空间容纳需暂时重置的商户及设施 缺点： <ul style="list-style-type: none"> 影响区内现有的康乐设施供应
打鼓岭道休憩花园 <ul style="list-style-type: none"> 在分区计划大纲图上划为「休憩用地」地带 	优点： <ul style="list-style-type: none"> 毗邻设施原有的服务社区 缺点： <ul style="list-style-type: none"> 选址面积较小，或未能容纳所有需暂时重置的商户及设施 影响区内现有的休憩设施供应
亚皆老街游乐场及足球场 <ul style="list-style-type: none"> 现址为游乐场、足球场及公厕 在分区计划大纲图上划为「休憩用地」地带 	优点： <ul style="list-style-type: none"> 相对其他选址有较多空间容纳需暂时重置的商户及设施 涉及较少改建工序及能在较短时间内释出作重置用途 缺点： <ul style="list-style-type: none"> 距离设施原有的服务社区较远 影响区内现有的康乐设施供应

表20：各可考虑作暂时重置用途用地的利弊

- 4.7.35 综观而言，较靠近原有服务社区的选址面积普遍较小，需多个选址或以多层形式才能安置所需设施；面积较大的选址，则较远离原有服务社区，或对居民的日常生活及商户的影响较大。从第二阶段公众参与活动的结果得知，居民普遍认为选址应尽量靠近小区，以减低对日常生活的影响。
- 4.7.36 至于用地内其他社区必需的设施，如普通科门诊诊所、美沙酮诊所、长者健康中心等医疗保健设施，则可因应个别情况及各设施的特别要求，如位置、面积、泊车设施等要求，在其他位置暂时重置或与小区内其他相关设施整合，以维持其服务，并可考虑在重建后迁回用地内。另外，可藉此机遇提升小区的医疗保健服务，如考虑增设相关设施。

分阶段重建模式

4.7.37 透过分阶段进行清拆及重建，藉以将重建过程中对现有社区设施和服务及各持分者的影响减低，当中可包括以下重建方法（表21）：

重建方法	分阶段整体重建	
<p>建议重建步骤</p>	<p>The diagram illustrates the four-stage reconstruction process of the Kowloon City Municipal Building. Stage 1 shows the relocation of street market and food center facilities from the existing building to temporary sites. Stage 2 shows the demolition of the existing building and the construction of a new, larger building footprint. Stage 3 shows the relocation of existing facilities (market, food center, library, parking) into the new building. Stage 4 shows the demolition of the existing health center and hospital, and their reconstruction as part of the new building's annex, with new facilities added.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.将九龙城市政大厦内的街市及熟食中心迁往暂时重置用地，而大厦内的其他设施则可因应个别情况暂时关闭或迁往其他位置 2.清拆九龙城市政大厦并重建为能容纳现有和拟议社区设施的新市政大厦 3.将九龙城长者健康中心及李基纪念医局内的现有设施以及在暂时重置用地上的街市及熟食中心迁入新市政大厦 4.清拆并重建九龙城长者健康中心及李基纪念医局为新市政大厦的附属部分，并于附属部分加添新设施
<p>优点及缺点</p>	<p>优点：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 整体重建可容纳更多社区设施，亦可为设施规划及布局提供较大的灵活性，并能更充分发挥用地的发展潜力 <p>缺点：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 需要同一时间寻找大量的重置空间暂时安置现有设施 • 涉及步骤较多，所需要的实施时间或会较分阶段部分重建方法长 	

表21：分阶段重建方法的建议重建步骤及其利弊

重建方法	分阶段部分重建	
建议重建步骤	<p>The diagram illustrates the three-step reconstruction process:</p> <ol style="list-style-type: none"> Existing buildings (Kowloon City Municipal Building, Kowloon City Elderly Health Centre, and Lee Kwan Yee Memorial Hospital) are shown. The existing buildings are demolished and replaced by a new, taller building. The new building is completed, and facilities (wheelchair, parking, and hospital) are moved into it. 	<ol style="list-style-type: none"> 1.将九龙城长者健康中心及李基纪念医局内的现有设施与小区内其他相关设施整合，或迁往暂时重置用地 2.清拆九龙城长者健康中心及李基纪念医局并重建为能容纳现有和拟议社区设施的新大楼 3.将位于暂时重置用地上的设施迁入新大楼
优点及缺点	<p>优点：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 毋需重建九龙城市政大厦，对大厦内的设施影响不大，实施时间或会较分阶段整体重建方法为短，预料来自居民及商贩的反对声音会较少 <p>缺点：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 由于只重建九龙城长者健康中心及李基纪念医局，新增的社区设施如公众停车场只可设于用地的北部，未能有效服务衙前围道以南的范围 • 由于只于部分用地进行重建，未能充分发挥用地的发展潜力，可增加的社区设施有限 • 由于只于部分用地进行重建，未能额外提供地面公共空间 	

表21：分阶段重建方法的建议重建步骤及其利弊

4.7.38对比一次性及分阶段重建模式，其优点及缺点的比较如下（表22）：

一次性重建模式	分阶段重建模式
优点	
<ul style="list-style-type: none"> 为重建后所增设的社区设施种类、规模及布局提供较大的灵活性 更有效规划用地空间及更充分发挥其发展潜力 	<ul style="list-style-type: none"> 所需要的暂时重置空间较少，对现有社区设施及服务的影响较少 由于需要征用作暂时重置空间的休憩空间或康乐设施用地面积较小，对小区的休憩空间或康乐设施供应影响较少 部分重建方法对九龙城市政大厦内的设施影响不大，预料来自居民及商贩的反对声音会较少
缺点	
<ul style="list-style-type: none"> 由于用地上的设施需同时迁出，需要较大的暂时重置空间。综观小区及其周边位置的空置政府用地不多，而可考虑的暂时重置用地选址各有其限制，需暂时重置的设施及服务亦各有其特别要求，暂时重置社区设施的难度很大 即使能觅得合适的用地作暂时重置，若远离社区或需分散于不同的位置，会对小区居民的日常生活造成不便，并会影响街市及熟食中心商贩的生计 可作暂时重置的用地多属现有的休憩空间或康乐设施，用作暂时重置则会影响小区的休憩空间或康乐设施供应 	<ul style="list-style-type: none"> 由于涉及的重建步骤较多，所需要的实施时间或会较长 重建后所增设社区设施的种类、规模及布局有较大限制，亦未能有效规划用地空间及充分发挥其发展潜力

表22：一次性及分阶段重建模式的利弊比较

4.7.39 上述的重建模式各有利弊，建议政府委托专责部门开展进一步研究及统筹相关部门，并需广泛吸纳公众意见及与持分者建立共识，以制订一套完整重建计划，予以实施。

初步技术考量

4.7.40 有关建议旨在增加切合地区需要的社区设施，而重建过程中，将会就现有设施及服务带来一定程度的影响，因此需广泛咨询相关持份者的意见，以善用重建机遇回应对社区设施的诉求。重建计划建议较高的发展参数及建筑物高度，须平衡重建的需要和对周边环境的影响，以保障「政府、机构或社区」用地在重建后仍能为小区提供视觉及通风缓冲的功能。以上考虑须反映于分区计划大纲图的用地限制修订中。

4.7.41 另一方面，由于现有建筑物内有不同种类的公共设施，所涉及的政府部门众多，因此需要制订周详的重建和暂时重置安排，以减低重建过程对居民及商户的影响，营运部门亦可藉此机会优化其设施及服务。

建议实施部门 / 机构及机制

4.7.42 方案涉及众多的社区设施及不同的地区持分者，落实时需要统筹不同政府部门，例如食环署、康文署、卫生署、及医院管理局等，建议有关部门透过协调及合作以制订一套完整重建计划，并按各自职能落实计划。

4.8 土瓜湾中部-重建优先范围 / 重建及复修混合范围

4.8.1 小区乃土瓜湾分区中心地带，靠近主要干道，未来沙中线亦将在小区附近设站，有较良好的交通配套（图82）。现时小区内部分楼宇失修严重，亦存在土地用途不协调的问题，当中九龙城道及漆咸道北一带的住宅楼宇毗邻东九龙走廊天桥，对居民造成长期的噪音和空气污染滋扰，居住环境并不理想。而现时天桥桥底一带聚集了售卖日常用品和食品的商店，主要服务区内的居民，但整体环境较昏暗，步行环境有待改善。

4.8.2 小区的更新计划方案旨在 **藉铁路服务的延伸带动小区更新**，解决土地用途不协调的问题，并同时 **引入多元化用途**，引导小区转变为 **多元用途的地区中心**（图83）。



图82：土瓜湾中部小区现况



图83：土瓜湾中部一带小区

近期可推行的措施：

改善東九龍走廊天橋橋底環境

- 4.8.3 現時東九龍走廊天橋橋底環境昏暗及設施簡陋，方案建議改善東九龍走廊天橋橋底環境，包括確保該位置有足够的燈光照明，令橋底環境變得光亮。
- 4.8.4 同時建議優化及善用現時小型休憩處及毗鄰四川街的花槽空間，並加設更多的座椅供附近居民（尤其是長者）使用（圖84及85）。



圖84：建議改善環境的天橋橋底位置

4.8.5 上乡道的花槽空间已配合沙中线工程优化成为小型休憩处。建议有关当局亦可在近落山道的小型休憩处及近四川街的花槽空间进行优化措施，善用空间加设休憩座椅及进行绿化（图86）。建议休憩处可采用暖色调的布置以增加和谐感，并配以较明亮色彩的地面铺砖，改善昏暗环境。由于桥底较缺乏阳光，并不适宜种植树木，建议在休憩处种植虎尾兰及九龙城区绿化总纲图中建议的洒金榕等灌木。

初步技术考量

4.8.6 确保足够灯光照明及美化休憩处技术困难不大。当中在计划美化休憩处工程及施工时需留意休憩及绿化设施的实用性、对桥身结构的影响以及对交通及行人环境的影响等。有关建议可改善环境，预计会受到附近居民欢迎。

建议实施部门 / 机构及机制

4.8.7 建议由路政署确保该位置有足够的灯光照明。

4.8.8 近落山道的小型休憩处属未批出政府用地，而近四川街的花槽则属康文署管理，建议由康文署跟进有关休憩处及花槽的优化计划。



图85：建议确保桥底有足够的灯光照明



图86：近四川街花槽位置加设休憩座椅及绿化后的环境（模拟图）

短期计划建议：

改划东九龙走廊两旁用地为「其他指定用途」注明「混合用途」地带

4.8.9 现时东九龙走廊两旁的用地在分区计划大纲图上被划作「住宅（甲类）」或「住宅（戊类）」地带，可作住宅及非住宅发展¹⁹。考虑公众就解决东九龙走廊滋扰问题（图87及88）所提出的意见，及与有关当局探讨各可能解决滋扰问题的方法后，得出结论如下（表23）：

可能解决方向	结论
将邻近天桥的用地改划为非住宅用途	可有效限制未来发展为不受噪音和废气影响的用途，但区内以至全港对房屋需求殷切，小区亦属于以住宅为主的社区，区内对非住宅用途的需求有限，「一刀切」将用地改划为非住宅用途并非最适合的方向。
将邻近天桥的用地改划为「综合发展区」地带	可整体地控制新发展，以减低噪音及废气影响，但亦会对发展带来较多限制，如地盘面积需有一定规模，及需取得城规会批准总纲发展蓝图才可进行重建。大规模发展需集合更多的业权，重建发展难度亦会增加，或会拖慢重建步伐。
于走廊靠近民居位置加装隔音屏障	根据当局就东九龙走廊滋扰问题向九龙城区议会作出的回应 ²⁰ 指出，当局一直寻求较先进的技术，研究是否可以在现有的天桥兴建隔音屏障，但受到原有的天桥设计及附近的空间所限，并同时需要考虑消防救援方面的问题，现暂时未有可行的方案。
因应中九龙干线的落成拆卸东九龙走廊	中九龙干线与东九龙走廊的功能不同，而当局亦没有计划以中九龙干线取代现有的东九龙走廊，故现时未有条件建议拆卸东九龙走廊。

表23：解决东九龙走廊滋扰问题的可能方向及进行探讨后得出的结论



图87：东九龙走廊天桥与民居非常接近（近九龙城道一带）



图88：东九龙走廊天桥与民居非常接近（近漆咸道北一带）

¹⁹部分发展用途需获得城规会的规划许可

²⁰九龙城区议会委员会交通及运输事务委员会第七次会议（2012年12月6日）

4.8.10 根据以上分析，各可能解决方案均未能妥善处理东九龙走廊问题。因此，顾问建议将有关用地改划为「其他指定用途」注明「混合用途」地带（图89），容许较灵活地发展非住宅用途发展，以减低东九龙走廊对邻近住宅用途的影响。

4.8.11 此外，亦透过更灵活的发展用途，加快该处的重建发展，并藉此促进小区转变为多元用途的地区中心。现时规划图则上限制的非住宅发展地积比率可较住宅发展为高，方案建议保持现时整体准许发展地积比率，让用地能保持其发展潜力。

4.8.12 在改划土地用途前，城规会亦可因应相关规划意向，在审批有关地点内的非住宅用途规划申请时，如用途不会对基础设施及交通等带来不良的影响，从优考虑有关申请。

