

# 九龍城市區更新願景 回顧與前瞻



九龍城市區更新地區諮詢平台  
2011年6月

## 九龍城市區更新願景 - 回顧與前瞻

目錄	頁數
1. 背景	2
2. 目的	2
3. 歷史	2
4. 現況	3-18
4.1 地理位置	
4.2 人口及社會結構	
4.3 土地用途規劃與分佈	
4.4 樓宇狀況	
4.5 居住環境	
4.6 建築文化遺產及其他	
4.7 主要規劃發展	
4.8 主要交通運輸網絡	
5. 機遇與挑戰	19-20
5.1 機遇	
5.2 挑戰	
6. 九龍城區內人士的市區更新願景	20-22
6.1 重建發展	
6.2 樓宇復修	
6.3 舊區活化	
6.4 文物保育	
6.5 海濱活化	
7 前瞻	23
參考書目	24-25

## 1. 背景

政府於 2011 年 2 月公布新的《市區重建策略》。策略的一項嶄新建議是設立「市區更新地區諮詢平台」，採用「以人為先，地區為本，與民共議」的工作方針，以全面及綜合方式，向政府建議以地區為本的城市更新工作。首個試點市區更新地區諮詢平台於 2011 年 6 月正式在九龍城設立。

## 2. 目的

本報告主要目的是協助及加深九龍城市區更新地區諮詢平台(下稱「九龍城諮詢平台」)委員了解九龍城區各方面的最新情況，作為討論該區市區更新課題的起點。

本報告以 2010 年年初完成的九龍城區「地區為本」《市區更新地區願景研究》報告<sup>1</sup>作為基礎，更新該區主要的基線資料，包括最新人口、社會及經濟數據、土地規劃與分佈、樓宇狀況、建築文化遺產、規劃發展及交通運輸網絡等。參考資料包括由相關政府部門提供的最新資料及有關九龍城區的其他研究報告<sup>2</sup>。本報告並嘗試探討在九龍城區進行市區更新工作可能面對的機遇與挑戰。報告的最後部分歸納了過往九龍城區內人士在進行《市區更新地區願景研究》期間，透過多次地區參與活動提出的市區更新願景意見。

## 3. 歷史

九龍城區的歷史發展最早可追溯至南宋時期(1127-1279 年)，相傳南宋末二帝(即宋帝昀及後來的宋帝昺)曾駐驛於九龍城一帶，是香港一個別具歷史意義的地區。

---

<sup>1</sup> 發展局及市區重建局(下稱「市建局」)於 2009 年向市建局 9 個行動區內的 7 個區議會(包括九龍城區)建議進行《市區更新地區願景研究》。九龍城區區議會 2009 年年底委託香港中文大學建築文化遺產研究中心為九龍城區進行《市區更新地區願景研究》，並於 2010 年年初完成。該研究報告已連結到市區更新地區諮詢平台網站([www.市區更新地區諮詢平台.組織.香港](http://www.市區更新地區諮詢平台.組織.香港)或[www.durf.org.hk](http://www.durf.org.hk))。

<sup>2</sup> 包括《九龍古蹟黃頁》，李翠媚，李焯佳，楊淑敏，2010 年、Research on Future Development of Artist Village in Cattle Depot, Development Bureau, 2010 及 Historical cum Social Study on Kowloon City District in Connection with Kai Tak Area, Development Bureau, 2009。

至明清年間，九龍城區內村落越見增加，村民多從事農業及漁業，部分亦依靠鹽業及採石業為主。

現在的九龍城、土瓜灣至紅磡地區之海濱在宋明時期就已成爲商船停泊之地，商舖漸漸於九龍城沿岸，即現今九龍寨城公園至太子道東一帶匯聚成名爲「九龍街」的市集。

二十世紀初，在香港殖民地政府積極開發下，整個九龍城區得到蓬勃的發展，傳統的農村慢慢消失，取而代之是城市發展快速的市區面貌。大規模的唐樓和西式洋房在九龍城區興建，容納日漸增加的人口。

二次大戰後，由於中國政局不穩，大量難民及商人湧入香港。他們除了提供大量廉價勞工外，也提供工業發展所需的技術及資金。1960至70年代，土瓜灣及紅磡一帶發展爲一個工業區，土瓜灣及紅磡沿海一帶現今仍然可找到這類工業大廈。時至今日，九龍城區已經發展爲一個人口稠密，工商業發達的地區。

九龍城及附近的鑽石山至九龍灣一帶是香港早期飛行事業發展的基地，曾用作飛行學校、前皇家空軍機地總部與宿舍、飛機庫及機場等，見證了香港飛行事業的發展，同時亦反映出九龍城區在香港飛行事業中的重要地位。

## 4. 現況

### 4.1 地理位置

九龍城區位於九龍半島東南端，東臨九龍灣，西與油尖旺區相連，南接維多利亞海港，北接畢架山並以獅子山爲界。總面積約 1,000 公頃，分爲 4 個分區，包括土瓜灣、龍塘(即九龍城及九龍塘)、紅磡及何文田(圖 4.1)。

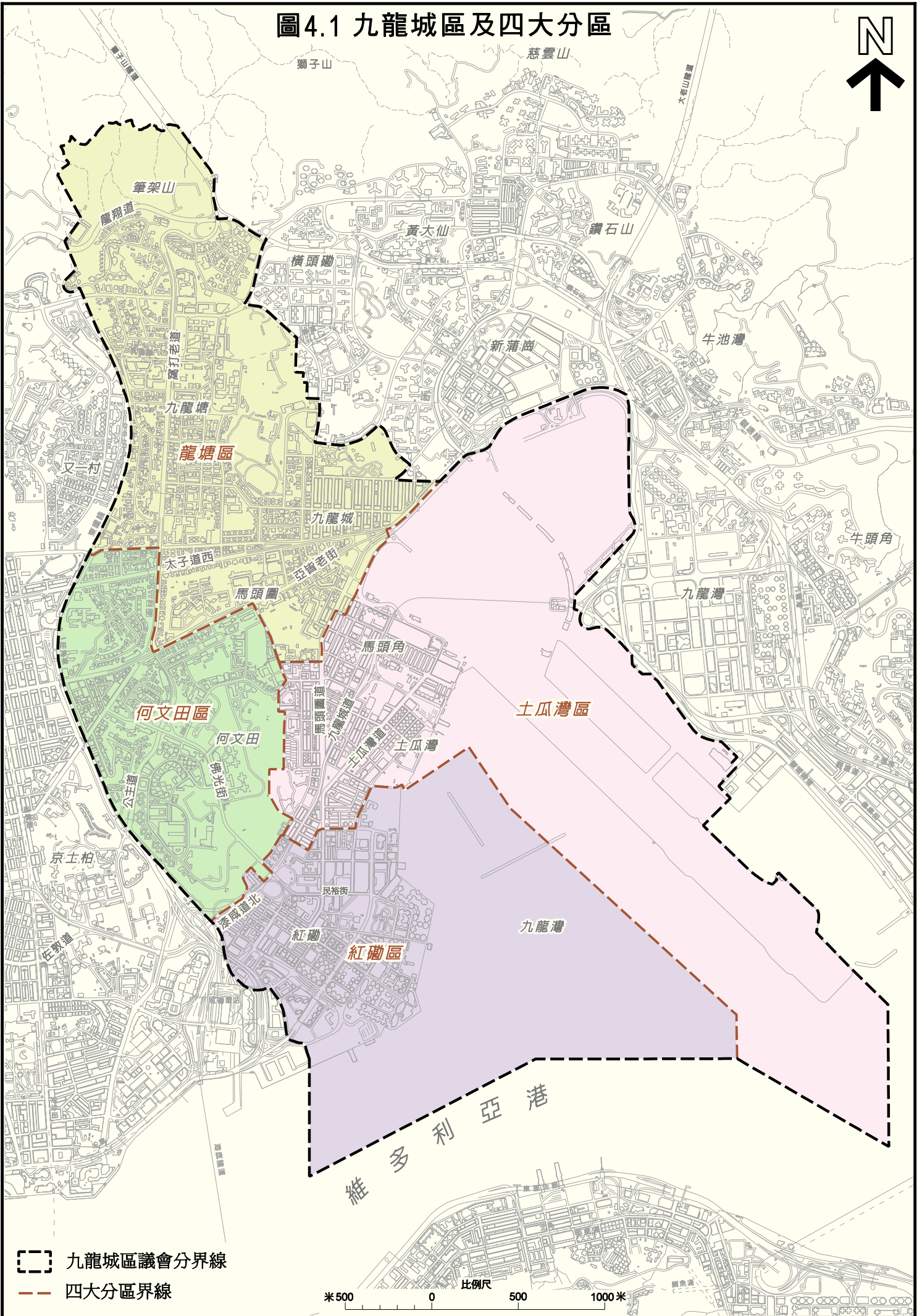
**土瓜灣分區**位於九龍城區的東南部分。除啓德新發展區外，區內主要爲住宅區，地下樓層多用作商舖，其中汽車維修工場多集中十三街<sup>3</sup>及環字八街<sup>4</sup>，而汽車



---

<sup>3</sup> 十三街包括土瓜灣道、鶴齡街、駿發街、燕安街、蟬聯街、鴻運街、鵬程街、鷹揚街、麟祥街、鹿鳴街、鳳儀街、龍圖街及九龍城道。

<sup>4</sup> 環字八街包括環達街、環發街、環興街、環樂街、環福街、環順街、環景街及環安街。

圖4.1 九龍城區及四大分區



 九龍城區議會分界線  
 四大分區界線

米 500 0 500 1000米 比例尺

資料來源：2007年區議會選區分界圖

零件及的士/小巴租賃則集中在高山道及下鄉道一帶。近九龍灣海旁的地方亦有一些工業發展。

**龍塘分區**包括九龍城，九龍塘及九龍仔一帶。九龍城區內人流密集，除了是住宅區外，不同種類的食肆林立，是香港著名美食地區之一。九龍塘是香港市區內罕有的低密度住宅區，連接九龍城及九龍塘則是一遍綠化的九龍仔公園與富歷史價值的九龍寨城公園。

**紅磡分區**位於九龍城區的南部，以往是重工業集中地。隨着工業轉型集中在區內北面的現有工業大廈已漸改作商貿用途<sup>5</sup>，而工業用地在紅磡分區計劃大綱圖上亦劃作「其他指定用途」註明「商貿」。紅磡分區的商業用途如寫字樓、商場及酒店等亦相繼增加而紅磡海旁南面部分地點已建有或規劃作酒店用途。黃埔花園則是區內的主要住宅發展。另外，區內的西端一直是香港殯儀及相關行業的集中地。

**何文田分區**位於九龍城區的西部，處於半山位置，區內主要為住宅區，並有多間學校位處其中。

#### 4.2 人口及社會結構

根據政府統計處 2010 年的最新的資料<sup>6</sup>，九龍城區的人口及社會結構情況如下：

- (i) 九龍城區人口約為 365,800 人，其中超過 92% 為華人，其餘約 8% 為少數族裔如菲律賓人、印尼人、日本人、印度人、泰國人及巴基斯坦人等(圖 4.2)。相對於全港的數字約 5%，本區是一個少數族裔群居較多的地區。女性的人口比男性多約 3 萬多人，人口性別比例為每 1,000 名女性人口中有 809 名男性。雖然年齡分佈平均，但以中年人士佔多數，年齡中位數為 40

---

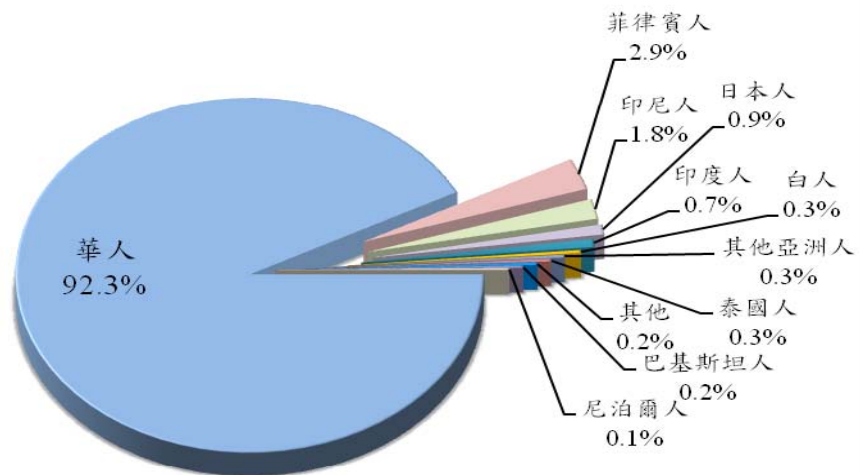
<sup>5</sup> 根據規劃署在 2009 年進行的全港工業用地的分區研究，紅磡工業用地有 53% 的總樓面面積用作非工業用途。

