

Quotation Ref: PLNQ 3/2012

Study on Urban Renewal Plan for

Kowloon City

九龍城市區更新計劃規劃研究
工作文件（五）：市區更新計劃定稿
（初稿）

2013年12月

工作文件大綱

1	引言	6	3	市區更新計劃內容	12
1.1	項目背景	6	3.1	規劃背景概況 – 營造地區形象	12
1.2	項目目的	6	3.2	土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍	14
1.3	項目範圍	6	3.3	龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍	21
1.4	項目階段	7	3.4	土瓜灣中部 - 重建優先範圍及重建及復修混合範圍	38
1.5	工作文件目的及結構	7	3.5	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	44
2	市區更新計劃定稿	8	3.6	活化文物及設立主題步行徑	56
2.1	目標	8		• 活化牛棚	57
2.2	願景	8		• 設立主題步行徑	62
2.3	計劃內容	8		• 優化主題步行徑的連繫	68
2.4	預計更新計劃方案可行實施時序的準則	11	3.7	優化海濱及地區連繫建議	70
2.5	市區更新手法	11		• 優化海濱建議	72
				• 優化地區連繫建議	80
			3.8	善用土地資源以推動更新	87
			3.9	市區更新方案建議	90
			4	前瞻	94



圖表

- | | | | |
|-----|---|-----|--|
| 圖1 | 項目區位及範圍 | 圖22 | 衙前圍道以北侯王道的現時環境 |
| 圖2 | 九龍城市區更新計劃定稿 | 圖23 | 衙前圍道以北衙前壟道的現時環境 |
| 圖3 | 九龍城市區更新計劃定稿計劃元素 | 圖24 | 九龍城市政大廈（左）及大廈內的九龍城街市（右） |
| 圖4 | 整體空間結構 | 圖25 | 九龍城長者健康中心（左）及李基紀念醫局（右） |
| 圖5 | 地區定位及形象 | 圖26 | 位於侯王道的「政府、機構或社區設施」用地 |
| 圖6 | 土瓜灣五街及十三街一帶小區 | 圖27 | 建議重建後設置休憩空間／公眾廣場的位置 |
| 圖7 | 土瓜灣五街及十三街一帶小區現況 | 圖28 | 可考慮作暫時重置受侯王道「政府、機構或社區設施」用地重建計劃影響商戶及設施的初步選址 |
| 圖8 | 分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地 | 圖29 | 土瓜灣中部一帶小區 |
| 圖9 | 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30 | 土瓜灣中部小區現況 |
| 圖10 | 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31 | 建議改善環境的天橋橋底位置 |
| 圖11 | 現時位於五街一帶的小型汽車維修工場 | 圖32 | 建議確保橋底有足夠的燈光照明 |
| 圖12 | 現時位於十三街一帶的小型汽車維修工場 | 圖33 | 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13 | 龍塘衙前圍道一帶小區 | 圖34 | 東九龍走廊天橋與民居非常接近（近九龍城道一帶） |
| 圖14 | 龍塘衙前圍道一帶小區現況 | 圖35 | 東九龍走廊天橋與民居非常接近（近漆咸道北一帶） |
| 圖15 | 小區街舖林立，形成了獨特的街區氛圍 | 圖36 | 建議改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的位置 |
| 圖16 | 未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口將設於南角道 | 圖37 | 紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶小區 |
| 圖17 | 優化後的南角道街道環境 | 圖38 | 紅磡蕪湖街／溫思勞街／機利士南路一帶小區現況 |
| 圖18 | 鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木的位置 | 圖39 | 福澤殯儀館 |
| 圖19 | 小區連接啟德發展區的現有及已規劃行人隧道 | 圖40 | 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20 | 建議改劃為「綜合發展區」地帶的範圍 | 圖41 | 九龍公眾殮房西北面用地的位置 |
| 圖21 | 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42 | 位處小區附近的殯儀館（圖中） |



圖表

- 圖43 改善行人路環境及連接性的措施
- 圖44 黃埔街近紅菱街行人天橋盡頭位置現時的街道環境
- 圖45 優化後的黃埔街天橋入口（模擬圖）
- 圖46 建議優化的黃埔街路段
- 圖47 獲嘉道休憩處現時的環境
- 圖48 優化後的休憩處環境（模擬圖）
- 圖49 建議優化休憩處的位置
- 圖50 溫思勞街一帶缺乏行人過路設施
- 圖51 加設圍欄及修改道路管制線後的溫思勞街（模擬圖）
- 圖52 建議改善行人過路設施的路段
- 圖53 紅磡的行人路網絡改善建議
- 圖54 九龍城區的歷史及文化景點
- 圖55 進行綠化後的行人路環境（模擬圖）
- 圖56 建議進行綠化行人路的位置
- 圖57 牛棚現有的出入口及毗鄰的新山道行人天橋
- 圖58 牛棚現有的主要出入口，與行人過路設施相距甚遠
- 圖59 牛棚的現有環境及建築物
- 圖60 建議「藝術市場」走廊的位置
- 圖61 東九龍走廊天橋橋底部分空間現時佈置較為單調
- 圖62 「藝術市場」走廊的街道環境（模擬圖）
- 圖63 主題步行徑
- 圖64 特色鋪磚款式參考設計
- 圖65 海濱休閒路段
- 圖66 位於海心公園內的魚尾石（圖右）
- 圖67 社區藝術路段
- 圖68 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69 小區文化路段
- 圖70 宋王臺石刻
- 圖71 寨城歷史路段
- 圖72 設置歷史資料展板後的樂善堂石額（模擬圖）
- 圖73 連接世運花園的四條行人隧道
- 圖74 現時行人隧道以功能性為主，環境較為單調



圖表

- 圖75 主題步行徑 – 中至長期計劃建議
- 圖76 優化海濱及地區連繫建議
- 圖77 浙江街以南臨時停車場用地（圖右）的現時環境
- 圖78 土瓜灣驗車中心用地（圖左）的現時環境
- 圖79 優化海濱建議
- 圖80 建議改劃作「綜合發展區」地帶的位置
- 圖81 建議擴闊的海濱長廊位置
- 圖82 景雲街旁現有海濱長廊的環境
- 圖83 擴闊後的海濱長廊環境（模擬圖）
- 圖84 優化海濱長廊及活化九龍城渡輪碼頭
- 圖85 公共運輸交匯處臨海一帶現時的環境
- 圖86 設置海濱長廊及活化碼頭後的環境（模擬圖）
- 圖87 公共運輸交匯處及工業大廈的位置
- 圖88 公共運輸交匯處及露天停車場的現時環境
- 圖89 毗鄰公共運輸交匯處的工業大廈
- 圖90 九龍城區內沿海各段現正被阻隔的臨海地帶
- 圖91 可考慮連接各被阻隔的臨海位置的替代路線
- 圖92 優化後的民裕街街道環境（模擬圖）
- 圖93 建議進行優化的橋底位置
- 圖94 鋪磚設計參考
- 圖95 大花紫薇
- 圖96 薜荔
- 圖97 建議增設座椅及加設垂直綠化（模擬圖）
- 圖98 建議進行優化街道環境的位置
- 圖99 鐵路站與海心公園之間浙江街現時的環境
- 圖100 宋皇臺道的現時環境
- 圖101 栽種樹木及改善行人路鋪磚後的宋皇臺道（模擬圖）
- 圖102 建議進行綠化的主要幹道
- 圖103 馬頭圍道的現時環境
- 圖104 於欄杆加設懸掛式盆栽植物後的馬頭圍道（模擬圖）
- 圖105 建議進一步優化的街道位置
- 圖106 毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠



圖表

表1	本工作文件結構	表18	建議在主要幹道進行綠化的位置
表2	公眾對土瓜灣五街及十三街一帶小區更新計劃方案的意見及顧問的回應	表19	公眾對善用土地資源更新計劃方案的意見及顧問的回應
表3	不同分拆十三街「綜合發展區」用地數目的利弊比較	表20	市區更新方案列表
表4	公眾對龍塘衙前圍道一帶小區更新計劃方案的意見及顧問的回應		
表5	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6	公眾停車場選址的利弊比較		
表7	各可考慮作暫時重置用途用地的利弊		
表8	各分階段重建方法的建議重建步驟及其利弊		
表9	一次性及分階段重建模式的利弊比較		
表10	公眾對土瓜灣中部小區更新計劃方向及方案的意見及顧問的回應		
表11	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12	公眾對紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區更新計劃方案的意見及顧問的回應		
表13	可設置泊車位供靈車停泊選址的利弊比較		
表14	公眾對活化文物及設立主題步行徑更新計劃方案的意見及顧問的回應		
表15	公眾對優化海濱及地區連繫更新計劃方案的意見及顧問的回應		
表16	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17	建議可考慮替代路線的位置及其詳情		



1 引言

1.1 項目背景

- 1.1.1 九龍城區是香港的舊區之一，其歷史最早可追溯至南宋時期。在區內樓齡達50年或以上的樓宇佔全港總數量約四分之一，失修樓宇亦有不少。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月政府於九龍城成立全港首個諮詢平台，成員來自社會不同階層，並由規劃署提供秘書處服務及專業支援。成立九龍城市區更新地區諮詢平台（下稱「諮詢平台」）的目的是就九龍城區內的更新計劃向政府提供意見，包括建議重建及復修的範圍，以及就保育和活化的項目提出建議，以締造優質的城市環境。
- 1.1.3 為此，諮詢平台擬備了九龍城市區更新初步方案（下稱「初步方案」），收納了各委員的意見、過往蒐集的地區意見及參考其他相關的資料，作為更新計劃工作基礎，並於2012年5月展開九龍城市區更新計劃規劃研究（下稱「規劃研究」）及相關的社會影響評估，及舉辦廣泛的公眾參與活動，以全面及綜合的方式制訂九龍城的市區更新計劃（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。

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1）。

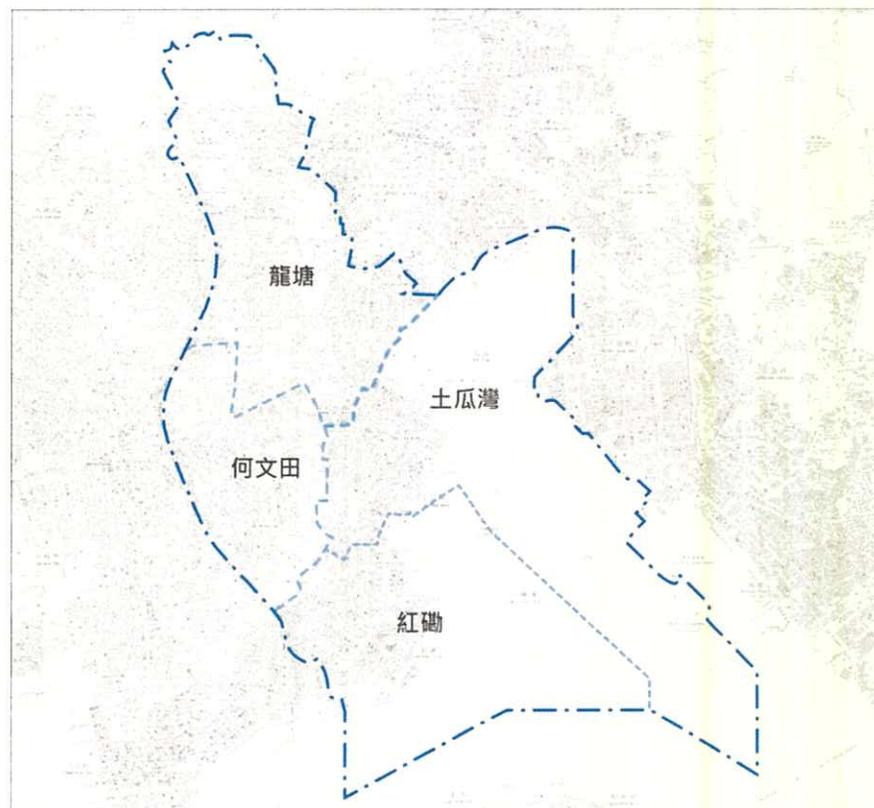


圖1：項目區位及範圍



1 引言

1.4 項目階段

- 1.4.1 研究項目以諮詢平台擬備的市區更新初步方案為基礎，經過基線資料更新、第一階段公眾參與活動及第一階段社會影響評估後，規劃研究顧問檢討研究範圍內的主要議題，制訂更新計劃初稿以及進行初步技術考量，並於第二階段公眾參與活動中收集公眾對市區更新計劃初稿的意見。
- 1.4.2 現階段（即制訂更新計劃定稿階段）旨在參考第二階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，修訂更新計劃初稿，包括深化計劃內容及方案的實施機制，以制訂更新計劃定稿供諮詢平台考慮。諮詢平台在通過計劃定稿後會提交予政府考慮執行。

1.5 工作文件目的及結構

- 1.5.1 按照本研究項目的工作要求，規劃研究顧問須在研究過程中擬備五份不同專題的工作文件。
- 1.5.2 本工作文件旨在闡述更新計劃定稿的近期可推行的措施、短期、中期及長期計劃建議方案，以及其初步技術考量。在制訂更新計劃定稿的過程中，已對第二階段公眾參與活動所獲得的意見及第二階段社會影響評估的結果作出考慮及分析。
- 1.5.3 本工作文件的結構如下：

第一章	引言	簡略介紹研究項目的背景、目的、當前階段、本工作文件的目的及結構
第二章	市區更新計劃	說明更新計劃的目標、計劃內容、確定更新計劃方案實施時序的準則及市區更新手法
第三章	更新計劃方案內容	詳述各更新計劃方案的詳情，包括方案目標、主要內容、其初步技術考量及建議實施機制
第四章	前瞻	說明更新計劃定稿將會供諮詢平台提交予政府考慮執行

