

九龙城市区更新地区咨询平台

九龙城市区更新计划建议

1 目标

市区更新计划为九龙城区进行市区更新工作的蓝本，旨在引导及推动区内的更新工作。更新计划按《市区重建策略》的四大业务策略，包括重建发展、楼宇复修、旧区活化和文物保育，确立区内适合推行不同更新方向的范围，继而提出响应不同地区议题及问题的更新计划方案，并建议其可行的实施机制及时序，计划亦包括社会影响评估纾缓措施，藉以响应区内人士对市区更新的诉求及改善区内环境。

2 愿景

市区更新计划的愿景是：

- 保育历史文化
- 协同周边发展
- 善用土地资源
- 缔造优质生活环境

3 内容

市区更新计划主要包括市区更新计划方案、社会影响纾缓措施及计划实施三方面的建议。详细建议如下：

3.1 市区更新计划方案（图 1）

更新计划方案主要包括基本框架及更新方案详细建议。

3.1.1 基本框架

基本框架就区内不同的小区提出市区更新方向及范围，详情如下：

市区更新范围及方向	概述
<u>重建优先范围</u> <ul style="list-style-type: none">• 土瓜湾五街及十三街一带• 土瓜湾九龙城道与落山道一带• 土瓜湾环宇八街 / 银汉街 / 崇安街一带	范围内大部分楼宇属失修或明显失修，以及楼龄普遍达 50 年或以上。有些楼宇的状况及楼龄虽未完全符合以上的准则，但由于有关住户正面对严重的环境卫生、空气 / 噪音污染等问题，因此按个别情况把有关楼宇及地区纳入范围内。因应上述情况及权衡重建和其他市区更新方式，建议范围内优先考虑以重建方式进行市区更新。
<u>复修及活化优先范围</u> <ul style="list-style-type: none">• 龙塘衙前围道一带	范围涵盖区内富有地区特色及活化潜力的小区，建议透过不同的复修及活化计划为小区注入新动力，改善生活环境，并在更新过程中保存地区特色。有关建议并不会限制在范围内进行个别旧楼的重建发展。
<u>重建及复修混合范围</u> <ul style="list-style-type: none">• 土瓜湾银汉街 / 上乡道 / 贵州街 / 旭日街一带• 红磡庇利街 / 春田街 / 新围街 / 漆咸道北一带• 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带	范围内夹杂有需要重建及较新建的楼宇，形成楼宇新旧交错的情况。建议因应个别楼宇情况，在适当的地点进行重建及 / 或复修的工作。





項目： 九龍城市區更新計劃規劃研究	圖名： 九龍城市區更新計劃定稿	圖號：2 日期：2013年12月 比例：見圖內	 
----------------------	--------------------	-------------------------------	--

图 1：九龍城市區更新計劃方案

3.1.1.1 根据基本框架内所提出的市区更新方向及范围，更新计划包括针对不同地区议题及问题的响应方案，这些更新计划方案旨在：

- 配合区内个别小区未来的定位为小区营造地区形象
- 活化文物及设立主题步行径
- 优化海滨及地区连系
- 善用土地资源以推动市区更新

更新计划方案的内容在下文第 3.1.1.3 至 3.1.8.7 段详细阐述。

实施时序

3.1.1.2 在公众参与过程中，公众普遍要求提供重建时间表，以期尽快落实区内的重建。由于咨询平台向政府提出的市区更新计划建议有待政府按实际情况考虑推行，有关机构（包括市区重建局及私人发展商）及人士亦可以此作为参考以进行其更新计划。因此，咨询平台不会就建议的不同方案提出确实的时间表。不过，因应不同的可行实施时序，方案可划分为近期可推行的措施以及短期、中期和长期计划建议，以供相关人士参考。

近期可推行的措施

- 是指较简单、非争议性及可在短时间内完成并成效显见的方案。

短期计划建议

- 涉及较简单、非争议性及可在较短时间内完成或可与近期项目配合的方案。

中期计划建议

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

长期计划建议

- 包括较复杂、涉及较多政府部门和其他机构、需较长时间以及需政策配合的方案。

3.1.2 市区更新方案内容

营造地区形象

3.1.2.1 九龙城不同小区各有特色。藉着推行本报告建议的不同市区更新方案，务求更有效发挥区内各小区的地区定位，营造鲜明的形象（图2）：

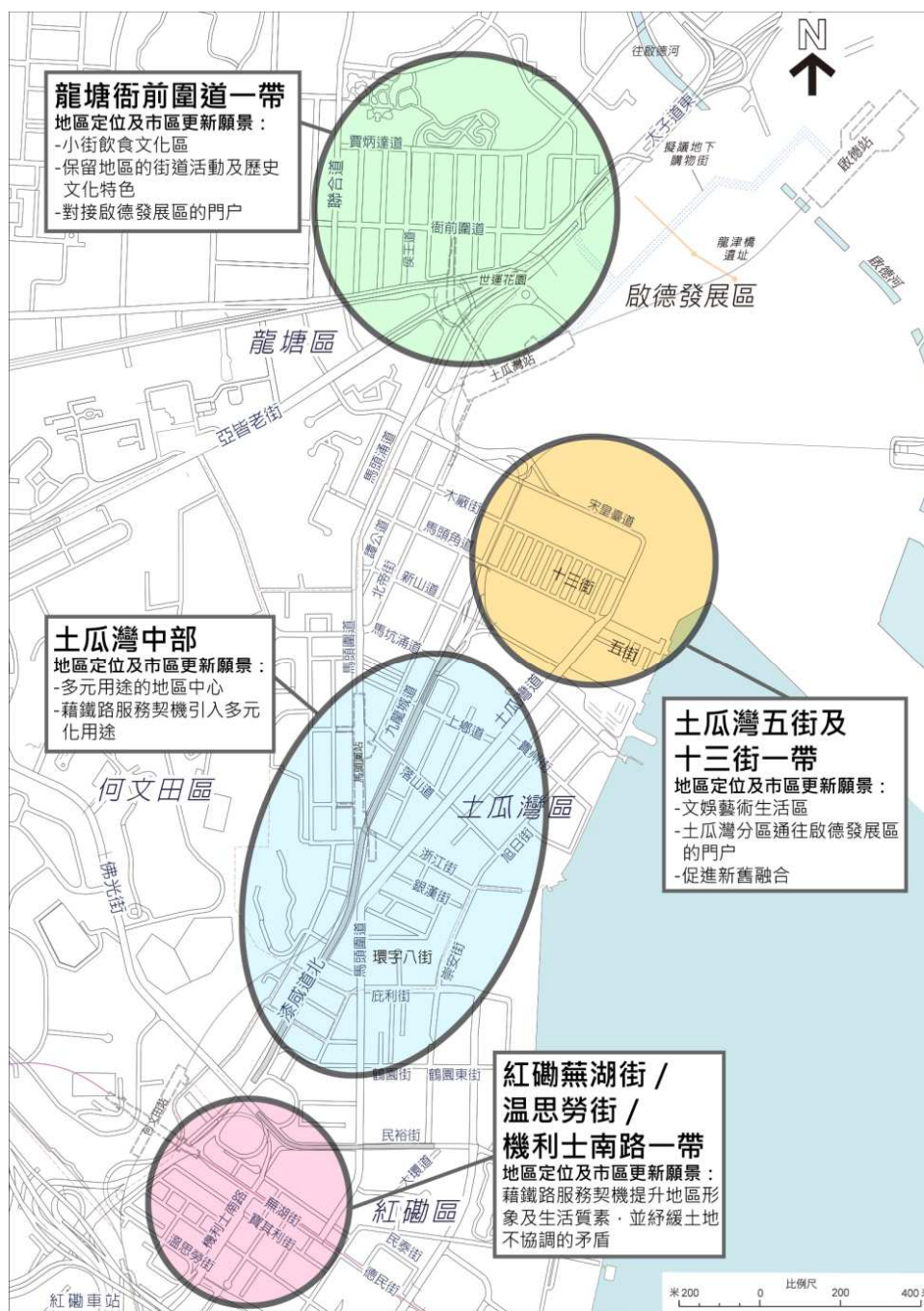


图 2：地区定位及形象

- 3.1.3.3 至于十三街方面，公众就拆细「综合发展区」地带持不同意见。分拆地盘成为较细的「综合发展区」用地可减少涉及的业权份数，降低收购重建的难度。分拆地盘亦可为重建规模提供更多弹性，可由单一或多个发展者发展，加快重建步伐。为了在满足地区房屋需求及维持协调城市环境之间取得平衡，建议用地维持现时分区计划大纲图规定的总楼面面积及建筑物高度限制。
- 3.1.3.4 平衡降低收购重建难度的需要及维持综合发展的规划意向，初步可考虑将地盘分拆为 2 至 3 个「综合发展区」用地。分拆为 3 个「综合发展区」用地能较有效降低收购重建的难度，有助加快重建步伐。但分拆后位于中间地段的住宅及非住宅总楼面面积或未能尽用现行分区计划大纲图所列明的楼面面积（即相等于住宅及非住宅地积比率 7.5 及 1.5 倍），或需透过轻微调整有关用地在分区计划大纲图内可建非住宅及住宅楼面面积的比例，以维持现时规定的总楼面面积，以充分利用有关地盘的发展潜力。规划署可进一步跟进研究，适当地分拆「综合发展区」，并把相关修改建议呈交城规会审议。
- 3.1.3.5 由于地盘发展或会涉及多个发展者，各用地的发展时序可能会不同，建议就有关重建制订一个整体规划大纲，藉以协调各用地发展要求，并处理各用地之间的界面接合问题。规划大纲可包括以下要求：
- a. **公共设施及休憩空间供应** - 为满足未来用地以至地区居民的要求，建议未来发展内须提供与安老及复康等有关的社会福利设施。休憩空间提供方面，有见用地周边已有一定数量的现有及已规划公共休憩用地，如土瓜湾游乐场、牛棚、海滨地带及拟议位于启德发展区内的宋皇台公园等，建议未来发展可只提供私人休憩用地，以供未来住客使用。
 - b. **公众行人通道** - 由于用地位于牛棚及启德发展区之间，建议可在用地及毗邻宋皇台道「综合发展区」用地的规划大纲内加入「设立公众行人通道」的要求（**图 4**），以便打造一条连接牛棚及启德发展区的行人通道，加强两地的行人连系，并强化小区作为土瓜湾分区通往启德发展区的门户功能。
 - c. **泊车设施供应** - 未来发展须提供足够的泊车设施，如泊车位及上落客货设施等，以满足自身的泊车需要。建议在可行的情况下，不同发展机构可尝试集中提供有关设施以减少不必要的设施出入口，减低对周边的交通影响。

3.1.3.6 分拆五街及十三街「综合发展区」地带的方案建议由规划署跟进研究及拟备在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城市规划委员会（下称「城规会」）审议。亦建议规划署就五街及十三街的重建发展制订一个整体规划大纲。

