

香港海港 有何特色？

香港海旁土地用途研究

摘要報告



2007年12月





2007年初，海港商界論壇委託Wilbur Smith Associates (WSA)和TMA Planning公司，為維多利亞港進行土地用途研究，藉此更深入了解現時及建議中的海旁土地用途。整份報告已經完稿，現可於論壇網站下載：www.harbourbusinessforum.com。為了讓讀者更容易閱覽，海港商界論壇特意濃縮有關的研究內容，精簡成為這份摘要報告。

無可否認，香港擁有全世界最美麗的海濱地區之一。維多利亞港是香港的重要歷史文化遺產、國際的標誌，對於在本地生活及工作的市民來說，海港更是動力及靈感泉源，帶來無限啟發和欣喜。可是，海港現時難以到達，未能充分發揮海旁用地的潛力。海港大部份隱藏在高樓大廈背後，通往海旁一帶的路途被道路截斷，或被工廠大廈、臨時停車場、巴士站阻礙，令市民難以涉足臨海一帶，亦談不上暢快。

事實上，不少海濱地區即使交通便利，亦枯燥乏味，了無生氣。不論這些土地當初怎樣良好規劃，如果沒有照顧市民的需要和訴求，海濱地區只會冷清清。綜觀全球，很多城市都把沿岸地區連在一起，交通便利，締造一片生氣勃勃的景象；但是環顧香港四周，我們很難找到信步可達、蓬勃生機的海濱地區。

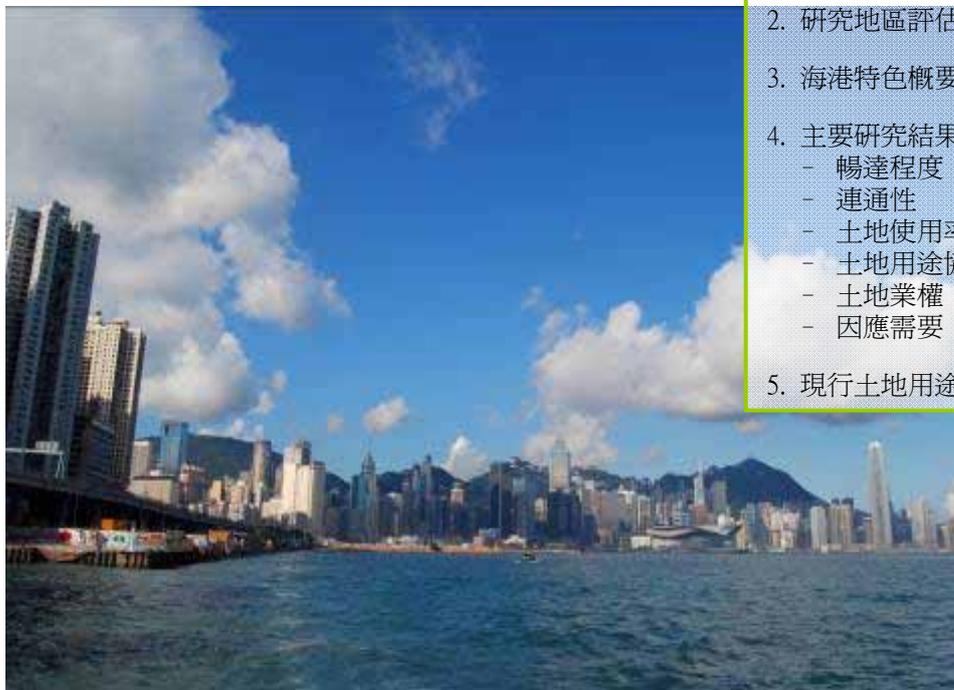
話雖如此，筲箕灣愛秩序灣和青衣北岸是香港少數朝氣蓬勃、易於到達的海濱地區。漫步於寬敞的青衣北岸海濱長廊，教人心曠神怡，何況，做運動的概念早已在這道長堤設計階段，融入其中，既有緩跑徑，又有太極區，更有植樹區，讓遊人遮蔭乘涼。這裏信步可達，人人喜歡在此消閒休憩。

單是令海港信步可達，已教人樂而忘返，更何況這將為整體社會及經濟帶來莫大裨益，我謹在此希望這份報告會令閣下更能深入明瞭香港海濱地區的狀況。

艾俊峰
海港商界論壇執行委員會主席

內容

1. 背景	3
2. 研究地區評估	3
3. 海港特色概要	3
4. 主要研究結果	5
- 暢達程度	
- 連通性	
- 土地使用率	
- 土地用途協調性	
- 土地業權	
- 因應需要，鼓勵再利用較舊建築物	
5. 現行土地用途概要	12



關於海港商界論壇

海港商界論壇成立於2005年6月，以回應當時社會各界關注海港及其周邊地區的發展，可能會對香港未來發展帶來負面影響。論壇現時為全港最大規模的商界聯盟，現有121個企業會員，當中包括9個贊助人會員、30個企業會員、53個專業會員，以及29個支援會員，來自不同商會及專業機構。

海港商界論壇是以研究為主導的智庫，具有清晰明確的海港發展計劃原則及目標，包括提倡設立專責海港事務的管理機構，並以市民更容易前往海旁的需要為依歸。我們全力支持《海港規劃原則》，並要求未來所有發展項目都遵循這些原則。最具意義的是，論壇開創新思路，主張以多元方式解決海港議題，以及透過更深入認識海港為本地經濟、社會及環境帶來的挑戰，從而作出策略性的長遠決定。論壇的午餐會演講系列，譽滿香江，經常邀請

世界各地的專家講者，分享國際間最佳實務經驗。此外，我們亦先後舉辦公開發設計比賽、維港行及海濱會議等活動，內容豐富充實，極具教育意義，成功引起社會關注海港議題。

縱使成績碩果纍纍，海港商界論壇卻從不自滿，持續努力不懈，繼續向社會各界傳遞訊息，從正面影響海港規劃程序。事實上，海港對商界的長遠利益，影響深遠。商界應當積極參與海港發展的討論，確保海港充滿動感，時刻散發醉人魅力。展望未來，海港商界論壇必定會積極透過本身的研究工作，如實反映商界訴求，協助政府制定海港政策。

如欲獲取更多資料，請瀏覽網址：
www.harbourbusinessforum.com

特此鳴謝 Dick Groves、Alex White、Will Furniss 及 Joe Ma 提供本報告內部份相片。
承蒙 Andrew Lawson 協助本報告之編輯工作，謹此表示謝意。

1. 背景

1999年，城市規劃委員會為維多利亞港訂立了理想宣言和目標，銳意令維多利亞港成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達，以及象徵香港的海港——「港人之港，活力之港」。接著在1999年12月，規劃署進行《海港及海旁地區規劃研究2003》，把這個願景以及一連串目標，實踐成為海港及海旁地區規劃，為海港及海旁一帶的未來發展定下藍圖。這項研究把臨海地帶，按旅遊、康樂、住宅、工業、碼頭、政府及海事等不同用途，分成多處地區。研究報告建議有部份用地具備發展旅遊潛力，根據終審法院於2004年就灣仔北分區計劃大綱圖的裁決，只能在證明填海工具程具備凌駕性的公眾需要時，才可以推翻不准填海的推定。2005年，共建維港委員會進一步檢討及修訂有關的理想宣言和目標，以及規劃原則。經修訂的理想宣言是致力優化維多利亞港及其海旁地區，使之成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達，以及可持續發展的世界級資產——「港人之港，活力之港」。

2. 研究地區評估

研究地區涵蓋範圍包括香港島北海岸線，從最西面的小酒灣到最東面的柴灣。在九龍方面，主要覆蓋南海岸線，從最西部的荃灣汀九到最東部的鯉魚門。另外，研究地區亦包括青衣東部及北部海岸線。研究報告根據《海港及海旁地區規劃研究》、相關的分區計劃大綱圖，以及最新的政府建議，評估有關海港區域現行的建議及擬議的土地用途。為方便閱讀，本報告把海港劃分為以下七大地區：

九龍：九龍東、九龍中、西九龍、維港西

香港島：港島西、中區及灣仔、港島東

3. 海港現有特色概要

- 以港口為主的設施：**香港是全球最繁忙和最高效率的國際貨櫃港之一，於2005年處理約2,260萬個20呎標準貨櫃箱。貨櫃碼頭分佈於葵涌和青衣港池一帶。葵涌位於維港西，青衣貨櫃碼頭則位於青衣島西南部。除葵涌和青衣，維港亦有多個重要的公眾貨物裝卸和物流業務地區，如觀塘公眾貨物裝卸區和茶果嶺公眾貨物裝卸區等，負責運送廢紙、廢金屬及木材等。貨櫃港不僅對香港非常重要，對華南地區亦一樣，全因香港有80%的貨櫃處理量是與華南地區息息相關。香港港口更是全球供應鏈的重要樞紐港口，現時有約80條國際班輪為香港港口每星期提供500多班貨櫃輪服務，連接香港至世界各地超個500個目的地。

