

九龍海濱連一線 規劃願景須實現

「九龍城交通」由一群關注九龍城區交通規劃的居民創立，致力推動在九龍城區建設更多元而可持續發展的交通網絡，當中包括海濱規劃及連貫海濱長廊議題。近年政府不但積極致力開放維港兩岸的海旁空間，更在東岸公園、海心公園擴建部分及茶果嶺海濱花園等的空間園景及設計上花很多心思，令市民能享用多元而活力的維港海濱，實為社會帶來莫大裨益。

在完成各項開放海濱工作的同時，我們亦希望藉著立法會發展事務委員會成立「研究與海濱相關的政策事宜小組委員會」之時，希望政府、立法會及社會留意到九龍城區連同附近周邊地區現時仍有多處早已規劃予公眾享用的海濱空間尚未能開放，應及早著手推動貫通整段來往尖沙咀及茶果嶺連貫海濱長廊的工作。這些空間包括：

1. 翔龍灣海濱（翔龍灣煤氣設施）
2. 跑道公園海濱（原啟德跑道公園，現為啟德社區隔離設施）
3. 鶴園海濱（維港中心、富德中心及九龍 90 號碼頭）
4. 紅磡前貨物起卸區海濱（尖東至海灣軒）



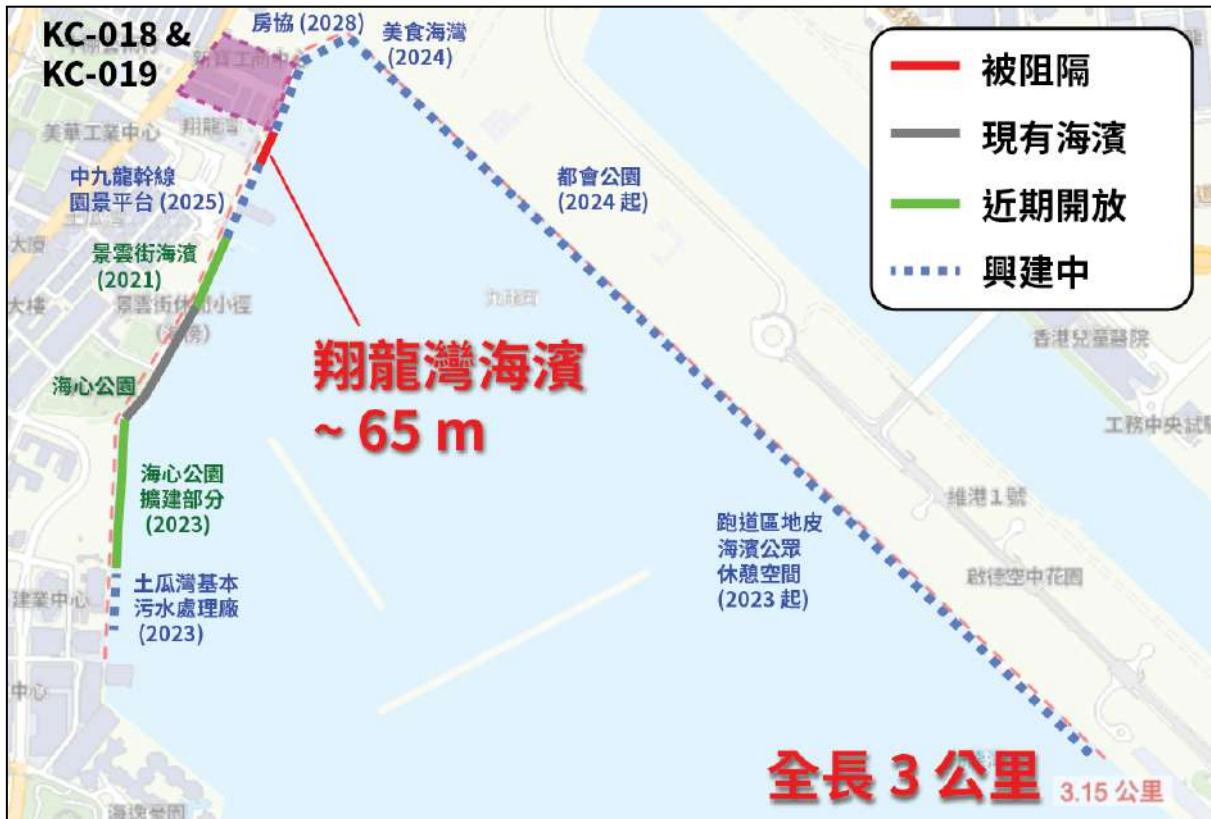
九龍中海濱開放狀況（撤除啟德郵輪碼頭設施）

（根據立法會 CB(1)141/2023(06) 號文件《建設更暢達的海濱》及最新發展項目資料而繪製）

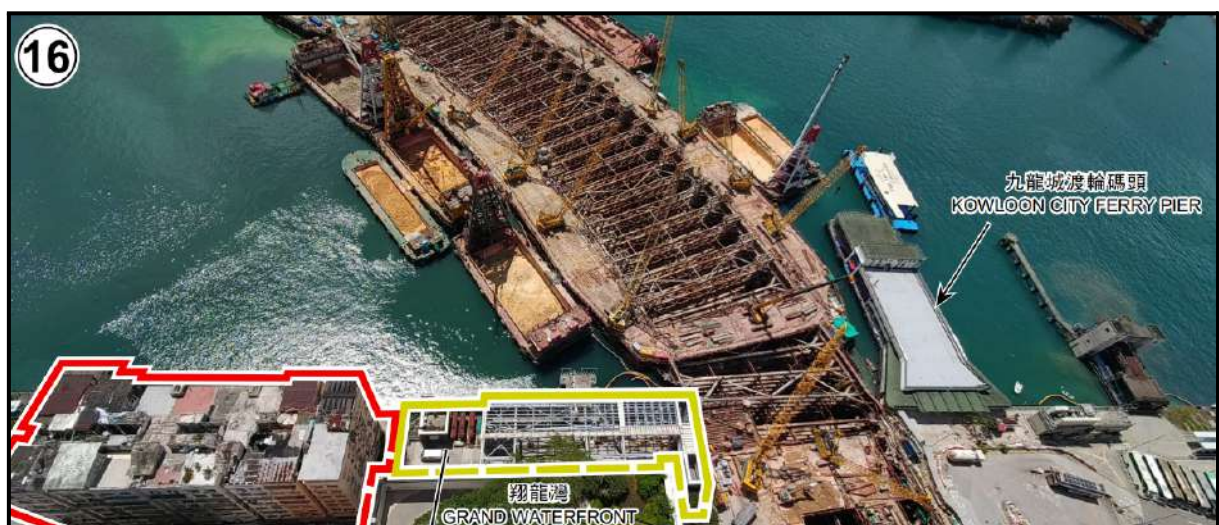
