

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

目錄

1	引言	10
1.1	項目背景	10
1.2	項目目的	10
1.3	項目範圍	12
1.4	報告書目的及結構	12
1.5	研究內容和方法	13
1.6	工作流程和主要工作項目	14
1.7	項目工作時間表	15
2	基線資料	17
2.1	目的	17
2.2	人口及社會結構	18
2.3	土地用途及規劃	21
2.4	主要交通運輸網絡	30
2.5	樓宇狀況	32
2.6	居住環境及經濟活動	36
2.7	市區重建計劃	37
2.8	景觀和城市設計特色及狀況	39
2.9	文化遺產	43
2.10	海濱環境	45
2.11	主要規劃及發展	46
2.12	機遇與挑戰	47
3	主要地區議題	48
3.4	市區更新的需要、困難及其影響	49
3.5	不相協調土地用途	53
3.6	區內外的連繫	58
3.7	區內社群的需要	59
3.8	公共空間的質素	60
3.9	現有資源之利用	61

4	更新計劃定稿	66
4.1	更新計劃制訂過程及原則	66
4.2	更新計劃願景	68
4.3	更新計劃元素	68
4.4	基本框架	69
4.5	規劃背景概況 - 營造地區形象	71
4.6	土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍	74
4.7	龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍	80
4.8	土瓜灣中部 - 重建優先範圍 / 重建及復修混合範圍	98
4.9	紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶 - 重建及復修混合範圍	103
4.10	活化文物及設立主題步行徑	115
4.11	優化海濱及地區連繫建議	130
4.12	善用土地資源以推動更新	151
4.13	市區更新方案建議	154
5	總結	158

圖表

- 圖1 九龍城市區更新初步方案
- 圖2 項目區位及範圍
- 圖3 九龍城市區更新計劃各研究項目的互動關係
- 圖4 研究項目工作流程
- 圖5 選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的比較
- 圖6 九龍城區土地用途規劃
- 圖7 九龍城區現有土地用途分布
- 圖8 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9 九龍城區土地買賣和招標結果及強制拍賣申請個案
- 圖10 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11 九龍城區現有及擬議的主要交通網絡
- 圖12 九龍城區私人樓宇樓齡分布 (截至2011年)
- 圖13 九龍城區樓宇失修狀況
- 圖14 九龍城舊區的高層單棟式住宅重建發展
- 圖15 土瓜灣街市一帶的商業活動
- 圖16 紅磡的殯儀及相關行業與住宅為鄰
- 圖17 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18 九龍城區景觀及城市設計資源現況
- 圖19 獅子山山脊是九龍城區重要城市風貌
- 圖20 土瓜灣傲雲峰
- 圖21 被車路分割的步行環境 (太子道西)
- 圖22 研究範圍一帶的古蹟及歷史建築物分布
- 圖23 位於土瓜灣海濱的露天臨時停車場
- 圖24 尖沙咀至紅磡海濱長廊
- 圖25 疑內部間格遭改裝的住宅單位 (劏房)
- 圖26 五街樓宇內住宅單位的牆身裂痕
- 圖27 五街樓宇內住宅單位的天花剝落情況
- 圖28 龍塘區衙前圍道一帶街舖林立，富有地區特色
- 圖29 十三街的住宅樓宇
- 圖30 五街的住宅樓宇

- 圖31 新寶工商中心
- 圖32 位於銀漢街一帶的汽車維修工場
- 圖33 五街一帶汽車維修工場附近常有車輛停泊在街道上，對居民及行人造成不便
- 圖34 小區內的殯儀相關行業
- 圖35 停泊於住宅區街上的靈車
- 圖36 區內部分私家街道有車輛停泊，佔據街道空間
- 圖37 區內私家街道的雜物放置及僭建物問題
- 圖38 與十三街住宅樓宇為鄰的工貿大廈
- 圖39 位於旭日街一帶的工業大廈
- 圖40 東九龍走廊位於九龍城道的天橋路段非常接近民居
- 圖41 龍塘衙前圍道一帶有很多駕車訪客到訪
- 圖42 民裕街是紅磡商貿區內的交通樽頸位
- 圖43 九龍城道一帶市集的行人路較窄
- 圖44 蕪湖街一帶市集的行人路普遍較窄
- 圖45 東九龍走廊天橋橋底的小型休憩處及花槽設施較為簡單
- 圖46 紅磡老龍坑街的現有小型休憩處設施較為簡單
- 圖47 初步方案建議文物步行徑的路線及途經的歷史建築和遺址
- 圖48 牛棚的部分空間被改為藝術村
- 圖49 牛棚後院部分現未有被開放予公眾使用
- 圖50 貫通海濱地帶建議
- 圖51 九龍城渡輪碼頭及公共運輸交匯處
- 圖52 已被廢置的汽車渡輪碼頭
- 圖53 露天停車場佔據部分臨海地帶
- 圖54 土瓜灣驗車中心佔據部分臨海地帶
- 圖55 九龍城市區更新計劃定稿計劃元素
- 圖56 九龍城市區更新計劃定稿
- 圖57 整體空間結構
- 圖58 地區定位、形象及市區更新願景
- 圖59 土瓜灣五街及十三街一帶小區現況
- 圖60 土瓜灣五街及十三街一帶小區

- 圖61 分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地
- 圖62 用地的建築物高度限制將能塑造一個向啟德發展區遞減的建築物高度輪廓（發展模擬圖）
- 圖63 改善五街及十三街一帶小區與啟德發展區行人路連接的措施
- 圖64 現時位於五街一帶的小型汽車維修工場
- 圖65 現時位於十三街一帶的小型汽車維修工場
- 圖66 龍塘衙前圍道一帶小區現況
- 圖67 龍塘衙前圍道一帶小區
- 圖68 小區街舖林立，形成了獨特的街區氛圍
- 圖69 未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口將設於南角道
- 圖70 優化後的南角道街道環境（模擬圖）
- 圖71 鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木的位置
- 圖72 小區連接啟德發展區的現有及已規劃行人隧道
- 圖73 建議改劃為「綜合發展區」地帶的範圍
- 圖74 建議探討加闊行人路或其他行人改善方案可行性的街道
- 圖75 衙前圍道以北侯王道的現時環境
- 圖76 衙前圍道以北衙前壟道的現時環境
- 圖77 九龍城市政大廈
- 圖78 九龍城長者健康中心
- 圖79 位於侯王道的「政府、機構或社區」用地
- 圖80 建議重建後設置休憩空間／公眾廣場的位置
- 圖81 可考慮作暫時重置受侯王道「政府、機構或社區」用地重建計劃影響商戶及設施的初步選址
- 圖82 土瓜灣中部小區現況
- 圖83 土瓜灣中部一帶小區
- 圖84 建議改善環境的天橋橋底位置
- 圖85 建議確保橋底有足夠的燈光照明
- 圖86 近四川街花槽位置加設休憩座椅及綠化後的環境（模擬圖）
- 圖87 東九龍走廊天橋與民居非常接近（近九龍城道一帶）
- 圖88 東九龍走廊天橋與民居非常接近（近漆咸道北一帶）
- 圖89 建議改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的位置

- 圖90 紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區現況
- 圖91 紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區
- 圖92 福澤殯儀館
- 圖93 福澤殯儀館於春秋二祭前後會開放化寶爐予公眾人士使用
- 圖94 九龍公眾殮房西北面用地的位置
- 圖95 位處小區附近的殯儀館 (圖中)
- 圖96 改善行人路環境及連接性的措施
- 圖97 黃埔街近紅菱街行人天橋盡頭位置現時的街道環境
- 圖98 優化後的黃埔街天橋入口 (模擬圖)
- 圖99 建議優化的黃埔街路段
- 圖100 獲嘉道休憩處現時的環境
- 圖101 優化後的休憩處環境 (模擬圖)
- 圖102 建議優化休憩處的位置
- 圖103 溫思勞街的現有道路情況
- 圖104 加設圍欄及修改道路管制線後的溫思勞街 (模擬圖)
- 圖105 建議改善行人過路設施的路段
- 圖106 紅磡的行人路網絡改善建議
- 圖107 九龍城區的歷史及文化景點
- 圖108 進行綠化後的行人路環境 (模擬圖)
- 圖109 建議進行綠化行人路的位置
- 圖110 牛棚現有的出入口及毗鄰的新山道行人天橋
- 圖111 牛棚現有的主要出入口 · 與行人過路設施相距甚遠
- 圖112 牛棚的現有環境及建築物
- 圖113 建議「藝術市場」走廊的位置
- 圖114 東九龍走廊天橋橋底部分空間現時佈置較為單調
- 圖115 「藝術市場」走廊的街道環境 (模擬圖)
- 圖116 主題步行徑
- 圖117 特色鋪磚款式參考設計
- 圖118 海濱休閒路段
- 圖119 位於海心公園內的魚尾石 (圖右)

- 圖120 社區藝術路段
- 圖121 配合社區藝術路段主題設置的特色鋪磚和依附牆身或獨立設置的歷史資料展板 (模擬圖)
- 圖122 小區文化路段
- 圖123 宋王臺石刻
- 圖124 寨城歷史路段
- 圖125 設置歷史資料展板後的樂善堂石額 (模擬圖)
- 圖126 連接世運花園的四條行人隧道
- 圖127 現時行人隧道以功能性為主，環境較為單調
- 圖128 主題步行徑 – 中至長期計劃建議
- 圖129 優化海濱及地區連繫建議
- 圖130 浙江街以南臨時停車場用地 (圖右) 的現時環境
- 圖131 土瓜灣驗車中心用地 (圖左) 的現時環境
- 圖132 優化海濱建議
- 圖133 建議改劃作「綜合發展區」地帶的位置
- 圖134 建議擴闊的海濱長廊位置
- 圖135 景雲街旁現有海濱長廊的環境
- 圖136 擴闊後的海濱長廊環境 (模擬圖)
- 圖137 優化海濱長廊及活化九龍城渡輪碼頭
- 圖138 公共運輸交匯處臨海一帶現時的環境
- 圖139 設置海濱長廊及活化碼頭後的環境 (模擬圖)
- 圖140 公共運輸交匯處及工業大廈的位置
- 圖141 公共運輸交匯處及露天停車場的現時環境
- 圖142 毗鄰公共運輸交匯處的工業大廈
- 圖143 九龍城區內沿海各段現正被阻隔的臨海地帶
- 圖144 可考慮連接各被阻隔的臨海位置的替代路線
- 圖145 優化後的民裕街街道環境 (模擬圖)
- 圖146 建議進行優化的橋底位置
- 圖147 鋪磚設計參考
- 圖148 大花紫薇

- 圖149 薜荔
- 圖150 建議增設座椅及加設垂直綠化 (模擬圖)
- 圖151 建議進行優化街道環境的位置
- 圖152 鐵路站與海心公園之間浙江街現時的环境
- 圖153 建議進行綠化的主要幹道
- 圖154 宋皇臺道的現時環境
- 圖155 栽種樹木及改善行人路鋪磚後的宋皇臺道 (模擬圖)
- 圖156 馬頭圍道的現時環境
- 圖157 於欄杆加設懸掛式盆栽植物後的馬頭圍道 (模擬圖)
- 圖158 建議進一步優化的街道位置
- 圖159 毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠

表1	最終報告結構
表2	研究項目各階段的時間分配
表3	九龍城區人口及社會結構分析結論
表4	九龍城區現有及規劃休憩用地面積分布
表5	九龍城區2011至2013年度區內的土地買賣記錄
表6	各分區新建、新落成及獲准拆卸樓宇的地點分布及樓宇種類
表7	九龍城區各類型樓宇的總存量、落成量及空置率
表8	九龍城區內各分區的居住環境及經濟活動特色
表9	市建局在九龍城區的重建項目
表10	九龍城區景觀特色及狀況重點
表11	九龍城區城市設計特色及狀況重點
表12	九龍城區部分歷史建築的活化手法
表13	九龍城區主要規劃及發展的計劃重點及進度
表14	九龍城區的機遇與挑戰
表15	九龍城區主要地區議題及公眾的具體關注和訴求
表16	更新計劃初稿對初步方案作出的主要修訂
表17	不同分拆十三街「綜合發展區」用地數目的利弊比較
表18	連接啟德發展區行人隧道的建議佈置主題和內容及其實施部門 / 機構
表19	公眾停車場選址的利弊比較
表20	各可考慮作暫時重置用途用地的利弊
表21	分階段重建方法的建議重建步驟及其利弊
表22	一次性及分階段重建模式的利弊比較
表23	解決東九龍走廊滋擾問題的可能方向及進行探討後得出的結論
表24	當局就貫通部分被阻隔位置可行性的探討結果及落實計劃
表25	建議可考慮替代路線的位置及其詳情
表26	建議在主要幹道進行綠化的位置
表27	市區更新方案列表

1 引言

1.1 項目背景

1.1.1 九龍城區是香港的舊區之一，其歷史最早可追溯至南宋時期。區內樓齡達50年或以上的樓宇佔全港逾50年樓齡樓宇總數量約四分之一，失修樓宇亦有不少。新的《市區重建策略》提出設立市區更新地區諮詢平台，以加強地區層面的市區更新規劃，及實踐「以人為先，地區為本，與民共議」的市區更新工作方針。

1.1.2 有見市區重建局（下稱「市建局」）在2011年以前在九龍城區進行的重建項目不多，九龍城區迫切需要市區更新動力，2011年6月政府於九龍城區成立全港首個市區更新地區諮詢平台，委員來自社會不同界別，並由規劃署提供秘書處服務及專業支援。成立九龍城市區更新地區諮詢平台（下稱「諮詢平台」）的目的是就九龍城區內的更新計劃向政府提供意見，包括建議重建及復修的範圍，以及就保育和活化的項目提出建議，以締造優質的城市環境。

1.1.3 為此，諮詢平台擬備了九龍城市區更新初步方案（下稱「初步方案」）（圖1），收納了各委員的意見、過往蒐集的地區意見及參考其他相關的資料，作為更新計劃工作基礎，並於2012年5月展開九龍城市區更新計劃規劃研究（下稱「規劃研究」）及相關的社會影響評估，並舉辦廣泛的公眾參與活動，以全面及綜合的方式制訂九龍城的市區更新計劃（下稱「更新計劃」），作為更新九龍城區的藍本。

1.2 項目目的

1.2.1 規劃研究工作的整體目標是協助諮詢平台按《市區重建策略》的四大業務策略（即重建發展、樓宇復修、舊區活化和文物保育），以全面及綜合的方式，為九龍城區擬備市區更新計劃。更新計劃包括確定適合進行重建及復修的範圍；就保育和活化項目作出建議；以及提出可行的實施機制。

1.2.2 在制訂有關計劃時，會考慮廣泛公眾參與活動及社會影響評估所收集到的意見，以及各項規劃和相關研究的結果。



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
 - 短期路線
 - 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 0 200 400 米 比例尺

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 項目範圍

1.3.1 九龍城區位於九龍半島的東南端，東臨九龍灣，南接維多利亞港，西與油尖旺區相連，北依獅子山。當中主要幹道有太子道東、太子道西、窩打老道、公主道、馬頭圍道、土瓜灣道、漆咸道及紅磡道。鐵路服務預計最快於2015年引入九龍城區，現時區內交通仍然依賴道路交通。根據香港區議會的分區界線，九龍城區面積約為1,000公頃，當中包括四個分區：紅磡、土瓜灣、何文田及龍塘分區。隨啟德發展計劃的落實及施工，啟德發展區亦已納入土瓜灣分區的範圍（圖2）。

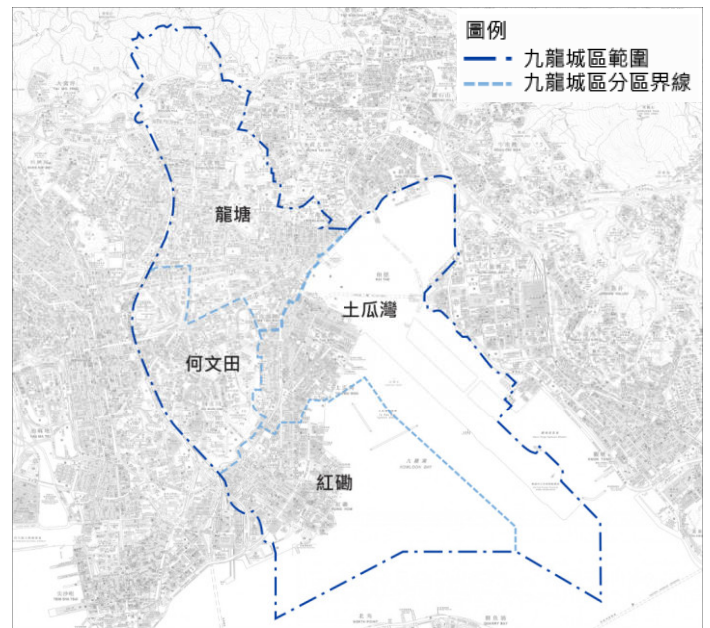


圖2：項目區位及範圍

1.4 報告書目的及結構

1.4.1 本報告書主要簡介規劃研究的背景資料，並匯報項目各階段的研究成果包括基線資料更新結果、主要地區議題及更新計劃定稿內容。本報告書結構如下（表1）：

第一章	引言	簡介研究項目的背景、目的、範圍、報告書結構、研究內容和方法、工作流程和主要工作項目及項目工作時間表
第二章	基線資料	匯報就《九龍城市區更新地區願景研究》及《九龍城市區更新地區願景 - 回顧與前瞻》所作出的主要更新重點及各基線資料分析的結論
第三章	主要地區議題	概述市區更新焦點範圍內的主要議題重點及回應相關議題的可能方法
第四章	更新計劃定稿	說明更新計劃的制訂過程和原則、願景、計劃元素、預計更新計劃方案可行實施時序的準則、方案目標、方案主要內容、方案初步技術考量及建議實施機制
第五章	總結	說明更新計劃定稿會供諮詢平台通過並提交予政府考慮執行

表1：最終報告結構

1.5 研究內容和方法

研究內容

- 1.5.1 本規劃研究項目以初步方案為出發點，藉此制訂更新計劃。主要研究工作包括更新基線資料、檢討現有地區議題和考慮回應方法、制訂更新計劃和不同更新的方案，以及為方案進行初步技術考量和建議其實施時間、部門 / 機構和機制。
- 1.5.2 除了本研究項目外，更新計劃研究亦包含另外兩個研究項目，即公眾參與活動及社會影響評估。這三個研究項目互相配合，藉以揉合各專業專長和研究成果，制訂更新計劃。
- 1.5.3 在整個研究過程中，本項目團隊（下稱「顧問」）與公眾參與及社會影響評估顧問團隊緊密合作，於適當時候互相支援並分享資料及研究成果。當中，公眾參與及社會影響評估顧問團隊基於初步方案及更新計劃所收集到的公眾意見及所識別出的社會影響和紓緩措施，是顧問制訂及深化更新計劃的重要依據（圖3）。

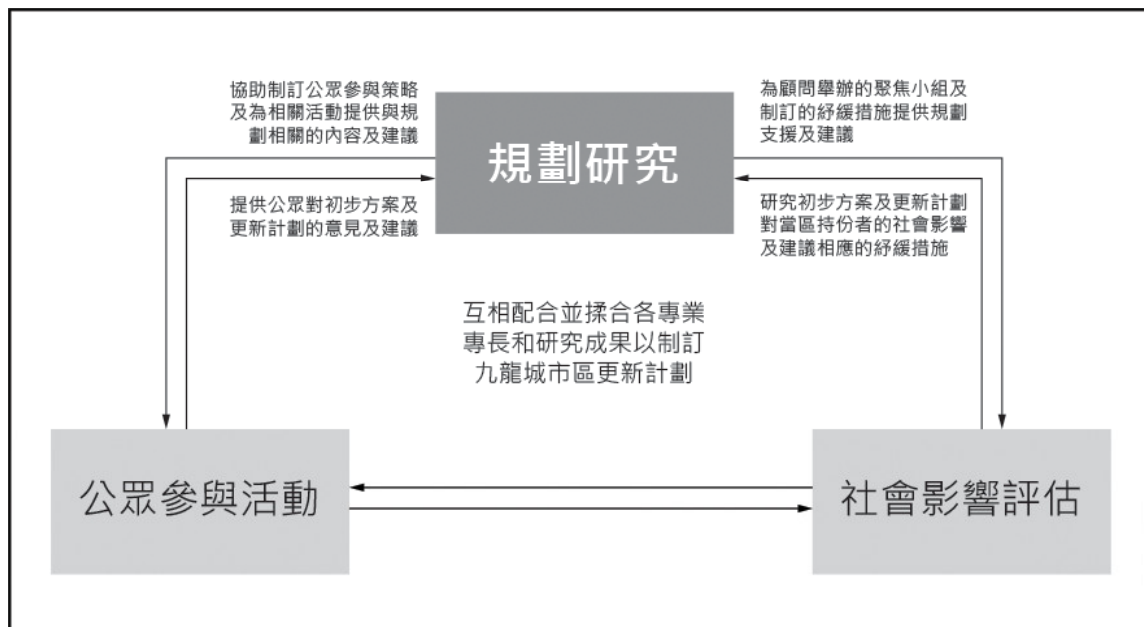


圖3：九龍城市區更新計劃各研究項目的互動關係

研究方法

- 1.5.4 本項目的整體研究方法的重點如下：

善用現有基線資料

- 1.5.5 過往政府、官方機構、社區組織及學術機構曾就本區的市區更新議題進行研究及調查，亦已在區內推行不同的市區更新項目。本研究項目以有關研究的地區基線資料作為基礎，並作出更新，藉以建立一個全面的基礎資料，作為討論該區市區更新議題的起點。

「以人為先」 - 以使用者為本

- 1.5.6 本研究項目秉承「以使用者為本」的方針，透過不同渠道了解使用者，如區內居民、商戶及工作人士等，對改善生活環境的需要及願景，從而制訂出能提升生活質素的建議，有效回應使用者的訴求。

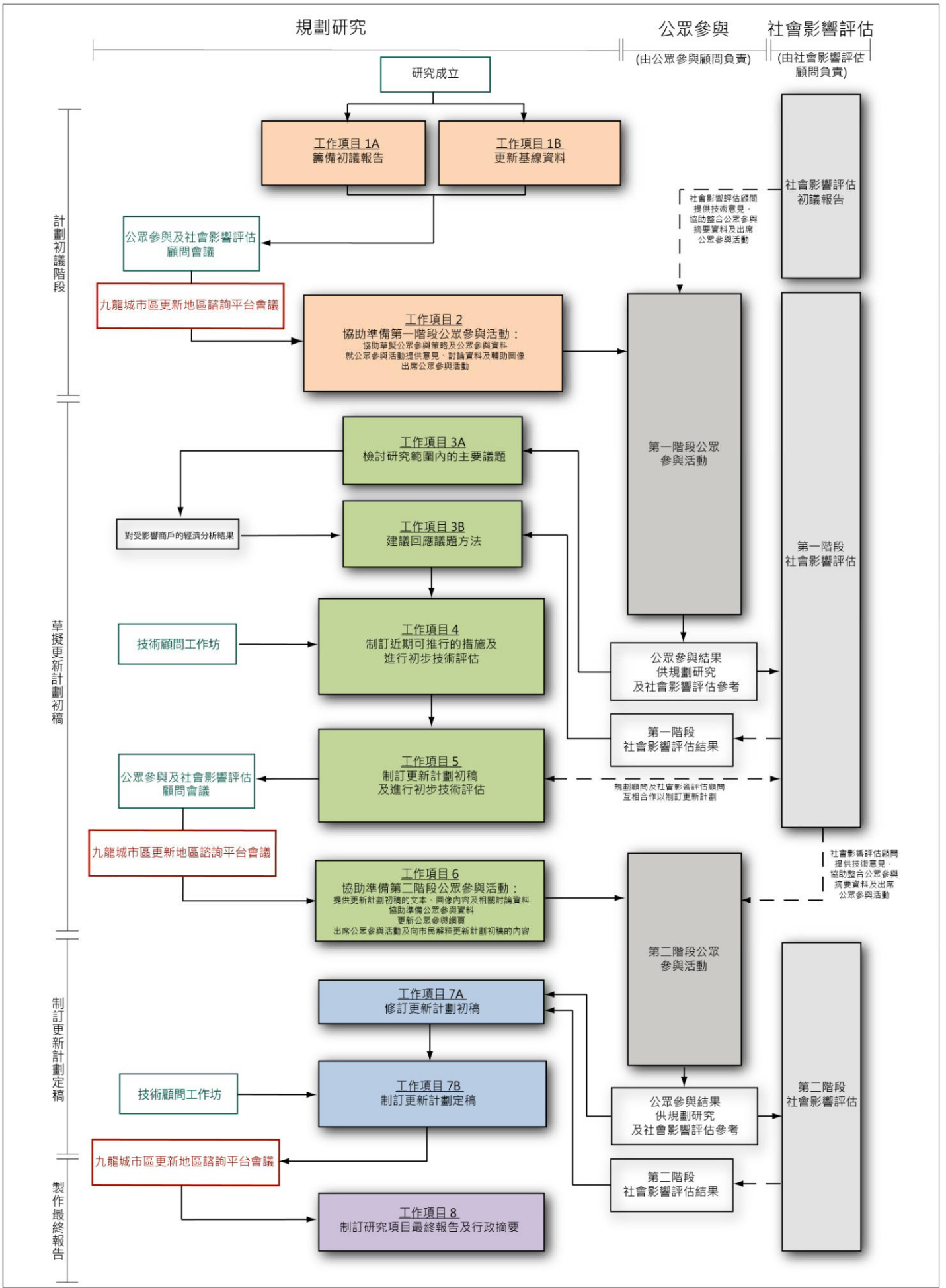
- 1.5.7 「地區為本」 - 善用地方智慧及社區網絡
區內分區各有特色亦面對不同的地區議題，地區人士的要求亦各有不同。為了制訂一套能回應當區需要的更新計劃，顧問與地區人士直接溝通，深入了解區內情況及關注議題，以制訂合適的回應方案。
- 1.5.8 「與民共議」 - 增加市民參與
區內人口密集，人口種類亦多樣化，故透過各種諮詢方式廣泛接觸公眾、地區人士及社區組織，鼓勵各持份者積極參與相關討論並達成共識，以制訂一套充分反映地區人士訴求的更新計劃。
- 1.5.9 揉合專業知識與民意
除了從市民角度了解地區議題及考慮回應方法，顧問亦以其專業規劃知識、豐富的市區更新經驗及技術顧問團的專業意見，協助擬備更新計劃建議，並透過與相關政府部門及機構進行溝通及討論，以確立有關建議的合適性及可行性。
- 1.5.10 與其他相關研究項目工作互補
本研究項目主要就城市規劃、設計及初步技術等層面提出建議，並會同時與公眾參與及社會影響評估顧問團隊保持緊密聯繫及合作，揉合他們於社會層面的研究成果，藉以深化更新計劃。
- 1.6 工作流程及主要工作項目
- 1.6.1 本研究項目將劃分為四個主要工作階段。各階段的主要工作項目（圖4）概述如下：
- 1.6.2 第一階段：計劃初議階段
工作項目1A及1B：計劃初議及基線資料更新
顧問與諮詢平台秘書處會面討論項目的研究目標、要求、工作重點及工作流程等，同時亦與社會影響評估和公眾參與顧問團隊討論落實各團隊於日常溝通和資料分享等合作事宜的安排。
- 1.6.3 顧問對《九龍城區市區更新地區願景研究》及《九龍城市區更新願景 - 回顧與前瞻》報告內的基線資料進行檢討及更新，為研究項目提供最新背景基礎。有關研究成果的重點已收錄於本報告的第二章內。
- 1.6.4 工作項目2：協助準備第一階段公眾參與活動
顧問協助公眾參與顧問準備第一階段公眾參與活動，以協助公眾理解初步方案及促進討論。顧問亦出席有關公眾參與活動，直接聽取公眾意見。第一階段公眾參與活動的成果為更新計劃初稿的草擬工作提供參考依據。
- 1.6.5 第二階段：草擬更新計劃初稿
工作項目3A及3B：檢視研究範圍中的主要議題並提出回應方法
參考第一階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，顧問檢視及歸納研究範圍中的主要議題，並提出回應方法及制訂更新計劃方案的原則。有關研究成果的重點已分別收錄於本報告的第三及第四章內。

- 1.6.6 工作項目4：制訂近期可推行的措施
顧問在眾多更新構想中選出一些較簡單、非爭議性及可在短時間內完成並成效顯見的構想以制訂近期可推行的措施。透過與專業技術顧問舉行技術顧問工作坊，對方案進行初步技術考量，並與相關政府部門及機構進行溝通，以初步確定方案的合適性及可行性，並就其實施部門 / 機構及機制提出建議。
- 1.6.7 工作項目5：制訂更新計劃初稿
顧問就其他市區更新構想的實施難度、實施時間、涉及的實施部門 / 機構及其效果等進行評估，並劃分其為短期、中期及長期的更新計劃方案，以結合近期可推行的措施制訂一套完整的更新計劃初稿。在制訂更新計劃方案的細節時，亦會對方案的技術可行性進行初步考量，並與相關政府部門及機構進行溝通，以初步確定方案的合適性及可行性。
- 1.6.8 工作項目6：協助準備第二階段公眾參與活動
訂立更新計劃初稿後，顧問協助公眾參與顧問準備第二階段公眾參與活動，並更新公眾參與網頁，以協助公眾了解更新計劃初稿及促進討論過程。顧問亦於活動期間向市民解釋更新計劃初稿的內容並聽取意見。第二階段公眾參與活動的成果為更新計劃定稿的制訂工作提供參考依據。
- 1.6.9 第三階段：制訂更新計劃定稿
工作項目7A及7B：修訂更新計劃初稿及制訂更新計劃定稿
參考第二階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，顧問審視更新計劃初稿，並作出相應的修訂。此外，顧問亦與相關政府部門就修訂方案進一步溝通，以收納他們的意見及確定其可行性，藉以擬備更新計劃定稿。更新計劃定稿已收錄於本報告的第四章內。
- 1.6.10 第四階段：製作最終報告
工作項目8：制訂研究項目最終報告及行政摘要
項目團隊撰寫研究項目最終報告及行政摘要，總結研究項目的主要研究成果及建議，以供諮詢平台通過並提交予政府考慮執行。
- 1.7 項目工作時間表
- 1.7.1 研究項目於2012年5月展開，並於2014年2月完成，歷時22個月。各階段的時間分配簡略如下（表2）：

第一階段	計劃初議階段	約5個月
第二階段	草擬更新計劃初稿	約15個月
第三階段	制定更新計劃定稿	約6個月
第四階段	製作最終報告	約3個月

各工作階段的時間互有重疊。

表2：研究項目各階段的時間分配



2 基線資料

2.1 目的

2.1.1 本章旨在匯報九龍城區基線資料更新的主要重點及分析結論。更新後的基線資料有助讀者了解九龍城區各方面的最新情況，並作為討論該區市區更新課題的起點。有關更新工作於2012年中旬進行，資料更新至2012年6月，主要以兩份研究文件作基礎，包括由九龍城區議會委託顧問進行並於2010年完成的《九龍城市區更新地區願景研究》以及由諮詢平台於2011年編製的《九龍城市區更新願景 - 回顧與前瞻》，並着重了解及分析初步方案所識別出市區更新焦點範圍的現況，當中包括龍塘分區的東南部、土瓜灣分區及紅磡分區，作為其後制訂更新計劃的基礎。初步方案的市區更新焦點範圍及其市區更新方向詳情如下：

重建優先範圍

- 土瓜灣五街及十三街一帶
- 土瓜灣九龍城道與落山道一帶
- 土瓜灣環字八街 / 銀漢街 / 崇安街一帶

復修及活化優先範圍

- 龍塘衙前圍道一帶
- 紅磡溫思勞街 / 機利士南路一帶

重建及復修混合範圍

- 土瓜灣銀漢街 / 上鄉道 / 貴州街 / 旭日街一帶
- 紅磡庇利街 / 春田街 / 崇安街一帶
- 紅磡黃埔街 / 寶其利街 / 蕪湖街一帶

活化商貿範圍

- 紅磡鶴園街 / 鶴園東街 / 民裕街一帶

活化文物及設立文物步行徑

2.1.2 區內有不少古蹟和文物，建議設立文物步行徑，把區內文物古蹟連接起來，並豎立標示，介紹古蹟和文物的歷史和背景資料。

活化海濱及碼頭

2.1.3 區內不乏臨海地帶，但現時部分臨海地帶被阻隔，未能連貫起來。建議貫通區內沿海各段現正阻塞通往海濱長廊的地方，以提供一條暢通無阻的海濱長廊。

其他活化及優化建議

2.1.4 除了上述的市區更新範圍及建議，初步方案亦建議進一步探討及研究下列建議：

- 加強與啟德發展區的連接
- 於啟德隧道下沉段加建綠色上蓋以設置公共休憩空間
- 將食肆林立的民泰街、北帝街及譚公道打造為美食專區，並推行優化街道措施

2.2 人口及社會結構

2.2.1 根據政府統計處在2011年進行的人口普查結果，顧問對九龍城區的人口及社會結構資料進行更新，相關的分析結論如下（表3）：

人口及社會結構	分析結論
<u>人口及住戶</u>	
人口	<ul style="list-style-type: none"> 九龍城區人口約為377,350人，人口較集中於土瓜灣及紅磡分區。
少數族裔	<ul style="list-style-type: none"> 區內少數族裔佔人口的比率為9%，比率較全港（6.4%）為高。區內主要少數族裔包括菲律賓人、印尼人、印度人、日本人、白人、泰國人等。撇除多為外藉家庭傭工的菲律賓人和印尼人，以及相對富裕的白人及日本人這四個受市區更新影響較少的族裔，其餘的少數族裔人口最多的三個族群為印度人、巴基斯坦人及泰國人，並較集中於市區更新焦點範圍。
非本地出生及來港定居未達七年的人口	<ul style="list-style-type: none"> 區內非本地出生的人口約佔總人口43.3%，較全港數字（39.5%）略高。較多非本地出生人士居於何文田、土瓜灣及紅磡分區。 區內非本地出生人口當中來港定居未達七年佔總人口的比率為8.6%，較全港數字（7%）略高。有關人口較集中於土瓜灣、龍塘和紅磡分區及分區內的市區更新焦點範圍。
男女人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 區內女性人口較男性人口多，男女人口比例為867名男性對1,000名女性，較全港比例略高（876名男性對1,000名女性），當中龍塘及何文田分區的男女人口差距較大。
年齡中位數	<ul style="list-style-type: none"> 區內以中年人士居多，年齡中位數為42.5歲，比全港年齡中位數（41.7歲）略高。 各分區均以中年人士居多，但紅磡分區內部分地點的年齡中位數較其他分區、九龍城區及全港數字為低，反映該分區有較多年輕居民居住。
65歲或以上長者人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 長者佔區內總人口約16%，較全港比例（13.3%）高。當中何文田分區的長者人口比例較其他分區為高。
人口密度	<ul style="list-style-type: none"> 九龍城區的人口密度為每平方公里37,660人。
住戶數目及平均住戶人數	<ul style="list-style-type: none"> 區內住戶數目約為124,220戶，以2至3人的小家庭為主，平均住戶人數為2.9人，與全港平均住戶人數相同。 土瓜灣分區內部分地點的平均住戶人數較其他分區、九龍城區及全港數字為低，約為2.5至2.9，反映較多小家庭集中於土瓜灣分區。
住戶每月入息中位數	<ul style="list-style-type: none"> 區內住戶每月入息中位數是23,560港元，較全港數字高，但區內大概有兩成的住戶收入低於10,000港元。 每月入息中位數較九龍城區中位數低的住戶集中於龍塘分區衙前圍道一帶、土瓜灣分區五街、十三街、馬頭涌道、馬頭圍道和土瓜灣道一帶、何文田分區南部及紅磡分區溫思勞街和機利士南路一帶（圖5），大致與區內的市區更新焦點範圍重疊。

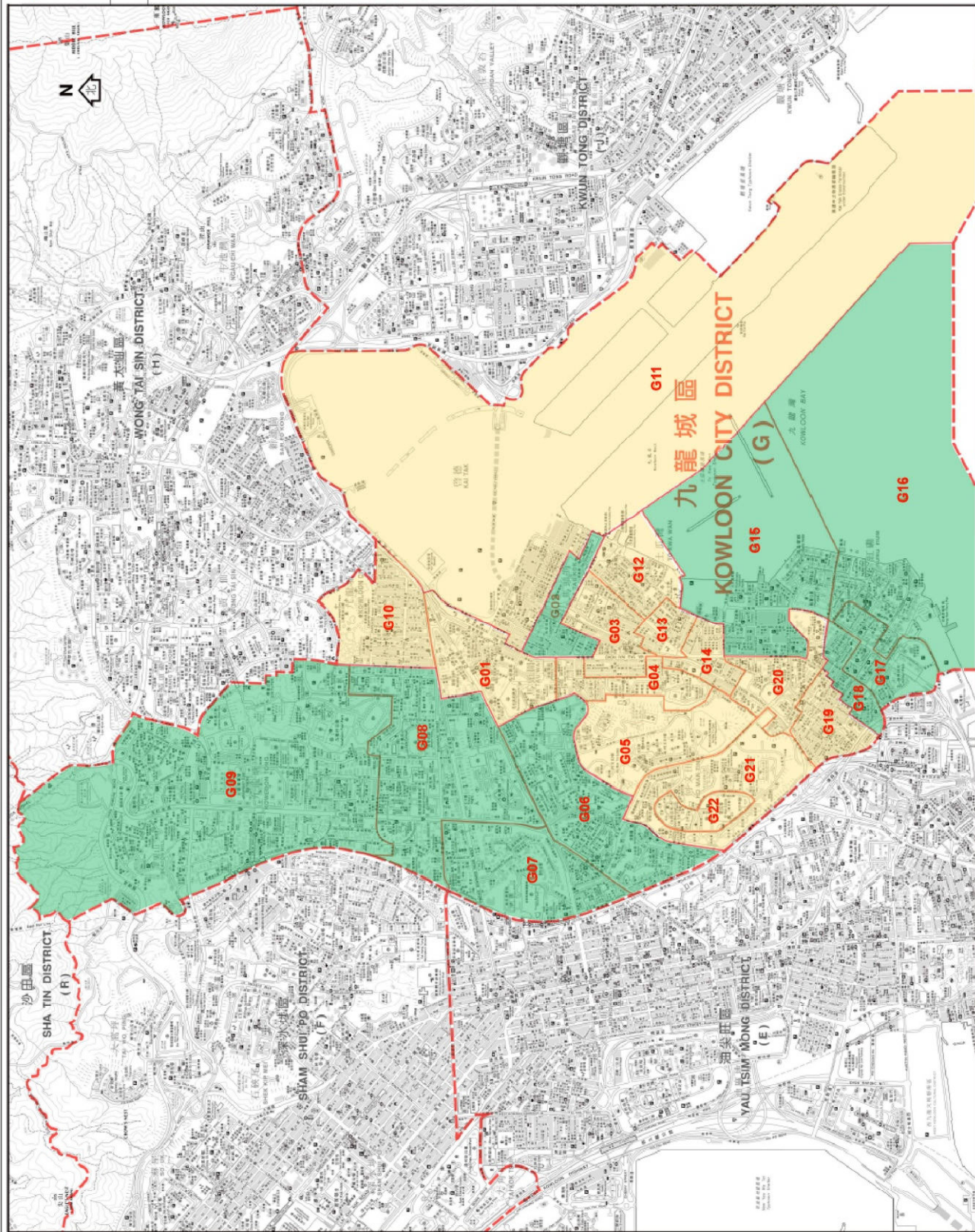
表3：九龍城區人口及社會結構分析結論

人口及社會結構	分析結論
就業及教育程度	
就業人口	<ul style="list-style-type: none"> 九龍城區就業人口約為187,600人，當中從事進出口、批發及零售業人數最多，其次是社會及個人服務、公共行政、教育、人類醫療保健及社工活動及地產、專業及商用服務業。各分區居民較常從事的行業大致相若。
同區工作的居民比例	<ul style="list-style-type: none"> 在同區工作的居民人數約佔總人口14.3%，較全港數字（17.5%）為低。 較多土瓜灣分區的居民（18.2%）在同區（九龍城區）工作，而龍塘分區及何文田分區的比例則較低，分別只有11.0%及10.8%。
教育程度	<ul style="list-style-type: none"> 區內15歲以上人口中，約有33.1%擁有專上教育程度，但約有五分之一人口只有小學或以下教育程度。相對全港數字，區內人士教育程度較高。 紅磡分區居民的教育程度相對最高，其次則是龍塘分區居民。
住屋情況	
在區內居住達十年或以上的人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 在區內居住達十年或以上的居民約佔總人口81.9%，雖較全港數字略低，但也可見區內居民大多已住在本區較久，而分區情況亦大致接近。
居於私人住宅和公營租住房屋人口比例	<ul style="list-style-type: none"> 區內以私人住宅為主，公營租住房屋的比例較其他地區低。約有79.2%的區內居民居於私人住宅，其餘大多居於公營租住房屋。與全港數字比較，居於私人住宅的區內居民佔了一個相當高的比例。 區內的公營租住房屋較集中於何文田分區。因此，該分區相對有較多居民居於公營租住房屋，而大部分龍塘、土瓜灣及紅磡分區（包括市區更新焦點範圍）的居民則居於私人住宅。
每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目	<ul style="list-style-type: none"> 九龍城區每千個屋宇單位平均家庭住戶數目是1,005，較全港數字（1,004）稍高。 當中龍塘、土瓜灣和紅磡分區及分區內的市區更新焦點範圍較多單位有多於一個家庭居住¹。

表3：九龍城區人口及社會結構分析結論

2.2.2 總括而言，市區更新焦點範圍內聚集了一定數目的少數族裔人口，當中較為印度人、巴基斯坦人及泰國人。而來港定居未達七年的非本地出生（即新來港人士）人口比例較九龍城區及全港的平均數字為高。範圍內亦有一定數目的長者人口，住戶入息普遍較低。住屋方面，範圍內的居民普遍居於私人住宅，並有較多住宅單位有多於一個家庭居住的情況，反映範圍內可能有較多劏房或天台屋等共用單位及僭建的情況。