- 與海事有關的用途：**每年平均約有230,000艘船使用香港港口，當中包括遠洋貨輪、內河貨船和內河客輪等。香港有14個避風塘共423公頃的水域範圍，為本地船隻及內河商船在颱風和惡劣天氣情況下，提供避風地方。另外，海港亦有渡輪及郵輪碼頭，以及專為駁船和非貨運船隻而設的繫船設備。例子有新油麻地避風塘和尖沙咀海運大廈等，其他海事相關設施還包括位於銅鑼灣的香港遊艇會。

- 旅遊：**香港的主要海濱旅遊中心位於尖沙咀、中環和灣仔，全都具備豐富的旅遊元素，如商店、旅遊景點、酒店、餐廳食肆、地標、露天廣場，以及海濱長廊等，例子包括尖沙咀的星光大道、灣仔的香港會議展覽中心，以及中環的中環碼頭。

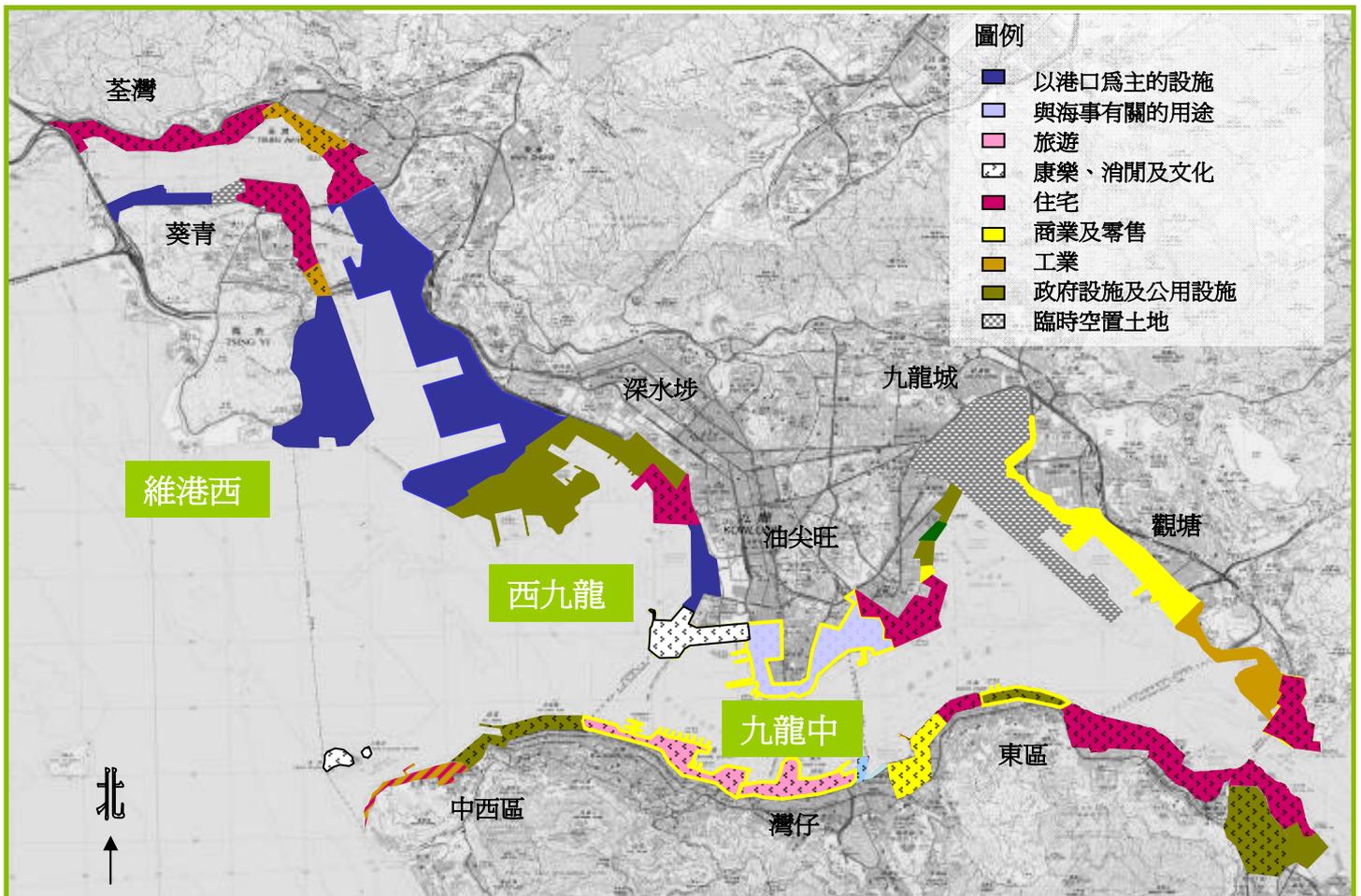
- 康樂、消閒及文化：**有些臨海地帶會用作地區公園，如海心公園、上環公園和鯉魚涌公園等，提供大量的康樂設施，如戶內及戶外遊樂場、露天廣場和海濱走廊等，以便進行靜態及聯誼的康樂活動。

• **住宅：** 海旁地區的住宅發展項目，多不勝數，如紅磡、荃灣、青衣和北角的私人及公共屋邨，全都設有園景散步區、休憩用地和康樂設施，供居民和公眾使用。

• **商業：** 不少沿岸地區都設有商業發展項目，包括尖沙咀和中環，可是，應該可以更多。尖沙咀東部及西部都有很多集合酒店、寫字樓和零售元素於一身的發展項目。中上環一帶亦有商業及零售混合用途的例子，如信德中心和國際金融中心等。