表1：本工作文件結構



2 市區更新計劃定稿

2.1 目標

- 2.1.1 更新計劃為九龍城區進行市區更新工作的藍本，旨在引導及推動區內的更新工作。更新計劃按《市區重建策略》的四大業務策略，包括重建發展、樓宇復修、舊區活化和文物保育，確立區內適合推行不同更新方向的範圍，繼而提出回應不同地區議題及問題的更新計劃方案，並建議其可行的實施機制及時序，藉以回應區內人士對市區更新的訴求及改善區內環境。
- 2.1.2 諮詢平台為貫徹新《市區重建策略》以「以人為先，地區為本，與民共議」的工作方針，在制訂更新計劃的過程中，已進行廣泛的公眾參與活動及社會影響評估，以收集各持份者的意見及了解受更新計劃影響人士的潛在影響。在考慮及平衡各方需求後，制訂切合地區需要、以區內人士考慮為出發點、能有效回應訴求以及能推動區內更新工作的更新計劃。

2.2 願景

- 2.2.1 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

2.3 計劃內容

- 2.3.1 更新計劃主要包括基本框架及更新計劃方案。基本框架（圖2）就區內不同的社區提出市區更新方向及範圍，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

- 2.3.2 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，因此亦會按個別情況考慮把有關樓宇及地區納入範圍內。因應上述情況及權衡重建和其他市區更新方式，建議範圍內優先考慮以重建方式進行市區更新。

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

復修及活化優先範圍

- 龍塘衙前圍道一帶

- 2.3.4 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，並改善生活環境。

- 2.3.5 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。

- 2.3.6 此外，亦有意見認為範圍內部分位置應進行重建發展以及鑒於範圍內現時的重建發展活動活躍，建議不應以一刀切形式限制在範圍內進行個別舊樓的重建發展。

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

- 2.3.7 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。

- 2.3.8 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。



2 市區更新計劃定稿

2.3.9 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
- 優化海濱和地區連繫
- 善用土地資源以推動市區更新

2.3.10 因應不同的實施時序，方案會被劃分為近期可推行的措施以及短期、中期和長期計劃建議（圖3）。

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。

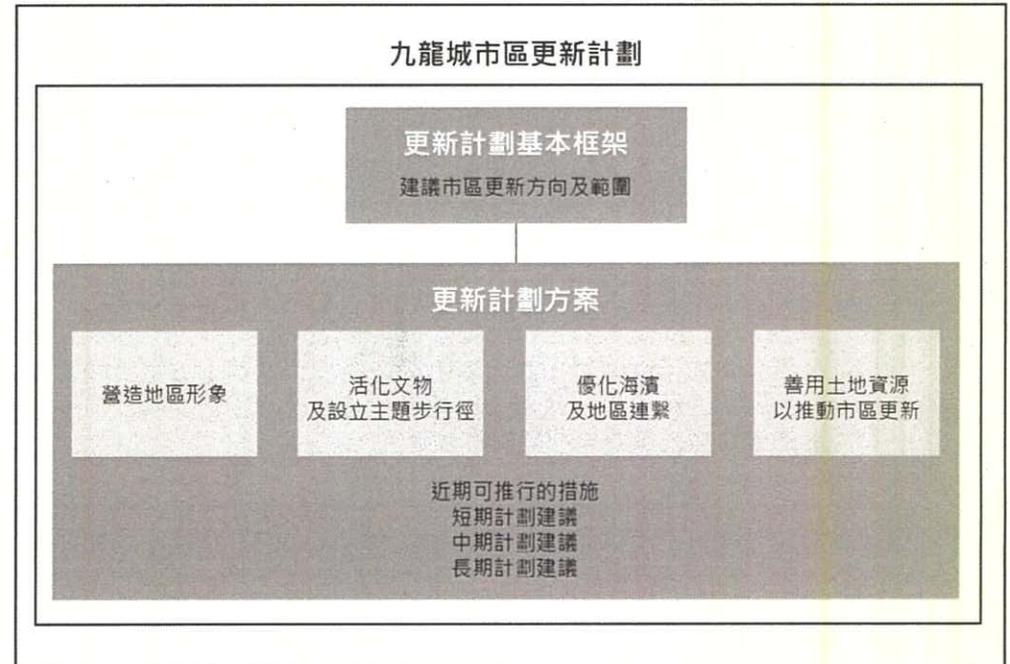


圖3：九龍城市區更新計劃定稿計劃元素



2 市區更新計劃定稿

2.3.11 因應第二階段公眾參與活動及社會影響評估的結果，更新計劃作出了以下主要修訂：

- 參考公眾對啟德道以東作綜合發展的意見，為方案提供更多詳情，包括擬議「綜合發展區」地帶的範圍、建議收納於用地規劃大綱的要求，如建議未來發展需設置設施的種類。
- 就衙前圍道一帶可考慮設置公眾停車場的兩個選址進行更深入的分析，並建議較適合作進一步探討的選址。
- 縱使公眾並無表示九龍城市政大廈有重建的迫切需要，公眾大致贊成將來可透過重建侯王道「政府、機構或社區設施」用地增設社區設施。就可能的重建模式及對其利弊進行分析。
- 深化分拆十三街「綜合發展區」用地方案，包括建議分拆界線及建議收納於用地規劃大綱的要求，如設置公眾行人通道及社區設施的要求等。
- 闡述在紅磡鐵路站上蓋停車場關設靈車泊車位的初步可行性分析結果，並提出相應跟進建議。
- 回應公眾訴求，建議探討解決殯儀與鄰近用途不協調的可行方法。
- 參考公眾意見，深化主題步行徑的佈置及沿途設施細節。另配合最新的啟德發展計劃，對步行徑近啟德發展區的走線進行微調。
- 建議繼續跟進民裕街的交通情況，並適時考慮實施改善交通措施。
- 參考公眾意見，建議優化市建局「樓換樓」安排的主要方向。
- 回應公眾訴求，建議探討長遠搬遷馬頭角煤氣廠的可行性。
- 深化更新計劃方案的實施機制，包括對部分長期計劃方案建議更完整的實施機構 / 部門、時間及機制。

2.4 預計更新計劃方案可行實施時序的準則

2.4.1 在制訂更新計劃方案時，會考慮以下準則，以預計不同更新計劃方案的可行實施時序：

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

2.5 市區更新手法

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

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



3 市區更新計劃內容

3.1 規劃背景概況 - 營造地區形象

3.1.1 九龍城區是東九龍其中一個以住宅為主的地區，由於發展已久，形成不同的住宅小區，當中尤以龍塘衙前圍道一帶、土瓜灣五街及十三街一帶、土瓜灣中部及紅磡蕪湖街 / 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。

3.1.2 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4）。

地區中心

3.1.3 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。

3.1.4 隨着區內沙田至中環線（下稱「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。

3.1.5 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。

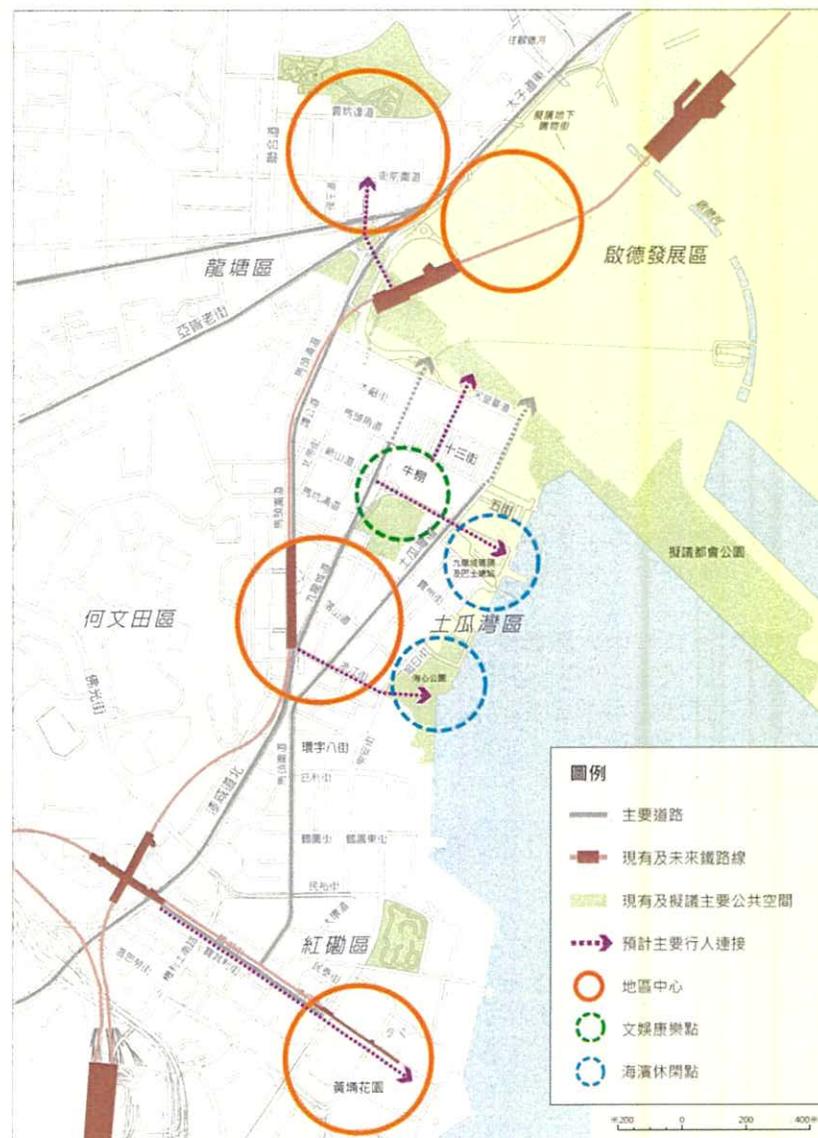


圖4：整體空間結構

3 市區更新計劃內容

文娛康樂點

3.1.6 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。前馬頭角牲畜檢疫站（牛棚藝術村，下稱「牛棚」）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。

3.1.7 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

3.1.8 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，為地區打出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。

3.1.9 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。

3.1.10 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。

營造地區形象

3.1.11 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（圖5）：

- 土瓜灣五街及十三街一帶 - 文娛藝術生活區；
- 龍塘街前圍道一帶 - 小街飲食文化區
- 土瓜灣中部 - 多元用途的地區中心；以及
- 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。