初步技术考量

4.8.13 方案已平衡各方需求，并只涉及增加现有规划用途上的灵活性，应可较快将有关建议付诸实行。

建议实施部门 / 机构及机制

4.8.14 由规划署草拟在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。在改划土地用途前，城规会亦可因应相关规划意向，在审批有关地点内的非住宅用途规划申请时，如用途不会对基础设施及交通等带来不良的影响，从优考虑有关申请。



图89：建议改划为「其他指定用途」注明「混合用途」地带的位置

4.9 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带— 重建及复修混合范围

4.9.1 小区位处九龙城区的南端，毗邻土瓜湾、何文田及黄埔一带的多个住宅社区，街道人流众多（图90）。现时小区部分楼宇较为破旧，居住环境不理想。此外，小区（特别是机利士南路以西一带）亦是殡仪及相关行业的集中地，附近居民一直受到行业运作的滋扰。受到观塘线延线计划所带动，小区毗邻未来何文田铁路站的芜湖街一带已有一些重建活动进行。更新计划建议因应小区内个别楼宇状况，可透过重建及复修，改善小区内居民的生活环境。

4.9.2 另一方面，小区的更新计划方案旨在就殡仪及相关行业营运对居民的滋扰提出纾缓措施，以回应及平衡居民及殡仪业界的具体关注议题及诉求，*纾缓土地不协调的矛盾*及改善小区的整体环境。此外，*藉新铁路服务的契机*，更新计划方案亦建议改善小区行人路环境及与周边的连接，并*提升小区形象*（图91）。



图90：红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带小区现况



图91：红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带小区

纾缓殡仪及相关行业营运滋扰居民的措施

4.9.3

红磡区内的殡仪馆存在已久，除了一间经政府招标而设立的福泽殡仪馆外，其余两间均属在私人土地上的私营殡仪馆。尽管区内有不少要求搬迁区内殡仪馆的声音，搬迁殡仪馆需要寻找交通便捷而又得到当区市民及公众普遍接受的地点并非易事。此外，两间私营殡仪馆的地段为私人拥有，纵使找到合适的地点，有关殡仪馆亦可能不愿意搬迁。因此，搬迁殡仪馆是一个既复杂又不容易解决的问题。长远而言，当局可因应新铁路所带来的转变，检视小区现时的土地用途，探讨解决现有土地用途不协调的可行方法，在公众对殡仪设施的需要及殡仪相关行业对居民造成的滋扰之间取得平衡。短中期方面，更新计划会集中提出可行的纾缓措施，以减少殡仪馆及相关殡仪行业对居民造成的滋扰。



图92：福泽殡仪馆



图93：福泽殡仪馆于春秋二祭前后会开放化宝炉予公众人士使用

短期计划建议：

优化免费公众化宝服务，集中区内化宝活动

4.9.4

现时福泽殡仪馆于春秋二祭前后开放化宝炉予公众人士使用（图92及93），以回应市民于该段时节拜祭烧衣的大量需求，但平日较零星的拜祭烧衣活动仍为该区居民造成滋扰。故建议增加开放福泽殡仪馆的公众化宝服务时间，配合每日出殡的高峰时间及春秋二祭时分，实施特别开放安排，鼓励更多市民使用及加强执法，以减少街边烧衣及有关活动对居民所造成的滋扰。

4.9.5

福泽殡仪馆现时根据政府与殡仪馆营运者于2012年所签定的协议条款营运，当中只规定于春秋二祭前后须为公众提供免费化宝服务，故建议当局于现行的营运协议期满时（即2017年），加入「须于平日提供公众化宝服务」条款于新协议内，辅以有效执法，以解决区内平日的烧衣拜祭活动对居民的滋扰问题。此外，亦建议当局应积极考虑与福泽殡仪馆商议于现行营运协议的余下期限内增加公众化宝服务时段，以尽早回应平日烧衣拜祭活动的需要，纾缓对居民的滋扰。

停止在区内发出新殮葬商牌照

4.9.6 现时，殮葬商牌照由食环署负责审批。牌照的申请文件通过食环署的初步评核后，该署会就申请征询有关部门（包括民政事务总署、地政总署及规划署）的意见。相关的民政事务处亦会就申请进行地区咨询。食环署会考虑各部门和当区居民的意见，决定是否签发牌照，以及如发给牌照，应否施加特定条件供申请人遵办。

4.9.7 由于红磡区内现有的大量殮葬业店铺实际上已占用原可为区内居民提供日常生活所需设施的楼面空间，加上区内居民的强烈反对及九龙城区议员提出停止发出新殮葬商牌照的建议，现时规划署对区内新殮葬商牌照申请不予支持。建议食环署若收到咨询部门包括规划署对申请提出反对，应考虑不再处理有关申请及签发牌照。

初步技术考量

4.9.8 延长现有化宝炉开放时间的方案，并不涉及任何工程，但殡仪馆或需额外人手及资源，以应付开放时间的额外工作。因应有关服务属公共市政范畴，有关当局可考虑负担部分额外需要的成本，或在延续殡仪馆协议时与营办者协商有关安排。

4.9.9 另外，亦需有效宣传及教育市民使用优化后的公众化宝炉设施，并加强规管及执法行动，包括进行更多巡查及对违例者进行警告及检控，打击非法烧衣活动及其他殮葬商牌照不允许的活动，以更有效纾缓相关滋扰。

建议实施部门 / 机构及机制

4.9.10 可由食环署负责改善公众集中化宝服务，向业界宣传有关服务安排，并加强规管及执法工作。此外，建议署方考虑与福泽殡仪馆商议于现行营运协议的余下期限内增加公众化宝服务时段，并在制订殡仪馆的新营运协议时加入条款，以规定未来营办者须于平日提供公众化宝服务；亦建议食环署若收到咨询部门对申请提出反对，应考虑不再处理有关申请及签发牌照。

中期计划建议：

在红磡殡仪业及相关行业集中地一带增加可供灵车停泊的轻型货车泊位

4.9.11 方案建议在殡仪馆附近位置增加泊车位以集中停泊灵车，减少灵车在住宅区街道的泊车情况及纾缓对附近居民的心理影响。顾问经咨询殡仪业界及相关部门，提出以下泊车位选址原则：

- 远离民居，靠近现有殡仪设施
- 对区内交通的影响较小
- 涉及较少改建工序及能在较短时间内释出作有关用途
- 有足够空间设置泊车位

4.9.12 根据以上选址原则，更新计划建议位于九龙公众殮房西北面的用地（图94）可用作设置泊车位供灵车停泊，用地在分区计划大纲图上现被划作「政府、机构或社区」用地，建筑物高度限制为一层，前身为临时露天停车场，现时被征用作沙中线工程用地，至工程竣工（约2018年）后可释出作其他用途。

4.9.13 建议将来可透过短期租约批出九龙公众殮房西北面用地作临时露天停车场，并以租约条款规定营运者须预留最少5个可让灵车停泊的轻型货车泊位。另外，在第二阶段公众参与中，有公众亦建议考虑开放红磡铁路站停车场予灵车停泊，经与港铁（停车场业主）及其营运者沟通得知，现时停车场只提供私家车泊位，而且使用率已经相当高，空置泊车位不多，加上停车场使用者均反对开放停车位予灵车停泊。因此，顾问认为现阶段较难在该址辟设可供灵车停泊的轻型货车泊位。建议可密切留意区内的泊车需求，探讨增加轻型货车泊位的可行性。

初步技术考量

4.9.14 在九龙公众殮房西北面的用地设置临时停车场，需待沙中线竣工后才能重新批出作有关用途。据了解港铁计划于该址毗连位置设置沙中线紧急车辆通道，故停车场的设计须配合有关通道及其出入口安排。另外，因应方案建议预留若干数目的轻型货车泊位，有关短期租约需设有特定条款以收纳有关要求，并需配合运输署对有关安排的意见。

建议实施部门 / 机构及机制

4.9.15 可由地政总署在现时占用者交还土地后批出九龙公众殮房西北面的用地，邀请营运者营运临时停车场，并提供轻型货车泊位。

4.9.16 由运输署密切留意区内的泊车供应，以应付灵车停泊的需要。



图94：九龙公众殮房西北面用地的位置

长期计划建议：

探讨解决殡仪馆与附近土地用途不协调的可行方法

4.9.17 另一方面，不少居民要求长远搬迁殡仪馆，解决殡仪业及相关行业的滋扰问题。但正如4.9.3段内所述，搬迁殡仪馆是一个既复杂又不容易解决的问题，长远而言，建议当局可因应新铁路所带来的转变，检视小区的土地用途，探讨长远解决现有土地用途不协调的可行方法（图95）。当局需同时运用新思维，在所需的殡仪馆用途及减少有关用途对居民造成滋扰之间取得平衡。



图95：位处小区附近的殡仪馆（图中）

4.9.18 建议实施部门 / 机构及机制
长远探讨解决殡仪馆与邻近用途不协调的可行方法可由规划署及相关
部门跟进。

改善行人路环境及连接性（图96）

近期可推行的措施：

4.9.19 藉新铁路服务的契机，建议改善小区行人路环境及与周边的连接，以提升小区形象。相关更新计划方案如下：

- 优化黄埔街近红菱街行人天桥的尽头位置
- 优化老龙坑街及获嘉道的休憩处
- 改善温思劳街行人过路设施，优化与何文田分区行人连系



图96：改善行人路环境及连接性的措施

优化黄埔街近红菱街行人天桥的尽头位置

4.9.20 路政署正进行在该处加设升降机的可行性研究，建议的优化措施包括改善街道路面设计及于行人路栽种小型树木，为该处营造场所感，突显作为地区门廊的功能。建议树种可参考九龙城绿化总纲图中的主题树种如大花紫薇或猪肠豆（图97至99）。

4.9.21 此外，建议沿黄埔街设置指示牌，加强小区的行人导向性，利用优化后的黄埔街连接芜湖街，提升小区主要行人走廊的步行环境质素。

初步技术考量

4.9.22 建议的优化措施属小型工程，预期没有很大的技术困难。黄埔街是尽头路，车流较少，建议的街道绿化及路面改善，对街道的行车交通影响较少。但留意该处人流较多，附近亦有商铺及民居，并有加设升降机的计划，在进行详细设计时需注意方案对各方的影响及配合相关计划。

建议实施部门 / 机构及机制

4.9.23 绿化工作较适合由康乐及文化事务署负责，铺设地砖较适合由路政署负责，增设指示牌较适合由运输署及路政署负责。



图97：黄埔街近红菱街行人天桥尽头位置现时的街道环境



图98：优化后的黄埔街天桥入口（模拟图）



图99：建议优化的黄埔街路段

优化老龙坑街及获嘉道的休憩处

4.9.24优化措施包括更换铺砖和座椅、将部分地方改成草地或加设富色彩的小盆栽，并清晰划出休憩处及行人通道的范围（图100至102），如在休憩处范围铺设暖色调地砖，种植可作遮荫的树木，及在靠近行人通道位置种植灌木，以营造温暖及舒适氛围，鼓励公众停留使用，建议植物品种可参考九龙城绿化总纲图中的主题品种如假柿树或白兰。

4.9.25同时须配合执法遏止非法占用，优化这个在芜湖街的「门面」位置，改善地区形象，并指引访客由何文田铁路站经休憩处进入红磡分区。

初步技术考量

4.9.26方案涉及小型空间改善工程，技术上可行。但同时须配合有效执法，杜绝非法放置杂物行为，并推行有效的设施和绿化保养计划，保障休憩处的环境质素。

建议实施部门 / 机构及机制

4.9.27可由康文署进行休憩处美化计划，另须配合食环署加强对附近店铺非法放置杂物的执法行动。



图100：获嘉道休憩处现时的环境



图101：优化后的休憩处环境（模拟图）



图102：建议优化休憩处的位置

改善温思劳街行人过路设施，优化与何文田分区行人连系

4.9.28 有见小区居民会从温思劳街经爱晨径前往毗邻的何文田分区，建议通过修改温思劳街近通往漆咸道北隧道位置行车路的道路管制线，引导车辆在行经该处时减慢车速。

4.9.29 配合运输署在温思劳街与老龙坑街交界设置行人过路设施的计划，建议在温思劳街近荣丰大厦的行人路加设围栏，禁止行人于该处较危险路段过路，引导行人在较安全的位置过路，提高道路安全（图103至105）。