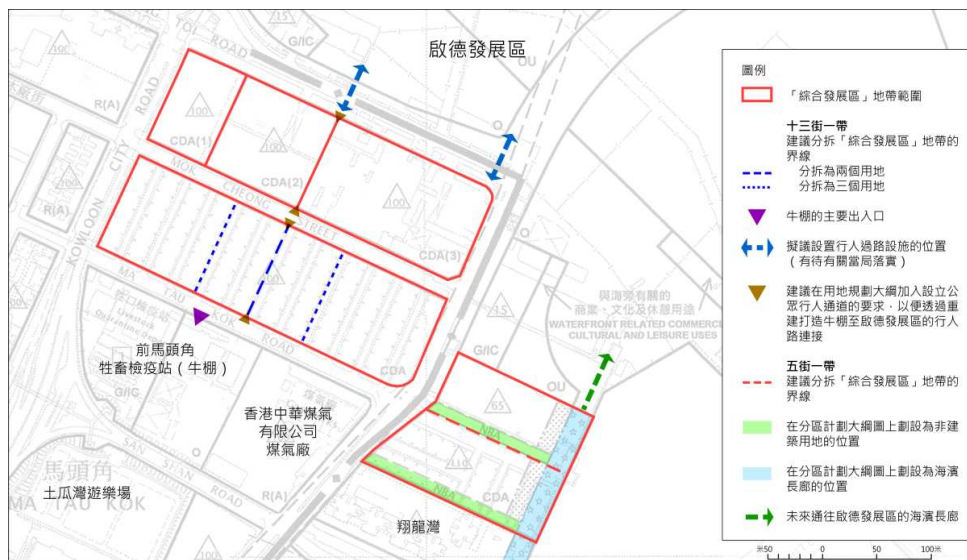


图 4：改善五街及十三街一带小区与启德发展区行人路连接的措施

3.1.3.7 为汽车维修业另觅地点作业（中至长期计划建议）

五街及十三街一带现时为小型汽车维修工场集中地（图 5），工场运营者多为租户。虽然透过小区的重建可解决汽车维修工场对居民造成的交通、噪音和空气污染等滋扰，预计有关重建会对行业造成影响，故建议在进行重建时，或需探讨发展汽车维修中心的可行性。从社会影响评估顾问与业界进行的聚焦小组反映，业界普遍接受汽车维修中心重置选择，并希望能在九龙区内继续经营，但租金水平须与现时租金相若。根据业界对大厦选址的意见以及对行业营运需求的了解，适合的选址须：

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

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



图 5：现时位于五街及十三街一带的小型汽车维修工场

3.1.4 龙塘衙前围道一带

3.1.4.1 小区涵盖在建议的复修及活化优先范围内，地区定位及市区更新愿景为：

- 小街饮食文化区
- 保留地区的街道活动及历史文化特色
- 通往启德发展区的门户

探讨在重建发展时因应地盘情况，弹性调整相关泊车位要求，并适当地考虑豁免，以保留小区街铺林立的街道氛围（短期计划建议）

3.1.4.2 在小区的重建过程中，公众普遍支持保留街铺林立的街道氛围。因应小区毗邻的沙中线铁路发展，建议运输署在审批个别发展项目时，因应地盘情况（包括位置、大小、形状和交通情况等）弹性处理其泊车位及上落货设施的要求，并适当地考虑豁免，以期重建后仍能有足够空间设置临街商店，保留街道活动蓬勃环境氛围（图 6）。考虑过程中需注意建议对小区泊车和上落客货位供应及行车交通的影响，并考虑沙中线落成后对小区人流及车流动线的改变，在保留蓬勃街道氛围及满足泊车需要之间取得平衡。方案亦可配合更新计划探讨在小区内设置公众停车场的建议一并实施，以维持小区足够的停车位供应。若实行有关方案，亦需考虑在适当地点设立上落客货位，以满足需求。再者，亦建议规划署藉修订分区计划大纲图的机会，反映保留小区街道氛围的规划意向及达至有关意向的建议措施。



图 6：小区街铺林立，形成了独特的街区氛围

优化南角道街道环境（短期计划建议）

3.1.4.3 为改善区内行人步行环境，公众普遍支持街道优化建议。因应公众的意见，优化建议主要包括在南角道铁路站出入口一带铺设特色地砖、加设花槽及栽种树木，藉以加强地域场所感，塑造街道作为小区门户（图 7）。

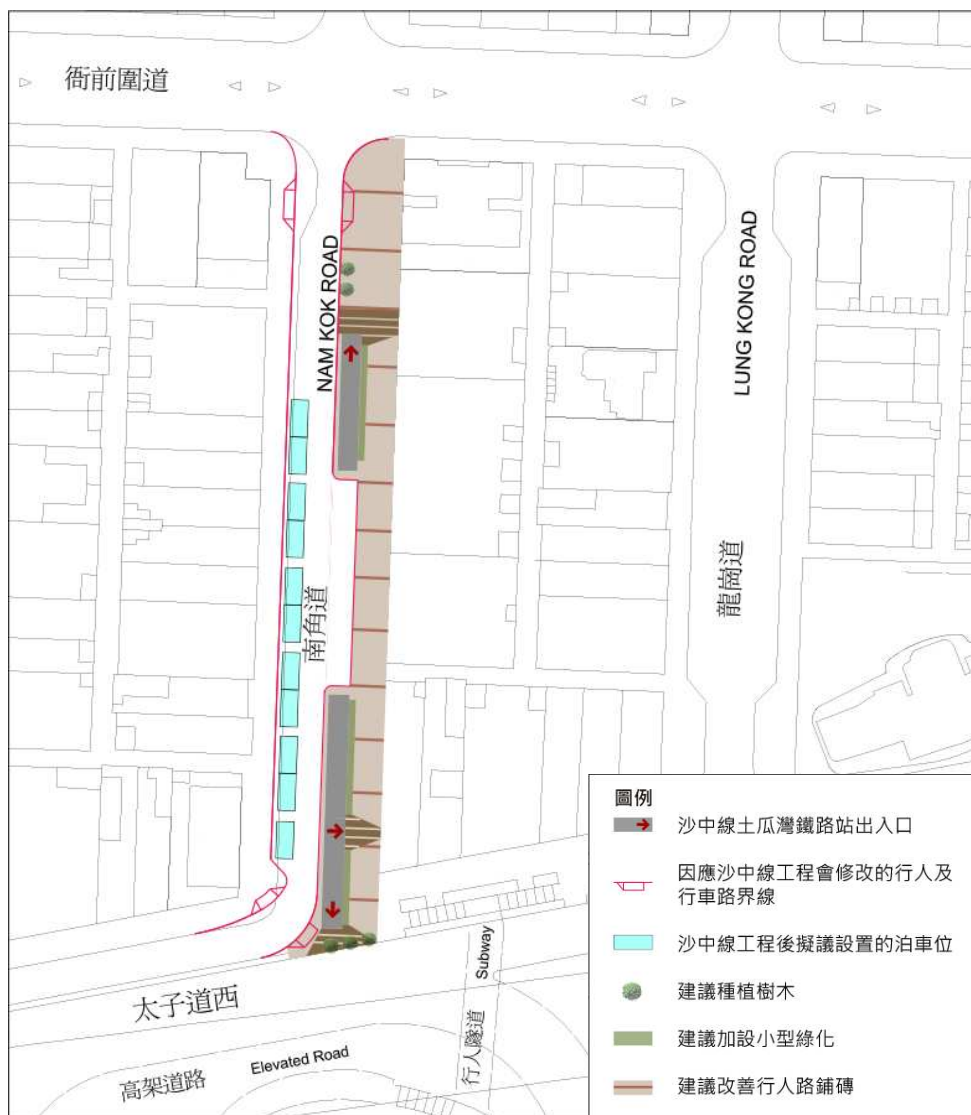


图 7：铺设特色地砖、加设花槽及栽种树木的位置

3.1.4.4 优化建议的铺设地砖工作较适合由路政署负责，绿化工作则较适合由康乐及文化事务署（下称「康文署」）执行。

优化区内行人隧道及建议在启德道以东作综合住宅及商业发展，以加强与启德发展区的连系（短至中期计划建议）

3.1.4.5 现时小区南部的现有及已规划的行人隧道可供市民横跨太子道东前往土瓜湾及启德发展区（图 9）。配合当局为现有行人隧道进行的优化工作及已规划的行人隧道工程，建议于有关隧道内增设无障碍设施，如升降机及斜台，以供行动不便者使用。因应小区的丰富地区特色，亦建议在隧道内加入靠墙的展览布置，以展示以地区历史及特色，优化隧道成具趣味的行人通道，增加小区的吸引力。建议布置主题和内容及其实施部门 / 机构如下：

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

建议布置主题和内容

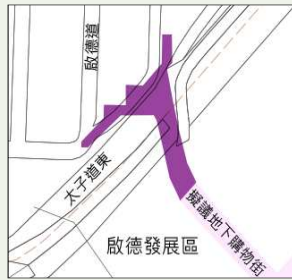
建议实施部门 / 机构



会伸延至发展区内。鉴于启德发展区的落实工作是由土木工程拓展署九龙拓展处负责统筹，而该处亦已就靠近小区前北面停机坪位置的基础建设开展设计工作，建议由该处负责进行有关工作，并在隧道内加设靠墙展览布置

C. 拟议连接启德发展区地下购物街的隧道

- 可展示与旧启德机场有关的历史资料及照片



- 由土木工程拓展署九龙拓展处负责有关工作，当中包括设置靠墙展览布置

D. 拟议连接龙津桥遗址的隧道

- 可配合未来主题步行径的延伸走线，展示与龙津桥遗址有关的资料及照片
- 除了主题展览外，亦可考虑于隧道内设置活动式展板，以便加入小区信息，并定期进行更新，让途人能了解最新小区情况，保持新鲜感



- 由土木工程拓展署九龙拓展处负责有关工作，当中包括设置靠墙的展览布置
- 可由有意利用隧道空间作展示用途的部门或机构考虑在隧道内设置活动式展板

3.1.4.6 为加强和启德发展区的连系，区内居民普遍赞成将小区启德道以东地块作综合住宅及商业发展的建议。有关建议是将现时于沙浦道的「住宅（甲类）2」用地改划作「综合发展区」地带（图9），以鼓励商业、小区设施及住宅混合发展，并辅以规划大纲以引导于此处作较综合的重建发展。在制订有关用地的的发展参数时，需平衡发展对周遭环境的影响，如交通、城市景观、通风环境的影响等。建议可引导启德道以东发展成门户区，与启德发展区地下购物街无缝结合。

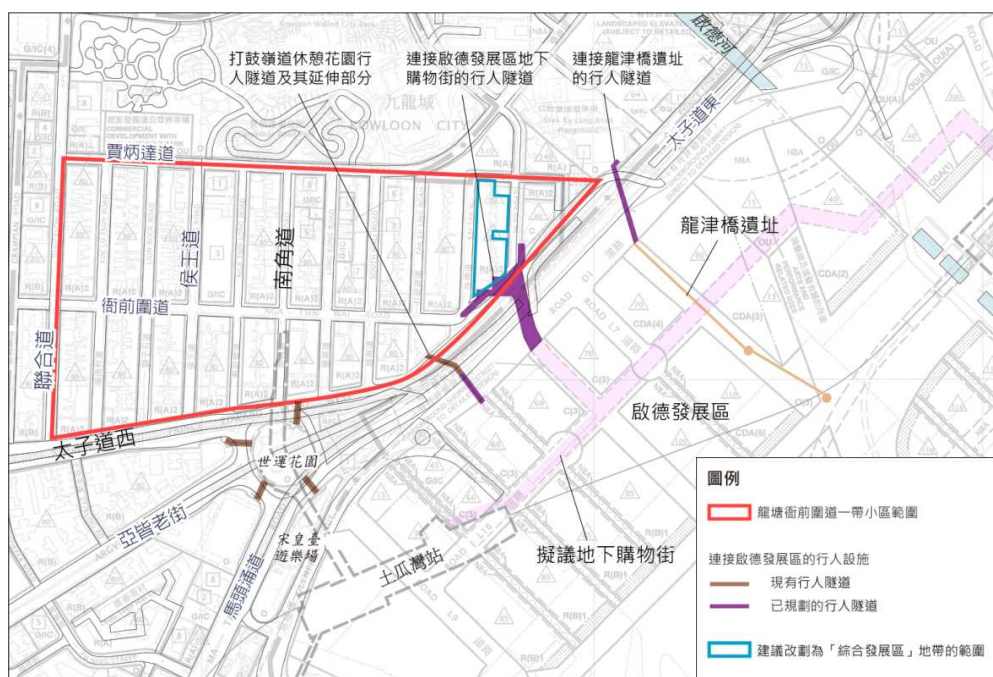


图9：小区连接启德发展区的现有及已规划行人隧道

3.1.4.7 建议规划大纲包括以下要求：

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

3.1.4.8 有关建议可由规划署进行研究及拟备在分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。

探讨在小区内人流较多及较有特色的南角道、侯王道及衙前塋道加阔行人路或设立部分时间行人专用区（中期计划建议）

3.1.4.9 公众普遍赞成设立部分时间行人专用区，但亦有反对意见担心会令居民受噪音滋扰。因应有关公众的意见以及铁路的发展，未来或会有较多访客改用铁路交通前往小区，对道路交通的需求可能会减少。有见区内部分街道较有特色，并已凝聚一定的商业活动及人流，建议在沙中线通车后探讨在下列街道加阔行人路或设立部分时间行人专用区的可行性（图8），以改善街道步行环境，突显街道特色及其独特环境氛围：