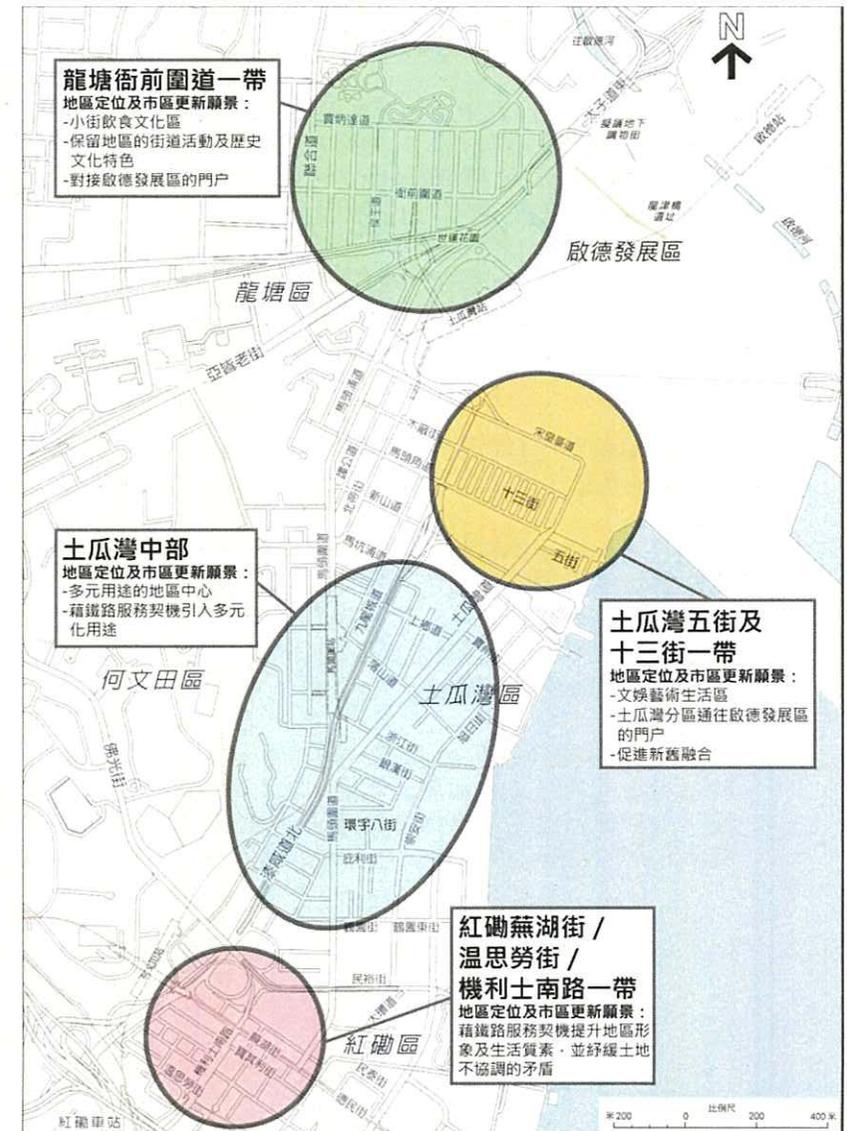


圖5：地區定位及形象



3.2 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

3.2.1 地區定位及市區更新願景：

- 文娛藝術生活區
- 土瓜灣分區通往啟德發展區的門戶
- 促進新舊融合

3.2.2 計劃目的：

- 加快重建步伐，改善與啟德發展區及海濱地帶的連繫。

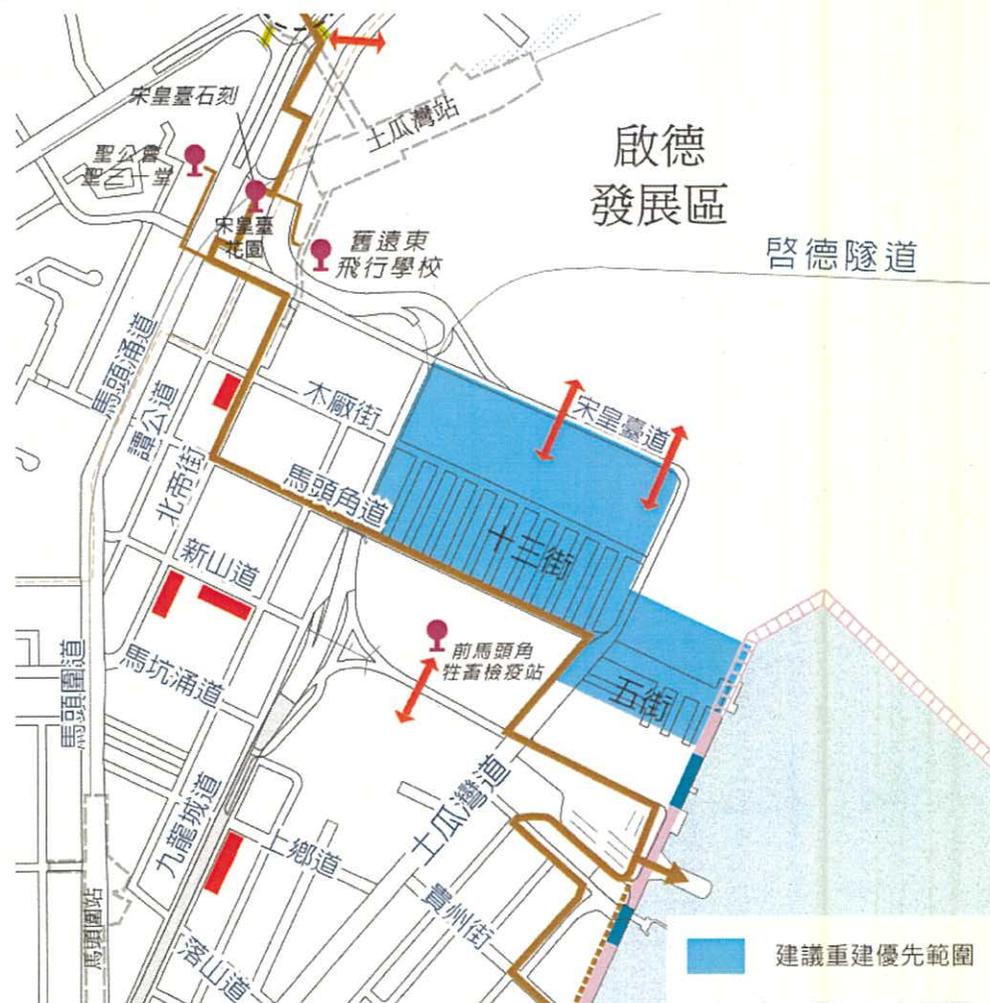


圖6：土瓜灣五街及十三街一帶小區

3.2 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

3.2.3 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對小區更新計劃方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方案	公眾參與意見要點	回應
提供誘因加快重建步伐	<ul style="list-style-type: none"> • 普遍要求盡快重建十三街和五街，以及贊成分拆五街「綜合發展區」地帶及放寬住宅部分的地積比率 • 就分拆十三街「綜合發展區」地帶方面，公眾則持不同意見 	<ul style="list-style-type: none"> • 就分拆地盤的數目作進一步研究，藉以有效處理業權眾多及分散的問題，並會考慮分拆後各地塊的重建潛力，以及建議需要在重建後提供的社區設施
強化通往啟德發展區的門戶功能	<ul style="list-style-type: none"> • 認同加強與啟德發展區的連接 	<ul style="list-style-type: none"> • 深化有關建議，包括建議通道出入口位置、通道闊度、開放和管理要求、連接方式及附屬設施
為汽車維修業另覓地點作業	<ul style="list-style-type: none"> • 區內汽車維修業人士接受在市區重置，但租金水平須與現時租金相若 • 需顧及業界的意願及負擔能力 	<ul style="list-style-type: none"> • 建議進一步探討設立汽車維修大廈的可行性，包括其發展及營運模式，當中需考慮汽車維修商對租金的負擔能力

表2：公眾對土瓜灣五街及十三街一帶小區更新計劃方案的意見及顧問的回應



圖7：土瓜灣五街及十三街一帶小區現況



3.2 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

3.2.4 參考上述意見及回應，修訂後小區的更新計劃方案如下：

短期計劃建議：

分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地

3.2.5 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8）。詳細建議如下：

五街的「綜合發展區」用地

3.2.6 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。

3.2.7 建議放寬住宅樓宇用地的發展地積比率，如從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9）。

3.2.8 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。

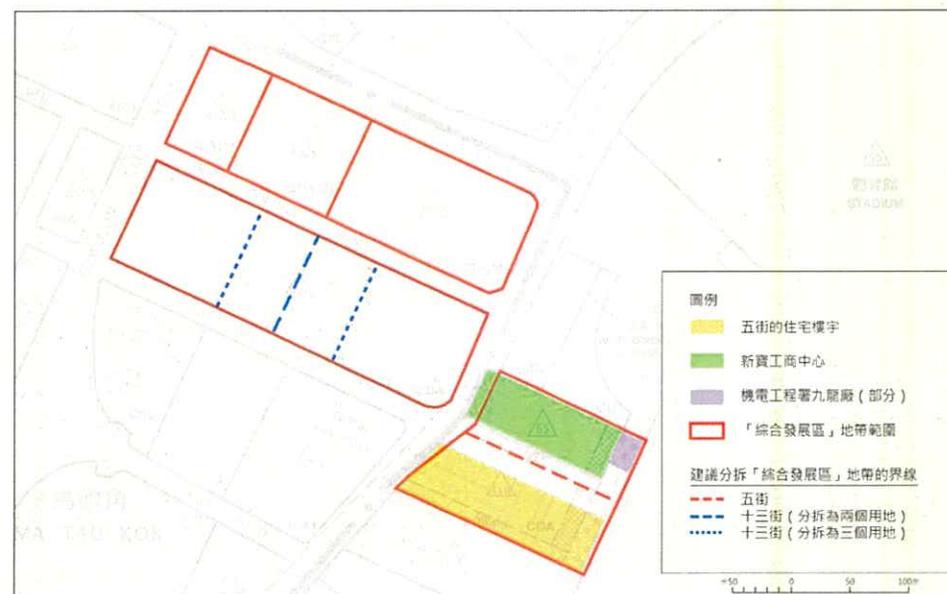


圖8：分拆五街及十三街的「綜合發展區」用地



圖9：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）

3.2 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

十三街的「綜合發展區」用地

- 3.2.9 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。
- 3.2.10 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：

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">由於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3：不同分拆十三街「綜合發展區」用地數目的利弊比較

- 3.2.11 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。

- 3.2.12 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：

公共設施及休憩空間供應

- 3.2.13 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¹，以回應地區居民的需要。

- 3.2.14 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

- 3.2.15 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。

¹ 實際設施種類有待制訂規劃大綱時落實。



3.2 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

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

3.2.21 五街及十三街一帶現時為小型汽車維修工場集中地，工場營運者多為租戶，預計小區的重建會對行業造成社會影響，故建議在進行重建時，或需探討重置受重建影響的汽車維修工場的需要及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。根據業界對大廈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

3.2.22 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11：現時位於五街一帶的小型汽車維修工場



3.2 土瓜灣五街及十三街一帶 - 重建優先範圍

初步技術考量

- 3.2.23 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，方案能否實行需視乎有關當局會否給予支持。此外，亦需配合適當選址及業界支持，並為汽車維修中心制訂一套財務上可行的發展及營運模式，當中需考慮有關模式對汽車維修工場客源及經營成本的潛在影響。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

- 3.2.24 有關建議的可行性有待日後確定。



圖12：現時位於十三街一帶的小型汽車維修工場

3.3 龍塘街前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.1 地區定位及市區更新願景：

- 小街飲食文化區
- 保留地區的街道活動及歷史文化特色
- 打造連接啟德發展區的門戶

3.3.2 計劃目的：

- 在小區的活躍重建進程中保存小區街道氛圍，改善街道環境，並加強與周邊地區的聯繫及增加小區社區設施的供應。



圖13：龍塘街前圍道一帶小區



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.3 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對小區更新計劃方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方案	公眾參與意見要點	回應
保留街舖林立的街道氛圍	<ul style="list-style-type: none"> • 支持建議 • 應預留位置用作上落客貨 	<ul style="list-style-type: none"> • 為避免破壞主要街道商舖林立的街道氛圍，建議當局在審批個別發展項目時，因應個別地盤情況（包括位置、大小、形狀和交通情況等）考慮豁免提供泊車位及上落貨設施，並建議在適當位置設停車位及上落客貨位
改善步行環境	<ul style="list-style-type: none"> • 普遍贊成設立部分時間行人專用區的建議 • 亦有反對意見擔心會令居民受噪音滋擾 	<ul style="list-style-type: none"> • 建議當局透過適當的管理及執法行動，盡量減低對附近居民的影響
加強與啟德發展區的連繫	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成將啟德道以東地塊作綜合住宅及商業發展的建議 	<ul style="list-style-type: none"> • 建議將有關用地改劃為「綜合發展區」地帶 • 建議詳細的發展要求，並考慮加入社區設施
善用區內政府設施用地增設社區設施及公眾停車場	<ul style="list-style-type: none"> • 認同在小區內增設停車場，但就停車場選址則意見不一 • 贊成藉將來重建九龍城市政大廈及毗鄰用地，增加社區設施 	<ul style="list-style-type: none"> • 對停車場選址作進一步的分析，建議進一步研究於政府用地設置停車場的可行性。 • 就重建模式進行探討，包括保留九龍城市政大廈 • 需探討增設的公共設施及其規模，以及比較不同模式的利弊 • 需探討重置九龍城市政大廈、李基紀念醫局及九龍城長者健康中心內各項設施及現有服務的安排



圖14：龍塘衙前圍道一帶小區現況

表4：公眾對龍塘衙前圍道一帶小區更新計劃方案的意見及顧問的回應

3.3 龍塘街前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.4 參考上述意見及回應，修訂後小區的更新計劃方案如下：

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，以保留小區街舖林立的街道氛圍

3.3.5 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15）。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。

初步技術考量

3.3.6 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。

3.3.7 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。

3.3.8 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、時間及機制

3.3.9 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。

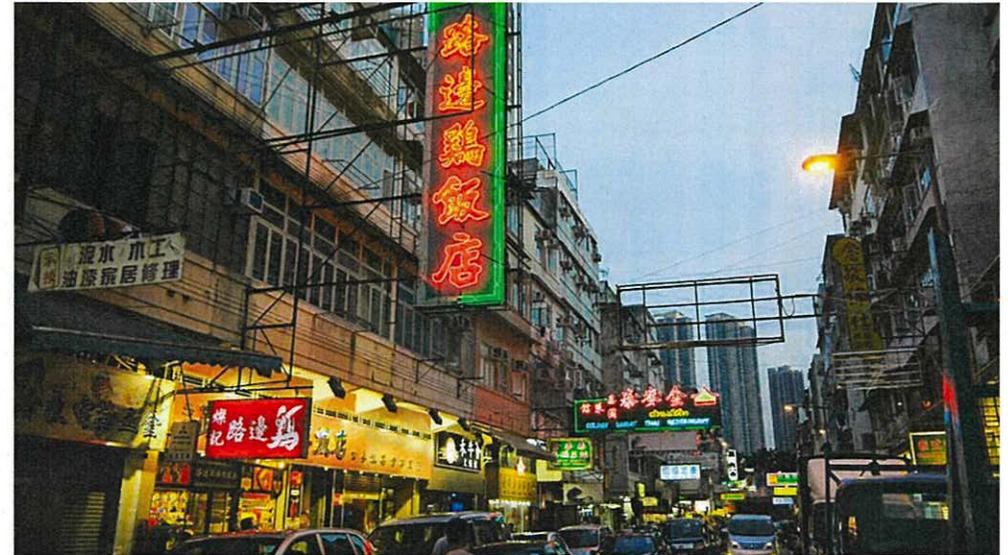


圖15：小區街舖林立，形成了獨特的街區氛圍



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

優化南角道街道環境

3.3.10 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16至18）。

初步技術考量

3.3.11 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。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

3.3.12 鋪設地磚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」）負責。

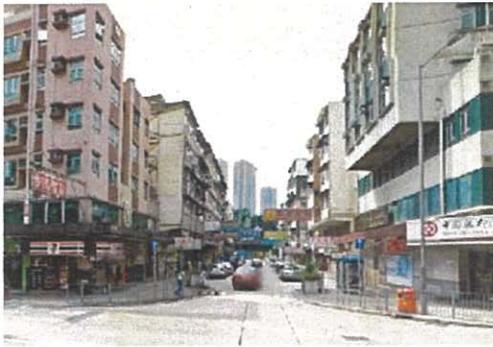


圖16：未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口將設於南角道



圖17：優化後的南角道街道環境



圖18：鋪設特色地磚、加設花槽及栽種樹木的位置

3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

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

3.3.13 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

3.3.14 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19）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

