

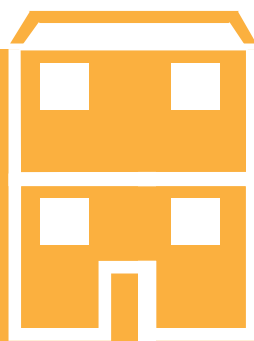
# 九龍城市區更新計劃

Urban Renewal Plan for Kowloon City

與民共議 Public Participatory

以人為先

People  
First



地區為本 District-based

# 目錄

## 背景

1. 引言	1
2. 目標	1
3. 九龍城區概況	1
4. 市區更新計劃的制訂	2

## 建議

5. 願景	9
6. 市區更新計劃方案	9
基本框架	9
市區更新方案建議	12
營造地區形象	
土瓜灣五街及十三街一帶	13
龍塘衙前圍道一帶	17
土瓜灣中部	26
紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶	30
活化文物及設立主題步行徑	38
優化海濱及地區連繫	47
善用土地資源以推動更新	57
7. 社會影響紓緩措施	59
8. 結語	62

附錄一	九龍城市區更新地區諮詢平台的成員名單 及職權範圍
-----	-----------------------------

附錄二	九龍城市區更新方案建議摘要
-----	---------------

# 背景

## 1 引言

1.1 政府於 2011 年 2 月公布《市區重建策略》，推動「以人為先、地區為本、與民共議」的市區更新工作方針，其中一項重點新猷是成立市區更新地區諮詢平台，加強地區層面的市區更新規劃。全港首個市區更新地區諮詢平台於 2011 年 6 月在九龍城區成立，諮詢平台主席由熟悉市區更新事宜的專業人士擔任，其他委員則來自不同專業界別及地區組織，包括當區區議員／分區委員會委員、區內非政府組織，以及有關政府政策局／部門及市區重建局（下稱「市建局」）的代表，並由規劃署提供秘書處服務及專業支援，有關九龍城市區更新地區諮詢平台（下稱「諮詢平台」）的成員名單及職權範圍請參閱**附錄一**。

1.2 九龍城市區更新計劃包括規劃研究、社會影響評估及公眾參與三大組成部分。為制訂有關計劃，諮詢平台於 2012 年 5 月開展了九龍城市區更新計劃規劃研究及社會影響評估，並分別在 2012 年 8 月至 9 月，以及 2013 年 4 月至 6 月進行了兩個階段的公眾參與，廣泛聽取了區內居民及不同持份者對市區更新計劃的意見。本報告闡述了九龍城市區更新計劃的背景、擬備過程及方案建議內容，以提交政府考慮。政府可按實際情況考慮推行，公眾人士及其他機構（包括發展商、市建局及業主）亦可以此作為參考，並參與其中的市區更新計劃建議。

## 2 目標

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

## 3 九龍城區概況

3.1 九龍城區位處九龍半島的東南端，面積約為 1,000 公頃，人口約為 377,350 人，可分為土瓜灣（包括啓德發展區）、龍塘（即九龍城及九龍塘）、紅磡及何文田 4 個分區（**圖 1**），其歷史可追溯至南宋時期。

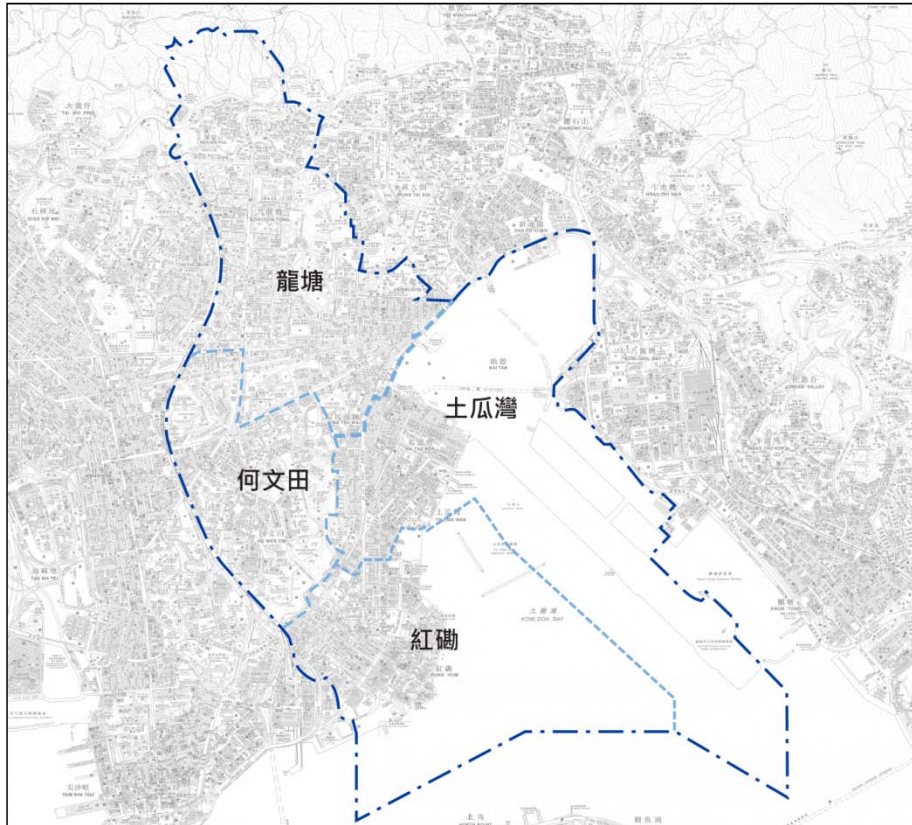


圖 1：九龍城區及分區界線

- 3.2 根據政府統計處 2011 年進行的人口普查結果，區內少數族裔人口、來港定居未達七年人口及 65 歲或以上長者人口均比全港平均值為高。
- 3.3 九龍城區共有超過 1,000 幢樓齡逾 50 年的樓宇，佔全港逾 50 年樓齡樓宇總數量約四分之一，而在區內私人住宅居住的人口接近 80%。根據市建局於 2009-2010 年進行的樓宇狀況調查，區內有不少失修及明顯失修樓宇。綜合以上資料，區內樓齡較高及樓宇狀況較差的樓宇主要集中在龍塘衙前圍道一帶；土瓜灣五街、十三街、啓明街、環宇八街；以及紅磡黃埔街一帶。

## 4 市區更新計劃的制訂

- 4.1 為制訂九龍城市區更新計劃，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 2），在過程中綜合了 2010 年九龍城區議會蒐集到並收錄在《九龍城市區更新地區願景研究》的地區意見，諮詢平台委員進行實地視察的結果及有關意見，並根據九龍城區內樓宇樓齡以及樓宇狀況的準則釐定不同的範圍。其他考慮因素包括居民的居住環境（例如環境衛生、空氣／噪音污染）、鄰近大型交通運輸系統（例



如地鐵站)的契機、地區的特色及歷史文化背景等。初步方案釐定了九龍城區內進行市區更新的焦點範圍，並建議適合優先以重建、復修及活化的方式作市區更新的範圍，同時就活化海濱及碼頭，以及設立步行徑等不同範疇作出建議。有關初步方案成爲了規劃研究、社會影響評估及公眾參與的基礎。



圖 2：九龍城市區更新初步方案

4.2 諮詢平台委聘了顧問進行規劃研究、社會影響評估及公眾參與。由於有關研究均同期進行，期間不同顧問須適時向其他顧問進行的研究提供資料，通力合作，方能協助諮詢平台提出一個有本區特色、反映區內人士的意願和整體社會利益的九龍城市區更新藍圖（圖 3）。

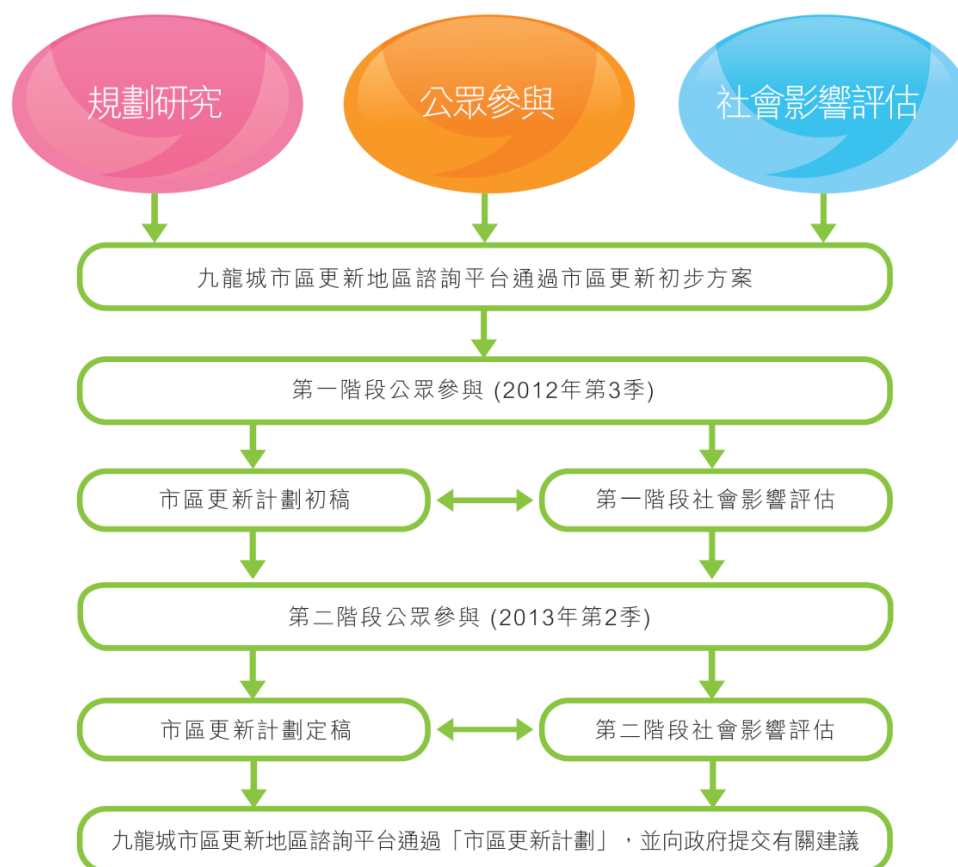


圖 3：九龍城市區更新計劃制訂過程

### 4.3 規劃研究

4.3.1 規劃研究的目標是協助諮詢平台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，繼而提出回應不同地區議題的更新計劃方案，並建議可行的實施機制及時序，藉以回應區內人士對市區更新及改善區內環境的訴求。

4.3.2 規劃研究顧問根據初步方案、第一階段公眾參與活動收集的公眾意見，以及社會影響評估顧問所進行的第一階段評估初步結果制訂了市區更新計劃初稿（下稱「初稿」）（圖 4）。初稿的內容除了調整初步方案內建議進行市區更新方向的範圍，亦建議了適合在不同範圍進行的近期、

短期、中期和長期的措施。此外，顧問亦就有關措施進行概括及質性技術評估，以確定有關措施的初步可行性。有關初稿為進行第二階段公眾參與的基礎。



圖 4：九龍城市區更新計劃初稿

4.3.3 顧問根據第二階段公眾參與及社會影響評估的成果，修訂了初稿及擬備九龍城市區更新計劃定稿。由於公眾大致認同建議的市區更新範圍，因此顧問大致保留有關範圍，並與相關部門及機構進一步溝通。在收納他們的意見及確定相關方案的可行性後，顧問擬備了市區更新計劃定稿。

#### 4.4 社會影響評估

4.4.1 社會影響評估旨在評估規劃研究所建議的市區更新計劃對社區造成的影響，並提出社會影響紓緩措施建議。有關評估分為兩個階段進行。

##### **第一階段社會影響評估**

4.4.2 第一階段評估主要包括社區概覽和社會影響評估問卷調查兩部分：

- **製作社區概覽：**剖析受初步方案影響地區民生的狀況，並收集持份者對初步方案的意見。顧問除了利用 2011 年人口普查資料外，更進行 22 次訪問、5 次聚焦小組及 8 次實地考察。受訪對象包括區議員、社工、商會及宗教領袖、地區關注組、居民（包括天台屋居民及少數族裔），以及區內汽車維修業、殯儀業、珠寶業及食肆等商戶。
- **問卷調查：**收集了 1,138 份居民及商戶問卷，評估初步方案對受影響地區帶來的社會影響。