<sup>6</sup> 本報告 4.2 段的資料主要是根據政府統計處於 2011 年 2 月公報的最新人口、社會及經濟特性資料而更新。統計處將於 2011 年 6 月至 8 月期間在全港進行 2011 年人口普查，待最新資料公布後，本報告內的相關資料會在稍後進行的社會影響評估時予以更新。

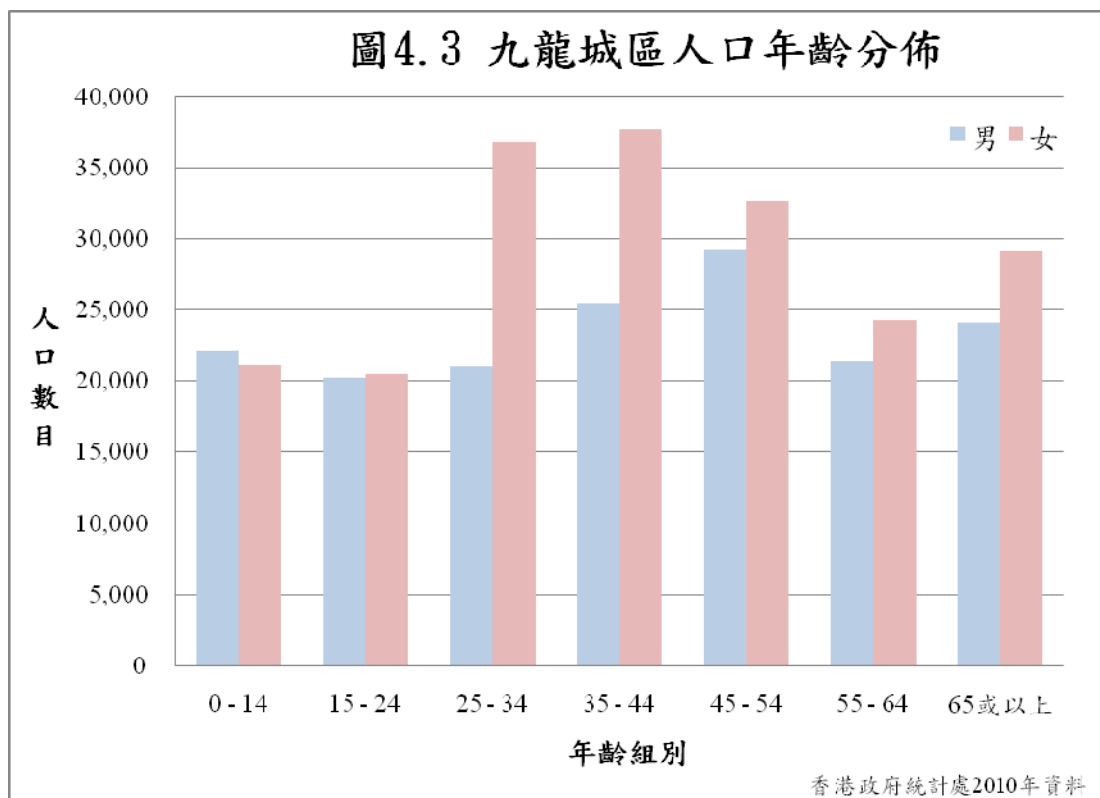
歲。相對於全港男女人口比例(每 1,000 名女性有 882 名男性)，該區的男性比例較低。而與全港年齡平均數(40 歲)則相同。詳細年齡分佈見圖 4.3。

- (ii) 按統計處 2006 年的資料，該區人口密度為每平方公里 36,178 人，雖然相比全港最高密度的觀塘區(每平方公里為 52,123 人)為低，但相比其他舊區如灣仔或深水埗則較高。不過，如不包括九龍城區內的九龍塘與何文田等低至中密度發展的地區，餘下的九龍城、土瓜灣及紅磡區的人口密度相比整個九龍城區會較高。

圖4.2 九龍城區種族人口分佈



香港政府統計處2006年中期人口統計資料



(iii) 九龍城區的家庭住戶數目為 122,500 戶，其中以 2 人及 3 人住戶家庭最多，佔總數的一半(圖 4.4)，住戶平均人數為 2.9，與全港住戶平均人數為 3 人相約。住戶每月入息中位數約為 20,000 港元，相對全港的數字 17,250 港元則較高，區內約有 26% 的住戶收入低於 10,000 港元(圖 4.5)。

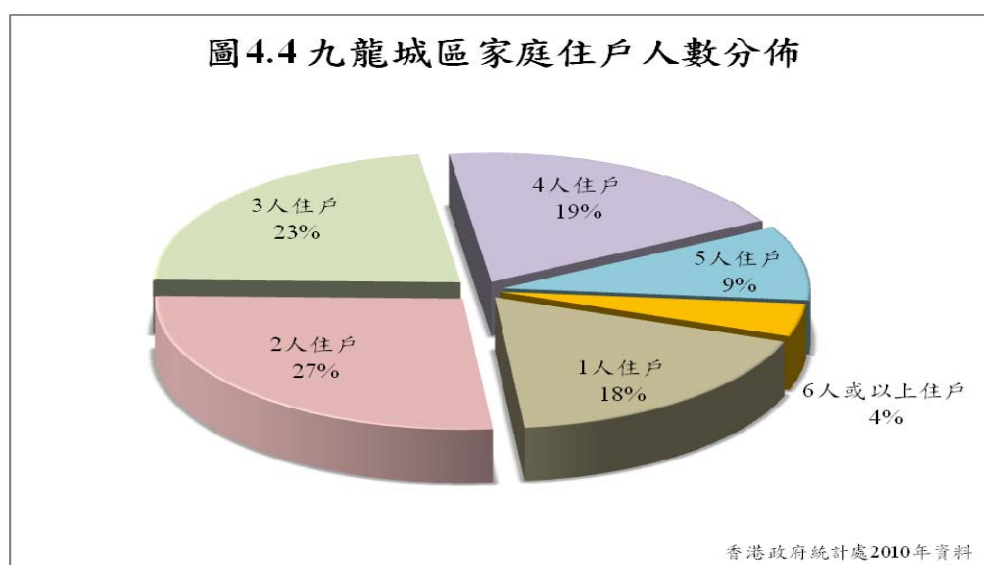
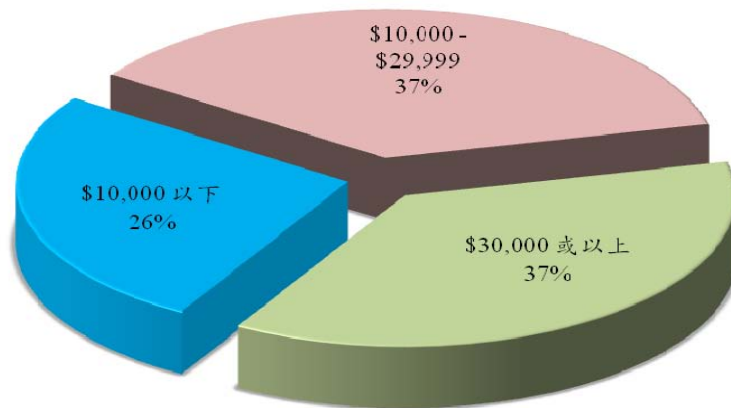




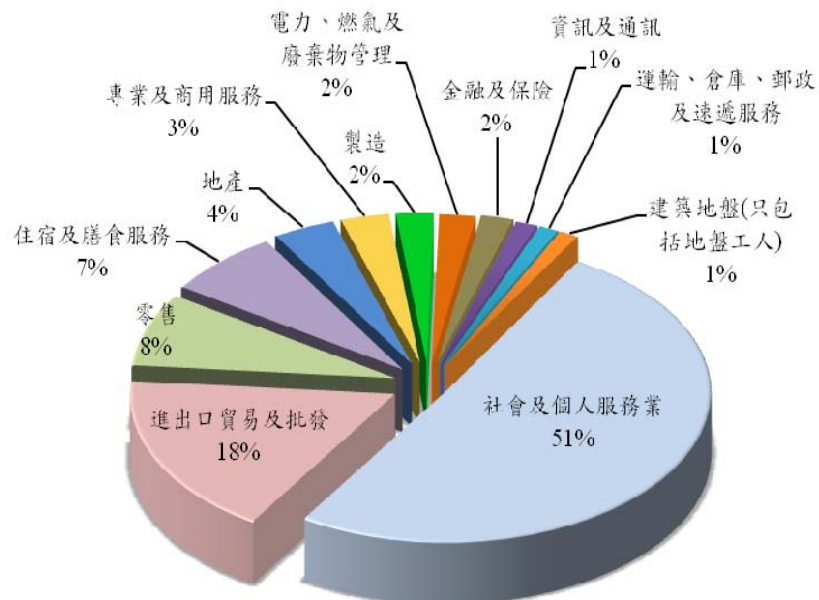
圖4.5 九龍城區住戶收入分佈



香港政府統計處2010年統計資料

- (iv) 九龍城區的就業人口約為 169,700 人，當中以從事社會及個人服務業人數最多 (佔總數 51%)，其次是進出口貿易及批發 (佔總數 18%) (圖 4.6)。

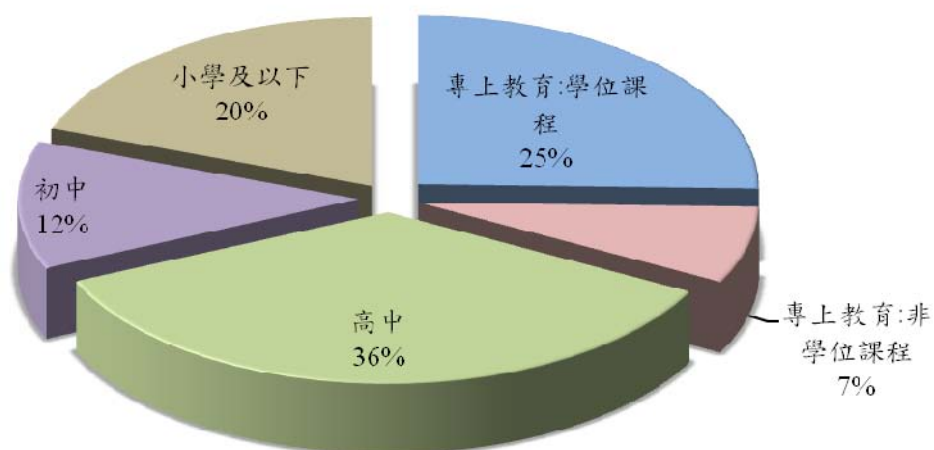
圖4.6 九龍城區行業主類就業人口分佈



香港政府統計處2010年12月資料

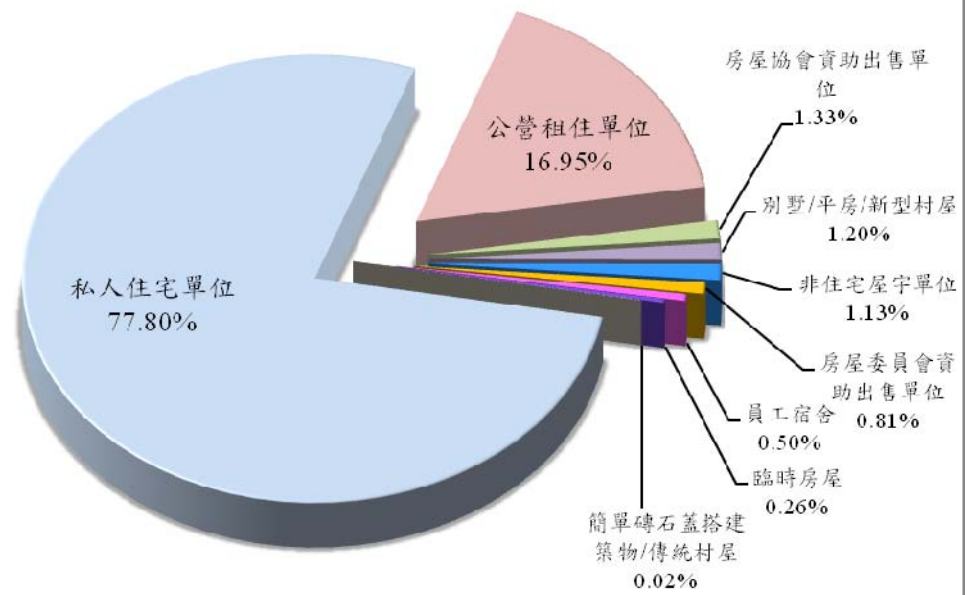
- (v) 九龍城區 15 歲以上人口中，擁有專上教育程度(學位程度)約佔總數 25%，而區內只有小學或以下程度則佔總數 20%(圖 4.7)。相對全港的數字(約 18%為專上程度及約 22%為小學或以下程度)，九龍城區內人士的教育程度相較地高。此外，九龍城區居民大部分是居住在私人住宅單位，約佔全部的 78%，其次是居於公營租住單位，約佔 17% (圖 4.8)。相對全港居民居住於公私營單位的數字(居於私人住宅單位為 49%及居於公營租住單位為 32%)，區內居於私人單位的居民佔了一個相當大的比例。