3.3.15 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。

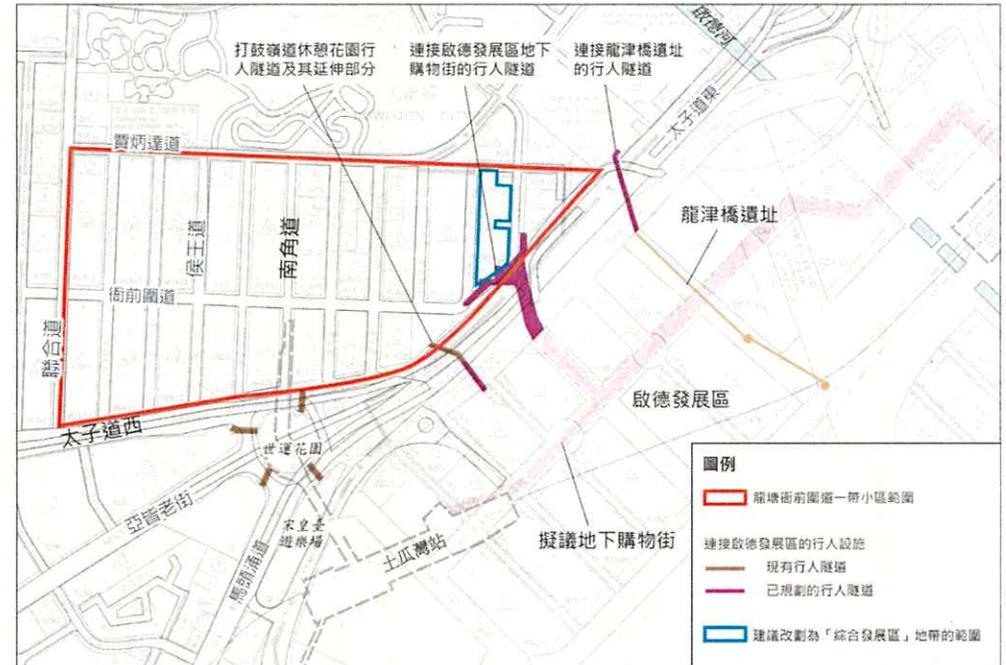


圖19：小區連接啟德發展區的現有及已規劃行人隧道



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.16 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，以展示以地區歷史及特色，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：

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
<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

表5：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

3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

行人隧道	建議佈置主題和內容	建議實施部門 / 機構、時間及機制
<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
<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5：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



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.17 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²（圖20），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。

3.3.18 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。

初步技術考量

3.3.19 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、時間及機制

3.3.20 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。

² 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。



圖20：建議改劃為「綜合發展區」地帶的範圍



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

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、侯王道及衙前塋道加闊行人路或設立部分時間行人專用區

3.3.21 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設立部分時間行人專用區的可行性（圖21），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塋道（圖22至23）

初步技術考量

3.3.22 方案涉及探討加闊行人路或設立部分時間行人專用區，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。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

3.3.23 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。



圖21：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22：衙前圍道以北侯王道的現時環境



圖23：衙前圍道以北衙前塋道的現時環境



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

探討在小區內設置公眾停車場以增加泊車位的供應

3.3.24 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右表。

3.3.25 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

3.3.26 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、時間及機制

3.3.27 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。

九龍城市政大廈及毗鄰政府用途用地



賈炳達道公園地下空間



優點

- 由於用地位處小區中心位置，並已設有小區內的主要社區設施，如街市等，在該處設置停車場能方便區內居民和訪客，可滿足衙前圍道以南特色商店和食肆一帶的停車需求，並為停車場提供一定客源
- 配合用地重建可為小區帶來更多適切的社區設施及服務
- 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

缺點

- 因需配合用地上現有設施的重置及其他設施的重建計劃，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
- 用地位處小區北面，偏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
- 於該處設置停車場可能對賈炳達道的交通造成不良影響
- 需進行進一步研究才能確立在地下設置停車場技術可行性及其成本效益

表6：公眾停車場選址的利弊比較



3.3 龍塘街前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

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、機構或社區設施」用地

3.3.28 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。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24至26）。



圖24：九龍城市政大廈（左）及大廈內的九龍城街市（右）



圖25：九龍城長者健康中心（左）及李基紀念醫局（右）

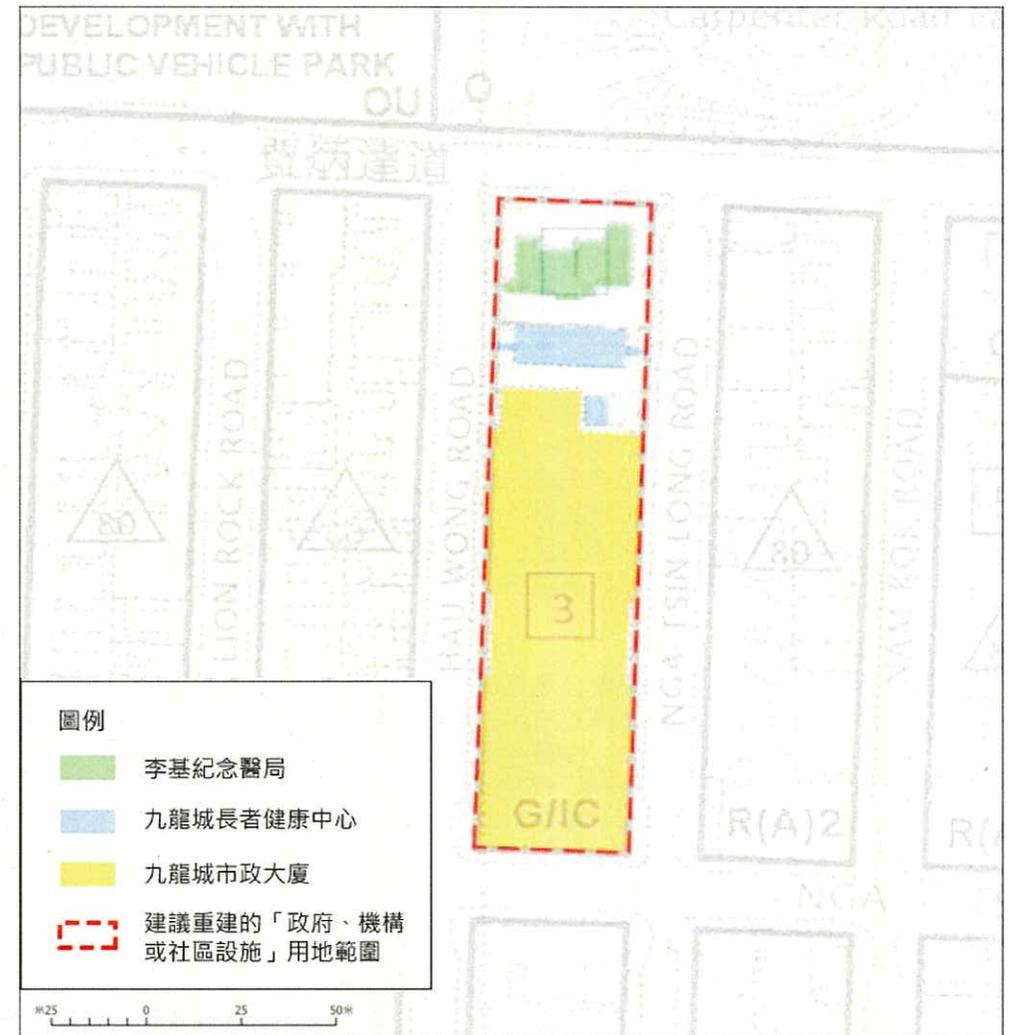


圖26：位於侯王道的「政府、機構或社區設施」用地



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.29 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

3.3.30 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27）。

3.3.31 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。

3.3.32 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，故建議城市規劃委員會（下稱「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。

3.3.33 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。

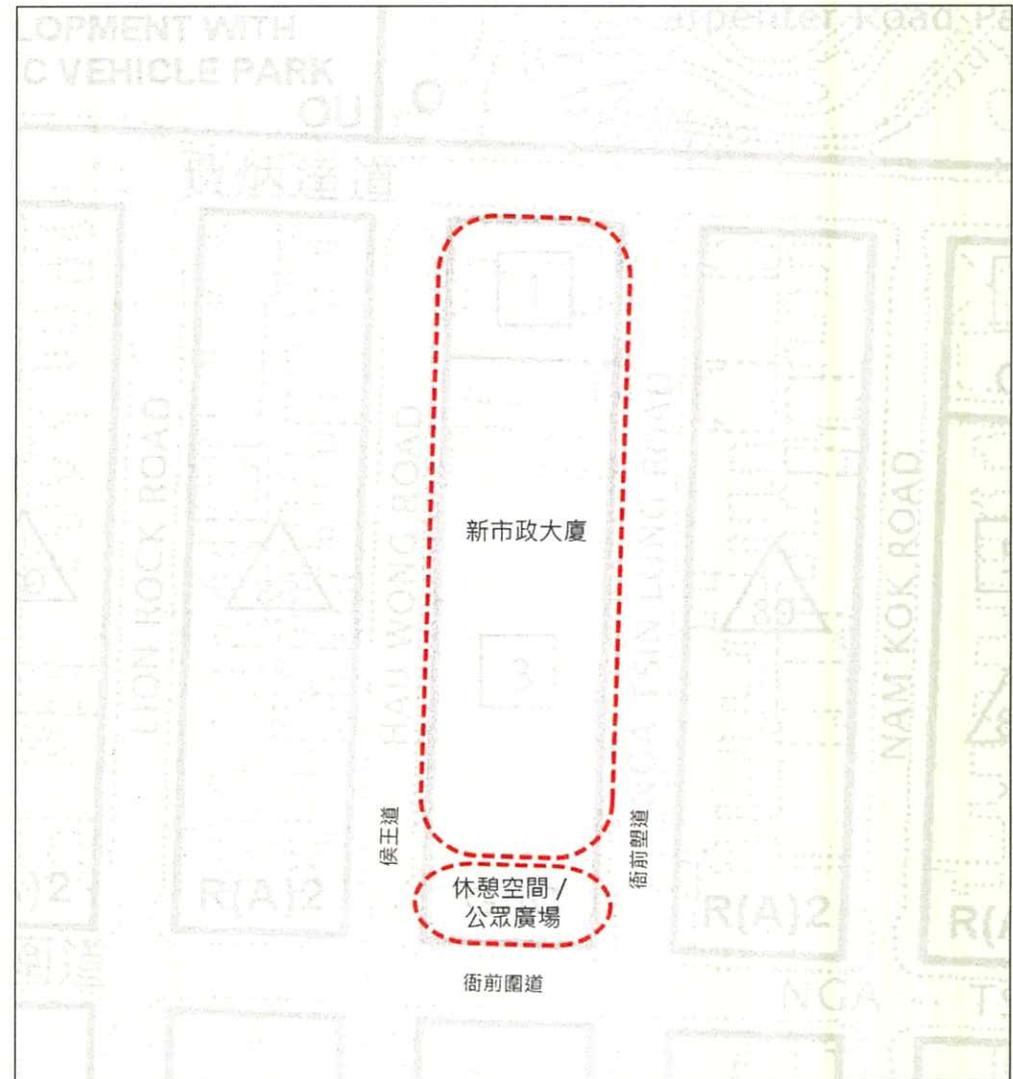


圖27：建議重建後設置休憩空間 / 公眾廣場的位置



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

一次性重建模式

3.3.34 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。

3.3.35 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

3.3.36 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28）可考慮作暫時重置用途，各有優點和缺點如下：

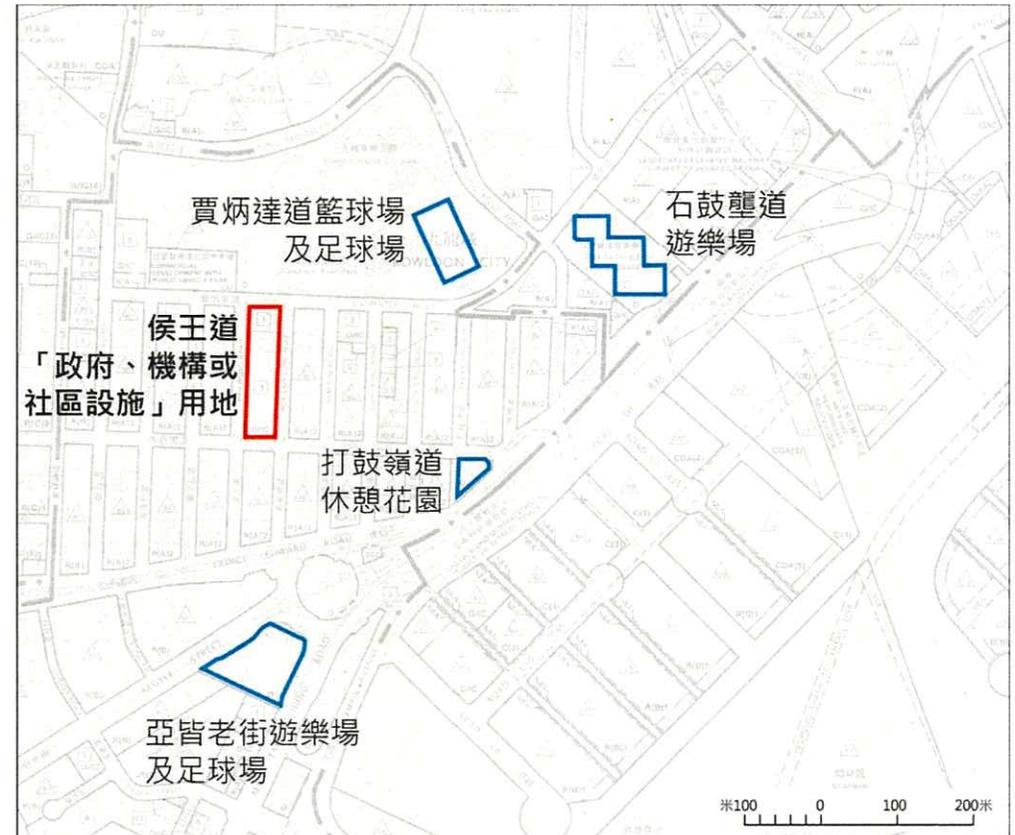


圖28：可考慮作暫時重置受侯王道「政府、機構或社區設施」用地重建計劃影響商戶及設施的初步選址



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

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7：各可考慮作暫時重置用途用地的利弊

- 3.3.37 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。
- 3.3.38 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。