- 藍線 - 已開放的海濱空間
- 綠線 - 已落實 / 短期內開放的海濱空間
- 紅線 - 仍未能開放的地面海濱空間

1. 翔龍灣海濱 (翔龍灣煤氣設施)

翔龍灣海濱只長約 65 米，現時主要用作煤氣公司的調壓設施及運送石腦油的碼頭設施。其南面現時是中九龍幹線工程地盤，完成工程後將會提供一個園景平台及公共空間予公眾享用，北面則為市建局 KC-018 及 KC-019 重建項目建議的海濱空間。貫通翔龍灣海濱能將土瓜灣及啟德海濱連接成由土瓜灣基本污水處理廠到啟德郵輪碼頭之間一段長 3 公里的海濱，有重大的規劃裨益。



土瓜灣基本污水處理廠到啟德郵輪碼頭之間一段長 3 公里的海濱



翔龍灣海濱 (規劃署, 2023)

市建局去年提出 KC-018 及 KC-019 重建項目，我們亦曾經向城市規劃委員會提出申述，促請政府、市建局、煤氣公司等各持份者盡快就開放翔龍灣海濱達成方案¹，以達成啟德分區計劃大綱圖中的規劃願景。就著煤氣公司經常提出因需要運送石腦油而未能開放海濱，其代表在 2023 年 9 月 15 日的城規會會議上表示運送石腦油工作只在每年兩至三個月的高峰時間內進行，而且每個月只需運輸一至三次，可見該碼頭使用率十分低。因此，以運送石腦油作為未能開放海濱的原因顯然站不住腳。