- 衙前围道以南的南角道
- 衙前围道以北的侯王道和衙前塋道



图 8：建议探讨加阔行人道或设立部分时间行人专用区可行性的街道

3.1.4.10 在进行进一步的研究时，需探讨对小区交通及附近商户上落货物的影响，辅以咨询相关持份者的意见，并需确立其必要性。另亦需透过适当的管理及执法行动，减低方案对附近居民的可能影响。

3.1.4.11 探讨加阔行人路或设立部分时间行人专用区的可行性，可由运输署在沙中线通车后跟进。

探讨在小区内设置公众停车场以增加泊车位的供应（中期计划建议）

- 3.1.4.12 小区泊车位需求殷切，有见小区内现时没有空置政府土地可作临时停车场，亦较难提供更多路旁车位，故建议在合适位置设置公众停车场，以增加泊车位供应。过往九龙城区议会亦曾就小区泊车位供应问题进行讨论，当中提出可藉重建九龙城市政大厦及毗邻政府用途（包括九龙城长者健康中心及李基纪念医局）一并设置停车场，或在贾炳达道公园设置地下停车场。
- 3.1.4.13 区内居民对上述两个选址的意见不一，并未就较适合选址达成共识。比较两个选址的优点及缺点后，纵使九龙城市政大厦没有重建的迫切需要，将来却可藉市政大厦及毗邻政府用途用地重建的机遇增设停车场能更有效满足小区对停车位的需求。建议可进一步探讨落实停车场的可行性。相反，贾炳达道公园用地偏离小区中心，设置停车场未必能满足小区泊车位需求，其必要性仍未能被确立，建议可在沙中线通车后因应届时小区的交通情况再作考虑。
- 3.1.4.14 虽然当局现时并没有政策兴建及管理新的公众停车场，建议由运输及房屋局和运输署监察区内泊车位供应及探讨增加泊车位，包括考虑由私人发展商提供公众停车场的可行性。

重建侯王道「政府、机构或小区设施」用地（中至远期计划建议）

- 3.1.4.15 位于侯王道「政府、机构或小区设施」用地上的九龙城市政大厦、九龙城长者健康中心及李基纪念医局，是小区小区设施的集中地（图 10）。用地上的建筑物只有 1 至 3 层，与邻近用地的的发展尺度相比仍有发展空间。因此可考虑将来重建用地上的建筑物，以增加现有设施的规模及加入新的小区设施，迎合地区需要。区内居民普遍赞成藉将来重建九龙城市政大厦及毗邻用地以增加小区设施。

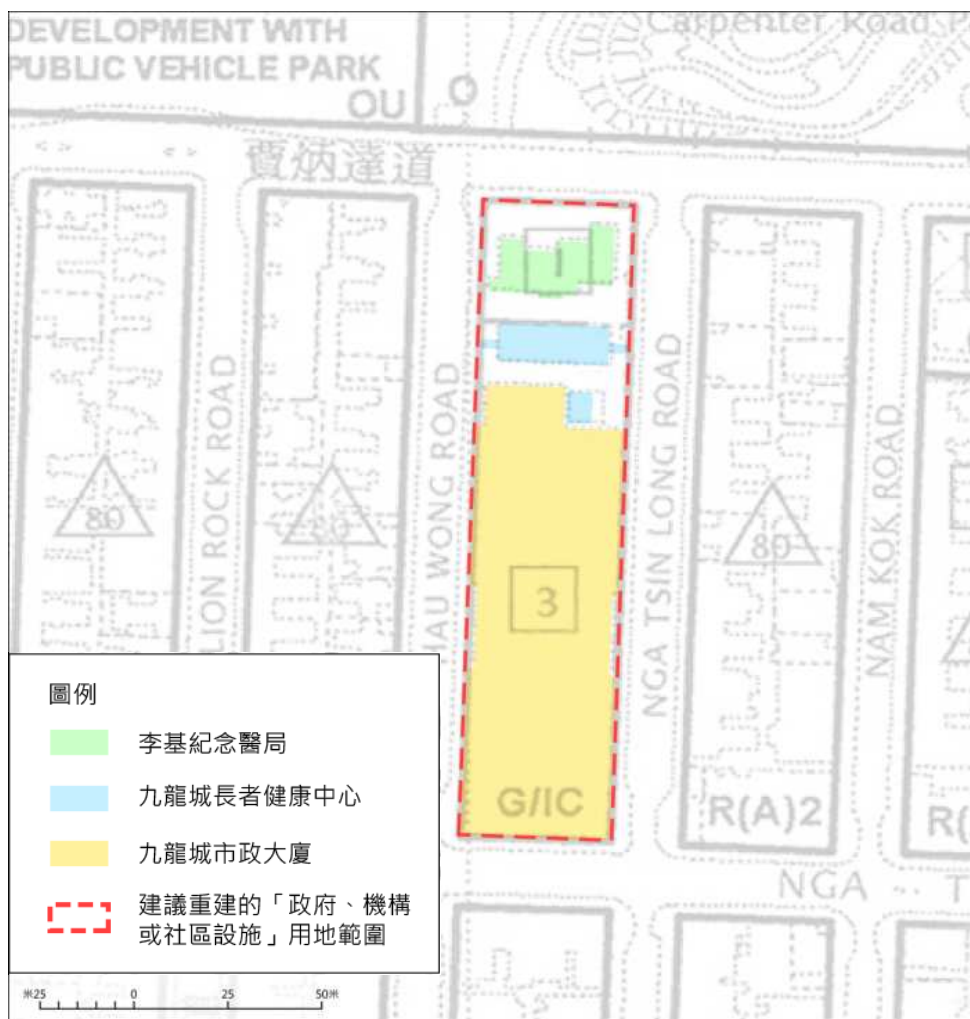


图 10: 位于侯王道的「政府、机构或小区设施」用地

3.1.4.16 参考公众参与活动居民对小区设施供应的意见，建议藉重建增加的小区设施包括：

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

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

3.1.4.18 此外，响应居民希望在小区内设置更多休憩空间的诉求，建议可于靠近街前围道的位置透过建筑物后移 10 米，设置一个休憩空间 / 公众广场（面积约为 400 平方米），以作为小区居民的聚脚点（图 11）。



图 11: 建议重建后设置休憩空间 / 公众广场的位置

3.1.4.19 根据上述建议新增的设施，估计重建后需要增加的楼面面积不少于 6,500 平方米。另外，现有的设施在重建时亦会按现行面积标准及未来需要扩充规模。建议城规会放宽用地的建筑物高度限制由最高 3 层至不少于 5 层，以提供足够空间和弹性容纳有关设施。

3.1.4.20 上述的政府用地现时并无重建的迫切需要，而用地涉及的政府部门及小区设施众多，在计划及落实重建的过程中需得到各方面配合及考虑过程对小区的影响，特别是现有的设施需暂时搬迁或关闭，并需为部分必要设施提供暂时重置安排。建议制订一套周详的重建计划，当中须考虑透过一次性或分阶段模式进行重建以及其重建规模，并配合适当过渡或暂时重置安排，藉此平衡小区对小区设施的需求及重建过程中对各持分者的影响。

3.1.5 土瓜湾中部

3.1.5.1 小区涵盖在建议的重建优先及重建及复修混合两个范围内。地区定位及市区更新愿景为：

- 多元用途的地区中心
- 藉铁路服务契机引入多元化用途

改善东九龙走廊天桥桥底环境（近期可推行的措施）

3.1.5.2 现时东九龙走廊天桥桥底环境昏暗及设施简陋，区内居民普遍支持改善该天桥桥底的环境。方案建议政府需确保有关地点有足够的灯光照明，同时亦建议在近落山道的小型休憩处及近四川街的花槽空间进行优化措施，善用空间加设休憩座椅供附近居民（尤其是长者）使用及进行绿化（图 12 及 13）。建议休憩处可采用暖色调的布置以增加和谐感，并配以较明亮色彩的地面铺砖，改善昏暗环境。由于桥底较缺乏阳光，并不适宜种植树木，建议在休憩处根据九龙城区绿化总纲图的建议种植适当的植物。

