

Harbourfront Connectivity Study

Connecting "Forgotten" Waterfronts
Executive Summary



行政摘要

背景

香港擁有世界其中一個最壯麗的海港。從維港看上去的港島天際線，景色迷人，獨一無二。然而，就前往海港的方便性而言，香港的情況實在落後於世界其他主要海濱城市。



壯觀的香港地平線

維港及其週邊地方的規劃，可上溯至數十年以前，但是像《都會計劃》等早期研究，均只著眼於填海及相關發展，擴大香港的市中心。自大眾開始就海港的填海及保護展開持續討論後，社會日益關注維港的未來，並認為維港是寶貴的天然資產，應加以珍惜及開放予大眾享受。為回應這個訴求，城市規劃委員會於 1999 年提出《維多利亞港-理想和目標》建議，其理想宣言表明「要令維多利亞港成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達及象徵香港的海港 — 港人之港，活力之港」。繼這項建議後，當局並於 2003 年完成了《海港及海旁地區規劃研究》。

《香港 2030 研究》亦強調「維港是香港的寶貴資產，社會必須持續使它富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達，以及成為港人與遊客的著名景點」。近期也有數項行動旨在創造富活力、優美及可持續的海港，其中包括由「海港商界論壇」及「共建維港委員會」發展之《海港規劃原則及指引》。海港商界論壇之《海港土地用途審查》專門針對現時海港一帶往返不便及用途不配等問題；而其《海港價值研究》則重申，改善海旁及其往返便利十分重要，進一步鼓勵大眾爭取享受優美的海港。

由海港商界論壇委託進行，這份《海港連通性研究》旨在探討海港一帶及海港本身的連通性。目前約 60% 的海港是不能讓市民從內陸步行到達。沿海部分也缺乏連貫的步行徑。《海港連通性研究》制訂了多項主要城市規劃建議，並援引多個工程方案以作支持，藉此提出多項構思以建造一個連貫

的海濱長廊；此外，報告並尋找實用方案，以對目前妨礙海濱連貫性的問題提供解決辦法。



不可通往的海旁

本報告並沒有把中環、西九龍、啓德及灣仔等數個著名海濱地區納入研究範圍，原因是這些地區目前已受政府直接規劃，並進行海港改善措施。然而，現時此等地方也應要方便大眾享用，因其所規劃的措施還需多年才可完成。

《海港連通性研究》旨在探討較不矚目的地區，例如上環、北角、杏花邨、九龍灣、土瓜灣及油麻地避風塘等，此等地方均缺乏有效的連接路徑，以致人們不能沿海濱一路遊覽。

主要的連通性問題

在本研究的分析階段中，我們發現了數項重大的連通性問題：

- 沿著海旁有多個中斷位置，致使沒法貫通連接，主要原因是不能協調的臨時及長遠用途；
- 從內陸到海濱的方向，缺乏步行途徑及開揚的視野，原因是大型建築、高架路段及地面道路太闊造成障礙；
- 現時使用率低的碼頭及車輛使用位置，不但限制了海濱的連通性及海陸交匯，而且浪費了許多商業及市民享樂的機會；
- 沒有足夠的活動據點及空間，可供舉行定期的季節性活動及慶典，致使市民無法慶祝海港及在海濱舉行相關活動；
- 缺乏指示及路牌，以致人們不易步往現有的海濱長廊；及

- 缺乏有關落實、融資及管理之清晰計劃及策略，並且沒有充足的部門協調及實際措施所支援，以致未能有效改善海旁的連通性。



行人尋找可通往海旁的路徑

海濱連通性的目標

本研究的目的乃改善海港上「被遺忘海濱」的連通性及其往返的便利；並就指定地區提供意見，以更有效往返該等土地及海旁；以及對規劃中的海濱位置建議更佳的往返方法，藉此有效地臨時使用該等地方。以下目標將有助改善海濱的連通性—

- 利用闊度最低為 10 至 30 米的行人路及單車徑，把現有及新建的海濱長廊連接一起，藉此建立一個連綿不斷的海濱通道；
- 提供更佳步行路徑，方便行人從內陸步往海濱，並且提供最佳的視野及景色；
- 盡量利用駁艇、水上的士及舢舨等水上交通工具，提供更佳的連接性，並藉此接載人們往返海旁各個景點；



更水上的士提供水上交通服務

- 有效地利用現有的登岸地點及碼頭，以讓更多船隻停泊，藉此方便人們往返海濱及促進海事相關活動；
- 提供園藝休憩區、彈性的露天地方及活動據點，藉此在海濱上創造多個熱點，增加海濱對大眾的吸引力；
- 在海濱長廊上提供行人康樂及安全設施，例如鋪砌的路面，座椅、小攤檔、照明設備、噴泉、公廁、電話亭、指示牌等，並且為老人及傷殘人士提供輔助設施；及



鋪砌的海濱人行道

- 提供充足指示牌及海濱地圖，以改善往返海濱及海濱一帶的路徑提示。

地區選擇及分析

透過實地視察，我們找出了 11 個潛在地點，這些地點都是往返不便的地方，但可在短時間內進行改善措施。

我們對 11 個潛在地點進行了評估，並訂立了一套準則，以對已知的障礙進行評分及排名，藉此選出六個海濱位置作深入研究。這六個地區均是依據其潛在連接性、位置重要性、土地用途、具體功能、康樂及消閒的重要性、成為旅遊景點的潛力、以及落實措施的可行性等因素綜合選出。我們並聯絡了相關政府部門及/或土地擁有人，以認清任何有待改善的問題，以了解哪些問題會限制改善工程及連通的可行性。所選出的六個地區包括：

地區 1 – 西環至上環

地區 2 – 銅鑼灣避風塘至鯉魚涌公園

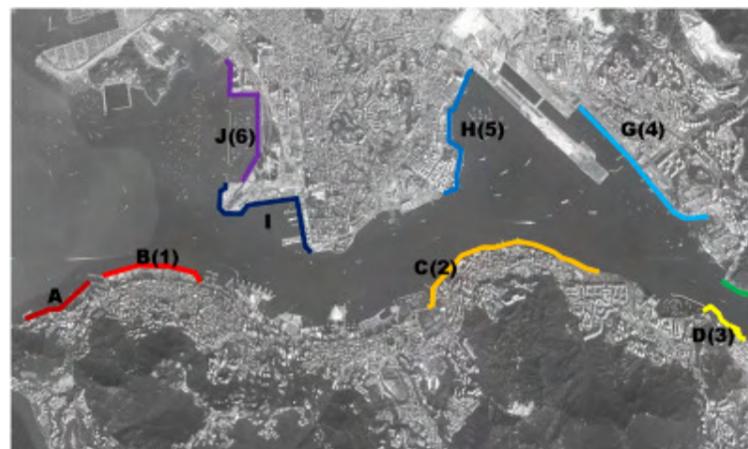
地區 3 – 筲箕灣避風塘至杏花邨

地區 4 – 油塘至九龍灣

地區 5 – 土瓜灣至紅磡

地區 6 – 油麻地避風塘至大角咀

我們並對六個地區進行詳盡分析，以釐清問題及機遇，以及研究有關方面的解決方法或發展策略。在分析過程中，我們致力制訂主要的城市規劃建議，並且援引可行的工程方案作為支持，以得出具體的措施。這些措施將可讓相關政府部門、區議會及私營企業，透過公私營合作予以落實。



潛在地點 (A) 及所選地區 (1)

主要建議

一般提議

我們就這些較不矚目的地區制訂了初步的城市規劃建議。這些建議可使這六個所選地區的海濱連通性，從 8.8 公里增加至總長 22 公里。有關建議如下：

- 改善現有海旁街道及長廊，方法包括盡量增建行人設施及美化街道等，例如修整路面、改善照明設施、街道傢具及園藝佈置等；
- 建造連接路段，方法包括利用可行的工程方案，建造懸臂式木板路、天橋及單車徑，藉此創造新的連接管道；
- 把現有使用率低的碼頭進行升級工程，以創造活動熱點，例如設置咖啡廳、餐廳及零售店，並且盡量利用駁艇、水上的士及舢舨等服務改善水路交通；