圖4.7 九龍城區居民教育程度分佈(十五歲及以上)



香港政府統計處2010年統計資料

圖4.8 九龍城區屋宇單位類型居住人口分佈



香港政府統計處2006年中期人口統計資料

#### 4.3 土地用途規劃與分佈(圖 4.9 及 4.10)

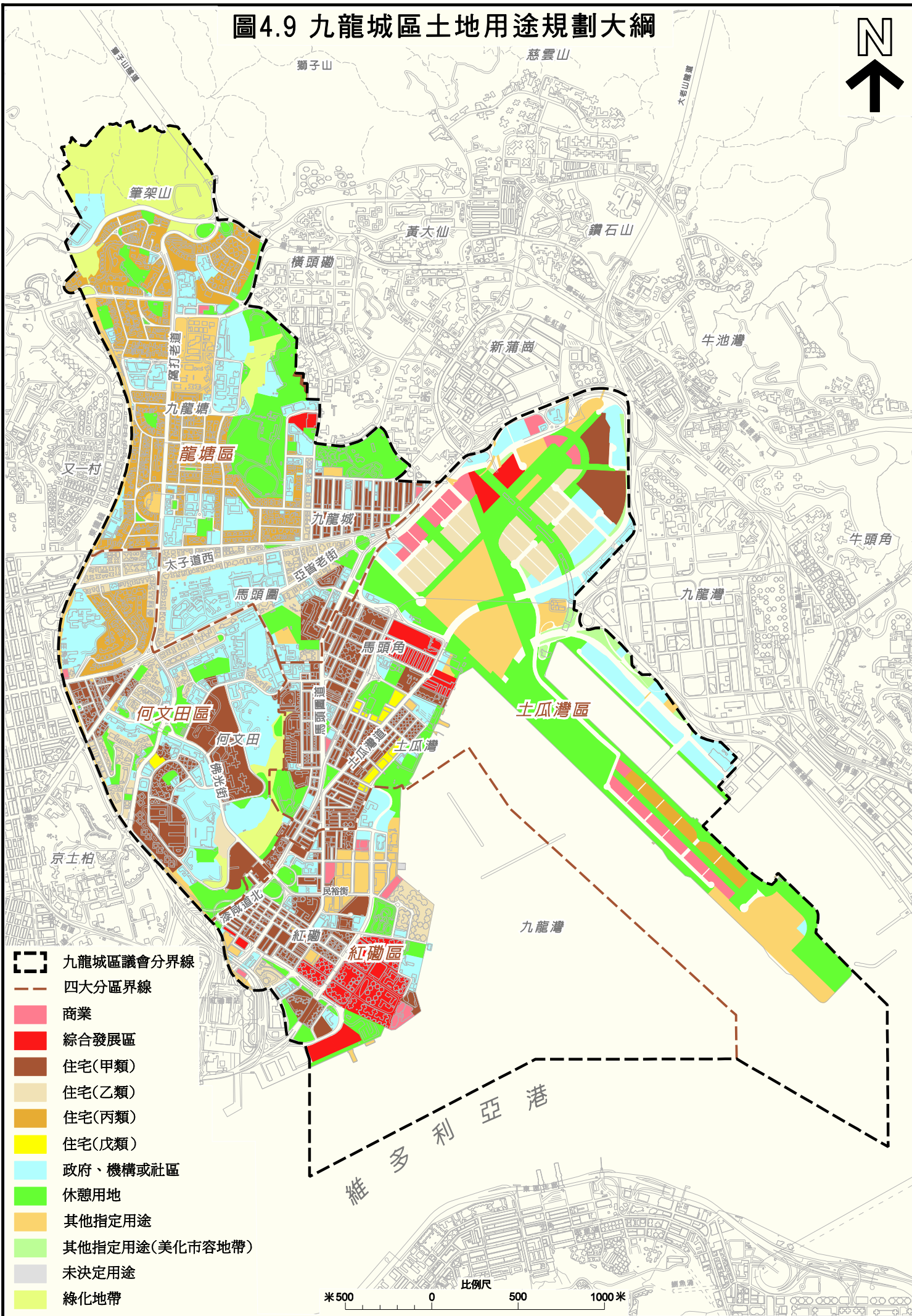
整個九龍城區現時被 5 張法定規劃圖則所涵蓋，包括馬頭角，啓德、九龍塘，何文田及紅磡分區計劃大綱圖。主要土地用途地帶包括住宅(甲類)、住宅(乙類)、住宅(丙類)、住宅(戊類)、商業，綜合發展區、政府、機構或社區、休憩用地、其他指定用途、綠化地帶及未決定用途等(圖 4.9)。

九龍城區內的現有土地用途大致與分區計劃大綱圖的土地用途地帶相符(圖 4.10)。不過，不協調的現有用途卻對實現一些土地用途地帶的規劃意向造成一定的阻礙。這些不協調的用途包括土瓜灣分區內十三街與環字八街的汽車/機械零件維修工場及紅磡區內的殯儀館及長生店、庵堂等用途，住宅內的殯儀行業不但造成噪音及空氣污染等問題，並會構成居民心理上的影響。爲了促使十三街內的維修工場逐步撤離該區，有關的住宅用地已劃作「綜合發展區」地帶，作綜合住宅用途並提供零售和政府機構或社區設施。此外，十三街以北介乎宋皇臺道、土瓜灣道、木廠街與九龍城道的現有工業用途亦劃作數個「綜合發展區」地帶，以便推動發展者早日發展用地，並可要求發展商制定緩解措施，以解決工業與住宅用途爲鄰的問題。至於紅磡區內的殯儀館及相關用途，由於它們普遍不受居民歡近，要找尋合適的搬遷地點是非常困難的。

現時在土瓜灣分區的旭日街、浙江街、上鄉道、木廠街與土瓜灣道一帶及紅磡分區的鶴園東街，民樂街及民裕街一帶的現有工業大廈正逐漸轉型至其他如商貿等用途。爲逐步淘汰現有的工業用途，相關用地在分區計劃大綱圖上分別劃作「住宅(戊類)」及「其他指定用途」註明「商貿」地帶，以實現長遠的規劃意向。

九龍城區內的現有及擬議休憩用地及政府、機構或社區設施的分佈及供求情況見圖 4.10。根據香港規劃標準與準則的規定，九龍城區的休憩用地供應可滿足區內需求，而政府、機構或社區設施如郵政局、綜合青少年服務中心及康樂中心則有所不足。

圖4.9 九龍城區土地用途規劃大綱

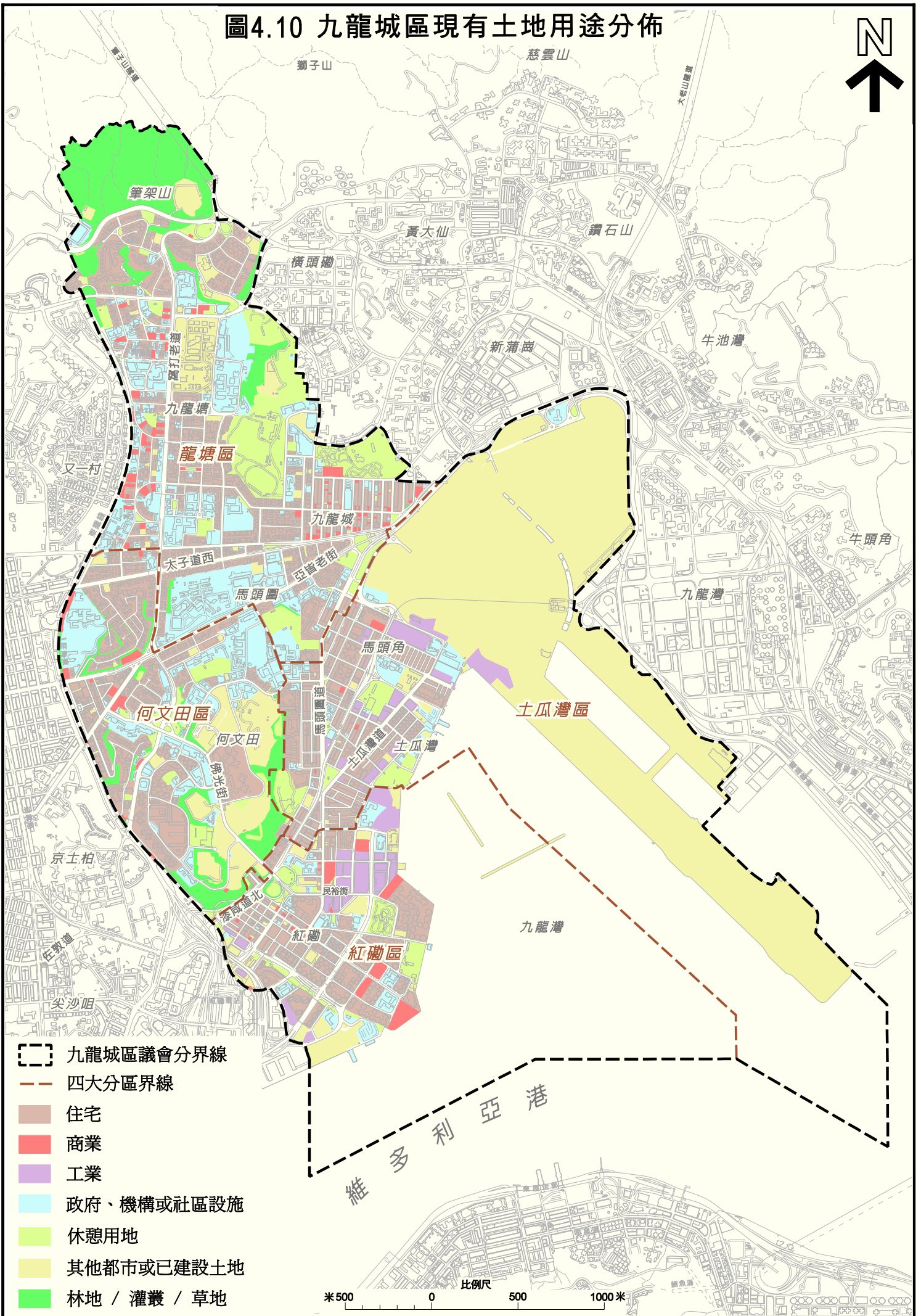


- 九龍城區議會分界線
- 四大分區界線
- 商業
- 綜合發展區
- 住宅(甲類)
- 住宅(乙類)
- 住宅(丙類)
- 住宅(戊類)
- 政府、機構或社區
- 休憩用地
- 其他指定用途
- 其他指定用途(美化市容地帶)
- 未決定用途
- 綠化地帶

米 500 0 500 1000米 比例尺

資料來源：規劃署

圖4.10 九龍城區現有土地用途分佈



至於海濱用地方面，現有及正在興建<sup>7</sup>的海濱長廊已由尖沙咀一直連接至紅磡分區的漁人碼頭。除了一些現有用途如鶴翔街/崇平街附近的工業大廈/污水處理廠、浙江街的臨時停車場、馬頭角道的住宅及工業大廈及紅磡鶴園東街規劃作“其他指定用途(碼頭)”的私人碼頭會阻礙海濱的連接外，海濱長廊可伸延至啓德新發展區內已規劃作休憩用地/海濱長廊的海濱地帶(圖 6.2)。爲了改善海濱的連接性，政府已有計劃興建浙江街的休憩用地(現時用作臨時停車場)，以連接現有的海心公園。此外，海濱事務委員會亦積極提出建議，以優化包括九龍城區的海濱用地的連接性及暢達性。

#### 4.4 樓宇狀況

##### 樓齡

九龍城區共有 1,088 幢樓齡 50 年或以上的樓宇，約佔樓宇總數的 19%。這些舊樓大部分集中在龍塘分區(九龍塘及位於聯合道及賈炳達道一帶)，土瓜灣分區則集中於十三街<sup>3</sup>、五街<sup>8</sup>、鴻福街、啓明街及環宇八街<sup>4</sup>一帶(圖 4.11)。而樓齡介乎 30 至 49 年的樓宇(1,771 幢)則比較平均分佈於 4 個分區內。