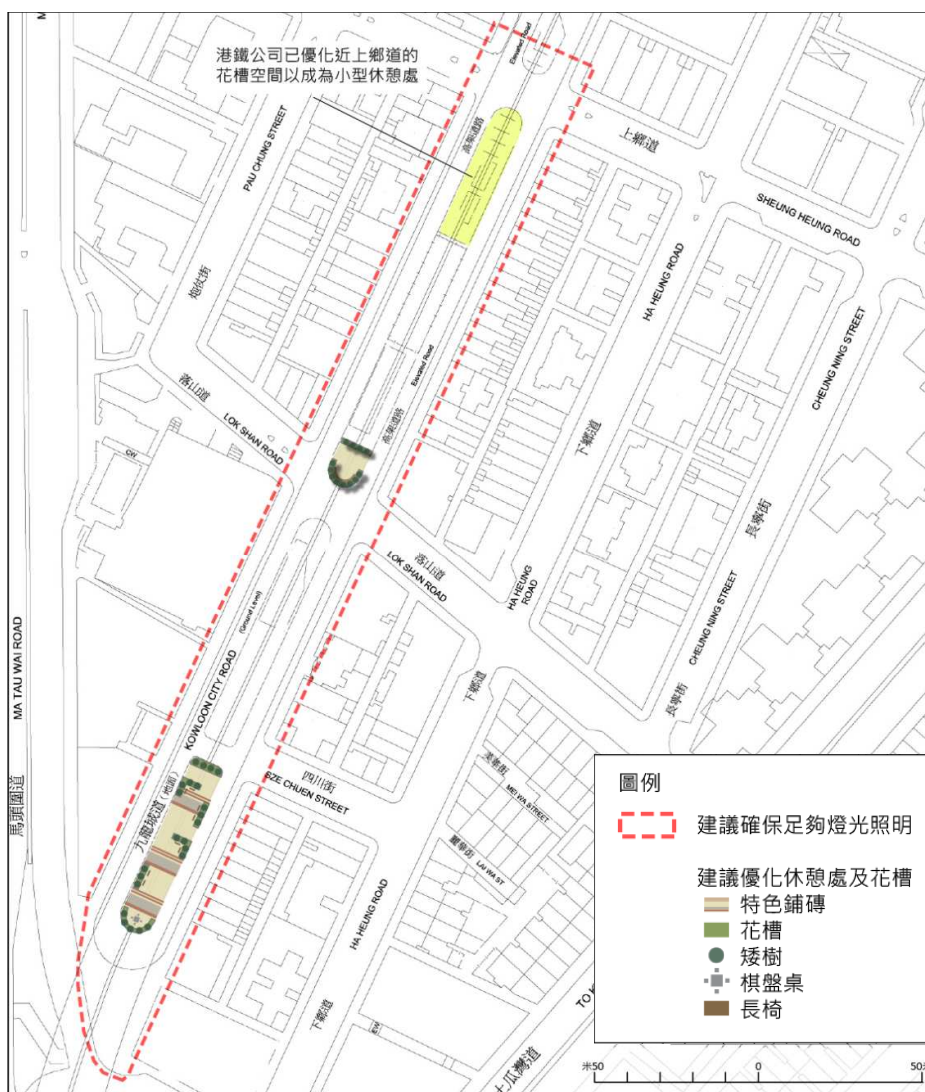


图 12: 建议改善环境的天桥桥底位置



图 13：近四川街花槽位置加设休憩座椅及绿化后的环境（模拟图）

- 3.1.5.3 建议由路政署确保东九龙走廊天桥桥底有足够的灯光照明。康文署则负责跟进近落山道的小型休憩处及近四川街的花槽的优化计划。

**改划东九龙走廊两旁用地为「其他指定用途」注明「混合用途」地带
(短期计划建议)**

- 3.1.5.4 东九龙走廊途经九龙城道的路段与民居非常接近，汽车经过时所造成的噪音及空气污染，对居民的日常生活造成很大困扰。现时东九龙走廊两旁的用地在分区计划大纲图上被划作「住宅（甲类）」或「住宅（戊类）」地带，可作住宅及非住宅发展¹。为纾缓东九龙走廊引致的环境问题（图 14 及 15），可限制未来发展为不受噪音和废气影响的用途，但区内以至全港对房屋需求殷切，小区亦属于以住宅为主的小区，区内对非住宅用途的需求有限，「一刀切」将用地改划为非住宅用途并非最适合的方向。因此，建议将部分九龙城道及漆咸道北沿东九龙走廊两旁的用地改划为「其他指定用途」注明「混合用途」地带（图 16），容许较灵活地发展非住宅用途，以减低东九龙走廊对邻近住宅用途的影响。透过更灵活的发展用途，亦可加快该处的重建发展，并藉此促进小区转变为多元用途的地区中心。现时规划图则上限制的非住宅发展地积比率可较住宅发展为高，方案建议保持现时整体准许的发展地积比率，让用地能保持其发展潜力。

¹ 部分发展用途需获得城规会的规划许可

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



图 14：东九龙走廊天桥与民居非常接近（近九龙城道一带）



图 15：东九龙走廊天桥与民居非常接近（近漆咸道北一带）

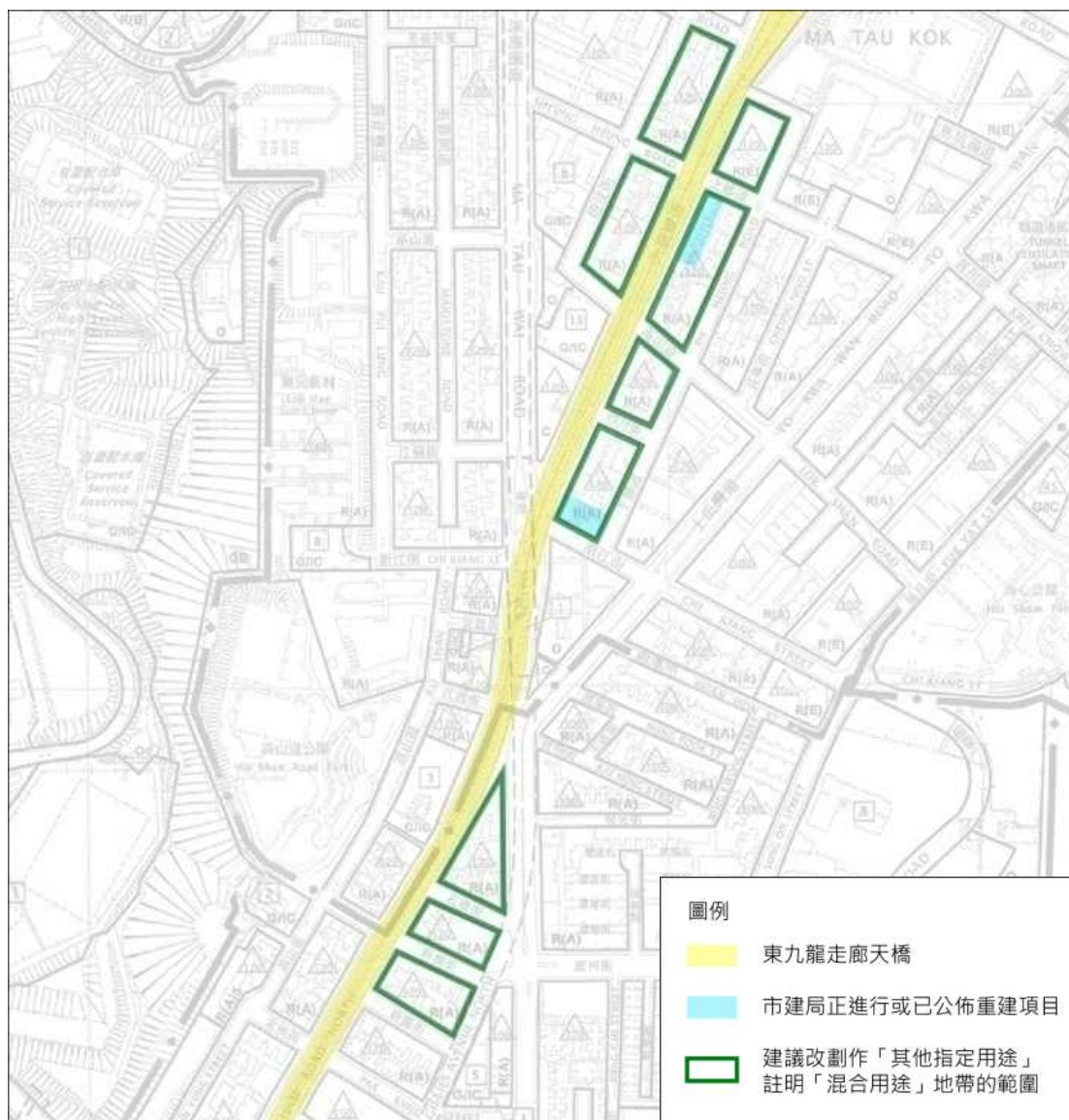


图 16: 建议改划为「其他指定用途」注明「混合用途」地帶的位置

3.1.6 红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带

3.1.6.1 小区涵盖在建议的重建及复修混合范围内，地区定位及市区更新愿景为：

- 藉铁路服务契机提升地区形象及生活质素，并纾缓土地不协调的矛盾

3.1.6.2 小区近温思劳街及机利士南路一带是殡仪及相关行业的集中地(图 17)，附近居民一直受到行业运作的滋扰，包括灵车停泊在小区内街道所造成的交通问题及对居民的心理影响；小区内部分长生店为其顾客于店内暂时贮存骨灰；及先人家属在小区街道进行拜祭及烧衣活动等。在公众参与过程中，公众普遍要求将殡仪馆及相关行业迁离红磡区。



图 17：红磡芜湖街 / 温思劳街 / 机利士南路一带小区现况

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

优化免费公众化宝服务，集中区内化宝活动（短期计划建议）

- 3.1.6.4 现时福泽殡仪馆根据 2012 年与政府所签定的协议条款于春秋二祭前后开放化宝炉予公众人士使用，以响应市民于该段时节拜祭烧衣的大量需求。为解决区内平日的烧衣拜祭活动对居民的滋扰问题，建议当局积极考虑与福泽殡仪馆商议于现行营运协议的余下期限内增加公众化宝服务时段，配合每日出殡的高峰时间及春秋二祭时分，实施特别开放安排，鼓励更多市民使用及加强规管与执法工作。此外，亦建议当局于现行的营运协议期满时（即 2017 年），加入「须于平日提供公众化宝服务」条款于新协议内，辅以有效执法，以解决区内平日的烧衣拜祭活动对居民的滋扰问题。有关建议可由食物环境卫生署负责跟进。

停止在区内发出新殮葬商牌照（短期计划建议）

- 3.1.6.5 现时，殮葬商牌照由食环署负责审批。牌照的申请文件通过食环署的初步评核后，该署会就申请征询有关部门（包括民政事务总署、地政总署及规划署）的意见。相关的民政事务处亦会就申请进行地区咨询。食环署会考虑各部门和当区居民的意见，决定是否签发牌照，以及如发给牌照，应否施加特定条件供申请人遵办。
- 3.1.6.6 由于红磡区内现有的大量殮葬业店铺实际上已占用原可为区内居民提供日常生活所需设施的楼面空间，加上区内居民的强烈反对及九龙城区议员提出停止发出新殮葬商牌照的建议，现时规划署对区内新殮葬商牌照申请不予支持。建议食环署若收到咨询部门包括规划署对申请提出反对，应考虑不再处理有关申请及签发牌照。

在红磡殡仪业及相关行业集中地一带增加可供灵车停泊的轻型货车泊位（中期计划建议）

- 3.1.6.7 为减少灵车在住宅区街道的泊车情况及纾缓对附近居民的心理影响，方案建议在殡仪馆附近位置增加泊车位以集中停泊灵车。经咨询殡仪业界及相关部门就灵车泊车位的选址需求，建议位于九龙公众殮房西北面的用地（**图 18**）可用作设置泊车位供灵车停泊。用地在分区计划大纲图上现被划作「政府、机构或小区」用地，前身为临时露天停车场，现时被征用作沙中线工程用地，至工程竣工（约 2018 年）后可释出作其他用途。

3.1.6.8 有关用地将来可透过地政署以短期租约批出作临时露天停车场，并以租约条款规定营运者须预留最少 5 个轻型货车泊车位，让灵车停泊。另外，在公众参与中有公众建议开放红磡铁路站停车场予灵车停泊。经与港铁（停车场业主）及其营运者沟通得知，现时停车场只提供私家车泊位的使用率已经相当高，空置泊车位不多，加上停车场使用者均反对开放停车位予灵车停泊。因此，现阶段较难在该址辟设可供灵车停泊的轻型货车泊车位。建议由运输署密切留意区内的泊车位需求，探讨于红磡区内增加可供灵车停泊的轻型货车泊车位的可行性。



图 18：九龙公众殮房西北面用地的位置

改善行人路环境及连接性

3.1.6.9 除了以上短中期的纾缓措施，以减少殡仪馆及相关殡仪行业对居民造成的滋扰外，藉新铁路服务的契机，建议改善小区行人路环境及与周边的连接，以提升小区形象。相关更新计划方案如下：

近期可推行的措施 (图 19)