4.4.3 社會影響評估顧問在完成社區概覽和社會影響評估問卷調查分析後，將有關結果交予規劃研究顧問。規劃研究顧問參考了有關資料後，調整初步方案內的市區更新範圍。此外，當社會影響評估顧問進行聚焦小組時，亦協助規劃研究顧問諮詢（特別是殯儀服務及汽車維修業）業界對規劃方案建議的意見，例如探討汽車維修中心或集中殯儀服務業的可行性，以助規劃研究顧問提出適當的土地規劃建議。

4.4.4 第一階段的社會影響評估揭示了居民中較受市區更新影響的社群，他們分別是長者、新移民、少數族裔及天台屋居民，他們當中包括了業主和租戶兩種類型的居民。顧問需在第二階段的評估中，更深入了解各群組的實際困難，以及探討紓緩措施的具體安排建議。

##### **第二階段社會影響評估**

4.4.5 有關評估主要包括以下三部分：

- **更新社區概覽：**因應初稿內市區更新範圍改動，修訂人口統計分析。
- **收集社會組群的意見：**除了分析第一階段評估中聚焦小組和問卷調查取得的資料，更聯絡區內業主、租戶（包括新移民）、長者、少數族裔居民及天台屋居民進行 8 次聚焦小組。此外，亦透過第二階段公眾參與活動，介紹社會影響紓緩措施方向及聽取他們的意見，同時在社區工作坊中派發回應問卷，就紓緩措施方向作進一步諮詢。



- **檢視現有與市區更新有關的支援服務及措施：**與政府部門及區內相關機構進行 7 次面談訪問，並從其他途徑搜集資料，分析現存服務不足之處或需要優化的方向。

4.4.6 在進行以上評估後，顧問就社會影響紓緩措施作出了建議。

#### 4.5 公眾參與

4.5.1 為貫徹「以人為先、地區為本、與民共議」的市區更新工作方針，諮詢平台在制訂市區更新計劃期間進行了兩個階段的公眾參與，收集持份者的意見。在籌備時，規劃研究及社會影響評估顧問向公眾參與顧問建議了諮詢重點，協助擬備公眾參與摘要等所需資料，並在所屬範疇向公眾解釋有關建議。

#### **第一階段公眾參與 (14.8.2012 – 30.9.2012)**

4.5.2 第一階段公眾參與旨在確立市區更新願景、確定受影響的持份者，並聽取他們就初步方案對社會可能造成的影響的意見。期間共舉行了 9 場聚焦小組、3 次導「想」團暨工作坊、2 場公眾論壇、7 場簡介會，出席人次共 690 人。諮詢平台同時舉行了多場流動及巡迴展覽，參觀人次達 3,416 人。此外，公眾參與顧問亦委託了香港理工大學應用社會科學系社會政策研究中心進行街頭問卷調查，收集區內居民及一般市民對初步方案的意見，並成功收集到 1,222 份問卷，同時收到 301 份透過九龍城市區更新計劃網站、電郵或其他方式提交的書面意見。發表意見的人士或團體主要對初步方案的建議內容、覆蓋範圍、進行市區更新的安排和優先次序，以至社區規劃、設施、環境和交通等多方面提出具體意見，亦就政府、市建局和諮詢平台在市區更新的角色發表了看法。



## 第二階段公眾參與 (29.4.2013 – 30.6.2013)

- 4.5.3 第二階段公眾參與旨在蒐集公眾對初稿，以及社會影響紓緩措施方向的意見。除了舉辦公眾參與啓動禮外，顧問亦進行了 4 場社區工作坊、5 場專題討論、1 場公眾論壇、6 場簡介會；出席人次達 940 人，而流動及巡迴展覽的參觀人次則有 2,353 人，同時收集到 117 份透過九龍城市區更新計劃網站、電郵或其他方式提交的書面意見。發表意見人士大致沒有對初稿內的市區更新範圍表達強烈意見，但普遍希望盡快落實重建，並要求當局提供市區更新時間表，當中不少意見希望由市建局主導收購及重建，同時要求原區安置受重建影響的業主及居民，維持社區網絡。此外，公眾亦就初稿的內容發表了不少意見，亦大致認同社會影響紓緩措施的方向。



- 4.5.4 有關兩個階段公眾參與收集到的主要公眾意見及回應可分別參閱已上載九龍城市區更新計劃網站的第一及第二階段公眾參與報告。
- 4.5.5 整合收集到的公眾意見及研究結果，諮詢平台在 2013 年 12 月的會議上通過了九龍城市區更新計劃的建議，建議內容載於本報告的第 5 至第 8 章。

## 建議

### 5 願景

- 5.1 九龍城市區更新計劃的願景是「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。」

### 6 市區更新計劃方案

- 6.1 市區更新計劃方案（圖 5）主要包括基本框架、市區更新方案建議，以及建議實施時序。

#### 6.2 基本框架

- 6.2.1 基本框架就區內不同的社區提出市區更新方向及範圍，詳情如下：

市區更新範圍及方向	概述
<u>重建優先範圍</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• 土瓜灣五街及十三街一帶</li><li>• 土瓜灣九龍城道與落山道一帶</li><li>• 土瓜灣環字八街／銀漢街／崇安街一帶</li></ul>	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。
<u>復修及活化優先範圍</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• 龍塘衙前圍道一帶</li></ul>	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。有關建議並不是限制在範圍內進行個別舊樓的重建發展。
<u>重建及復修混合範圍</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• 土瓜灣銀漢街／上鄉道／貴州街／旭日街一帶</li><li>• 紅磡庇利街／春田街／新圍街／漆咸道北一帶</li><li>• 紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶</li></ul>	範圍內夾雜有需要重建及較新的樓宇，形成樓宇新舊交錯的情況。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。





圖 5：九龍市區更新計劃方案



6.2.2 根據基本框架內所提出的市區更新方向及範圍，更新計劃包括針對不同地區議題及問題的回應方案，這些更新計劃方案旨在：

- 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
- 優化海濱及地區連繫
- 善用土地資源以推動市區更新

市區更新方案詳細內容可參閱第 6.4 節

### 6.3 建議實施時序

6.3.1 在公眾參與過程中，公眾普遍要求提供重建時間表，以期盡快落實區內的重建。由於諮詢平台向政府提出的市區更新計劃建議有待政府按實際情況考慮推行，有關機構（包括市建局及私人發展商）及人士亦可以此作為參考以進行其更新計劃，加上在規劃及落實重建中仍有眾多因素影響有關進度，因此諮詢平台不會就建議的不同方案提出確實的實施時間表。不過，因應不同建議的複雜性，方案可劃分為近期可推行的措施以及短期、中期和長期計劃建議，以供相關人士參考。

#### 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、需較長時間以及需政策配合的方案。

## 6.4 市區更新方案建議

### 6.4.1 營造地區形象

6.4.1.1 九龍城不同小區各有特色。藉着推行本報告建議的不同市區更新方案，務求更有效發揮區內各小區的地區定位，營造鮮明的形象（圖 6）：

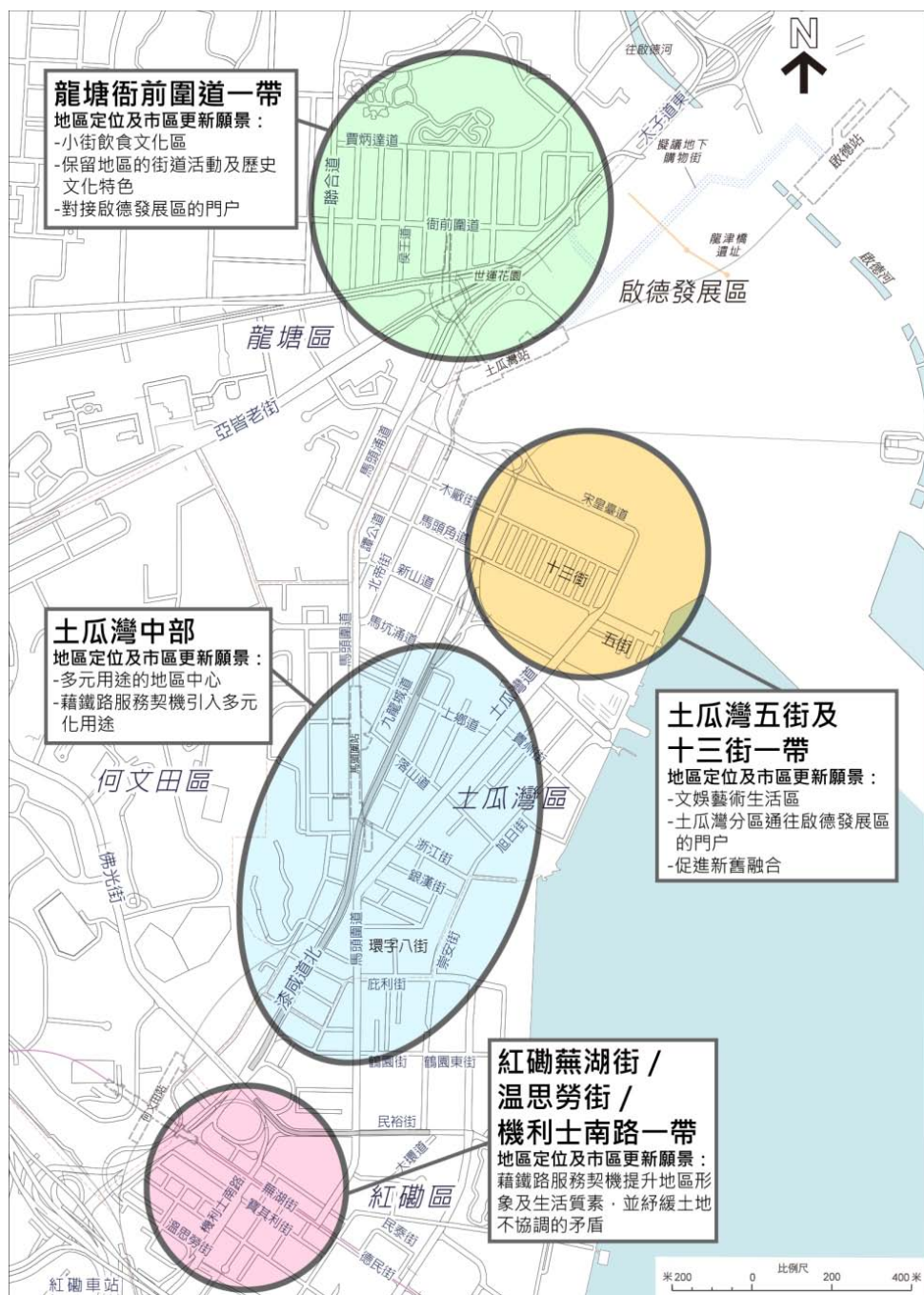


圖 6：地區定位及形象

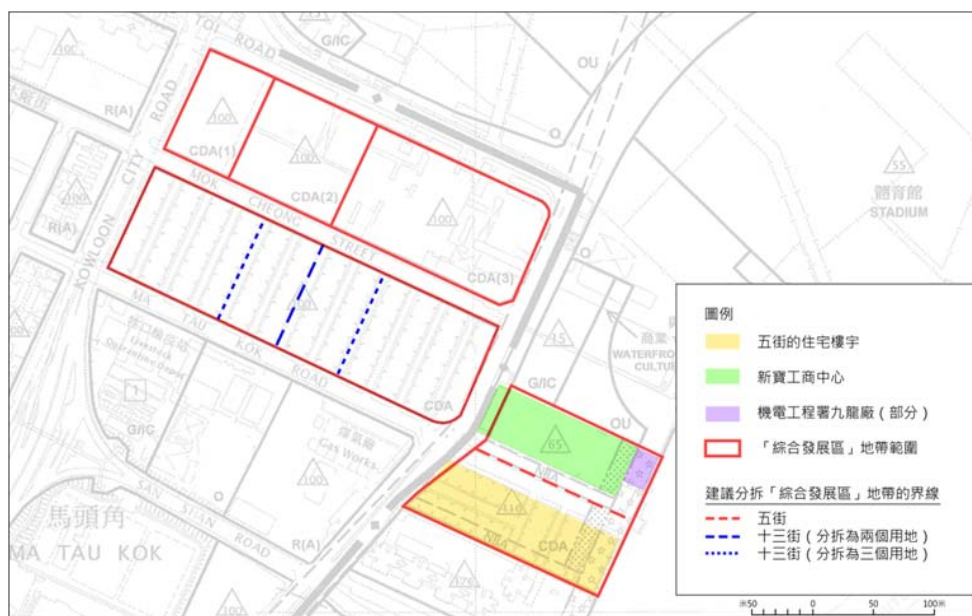
## 6.4.2 土瓜灣五街及十三街一帶

6.4.2.1 此小區涵蓋在建議的重建優先範圍內，地區定位及市區更新願景為：

- 文娛藝術生活區
- 土瓜灣分區通往啓德發展區的門戶
- 促進新舊融合

### 6.4.2.2 分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地（短期計劃建議）

小區內的住宅樓宇樓齡較高，失修情況嚴重，居住環境並不理想。小區內的居民普遍要求盡快重建五街和十三街。為加快重建步伐，居民在公眾參與過程中普遍贊成分拆五街「綜合發展區」地帶。因應居民的意見，方案建議把五街「綜合發展區」地帶根據現有住宅樓宇及工商業綜合大廈分拆為兩個部分，並把住宅樓宇用地的地積比率由 5 提高至 6.5 倍，其他發展限制如建築物高度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，及塑造一個向啓德發展區遞減的建築物高度輪廓。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連接，並提供可作休憩用途的公眾海濱長廊。（圖 7）