##### 狀況

爲配合《市區重建策略》檢討，市建局於 2009 至 2010 年間進行了針對全港 30 年或以上樓齡的私人住宅樓宇的「樓宇狀況調查」<sup>9</sup>。當中九龍城區分成 23 個小區而小區內共有 2,741 幢該類樓宇。它們的樓宇狀況大致爲(圖 4.12):

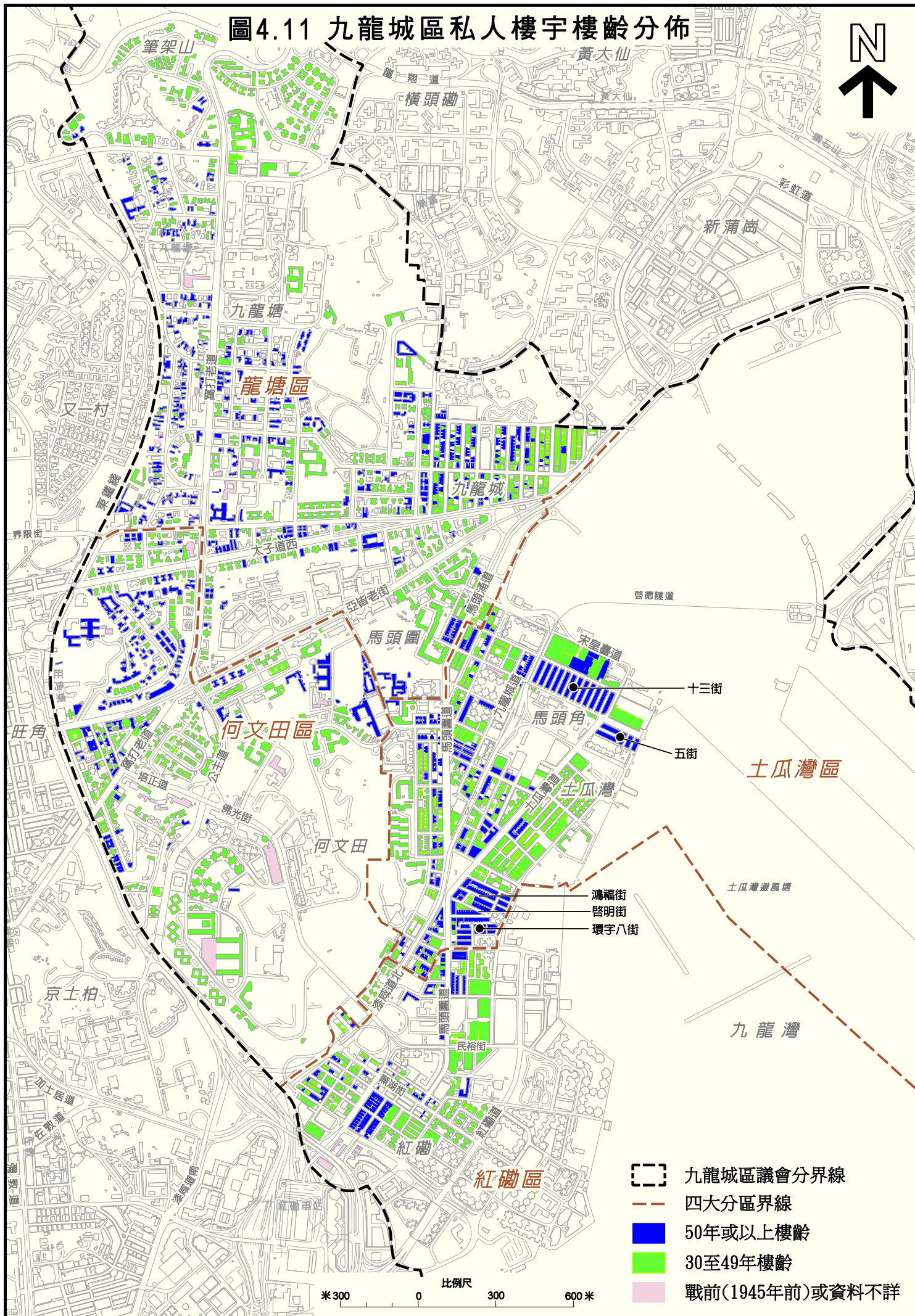
---

<sup>7</sup> 土木工程拓展署正在紅磡以南臨海地帶興建臨時海濱長廊，預計於 2011 年完成。

<sup>8</sup> 五街包括忠信街、興賢街、興仁街、明倫街及馬頭角道。

<sup>9</sup> 「樓宇狀況調查」主要針對市建局項目地區內的樓宇，調查包括目視勘察樓宇外牆及公共地方失修情況，以失修程度劃分等級如失修或明顯失修。總結檢測結果及基於 1995 年政府全港私人樓宇狀況調查資料，再作推算，把「失修」與「明顯失修」類別之樓宇評出。再算該類樓宇在每個舊區小區內 1980 年或之前建成之私人樓宇所佔比例(以約近百份之五計算)，及「失修」與「明顯失修」樓宇之百份比。

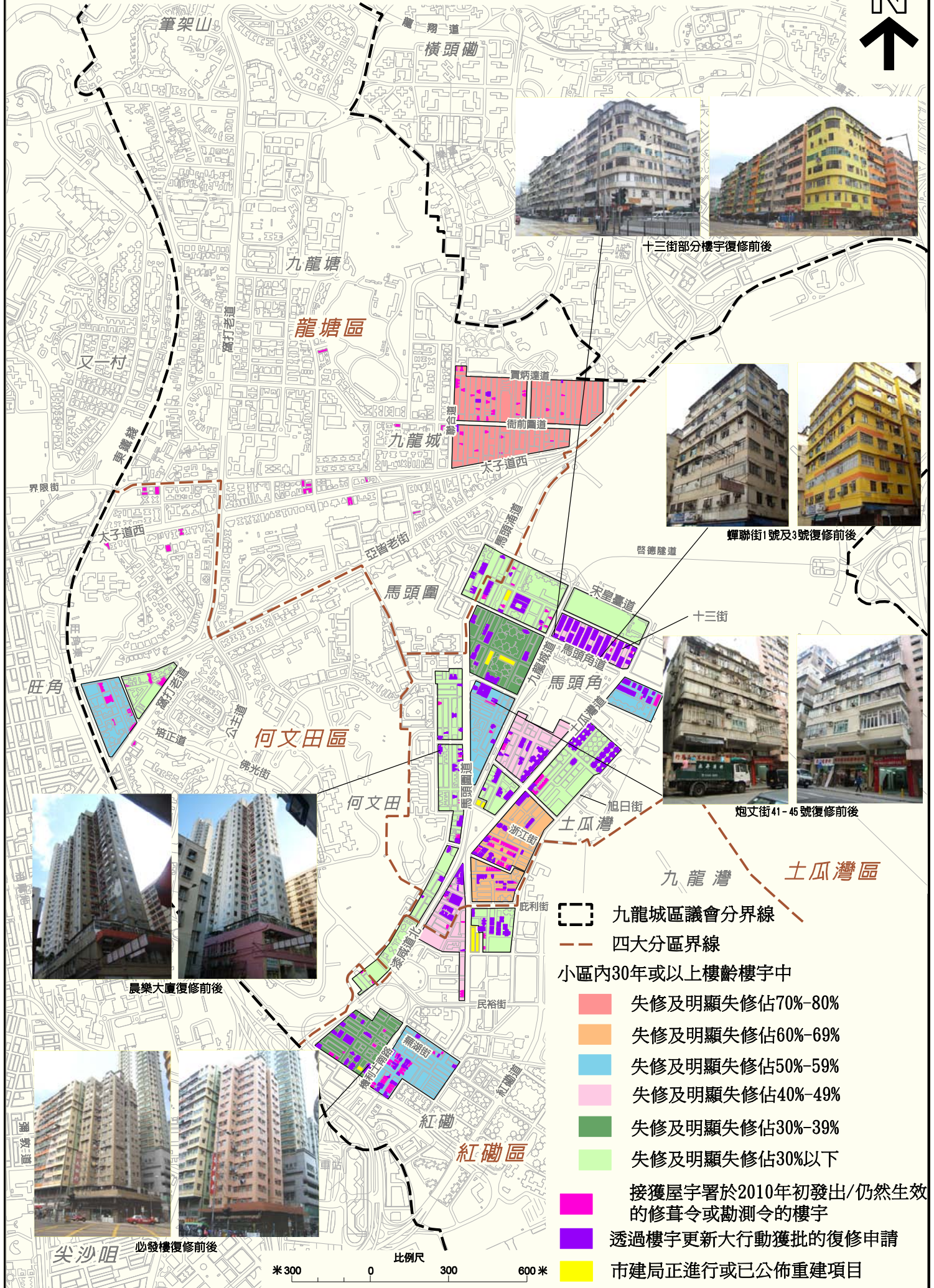
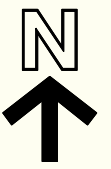
圖4.11 九龍城區私人樓宇樓齡分佈



資料來源：規劃署



圖4.12 九龍城區樓宇失修及樓宇復修狀況 (截至2010年12月)



資料來源：屋宇署及市建局

<u>在小區內 失修及明顯失修所佔百分比</u>	<u>小區內樓齡達 30 年或 以上的樓宇數目 (%)</u>
70% - 80%	521 (19%)
60% - 69%	373 (14%)
50% - 59%	457 (17%)
40% - 49%	491 (18%)
30% - 39%	178 (6%)
30% 以下	<u>721 (26%)</u>
	2,741 (100%)

按調查結果，失修及明顯失修佔樓宇總數 70% - 80% 的小區主要集中在龍城分區內的衙前圍道 / 賈炳達道 / 聯合道 / 太子道西一帶；失修及明顯失修佔樓宇總數 60%-69% 的小區多集中在土瓜灣分區的庇利街 / 土瓜灣道 / 浙江街一帶；失修及明顯失修佔樓宇總數 30% 以下的小區則主要集中在土瓜灣分區的多條街道 (721 幢) (圖 4.12)。

此外，按屋宇署 2010 進行的調查結果<sup>10</sup>，九龍城區樓齡達 50 年或以上的私人樓宇中，就其中的 291 幢樓宇，屋宇署在 2010 年初向其業主 / 佔用人發出或當時仍然生效的修葺令或勘測令約佔總數的 27%，這些樓宇大多集中在土瓜灣、紅磡及龍塘分區的衙前圍道兩旁 (圖 4.12)。

### 樓宇維修情況

為解決香港舊區樓宇失修問題，市建局及香港房屋協會 (下稱「房協」) 自 2003 年起曾先後推出多項財政及技術支援計劃協助私人樓宇業主維修其樓宇。2009

<sup>10</sup> 調查針對全港所有樓齡達 50 年或以上的私人樓宇進行巡查，目的是確定這些樓宇的結構是否安全。屋宇署根據樓宇的狀況把樓宇分成 4 個組別，分別是第 I 組的「需要進行緊急維修」、第 II 組的「有較明顯欠妥之處」、第 III 組的「只有輕微欠妥之處」及第 IV 組的「沒有明顯欠妥之處」。署方共巡查了九龍城區 1,088 幢樓宇，屬第 I、II、III 及 IV 組的樓宇分別佔 2 幢、318 幢、380 幢、及 388 幢，根據巡查的結果，署方已向 291 幢樓宇的業主或佔用人發出修葺令或勘測令。

年發展局聯同屋宇署、市建局及房協推出「樓宇更新大行動」計劃提供資助及一站式技術支援協助舊樓業主進行維修。九龍城區內透過「樓宇更新大行動」計劃獲批准的申請個案共 321 個，而相關樓宇正進行或已完成復修工程(圖 4.12)。另外，為了更妥善運用資源及方便申請，由 2011 年 4 月 1 日起，市建局及房協已將所提供的各項復修計劃整合為「樓宇維修綜合支援計劃」，提供一套更全面的技術及財政支援計劃。在該計劃內，適用於業主立案法團的有公用地方維修津貼和免息貸款及資助籌組業主立案法團，而適用於個別業主的有公共地方及家居維修免息貸款、樓宇安全貸款計劃及長者維修自住物業津貼計劃。