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

分階段重建模式

3.3.39 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：

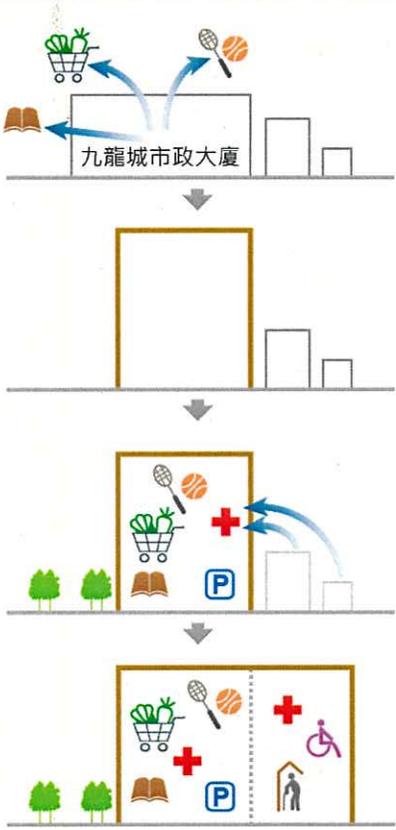
重建方法	建議重建步驟	優點及缺點
分階段整體重建	 <ol style="list-style-type: none"> 1. 將九龍城市政大廈內的街市及熟食中心遷往暫時重置用地，而大廈內的其他設施則可因應個別情況暫時關閉或遷往其他位置 2. 清拆九龍城市政大廈並重建為能容納現有和擬議社區設施的新市政大廈 3. 將九龍城長者健康中心及李基紀念醫局內的現有設施以及在暫時重置用地上的街市及熟食中心遷入新市政大廈 4. 清拆並重建九龍城長者健康中心及李基紀念醫局為新市政大廈的附屬部分，並於附屬部分加添新設施 	<p>優點：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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8：各分階段重建方法的建議重建步驟及其利弊



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

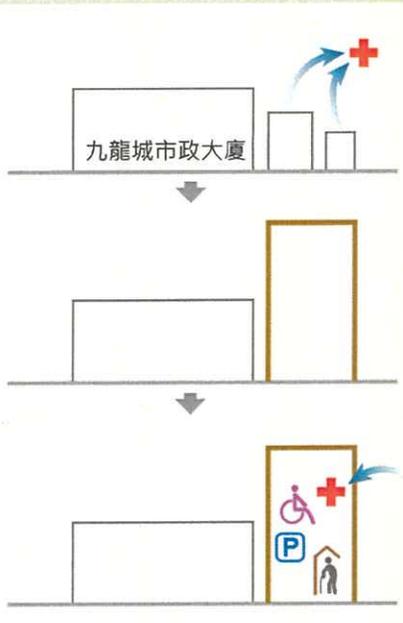
重建方法	建議重建步驟	優點及缺點
分階段部分重建	 <ol style="list-style-type: none"> 1. 將九龍城長者健康中心及李基紀念醫局內的現有設施與小區內其他相關設施整合，或遷往暫時重置用地 2. 清拆九龍城長者健康中心及李基紀念醫局並重建為能容納現有和擬議社區設施的新大樓 3. 將位於暫時重置用地上的設施遷入新大樓 	<p>優點：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 毋需重建九龍城市政大廈，對大廈內的設施影響不大，實施時間或會較分階段整體重建方法為短，預料來自居民及商販的反對聲音會較少 <p>缺點：</p> <ul style="list-style-type: 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8：各分階段重建方法的建議重建步驟及其利弊



3.3 龍塘衙前圍道一帶 - 復修及活化優先範圍

3.3.40 對比一次性及分階段重建模式，其優點及缺點的比較如下：

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"> 每次所需要的暫時重置空間較少，而個別方法更毋須暫時重置空間，並能讓所有設施進行原址重置，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9：一次性及分階段重建模式的利弊比較

3.3.41 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

3.3.42 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、機構或社區設施」用地在重建後仍能夠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。

3.3.43 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、時間及機制

3.3.44 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，例如食物環境衛生署（下稱「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。



3.4 土瓜灣中部 - 重建優先範圍及重建及復修混合範圍

3.4.3 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對小區更新計劃方向及方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方向及方案	公眾參與意見要點	回應
市區更新方向	<ul style="list-style-type: none"> • 有意見認為小區內啟明街一帶個別樓宇失修情況嚴重，希望盡快重建有關樓宇 	<ul style="list-style-type: none"> • 有關地段已被納入重建優先範圍，建議透過重建為該處進行市區更新。可鼓勵業主集合業權，透過「需求主導」及「促進者」計劃向市建局提出重建申請
改善東九龍走廊天橋橋底環境	<ul style="list-style-type: none"> • 支持有關建議 	<ul style="list-style-type: none"> • 深化地區優化方案，例如建議休憩處佈置的主題
紓緩東九龍走廊引致的環境問題	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成改劃東九龍走廊兩旁用地為「混合用途」地帶的建議 • 亦有建議指長遠須清拆走廊 	<ul style="list-style-type: none"> • 就長遠須清拆東九龍走廊的公眾意見，曾與有關部門溝通，得悉東九龍走廊的運輸功能不能完全由中九龍幹線取代，當局現時並無計劃清拆東九龍走廊

表10：公眾對土瓜灣中部小區更新計劃方向及方案的意見及顧問的回應

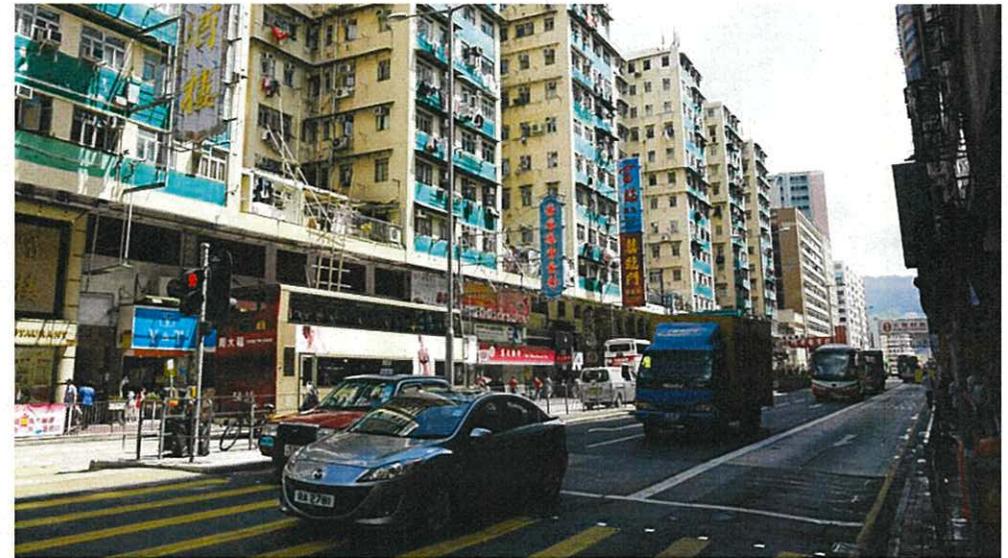


圖30：土瓜灣中部小區現況



3.4 土瓜灣中部 - 重建優先範圍及重建及復修混合範圍

3.4.4 參考上述意見及回應，修訂後小區的更新計劃方案如下：

近期可推行的措施：

改善東九龍走廊天橋橋底環境

3.4.5 現時東九龍走廊天橋橋底環境昏暗及設施簡陋，方案建議改善東九龍走廊天橋橋底環境，包括確保該位置有足夠的燈光照明，令橋底環境變得光亮。

3.4.6 同時建議優化及善用現時小型休憩處及毗鄰四川街的花槽空間，並加設更多的座椅供附近居民（尤其是長者）使用（圖31及32）。

3.4.7 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33）。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31：建議改善環境的天橋橋底位置



3.4 土瓜灣中部 - 重建優先範圍及重建及復修混合範圍

初步技術考量

- 3.4.8 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。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

- 3.4.9 建議由路政署確保該位置有足夠的燈光照明。
- 3.4.10 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32：建議確保橋底有足夠的燈光照明



圖33：近四川街花槽位置加設休憩座椅及綠化後的環境（模擬圖）



3.4 土瓜灣中部 - 重建優先範圍及重建及復修混合範圍

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

3.4.11 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³。考慮公眾就解決東九龍走廊滋擾問題（圖34及35）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：

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 ⁴ 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11：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

³部分發展用途需獲得城規會的規劃許可

⁴九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）



圖34：東九龍走廊天橋與民居非常接近（近九龍城道一帶）

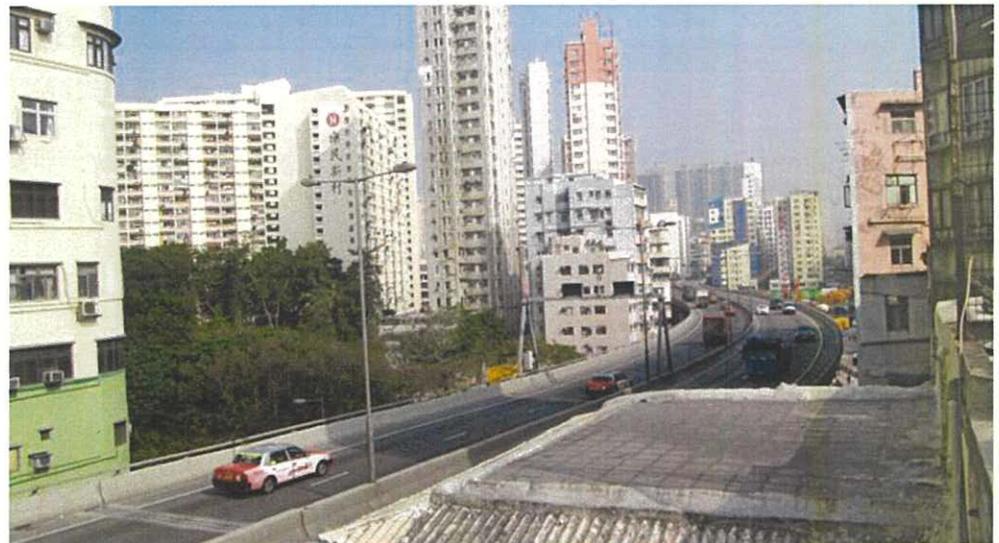


圖35：東九龍走廊天橋與民居非常接近（近漆咸道北一帶）



3.4 土瓜灣中部 - 重建優先範圍及重建及復修混合範圍

- 3.4.12 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36），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。
- 3.4.13 此外，亦透過更靈活的发展用途，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。
- 3.4.14 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

- 3.4.15 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、時間及機制

- 3.4.16 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。

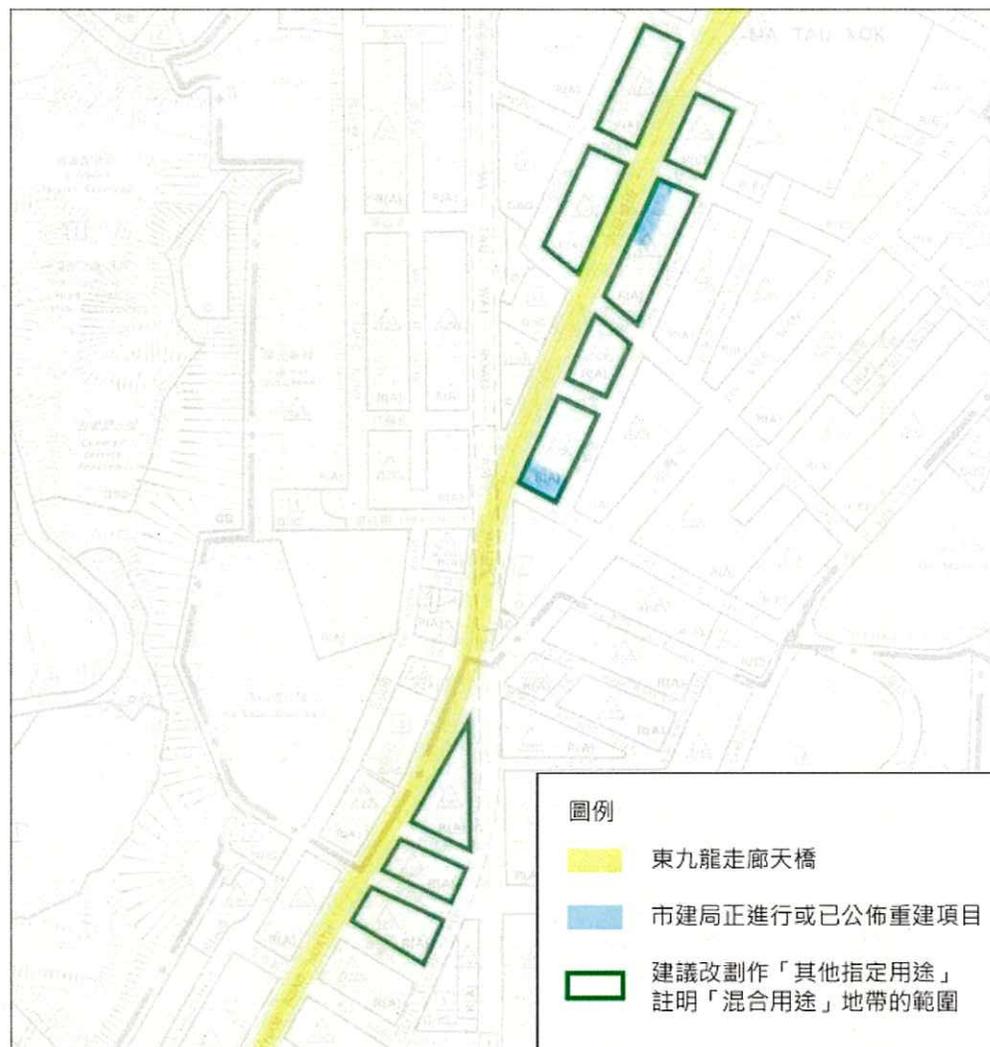


圖36：建議改劃為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的位置



3.5 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

3.5.1 地區定位及市區更新願景：

- 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。

3.5.2 計劃目的：

- 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，改善小區的整體環境。
- 藉新鐵路服務的契機，改善小區行人路環境及與周邊的連接，並提升小區形象。