至於海濱內的調壓設施，其構築物佔地不多，能提供足夠空間闢建一段行人通道。即使該設施如煤氣公司所指是屬於較大型區域性設施，根據煤氣公司在 2009 - 2010 年期間提出的規劃申請 A/K9/240，大型煤氣設施只需於外圍預留三米距離已為妥當，更何況調壓設施本已直接毗連民居以及「九龍城區議會休憩處」，不論在房協及市建局的發展中的風險評估亦未有將調壓設施納入具風險的設施。只要作出妥善的風險管理措施，參照「觀塘汽車渡輪碼頭」案例或其他方式在公用設施中闢設行人通道以局部開放該段海濱顯然並非不可能的任務。

城規會主席一直由發展局常秘（規劃及地政）擔任，相信煤氣公司在城規會會議上所提供的資料將有助政府當局及其他持份者推動開放翔龍灣海濱。我們認為政府應該定期向立法會及公眾交代與煤氣公司商討開放海濱的工作進度，從速建成連貫的九龍中海濱。



地政總署地圖及高空影像皆顯示，翔龍灣海濱只有少量構築物。

鄰近學校的安全

位於擬建土瓜灣煤氣檢管站附近的學校的安全將不會受到影響，因為(1)已完成的生命危害評估認為在土瓜灣煤氣檢管站的建造期間和運作期間，不會構成不能克服的風險。(2)擬建的土瓜灣煤氣檢管站與學校之間會保持一段符合國際標準的距離。(3)擬建的土瓜灣煤氣檢管站四圍將會建築一道三米高的混凝土牆。(4)香港中華煤氣有限公司的煤氣檢管站都擁有極良好的安全記錄。(5)對於煤氣檢管站的運作、監控和保養，香港中華煤氣有限公司已有定義明確及非常嚴謹程序。(6)所有擬建在地面上的煤氣管道會與學校的邊界保持不少於三米的距離。

煤氣公司在 2009 - 2010 年期間提出的規劃申請報告節錄 (A/K9/240)

¹ 「九龍城交通」在 2023 年 9 月 15 日城規會會議促請盡早開放「翔龍灣海濱」的投影片資料 <http://bit.ly/3RFkifu>

2. 跑道公園海濱 (原啟德跑道公園，現有啟德社區隔離設施)

啟德跑道公園原已於 2014 年對外開放，深受市民歡迎，但卻於 2022 年初政府決定將其與「旅遊中樞」用地一同興建社區隔離設施而被關閉拆卸。即使如今社會已經復常，隔離設施亦未見再有實際用途，用地卻一直未有還原，不但令市民失去一處珍貴的海濱空間，更有損旅客乘搭郵輪到港後的第一印象。規劃署早於 2020 年分別向九龍城區議會和土地及建設諮詢委員會匯報了「啟德跑道末端發展的規劃及城市設計檢討可行性研究」的規劃目標、設計原則及主要研究建議，充分顯示政府對跑道公園海濱已有清晰計劃。

我們認為政府不應將跑道公園海濱指定為「在 2028 年之後發展的海濱」，更應盡快向立法會及公眾交代跑道公園的未來發展及還原時間表，並盡早還原及重新開放已規劃作公共空間用途的海濱土地予市民享用。



啟德跑道公園 (已因興建社區隔離設施而被關閉拆卸)