• **工業：** 工業大廈樓群主要位於觀塘、九龍灣、紅磡及筲箕灣沿海一帶。

• **政府設施及公用設施：** 很多海旁地點都作不同的政府用途，如污水處理廠、政府辦事處、批發市場、公廁及康樂設施等。



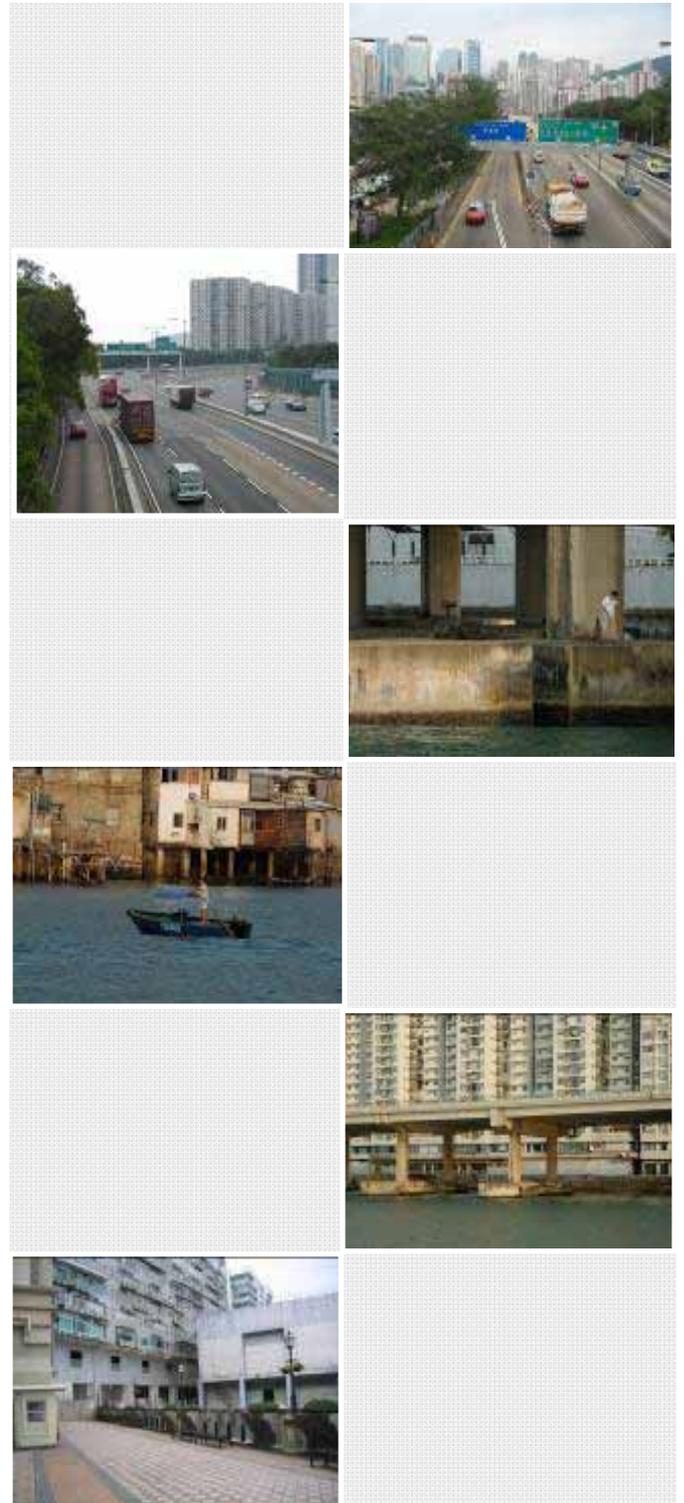
圖一：維港沿岸主要土地用途功能

4. 主要研究結果

暢達程度：十分惡劣

何謂交通暢達的海港？

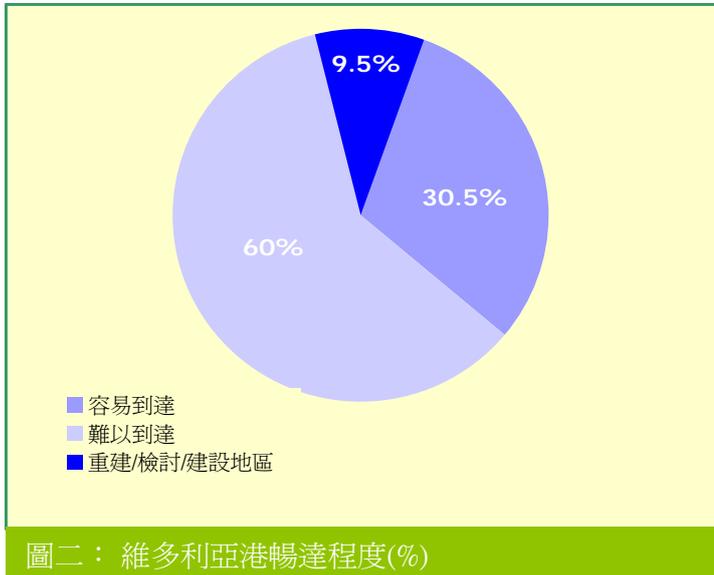
交通暢達的海濱地區，是指市民可以輕鬆從陸路或水路信步可達。在香港，很多公共海旁現時都與內陸地區分離，無法從海路到達。現時有迫切需要增加水上的士、良好的登岸碼頭、行人通道、海濱長廊、具吸引力的交通接駁設施和走廊。海旁與大型公園之間尤其需要這些聯繫，如香港公園、九龍公園和維多利亞公園等。海旁與商業及住宅區的連接亦有需要改善。除灣仔重建計劃，擬定的油街附近之重建項目、北角邨重建計劃、油塘灣重建計劃，以及長沙灣海旁將提供更多的機會，讓海港與內陸地區重新融為一體。



我們海港的暢達程度如何？

- 香港現有的海旁地區，超過60%的地方被公路和道路切斷，例如，觀塘繞道和東區走廊便嚴重妨礙市民直達海旁，令整個沿岸地區與市區完全分隔開。
- 海港現時只有30.5%的地方是可以到達的，這些地區主要集中在尖沙咀、紅磡及青衣東北岸，而且設有連貫的海濱長廊和園林景致。
- 海港餘下約有9.5%的地方現正進行發展規劃或工程，如啓德機場舊址和西九龍文娛藝術區等。
- 通往沿海一帶的道路亦被貨物裝卸區、污水處理設施、巴士站及公用設施阻礙，改善方法包括搬走這些設施，或提供通道，繞過這些設施。

	長度(米)
難以到達	56,601
容易到達	28,790
重建/檢討/建設地區	8,903
總數	94,294





資料來源：http://www.harbourfront.org.hk/eInfo/pdf/hec_index.pdf

圖三：維多利亞港暢達程度(黃色/橙色 = 容易到達；粉紅色 = 難以到達；綠色 = 重建/檢討/建設地區)

連通性：非常惡劣

目前，香港海港只有極少周邊地區是互相連繫的，僅有的例子集中在紅磡、尖沙咀，以及青衣北岸和東岸。另外，香港會議展覽中心、杏花邨及鰂魚涌對開亦有一些較細小的連繫地區。

海港商界論壇憂慮香港只有極少的海旁地區互相連繫。長遠而言，最理想的情況是在香港島從堅尼地城至杏花邨，以及在九龍從鯉魚門至尖沙咀，都設有四通八達和方便使用的行人/單車海濱長廊。論壇認識到這些目標不能一蹴而就，必須分階段進行。在一些情況下，要達致100%直達海旁的目標，也許是不切實際的，又或者在經濟上不可行。舉例說，將現有的政府物業或私人建築物遷往其他地方，所需費用往往不合算，在這種情況下，便應該在海旁附近築路。

土地使用率：必須多元化

海濱用地多樣化是成功規劃的要素，因此，有需要使用不同方法，吸引人們前往香港海港的不同目的地，當中的必備元素包括公共休憩空間、混合用途發展、海濱長廊、文化活動、水上活動和水路交通等。

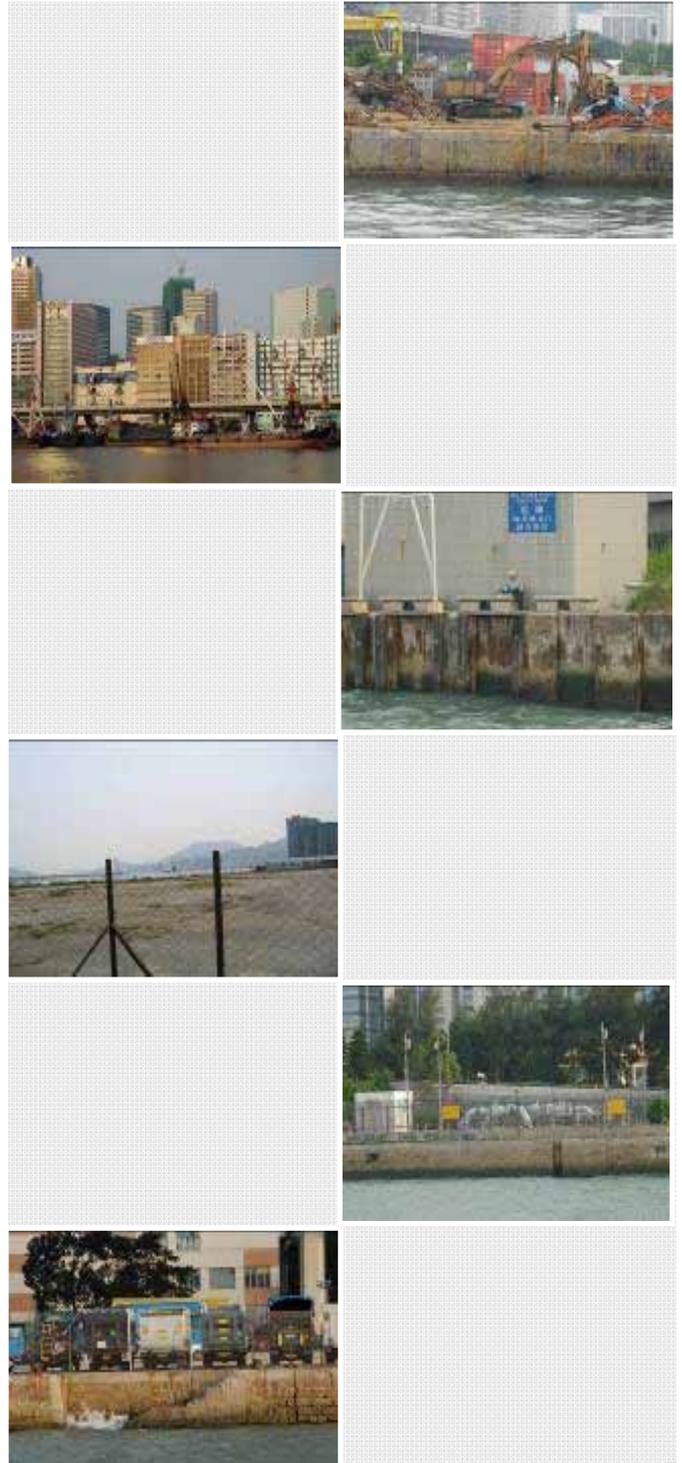
土地用途協調性：有需要改善

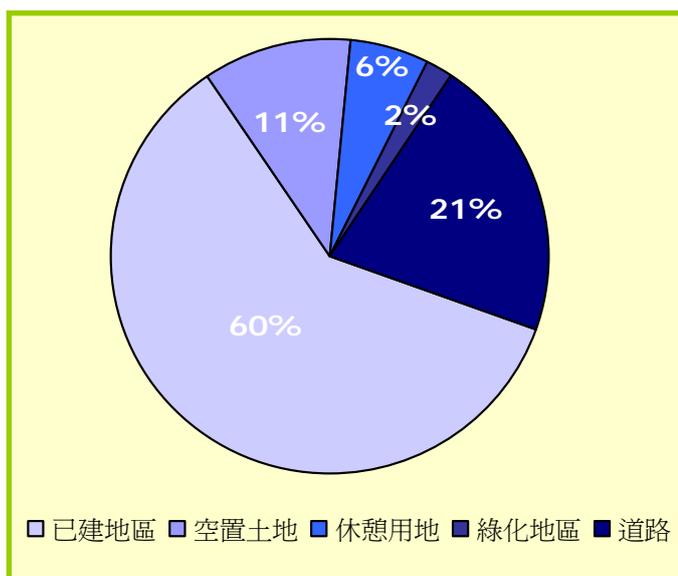
從土地用途協調性的角度而言，研究結果顯示政府的分區計劃大綱圖和發展建議內的土地用途，雖然與海港協調一致，但不少地區都有一些不協調的用途，如污水處理廠、垃圾傾卸地點、空置土地，以及臨時用途(如露天停車場)等。