圖37：紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區



3.5 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

3.5.3 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對小區更新計劃方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方案	公眾參與意見要點	回應
改善小區環境及提升形象	<ul style="list-style-type: none"> 雖然有公眾意見指改善措施無助紓緩殯儀及相關行業為小區帶來的問題，但大致上不反對有關建議 	<ul style="list-style-type: none"> 建議當局加強執法，檢控佔用公共空間和行人路的店舖，以保持街道衛生
紓緩殯儀及相關行業造成的影響	<ul style="list-style-type: none"> 就區內靈車停泊問題，有意見指希望與港鐵商討重新開放紅磡港鐵站停車場予靈車停泊 	<ul style="list-style-type: none"> 經與港鐵及停車場營運者商討得知，現時停車場的使用率已非常高，加上現時停車場使用者均反對開放停車位予靈車停泊，因此未能作出有關安排 建議未來可因應泊車位需求的改變，探討於該址關設靈車泊車位的可行性
	<ul style="list-style-type: none"> 贊成延長公眾化寶爐的開放時間，禁止街上化寶及加強執法 	<ul style="list-style-type: none"> 建議當局與福澤殯儀館商討於現行營運協議期間延長公眾化寶爐開放時間，以紓緩在街上化寶造成的空氣污染
	<ul style="list-style-type: none"> 普遍要求將殯儀館及相關行業遷離紅磡區 	<ul style="list-style-type: none"> 長遠而言，當局需因應新鐵路所帶來的轉變，檢視小區的土地用途，探討解決現有土地用途不協調的可行方法

表12：公眾對紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區更新計劃方案的意見及顧問的回應



圖38：紅磡蕪湖街 / 溫思勞街 / 機利士南路一帶小區現況



3.5 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

3.5.4 參考上述意見及回應，修訂後小區的更新計劃方案如下：

紓緩殯儀及相關行業營運滋擾居民的措施

3.5.5 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區內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，就算找到合適的地點，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，市區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。

短期計劃建議：

優化免費公眾化寶服務，集中區內化寶活動

3.5.6 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39及40），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。

3.5.7 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。



圖39：福澤殯儀館



3.5 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

停止在區內發出新殮葬商牌照

- 3.5.8 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。
- 3.5.9 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

- 3.5.10 延長現有化寶爐開放時間的方案，並不涉及任何工程，但殮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，或在延續殮儀館協議時與營辦者協商有關安排。
- 3.5.11 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、時間及機制

- 3.5.12 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殮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，並在制訂殮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。



圖40：福澤殮儀館於春秋二祭前後會開放化寶爐予公眾人士使用



3.5 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

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

3.5.13 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

3.5.14 根據以上選址原則，更新計劃初稿建議位於九龍公眾殯房西北面的用地（圖41）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。經初步分析，選址的利弊簡述如下表。



圖41：九龍公眾殯房西北面用地的位置

3.5 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

九龍公眾殮房西北面用地
(現為沙中線工程用地)

優點	缺點
<ul style="list-style-type: none">• 靠近小區殯儀設施，並與民居有一定阻隔• 選址屬政府用地，政府可直接在該處落實闢設泊車位供靈車停泊的建議	<ul style="list-style-type: none">• 用地面積較小，可闢設供靈車停泊的泊車位不多• 需待沙中線工程竣工後才可釋出作泊車用途

表13：可設置泊車位供靈車停泊選址的利弊比較

3.5.15 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車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闢設可供靈車停泊的輕型貨車泊車位。建議可密切留意區內的泊車需求，探討增加輕型貨車泊車位的可行性。

初步技術考量

3.5.16 在九龍公眾殮房西北面的用地臨時設置停車場，需待沙中線竣工後才能重新批出作有關用途。因應方案建議預留若干數目的輕型貨車泊車位，有關短期租約需設有特定條款以收納有關要求，並需配合運輸署對有關安排的意見。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

3.5.17 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

3.5.18 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



3.5 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

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

- 3.5.19 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3.5.5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42）。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。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

- 3.5.20 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。



圖42：位處小區附近的殯儀館（圖中）



3.5 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

改善行人路環境及連接性 (圖43)

近期可推行的措施：

3.5.21 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43：改善行人路環境及連接性的措施



3.5 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

優化黃埔街近紅菱街行人天橋的盡頭位置

3.5.22 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44至46）。

3.5.23 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

3.5.24 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、時間及機制

3.5.25 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。

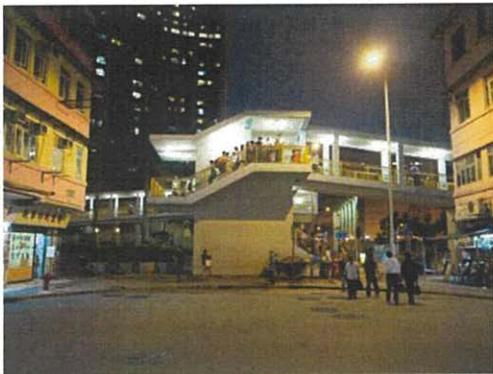


圖44：黃埔街近紅菱街行人天橋盡頭位置現時的街道環境



圖45：優化後的黃埔街天橋入口（模擬圖）



圖46：建議優化的黃埔街路段



大花紫薇



豬腸豆

3.5 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

優化老龍坑街及獲嘉道的休憩處

3.5.26 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47至48），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。

3.5.27 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

3.5.28 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、時間及機制

3.5.29 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47：獲嘉道休憩處現時的环境



圖48：優化後的休憩處環境（模擬圖）



圖49：建議優化休憩處的位置



3.5 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

改善溫思勞街行人過路設施，優化與何文田分區行人連繫

- 3.5.30 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。
- 3.5.31 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50至52）。

初步技術考量

- 3.5.32 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。
- 3.5.33 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、時間及機制

- 3.5.34 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50：溫思勞街一帶缺乏行人過路設施



圖51：加設圍欄及修改道路管制線後的溫思勞街（模擬圖）

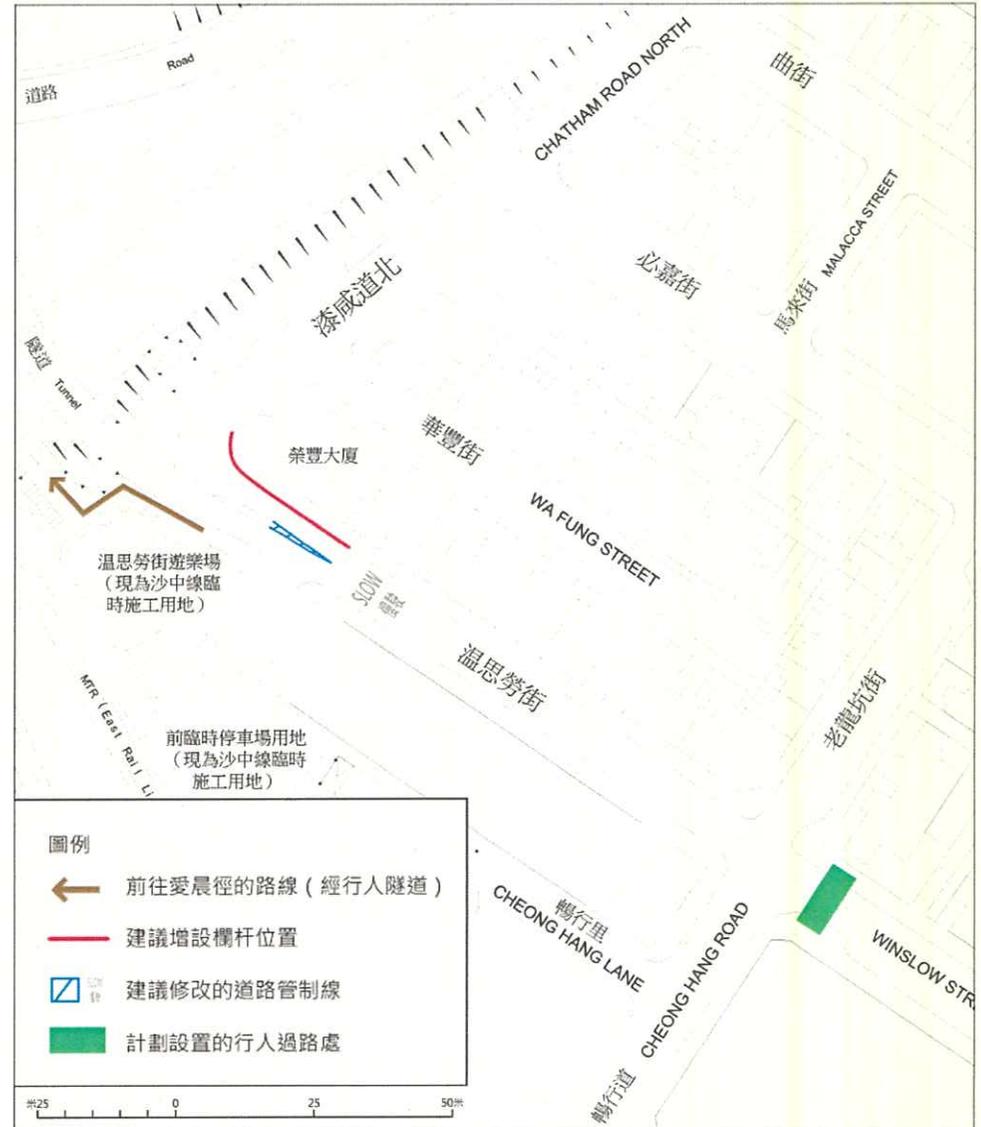


圖52：建議改善行人過路設施的路段

3.5 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

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

- 3.5.35 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。
- 3.5.36 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。
- 3.5.37 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53）。

初步技術考量

- 3.5.38 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以及施工進度，以助加強人流導向性。

建議實施部門 / 機構、時間及機制

- 3.5.39 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53：紅磡的行人路網絡改善建議

圖例

- 未來鐵路站出入口
- 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獲嘉道的休憩處
- 建議改善溫思勞街行人過路設施
- 現有通往何文田分區的行人路連接（經愛晨徑）
- 未來通往何文田分區的行人路連接（經何文田鐵路站）
- 預料主要行人路連接



3.6 活化文物及設立主題步行徑

3.6.1 計劃目的：

- 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，為本區建立鮮明的地區形象。

3.6.2 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對更新計劃方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方案	公眾參與意見要點	回應
活化牛棚	<ul style="list-style-type: none"> • 同意活化牛棚 • 建議引入休憩空間及社區設施 	<ul style="list-style-type: none"> • 建議透過開放牛棚及增設不同用途和設施，如休憩空間及社區設施，供區內居民享用及吸引訪客到訪
優化主題步行徑的連繫	<ul style="list-style-type: none"> • 同意建議 • 建議設置無障礙設施等配套設施 	<ul style="list-style-type: none"> • 參考公眾意見，就主題步行徑方案的設計，包括沿途的配套設施作出建議

表14：公眾對活化文物及設立主題步行徑更新計劃方案的意見及顧問的回應

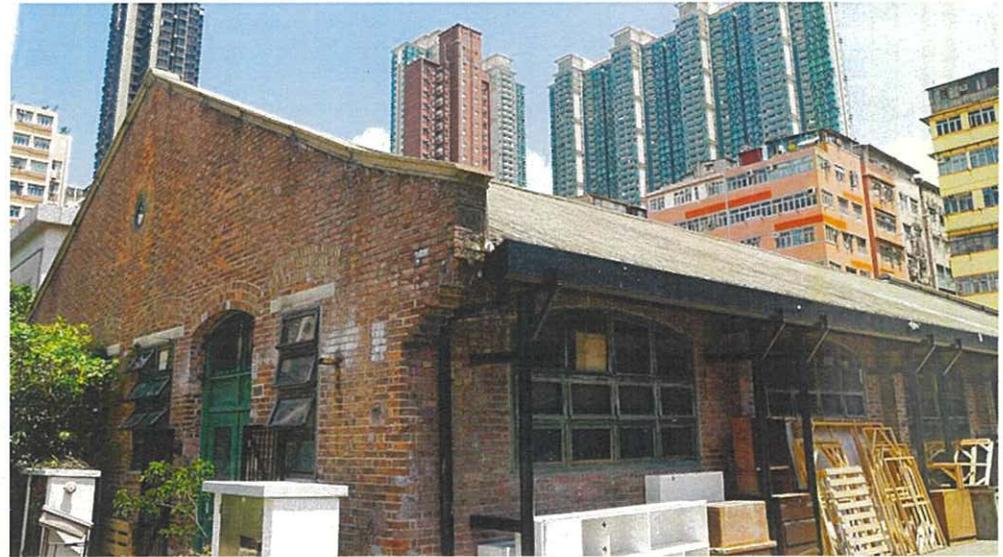


圖54：九龍城區的歷史及文化景點



3.6 活化文物及設立主題步行徑

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

- 3.6.3 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55及56），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