图103：温思劳街的现有道路情况



图104：加设围栏及修改道路管制线后的温思劳街（模拟图）

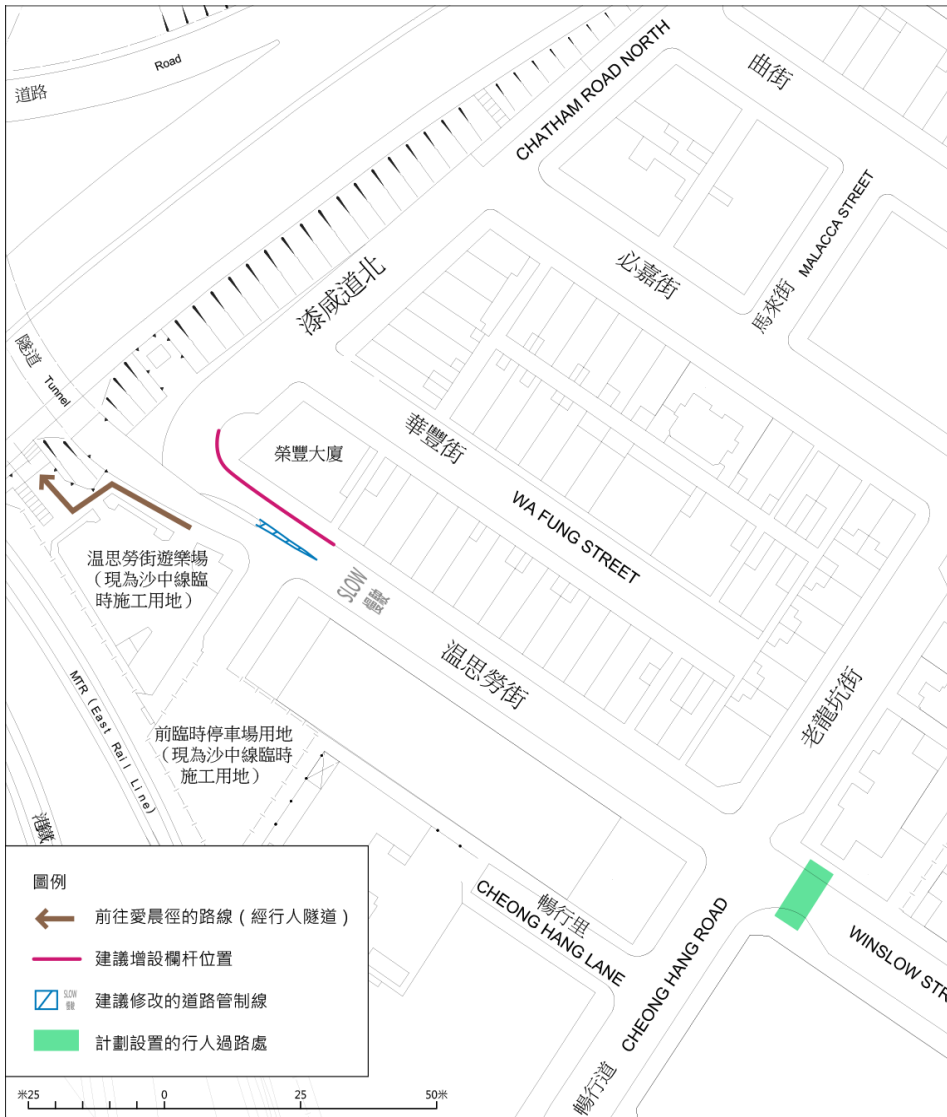


图105：建议改善行人过路设施的路段

初步技术考量

4.9.30 方案预计可提高温思劳街的道路安全，减低发生交通意外的机会。修改道路管制线及加设围栏，技术上大致可行，对附近位置的交通影响不大，但在落实时亦需注意平衡行人和行车交通的需要。

4.9.31 另外，有鉴于毗邻的温思劳街游乐场及前临时停车场用地已被港铁征用作沙中线临时施工用地，改善措施需配合相关铁路建设工程，尽量减低对出入施工用地的工程车辆所造成的不便。

建议实施部门 / 机构及机制

4.9.32 方案涉及修改温思劳街道路管制线及在行人路加设围栏以提升道路安全性，建议由运输署及路政署负责。

短期计划建议：

配合观塘线延线工程，优化芜湖街及德民街一带与何文田及黄埔铁路站的行人路连接及环境

4.9.33 观塘线延线将于2015年落成，红磡分区将设立何文田及黄埔两个铁路站。芜湖街及德民街将会是两站之间的主要街道，届时会成为铁路乘客的必经之路。

4.9.34 方案建议优化芜湖街及德民街一带的行人路环境，透过加设可悬挂于围栏的盆栽植物及于路面铺设特色地砖，改善主要交通节点的环境，提升地区形象。建议路面铺砖主要为灰色组合设计，并拼出富有动感的条纹图案与街道繁忙的人流互相映衬。

4.9.35 另外，为了方便访客，建议在铁路站出入口设置方向指示牌，并沿途引导访客前往不同的目的地，如红磡市政大厦、殡仪馆、红磡铁路站及土瓜湾分区等，构建便捷及舒适的行人路网络，并有效疏导人流（图106）。

初步技术考量

4.9.36 方案涉及街道绿化和铺设特色地砖，以及在街道沿途设置方向指示牌，技术上大致可行，但方案需进行较详细设计以落实具体进行优化位置及方法，并需配合铁路站出入口的详细设计及施工进度，以助加强人流导向性。

建议实施部门 / 机构及机制

4.9.37 绿化工作较适合由康乐及文化事务署负责，铺设地砖较适合由路政署负责，增设指示牌较适合由运输署及路政署负责。



圖例

- 未來鐵路出入口
- 建議優化的主要街道
- 建議設置方向指示牌的位置
- 建議優化黃埔街近紅菱街行人天橋的盡頭位置
- 建議優化老龍坑街及蕪湖道的休憩處
- 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

4.10 活化文物及设立主题步行径

- 4.10.1 九龙城区拥有丰富历史及文化资源，部分历史建筑及特色景点更有潜力发展成为文化地标，但现时部分资源未被充份善用，而且较为分散及缺乏连系，可达性较低，未能有效吸引访客到访。
- 4.10.2 更新计划方案旨在透过活化区内的文物及设立主题步行径，**强化和突显地区的历史和文化特色**，串连主要景点，为本区**建立鲜明的地区形象**（图107）。



图107：九龙城区的历史及文化景点

活化牛棚

近期可推行的措施：

绿化启德隧道出口通往牛棚的行人路

- 4.10.3 方案建议在启德隧道出口行人路进行绿化，当中包括出口靠近马头角道、马头角道公厕、九龙城道的行人路。因应行人路宽度及不阻碍行人路为原则加设盆栽（图108及109），藉以美化隧道出入口一带的景观，并改善沿主题步行径通往牛棚的行人路环境。



图108：进行绿化后的行人路环境（模拟图）

初步技术考量

- 4.10.4 有关方案只涉及于现有行人路进行小型绿化，技术大致可行，但需注意施行绿化措施后的行人路通道仍需保留足够宽度，以维持行人路畅通，而绿化措施亦不能对启德隧道的运作及保养造成负面影响。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.10.5 有关绿化工作较适合由康文署负责。

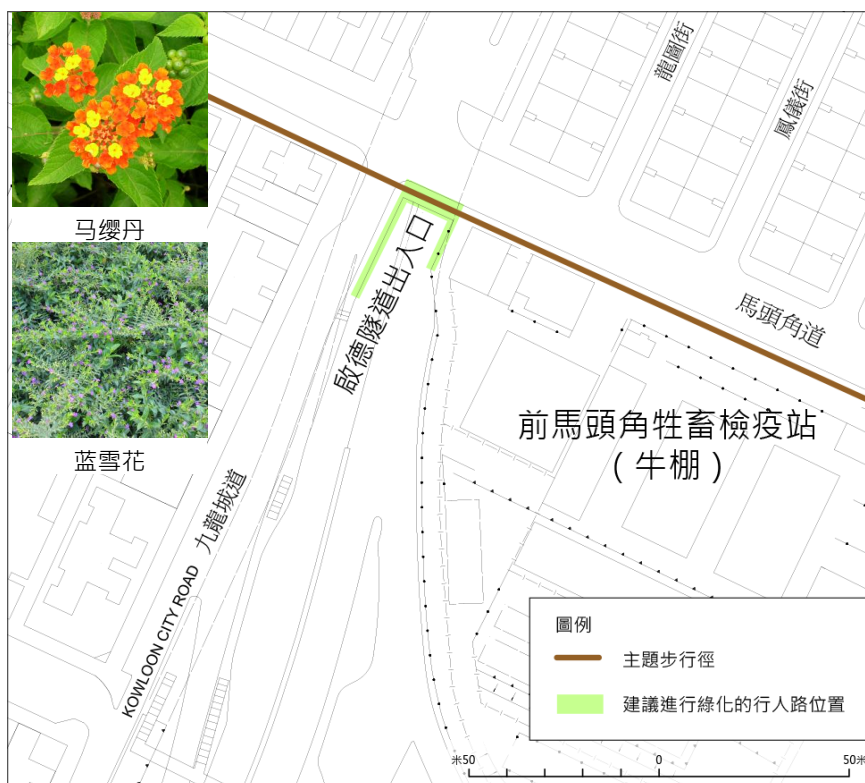


图109：建议进行绿化行人路的位置

中至长期计划建议：

配合牛棚未来发展方向，进一步活化及开放牛棚作艺术、文化和社区用途，增设公众休憩设施及出入口，以提升牛棚的可达性

- 4.10.6 从公众参与活动的结果得知，公众希望进一步开放牛棚，并活化作为艺术、文化和社区用途，并增设公众休憩设施。公众亦认同可增加牛棚的出入口，提升牛棚的可达性，让周边的居民及访客能更便捷前往牛棚，享用未来牛棚内的设施及参与其艺术及文化活动。
- 4.10.7 公众亦支持可透过增设更多设施，如展览空间、表演场地、公众空间及社区设施等，以活化牛棚成为地区亮点。
- 4.10.8 现时相关政府部门正就牛棚的未来用途及管理的相关事宜进行商讨。建议当局在制订牛棚的未来用途时需考虑公众对活化牛棚的意见、愿景及建议用途，待发展用途明确后可考虑修订法定图则以反映有关用途。
- 4.10.9 此外，现时牛棚南面虽设有行人天桥连接土瓜湾游乐场（图110），但并没有与牛棚连接，建议可考虑配合新山道行人天桥的改善工程及九龙城区议会社区重点项目于牛棚后院位置辟设公众休憩用地的计划，于设计后院位置作休憩用途时考虑为将来连接有行人天桥预留灵活性。

4.10.10 因应将来沙中线开通，建议在马头围火车站至牛棚的沿途增设方向指示牌，引导访客从火车站前往牛棚。

4.10.11 牛棚位于马头角道的现有出入口，与现有的行人过路设施相距甚远（图111），建议于牛棚出入口附近加设行人过路设施，方便居民前往牛棚。



图110：牛棚现有的出入口及毗邻的新山道行人天桥



图111：牛棚现有的主要出入口，与行人过路设施相距甚远

初步技术考量

- 4.10.12 现时牛棚后院部分因未符合安全标准，故未开放使用。在增辟出入口时需设置相关设施配套以保障访客安全，并需配合未来牛棚的活化计划确定新出入口的位置。而预留连接新山道行人天桥位置的建议，则需考虑发展后院部分可能会遇到的限制，包括现有地形及历史遗迹等所带来的限制。
- 4.10.13 另外，有关当局亦需制订「以人为本」的开放时间及管理措施，以达至真正开放牛棚的目的。
- 4.10.14 在现有出入口位置加设行人过路设施，需评估行人过路需要，并顾及对行车交通的影响。
- 4.10.15 探讨于牛棚增设不同设施，需留意对现有建筑物的结构及建筑特色（图112）的影响，并需咨询康文署古物古迹办事处对计划的意见，尽量减低其对历史建筑物的影响，以达到保留建筑物和其空间特色与活化建筑物并同时拉近与社区的连系。而由于牛棚毗邻马头角煤气厂，在推行活化计划时需进行潜在危险评估，以确保在煤气厂附近进行发展是安全可行。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.10.16 可由未来负责活化或管理牛棚的政策局 / 部门在订立牛棚的未来用途时参考公众意见及建议。此外，亦可考虑增加牛棚出入口及不同设施。当中将牛棚连接至新山道行人天桥的建议，需与相关部门共同研究探讨，并予以实施。
- 4.10.17 加设方向指示牌及行人过路设施建议，则较适合由运输署及路政署负责。



图112：牛棚的现有环境及建筑物

优化东九龙走廊天桥桥底的空间，打造以「艺术市场」为主题的走廊，引导访客从未来马头围铁路站步行至牛棚

- 4.10.18 方案建议可加强东九龙走廊天桥桥底空间作为未来马头围铁路站和土瓜湾游乐场的连接，藉此引导访客从铁路站经该处前往土瓜湾游乐场及牛棚等地。
- 4.10.19 为使居民及访客有更好的步行经验，建议可进一步美化天桥桥底的空间包括引入垂直绿化及加入灯光设计元素，并配合较早期已进行优化的小型休憩处及花槽空间，沿途打造成为「艺术市场」特色走廊，配合明亮色彩及能反映艺术文化的铺砖设计，及富有艺术感的街道装置设计，例如特色造型的路灯、栏杆及矮柱，把牛棚的艺术元素融入天桥桥底的空间，展示富有土瓜湾地区特色的艺术创作，使其作为两旁住宅社区的「艺术客厅」（图113至115）。