若以土地用途協調性及康樂設施和活動計算，最佳的海濱區分佈於紅磡、尖沙咀、青衣北和灣仔。

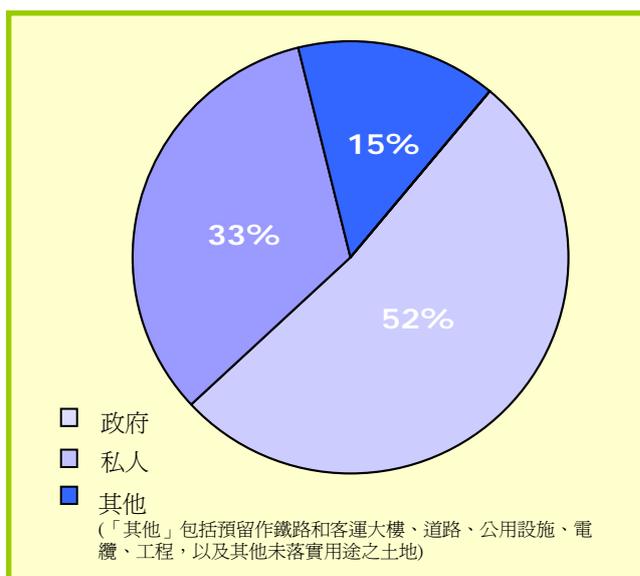
九龍東為最差劣的海濱區之一，這裏有不少地方都是污染工業運作和貨物裝卸區，而啓德機場舊址的一大片空置土地，更限制公眾使用，東九龍海旁與周邊地區的連繫亦被高架的九龍繞道切斷。

- 由於香港自開埠以來一直是重要港口，因此，有需要進一步容納更多重要的港口相關用途，如貨物裝卸區和避風塘。葵涌貨櫃碼頭是全球最繁忙的貨櫃港之一，於2003年處理超過2,000萬個標準貨櫃單位(標準20呎遠洋貨櫃)。
- 交通及基建設施用途佔研究地區的21%，空置發展土地佔11%。綠化地區，包括草地、灌木林和林地，僅佔總數2%，休憩用地佔6% (請參閱圖(四))。
- 主要不協調的土地用途包括紅磡九廣鐵路貨運場，以及分佈在不同海旁地區的污水隔濾廠。





圖四：海旁土地使用率 (%)



圖五：海旁土地業權 (%)

鼓勵再利用殘舊建築物

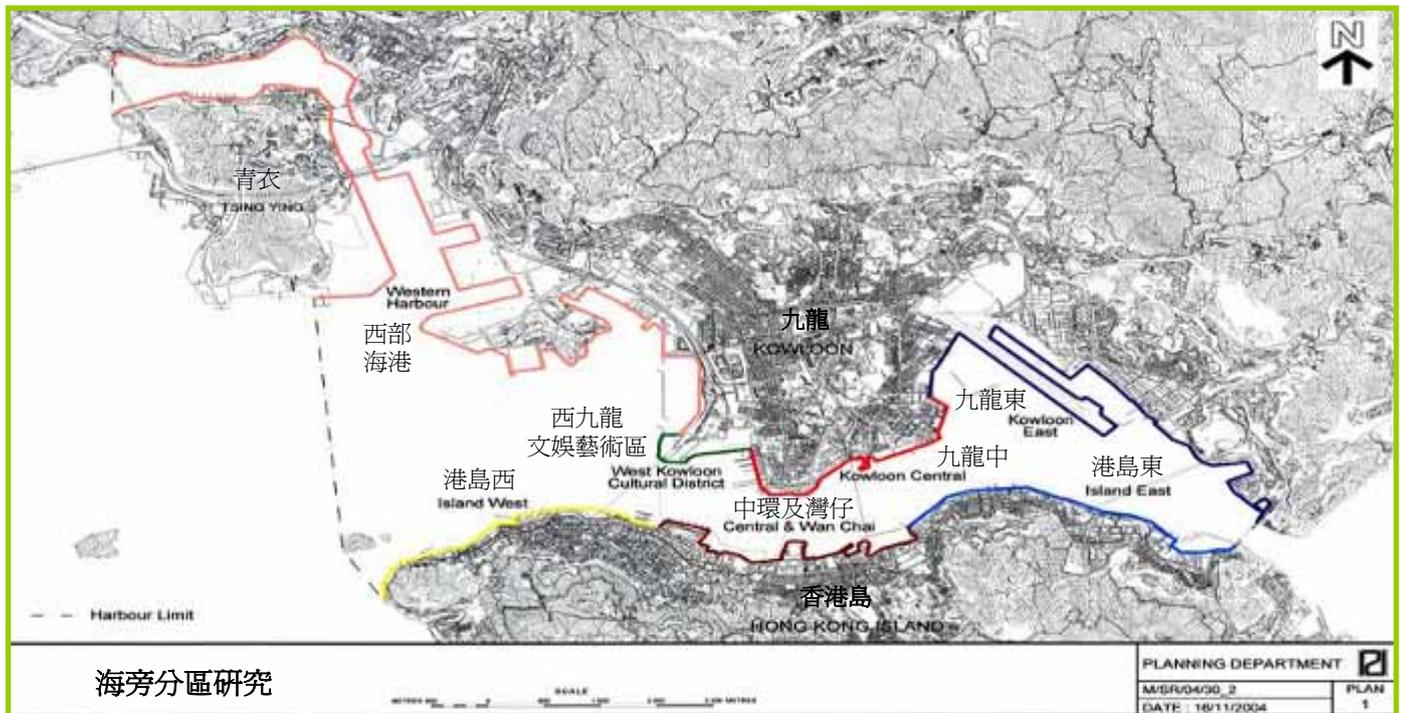
鼓勵再利用現有建築物

為協助在臨海一帶締造所需的活力和生氣，政府應鼓勵工商機構因應需要再利用現有的建築物，如殘舊失修的工業大廈。政府不妨以修改土地用途免補地價作為誘因，鼓勵私營機構翻新海旁的建築物，與此同時，政府亦需要限制這些特惠土地或建築物之買賣，以免引發炒風。



5. 現行土地用途概要及政府最新建議

根據《海港規劃檢討》建議以區域為本的方式，將海旁地區劃分為七大區域。



海旁分區研究

首字母縮略詞

CBD：商業中心區
CDA：綜合發展區
CEDD：土木工程拓展署
DPA：發展許可區
GIC：政府/機構/社區
Ha：公頃
O：休憩用地
OU：其他指定用途
PCWA：公眾貨物裝卸區
PDS：具發展潛力地點
PHO：保護海港條例
PlanD：規劃署
PTI：公共交通交匯處
RODP：建議發展大綱草圖
TPB：城市規劃委員會

何謂分區計劃大綱圖？

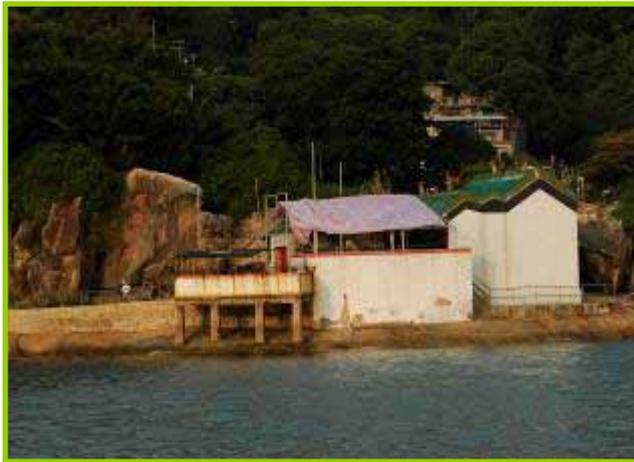
分區計劃大綱圖是根據《城市規劃條例》的規定擬備及公佈的法定圖則。分區計劃大綱圖顯示個別規劃區的建議土地用途和主要道路系統，涵蓋的地區按土地用途分類，一般分為住宅、商業、工業、休憩、政府及社區用途、綠化地帶或其他指定用途。不過，現時沒有專為海港擬備的綜合式分區計劃大綱圖。