### 業權

九龍城區內樓宇的業權非常分散，會對市區更新工作及其進度造成障礙。

### 樓宇高度

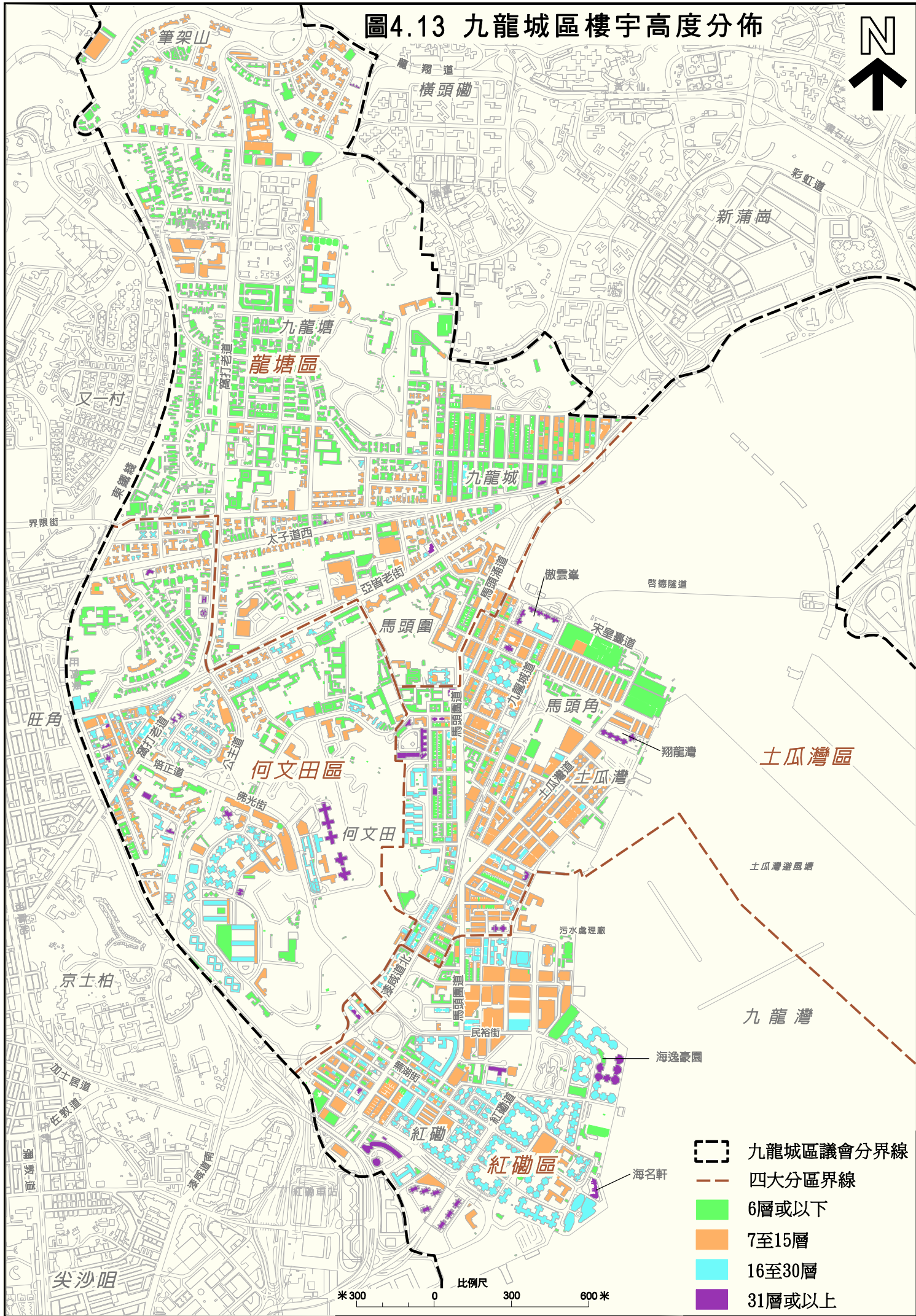
九龍城區有超過 5 成樓宇樓高 6 層或以下。這類樓宇主要集中在龍塘分區(圖 4.13)而大部分亦較舊(多為 50 年或以上樓齡)(圖 4.11)。7-15 層高的樓宇多集中於土瓜灣分區。超過 31 層或以上的樓宇則多是較新的住宅發展，如土瓜灣分區的傲雲峰與翔龍灣及紅磡分區的海名軒與海逸豪園等(圖 4.13)。

## 4.5 居住環境

九龍城以住宅區為主，工商業活動散佈其中。當中有市區罕有居住環境優靜的九龍塘低密度住宅區及何文田分區內的中密度住宅區。區內的樓宇維修保養情況亦佳。相反，在其他的分區如土瓜灣及龍塘區的九龍城，部份樓宇缺乏維修保養，有些更非常破舊，並築有僭建物。此外，部分樓宇內部改裝（俗稱劏房）問題嚴重，危及樓宇結構安全，對居民及公眾構成安全的問題，「劏房」問題嚴重的樓宇大多集中在土瓜灣及紅磡分區內。

九龍城區內多條的私家街道對整體居住環境亦構成影響(圖 4.14)。位於土瓜灣分區內的麗華街，鴻光街及環宇八街(圖 4.14)，部分街道因缺乏管理，街道上

圖4.13 九龍城區樓宇高度分佈



- 九龍城區議會分界線
- 四大分區界線
- 6層或以下
- 7至15層
- 16至30層
- 31層或以上

資料來源：規劃署

圖4.14 九龍城區私家街道及殯儀相關行業情況



- 九龍城區議會分界線
- 四大分區界線
- 九龍城區私家街道
- 紅磱分區內殯儀相關行業概括範圍

資料來源：規劃署及民政事務總署

常積聚污水，導致衛生環境惡劣，而路面亦因缺乏維修保養，導致部分破爛不堪。此外，這些私家街內常築有僭建物，而樓宇的地舖多用作汽車維修、五金店或機械零件維修工場，造成車輛亂泊及空氣與噪音等問題。

此外，紅磡分區西端一直是全港殯儀及相關行業的集中地。除世界殯儀館、萬國殯儀館、世盛殯儀館及九龍公眾殮房外，相關用途如長生店及庵堂等散佈於溫思勞街，寶其利街，必嘉街，安靜道及機利士南路旁，與區內的住宅用途不相協調，對當區居民造成環境及心理上的影響(圖 4.14)。

#### 4.6 建築文化遺產及其他

九龍城區內現有 34 個法定古蹟及歷史建築物(圖 4.15)，包括 3 個法定古蹟，2 個一級歷史建議物、12 個二級歷史建築物，15 個三級歷史建築物及 2 個具考古研究價值的地點(包括啓德新發展區內的龍津橋)。此外，宋皇臺公園內的宋皇臺石刻屬政府文物地點。

除部分歷史遺址外，區內大部分的法定古蹟及歷史建築物都保持原來用途，如廟宇，學校，醫院，教堂等。位於土瓜灣分區的前馬頭角牲畜檢疫站(牛棚)已空置，部分改為牛棚藝術村。另外，位於龍塘區空置多時的候王廟新村 31 至 35 號舊民居已被納入政府第 2 期活化計劃名單內，作文物及旅遊資訊中心。

除了具有歷史價值的建築物外，九龍城區亦保留不少具地區文化色彩或有集體回憶價值的建築或地方，例如在土瓜灣分區內白宮冰室(位於馬頭角道)及永香冰室(位於永耀街)；紅磡分區內崇潔街及崇志街的特色食肆及民樂街及民裕街一帶珠寶展銷中心(俗稱為珠寶街)。

圖4.15 九龍城區古蹟及歷史建築物分佈



資料來源：康樂及文化事務署 - 古物古蹟辦事處

## 4.7 主要規劃發展

### 啓德新發展區

前啓德機場位處九龍城的東南面，南臨維多利亞港，佔地約 328 公頃並擁有一條長達 11 公里的海濱。政府於 2007 年提出啓德分區規劃概念，並把啓德分爲六個主要分區發展(圖 4.16)。

**啓德城中心**內有沙中線啓德站，主要作商業/辦公室用途及住宅混合發展。政府在區內亦預留了一幅土地予市建局作爲重建舊區時提供現金補償以外的「樓換樓」先導計劃之用。

**體育場館區**位處北停機坪西部及鄰近沙中線啓德站、土瓜灣和九龍城等社區，將成爲區內的體育中心。

**都會公園**座落前跑道北部，連接體育場館及其餘的跑道區域。

**跑道休閒區**座落前跑道中部，用作具有特色低密度沿海住宅/酒店發展。海旁並會設有購物街，爲都會公園至旅遊及休閒中心沿途一帶環境增添色彩。

**旅遊及休閒中心**座落跑道南部，除了用作發展郵輪碼頭外還將成爲一個旅遊及休閒中心。

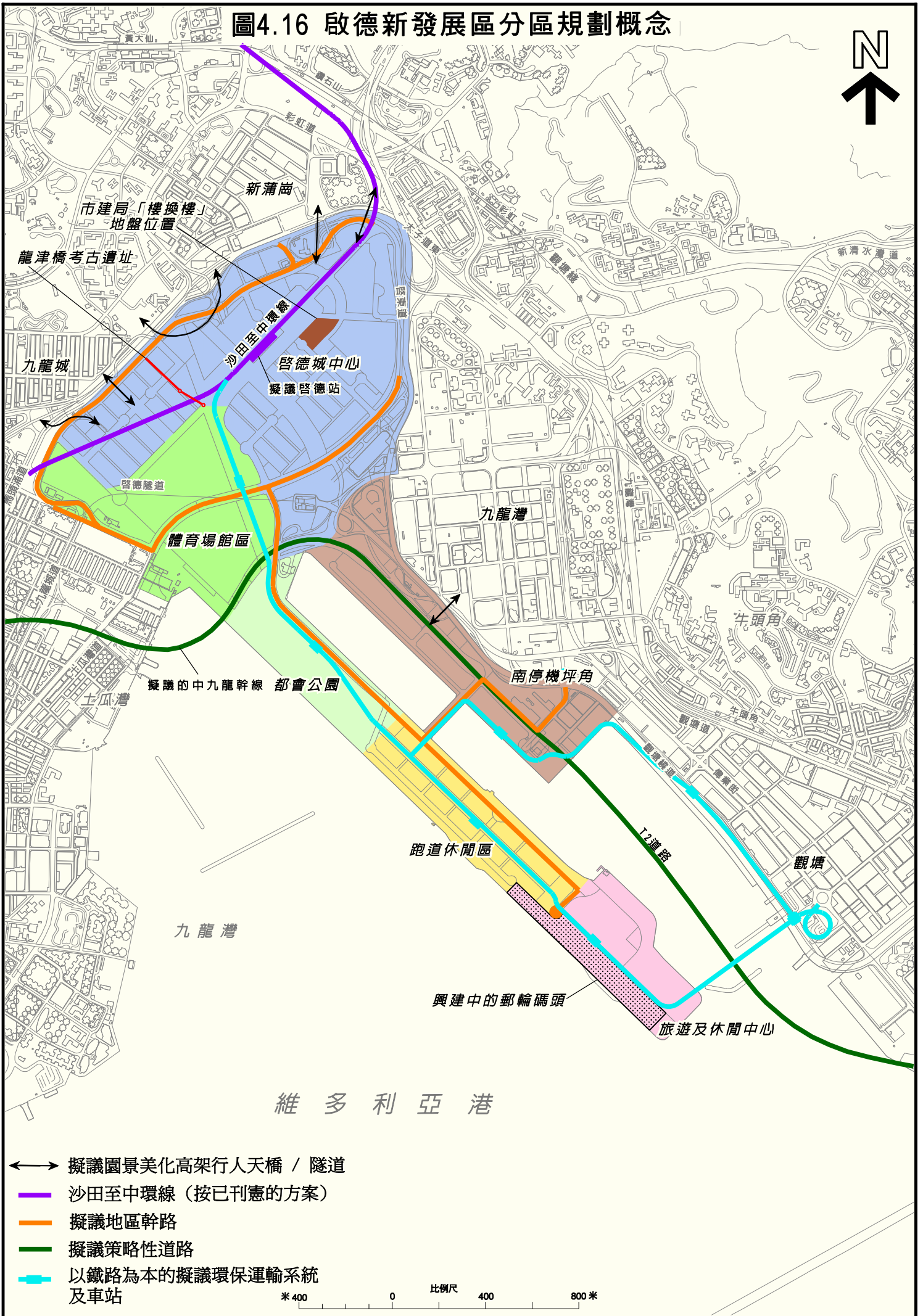
**南停機坪角**以不同形式的商業、政府機構及社區設施，作爲跑道上的景點及九龍灣與觀塘商業區間的中轉土地用途，並協助觀塘商貿區的重整。

政府計劃在啓德新發展區興建以鐵路爲主的環保運輸系統。並會就此系統作進一步研究。此系統將會連接觀塘海旁、郵輪碼頭暨旅遊及休閒中心、跑道休閒區、都會公園、體育場館等，既能成爲啓德新發展區的特色，並提升該區整體對遊客的吸引力。