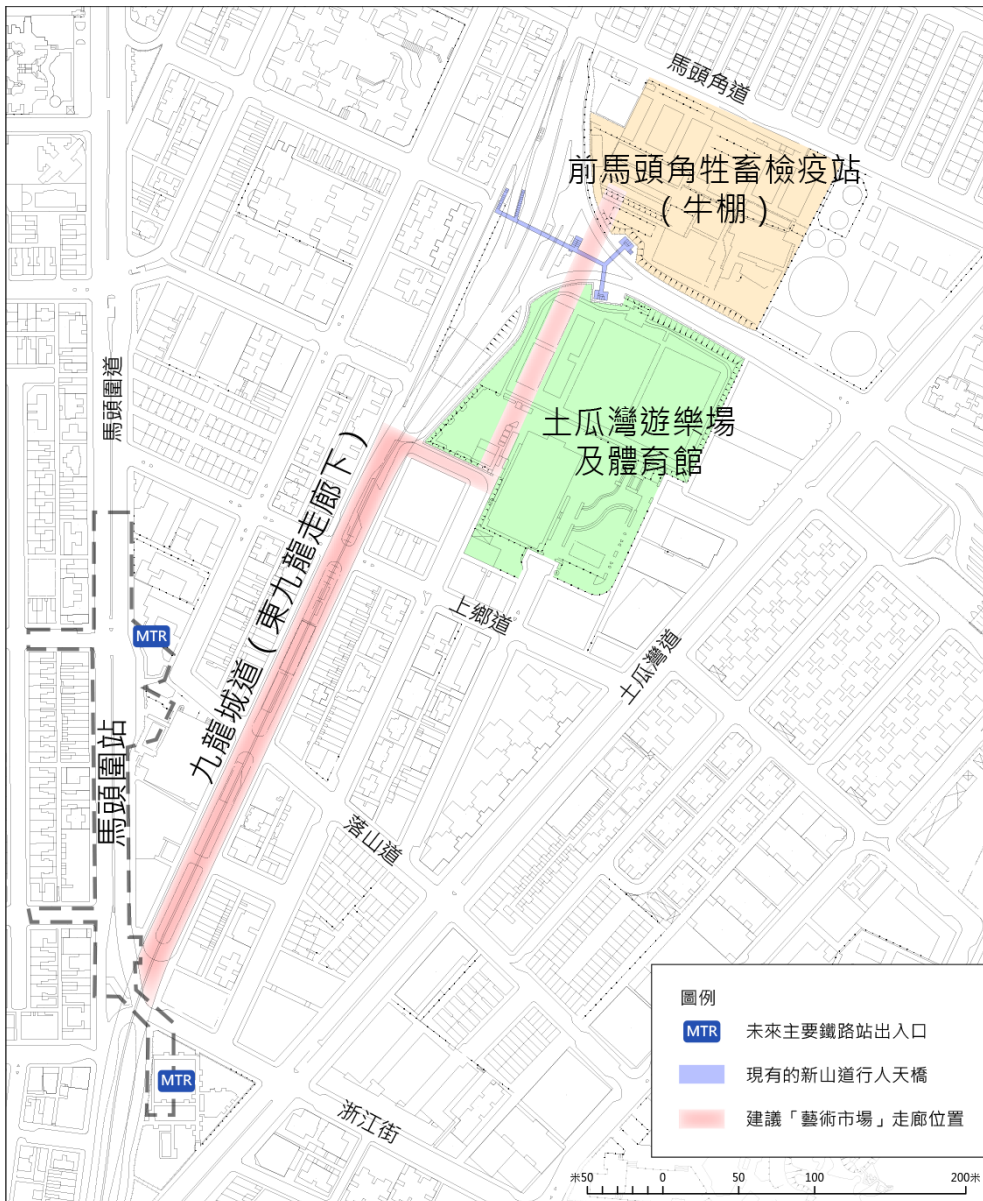


图113：建议「艺术市场」走廊的位置

初步技术考量

- 4.10.20 方案涉及在天桥桥底部分位置进行布置及展示艺术创作，需注意其对该处现有设施及街道活动的影响，如原有的行人活动和该路段的交通安排、道路安全等。
- 4.10.21 如有需要，可考虑迁走或改建天桥桥底部分现有的设施，以腾出空间进行相关设置及改善行人路环境。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.10.22 特色走廊建议较适合由康文署、路政署及运输署等协助实施方案内的不同建议。



图114：东九龙走廊天桥桥底部分空间现时布置较为单调



图115：「艺术市场」走廊的街道环境（模拟图）

近期可推行的措施：

设立主题步行径

4.10.23 方案建议设立主题步行径以串连和组织区内现有及已规划的主要历史文化建筑和设施、公共活动空间及交通节点（图116）。根据在制订初步方案时所搜集的资料及市民对方案的建议指出，区内较多景点集中于土瓜湾及衙前围道一带，故步行径较集中串连有关的景点，并以其作为主线。透过加设合适的行人装置，如指示牌、资料展板及地图等，沿途介绍景点的历史和背景资料。并在走线经过的街道转角处，竖立方向标示牌以及改善铺砖设计（图117），如以不同的标志性地砖和颜色突显步行径的主题，加强步行径的导向性及优化步行环境，提供有趣的步行体验。

4.10.24 根据沿途的特色，步行径分为四个路段，包括海滨休闲路段、社区艺术路段、小区文化路段和寨城历史路段。各分段会与邻近的活动节点和公共交通设施连接，令游客能舒适和便捷地沿步行径游览本区。

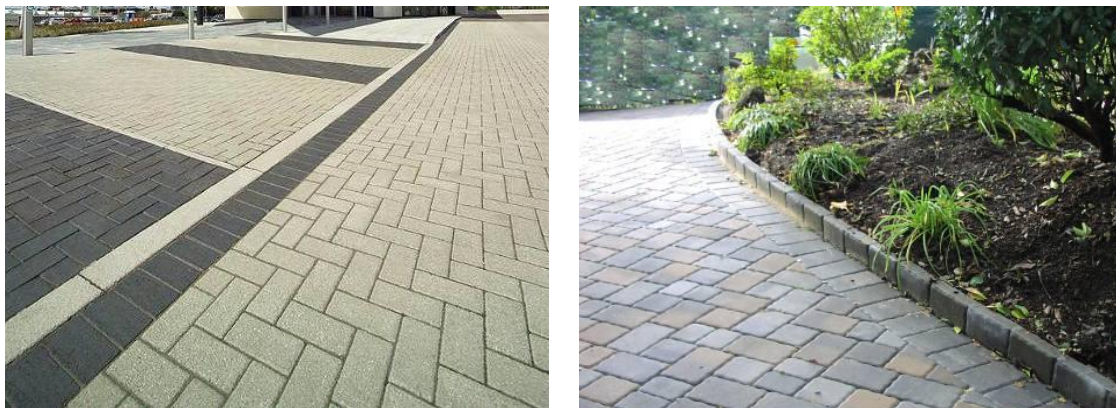


图117：特色铺砖款式参考设计



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
主題步行徑



圖號：116
日期：2014年3月
比例：見圖內

AECOM

4.10.25 具体分段建议如下：

海滨休闲路段

路段主题及展示内容：

4.10.26 有关路段以土瓜湾海滨为主题，藉以展示海滨一带过往的风貌，如海岸线的变化，以及让游客能了解海滨过往和现在的社会功能，包括区内水上交通发展历史等。

走线及途经景点：

4.10.27 路段从海心公园延伸至九龙城渡轮码头，沿途会经过海心公园鱼尾石（前身为海心岛的一部分）（图118及119）。

布置主题及手法：

4.10.28 路段主要连接海心公园及九龙城渡轮码头，布置设计可配合两者的设计风格。

4.10.29 因应路段位处临海地带，并与海滨长廊走线重叠，建议沿途加设与海港有关的铺砖设计，如「海浪」和「船」的图案及蓝色主调的地砖，当中「海浪」设计铺地可给予访客休闲舒适的感觉，而配合不同颜色的地砖组合，可增加其设计的趣味性。

其他路段配套设施：

4.10.30 海滨长廊会提供康乐设施和休憩空间，如特色设计长椅，让居民及访客可在舒适悠静的环境下欣赏对岸景色，亦可不时举办假日墟市，为路段增添活力。

4.10.31 此外，亦会加设介绍海岸线和水上交通变迁的资料牌。并可加设方向标示牌，引导访客来往土瓜湾分区的内陆位置、未来沙中线马头围铁路站及毗邻的九龙城渡轮码头和公共运输交汇处。未来海滨逐渐被贯通后，访客更可循海滨长廊通往启德、红磡及尖沙咀等地。



图118：海滨休闲路段



图119：位于海心公园内的鱼尾石（图右）

社区艺术路段

路段主题及展示内容：

- 4.10.32 有关路段以牛棚作为路段的主要亮点并以其历史及艺术元素作主题。

走线及途经景点：

- 4.10.33 路段从九龙城渡轮码头经土瓜湾道、马头角道及北帝街连接至宋皇台道近未来沙中线土瓜湾铁路站出入口，沿途游客会经过牛棚，并可了解其历史背景及感受内里的艺术气色（图120）。另外，北帝街和谭公道现设有不同种类的食肆和商店，为附近居民提供日常生活所需，游客可体验附近住宅社区的本土特色及气氛。



图120：社区艺术路段

布置主题及手法：

- 4.10.34 因应牛棚的历史及现时用途，建议有关路段可以「牛」和「艺术」两个主题作布置，配合相应的铺砖设计，如刻有历史资料及图案的艺术性雕刻地砖，突显路段主题（图121）。

其他路段配套设施：

- 4.10.35 可加设方向标示牌及地图，指示游客至毗邻的铁路站出入口以及九龙城渡轮码头和公共运输交汇处。

- 4.10.36 配合未来活化及开放牛棚的建议，访客亦将可参与牛棚内的活动，如展览、表演、讲座和工作坊等，并可取道拟议改善的行人路连接，前往毗邻的土瓜湾游乐场、更新计划建议打造的东九龙走廊桥底「艺术市场」特色走廊、马头围铁路站及启德发展区等。市民透过与特色走廊的展览装置进行互动，可引发其对艺术的兴趣及令艺术元素融入日常生活，营造艺术社区氛围，进一步扩大牛棚的辐射范围及确立其作为地区特色和焦点的定位。



图121：配合社区艺术路段主题设置的特色铺砖和依附墙身或独立设置的历史资料展板（模拟图）

小区文化路段

路段主题及展示内容：

4.10.37 有关路段旨在展示九龙城区与本区历史的密切关系，以及让游客了解地区过往在香港航空交通发展中所担当的重要角色。因应启德机场旧址将化身为启德发展区，有关路段将透过现存的文物和历史建筑，诉说这段香港的重要历史。

走线及途经景点：

4.10.38 路段从宋皇台道近未来沙中线土瓜湾铁路站出入口连接至贾炳达道，途经宋王台石刻、旧远东飞行学校、圣公会圣三一座堂及一些具建筑特色的唐楼，当中亦会穿越九龙城旧区，游客可感受这个过往作为机场门户社区的独特城市肌理和街道环境氛围，并可顺道光顾区内富有本地特色的食肆和商店（图122及123）。

布置主题及手法：

4.10.39 为了突显有关南宋末二帝驻驿九龙城的事迹和本港飞行历史，建议可在沿途的宋王台花园及宋王台游乐场内加设与宋代历史及飞行有关的布置，如宋代人物雕像，但由于昔日历史文物已于日军侵华时被破坏，如今只剩下宋王台石刻，故建议可加设刻有昔日宋帝驻驿九龙城历史事迹刻的石碑或公园装饰，如长椅及地砖，令访客亦可回忆历史。另亦可加设展示宋朝生活的展览装置，例如当年盛产海盐所使用工具的模型，将昔日情景活现。游客可在了解相关历史之余，亦可在公园作中途休息。

4.10.40 此外，该处昔日亦与本港飞行历史有关，建议在路段当中加入与飞行有关的布置，如设置旧式飞机模型雕塑及于街道栏杆加设飞机模型设计等。

4.10.41 至于九龙城旧区的路段，由于途经位置人流较多，行人路空间亦较窄，建议只在沿途转角处重新铺装行人路地砖，并加设适当方向标示牌，以指示就近文物及土瓜湾铁路站出入口的位置。



图122：小区文化路段



图123：宋王台石刻

寨城历史路段

路段主题及展示内容：

4.10.42 有关路段主要展示与九龙寨城的历史，包括清朝政府在香港殖民地时代于九龙城一带驻军及建立领事处，以及清朝灭亡后有关位置变为无政府接管的「三不管」地带和其后出现的独特居民社区。

走线及途经景点：

4.10.43 路段从贾炳达道经贾炳达道公园及九龙寨城公园连接至九龙寨城遗址（衙门和南门遗址），沿途亦会经过龙津及乐善堂石额，藉以展现前九龙寨城的历史及文化（图124及125）。

4.10.44 未来与启德发展区的行人路连接开通后，路段可延伸至龙津桥遗址；此外，步行径亦可因应情况延伸至毗邻位置，包括启德河及黄大仙区等地。

布置主题和手法及其他路段配套设施：

4.10.45 九龙寨城公园现时已设有较完善的历史景点配套设施，包括历史展览馆、资料展示牌、地图及方向标示牌等，建议可展示更多当年居民独特的生活片段及在该处设立游客支援站，为游客提供有关步行径的资讯及导赏支援服务，并增设座椅及无障碍设施，如斜坡、声音导航及导盲砖等。