¹ 每千個屋宇單位的平均家庭住戶數目為1,000至1,019（龍塘）、1,000至1,012（土瓜灣）及1,000至1,014（紅磡）。



選區代號及名稱	Code and Name of Constituency
G01	馬田區 Ma Tau Wei
G02	馬坑涌 Ma Hang Chung
G03	馬田角 Ma Tau Kok
G04	樂民 Lok Man
G05	登樂 Shung Lok
G06	何文田 Ho Man Tin
G07	高道明 Kadonig
G08	太子 Prince
G09	九龍塘 Kowloon Tong
G10	龍城 Lung Shing
G11	啓德 Kai Tak
G12	海心 Ho Sham
G13	土瓜灣北 To Kwa Wan North
G14	土瓜灣南 To Kwa Wan South
G15	鶴園的邊 Hek Yuen Laguna Verde
G16	葵涌東 Whampoa East
G17	葵涌西 Whampoa West
G18	紅磡灣 Hung Hom Bay
G19	紅磡 Hung Hom
G20	葵興 Kai Wah
G21	李氏 Li Man
G22	葵俊 Oi Chun

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



項目: 九龍城市區更新計劃研究

圖名: 選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的比較

項目: 九龍城市區更新計劃研究

圖名: 選區住戶每月入息中位數與九龍城區中位數的比較



2.3 土地用途及規劃

土地用途及規劃意向

2.3.1 現時，整個九龍城區由5張法定分區計劃大綱圖所涵蓋，包括何文田、紅磡、馬頭角、九龍塘和啟德分區計劃大綱圖。主要土地用途包括「住宅（甲類）」、「住宅（乙類）」、「住宅（丙類）」、「住宅（戊類）」、「商業」、「綜合發展區」、「政府、機構或社區」、「休憩用地」、「其他指定用途」、「綠化地帶」及未決定用途等（圖6）。

2.3.2 區內存在土地用途（圖7）不協調的情況，例如殯儀館與其相關行業、汽車維修工場、工業大廈及東九龍走廊天橋，都與住宅樓宇為鄰，對鄰近居民構成不同程度的滋擾。相關受影響的位置大多已收納於市區更新焦點範圍內，為鼓勵透過重建改善情況，當局已採取了不同的規劃措施，包括：

- 將工業用地改劃作「住宅（戊類）」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶，以逐步淘汰現有工業用途；
- 將部分用地改劃為「綜合發展區」地帶以便作整體性的發展，並要求制定緩解措施，紓緩土地用途不協調對鄰近居民造成的滋擾；及
- 將近土瓜灣道的馬頭角煤氣廠（俗稱煤氣鼓）用地改劃作「住宅（甲類）」地帶，以推動該地段重建為住宅用途。

休憩用地及政府、機構或社區設施

2.3.3 整體而言，現有及已規劃的休憩用地供應可滿足區內需求。但就個別規劃分區而言，只有九龍塘及啟德有充足的地區及鄰舍休憩用地，馬頭角的鄰舍休憩用地則有所不足，而何文田及紅磡的地區休憩用地亦較標準略低（詳情可參閱表4）。另外，根據啟德分區計劃大綱圖，啟德發展區內已預留約99.38公頃土地作休憩用地，包括都會公園、跑道公園、宋皇臺公園，及地區／鄰舍休憩用地和海濱長廊等，九龍城區居民在未來將可享用更多及更多樣化的開放空間及設施。

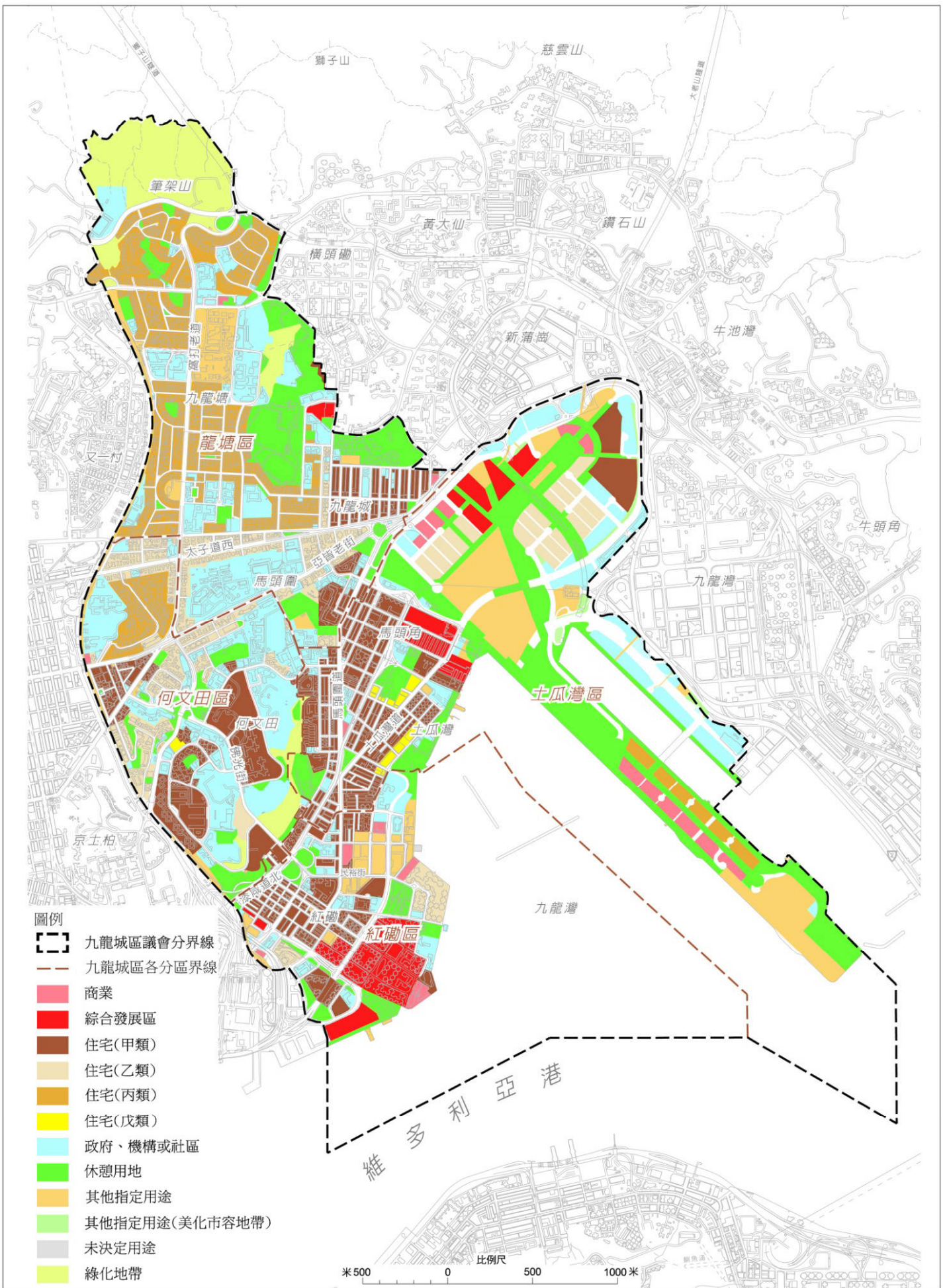
2.3.4 區內的政府、機構或社區設施大致能滿足地區需要，惟個別設施如郵政局及綜合青少年服務中心略為不符標準。另外，根據啟德分區計劃大綱圖，啟德發展區內將會提供充足的政府、機構或社區設施，當中包括政府大樓、醫院、學校、室內康樂中心、多用途體育館、社會福利設施、警署及消防局等。這些設施除了可服務將來啟德發展區的居民，亦可供九龍城區其他居民使用。

已批准的規劃申請

2.3.5 參考城市規劃委員會（下稱「城規會」）在2007年7月至2012年6月期間於各分區內發給許可的規劃申請，何文田及龍塘分區內較多申請屬學校發展；土瓜灣分區內則有較多酒店發展，亦有住宅及政府、機構或社區設施，並多集中於九龍城道；紅磡分區亦多為酒店發展，並多數集中於蕪湖街一帶（圖8）。

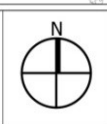
2.3.6 就與市區更新焦點範圍有關的已批准規劃申請而言，可見有一些小型的發展散布在鄰近未來沙田至中環線（下稱「沙中線」）或觀塘線延線車站的地點，反映鐵路發展為區內帶來新的發展機遇及動力，這些地點包括：

- 土瓜灣九龍城道一帶（鄰近未來馬頭圍鐵路站）；
- 土瓜灣譚公道和炮仗街一帶（鄰近未來土瓜灣鐵路站）；及
- 紅磡蕪湖街一帶（鄰近未來何文田鐵路站）。



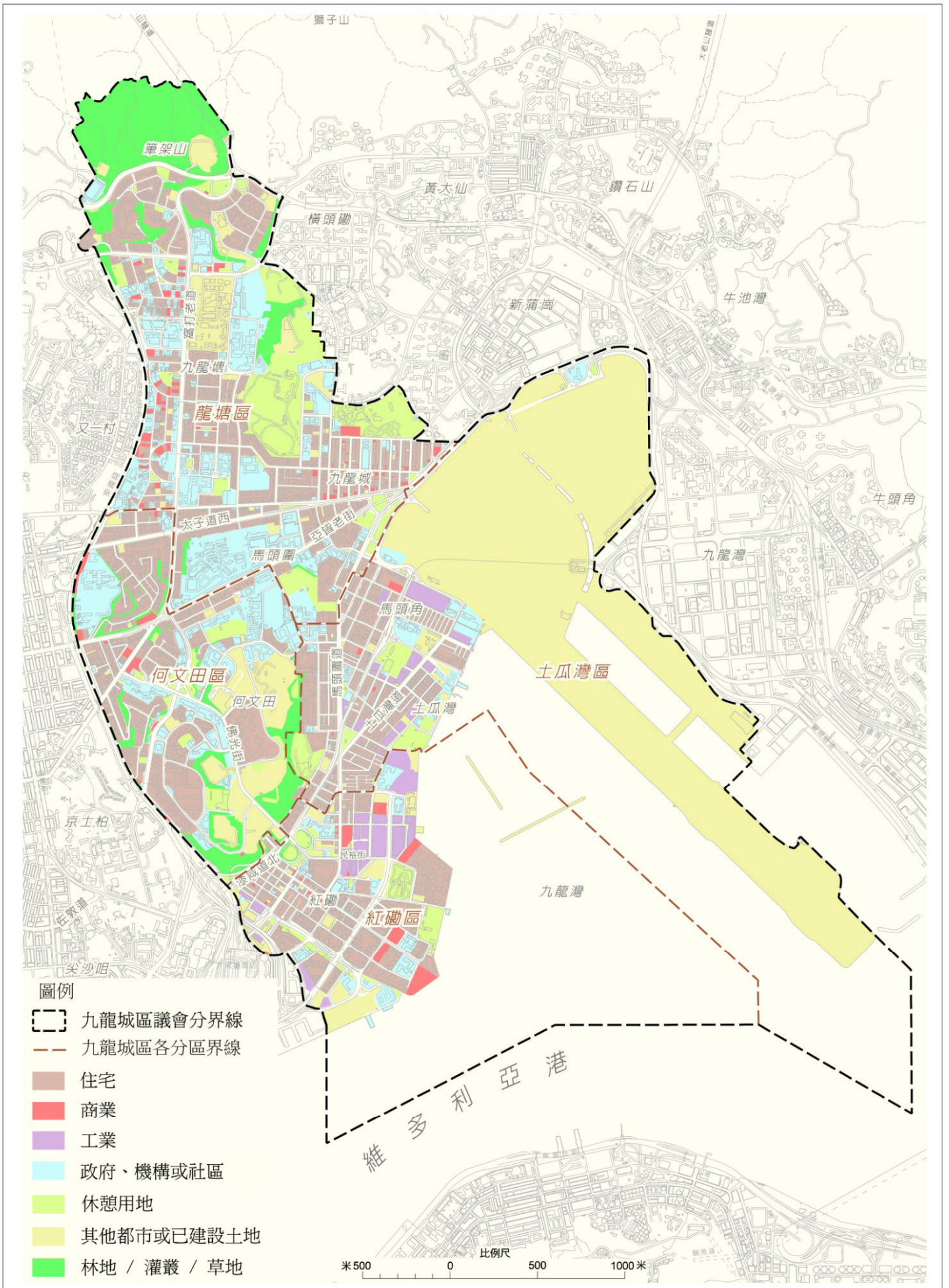
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

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

AECOM
資料來源：城市規劃委員會



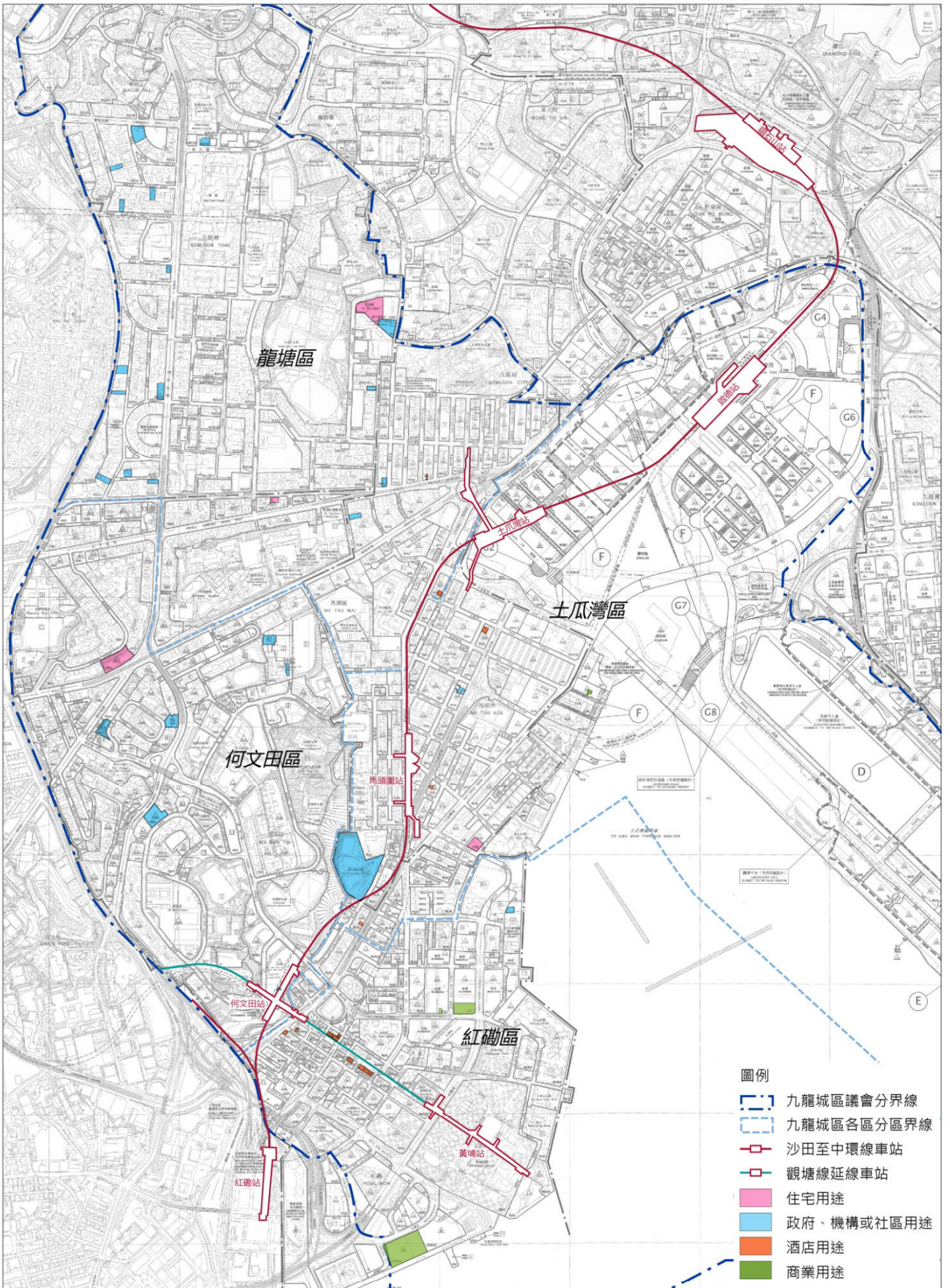
項目:
九龍城市區更新計劃規劃研究

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



資料來源: 規劃署



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



分區計劃大綱圖	現時人口 ²	根據《香港規劃標準與準則》所需用地 (公頃)	現有休憩用地面積(公頃)		剩餘 / 尚欠用地 (公頃) (+ 或-)
			鄰舍	地區	
何文田	92,335	18.47	10.44	7.48	-0.55
紅磡 ⁴	126,735 ⁵	25.35	12.84	6.14	-6.37
馬頭角 ⁴	131,491	26.30	6.48	16.69	-3.13
九龍塘	27,203	5.44	6.62	19.57	+20.75
啟德	5,996 ⁵	1.20	0.43	3.09	+2.32

分區計劃大綱圖	規劃人口 ³	根據《香港規劃標準與準則》所需用地 (公頃)	現有及已規劃的休憩用地面積 (公頃)		剩餘 / 尚欠用地 (公頃) (+ 或-)
			鄰舍	地區	
何文田	109,154	21.83	14.5	10.61	+3.28
紅磡 ⁴	124,087	24.82	14.5	11.27	+0.95
馬頭角 ⁴	120,601	24.12	6.48	17.61	-0.03
九龍塘	31,044	6.21	9.05	19.57	+22.41
啟德	89,800	17.96	10.22	52.88	+45.14

• 資料來源：九龍城區的政府、機構或社區及休憩用地配置表 (截至2012年6月)

• 休憩用地面積包括位於「休憩用地」地帶及非「休憩用地」地帶如位於「綜合發展區」、大型私人發展及公共屋邨內的休憩用地。

表4：九龍城區現有及規劃休憩用地面積分布

² 根據2011年人口普查的小規劃統計區人口數據計算

³ 根據九龍城區的政府、機構或社區及休憩用地配置表內規劃人口 (常住居民及流動人口) 數字

⁴ 九龍城區政府、機構或社區及休憩用地配置表內的規劃人口並非根據最新人口數據估算，而馬頭角分區及紅磡分區的現時人口亦比當初估算的規劃人口為多，因此長遠需更新規劃人口估算。

⁵ 2011年人口普查有關小規劃統計區的統計便覽中，所有不足1000人的小規劃統計區，其統計數據都會與鄰近的小規劃統計區合併。因此，紅磡的現時人口計算包括兩個毗鄰及位於油尖旺區的小規劃統計區 (編號：215及216)，而位於啟德的小規劃統計區286則因其統計數據與毗鄰及位於觀塘區的小規劃統計區280合併，故未有包括在啟德的現時人口計算內。有關的統計便覽可從政府統計處的網站查閱 (<http://www.census2011.gov.hk/tc/tertiary-planning-units.html>)。

土地買賣及招標

2.3.7 地政總署的賣地結果⁶顯示，在2011至2013年度九龍城區內共有5宗土地買賣記錄，均位於紅磡（圖9），詳情如下（表5）：

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

表5：九龍城區2011至2013年度區內的土地買賣記錄

強制拍賣申請個案

2.3.8 根據土地審裁處的公開查閱資料，2004年至2012年期間⁷九龍城區共有38宗強制拍賣申請個案。區內的強制拍賣申請個案於近年有增多的趨勢，而於申請門檻下調後提出的申請則有31宗，可見措施對鼓勵舊樓重建有一定的幫助。

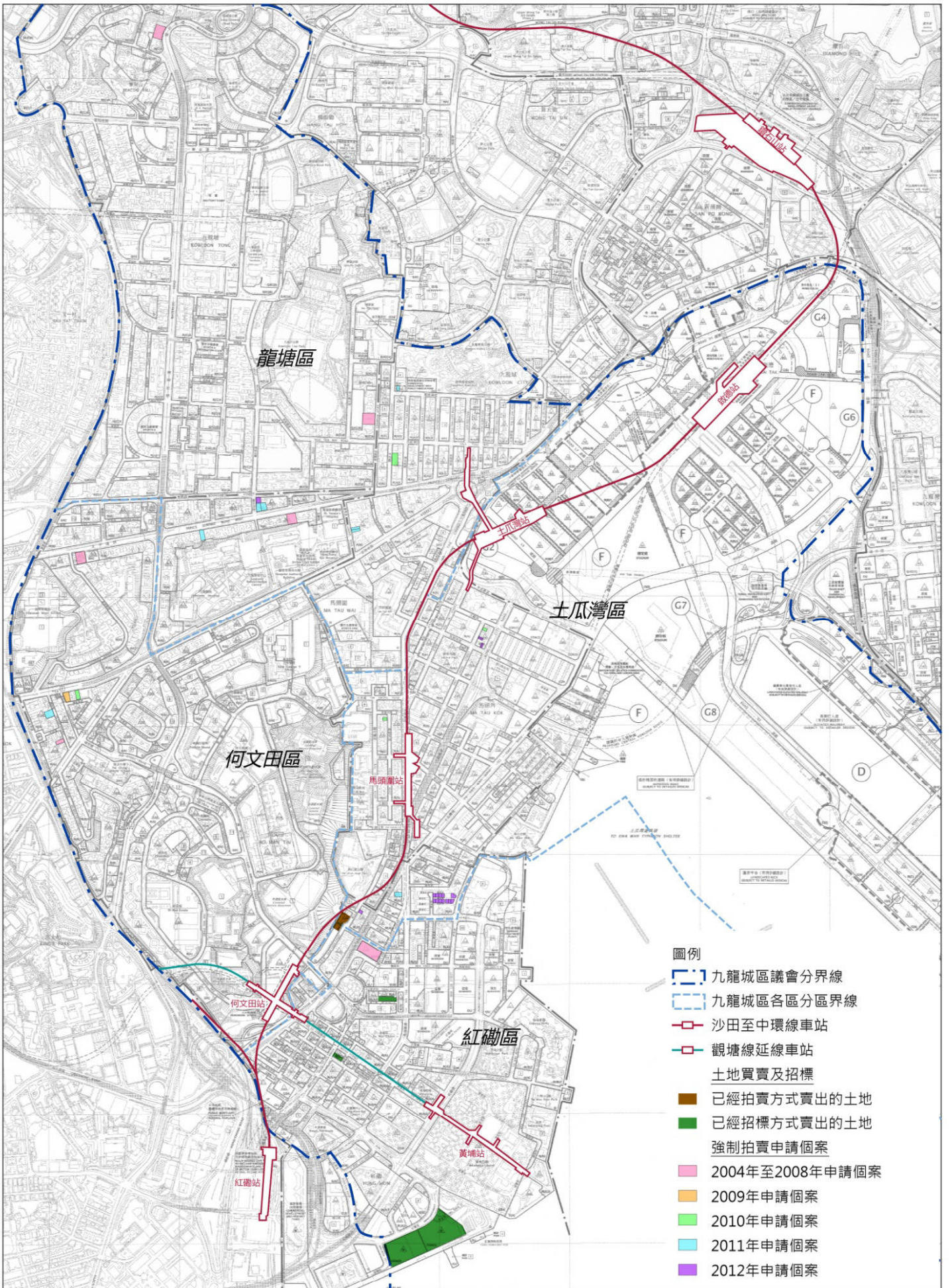
2.3.9 申請個案大部分位於土瓜灣分區近九龍城道一帶、龍塘分區近太子道西及衙前圍道一帶，其餘則分散於何文田分區及紅磡分區。當中土瓜灣分區2012年的申請個案，多集中於環字八街一帶（圖9）。總括而言，區內申請個案的地點分散，其規模亦大多較小。

⁶資料取錄自地政總署的網頁：

2011至2012年度賣地結果（<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2011-2012.pdf>）

2012至2013年度賣地結果（<http://www.landsd.gov.hk/tc/landsale/records/c2012-2013.pdf>）

⁷截至2012年6月



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

已獲審批的新建、新落成及已獲准拆卸樓宇

2.3.10 根據屋宇署2009年7月至2012年6月的資料月報⁸，九龍城區共有114套建築圖則（包括初次呈交及重大修改的圖則）獲審批，而獲發施工同意書／佔用許可證／拆卸工程同意書的樓宇數目分別是46、38和55。龍塘分區的新建、新落成及獲准拆卸樓宇數字均較其他三個分區為高，可見龍塘分區過去三年的重建及發展活動較為蓬勃。相對人口密集的紅磡分區，其發展活動則較少（圖10）。

2.3.11 各分區新建、新落成及獲准拆卸樓宇的地點分布及樓宇種類如下（表6）：

分區	樓宇地點分布	樓宇種類
龍塘	分布大致平均，大部分位於九龍城的衙前圍道、嘉林邊道、聯合道和候王道一帶	主要是住所、商住大廈附連康樂設施，餘下的為學校、教堂、變電站、酒店及醫院擴建等
何文田	主要集中於分區的北部，包括勝利道、嘉道理道及巴富街一帶（鄰近旺角東鐵路站）	較多為商住大廈附連康樂設施及學校
土瓜灣	主要位於分區的南部及九龍城道的前及後段（即靠近未來馬頭圍鐵路站及土瓜灣鐵路站）	較多為商住大廈附連康樂設施及變電站，其次為酒店、學生宿舍及電梯塔樓
紅磡	主要集中在蕪湖街及機利士南路一帶（靠近未來何文田鐵路站）	主要是商住大廈附連康樂設施、酒店及辦公室

表6：各分區新建、新落成及獲准拆卸樓宇的地點分布及樓宇種類

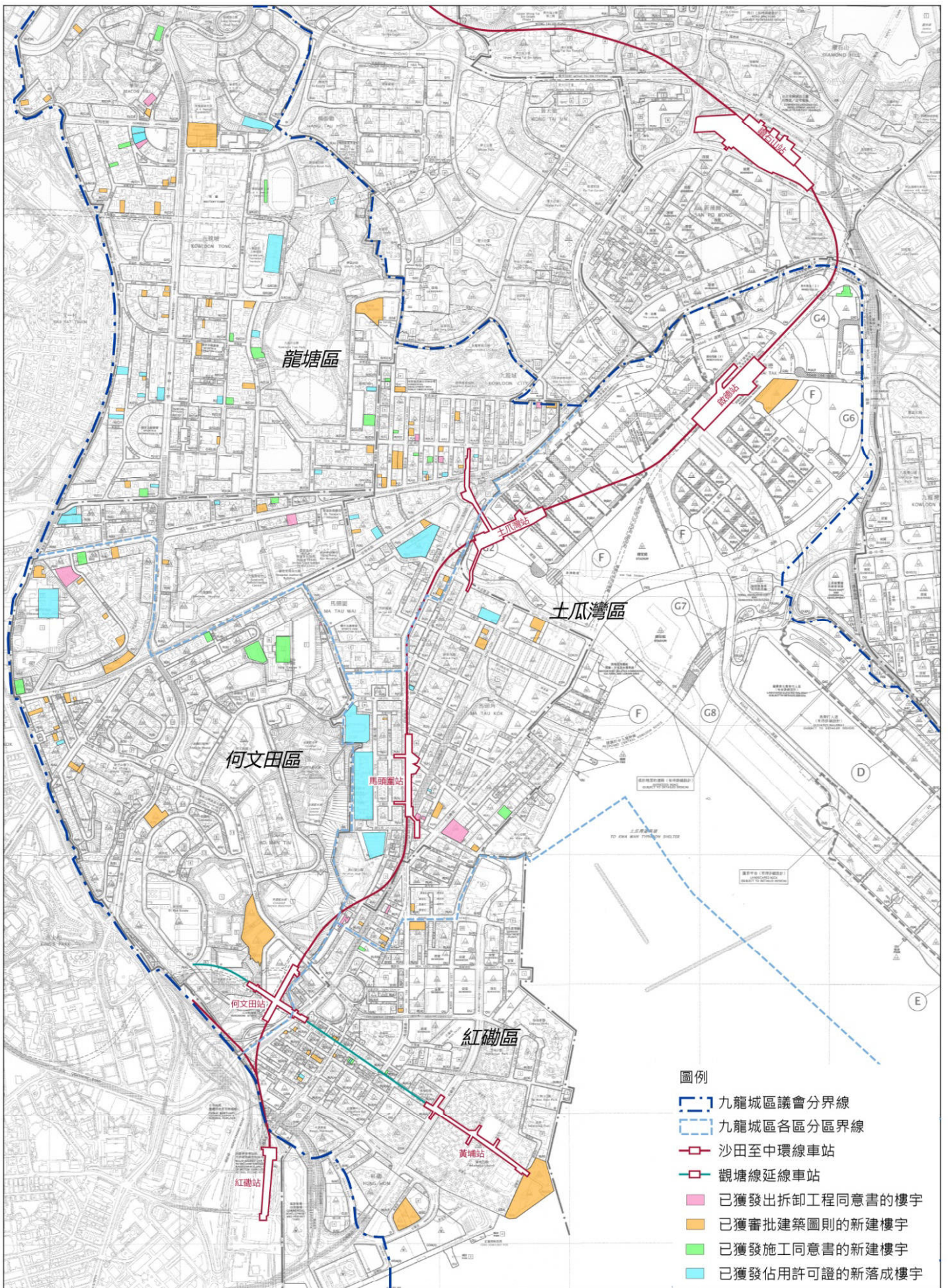
2.3.12 區內2009年7月至2012年6月期間已獲發佔用許可證的新落成樓宇樓面面積共約209,720平方米，包括約125,154平方米的住宅樓面面積及約84,566平方米的非住宅樓面面積。

2.3.13 就市區更新焦點範圍而言，有關樓宇較多集中於未來鐵路站一帶，其規模大多較小。相比之下，啟德發展區周邊位置的發展活動則較少。

土地用途及規劃小結

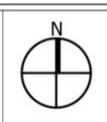
2.3.14 總括而言，區內（尤其是市區更新焦點範圍內）存在不同的土地用途不協調情況，當局已採取了不同的規劃措施改善情況。而區內現有及已規劃的休憩用地及政府、機構或社區設施供應大致可滿足地區需要。另一方面，市區更新焦點範圍內的發展活動較多集中於未來鐵路站一帶，並多屬小規模發展，可見鐵路發展對範圍內重建發展的影響。

⁸ 資料來源：屋宇署資料月報（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



2.4 主要交通運輸網絡 (圖11)

陸上交通

2.4.1 九龍城區主要依賴道路交通，現時鐵路交通只有位處地區邊緣的紅磡鐵路站、旺角東鐵路站和九龍塘鐵路站。已落實的沙中線及觀塘線延線，將會為九龍城區引入鐵路服務，預期最快於2015年開始運作。巴士、小巴及的士等公共交通工具於區內仍擔當重要運輸角色。

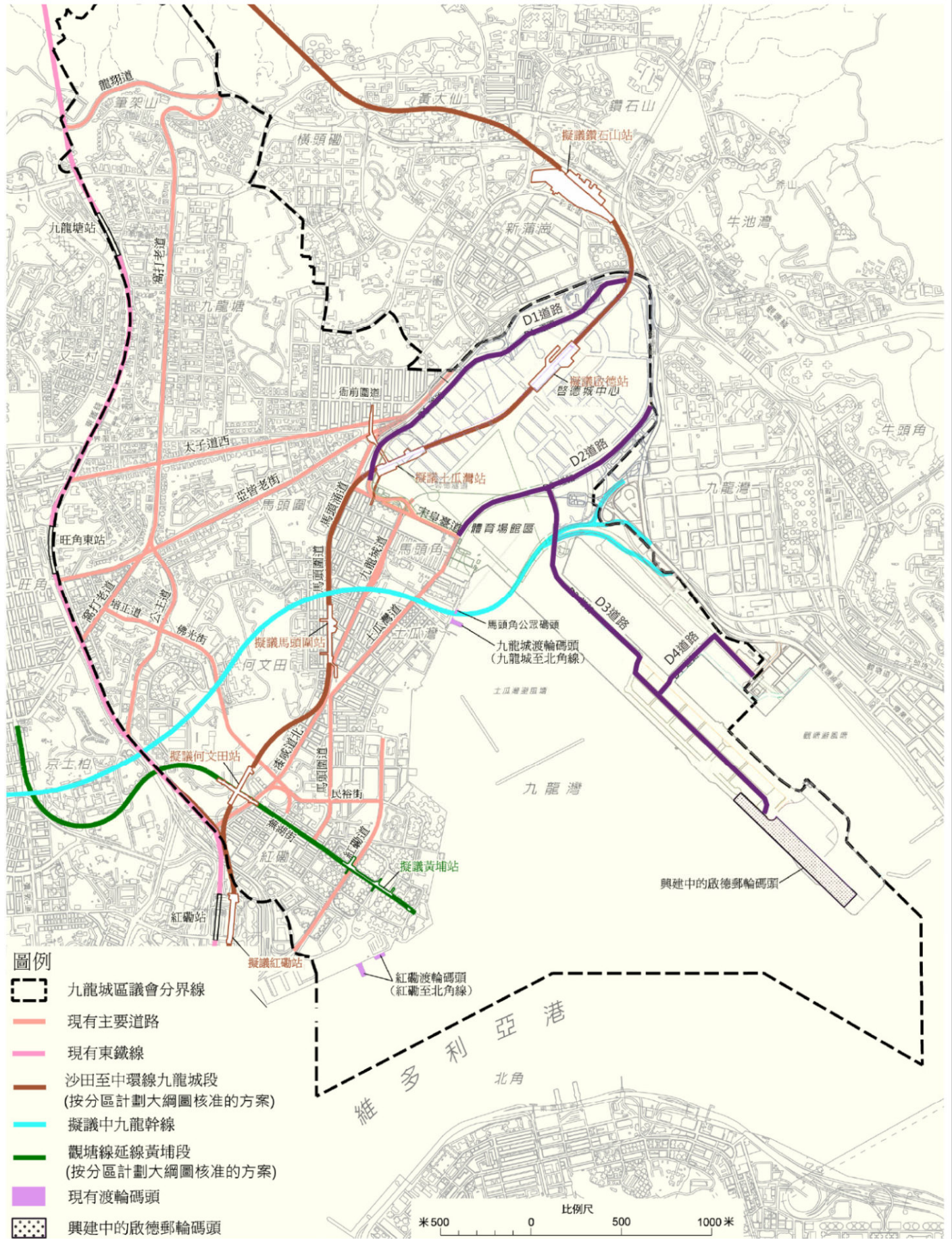
2.4.2 區內的道路網絡雖然覆蓋廣泛，但交通擠塞情況時常出現，於繁忙時間更為嚴重。交通擠塞經常出現的地區包括龍塘分區的衙前圍道、何文田分區的公主道與培正道交界、紅磡分區的蕪湖街和紅磡道交界、民裕街（非高架段）及漆咸道北紅磡段等。已落實的中九龍幹線、沙中線及觀塘線延線，將有助長遠解決交通擠塞問題。

2.4.3 另外，啟德發展區內亦已規劃了4條主要的地區幹道，將啟德發展區與鄰近的馬頭角及九龍灣連繫起來，幹道有助啟德發展區與鄰近已發展區域融合，亦為現時相隔的馬頭角和九龍灣提供更便捷的交通連繫。而於土瓜灣海濱，一條已規劃連接庇利街及浙江街的L19路亦正動工，預計將於2016至2017年落成。

水上交通

2.4.4 九龍城區現有兩個仍然使用的碼頭（紅磡渡輪碼頭和九龍城渡輪碼頭）提供渡輪服務來往北角。毗鄰九龍城渡輪碼頭的馬頭角公眾碼頭則沒有渡輪服務，但開放予公眾使用。而九龍城汽車渡輪碼頭則已廢置多年。

2.4.5 而於啟德發展區內的郵輪碼頭可提供兩個800米長泊位，可讓兩艘超級郵輪同時停泊。第一個泊位已於2013年10月正式啟用。



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 根據差餉物業估價署的《香港物業報告2012》，九龍城區各類型樓宇的總存量、落成量及空置率如下(表7)：

樓宇類型	總存量	落成量	空置率 (截至2011年底)
私人住宅 ⁹	<ul style="list-style-type: none"> 100,774個單位 (截至2010年底) 屬九龍區最多私人住宅單位的地區之一 	<ul style="list-style-type: none"> 510個 (2011年) 東九龍唯一有新私人住宅落成的地區 	<ul style="list-style-type: none"> 5.2% 高於九龍區及全港的平均數字 (分別為4.5%及4.3%)
私人寫字樓 ¹⁰	<ul style="list-style-type: none"> 182,800平方米 (截至2011年底) 九龍區第二低的區份 	<ul style="list-style-type: none"> 預測2012至2013年區內沒有新私人寫字樓落成 	<ul style="list-style-type: none"> 6.7% 九龍區第二高的區份 (最高為觀塘區，達14%)
私人商業樓宇 ¹¹	<ul style="list-style-type: none"> 709,800平方米 (截至2011年底) 	<ul style="list-style-type: none"> 預料2012及2013年會分別有4,900及1,500平方米的私人商業樓宇相繼落成¹² 	<ul style="list-style-type: none"> 9.5% 高於九龍區及全港的平均數字 (分別為8.8%及8%)
私人分層工廠大廈 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年起及預測2012至2013年均沒有新落成 	<ul style="list-style-type: none"> 4.6% 九龍區內最低 (九龍區平均空置率為6.2%)
私人工貿大廈 ¹³	<ul style="list-style-type: none"> 5,200平方米 (截至2011年底) 		<ul style="list-style-type: none"> 未有空置情況出現
私人特殊廠房 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% 高於九龍區及全港的平均數字 (分別為6.1%及3.8%)
私人貨倉 ¹⁴	<ul style="list-style-type: none"> 115,900平方米 (截至2011年底) 		

表7：九龍城區各類型樓宇的總存量、落成量及空置率

⁹ 私人住宅單位，是指各自設有專用的煮食設施和浴室 (及/或廁所) 的獨立居住單位並不包括所有公共房屋發展計劃，如私人機構參建居屋計劃的資助出售住宅單位、居者有其屋計劃、可租可買計劃、重建置業計劃、夾心階層住屋計劃、市區改善計劃和住宅發售計劃的全部單位的統計數字。房屋委員會與房屋協會興建的出租屋邨、租者置其屋計劃下售出的單位、政府所擁有的宿舍以及村屋，亦不包括在內。

¹⁰ 私人寫字樓包括商用樓宇內的物業，但不包括綜合用途樓宇內的非住宅用途單位。屬香港特別行政區政府所有並由政府產業署管理的寫字樓並不包括在內。

¹¹ 私人商業樓宇包括零售業樓宇及其他設計或改建作商業用途的樓宇，但不包括專作寫字樓用途的樓宇，亦不包括車位。房屋委員會和房屋協會所持有的商業樓宇並不包括在內。自房屋委員會於2005年底把旗下部分商業樓宇分拆出售予領匯房地產投資信託基金 (領匯) 後，這些分拆出售的物業現已由領匯持有，並歸入私人物業類別。

¹² 根據差餉物業估價署的《香港物業報告2013》，2012年有4,100平方米的私人商業樓宇落成，預計2013年的落成量為1,600平方米。

¹³ 私人分層工廠大廈包括為一般製造業工序及與該等工序有直接關係的用途 (包括寫字樓) 而建設，並通常由發展商出售或出租的樓宇。此類物業並不包括特殊廠房。房屋委員會興建的工廠樓宇也不包括在內。私人工貿大廈是設計或獲證明作工貿用途的樓面面積。

¹⁴ 私人特殊廠房包括所有其他廠房，主要是為特殊製造業而建的廠房，每間廠房通常由一名廠東使用。私人貨倉包括設計或改建作倉庫或冷藏庫的樓宇及其附屬寫字樓，並包括位於貨櫃碼頭區內的樓宇。

樓齡及維修狀況

樓齡

2.5.2 區內樓宇樓齡一般較高，樓齡50年或以上的樓宇佔全區樓宇約19%，共有1,088棟。主要集中於紅磡分區的黃埔街，土瓜灣分區的環字八街、啟明街、鴻福街、五街和十三街一帶，何文田分區的加多利山，龍塘分區的衙前圍道以北、聯合道、羅福道和禧福道以南。而樓齡介乎30至49年的樓宇，則比較平均分布於區內（圖12）。

2.5.3 為配合《市區重建策略》檢討，市建局於2009至2010年進行了全港性的私人樓宇狀況調查，當中針對樓齡30年或以上的住宅樓宇。調查指出，九龍城區共有2,741幢該類樓宇，失修最嚴重的樓宇集中在賈炳達道／衙前圍道／太子道西／聯合道一帶，及落山道／浙江街／榮光街／環字八街一帶，其餘的主要集中在土瓜灣分區（圖13），有關位置大致已收納於市區更新焦點範圍內。