海港的目標：城市規劃委員會(「城規會」)於1999年首次發表維多利亞港的理想宣言和目標。隨後，政府於2003年完成了海港規劃研究，並制訂了海港規劃大綱以及海旁地區規劃，為沿岸地區的用途及擬備行動區規劃圖提供指引。共建維港委員會亦隨之成立，專責就海濱地區規劃及設計事宜，向政府提供建議。

《城市規劃條例》：現行的《城市規劃條例》早於1939年制定。自此，有關條例經過多次修訂，當中包括在1974年引入規劃許可制度；將法定的規劃管轄範圍擴展至市區以外地區；對「發展許可區」的違例發展執行管制；以及於1991年成立獨立運作的上訴委員會，處理有關城規會在規劃申請方面的決定之上訴。《2004年城市規劃(修訂)條例》旨在簡化制訂圖則和規劃許可審批的程序，使規劃制度更公開透明，並加強新界鄉郊地區的強制執行規劃管制行動。

1) 九龍東

(鯉魚門、油塘、觀塘、啓德及馬頭角)



鯉魚門是香港的重要歷史遺跡，現時有四條傳統村落、海鮮飯店、多項康樂及消閒設施，以及天后廟等旅遊景點。這地區背後是翠綠小山坡，猶如綠色腰帶，在避風塘周圍更有園景海濱走廊，景色怡人。因此，首要工作是盡力保留這裏的傳統風貌。

不過，海鮮酒樓一帶的大街小巷，衛生環境惡劣，部份海旁更被公廁、球場和村屋阻擋。油塘港鐵站位於半公里以外的地方，非常不便，其他交通配套設施亦不足夠。此外，這個重要的旅遊及文物景點既沒有公眾碼頭，又缺乏具吸引力的海濱走廊和設施。

未來用途：

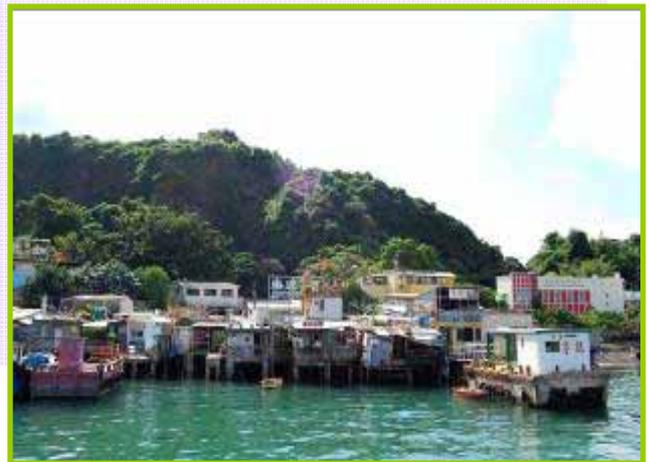
根據「鯉魚門海濱美化工程」，鯉魚門村已劃作康樂地帶，主要規劃意向是發展成為耳

鯉魚門

目一新、大受歡迎的旅遊目的地，以及改善水路交通設施。根據分區計劃大綱圖，鯉魚門會保留傳統漁村風貌和海鮮酒樓特色。擬定的改善工程包括在海鮮酒樓附近興建全新的公共上岸設施；在現有的燈塔附近，興建觀景平台，並設立地標式的雕塑；以及改善整體街道環境。

海港商界論壇評語：

當局需要更花心思，讓市民輕易經水陸兩路前往鯉魚門，並在海旁不同地點建立行人道，美化這地區的海港景致，讓市民盡量靠近海旁，鯉魚門應設「水上的士」服務，並且同時服務在維港兩岸的主要地區。由於鯉魚門臨海一帶可能是九龍僅存的一條原海岸線，因此，必須盡力保留這地區的獨特魅力和地方神韻。





油塘包括多種不同類型的重工業作業和海事相關活動，如公眾貨物裝卸區和魚類批發市場。這地區現時亦有不少被忽視的位址及建築物。在崇信街新落成的鯉灣天下住宅項目，標誌著油塘已踏上重建之路，即將煥然一新。不過，這地區的重工業活動仍然令環境質素低劣。

未來用途：

油塘分區計劃大綱圖的目標，是透過綜合的住宅和商業發展項目，逐步取代污染環境的工業活動。雖然現時的規劃意向是將這一區從工業用途，轉型為住宅用途，但有關計劃困難重重，全因現有的工廠大廈和業務運作，如公眾貨物裝卸區和魚類批發市場等，都需要在海旁上落貨。東源街兩旁的現有用途，如魚類批發市場、水泥廠、露天停車場、工業活動及貯木場，以及油塘灣地區，均劃作「綜合發展區」。三家村遊樂場的西南地區將發展住宅項目。油塘工業區西北部邊緣已劃作商業用途。

油塘

海港商界論壇評語：

規劃原意是把油塘區混合發展成為商住並存社區，藉此顯著改善環境。建議中的海濱長廊可以連接鯉魚門海濱地帶，並進一步提升這一區的旅遊和商業價值。這裏非常接近港鐵油站，有關當局可考慮把舊工業區重新規劃為住宅用途，海港商界論壇深信推出土地補價措施，鼓勵發展商改變現有建築物內部結構，配合寫字樓或其他商業用途，並同時保留現有外牆。這樣一來，政府准許發展商建議修復、翻新及維修建築物外牆，而不是拆卸。這計劃有很多好處：

- 鼓勵可持續發展，避免大規模清拆，污染環境(例如為堆填區增加壓力)；
- 保存現有建築物的傳統特色，藉此保存海濱的歷史風貌；
- 讓發展商改變翻新後建築物用途而免補地價。

此外，當局亦有需要限制轉讓免補地價目，防止有人從中炒賣。當局可以藉著向更改用途的建築物徵收增值物業稅和差餉，並同時促進可持續發展。





觀塘

觀塘一帶，新舊樓宇林立。這地區近年不斷重建，不少殘舊的工廠大廈都逐漸被現代化的高樓大廈取代，作非污染工業、商業及寫字樓用途。觀塘工業區正在轉型為現代化的商業中心，而九龍灣區則有現代化商廈、寫字樓及零售商場。觀塘的海旁主要為公眾貨物裝卸區，而且被高架的觀塘繞道霸佔。沿岸地方的公共交通設施不足，亦難以吸引足夠的遊人到此一遊。觀塘繞道是這地區的主要高架公路，不但礙眼，而且把海旁與周圍環境完全分隔開。觀塘碼頭對開的地方，設計差勁，園景建築或花草樹木欠奉。

未來用途：

觀塘南部和九龍灣已劃作商業及工業用途。區內擬建一條連貫的海濱長廊。觀塘繞道沿岸一帶劃作休憩用地用途，為區內的上班族提供康樂設施。分區計劃大綱圖建議把這地區發展成為新的非污染商業地帶。由於有大量「其他指定用途-乙類」劃作後備工業用地，因此，實無必要在啓德機場舊址進一步規劃土地作同樣的用途。在可見將來，這地

區有一大片「其他指定用途」(乙類)的地，滿足市場對非核心寫字樓的需求。原有的貨物裝卸區將劃作休憩用途。前啓德機場南停機坪角的工業用地劃作商業用途，成為九龍灣商業區的延伸。勵業街和海濱道一角的香港麵粉廠舊址，以及現有在九龍灣東面的露天停車場，正迅速發展成為重要的商業及零售區。隨著觀塘從工業用途轉型為商業用途，整體環境將會大大改善，耳目一新。分區計劃大綱圖將有助重新調整土地用途模式，以便在沿岸地區加入商業用地。分區計劃大綱圖亦建議在海旁邊加入休憩用地，藉此改善臨海地帶的暢達程度和環境質素。不過，選址重置公眾貨物裝卸區將有一定難度。

海港商界論壇評語：

建議闢設往來觀塘的行人通道，並且研究觀塘繞道橋底的連通性。另外，亦有實際需要向油塘方向整合工作海港，藉此優化觀塘海濱，讓公眾人士享用。



啓德



啓德發展區 (前稱東南九龍發展區) 佔地約328公頃，從舊啓德機場跑道末端至鄰近九龍城的內陸地區，全長約3.6公里。這地區原計劃於1990年代初開始發展，但鑑於終審法院於2004年1月9日的裁決，特區政府決定重新規劃，檢討有關的工程項目，確保發展完全符合終審法院的要求。這地區現時有部份為空置土地，有部份土地用作不同類型的臨時用途，包括露天停車場和巴士車廠。這地區亦有不少政府建築物和康樂活動空間。