把現有使用率低的碼頭進行升級工程

- 按需要終止海濱上現有的停車場租約，以建造新的海濱長廊及促進相關用途；
- 提供一目了然的指示牌及海濱地圖，以改善往返海濱的路徑指示

主要提議

我們共提出六項主要建議，以讓大眾更有效往返海濱及改善海濱的連貫性。此等建議均可輕易落實。

(1) 改造西環之西區副食品批發市場

該批發市場位於海旁並設有五個碼頭，但是使用率偏低，原因是現在大部分貨品均由貨車運送。此等碼頭及該海旁位置的 20 米範圍其實可開放予公眾使用而不會對市場運作造成妨礙。這個地點大可變成西區海濱活動的主要熱點。



西區副食品批發市場及其碼頭之詳細建議

(2) 北角至鰂魚涌之東區走廊下的行人路及單車徑

研究發現，東區走廊下其實可興建行人路及單車徑。這將大大改善海濱的行人路及單車徑的連接性，並且成爲一個主要的公眾休憩區域，一如尖沙咀的星光大道及沙田的單車徑網絡。



此合成圖片顯示了東區走廊下連接著內陸的單車徑

(3) 筲箕灣至杏花邨之海濱連接（經鯉魚門海峽）

在鯉魚門海峽附近水域建造一條精心設計的行人路及單車徑，將可大大改善筲箕灣至柴灣的连接。這條路線更可把海防博物館納入其中。此路線將可成爲迷人的旅遊景點，原因是它可讓遊人近距離欣賞鯉魚門海峽上絡繹不絕的船隻。



鯉魚門炮台及海濱行人路及單車徑之詳細連接建議

(4) 翻新北角、觀塘及九龍城的碼頭，並在海濱重新引入水上交通服務。

我們可把現有使用率低的碼頭改裝成主要的海濱熱點，例如增設海鮮酒店、露天咖啡座及海事相關活動。另外，我們亦可利用碼頭及登岸點，盡量引入駁艇、水上的士及舢板在海濱上提供水上交通服務。



此合成圖片顯示了經翻新的北角（西）碼頭



此合成圖片顯示了經翻新的觀塘碼頭及水上的士服務

(5) 沿油麻地避風塘之連接路徑（由西九龍臨時公園至大角咀海旁）

我們建議在未來西九文化區及大角咀之間（即奧運站一帶）建造一條大型的單車徑及行人路。這項工程只需整頓貨物裝卸區，並把公眾貨物裝卸區與西九龍高速公路之間的圍欄線移後。至於公路旁現有的園藝佈置可納入設計當中，並把圍欄移後 5 至 10 米以提供方便的連接路徑。



此合成圖片顯示了沿油麻地避風塘興建的行人路及單車徑

(6) 港島及九龍方面連續的海濱路徑

港九海濱或海濱附近現時有著多條連接路徑，但是不易讓人找到或從內陸前往。我們建議把港九兩岸的海濱路徑標示清楚，方式則類似郊野公園的歷史步行徑或登山徑。在有趣地方應豎立特別指示牌及資訊板。這些路徑雖然要以「工程進行中」的方式分階段施工，但這個構思的落實將有助增加海濱的連接性。有關路徑也可製成海濱地圖並張貼於互聯網上，藉此改善從內陸及水路往返海濱的指示。

有關六個所選海濱地區之初步城市規劃建議，全均載於本報告之 B 部分。

工程的可行性

在初步的建議中，有數個地點需要工程學的專業意見，以確保有關措施是切實可行的。這包括：

- 東區走廊下的建議；
- 經鯉魚門海峽的路徑，及
- 典型的懸臂式木板路。

偉信顧問集團有限公司提供了可行的工程及環保方案，並且總結於 B 部分。詳細的工程評估及建議均載於報告附錄之內。

落實執行

本研究已訂出落實建議的方法，而此等方法被歸類為短期及長期措施。由於涉及的土地大部分為政府土地，因此政府部門如能集中落實連通性措施，定能在短時間內取得成效。此等公共基建工程的開支，將可改善城市環境的質素，並且符合政府既定政策。發展局實有許多空間擔當主導角色，負責把各執行部門聯合起來。研究建議的部分措施總結如下：

地政總署(LD) 透過短期租約及向政府部門作出短期分配，掌管著大部分海濱用地。對於任何附有海濱設施的土地，地政總署應只許批准有助公眾使用海濱的短期用途，例如康樂用途、小攤檔、熟食檔、餐廳、小型商業活動等。所有短期的土地使用許可合約，均須規定在海濱設立一條闊 10 至 30 米的公眾通道，以逐步在整個海濱建立連接通道。地政總署還應首先把那些訂為永久發展的地點進行招標，致使私營機構可參與改善海濱環境。

規劃署(PlanD) 應擔當主導角色，確認維港兩岸的海濱路徑，以及制訂一個兼容所有短期及長期建議的海濱計劃。規劃署並應採取行動，移除及重組海濱上被認定設有不恰當工程設施的地點，例如抽水站、污水處理設備及泵房，藉此促進海濱的連接性。

建築署(ArchSD) 應檢討海濱上公共空間的設計，以確保它們品質優良並且有助建立一個連貫的海濱長廊。建築署亦應確保有關空間具有多元化的主題及類型，致使有關地區連貫暢通又充滿活力，並可靈活舉行各種活動。

土木工程拓展署(CEDD) 應在其工程計劃中設立特定資助項目，以專門改善海濱連接性及美化工程，藉此逐步落實短期及長期的改善工程。

海事署 (MD)及運輸署(TD) 應檢討渡輪碼頭運作，以及研究汽車渡輪碼頭及其集結處所佔用的龐大土地是否有其需要。所有碼頭應轉型成活動熱點。當局並應鼓勵更佳的海陸交匯及海濱往返路徑。

路政署 (HD)及運輸署(TD) 應提升海旁街道及長廊的配套，例如設置恰當的指示牌、行人設施、優質步行徑、照明設施、街道傢具及其他美化街道的設施。在維港兩岸設立連貫的行人路及單車徑是切實可行的，並應優先落實。

康樂及文化事務署(LCSD)。海濱上有數個主要區域被劃定為永久的露天用地。LCSD 應考慮設立特別的投票機制，以盡快落實此等露天空間。當局還須研究海濱區域的連接性及公眾用地的多樣性。

總結及前瞻

本《海港連通性研究》提出了數項重大建議，全均是切實可行，而且落實起來成本不高及十分容易，亦可為商界及周邊社區創造機會。這些建議將可使香港海濱更便於往返，有利本地居民及海外遊客盡情享受維港。

有關建議將使六個所選地區之海濱連接性增加逾 130%，製造出連貫的海濱長廊，即分別為港島及九龍增加 8.7 公里及 4.2 公里的海濱路徑。此外，西九龍及啓德現有之 8.9 公里臨時用地亦將透過水上交通得以連接。

地點	初步草議	建議	總計
1B 西環 至上環	422	3609	4031
2C 銅鑼灣避風塘至鯉魚涌公園	2674	3825	6499
3D 筲箕灣避風塘至杏花邨	623	1339	1962
4G 油塘至九龍灣	1380	1757	3137
5H 紅磡至土瓜灣	2854	597	3451
J6 油麻地避風塘至大角咀	823	1824	2647
總計(米)	8776	12951	21727

地點	暫時可通行道(米)
西九龍	2746
啓德	6212
總計(米)	8958

香港一直致力成為亞洲國際都會，並擁有世上其中一個最壯麗的海港。然而，不幸的是，這個海港大部分地方目前是難以走近的。本研究之主要建議將可為香港增添可觀價值，並可以短期及長期方式落實。只要相關政府部門緊密協調，加上與社區、小型企業及私營界別進行公私營合作，大家定能在「香港被遺忘的海濱」上攜手創造嶄新的活動熱點，使這條綿延 22 公里的海濱長廊盡展朝氣。

本研究已作出了重要一步，有助啓動關於海濱連通性之整體框架的制訂。一個連貫的海濱勢將對城市、商界及社區的長遠價值產生重大效益，提升港人的生活質素。如能採納本研究對海濱連通性的建議，遵從有關的循序漸進策略，整個海港地區將很快便會出現一條連綿不斷的海濱長廊。屆時，維港將重現其真正魅力，讓本地居民及海外遊客盡享海濱樂趣；香港亦將擁有世界級的城市海濱，可跟巴爾的摩、波士頓、倫敦、三藩市、悉尼、巴塞隆拿及溫哥華等城市互相媲美。

地區 1: 西環至上環

引言

這個地區從堅尼地城開始，經新海旁街及加多近街，直至信德中心，全長約 4 公里。這段海濱的大部分土地均是一些不利於大眾享受海港的用途。該地區目前正進行改造，或可帶來新的機遇，讓公眾更易往返這個海濱。