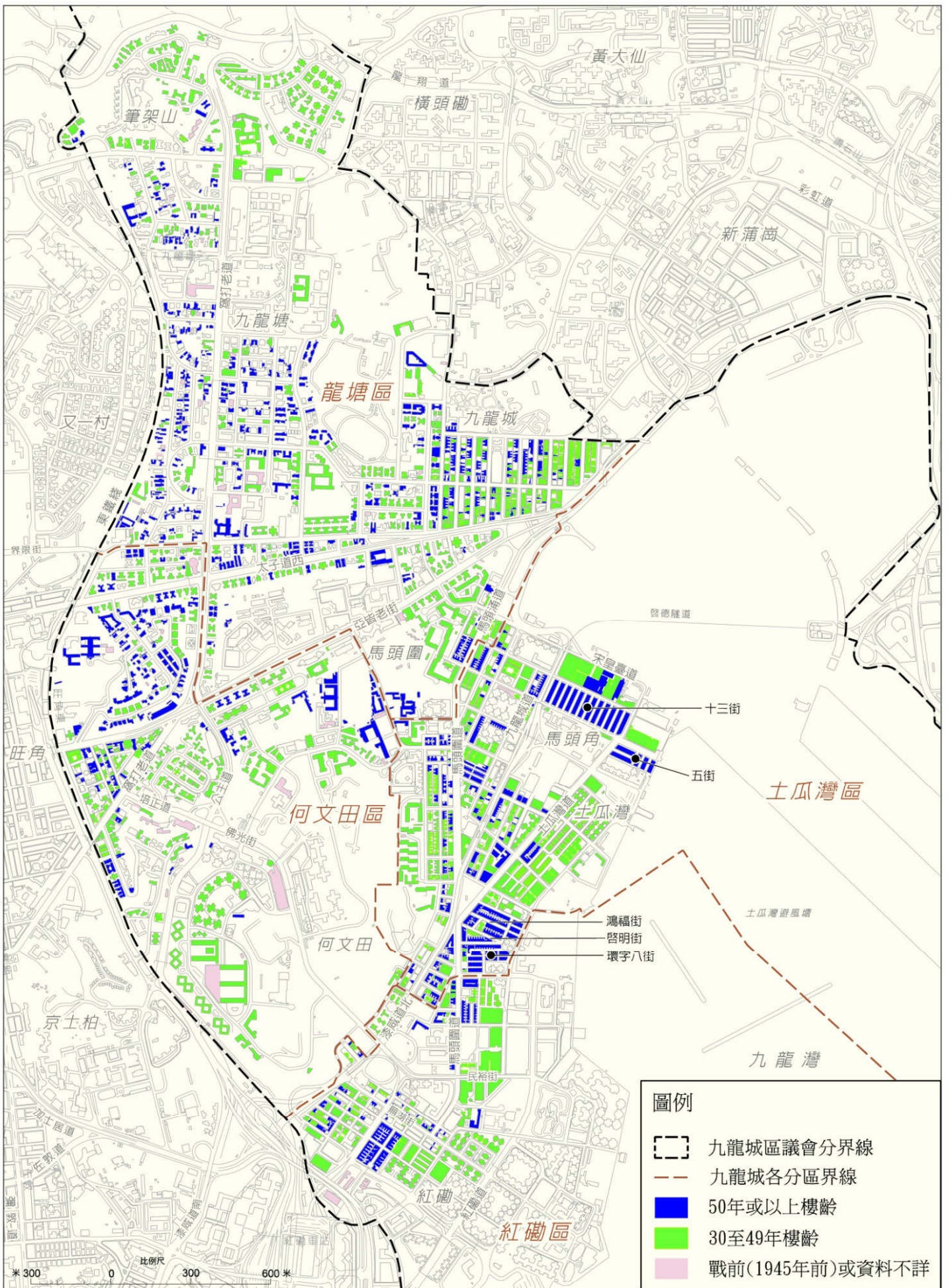
2.5.4 此外，按屋宇署2010年進行的調查結果顯示，在九龍城區樓齡達50年或以上的私人樓宇當中，屋宇署在2010年初向291幢樓宇（約佔總數的27%）的業主／佔用人發出或當時仍然生效的修葺令或勘測令。這些樓宇大多集中在土瓜灣和紅磡分區，以及龍塘分區的衙前圍道兩旁。

業權

2.5.5 九龍城區內樓宇的業權大多分散，對樓宇管理及市區更新工作造成障礙。

樓宇維修情況

2.5.6 截至2010年12月，九龍城區內透過「樓宇更新大行動」計劃批出的樓宇維修申請個案共321宗。



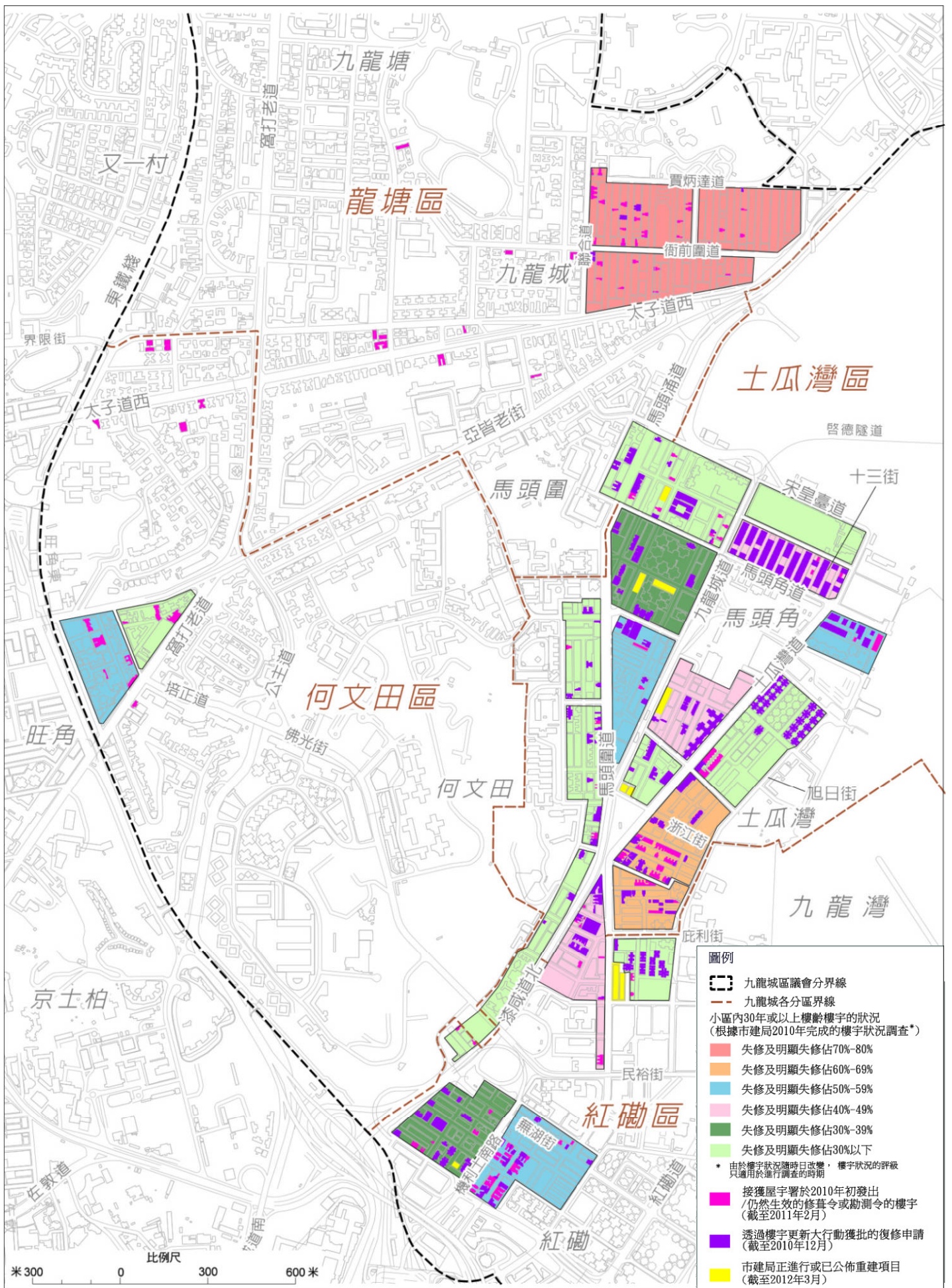
項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

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

AECOM

2.6 居住環境及經濟活動

2.6.1 九龍城區為一個混合用途的社區，當中以住宅為主，工商業活動則散布其中，亦因地勢和歷史因素，造就各分區形成不同的居住環境及經濟活動。各分區的居住環境及經濟活動特色大致如下（表8）：

分區	居住環境及經濟活動特色
龍塘	<ul style="list-style-type: none"> 九龍城舊區樓宇普遍較矮，而且較為破舊，失修情況亦相對地較為嚴重。該區近年陸續出現一些較高的單棟式住宅重建發展（圖14），為區內的城市面貌帶來很大的變化。該區是特色商店及食肆的集中地。 九龍塘則是傳統的豪宅區，很大部分是花園洋房式的建築，發展密度低，居住環境較為幽靜。
何文田	<ul style="list-style-type: none"> 分區位處山丘之上，低和中密度的豪宅與高密度的公共房屋並存其中，該區是政府、機構或社區設施集中地，居住環境較為清靜。
土瓜灣	<ul style="list-style-type: none"> 分區相對地有較多舊式樓宇，部分樓宇缺乏維修保養，有些更非常殘舊，並築有僭建物。 區內的工業大廈、小型汽車維修工場及東九龍走廊的天橋，均與住宅為鄰，對居民造成不同程度的滋擾。 分區商業活動如零售商店主要集中區內各處街頭，衍生出一些具特色主題的街道（圖15）。
紅磡	<ul style="list-style-type: none"> 沿海地方為綜合發展屋苑，商店林立，而內陸地方則較多舊式樓宇，各式商店、食肆和政府、機構或社區設施齊備。 分區西端一直是全港殯儀及相關行業的集中地，與區內的住宅用途不協調，對居民造成環境、交通及心理上的影響（圖16）。 鶴園街和民裕街一帶的工業大廈有不少作銷售高檔消費品，是中國內地旅客常到的購物點。

表8：九龍城區內各分區的居住環境及經濟活動特色



圖14：九龍城舊區的高層單棟式住宅重建發展



圖15：土瓜灣街市一帶的商業活動



圖16：紅磡的殯儀及相關行業與住宅為鄰

2.6.2 除了以上各分區的特點外，九龍城區內有多條私家街道，部分街道因缺乏妥善管理，衛生環境並不理想。雖然民政事務總署已通過私家街道收回計劃成功收回並修葺區內部分私家街道，但區內仍有31條私家街道。這些私家街道將繼續對整體居住環境構成影響。

2.7 市區重建計劃

2.7.1 截至2012年6月，市建局在區內的重建項目不多，現有的7個項目主要集中在紅磡和土瓜灣分區（圖17），預期可於未來8年提供1,155個住宅單位。各項目的詳情如下（表9）：

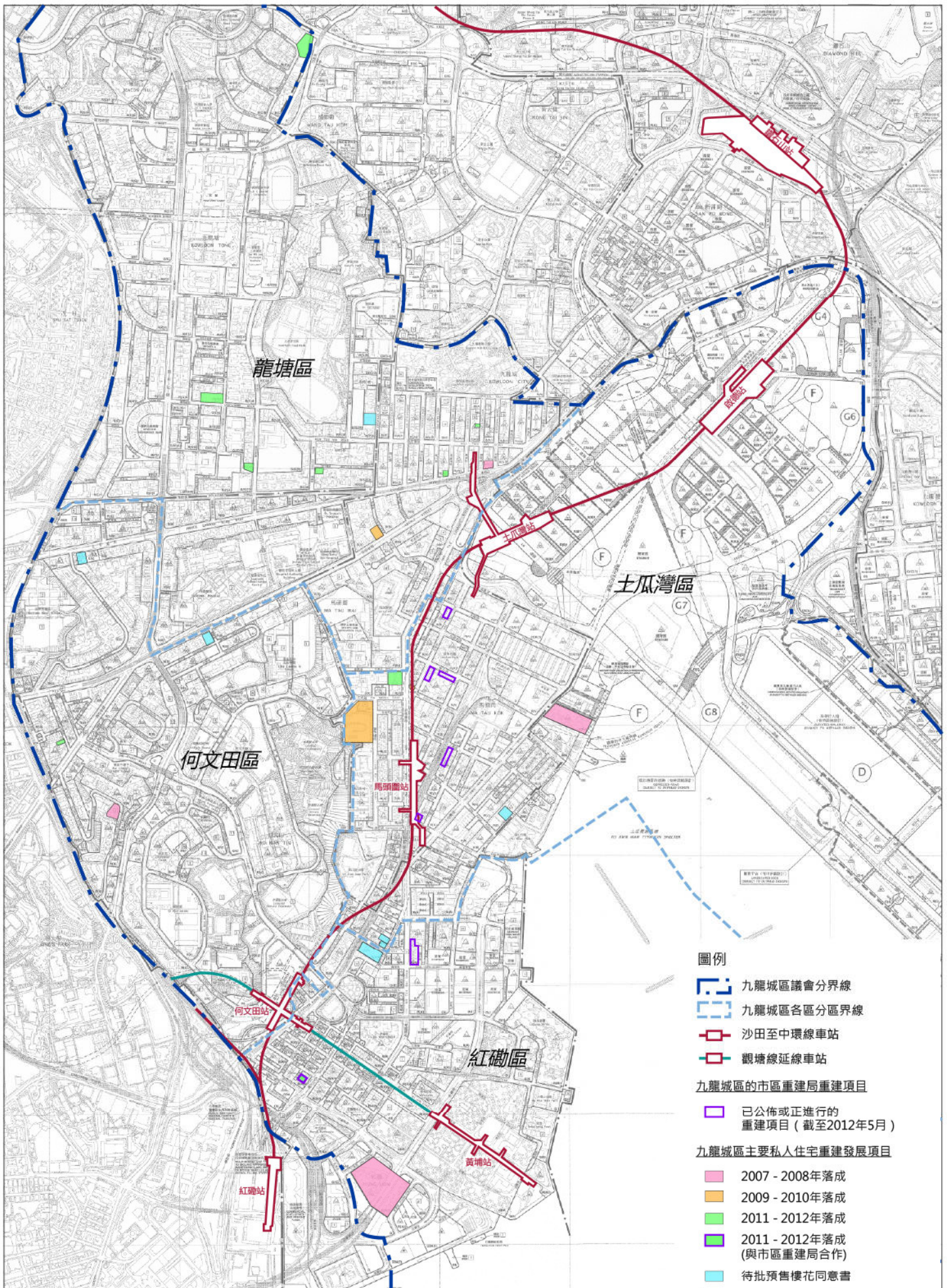
重建項目	竣工 / 預計落成日期	住宅單位數目 (約)
紅磡必嘉圍項目	• 建造工程已於2011年竣工	68
浙江街 / 下鄉道發展項目	• 預計落成日期為2016年	116
北帝街 / 木廠街發展項目		92
新山道 / 炮仗街發展項目	• 預計落成日期為2016至2017年	144
馬頭圍道 / 春田街發展項目	• 預計落成日期為2018至2019年	420
北帝街 / 新山道發展項目	• 預計落成日期為2019至2020年	140
九龍城道 / 上鄉道發展項目		175
合共		1,155

表9：市建局在九龍城區的重建項目

2.7.2 在2007至2012年，九龍城區內有16個私人主導的重建項目落成，提供約8,800個新住宅單位。當中2011年至2012年有9個項目落成，可見區內私人主導的重建項目於近年較為蓬勃。這些重建項目大多是單棟式發展，較大型的只有位於土瓜灣分區的半山壹號及翔龍灣（圖17）。這些新住宅發展會為九龍城區引入新住客，或會形成新的地區經濟及發展模式。

2.7.3 另外，九龍城區是首個地區推行可選擇「樓換樓」安排的市建局重建項目¹⁵。受重建項目影響的自住業主除了可選擇現金賠償，亦可選擇以現金賠償購置重建項目內新發展物業的住宅單位或在啟德發展區內的新建單位，此安排旨在為居民提供更多賠償選擇，並減少重建對居民的影響。

¹⁵ 包括北帝街/新山道發展項目及九龍城道/上鄉道發展項目



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



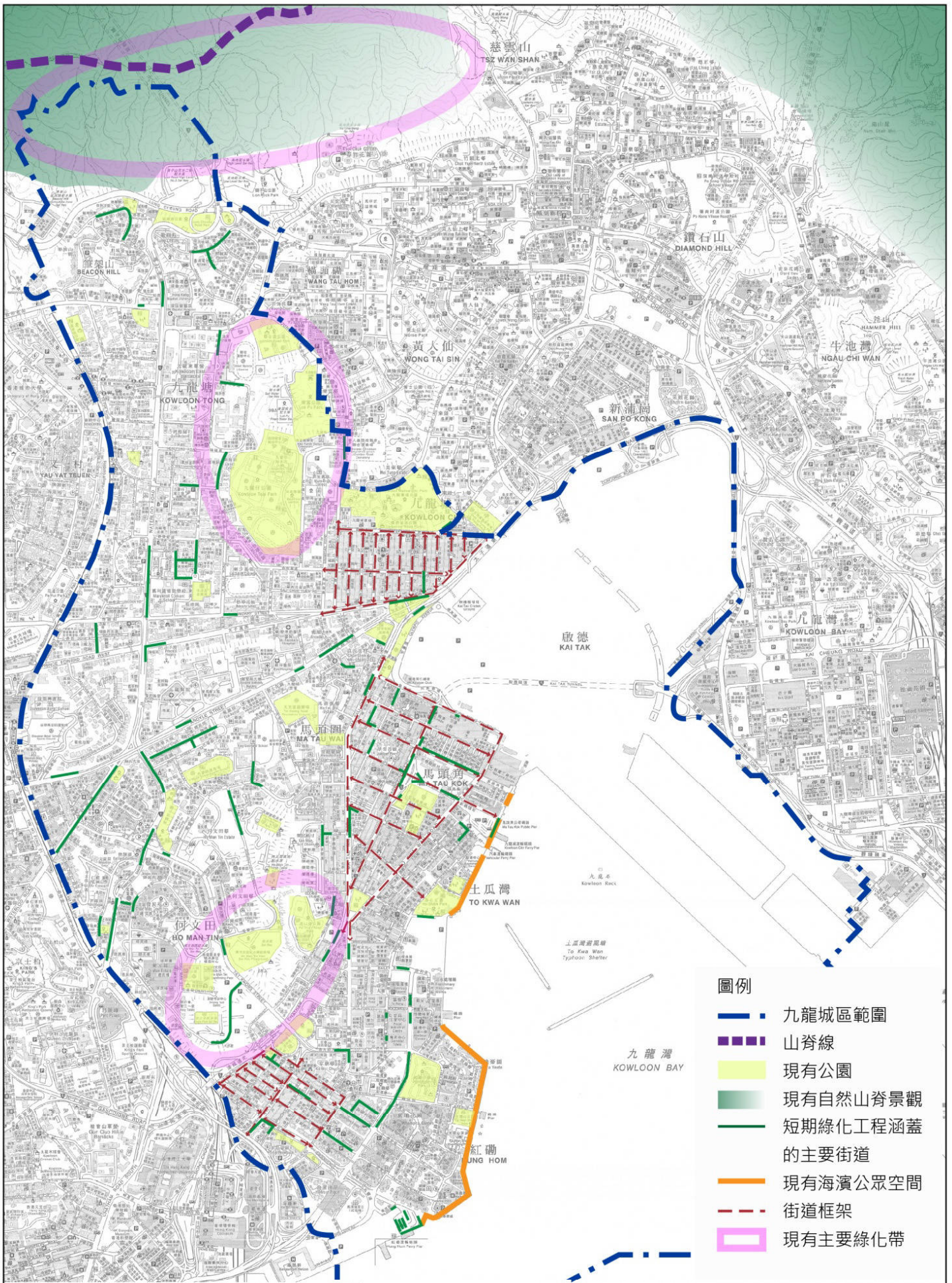
2.8 景觀和城市設計特色及狀況

景觀特色及狀況

2.8.1 九龍城區雖屬於人口稠密的地區，但同時亦提供一定規模和數量的公共空間，其中個別公共空間亦具有豐富的歷史和文化價值。由於發展時間久遠加上建築物高度集中，公共空間位置分布不平均，與社會活動欠缺連繫；街道格局密集並狹窄，導致現有街道景觀資源不足，綠化網絡不連貫及完整。本區的景觀特色及狀況重點歸納如下（表10）：

景觀資源	景觀特色及狀況重點
街道景觀資源	<ul style="list-style-type: none"> 行人路闊度一般較窄，綠化不足。 部分行人路有足夠闊度設置綠化，但由於排列並不連貫，其遮蔭效果並不理想，綠化網絡亦不完整。 土木工程拓展署已完成為九龍城區制訂綠化總綱圖，並提出涵蓋短、中和長期的綠化措施。其中短期綠化工程（圖18）已於2011年年中完成。
公共空間	<ul style="list-style-type: none"> 區內有不少公共空間，部分具有歷史和文化特色。 部分公共空間所在的位置較偏僻或與區內活動節點缺乏連繫，故這些空間現時未有被充分使用。
綠化帶	<ul style="list-style-type: none"> 區內主要有三條綠化帶，分別位於佛光街近漆咸道北，聯合道公園、樂富公園及九龍仔公園之間，及筆架山上（圖18）。 綠化帶內均保存著豐富的自然景觀資源及生態價值。
古樹	<ul style="list-style-type: none"> 區內共有12棵已編入康樂及文化事務署（下稱「康文署」）古樹名木冊中的樹木。

表10：九龍城區景觀特色及狀況重點



圖例

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

項目：
九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名：
九龍城區景觀及城市設計資源現況



圖號：18
日期：2014年2月
比例：不適用



城市設計特色及狀況

2.8.2 九龍城區位處東南九龍中心位置，面向維多利亞港，背靠獅子山，擁有連綿的海濱及山脊線。因各分區有着不同的歷史及文化背景、發展時序及密度，其社區網絡、基建及公共設施分布、行人環境、居住密度及土地用途等各有差異，從而衍生各有特色的城市面貌。本區的城市設計特色及狀況重點歸納如下（表11）：

城市設計特質	城市設計特色及狀況重點
與自然環境的關係	<ul style="list-style-type: none"> • 擁有連綿的海濱及山脊線（圖19）。 • 現時部分臨海地帶未能完全連貫，令連綿海濱特色和優勢未能充分善用（圖18）。 • 區內各相關分區計劃大綱圖已續步加入建築物高度限制，以保存山脊線景觀及確保整體建築環境視覺上和諧協調。 • 在當局落實建築物高度限制時亦已透過進行空氣流通專家評估，識別出區內的盛行風方向及主要通風走廊，並指出主要通風環境需要改善的地方及問題，從而提出相應的緩解措施。
區域特色	<ul style="list-style-type: none"> • 區內擁有多樣化的地區特色，包括不少地區性地標（如牛棚藝術村、九龍寨城公園等）、活動節點（如土瓜灣分區的海濱地帶、衙前圍道一帶的食肆集中地、紅磡珠寶銷售區等）以及啟德發展區內現有及將來的地標發展（如郵輪碼頭、都會公園、體育場館等）。
建築特色	<ul style="list-style-type: none"> • 超過5成樓宇樓高6層或以下，大多數集中在龍塘分區。其餘的主要是7至20層高的樓宇。 • 隨着啟德機場搬遷後樓宇高度限制放寬，近年重建發展多屬單棟式20至30層高的樓宇。 • 另有一些較新的大型住宅發展如土瓜灣分區的傲雲峰（圖20）和翔龍灣及紅磡分區的海名軒和海逸豪園等，地盤面積較大，樓宇高度超過30層。
街道特色	<ul style="list-style-type: none"> • 區內街道結構屬小型格子模式，街道活動蓬勃，除方便居民購買日常所需外，亦促進鄰里溝通。 • 區內亦有一些具特色的街道，如龍塘及土瓜灣分區內的食肆及特色用品和食品店。除了吸引當區居民外，亦吸引不少區外人士於晚上及假期到訪，令區內氣氛更為熱鬧，並帶動本地經濟。
交通網絡	<ul style="list-style-type: none"> • 區內主要依賴道路交通，交通擠塞情況時常出現，於繁忙時間更為嚴重。 • 已落實的中九龍幹線、沙中線和觀塘線延線鐵路服務，及啟德發展區內已規劃的地區幹道預計可為九龍城區提供多種交通服務選擇，並有助長遠解決交通擠塞問題。
步行環境	<ul style="list-style-type: none"> • 區內部分行人路被車路分割，連貫性較低（圖21）。 • 海濱與腹地民居、地區性地標及主要活動節點之間欠缺清晰的連繫，令有關地區特色和優勢未能完全發揮並產生協同效應，從而建立獨有形象。 • 啟德發展區的規劃設計已考慮到區內的行人連繫及步行環境，並預留行人通道連接毗鄰地區，以確保行人能夠暢通來往啟德發展區及毗鄰地區。

表11：九龍城區城市設計特色及狀況重點

2.8.3 基於以上的初步分析，顧問在制訂市區更新方案時進一步探討了下列主要城市設計課題：

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



圖19：獅子山山脊是九龍城區重要城市風貌

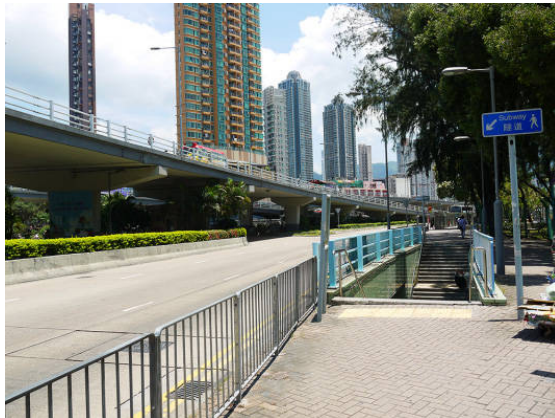


圖21：被車路分割的步行環境（太子道西）



圖20：土瓜灣傲雲峰

2.9 文化遺產

2.9.1 九龍城區歷史悠久，截至2014年2月，區內現有法定古蹟、歷史建築、具考古研究價值的地點及政府文物地點共38個。當中包括3個法定古蹟、2個一級歷史建築、13個二級歷史建築、16個三級歷史建築、2個具考古研究價值的地點及2個政府文物地點（研究範圍一帶的古蹟及歷史建築物分布見圖22）。大部分的法定古蹟及歷史建築都能保持原來用途，如廟宇、學校、醫院、教堂等。當中較多公眾認識的有九龍寨城遺址、侯王道1及3號的唐樓、馬頭涌道的聖公會聖三一座堂、宋王臺花園內的宋王臺石刻、前馬頭角牲畜檢疫站（下稱「牛棚」）及啟德發展區內的遠東飛行學校和龍津石橋考古遺址等。

2.9.2 為了更能呈現地區豐富的歷史，當局在保留歷史建築的同時亦會為其注入新元素，詳情如下（表12）：

歷史建築	活化手法
九龍寨城遺址	<ul style="list-style-type: none"> 於1993年拆卸後重建為九龍寨城公園。
牛棚	<ul style="list-style-type: none"> 部分位置已改為牛棚藝術村，設有藝術家工作室和展覽場地，供本土藝術家使用。
位於聯合道的候王廟新村31至35號舊民居（石屋）	<ul style="list-style-type: none"> 已被納入政府第2期活化歷史建築伙伴計劃名單內，將被活化成為一間主題餐廳暨旅遊資訊中心。
龍津石橋考古遺址	<ul style="list-style-type: none"> 經過兩輪的公眾諮詢後保育建議已被確立並已加入啟德分區計劃大綱圖內，這包括修訂啟德城中心北部的佈局以及設立龍津石橋保育長廊。

表12：九龍城區部分歷史建築的活化手法



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



資料來源：康樂及文化事務署 - 古物古蹟辦事處

2.10 海濱環境

2.10.1 九龍城區和本港很多地區一樣，都擁有延綿的海岸線。紅磡及土瓜灣分區的臨海地帶，配合毗鄰的休憩用地、碼頭及巴士總站，一直為鄰近的居民服務。但因現時紅磡至土瓜灣分區部分臨海地帶被現有用途阻隔（如臨時停車場、污水處理廠、碼頭、工業大廈和驗車中心等）（圖23），臨海地帶並未能完全連接起來。隨着社會對生活環境質素的期望不斷提高，海濱的連接性亦需相繼改善，內陸區與臨海地帶的連接應相應優化。

2.10.2 剛於2011年9月開通的尖沙咀至紅磡海濱長廊不但連接尖沙咀海傍及紅磡的海逸坊，亦為兩區提供更多臨海休憩用地（圖24）。另一方面，啟德發展區亦將提供一條11公里長的海濱長廊，以連接土瓜灣至茶果嶺的海濱，配合發展區內的體育、旅遊和休閒設施，將能大大優化東九龍地區的生活環境。



圖23：位於土瓜灣海濱的露天臨時停車場



圖24：尖沙咀至紅磡海濱長廊

2.11 主要規劃及發展

2.11.1 儘管九龍城區為舊區，但區內及毗鄰地區有着不同的發展機遇，當中包括一些香港未來的主要規劃及基建發展（表13），可藉這些發展機遇推動地區的更新步伐。

主要規劃及發展	計劃重點及進度
啟德發展項目	<ul style="list-style-type: none"> 前身為啟德機場，將打造成一個可持續發展的綜合社區，當中包括啟德城中心、體育場館區、都會公園、跑道休閒區、旅遊及休閒中心與南停機坪角。 當中郵輪碼頭的第一個泊位及公共屋邨發展工程經已竣工並啟用，區域供冷系統的前期工程亦已於2011年第1季展開。 區內亦已制訂完善的交通運輸網絡計劃，包括沙中線啟德鐵路站、中九龍幹線及四條地區幹道，以配合地區的交通需要。
「起動九龍東」計劃	<ul style="list-style-type: none"> 行政長官在2011-12施政報告提出「起動九龍東」計劃，以配合啟德發展的機遇在東九龍（包括觀塘和九龍灣）建立繼中環以外的另一個中央商業區。當中對啟德發展區最直接的影響是構思興建環保連接系統以連接啟德、觀塘和九龍灣，以改善與周邊的連繫性。
沙中線	<ul style="list-style-type: none"> 經東九龍貫通新界東北部和香港島，啟德、土瓜灣、馬頭圍及何文田鐵路站會服務九龍城區。 項目預計會在2018年（大圍至紅磡段）及2020年（紅磡至金鐘段）竣工。相信沙中線的落成會帶動土瓜灣和紅磡分區及龍塘分區衙前圍道一帶的發展。
觀塘線延線	<ul style="list-style-type: none"> 是現有觀塘線的延伸，把鐵路服務由油麻地鐵路站擴展至現在未有鐵路覆蓋的何文田、紅磡和黃埔一帶，將設有何文田和黃埔兩個鐵路站。項目預計會在2015年竣工。
中九龍幹線	<ul style="list-style-type: none"> 為紓緩九龍中部現有東西行道路的交通擠塞情況，政府計劃興建中九龍道路幹線以連接九龍東西部。經過多個階段的詳細公眾諮詢，項目的走線以及初步設計已大致完成。項目工程預計在2015年展開，並於2020年竣工。
其他發展	<p>其他發展包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> 多幅已拍賣出售、招標賣出及私人批地形式批出作未來發展的土地； 九龍城區議會透過小型改善工程撥款在區內進行的各項綠化社區及優化地區設施工程； 根據土木工程拓展署所制訂的九龍城區綠化總綱圖推行的短、中和長期綠化措施； 透過「樓宇更新大行動」等計劃為區內樓宇進行復修；及 對區內部分合適的歷史建築進行活化。

表13：九龍城區主要規劃及發展的計劃重點及進度

2.12 機遇與挑戰

2.12.1 經以上基線資料研究，顧問大致歸納出九龍城區及市區更新焦點範圍所面對的機遇與挑戰（表14），有關內容有助識別主要地區議題及制訂市區更新計劃。

地區	機遇 / 挑戰
九龍城區	<p>機遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 不少樓齡高及失修樓宇，但市建局及其他私人機構的重建項目不多，故仍有很大的重建更新空間。 九龍城區為市建局「樓換樓」先導計劃的首個試點，計劃可為區內居民提供更多重建賠償選擇，並可滿足居民的原區搬遷需要。 區內擬議或已建設中的道路及鐵路，有助改善區內與區外的連繫，並可加快地區發展及市區更新步伐。 九龍城區綠化總綱圖為本區景觀及街道優化的基礎，可透過景觀優化設計，為本區建立特色面貌。 <p>挑戰</p> <ul style="list-style-type: none"> 業權分散問題對進行市區更新工作及其進度造成障礙。 部分行人路空間不敷應用，容易造成人車爭路的情況，步行環境有待改善。 行人路被車路分割，行人路連接性有待改善。 部分公共空間缺乏公眾活動節點，難以吸引市民停留和使用，公共空間資源未被充分善用。 少數族裔和長者人口比例較全港高，更新計劃需照顧他們特別的需要。
衙前圍道一帶的九龍城舊區	<p>機遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 與啟德發展區相鄰，透過加強連繫為地區帶來新的經濟及商業機遇。 是歷史文化資源及特色商店食肆集中地。配合主題優化措施，有助保存及發揚有關特色，並可帶動經濟及旅遊發展。 <p>挑戰</p> <ul style="list-style-type: none"> 部分樓宇缺乏維修，失修情況嚴重。 街道排列工整，空間和氛圍亦相似，缺乏地標性及方向性元素，需改善行人及行車導向性。
土瓜灣	<p>機遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 擁有延綿海岸線，透過優化海濱連貫性和可達性及增設公共空間，可為市民提供優美的海濱環境。 有不少特色食肆及商店，因而衍生出一些具地區特色的街道。優化街道環境有助維持地區特色，並帶動經濟及旅遊業發展。 <p>挑戰</p> <ul style="list-style-type: none"> 東九龍走廊對鄰近居民造成噪音及空氣污染，需尋求有效的紓緩及長遠解決方法。 區內私家街管理不善，衍生出衛生、僭建物及車輛停泊等問題。 在區內經營的汽車維修工場對附近居民造成交通、空氣及噪音滋擾，需尋求有效的紓緩及長遠解決方法。而計劃區內更新的過程中亦需考慮市區更新對業界的社會影響。
紅磡	<p>機遇</p> <ul style="list-style-type: none"> 區內街道活動蓬勃，各式商店、食肆和政府、機構或社區設施齊備，而區內商貿區亦設有銷售高檔消費品的商店，是旅客常到的購物點，透過街道環境優化，可改善行人路環境和連接及提升地區形象。 <p>挑戰</p> <ul style="list-style-type: none"> 區內殯儀及相關行業對附近居民造成交通、環境及心理滋擾，需尋求有效的紓緩及長遠解決方法。

表14：九龍城區的機遇與挑戰

3 主要地區議題

- 3.1 九龍城區佔地廣闊，各分區以至市區更新焦點範圍內的情況各有不同。本章旨在概述範圍內的主要議題重點及回應相關議題的可能方法。
- 3.2 參考初步方案、基線資料更新的研究結果、第一階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，顧問歸納出地區的主要議題，並大致掌握公眾對地區的具體訴求及關注點，有關重點如下（表15）：

主要議題	具體關注	具體訴求
市區更新的需要、困難及其影響	<ul style="list-style-type: none"> 樓齡較高，失修情況嚴重，居住環境不理想 地區特色豐富，需加以保存及發揚 業權分散，難以組織及推行市區更新工作 市區更新對生活環境、社區經濟及社區網絡的影響 	<ul style="list-style-type: none"> 加快區內市區更新步伐 維護及突顯地區特色 增加重建誘因，推動市區更新工作 妥善處理受重建影響居民及商戶的重置問題
不相協調的土地用途	<ul style="list-style-type: none"> 汽車維修工場與住宅樓宇為鄰 殯儀和相關服務行業與住宅樓宇為鄰 私家街道的管理及衛生問題 工貿大廈與住宅樓宇為鄰 東九龍走廊的噪音及空氣滋擾 馬頭角道煤氣廠與住宅樓宇為鄰 	<ul style="list-style-type: none"> 設立汽車維修中心，集中區內的汽車維修店舖 短期應透過紓緩措施減低殯儀和相關行業的滋擾，長遠應考慮將行業遷走或集中 加快透過重建解決區內不相協調土地用途問題
區內外的連繫	<ul style="list-style-type: none"> 交通擠塞、泊車位不足及人車爭路情況 行人路網絡的連貫性及環境 	<ul style="list-style-type: none"> 改善區內交通問題 優化現有的行人路連接及環境，並設置行人過路設施 連繫未來鐵路站及啟德發展區
區內社群的需要	<ul style="list-style-type: none"> 區內不同社群，尤其是長者及少數族裔的需要 社區設施的供應 	<ul style="list-style-type: none"> 重建過程中需維護他們的社區網絡，並提供適當支援 增設切合區內需要的社區設施
公共空間的質素	<ul style="list-style-type: none"> 不連貫及不完整的綠化網絡 公共空間可達性及用途 空氣流通及風環境的考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 在合適位置進行綠化，改善區內環境 增加區內的休憩空間
現有資源之利用	<ul style="list-style-type: none"> 活化文物及設立文物步行徑 活化海濱及碼頭 	<ul style="list-style-type: none"> 認同設立文物步行徑以介紹地區歷史及背景 活化牛棚以展示其歷史及藝術特色，並加強其與周邊社區的連繫及增設社區和休憩用途 貫通海濱地帶及加強其與周邊的連接 善用海濱地帶作休憩、康樂及社區用途

表15：九龍城區主要地區議題及公眾的具體關注和訴求

3.3 因應地區的主要議題，顧問亦考慮及建議相應的可能回應方法，藉以作為制訂市區更新計劃及其方案的依據。有關主要地區議題及可能回應方法的詳情如下：

3.4 市區更新的需要、困難及其影響

3.4.1 九龍城區經過多年的發展，區內樓宇一般樓齡較高，當中部分樓宇的狀況較差，居住環境並不理想。因應個別樓宇及地區情況，可透過重建、復修或 / 及活化等市區更新工作改善居民的生活環境，但在區內進行市區更新工作往往會遇到各種困難，並會對居民及商戶等地區人士造成一定的影響。區內的市區更新需要、困難及其影響詳情如下：

市區更新的需要

3.4.2 市區更新焦點範圍內的重建優先範圍，樓宇樓齡較高，達50年或以上，普遍失修情況嚴重，當中亦有劏房和天台僭建屋等問題（圖25），對樓宇的整體結構及安全造成影響。範圍內的樓宇大多出現牆身和天花剝落、裂痕、滲水及地面和樓梯高低不平等問題（圖26及27），需藉重建改善範圍內的居住情況。

3.4.3 重建及復修混合範圍內夾雜新舊樓宇，部分樓宇失修情況較為嚴重。有部分樓宇曾透過「樓宇更新大行動」進行復修，但由於有關復修工作只限於改善大廈外牆及部分室內公用地方，未能有效改善居民住所內的失修情況，因此建議藉重建或更全面的復修以改善範圍內的居住情況。

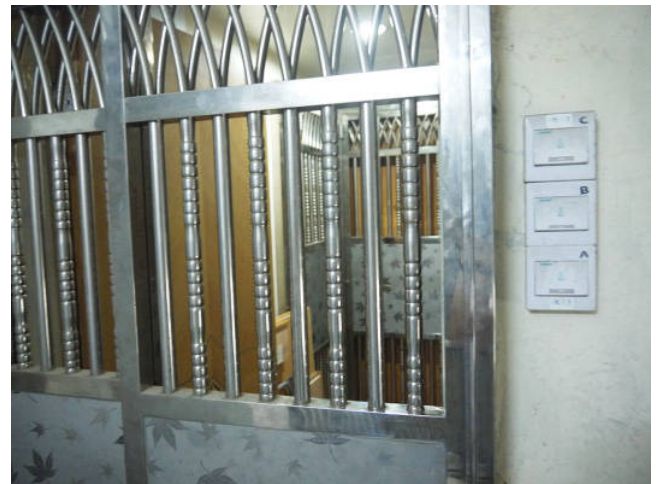


圖25：疑內部間格遭改裝的住宅單位（劏房）



圖26：五街樓宇內住宅單位的牆身裂痕



圖27：五街樓宇內住宅單位的天花剝落情況

3.4.4 復修及活化優先範圍內的樓宇狀況參差。範圍內，尤其是衙前圍道一帶，富有豐富地區特色及活化潛力，建議透過復修、活化及環境改善工程注入新動力，逐步改善區內的環境，並保留有關地區特色（圖28）。另外，範圍內個別樓宇的狀況較差，故亦不排除在範圍內進行重建發展的可能性。

進行市區更新所遇到的困難及需注意的地方

3.4.5 範圍內樓宇的業權大多分散，較難收集足夠業權進行重建。而很多樓宇亦沒有業主立案法團，業主當中有不少是長者，而部分空置單位的業主亦已失去聯絡，因此較難籌組法團或組織會議商討重建及復修計劃等事宜。

3.4.6 其中，位於五街及十三街一帶的住宅樓宇單位眾多，用地現被劃作「綜合發展區」地帶，在進行綜合發展時須收集有關地帶內的完整業權，對重建發展構成一定難度。當中十三街「綜合發展區」地帶，由於現時用地面積大，業權多且分散，重建難度大（圖29）。而五街住宅樓宇位處的「綜合發展區」地帶，亦包括新寶工商中心（圖30及31），但現時兩者的重建需求不同，對本已業權分散的五街樓宇構成額外的重建障礙。

3.4.7 顧問在制訂更新計劃時針對了上述問題就土地規劃方面作出考慮，包括對有關規劃地帶的範圍、面積及發展限制作出了檢視及制訂修訂建議，以增加發展誘因，加快重建步伐。而在制訂修訂建議時亦已初步考慮用地重建後對城市景觀及通風環境造成的影響。



圖28：龍塘區衙前圍道一帶街鋪林立，富有地區特色



圖29：十三街的住宅樓宇



圖30：五街的住宅樓宇

重建對居民及商戶的影響

3.4.8 進行重建會對區內居民及商戶造成不同程度影響，包括：

生活環境

3.4.9 對於一些樓宇狀況較差及環境較不理想的舊區，重建可徹底改善該區的環境，並可藉此更新公共及基礎設施的配套，為該區提供安全舒適的生活環境。

3.4.10 在重建時，自住業主可獲得一筆賠償作重置，但業主未必一定能憑有關賠償在原區重置。較大規模的重建發展往往會令大量住屋需求同一時間湧現，或會導致區內合適作重置單位的售價上升，令業主只能負擔面積較小或樓宇質素與原居相若的單位，或因此需搬離本區，居住質素不一定可以提升。

3.4.11 對租客而言，由於重建發展會導致區內低廉租金舊樓單位的供應減少，令租客較難找到租金相若的單位重置，或需轉向租金較高的單位，加重租客的經濟負擔。

3.4.12 有見及此，在區內進行重建發展，尤其是大型重建項目，需顧及其對原有居民的影響，可考慮鼓勵分階段進行重建，以減低重建對他們的負面影響，並透過制訂能切合不同需要的補償方案，藉以改善他們的生活環境。

社區經濟

3.4.13 區內的街道商店眾多，當中較多是一些傳統及家庭式經營的商舖，客源大多為區內居民，而區內亦是汽車維修業及殯儀和相關行業的集中地，為地區提供大量就業機會，社區經濟蓬勃。