- 3.6.4 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、時間及機制

- 3.6.5 有關綠化工作較適合由康文署負責。



圖55：進行綠化後的行人路環境（模擬圖）

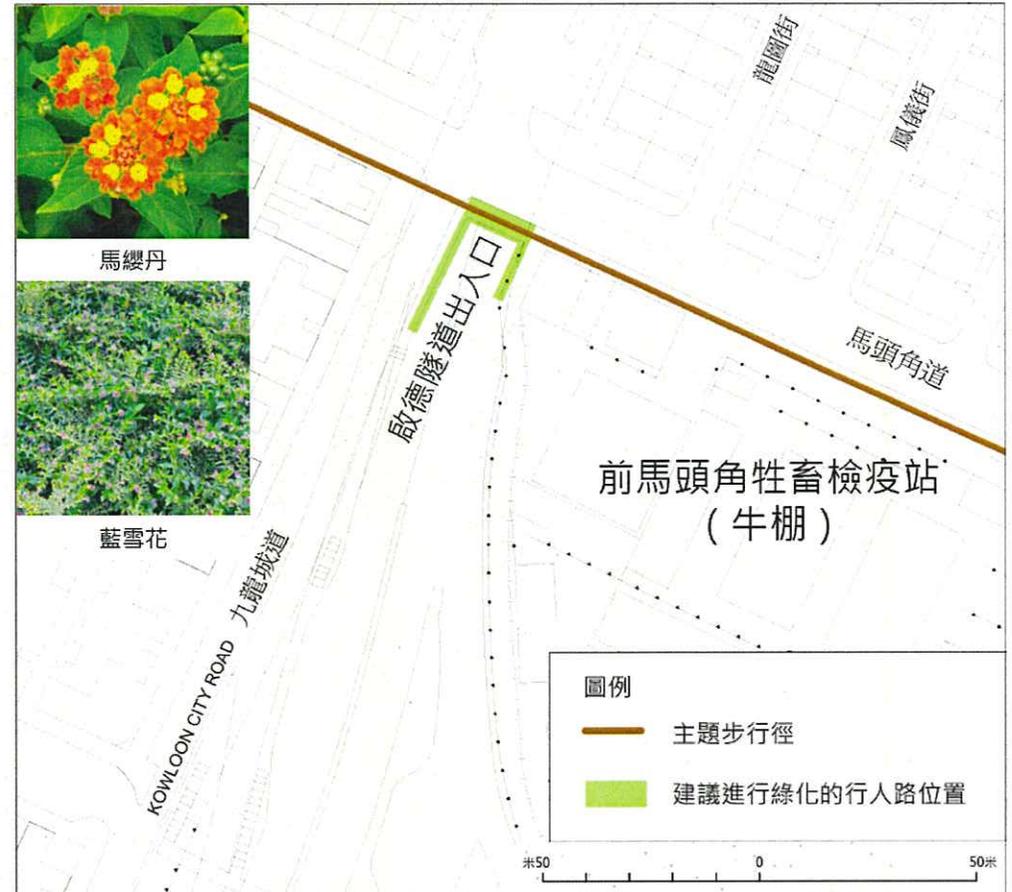


圖56：建議進行綠化行人路的位置

3.6 活化文物及設立主題步行徑

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

- 3.6.6 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。
- 3.6.7 公眾亦支持並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。
- 3.6.8 現時發展局及民政事務局正就牛棚的未來用途及管理的相關事宜進行商論。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。
- 3.6.9 此外，現時牛棚南面雖設有行人天橋連接土瓜灣遊樂場（圖57），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。
- 3.6.10 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。
- 3.6.11 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58），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57：牛棚現有的出入口及毗鄰的新山道行人天橋

3.6 活化文物及設立主題步行徑

初步技術考量

- 3.6.12 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。
- 3.6.13 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。
- 3.6.14 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。
- 3.6.15 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59）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、時間及機制

- 3.6.16 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。
- 3.6.17 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58：牛棚現有的主要出入口，與行人過路設施相距甚遠



圖59：牛棚的現有環境及建築物



3.6 活化文物及設立主題步行徑

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。

3.6.18 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。

3.6.19 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60至62）。



3.6 活化文物及設立主題步行徑

初步技術考量

- 3.6.20 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。
- 3.6.21 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、時間及機制

- 3.6.22 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61：東九龍走廊天橋橋底部分空間現時佈置較為單調



圖62：「藝術市場」走廊的街道環境（模擬圖）



3.6 活化文物及設立主題步行徑

3.6.25 具體分段建議如下：

海濱休閒路段

路段主題及展示內容：

3.6.26 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：

3.6.27 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65及66）。

佈置主題及手法：

3.6.28 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。

3.6.29 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：

3.6.30 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。

3.6.31 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65：海濱休閒路段



圖66：位於海心公園內的魚尾石（圖右）



3.6 活化文物及設立主題步行徑

社區藝術路段

路段主題及展示內容：

3.6.32 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：

3.6.33 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67）。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：

3.6.34 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68）。

其他路段配套設施：

3.6.35 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。

3.6.36 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67：社區藝術路段

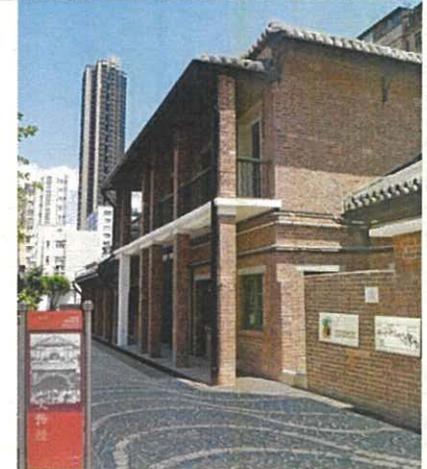


圖68：配合社區藝術路段主題設置的特色鋪磚和依附牆身或獨立設置的歷史資料展板（模擬圖）



3.6 活化文物及設立主題步行徑

小區文化路段

路段主題及展示內容：

- 3.6.37 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：

- 3.6.38 路段從宋皇臺道近未來沙中線土瓜灣鐵路站出入口連接至賈炳達道，途經宋王臺石刻、舊遠東飛行學校、聖公會聖三一堂及一些具建築特色的唐樓，當中亦會穿越九龍城舊區，遊客可感受這個過往作為機場門戶社區的獨特城市肌理和街道環境氛圍，並可順道光顧區內富有本地特色的食肆和商店（圖69及70）。

佈置主題及手法：

- 3.6.39 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。

- 3.6.40 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。

- 3.6.41 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站出入口的位置。



圖69：小區文化路段



圖70：宋王臺石刻



3.6 活化文物及設立主題步行徑

寨城歷史路段

路段主題及展示內容：

- 3.6.42 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：

- 3.6.43 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71及72）。

- 3.6.44 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：

- 3.6.45 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。

- 3.6.46 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71：寨城歷史路段



圖72：設置歷史資料展板後的樂善堂石額（模擬圖）

3.6 活化文物及設立主題步行徑

3.6.47 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

3.6.48 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。

3.6.49 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、時間及機制

3.6.50 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。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。



3.6 活化文物及設立主題步行徑

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

- 3.6.51 方案建議優化連接世運花園的四條行人隧道（圖73及74），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。

初步技術考量

- 3.6.52 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。
- 3.6.53 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、時間及機制

- 3.6.54 因應港鐵現時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。
- 3.6.55 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。
- 3.6.56 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。

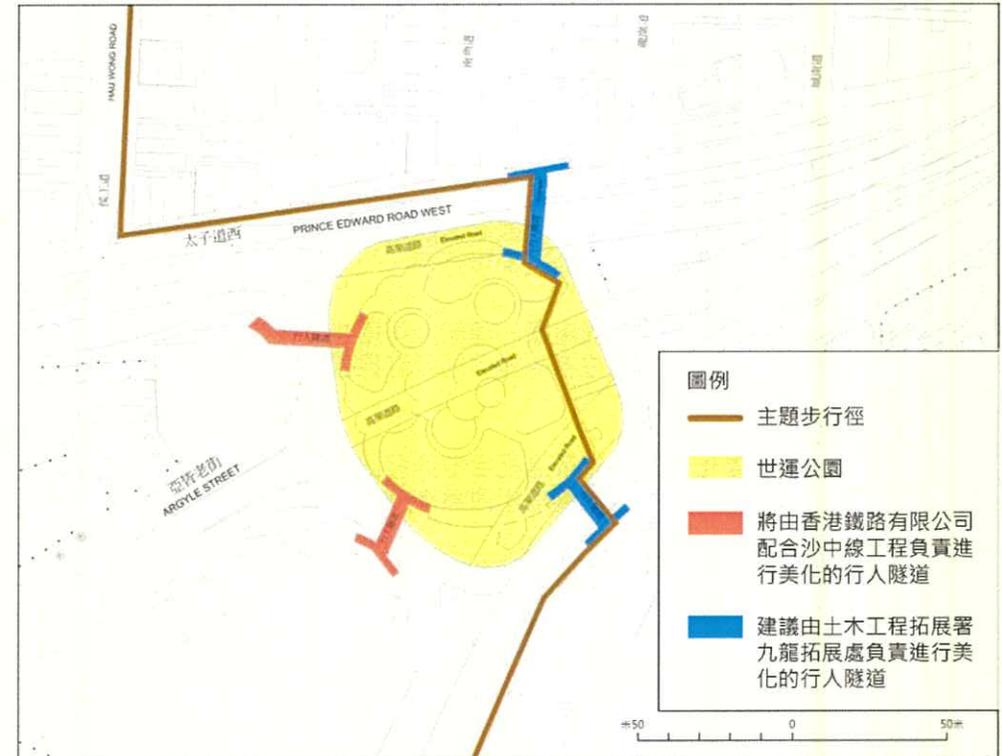


圖73：連接世運花園的四條行人隧道



圖74：現時行人隧道以功能性為主，環境較為單調

3.6 活化文物及設立主題步行徑

中至長期計劃建議（圖75）：

延伸主題步行徑至龍津橋遺址或其他地區的步行徑

3.6.57 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。

3.6.58 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

3.6.59 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、時間及機制

3.6.60 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75：主題步行徑 - 中至長期計劃建議



3.7 優化海濱及地區連繫建議

3.7.1 計劃目的：

- 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。

3.7.2 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對更新計劃方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方案	公眾參與意見要點	回應
優化海濱建議	<ul style="list-style-type: none"> 支持建議 有意見指中九龍幹線於土瓜灣進行的臨時填海應該保留，並作休憩用途 	<ul style="list-style-type: none"> 深化方案，包括實施機制等方面作出建議 有關建議未能符合《保護海港條例》，但隨着海心公園擴建部分及未來啟德發展區的休憩空間等逐步落實，區內將不乏有質素的休憩空間供居民使用
優化地區連繫建議	<ul style="list-style-type: none"> 支持建議 有公眾建議在海濱長廊設立單車徑，加強地區連繫的建議 	<ul style="list-style-type: none"> 深化方案，包括實施機制等方面作出建議 土瓜灣及紅磡臨海地帶空間有限，故未能增設有關設施，而啟德發展區內則已規劃單車徑予公眾使用

表15：公眾對優化海濱及地區連繫更新計劃方案的意見及顧問的回應



圖76：優化海濱及地區連繫建議

3.7 優化海濱及地區連繫建議

3.7.3 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，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。

3.7.4 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：

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77）	<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78）	<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16：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

3.7.5 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，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：



圖77：浙江街以南臨時停車場用地（圖右）的現時環境



圖78：土瓜灣驗車中心用地（圖左）的現時環境



3.7 優化海濱及地區連繫建議

優化海濱建議（圖79）

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

- 3.7.6 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。
- 3.7.7 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80）。
- 3.7.8 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。

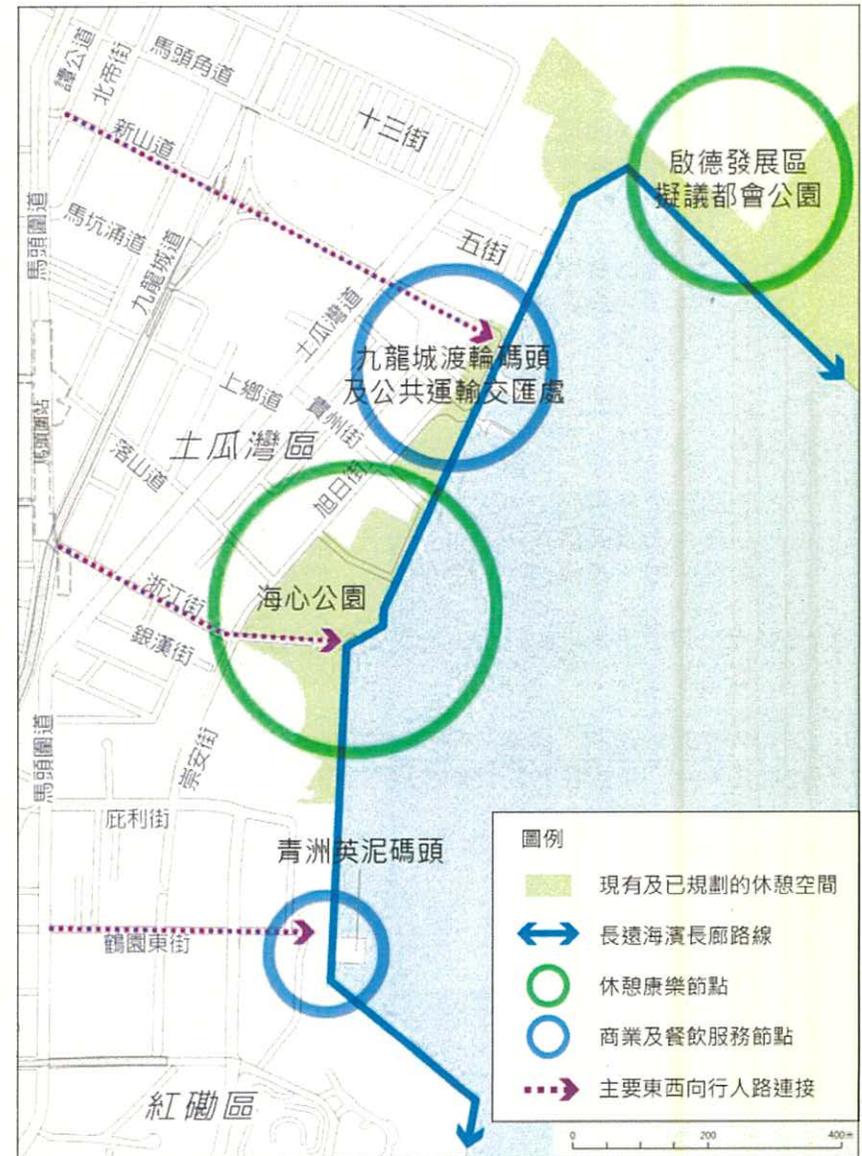


圖79：優化海濱建議



3.7 優化海濱及地區連繫建議

- 3.7.9 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。
- 3.7.10 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。
- 3.7.11 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

- 3.7.12 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、通風等，並須考慮有關用途是否有助打造具吸引力的公眾海濱地帶。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。
- 3.7.13 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、時間及機制