由於啓德、土瓜灣和九龍城擁有價值很高的建築文化遺產，包括土瓜灣的魚尾石、牛棚藝術村(前馬頭角牲畜檢疫站)、宋皇臺及九龍城的寨城公園等，政府打算挑選及優化部分行人路線作爲啓德文物徑，並會穿過公園和購物街等，使遊人享有多層面的經歷及樂趣。



圖4.16 啟德新發展區分區規劃概念



維多利亞港

- ↔ 擬議園景美化高架行人天橋 / 隧道
- 沙田至中環線 (按已刊憲的方案)
- 擬議地區幹路
- 擬議策略性道路
- 以鐵路為本的擬議環保運輸系統及車站

比例尺 0 400 800 米

### 市建局重建計劃(圖 4.12)

市建局現時在九龍城區內的重建項目並不多，正在進行或已公佈的重建項目包括土瓜灣分區的浙江街/下鄉道項目、北帝街/木廠街項目、新山道/炮仗街項目及北帝街/新山道項目。紅磡分區則有必嘉圍項目及馬頭圍道/春田街項目。

### 私人重建計劃

一直以來，九龍城區內由私人主導的重建計劃大多數是單棟樓式的重建，缺乏綜合的市區重建發展。直至近年才有發展商提出在劃作「綜合發展區」的地帶進行重建計劃。

### 未來新發展(圖 4.17)

九龍城區內有多幅土地供未來發展之用，包括 2011 年 2 月至 2012 年 3 月賣地計劃申請表內紅磡填海區紅鸞道與華信街交界的酒店用地、紅鸞道與建鸞街交界的商業用地、常樂街與常盛街交界及佛光街與常富街交界兩幅住宅用地；已批給香港鐵路有限公司發展住宅用途的前山谷道邨第一期用地；已招標的紅磡機利士南路與寶其利街交界及利工街的兩幅住宅用地及於 2011 年 4 月以拍賣形式出售的紅磡高山道住宅用地。

### 其他發展(圖 4.18)

為改善九龍城區內現有的休憩及康樂設施，九龍城區議會自 2010 起透過小型改善工程撥款在區內進行中或已完成的小型改善工程超過 30 項，計劃中的亦有 9 項。這些項目包括在土瓜灣分區的海心公園加設座椅及發展紅磡分區內紅磡南道及紅荔道交界對出空地為休憩花園等。

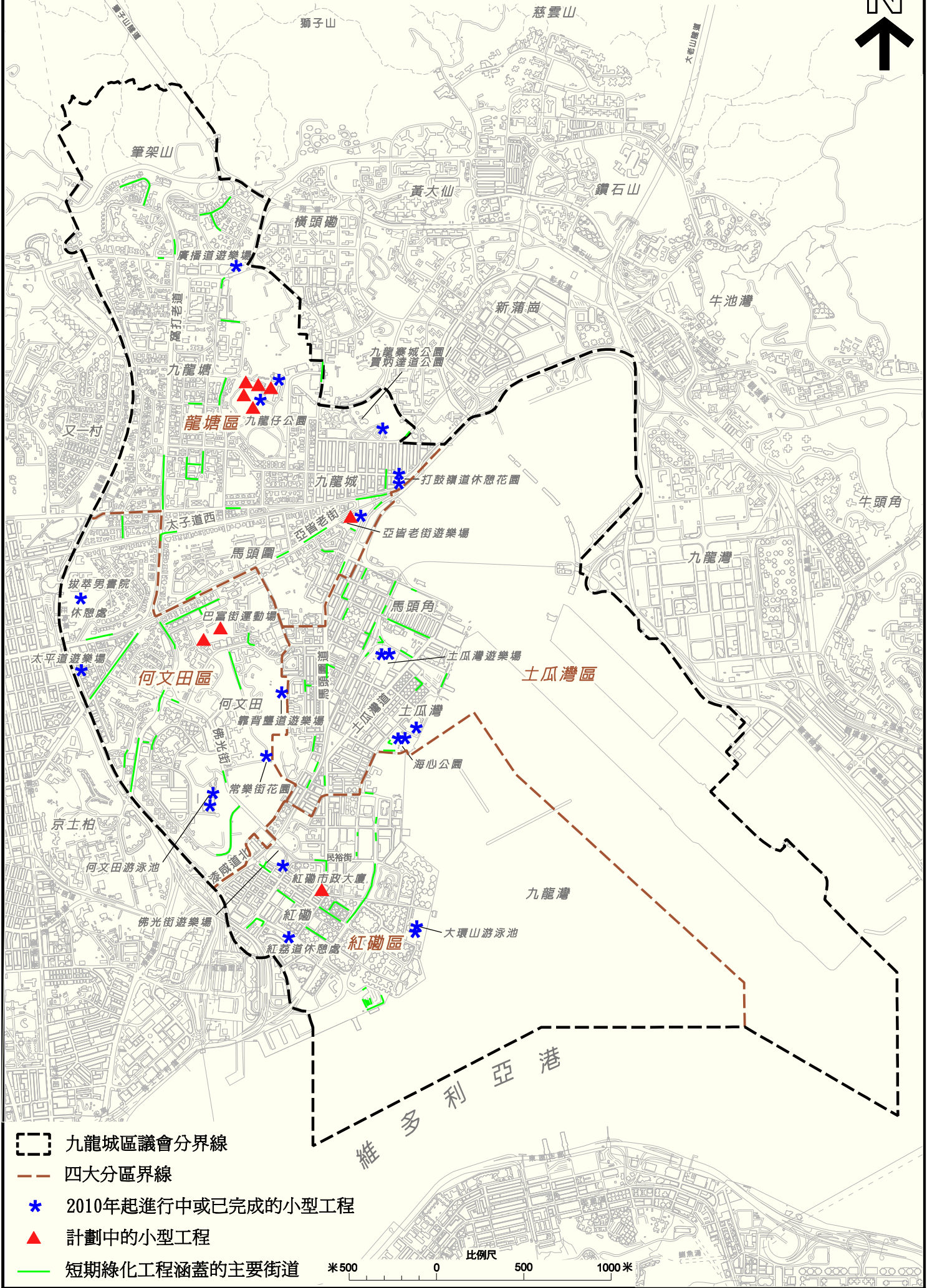
另外，為了改善及美化環境，土木工程拓展署已完成制定全港市區綠化總綱圖。短期綠化工程已在各區包括九龍城區各條街道旁廣植樹木，主要涵蓋的街道包括土瓜灣分區的九龍城道及馬頭角道，龍塘分區的窩打老道及太子道東，紅磡分區的紅磡道、華信街附近及何文田分區的亞皆老街及公主道等，工程預計

圖4.17 九龍城區內供未來發展之用的土地



資料來源：地政總署

圖4.18 九龍城區小型改善工程及綠化情況



九龍城區議會分界線

四大分區界線

\* 2010年起進行中或已完成的小型工程

▲ 計劃中的小型工程

短期綠化工程涵蓋的主要街道

米 500 0 500 1000米 比例尺

資料來源：九龍城區區議會及土木工程拓展署

2011 年年中完成。市區綠化總綱圖內建議的中期和長期措施則分別須要聯同其他發展項目或需私人參與綠化及須配合市區長遠發展/重建方可推行。

### 市區更新工作概況

九龍城區內超過 50 年樓齡的樓宇佔全港大約四分之一，一些樓宇失修情況嚴重，構成安全的問題。市建局至今在區內的重建項目不多。由私人主導的亦多是零碎的重建發展，對幫助改善區內的環境效果不大。在樓宇修復方面，發展局近年大力推行包括「樓宇更生大行動」等計劃，參予的機構/政府部門包括市建局、房協及屋宇署等，力求改善舊樓失修的情況。在九龍城區，樓宇修復計劃涵蓋包括十三街及環宇八街等的廣泛地方。樓宇修復在紓緩拆卸重建的逼切性之餘亦需配合重建破舊失修嚴重的樓宇，以改善居民的居住環境。該區極需要綜合的市區重建規劃。

在文物保育方面，九龍城區內有為數不少的法定古蹟及歷史建築物。雖然大部分建築都保持原有用途，一些歷史建築物如前馬頭角牲畜檢疫站(部分改為牛棚藝術村)仍有進一步活化的空間，並有助催化九龍城的市區更新步伐。在地區活化方面，九龍城區議會的小型改善工程及當局的綠化計劃發揮了改善及美化環境的功能。不過，整體而言，九龍城區仍缺乏一套能運用社會各方面資源的綜合市區更新策略，以改善居民的生活環境。

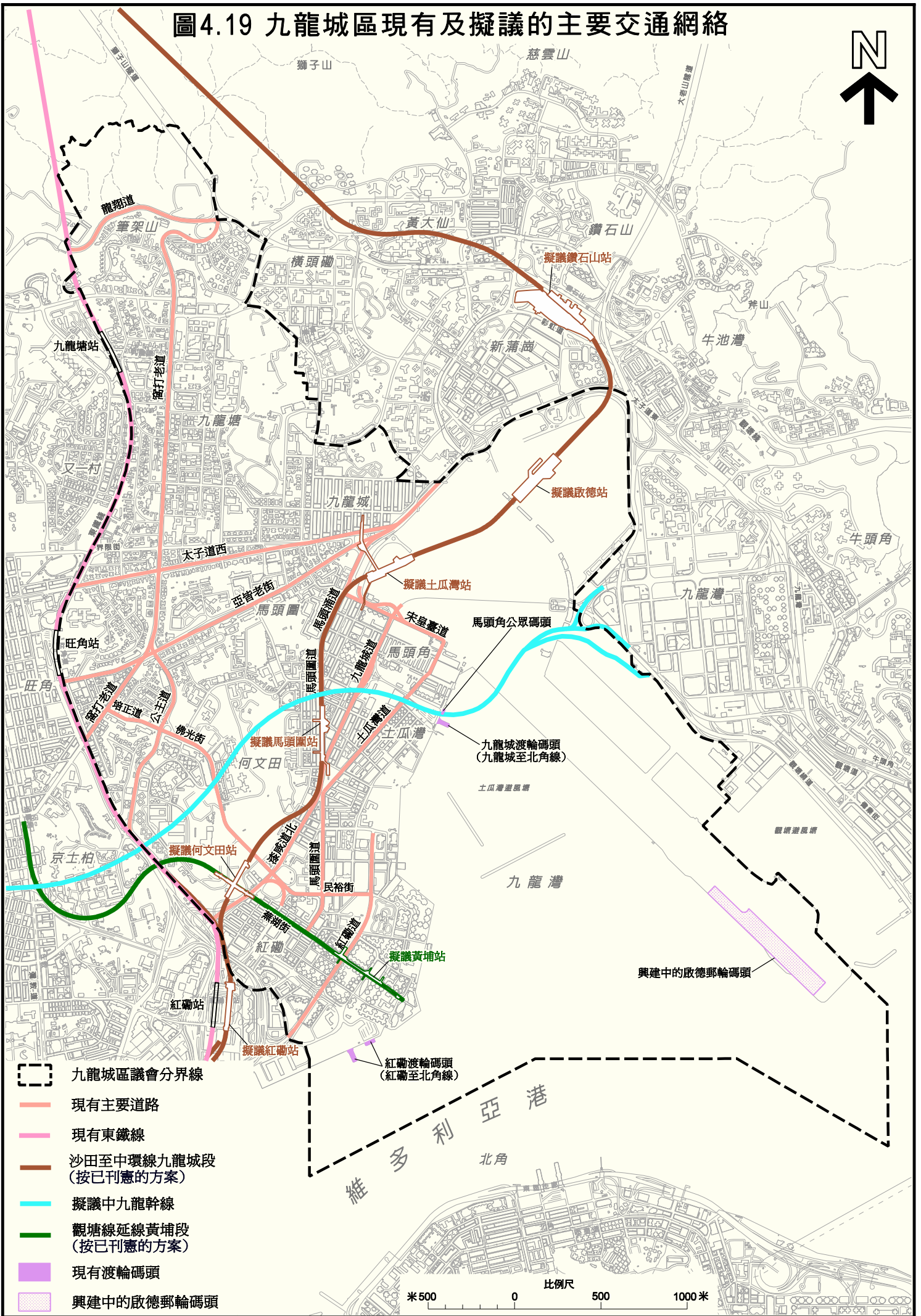
## 4.8 主要交通運輸網絡

### 現有道路

九龍城區現有 7 條主要道路(窩打老道、公主道、馬頭圍道、漆咸道北、九龍城道、土瓜灣道及紅磡道)從南至北貫通整區，連接東西方向的主要道路則包括龍翔道、太子道西、亞皆老街、培正道、佛光街及宋皇臺道(圖 4.19)。

九龍城區區內道路交通雖然甚為方便，但一些地區如龍塘區的衙前圍道、何文田分區的公主道與培正道交界、紅磡分區的蕪湖街和紅磡道交界及漆咸道北紅磡段等，時有交通擠塞情況出現。