3.4.14 重建可能會對社區造成一定的經濟影響，包括令區內商戶需要搬遷、或面臨更高昂的租金成本，甚至因此被迫結業。除了影響到本區居民及區外顧客的消費選擇及令他們需承受較高的物價之餘，亦令區內原有的特色經濟萎縮。但另一方面，透過重建發展亦可能會吸引一些新商舖進駐本區，為本區提供新的消費選擇，並可為地區製造就業機會。

社區網絡

3.4.15 區內居民大多在區內生活多年，並已形成固有的社區網絡。重建時或重建後居民將各散東西，令長時間建立的社區及人際關係網絡受到破壞，甚至消失。因此，在進行重建時需考慮透過提供切合其需要的重置選擇，藉以減低重建對他們的社會影響，並保存他們原有緊密的社區網絡。



圖31：新寶工商中心

復修及活化對居民及商戶的影響

3.4.16 進行復修及活化會對區內居民及商戶造成不同程度影響，包括：

生活環境

3.4.17 由於大部分舊樓的外觀與結構狀況欠佳，在未能重建前樓宇復修是改善居住環境與樓宇安全的必然方案。可惜現有由政府資助的復修計劃，大多只適用於已成立業主立案法團的大廈及其公用地方，支援有限。故此，大廈復修費用成為小業主的一大重擔，甚至會轉嫁至租客。

3.4.18 活化工作有助改善社區環境，如增加合適的社區設施和休憩空間以及營造更理想的行人和行車網絡等，但在活化過程中或會對居民，尤其是長者及小童造成不便，如社區設施需暫停服務及暫時封路等，需作出相應的便民安排。

社區經濟

3.4.19 復修工作雖一般只涉及樓宇的公用部分，包括公用空間和設施及樓宇外牆等，但亦可能會對附近商戶的營商環境構成直接影響，如因工程期間所引致的行人及行車路阻塞、噪音或灰塵等影響顧客光顧的意慾。

3.4.20 街道美化工程和交通改善措施等活化工作可營造較佳的社區環境，有助區內商戶吸引更多潛在顧客，藉以改善其營商環境，促進社區經濟的發展。

社區網絡

3.4.21 通過復修及活化工作，可令社區網絡得以維繫甚至變得更緊密。復修工作一般牽涉整座大廈範圍，需要大廈內各業主和租客的配合。成功的復修工作須建基於互信以及緊密的聯繫，若能促使復修工作，除了可改善居住環境，亦可增進業主和租客對大廈及附近街區事務的參與及關注程度，有助構建緊密社區及人際關係網絡。

3.4.22 此外，活化工作包括改善或加建社區設施（如長者中心、社區會堂、休憩處等）和休憩空間，可為居民提供不同的集會和溝通場所。但在改建現有社區設施以改善服務時，需因應情況盡量確保在過程中能繼續維持地區所需的社區服務，減低過程中對社區的影響。另一方面，改善行人路連接及交通狀況則可更方便居民穿梭區內，鼓勵他們參與不同的社區活動。

3.5 不相協調的土地用途

3.5.1 九龍城區屬本港舊區之一，發展悠久，經歷土地用途更替。區內仍有一些與民居不相協調的土地用途，對居民的生活造成不同程度的滋擾，並對整體環境造成負面影響。有關用途包括：小型汽車維修工場、殯儀和相關服務行業、缺乏管理的私家街道、工貿大廈、東九龍走廊及馬頭角道煤氣廠。



圖32：位於銀漢街一帶的汽車維修工場

3.5.2 汽車維修工場與住宅為鄰的問題
九龍城區是本港其中一個汽車維修工場集中地，區內設有約500間汽車維修工場，當中較多屬小型汽車維修工場，這些工場及其相關的行業較多集中於五街及十三街一帶、環字八街／銀漢街／崇安街一帶及銀漢街／上鄉道／貴州街／旭日街一帶的住宅或工業樓宇的地舖（圖32）。另外，區內亦有4間運輸署指定提供私家車及輕型貨車檢驗服務的汽車維修工場，以及數家大型汽車維修工場。

3.5.3 現時相關政府部門主要在環境保護、發展管制、建築物及消防安全等幾方面來規管汽車維修工場與相關服務行業的運作，以確保其運作不會為市民帶來不良影響。但區內小型汽車維修工場大多與民居較為接近，而兩者亦缺乏妥善的分隔，故工場對附近民居造成不同程度的滋擾，如空氣污染、噪音、污水排放、廢物處置和佔用車道或行人路等（圖33）。



圖33：五街一帶汽車維修工場附近常有車輛停泊在街道上，對居民及行人造成不便

3.5.4 雖然區內小型汽車維修工場影響居住環境，但有關行業卻為本區製造不少就業機會，並一直以來為香港各類型汽車提供維修服務。這些小型汽車維修工場在汽車維修業中扮演一定的經濟角色，相對於大車行或大型汽車維修工場，小型汽車維修工場提供較為廉宜及貼身的維修服務。參考《香港規劃標準與準則》對小型工場少於5名僱員的定義，假設每間工場內平均有4名工作人口，估計區內從事汽車維修業的人數約為2,000人。根據社會影響評估顧問與汽車維修業界人士進行的聚焦小組得知，以五街及十三街一帶為例，估計約有80%的汽車維修工場為租戶，較易受到重建所帶來的影響衝擊。商戶普遍擔心難以另覓商鋪重新營運，以及租金及經營成本上升。

3.5.5 區內小型汽車維修工場聚集的舊樓地下商舖多位於商住區，在市區重建過程中，無可避免會受到影響，長遠難以在重建後的商住區繼續營運。在現行的規管制度下重建後的商住樓宇內並不容許作汽車維修工場等工業用途，以避免不相協調的土地用途。另一方面，市區內的工業樓宇亦正被逐漸淘汰，而市區內的工業樓宇空間有限，較新的工業樓宇亦一般不容許作汽車維修工場用途。因此，市區內可供作汽車維修工場用途的地點愈來愈少，選擇十分有限，故受重建影響的汽車維修工場在市區內重置繼續經營的難度很大。在市區更新的過程中需顧及對行業及其從業員的經濟及社會影響，並提供適當的協助，以協助重置經營及維持他們的生計。

3.5.6 回應上述問題，顧問考慮了不同的可能解決方案，當中包括藉重建發展的機遇引導區內的汽車維修工場遷離民居及設立汽車維修中心以集中工場，藉以減低工場營運對附近居民的滋擾，並為工場提供更多的重置選擇。顧問亦已透過與汽車維修業界進行訪談及聚焦小組了解業界人士的意願及建議。商戶普遍希望重建後仍可以可負擔的租金租舖重置，並希望在市區繼續經營，以保留原有的客源。

殯儀和相關服務行業與住宅為鄰的問題

3.5.7 紅磡分區西面因鄰近3間殯儀館，吸引了一批殯儀與相關服務行業於附近的住宅區經營，包括一些持有殯葬牌照的長生店、售賣殯儀用品和提供相關服務的商店、喪葬中介服務和骨灰龕位展銷場以及花店（圖34）。截至2014年1月，分區內現約有59間持牌殯葬商，約佔全港總數的57%，另亦有約50間售賣殯儀用品和提供相關殯儀服務的店舖，約10間喪葬中介服務和骨灰龕位展銷場，以及約40間花店。



圖34：小區內的殯儀相關行業

3.5.8 由於與民居為鄰，其營運活動對區內居民造成心理和環境上的滋擾，如燃燒祭品時產生的煙霧和灰燼所引致的空氣污染；花店在行人路上放置雜物和澆花時引致地面積水，令行人路變窄及長期濕滑；花店員工在行人路兜售，對行人造成滋擾；靈車在住宅區路旁停泊（圖35），令交通受阻及對居民造成心理影響；以及祭祀儀式發出噪音及氣味滋擾行人及影響附近樓宇住戶。



圖35：停泊於住宅區街上的靈車

- 3.5.9 此外，近年因全港骨灰龕位短缺，部分先人家屬將骨灰龕暫寄存在分區內的殮葬商店舖內或區內一些骨灰龕場。每逢春秋二祭，均有家屬前來拜祭，拜祭和燃燒祭品時所產生噪音、煙霧和灰燼，對附近居民造成滋擾，亦為區內居民帶來心理影響，包括影響居民的日常及社交生活、情緒被祭祀儀式發出的悲傷聲音所影響等，亦加重區內交通負擔。
- 3.5.10 現時與殯儀相關服務行業有關的政策及規管主要分為殮葬商的牌照監管制度、針對私營靈灰安置所建議的政策，及土地用途規管，而食物環境衛生署（下稱「食環署」）及環保署則會規管有關行業經營所造成的環境滋擾。
- 3.5.11 基於上述的規管措施及政策，顧問進一步探討了不同的可行紓緩措施及解決方法，以改善現時行業的運作及紓緩行業對居民的滋擾，並長遠解決用地不協調問題。顧問亦透過與殯儀業界進行訪談及聚焦小組，以及透過公眾參與活動與居民溝通，了解業界人士及居民的需要及意見，從而制訂平衡紓緩行業對居民滋擾及滿足業界需要的市區更新方案。

缺乏管理的私家街道

- 3.5.12 九龍城區內現有31條私家街道，主要集中在土瓜灣及紅磡分區，其主要功能是用作樓宇或屋苑的內部通道或緊急車輛通道，屬多業權擁有。當中位於土瓜灣分區的私家街道，較多位於地契沒有業主共同管理街道規管條文以及沒有業主立案法團的樓宇地段內，以致這些私家街道長期缺乏適當的管理及清潔，造成環境、衛生及交通等方面的負面影響。



圖36：區內部分私家街道有車輛停泊，佔據街道空間

- 3.5.13 私家街道常見的環境問題包括街道及其簷篷和遮蓋物缺乏清潔及衛生管理，令街道衛生狀況不理想，而一些私家街道因毗鄰大廈水管修理不善，以致出現滲水甚至水浸問題。此外，部分私家街道被地面店舖佔用作放置貨物及停泊車輛，令街道變得狹窄，一旦發生火警，會對救援工作構成阻礙，危害居民的安全（圖36及37）。

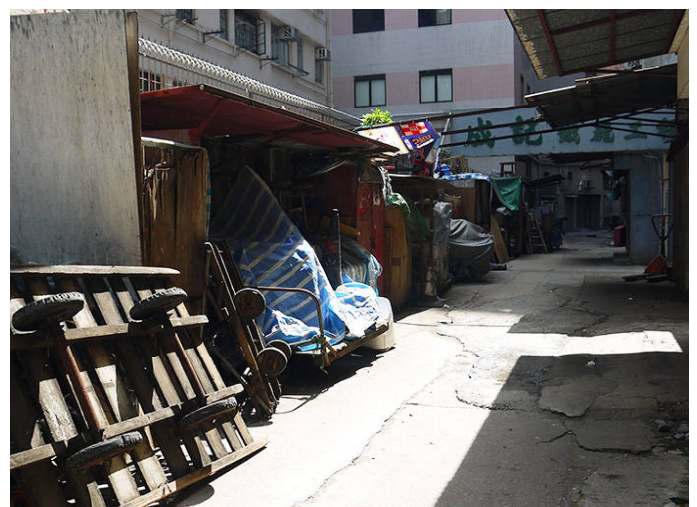


圖37：區內私家街道的雜物放置及僭建物問題

3.5.14 政府由1986年開始根據《道路（工程、使用及補償）條例》實施收回及修葺私家街道的計劃，並成功收回區內部分私家街道並完成修葺，但亦有部分私家街道基於不同限制而從收回計劃中刪除，如因收回私家街道會令附近樓宇失去車輛通道以及需對業主作出賠償。雖然部分街道如環字八街等，因衛生環境惡劣亦曾獲特別安排作改善工程，但長遠而言仍需協助業主認清自身的責任，負責其私家街道的清潔及維修工作。

3.5.15 此外，市區重建時亦可能為區內環境惡劣的私家街道提供改善的機會。透過重建相鄰樓宇或地盤重整，可改善私家街道的情況及區內整體環境。

工貿大廈與住宅樓宇為鄰

3.5.16 土瓜灣分區過往是九龍區其中一個主要的工業區，為附近住宅社區的居民提供大量就業機會，但時至今日，市民對生活環境質素的要求提高，不希望住所與工業大廈為鄰。

3.5.17 近木廠街、宋皇臺道和土瓜灣道一帶現有一些工貿大廈，過往因靠近啟德機場，較多用作物流及貨倉用途，這些工商業活動至今仍然運作，故常有大型車輛如貨櫃車駛入附近街道如木廠街並於路旁進行上落貨活動，對附近的交通造成影響。由於這些大廈亦接近十三街的住宅樓宇（圖38），大型車輛經過的噪音亦對民居造成影響。現時有關地段已被劃作三個「綜合發展區」地帶，預期可透過重建發展淘汰有關用途，解決工貿活動滋擾民居的問題。



圖38：與十三街住宅樓宇為鄰的工貿大廈

- 3.5.18 位於旭日街及上鄉道一帶的工業大廈（圖39），與住宅樓宇為鄰，當中以旭日街工業大廈的情況更為明顯，這些大廈現時仍有工業活動，常有大型貨車出入並途經附近街道，加上部分工業大廈的上落貨區較為接近毗鄰的住宅樓宇，令附近的民居飽受噪音問題困擾。因此，有關當局已將區內的工業用地在分區計劃大綱圖上改劃作「住宅（戊類）」地帶，以鼓勵透過重建逐漸淘汰區內的工業用途，預期能消除工業活動對居民的影響。



圖39：位於旭日街一帶的工業大廈

東九龍走廊天橋的噪音及空氣滋擾問題

- 3.5.19 東九龍走廊是連接紅磡至九龍灣和觀塘一帶的主要幹道，當中位於九龍城道及漆咸道北一帶的天橋部分，非常接近附近的民居（圖40）。由於屬高速公路，而天橋與住宅樓宇亦缺乏充足的分隔，令鄰近居民終日受到汽車噪音及廢氣滋擾。受影響的住宅樓宇需藉重建以改善現有居住環境，但現時有關位置的重建步伐緩慢，私人主導的重建項目不多，而市建局在天橋旁開展的重建項目亦只有兩個。



圖40：東九龍走廊位於九龍城道的天橋路段非常接近民居

- 3.5.20 有鑑於現時行車天橋對民居所造成的影響，顧問對不同的可能解決方法進行了探討，包括考慮了一些較短期可實施的紓緩措施，以至長遠透過重建及修訂土地用途和發展參數以解決天橋與民居為鄰的問題。

馬頭角道煤氣廠

- 3.5.21 位於馬頭角道附近的香港中華煤氣有限公司煤氣廠因與民居相鄰，其安全性一直受到居民關注，並對居民造成心理影響。該址在分區計劃大綱圖已被劃為「住宅（甲類）」地帶，未來重建後可作住宅用途，但現時煤氣廠仍然運作中，亦未有發展計劃。

- 3.5.22 另一方面，由於煤氣廠屬有潛在危險性的用途，附近地段在重建時需進行潛在危險評估，以確保重建發展的安全性及可行性，有關要求可能對附近地段推行重建構成阻礙。

3.6 區內外的連繫

交通擠塞、泊車位不足及人車爭路情況

3.6.1 區內現時主要依賴道路交通，部分街道常出現交通擠塞或人車爭路情況。個別位置，如龍塘街前圍道一帶及紅磡鶴園街／鶴園東街／民裕街一帶的商貿區，吸引大量駕車訪客及乘坐旅遊巴士到訪的旅客，帶來違例路邊泊車問題（圖41及42），現有的泊車位及上落客貨位亦見不足。而九龍城道與落山道一帶及黃埔街／寶其利街／蕪湖街一帶等位置，由於靠近居民購買日常用品及食物的主要市集，加上行人路普遍較窄，常有人車爭路的情況出現（圖43及44）。



圖41：龍塘街前圍道一帶有很多駕車訪客到訪

3.6.2 在制訂更新計劃時顧問已探討不同紓緩現有的交通問題及滿足泊車和上落客貨需求的方案，而在過程中亦已配合未來沙中線、觀塘線延線及中九龍幹線等大型交通基建計劃，並考慮有關基建落成後可能對區內道路交通需求及車流量的影響。



圖42：民裕街是紅磡商貿區內的交通樽頸位

行人路網絡的連貫性及環境

3.6.3 由於過往的城市建設較着重行車路的發展，區內的行人路往往被行車路分割，以致區內未能形成連貫及暢達的行人路網絡。在制訂更新計劃時顧問提出不同的市區更新方案以加強行人路網絡的連貫性，並優化住宅社區與周邊交通設施、社區設施、休憩空間、海濱地帶及啟德發展區的行人路連接。

3.6.4 正如上文提及，區內部分行人路的闊度不足，未能應付途經該處的人流，步行環境不理想。因應未來新鐵路服務的啟用，顧問探討了改善現有行人路連接及環境的可行方法，如考慮將部分行人路段擴闊或將部分道路改作行人專用區，及設置綠化及其他行人設施等。



圖43：九龍城道一帶市集的行人路較窄

3.6.5

與未來鐵路站及啟德發展區的連繫現時區內部分位置的市區更新步伐較慢，新鐵路服務一方面可改善區內連接區外的交通接駁外，亦可帶動鐵路站周邊的更新步伐，增加有關地段的重建發展誘因。此外，隨着啟德發展區的陸續落實，其鄰近居民亦可受惠於其商業零售設施、社區設施及休憩空間。更新計劃建議透過加強與未來鐵路站及啟德發展區的連繫，推動區內的市區更新步伐，改善居民的生活環境。



圖44：燕湖街一帶市集的行人路普遍較窄

3.7 區內社群的需要

3.7.1

區內有較多的年長及少數族裔人口，他們較依賴所屬的社區網絡，以適應生活環境的轉變。當中，長者大多在區內生活多年，日常生活依賴固有的社區網絡，較難或需較長時間適應改變。此外，區內現有一批巴基斯坦及印度裔的少數族裔人士聚居，區內亦設有一些少數族裔商店及兩所清真寺。從社會影響評估顧問與相關社會服務組織進行的訪談得知，少數族裔大多數與同鄉住得較接近，就業地點大多集中於市區，而小童亦大多於區內提供少數族裔教育服務的學校就讀，形成獨有的社區網絡。

3.7.2

因此在市區更新的過程中，需特別留意保存他們的社區網絡，並提供所需的社區設施及支援服務，以減低更新過程對這些群體所帶來的社會影響。

3.7.3

另一方面，隨着區內的市區更新工作及各項基建發展逐步落實，預料區內的人口會有所增加，人口特徵亦會改變。從公眾參與活動及社會影響評估的結果得知，區內人士普遍認為有需要考慮優化區內社區設施的供應，包括按區內人口的特徵（例如年齡）提供更適合的設施，以及善用現有土地資源以增加社區設施供應。雖然區內現有及已規劃的政府、機構或社區設施大致足夠，顧問亦探討了不同優化區內社區設施供應的方法，包括重建現有社區設施及建議區內個別地段重建時可考慮設置的社區設施，以滿足未來地區需求。

3.8 公共空間的質素

不連貫及不完整的綠化網絡

3.8.1 九龍城區內樓宇密集，交通網絡錯綜複雜，街道上普遍缺乏綠化。有見及此，土木工程拓展署制訂了九龍城區綠化總綱圖，並已完成當中所建議的短期綠化工程。根據署方資料，有關的中期和長期綠化措施有待實行。配合有關綠化計劃，顧問進一步考慮了透過不同的手法於區內街道進行綠化，以營造連貫的綠化網絡，改善區內的行人環境及體驗。



圖45：東九龍走廊天橋橋底的小型休憩處及花槽設施較為簡單

公共空間可達性及用途

3.8.2 現時區內的公共空間供應大致足夠，但區內的大型公共空間，如九龍寨城公園、土瓜灣遊樂場、海心公園等，分別位處各分區較邊陲的位置，距離居民較遠及缺乏妥善連繫，未被充分使用。因此，顧問探討了不同的行人路連接改善方法，旨在加強現有公共空間與鄰近交通設施、住宅社區及主要活動節點的連繫，以改善其可達性及提高使用率，使之更有效服務區內居民。

3.8.3 除了大型公共空間外，區內還有一些較小型的公共空間。雖然鄰近住宅區及居民，但由於面積所限，設施亦較為簡單，大多數只用作休憩處，未能滿足不同居民需要（圖45及46）。更新計劃建議優化區內合適的公共空間及休憩處，並增設適合居民使用的設施。另一方面，亦建議配合區內不同的發展機遇增設公共空間，以供居民使用，並完善區內的公共空間網絡。



圖46：紅磡老龍坑街的現有小型休憩處設施較為簡單

空氣流通及風環境的考慮

3.8.4 現時的分區計劃大綱圖已在區內的大部分用地加入建築物高度限制。於制訂這些限制時，有關當局已就個別的分區範圍進行空氣流通專家評估，以確認區內的盛行風方向及主要的通風走廊，分析區內主要通風環境需要改善的地方及問題，並提出相應的緩解措施。在區內進行個別重建發展項目時，需注意有關項目對地區通風環境及空氣流通的影響，並透過適當的措施紓緩項目可能造成的不良影響。

3.9 現有資源之利用

3.9.1 九龍城區擁有豐富歷史及文化資源，而且東臨海濱地帶，但現時有關資源仍未被充份利用，具有潛力加以活化，吸引本地及外地旅客。因此，在區內推行市區更新時需考慮善用這些現有資源，配合新鐵路服務及啟德發展區的發展機遇，增添本區吸引力及加強本區特色，同時維護本區獨有的社區面貌。

3.9.2 活化文物及設立文物步行徑
九龍城區內現有不少古蹟和文物，分別代表地區不同時期的發展歷史。但隨着城市發展，這些古蹟和文物往往被新發展分隔，或因位處較偏僻的位置而被遺忘。而個別古蹟和文物亦缺乏導賞介紹，令遊人較難深入了解九龍城區的歷史。初步方案建議設立文物步行徑（下稱「文物徑」），把區內的文物古蹟連接起來，並可伸延至海濱地帶的公眾活動節點，如海心公園，以突顯本區獨有的吸引力（圖47）。

3.9.3 文物徑的走線及主題
擬議的文物徑將串連區內的古蹟、文物、歷史建築及具歷史背景的景點，如啟德發展區的龍津石橋、九龍寨城公園、宋王臺花園內的宋王臺石刻、牛棚以及海心公園的魚尾石等。

3.9.4 公眾參與活動的結果顯示，市民普遍認同在區內設立文物徑，但對文物徑的走線及景點均有意見及建議，需考慮作出適當的調整。另有市民覺得主題不夠清晰，路線亦太長，建議可將景點分類，並設立不同主題的路線，以增加文物徑的吸引力，並滿足不同類型的訪客。

3.9.5 文物徑的呈現方法
初步方案建議沿文物徑的主要景點豎立標示，介紹有關的歷史及背景資料。在公眾參與活動中，市民認同有關建議，並提出不同的關注，如可透過甚麼手法呈現文物徑、文物徑的可達性和與周邊的連接，以及需確保其有足夠的配套設施，為訪客提供良好的遊覽經驗。

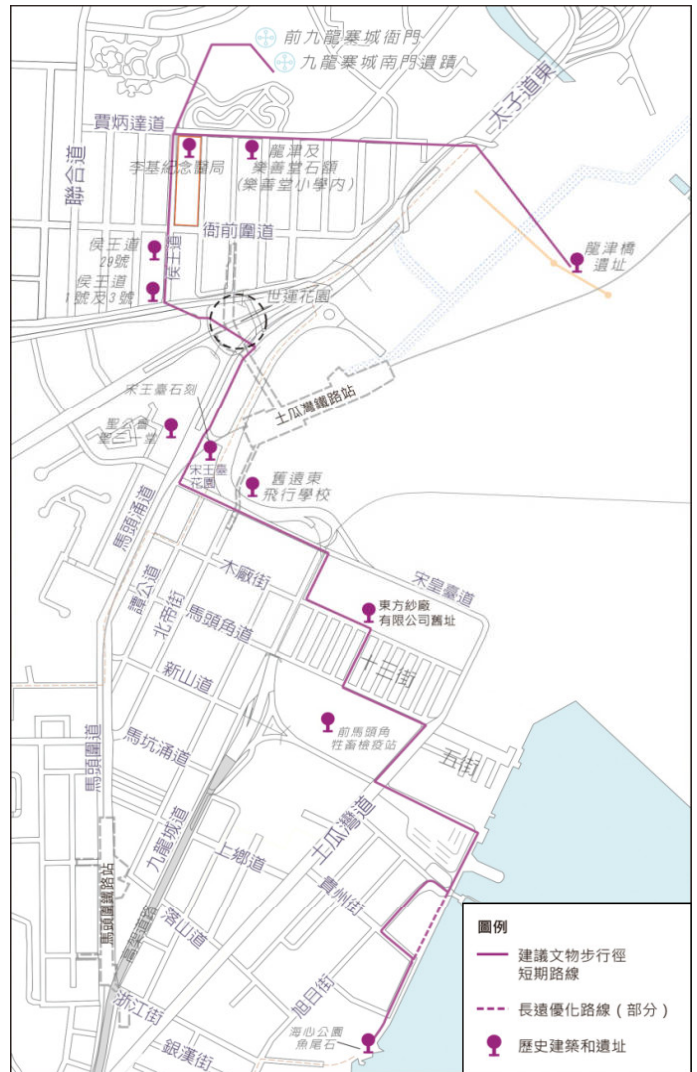


圖47：初步方案建議文物步行徑的路線及途經的歷史建築和遺址

活化牛棚

3.9.6

牛棚是文物徑沿途其中一個歷史建築，建於1908年，佔地約16,000平方米，是本港碩果僅存的戰前牛隻屠房，並一直用作牛隻檢疫和屠宰中心至1999年。2001年，牛棚的部分空間（約7,500平方米）被改為藝術村（圖48），以重置北角油街藝術村的本地藝術家¹⁶，但現時人流較少，未有充分發揮這座二級歷史建築作為地區特色景點的功能。藝術村現由發展局文物保育專員辦事處管理，並由該局研究及制訂活化及保育牛棚的計劃，以發揚其文化歷史及藝術特色。



圖48：牛棚的部分空間被改為藝術村

3.9.7

牛棚現時的空間未被善用

過往牛棚由政府產業署負責管理，其後於2011年4月轉交由發展局至今，當局為了改善當時牛棚開放性較低以及空置率較高的情況，已實行相應措施，包括延長牛棚的開放時間以及着手租出剩餘空間作與藝術或文物保育有關的活動，雖然牛棚的開放性及出租率已較以往改善，但開放予公眾參觀的單位及活動仍然較少。

3.9.8

配合當局現正研究活化牛棚長遠計劃的工作，更新計劃探討了增加牛棚吸引力的方法，藉以吸引附近居民及區外訪客到訪。另外，牛棚現在只有部分空間開放予公眾參觀，後院部分因未有足夠符合現今安全標準的設施，故此暫時未被開放使用（圖49）。牛棚後院部分現已被納入九龍城區議會社區重點項目計劃，建議牛棚長遠的活化工作需配合有關計劃，以打造其成為富文化歷史及藝術特色的地區主要活動節點。



圖49：牛棚後院部分現未有被開放予公眾使用

¹⁶ 根據發展局文物保育專員辦事處網站資料 (<http://www.heritage.gov.hk/tc/conserv/cattleDepot.htm>)

牛棚的主題

3.9.9 牛棚現以藝術為主題，並有藝術家在內開設工作室，可考慮加設不同的文化及社區元素以豐富其主題。此外，牛棚與其周邊位置擁有豐富的歷史背景，但現時其歷史特色未被充分發揮，在活化時應考慮如何將其歷史特色與藝術結合，打造其獨特性。

牛棚與鄰近社區的連繫

3.9.10 牛棚位處區內較僻靜的位置，附近雖有眾多不同的住宅社區，如五街、十三街及翔龍灣等，但亦被周邊不同的用途，如啟德隧道下沉路段及馬頭角煤氣廠等阻隔，更新計劃方案旨在加強牛棚與附近居民的連繫。除住宅社區外，牛棚附近亦有不同的現有和已規劃休憩康樂設施及發展機遇，如土瓜灣遊樂場、海濱地帶及啟德發展區等，而將來區內亦會有鐵路服務，為牛棚帶來活化條件及契機，更新計劃建議加強牛棚與有關設施及位置的聯繫。

活化海濱及碼頭

3.9.11 九龍城區擁有延綿的海岸線，但區內部分臨海地帶被不同的用途阻隔。為達致於維港兩岸建設連貫海濱長廊的長遠目標和願景，區內的部分臨海地帶，包括紅磡至尖沙咀的沿海位置已被貫通作海濱長廊，啟德發展區亦已預留空間作海濱長廊。初步方案建議逐步貫通區內沿海各段現時阻塞通往海濱長廊的地方，以提供一條由尖沙咀通往啟德發展區暢通無阻的海濱長廊，並進行美化及活化工作，以促進旅遊業及本地經濟發展（圖50）。

部分臨海地帶被現有用途阻隔

3.9.12 區內部分臨海地帶被現有用途阻隔，包括青洲英泥碼頭、工貿大廈、污水處理廠、臨時停車場、海水抽水站和煤氣站等。

3.9.13 現時的啟德分區規劃大綱圖已於臨海地帶上反映了貫通海濱地帶的願景，如把臨海地帶包括海心公園、景雲街遊樂場、土瓜灣驗車中心、海水抽水站及九龍城渡輪碼頭公共運輸交匯處部分位置劃為「休憩用地」地帶，而翔龍灣旁煤氣站、五街及新寶工商中心分別所屬的「住宅（甲類）」及「綜合發展區」地帶亦已指定沿海20米寬的範圍為「海濱長廊」用途，以期透過重建或改建實現貫通海濱地帶的願景。

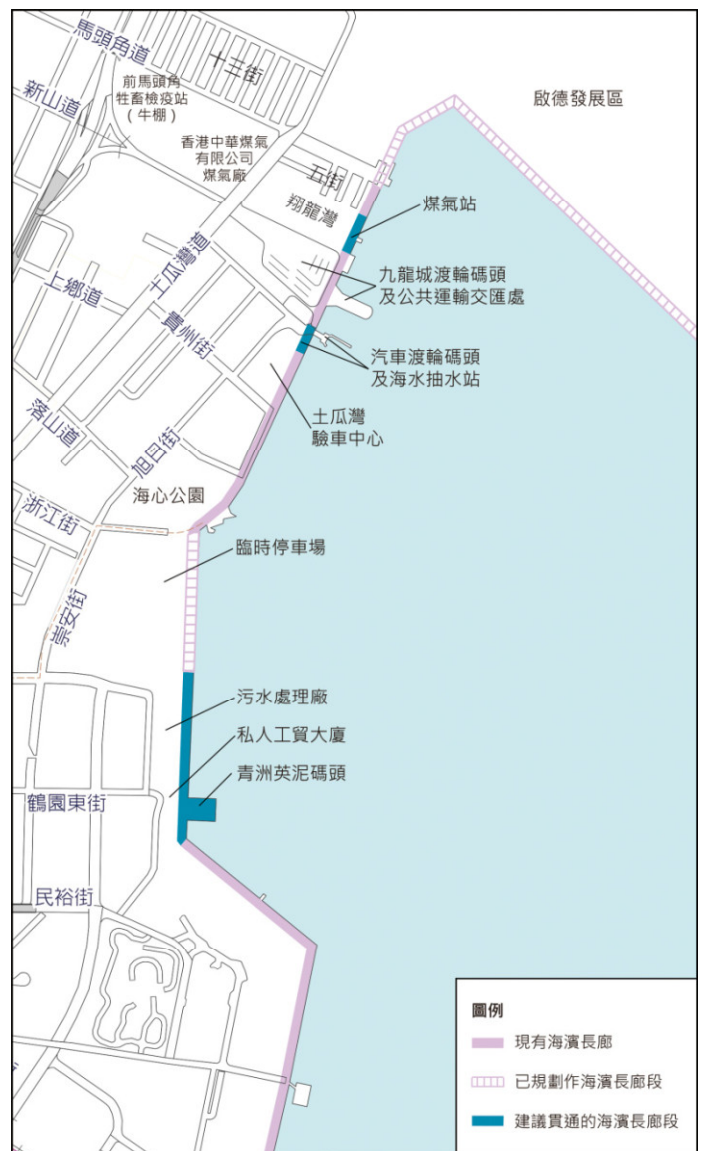


圖50：貫通海濱地帶建議

- 3.9.14 至於現時的紅磡分區計劃大綱圖上並未有指定「海濱長廊」用途的範圍，而現時未貫通的海濱地帶，包括青洲英泥碼頭、工貿大廈、污水處理廠及臨時停車場，分別被劃為「未決定用途」、「其他指定用途」及「休憩用地」地帶。當中有一部分為政府設施，需與相關政府部門了解未來有否搬遷設施的計劃及研究搬遷和闢設海濱長廊的可能性。私人物業則需由當局與有關業主磋商和探討開通臨海部分的可能性。

臨海地帶缺乏公眾活動節點

- 3.9.15 現時區內部分臨海地帶缺乏可供居民作休憩及康樂活動的場所，加上與內陸地帶的行人連繫較弱，未能吸引人流。從公眾參與活動的結果得知，市民希望區內能提供一個開放、空間充足及適合居民作休閒活動的海濱，同時預留空間於節日可舉辦多元化的活動，如跳蚤市場等，並加入地區元素以增加其獨特性及吸引力。在制訂更新計劃時，顧問探討了於臨海地帶加設各種用途，如公共空間、商店及餐飲設施等的可能性。

- 3.9.16 九龍城渡輪碼頭及毗鄰的公共運輸交匯處（圖51）是土瓜灣分區的主要交通交匯點。有關用地佔地較廣，並位處臨海地帶，靠近海濱長廊，可考慮地盡其用，在現址加設新的活動場所和用途。根據中九龍幹線工程的施工計劃，有關用地將被借用作施工用地。因此，可藉此機會與有關部門探討一併重整有關用地現有設施及進行改善工程的可能性，如優化現有海濱長廊，加設休憩空間以及泊車設施，並考慮善用現時渡輪碼頭的空間，加入地區特色或商業元素，藉以增加人流及吸引不同種類的使用者。



圖51：九龍城渡輪碼頭及公共運輸交匯處

- 3.9.17 對於附近已廢置的汽車渡輪碼頭（圖52），有市民建議可將其活化作博物館和觀景台，以介紹其歷史予訪客，但需探討改建的技術可行性及安全性。而露天停車場及土瓜灣驗車中心（圖53及54）則佔據部分臨海地帶，較少空間讓居民進行公眾活動，令附近變得為冷清，更新計劃旨在探討如何釋出有關用地作公眾空間及海濱長廊，為附近居民提供更多可進行休憩及康樂活動的場地。



圖52：已被廢置的汽車渡輪碼頭

3.9.18 海心公園是海濱沿岸主要的休憩空間，現時已有許多區內居民使用，聚集一定人流。根據當局計劃，浙江街以南的臨海用地將會闢作海心公園的擴建部分，屆時現有的海濱長廊將會進一步延伸，並可提供更多休憩和康樂設施，使海心公園成為海濱地帶的主要活動節點。

3.9.19 此外，亦有意見認為需優化現有通往海濱的街道，包括貴州街、落山道及浙江街，以增強海濱與內陸地方的連接性及其作為海濱地帶主要入口的功能；並考慮收窄或取消部分現有靠近海濱的行車路，如景雲街遊樂場一帶的街道，以騰出更多空間作海濱長廊及休憩用途。而在計劃有關建議時，需考慮其對附近民居的影響。



圖53：露天停車場佔據部分臨海地帶



圖54：土瓜灣驗車中心佔據部分臨海地帶

4 市區更新計劃定稿

4.1 更新計劃制訂過程及原則

4.1.1 經過前文的資料分析，並參考第一階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，顧問制訂了更新計劃初稿。在考慮及整合更新計劃及相關方案時，顧問按照了以下四大原則藉以貫徹諮詢平台「以人為先，地區為本，與民共議」的市區更新工作方針：

以居民考慮為出發點
有效回應訴求
貼身改善環境
推動市區更新以惠及區內人士

4.1.2 以居民考慮為出發點
在制訂更新計劃及方案時，需平衡各方意見及訴求並盡量作出有效回應，以達至共同得益的局面。其中，因區內居民為九龍城市區更新的重要持份者，需針對性解決問題，以盡快改善他們的生活環境。

4.1.3 有效回應訴求
為使本研究項目的建議最終能實現及能有效回應不同持份者對區內進行市區更新的訴求，制訂更新計劃及方案時需考慮其可行性，並藉不同方法及機會，全面及有效地回應他們的訴求。

4.1.4 着重更新計劃及方案的可行性
在制訂更新計劃及方案時，需諮詢相關政府部門和機構，繼而對方案進行深化，同時亦需考慮並建議有關方案的實施機構 / 部門、機制及時間，務求令方案切實可行，最終達到方案目標。如有需要，亦可研究新政策或措施以回應現有機制未能解決的地區議題及問題。

4.1.5 利用不同方法以改善現況
區內涉及多方面的議題，有局部亦有整體性，需靈活運用不同的方法回應，包括紓緩滋擾、解決問題及優化環境等回應手法。針對區內較複雜的議題，更新計劃需在盡快改善居民生活環境的原則下提出一些較短期的紓緩方案，以回應居民的訴求及紓緩居民的困擾，同時亦需建議較長期的方案從根本解決問題，以逐步改善居民的生活環境。此外，更新計劃亦需藉不同環境優化措施，提升地區整體生活環境質素，並保存和發揚地區特色。

4.1.6 把握區內不同的機遇一併回應地區議題及解決問題
九龍城區雖是舊區，但未來將有新的交通基建和啟德發展區陸續落成啟用，可配合這些新建設，一併回應地區議題及解決現有的問題。

4.1.7 透過提供適當誘因鼓勵私人主導的市區更新
區內大部分主要議題及問題都涉及私人業權，有關當局須在尊重私人業權及維持對市場較少干預的原則下推行市區更新，並盡量透過現有機制提供適當誘因以鼓勵業主及私人機構參與市區更新。

按地區及整區需要改善環境

4.1.8 更新計劃及相關方案需同時顧及個別地區及整區需要。部分方案雖以個別地區為焦點，但這些地區並不獨立於其周邊地區，所以需平衡這些地區及整區的需要。在某些議題上，不能只依靠針對這些地區的方案去解決區域性的問題，需靈活運用不同層面的方案以回應兩者的訴求。

推動市區更新以惠及區內人士

4.1.9 推動市區更新可為舊區帶來環境的改善，但亦很容易改變區內的社區結構，引入新社群的同時亦容易令一些較弱勢的原有社群被遷走。市區更新要使現時區內社群能享受其成果，並維繫及加強現有的社區網絡。

4.1.10 參考第一階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，顧問對初步方案作出以下主要修訂，以制訂更新計劃初稿（表16）：

公眾意見要點	對初步方案的主要修訂
<u>更新範圍界線及性質</u>	
馬頭圍道以西石塘街一帶部分樓宇樓齡較高，失修嚴重，重建步伐緩慢，同時亦受東九龍走廊的滋擾	將有關位置與毗鄰的庇利街 / 春田街 / 崇安街一帶合組成為紅磡庇利街 / 春田街 / 新圍街 / 漆咸道北一帶「重建及復修混合範圍」，以回應居民對重建及復修的訴求
紅磡溫思勞街 / 機利士南路一帶部分樓宇樓齡較高，樓宇曾作復修，但因樓宇本身的建造質量較不理想，復修效果不彰，需靠重建以改善居民的生活環境	將有關的「復修及活化優先範圍」與毗鄰的黃埔街 / 寶其利街 / 蕪湖街一帶合併，組成紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶「重建及復修混合範圍」，以反映其重建的需要
<u>「活化商貿範圍」</u>	
公眾對設立「活化商貿範圍」的意見不一，而商戶主要對區內的街道環境及交通安排較為關注	建議不考慮設立「活化商貿範圍」，但仍會按照主流意見，建議在附近一帶進行街道優化，以改善社區環境
<u>設立「美食專區」</u>	
公眾擔憂設立「美食專區」會對區內小型食店的生計及附近居民的居住環境造成負面影響	建議不考慮有關方案
<u>設立「文物步行徑」</u>	
支持設立「文物步行徑」，但認為主題不夠鮮明，建議按主題分段，並加入不同景點以豐富步行徑	將文物步行徑定名為「主題步行徑」，調整其走線及按沿途景點作出分段和冠以不同主題，並加強主題性並提出設計建議
<u>於啟德隧道下沉段加建綠色上蓋</u>	
公眾認為綠色上蓋的綠化成效有限，並對建議的可行性和必要性存疑	建議不考慮有關方案，只配合主題步行徑於該處建議較小規模的行人路綠化