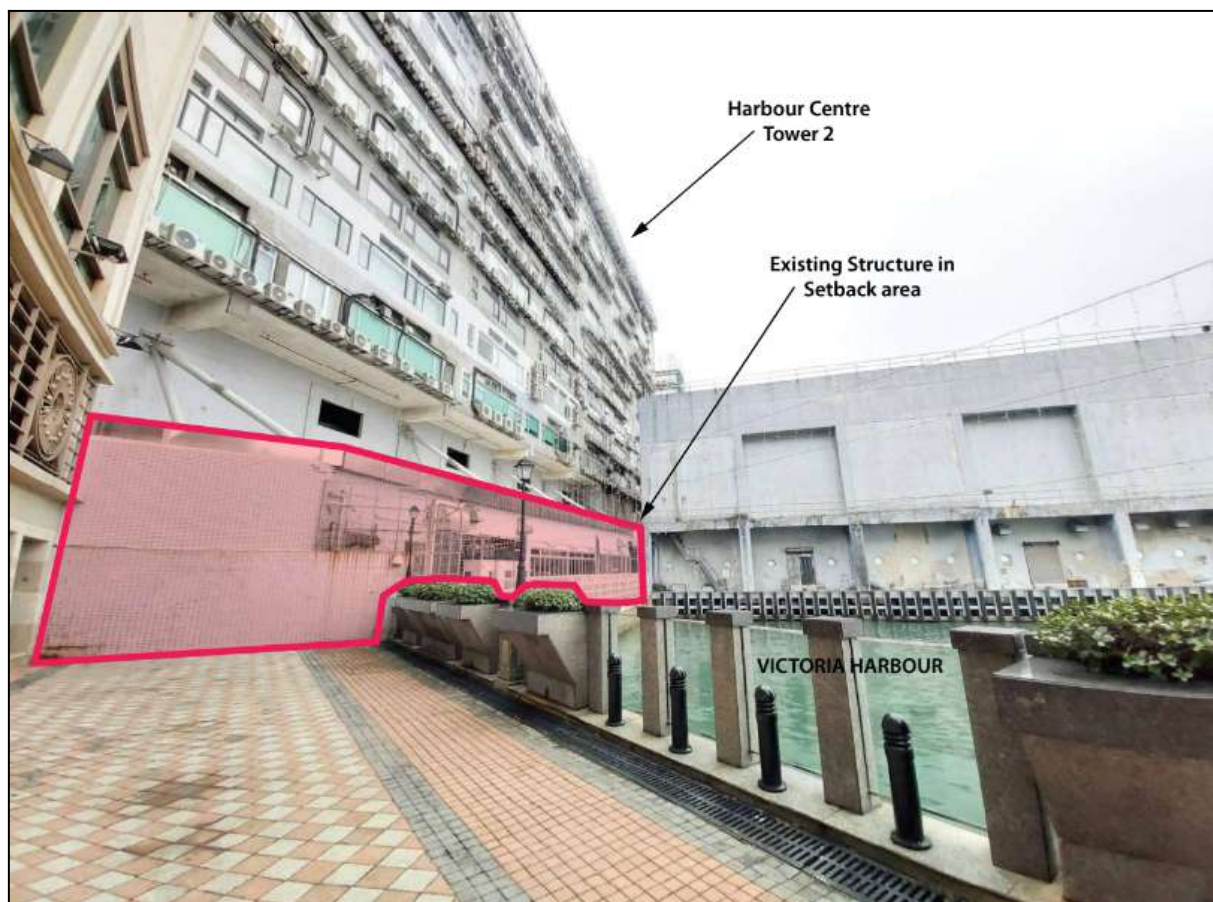
啟德社區隔離設施

3. 鶴園海濱 (維港中心、富德中心及九龍 90 號碼頭)

鶴園海濱包括三段私人土地，包括維港中心、富德中心及九龍 90 號碼頭，現時阻隔了海逸豪園以及即將開放的土瓜灣基本污水處理廠外的兩段海濱長廊。若能開放鶴園海濱，即可貫通由尖沙咀碼頭到九龍城碼頭之間超過 5 公里的海濱空間予市民享用。

在規劃上，該段海濱現時劃為“OU(B)”及“U”(未決定用途)，當中九龍 90 號碼頭被劃作「未決定用途」已超過 15 年，用途一直懸而未決，碼頭亦一直閒置。鶴園海濱地積比亦接近耗盡，要等待私人重建可謂遙遙無期。根據樓宇圖則，維港中心及富德中心在地面沿海旁位置本應有建築物後移，然而現時卻有建有懷疑非法構築物²，即使業主有意開放海濱，亦需先從海旁移除構築物。

政府在今年回應李慧琼議員的提問中表示「有見及兩幢工廈業權分散加上兩者均是貼岸而建，相信能徵得工廈業主同意以釋出海濱地帶的機會不大。過去我們曾與個別業權人了解情況，惟未能達至共識，而於這幾年已沒有再直接溝通。」(立法會 CB(1)183/2023(01) 號文件)但暫時未見政府有計劃重新進一步與業權人商討可能的方案。