4.10.46 另外，由于九龙寨城公园位处贾炳达道公园以北，位置较为隐蔽，建议可在贾炳达道公园近贾炳达道的出入口加设与寨城历史主题有关的布置，以营造场所感及吸引游客进内参观。



图124：寨城历史路段



图125：设置历史资料展板后的乐善堂石额（模拟图）

- 4.10.47 整条步行径不但把区内各主要景点串连起来，加强行人路系统的联系，亦能有效反映九龙城区的多元化特色，为游客带来有趣的步行经验。建议步行径在串连区内的主要景点后，逐步加强各节点的功能内容及与社区的融合，并配合区内未来的发展，持续调整步行径的走线及增加景点内容，以改善步行经验及丰富步行径的内容。

初步技术考量

- 4.10.48 要打造一条成功的步行径，除了加设介绍景点及方向标示设施等小型工程外，还需配合良好的行人路连接和环境，以及沿途富吸引力的景点和相关活动。

- 4.10.49 此外，步行径的内容亦需定期更新，以确保景点介绍内容的准确性，并预留资源及空间供未来扩展的需要，如走线改动及举办与步行径相关活动等，以保持其新鲜感及对公众的吸引力。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.10.50 为呈现步行径，方案建议加设资料展板、地图、方向标示牌及特别地面铺砖图案。参考过往其他地区设置步行径的经验，有关建议较适合由路政署、旅游事务署及九龙城民政事务处等协助落实。即旅游事务署会在建议的步行径成功发展成为对海外旅客具吸引力的旅游景点后，着香港旅游发展局作进一步研究和适当推广，九龙城民政事务处可协助反映地区人士对步行径的意见。另外，可邀请康乐及文化事务署古物古迹办事处向实施部门提供相关历史建筑的背景资料及技术意见。

优化主题步行径的连系

短期计划建议：

优化连接世运花园的行人隧道

- 4.10.51 方案建议优化连接世运花园的四条行人隧道（图126及127），包括改善铺砖设计及增加照明和美化灯光设计，并建议在隧道内加入靠墙及可更换内容的展览装置，展示以地区历史为主题的内容，如有关九龙城旧区及九龙寨城的历史资料及照片，以突显地区及历史特色，加深访客对附近社区的了解和印象。

- 4.10.52 另亦建议在隧道内设置活动式展板，定期更换展示内容，以便加入社区资讯，让途人能了解最新社区动向，保持隧道的新鲜感及趣味性。

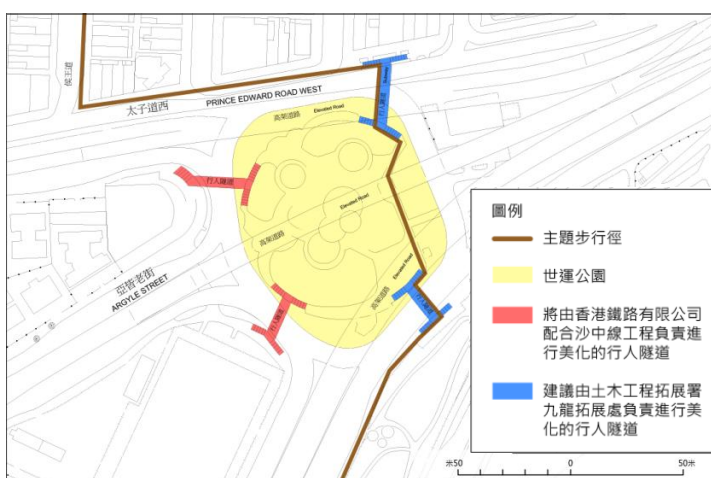


图126：连接世运花园的四条行人隧道

初步技术考量

- 4.10.53 重铺行人隧道地面、加设照明及墙身展品及布置属小型工程，没有较大的技术困难，但需留意有关附加设施对隧道结构的影响及考虑墙身展品的往后保养及更新安排。

因应世运花园已被征用作沙中线工程的施工用地，优化建议需与沙中线工程配合，以免影响工程进度。

建议实施部门 / 机构及机制

因应港铁现暂时征用世运花园作沙中线工程的施工用地，并计划施工完毕后美化花园及将花园西端的两条隧道纳入作车站出入口通道，有关隧道将交由港铁负责进行美化工作。



图127：现时行人隧道以功能性为主，环境较为单调

- 4.10.56 花园东端的另外两条隧道，则可配合沙中线工程进度、启德发展计划及路政署原计划在该处加设无障碍设施的计划，由土木工程拓展署九龙拓展处负责优化工程。

- 4.10.57 可由有意利用隧道空间作展示用途的部门或机构考虑在隧道内设置活动式展板。

中至长期计划建议（图128）：

延伸主题步行径至龙津桥遗址或其他地区的步行径

- 4.10.58 因应区内行人路连接将会逐步改善，建议持续对步行径的走线进行优化，包括在九龙城衙前围道一带小区与启德发展区已规划的行人隧道开通后，将步行径延伸至龙津桥遗址及启德发展区。另亦建议将步行径连接至活化后的启德河及黄大仙区的其他步行径。

- 4.10.59 此外，配合更新计划贯通海滨的建议，可逐步优化步行径海滨休闲路段，让访客可沿海滨长廊通往启德发展区及红磡区。

初步技术考量

- 4.10.60 有关延伸及优化步行径建议需配合启德发展区、保育龙津桥遗址及活化启德河计划，以及更新计划提出改善海滨连接建议的实施进度。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.10.61 因应地区将来的发展，建议由合适的部门在未来探讨延伸步行径的可能性。



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他地區的步行徑
 - 優化與啟德發展區的接駁
- 活化牛棚建議：**
- 配合牛棚未來發展方向，進一步活化及開放牛棚作藝術、文化和社區用途，增設公眾休憩設施及出入口，以提升牛棚的可達性
 - 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鐵路站步行至牛棚

米 100 0 100 200

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：128
日期：2014年3月
比例：見圖內



4.11 优化海滨及地区连系建议

- 4.11.1 九龙城区拥有延绵的海岸线，但部分临海地带被不同的现有用途阻隔，临海地带与内陆（东西向）的连系较弱，而临海地带亦缺乏公众活动节点。长远需透过不同的优化海滨计划，以达致在区内打造一条畅通无阻及可连接其他区域海滨长廊的愿景。
- 4.11.2 更新计划方案旨在 *贯通海滨地带及建设海滨长廊、增强区内东西向*（尤其是未来铁路站与海滨地带之间）的 *行人路连接性*，并 *改善区内主要街道的行人路环境及连接性*（图129）。
- 4.11.3 现时部分临海位置被现有用途阻隔，包括青洲英泥码头、维港中心第二期及富德中心一带、土瓜湾基本污水处理厂、浙江街以南的临时停车场、伟恒昌新村海水抽水站、九龙城汽车渡轮码头旁的临时停车场及翔龙湾旁的煤气站。
- 4.11.4 为了贯通现时被阻隔的临海位置，尽量打造一条畅通无阻及可连接其他区域的海滨长廊，当局现正探讨贯通部分被阻隔位置的可行性并提出相应的落实计划，简述如下（表24）：

部分阻隔临海地带的现有用途	辟设海滨长廊的可能性及落实计划
土瓜湾基本污水处理厂	<ul style="list-style-type: none"> 因有关设施为市区污水处理网络的主要部分，并与「净化海港计划第一期」的深层隧道连接，所以搬迁该设施在技术上难度较大。设施临海位置现为紧急车辆通道，当局正积极探讨在不影响设施正常运作下开放有关通道作公众海滨走廊的可行性，当中需考虑走廊未来可能受到设施所产生的气味影响，以及未来须定期作设施保养用途的限制（预计每月平均约有九天）
浙江街以南的临时停车场（图130）	<ul style="list-style-type: none"> 有关用地已计划作海心公园扩建部分，待有关当局成功申请拨款后便可落实
土瓜湾验车中心（图131）	<ul style="list-style-type: none"> 临海部分已经开放。另一方面，发展局起动九龙东办事处现正统筹搬迁设施，并会就此开展可行性研究
伟恒昌新村海水抽水站	<ul style="list-style-type: none"> 抽水站设施大部分设于地面以下。在中九龙干线竣工后，该位置的地面位置将会释出作海滨长廊
九龙城汽车渡轮码头旁的临时停车场	<ul style="list-style-type: none"> 现被用作临时停车场，配合中九龙干线工程，临海位置将在工程竣工后辟作海滨长廊

表24：当局就贯通部分被阻隔位置可行性的探讨结果及落实计划



图130：浙江街以南临时停车场用地（图右）的现时环境



图131：土瓜湾验车中心用地（图左）的现时环境



圖例

MTR 未來鐵路出入口 (部分)

優化海濱建議

短期計劃建議

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，規定設置海濱長廊以貫通海濱

擴闊景雲街旁現有的海濱長廊

中至長期計劃建議

配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭

鄰近九龍城渡輪碼頭的工廠及毗鄰的公共運輸交匯處具潛力作綜合發展，並提供汽車及旅遊巴士泊車位滿足地區需要

逐步貫通區內沿海各段現正阻塞通往海濱長廊的地方

在貫通前考慮其他暫時替代路線

優化地區連繫建議

近期可推行的措施

改善民裕街天橋橋底環境

短期計劃建議

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

於區內主要幹道進行綠化

中至長期計劃建議

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



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
優化海濱及地區連繫建議

圖號：129
日期：2014年2月
比例：見圖內



4.11.5 配合当局贯通海滨的工作及计划，更新计划进一步提出了优化海滨方案以尽量贯通区内临海位置及优化海滨环境，打造海滨休憩康乐节点与商业及餐饮服务节点（图132），并为部分短期内未能贯通的位置提出暂时替代路线，以加强临海位置与周边的连接性。有关更新计划方案的详情如下：

优化海滨建议

短期计划建议：

改划青洲英泥码头及维港中心第二期用地作「综合发展区」地带，以设置海滨长廊贯通海滨

4.11.6 方案建议改划青洲英泥码头及维港中心第二期用地为「综合发展区」地带，藉重建发展作商贸及与海滨有关的非住宅用途，特别在码头的位置作如商店及服务行业以及食肆等非住宅用途。

4.11.7 建议于分区计划大纲图内加入于重建时需设置海滨长廊的要求，以透过重建提供公众海滨长廊，与红磡现有的海滨长廊连接（图133）。

4.11.8 此外，码头位置重建后的发展高度亦应加以限制。初步建议高度限制为最高15米或1至2层高的建筑物，以保障海滨地带的整体建筑物轮廓，减低对景观的影响，维港中心的地段则可维持原来的建筑物高度限制。

4.11.9 由于青洲英泥码头部分亦可纳入作总楼面面积计算，以加大可建总楼面面积，可成为鼓励重建的诱因。

4.11.10 建议地带内的现有楼宇虽有多项业权，但有见当初发展者仍持有一定份数的业权（特别在地下及低层），预料用地仍有可能透过统一业权进行重建。

4.11.11 至于毗连的富德中心，建议在分区计划大纲图加以规范，于地带内的临海位置加入设置海滨长廊的要求，透过重建提供海滨长廊，并连接毗连的临海位置。

初步技术考量

4.11.12 方案主要涉及修订相关分区计划大纲图，考虑修订时需平衡重建发展诱因及重建后对周边环境的影响，如景观、通风及有关用途是否有助打造具吸引力的公众海滨地带等。由于有关地点及邻近地段的规划意向主要为商业有关用途，加上地盘邻近土瓜湾基本污水处理厂发出的气味有可能造成滋扰，故建议的「综合发展区」地带不适宜作住宅用途。



图133：建议改划作「综合发展区」地带的的位置



圖例

- 現有及已規劃的休憩空間
- 長遠海濱長廊路線
- 休憩康樂節點
- 商業及餐飲服務節點
- ➔ 主要東西向行人路連接

0 200 400米

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
優化海濱建議



圖號：132
日期：2014年2月
比例：見圖內

AECOM[®]

4.11.13而公众海滨走廊的落实时间则需视乎私人业主何时进行重建计划。此外，在计划重建时，或需要进行修改地契程序。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.14由规划署草拟在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。

扩阔景云街旁现有的海滨长廊

4.11.15方案建议扩阔景云街旁现有的海滨长廊，以释出更多空间作海滨长廊及休憩用地（图134至136）。

4.11.16同时亦配合毗邻的海心公园及景云街游乐场，为居民及访客提供更多活动空间及设施，如于假日开设跳蚤市场，及配合主题步行径的实施，设置小型展览设施，介绍九龙城区海岸线和水上交通的变迁。

4.11.17因应景云街及顺风街在启德分区计划大纲图上已划为「休憩用地」地带，建议未来将有关位置纳作公众休憩空间，连同毗连的海心公园及景云街游乐场，发展成为区内海滨重要的休憩康乐节点。