表16：更新計劃初稿對初步方案作出的主要修訂

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

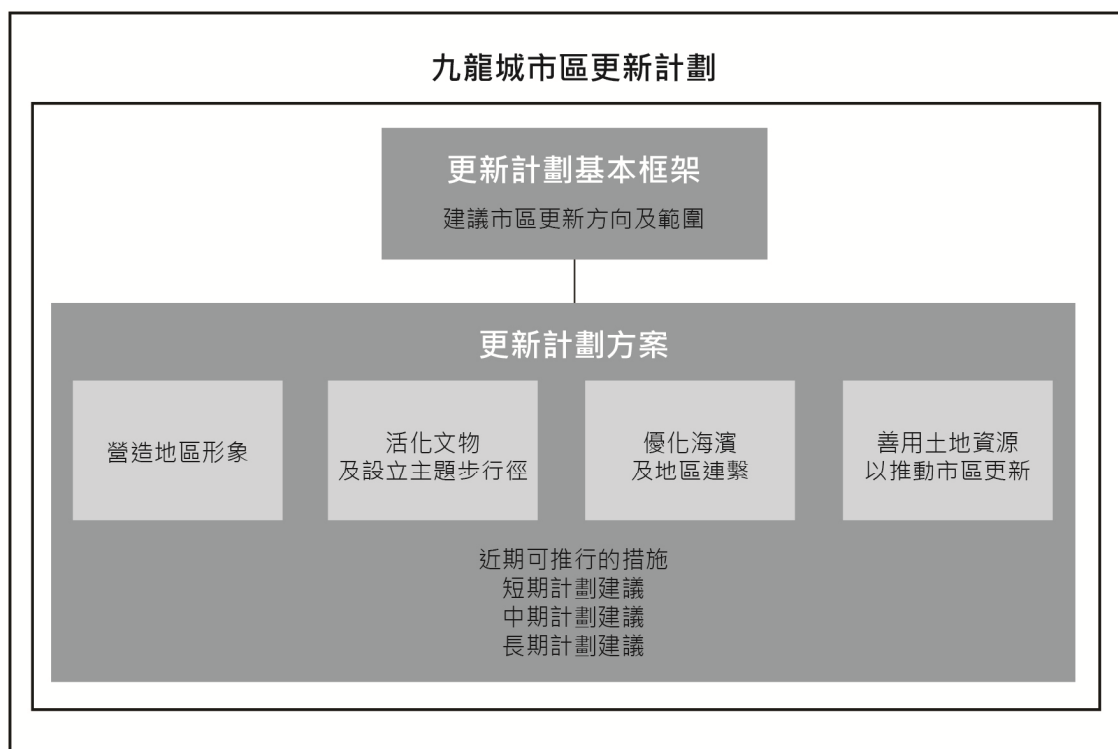


圖55：九龍城市區更新計劃定稿計劃元素

4.3.2 根據不同的準則，如議題的複雜性、技術可行性、涉及執行部門或機構、政策上的配合、與其他項目的互動和關係及公眾支持度等，更新計劃方案被劃分為不同實施時序的方案：

近期可推行的措施

- 是指較簡單、非爭議性及可在短時間內完成並成效顯見的方案。

短期計劃建議

- 涉及較簡單、非爭議性及可在較短時間內完成或可與近期項目配合的方案。

中期計劃建議

- 包括較複雜、涉及較多政府部門和其他機構、需較長時間及與其他較長期的項目配合的方案。

長期計劃建議

- 包括較複雜、涉及較多政府部門和其他機構、需較長時間及需政策配合的方案。

4.4 基本框架

4.4.1 更新計劃就區內不同的社區提出市區更新方向及範圍（圖56），詳情如下：

重建優先範圍

- 土瓜灣五街及十三街一帶
- 土瓜灣九龍城道與落山道一帶
- 土瓜灣環字八街 / 銀漢街 / 崇安街一帶

4.4.2 範圍內大部分樓宇屬失修或明顯失修，以及樓齡普遍達50年或以上。有些樓宇的狀況及樓齡雖未完全符合以上的準則，但由於有關住戶正面對嚴重的環境衛生、空氣 / 噪音污染等問題，因此按個別情況把有關樓宇及地區納入範圍內。因應上述情況及權衡重建和其他市區更新方式，建議範圍內優先考慮以重建方式進行市區更新。

4.4.3 有關範圍的市區更新方向已在公眾參與及社會影響評估活動中得到廣泛認同。

復修及活化優先範圍

- 龍塘衙前圍道一帶

4.4.4 範圍涵蓋區內富有地區特色及活化潛力的社區，建議透過不同的復修及活化計劃為社區注入新動力，改善生活環境，並在更新過程中保存地區特色。有關建議並不限制在範圍內進行個別舊樓的重建發展。

4.4.5 從公眾參與活動及社會影響評估的結果得知，居民普遍支持在範圍內進行活化工作，並希望在市區更新的過程中仍能保存地區特色。

重建及復修混合範圍

- 土瓜灣銀漢街 / 上鄉道 / 貴州街 / 旭日街一帶
- 紅磡庇利街 / 春田街 / 新圍街 / 漆咸道北一帶
- 紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶



- 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
 - 短期路線
 - 長遠優化路線
 - 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

米 200 0 200 400 米
比例尺

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 範圍內夾雜有需要重建及較新建的樓宇，形成樓宇新舊交錯的情況。
- 4.4.7 公眾參與及社會影響評估活動中有居於範圍內個別地點的居民指出其樓宇的狀況較差，建議因應個別樓宇情況，在適當的地點進行重建及 / 或復修的工作。
- 4.5 規劃背景概況 - 營造地區形象
- 4.5.1 九龍城區是東九龍其中一個以住宅為主的地區，由於發展已久，形成不同的住宅小區，當中尤以龍塘衙前圍道一帶、土瓜灣五街及十三街一帶、土瓜灣中部及紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶發展較為成熟，各小區有其各自的地區議題。
- 4.5.2 更新計劃方案旨在回應各小區的地區議題，以達至市區更新的目的。展望將來，因應區內各種機遇，如啟德發展區及未來鐵路發展，各小區將能為九龍城區擔當不同角色（圖 57）。
- 地區中心
- 4.5.3 現時九龍城區已有2個發展成熟的地區中心，分別為龍塘衙前圍道一帶及紅磡的黃埔花園，是區內主要的消費及服務集中地。
- 4.5.4 隨着區內沙中線鐵路服務將於2018年落成及啟德發展區的陸續發展，預計會為本區帶來發展及轉變的機遇。啟德發展區接近龍塘分區一帶已規劃為商業區，預期能與衙前圍道一帶小區連繫成一個多元商業服務區，同時包含新商業元素和富地區特色的小街商舖餐飲服務區域。
- 4.5.5 另外，沙中線將可優化土瓜灣分區的可達性，隨着馬頭圍鐵路站將座落於區內主要幹道（包括馬頭圍道、九龍城道和土瓜灣道）的交接點附近，預計會為鐵路站一帶位置帶來轉變的機遇，從現在的住宅區轉變為多元化的商業及住宅區，並發展成為九龍城區的新地區中心。
- 文娛康樂點
- 4.5.6 藉着區內的各種機遇，可更有效善用及整合現有的資源以推動更新。牛棚藝術村作為一個藝術家的聚腳點，現時與土瓜灣的社區連繫較為薄弱。
- 4.5.7 透過加強牛棚的吸引力及社區與藝術的融合，增添土瓜灣社區的特色之餘，有助提升土瓜灣成為一個富藝術色彩的社區。結合毗鄰現有的康體設施及透過加強與啟德發展區內已規劃的運動場地及休憩用地之連繫，有助該位置發展成為地區的文娛康樂點，吸引居民及區外訪客到訪。
- 海濱休閒點
- 4.5.8 九龍城區擁有延綿海濱，可盡量貫通現時被阻隔的臨海位置，為地區打造一條可連接其他區域的海濱長廊，並同時加強與腹地的連接。
- 4.5.9 藉着海心公園的擴建計劃，預料海心公園一帶會成為海濱地帶的主要活動節點，為居民提供進行休閒活動的場所。
- 4.5.10 而藉着中九龍幹線的工程機遇，有機會可在九龍城渡輪碼頭及公共運輸交匯處一帶提供新的海濱公共空間，並可加添商業及其他活力元素，使該處發展成為土瓜灣海濱地帶通往啟德發展區都會公園的另一個主要活動節點。



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



營造地區形象

4.5.11 藉着推行本章建議的市區更新計劃方案，務求更有效發揮區內各小區的地區定位，營造鮮明的形象及實現市區更新願景（圖58）：

- a) 土瓜灣五街及十三街一帶 - 文娛藝術生活區；
- b) 龍塘衙前圍道一帶 - 小街飲食文化區
- c) 土瓜灣中部 - 多元用途的地區中心；以及
- d) 紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶 - 藉鐵路服務契機提升地區形象及生活質素。

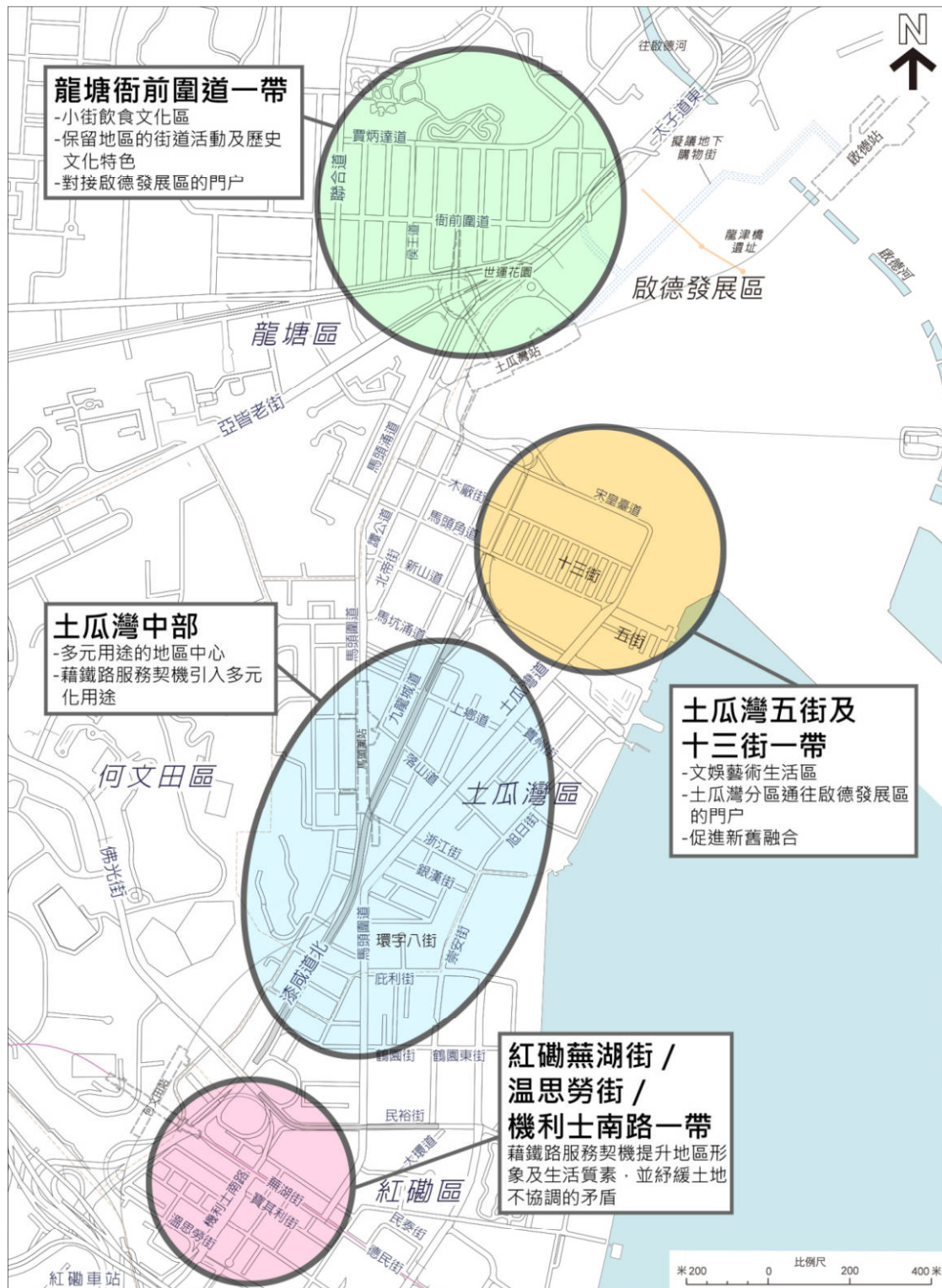


圖58：地區定位、形象及市區更新願景

4.6 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

- 4.6.1 小區現時以住宅及工貿用途為主，亦是小型汽車維修工場的集中地，工場的日常營運對小區居民造成長期滋擾。加上小區內的住宅樓宇大多樓齡較高，失修情況嚴重，居住環境並不理想（圖59）。因此，該區有着重建更新及理順不協調土地用途的迫切性。現時小區內的重建步伐非常緩慢，需藉着不同措施加快重建步伐以改善小區的居住環境。
- 4.6.2 小區的更新計劃方案旨在加快重建步伐，並改善與啟德發展區及海濱地帶的連繫。透過推動小區重建發展改善生活環境，並 **促進舊區與啟德發展區的融合**，令小區成為 **土瓜灣通往啟德發展區的門戶**。此外，配合牛棚未來的活化計劃及現有和擬議的康樂設施及海濱長廊，建議將小區打造為 **文娛藝術生活區**（圖60）。



圖59：土瓜灣五街及十三街一帶小區現況



圖60：土瓜灣五街及十三街一帶小區

短期計劃建議：

分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地

4.6.3 為了加快重建步伐及改善地區生活環境，方案建議城規會拆細五街及十三街的「綜合發展區」用地，並檢討其發展限制（圖61）。詳細建議如下：

五街的「綜合發展區」用地

4.6.4 建議透過分拆用地以減低業權收購的難度，令住宅樓宇及工商業綜合大廈兩部分可因應各自需要進行重建。

4.6.5 建議放寬住宅樓宇用地的發展地積比率從5提高至6.5，提供誘因吸引重建發展，但建議其他發展限制如建築物高度限制及最大覆蓋率等則維持不變，以減低方案對周邊環境及整體城市輪廓的影響，及塑造一個向啟德發展區遞減的建築物高度輪廓（圖62）。

4.6.6 配合用地的其他發展要求，如海濱長廊及非建築用地等，用地重建後亦可加強小區與臨海地帶的连接，並提供可作休憩用途的公眾海濱長廊。

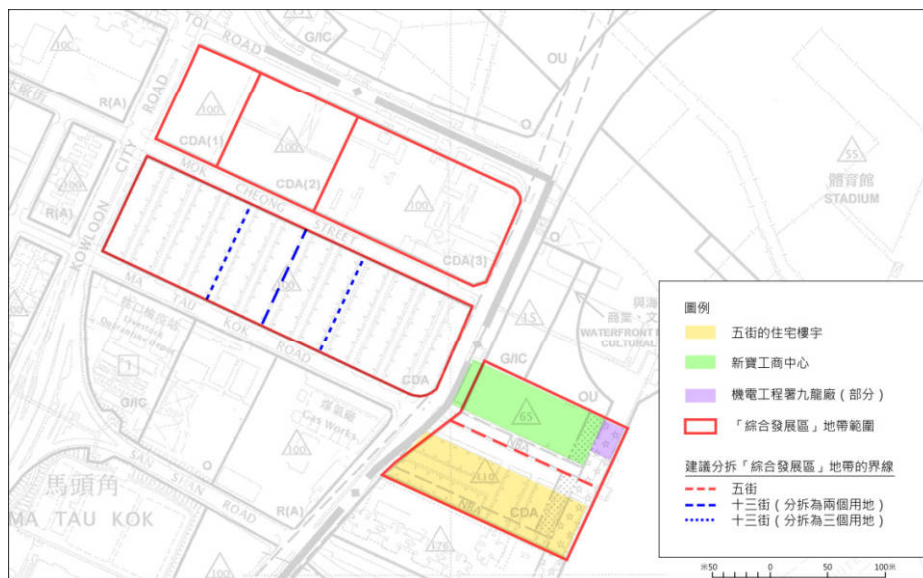


圖61：分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地



圖62：用地的建築物高度限制將能塑造一個向啟德發展區遞減的建築物高度輪廓（發展模擬圖）

十三街的「綜合發展區」用地

- 4.6.7 建議分拆地盤成為較細的「綜合發展區」用地，減少涉及的業權份數，降低收購重建的難度。分拆地盤亦可為重建規模提供更多彈性，可由單一或多個發展者發展，加快重建步伐。為了在滿足地區房屋需求及維持協調城市環境之間取得平衡，建議用地維持現時分區計劃大綱圖規定的總樓面面積及建築物高度限制。
- 4.6.8 平衡降低收購重建難度的需要及維持綜合發展的規劃意向，初步認為可考慮將地盤分拆為2至3個「綜合發展區」用地。各用地分拆數目的利弊分析如下（表17）：

分拆為2個「綜合發展區」用地	分拆為3個「綜合發展區」用地
優點	
<ul style="list-style-type: none"> 分拆後各用地根據《建築物（規劃）規例》會被界定為丙類地盤，可盡用現時分區計劃大綱圖規定的發展參數 分拆後各用地的面積較大，為未來發展的樓宇佈局及設計提供較大靈活性 	<ul style="list-style-type: none"> 分拆後各用地的規模較小，涉及的業權數目可大幅減少，能較有效降低收購重建的難度
缺點	
<ul style="list-style-type: none"> 分拆後的用地仍具一定規模，並涉及較多的業權數目，進行收購重建仍有一定難度 	<ul style="list-style-type: none"> 根據《建築物（規劃）規例》，用地分拆後位於中間的地段會被界定為甲類地盤。有關用地的住宅及非住宅總樓面面積或未能盡用現行分區計劃大綱圖所列明的樓面面積 由於分拆後用地的面積較小，未來發展的樓宇佈局及設計的彈性較低，或未能營造較好的城市環境

表17：不同分拆十三街「綜合發展區」用地數目的利弊比較

- 4.6.9 從以上利弊分析得知，分拆為3個「綜合發展區」用地能較有效降低收購重建的難度，有助加快重建步伐。但分拆後位於中間地段的住宅及非住宅總樓面面積或未能盡用現行分區計劃大綱圖所列明的樓面面積（即相等於住宅及非住宅地積比率7.5及1.5），或需透過輕微調整有關用地在分區計劃大綱圖內可建非住宅及住宅樓面面積的比例，以維持現時規定的總樓面面積，並充分利用有關地盤的發展潛力。規劃署可進一步跟進研究，適當地分拆「綜合發展區」，並把相關修改建議呈交城規會審議。
- 4.6.10 由於地盤發展或會涉及多個發展者，各用地的發展時序可能會不同，建議規劃署制訂一個整體規劃大綱，藉以協調各用地發展要求，並處理各用地之間的界面接合問題。建議規劃大綱可包括以下要求：
- 4.6.11 公共設施及休憩空間供應
配合用地的規劃意向，建議未來發展須提供公共設施及休憩空間，以滿足未來用地以至地區居民的需要。參考第一及第二階段公眾參與活動所收集到的意見及社會福利署的建議，建議在未來發展內設置安老及復康相關的社區福利設施¹⁷，以回應地區居民的需要。

¹⁷ 實際設施種類有待制訂規劃大綱時落實。

4.6.12 未來發展須參考《香港規劃標準與準則》，根據人口提供鄰舍休憩用地。有見用地周邊已有一定數量的現有及已規劃公共休憩用地，如土瓜灣遊樂場、牛棚、海濱地帶及擬議位於啟德發展區內的宋皇臺公園等，建議未來發展可只提供私人休憩用地，以供未來住客使用。

泊車設施供應

4.6.13 此外，未來發展須提供足夠的泊車設施，如泊車位及上落客貨設施等，以滿足自身的泊車需要。建議在可行的情況下，不同發展機構可嘗試集中提供有關設施以減少不必要的設施出入口，減低對周邊的交通影響。

各用地之間及與周邊的行人聯繫

4.6.14 為確保分拆後各用地之間，以及各用地與周邊發展有暢通的行人連接，建議未來發展需考慮有關行人連繫細節。此外，由於用地位於牛棚及啟德發展區之間，建議可在用地及毗鄰宋皇臺道「綜合發展區」用地的規劃大綱內加入「設立公眾行人通道」的要求（圖63），以便打造一條連接牛棚及啟德發展區的行人通道，加強兩地的行人連繫，並強化小區作為土瓜灣分區通往啟德發展區的門戶功能。

4.6.15 建議「設立公眾行人通道」的要求細節如下：

- 各用地內通道的連接需互相配合，以打造便捷及連貫的行人環境；
- 最少有十米的闊度，以應付未來往來土瓜灣及啟德發展區的人流；
- 由用地發展者負責其管理及保養工作；及
- 為了營造一條充滿生氣的行人通道，建議要求商業及公共設施須設於通道附近，並在適當位置進行綠化和提供無障礙通道設施，以滿足不同使用者的需要。

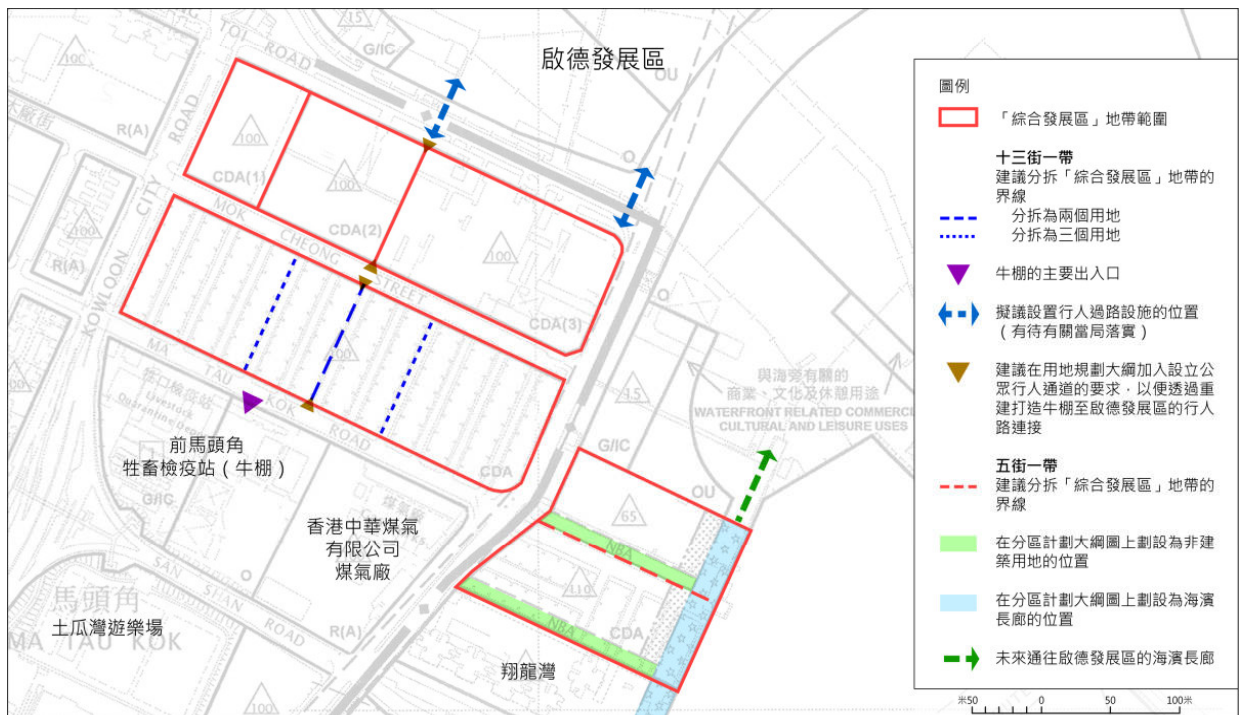


圖63：改善五街及十三街一帶小區與啟德發展區行人路連接的措施

初步技術考量

4.6.16 分拆「綜合發展區」用地及增加發展參數的建議旨在加快重建以改善居民生活環境。有關當局在修改相關分區計劃大綱圖及制訂整體規劃大綱時，需平衡加快重建與整體城市景觀及通風環境的影響，及評估建議對該處環境、交通及基礎建設供應及負荷的影響，並需參考相關的建築設計規定，如可持續建築設計指引中的建築物間距和樓宇向後退入要求等，為未來發展預留足夠的設計彈性以符合相關規定。此外，亦需考慮用地與用地之間以及與周邊的行人聯繫，以確保未來發展與周邊社區能有暢通的連接。



圖64：現時位於五街一帶的小型汽車維修工場

4.6.17 無論是增加五街用地的發展地積比率，或是分拆十三街「綜合發展區」為2或3幅用地的建議，初步評估認為有關方案應不會對該處的交通及基礎設施供應等造成不良的影響，但未來在制訂詳細發展設計時需進行相關的詳細技術評估，以評估發展對周邊的影響及制定需要的技術紓緩措施。



圖65：現時位於十三街一帶的小型汽車維修工場

建議實施部門 / 機構及機制

4.6.18 由規劃署研究有關方案及擬備在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。

中至長期計劃建議：

探討發展汽車維修中心的可行性，以重置受重建影響的汽車維修工場

4.6.19 五街及十三街一帶現時為小型汽車維修工場集中地（圖64及65），工場營運者多為租戶，預計小區的重建會對行業造成影響，故建議在進行重建時，或需探討發展汽車維修中心的可行性。從社會影響評估顧問與業界進行的聚焦小組反映，業界普遍支持汽車維修中心重置選擇，並希望能在市區內繼續經營。根據業界對中心選址的意見以及對行業營運需求的了解，歸納出選址原則如下：

- 位處市區範圍的工業區及較遠離民居，並靠近主要幹道
- 用地面積能滿足中心發展及行業營運要求
- 能在較短時間內釋出作重置用途
- 合符營運者可負擔的租金水平

- 4.6.20 根據以上的選址原則，規劃署現時在葵青區內覓得適合的工業用地可考慮作汽車維修中心發展，但如推行有關建議仍會涉及一些複雜的問題，包括汽車維修中心的發展與五街及十三街重建進度的配合、財務安排及營運模式等，加上尋求有興趣投資者發展有關汽車維修中心亦存在一定困難，有關建議的可行性仍有待日後確定。

初步技術考量

- 4.6.21 雖然《香港規劃標準與準則》已列出了汽車維修工場（包括汽車維修中心）的規劃、選址、停車及其他所需設施等方面的要求，方案能否實行需配合相關政策、適當選址及業界支持，亦需考慮汽車維修中心在財務上可行的發展及營運模式，當中包括有關模式對汽車維修工場客源及經營成本的潛在影響，以及對投資者的吸引力。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.6.22 有關建議的可行性有待日後確定。

4.7 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

- 4.7.1 小區靠近前啟德機場（即現時啟德發展區範圍），由於早年受機場障礙物高度管制規範，該區的樓宇普遍較矮，而且多為30年以上樓宇，部分失修情況亦較為嚴重。因應實際情況，可考慮為小區內個別樓宇進行復修。鑑於小區內現時重建發展亦十分活躍，更新計劃不會排除小區內個別地段因應樓宇實際狀況進行重建的可能性。另一方面，小區內街道排列整齊，食肆和特色商店林立，街道活動蓬勃，形成了獨特街區氛圍（圖66）。
- 4.7.2 小區的更新計劃方案旨在於活躍重建進程中保留地區街道活動和歷史文化特色，改善街道環境及增加小區社區設施的供應，藉以活化小區及塑造小區成為小街飲食文化區。此外，透過加強與周邊地區的聯繫，更新計劃銳意打造小區為通往啟德發展區的門戶（圖67）。



圖66：龍塘衙前圍道一帶小區現況



圖67：龍塘衙前圍道一帶小區

短期計劃建議：

因應地盤面積及情況，探討在重建發展時彈性調整相關泊車位要求，並適當地考慮豁免，以保留小區街鋪林立的街道氛圍

- 4.7.3 因應毗鄰的沙中線鐵路發展，建議當局在審批個別發展項目時，因應地盤情況（包括位置、大小、形狀和交通情況等）彈性處理其泊車位及上落貨設施的要求，並適當地考慮豁免，以期重建後仍能有足夠空間設置臨街商店，保留街道活動蓬勃環境氛圍（圖68）。此外，亦建議規劃署藉修訂分區計劃大綱圖的機會反映保留小區街道氛圍的規劃意向及達至有關意向的建議措施。



圖68：小區街鋪林立，形成了獨特的街區氛圍

- 4.7.4 初步技術考量
方案涉及探討豁免小區內重建發展的停車設施要求的可行性，當中需注意對小區泊車和上落客貨位供應及行車交通的影響，並考慮沙中線落成後對小區人流及車流動線的改變，在保留蓬勃街道氛圍及滿足泊車需要之間取得平衡。

- 4.7.5 方案亦可配合更新計劃探討在小區內設置公眾停車場的建議一併實施，以維持小區足夠的停車位供應。若實行有關方案，亦需考慮在適當地點設立上落客貨位，以滿足需求。

- 4.7.6 由於建議涉及在現行標準下提供彈性，適當地豁免面積較小地盤泊車位及上落客貨設施的要求，需要得到相關部門及政策的支持和配合。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.7.7 運輸署在審批個別發展項目時，因應地盤情況（包括位置、大小、形狀和交通情況等）彈性處理其泊車位及上落貨設施的要求，並適當地考慮豁免。規劃署可藉修訂分區計劃大綱圖的機會反映保留小區街道氛圍的規劃意向及達至有關意向的建議措施。

優化南角道街道環境

- 4.7.8 未來沙中線將於小區的南角道設置鐵路站出入口，預料鐵路通車後該位置將成為來往小區的主要出入口，並會聚集一定人流。為了突顯該位置作為地區的門廊，建議配合沙中線工程及其設計，在南角道鐵路站出入口一帶進行行人路優化，包括鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木，藉以加強地域場所感，塑造街道作為小區門戶。建議植物品種可參考九龍城綠化總綱圖中的主題品種如陰香、黃金榕及龍船花（圖69至71）。



圖69：未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口將設於南角道

初步技術考量

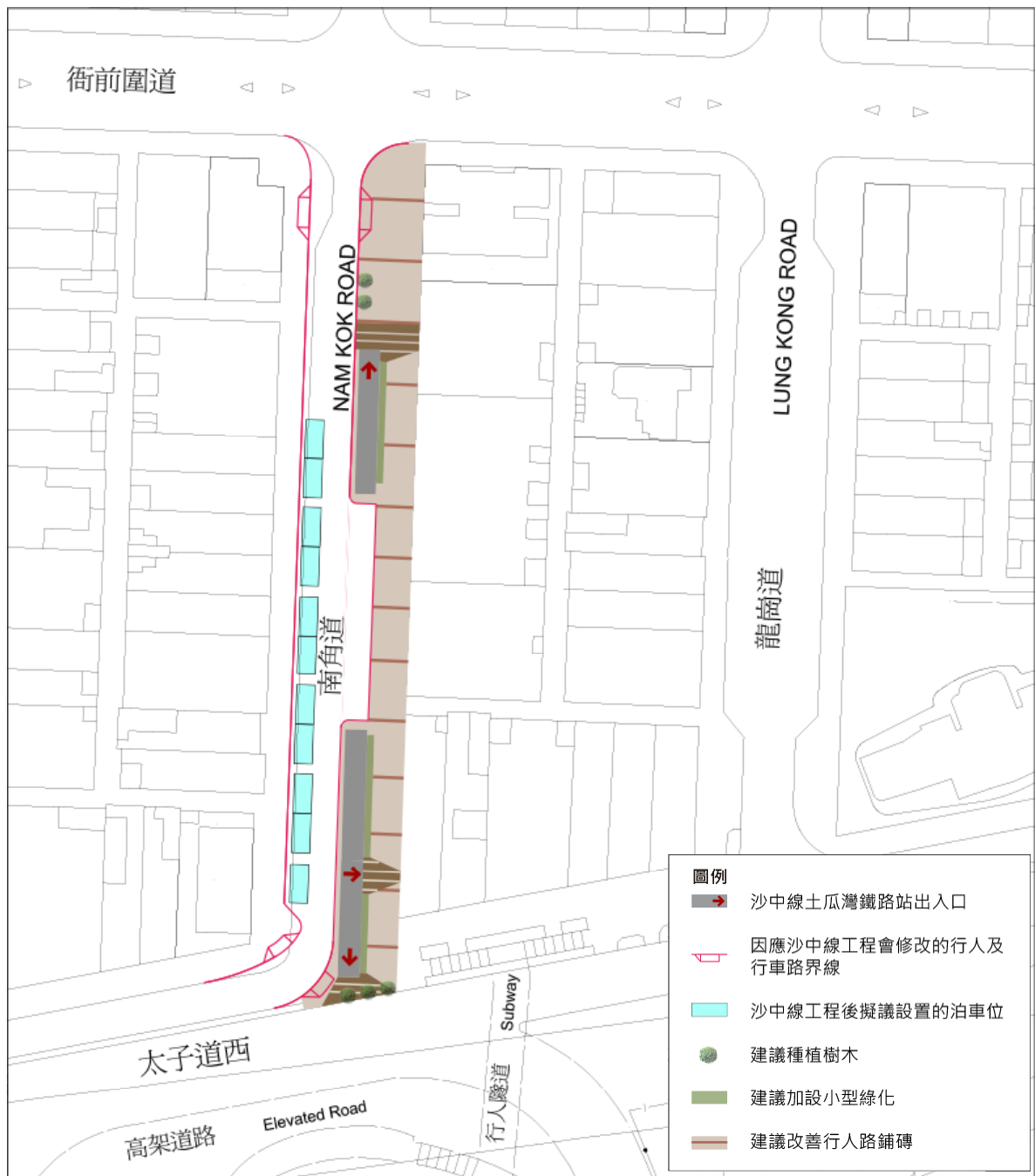
- 4.7.9 方案建議的街道優化包括鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木等，技術上大致可行，但需在設計上與鐵路站出入口位置融合。由於該處人流將較多，附近亦有商舖及民居，在進行詳細設計時需考慮方案對各方的影響，如考慮工程及維修的難度、工程施工時間的長短及對行人導向性的影響等。



圖70：優化後的南角道街道環境（模擬圖）

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.7.10 鋪設地磚較適合由路政署負責，綠化工作則較適合由康文署負責。



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

短至中期計劃建議：

加強與啟德發展區的連繫，包括優化區內行人隧道，以及建議在啟德道以東作綜合住宅及商業發展，並連接啟德地下購物街，以連繫啟德及九龍城

4.7.11 現時小區南部設有行人隧道，以供市民橫跨太子道東前往土瓜灣及啟德發展區，有關行人隧道包括：

- 連接世運花園及宋皇臺遊樂場的行人隧道
- 近打鼓嶺道休憩花園連接前啟德板球場的行人隧道

4.7.12 現有的行人隧道多依賴梯級及缺乏升降機等設施，對行動不便者造成障礙。另一方面，有關當局已在太子道東沿途規劃三條行人隧道以加強小區與啟德發展區的行人路連接，有關行人隧道（圖72）包括：

- 近打鼓嶺道休憩花園行人隧道的延伸部分
- 擬議連接沙浦道與啟德發展區地下購物街的行人隧道
- 擬議連接小區與龍津橋遺址的行人隧道

4.7.13 從與土木工程拓展署九龍拓展處的會面溝通得知，除了擬議連接沙浦道與啟德發展區地下購物街行人隧道的落實時間仍需進一步檢討外，其餘的兩條隧道將配合啟德發展區內前北面停機坪基礎建設的建造計劃於2018年竣工，屆時將為小區提供更多通往啟德發展區的連接點，加強兩區的交流，有助促進地區經濟發展。

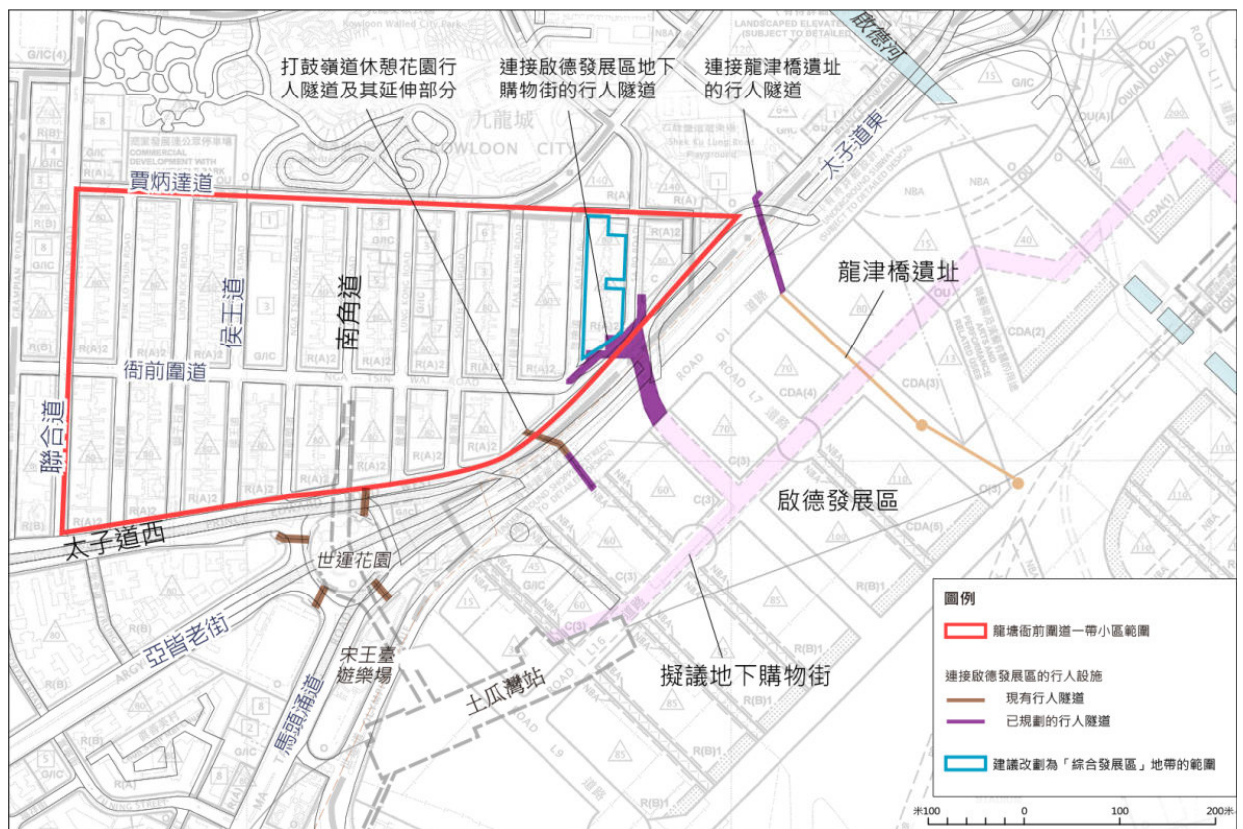


圖72：小區連接啟德發展區的現有及已規劃行人隧道

4.7.14 方案建議於現有及已規劃的行人隧道內增設無障礙設施，如升降機及斜台，以供行動不便者使用。因應小區的豐富地區特色，建議在隧道內加入靠牆的展覽佈置，以展示地區歷史及特色，優化隧道成具趣味的行人通道，增加小區的吸引力。建議佈置主題和內容及其實施部門／機構如下（表18）：

行人隧道	建議佈置主題和內容	建議實施部門／機構
<p>連接世運花園的行人隧道</p>  	<ul style="list-style-type: none"> 由於是更新計劃建議主題步行徑的路段，建議可展示與步行徑路段主題有關的內容，如九龍城舊區和九龍寨城的歷史資料及照片 除了主題展覽外，鑑於主題步行徑將會帶動更多人流到訪小區，建議亦可考慮於隧道內設置活動式展板，以便加入社區資訊，並定期進行更新，讓途人能了解最新社區情況，保持隧道的新鮮感及趣味性 	<ul style="list-style-type: none"> 因應香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）現徵用世運花園作沙中線工程的施工用地，並計劃在施工完畢後美化花園及將西端的兩條行人隧道納入作車站出入口通道，港鐵將負責有關隧道的優化工程 另外的兩條隧道，則可配合沙中線工程進度、啟德發展區計劃及路政署原計劃在該處加設無障礙設施的計劃，由土木工程拓展署九龍拓展處負責在隧道內加設靠牆的展覽佈置 可由有意利用隧道空間作展示用途的部門或機構考慮在隧道內設置活動式展板

表18：連接啟德發展區行人隧道的建議佈置主題和內容及其實施部門／機構

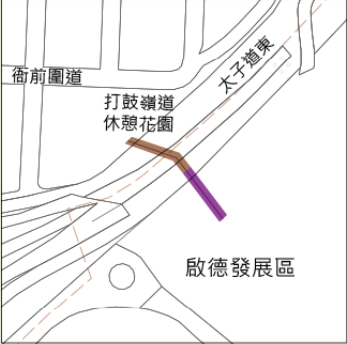
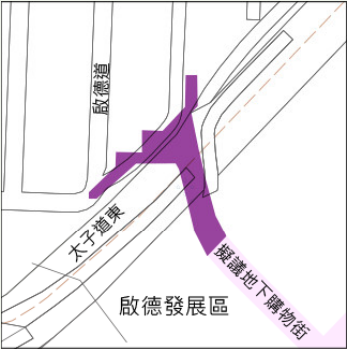
行人隧道	建議佈置主題和內容	建議實施部門 / 機構
<p>近打鼓嶺道休憩花園行人隧道和其延伸部分</p>  	<ul style="list-style-type: none"> 建議可展示與舊啟德機場有關的歷史資料及照片 	<ul style="list-style-type: none"> 路政署已計劃在隧道加設無障礙設施 配合啟德發展區計劃，隧道將會伸延至發展區內。鑑於啟德發展區的落實工作是由土木工程拓展署九龍拓展處負責統籌，而該處亦已就靠近小區前北面停機坪位置的基礎建設開展設計工作，建議由該處負責進行有關工作，並在隧道內加設靠牆展覽佈置
<p>擬議連接啟德發展區地下購物街的隧道</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 建議可展示與舊啟德機場有關的歷史資料及照片 	<ul style="list-style-type: none"> 由土木工程拓展署九龍拓展處負責有關工作，當中包括設置靠牆展覽佈置 因應現時地下購物街發展計劃仍屬規劃階段，預計有關隧道佈置建議將會於較後時間落實

表18：連接啟德發展區行人隧道的建議佈置主題和內容及其實施部門 / 機構

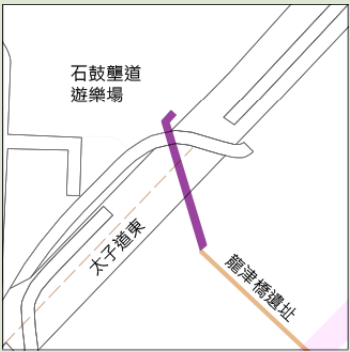
行人隧道	建議佈置主題和內容	建議實施部門 / 機構
<p>擬議連接龍津橋遺址的隧道</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 可配合未來主題步行徑的延伸走線，展示與龍津橋遺址有關的資料及照片 • 除了主題展覽外，鑑於主題步行徑將會帶動更多人流到訪小區，建議亦可考慮於隧道內設置活動式展板，以便加入社區資訊，並定期進行更新，讓途人能了解最新社區情況，保持隧道的新鮮感及趣味性 	<ul style="list-style-type: none"> • 由土木工程拓展署九龍拓展處負責有關工作，當中包括設置靠牆的展覽佈置 • 可由有意利用隧道空間作展示用途的部門或機構考慮在隧道內設置活動式展板