未來用途：

2006年10月17日，規劃署公佈修訂後的舊啓德機場發展藍圖。根據有關修訂，這幅佔地328公頃的土地將會興建多間酒店，以及大量住宅單位，目標是容納人口約86,000人。另外，亦計劃興建多條「綠色走廊」，從中央公園伸延至鄰近地區，如九龍城、九龍灣及馬頭角等。經修訂的發展計劃包括以下特點：

- 兩個郵輪泊位，並預留位置，如有需要，可隨時興建第三個郵輪泊位；
- 7層高的酒店綜合設施，毗鄰郵輪碼頭；
- 興建設有八個車站的單軌鐵路，將這個旅遊樞紐與觀塘連接起來；
- 可容納45,000座位的體育館；
- 設有「中央公園」，提供極其缺乏的綠化園林景致；

- 跑道末端興建200米高的公眾觀光塔；以及
- 擬建新橋樑，很可能需要在維港進一步填海。

政府將會採用漸進方式，分階段在前機場跑道南端，發展郵輪碼頭和旅遊設施。首先，在跑道南端預留的一幅7.6公頃土地上，發展新郵輪碼頭設施。隨後，政府計劃在郵輪碼頭毗鄰撥地，供市場發展旅遊相關設施，如酒店、購物商場、會議場地等。政府亦會優先發展新郵輪碼頭設施，使之盡快落成，其他旅遊相關設施將會隨啓德發展區的發展逐步進行。政府將以公開招標方式發展郵輪碼頭。中標者須自資平整土地，並設計、興建和營運停泊及配套設施，包括重建現時的海堤，以及發展兩個靠岸泊位，足以供排水量高達10萬噸的巨型郵輪停泊使用。在城市規劃委員會審視後，新的啓德發展藍圖已於2006年10月24日提交立法會審議。

海港商界論壇評語：

這一帶空置多年，公眾難以進入，而且被太子道和觀塘繞道阻隔，遠離公共交通網絡。擬建的郵輪碼頭應嚴格遵循《海港規劃原則》，並須合乎相關人士意願，而住宅和商業規劃亦應該完全符合可持續發展原則(最低限度包括整體發展啓德的成本)。最後，有關當局必須以商業形式，為都會公園帶來熱鬧生氣，說到底，只有引起遊人興趣的商業營運，樂於光顧，才能令到這地區真正朝氣蓬勃、活力充沛。



2) 九龍中

(紅磡、尖沙咀)



紅磡由以往的工業地區，搖身一變，成為尊貴優越的海濱地區，適合商業和住宅用途。不過，海濱一帶現可供住客和遊人享用的設施，少之又少。渡輪碼頭廣場和巴士總站設計簡陋，枯燥乏味，欠缺綠化園林景致元素，沿岸地區不但沒有遮蔭的行人通道，而且有很多障礙物。

未來用途：

「紅磡地區研究」第二階段公眾參與項目於2006年8月展開。有關研究制訂了土地規劃大綱及地區改善建議，涵蓋紅磡海濱區四大「具發展潛力地點」，包括九廣鐵路貨運場及國際郵件中心所在地、紅磡海旁的「綜合發展區」及附近紅磡灣一帶的休憩用地、紅鸞道「住宅(甲類)2」用地，以及大環山公園。另外，研究亦提出了一系列休憩用地及交通設施的改善建議，銳意

紅磡

加強紅磡海濱地區的對外連繫。「紅磡地區研究」於2006年12月展開，為《海港規劃檢討》的一部份，旨在為紅磡海濱地區制訂全面的規劃建議，就該區的詳細規劃及設計提供指引，為公眾提供景色怡人、交通便利及充滿朝氣的海濱地區。此外，研究亦會探討如何改善紅磡海濱的暢達程度，以及與周邊地區的連繫，務求令新發展區與鄰近沿海一帶和紅磡腹地融為一體。

海港商界論壇評語：

擬設的海濱休憩用地不僅提供觀景長廊，讓市民欣賞壯麗的維港景致，更可以為毗鄰及擬議的高密度發展項目提供視覺享受。九廣鐵路貨運場及國際郵件中心與周圍的海濱用途，格格不入。海港商界論壇建議，在活化紅磡海濱方面，大可借鏡青衣北海濱走廊的設計經驗。





尖沙咀

尖沙咀是香港的商業及零售中心，朝氣蓬勃，吸引很多本地市民和海外遊客前往到訪，人流絡繹不絕。尖沙咀是九龍半島的「商業中心區」。

最近在尖沙咀區內或附近地方完成，以及擬議的旅遊項目和主要發展項目包括：尖沙咀海濱長廊美化計劃；百週年紀念公園改善工程；前水警總部舊址將發展成為文物旅遊景點；在天星碼頭附近興建尖沙咀露天廣場；以及即將在西九龍發展的文娛藝術區。這些項目與現有景點如能更好地融合，必將大大提升尖沙咀整體的吸引力。

根據分區計劃大綱圖，尖沙咀將發展成為功能樞紐，以便舉辦各式各樣活動，進一步強化這地區作為香港旅遊點的角色。

尖沙咀東部主要為酒店、寫字樓，以及商業及貨物裝卸活動。尖沙咀南部是集合旅遊、康樂及文化於一身的樞紐，並有多個著名的旅遊景點。連綿不斷的海濱長廊，更是飽覽維港壯麗景致，以及欣賞香港的天空輪廓線的好去處。尖沙咀西部邊緣有多個港口及海事相關設施、商業大廈及購物商場。目前，公眾根本無法靠近海港。該地區的西面海旁被海港城和中港城阻擋，而且設施簡陋，僅有一些小賣亭。整體設計標準可以改善。海運大廈正門旁邊新增設的露天咖啡茶座，令這一帶成為大受歡迎的餐飲區。

未來用途：

尖沙咀擬發展為旅遊區。在紅磡海濱附近的國際郵件中心和九廣鐵路貨運場將遷往其他地方，以便騰出空間，作康樂、旅遊及商業用途。現正考

慮擴闊尖沙咀東部與新世界中心之間的海旁地段，以增加行人流通量。海運大廈及一些較舊的商業大廈擬重新發展或提升質素。另外，中港客運碼頭亦有可能遷往其他地方。天星碼頭和海運大廈上蓋現正考慮用作公共休憩空間和觀景台。天星碼頭對開的巴士總站將劃作行人專用的露天廣場。建議在文化中心以東的休憩用地舉行更多的戶外活動，並在海濱長廊一帶闢設餐飲區。前水警總部已劃為「綜合發展區」，這歷史建築物將會保留，經修復後，發展為文物旅遊景點。根據旅遊事務署最新研究報告顯示，天星碼頭的公共交通交匯處應發展成為露天廣場。尖沙咀東部將會興建全新的公共交通交匯處，設有園林平台、園景建築和花卉樹木、有蓋觀景平台及小賣亭。旅遊事務署亦建議將尖沙咀東部原有的兩條行人天橋斜路改為升降機，並且進行美化工程，改善這地區的環境和易達程度。

海港商界論壇評語：

尖沙咀是香港重要的零售及商業中心，海濱一帶應該設有多些零售及娛樂設施，例如紀念品店、露天咖啡茶座及餐廳、戶外表演及展覽場地。現時，這一帶，尤其是梳士巴利道，缺乏活動和活力，除了梳士巴利道海濱正進行粉飾及景觀改善工程，遊客和公眾絕少機會「接觸」海港。九廣鐵路貨運場不但阻礙行人前往尖東海濱地帶，更十分礙眼，若果能夠移走，便能夠把海濱地帶從紅磡延伸到尖東一帶，亦可以新增擬議的水上景點。旅遊發展局建議的尖沙咀東部行人天橋工程，將大大改善整體地區的可達程度和景觀。把天星碼頭前的公共交通交匯處重建成露天廣場，更有助改善這一著名海濱地帶的城市設計。與此同時，即使海港城是香港大受歡迎的重要購物商場，亦應該提供較多機會觀賞和直達海濱。



3) 西九龍

(西九文化區、油麻地、大角咀、長沙灣、昂船洲)



西九文化區劃定為旅遊點，以文娛藝術用途為主。海濱長廊雖然享有壯麗的維港全景，但不能乘船到達，而且缺乏遊人設施，只有少許草木和園景。附近擬興建的九龍站交通樞紐，提供一系列的公共交通設施，當中包括港鐵站、機場快線、中港跨境巴士，以及公共巴士。這地區空置多年，缺乏適當的交通及行人設施，與周圍的市區完全分隔。政府銳意把西九龍這一大片空地，發展成為集合藝術、文化及娛樂的地區。《海港及海旁地區規劃研究》建議發展一系列旅遊用途和活動，包括達到國際水平的表演場地、博物館綜合大樓、主題式娛樂發展項目、劇院/錄影廠、酒店及活動廣場等。