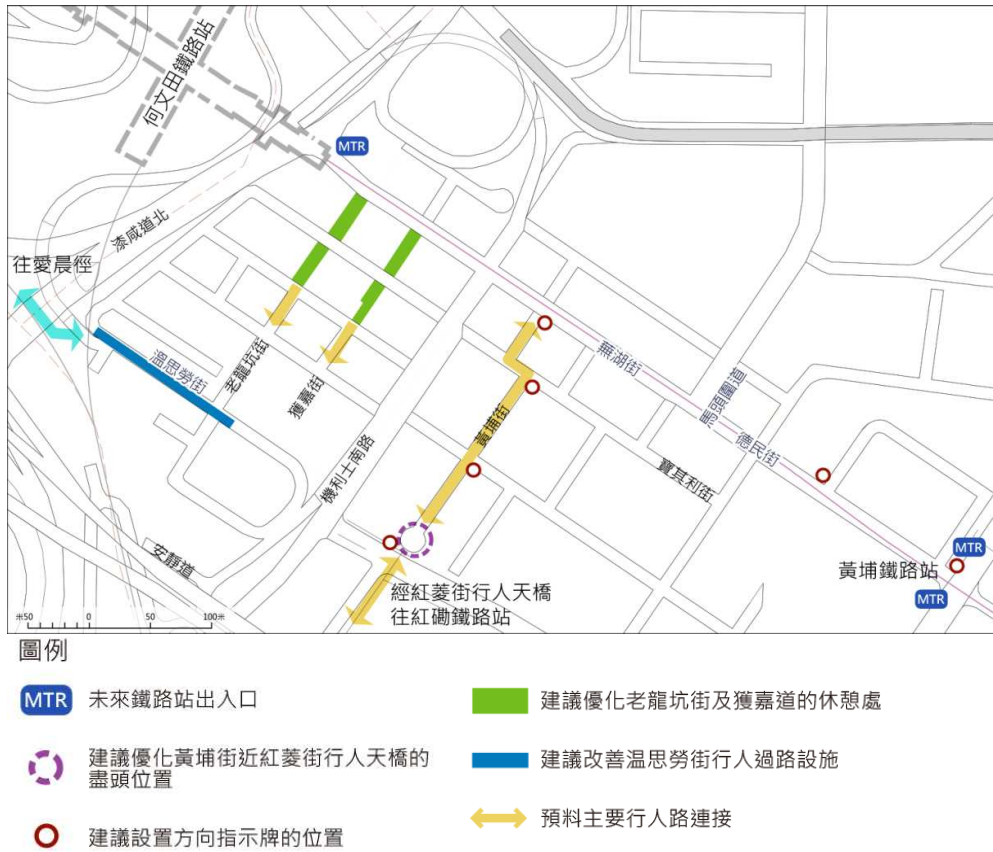


图 19: 改善行人路环境及连接性的措施

优化黄埔街近红菱街行人天桥的尽头位置

3.1.6.10 路政署正进行在该处加设升降机的可行性研究，建议的优化措施包括改善街道路面设计及于行人路栽种小型树木，为该处营造场所感，突显作为地区门廊的功能。（图 20 及 21）。



图 20: 黄埔街近红菱街行人天桥尽头位置现时的街道环境



图 21: 优化后的黄埔街天桥入口 (模拟图)

3.1.6.11 此外，建议沿黄埔街设置指示牌，加强小区的行人导向性，利用优化后的黄埔街连接芜湖街，提升小区主要行人走廊的步行环境质素（图 22）。



图 22：建议优化的黄埔街路段

3.1.6.12 计划的绿化工作较适合由康文署负责，铺设地砖较适合由路政署负责，增设指示牌则较适合由运输署及路政署负责。

短期计划建议

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

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

3.1.6.20 方案建议优化芜湖街及德民街一带的行人路环境，透过加设可悬挂于围栏的盆栽植物及于路面铺设特色地砖，改善主要交通节点的环境，提升地区形象。此外，为了方便访客，建议在出入口设置方向指示牌，引导访客前往附近不同的目的地，如红磡市政大厦、殡仪馆、红磡铁路站及土瓜湾分区等，构建便捷及舒适的行人路网络，并有效疏导人流(图 27)。



图 27: 红磡的行人路网络改善建议

3.1.6.21 建议的绿化工作较适合由康文署负责，铺设地砖较适合由路政署负责，增设指示牌则较适合由运输署及路政署负责。

3.1.7 活化文物及设立主题步行径

3.1.7.1 九龙城地区资源丰富，有众多历史文化建筑及公共活动空间和设施。现时这些资源散布于区内不同位置，而部分亦较少人认识。建议可透过活化区内的文物及设立主题步行径，强化和突显地区的历史和文化特色，为九龙城区建立鲜明的地区形象。

绿化启德隧道出口通往牛棚的行人路（近期可推行的措施）

3.1.7.2 方案建议在启德隧道出口行人路进行绿化，当中包括出口靠近马头角道、马头角道公厕、九龙城道的行人路。因应行人路宽度及不阻碍行人路为原则加设盆栽（图 28 及 29），藉以美化隧道出入口一带的景观，并改善沿主题步行径通往牛棚的行人路环境。

3.1.7.3 有关绿化工作较适合由康文署负责



图 28：建议进行绿化行人路的位置



图 29：进行绿化后的行人路环境（模拟图）

*进一步开放及活化牛棚作艺术、文化和小区用途，并增设公众休憩设施
(中至长期计划建议)*

- 3.1.7.4 公众普遍希望进一步开放牛棚，并活化作为艺术、文化和小区用途，并增设公众休憩设施。公众亦支持透过增设更多设施，如展览空间、表演场地、公众空间及小区设施等，以活化牛棚成为地区亮点。此外，公众亦认同可增加牛棚的出入口，提升牛棚的可达性，让周边的居民及访客能更便捷前往牛棚，享用未来牛棚内的设施及参与其艺术及文化活动。
- 3.1.7.5 现时有关当局正就牛棚的未来用途及管理的相关事宜进行商讨。建议当局在制订牛棚的未来用途时需考虑公众对活化牛棚的意见、愿景及建议用途，待发展用途明确后可考虑修订规划法定图则以反映有关用途。
- 3.1.7.6 此外，现时牛棚南面虽设有行人天桥连接土瓜湾游乐场（**图 30**），但并没有与牛棚连接，建议可考虑配合新山道行人天桥的改善工程及九龙城区议会小区重点项目于牛棚后院位置辟设公众休憩用地的计划，于设计后院位置作休憩用途时考虑为将来连接有关行人天桥预留灵活性。有关建议需与相关部门共同研究探讨，并予以实施。
- 3.1.7.7 因应将来沙中线开通，建议在马头围铁路站至牛棚的沿途增设方向指示牌，引导访客从铁路站前往牛棚。此外，牛棚位于马头角道的现有出入口，与现有的行人过路设施相距甚远（**图 31**），建议于牛棚出入口附近加设行人过路设施，方便居民前往牛棚。两项建议较适合由运输署及路政署负责。

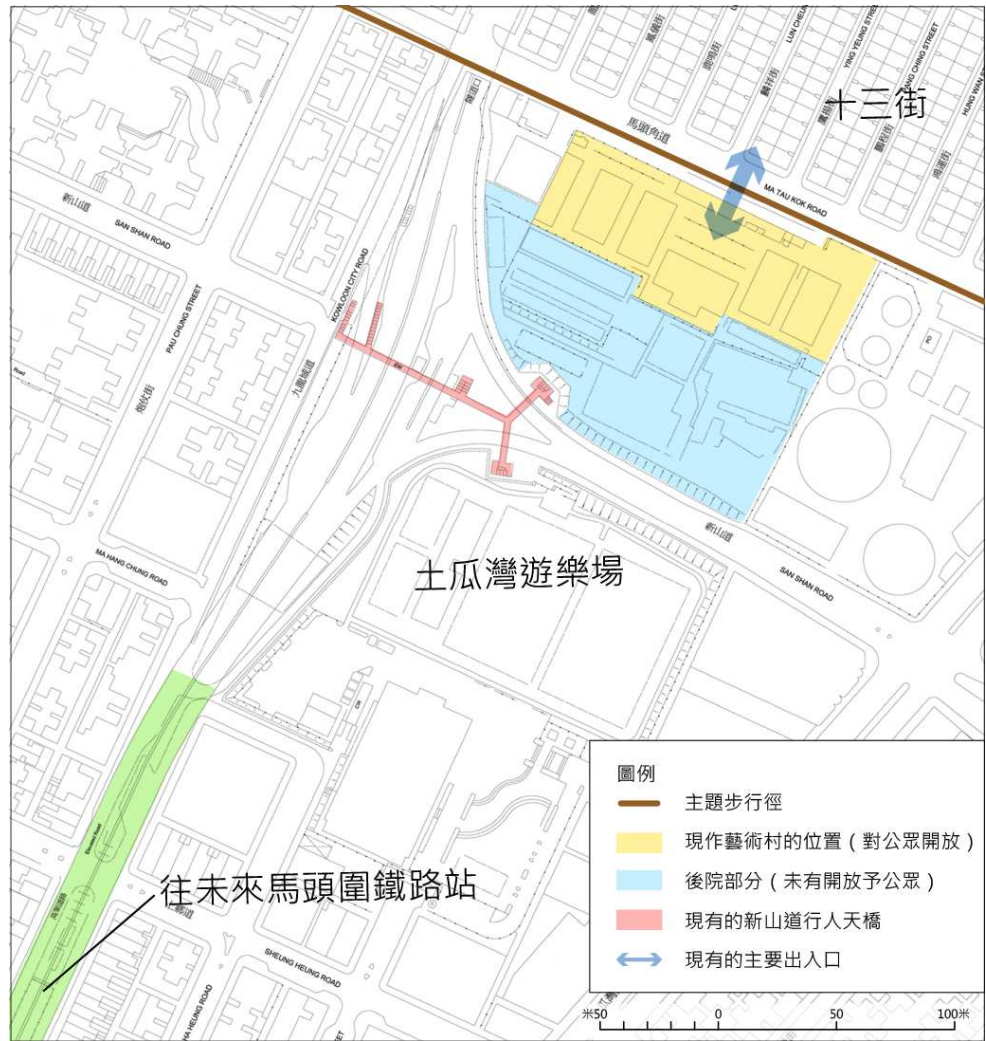


图 30: 牛棚现有的出入口及毗邻的新山道行人天桥



图 31: 牛棚现有的主要出入口，与现有的行人过路设施相距甚远

**优化东九龙走廊天桥桥底的空间，打造以「艺术市场」为主题的走廊
(中至长期计划建议)**

- 3.1.7.8 方案建议可加强东九龙走廊天桥桥底空间作为未来马头围铁路站和土瓜湾游乐场的连接，藉此引导访客从铁路站经该处前往土瓜湾游乐场及牛棚等地。
- 3.1.7.9 为使居民及访客有更好的步行经验，建议可进一步美化天桥桥底的空间，包括引入垂直绿化及加入灯光设计元素，并配合较早期已进行优化的小型休憩处及花槽空间，沿途打造成为「艺术市场」特色走廊，配合明亮色彩及能反映艺术文化的铺砖设计，及富有艺术感的街道装置设计，例如特色造型的路灯、栏杆及矮柱，把牛棚的艺术元素融入天桥桥底的空间，展示富有土瓜湾地区特色的艺术创作，使其作为两旁住宅小区的「艺术客厅」（图 32）。
- 3.1.7.10 特色走廊较适合由康文署、路政署及运输署等协助实施方案内不同建议。