表18：連接啟德發展區行人隧道的建議佈置主題和內容及其實施部門 / 機構

4.7.15 此外，建議利用綜合發展模式，引導小區啟德道以東發展成門戶區，與啟德發展區地下購物街無縫結合。建議改劃現時於沙浦道的「住宅（甲類）2」用地為「綜合發展區」地帶¹⁸（圖73），鼓勵商業、社區設施及住宅混合發展，輔以規劃大綱以引導於此處作較綜合的重建發展。

4.7.16 建議為用地制訂規劃大綱，當中包括以下要求：

- 未來發展須連接地下購物街及其連接地面的通道，並在地面出入口位置預留適當的空間設置入口廣場（建議佔用地面積約一成至一成半，即約500至700平方米），以配合地下購物街連接及營造小區門戶場所感；及
- 未來發展須包括一定樓面面積的商業設施、社區設施（如多用途活動室及安老和復康相關的社區福利設施等）及公眾停車場，以滿足小區對商業及公共設施的需求。



圖73：建議改劃為「綜合發展區」地帶的範圍

¹⁸ 位於沙浦道的「曉薈」及「啟城軒」為新建樓宇，重建需要較低。為免拖慢該處舊樓的重建進度，故不建議將有關樓宇列入「綜合發展區」地帶範圍內。

初步技術考量

4.7.17 有關方案涉及在現有及已規劃的行人隧道加設無障礙設施及主題的佈置。在現有隧道進行改建時，需考慮對現有結構的影響以及工程進行期間對行人的影響，並需實行相應紓緩措施；而改劃用地為「綜合發展區」地帶的建議涉及引導用地透過綜合發展為小區提供需要的設施及用途，並充分善用啟德發展區的連接機遇以改善小區的生活質素，須考慮地帶未來的用途配置，並為其制訂合適的發展參數限制，藉以控制發展規模，平衡發展及對周遭環境的影響，如交通、城市景觀、通風環境的影響等。

建議實施部門 / 機構及機制

4.7.18 改劃啟德道以東用地的土地用途，由規劃署進行研究及擬備在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。

中期計劃建議：

探討在小區內人流較多及較有特色的南角道、侯王道及衙前壟道加闊行人路或部分時間設立行人專用區

4.7.19 因應鐵路發展，未來或會有較多訪客改用鐵路交通前往小區，對道路交通的需求可能會減少。有見區內部分街道較有特色，並已凝聚一定的商業活動及人流，建議在沙中線通車後因應小區的交通及泊車位供應情況探討在下列街道加闊行人路或部分時間設立行人專用區的可行性（圖74），以改善街道步行環境，突顯街道特色及其獨特環境氛圍。

- 衙前圍道以南的南角道
- 衙前圍道以北的侯王道和衙前壟道（圖75至76）



圖74：建議探討加闊行人路或其他行人改善方案可行性的街道

初步技術考量

- 4.7.20 方案涉及探討加闊行人路或部分時間設立行人專用區，需考慮未來小區的交通需求改變，包括沙中線通車後小區道路交通需求的改變，並配合未來小區內不同交通優化措施如增加泊車設施等的成果，研究方案對小區交通、泊車位及上落貨設施的影響及探討其技術可行性，並諮詢相關持份者的意見，以確立其必要性。在計劃落實方案時，亦需透過適當的管理及執法行動，減低方案對附近居民及商戶的可能影響。



圖75：衙前圍道以北侯王道的現時環境

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.7.21 可由運輸署在沙中線通車後探討加闊行人路或部分時間設立行人專用區的可行性。

探討在小區內設置公眾停車場以增加泊車位的供應

- 4.7.22 小區泊車位需求殷切，有見小區內現時沒有空置政府土地可作臨時停車場，亦較難提供更多路旁車位，故建議在合適位置設置公眾停車場，以增加泊車位供應。過往九龍城區議會亦曾就小區泊車位供應問題進行討論，當中提出可藉重建九龍城市政大廈及毗鄰政府用途（包括九龍城長者健康中心及李基紀念醫局）一併設置停車場，或在賈炳達道公園設置地下停車場。經運輸署初步評估，建議可在擬議的公眾停車場增加約150個訪客泊車位。兩個選址的優點及缺點簡述如表19。



圖76：衙前圍道以北衙前壟道的現時環境

<p>九龍城市政大廈及毗鄰政府用途用地</p> 	<p>賈炳達道公園地下空間</p> 
<p>優點</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 由於用地位處小區中心位置，在該處設置停車場能方便區內居民和訪客，並可滿足衙前圍道以南特色商店和食肆一帶的停車需求 • 配合用地重建可為小區帶來更多適切的社區設施及服務 	<ul style="list-style-type: none"> • 由於為獨立的泊車設施，毋需配合其他發展計劃，可較快落實以滿足小區的泊車需求
<p>缺點</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 因需配合用地的重建計劃，或需較長時間及協調才能落實，在重建期間會對公眾造成不便 	<ul style="list-style-type: none"> • 用地遠離衙前圍道以南的特色商店和食肆，並與現在位於九龍城廣場停車場的服務範圍相近，對滿足小區泊車位需求的成效有限 • 在施工期間或會影響現有公園用途，令居民暫時失去部分休憩空間 • 停車場可能對賈炳達道的交通造成不良影響 • 需進一步研究才能確立在地下設置停車場的技術可行性及成本效益

表19：公眾停車場選址的利弊比較

4.7.23 從第二階段公眾參與活動的結果得知，居民對上述兩個選址的意見不一，並未就較適合選址達成共識。經上述比較，顧問認為縱使九龍城市政大廈本身沒有重建的迫切需要，將來卻可藉九龍城市政大廈及毗鄰政府用途用地重建的機遇增設停車場能更有效滿足小區對停車位的需求。建議可進一步探討落實停車場的可行性。相反，賈炳達道公園用地偏離小區中心，設置停車場未必能滿足小區泊車位需求，其必要性仍未能被確立，建議可在沙中線通車後因應屆時小區的交通情況再作考慮。

初步技術考量

4.7.24 方案建議探討小區內設置公眾停車場的需要及可行性，並建議進一步研究九龍城市政大廈及毗鄰政府用途用地增設停車場的可行性。當中需因應小區對泊車位的需求，從而考慮停車場的規模，並進行相關交通影響評估，以了解其影響及制訂相關紓緩措施。由於現時政府並無政策興建及管理新的公共停車場，在探討增加泊車位的可行性時，可進一步研究由私人發展商提供的可行性。

建議實施部門 / 機構及機制

4.7.25 建議運輸及房屋局和運輸署負責監察區內泊車位供應及探討增加泊車位，包括考慮由私人發展商提供公眾停車場的可行性。

中至長期計劃建議：

在物色到合適的臨時重置地點後，重建侯王道「政府、機構或社區」用地

4.7.26 位於侯王道「政府、機構或社區」用地上的九龍城市政大廈、九龍城長者健康中心及李基紀念醫局，是小區社區設施的集中地。用地上的建築物只有1至3層，與鄰近用地的發展尺度相比仍有發展空間。因此可考慮將來重建用地上的建築物，以增加現有設施的規模及加入新的社區設施，迎合地區需要（圖77至79）。



圖77：九龍城市政大廈



圖78：九龍城長者健康中心

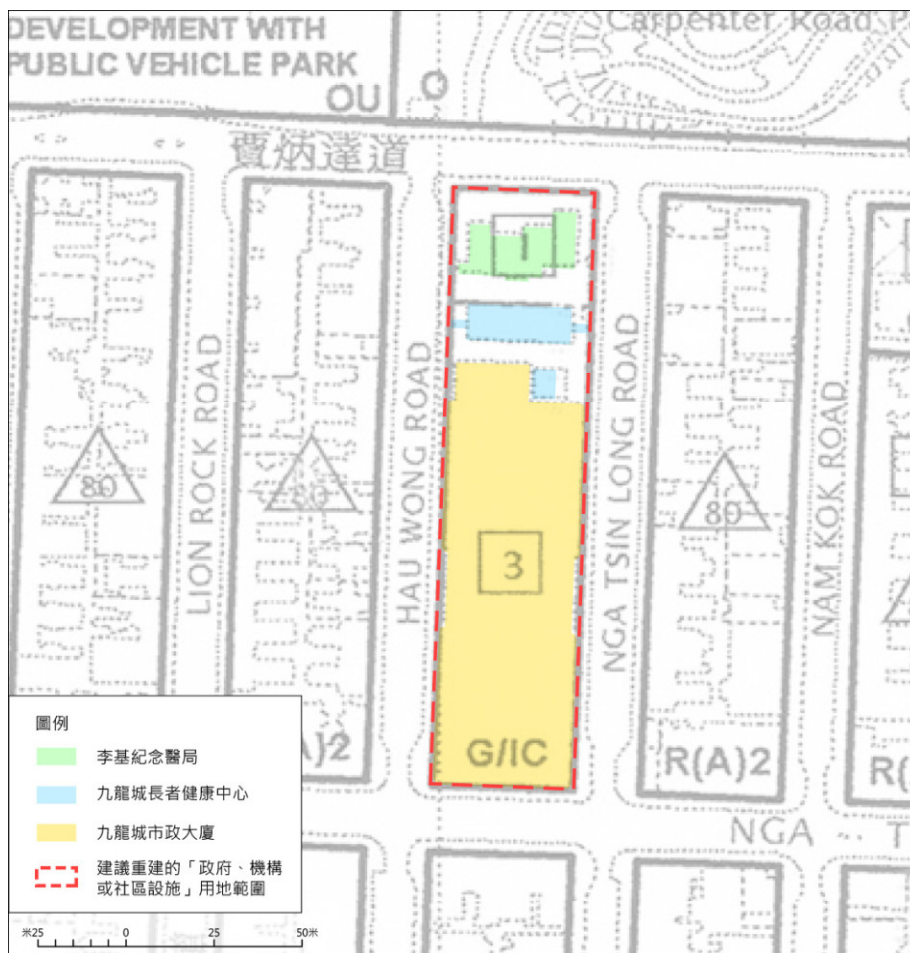


圖79：位於侯王道的「政府、機構或社區」用地

4.7.27 參考公眾參與活動中居民對小區社區設施供應的意見，建議藉重建增加的社區設施，包括：

- 可作各類社區活動及居民聚會的多用途活動室
- 較大型的圖書館
- 自修室
- 公眾停車場

4.7.28 回應居民希望在小區內設置更多休憩空間的訴求，建議可於靠近衙前圍道的位置透過建築物後移10米，設置一個休憩空間 / 公眾廣場（面積約為400平方米），以作為小區居民的聚腳點（圖80）。

4.7.29 另一方面，社會福利署會根據地區未來的需要，建議重建後的用地可考慮加入一些安老及復康相關的社會福利設施，以回應地區居民的需要。

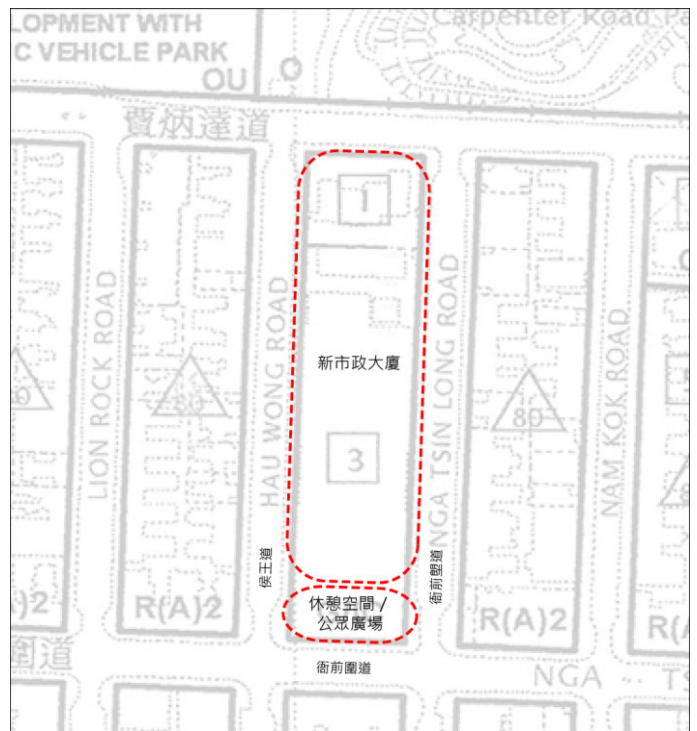


圖80：建議重建後設置休憩空間 / 公眾廣場的位置

4.7.30 根據上述建議新增的設施，估計重建後需要增加的樓面面積不少於 6,500平方米。另外，現有的設施在重建時亦會按現行面積標準及未來需要擴充規模。因現時用地在分區計劃大綱圖上只能作最高3層的發展，故建議城規會放寬用地的建築物高度限制至5層，以提供足夠空間和彈性容納有關設施。

4.7.31 因現時並無重建的迫切需要，而用地涉及的政府部門及社區設施眾多，在計劃及落實重建的過程中需得到各方面配合及考慮過程對小區的影響。建議制訂一套周詳的重建計劃，當中須考慮透過一次性或分階段模式進行重建，以及其重建規模，並配合適當過渡或暫時重置安排，藉此平衡小區對社區設施的需求及重建過程中對各持分者的影響。

一次性重建模式

4.7.32 透過一併重建用地上的所有設施，包括九龍城市政大廈、九龍城長者健康中心及李基紀念醫局，可爭取在較短時間內完成工程，適時為小區提供所需要的社區設施。

4.7.33 但在重建的過程中，現有的設施需暫時搬遷或關閉，並需為部分必要設施提供暫時重置安排。九龍城市政大廈內的街市及熟食中心，牽涉商戶較多及對居民生活有密切影響，需在小區附近覓址暫時重置經營，以減低對商戶及居民的影響。暫時重置用地的選址原則如下：

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

4.7.34 考慮以上的選址原則及第二階段公眾參與活動所收到的公眾意見，初步選址結果指出區內有4幅用地（圖81）可考慮作暫時重置用途，各有優點和缺點如下（表20）：

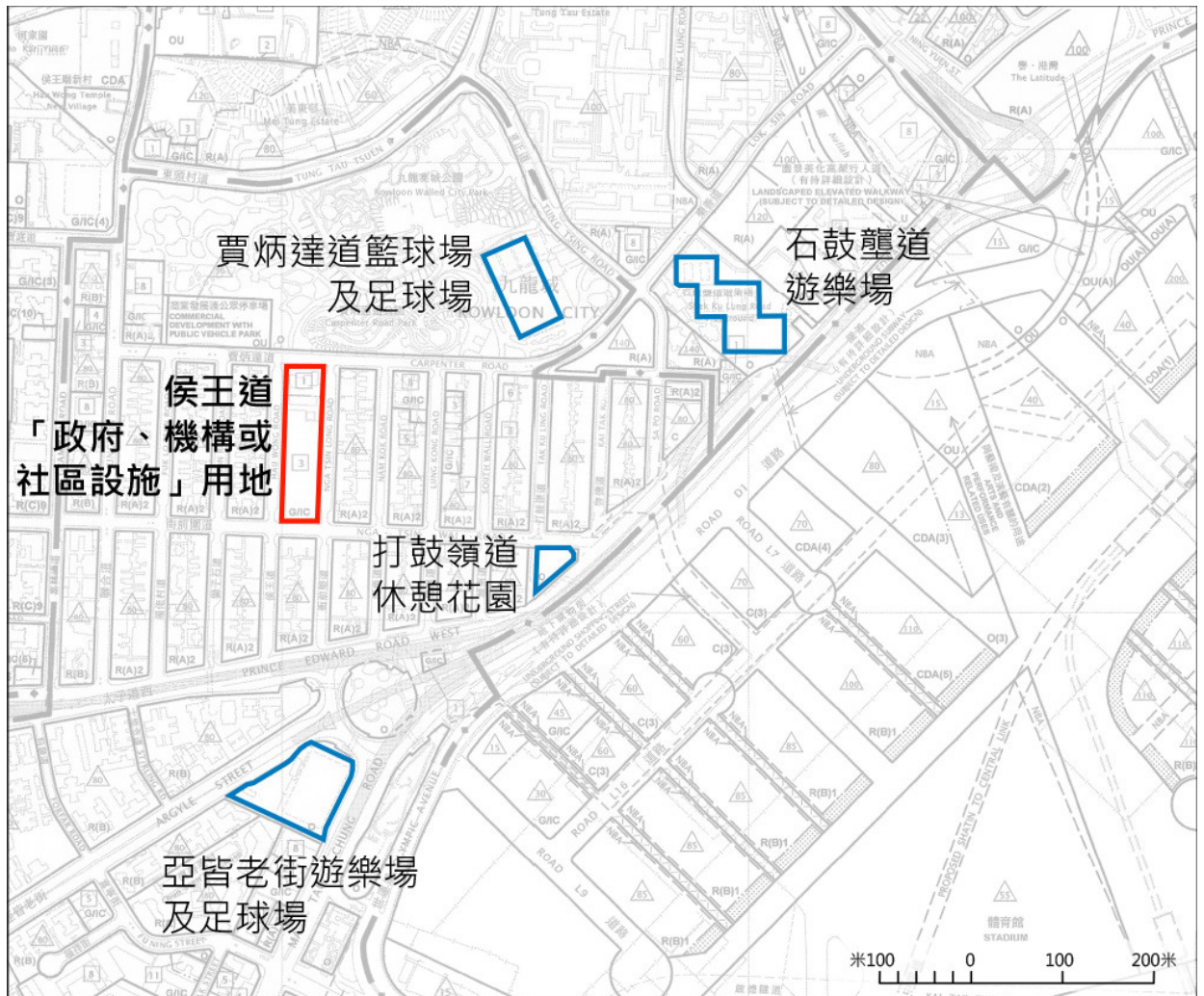


圖81：可考慮作暫時重置受侯王道「政府、機構或社區」用地重建計劃影響商戶及設施的初步選址

選址	優點及缺點
賈炳達道籃球場及足球場 • 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶	優點： • 毗鄰設施原有的服務社區 • 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作重置用途 缺點： • 影響區內現有的康樂設施供應
石鼓壟道遊樂場 • 現址為排球場、網球場及手球場 • 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶	優點： • 毗鄰設施原有的服務社區 • 相對其他選址有較多空間容納需暫時重置的商戶及設施 缺點： • 影響區內現有的康樂設施供應
打鼓嶺道休憩花園 • 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶	優點： • 毗鄰設施原有的服務社區 缺點： • 選址面積較小，或未能容納所有需暫時重置的商戶及設施 • 影響區內現有的休憩設施供應
亞皆老街遊樂場及足球場 • 現址為遊樂場、足球場及公廁 • 在分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」地帶	優點： • 相對其他選址有較多空間容納需暫時重置的商戶及設施 • 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作重置用途 缺點： • 距離設施原有的服務社區較遠 • 影響區內現有的康樂設施供應

表20：各可考慮作暫時重置用途用地的利弊

4.7.35 綜觀而言，較靠近原有服務社區的選址面積普遍較小，需多個選址或以多層形式才能安置所需設施；面積較大的選址，則較遠離原有服務社區，或對居民的日常生活及商戶的影響較大。從第二階段公眾參與活動的結果得知，居民普遍認為選址應盡量靠近小區，以減低對日常生活的影響。

4.7.36 至於用地內其他社區必需的設施，如普通科門診診所、美沙酮診所、長者健康中心等醫療保健設施，則可因應個別情況及各設施的特別要求，如位置、面積、泊車設施等要求，在其他位置暫時重置或與小區內其他相關設施整合，以維持其服務，並可考慮在重建後遷回用地內。另外，可藉此機遇提升小區的醫療保健服務，如考慮增設相關設施。

分階段重建模式

4.7.37 透過分階段進行清拆及重建，藉以將重建過程中對現有社區設施和服務及各持分者的影響減低，當中可包括以下重建方法（表21）：

重建方法	分階段整體重建	
建議重建步驟	<p>The diagram shows four stages of reconstruction. Stage 1: Icons for a shopping cart, tennis racket, and book are moved from the 'Kowloon City Municipal Building' to a temporary site. Stage 2: The main building is demolished and a new one is built. Stage 3: Existing facilities (shopping cart, tennis racket, book, hospital cross, and parking 'P') are moved into the new building. Stage 4: The health center and hospital are demolished and rebuilt as an annex to the new building, with a wheelchair icon added to the new building's footprint.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.將九龍城市政大廈內的街市及熟食中心遷往暫時重置用地，而大廈內的其他設施則可因應個別情況暫時關閉或遷往其他位置 2.清拆九龍城市政大廈並重建為能容納現有和擬議社區設施的新市政大廈 3.將九龍城長者健康中心及李基紀念醫局內的現有設施以及在暫時重置用地上的街市及熟食中心遷入新市政大廈 4.清拆並重建九龍城長者健康中心及李基紀念醫局為新市政大廈的附屬部分，並於附屬部分加添新設施
優點及缺點	<p>優點：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 整體重建可容納更多社區設施，亦可為設施規劃及佈局提供較大的靈活性，並能更充分發揮用地的發展潛力 <p>缺點：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 需要同一時間尋找大量的重置空間暫時安置現有設施 • 涉及步驟較多，所需要的實施時間或會較分階段部分重建方法長 	

表21：分階段重建方法的建議重建步驟及其利弊

<p>重建方法</p>	<p>分階段部分重建</p>	
<p>建議重建步驟</p>	<p>The diagram shows three stages of reconstruction. Stage 1: A row of buildings, including the '九龍城市政大廈' (Kowloon City Council Building), is shown. Blue arrows point from the existing buildings to temporary relocation sites marked with a red cross. Stage 2: The existing buildings are demolished, and a new, taller building is shown in their place. Stage 3: The relocated facilities, including a wheelchair icon, a parking 'P' icon, and a person icon, are moved into the new building.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.將九龍城長者健康中心及李基紀念醫局內的現有設施與小區內其他相關設施整合，或遷往暫時重置用地 2.清拆九龍城長者健康中心及李基紀念醫局並重建為能容納現有和擬議社區設施的新大樓 3.將位於暫時重置用地上的設施遷入新大樓
<p>優點及缺點</p>	<p>優點：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 毋需重建九龍城市政大廈，對大廈內的設施影響不大，實施時間或會較分階段整體重建方法為短，預料來自居民及商販的反對聲音會較少 <p>缺點：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 由於只重建九龍城長者健康中心及李基紀念醫局，新增的社區設施如公眾停車場只可設於用地的北部，未能有效服務衙前圍道以南的範圍 • 由於只於部分用地進行重建，未能充分發揮用地的發展潛力，可增加的社區設施有限 • 由於只於部分用地進行重建，未能額外提供地面公共空間 	

表21：分階段重建方法的建議重建步驟及其利弊

4.7.38 對比一次性及分階段重建模式，其優點及缺點的比較如下（表22）：

一次性重建模式	分階段重建模式
優點	
<ul style="list-style-type: none"> 為重建後所增設的社區設施種類、規模及佈局提供較大的靈活性 更有效規劃用地空間及更充分發揮其發展潛力 	<ul style="list-style-type: none"> 所需要的暫時重置空間較少，對現有社區設施及服務的影響較少 由於需要徵用作暫時重置空間的休憩空間或康樂設施用地面積較小，對小區的休憩空間或康樂設施供應影響較少 部分重建方法對九龍城市政大廈內的設施影響不大，預料來自居民及商販的反對聲音會較少
缺點	
<ul style="list-style-type: none"> 由於用地上的設施需同時遷出，需要較大的暫時重置空間。綜觀小區及其周邊位置的空置政府用地不多，而可考慮的暫時重置用地選址各有其限制，需暫時重置的設施及服務亦各有其特別要求，暫時重置社區設施的難度很大 即使能覓得合適的用地作暫時重置，若遠離社區或需分散於不同的位置，會對小區居民的日常生活造成不便，並會影響街市及熟食中心商販的生計 可作暫時重置的用地多屬現有的休憩空間或康樂設施，用作暫時重置則會影響小區的休憩空間或康樂設施供應 	<ul style="list-style-type: none"> 由於涉及的重建步驟較多，所需要的實施時間或會較長 重建後所增設社區設施的種類、規模及佈局有較大限制，亦未能有效規劃用地空間及充分發揮其發展潛力

表22：一次性及分階段重建模式的利弊比較

4.7.39 上述的重建模式各有利弊，建議政府委託專責部門開展進一步研究及統籌相關部門，並需廣泛收納公眾意見及與持分者建立共識，以制訂一套完整的重建計劃，予以實施。

初步技術考量

4.7.40 有關建議旨在增加切合地區需要的社區設施，而重建過程中，將會就現有設施及服務帶來一定程度的影響，因此需廣泛諮詢相關持份者的意見，以善用重建機遇回應對社區設施的訴求。重建計劃建議較高的發展參數及建築物高度，須平衡重建的需要和對周邊環境的影響，以保障「政府、機構或社區」用地在重建後仍能為小區提供視覺及通風緩衝的功能。以上考慮須反映於分區計劃大綱圖的用地限制修訂中。

4.7.41 另一方面，由於現有建築物內有不同種類的公共設施，所涉及的政府部門眾多，因此需要制訂周詳的重建和暫時重置安排，以減低重建過程對居民及商戶的影響，營運部門亦可藉此機會優化其設施及服務。

建議實施部門 / 機構及機制

4.7.42 方案涉及眾多的社區設施及不同的地區持分者，落實時需要統籌不同政府部門，例如食環署、康文署、衛生署、及醫院管理局等，建議有關部門透過協調及合作以制訂一套完整的重建計劃，並按各自職能落實計劃。

4.8 土瓜灣中部 - 重建優先範圍 / 重建及復修混合範圍

4.8.1 小區乃土瓜灣分區中心地帶，靠近主要幹道，未來沙中線亦將在小區附近設站，有較良好的交通配套（圖82）。現時小區內部分樓宇失修嚴重，亦存在土地用途不協調的問題，當中九龍城道及漆咸道北一帶的住宅樓宇毗鄰東九龍走廊天橋，對居民造成長期的噪音和空氣污染滋擾，居住環境並不理想。而現時天橋橋底一帶聚集了售賣日常用品和食品的商店，主要服務區內的居民，但整體環境較昏暗，步行環境有待改善。

4.8.2 小區的更新計劃方案旨在藉鐵路服務的延伸帶動小區更新，解決土地用途不協調的問題，並同時引入多元化用途，引導小區轉變為多元用途的地區中心（圖83）。



圖82：土瓜灣中部小區現況

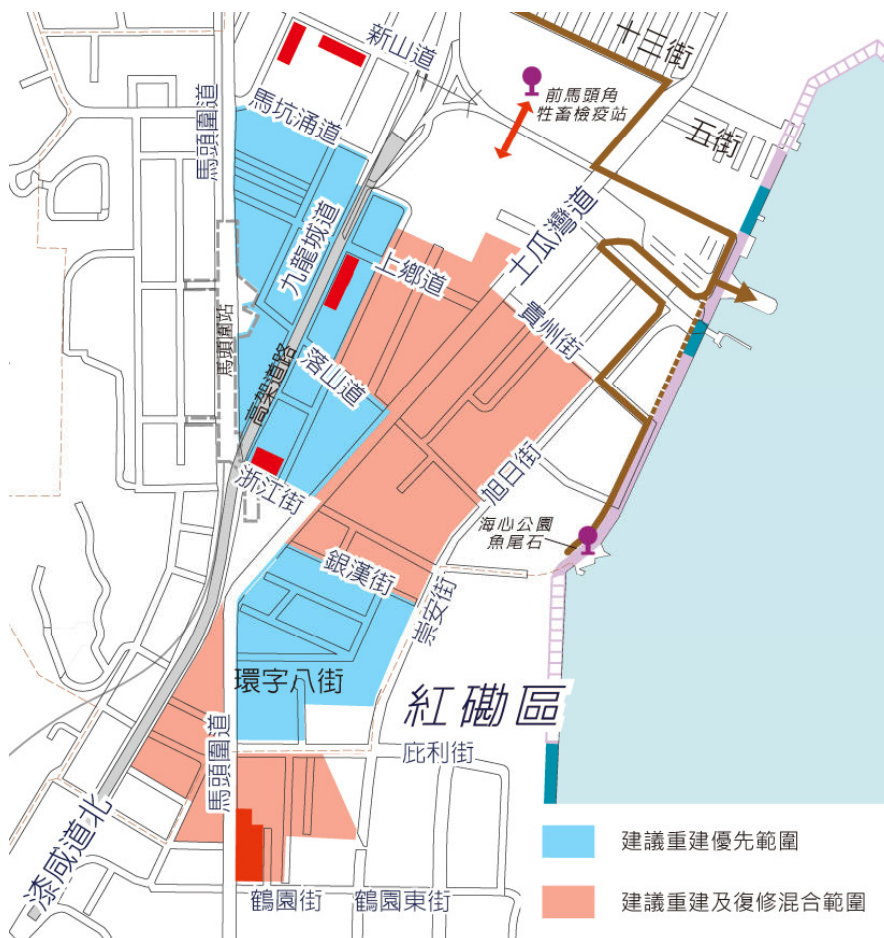


圖83：土瓜灣中部一帶小區

4.8.5 上鄉道的花槽空間已配合沙中線工程優化成為小型休憩處。建議有關當局亦可在近落山道的小型休憩處及近四川街的花槽空間進行優化措施，善用空間加設休憩座椅及進行綠化（圖86）。建議休憩處可採用暖色調的佈置以增加和諧感，並配以較明亮色彩的地面鋪磚，改善昏暗環境。由於橋底較缺乏陽光，並不適宜種植樹木，建議在休憩處種植虎尾蘭及九龍城區綠化總綱圖中建議的灑金榕等灌木。



圖85：建議確保橋底有足夠的燈光照明

4.8.6 初步技術考量
確保足夠燈光照明及美化休憩處技術困難不大。當中在計劃美化休憩處工程及施工時需留意休憩及綠化設施的實用性、對橋身結構的影響以及對交通及行人環境的影響等。有關建議可改善環境，預計會受到附近居民歡迎。

4.8.7 建議實施部門 / 機構及機制
建議由路政署確保該位置有足夠的燈光照明。

4.8.8 近落山道的小型休憩處屬未批出政府用地，而近四川街的花槽則屬康文署管理，建議由康文署跟進有關休憩處及花槽的優化計劃。



圖86：近四川街花槽位置加設休憩座椅及綠化後的環境（模擬圖）

短期計劃建議：

改劃東九龍走廊兩旁用地為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶

4.8.9 現時東九龍走廊兩旁的用地在分區計劃大綱圖上被劃作「住宅（甲類）」或「住宅（戊類）」地帶，可作住宅及非住宅發展¹⁹。考慮公眾就解決東九龍走廊滋擾問題（圖87及88）所提出的意見，及與有關當局探討各可能解決滋擾問題的方法後，得出結論如下（表23）：

可能解決方向	結論
將鄰近天橋的用地改劃為非住宅用途	可有效限制未來發展為不受噪音和廢氣影響的用途，但區內以至全港對房屋需求殷切，小區亦屬於以住宅為主的社區，區內對非住宅用途的需求有限，「一刀切」將用地改劃為非住宅用途並非最適合的方向。
將鄰近天橋的用地改劃為「綜合發展區」地帶	可整體地控制新發展，以減低噪音及廢氣影響，但亦會對發展帶來較多限制，如地盤面積需有一定規模，及需取得城規會批准總綱發展藍圖才可進行重建。大規模發展需集合更多的業權，重建發展難度亦會增加，或會拖慢重建步伐。
於走廊靠近民居位置加裝隔音屏障	根據當局就東九龍走廊滋擾問題向九龍城區議會作出的回應 ²⁰ 指出，當局一直尋求較先進的技術，研究是否可以在現有的天橋興建隔音屏障，但受到原有的天橋設計及附近的空間所限，並同時需要考慮消防救援方面的問題，現暫時未有可行的方案。
因應中九龍幹線的落成拆卸東九龍走廊	中九龍幹線與東九龍走廊的功能不同，而當局亦沒有計劃以中九龍幹線取代現有的東九龍走廊，故現時未有條件建議拆卸東九龍走廊。

表23：解決東九龍走廊滋擾問題的可能方向及進行探討後得出的結論



圖87：東九龍走廊天橋與民居非常接近（近九龍城道一帶）



圖88：東九龍走廊天橋與民居非常接近（近漆咸道北一帶）

¹⁹ 部分發展用途需獲得城規會的規劃許可

²⁰ 九龍城區議會委員會交通及運輸事務委員會第七次會議（2012年12月6日）

- 4.8.10 根據以上分析，各可能解決方案均未能妥善處理東九龍走廊問題。因此，顧問建議將有關用地改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶（圖89），容許較靈活地發展非住宅用途發展，以減低東九龍走廊對鄰近住宅用途的影響。
- 4.8.11 此外，亦透過更靈活的發展用途，加快該處的重建發展，並藉此促進小區轉變為多元用途的地區中心。現時規劃圖則上限制的非住宅發展地積比率可較住宅發展為高，方案建議保持現時整體准許發展地積比率，讓用地能保持其發展潛力。
- 4.8.12 在改劃土地用途前，城規會亦可因應相關規劃意向，在審批有關地點內的非住宅用途規劃申請時，如用途不會對基礎設施及交通等帶來不良的影響，從優考慮有關申請。

初步技術考量

- 4.8.13 方案已平衡各方需求，並只涉及增加現有規劃用途上的靈活性，應可較快將有關建議付諸實行。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.8.14 由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。在改劃土地用途前，城規會亦可因應相關規劃意向，在審批有關地點內的非住宅用途規劃申請時，如用途不會對基礎設施及交通等帶來不良的影響，從優考慮有關申請。



圖89：建議改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的位置

4.9 紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶 — 重建及復修混合範圍

- 4.9.1 小區位處九龍城區的南端，毗鄰土瓜灣、何文田及黃埔一帶的多個住宅社區，街道人流眾多（圖90）。現時小區部分樓宇較為破舊，居住環境不理想。此外，小區（特別是機利士南路以西一帶）亦是殯儀及相關行業的集中地，附近居民一直受到行業運作的滋擾。受到觀塘線延線計劃所帶動，小區毗鄰未來何文田鐵路的蕪湖街一帶已有一些重建活動進行。更新計劃建議因應小區內個別樓宇狀況，可透過重建及復修，改善小區內居民的生活環境。
- 4.9.2 另一方面，小區的更新計劃方案旨在就殯儀及相關行業營運對居民的滋擾提出紓緩措施，以回應及平衡居民及殯儀業界的具體關注議題及訴求，**紓緩土地不協調的矛盾**及改善小區的整體環境。此外，**藉新鐵路服務的契機**，更新計劃方案亦建議改善小區行人路環境及與周邊的連接，並**提升小區形象**（圖91）。



圖90：紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區現況



圖91：紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區

紓緩殯儀及相關行業營運滋擾居民的措施

4.9.3

紅磡區內的殯儀館存在已久，除了一間經政府招標而設立的福澤殯儀館外，其餘兩間均屬在私人土地上的私營殯儀館。儘管區內有不少要求搬遷區內殯儀館的聲音，搬遷殯儀館需要尋找交通便捷而又得到當區市民及公眾普遍接受的地點並非易事。此外，兩間私營殯儀館的地段為私人擁有，縱使找到合適的地點，有關殯儀館亦可能不願意搬遷。因此，搬遷殯儀館是一個既複雜又不容易解決的問題。長遠而言，當局可因應新鐵路所帶來的轉變，檢視小區現時的土地用途，探討解決現有土地用途不協調的可行方法，在公眾對殯儀設施的需要及殯儀相關行業對居民造成的滋擾之間取得平衡。短中期方面，更新計劃會集中提出可行的紓緩措施，以減少殯儀館及相關殯儀行業對居民造成的滋擾。



圖92：福澤殯儀館



圖93：福澤殯儀館於春秋二祭前後會開放化寶爐予公眾人士使用

短期計劃建議：

優化免費公眾化寶服務，集中區內化寶活動

4.9.4

現時福澤殯儀館於春秋二祭前後開放化寶爐予公眾人士使用（圖92及93），以回應市民於該段時節拜祭燒衣的大量需求，但平日較零星的拜祭燒衣活動仍為該區居民造成滋擾。故建議增加開放福澤殯儀館的公眾化寶服務時間，配合每日出殯的高峰時間及春秋二祭時分，實施特別開放安排，鼓勵更多市民使用及加強執法，以減少街邊燒衣及有關活動對居民所造成的滋擾。

4.9.5

福澤殯儀館現時根據政府與殯儀館營運者於2012年所簽定的協議條款營運，當中只規定於春秋二祭前後須為公眾提供免費化寶服務，故建議當局於現行的營運協議期滿時（即2017年），加入「須於平日提供公眾化寶服務」條款於新協議內，輔以有效執法，以解決區內平日的燒衣拜祭活動對居民的滋擾問題。此外，亦建議當局應積極考慮與福澤殯儀館商議於現行營運協議的餘下期限內增加公眾化寶服務時段，以盡早回應平日燒衣拜祭活動的需要，紓緩對居民的滋擾。

停止在區內發出新殮葬商牌照

- 4.9.6 現時，殮葬商牌照由食環署負責審批。牌照的申請文件通過食環署的初步評核後，該署會就申請徵詢有關部門（包括民政事務總署、地政總署及規劃署）的意見。相關的民政事務處亦會就申請進行地區諮詢。食環署會考慮各部門和當區居民的意見，決定是否簽發牌照，以及如發給牌照，應否施加特定條件供申請人遵辦。
- 4.9.7 由於紅磡區內現有的大量殮葬業店舖實際上已佔用原可為區內居民提供日常生活所需設施的樓面空間，加上區內居民的強烈反對及九龍城區議員提出停止發出新殮葬商牌照的建議，現時規劃署對區內新殮葬商牌照申請不予支持。建議食環署若收到諮詢部門包括規劃署對申請提出反對，應考慮不再處理有關申請及簽發牌照。

初步技術考量

- 4.9.8 延長現有化寶爐開放時間的方案，並不涉及任何工程，但殯儀館或需額外人手及資源，以應付開放時間的額外工作。因應有關服務屬公共市政範疇，有關當局可考慮負擔部分額外需要的成本，或在延續殯儀館協議時與營辦者協商有關安排。
- 4.9.9 另外，亦需有效宣傳及教育市民使用優化後的公眾化寶爐設施，並加強規管及執法行動，包括進行更多巡查及對違例者進行警告及檢控，打擊非法燒衣活動及其他殮葬商牌照不允許的活動，以更有效紓緩相關滋擾。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.9.10 可由食環署負責改善公眾集中化寶服務，向業界宣傳有關服務安排，並加強規管及執法工作。此外，建議署方考慮與福澤殯儀館商議於現行營運協議的餘下期限內增加公眾化寶服務時段，並在制訂殯儀館的新營運協議時加入條款，以規定未來營辦者須於平日提供公眾化寶服務；亦建議食環署若收到諮詢部門對申請提出反對，應考慮不再處理有關申請及簽發牌照。

中期計劃建議：

在紅磡殯儀業及相關行業集中地一帶增加可供靈車停泊的輕型貨車泊位

- 4.9.11 方案建議在殯儀館附近位置增加泊車位以集中停泊靈車，減少靈車在住宅區街道的泊車情況及紓緩對附近居民的心理影響。顧問經諮詢殯儀業界及相關部門，提出以下泊車位選址原則：
- 遠離民居，靠近現有殯儀設施
 - 對區內交通的影響較小
 - 涉及較少改建工序及能在較短時間內釋出作有關用途
 - 有足夠空間設置泊車位

4.9.12 根據以上選址原則，更新計劃建議位於九龍公眾殮房西北面的用地（圖94）可用作設置泊車位供靈車停泊，用地在分區計劃大綱圖上現被劃作「政府、機構或社區」用地，建築物高度限制為一層，前身為臨時露天停車場，現時被徵用作沙中線工程用地，至工程竣工（約2018年）後可釋出作其他用途。

4.9.13 建議將來可透過短期租約批出九龍公眾殮房西北面用地作臨時露天停車場，並以租約條款規定營運者須預留最少5個可讓靈車停泊的輕型貨車泊位。另外，在第二階段公眾參與中，有公眾亦建議考慮開放紅磡鐵路站停車場予靈車停泊，經與港鐵（停車場業主）及其營運者溝通得知，現時停車場只提供私家車泊位，而且使用率已經相當高，空置泊車位不多，加上停車場使用者均反對開放停車位予靈車停泊。因此，顧問認為現階段較難在該址關設可供靈車停泊的輕型貨車泊位。建議可密切留意區內的泊車需求，探討增加輕型貨車泊位的可行性。

初步技術考量

4.9.14 在九龍公眾殮房西北面的用地設置臨時停車場，需待沙中線竣工後才能重新批出作有關用途。據了解港鐵計劃於該址毗連位置設置沙中線緊急車輛通道，故停車場的設計須配合有關通道及其出入口安排。另外，因應方案建議預留若干數目的輕型貨車泊位，有關短期租約需設有特定條款以收納有關要求，並需配合運輸署對有關安排的意見。