鶴園海濱上現有懷疑非法構築物

² 「九龍城交通」在 2022 年 10 月向發展局海濱事務處發出的信件 <https://bit.ly/3F4DLmk>

4. 紅磡前貨物起卸區海濱（尖東至海灣軒）

規劃署早於 2000 年代初期進行的《海港及海旁地區規劃研究》中劃定了「紅磡行動區」。二十年過去，海灣軒及紅磡灣商業綜合發展區的發展皆相繼完成，紅磡都市公園雖有待實現，但亦見政府逐步進行詳細的設計工作。反之，政府至今仍未就尖東海旁及海灣軒之間的一段前貨物起卸區用地展開實現規劃目標的工作，致使市民仍需依靠紅磡繞道天橋來往尖東及紅磡灣的海濱空間。

過去該用地曾用於「沙中綫」工程，但如今工程已順利竣工，政府亦應盡早提供時間表，推動實現將前貨物起卸區建設成具活力海濱規劃願景的工作。



紅磡海旁行動區 - 發展概念圖（規劃署，2003）



現已空置的前貨物起卸區（地政總署高空影像）

執行及政策事宜

在執行上，我們同意由於翔龍灣海濱及鶴園海濱牽涉私人業權問題，政府角色相對被動，然而紅磡前貨物起卸區海濱的西部屬政府土地，而東部的 KIL 11077 地段以及南部 KPP 91 地段雖然亦屬於私人土地，但若業權屬於九廣鐵路公司所有，政府應能妥善處理與開放海濱空的地政事宜。跑道公園海濱則本屬於政府土地，既能徵用作社區隔離設施，還原作公共空間亦不會牽涉到地政事宜。因此，紅磡前貨物起卸區海濱及跑道公園海濱皆不應屬於政府在立法會 CB(1)141/2023(06) 號文件《建設更暢達的海濱》中被界定為「未可發展海濱」或「在 2028 年之後發展的海濱」。

至於鶴園海濱及翔龍灣海濱，我們留意到社會上近期出現了以局部填海方式提供在海岸線以外的行人連接的建議。我們認為，能夠完整貫通海濱固然是有莫大裨益，但須留意到兩段海濱現時皆設有碼頭設施，在地契中業主是享有進出航道的權利。從中九龍幹線需分兩階段臨時填海工程一例可見，維持海上交通運作將帶來不少技術挑戰，政府亦需小心處理局部填海對長遠維港海濱規劃的影響。即使參照「東區走廊行人板道」的「開合橋」方式處理，若然該兩處海濱的碼頭有較大型船隻停靠，「開合橋」又能否完全克服限制？



立法會 CB(1)858/08-09(03) 號 – 中九龍幹線進展報告 (節錄)

要解決鶴園海濱在規劃上欠缺重建誘因的問題，政府可考慮協助或與業主商討制訂活化設計方案，舉例改裝九龍 90 號碼頭以至整個鶴園海濱為新海濱去處，透過開放及活化海濱不但能達致規劃裨益，亦可同時提升土地價值，進一步加強業主開放海濱的誘因。政府在商討的過程中，亦宜加入社區參與元素，令未來發展更貼合市民需求，亦能進一步為海濱增添活力。就中長期而言，政府亦可考慮會否將該段海濱用地與附近或區內現時仍然閒置但未落實長遠規劃用途的土地作整合改劃，理順土地用途同時騰空海濱空間予市民享用。

至於翔龍灣海濱，該處的燃氣設施並不牽涉到顯著對行人的風險，煤氣公司多次聲稱需要用作石腦油運輸安排的碼頭使用率亦非常低，並不應該單以牽涉到運作或技術原因而繼續封閉海濱。政府應積極考慮以「觀塘汽車渡輪碼頭行人通道」或類似方式與煤氣公司制訂「局部開放」翔龍灣海濱的方案。長遠而言，雖然規劃署指馬頭角煤氣廠地契將於 2034 年到期，但需知翔龍灣的地契可能到 2047 年方才到期，當局須及早制訂中長期具體方案，盡快落實永久開放翔龍灣海濱。