圖4.19 九龍城區現有及擬議的主要交通網絡



資料來源：規劃署及路政署

## 擬議的道路幹線

爲了紓緩九龍中部現有東西行道路的交通擠塞情況，政府正計劃興建中九龍幹線(圖 4.19)。該擬議全長約 4.7 公里的道路幹線大部分以隧道形式連接西九龍填海區與啓德新發展區。中九龍幹線西端將興建通道，連接現有西九龍公路的油麻地交匯處。中九龍幹線東端亦會興建通道，連接未來 T2 主幹道路及九龍灣與啓德新發展區的道路網。

## 已刊憲的鐵路計劃

### **沙田至中環鐵路線(沙中線)(圖 4.19)**

沙中綫分爲兩段，分別是大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段，大圍至紅磡段將馬鞍山綫從大圍延伸至紅磡、沿途設顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡站，紅磡至金鐘段則將東鐵綫由紅磡站，經第四條過海鐵路及會展站延伸至金鐘站。其中啓德、土瓜灣、馬頭圍及何文田站位於九龍城區內，而位於現時空置的前山谷道邨地底何文田站更是沙中綫與觀塘綫延綫的轉綫站。沙中綫主要工程預計於 2012 年正式動工，大圍至紅磡段預計於 2018 年完成，紅磡至金鐘段則預計於 2020 年完成。

### **觀塘綫延綫(圖 4.19)**

觀塘綫延綫全長約 2.6 公里，由現時觀塘綫油麻地站延伸至新建的何文田站及黃埔站，乘客可於何文田站轉乘將來的沙中綫。主要工程預計 2015 年建成。

## 水上交通

紅磡及土瓜灣分區均設有碼頭，市民可從紅磡渡輪碼頭或九龍城渡輪碼頭乘渡輪往來北角。兩個碼頭(紅磡渡輪碼頭及九龍城碼頭)旁邊設有巴士總站，方便市民轉乘交通工具。至於毗鄰九龍城渡輪碼頭的馬頭角公眾碼頭，並沒有固定渡輪航線，一般多作公眾使用。

擬議的啓德郵輪碼頭將提供兩個 800 米長泊位，讓兩艘超級郵輪同時停泊。第一個泊位預計於 2013 年建成(圖 4.19)。

## 5. 機遇與挑戰(圖 5.1)

在新的《市區重建策略》下，市區更新並不是零星拆建的過程，政府會採取全面綜合的方式，藉着重建發展，樓宇復修，舊區活化和文物保育等方法，更新舊區面貌。在進行市區更新時，亦會採用「以人為先，地區為本，與民共議」的工作方針。為此，政府會設立市區更新地區諮詢平台，以加強地區層面市區更新的規劃。九龍城諮詢平台作為首個試點平台在制定一套適合該區的事區更新策略供政府考慮的過程中，除參考本報告內提供九龍城區的最新情況外，亦可考慮下文一些在該區進行市區更新可能面對的機遇與挑戰，作為討論基礎的一部分。

### 5.1 機遇

- (i) 啓德新發展區毗鄰九龍城區，區內完善的商住、康樂、休閒、旅遊規劃及配套設施(包括便捷的道路及行人通道(例如地下街、行人天橋、園景美化高架行人道及地面過路處等)連接毗鄰區域)可加強九龍城及啓德新發展區的連繫，從而促進九龍城舊區的活化。此外，市區重建局「樓換樓」先導計劃的一個地盤設於啓德新發展區內。該計劃預計於 2016 年完成，有助加快九龍城區的事區更新步伐；
- (ii) 涵蓋九龍城的一些擬議或已刊憲的大型交通運輸幹道及鐵路建設，包括中九龍幹綫、鐵路沙中綫及地鐵觀塘綫延綫將會大大提高九龍城，特別是土瓜灣、紅磡及何文田分區的可達性及暢達性，加快區內城市發展及市區更新步伐；
- (iii) 已評為二級歷史建築的前馬頭角牲畜檢疫站部分建築物現時用作牛棚藝術村。該建築物如能進一步活化及提供相應的文化社區活動，將有助加強當地社區的歸屬感、增加附近地區的人流及促進商業活動。相關的活化工作與毗鄰煤氣廠的長遠住宅發展及附近規劃作「綜合發展區」的十三街的未來發展亦可發揮相輔相承的作用，並配合鄰近啓德新發展區的規劃，作為九龍城市區更新的催化劑；



圖5.1 九龍城區的機遇與挑戰



- (iv) 九龍城區內有豐富的歷史建築文化遺產，如前九龍寨城衙門和南門遺蹟、宋皇臺石刻及龍津橋考古遺址等，優化該區的環境與設施及設立文物徑有助帶動經濟旅遊發展；
- (v) 九龍城區內有不少特色食肆及商舖，如龍城分區的衙前圍道一帶的東南亞食肆及各式各樣的食物商店；及紅磡分區內民泰街的美食街等。優化這些地區並配合特色美食主題有助帶動經濟及旅遊發展；及
- (vi) 九龍城區東臨九龍灣，南接維多利亞港，優化海濱的連貫性及可達性不但有助市民享受海濱的優美環境，並會帶動經濟旅遊發展。

## 5.2 挑戰

- (i) 九龍城區內如土瓜灣及龍塘分區，部分樓宇缺乏維修，有些更非常破舊，極待改善；
- (ii) 九龍城區內業權分散的問題對進行市區更新工作及其進度造成障礙；
- (iii) 區內私家街因管理不善而衍生出來的衛生、僭建物及車輛亂泊等問題如不能徹底解決，會對進行市區更新及改善環境的工作造成障礙；
- (iv) 在十三街存在多年的汽車維修工場對附近居民所造成的空氣及噪音等問題對進行市區更新及改善環境的工作有一定的影響，但搬遷有關工場的可行性需作進一步研究及會涉及業界的維生及經濟等問題；及
- (v) 紅磡區內與殯儀業有關的用途對區內居民在環境及心理上造成一定的影響，搬遷該些「鄰避」用途，特別是殯儀館會面對相當大的困難。

## 6. 九龍城區內人士的市區更新願景

在進行《市區更新地區願景研究》期間，研究顧問舉辦了多次地區諮詢，其中包括焦點小組會議，交流會及問卷調查等。收集到的區內人士主流意見可根據市

區更新四大策略，即重建發展、樓宇復修、舊區活化與文物保育及海濱活化，歸納在下文。

### 6.1 重建發展(圖 6.1)

地區意見多認為超過 50 年以上樓齡的樓宇普遍失修，因此在九龍城區內有多處舊樓集中的地方須要重建，重建地方的意見如下：

土瓜灣分區	十三街及五街一帶、環字八街、上鄉道、美景街、落山道一帶及馬頭角道附近幾幢舊樓
龍塘分區	衙前圍道兩旁、太子道西及賈炳達道一帶
紅磡分區	馬頭圍道、黃埔街、必嘉街、寶其利街、機利士南路、曲街、差館里一帶
何文田分區	梭樞道一帶

資料來源：九龍城區《市區更新地區願景研究》報告第 5 章

### 6.2 樓宇復修(圖 6.1)

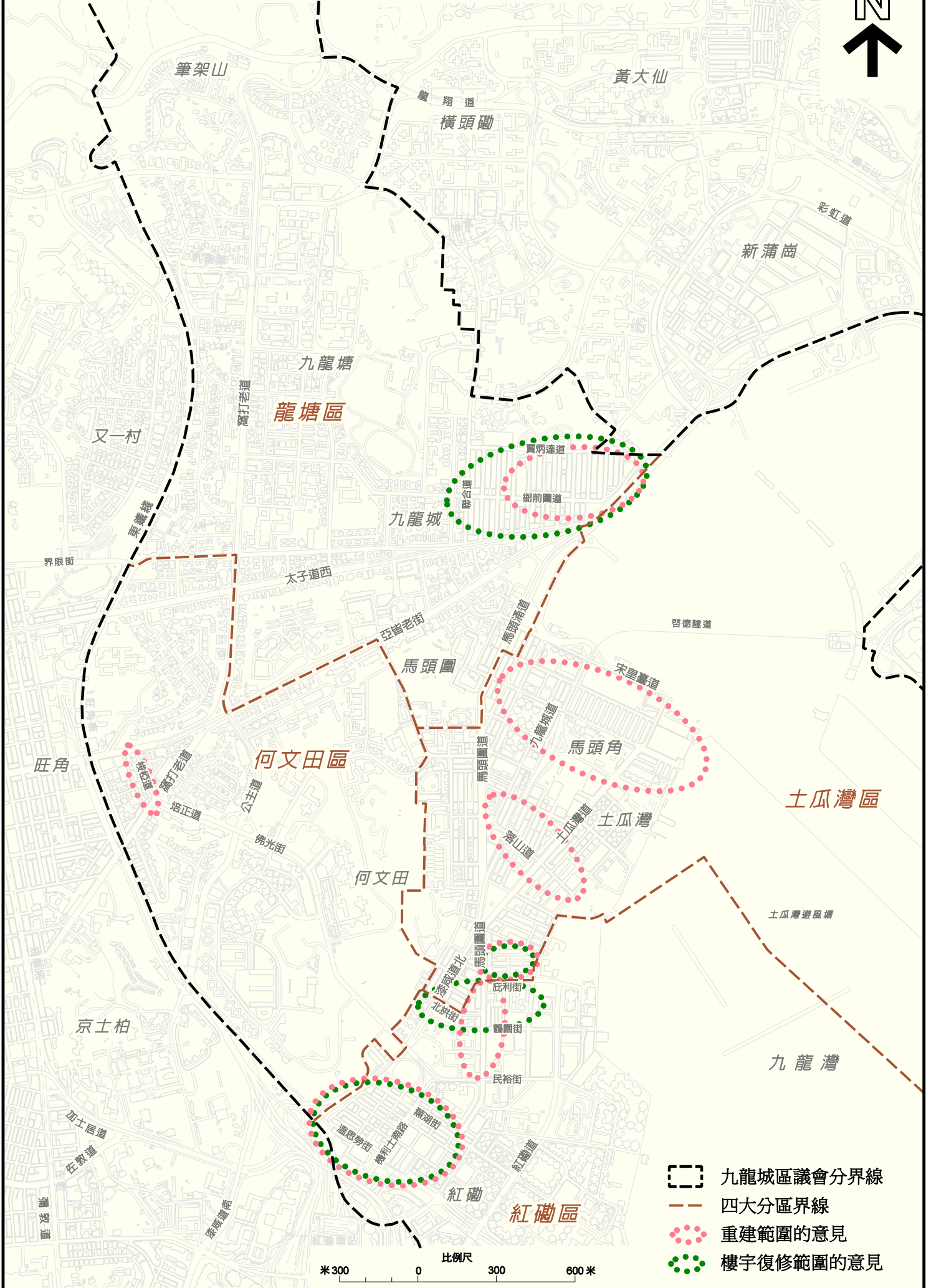
地區意見認為樓宇復修時，復修範圍不應只顧及公共地方和樓宇外牆，單位內的失修或違法改動等問題也須關注。舊區樓宇復修往往牽涉很多復雜問題，如私人復修工程欠缺政府監管、僭建物情況嚴重、清拆天台僭建物之餘居民未能改善消防設備、私家街衛生環境問題等。因此，意見多集中希望政府在樓宇復修的問題上提供技術性諮詢及顧問服務，更多資助貸款及盡快落實強制驗樓計劃。





進行復修地方的意見如下：

土瓜灣分區	環字八街(希望政府可收回私家街管理)
龍塘分區	衙前圍道兩旁、太子道西及賈炳達道一帶
紅磡分區	馬頭圍道、北拱街、庇利街一帶及差館里至溫思勞街、機利士南路一帶

資料來源：九龍城區《市區更新地區願景研究》報告第 5 章

圖 6.1 九龍城區地區意見-重建及樓宇復修的範圍



-  九龍城區議會分界線
-  四大分區界線
-  重建範圍的意見
-  樓宇復修範圍的意見

資料來源：九龍城區《市區更新地區願景研究》報告

### 6.3 舊區活化(圖 6.2)

地區意見希望透過舊區活化，可改善或增加當區的休憩及社區設施及綠色環境。居民就舊區活化項目涉及的範圍及大致內容的意見可參考圖 6.2。

### 6.4 文物保育(圖 6.3)

地區意見認為除了政府已評級的古蹟及歷史建築物外(圖 4.15)，保育文物建築或地區特色的意見見圖 6.3。

透過串連上述地方可成為以下不同主題的文物徑(圖 6.4)：

- (i) 南宋末年二帝的歷史遺蹟；
- (ii) 明清時期的活動軌跡；
- (iii) 十九世紀末至戰後九龍城區內的社區生活；
- (iv) 九龍城早期宗教建築；
- (v) 九龍城早期學校建築；及
- (vi) 九龍城區的飛行事業。