現時的連通性

這段海濱現有四個中斷位置，妨礙了其連續性。

第一個中斷位置(B1)位於堅尼地城新海旁街東面盡頭。第二個中斷位置(B2)位於西區公眾貨物裝卸區。第三個中斷位置(B3)由西區公眾貨物裝卸區東面一直延伸至副食品批發市場。第四個中斷位置(B4)位於中山紀念公園前面地區。第五個中斷位置(B5)位於電力分站前面現正進行工程的位置。

主要的城市規劃建議

我們建議利用一條休閒的步行徑把西區連接至中環海濱，藉此增加西環至上環之海濱連接性。主要的城市規劃建議包括：

- 在堅尼地城新海旁街海濱上興建懸臂式木板路，以解決該處沒有空間興建步行長廊的問題。
- 終止室內運動場附近海旁一帶的現有停車場租約，藉此創造全新的海濱長廊及進行相關用途。
- 翻新副食品批發市場附近的現有碼頭，例如加設咖啡室、餐廳、以及水上的士服務等。
- 把中山紀念公園前面現有的海旁街道及步行徑進行美化，例如盡量修整路面、改善照明、增建街道傢具及園藝佈置等。
- 設置清楚易讀的指示牌及海濱地圖，讓市民了解從內陸及水路到達海旁的路線。



西環至上環之現有及建議連接路徑



西區副食品批發市場及其碼頭之詳細建議



Current



Proposed

此合成圖片顯示了西環副食品批發市場附近碼頭的翻新結果

工程方案

在海港區域中，大部分直立式海堤均採用非加筋混凝土磚及非加筋原位混凝土頂樑。在那些由於土地使用或海邊建築問題而無法興建單車徑的地區，我們建議從海堤搭建台架，以懸臂方式把單車徑跨個海面。該懸臂將利用不鏽鋼石栓或灌漿不鏽鋼筋固定於海堤之上。為減少結構重量及保養成本，我們建議採用纖維強化塑料構件。

落實執行

有關建議涉及的土地均為政府土地，因此可由相關部門，例如地政總署、CEDD、TD、HD、PlanD、ASD、MD、LCSD 及 AFCD，直接落實執行。

短期措施

- 把中山紀念公園的高身海旁圍欄更換成矮身圍欄，以配合現有長廊的設計。(LCSD)
- 把堅尼地城新海旁街等所有海濱長廊地區進行升級，例如盡量修整路面、改善照明、增建街道傢具及園藝佈置等。(LCSD, ASD)

長期措施

- 對堅尼地城新海旁街之懸臂式木板路進行仔細規劃並加以落實。(HD)
- 把副食品批發市場前面碼頭等地方歸還予公眾使用及作為露天場地，並解決行人往返的問題。(AFCD, ASD)

總結

如落實以上建議，將可使西環至上環的海濱連通性從 0.42 公里增加至 4 公里。

地區 2: 銅鑼灣避風塘至鰂魚涌公園

引言

這個地區由維園附近的銅鑼灣避風塘延伸至鰂魚涌公園海濱長廊，全長約 6 公里。銅鑼灣海濱長廊現正進行翻新工程，本研究希望該長廊會繼續向東延伸至北角及鰂魚涌。

現時的連通性

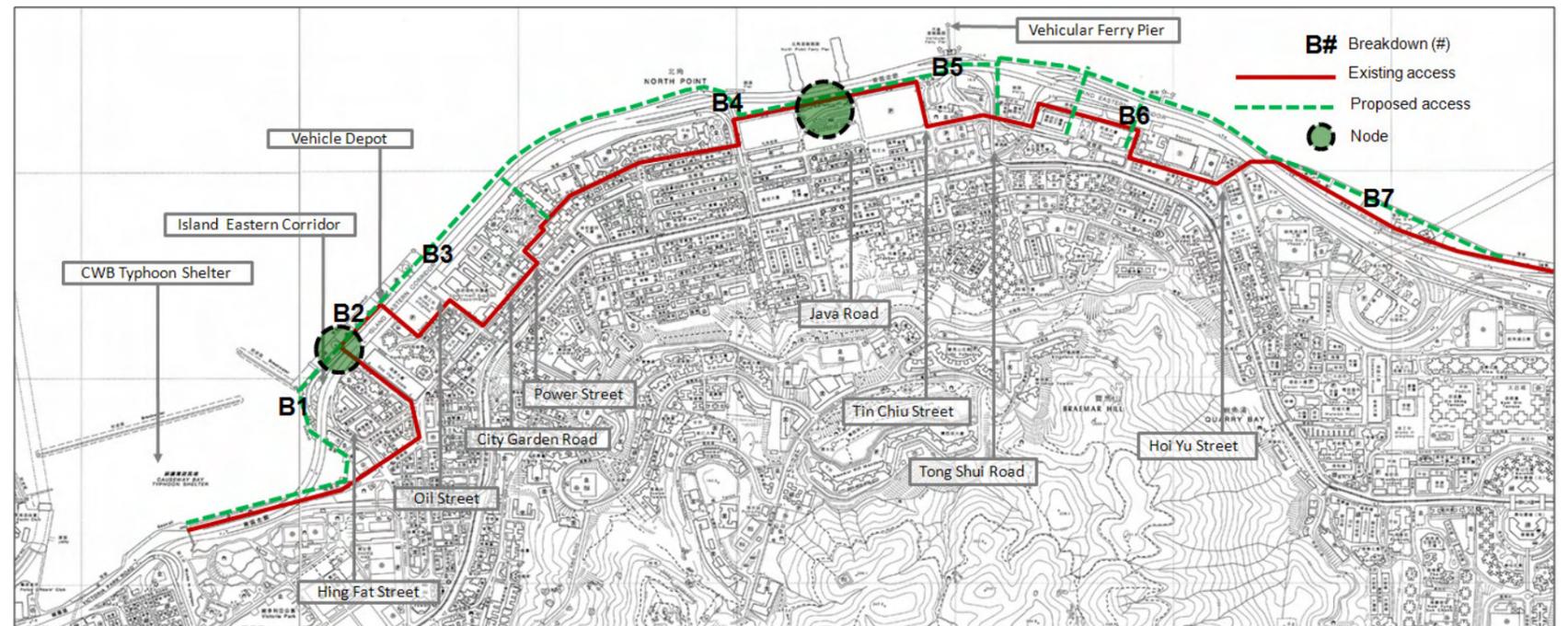
這地區共有數個中斷位置，妨礙了海濱的連接性。

第一個中斷位置(B1)位於銅鑼灣避風塘區域，那處大部分為政府擁有土地，建有多種基礎設施，例如電力分站、消防局等，並有一個私人擁有但遭廢置的造船廠。第二個中斷位置(B2)位於油街車庫，當中大部分為私人土地。第三個中斷位置(B3)位於油街的政府出售土地，現時被用作停車場。第四個中斷位置(B4)位於一個私人商業/住宅項目，該項目阻擋著海濱，使公眾難以前往。第五個中斷位置(B5)位於汽車渡輪碼頭及其集結處所佔據的區域。第六個中斷位置(B6)位於嘉華中心至海裕街的區域，該區域部分地方並位於東區走廊底下。第七個中斷部分(B7)由海裕街進入東區走廊底下的位置起計，一直沿海旁伸延至鰂魚涌公園的西面邊界為止。

主要的城市規劃建議

建議旨在建造一條休閒的步行徑，把現時維園道附近之銅鑼灣避風塘海濱長廊，連接至鰂魚涌之鰂魚涌公園海濱長廊，藉此填補中間的缺失，提高海濱的連接性。主要的城市規劃建議包括：

- 在 A King Shipyard 位置建造全新的露天場地，以便行人從銅鑼灣避風塘步行至屈臣道。
- 在東區走廊底下建造行人及單車徑，以連接汽車渡輪停候處區域，藉此讓人更方便地前往海濱；並且建造行人天橋，方便市民從內陸前往海濱。
- 在東區走廊底下建造另一條連接路徑，該路徑將穿越地面上前往渡輪之車輛進路坡道，以便一旦需要使用渡輪時，渡輪交通仍可保持正常。



銅鑼灣避風塘至鰂魚涌公園之現有及未來的連接路徑

- 翻新現時的北角碼頭，例如設置餐廳、天星渡輪博物館、海鮮市場、海港觀光船等，以營造一個吸引的消閒熱點，招徠遊客及市民前來享受海濱。
- 把銅鑼灣避風塘東面至油街之東區走廊底下路段進行改造，拆除該處海旁現有的停車場，改建成全新的臨時海濱長廊，以提供露天場地及相關用途。