- 3.7.14 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。



圖80：建議改劃作「綜合發展區」地帶的位置



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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

- 3.7.20 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。
- 3.7.21 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，並將在工程完結後重置設施及優化海濱長廊計劃（圖84及85）。此外，當局亦正就活化汽車渡輪碼頭進行研究。
- 3.7.22 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86）。

初步技術考量

- 3.7.23 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，需考慮碼頭是否有足夠合適空間，及需留意供電、消防救援和交通等方面，同時需留意與現時渡輪服務的配合安排。

建議實施部門／機構、時間及機制

- 3.7.24 建議由合適政策局或部門統籌實施有關活化計劃。

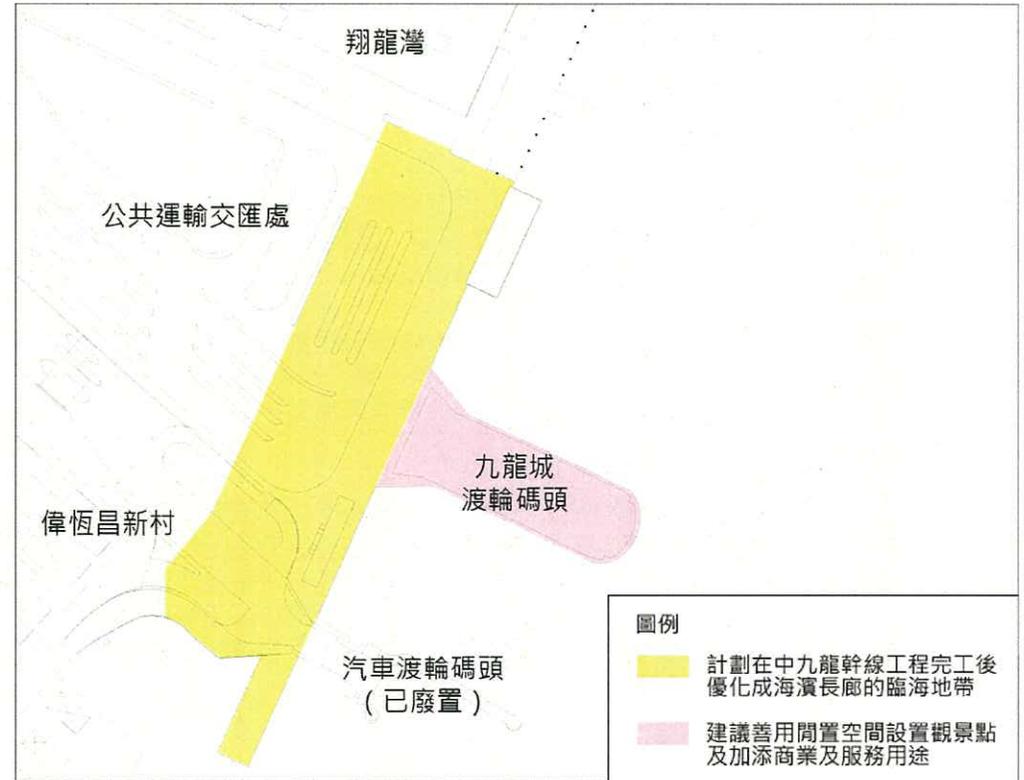


圖84：優化海濱長廊及活化九龍城渡輪碼頭



圖85：公共運輸交匯處臨海一帶現時的环境



圖86：設置海濱長廊及活化碼頭後的环境
(模擬圖)



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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

- 3.7.25 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87及88），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。配合更新計劃優化新山道建議，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。
- 3.7.26 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89），較早前因應中九龍幹線工程計劃被徵用作建造隧道通風塔，用地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，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。
- 3.7.27 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。
- 3.7.28 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巴士泊車位，以滿足地區需要。
- 3.7.29 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以及本區的其中一個主要活動節點。
- 3.7.30 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。

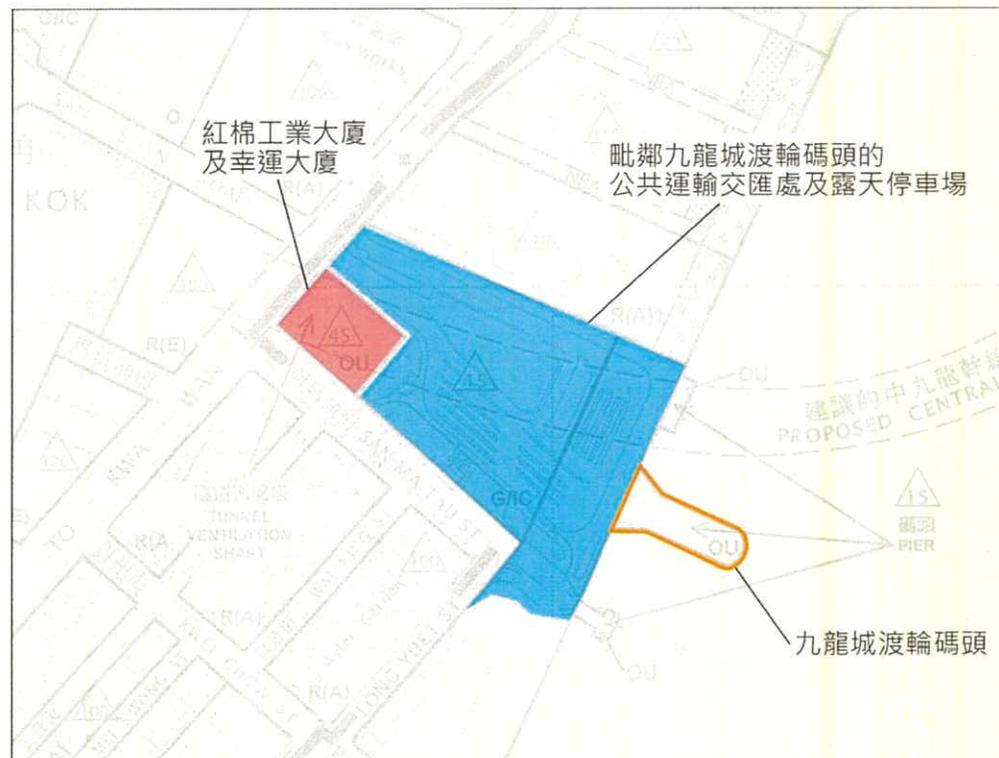


圖87：公共運輸交匯處及工業大廈的位置

3.7 優化海濱及地區連繫建議

初步技術考量

3.7.31 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。

3.7.32 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。

3.7.33 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。

3.7.34 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、時間及機制

3.7.35 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。

3.7.36 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88：公共運輸交匯處及露天停車場的現時環境



圖89：毗鄰公共運輸交匯處的工業大廈



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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

- 3.7.37 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90）。根據前文提及當局貫通海濱的工作和計劃，並配合本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。
- 3.7.38 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。
- 3.7.39 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。
- 3.7.40 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。



圖90：九龍城區內沿海各段現正被阻隔的臨海地帶

3.7 優化海濱及地區連繫建議

3.7.41 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：

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91)
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、鶴翔街及漁人碼頭商場
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 因應現時煤氣廠沒有搬遷計劃，有關煤氣站仍需保留及繼續運作，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17：建議可考慮替代路線的位置及其詳情

初步技術考量

3.7.42 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。

3.7.43 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。



圖91：可考慮連接各被阻隔的臨海位置的替代路線



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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

3.7.44 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92至95）。

3.7.45 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，以供應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96及97）。



圖92：優化後的民裕街街道環境（模擬圖）

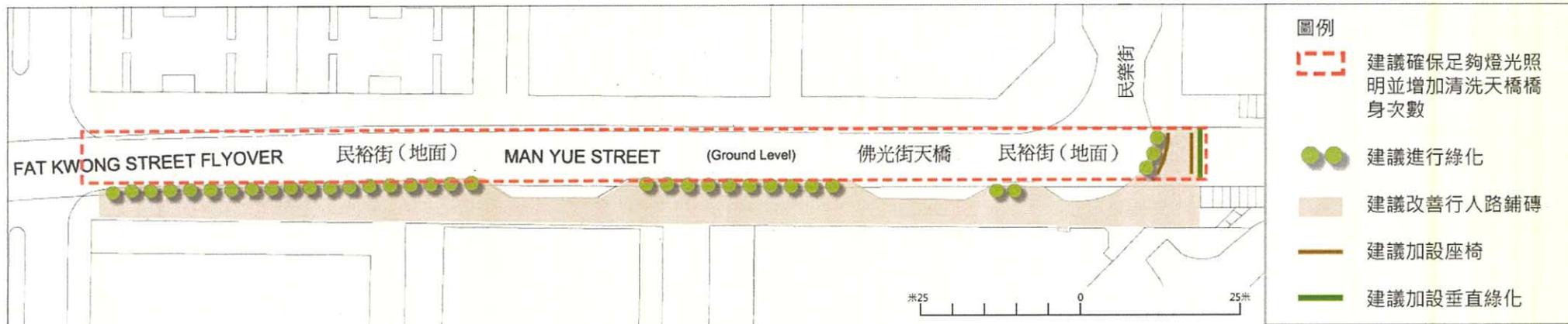


圖93：建議進行優化的橋底位置

3.7 優化海濱及地區連繫建議

3.7.46 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

3.7.47 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。

3.7.48 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、時間及機制

3.7.49 由路政署確保該位置有足夠的燈光照明。

3.7.50 綠化及加設座椅建議可由康文署負責。

3.7.51 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，並考慮和實施優化交通的安排。



圖94：鋪磚設計參考



圖95：大花紫薇



圖96：薛荔



圖97：建議增設座椅及加設垂直綠化（模擬圖）



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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

3.7.52 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98及99），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。

3.7.53 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

3.7.54 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。

3.7.55 浙江街以南已計劃興建新道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、時間及機制

3.7.56 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98：建議進行優化街道環境的位置



圖99：鐵路站與海心公園之間浙江街現時的环境



3.7 優化海濱及地區連繫建議

於區內主要幹道進行綠化

3.7.57 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102）。

3.7.58 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100及101）；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时加添綠化元素，建議可選用顏色較鮮艷的品種，例如馬纓丹及藍雪花（圖103及104）。

3.7.59 另外，亦可改善沿途行人路鋪磚以突顯上述的主要幹道。



圖100：宋皇臺道的現時環境



圖101：栽種樹木及改善行人路鋪磚後的宋皇臺道（模擬圖）



圖102：建議進行綠化的主要幹道



3.7 優化海濱及地區連繫建議

3.7.60 可考慮進行綠化的位置及建議綠化手法如下：

主要幹道	路段	綠化位置	綠化手法
宋皇臺道	整段	單邊行人路	<ul style="list-style-type: none"> 更新圍欄設計 統一地面鋪磚設計 加設可依附行人路圍欄的小型花池 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）

表18：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
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18：建議在主要幹道進行綠化的位置



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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18：建議在主要幹道進行綠化的位置

初步技術考量

3.7.61 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、時間及機制

3.7.62 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。



圖103：馬頭圍道的現時環境



圖104：於欄杆加設懸掛式盆栽植物後的馬頭圍道（模擬圖）



3.7 優化海濱及地區連繫建議

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

3.7.63 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105）。

3.7.64 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

3.7.65 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、時間及機制

3.7.66 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。



圖105：建議進一步優化的街道位置



3.8 善用土地資源以推動更新

3.8.1 計劃目的：

- 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。

3.8.2 根據第二階段公眾參與的結果，公眾對更新計劃方案的意見及顧問的回應如下：

更新計劃方案	公眾參與意見要點	回應
繼續推行「樓換樓」安排	• 普遍支持市建局繼續推行「樓換樓」安排	• 建議市建局繼續推行和優化「樓換樓」安排，以增加房屋供應
探討重建區內老化及密度較低的公共房屋可行性	• 贊成重建現時區內老化及密度較低的公共房屋	• 建議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

表19：公眾對善用土地資源更新計劃方案的意見及顧問的回應

長期計劃建議：

3.8.3 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。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

3.8.4 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。

3.8.5 方案建議市建局繼續推行「樓換樓」安排，並優化安排，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，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」安排會更能切合不同居民需要的重置選擇。

3.8.6 此外，因應區內長者人口比例較其他地區高，建議市建局可考慮在其區內現有的重建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

3.8.7 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、時間及機制

3.8.8 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。



3.8 善用土地資源以推動更新

增加公營房屋供應以安置受重建影響的人士

- 3.8.9 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。
- 3.8.10 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

- 3.8.11 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、時間及機制

- 3.8.12 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

- 3.8.13 毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠（下稱「煤氣廠」）（圖106），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。
- 3.8.15 雖然如此，當局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。
- 3.8.16 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。



3.8 善用土地資源以推動更新

初步技術考量

3.8.17 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

3.8.18 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

建議實施部門 / 機構、時間及機制

3.8.19 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106：毗鄰五街及十三街的馬頭角煤氣廠



3.9 市區更新方案建議

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（表19）：

主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構、時間及機制
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	•由規劃署研究改劃啟德道以東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、侯王道及衙前壟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	•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	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

表20：市區更新方案列表



主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構、時間及機制
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
		停止在區內簽發新殯葬商牌照	<ul style="list-style-type: none"> 建議食物環境衛生署在收到諮詢部門對申請提出反對時，應考慮不再處理有關申請及簽發牌照
	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殯房西北面的用地，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20：市區更新方案列表



主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構、時間及機制
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	•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	•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	•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	•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	•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	•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20：市區更新方案列表



主題	實施時序	方案	建議實施部門 / 機構、時間及機制
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，規定設置海濱長廊以貫通海濱	•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	•建議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	•建議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
	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	•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

表20：市區更新方案列表



4 前瞻

本工作文件主要闡述市區更新計劃定稿的建議，包括近期可推行的措施、短期、中期及長期計劃建議方案，以及初步技術評估的結果和建議實施機制。顧問會將有關內容，連同本研究項目的其他研究成果輯錄成最終報告，供諮詢平台通過並提交予政府考慮執行。