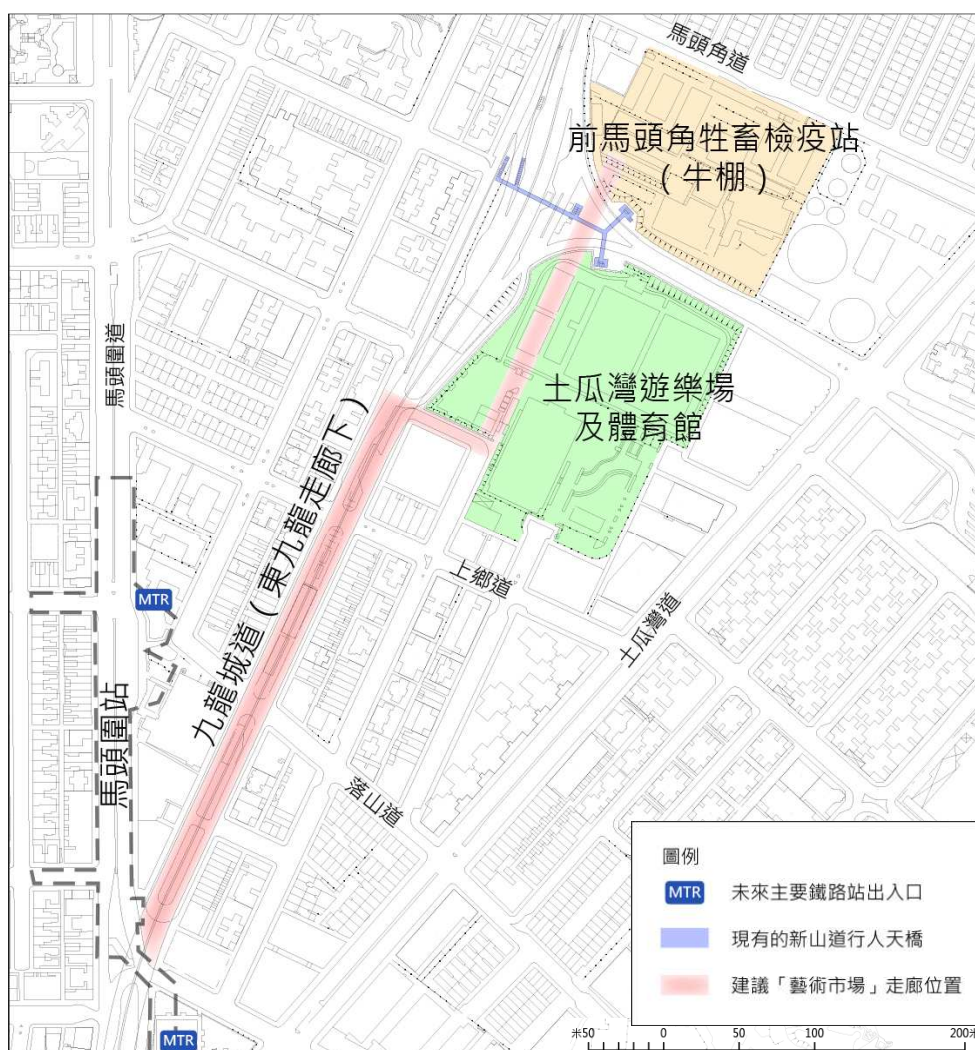


图 32: 建议「艺术市场」走廊的位置

设立主题步行径（近期可推行的措施）

3.1.7.11 方案建议设立主题步行径以串连和组织区内现有及已规划的主要历史文化建筑和设施、公共活动空间及交通节点（图 33）。由于区内较多景点集中于土瓜湾及衙前围道一带，故步行径较集中串连有关的景点，并以其作为主线。透过加设合适的行人装置，如指示牌、数据展板及地图等，沿途介绍景点的历史和背景资料。并在走线经过的街道转角处，竖立方向标示牌以及改善铺砖设计，如以不同的标志性地砖和颜色突显步行径的主题，加强步行径的导向性及优化步行环境，提供有趣的步行体验。

3.1.7.12 根据沿途的特色，步行径分为四个路段，包括海滨休闲路段、小区艺术路段、小区文化路段和寨城历史路段。各分段会与邻近的活动节点和公共交通设施连接，令游客能舒适和便捷地沿步行径游览九龙城区。

海滨休闲路段

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

3.1.7.14 因应路段位处临海地带，并与海滨长廊走线重叠，建议沿途加设与海港有关的铺砖设计，如「海浪」和「船」的图案及蓝色主调的地砖。此外，亦建议加设介绍海岸线和水上交通变迁的数据牌，以及方向标示牌，引导访客来往土瓜湾分区的内陆位置、未来沙中线马头围铁路站及毗邻的九龙城渡轮码头和公共运输交汇处。

小区艺术路段

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

3.1.7.16 因应牛棚的历史及现时用途，建议有关路段可以「牛」和「艺术」两个主题作布置，配合相应的铺砖设计，如刻有历史数据及图案的艺术性雕刻地砖，突显路段主题。此外，可加设方向标示牌及地图，指示游客至毗邻的铁路站出入口以及九龙城渡轮码头和公共运输交汇处。



图 33: 主题步行径

小区文化路段

- 3.1.7.17 有关路段旨在展示九龙城区与本区历史的密切关系，以及让游客了解地区过往在香港航空交通发展中所担当的重要角色。因应启德机场旧址将化身为启德发展区，有关路段将透过现存的文物和历史建筑，诉说这段香港的重要历史。
- 3.1.7.18 为了突显有关南宋末二帝驻驿九龙城的事迹和本港飞行历史，建议可在沿途的宋王台花园及宋王台游乐场内加设与宋代历史及飞行有关的布置，如宋代人物雕像及加设刻有昔日宋帝驻驿九龙城历史事迹的石碑或公园装饰，令访客亦可回忆历史。另亦可加设展示宋朝生活的展览装置，例如当年盛产海盐所使用工具的模型，将昔日情景活现。
- 3.1.7.19 此外，该处昔日亦与本港飞行历史有关，建议在路段当中加入与飞行有关的布置，如设置旧式飞机模型雕塑及于街道栏杆加设飞机模型设计等。
- 3.1.7.20 至于九龙城旧区的路段，由于途经位置人流较多，行人路空间亦较窄，建议只在沿途转角处重新铺装行人路地砖，并加设适当方向标示牌，以指示就近文物及土瓜湾铁路站出入口的位置。

寨城历史路段

- 3.1.7.21 有关路段主要展示与九龙寨城的历史，包括清朝政府在香港殖民地时代于九龙城一带驻军及建立领事处，以及清朝灭亡后有关位置变为无政府接管的「三不管」地带和其后出现的独特居民小区。未来与启德发展区的行人路连接开通后，路段可延伸至龙津桥遗址，步行径亦可因应情况延伸至毗邻位置，包括启德河及黄大仙区等地。
- 3.1.7.22 九龙寨城公园现时已设有较完善的历史景点配套设施，包括历史展览馆、资料展示牌、地图及方向标示牌等，建议可展示更多当年居民独特的生活片段及在该处设立游客支持站，为游客提供有关步行径的信息及导赏支持服务，并增设座椅及无障碍设施，如斜坡、声音导航及导盲砖等。另外，由于九龙寨城公园位处贾炳达道公园以北，位置较为隐蔽，建议可在贾炳达道公园近贾炳达道的出入口加设与寨城历史主题有关的布置，以营造场所感及吸引游客进内参观。
- 3.1.7.23 步行径在串连区内的主要景点后，建议可逐步加强各节点的功能内容及与小区的融合，并配合区内未来的发展，持续调整步行径的走线及增加景点内容，以改善步行经验及丰富步行径的内容。

3.1.7.24 为呈现步行径，加设资料展板、地图、方向标示牌及特别地面铺砖图案的建议较适合由路政署、旅游事务署及九龙城民政事务处等协助落实。另外，可邀请康文署古物古迹办事处向实施部门提供相关历史建筑的背景资料及技术意见。

优化连接世运花园的行人隧道（短期计划建议）

3.1.7.25 方案建议优化连接世运花园的四条行人隧道（图 34），包括改善铺砖设计及增加照明和美化灯光设计，并建议在隧道内加入靠墙及可更换内容的展览装置，展示以地区历史为主题的内容，如有关九龙城旧区及九龙寨城的历史资料及照片，以突显地区及历史特色，加深访客对附近小区的了解和印象。另亦建议定期更换展示内容，以便加入小区信息，让途人能了解最新小区动向，保持隧道的新鲜感及趣味性。

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

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

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

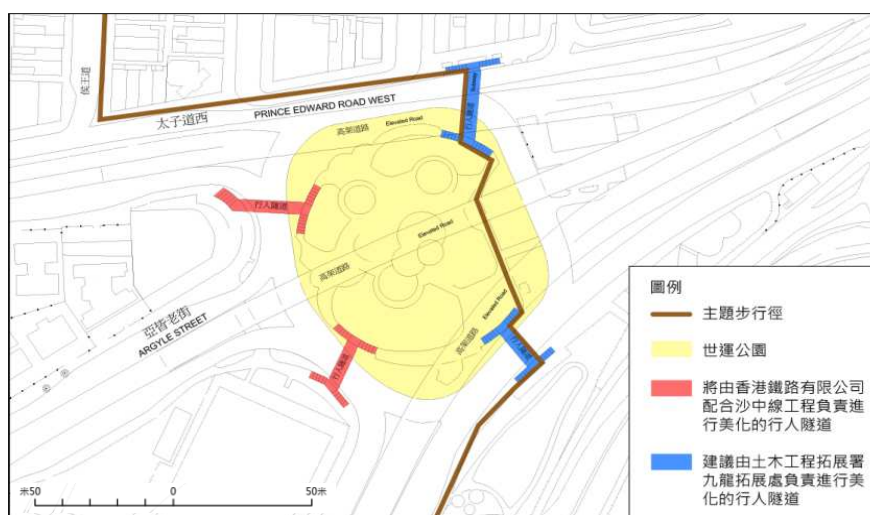


图 34：连接世运花园的四条行人隧道

延伸主题步行径至龙津桥遗址或其他地区的步行径（中至长期计划建议）

3.1.7.29 因应区内行人路连接将会逐步改善，建议持续对步行径的走线进行优化，包括在九龙城衙前围道一带小区与启德发展区已规划的行人隧道开通后，将步行径延伸至龙津桥遗址及启德发展区。另亦建议将步行径连接至活化后的启德河及黄大仙区的其他步行径。此外，配合更新计划贯通海滨的建议，可逐步优化步行径海滨休闲路段，让访客可沿海滨长廊通往启德发展区及红磡区（图 35）。

3.1.7.30 因应地区未来发展，建议由合适部门在将来探讨延伸步行径的可能性。



图 35：主题步行径 - 中至长期计划建议

3.1.8 优化海滨及地区连系建议

3.1.8.1 九龙城区拥有优美的海岸线，但现时部分临海位置被现有用途阻隔。为了贯通现时被阻隔的临海位置，尽量打造一条畅通无阻及可连接其他区域海滨长廊，当局现正探讨贯通部分被阻隔位置的可行性并提出相应的落实计划。配合当局贯通海滨的工作及计划，更新计划进一步提出了优化海滨方案以尽量贯通区内临海位置及优化海滨环境，并为部分短期内未能贯通的位置提出暂时替代路线，以加强临海位置与周边的连接性，特别是区内东西向的行人路连接性。

优化海滨建议（图 36）



图 36: 优化海滨建议

改划青洲英泥码头及维港中心第二期用地作「综合发展区」地带，规定设置海滨长廊以贯通海滨（短期计划建议）

- 3.1.8.2 方案建议改划青洲英泥码头及维港中心第二期用地为「综合发展区」地带，藉重建发展作商贸及与海滨有关的用途，特别在码头的位置作如商店及服务行业以及食肆等非住宅用途。此外，于分区计划大纲图内加入重建时需设置海滨长廊的要求，以透过重建提供公众海滨长廊，与红磡现有的海滨长廊连接（图 37）。由于有关地点及邻近地段的规划意向主要为商业有关用途，加上地盘邻近土瓜湾基本污水处理厂发出的气味滋扰，建议的「综合发展区」地带不合作住宅用途。
- 3.1.8.3 码头位置重建后的发展高度亦应加以限制。建议高度限制为最高 15 米或 1 至 2 层高的建筑物，以保障海滨地带的整体建筑物轮廓，减低景观影响，维港中心的地段则可维持原来的建筑物高度限制。
- 3.1.8.4 至于毗连的富德中心，建议在分区计划大纲图加以规范，于地带内的临海位置加入设置海滨长廊的要求，透过重建提供海滨长廊，并连接毗连的临海位置。
- 3.1.8.5 建议规划署草拟分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。