屈臣道至油街沙倉之詳細建議

- 在前北角邨位置內建造臨時的跳蚤市場及大排檔。

- 美化現有的海旁街道及長廊，例如盡量修整路面、改善照明、增建街道傢具及園藝佈置等。
- 設置清楚易讀的指示牌及海濱地圖，讓市民更易掌握從內陸及水路到達海旁的路線。

工程方案

我們建議的工程方案在結構及財務上均是切實可行，能夠在東區走廊下搭建一條單車徑。我們對於東區走廊沿岸之建議安排，是在公路橋墩的樁帽之間搭建多道幾乎連綿貫通的天橋。這條單車徑的長度約為 24 米。樁帽有可能具有額外的垂直負荷能力，原因是它們的臨界負荷情況將會是因颱風或船隻撞擊而產生的水平負荷。因此，有關天橋可固定於支撐東區走廊支柱的樁帽之上（即東區走廊馬路正底下），或固定於東區走廊向海方面的保護性繫船樁。有關天橋將蓋於一個由纖維強化塑料製造的拱形桁架之上，美觀奪目。



Current



Proposed

此合成圖片顯示了東區走廊下的連接天橋，讓行人及單車人士從內陸進入海濱

落實執行

短期措施

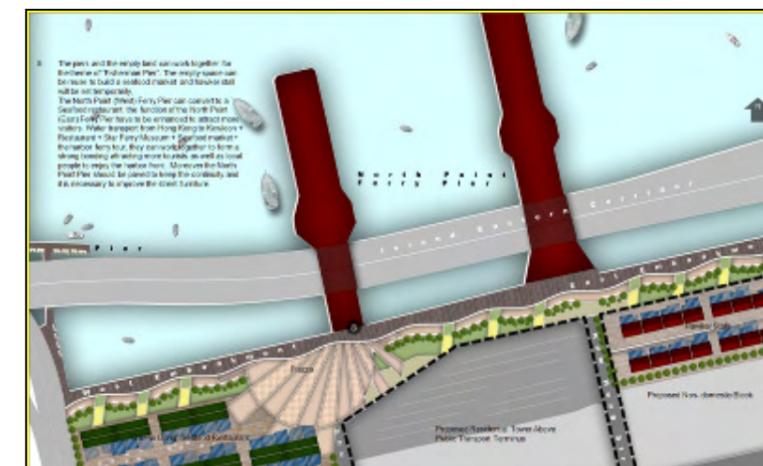
以下短期措施可輕易落實，同時帶來莫大效益。我們已分析出負責落實措施的團體或政府部門：

- 提供行人路，以便遊人穿越滅火輪消防局(香港消防處)；
- 提供闊 10 米的海濱步行徑，以便遊人穿越政府車庫(政府運輸部門)；
- 提供指示牌及路徑指引，讓人輕易穿越屈臣道附近的私人停車場區域(私人業主)；
- 提供一條步行徑，以把海裕街連接至海濱公園西面盡頭(分區地政署)；
- 對海裕街一帶的政府土地，批出專門作海濱用途的短期租約(分區地政署)
- 沿海裕街北面提供一條綠化步行徑，並附設扶手以保障行人安全 (HD)。

長期措施

有關建議連接工程的長期措施，將需要解決以下問題：

- 把 A King Shipyard 位置回復成一個公園及海濱長廊 (LD)；
- 建造一個懸臂式伸展台，以讓遊人通過香港電燈公司的電力分站 (CEDD)；
- 落實有關屈臣道及油街附近之公園建議及海濱連接路徑 (HD 及 CEDD)；
- 把油街倉庫建造成一個主要的海濱熱點(LD)；
- 在東區走廊下建造連接路徑 (HD)；
- 把海裕街出售土地設定為附有海濱長廊的永久發展項目 (LD)。



北角碼頭區域之詳細建議



Current



Proposed

此合成圖片顯示了經翻新的北角(西)渡輪碼頭

總結

如能落實上述建議，將可把銅鑼灣避風塘至北角的海濱連接性由 2.7 公里增加至 6.5 公里。

地區 3: 筲箕灣避風塘至杏花邨

引言

這地區由筲箕灣避風塘海濱長廊延伸至現時杏花邨海濱長廊。這範圍中目前有兩個優質的海濱；可是中間缺少了一段長 1.34 公里的連接，致使兩條海濱長廊彼此分隔。

現時的連通性

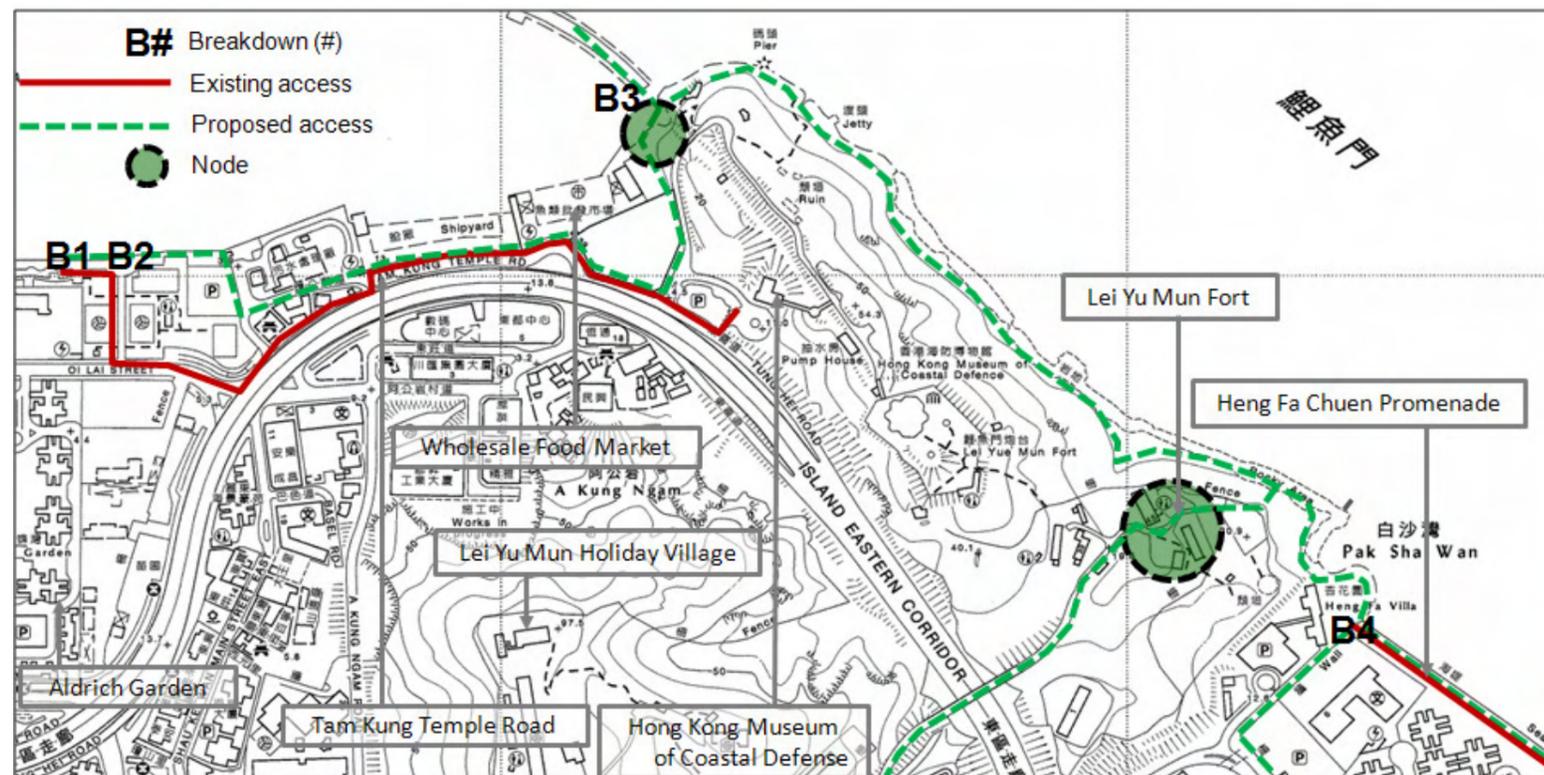
這地區共有四個中斷位置，妨礙了海濱的連接性。

第一個中斷位置(B1)位於筲箕灣避風塘海濱長廊東面盡頭的停車場。第二個中斷位置(B2)位於污水隔篩廠。第三個中斷位置(B3)位於香港海防博物館海濱長廊西面盡頭。第四個中斷位置(B4)位於杏花邨海濱長廊西面盡頭。