- 6.4.2.3 至於十三街方面，公眾就拆細「綜合發展區」地帶持不同意見。分拆地盤成爲較細的「綜合發展區」用地可減少涉及的業權份數，降低收購重建的難度。分拆地盤亦可爲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。爲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。
- 6.4.2.4 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，初步可考慮將地盤分拆爲 2 至 3 個「綜合發展區」用地。分拆爲 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 倍），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。
- 6.4.2.5 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，建議就有關重建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。規劃大綱可包括以下要求：
- a. **公共設施及休憩空間供應** - 爲滿足未來用地以至地區居民的要求，建議未來發展內須提供與安老及復康等有關的社會福利設施。休憩空間提供方面，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啓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。
  - b. **公眾行人通道** - 由於用地位於牛棚及啓德發展區之間，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 8），以便打造一條連接牛棚及啓德發展區的行人通道，並加強與周邊的行人連繫，強化小區作爲土瓜灣分區通往啓德發展區的門戶功能。
  - c. **泊車設施供應** - 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。

6.4.2.6 分拆五街及十三街「綜合發展區」地帶的方案建議由規劃署跟進研究及擬備在分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城市規劃委員會（下稱「城規會」）審議。亦建議規劃署就五街及十三街的重建發展制訂一個整體規劃大綱。

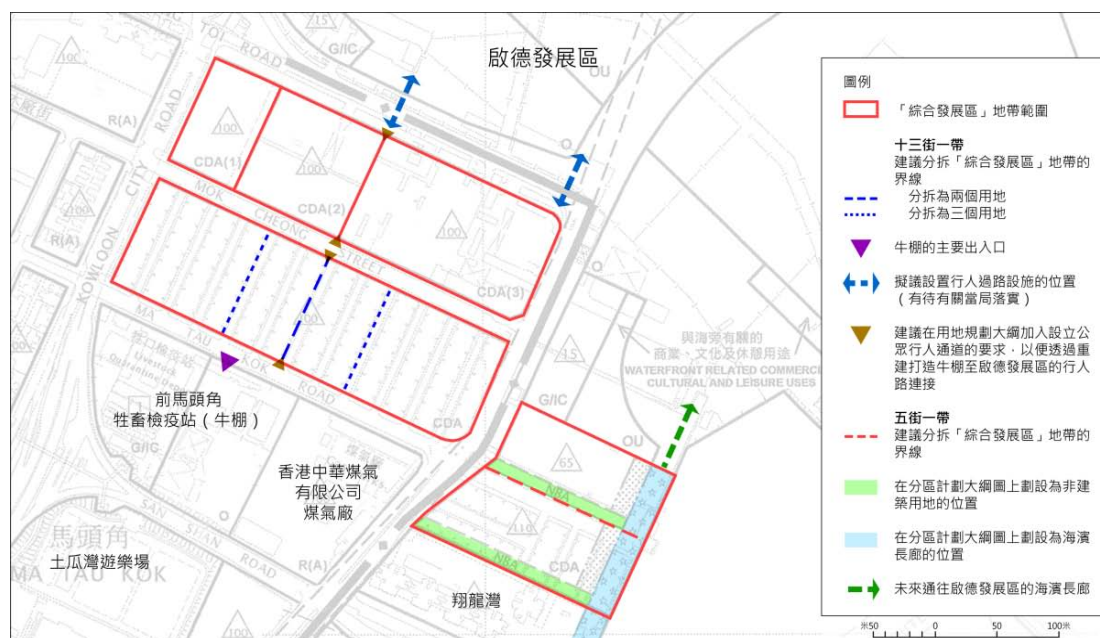


圖 8：改善五街及十三街一帶小區與啟德發展區行人路連接的措施

#### 6.4.2.7 為汽車維修業另覓地點作業（中至長期計劃建議）

五街及十三街一帶現時為小型汽車維修工場集中地（圖 9），工場營運者多為租戶。雖然透過小區的重建可釐清汽車維修工場對居民造成的交通、噪音和空氣污染等滋擾，預計有關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，業界普遍接受汽車維修中心重置選擇，並希望能在九龍區內繼續經營，但認為租金水平須與現時租金相若。根據業界對大廈選址的意見以及對行業營運需求的了解，適合的選址須：

- 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；及
- 合符營運者可負擔的租金水平。



6.4.2.8 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作汽車維修中心發展，但有關建議仍涉及一些複雜的問題如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。



圖 9：現時位於五街及十三街一帶的小型汽車維修工場

### 6.4.3 龍塘衙前圍道一帶

6.4.3.1 小區涵蓋在建議的復修及活化優先範圍內，地區定位及市區更新願景為：

- 小街飲食文化區
- 保留地區的街道活動及歷史文化特色
- 通往啓德發展區的門戶

*探討在重建發展時因應地盤情況，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（短期計劃建議）*

6.4.3.2 在小區的重建過程中，公眾普遍支持保留街舖林立的街道氛圍。因應小區毗鄰的沙中線鐵路發展，建議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，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 10）。考慮過程中需注意建議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。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。再者，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。

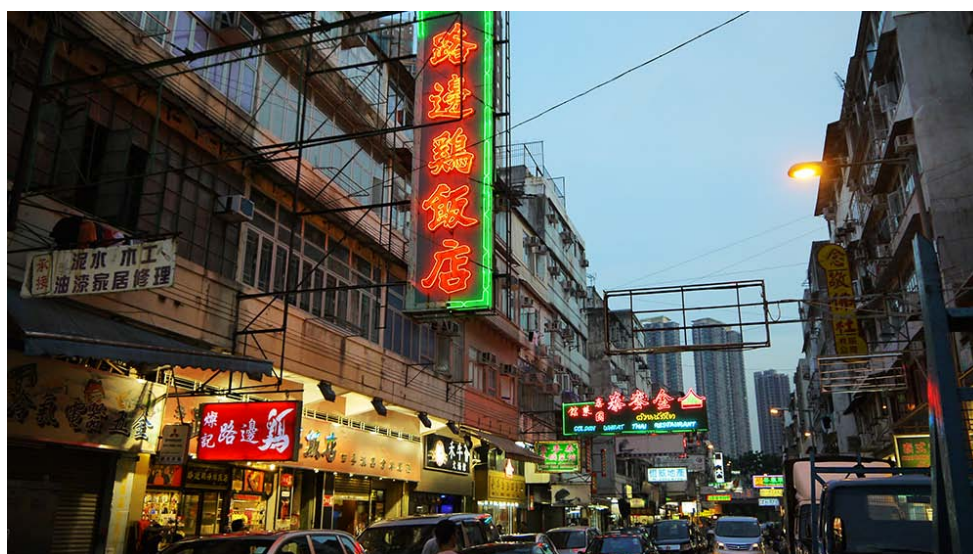


圖 10：小區街舖林立，形成了獨特的街區氛圍

### 優化南角道街道環境（短期計劃建議）

6.4.3.3 為改善區內行人步行環境，公眾普遍支持街道優化建議。因應公眾的意見，優化建議主要包括在日後南角道地鐵站出入口一帶鋪設特色地磚、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（圖 11）。

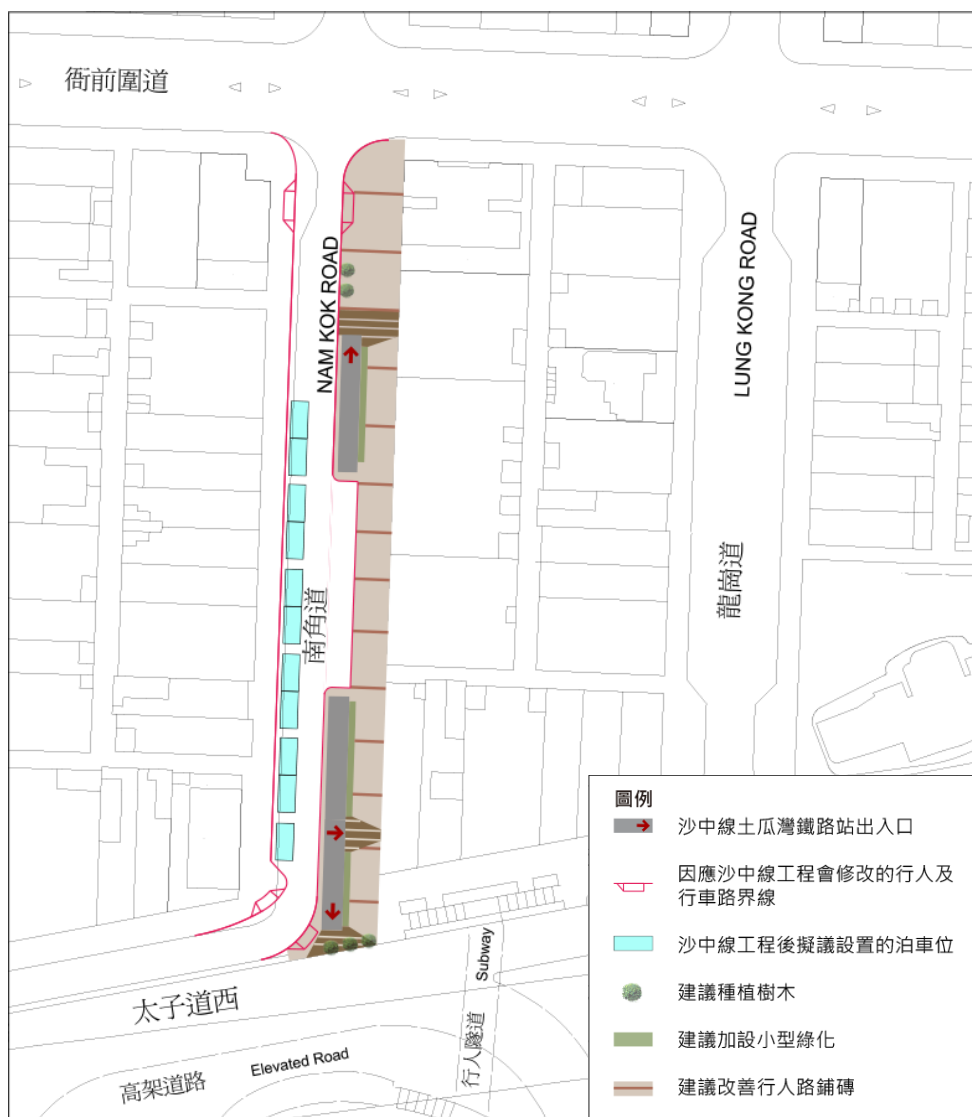


圖 11：鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木的位置

6.4.3.4 優化建議的鋪設地磚工作較適合由路政署負責，綠化工作則較適合由康樂及文化事務署（下稱「康文署」）執行。



**優化區內行人隧道及建議在啓德道以東作綜合住宅及商業發展，以加強與啓德發展區的連繫（短至中期計劃建議）**

6.4.3.5 現時小區南部的現有及已規劃的行人隧道可供市民橫跨太子道東前往土瓜灣及啓德發展區（圖 12）。配合當局為現有行人隧道進行的優化工作及已規劃的行人隧道工程，建議於有關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，亦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：