建議實施部門 / 機構及機制

4.9.15 可由地政總署在現時佔用者交還土地後批出九龍公眾殮房西北面的用地，邀請營運者營運臨時停車場，並提供輕型貨車泊位。

4.9.16 由運輸署密切留意區內的泊車供應，以應付靈車停泊的需要。

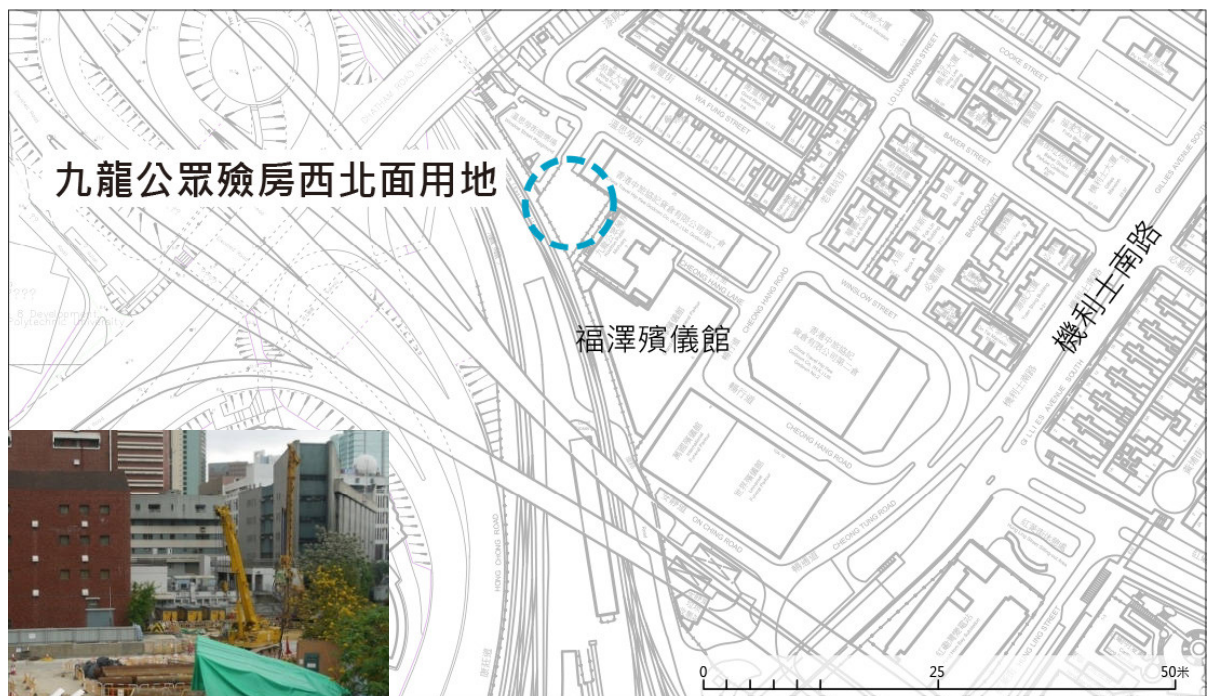


圖94：九龍公眾殮房西北面用地的位置

長期計劃建議：

探討解決殯儀館與附近土地用途不協調的可行方法

- 4.9.17 另一方面，不少居民要求長遠搬遷殯儀館，解決殯儀業及相關行業的滋擾問題。但正如4.9.3段內所述，搬遷殯儀館是一個既複雜又不容易解決的問題，長遠而言，建議當局可因應新鐵路所帶來的轉變，檢視小區的土地用途，探討長遠解決現有土地用途不協調的可行方法（圖95）。當局需同時運用新思維，在所需的殯儀館用途及減少有關用途對居民造成滋擾之間取得平衡。



圖95：位處小區附近的殯儀館（圖中）

- 4.9.18 建議實施部門 / 機構及機制
長遠探討解決殯儀館與鄰近用途不協調的可行方法可由規劃署及相關部門跟進。

改善行人路環境及連接性（圖96）

近期可推行的措施：

- 4.9.19 藉新鐵路服務的契機，建議改善小區行人路環境及與周邊的連接，以提升小區形象。相關更新計劃方案如下：
- 優化黃埔街近紅菱街行人天橋的盡頭位置
 - 優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處
 - 改善溫思勞街行人過路設施，優化與何文田分區行人連繫



圖96：改善行人路環境及連接性的措施

優化黃埔街近紅菱街行人天橋的盡頭位置

- 4.9.20 路政署正進行在該處加設升降機的可行性研究，建議的優化措施包括改善街道路面設計及於行人路栽種小型樹木，為該處營造場所感，突顯作為地區門廊的功能。建議樹種可參考九龍城綠化總綱圖中的主題樹種如大花紫薇或豬腸豆（圖97至99）。
- 4.9.21 此外，建議沿黃埔街設置指示牌，加強小區的行人導向性，利用優化後的黃埔街連接蕪湖街，提升小區主要行人走廊的步行環境質素。

初步技術考量

- 4.9.22 建議的優化措施屬小型工程，預期沒有很大的技術困難。黃埔街是盡頭路，車流較少，建議的街道綠化及路面改善，對街道的行车交通影響較少。但留意該處人流較多，附近亦有商舖及民居，並有加設升降機的計劃，在進行詳細設計時需注意方案對各方的影響及配合相關計劃。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.9.23 綠化工作較適合由康樂及文化事務署負責，鋪設地磚較適合由路政署負責，增設指示牌較適合由運輸署及路政署負責。



圖97：黃埔街近紅菱街行人天橋盡頭位置現時的街道環境



圖98：優化後的黃埔街天橋入口（模擬圖）



圖99：建議優化的黃埔街路段

優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處

4.9.24 優化措施包括更換鋪磚和座椅、將部分地方改成草地或加設富色彩的小盆栽，並清晰劃出休憩處及行人通道的範圍（圖100至102），如在休憩處範圍鋪設暖色調地磚，種植可作遮蔭的樹木，及在靠近行人通道位置種植灌木，以營造溫暖及舒適氛圍，鼓勵公眾停留使用，建議植物品種可參考九龍城綠化總綱圖中的主題品種如假柿樹或白蘭。

4.9.25 同時須配合執法遏止非法佔用，優化這個在蕪湖街的「門面」位置，改善地區形象，並指引訪客由何文田鐵路站經休憩處進入紅磡分區。

初步技術考量

4.9.26 方案涉及小型空間改善工程，技術上可行。但同時須配合有效執法，杜絕非法放置雜物行為，並推行有效的設施和綠化保養計劃，保障休憩處的環境質素。

建議實施部門 / 機構及機制

4.9.27 可由康文署進行休憩處美化計劃，另須配合食環署加強對附近店舖非法放置雜物的執法行動。



圖100：獲嘉道休憩處現時的环境



圖101：優化後的休憩處環境（模擬圖）



圖102：建議優化休憩處的位置

改善溫思勞街行人過路設施，優化與何文田分區行人連繫

- 4.9.28 有見小區居民會從溫思勞街經愛晨徑前往毗鄰的何文田分區，建議通過修改溫思勞街近通往漆咸道北隧道位置行車路的道路管制線，引導車輛在行經該處時減慢車速。
- 4.9.29 配合運輸署在溫思勞街與老龍坑街交界設置行人過路設施的計劃，建議在溫思勞街近榮豐大廈的行人路加設圍欄，禁止行人於該處較危險路段過路，引導行人在較安全的位置過路，提高道路安全（圖103至105）。



圖103：温思勞街的現有道路情況



圖104：加設圍欄及修改道路管制線後的温思勞街（模擬圖）

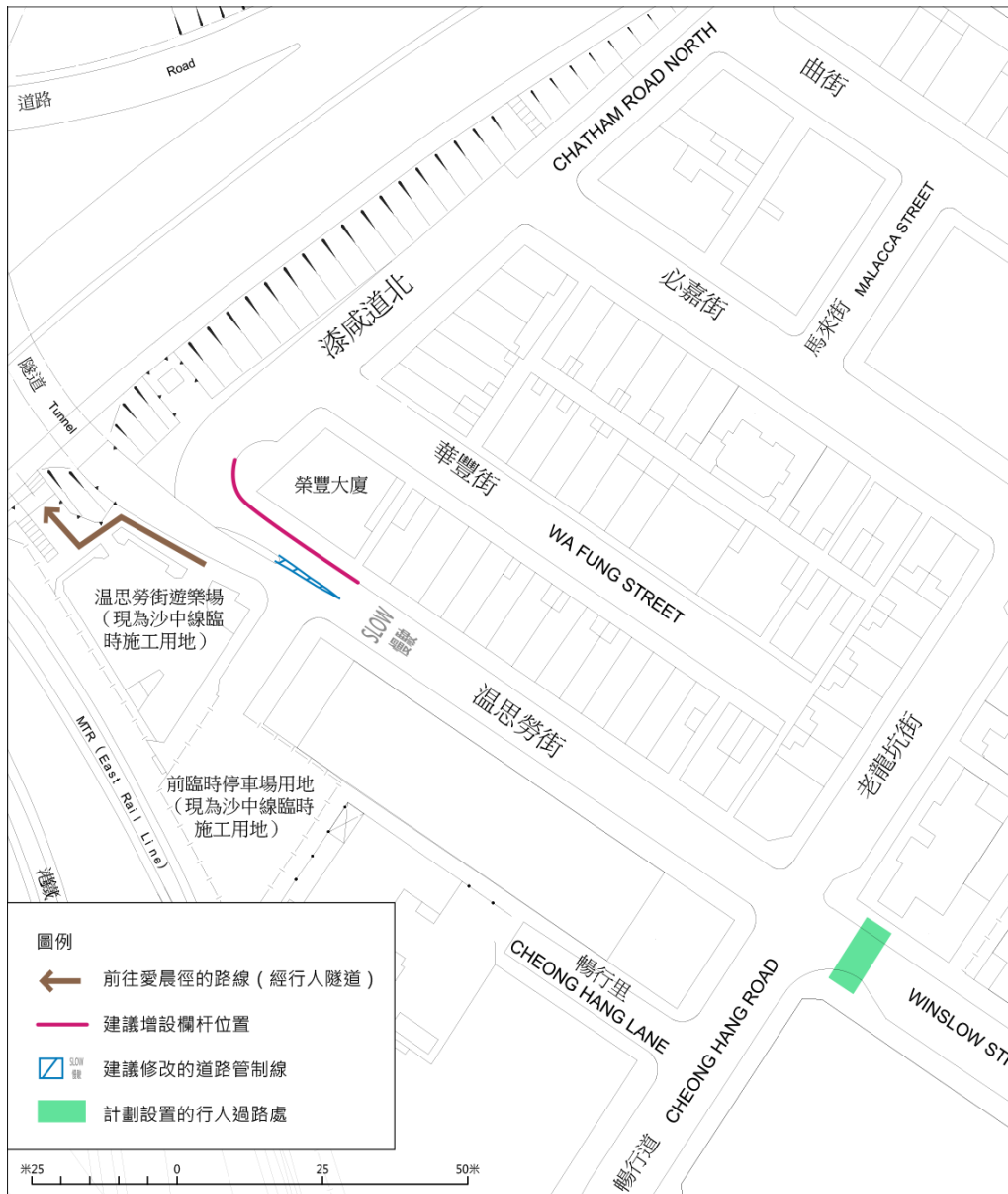


圖105：建議改善行人過路設施的路段

初步技術考量

- 4.9.30 方案預計可提高溫思勞街的道路安全，減低發生交通意外的機會。修改道路管制線及加設圍欄，技術上大致可行，對附近位置的交通影響不大，但在落實時亦需注意平衡行人和行車交通的需要。
- 4.9.31 另外，有鑑於毗鄰的溫思勞街遊樂場及前臨時停車場用地已被港鐵徵用作沙中線臨時施工用地，改善措施需配合相關鐵路建設工程，盡量減低對出入施工用地的工程車輛所造成的不便。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.9.32 方案涉及修改溫思勞街道路管制線及在行人路加設圍欄以提升道路安全性，建議由運輸署及路政署負責。

短期計劃建議：

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

- 4.9.33 觀塘線延線將於2015年落成，紅磡分區將設立何文田及黃埔兩個鐵路站。蕪湖街及德民街將會是兩站之間的主要街道，屆時會成為鐵路乘客的必經之路。
- 4.9.34 方案建議優化蕪湖街及德民街一帶的行人路環境，透過加設可懸掛於圍欄的盆栽植物及於路面鋪設特色地磚，改善主要交通節點的環境，提升地區形象。建議路面鋪磚主要為灰色組合設計，並拼出富有動感的條紋圖案與街道繁忙的人流互相映襯。
- 4.9.35 另外，為了方便訪客，建議在鐵路站出入口設置方向指示牌，並沿途引導訪客前往不同的目的地，如紅磡市政大廈、殯儀館、紅磡鐵路站及土瓜灣分區等，構建便捷及舒適的行人路網絡，並有效疏導人流（圖106）。

初步技術考量

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

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.9.37 綠化工作較適合由康樂及文化事務署負責，鋪設地磚較適合由路政署負責，增設指示牌較適合由運輸署及路政署負責。



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街的休憩處
- 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

項目: 九龍城市區更新計劃規劃研究

圖名: 紅磡的行人路網絡改善建議

圖號: 106

日期: 2014年2月

比例: 尺圖內

AECOM

4.10 活化文物及設立主題步行徑

- 4.10.1 九龍城區擁有豐富歷史及文化資源，部分歷史建築及特色景點更有潛力發展成為文化地標，但現時部分資源未被充份善用，而且較為分散及缺乏連繫，可達性較低，未能有效吸引訪客到訪。
- 4.10.2 更新計劃方案旨在透過活化區內的文物及設立主題步行徑，**強化和突顯地區的歷史和文化特色**，串連主要景點，為本區**建立鮮明的地區形象**（圖107）。



圖107：九龍城區的歷史及文化景點

活化牛棚

近期可推行的措施：

綠化啟德隧道出口通往牛棚的行人路

- 4.10.3 方案建議在啟德隧道出口行人路進行綠化，當中包括出口靠近馬頭角道、馬頭角道公廁、九龍城道的行人路。因應行人路寬度及不阻礙行人路為原則加設盆栽（圖108及109），藉以美化隧道出入口一帶的景觀，並改善沿主題步行徑通往牛棚的行人路環境。

初步技術考量

- 4.10.4 有關方案只涉及於現有行人路進行小型綠化，技術大致可行，但需注意施行綠化措施後的行人路通道仍需保留足夠寬度，以維持行人路暢通，而綠化措施亦不能對啟德隧道的運作及保養造成負面影響。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.10.5 有關綠化工作較適合由康文署負責。



圖108：進行綠化後的行人路環境（模擬圖）

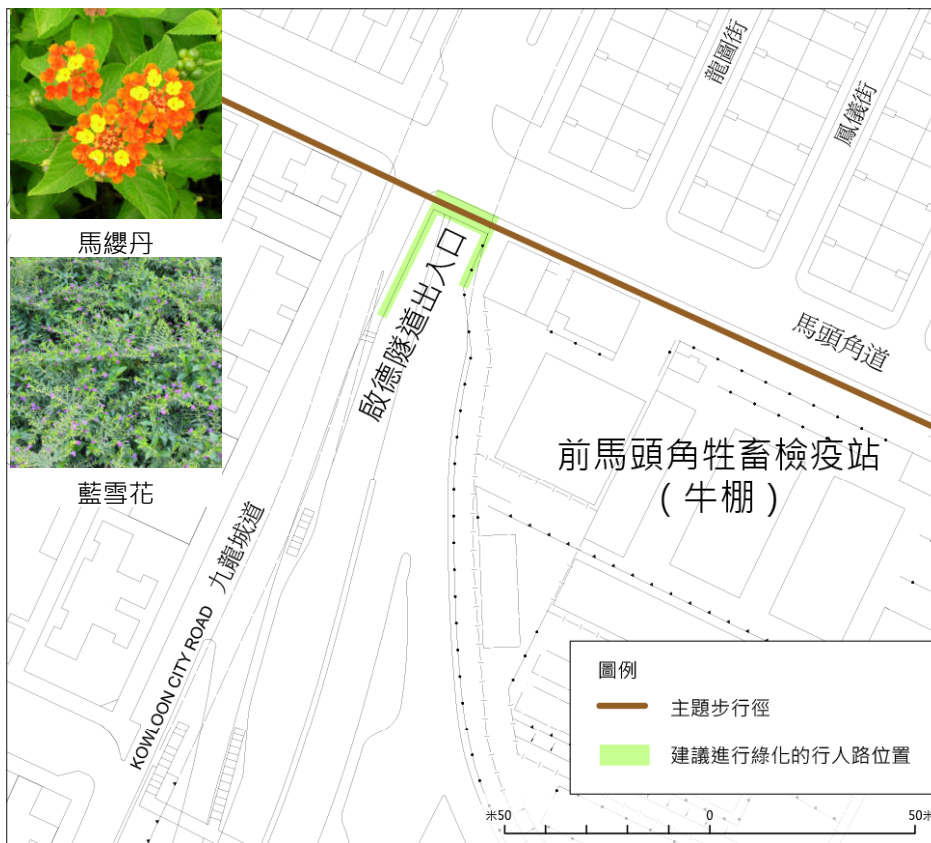


圖109：建議進行綠化行人路的位置

中至長期計劃建議：

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

- 4.10.6 從公眾參與活動的結果得知，公眾希望進一步開放牛棚，並活化作為藝術、文化和社區用途，並增設公眾休憩設施。公眾亦認同可增加牛棚的出入口，提升牛棚的可達性，讓周邊的居民及訪客能更便捷前往牛棚，享用未來牛棚內的設施及參與其藝術及文化活動。
- 4.10.7 公眾亦支持可透過增設更多設施，如展覽空間、表演場地、公眾空間及社區設施等，以活化牛棚成為地區亮點。
- 4.10.8 現時相關政府部門正就牛棚的未來用途及管理的相關事宜進行商討。建議當局在制訂牛棚的未來用途時需考慮公眾對活化牛棚的意見、願景及建議用途，待發展用途明確後可考慮修訂法定圖則以反映有關用途。
- 4.10.9 此外，現時牛棚南面雖設有行人天橋連接土瓜灣遊樂場（圖110），但並沒有與牛棚連接，建議可考慮配合新山道行人天橋的改善工程及九龍城區議會社區重點項目於牛棚後院位置關設公眾休憩用地的計劃，於設計後院位置作休憩用途時考慮為將來連接有關行人天橋預留靈活性。

4.10.10 因應將來沙中線開通，建議在馬頭圍鐵路站至牛棚的沿途增設方向指示牌，引導訪客從鐵路站前往牛棚。

4.10.11 牛棚位於馬頭角道的現有出入口，與現有的行人過路設施相距甚遠（圖111），建議於牛棚出入口附近加設行人過路設施，方便居民前往牛棚。



圖110：牛棚現有的出入口及毗鄰的新山道行人天橋



圖111：牛棚現有的主要出入口，與行人過路設施相距甚遠

初步技術考量

- 4.10.12 現時牛棚後院部分因未符合安全標準，故未開放使用。在增闢出入口時需設置相關設施配套以保障訪客安全，並需配合未來牛棚的活化計劃確定新出入口的位置。而預留連接新山道行人天橋位置的建議，則需考慮發展後院部分可能會遇到的限制，包括現有地形及歷史遺跡等所帶來的限制。
- 4.10.13 另外，有關當局亦需制訂「以人為本」的開放時間及管理措施，以達至真正開放牛棚的目的。
- 4.10.14 在現有出入口位置加設行人過路設施，需評估行人過路需要，並顧及對行車交通的影響。
- 4.10.15 探討於牛棚增設不同設施，需留意對現有建築物的結構及建築特色（圖112）的影響，並需諮詢康文署古物古蹟辦事處對計劃的意見，盡量減低其對歷史建築物的影響，以達到保留建築物和其空間特色與活化建築物並同時拉近與社區的連繫。而由於牛棚毗鄰馬頭角煤氣廠，在推行活化計劃時需進行潛在危險評估，以確保在煤氣廠附近進行發展是安全可行。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.10.16 可由未來負責活化或管理牛棚的政策局 / 部門在訂立牛棚的未來用途時參考公眾意見及建議。此外，亦可考慮增加牛棚出入口及不同設施。當中將牛棚連接至新山道行人天橋的建議，需與相關部門共同研究探討，並予以實施。
- 4.10.17 加設方向指示牌及行人過路設施建議，則較適合由運輸署及路政署負責。



圖112：牛棚的現有環境及建築物

優化東九龍走廊天橋橋底的空間，打造以「藝術市場」為主題的走廊，引導訪客從未來馬頭圍鐵路站步行至牛棚

- 4.10.18 方案建議可加強東九龍走廊天橋橋底空間作為未來馬頭圍鐵路站和土瓜灣遊樂場的連接，藉此引導訪客從鐵路站經該處前往土瓜灣遊樂場及牛棚等地。
- 4.10.19 為使居民及訪客有更好的步行經驗，建議可進一步美化天橋橋底的空間包括引入垂直綠化及加入燈光設計元素，並配合較早期已進行優化的小型休憩處及花槽空間，沿途打造成為「藝術市場」特色走廊，配合明亮色彩及能反映藝術文化的鋪磚設計，及富有藝術感的街道裝置設計，例如特色造型的路燈、欄杆及矮柱，把牛棚的藝術元素融入天橋橋底的空間，展示富有土瓜灣地區特色的藝術創作，使其作為兩旁住宅社區的「藝術客廳」（圖113至115）。

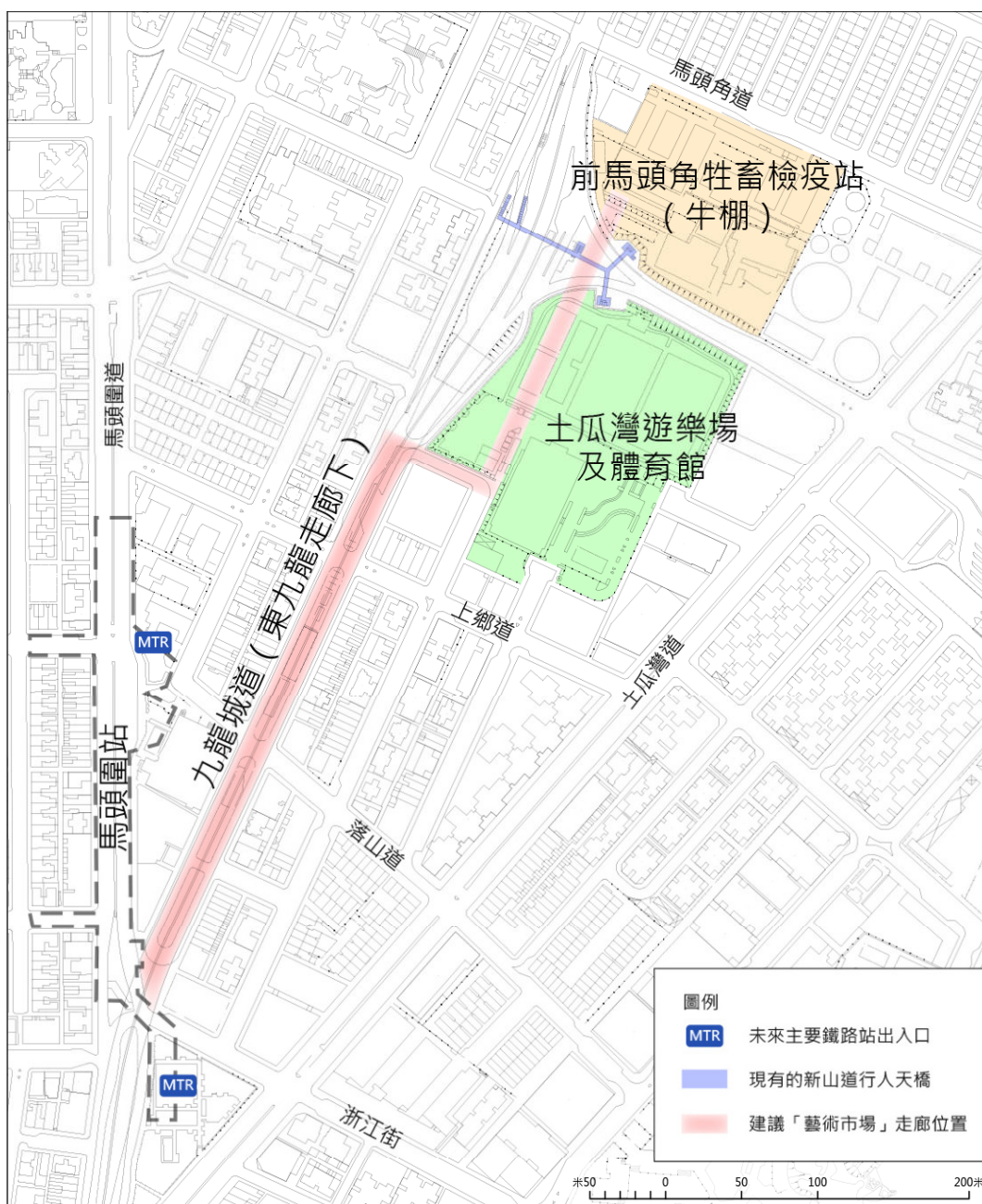


圖113：建議「藝術市場」走廊的位置

初步技術考量

- 4.10.20 方案涉及在天橋橋底部分位置進行佈置及展示藝術創作，需注意其對該處現有設施及街道活動的影響，如原有的行人活動和該路段的交通安排、道路安全等。
- 4.10.21 如有需要，可考慮遷走或改建天橋橋底部分現有的設施，以騰出空間進行相關設置及改善行人路環境。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.10.22 特色走廊建議較適合由康文署、路政署及運輸署等協助實施方案內的不同建議。



圖114：東九龍走廊天橋橋底部分空間現時佈置較為單調



圖115：「藝術市場」走廊的街道環境（模擬圖）

近期可推行的措施：

設立主題步行徑

4.10.23 方案建議設立主題步行徑以串連和組織區內現有及已規劃的主要歷史文化建築和設施、公共活動空間及交通節點（圖116）。根據在制訂初步方案時所搜集的資料及市民對方案的建議指出，區內較多景點集中於土瓜灣及衙前圍道一帶，故步行徑較集中串連有關的景點，並以其作為主線。透過加設合適的行人裝置，如指示牌、資料展板及地圖等，沿途介紹景點的歷史和背景資料。並在走線經過的街道轉角處，豎立方向標示牌以及改善鋪磚設計（圖117），如以不同的標誌性地磚和顏色突顯步行徑的主題，加強步行徑的導向性及優化步行環境，提供有趣的步行體驗。

4.10.24 根據沿途的特色，步行徑分為四個路段，包括海濱休閒路段、社區藝術路段、小區文化路段和寨城歷史路段。各分段會與鄰近的活動節點和公共交通設施連接，令遊客能舒適和便捷地沿步行徑遊覽本區。



圖117：特色鋪磚款式參考設計



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



4.10.25 具體分段建議如下：

海濱休閒路段

路段主題及展示內容：

4.10.26 有關路段以土瓜灣海濱為主題，藉以展示海濱一帶過往的風貌，如海岸線的變化，以及讓遊客能了解海濱過往和現在的社會功能，包括區內水上交通發展歷史等。

走線及途經景點：

4.10.27 路段從海心公園延伸至九龍城渡輪碼頭，沿途會經過海心公園魚尾石（前身為海心島的一部分）（圖118及119）。

佈置主題及手法：

4.10.28 路段主要連接海心公園及九龍城渡輪碼頭，佈置設計可配合兩者的設計風格。

4.10.29 因應路段位處臨海地帶，並與海濱長廊走線重疊，建議沿途加設與海港有關的鋪磚設計，如「海浪」和「船」的圖案及藍色主調的地磚，當中「海浪」設計鋪地可給予訪客休閒舒適的感覺，而配合不同顏色的地磚組合，可增加其設計的趣味性。

其他路段配套設施：

4.10.30 海濱長廊會提供康樂設施和休憩空間，如特色設計長椅，讓居民及訪客可在舒適悠靜的環境下欣賞對岸景色，亦可不時舉辦假日墟市，為路段增添活力。

4.10.31 此外，亦會加設介紹海岸線和水上交通變遷的資料牌。並可加設方向標示牌，引導訪客來往土瓜灣分區的內陸位置、未來沙中線馬頭圍鐵路站及毗鄰的九龍城渡輪碼頭和公共運輸交匯處。未來海濱逐漸被貫通後，訪客更可循海濱長廊通往啟德、紅磡及尖沙咀等地。



圖118：海濱休閒路段



圖119：位於海心公園內的魚尾石（圖右）

社區藝術路段

路段主題及展示內容：

- 4.10.32 有關路段以牛棚作為路段的主要亮點並以其歷史及藝術元素作主題。

走線及途經景點：

- 4.10.33 路段從九龍城渡輪碼頭經土瓜灣道、馬頭角道及北帝街連接至宋皇臺道近未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口，沿途遊客會經過牛棚，並可了解其歷史背景及感受內裏的藝術氣息（圖120）。另外，北帝街和譚公道現設有不同種類的食肆和商店，為附近居民提供日常生活所需，遊客可體驗附近住宅社區的本土特色及氣氛。

佈置主題及手法：

- 4.10.34 因應牛棚的歷史及現時用途，建議有關路段可以「牛」和「藝術」兩個主題作佈置，配合相應的鋪磚設計，如刻有歷史資料及圖案的藝術性雕刻地磚，突顯路段主題（圖121）。

其他路段配套設施：

- 4.10.35 可加設方向標示牌及地圖，指示遊客至毗鄰的鐵路站出入口以及九龍城渡輪碼頭和公共運輸交匯處。

- 4.10.36 配合未來活化及開放牛棚的建議，訪客亦將可參與牛棚內的活動，如展覽、表演、講座和工作坊等，並可取道擬議改善的行人路連接，前往毗鄰的土瓜灣遊樂場、更新計劃建議打造的東九龍走廊橋底「藝術市場」特色走廊、馬頭圍鐵路站及啟德發展區等。市民透過與特色走廊的展覽裝置進行互動，可引發其對藝術的興趣及令藝術元素融入日常生活，營造藝術社區氛圍，進一步擴大牛棚的輻射範圍及確立其作為地區特色和焦點的定位。



圖120：社區藝術路段



圖121：配合社區藝術路段主題設置的特色鋪磚和依附牆身或獨立設置的歷史資料展板（模擬圖）

小區文化路段

路段主題及展示內容：

- 4.10.37 有關路段旨在展示九龍城區與本區歷史的密切關係，以及讓遊客了解地區過往在香港航空交通發展中所擔當的重要角色。因應啟德機場舊址將化身為啟德發展區，有關路段將透過現存的文物和歷史建築，訴說這段香港的重要歷史。

走線及途經景點：

- 4.10.38 路段從宋皇臺道近未來沙中線土瓜灣鐵路出入口連接至賈炳達道，途經宋王臺石刻、舊遠東飛行學校、聖公會聖三一座堂及一些具建築特色的唐樓，當中亦會穿越九龍城舊區，遊客可感受這個過往作為機場門戶社區的獨特城市肌理和街道環境氛圍，並可順道光顧區內富有本地特色的食肆和商店（圖122及123）。

佈置主題及手法：

- 4.10.39 為了突顯有關南宋末二帝駐驛九龍城的事蹟和本港飛行歷史，建議可在沿途的宋王臺花園及宋王臺遊樂場內加設與宋代歷史及飛行有關的佈置，如宋代人物雕像，但由於昔日歷史文物已於日軍侵華時被破壞，如今只剩下宋王臺石刻，故建議可加設刻有昔日宋帝駐驛九龍城歷史事蹟刻的石碑或公園裝飾，如長椅及地磚，令訪客亦可回憶歷史。另亦可加設展示宋朝生活的展覽裝置，例如當年盛產海鹽所使用工具的模型，將昔日情景活現。遊客可在了解相關歷史之餘，亦可在公園作中途休息。

- 4.10.40 此外，該處昔日亦與本港飛行歷史有關，建議在路段當中加入與飛行有關的佈置，如設置舊式飛機模型雕塑及於街道欄杆加設飛機模型設計等。

- 4.10.41 至於九龍城舊區的路段，由於途經位置人流較多，行人路空間亦較窄，建議只在沿途轉角處重新鋪裝行人路地磚，並加設適當方向標示牌，以指示就近文物及土瓜灣鐵路出入口的位置。



圖122：小區文化路段



圖123：宋王臺石刻

寨城歷史路段

路段主題及展示內容：

- 4.10.42 有關路段主要展示與九龍寨城的歷史，包括清朝政府在香港殖民地時代於九龍城一帶駐軍及建立領事處，以及清朝滅亡後有關位置變為無政府接管的「三不管」地帶和其後出現的獨特居民社區。

走線及途經景點：

- 4.10.43 路段從賈炳達道經賈炳達道公園及九龍寨城公園連接至九龍寨城遺址（衙門和南門遺址），沿途亦會經過龍津及樂善堂石額，藉以展現前九龍寨城的歷史及文化（圖124及125）。

- 4.10.44 未來與啟德發展區的行人路連接開通後，路段可延伸至龍津橋遺址；此外，步行徑亦可因應情況延伸至毗鄰位置，包括啟德河及黃大仙區等地。

佈置主題和手法及其他路段配套設施：

- 4.10.45 九龍寨城公園現時已設有較完善的歷史景點配套設施，包括歷史展覽館、資料展示牌、地圖及方向標示牌等，建議可展示更多當年居民獨特的生活片段及在該處設立遊客支援站，為遊客提供有關步行徑的資訊及導賞支援服務，並增設坐椅及無障礙設施，如斜坡、聲音導航及導盲磚等。

- 4.10.46 另外，由於九龍寨城公園位處賈炳達道公園以北，位置較為隱蔽，建議可在賈炳達道公園近賈炳達道的出入口加設與寨城歷史主題有關的佈置，以營造場所感及吸引遊客進內參觀。



圖124：寨城歷史路段



圖125：設置歷史資料展板後的樂善堂石額（模擬圖）

4.10.47 整條步行徑不但把區內各主要景點串連起來，加強行人路系統的聯繫，亦能有效反映九龍城區的多元化特色，為遊客帶來有趣的步行經驗。建議步行徑在串連區內的主要景點後，逐步加強各節點的功能內容及與社區的融合，並配合區內未來的發展，持續調整步行徑的走線及增加景點內容，以改善步行經驗及豐富步行徑的內容。

初步技術考量

4.10.48 要打造一條成功的步行徑，除了加設介紹景點及方向標示設施等小型工程外，還需配合良好的行人路連接和環境，以及沿途富吸引力的景點和相關活動。

4.10.49 此外，步行徑的內容亦需定期更新，以確保景點介紹內容的準確性，並預留資源及空間供未來擴展的需要，如走線改動及舉辦與步行徑相關活動等，以保持其新鮮感及對公眾的吸引力。

建議實施部門 / 機構及機制

4.10.50 為呈現步行徑，方案建議加設資料展板、地圖、方向標示牌及特別地面鋪磚圖案。參考過往其他地區設置步行徑的經驗，有關建議較適合由路政署、旅遊事務署及九龍城民政事務處等協助落實。即旅遊事務署會在建議的步行徑成功發展成為對海外旅客具吸引力的旅遊景點後，着香港旅遊發展局作進一步研究和適當推廣，九龍城民政事務處可協助反映地區人士對步行徑的意見。另外，可邀請康樂及文化事務署古物古蹟辦事處向實施部門提供相關歷史建築的背景資料及技術意見。

優化主題步行徑的連繫

短期計劃建議：

優化連接世運花園的行人隧道

4.10.51 方案建議優化連接世運花園的四條行人隧道（圖126及127），包括改善鋪磚設計及增加照明和美化燈光設計，並建議在隧道內加入靠牆及可更換內容的展覽裝置，展示以地區歷史為主題的內容，如有關九龍城舊區及九龍寨城的歷史資料及照片，以突顯地區及歷史特色，加深訪客對附近社區的了解和印象。

4.10.52 另亦建議在隧道內設置活動式展板，定期更換展示內容，以便加入社區資訊，讓途人能了解最新社區動向，保持隧道的新鮮感及趣味性。

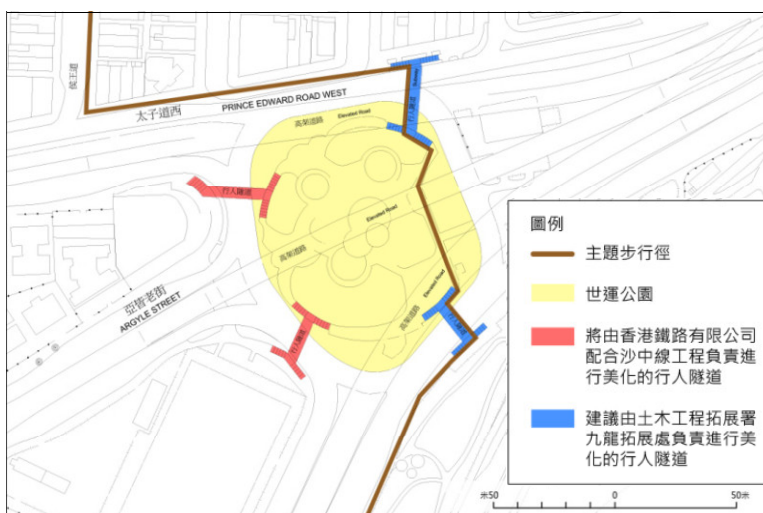


圖126：連接世運花園的四條行人隧道

初步技術考量

- 4.10.53 重鋪行人隧道地面、加設照明及牆身展品及佈置屬小型工程，沒有較大的技術困難，但需留意有關附加設施對隧道結構的影響及考慮牆身展品的往後保養及更新安排。

因應世運花園已被徵用作沙中線工程的施工用地，優化建議需與沙中線工程配合，以免影響工程進度。

建議實施部門 / 機構及機制

因應港鐵現暫時徵用世運花園作沙中線工程的施工用地，並計劃施工完畢後美化花園及將花園西端的兩條隧道納入作車站出入口通道，有關隧道將交由港鐵負責進行美化工作。



圖127：現時行人隧道以功能性為主，環境較為單調

- 4.10.56 花園東端的另外兩條隧道，則可配合沙中線工程進度、啟德發展計劃及路政署原計劃在該處加設無障礙設施的計劃，由土木工程拓展署九龍拓展處負責優化工程。
- 4.10.57 可由有意利用隧道空間作展示用途的部門或機構考慮在隧道內設置活動式展板。

中至長期計劃建議（圖128）：

延伸主題步行徑至龍津橋遺址或其他地區的步行徑

- 4.10.58 因應區內行人路連接將會逐步改善，建議持續對步行徑的走線進行優化，包括在九龍城衙前圍道一帶小區與啟德發展區已規劃的行人隧道開通後，將步行徑延伸至龍津橋遺址及啟德發展區。另亦建議將步行徑連接至活化後的啟德河及黃大仙區的其他步行徑。
- 4.10.59 此外，配合更新計劃貫通海濱的建議，可逐步優化步行徑海濱休閒路段，讓訪客可沿海濱長廊通往啟德發展區及紅磡區。

初步技術考量

- 4.10.60 有關延伸及優化步行徑建議需配合啟德發展區、保育龍津橋遺址及活化啟德河計劃，以及更新計劃提出改善海濱連接建議的實施進度。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.10.61 因應地區將來的發展，建議由合適的部門在未來探討延伸步行徑的可能性。



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



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 優化海濱及地區連繫建議

- 4.11.1 九龍城區擁有延綿的海岸線，但部分臨海地帶被不同的現有用途阻隔，臨海地帶與內陸（東西向）的連繫較弱，而臨海地帶亦缺乏公眾活動節點。長遠需透過不同的優化海濱計劃，以達致在區內打造一條暢通無阻及可連接其他區域海濱長廊的願景。
- 4.11.2 更新計劃方案旨在 *貫通海濱地帶及建設海濱長廊、增強區內東西向*（尤其是未來鐵路站與海濱地帶之間）*的行人路連接性、並改善區內主要街道的行人路環境及連接性*（圖129）。
- 4.11.3 現時部分臨海位置被現有用途阻隔，包括青洲英泥碼頭、維港中心第二期及富德中心一帶、土瓜灣基本污水處理廠、浙江街以南的臨時停車場、偉恆昌新村海水抽水站、九龍城汽車渡輪碼頭旁的臨時停車場及翔龍灣旁的煤氣站。
- 4.11.4 為了貫通現時被阻隔的臨海位置，盡量打造一條暢通無阻及可連接其他區域的海濱長廊，當局現正探討貫通部分被阻隔位置的可行性並提出相應的落實計劃，簡述如下（表24）：

部分阻隔臨海地帶的現有用途	關設海濱長廊的可能性及落實計劃
土瓜灣基本污水處理廠	<ul style="list-style-type: none"> 因有關設施為市區污水處理網絡的主要部分，並與「淨化海港計劃第一期」的深層隧道連接，所以搬遷該設施在技術上難度較大。設施臨海位置現為緊急車輛通道，當局正積極探討在不影響設施正常運作下開放有關通道作公眾海濱走廊的可行性，當中需考慮走廊未來可能受到設施所產生的氣味影響，以及未來須定期作設施保養用途的限制（預計每月平均約有九天）
浙江街以南的臨時停車場（圖130）	<ul style="list-style-type: none"> 有關用地已計劃作海心公園擴建部分，待有關當局成功申請撥款後便可落實
土瓜灣驗車中心（圖131）	<ul style="list-style-type: none"> 臨海部分已經開放。另一方面，發展局起動九龍東辦事處現正統籌搬遷設施，並會就此開展可行性研究
偉恆昌新村海水抽水站	<ul style="list-style-type: none"> 抽水站設施大部分設於地面以下。在中九龍幹線竣工後，該位置的地面位置將會釋出作海濱長廊
九龍城汽車渡輪碼頭旁的臨時停車場	<ul style="list-style-type: none"> 現被用作臨時停車場，配合中九龍幹線工程，臨海位置將在工程竣工後關作海濱長廊

表24：當局就貫通部分被阻隔位置可行性的探討結果及落實計劃



圖130：浙江街以南臨時停車場用地（圖右）的現時環境



圖131：土瓜灣驗車中心用地（圖左）的現時環境



圖例

- MTR 未來鐵路站出入口 (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廈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

比例尺 0 200 400米

4.11.5 配合當局貫通海濱的工作及計劃，更新計劃進一步提出了優化海濱方案以盡量貫通區內臨海位置及優化海濱環境，打造海濱休憩康樂節點與商業及餐飲服務節點（圖132），並為部分短期內未能貫通的位置提出暫時替代路線，以加強臨海位置與周邊的連接性。有關更新計劃方案的詳情如下：

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，以設置海濱長廊貫通海濱

4.11.6 方案建議改劃青洲英泥碼頭及維港中心第二期用地為「綜合發展區」地帶，藉重建發展作商貿及與海濱有關的非住宅用途，特別在碼頭的位置作如商店及服務行業以及食肆等非住宅用途。