初步技术考量

4.11.18景云街旁的海滨长廊现设有上落船设施，常有旅行团旅客从该处登船游览维港，令景云街、顺风街及贵州街一带有较多旅游巴士驶经及进行上落客活动，而街道亦设有路旁泊车位，有关加阔海滨长廊建议或会影响现有上落客活动及减少路旁泊车位的数量。在计划加阔工程时需对街道现有活动进行妥善安排，如考虑重置上落客设施及泊车位，以减低方案对旅客及驾车人士的影响。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.19可由康文署负责。



图134：建议扩阔的海滨长廊位置



图135：景云街旁现有海滨长廊的环境



图136：扩阔后的海滨长廊环境（模拟图）

中至长期计划建议：

配合中九龙干线工程活化九龙城渡轮码头

4.11.20 九龙城渡轮码头及毗邻的公共运输交汇处为土瓜湾分区的主要交通交汇点。渡轮码头现设有连接港岛区的渡轮服务，而附近的汽车渡轮码头已废置。

4.11.21 根据中九龙干线工程的施工计划，公共运输交汇处用地会被征用作工程用地，并将计划在工程完结后重置设施及优化海滨长廊（图137及138）。此外，当局亦正就活化汽车渡轮码头进行研究。

4.11.22 建议配合上述计划，活化九龙城渡轮码头，包括开放部分码头位置作观景点，并按照分区计划大纲图上的现有规定加添商业及服务用途，如小食亭及食肆等，以打造该处成为临海地带的主要商业及餐饮活动节点（图139）。

初步技术考量

4.11.23 方案涉及在现有渡轮码头加设观景点及引入商业及服务用途，但需考虑码头是否有足够合适空间、供电、消防救援、交通及现时渡轮服务的配合等安排。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.24 建议由合适政策局或部门统筹实施有关活化计划。

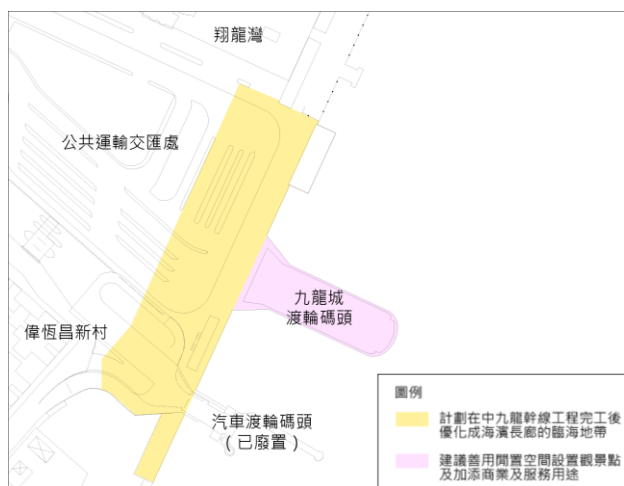


图137：优化海滨长廊及活化九龙城渡轮码头



图138：公共运输交汇处临海一带现时的环境



图139：设置海滨长廊及活化码头后的环境（模拟图）

邻近九龙城渡轮码头的工厦及毗邻的公共运输交汇处具潜力作综合规划，并提供汽车及旅游泊车位满足地区需要

- 4.11.25 方案建议可藉中九龙干线工程契机改善公共运输交汇处用地的现有公共运输设施（图140及141），并增设更多配合地区需要及海滨发展的用途及设施，如休憩空间等。配合更新计划优化地区连系建议，加强临海地带与内陆住宅社区、牛棚及土瓜湾游乐场等的连系，缔造连贯和紧密的行人路、休憩空间及社区设施网络。
- 4.11.26 现时毗邻公共运输交汇处的两座工业大厦（红棉工业大厦及幸福大厦）（图142），用地较早前因应中九龙干线工程计划预留作建造隧道通风塔，并在分区计划大纲图上划为「其他指定用途」注明「隧道通风塔」地带。根据最新工程资料，计划将毋须征用有关用地，该地块可考虑作其他用途，以善用土地资源。
- 4.11.27 有见及此，建议综合探讨公共运输交汇处及工业大厦两处用地的未来用途，以善用临海土地的优势和潜力。配合中九龙干线工程的优化建议以及活化海滨的目标，建议可考虑综合规划该地作住宅及商业等混合发展。
- 4.11.28 公众人士亦建议在公共运输交汇处设置地下停车场，故建议考虑在范围内提供汽车及旅游泊车位，以满足地区需要。
- 4.11.29 此外，配合公共运输交汇处上盖的园景平台建议，加添适量商业设施，活化公共运输交汇处及九龙城渡轮码头一带成为海滨地带及本区的其中一个主要活动节点。
- 4.11.30 因应用地的发展需配合各项毗邻的工程，并涉及政府及私人土地，建议有关当局需进行仔细研究以深化方案详情及要求。

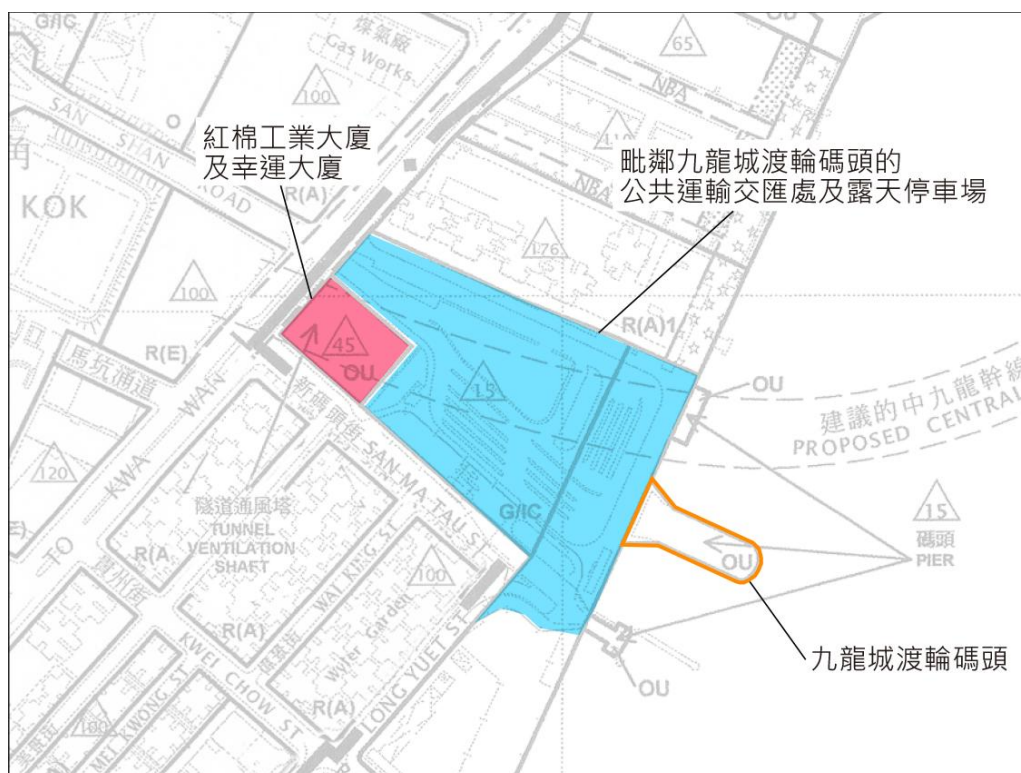


图140：公共运输交汇处及工业大厦的位置

初步技术考量

4.11.31 有关优化公共运输交汇处海滨长廊的建议需配合中九龙干线工程及更新计划建议活化九龙城渡轮码头的计划和进度。

4.11.32 考虑于公共运输交汇处及工业大厦用地作综合发展的建议，当中会涉及更改土地规划用途。在进行有关土地用途修订时，需配合海滨地带及地区发展的长远规划，考虑用地未来的用途，并为其制订合适的发展参数限制，如楼面面积、建筑物覆盖率和建筑物高度限制等，藉以控制发展规模，平衡发展及对周遭环境的影响，如交通、城市景观、通风环境的影响等。

4.11.33 此外，在制订上述的用地发展及发展限制时，亦需配合中九龙干线工程、拟议园景平台及泊车设施等的设计要求及发展时序，或需考虑加设融合性的设计及发展安排要求，以达至善用土地资源及活化海滨的目标。

4.11.34 设置地下停车场的建议于技术层面上大致可行，但需得到有关当局的政策支持才能推行。另亦需注意建议的整体效率，如权衡可提供的停车位数目对满足地区需求的帮助，停车场出入口和通往停车场车路对整体空间运用的影响，以及所涉及的工程费用。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.35 由规划署负责研究该位置的未来发展，并与路政署及运输署等相关部门合作制订用地未来的用途及发展要求。

4.11.36 有关更改土地规划用途，建议由规划署草拟在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。



图141：公共运输交汇处及露天停车场的现时环境



图142：毗邻公共运输交汇处的工业大厦

逐步贯通区内沿海各段现正阻塞通往海滨长廊的地方，并在贯通前考虑其他暂时替代路线

- 4.11.37 区内临海地带被不同的用途阻隔，包括青洲英泥码头、工贸大厦、污水处理厂、临时停车场、海水抽水站和煤气站等（图143）。根据前文提及当局贯通海滨的工作和计划，并配合更新计划所建议的优化海滨方案，预料可改善区内海滨的连接性及环境。
- 4.11.38 方案建议尽快落实区内已规划作海滨长廊地段的建设，包括位于启德发展区的海滨长廊及沿土瓜湾海滨已规划作「休憩用地」的地段，实现其规划意向以达至提供畅通无阻海滨长廊的最终目标。
- 4.11.39 现时土瓜湾验车中心用地、浙江街以南的临时停车场用地、顺风街及景云街在分区计划大纲图上被划作「休憩用地」地带。规划意向实现后可增加海滨空间，并可与毗邻的海心公园及九龙城渡轮码头一带的拟议海滨长廊相结合，并设置不同的海滨活动节点，供游人作休憩活动。当中活动节点性质可分为三大类：
- 综合活动节点：当中可包括多用途草地、访客旅游中心及缓跑径等社区康乐设施；
 - 商业活动节点：当中包括海滨小卖及餐饮店及跳蚤市场等；及
 - 景观或亲水活动节点：例如观景点，海滨亲水区或休憩花园等，其主题亦可配合周边的环境特色及需要而定。
- 4.11.40 不同种类的活动节点可创造一个多元化的海滨，亦需加强海滨长廊的连系性，使海滨长廊可与主要行人路、铁路站出入口、主题步行径及公共空间等相连接，以加强区内行人网络的整体连接性。



翔龍灣旁的煤氣站

九龍城汽車渡輪碼頭旁的臨時停車場

偉恆昌新村海水抽水站

土瓜灣驗車中心

浙江街以南的臨時停車場

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



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區內沿海各段現正被阻隔的臨海地帶



圖號：143
日期：2014年2月
比例：見圖內



4.11.41 另外，由于预料部分临海位置未能在短期内贯通，方案亦建议在有关位置考虑暂时替代路线，以连接被阻隔的部分，建议可考虑替代路线的位置及其详情如下（表25）：

可考虑替代路线的位置	临海位置现时情况及辟设海滨长廊可能性	替代路线走线（图144）
青洲英泥码头、维港中心第二期及富德中心	<ul style="list-style-type: none"> 现时建筑物贴近海边，临海空间较少，或需透过重建一并发展海滨长廊 由于属私人业权拥有，需由业主自发推行发展，或未能适时辟设海滨长廊 	<ul style="list-style-type: none"> 建议替代路线为崇平街、鹤翔街及海逸坊
土瓜湾基本污水处理厂	<ul style="list-style-type: none"> 搬迁该设施在技术上难度较大 当局正积极探讨在不影响设施正常运作下开放设施临海位置作公众海滨走廊的可行性，但现阶段并未有确实的落实计划及时间 	
翔龙湾旁的煤气站	<ul style="list-style-type: none"> 配合启德邮轮码头工程和中九龙干线工程，该址内的煤气检管站设施将会搬迁，但仍定期会有船只靠岸经煤气站及其附属码头设施输送煤气至毗邻的煤气厂 现时煤气厂没有搬迁计划，有关煤气站仍需保留及继续运作，现阶段辟设海滨长廊的可能性较低 	<ul style="list-style-type: none"> 建议替代路线围绕现时的翔龙湾，或经其商场，以连接九龙城渡轮码头一带及五街旁的海滨长廊

表25：建议可考虑替代路线的位置及其详情

初步技术考量

4.11.42 现被阻隔的临海地带能否释出作海滨长廊，需视乎各地段的个别情况，包括能否将地段上现有设施搬离及在不影响设施运作的情况下作海滨用途。至于在临海私人物业推行海滨长廊发展，则需视乎相关业主对用地发展的取向。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.43 因应将来的海滨发展，建议由合适的部门实施。



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，以連接九龍城渡輪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、鶴翔街及海逸坊的替代路線

若長遠最終能闢設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，屆時可考慮是否仍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 海逸坊
- ↔ 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：144
日期：2014年2月
比例：見圖內

AECOM

优化地区连系建议

近期可推行的措施：

改善民裕街天桥桥底环境

4.11.44方案建议改善民裕街桥底环境，包括确保该位置有足够的灯光照明，令桥底环境变得光亮，并在行人路栽种树木及优化行人路铺砖，以改善行人路环境及步行经验。考虑维修及保养因素，建议铺砖可以简单灰色组合的地砖为主，而树木则建议选用大花紫薇，藉此开花树木品种为街道带来生气（图145至148）。