建議佈置主題和內容	建議實施部門／機構
<p><b>A. 連接世運花園的行人隧道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>由於位處更新計劃建議主題步行徑的路段，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</li> <li>除了主題展覽外，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</li> </ul>  <p>The image contains two parts: on the left, a map showing the pedestrian tunnel route connecting Shun Yuen Garden (世運花園) to the area near Prince Edward Road East (太子道東), with labels for '太子道西', '亞答老街', and '馬鞍山道'; on the right, a photograph of an existing pedestrian tunnel with a blue railing and stairs leading up to a building.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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，建議港鐵可負責有關隧道的優化工程</li> <li>另外的兩條隧道，則可配合沙中線工程進度、啓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，建議可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</li> <li>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</li> </ul>
<p><b>B. 近打鼓嶺道休憩花園行人隧道和其延伸部分</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>可展示與舊啓德機場有關的歷史資料及照片</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路政署已計劃在隧道加設無障礙設施</li> <li>配合啓德發展區計劃，隧道將</li> </ul>

## 建議佈置主題和內容

## 建議實施部門／機構



會伸延至發展區內。鑒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

### C. 擬議連接啟德發展區地下購物街的隧道

- 可展示與舊啟德機場有關的歷史資料及照片



- 建議可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

### D. 擬議連接龍津橋遺址的隧道

- 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，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，保持新鮮感



- 建議可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

6.4.3.6 為加強與啓德發展區的連繫，區內居民普遍贊成將小區啓德道以東地塊作綜合住宅及商業發展的建議。有關建議是將現時於沙浦道的「住宅(甲類)2」用地改劃作「綜合發展區」地帶(圖 12)，以鼓勵商業、社區設施及住宅混合發展，並輔以規劃大綱以引導於此處作較綜合的重建發展。在制訂有關用地的發展參數時，需平衡發展對周遭環境的影響，如交通、城市景觀、通風環境的影響等。建議可引導啓德道以東發展成門戶區，與啓德發展區地下購物街無縫結合。



圖 12：小區連接啓德發展區的現有及已規劃行人隧道

6.4.3.7 建議規劃大綱包括以下要求：

- 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；以及
- 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會福利設施等）及公眾停車場，以滿足小區對商業及公共設施的需求。

6.4.3.8 有關建議可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。

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設立部分時間行人專用區（中期計劃建議）

6.4.3.9 公眾普遍贊成設立部分時間行人專用區，但亦有反對意見擔心會令居民受噪音滋擾。因應有關公眾的意見以及鐵路的發展，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探討在下列街道加闊行人路或設立部分時間行人專用區的可行性（圖 13），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 13：建議探討加闊行人道或設立部分時間行人專用區可行性的街道

6.4.3.10 在進行進一步的研究時，需探討對小區交通及附近商戶上落貨物的影響，輔以諮詢相關持份者的意見，並需確立其必要性。另亦需透過適當的管理及執法行動，減低方案對附近居民的可能影響。

6.4.3.11 探討加闊行人路或設立部分時間行人專用區的可行性，可由運輸署在沙中線通車後跟進。

### **探討在小區內設置公眾停車場以增加泊車位的供應 (中期計劃建議)**

6.4.3.12 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）時一併設置停車場，或在賈炳達道公園設置地下停車場。

6.4.3.13 區內居民對上述兩個選址的意見不一，並未就較適合建議選址達成共識。比較兩個建議選址的優點及缺點後，縱使九龍城市政大廈沒有重建的迫切需要，將來卻可藉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。

6.4.3.14 雖然當局現時並沒有政策興建及管理新的公眾停車場，建議由運輸及房屋局和運輸署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。

### **重建侯王道「政府、機構或社區設施」用地 (中至長期計劃建議)**

6.4.3.15 位於侯王道「政府、機構或社區設施」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（圖 14）。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。區內居民普遍贊成藉將來重建九龍城市政大廈及毗鄰用地以增加社區設施。



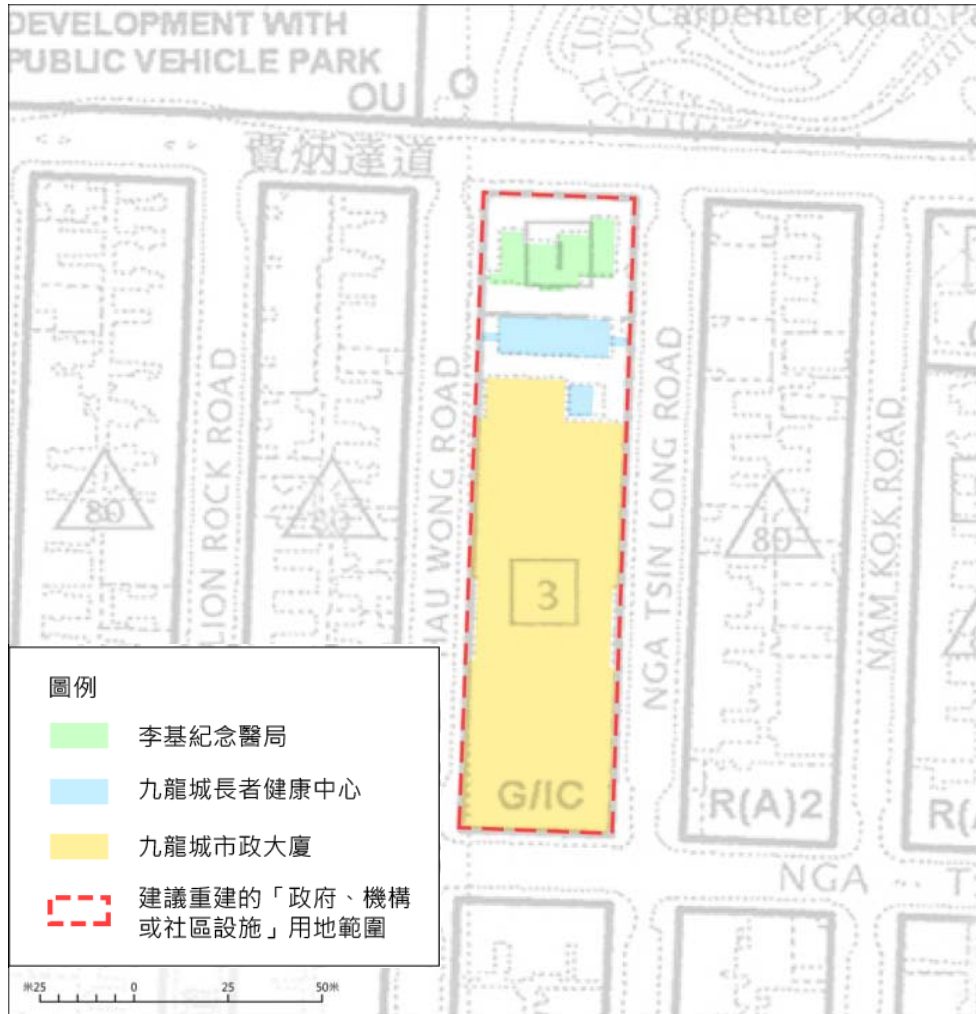


圖 14：位於侯王道的「政府、機構或社區設施」用地

6.4.3.16 參考公眾參與活動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可包括：

- 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

6.4.3.17 另一方面，社會福利署（下稱「社署」）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有關的社會福利設施，以回應地區居民的需要。

6.4.3.18 此外，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 15）。



圖 15：建議重建後設置休憩空間／公眾廣場的位置

6.4.3.19 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。建議城規會放寬用地的建築物高度限制由最高 3 層放寬至最高 5 層，以提供足夠空間和彈性容納有關設施。

6.4.3.20 上述的政府用地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，特別是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。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份者的影響。

## 6.4.4 土瓜灣中部

6.4.4.1 小區涵蓋在建議的重建優先及重建及復修混合兩個範圍內。地區定位及市區更新願景為：

- 多元用途的地區中心
- 藉鐵路服務契機引入多元化用途

### 改善東九龍走廊天橋橋底環境（近期可推行的措施）

6.4.4.2 現時東九龍走廊天橋橋底環境昏暗及設施簡陋，區內居民普遍支持改善該天橋橋底的環境。方案建議政府需確保有關地點有足夠的燈光照明，同時亦建議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供附近居民（尤其是長者）使用及進行綠化（圖 16 及 17）。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，建議在休憩處根據九龍城區綠化總綱圖的建議種植適當的植物。



圖 16：建議改善環境的天橋橋底位置





圖 17：近四川街花槽位置加設休憩座椅及綠化後的環境（模擬圖）

- 6.4.4.3 建議由路政署確保東九龍走廊天橋橋底有足夠的燈光照明，亦同時建議康文署負責跟進近落山道的小型休憩處及近四川街的花槽的優化計劃。

**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  
（短期計劃建議）**

- 6.4.4.4 東九龍走廊途經九龍城道的路段與民居非常接近，汽車經過時所造成的噪音及空氣污染，對居民的日常生活造成很大困擾。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<sup>1</sup>。為紓緩東九龍走廊引致的環境問題（圖 18 及 19），可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。因此，建議將部分九龍城道及漆咸道北沿東九龍走廊兩旁的用地改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶（圖 20），容許較靈活地發展非住宅用途，以減低東九龍走廊對鄰近住宅用途的影響。透過更靈活的發展用途，亦可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的發展地積比率，讓用地能保持其發展潛力。

<sup>1</sup> 部分發展用途需獲得城規會的規劃許可

6.4.4.5 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。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 18：東九龍走廊天橋與民居非常接近（近九龍城道一帶）