4.11.7 建議於分區計劃大綱圖內加入於重建時需設置海濱長廊的要求，以透過重建提供公眾海濱長廊，與紅磡現有的海濱長廊連接（圖133）。

4.11.8 此外，碼頭位置重建後的發展高度亦應加以限制。初步建議高度限制為最高15米或1至2層高的建築物，以保障海濱地帶的整體建築物輪廓，減低對景觀的影響，維港中心的地段則可維持原來的建築物高度限制。

4.11.9 由於青洲英泥碼頭部分亦可納入作總樓面面積計算，以加大可建總樓面面積，可成為鼓勵重建的誘因。

4.11.10 建議地帶內的現有樓宇雖有多個業權，但有見當初發展者仍持有一定份數的業權（特別在地下及低層），預料用地仍有可能透過統一業權進行重建。

4.11.11 至於毗連的富德中心，建議在分區計劃大綱圖加以規範，於地帶內的臨海位置加入設置海濱長廊的要求，透過重建提供海濱長廊，並連接毗連的臨海位置。

初步技術考量

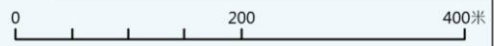
4.11.12 方案主要涉及修訂相關分區計劃大綱圖，考慮修訂時需平衡重建發展誘因及重建後對周邊環境的影響，如景觀、通風及有關用途是否有助打造具吸引力的公眾海濱地帶等。由於有關地點及鄰近地段的規劃意向主要為商業有關用途，加上地盤鄰近土瓜灣基本污水處理廠發出的氣味有可能造成滋擾，故建議的「綜合發展區」地帶不適合住宅用途。



圖133：建議改劃作「綜合發展區」地帶的位置



- 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



4.11.13 而公眾海濱走廊的落實時間則需視乎私人業主何時進行重建計劃。此外，在計劃重建時，或需要進行修改地契程序。

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.14 由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。

擴闊景雲街旁現有的海濱長廊

4.11.15 方案建議擴闊景雲街旁現有的海濱長廊，以釋出更多空間作海濱長廊及休憩用地（圖134至136）。

4.11.16 同時亦配合毗鄰的海心公園及景雲街遊樂場，為居民及訪客提供更多活動空間及設施，如於假日開設跳蚤市場，及配合主題步行徑的實施，設置小型展覽設施，介紹九龍城區海岸線和水上交通的變遷。

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

初步技術考量

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

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.19 可由康文署負責。

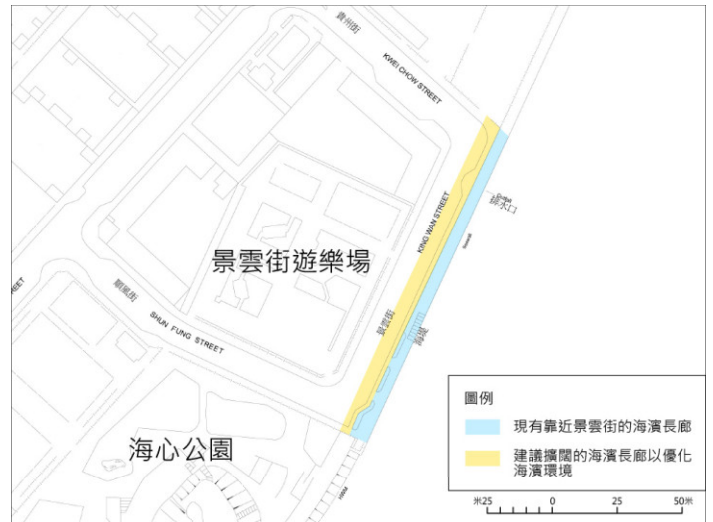


圖134：建議擴闊的海濱長廊位置



圖135：景雲街旁現有海濱長廊的環境



圖136：擴闊後的海濱長廊環境（模擬圖）

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

4.11.20 九龍城渡輪碼頭及毗鄰的公共運輸交匯處為土瓜灣分區的主要交通交匯點。渡輪碼頭現設有連接港島區的渡輪服務，而附近的汽車渡輪碼頭已廢置。

4.11.21 根據中九龍幹線工程的施工計劃，公共運輸交匯處用地會被徵用作工程用地，並將計劃在工程完結後重置設施及優化海濱長廊（圖137及138）。此外，當局亦正就活化汽車渡輪碼頭進行研究。

4.11.22 建議配合上述計劃，活化九龍城渡輪碼頭，包括開放部分碼頭位置作觀景點，並按照分區計劃大綱圖上的現有規定加添商業及服務用途，如小食亭及食肆等，以打造該處成為臨海地帶的主要商業及餐飲活動節點（圖139）。

初步技術考量

4.11.23 方案涉及在現有渡輪碼頭加設觀景點及引入商業及服務用途，但需考慮碼頭是否有足夠合適空間、供電、消防救援、交通及現時渡輪服務的配合等安排。

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.24 建議由合適政策局或部門統籌實施有關活化計劃。

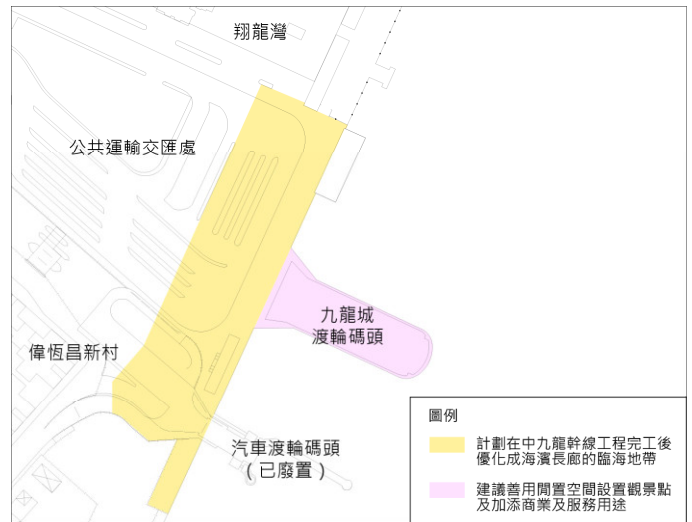


圖137：優化海濱長廊及活化九龍城渡輪碼頭



圖138：公共運輸交匯處臨海一帶現時的环境



圖139：設置海濱長廊及活化碼頭後的環境（模擬圖）

鄰近九龍城渡輪碼頭的工廈及毗鄰的公共運輸交匯處具潛力作綜合規劃，並提供汽車及旅遊泊車位滿足地區需要

- 4.11.25 方案建議可藉中九龍幹線工程契機改善公共運輸交匯處用地的現有公共運輸設施（圖140及141），並增設更多配合地區需要及海濱發展的用途及設施，如休憩空間等。配合更新計劃優化地區連繫建議，加強臨海地帶與內陸住宅社區、牛棚及土瓜灣遊樂場等的連繫，締造連貫和緊密的行人路、休憩空間及社區設施網絡。
- 4.11.26 現時毗鄰公共運輸交匯處的兩座工業大廈（紅棉工業大廈及幸福大廈）（圖142），用地較早前因應中九龍幹線工程計劃預留作建造隧道通風塔，並在分區計劃大綱圖上劃為「其他指定用途」註明「隧道通風塔」地帶。根據最新工程資料，計劃將毋須徵用有關用地，該地塊可考慮作其他用途，以善用土地資源。
- 4.11.27 有見及此，建議綜合探討公共運輸交匯處及工業大廈兩處用地的未來用途，以善用臨海土地的優勢和潛力。配合中九龍幹線工程的優化建議以及活化海濱的目標，建議可考慮綜合規劃該地作住宅及商業等混合發展。
- 4.11.28 公眾人士亦建議在公共運輸交匯處設置地下停車場，故建議考慮在範圍內提供汽車及旅遊泊車位，以滿足地區需要。
- 4.11.29 此外，配合公共運輸交匯處上蓋的園景平台建議，加添適量商業設施，活化公共運輸交匯處及九龍城渡輪碼頭一帶成為海濱地帶及本區的其中一個主要活動節點。
- 4.11.30 因應用地的發展需配合各項毗鄰的工程，並涉及政府及私人土地，建議有關當局需進行仔細研究以深化方案詳情及要求。

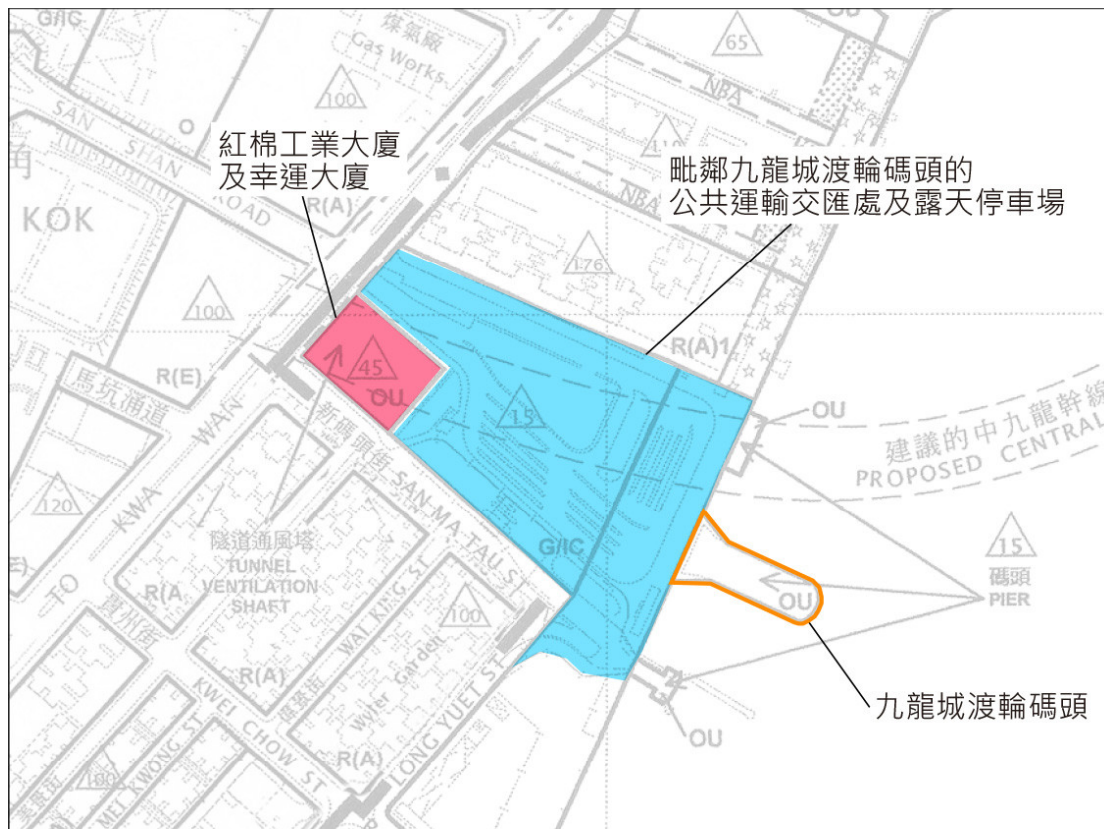


圖140：公共運輸交匯處及工業大廈的位置

初步技術考量

4.11.31 有關優化公共運輸交匯處海濱長廊的建議需配合中九龍幹線工程及更新計劃建議活化九龍城渡輪碼頭的計劃和進度。

4.11.32 考慮於公共運輸交匯處及工業大廈用地作綜合發展的建議，當中會涉及更改土地規劃用途。在進行有關土地用途修訂時，需配合海濱地帶及地區發展的長遠規劃，考慮用地未來的用途，並為其制訂合適的發展參數限制，如樓面面積、建築物覆蓋率和建築物高度限制等，藉以控制發展規模，平衡發展及對周遭環境的影響，如交通、城市景觀、通風環境的影響等。

4.11.33 此外，在制訂上述的用地發展及發展限制時，亦需配合中九龍幹線工程、擬議園景平台及泊車設施等的設計要求及發展時序，或需考慮加設融合性的設計及發展安排要求，以達至善用土地資源及活化海濱的目標。

4.11.34 設置地下停車場的建議於技術層面上大致可行，但需得到有關當局的政策支持才能推行。另亦需注意建議的整體效率，如權衡可提供的停車位數目對滿足地區需求的幫助，停車場出入口和通往停車場車路對整體空間運用的影響，以及所涉及的工程費用。

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.35 由規劃署負責研究該位置的未來發展，並與路政署及運輸署等相關部門合作制訂用地未來的用途及發展要求。

4.11.36 有關更改土地規劃用途，建議由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。



圖141：公共運輸交匯處及露天停車場的現時環境



圖142：毗鄰公共運輸交匯處的工業大廈

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

- 4.11.37 區內臨海地帶被不同的用途阻隔，包括青洲英泥碼頭、工貿大廈、污水處理廠、臨時停車場、海水抽水站和煤氣站等（圖143）。根據前文提及當局貫通海濱的工作和計劃，並配合更新計劃所建議的優化海濱方案，預料可改善區內海濱的连接性及環境。
- 4.11.38 方案建議盡快落實區內已規劃作海濱長廊地段的建設，包括位於啟德發展區的海濱長廊及沿土瓜灣海濱已規劃作「休憩用地」的地段，實現其規劃意向以達至提供暢通無阻海濱長廊的最終目標。
- 4.11.39 現時土瓜灣驗車中心用地、浙江街以南的臨時停車場用地、順風街及景雲街在分區計劃大綱圖上被劃作「休憩用地」地帶。規劃意向實現後可增加海濱空間，並可與毗鄰的海心公園及九龍城渡輪碼頭一帶的擬議海濱長廊相結合，並設置不同的海濱活動節點，供遊人作休憩活動。當中活動節點性質可分為三大類：
- 綜合活動節點：當中可包括多用途草地、訪客旅遊中心及緩跑徑等社區康樂設施；
 - 商業活動節點：當中包括海濱小賣及餐飲店及跳蚤市場等；及
 - 景觀或親水活動節點：例如觀景點，海濱親水區或休憩花園等，其主題亦可配合周邊的環境特色及需要而定。
- 4.11.40 不同種類的活動節點可創造一個多元化的海濱，亦需加強海濱長廊的連繫性，使海濱長廊可與主要行人路、鐵路站出入口、主題步行徑及公共空間等相連接，以加強區內行人網絡的整體連接性。



- 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

圖例

- 現有海濱長廊
- 已規畫作海濱長廊段
- 建議貫通的海濱長廊段



4.11.41 另外，由於預料部分臨海位置未能在短期內貫通，方案亦建議在有關位置考慮暫時替代路線，以連接被阻隔的部分，建議可考慮替代路線的位置及其詳情如下（表25）：

可考慮替代路線的位置	臨海位置現時情況及關設海濱長廊可能性	替代路線走線（圖144）
青洲英泥碼頭、維港中心第二期及富德中心	<ul style="list-style-type: none"> 現時建築物貼近海邊，臨海空間較少，或需透過重建一併發展海濱長廊 由於屬私人業權擁有，需由業主自發推行發展，或未能適時關設海濱長廊 	<ul style="list-style-type: none"> 建議替代路線為崇平街、鶴翔街及海逸坊
土瓜灣基本污水處理廠	<ul style="list-style-type: none"> 搬遷該設施在技術上難度較大 當局正積極探討在不影響設施正常運作下開放設施臨海位置作公眾海濱走廊的可行性，但現階段並未有確實的落實計劃及時間 	
翔龍灣旁的煤氣站	<ul style="list-style-type: none"> 配合啟德郵輪碼頭工程和中九龍幹線工程，該址內的煤氣檢管站設施將會搬遷，但仍定期會有船隻靠岸經煤氣站及其附屬碼頭設施輸送煤氣至毗鄰的煤氣廠 現時煤氣廠沒有搬遷計劃，有關煤氣站仍需保留及繼續運作，現階段關設海濱長廊的可能性較低 	<ul style="list-style-type: none"> 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

表25：建議可考慮替代路線的位置及其詳情

初步技術考量

4.11.42 現被阻隔的臨海地帶能否釋出作海濱長廊，需視乎各地段的個別情況，包括能否將地段上現有設施搬離及在不影響設施運作的情況下作海濱用途。至於在臨海私人物業推行海濱長廊發展，則需視乎相關業主對用地發展的取向。

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.43 因應將來的海濱發展，建議由合適的部門實施。



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



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

4.11.44 方案建議改善民裕街橋底環境，包括確保該位置有足夠的燈光照明，令橋底環境變得光亮，並在行人路栽種樹木及優化行人路鋪磚，以改善行人路環境及步行經驗。考慮維修及保養因素，建議鋪磚可以簡單灰色組合的地磚為主，而樹木則建議選用大花紫薇，藉此開花樹木品種為街道帶來生氣（圖145至148）。

4.11.45 現時民裕街及民樂街交界位置有一個小型休憩處，設有座椅供休憩用途。建議在該處增設更多座椅，以供遊客及附近居民使用，並引入垂直綠化以美化橋墩位置。由於陽光較少，建議可選用薛荔為該處作垂直綠化（圖149及150）。



圖145：優化後的民裕街街道環境（模擬圖）

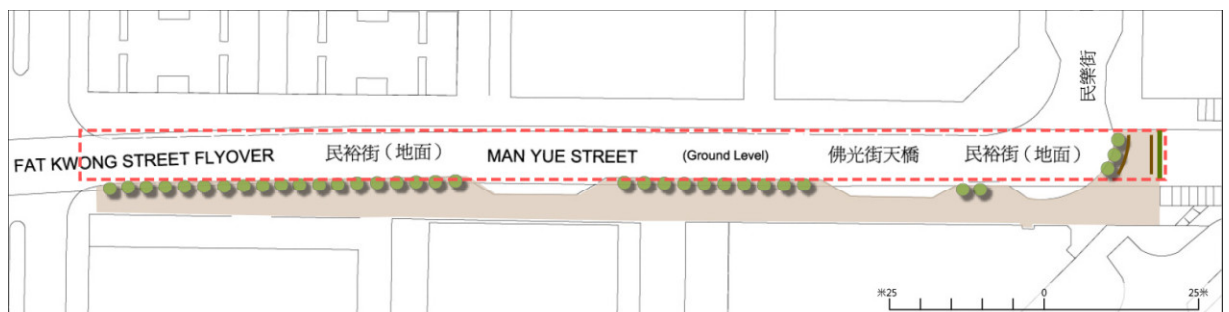


圖146：建議進行優化的橋底位置

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，由於該處常有旅遊巴士等車輛進出，亦有交通擠塞及違例泊車等情況。建議加強對違例泊車的執法，改善有關路段的交通情況。參考部分諮詢平台委員提出可透過貫通毗鄰的崇安街改善地區的交通暢達性，建議長遠因應地區交通情況作出優化交通的安排。

初步技術考量

- 4.11.47 確保足夠燈光照明、加設休憩座椅以及綠化街道技術上可行，當中綠化工作需進行詳細設計，配合附近工貿大廈的車輛出入口及公共照明要求等，以定出確實進行綠化位置及方法。

- 4.11.48 至於有關路段的交通擠塞及違例泊車情況，建議短期透過加強執法行動進行改善，當中或會涉及額外的資源和人手。而長遠則需對交通情況進行持續監察，並在適當時候實施相應的優化交通安排。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.11.49 由路政署確保該位置有足夠的燈光照明。
- 4.11.50 綠化及加設座椅建議可由康文署負責。
- 4.11.51 警務處加強對違例泊車的執法，以改善有關路段的交通情況，而長遠則由運輸署持續監察交通情況，並考慮和實施優化交通的安排。



圖147：鋪磚設計參考



圖148：大花紫薇

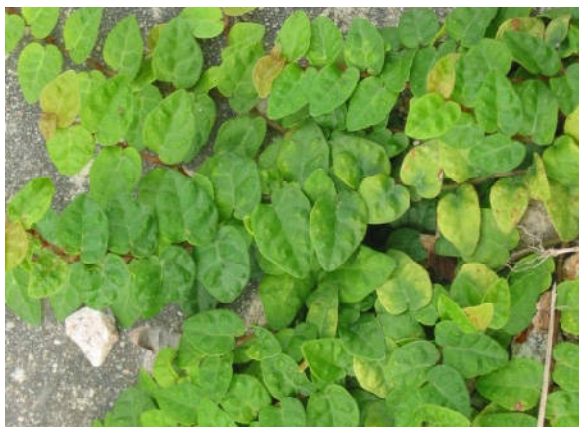


圖149：薺荔



圖150：建議增設座椅及加設垂直綠化（模擬圖）

短期計劃建議：

配合海心公園擴建計劃，優化未來馬頭圍鐵路站與海心公園之間浙江街的街道環境

4.11.52 方案建議配合海心公園擴建計劃，優化未來馬頭圍鐵路站與海心公園之間浙江街的街道環境（圖151及152），引導市民從鐵路站沿浙江街到訪公園及海濱，改善該處作為公園及海濱門廊的功能並突顯公園特色。

4.11.53 優化手法包括：
• 沿途鋪設與海心公園及海濱長廊統一設計風格的入口地磚；及
• 在沿途加設入口標示牌。

初步技術考量

4.11.54 鋪設特色地磚及加設入口標示牌屬小型工程，沒有較大的技術限制。藉着有關美化措施，可為海心公園及其擴建部分設立一個恰當的入口以吸引更多人流，尤其是區外訪客，使公園未來能成為臨海地帶的主要活動節點。

4.11.55 浙江街以南已計劃興建新道路（預計於2016至2017年落成的L19路）及訂出海心公園擴建部分，美化方案需與有關工程配合。

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.56 在街道鋪設地磚較適合由路政署負責，而海心公園範圍內的鋪設地磚工作則可由康樂及文化事務署負責，至於增設標示牌建議則較適合由運輸署及路政署負責。



圖151：建議進行優化街道環境的位置



圖152：鐵路站與海心公園之間浙江街現時的环境

於區內主要幹道進行綠化

- 4.11.57 方案建議配合九龍城綠化總綱圖於區內主要幹道進行綠化，以改善街道環境及在區內營造鮮明的行人及行車路網絡，相關幹道包括土瓜灣道、馬頭圍道、馬頭涌道、宋皇臺道、漆咸道北及機利士南路（圖153）。
- 4.11.58 根據各道路的實際情況，可考慮進行不同類型的綠化，包括：
- 在行人道闊度許可（大於3.5米）的情況下，新增樹井及盆栽植物，建議樹種可參考九龍城綠化總綱圖中的主題樹種如樟木或大花紫薇（圖154及155）；及
 - 較窄的行人道可考慮於欄杆或電燈杆增設懸掛式盆栽植物，在保持行人道暢通的同時加添綠化元素，建議可選用顏色較鮮艷的品種，例如馬纓丹及藍雪花（圖156及157）。
- 4.11.59 另外，亦可改善沿途行人路鋪磚以突顯上述的主要幹道。



圖154：宋皇臺道的現時環境



圖155：栽種樹木及改善行人路鋪磚後的宋皇臺道（模擬圖）



圖156：馬頭圍道的現時環境



圖157：於欄杆加設懸掛式盆栽植物後的馬頭圍道（模擬圖）



樟木



大花紫薇



馬纓丹



藍雪花



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 可考慮進行綠化的位置及建議綠化手法如下 (表26) :

主要幹道	路段	綠化位置	綠化手法
宋皇臺道	整段	單邊行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •統一地面鋪磚設計 •加設可依附行人路圍欄的小型花池 •在部分較闊路段可加設樹井
土瓜灣道	宋皇臺道和馬頭角道之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 •加設 / 加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池
	馬頭角道和落山道之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 •加設 / 加密可依附兩旁行人路及中央分隔帶圍欄的小型花池
	落山道和浙江街之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計
	浙江街和啟明街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 •加設 / 加密可依附兩旁行人路及中央分隔帶圍欄的小型花池 •於馬頭圍道/土瓜灣道公園外可加設樹井 (每隔五米一個)
馬頭圍道	馬頭角道和浙江街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 •加設 / 加密可依附兩旁行人路及中央分隔帶圍欄的小型花池
	啟明街和庇利街之間		
	庇利街和民裕街之間	兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •統一土瓜灣道及馬頭圍道地面鋪磚設計 •加設 / 加密可依附兩旁行人路圍欄的小型花池
	民裕街和蕪湖街之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	
機利士南路	蕪湖街和暢運道之間	行車分隔線的空間及兩旁行人路	<ul style="list-style-type: none"> •更新圍欄設計 •更新地面鋪磚設計 •加設 / 加密可依附兩旁行人路及中央分隔帶圍欄的小型花池

表26：建議在主要幹道進行綠化的位置

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

表26：建議在主要幹道進行綠化的位置

初步技術考量

- 4.11.61 市民普遍支持在區內進行更多綠化工作，並期望通過進行綠化改善街道環境，提供更多乘涼遮陰處，並減少交通噪音對附近民居的影響。但由於區內主要幹道較為狹窄，而地下管道盤根錯落，可進行綠化的空間相對較少，故需利用靈活的綠化方法。另外，實行綠化建議亦須考慮道路安全和保養等因素，並選擇合適的植物品種及大小。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.11.62 相關的實施部門應參考九龍城區的綠化總綱圖以執行有關的綠化工作，路政署則較適合負責行人路鋪磚工作。

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

4.11.63 在區內主要幹道進行綠化後，將為地區大致構建一個清晰的行人路網絡。中至長期計劃建議進一步優化毗連街道的行人路環境，包括北帝街、馬頭角道、新山道、炮仗街、上鄉道、貴州街、落山道、旭日街、崇安街及庇利街等街道（圖158）。

4.11.64 優化手法包括：

- 進行小型綠化，如設置依附欄杆的小型盆栽；及
- 在轉角處加設方向指示牌，藉以加強未來鐵路站及區內社區與海濱的行人路連接。

初步技術考量

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

建議實施部門 / 機構及機制

4.11.66 相關的實施部門應參考九龍城區的綠化總綱圖以執行有關的綠化工作，增設標示牌建議較適合由運輸署及路政署負責。



4.12 善用土地資源以推動更新

4.12.1 九龍城區內的住宅社區發展成熟，為不同階層人士提供居所，當中很多居民已在地區植根多年，形成固有的社區網絡，區內居民希望重建後可有切合其需要的重置選擇，讓他們能藉此改善生活環境。另一方面，區內部分土地資源未被釋放作切合地區需要的發展，需探討善用有關資源以推動市區更新。

4.12.2 更新計劃方案旨在善用區內土地資源以 *增加不同種類的房屋選擇*，為區內受重建影響的居民 *提供較多的重置選擇*，藉此 *減低重建對他們的社會影響*。

長期計劃建議：

4.12.3 現時，受市建局重建項目影響人士，如合資格可獲安排入住公共房屋，其他人士可獲現金補償。但受私人重建項目影響人士，賠償模式只有金錢補償，受影響居民未必可在原區重置居所，尤其對較依賴社區鄰里網絡及較難適應新環境的群體，如長者及少數族裔等人士影響較大。

增加區內可作「樓換樓」安排的單位

4.12.4 市建局已根據2011年的《市區重建策略》在近年的重建項目中推行「樓換樓」重置安排，為受影響的自住業主在現金賠償外提供多一個選擇。從公眾參與活動所收集到的意見指出，區內居民普遍歡迎「樓換樓」的重建安置安排，認為可減低居民於原區重置時所面對的困難，但亦有意見認為啟德發展區重置用地較遠及等候重置時間較長。

4.12.5 市建局繼續推行「樓換樓」計劃時可優化安排，包括於其區內的重建項目內預留部分單位供「樓換樓」安排，藉以增加區內有關單位供應，為未來受市建局重建項目影響的自住業主提供回遷選擇。隨着未來有關單位續漸落成，當有更多現樓選擇時，「樓換樓」安排會更能切合不同居民需要的重置選擇。

4.12.6 此外，因應區內長者人口比例較其他地區高，建議市建局及其他機構在可行情況下考慮在其區內的重建或新發展項目關設一些因應長者生活需要而設計的單位，並輔以合適的長者社區設施，以協助未來長者住戶適應新的居住環境。

初步技術考量

4.12.7 方案旨在為區內受市建局重建項目影響的居民提供較多的重置選擇，藉此減低重建對他們的社會影響。「樓換樓」安排單位的供應需配合區內市建局重建項目的進度以及居民的安置需求。

建議實施部門 / 機構及機制

4.12.8 市建局繼續推行「樓換樓」安排，並根據過往推行經驗優化有關細節，包括可提供更多的重置選擇，以更能協助居民選擇於原區重置。

增加公營房屋供應以安置受重建影響的人士

- 4.12.9 另一方面，有見區內的公營房屋佔整體住宅單位的比例較低，而地區對資助房屋亦有一定需求，建議增加區內公營房屋的供應。除了將會發展公營房屋的啟德發展區地段，現時區內有一些老化及密度較低的公共房屋，如真善美村、樂民新村等，建議透過探討其重建的可行性，利用其作為善用土地發展潛力及增加租住或出售公營房屋供應的契機。

- 4.12.10 為了促成重建建議並加快重建過程，建議可考慮尋找合適土地遷移受重建影響的住戶，並在可行的情況下提供原區安置的機會，令原有屋邨用地可盡快騰出進行重建。因應現時迫切的住屋需求，當局需就不同的房屋類別尋覓合適的土地。而一旦落實重建，重建後的單位可透過現行機制分配予有需要的人士，當中包括區內其他受重建影響而又符合資助房屋資格的居民。此外，重建後的屋邨亦可加入公共設施以滿足地區需要。

初步技術考量

- 4.12.11 增加公營房屋的供應則需視乎區內是否有足夠土地或公營房屋資源的供應以安置受拆遷影響的原有公共屋邨居民，方便公共屋邨進行重建。而在啟德發展區及鄰近地區覓地作公營房屋發展以遷移原有公共屋邨居民的建議，則須覓得合適地盤作重置用途，才能予以實行。

建議實施部門 / 機構及機制

- 4.12.12 建議香港房屋協會及香港房屋委員會探討重建區內老化及密度較低公共屋邨的可行性，由於目前市區的土地資源緊絀及競爭激烈，尋覓合適地點興建新公營房屋，以安置受公共房屋重建影響的居民，仍是一項相當艱巨的挑戰。

探討搬遷馬頭角煤氣廠的可行性

4.12.13 毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠（下稱「煤氣廠」）（圖159），現時仍然運作。公眾參與活動的結果指出有公眾要求搬遷煤氣廠。該處雖未有發展計劃，其用地早已劃為「住宅（甲類）」地帶，規劃意向已訂明在重建時作住宅用途。不過由於搬遷煤氣廠需由煤氣公司主動提出及涉及區內能源供應等問題，落實住宅發展可能仍需頗長的時間。

4.12.14 雖然如此，規劃署可考慮與煤氣公司探討長遠搬遷馬頭角煤氣廠的可行性，以釋出用地作住宅用途，並減低對附近地段進行重建所帶來的潛在困難。

4.12.15 另外，搬遷煤氣廠亦可一併釋出其附屬設施，當中包括現時位於翔龍灣旁的煤氣站，煤氣站釋出後有助貫通該處現時被阻隔的臨海地帶，以提供空間發展海濱長廊。

初步技術考量

4.12.16 在探討長遠搬遷馬頭角煤氣廠的可行性時，需要考慮的因素如下：

- 由於煤氣廠服務範圍廣闊，並連接區域性供氣設施網絡，需考慮搬遷煤氣廠在技術上是否可行
- 搬遷煤氣廠時須一併搬遷其附屬設施，並須對供氣設施網絡作出改動，涉及的成本或會高昂
- 煤氣廠現時仍然運作，並一直為周邊區域供應煤氣，須確保搬遷期間仍能提供無間斷的供氣服務，以減少對市民的影響

4.12.17 另外，搬遷煤氣廠亦須尋找合適的重置選擇地點，由於煤氣廠屬厭惡性設施，在考慮選址時需顧及：

- 土地用途的協調性
- 對周邊社區的影響，如對附近居民造成的心理滋擾
- 實施的機制，如搬遷的安排、部門之間的協調、地區諮詢、風險評估等

建議實施部門 / 機構及機制

4.12.18 建議規劃署可與煤氣公司商討搬遷現有設施的可行性，並盡可能採取合適規劃措施以協助搬遷。



圖159：毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠

4.13 市區更新方案建議

4.13.1 因應不同的實施時序，下表總結了上文的市區更新方案建議：

主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構及機制
營造地區形象	土瓜灣五街及十三街一帶		
	短期	分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地	<ul style="list-style-type: none"> 由規劃署研究方案及擬備在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議
	中至長期	探討發展汽車維修中心的可行性，以重置受重建影響的汽車維修工場	<ul style="list-style-type: none"> 有關建議的可行性有待日後確定
	龍塘衙前圍道一帶		
	短期	因應地盤面積及情況，探討在重建發展時彈性調整相關泊車位要求，並適當地考慮豁免，以保留小區街舖林立的街道氛圍	<ul style="list-style-type: none"> 可由運輸署考慮有關建議 規劃署可藉修訂分區計劃大綱圖的機會反映保留小區街道氛圍的規劃意向，以及達至有關意向的建議措施
		優化南角道街道環境	<ul style="list-style-type: none"> 鋪設地磚工作較適合由路政署負責 綠化工作較適合由康樂及文化事務署負責
	短至中期	加強與啟德發展區的連繫，包括優化區內行人隧道，以及建議在啟德道以東作綜合住宅及商業發展，並連接啟德地下購物街，以連繫啟德及九龍城	<ul style="list-style-type: none"> 由規劃署研究改劃啟德道以東用地土地用途的建議及擬備在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議 由土木工程拓展署九龍拓展處及路政署負責優化連接世運花園東端的行人隧道及現有和擬議連接啟德發展區的三條行人隧道 可由有意利用隧道空間作展示用途的部門或機構考慮在隧道內設置活動式展板
	中期	探討在小區內人流較多及較有特色的南角道、侯王道及衙前圍道加闊行人路或部分時間設立行人專用區	<ul style="list-style-type: none"> 可由運輸署在沙中線通車後探討加闊行人路或部分時間設立行人專用區的可行性
		探討在小區內設置公眾停車場以增加泊車位的供應	<ul style="list-style-type: none"> 運輸及房屋局和運輸署負責監察區內泊車位供應及探討增加泊車位，包括考慮由私人發展商提供公眾停車場的可行性
	中至長期	在物色到合適的臨時重置地點後，重建侯王道「政府、機構或社區」用地上的九龍城市政大廈、九龍城長者健康中心及李基紀念醫局	<ul style="list-style-type: none"> 方案落實時需要統籌不同政府部門，如食物環境衛生署、康樂及文化事務署、衛生署及醫院管理局等

表27：市區更新方案列表

主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構及機制
營造地區形象	土瓜灣中部		
	近期	在近落山道的小型休憩處及近四川街的花槽空間加設休憩座椅及進行綠化，並確保東九龍走廊天橋橋底位置有足夠的燈光照明，改善東九龍走廊天橋橋底環境	<ul style="list-style-type: none"> 由路政署確保該位置有足夠的燈光照明 由康樂及文化事務署負責休憩處及花槽的優化計劃
	短期	改劃東九龍走廊兩旁用地為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶	<ul style="list-style-type: none"> 由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議 在改劃土地用途前，城規會亦可因應相關規劃意向，在審批有關地點內的非住宅用途規劃申請時，如用途不會對基礎設施及交通等帶來不良的影響，從優考慮有關申請
	紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶		
	1. 紓緩殯儀及相關行業營運滋擾居民的措施		
	短期	優化免費公眾化寶服務，集中區內化寶活動	<ul style="list-style-type: none"> 可由食物環境衛生署與福澤殯儀館商議增加免費公眾化寶服務開放時間，以及加強規管及執法工作，同時在制訂福澤殯儀館的新營運協議時加入條款，以規定未來營辦者須於平日提供公眾化寶服務
		停止在區內簽發新殮葬商牌照	<ul style="list-style-type: none"> 食物環境衛生署在收到諮詢部門對申請提出反對時，應考慮不再簽發牌照
	中期	在紅磡殯儀業及相關行業集中地一帶增加可供靈車停泊的輕型貨車泊位	<ul style="list-style-type: none"> 可由地政總署在現時佔用者交還土地後批出九龍公眾殮房西北面的用地，邀請營運者營運臨時停車場，並提供輕型貨車泊位 由運輸署密切留意區內的泊車供應，以應付靈車停泊的需要
	長期	探討解決殯儀館與鄰近用途不協調的可行方法	<ul style="list-style-type: none"> 長遠可由規劃署及相關部門探討解決殯儀館與鄰近用途不協調的可行方法
	2. 改善行人路環境及連接性		
	近期	優化黃埔街近紅菱街行人天橋的盡頭位置	<ul style="list-style-type: none"> 綠化工作較適合由康樂及文化事務署負責，鋪設地磚較適合由路政署負責，增設指示牌較適合由運輸署及路政署負責
		優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處	<ul style="list-style-type: none"> 休憩處美化工作可由康樂及文化事務署負責 食物環境衛生署配合加強對附近店舖非法放置雜物的執法行動
		改善溫思勞街行人過路設施，優化與何文田分區行人連繫	<ul style="list-style-type: none"> 由運輸署及路政署負責
	短期	配合觀塘線延線工程，優化蕪湖街及德民街一帶與何文田及黃埔鐵路站的行人路連接及環境	<ul style="list-style-type: none"> 綠化工作較適合由康樂及文化事務署負責，鋪設地磚較適合由路政署負責，增設指示牌較適合由運輸署負責

表27：市區更新方案列表

主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構及機制
活化文物及 設立主題步行徑	活化牛棚		
	近期	綠化啟德隧道出口通往牛棚的行人路	<ul style="list-style-type: none"> 較適合由康樂及文化事務署負責
	中至長期	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	<ul style="list-style-type: none"> 可由未來負責活化或管理牛棚的政策局 / 部門在訂立牛棚的未來用途時參考公眾意見及建議（即作藝術、文化和社區用途，並增設公眾休憩設施）。當中將牛棚連接至新山道行人天橋的建議，需與相關部門共同研究探討，並予以實施 加設方向指示牌及行人過路設施建議，則較適合由運輸署及路政署負責
		優化東九龍走廊天橋橋底的空間，打造以「藝術市場」為主題的走廊，引導訪客從未來馬頭圍鐵路站步行至牛棚	<ul style="list-style-type: none"> 較適合由康樂及文化事務署、路政署及運輸署等協助實施
	主題步行徑		
	近期	設立主題步行徑	<ul style="list-style-type: none"> 有關建議較適合由路政署、旅遊事務署及九龍城民政事務處等協助落實 康樂及文化事務署古物古蹟辦事處可向實施部門提供相關歷史建築的背景資料及技術意見
	優化主題步行徑的連繫		
	短期	優化連接世運花園的行人隧道	<ul style="list-style-type: none"> 優化工作由土木工程拓展署九龍拓展處及路政署負責 可由有意利用隧道空間作展示用途的部門或機構考慮在隧道內設置活動式展板
	中至長期	延伸主題步行徑至龍津橋遺址或其他地區的步行徑	<ul style="list-style-type: none"> 因應地區將來的發展，建議由合適的部門在未來探討延伸步行徑的可能性

表27：市區更新方案列表

主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構及機制
優化海濱及地區連繫建議	優化海濱建議		
	短期	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，以設置海濱長廊貫通海濱	• 由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議
		擴闊景雲街旁現有的海濱長廊	• 由康樂及文化事務署負責
	中至長期	配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭	• 由合適政策局或部門統籌實施有關活化計劃
		鄰近九龍城渡輪碼頭的工廈及毗鄰的公共運輸交匯處具潛力作綜合規劃，並提供汽車及旅遊泊車位滿足地區需要	• 由規劃署負責研究該位置的未來發展，並與路政署及運輸署等相關部門合作制訂用地未來的用途及發展要求 • 有關更改土地規劃用途，建議由規劃署草擬在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議
		逐步貫通區內沿海各段現正阻塞通往海濱長廊的地方，並在貫通前考慮其他暫時替代路線	• 因應將來的海濱發展，建議由合適的部門實施
	優化地區連繫建議		
	近期	改善民裕街天橋橋底環境	• 由路政署確保該位置有足夠的燈光照明 • 綠化及加設座椅建議可由康樂及文化事務署負責 • 警務處加強對違例泊車的執法，以改善有關路段的交通情況，而長遠則由運輸署持續監察交通情況，並考慮和實施適當的優化交通安排
	短期	配合海心公園擴建計劃，優化未來馬頭圍鐵路站與海心公園之間浙江街的街道環境	• 在街道鋪設地磚較適合由路政署負責，而海心公園範圍內的鋪設地磚工作則可由康樂及文化事務署負責 • 增設標示牌建議則較適合由運輸署及路政署負責
		於區內主要幹道進行綠化	• 相關的實施部門應參考九龍城區的綠化總綱圖以執行有關的綠化工作 • 路政署則較適合負責行人路鋪磚工作
中至長期	在綠化區內主要幹道後，進一步優化毗連街道的行人路環境	• 相關的實施部門應參考九龍城區的綠化總綱圖以執行有關的綠化工作 • 增設標示牌建議較適合由運輸署及路政署負責	
善用土地資源以推動更新	長期	增加區內可作「樓換樓」安排的單位	• 市建局繼續推行「樓換樓」安排，並根據過往推行經驗優化有關細節，包括可提供更多的重置選擇，以更能協助居民選擇於原區重置
		增加公營房屋供應以安置受重建影響的人士	• 香港房屋協會及香港房屋委員會探討重建區內公共屋邨的可行性，並尋覓合適地點興建新公營房屋，以安置受公共房屋重建影響的居民
		探討長遠搬遷馬頭角煤氣廠的可行性	• 規劃署可與煤氣公司商討搬遷現有設施的可行性，並盡可能採取合適規劃措施以協助搬遷

表27：市區更新方案列表

5 總結

- 5.1 本最終報告闡述本研究項目的主要研究成果，包括基線資料更新重點、主要地區議題重點和可能回應方法，以及更新計劃定稿和其方案內容。此外，報告亦紀錄研究過程中與公眾參與及社會影響評估顧問團隊的互動過程，以及其研究成果對顧問制訂更新計劃的主要影響。
- 5.2 規劃研究已收納更新計劃定稿及其相關方案。諮詢平台已於2014年1月29日將更新計劃定稿提交予政府考慮，作為九龍城區進行市區更新工作的參考藍本。