4.11.45现时民裕街及民乐街交界位置有一个小型休憩处，设有座椅供休憩用途。建议在该处增设更多座椅，以供游客及附近居民使用，并引入垂直绿化以美化桥墩位置。由于阳光较少，建议可选用薛荔为该处作垂直绿化（图149及150）。



图145：优化后的民裕街街道环境（模拟图）

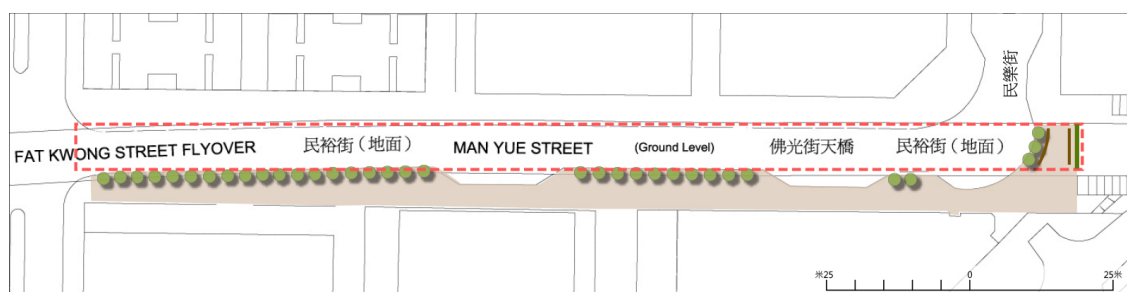


图146：建议进行优化的桥底位置

圖例	
	建議確保足夠燈光照明
	建議進行綠化
	建議改善行人路鋪磚
	建議加設座椅
	建議加設垂直綠化

- 4.11.46 另一方面，由于该处常有旅游巴士等车辆进出，亦有交通挤塞及违例泊车等情况。建议加强对违例泊车的执法，改善有关路段的交通情况。参考部分咨询平台委员提出可透过贯通毗邻的崇安街改善地区的交通畅达性，建议长远因应地区交通情况作出优化交通的安排。

初步技术考量

- 4.11.47 确保足够灯光照明、加设休憩座椅以及绿化街道技术上可行，当中绿化工作需进行详细设计，配合附近工贸大厦的车辆出入口及公共照明要求等，以定出确实进行绿化位置及方法。
- 4.11.48 至于有关路段的交通挤塞及违例泊车情况，建议短期透过加强执法行动进行改善，当中或会涉及额外的资源和人手。而长远则需对交通情况进行持续监察，并在适当时候实施相应的优化交通安排。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.11.49 由路政署确保该位置有足够的灯光照明。
- 4.11.50 绿化及加设座椅建议可由康文署负责。
- 4.11.51 警务处加强对违例泊车的执法，以改善有关路段的交通情况，而长远则由运输署持续监察交通情况，并考虑和实施优化交通的安排。



图147：铺砖设计参考



图148：大花紫薇



图149：薛荔



图150：建议增设座椅及加设垂直绿化（模拟图）

短期计划建议：

配合海心公园扩建计划，优化未来马头围铁路站与海心公园之间浙江街的街道环境

4.11.52 方案建议配合海心公园扩建计划，优化未来马头围铁路站与海心公园之间浙江街的街道环境（图151及152），引导市民从铁路站沿浙江街到访公园及海滨，改善该处作为公园及海滨门廊的功能并突显公园特色。

4.11.53 优化手法包括：

- 沿途铺设与海心公园及海滨长廊统一设计风格的入口地砖；及
- 在沿途加入入口标示牌。

4.11.54 初步技术考量
铺设特色地砖及加设入口标示牌属小型工程，没有较大的技术限制。藉着有关美化措施，可为海心公园及其扩建部分设立一个恰当的入口以吸引更多人流，尤其是区外访客，使公园未来能成为临海地带的主要活动节点。

4.11.55 浙江街以南已计划兴建新道路（预计于2016至2017年落成的L19路）及订出海心公园扩建部分，美化方案需与有关工程配合。

4.11.56 建议实施部门 / 机构及机制
在街道铺设地砖较适合由路政署负责，而海心公园范围内的铺设地砖工作则可由康乐及文化事务署负责，至于增设标示牌建议则较适合由运输署及路政署负责。



图151：建议进行优化街道环境的位置



图152：铁路站与海心公园之间浙江街现时的环境

于区内主要干道进行绿化

4.11.57 方案建议配合九龙城绿化总纲图于区内主要干道进行绿化，以改善街道环境及在区内营造鲜明的行人及行车路网络，相关干道包括土瓜湾道、马头围道、马头涌道、宋皇台道、漆咸道北及机利士南路（图153）。

4.11.58 根据各道路的实际情况，可考虑进行不同类型的绿化，包括：

- 在行人道阔度许可（大于3.5米）的情况下，新增树井及盆栽植物，建议树种可参考九龙城绿化总纲图中的主题树种如樟木或大花紫薇（图154及155）；及
- 较窄的行人道可考虑于栏杆或电灯杆增设悬挂式盆栽植物，在保持行人道畅通的同时加添绿化元素，建议可选用颜色较鲜艳的品种，例如马缨丹及蓝雪花（图156及157）。

4.11.59 另外，亦可改善沿途行人路铺砖以突显上述的主要干道。



图154：宋皇台道的现时环境



图155：栽种树木及改善行人路铺砖后的宋皇台道（模拟图）



图156：马头围道的现时环境



图157：于栏杆加设悬挂式盆栽植物后的马头围道（模拟图）



樟木



大花紫薇



马缨丹



蓝雪花



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
建議進行綠化的主要幹道



圖號：153
日期：2014年2月
比例：見圖內



4.11.60可考虑进行绿化的位置及建议绿化手法如下（表26）：

主要干道	路段	绿化位置	绿化手法
宋皇台道	整段	单边行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一地面铺砖设计 加设可依附行人路围栏的小型花池 在部分较阔路段可加设树井
土瓜湾道	宋皇台道和马头角道之间	两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一土瓜湾道及马头围道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路围栏的小型花池
	马头角道和落山道之间	行车分隔线的空间及两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一土瓜湾道及马头围道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路及中央分隔带围栏的小型花池
	落山道和浙江街之间	两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 统一土瓜湾道及马头围道地面铺砖设计
	浙江街和启明街之间	行车分隔线的空间及两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一土瓜湾道及马头围道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路及中央分隔带围栏的小型花池 于马头围道/土瓜湾道公园外可加设树井（每隔五米一个）
马头围道	马头角道和浙江街之间	行车分隔线的空间及两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一土瓜湾道及马头围道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路及中央分隔带围栏的小型花池
	启明街和庇利街之间		
	庇利街和民裕街之间	两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一土瓜湾道及马头围道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路围栏的小型花池
民裕街和芜湖街之间	行车分隔线的空间及两旁行人路		
机利士南路	芜湖街和畅运道之间	行车分隔线的空间及两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 更新地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路及中央分隔带围栏的小型花池

表26：建议在主要干道进行绿化的位置

主要干道	路段	绿化位置	绿化手法
漆咸道北	浙江街和江西街之间	两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一漆咸道北、马头围道及马头涌道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路围栏的小型花池 于马头围道/土瓜湾公园外可加设树井(每隔五米一个)
	江西街和芜湖街之间		<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一漆咸道北、马头围道及马头涌道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路围栏的小型花池 整理东九龙走廊桥底绿化环境
马头涌道	宋皇台道和新山道之间	行车分隔线的空间及两旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新围栏设计 统一漆咸道北、马头围道及马头涌道地面铺砖设计 加设 / 加密可依附两旁行人路及中央分隔带围栏的小型花池

表26：建议在主要干道进行绿化的位置

初步技术考量

4.11.61 市民普遍支持在区内进行更多绿化工作，并期望通过进行绿化改善街道环境，提供更多乘凉遮阴处，并减少交通噪音对附近民居的影响。但由于区内主要干道较为狭窄，而地下管道盘根错节，可进行绿化的空间相对较少，故需利用灵活的绿化方法。另外，实行绿化建议亦须考虑道路安全和保养等因素，并选择合适的植物品种及大小。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.62 相关的实施部门应参考九龙城区的绿化总纲图以执行有关的绿化工作，路政署则较适合负责人路铺砖工作。

中至长期计划建议：

在绿化区内主要干道后，进一步优化毗连街道的行人路环境

4.11.63在区内主要干道进行绿化后，将为地区大致构建一个清晰的行人路网络。中至长期计划建议进一步优化毗连街道的行人路环境，包括北帝街、马头角道、新山道、炮仗街、上乡道、贵州街、落山道、旭日街、崇安街及庇利街等街道（图158）。

4.11.64优化手法包括：

- 进行小型绿化，如设置依附栏杆的小型盆栽；及
- 在转角处加设方向指示牌，藉以加强未来铁路站及区内社区与海滨的行人路连接。

初步技术考量

4.11.65方案建议在街道进行小型绿化及加设方向指示牌，需因应街道实际情况确定设置绿化及方向指示牌的位置。

建议实施部门 / 机构及机制

4.11.66 相关的实施部门应参考九龙城区的绿化总纲图以执行有关的绿化工作，增设标示牌建议较适合由运输署及路政署负责。



項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
建議進一步優化的街道位置



圖號：158
日期：2014年2月
比例：見圖內

AECOM

4.12善用土地资源以推动更新

4.12.1 九龙城区内的住宅社区发展成熟，为不同阶层人士提供居所，当中很多居民已在地区植根多年，形成固有的社区网络，区内居民希望重建后可有切合其需要的重置选择，让他们能藉此改善生活环境。另一方面，区内部分土地资源未被释放作切合地区需要的发展，需探讨善用有关资源以推动市区更新。

4.12.2 更新计划方案旨在善用区内土地资源以*增加不同类型的房屋选择*，为区内受重建影响的居民*提供较多的重置选择*，藉此*减低重建对他们的社会影响*。

长期计划建议：

4.12.3 现时，受市建局重建项目影响人士，如合资格可获安排入住公共房屋，其他人士可获现金补偿。但受私人重建项目影响人士，赔偿模式只有金钱补偿，受影响居民未必可在原区重置居所，尤其对较依赖社区邻里网络及较难适应新环境的群体，如长者及少数族裔等人士影响较大。

增加区内可作「楼换楼」安排的单位

4.12.4 市建局已根据2011年的《市区重建策略》在近年的重建项目中推行「楼换楼」重置安排，为受影响的自住业主在现金赔偿外提供多一个选择。从公众参与活动所收集到的意见指出，区内居民普遍欢迎「楼换楼」的重建安置安排，认为可减低居民于原区重置时所面对的困难，但亦有意见认为启德发展区重置用地较远及等候重置时间较长。

4.12.5 市建局继续推行「楼换楼」计划时可优化安排，包括于其区内的重建项目内预留部分单位供「楼换楼」安排，藉以增加区内有关单位供应，为未来受市建局重建项目影响的自住业主提供回迁选择。随着未来有关单位续渐落成，当有更多现楼选择时，「楼换楼」安排会更切合不同居民需要的重置选择。

4.12.6 此外，因应区内长者人口比例较其他地区高，建议市建局及其他机构在可行情况下考虑在其区内的重建或新发展项目辟设一些因应长者生活需要而设计的单位，并辅以合适的长者社区设施，以协助未来长者住户适应新的居住环境。

初步技术考量

4.12.7 方案旨在为区内受市建局重建项目影响的居民提供较多的重置选择，藉此减低重建对他们的社会影响。「楼换楼」安排单位的供应需配合区内市建局重建项目的进度以及居民的安置需求。

建议实施部门 / 机构及机制

4.12.8 市建局继续推行「楼换楼」安排，并根据过往推行经验优化有关细节，包括可提供更多的重置选择，以更能协助居民选择于原区重置。

增加公营房屋供应以安置受重建影响的人士

- 4.12.9 另一方面，有见区内的公营房屋占整体住宅单位的比例较低，而地区对资助房屋亦有一定需求，建议增加区内公营房屋的供应。除了将会发展公营房屋的启德发展区地段，现时区内有一些老化及密度较低的公共房屋，如真善美村、乐民新村等，建议透过探讨其重建的可行性，利用其作为善用土地发展潜力及增加租住或出售公营房屋供应的契机。

- 4.12.10 为了促成重建建议并加快重建过程，建议可考虑寻找合适土地迁移受重建影响的住户，并在可行的情况下提供原区安置的机会，令原有屋邨用地可尽快腾出进行重建。因应现时迫切的住屋需求，当局需就不同的房屋类别寻觅合适的土地。而一旦落实重建，重建后的单位可透过现行机制分配予有需要的人士，当中包括区内其他受重建影响而又符合资助房屋资格的居民。此外，重建后的屋邨亦可加入公共设施以满足地区需要。

初步技术考量

- 4.12.11 增加公营房屋的供应则需视乎区内是否有足够土地或公营房屋资源的供应以安置受拆迁影响的原有公共屋邨居民，方便公共屋邨进行重建。而在启德发展区及邻近地区觅地作公营房屋发展以迁移原有公共屋邨居民的建议，则须觅得合适地盘作重置用途，才能予以实行。