圖 19：東九龍走廊天橋與民居非常接近（近漆咸道北一帶）

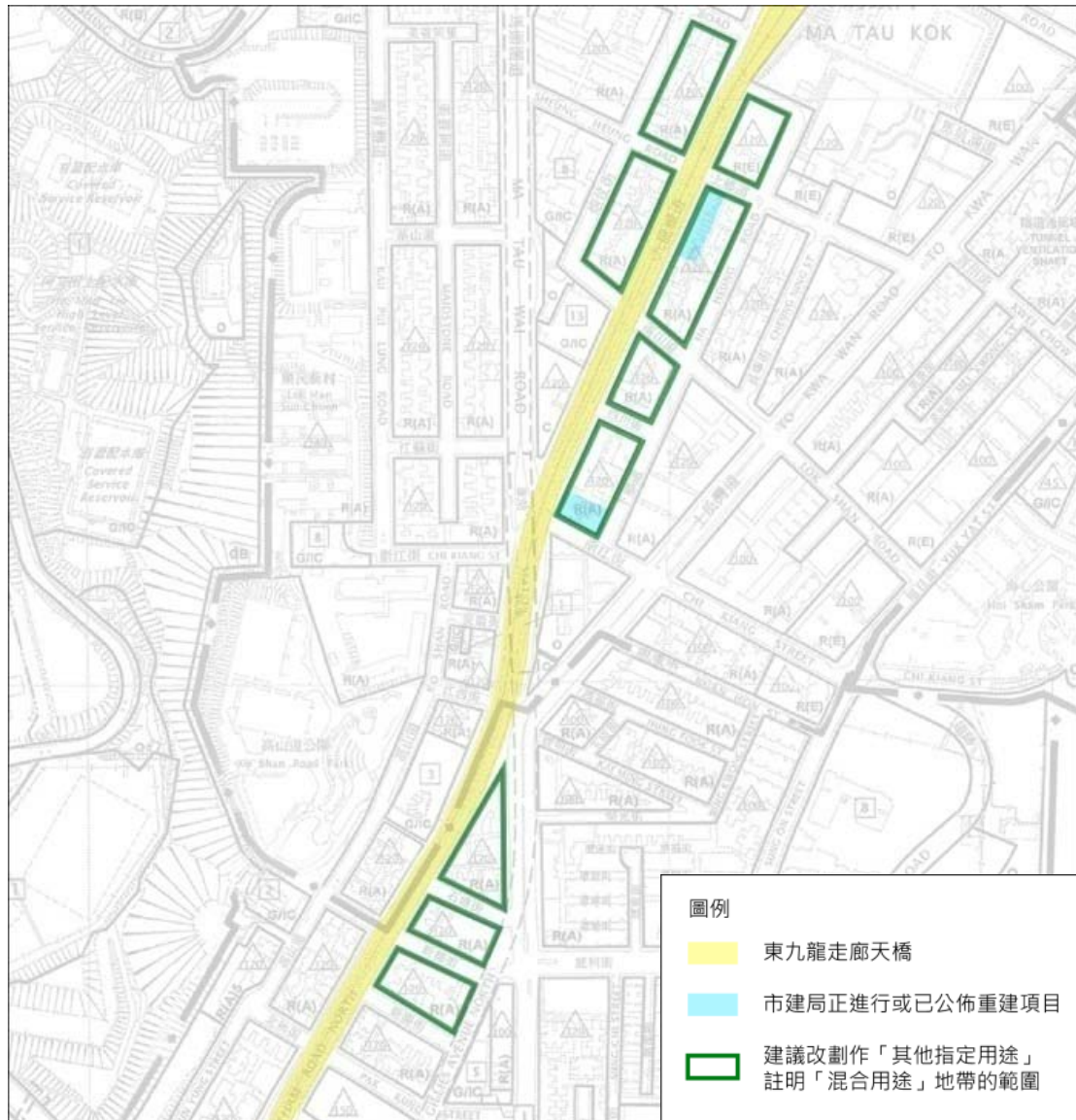


圖 20：建議改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的位置



#### 6.4.5 紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶

6.4.5.1 小區涵蓋在建議的重建及復修混合範圍內，地區定位及市區更新願景為：

- 藉鐵路服務契機提升地區形象及生活質素，並紓緩土地不協調的矛盾

6.4.5.2 小區近溫思勞街及機利士南路一帶是殯儀及相關行業的集中地（圖 21），附近居民一直受到行業運作的滋擾，包括靈車停泊在小區內街道所造成的交通問題及對居民的心理影響；小區內部分長生店為其顧客於店內暫時貯存骨灰；及先人家屬在小區街道進行拜祭及燒衣活動等。在公眾參與過程中，公眾普遍要求將殯儀館及相關行業遷離紅磡區。



圖 21：紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶小區現況

#### 探討解決殯儀館與鄰近用途不協調的可行方法（長期計劃建議）

6.4.5.3 紅磡區內的殯儀館存在已久，除了一間經政府招標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的殯儀館的聲音，搬遷殯儀館需要尋找交通便捷而又得到區內及市民大眾普遍接受的地點，並非容易。此外，兩間私營殯儀館的地段為私人擁有，即使找到合適的地點，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，規劃署及相關部門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，市區更新計劃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。

### **優化免費公眾化寶服務，集中區內化寶活動（短期計劃建議）**

- 6.4.5.4 現時福澤殯儀館根據 2012 年與政府所簽定的協議條款於春秋二祭前後開放化寶爐予公眾人士使用，以回應市民於該段時節拜祭燒衣的大量需求。為解決區內平日的燒衣拜祭活動對居民的滋擾問題，建議當局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，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規管與執法工作。此外，亦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。有關建議可由食物環境衛生署負責跟進。

### **停止在區內發出新殮葬商牌照（短期計劃建議）**

- 6.4.5.5 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。
- 6.4.5.6 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一般不予支持。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。

### **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（中期計劃建議）**

- 6.4.5.7 為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，方案建議在殯儀館附近位置增加泊車位以集中停泊靈車。經諮詢殯儀業界及相關部門就靈車泊車位的選址需求，建議位於九龍公眾殮房西北面的用地（圖 22）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，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。

6.4.5.8 有關用地將來可透過地政署以短期租約批出作臨時露天停車場，並以租約條款規定營運者須預留最少 5 個輕型貨車泊車位，可讓靈車停泊。另外，在公眾參與中有公眾建議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的使用率已經相當高，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，現階段較難在該址闢設可供靈車停泊的輕型貨車泊車位。建議由運輸署密切留意區內的泊車位需求，探討於紅磡區內增加可供靈車停泊的輕型貨車泊車位的可行性。



圖 22：九龍公眾殮房西北面用地的位置

### 改善行人路環境及連接性

6.4.5.9 除了以上短中期的紓緩措施，以減少殯儀館及相關殯儀行業對居民造成的滋擾外，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：





圖例

-  未來鐵路出入口
-  建議優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處
-  建議優化黃埔街近紅菱街行人天橋的盡頭位置
-  建議改善溫思勞街行人過路設施
-  建議設置方向指示牌的位置
-  預料主要行人路連接

圖 23：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（近期可推行的措施）

6.4.5.10 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。（圖 24 及 25）。



圖 24：黃埔街近紅菱街行人天橋盡頭位置現時的街道環境



圖 25：優化後的黃埔街天橋入口（模擬圖）

6.4.5.11 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(圖 26)。



圖 26：建議優化的黃埔街路段

6.4.5.12 計劃的綠化工作較適合由康文署負責，鋪設地磚較適合由路政署負責，增設指示牌則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（近期可推行的措施）

- 6.4.5.13 優化措施包括更換鋪磚和座椅、將部分地方改作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 27），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。
- 6.4.5.14 有關建議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。
- 6.4.5.15 休憩處美化計劃可由康文署進行，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 27：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（近期可推行的措施）**

- 6.4.5.16 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。
- 6.4.5.17 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，並引導行人在較安全的位置過路，提高道路安全（圖 28 至 30）。
- 6.4.5.18 方案涉及修改溫思勞街道路管制線及在行人路加設圍欄以提升道路安全性，建議由運輸署及路政署負責。



圖 28：溫思勞街一帶缺乏行人過路設施



圖 29：加設圍欄及修改道路管制線後的溫思勞街（模擬圖）



圖 30：建議改善行人過路設施的路段

**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（短期計劃建議）**

6.4.5.19 觀塘線延線將於 2015 年落成，紅磡分區將設立何文田及黃埔兩個鐵路站。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。

6.4.5.20 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。此外，為了方便訪客，建議在出入口設置方向指示牌，引導訪客前往附近不同的目的地，如紅磡市政大廈、殯儀館、紅磡鐵路站及土瓜灣分區等，構建便捷及舒適的行人路網絡，並有效疏導人流(圖 31)。



圖 31：紅磡的行人路網絡改善建議

6.4.5.21 建議的綠化工作較適合由康文署負責，鋪設地磚較適合由路政署負責，增設指示牌則較適合由運輸署及路政署負責。



## 6.4.6 活化文物及設立主題步行徑

6.4.6.1 九龍城地區資源豐富，有眾多歷史文化建築及公共活動空間和設施。現時這些資源散佈於區內不同位置，而部分亦較少人認識。建議可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，為九龍城區建立鮮明的地區形象。

### 綠化啓德隧道出口通往牛棚的行人路（近期可推行的措施）

6.4.6.2 方案建議在啓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 32 及 33），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。

6.4.6.3 有關綠化工作較適合由康文署負責。



圖 32：建議進行綠化行人路的位置



圖 33：進行綠化後的行人路環境（模擬圖）



*進一步開放及活化牛棚作藝術、文化和社區用途，並增設公眾休憩設施  
(中至長期計劃建議)*

- 6.4.6.4 公眾普遍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。公眾亦支持透過增設更多設施，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。此外，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。
- 6.4.6.5 現時有關當局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規劃法定圖則以反映有關用途。
- 6.4.6.6 此外，現時牛棚南面雖設有行人天橋連接土瓜灣遊樂場（圖 34），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闢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。有關建議需與相關部門共同研究探討，並予以實施。
- 6.4.6.7 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。此外，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 35），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。兩項建議較適合由運輸署及路政署負責。

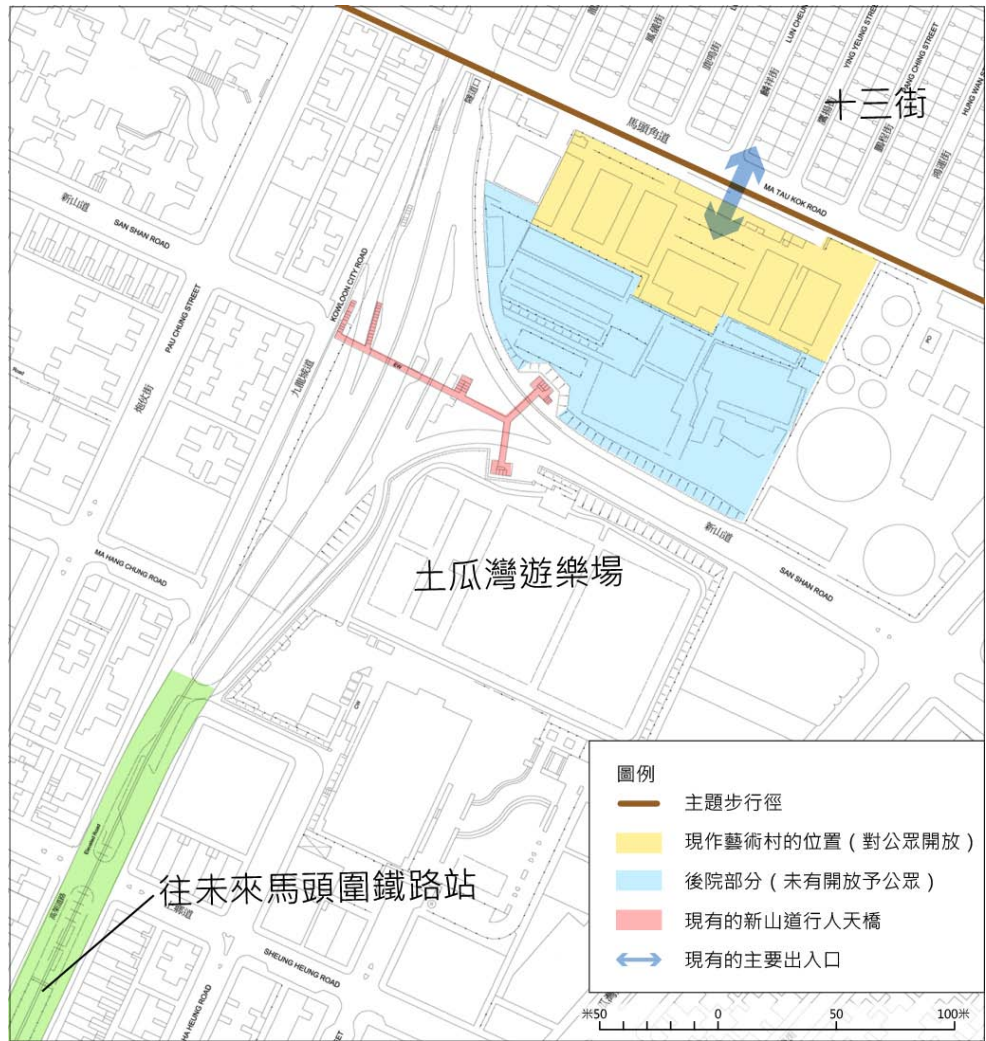


圖 34：牛棚現有的出入口及毗鄰的新山道行人天橋



圖 35：牛棚現有的主要出入口，與現有的行人過路設施相距甚遠

**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  
(中至長期計劃建議)**

- 6.4.6.8 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。
- 6.4.6.9 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 36)。
- 6.4.6.10 特色走廊較適合由康文署、路政署及運輸署等協助實施方案內不同建議。