主要的城市規劃建議

我們建議把筲箕灣海濱連接至杏花邨海濱長廊，藉此增加海濱的連接性，以及為香港增添一個優美的海濱路段。主要的城市規劃建議如下：

- 提升現有海旁街道、海濱長廊及譚公廟道，例如盡量修整路面、改善照明設備、增建街道傢具及園藝佈置等。
- 把魚類批發市場創造成消閒熱點，例如設置傳統中式大排檔及海洋酒家等；並且翻新鯉魚門炮台，例如重新裝修及利用舊有軍營，以作為餐廳、青年旅舍及培訓中心等。
- 建造一條天橋，從防波堤一直延伸至海防博物館海濱長廊西面盡頭，並且在防波堤設置水上的士服務。
- 在分隔著筲箕灣及杏花邨海濱長廊的海岬附近，建造合適的連接路徑。
- 把現時連接著鯉魚門度假村至鯉魚門炮台以至海防博物館東面的步行徑，重新開放予公眾使用。



筲箕灣避風塘至杏花邨之現有及建議的連接路徑

- 設置清楚易讀的指示牌及海濱地圖，讓市民更易掌握從內陸及水路到達海旁的路線。

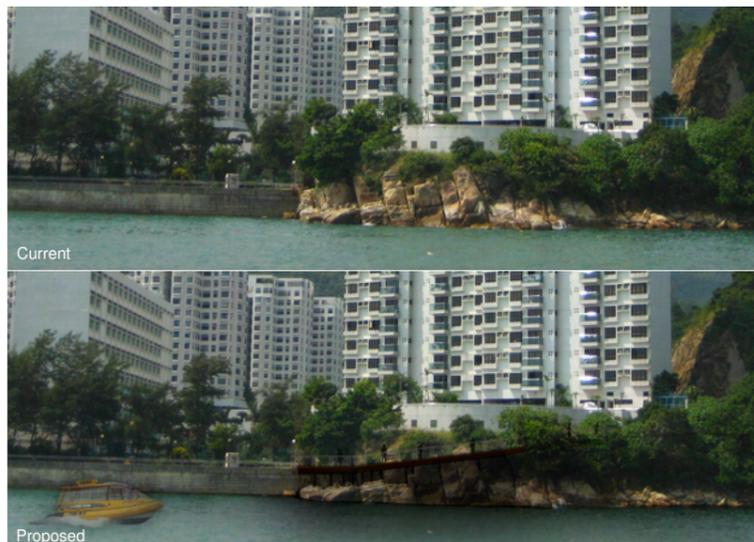


鯉魚門炮台至海濱行人路及單車徑之詳細連接建議

工程方案

是項規劃的構思是建造一條闊五米的輕身步行徑及單車徑，以在防波堤範圍主水平基準以上 10mPD 順著山邊曲線蜿蜒前進。該步行徑將由連串約五米粗的樁柱支撐，並且由多支底腳加以固定，以把步行徑平台沿著平台內側連接至斜坡之上。該輕身的平台部分將預先組裝，並透過桅杆起重機從海面吊升至合適位置。為降低鏽蝕的風險及方便吊起至合適位置，我們建議利用纖維強化塑料來製造步行徑。由於天然斜坡變化多端，故此工程將需要一個靈活的構件以跨越露出的細小岩石。這將需要採用一個有支柱的懸臂式平台，並在近岸設置水泥墊塊給予支撐，以及在斜坡上插入 FRP（纖維強化複合材料）支柱。

有關支柱將灌入水泥以增加硬度。連接路徑將從南面開始，伸延至廢棄的前軍營位置；同時又在北面建造步行徑，讓人們踏著梯級登臨岩石上的觀景站，以及讓遊人直接前往海濱釣魚或進行其他活動。



此合成圖片顯示了岩石上的架空長廊

落實執行

上述建議涉及的土地均屬政府土地，故可由地政總署、CEDD、PlanD、ASD 及 LCSD 等相關部門落實執行。

短期措施

短期措施可輕易落實，並同時帶來莫大效益。

- 可重新檢討有關停車場的短期租約條件，並且在避風塘海濱長廊末端與馬路之間建造一條闊 10 米的路徑 (LD)；
- 沿著譚公廟道南面建造一條綠化步行徑。這亦可締造一條行人通路，前往海防博物館入口。(HD)

長期措施

有關建議連接工程的長期措施，將需要解決以下問題：

- 應重新檢討會否讓污水處理廠進行擴充，以免造成更多阻礙，不利於市民往返海濱及避風塘 (DSD 及 PlanD)。
- 需要重新研究穿過魚類批發市場的路徑，並且需要取得進出權 (DLO)。

- 假如上述方法不行，則需要尋求另一方案，例如把路徑通過海防博物館的入口區域。有關越過海防博物館等有關地區的土地事宜，必須加以解決。(DLO 及 LCSD)；
- 需要研究海岬沿岸連接路徑的落實，以及如何開放前往鯉魚門公園及度假村的路徑。我們已進行了初步的工程概念研究，並載於附錄。這項規劃需要進一步研究。(CEDD 或 ASD)



此合成圖片顯示了杏花邨部分

總結

如能落實上述建議，將可把筲箕灣至杏花邨的海濱連接性由 0.62 公里增至 2 公里。

地區 4: 油塘至九龍灣

引言

這地區由油塘灣伸延至觀塘避風塘，是維港主要的工業區域，總長約 3 公里。油塘有許多活躍的重工業廠房，並已計劃進行全面重建，發展成優質住宅區域。高架的觀塘繞道及地面的海濱道，均使人無法從觀塘內陸前往海濱。