建议实施部门 / 机构及机制

- 4.12.12 建议香港房屋协会及香港房屋委员会探讨重建区内老化及密度较低公共屋邨的可行性，由于目前市区的土地资源紧绌及竞争激烈，寻觅合适地点兴建新公营房屋，以安置受公共房屋重建影响的居民，仍是一项相当艰巨的挑战。

探讨搬迁马头角煤气厂的可行性

4.12.13 毗邻五街及十三街的马头角煤气厂（下称「煤气厂」）（图159），现时仍然运作。公众参与活动的结果指出有公众要求搬迁煤气厂。该处虽未有发展计划，其用地早已划为「住宅（甲类）」地带，规划意向已订明在重建时作住宅用途。不过由于搬迁煤气厂需由煤气公司主动提出及涉及区内能源供应等问题，落实住宅发展可能仍需颇长的时间。

4.12.14 虽然如此，规划署可考虑与煤气公司探讨长远搬迁马头角煤气厂的可行性，以释出用地作住宅用途，并减低对附近地段进行重建所带来的潜在困难。

4.12.15 另外，搬迁煤气厂亦可一并释出其附属设施，当中包括现时位于翔龙湾旁的煤气站，煤气站释出后有助贯通该处现时被阻隔的临海地带，以提供空间发展海滨长廊。

初步技术考量

4.12.16 在探讨长远搬迁马头角煤气厂的可行性时，需要考虑的因素如下：

- 由于煤气厂服务范围广阔，并连接区域性供气设施网络，需考虑搬迁煤气厂在技术上是是否可行
- 搬迁煤气厂时须一并搬迁其附属设施，并须对供气设施网络作出改动，涉及的成本或会高昂
- 煤气厂现时仍然运作，并一直为周边区域供应煤气，须确保搬迁期间仍能提供不间断的供气服务，以减少对市民的影响

4.12.17 另外，搬迁煤气厂亦须寻找合适的重置选择地点，由于煤气厂属厌恶性设施，在考虑选址时需顾及：

- 土地用途的协调性
- 对周边社区的影响，如对附近居民造成的心理滋扰
- 实施的机制，如搬迁的安排、部门之间的协调、地区咨询、风险评估等

建议实施部门 / 机构及机制

4.12.18 建议规划署可与煤气公司商讨搬迁现有设施的可行性，并尽可能采取合适规划措施以协助搬迁。



图159：毗邻五街及十三街的马头角煤气厂

4.13 市区更新方案建议

4.13.1 因应不同的实施时序，下表总结了上文的市区更新方案建议：

主题	实施时序	方案	建议实施部门 / 机构及机制
营造地区形象	土瓜湾五街及十三街一带		
	短期	分拆五街及十三街的「综合发展区」用地	<ul style="list-style-type: none"> 由规划署研究方案及拟备在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议
	中至长期	探讨发展汽车维修中心的可行性，以重置受重建影响的汽车维修工场	<ul style="list-style-type: none"> 有关建议的可行性有待日后确定
	龙塘衙前围道一带		
	短期	因应地盘面积及情况，探讨在重建发展时弹性调整相关泊车位要求，并适当地考虑豁免，以保留小区街铺林立的街道氛围	<ul style="list-style-type: none"> 可由运输署考虑有关建议 规划署可藉修订分区计划大纲图的机会反映保留小区街道氛围的规划意向，以及达至有关意向的建议措施
		优化南角道街道环境	<ul style="list-style-type: none"> 铺设地砖工作较适合由路政署负责 绿化工作较适合由康乐及文化事务署负责
	短至中期	加强与启德发展区的连系，包括优化区内行人隧道，以及建议在启德道以东作综合住宅及商业发展，并连接启德地下购物街，以连系启德及九龙城	<ul style="list-style-type: none"> 由规划署研究改划启德道以东用地土地用途的建议及拟备在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议 由土木工程拓展署九龙拓展处及路政署负责优化连接世运花园东端的行人隧道及现有和拟议连接启德发展区的三条行人隧道 可由有意利用隧道空间作展示用途的部门或机构考虑在隧道内设置活动式展板
	中期	探讨在小区内人流较多及较有特色的南角道、侯王道及衙前望道加阔行人路或部分时间设立行人专用区	<ul style="list-style-type: none"> 可由运输署在沙中线通车后探讨加阔行人路或部分时间设立行人专用区的可行性
		探讨在小区内设置公众停车场以增加泊车位的供应	<ul style="list-style-type: none"> 运输及房屋局和运输署负责监察区内泊车位供应及探讨增加泊车位，包括考虑由私人发展商提供公众停车场的可行性
	中至长期	在物色到合适的临时重置地点后，重建侯王道「政府、机构或社区」用地上的九龙城市政大厦、九龙城长者健康中心及李基纪念医局	<ul style="list-style-type: none"> 方案落实时需要统筹不同政府部门，如食物环境卫生署、康乐及文化事务署、卫生署及医院管理局等

表27：市区更新方案列表

主题	实施时序	方案	建议实施部门 / 机构及机制
营造地区形象	土瓜湾中部		
	近期	在近落山道的小型休憩处及近四川街的花槽空间加设休憩座椅及进行绿化，并确保东九龙走廊天桥桥底位置有足够的灯光照明，改善东九龙走廊天桥桥底环境	<ul style="list-style-type: none"> 由路政署确保该位置有足够的灯光照明 由康乐及文化事务署负责休憩处及花槽的优化计划
	短期	改划东九龙走廊两旁用地为「其他指定用途」注明「混合用途」地带	<ul style="list-style-type: none"> 由规划署草拟在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议 在改划土地用途前，城规会亦可因应相关规划意向，在审批有关地点内的非住宅用途规划申请时，如用途不会对基础设施及交通等带来不良的影响，从优考虑有关申请
	红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带		
	<u>1.纾缓殡仪及相关行业营运滋扰居民的措施</u>		
	短期	优化免费公众化宝服务，集中区内化宝活动	<ul style="list-style-type: none"> 可由食物环境卫生署与福泽殡仪馆商议增加免费公众化宝服务开放时间，以及加强规管及执法工作，同时在制订福泽殡仪馆的新营运协议时加入条款，以规定未来营办者须于平日提供公众化宝服务
		停止在区内签发新殮葬商牌照	<ul style="list-style-type: none"> 食物环境卫生署在收到咨询部门对申请提出反对时，应考虑不再签发牌照
	中期	在红磡殡仪业及相关行业集中地一带增加可供灵车停泊的轻型货车泊位	<ul style="list-style-type: none"> 可由地政总署在现时占用者交还土地后批出九龙公众殮房西北面的用地，邀请营运者营运临时停车场，并提供轻型货车泊位 由运输署密切留意区内的泊车供应，以应付灵车停泊的需要
	长期	探讨解决殡仪馆与邻近用途不协调的可行方法	<ul style="list-style-type: none"> 长远可由规划署及相关部门探讨解决殡仪馆与邻近用途不协调的可行方法
	<u>2.改善行人路环境及连接性</u>		
	近期	优化黄埔街近红菱街行人天桥的尽头位置	<ul style="list-style-type: none"> 绿化工作较适合由康乐及文化事务署负责，铺设地砖较适合由路政署负责，增设指示牌较适合由运输署及路政署负责
		优化老龙坑街及获嘉道的休憩处	<ul style="list-style-type: none"> 休憩处美化工作可由康乐及文化事务署负责 食物环境卫生署配合加强对附近店铺非法放置杂物的执法行动
		改善温思劳街行人过路设施，优化与何文田分区行人连系	<ul style="list-style-type: none"> 由运输署及路政署负责
	短期	配合观塘线延线工程，优化芜湖街及德民街一带与何文田及黄埔铁路站的行人路连接及环境	<ul style="list-style-type: none"> 绿化工作较适合由康乐及文化事务署负责，铺设地砖较适合由路政署负责，增设指示牌较适合由运输署负责

表27：市区更新方案列表

主题	实施时序	方案	建议实施部门 / 机构及机制
活化文物及 设立主题步行径	活化牛棚		
	近期	绿化启德隧道出口通往牛棚的行人路	<ul style="list-style-type: none"> • 较适合由康乐及文化事务署负责
	中至长期	配合牛棚未来发展方向，进一步活化及开放牛棚作艺术、文化和社区用途，增设公众休憩设施及出入口，以提升牛棚的可达性	<ul style="list-style-type: none"> • 可由未来负责活化或管理牛棚的政策局 / 部门在订立牛棚的未来用途时参考公众意见及建议（即作艺术、文化和社区用途，并增设公众休憩设施）。当中将牛棚连接至新山道行人天桥的建议，需与相关部门共同研究探讨，并予以实施 • 加设方向指示牌及行人过路设施建议，则较适合由运输署及路政署负责
		优化东九龙走廊天桥桥底的空间，打造以「艺术市场」为主题的走廊，引导访客从未来马头围铁路站步行至牛棚	<ul style="list-style-type: none"> • 较适合由康乐及文化事务署、路政署及运输署等协助实施
	主题步行径		
	近期	设立主题步行径	<ul style="list-style-type: none"> • 有关建议较适合由路政署、旅游事务署及九龙城民政事务处等协助落实 • 康乐及文化事务署古物古迹办事处可向实施部门提供相关历史建筑的背景资料及技术意见
	优化主题步行径的连系		
	短期	优化连接世运花园的行人隧道	<ul style="list-style-type: none"> • 优化工作由土木工程拓展署九龙拓展处及路政署负责 • 可由有意利用隧道空间作展示用途的部门或机构考虑在隧道内设置活动式展板
中至长期	延伸主题步行径至龙津桥遗址或其他地区的步行径	<ul style="list-style-type: none"> • 因应地区将来的发展，建议由合适的部门在未来探讨延伸步行径的可能性 	

表27：市区更新方案列表

主题	实施时序	方案	建议实施部门 / 机构及机制
优化海滨及地区连系建议	优化海滨建议		
	短期	改划青洲英泥码头及维港中心第二期用地作「综合发展区」地带，以设置海滨长廊贯通海滨	• 由规划署草拟在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议
		扩阔景云街旁现有的海滨长廊	• 由康乐及文化事务署负责
	中至长期	配合中九龙干线工程活化九龙城渡轮码头	• 由合适政策局或部门统筹实施有关活化计划
		邻近九龙城渡轮码头的工厦及毗邻的公共运输交汇处具潜力作综合规划，并提供汽车及旅游巴士泊车位满足地区需要	• 由规划署负责研究该位置的未来发展，并与路政署及运输署等相关部门合作制订用地未来的用途及发展要求 • 有关更改土地规划用途，建议由规划署草拟在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议
		逐步贯通区内沿海各段现正阻塞通往海滨长廊的地方，并在贯通前考虑其他暂时替代路线	• 因应将来的海滨发展，建议由合适的部门实施
	优化地区连系建议		
	近期	改善民裕街天桥桥底环境	• 由路政署确保该位置有足够的灯光照明 • 绿化及加设座椅建议可由康乐及文化事务署负责 • 警务处加强对违例泊车的执法，以改善有关路段的交通情况，而长远则由运输署持续监察交通情况，并考虑和实施适当的优化交通安排
	短期	配合海心公园扩建计划，优化未来马头围铁路站与海心公园之间浙江街的街道环境	• 在街道铺设地砖较适合由路政署负责，而海心公园范围内的铺设地砖工作则可由康乐及文化事务署负责 • 增设标示牌建议则较适合由运输署及路政署负责
		于区内主要干道进行绿化	• 相关的实施部门应参考九龙城区的绿化总纲图以执行有关的绿化工作 • 路政署则较适合负责行人路铺砖工作
中至长期	在绿化区内主要干道后，进一步优化毗连街道的行人路环境	• 相关的实施部门应参考九龙城区的绿化总纲图以执行有关的绿化工作 • 增设标示牌建议较适合由运输署及路政署负责	
善用土地资源以推动更新	长期	增加区内可作「楼换楼」安排的单位	• 市建局继续推行「楼换楼」安排，并根据过往推行经验优化有关细节，包括可提供更多的重置选择，以更能协助居民选择于原区重置
		增加公营房屋供应以安置受重建影响的人士	• 香港房屋协会及香港房屋委员会探讨重建区内公共屋邨的可行性，并寻觅合适地点兴建新公营房屋，以安置受公共房屋重建影响的居民
		探讨长远搬迁马头角煤气厂的可行性	• 规划署可与煤气公司商讨搬迁现有设施的可行性，并尽可能采取合适规划措施以协助搬迁

表27：市区更新方案列表

5 总结

- 5.1 本最终报告阐述本研究项目的主要研究成果，包括基线资料更新重点、主要地区议题重点和可能回应方法，以及更新计划定稿和其方案内容。此外，报告亦纪录研究过程中与公众参与及社会影响评估顾问团队的互动过程，以及其研究成果对顾问制订更新计划的主要影响。
- 5.2 规划研究已收纳更新计划定稿及其相关方案。咨询平台已于2014年1月29日将更新计划定稿提交予政府考虑，作为九龙城区进行市区更新工作的参考蓝本。