### 6.5 海濱活化(圖 6.2)

九龍城的土瓜灣及紅磡分區不乏臨海地方，但現時由啓德新發展區經土瓜灣，紅磡到尖沙咀東部的一段臨海地帶被露天停車場，污水處理廠及其他用途阻隔，未能連貫起來。地區意見認為目前活化海濱所遇到的問題主要是土地資源未被有效善用。政府應將被阻隔的海濱土地活化為旅遊點，東接啓德新發展區，南及西連接尖沙咀東，連接現有設施如海心公園，碼頭及屋邨等，連接海濱地段的意見見圖 6.2。此外，臨海休憩用地及海濱長廊內的設施亦需優化及配合當區特色。

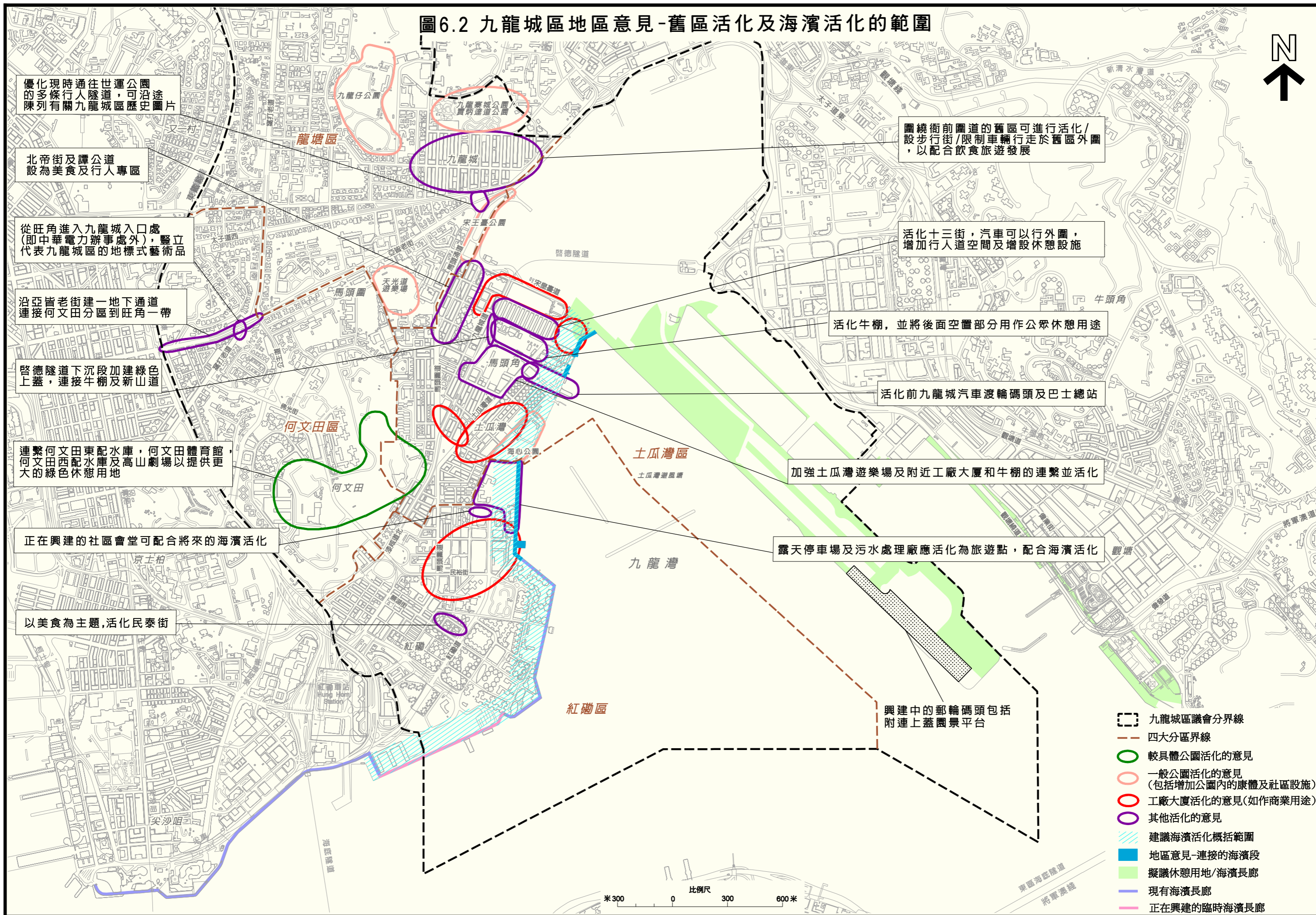
## 7. 前瞻

九龍城作為一個有長遠歷史背景的地區，已經歷了不同階段的城市發展過程。至今，一些地區如九龍城及土瓜灣開始出現樓宇狀況及居住環境極需改善的情況，進行市區更新工作是刻不容緩的。隨着九龍城諮詢平台的成立，市區更新工作在公眾的參與下可更有系統地進行，並能確切反映居民的訴求。上文第 6 節概括歸納了在進行《市區更新地區願景研究》期間收集到的九龍城區內人士就重建發展、樓宇復修、舊區活化、文物保育及海濱活化所提出的主流意見。委員在進一步討論區內的市區更新課題時，可因應區內的現有狀況，考慮下列各點：

- (i) 怎樣決定涉及多個範籌的地區意見的優先次序；
- (ii) 怎樣平衡地區內的不同意見及切合不同人士包括不同種族人士的需要；
- (iii) 怎樣運用社會各方面的資源以推行市區更新工作；
- (iv) 怎樣保存地方特色；
- (v) 怎樣保存社區網絡；及
- (vi) 怎樣減少對區內社會、經濟方面的影響。

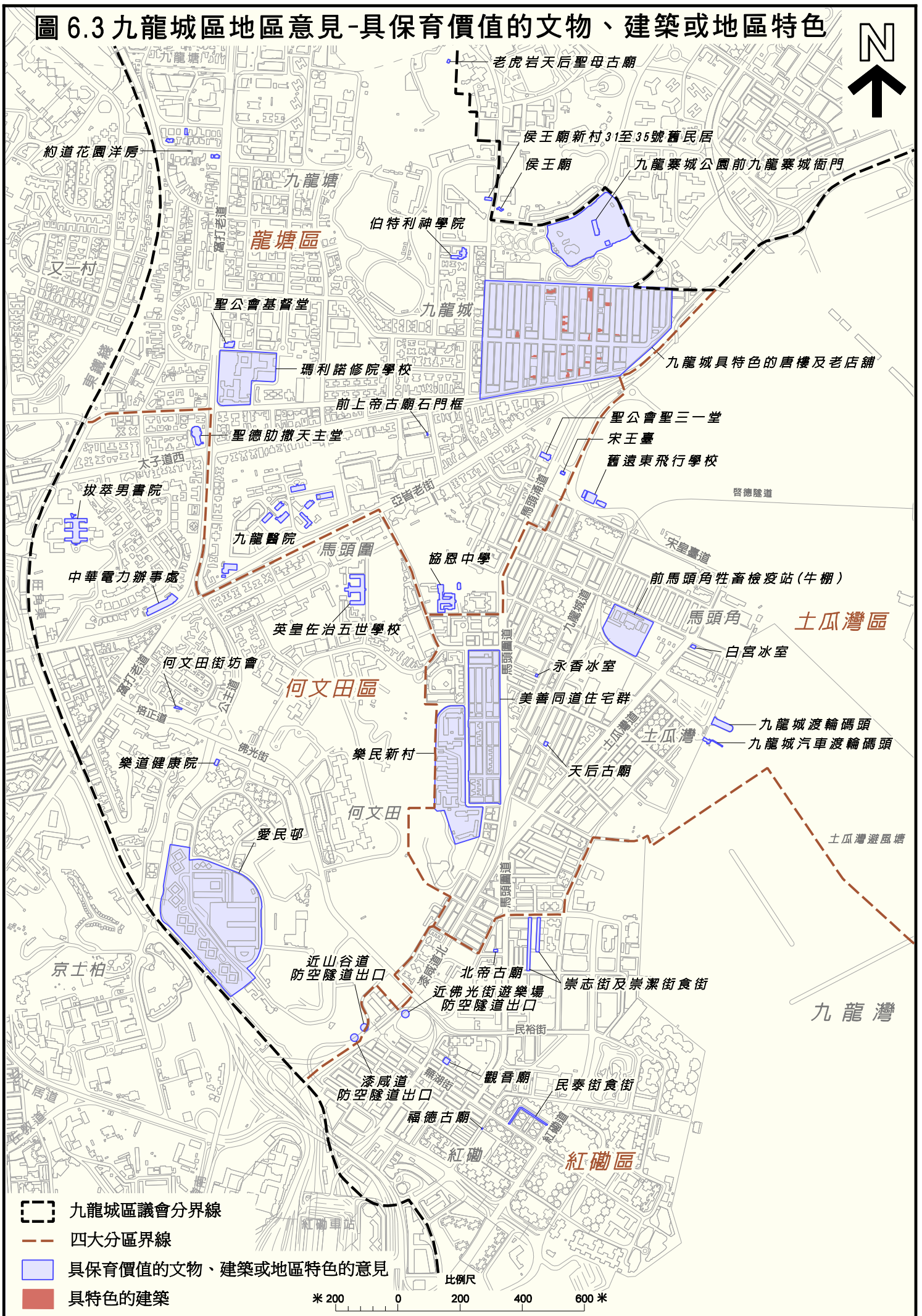
期望在九龍城諮詢平台和區內的持份者及居民的相互合作之下，可為九龍城區制定可持續的市區更新藍圖，供政府考慮。

圖6.2 九龍城區地區意見-舊區活化及海濱活化的範圍



資料來源：規劃署，土木工程拓展署及九龍城區《市區更新地區願景研究》報告

圖 6.3 九龍城區地區意見-具保育價值的文物、建築或地區特色



資料來源：九龍城區《市區更新地區願景研究》報告





## 參考書目

1. 九龍城區「地區為本」《市區更新地區願景研究》，九龍城區區議會，2010年。  
(<http://www.ursreview.gov.hk/eng/doc/Kowloon%20City%20Aspiration%20Study.pdf>)
2. 李翠媚，李煒佳，楊淑敏，《九龍古蹟黃頁》，2010年。
3. Historical cum Social Study on Kowloon City District in Connection with Kai Tak Area, Development Bureau, 2009。  
(<http://www.heritage.gov.hk/en/doc/conserves/kowlooncitiyfinalreport.pdf>)
4. Research on Future Development of Artist Village in Cattle Depot, Development Bureau, 2010。  
([http://www.heritage.gov.hk/en/doc/conserves/CDAV\\_finalversionjun10.pdf](http://www.heritage.gov.hk/en/doc/conserves/CDAV_finalversionjun10.pdf))
5. 《啓德規劃檢討》行政摘要，規劃署，2007。
6. 香港政府統計處 2010年12月就業數字、僱傭及職位空缺按季統計調查。
7. 香港政府統計處 2010按區議會分區劃分的人口及住戶統計資料。
8. 香港政府統計處 2006年中期人口統計按區議會分區、種族劃分的居港人口及按屋宇單位類型劃分人口資料。
9. 法定古蹟及已評級歷史建築名單，古物及古蹟辦事處，2011年。
10. 馬頭角(編號 S/K10/20)、啓德(編號 S/K22/2)、九龍塘(編號 S/K18/16)、何文田(編號 S/K7/20)及紅磡(編號 S/K9/24)分區計劃大綱核准圖，城市規劃委員會。
11. 概括土地用途分布資料，規劃署，2010。
12. 全港工業用地的分區研究報告，規劃署，2009。
13. 全港樓齡50年或以上的樓宇調查，屋宇署，2010。
14. 九龍城區樓宇樓齡及層數資料，規劃署，2011。
15. 「樓宇狀況調查」，市區重建局，2010年。
16. 第二期活化計劃資料，文物保育辦事處網頁。
17. 中九龍幹線資料，路政署網頁。
18. 沙田至中環線刊憲文件，2010年11月及12月。
19. 啓德郵輪碼頭資料，啓德辦事處，土木工程拓展署網頁。
20. 九龍城綠化總綱圖，土木工程拓展署網頁。

21. 紅磡及土瓜灣海濱長廊發展資料，九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組秘書處，規劃署，2011。
22. 2010-11 年度康樂及文化事務署轄下康樂場地小型改善工程，九龍城區議會轄下文娛康樂及地區設施管理委員會第 10/11 號文件。
23. 封面相片：地政總署航攝照片編號 CW88558。