图 37：建议改划作「综合发展区」地带的位置

扩阔景云街旁现有的海滨长廊（短期计划建议）

3.1.8.6 方案建议扩阔景云街旁现有的海滨长廊，以释出更多空间作海滨长廊及休憩用地（图 38）。同时亦配合毗邻的海心公园及景云街游乐场，为居民及访客提供更多活动空间及设施，如于假日开设跳蚤市场，及配合主题步行径的实施，设置小型展览设施，介绍九龙城区海岸线和水上交通的变迁。

3.1.8.7 有关建议可由康文署负责跟进。

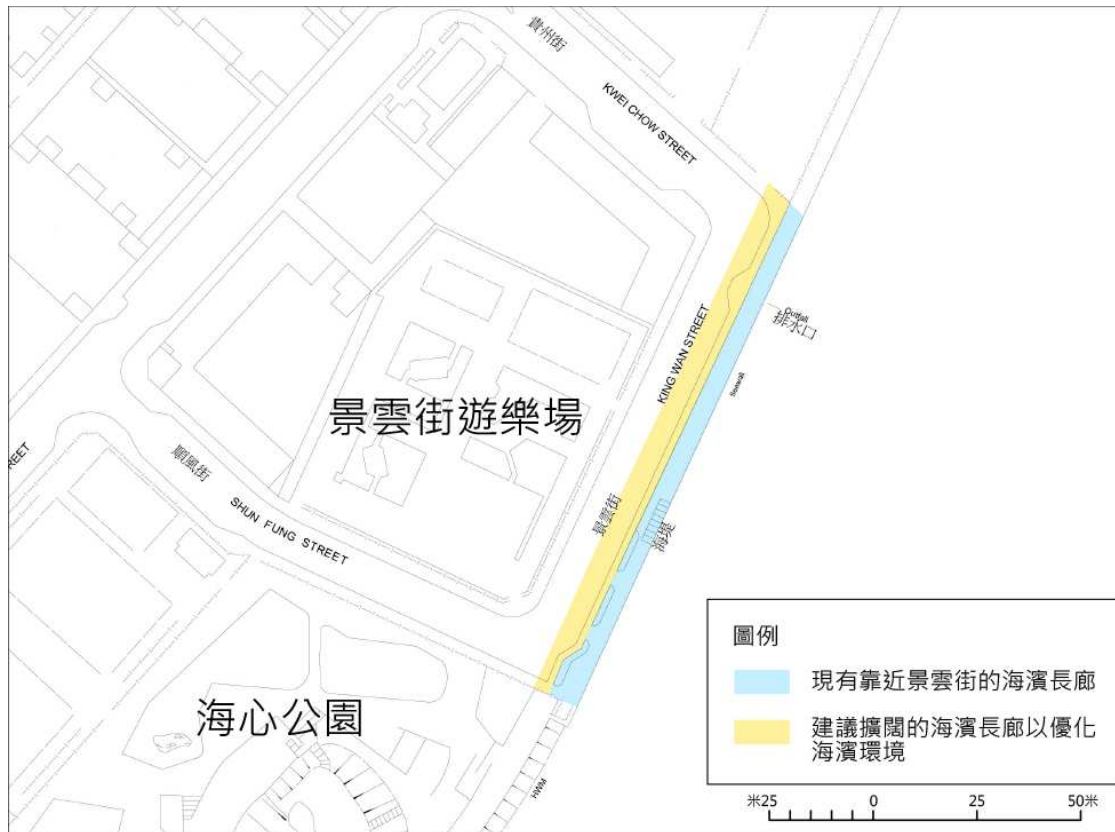


图 38：建议扩阔的海滨长廊位置

配合中九龙干线工程活化九龙城渡轮码头（中至长期计划建议）

3.1.8.8 根据中九龙干线工程的施工计划，九龙城渡轮码头毗邻的公共运输交汇处用地会被征用作工程用地，并将在工程完结后重置设施及优化海滨长廊计划（图 39）。此外，当局亦正就活化汽车渡轮码头进行研究。建议配合上述计划，活化九龙城渡轮码头，包括开放部分码头位置作观景点，并按照分区计划大纲图上的现有规定加添商业及服务用途，如小食亭及食肆等，以打造该处成为临海地带的主要商业及餐饮活动节点。

3.1.8.9 建议由合适政策局或部门统筹实施有关活化计划。

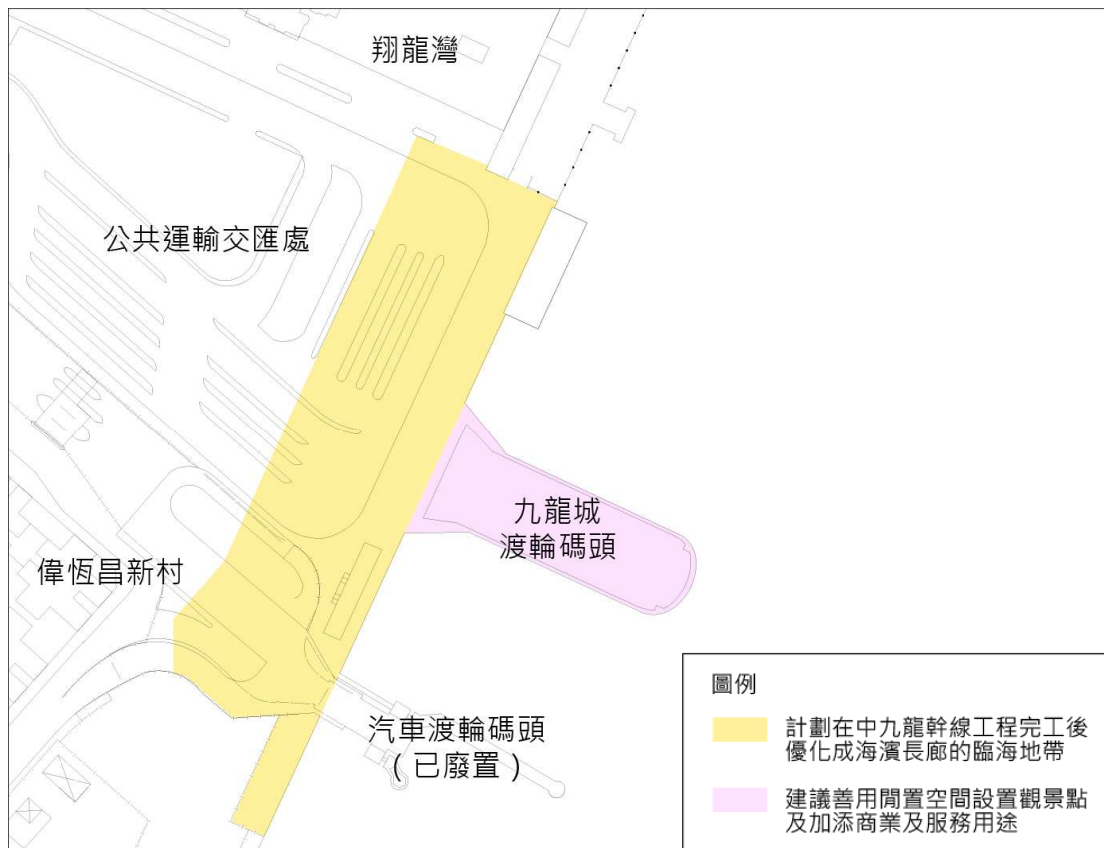


图 39：优化海滨长廊及活化九龙城渡轮码头

公共运输交汇处及毗邻的的工厦具潜力作综合规划，并提供汽车及旅游巴泊车位满足地区需要（中至长期计划建议）

- 3.1.8.10 公共运输交汇处用地的现有公共运输设施（图 40）可藉中九龙干线工程的契机得到改善，并增设更多配合地区需要及海滨发展的用途及设施，如休憩空间等。此外，毗邻公共运输交汇处的两座工业大厦（红棉工业大厦及幸福大厦）现时毋须因应中九龙干线工程计划被征用作建造隧道通风塔，该地块可考虑作其他用途，以善用土地资源。
- 3.1.8.11 有见及此，建议综合探讨公共运输交汇处及工业大厦两处用地的未来用途，以善用临海土地的优势和潜力。配合中九龙干线工程的优化建议以及活化海滨的目标，建议可考虑综合规划该地作住宅及商业等混合发展。
- 3.1.8.12 建议由规划署负责研究该位置的未来发展，并与路政署及运输署等相关部门合作制订用地未来的用途及发展要求。有关更改土地用途规划，建议由规划署草拟分区计划大纲图上的相关修改建议，并呈交城规会审议。

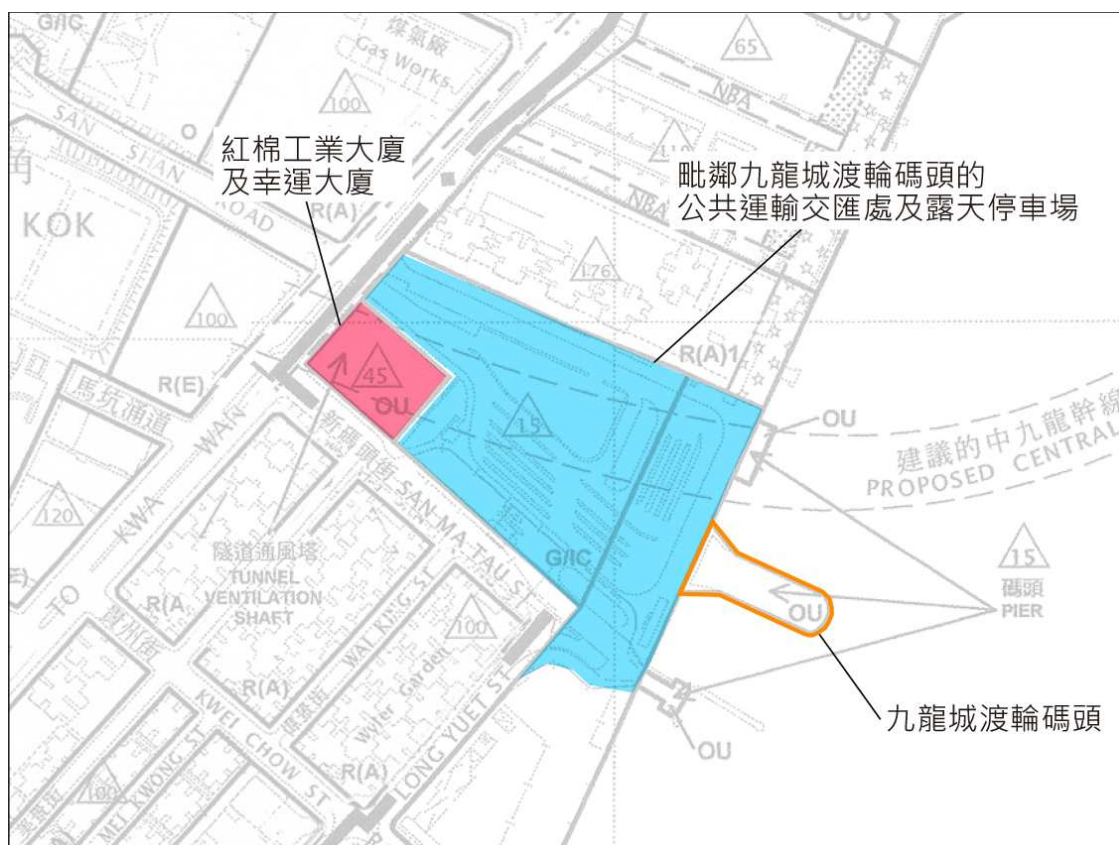


图 40：公共运输交汇处及工业大厦的位置

连接各被阻隔的临海位置的替代路线 (中至长期计划建议)