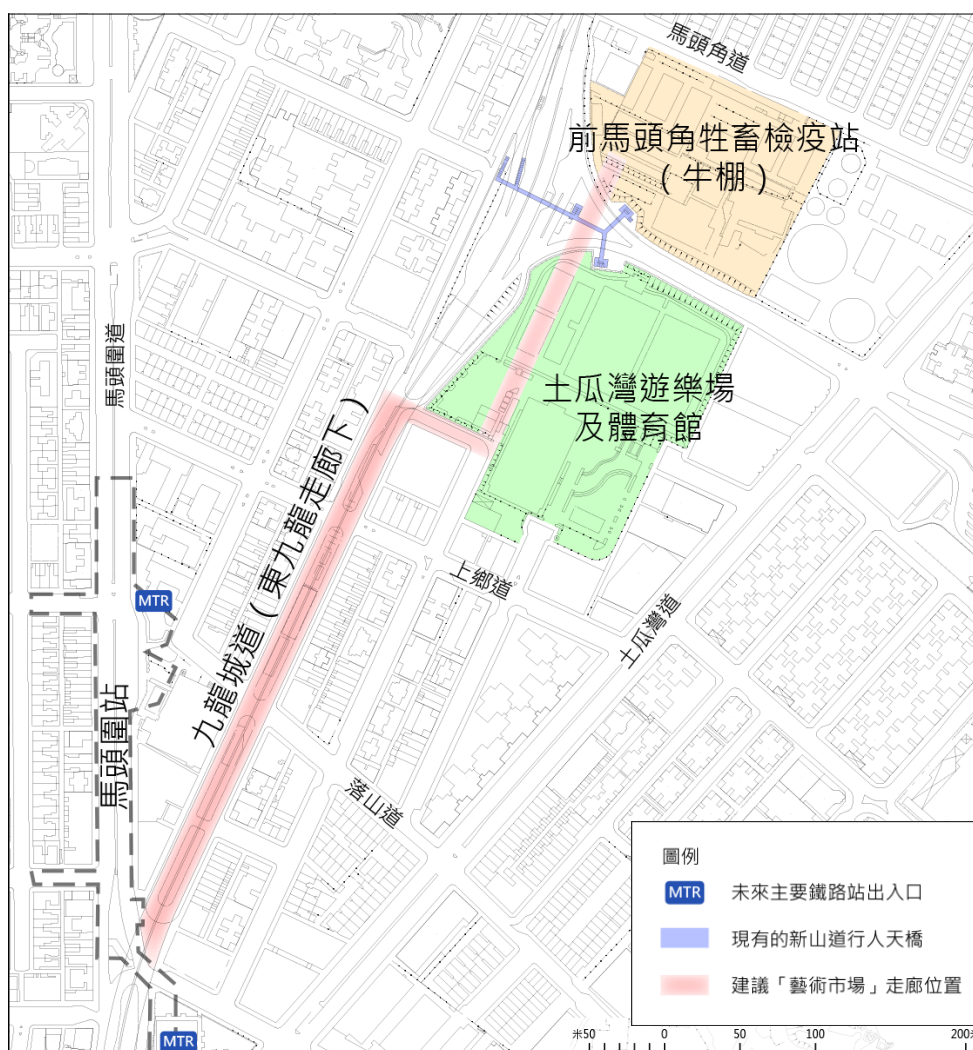


圖 36：建議「藝術市場」走廊的位置

### 設立主題步行徑（近期可推行的措施）

- 6.4.6.11 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 37）。由於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，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。
- 6.4.6.12 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九龍城區。

#### 海濱休閒路段

- 6.4.6.13 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。
- 6.4.6.14 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。此外，亦建議加設介紹海岸線和水上交通變遷的資料牌，以及方向標示牌，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。

#### 社區藝術路段

- 6.4.6.15 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。
- 6.4.6.16 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。此外，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。





圖 37：主題步行徑

### 小區文化路段

- 6.4.6.17 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。因應啓德機場舊址將化身為啓德發展區，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。
- 6.4.6.18 爲了突顯有關南宋末二帝駐驛九龍城的事蹟和本港飛行歷史，建議可在沿途的宋王臺花園及宋王臺遊樂場內加設與宋代歷史及飛行有關的佈置，如宋代人物雕像及加設刻有昔日宋帝駐驛九龍城歷史事蹟的石碑或公園裝飾，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。
- 6.4.6.19 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。
- 6.4.6.20 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站出入口的位置。

### 寨城歷史路段

- 6.4.6.21 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爲無政府接管的「三不管」地帶和其後出現的獨特居民社區。未來與啓德發展區的行人路連接開通後，路段可延伸至龍津橋遺址，步行徑亦可因應情況延伸至毗鄰位置，包括啓德河及黃大仙區等地。
- 6.4.6.22 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，爲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。另外，由於九龍寨城公園位處賈炳達道公園以北，位置較爲隱蔽，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。
- 6.4.6.23 步行徑在串連區內的主要景點後，建議可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。

6.4.6.24 為呈現步行徑，加設資料展板、地圖、方向標示牌及特別地面鋪磚圖案的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。另外，可邀請康文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。

#### 優化連接世運花園的行人隧道（短期計劃建議）

6.4.6.25 方案建議優化連接世運花園的四條行人隧道（圖 38），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。另亦建議定期更換展示內容，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。

6.4.6.26 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，建議有關隧道可交由港鐵負責進行美化工作。

6.4.6.27 花園東端的另外兩條隧道，則可配合沙中線工程進度、啓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，建議由土木工程拓展署九龍拓展處負責優化工程。

6.4.6.28 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。

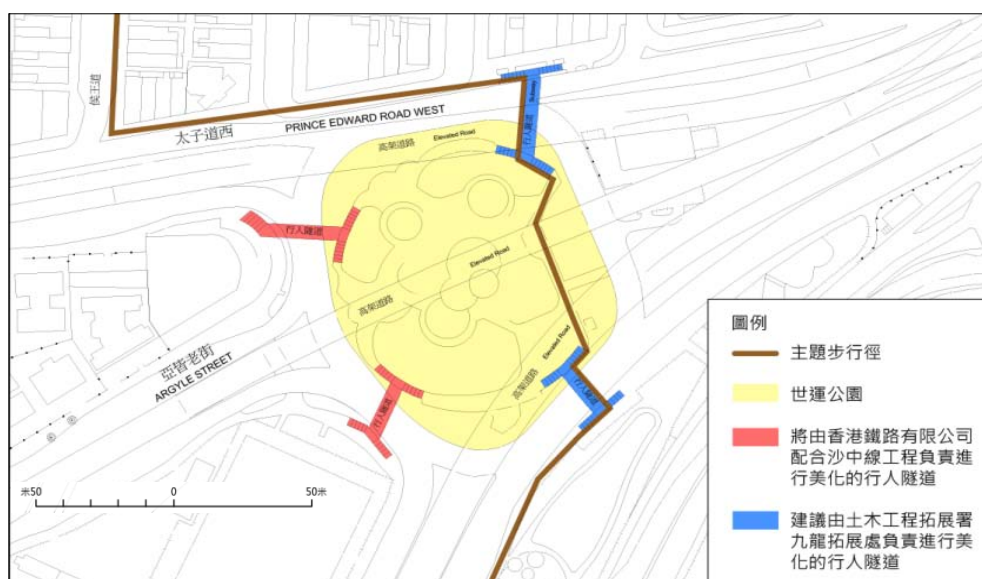


圖 38：連接世運花園的四條行人隧道

延伸主題步行徑至龍津橋遺址或其他地區的步行徑(中至長期計劃建議)

6.4.6.29 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啓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啓德發展區。另亦建議將步行徑連接至活化後的啓德河及黃大仙區的其他步行徑。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啓德發展區及紅磡區（圖 39）。

6.4.6.30 因應地區未來發展，建議由合適部門在將來探討延伸步行徑的可能性。

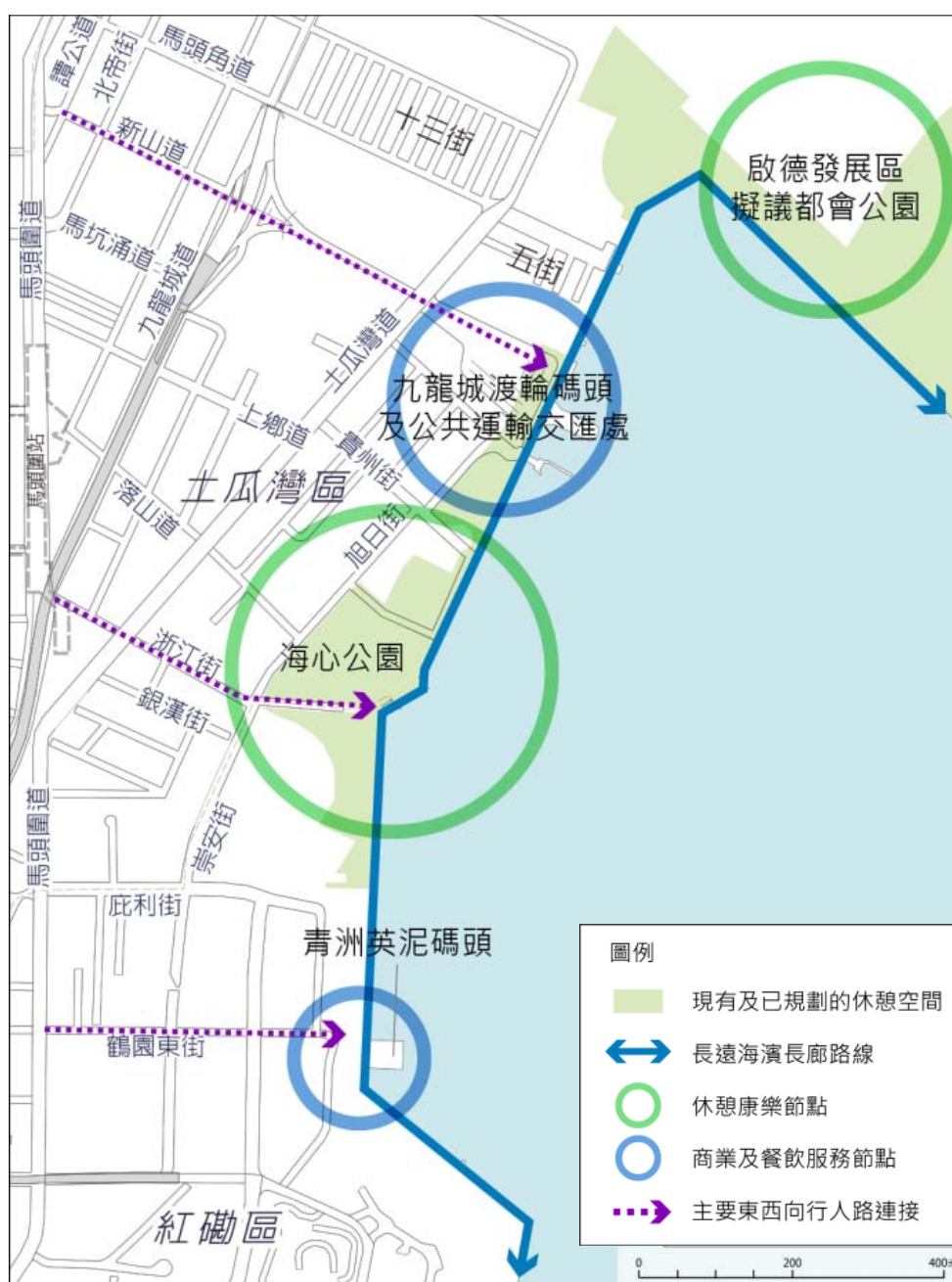


圖 39：主題步行徑 - 中至長期計劃建議



## 6.4.7 優化海濱及地區連繫

6.4.7.1 九龍城區擁有優美的海岸線，但現時部分臨海位置被現有用途阻隔。為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海濱長廊，政府現正探討搬遷部分阻隔海濱的設施，或開放設施的臨海土地，例如發展局起動九龍東辦事處現正統籌搬遷土瓜灣驗車中心的可行性研究，而渠務署正探討在部分時間開放土瓜灣基本污水處理廠的臨海緊急車輛通道。配合有關工作及計劃，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，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，特別是區內東西向的行人路連接性。



**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（短期計劃建議）**

- 6.4.7.2 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。此外，於分區計劃大綱圖內加入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 41）。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滋擾，建議的「綜合發展區」地帶不適合作住宅用途。
- 6.4.7.3 碼頭位置重建後的發展高度亦應加以限制。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，減低景觀影響，維港中心的地段則可維持原來的建築物高度限制。
- 6.4.7.4 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。
- 6.4.7.5 建議規劃署草擬分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。



圖 41：建議改劃作「綜合發展區」地帶的位置

### 擴闊景雲街旁現有的海濱長廊（短期計劃建議）

6.4.7.6 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 42）。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。