位於西九龍的九龍站發展項目逐漸成形：佔地14公頃的Union Square發展項目包括樓高118層的環球貿易廣場、佔地100萬平方呎的

西九文化區

「圓方」高級購物商場，以及兩間頂級酒店，提供700間客房和服務式住宅，樓面面積達100萬平方呎。這地區現時有部份空置土地，亦有部份土地用作臨時露天汽車戲院、海廊長廊和露天停車場。西九龍海濱長廊位於西九龍南端，佔地36,000平方米，於2007年2月1日全面開放給公眾使用，其入口位於九龍尖沙咀柯士甸道西與雅翔道交匯處，設施包括全長400米的木板步行道、半露天觀景台、沙池、兒童小天地、園景區，以及700米單車徑。

未來用途：

這項目佔地約40公頃，從東面的廣東道，至油麻地避風塘附近的海濱，全長約1.4公里。政府的目標是將西九龍發展為世界級的藝術、文化、娛樂和旅遊綜合地區，提供不容錯過的景點設施，成為本地市民和訪港旅客流連忘返的消閒好去處。不過，很多人認



西九文化區 (繼續)

為最重要是政府在這地區興建博物館和文娛藝術場地前，應該重新思考本地長遠的文化發展藍圖。

由政務司司長擔任主席的諮詢委員會，以及轄下的三個諮詢小組，重新推行西九文化區發展計劃。2007年9月13日，政府公佈備受爭議的西九文化區之最新發展計劃，並展開為期3個月的公眾諮詢活動。根據有關計劃，西九文化區法定管理機構將會獲得約190億元，發展西九的文化藝術設施，並以有關項目的商業部份之經常性收入，補貼文化藝術設施的營運開支。西九龍區的分區計劃大綱圖將於2008年第4季提交城市規劃委員會審批。

諮詢委員會為回應社會對優質生活空間的訴求，重新發展的項目將會嚴格遵守下列發展範：西九文化區項目的整體最高地積比率為1.81倍，樓宇高度限制幅度為100米。在40公頃的土地中，有23公頃為公共戶外休憩空間。在發展區方面，以整體總樓面面積的比率計算，住宅、辦公大樓及酒店合共佔43%，文化藝術設施及博物館佔41%，零售、食肆及娛樂佔16%。為減低對現有場館的壓力，17個表演藝術場地將會分兩期興建，其中12個將於2015年前落成。此外，這地區將會提供單軌鐵路或電車，以加強與尖沙咀的交通聯繫。

海港商界論壇評語：

西九龍發展項目對維多利亞港以至香港整體

發展非常重要，因此，這裏的文化和藝術設施不應該與香港其他藝術設施分開規劃，而要縱觀全局，以策略方向為設計概念。海港商界論壇認為把西九龍劃分成為17個地區是過度集中，當局應該考慮把部份文化藝術設施分置到其他地區。當局要確保用地以最恰當用途進行發展，必得評估所有全港需要，為海港內及周圍地區進行全方位整體規劃。

西九文化區的臨時海濱說明無須巨額費用亦可以做好。更重要的是，配備管理及規

劃良好的地面行人設施是何等重要，然而，由於缺乏宣傳以及只有最基本的設施，這一帶的遊人極為稀少。另一方面，我們亦有需要從海路到達西九文化區。從海路到達西九文化區可以是渡輪服務(或「水上的士」)，海港商界論壇建議在西九文化區岸邊興建更多的登岸梯級和碼頭，並希望外型簡陋的設

施僅是臨時性質，當這一帶全面發展後，應提供一系列零售、康樂及公共交通設施。

歸根究底，當局應該成立單一機構(或類似海港管理局性質)整體統籌管理海港發展事務，又或職權逐步涵蓋整個海港。海港商界論壇促請政府細心考慮有關西九文化區管理機構的架構，確保未來可以靈活擴展，以免成立第二個海港管理機構，避免不必要的架構重疊，浪費資源。





油麻地

地區一直是傳統的工作海港，具有一定的歷史文物價值。目前，臨海地帶被大型道路及鐵路基建阻隔，無法連繫市區其他地方。貨物裝卸區和避風塘雖然令周圍環境情況惡劣，但亦為香港提供了重要的服務。沿岸地區沒有適當的行人設施。

油麻地區現時主要為公眾貨物裝卸區、政府建築物，以及主要的基建設施。

未來用途:

《海港及海旁地區規劃研究》(2003年)建議，現有的油麻地避風塘將改劃為康樂及旅遊用途，以舉辦各種節慶活動。現時的公眾貨物裝卸區已計劃遷往其他地方，原址將轉型為海濱長廊，南部連接西九文化區，北部連接大角咀。在公眾貨物裝卸區搬遷後，該處的水質會大大改善。

油麻地分區計劃大綱圖的整體規劃目標是保留現有的港口相關活動及基建用途。這

海港商界論壇評語：

眾所周知，避風塘對海港十分重要，整體環境應該改善，並提供應有的行人設施，藉連綿不絕的海濱地帶，連接附近地區。





大角咀區包括住宅、海事相關及政府用途，並劃定為住宅用途。

未來用途：

原有的貨櫃場和水警基地將遷往其他地方，以便騰出海旁土地，發展酒店及住宅項目。這些設施搬遷後，亦可以打造出一條連綿不斷的海濱長廊，從油麻地一直延伸至長沙灣。在貨櫃場對開的渡頭適宜作康樂用途。根據分區計劃大綱圖，現有的露天停車場將保留作住宅發展項目。南部角落的住宅發展項目擬建一小段海濱走廊。

大角咀

大角咀區最近有多個落成的住宅發展項目，與過去的風貌截然不同。沿岸一帶擬興建園景散步區，盡享怡人的維港景致。另外，更可透過行人天橋，連接海旁東面的南昌公園。因為海旁有貨櫃場和抽水站，所以無法建立連綿不斷的海濱走廊。這地區與毗鄰地區之間的連繫被西九龍公路切斷，而且公共交通設施嚴重不足。

海港商界論壇評語：

大角咀區為過渡區，北部是碼頭設施與南部住宅發展項目，無可避免部份土地用途欠缺協調。





長沙灣區東部主要為副食品及魚類批發市場，而西部則為基建設施。西鐵南昌站近在咫尺。

未來用途：

長沙灣區擬定為住宅用途。根據房屋署的「長沙灣土地重整研究」，原有的長沙灣副食品及魚類批發市場將劃作私人住宅及寫字樓發展項目。附設的休憩用地將以海濱公園形式，在現有的副食品及魚類批發市場出現。批發市場以北土地劃作政府用

長沙灣

途。根據分區計劃大綱圖，西鐵南昌站周圍會發展住宅項目，位處海旁黃金地段的長沙灣副食品及魚類批發市場和貨物裝卸區都會保留。

海港商界論壇評語：

不論在景觀和環境方面，長沙灣地區都受到南北兩面的貨櫃場和船廠所影響。副食品、魚類批發市場和船廠亦限制市民前往海旁一帶。





昂船洲主要有港口及海事設施、「政府/機構/社區」設施、解放軍海軍基地、巴士廠和昂船洲軍營。這地區被劃作政府用途，而原有約2公里的天然海岸線，以及怡人的園林景致均會保留。

昂船洲

未來用途：

根據分區計劃大綱圖，被興華街和荔寶路圍繞的兩幅地皮擬定為低矮工業發展項目，作巴士廠、資訊科技及電訊業，以及寫字樓相關等用途。

海港商界論壇評語：

昂船洲現有及擬議的政府用途，對維多利亞港以至香港整體都非常重要，對本地經濟舉足輕重。這地區的公共交通配套設施嚴重不足，只有西九龍公路和八號幹線，而且僅有少許旅遊或康樂價值。



4) 維港西

(葵涌西、青衣北、東及南、荃灣西、汀九)



葵涌西部主要為葵涌貨櫃碼頭，以及多座作支援用途的物流建築物。北面部份包括「政府/機構/社區」設施、荃灣華人永遠墳場、貨物裝卸區及工業用途。這地區遠離住宅、商業及零售發展項目。葵涌貨櫃碼頭劃作港口用途。葵涌區擁有遼闊的填海土地，十分適合作大型發展或重新發展，然而，公共交通設施嚴重不足，與商業區的聯繫更被青葵公路切斷。現有的港口設施及相關活動

葵涌西

對香港經濟非常重要，因此，土地用途與維港應該協調一致。

未來用途：

根據分區計劃大綱圖，在葵裕里一角的土地將會劃作「政府/機構/社區」用途。

海港商界論壇評語：

這地區只具少許旅遊或康樂價值。





青衣北及東

公共交通設施，包括青衣港鐵站和公共巴士。青衣城的核心購物和娛樂消閒設施有助這地區及海旁吸引公眾及遊人，可是，海濱長廊的西面和東南面分別被船廠和工業活動切斷。

未來用途：

根據分區計劃大綱圖，這地區有一大片空置土地劃作「休憩用地」和「政府/機構/社區」用途，其中，「政府/機構/社區」用途主要照顧本地居民需要，而「休憩用地」則用作地區公共空間，並會成為海濱長廊一部份，以及噪音緩衝區。南部一帶的工廠大廈將會被非污染商業用途逐步取代。