3.1.8.13 区内部分临海位置预料未能在短期内贯道，建议在有关位置考虑暂时替代路线，以连接被阻隔的部分。替代路线请参阅图 41。



图 31: 可考虑连接各被阻隔的临海位置的替代路线

优化地区连系建议

3.1.8.14 配合优化海滨环境方案，建议透通不同的优化街道方案，增强区内东西向的行人路连接，藉以加强海滨与腹地的连系。这些近期可推行的措施包括：

改善民裕街天桥桥底环境

3.1.8.15 方案建议改善民裕街桥底环境，包括确保该位置有足够的灯光照明，令桥底环境变得光亮，并在行人路栽种树木及优化行人路铺砖，以改善行人路环境及步行经验。此外，建议在现时民裕街及民乐街交界位置的小型休憩处增设更多座椅，以供应游客及附近居民使用，并引入垂直绿化以美化桥墩位置（图 42）。建议由路政署确保桥底位置有足够的灯光照明，绿化及加设座椅建议则可由康文署负责。

3.1.8.16 另一方面，由于该处常有旅游巴士等车辆进出，亦有交通挤塞及违例泊车等情况，建议当局加强对违例泊车的执法，改善有关路段的交通情况。至于有意见提出可透过贯通毗邻的崇安街改善地区的交通畅达性，建议运输署持续监察地区的交通情况，并考虑和作出优化的交通安排。



图 42: 建议进行优化的桥底位置

配合海心公园扩建计划，优化未来马头围铁路站与海心公园之间浙江街的街道环境

3.1.8.17 方案建议配合海心公园扩建计划，优化未来马头围铁路站与海心公园之间浙江街的街道环境（图 43），引导市民从铁路站沿浙江街到访公园及海滨，改善该处作为公园及海滨门廊的功能并突显公园特色。优化手法包括沿途铺设与海心公园及海滨长廊统一设计风格的入口地砖；以及在沿途增设入口标示牌。

3.1.8.18 在街道铺设地砖较适合由路政署负责，而海心公园范围内的铺设地砖工作则可由康文署负责，至于增设标示牌建议则较适合由运输署及路政署负责。



图 43：建议进行优化街道环境的位置

于区内主要干道进行绿化

- 3.1.8.19 方案建议配合九龙城绿化总纲图于区内主要干道进行绿化，以改善街道环境及在区内营造鲜明的行人及行车路网络，相关干道包括土瓜湾道、马头围道、马头涌道、宋皇台道、漆咸道北及机利士南路（图 44）。
- 3.1.8.20 根据各道路的实际情况，可考虑进行不同类型的绿化。在行人道阔度许可（大于 3.5 米）的情况下，新增树井及盆栽植物。至于较窄的行人道可考虑于栏杆或电灯杆增设悬挂式盆栽植物，在保持行人道畅通的同时加添绿化元素。另外，亦可改善沿途行人路铺砖以突显上述的主要干道。
- 3.1.8.21 相关的实施部门应参考九龙城区的绿化总纲图以执行有关的绿化工作，路政署则较适合负责行人路铺砖工作。

在绿化区内主要干道后，进一步优化毗连街道的行人路环境 （中至长期计划建议）

- 3.1.8.22 在区内主要干道进行绿化后，将为地区大致构建一个清晰的行人路网络。建议进一步优化毗连街道的行人路环境，包括在北帝街、马头角道、新山道、炮仗街、上乡道、贵州街、落山道、旭日街、崇安街及庇利街等街道（图 44）优化手法包括进行小型绿化，如设置依附栏杆的小型盆栽，以及在转角处加设方向指示牌，藉以加强未来铁路站及区内小区与海滨的行人路连接。
- 3.1.8.23 相关的实施部门应参考九龙城区的绿化总纲图以执行有关的绿化工作，增设标示牌建议较适合由运输署及路政署负责。

3.1.9 善用土地资源以推动更新

3.1.9.1 九龙城区内的住宅小区发展成熟，为不同阶层人士提供居所，当中很多居民已在地区植根多年，形成固有的小区网络。更新计划建议善用区内土地资源以增加不同种类的房屋选择，为区内受重建影响的居民提供较多的重置选择，藉此减低重建对他们的社会影响。长期计划建议如下：

增加区内可作「楼换楼」安排的单位

3.1.9.2 市建局已根据 2011 年的《市区重建策略》在近年的重建项目中推行「楼换楼」重置安排，为受影响的自住业主在现金赔偿外提供多一个选择。方案建议市建局继续推行「楼换楼」安排，并优化安排，包括于其区内的重建项目预留部分单位供「楼换楼」安排，藉以增加区内有关单位的供应，应付未来受市建局重建项目影响居民的原区回迁诉求。随着未来有关单位续渐落成，当有更多现楼选择时，「楼换楼」安排将更能切合不同居民需要的重置选择。

3.1.9.3 此外，因应区内长者人口比例较其他地区高，建议市建局可考虑在其区内现有的重建项目辟设一些因应长者生活需要而设计的单位，并辅以合适的长者小区设施，以协助未来长者住户适应新的居住环境。

增加公营房屋供应以安置受重建影响的人士

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

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

探讨搬迁马头角煤气厂的可行性

- 3.1.9.6 毗邻五街及十三街的马头角煤气厂（下称「煤气厂」）（图 45）现时仍然运作。公众参与活动中有公众要求搬迁煤气厂。该处虽未有发展计划，其用地早已划为「住宅（甲类）」地带，规划意向已订明在重建时作住宅用途。不过由于搬迁煤气厂需由煤气公司主动提出及涉及区内能源供应等问题，落实住宅发展可能仍需颇长的时间。
- 3.1.9.7 建议规划署可与煤气公司商讨搬迁现有设施的可行性，并尽可能采取合适规划措施以协助搬迁。



图 45：毗邻五街及十三街的马头角煤气厂

- 3.1.9.8 因应不同的实施时序，上文第 3.1.1.3 至 3.1.8.7 的市区更新方案建议摘要请参阅附件一。

3.2 社会影响纾缓措施

- 3.2.1 经过两个阶段的社会影响评估工作，在市区更新过程中可能受到影响的持分者大致可分为业主及租客。在两个组群之中，长者、新来港人士、少数族裔及顶楼加盖屋居民是较需要协助的弱势社群。因应他们可能遇到的问题，他们对纾缓措施的期望以及面对的服务空隙，我们建议以下的社会影响纾缓措施。

市区更新实用指南

- 3.2.2 社会上现时有不少有关市区更新的信息，但由不同渠道发放，并不集中，一般市民仍然有困难获得有关市区更新较全面的信息及相关的支持计划或服务，特别是有关私人主导重建的信息。为方便市民得悉有关信息，帮助他们应对市区重建或复修的问题，并寻求所需支持服务，建议发展局在相关部门及机构协助下整合现有信息编制成「市区更新实用指南」放置在民政署、市建局「市建一站通」资源中心/地区办事处及相关的非政府机构供市民索取参阅。在进一步咨询服务少数族裔的相关部门如社署、劳工署、房屋署及民政事务处后，「市区更新实用指南」内的一些数据亦可因应其他相关部门的经验提供少数族裔语言的翻译本。

一站式信息及支持中心

- 3.2.3 为了配合区内未来市区更新的发展，建议在九龙城区设立一个具公信力、专业和较全面的「一站式中心」，使居民遇上重建及复修事宜时，可更有效地查询和获得相关的服务，减少居民对市区更新计划的忧虑及其在过程中所受到的社会影响。服务内容包括信息提供及服务转介两方面：

a. 信息提供

「一站式中心」可以不同形式提供信息服务，推广市区更新的信息，包括设立电话热线、网上及中心柜位服务解答有关市区更新的查询；派发市区更新有关的数据报括上文提及的「市区更新实用指南」；举办宣传及教育活动如小区讲座、专题工作坊、小组聚会、分享会等，有关活动可联系地区组织以外展方式进行；以及提供场地作与市区更新相关的活动如会议等用途。

b. 服务转介

由于市区更新的各项支持服务由不同政府部门或机构提供，「一站式中心」可按个别持分者的需要，转介他们至有关政府部门或机构跟进，提供所需的市区重建或复修支持服务。为了有效地把居民的查询或求助转介至相关政府部门或机构，建议的「一站式中心」可主动联系在区内服务的政府部门及机构，并建立广泛而紧密的地区沟通网络及协作关系。

- 3.2.4 市建局为政府设立推动市区更新的法定组织，有一定公信力，并具备有关市区更新的专业知识，近年更主动与区议会、地区组织、专业团体等非政府机构广泛合作，积极推动小区参与及协作计划，建立完善的小区网络。加上市建局即将于 2015 年扩展其楼宇复修支持服务范围至全港，而且具筹办及营运「市建一站通」的经验，在现有基础上扩展服务将能较快落实，同时亦可减少服务重迭的问题。因此建议市建局在九龙城区设立及营运「一站式中心」，以便更有效支持区内居民面对市区更新的问题。
- 3.2.5 由市建局营运的「一站式中心」可协助发放有关私人重建的一般信息，例如上文提及由发展局统筹的「市区更新实用指南」，并藉着与其他在区内服务的政府部门及机构联系，协助受私人重建影响的居民面对问题及寻找适当的支持渠道。「一站式中心」的营运模式，包括具体服务内容在将来可详细安排。

推广及优化现有的支持服务及措施

推广现有支持服务及措施

- 3.2.6 在社会影响评估的过程中，发现部分受影响的地区持份者对市区更新支持服务及措施的认识不足。建议政府及市建局因应持份者的需要，加强推广现有的支持服务及措施，使它们更有效纾缓持份者因市区更新而受到的社会影响。
- 3.2.7 有见区内租户特别是少数族裔居民及新移民面对市区重建的问题，民政署可因应九龙城区的需要，在区内推行少数族裔及内地新来港人士的外展服务—「大使计划」²，在服务一些不活跃或较难接触的住户时可介绍「一

² 大使计划：政府委托两间非政府机构（香港国际社会服务社及新家园协会）分别为少数族裔及内地新来港定居人士提供外展服务。安排背景和经验相似的过来人担任大使，透过家访或街访主动接触少数族裔及内地新来港定居人士，并举办展览及讲座，向他们介绍政府提供的服务，并在有需要时转介他们到有关的政府部门接受跟进服务。

站式中心」及其他小区福利服务，也可考虑为居民进行的「需要评估」时加入与市区更新有关的元素，从而了解居民的需要，转介个案至合适的政府部门或机构。

- 3.2.8 就受重建影响而寻找租住单位有困难的租户，长远解决低收入居民租住问题的方法是提供更多公共租住房屋。在过渡期间，就市建局的项目，受影响的租户可透过市区重建小区服务队协助寻找合适私人楼宇单位搬迁；而其他受影响的租户，可向有关部门或福利机构寻求协助。再者，社企「要有光」的「光房」计划³亦可以让业主透过社企把单位租给有迫切住屋困难的弱势社群。

优化现行的支持措施

- 3.2.9 现时政府及市建局推行各项与市区更新有关的支持先导计划包括市建局的「楼换楼」先导计划、「需求主导重建项目」先导计划及「市区重建中介服务」先导计划；发展局的「支持长者业主外展服务」先导计划及《土地（为重新发展而强制售卖）条例》调解先导计划，在先导阶段亦已颇见成效，建议有关机构适时检讨并在有需要时优化计划，使这些措施更有效纾缓市区更新对持份者的影响。

³ 「光房」计划由社企「要有光」推行，目的是协助业主更灵活地处理他们的物业，把单位租给有迫切住屋困难的弱势社群，为他们提供居所。

3.3 结语

经过两个阶段的广泛公众参与，咨询平台建议的市区更新计划反映及吸纳了九龙城居民及公众的意见。咨询平台建议政府考虑及跟进实施以上建议的计划，包括进行进一步研究或实质的规划工作，并适时让公众知悉相关的工作进度。