6.4.7.7 有關建議可由康文署負責跟進。

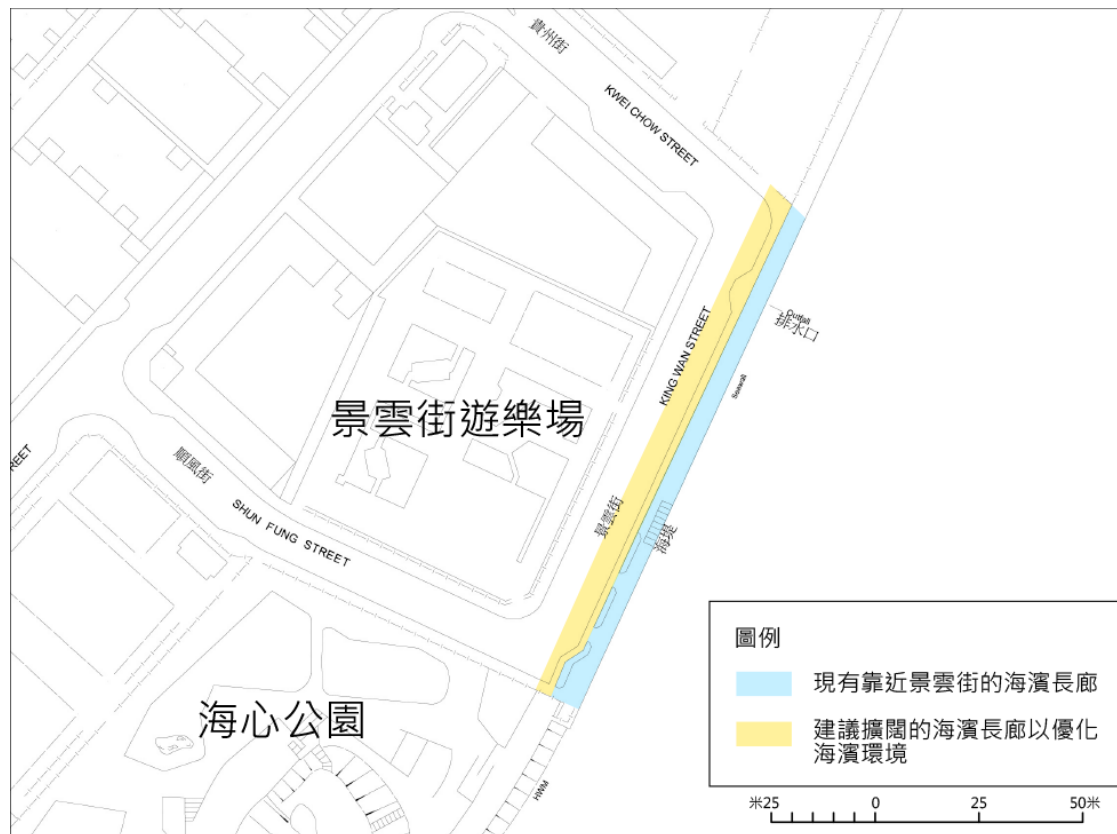


圖 42：建議擴闊的海濱長廊位置

### 配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭 (中至長期計劃建議)

6.4.7.8 根據中九龍幹線工程的施工計劃，九龍城渡輪碼頭毗鄰的公共運輸交匯處用地會被徵用作工程用地，並將在工程完結後重置設施及優化海濱長廊計劃(圖 43)。此外，有關政策局及部門亦正就活化汽車渡輪碼頭進行研究。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。

6.4.7.9 建議由合適政策局或部門統籌實施有關活化計劃。

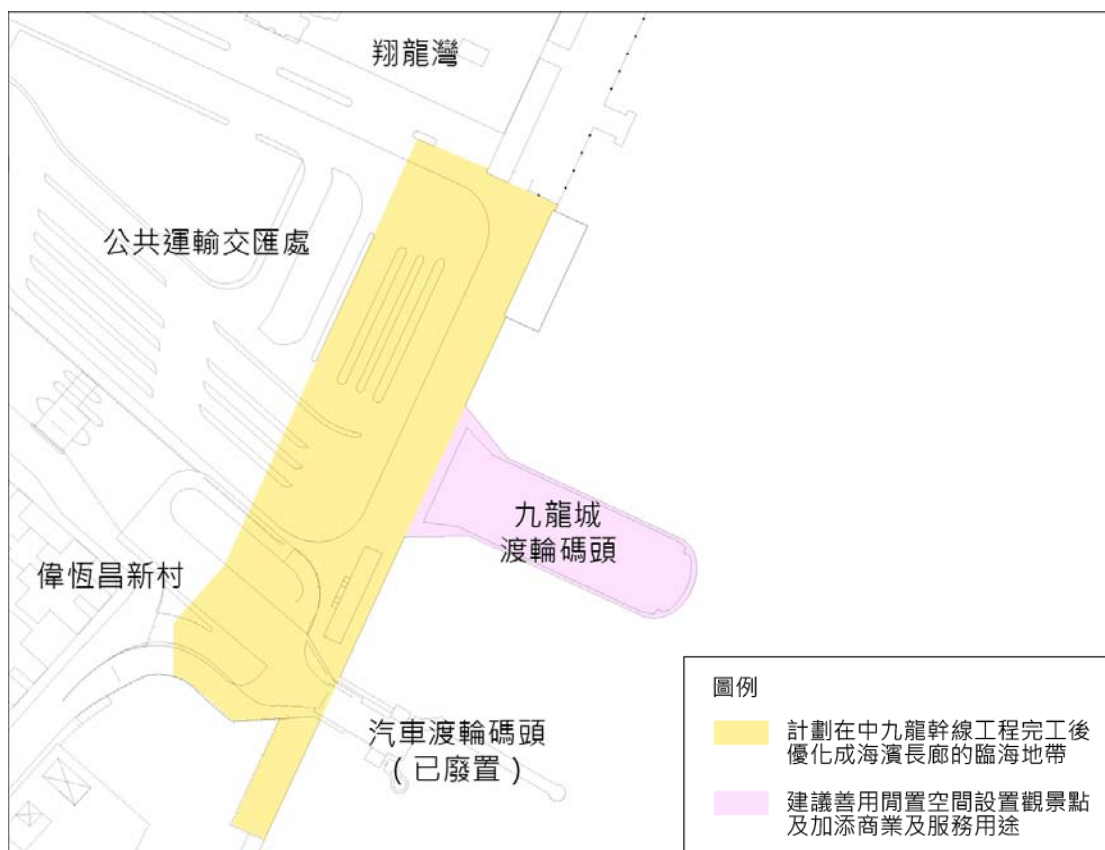


圖 43：優化海濱長廊及活化九龍城渡輪碼頭



**公共運輸交匯處及毗鄰的的工廈具潛力作綜合規劃，並提供汽車及旅遊巴士泊車位滿足地區需要（中至長期計劃建議）**

- 6.4.7.10 公共運輸交匯處用地的現有公共運輸設施（圖 44）可藉中九龍幹線工程的契機得到改善，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。此外，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）現時毋須因應中九龍幹線工程計劃被徵用作建造隧道通風塔，該地塊可考慮作其他用途，以善用土地資源。
- 6.4.7.11 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。
- 6.4.7.12 建議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。有關更改土地用途規劃，建議由規劃署草擬分區計劃大綱圖上的相關修改建議，並呈交城規會審議。

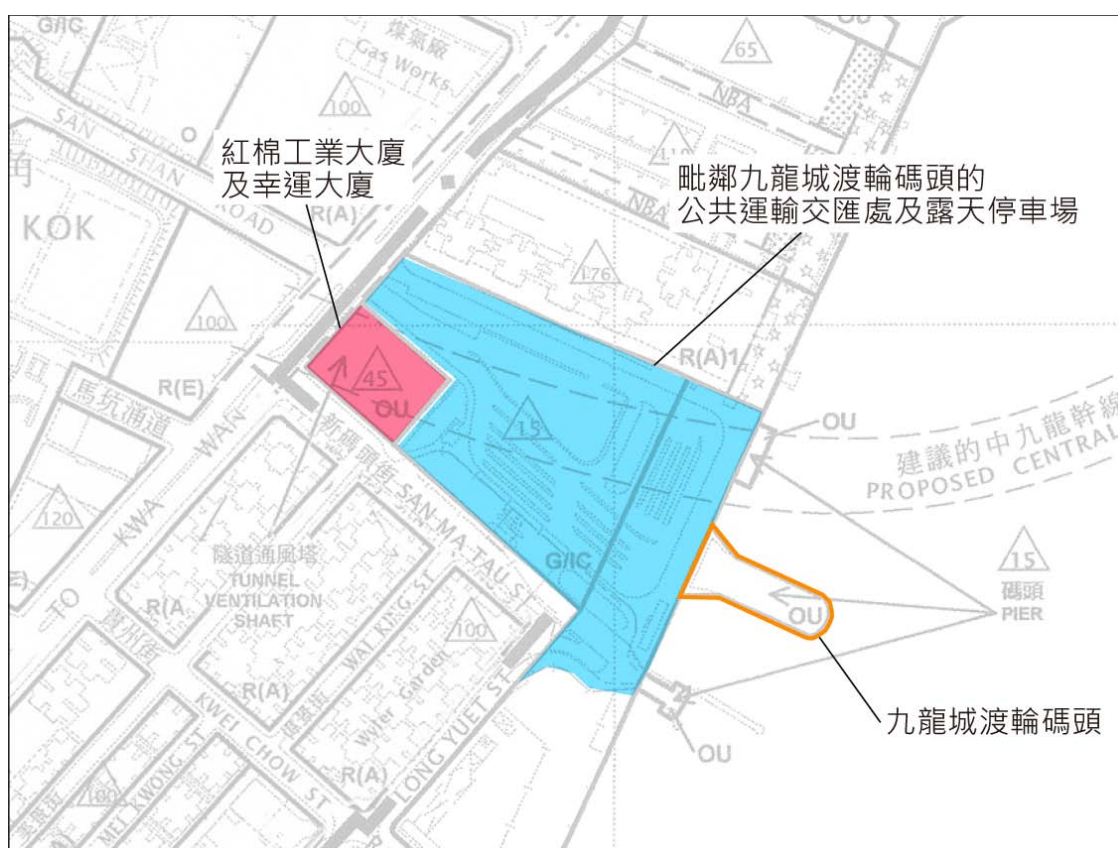


圖 44：公共運輸交匯處及工業大廈的位置

以替代路線連接被阻隔的臨海位置 (中至長期計劃建議)

6.4.7.13 區內部分臨海位置預料未能在短期內貫道，建議在有關位置考慮暫時替代路線，以連接被阻隔的部分。替代路線請參閱圖 45。



圖 45：可考慮連接各被阻隔的臨海位置的替代路線

## 優化地區連繫建議

6.4.7.14 配合優化海濱環境方案，建議透通不同的優化街道方案，增強區內東西向的行人路連接，藉以加強海濱與腹地的連繫。這些近期可推行的措施包括：

### 改善民裕街天橋橋底環境（近期可推行的措施）

6.4.7.15 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。此外，建議在現時民裕街及民樂街交界位置的小型休憩處增設更多座椅，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（圖 46）。建議由路政署確保橋底位置有足夠的燈光照明，綠化及加設座椅建議則可由康文署負責。

6.4.7.16 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，建議當局加強對違例泊車的執法，改善有關路段的交通情況。至於有意見提出可透過貫通毗鄰的崇安街改善地區的交通暢達性，建議運輸署持續監察地區的交通情況，並考慮和作出優化的交通安排。



圖 46：建議進行優化的橋底位置

**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（短期計劃建議）**

6.4.7.17 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 47），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。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；以及在沿途加設入口標示牌。

6.4.7.18 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文署負責，至於增設標示牌建議則較適合由運輸署及路政署負責。



圖 47：建議進行優化街道環境的位置



### **於區內主要幹道進行綠化（短期計劃建議）**

- 6.4.7.19 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 48）。
- 6.4.7.20 根據各道路的實際情況，可考慮進行不同類型的綠化。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。至於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。另外，亦可改善沿途行人路鋪磚以突顯上述的主要幹道。
- 6.4.7.21 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。

### **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 （中至長期計劃建議）**

- 6.4.7.22 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。建議進一步優化毗連街道的行人路環境，包括在北帝街、馬頭角道、新山道、炮仗街、上鄉道、貴州街、落山道、旭日街、崇安街及庇利街等街道（圖 48）優化手法包括進行小型綠化，如設置依附欄杆的小型盆栽，以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。
- 6.4.7.23 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。