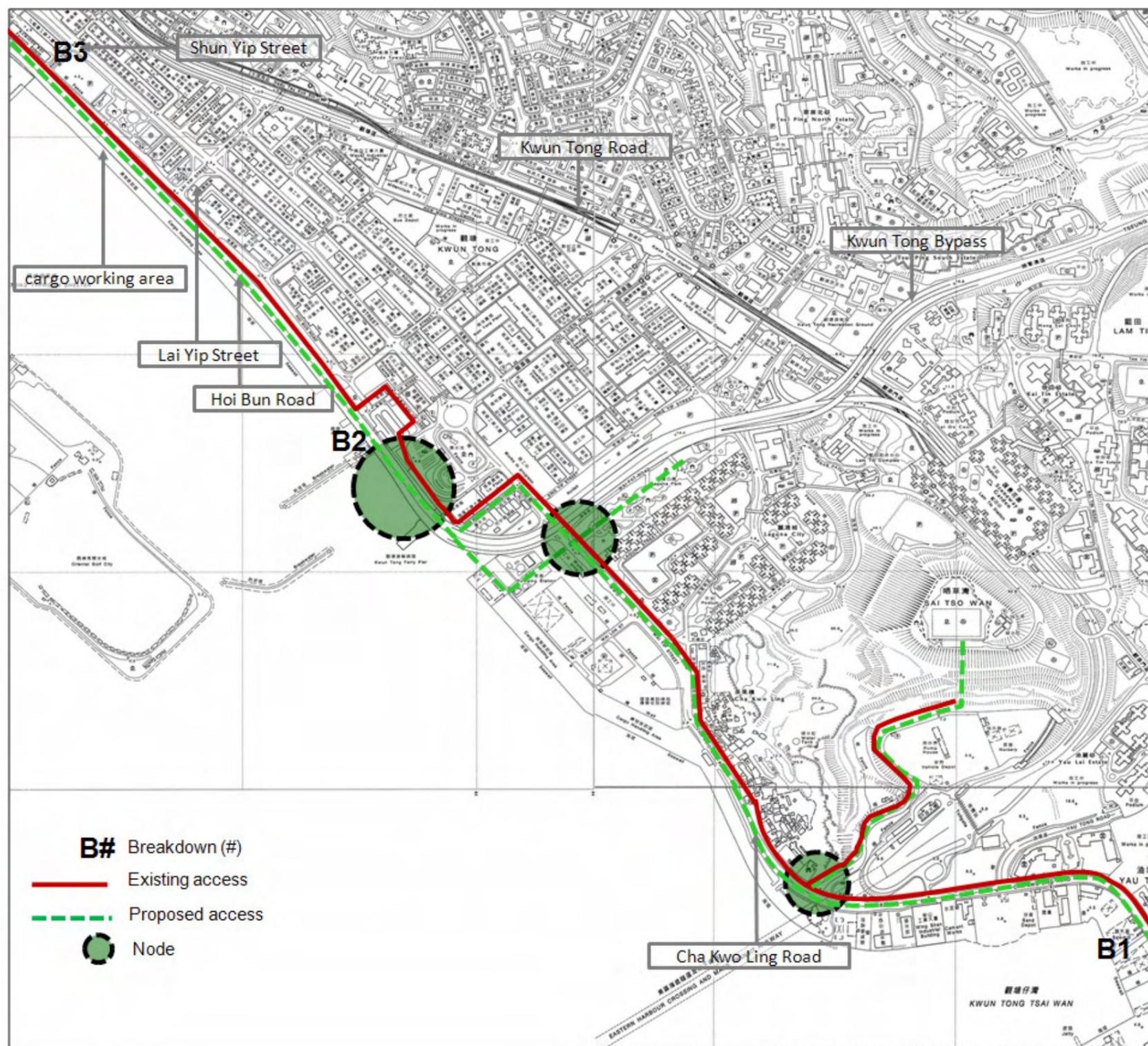
現時的連通性

這個地區共有數個中斷位置，妨礙了海濱的連接性。

第一個中斷位置(B1)位於茶果嶺道至麗港城的路段。該處沒有明顯的步行徑可前往海旁，原因是該處目前是一個工業區。第二個中斷位置(B2)位於觀塘汽車渡輪碼頭。第三個中斷位置(B3)位於九龍貨倉附近的順業街盡頭。

主要的城市規劃建議

- 改造油塘灣及觀塘區附近海濱的工業用地，以建造一條全新的海濱長廊及進行相關活動；及
- 我們建議在天后廟創造一個消閒熱點，方法包括美化該區及翻新毗鄰的康體中心。
- 建議把茶果嶺道至現時茜草灣遊樂場上段斜坡之行山徑加以擴展，以建立一個自然觀景台，方便遊人在較低的高度眺望維港；
- 把麗港公園擴展至海濱，並建造天橋連接至觀塘碼頭地段，致使市民可直接往返海濱處的渡輪碼頭；
- 把渡輪碼頭翻新及修改用途，包括觀塘渡輪碼頭、公眾渡輪碼頭等，以提供娛樂、餐廳及零售設施，把該區改造成一個海濱熱點；



油塘至九龍灣之現有及擬建路徑

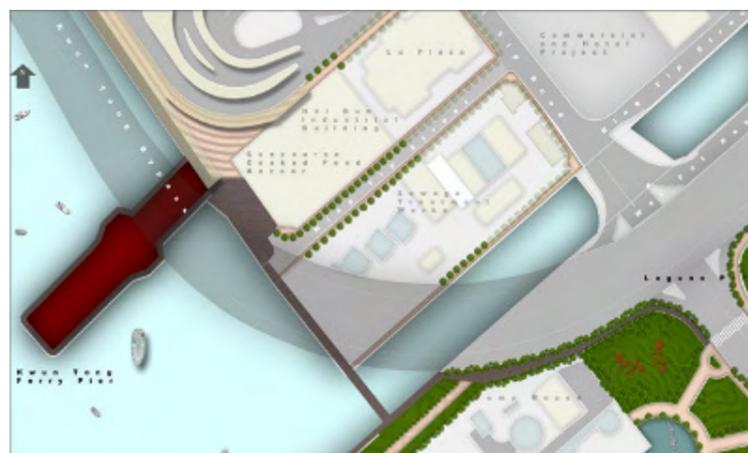
- 把觀塘繞道底下空置地皮的圍欄移除，並建造綠化的露天場地連行人路設施，以供市民緩跑及進行其他消閒活動；
- 改善觀塘渡輪碼頭前面現有海旁街道及長廊，例如盡量修整路面、改善照明設施、增設街道傢具及園藝佈置等；
- 設置清楚易讀的指示牌及海濱地圖，讓市民更易掌握從內陸及水路到達海旁的路線。



茶果嶺區之詳細建議

工程方案

- 提議研究由麗港城公園海旁建橋連貫觀塘碼頭的可能性。
- 架橋橋身可以組合式的輕身玻璃纖維建造，以配合單車徑的整體設計；亦可考慮以鋼鐵興建。



有關連接麗港公園擴充部分以及觀塘碼頭的天橋接駁之詳細建議



Current



Proposed

此合成圖片顯示了經翻新的觀塘渡輪碼頭及水上的士服務

落實執行

短期措施

- 改善觀塘渡輪碼頭區域，例如清潔及修整路面等。(LCSD、ASD)
- 把沿著海濱道的圍欄移除，以創造臨時的露天場地。(LCSD)
- 在麗港城以至偉業街的寫字樓設置指示牌。(HD)

長期措施

- 在觀塘避風塘及海濱道之間建造直線形的公園 (LCSD)
- 利用寬闊的步行徑，把麗港城公園擴展至海濱；並在目前麗港城公園前面的偉業街設置路徑指示牌。(LCSD、TD)
- 在油塘灣的綜合發展中建造一條連貫的公眾海濱長廊；(PD)
- 在油塘工業區的綜合發展中建造一條連貫的海濱長廊，以直達鯉魚門村；(PD)
- 翻新觀塘渡輪碼頭區域；(ASD)
- 落實海濱露天用地之分區規劃。(LCSD, ASD)

總結

如能落實上述建議，將可使油塘至九龍灣的海濱連接性由 1.4 公里增至 3.1 公里；另外亦可額外建造 6.2 公里的連接路徑，接駁至啓德區域。

地區 5: 土瓜灣至紅磡

引言

這個地區包含了九龍城碼頭南面至紅磡碼頭的範圍，總長度為 3.4 公里。該區主要是公用設施及政府土地之臨時用途，以及由少部分工業大廈所佔據。該區南部有一條連貫的優質海濱長廊，由紅磡碼頭延伸至海逸豪園的漁人碼頭；我們建議把海濱長廊向北擴展，以連接土瓜灣區域。

現時的連通性

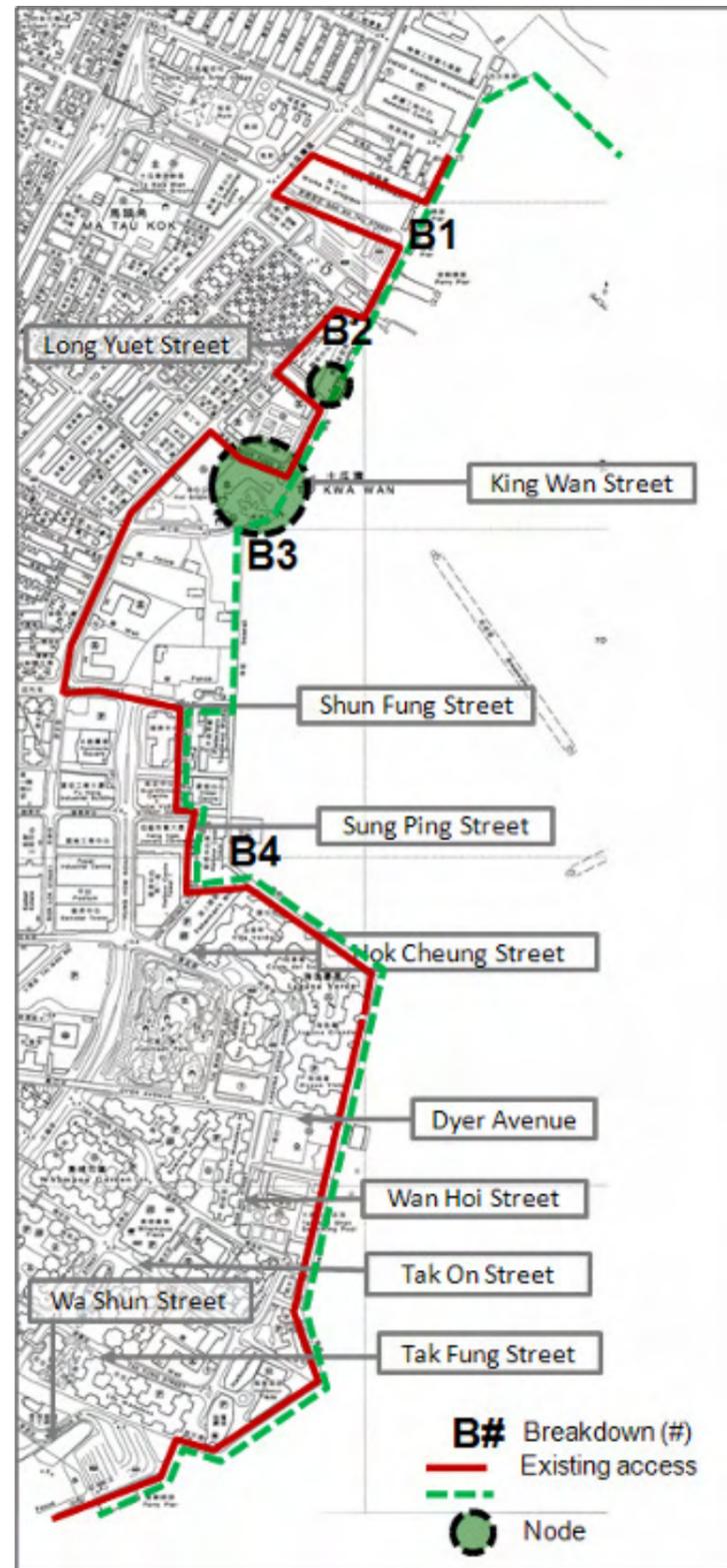
這個地區共有數個中斷位置，妨礙了海濱的連接性。

第一個中斷位置(B1)位於九龍城碼頭南端。第二個中斷位置(B2)位於汽車碼頭登岸處。第三個中斷位置(B3)位於海心公園長廊南端。第四個中斷位置(B4)位於海逸豪園的漁人碼頭對開區域。

主要的城市規劃建議

有關建議旨在透過建造全新的海濱長廊，以填補欠缺的連接路徑，藉此提供一條連貫的行人徑，從九龍城碼頭延伸至紅磡碼頭。主要的城市規劃建議如下：

- 提升九龍城碼頭及已荒廢的兩層高汽車渡輪碼頭，藉此提供小型咖啡室或小攤檔，以及在碼頭上設置餐廳；
- 增設水上的士服務，以讓市民可從九龍城碼頭，直接到達啓德區域的未來發展項目及現時的臨時用地。當局亦應盡量設置釣魚設施及單車徑，特別是在海濱路段。
- 建議在車輛檢驗中心前面貨物裝卸區開闢一條全新海濱長廊，其中包括單車租賃服務及單車坡道。
- 有關路線接著可延伸至海心公園，越過其獨特的天然岩石，然後連接景雲街現有的海濱長廊。
- 建議把海心公園重新活化成消閒熱點，例如建造露天劇場及舉行熱氣球升空活動，以讓人們在半空之中欣賞維港。



土瓜灣至紅磡之現有及建議的連接路徑

- 改善九龍城碼頭前面現有的海旁街道及長廊，例如盡量修整路面、改善照明設備、增建街道傢具及園藝佈置等；
- 設置清楚易讀的指示牌及海濱地圖，讓市民更易掌握從內陸及水路到達海旁的路線。



土瓜灣海濱一帶之詳細建議

落實執行

短期措施

以下短期措施可輕易落實，以締造一個連貫的海濱：

- 提供一條至少三至五米闊的路徑，讓市民穿越現時的貨物裝卸區，直達渡輪頭(HD 及 CEDD)；
- 沿著污水處理廠海旁提供一條至少三至五米闊的路徑，並且把圍欄移後，以讓該路徑穿過污水處理廠直達海濱 (DSD)；
- 從污水處理廠到海心公園的臨時工地及露天停車場海旁，建造一條闊十米的步行徑(WSD 及 LD)；
- 利用建議之海濱長廊，連接至海心公園(LCSD 及 HD)；

- 在漁人碼頭及鶴翔街設立指示牌，讓行人掌握如何透過工廠大廈附近現有街道到達海旁(私人業主)；及
- 更改大環山公園的佈局，以便進行像露天茶座等小型商業活動 (LCSD)；

長期措施

以下是有關建議連接路徑的長期措施，並須與相關政府部門進一步研究及磋商：

- 應重新考慮是否擴展崇平路的污水處理廠，並且研究可否把該保留土地納入「露天場地」區域，以用作園藝佈置及海濱連接路徑(DSD 及 PlanD)；
- 在規劃污水處理廠北面時，把一條闊十米的永久性海濱長廊納入「露天場地」區域之中 (HD、CEDD 及 LCSD)；
- 重新設計海心公園，以搬遷其特色的天然岩石，藉此開闢通路直達海濱(LCSD)；



此合成圖片顯示了汽車碼頭登岸處之翻新後面貌

- 擴闊景雲街的行人路或限制車輛進入該路段，以為該段海濱提供更寬闊的步行徑(TD 及 HD)；及
- 翻新汽車渡輪碼頭，以在碼頭位置提供餐廳及閒坐設施(ASD)。
- 把一條十米闊的永久性長廊納入「露天場地」的區域規劃之中，即目前貨物裝卸區及渡輪碼頭位置 (HD、CEDD 及 LCSD)。

總結

如能落實上述建議，將可把土瓜灣至紅磡的海濱連接性由 2.9 公里增至 3.5 公里。

地區 6：油麻地避風塘至大角咀

引言

這地區由西九龍附近油麻地避風塘開始，一直延伸至大角咀海旁。油麻地避風塘有大量船隻使用，使這個工作港口呈現有趣的景象，只可惜步行徑不足，遊人不易前來觀賞。油麻地避風塘其實可作為西九龍及大角咀海濱長廊的連接部分，以解決目前遊人不易從鄰近區域及其他地區前來該處的問題。

現時的連通性

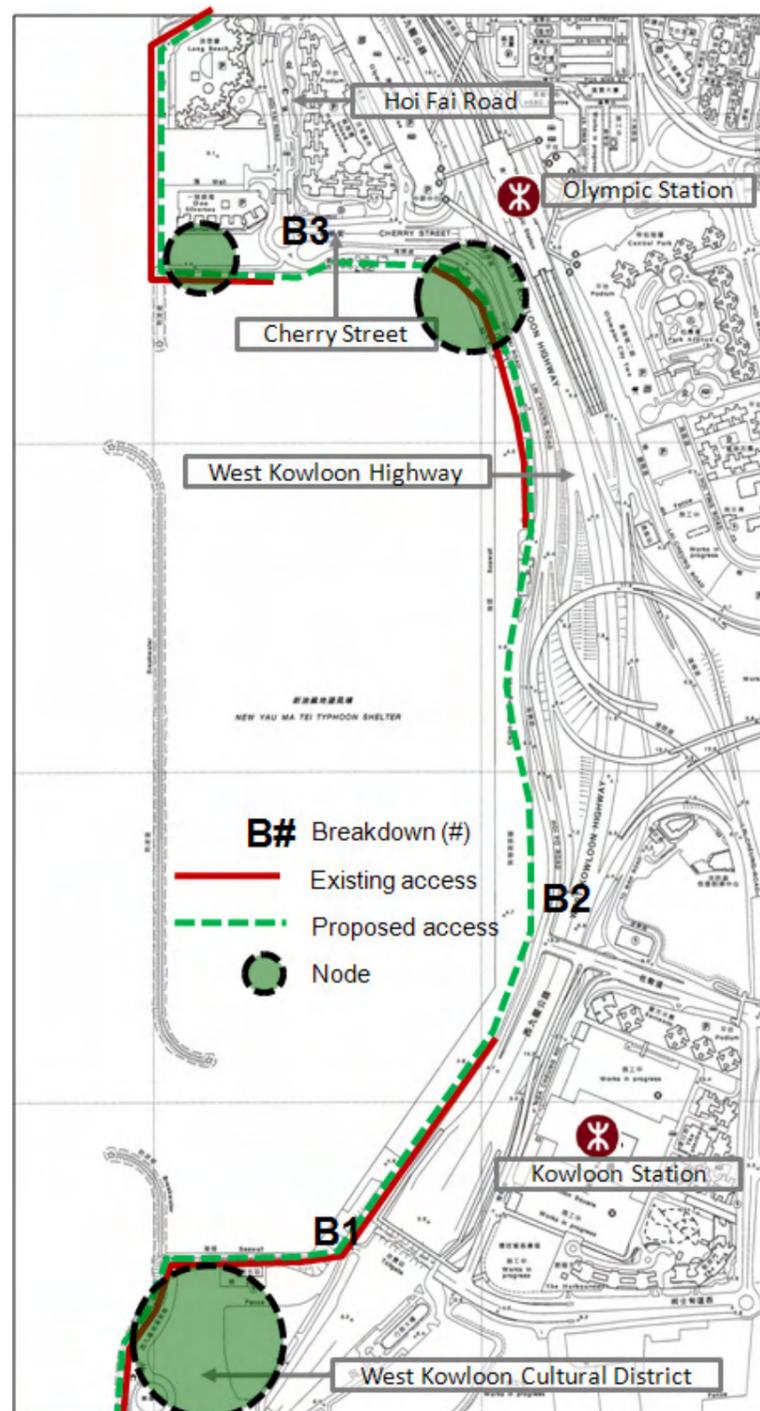
該區共有三個中斷位置，妨礙了海濱的連貫性。

第一個中斷位置(B1)位於西九龍臨時公園海濱長廊對開的油麻地避風塘南面。第二個中斷位置(B2)位於油麻地避風塘旁邊公路之高架步行徑的中間。第三個中斷位置(B3)位於油麻地避風塘收費入口迴旋處附近之海輝道步行徑。