圖 48：建議進行綠化的主要幹道及毗連街道

## 6.4.8 善用土地資源以推動更新

6.4.8.1 九龍城區內的住宅社區發展成熟，為不同階層人士提供居所，當中很多居民已在地區植根多年，形成固有的社區網絡。更新計劃建議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。長期計劃建議如下：

### *增加區內可作「樓換樓」安排的單位（長期計劃建議）*

6.4.8.2 市建局已根據 2011 年《市區重建策略》在近年的重建項目中推行「樓換樓」安排，為受影響的自住業主在現金賠償外提供多一個選擇。方案建議市建局繼續推行「樓換樓」，並優化安排，包括於其區內的重建項目預留部分單位供「樓換樓」安排，藉以增加區內有關單位的供應，應付未來受市建局重建項目影響居民的原區回遷訴求。隨着未來有關單位續漸落成，當有更多現樓選擇時，「樓換樓」安排將更能切合不同居民需要的重置選擇。

6.4.8.3 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闢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。

### *增加公營房屋供應以安置受重建影響的人士（長期計劃建議）*

6.4.8.4 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啓德發展區地段，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。重建後的屋邨亦可加入公共設施以滿足地區需要。

6.4.8.5 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（長期計劃建議）

- 6.4.8.6 毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠（下稱「煤氣廠」）（圖 49）現時仍然運作。公眾參與活動中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。
- 6.4.8.7 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 49：毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠

- 6.4.8.8 因應不同的實施時序，上文第 6.4.2.1 至 6.4.8.7 節的市區更新方案建議摘要請參閱附錄二。



## 7 社會影響紓緩措施

- 7.1 經過兩個階段的社會影響評估工作，在市區更新過程中可能受到影響的持份者大致可分為業主及租客。在兩個組群之中，長者、新來港人士、少數族裔及天台屋居民是較需要協助的弱勢社群。因應他們可能遇到的問題，他們對紓緩措施的期望以及面對的服務空隙，我們建議以下的社會影響紓緩措施。

### 市區更新實用指南

- 7.2 社會上現時有不少有關市區更新的資訊經不同渠道發放，並不集中，一般市民仍感困難獲得有關市區更新及相關的支援計劃或服務的較全面的資訊，特別是有關私人主導重建的資訊。為方便市民獲得有關資訊，幫助他們應對市區重建或復修的問題，並尋求支援服務，建議發展局在相關部門及機構協助下整合現有資訊編製成「市區更新實用指南」放置在民政事務總署（下稱「民政署」）在區內的諮詢服務中心、市建局「市建一站通」資源中心/地區辦事處及相關的非政府機構供市民索取參閱。在進一步諮詢服務少數族裔的相關部門如社署、勞工署、房屋署及民政署後，「市區更新實用指南」內的一些資料亦可因應其他相關部門的經驗提供少數族裔語言的翻譯本。

### 一站式資訊及支援中心

- 7.3 為了配合區內未來市區更新的發展，建議在九龍城區設立一個具公信力、專業和較全面的「一站式中心」，使居民遇上重建及復修事宜時，可更有效地查詢和獲得相關的服務，減少居民對市區更新計劃的憂慮及其在過程中所受到的社會影響。服務內容包括資訊提供及服務轉介兩方面：

#### a. 資訊提供

「一站式中心」可以不同形式提供資訊服務，推廣市區更新的資訊，包括設立電話熱線、網上及中心櫃位服務解答有關市區更新的查詢；派發市區更新有關的資料包括上文提及的「市區更新實用指南」；舉辦宣傳及教育活動如社區講座、專題工作坊、小組聚會、分享會等，有關活動可聯繫地區組織以外展方式進行；以及提供場地作與市區更新相關的活動如會議等用途。

## b. 服務轉介

由於市區更新的各項支援服務由不同政府部門或機構提供，「一站式中心」可按個別持份者的需要，轉介他們至有關政府部門或機構跟進，提供所需的市區重建或復修支援服務。為此，建議的「一站式中心」可與區內服務的政府部門及機構建立地區溝通網絡及協作關係。

- 7.4 市建局為推動市區更新的法定組織，有一定公信力，並具備有關市區更新的專業知識，近年更主動與區議會、地區組織、專業團體等非政府機構廣泛合作，積極推動社區參與及協作計劃，建立完善的社區網絡。加上市建局即將於 2015 年擴展其樓宇復修支援服務範圍至全港，而且具籌辦及營運「市建一站通」的經驗，在現有基礎上擴展服務將能較快落實，同時亦可減少服務重疊的問題。因此建議市建局在九龍城區設立及營運「一站式中心」，以便更有效支援區內居民面對市區更新的問題。
- 7.5 由市建局營運的「一站式中心」可協助發放有關重建的一般資訊，例如上文提及由發展局統籌的「市區更新實用指南」，並藉着與其他在區內服務的政府部門及機構聯繫，協助受重建影響的居民面對問題及尋找適當的支援渠道。「一站式中心」的營運模式，包括具體服務內容在將來可詳細安排。

## 推廣及優化現有的支援服務及措施

### *推廣現有支援服務及措施*

- 7.6 在社會影響評估的過程中，發現部分受影響地區的持份者對市區更新支援服務及措施的認識不足。建議政府及市建局因應持份者的需要，加強推廣現有的支援服務及措施，使它們更有效紓緩持份者因市區更新而受到的社會影響。
- 7.7 有見區內租戶特別是少數族裔居民及新移民面對市區重建的問題，建議民政署可因應九龍城區的需要，在區內推行少數族裔及內地新來港人士的外展服務－「大使計劃」<sup>2</sup>，在服務一些不活躍或較難接觸的住戶時可介紹「一站式中心」及其他社區福利服務，也可考慮為居民進行的「需要評估」時加入與市區更新有關的元素，從而了解居民的需要，轉介個案

---

<sup>2</sup> 大使計劃：政府委託兩間非政府機構（香港國際社會服務社及新家園協會）分別為少數族裔及內地新來港定居人士提供外展服務。安排背景和經驗相似的過來人擔任大使，透過家訪或街訪主動接觸少數族裔及內地新來港定居人士，並舉辦展覽及講座，向他們介紹政府提供的服務，並在有需要時轉介他們到有關的政府部門接受跟進服務。

至合適的政府部門或機構。

- 7.8 對於受重建影響的低入息租戶，他們尋找其他租住單位會有困難，長遠解決問題的方法是提供更多公共租住房屋。在過渡期間，建議市建局項目內的受影響租戶可透過市區重建社區服務隊協助，尋找合適私人樓宇單位搬遷；而其他受影響的租戶，可向有關部門如社署或其他福利機構尋求協助。再者，社企「要有光」的「光房」計劃<sup>3</sup>亦可讓業主透過社企把單位租給有迫切住屋困難的弱勢社群。

#### *優化現行的支援措施*

- 7.9 現時政府及市建局推行各項與市區更新有關的支援先導計劃包括市建局的「樓換樓」先導計劃、「需求主導重建項目」先導計劃及「市區重建中介服務」先導計劃；發展局的「支援長者業主外展服務」先導計劃及《土地（為重新發展而強制售賣）條例》調解先導計劃。這些計劃在先導階段亦已頗見成效，建議有關機構適時檢討並在有需要時優化計劃，使這些措施更有效紓緩市區更新對持份者的影響。

---

<sup>3</sup> 「光房」計劃由社企「要有光」推行，目的是協助業主更靈活地處理他們的物業，把單位租給有迫切住屋困難的弱勢社群，為他們提供居所。

## 8 結語

- 8.1 經過兩個階段的廣泛公眾參與，諮詢平台提出的市區更新計劃反映及吸納了九龍城居民及公眾的意見。諮詢平台建議政府考慮及跟進實施以上建議的計劃，包括進行深化研究或實質的規劃工作。



九龍城市區更新地區諮詢平台的成員名單及職權範圍

成員名單

主席：

- 黃澤恩博士

非官方成員：

- 方文傑先生
- 馮美華女士
- 何顯明先生
- 賀耀文牧師
- 郭敏儀女士
- 劉竟成先生
- 馬錦華先生
- 潘永祥博士
- 潘詠賢女士
- 蕭婉嫦女士
- 鄧寶善教授
- 尹才榜先生
- 王惠貞女士
- 黃錦星先生（1.6.2011 – 30.6.2012）

官方成員：

- 市區重建局執行董事（規劃及項目監督）或其代表
- 民政事務總署九龍城民政事務專員或其代表
- 規劃署九龍規劃專員或其代表
- 運輸署總工程師／交通工程（九龍）或其代表
- 發展局首席助理秘書長（規劃及地政）<sup>4</sup> 或其代表

秘書處服務由規劃署提供

## 職權範圍

- 根據 2011 年公布的《市區重建策略》，以全面及綜合的方式，就九龍城區內的市區更新計劃，經發展局局長向政府提供意見，包括配合市區重建局的核心業務而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；
- 在過程中，透過「市區更新信託基金」的撥款，進行及監督廣泛的公眾參與活動、規劃研究、社會影響評估及其他相關研究；
- 監察已選定須予推展的重建、復修、保育和活化項目的落實進度；以及
- 擔當公眾教育的角色，通過為各有關持份者而設的外展計劃，與地區建構市區更新合作夥伴關係。

## 九龍城市區更新方案建議摘要

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	• 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	• 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	• 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	• 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	加強與啓德發展區的連繫，包括優化區內行人隧道，以及建議在啓德道以東作綜合住宅及商業發展，並連接啓德地下購物街，以連繫啓德發展區及九龍城	• 由規劃署研究改劃啓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啓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、侯王道及衙前壆道加闊行人路或設立部分時間行人專用區	• 可由運輸署在沙中線通車後探討加闊行人路或設立部分時間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	• 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、機構或社區設施」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	• 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

主題	實施時序*	方案	建議實施部門／機構及機制
	<b>土瓜灣中部</b>		
	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"> <li>• 由路政署確保該位置有足夠的燈光照明</li> <li>• 由康樂及文化事務署負責休憩處及花槽的優化計劃</li> </ul>
	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"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>
	<b>紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶</b>		
	<i>1. 紓緩殯儀及相關行業營運滋擾居民的措施</i>		
	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"> <li>• 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</li> </ul>
		停止在區內簽發新殮葬商牌照	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>
	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"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>
	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"> <li>• 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</li> </ul>
	<i>2. 改善行人路環境及連接性</i>		
	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"> <li>• 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</li> </ul>
		優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 休憩處美化工作可由康樂及文化事務署負責</li> <li>• 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</li> </ul>
		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"> <li>• 由運輸署及路政署負責</li> </ul>



主題	實施時序*	方案	建議實施部門／機構及機制
	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"> <li>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</li> </ul>
活化文物及設立主題步行徑	1. 活化牛棚		
	近期	綠化啓德隧道出口通往牛棚的行人路	<ul style="list-style-type: none"> <li>較適合由康樂及文化事務署負責</li> </ul>
	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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
		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"> <li>較適合由康樂及文化事務署、路政署及運輸署等協助實施</li> </ul>
	2. 主題步行徑		
	近期	設立主題步行徑	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
	3. 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"> <li>優化工作由土木工程拓展署九龍拓展處及路政署負責</li> <li>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</li> </ul>
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"> <li>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</li> </ul>	
優化海濱及地區連繫	1. 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，規定設置海濱長廊以貫通海濱	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		擴闊景雲街旁現有的海濱長廊	<ul style="list-style-type: none"> <li>由康樂及文化事務署負責</li> </ul>
	中至長期	配合中九龍幹線工程活化九龍城渡輪碼頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>由合適政策局或部門統籌實施有關活化計劃</li> </ul>
鄰近九龍城渡輪碼頭的工廈及毗鄰的公共		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	

主題	實施時序*	方案	建議實施部門／機構及機制
		運輸交匯處具潛力作綜合規劃，並提供汽車及旅遊巴泊車位滿足地區需要	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
		以替代路線連接被阻隔的臨海位置	• 因應將來海濱的發展，建議由合適的部門實施
	2. 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等行為的執法，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細節安排，包括可提供更多的重置選擇，以更能協助居民選擇於原區重置
		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

\* 實施時序大致可分為近期可推行、短期、中期及長期四類：

近期可推行措施 - 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 - 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 - 較複雜、涉及較多部門和其他機構、需較長時間及與其他較長期項目配合的方案。

長期計劃建議 - 較複雜、涉及較多部門和其他機構、需較長時間以及需政策配合的方案。