主要的城市規劃建議

我們建議整頓貨物裝卸區，以沿著整個油麻地避風塘建造一條步行徑。這將可提供連接通路，讓人往返西九龍臨時公園海濱長廊與大角咀海濱長廊。

- 社區組織 Victoria Harbour Association(VHA)曾建議在櫻桃街南面發展一條綠化長廊，其中更包括一座奧運博物館、餐廳、兒童遊樂場及小型攤檔。
- 我們建議可把 VHA 之構思進一步加強，在油麻地避風塘北面防波堤附近創造一個海濱熱點，例如設置餐廳、露天表演場地及進行其他特色活動等。我們並建議在油麻地避風塘北面至大角咀海濱長廊之間開闢一條連貫的海濱長廊。
- 在油麻地避風塘北面及南面的防波堤上亦可設置水上的士服務，以改善陸地及水路往返路線，確保市民可更方便地前往大角咀及西九龍海濱長廊。
- 該處應定期舉辦海港慶典及海濱相關活動，以鼓勵大眾善用包括大角咀及西九龍臨時公園在內之海濱土地。



油麻地避風塘至大角咀之現有及建議連接路徑



全新發展區域建議之詳細圖

- 改善櫻桃街及海輝道現有海旁街道及長廊，例如盡量修整路面、改善照明設備、增建街道傢具及園藝佈置等；
- 把海濱一帶的圍欄移除，以盡量締造綠化的露天場地，供人緩跑、踏單車及進行其他特色活動；
- 設置清楚易讀的指示牌及海濱地圖，讓市民更易掌握從內陸及水路到達海旁的路線。



櫻桃街建議規劃之詳細圖則

落實執行

短期措施

以下是必需的短期措施，以實現建議中的海濱連接路徑：

- 在奧運站開始提供指示牌，指引市民一路前往浪澄灣及一號銀海附近現有的海濱長廊，以及油麻地避風塘北面；(HD)
- 在九龍站開始提供足夠指示牌，指引市民直達油麻地避風塘及西九龍臨時公園；(HD 及港鐵公司)
- 在一號銀海南面步行徑進行路面修整及綠化工程；(LCSD)
- 把櫻桃街南面的空置土地招標，以提供有助享用海濱的臨時活動。(LD)
- 把貨物裝卸區的圍欄移後，藉此從西九龍開始，沿著油麻地避風塘建造一條經修整及綠化的步行徑。(LD、MD、HD、LCSD 及 ASD)

長期措施

以下是必需落實的長期措施，以實現建議中的海濱連接路徑：

- 在油麻地避風塘北面及南面防波堤設置水上的士服務；(MD)
- 跟 Victoria Harbour Association 攜手合作，以落實該組織有關海港連接性之部分建議；(HAB、LCSD、LD)
- 提供更佳的步行路徑，方便市民從奧運站及九龍站前往海濱；(港鐵公司)
- 與其他相關政府部門聯絡，以確保有關海港連接性的建議得到優先落實；
- 在櫻桃街南面及海輝道西面的長廊，提供永久的餐廳及小攤檔；(PlanD、LD 及 HAB)
- 在櫻桃街南面長廊提供餐廳及小攤檔；(HAB)
- 建造接駁行人天橋，方便市民從奧海城直達海輝道西面長廊(港鐵公司)。



此合成圖片顯示了油麻地避風塘北面之海濱熱點。

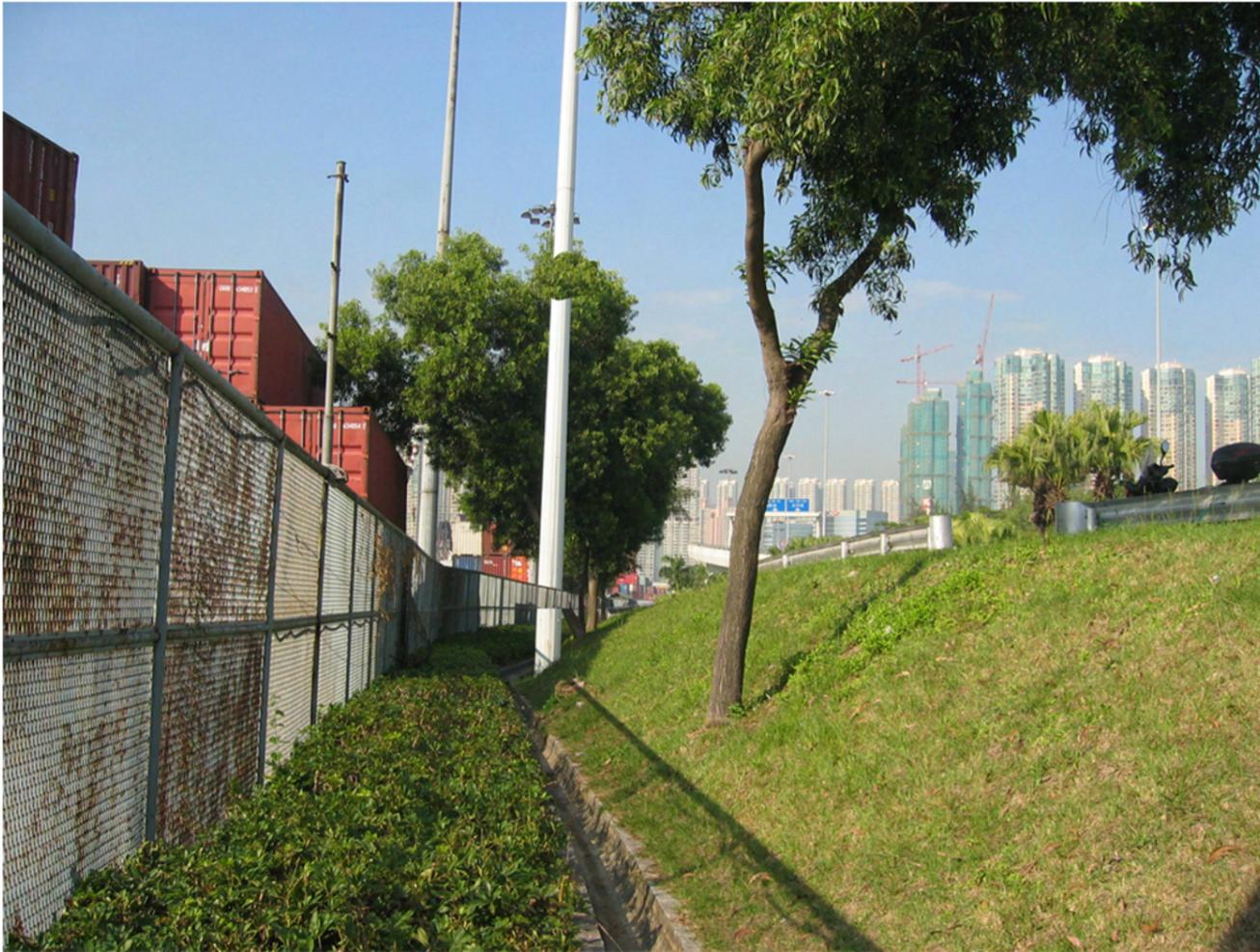


此合成圖片顯示了油麻地避風塘之全新長廊

總結

如能落實上述建議，將可把油麻地避風塘至大角咀之海濱連接性由 0.82 公里增加至 2.6 公里。如連接至西九龍，則可額外增加 2.7 公里的連接路徑。

Connecting “Forgotten” Waterfronts



Harbour Business Forum
www.harbourbusinessforum.com
May 2008