青衣北及東區主要的土地用途為船廠、住宅發展項目、休憩用地、康樂及工業用途。現時位於北面的船廠地區劃作康樂用途。這地區受到地形陡峭和繁忙交通流量(及其相關的空氣污染影響)的限制，只計劃用作靜態康樂用途，並會種植大量樹木。餘下的地區劃作住宅用途，並將發展為全港最佳的海濱區之一，為本地居民提供一系列康樂活動。臨海地帶設有完善的



青衣北及東 (繼續)

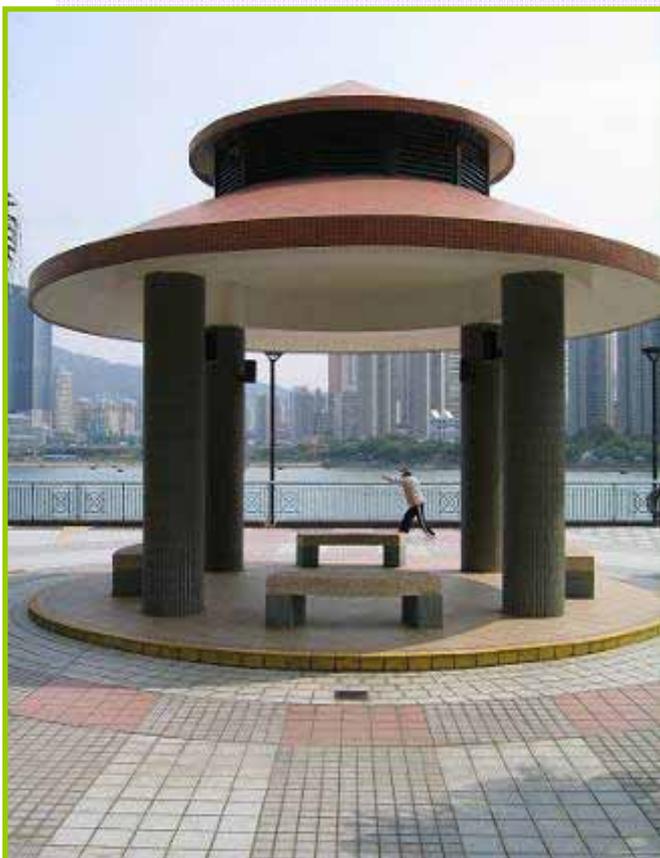


海港商界論壇評語：

青衣臨海地帶是香港朝氣蓬勃和交通暢達的海濱地區之好例子。廣闊的青衣海濱長廊連綿不斷、極受歡迎，是公眾舒展身心的好去處。這條海濱長廊的設計以運動為本，特設緩跑徑、太極區，以及遍植林木，處處樹蔭，青蔥茂盛，清爽舒適。沿岸一帶遍植杜鵑，風景秀麗，更設有大量長櫈，細意享受

海港美景，另有多個兒童公園，更有不少人在岸邊垂釣，樂在其中。整條海濱長廊約有3至4公里，讓市民遊人輕鬆散步，悠然自得。唯一建議改善的地方，是應該有多於一間餐廳可設有戶外座位，以及有更多的露天咖啡茶座和售賣小食飲品的小賣亭。整體而言，海港商界論壇希望見到海港周圍有更多類似這裏的海濱地區。

青衣海濱長廊於2004年啓用，位於青衣島東部海旁，面向藍巴勒海峽，從翠怡花園開始，經過青衣渡輪碼頭及青衣城，至長發邨。這地區的發展商有政府、港鐵公司、新鴻基地產及長實集團。



青衣南



海港商界論壇評語：

青衣南部現有及擬議的港口用途，對香港經濟十分重要，所以需要與維港整體協調一致。這地區現在只具少許旅遊或康樂價值。

青衣南區現時主要為港口及海事相關用途，並劃作港口用途。這地區遠離住宅、商業及/或零售發展項目，公共交通設施嚴重不足。然而，這地區擁有一大片廣闊平坦的填海土地，適合發展或重新發展之用。

未來用途：

分區計劃大綱圖已預留這個海濱區作港口相關用途。



荃灣西



荃灣西包含住宅、康樂、工業、商業及「政府/機構/社區」用途。在沿岸一帶，有海濱長廊、荃灣渡輪碼頭、西鐵荃灣西站，以及多項「政府/機構/社區」設施。這地區已劃作住宅用途，臨海地帶享有荃灣海灣全景。不過，海旁地區現時只有極少的設施，亦缺乏花卉樹木和園景建築。此外，這地區現時與荃灣市區之間的聯繫被高架的荃灣路切斷。

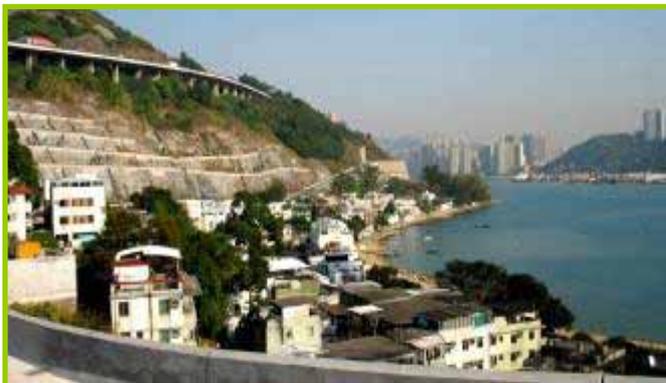
未來用途：

海旁地區將會擴建成為荃灣公園的小型海濱公園。根據分區計劃大綱圖，西鐵荃灣西站的一幅土地，以及毗鄰的兩幅土地，劃作「綜合發展區」用途，擬建商業及/或住宅發展項目。沿海旁一帶將會闢設多個公共休憩空間，照顧本地居民和公眾人士的需要。當西鐵荃灣西站上蓋及附近的「綜合發展區」項目竣工後，這地區必定更顯朝氣蓬勃。此外，這地區更有可能建立連綿不斷的海濱長廊，以連接西面的汀九橋。

海港商界論壇評語：

擬定的荃灣公園擴建部份將會顯著優化海旁地區。擬議的西鐵荃灣西站上蓋及附近「綜合發展區」將進一步利用海濱，為這地區締造更多的社會和經濟價值。





汀九區東部有多個中至高層住宅發展項目，西部則有零星的別墅、小村落及沙灘。在汀九橋入口橋底的海角設有全新的酒店式住宅。這地區雖然享有荃灣海灣、汀九橋及青馬大橋的美景，但近水灣泳灘和汀九灣泳灘一帶水域污染嚴重，水質極差，不適合游泳。

未來用途：

汀九區劃作康樂用途，整體規劃意向是保留汀九現狀，闢為低矮、低密度住宅發展。這地區的山坡陡峭，擬興建不顯眼的行人道，直達沿海旁一帶的沙灘。

汀九

海港商界論壇評語：

這地區可以建立一條連綿不斷的海濱長廊，由西部的連接汀九橋，一直伸延至東面的荃灣海濱公園。海港商界論壇建議青山公路與海旁地區之間的土地，適合作康樂和旅遊用途，包括旅舍、度假別墅及戶外康樂設施。汀九橋底的海角擬闢設咖啡茶座和海旁休憩處。



5) 港島東

(柴灣、筲箕灣、鰂魚涌、銅鑼灣、北角)



柴灣區有多個古蹟。西部為大型私人屋苑杏花邨，東部一帶則為柴灣貨物裝卸灣、新世界第一巴士車廠、政府物料營運中心、油庫，以及工廠大廈。鯉魚門炮台堡壘和古蹟徑是這地區的主要歷史及康樂資源。柴灣區已劃作康樂用途。露天停車場南面，以及新世界第一巴士車廠西面主要作工業用途。這地區有大受歡迎的香港海防博物館和鯉魚門公園，公共交通設施完善，包括杏花邨港鐵站。杏花邨臨海地帶雖享有海港全景，但現時被創富道的油庫、回收作業，以及政府物料營運中心阻隔。不少土地亦用作臨時停車場。

柴灣

未來用途：

根據分區計劃大綱圖，貨物裝卸灣一帶的海旁地區已劃作「其他指定用途」，擬興建殯儀館，但現時仍未有任何發展計劃。

海港商界論壇評語：

海濱長廊現時只有少許康樂設施，供本地居民使用，根本難以吸引區外遊人。海防博物館位處偏僻，有需要加強海路的連繫。這地區亦可以提供連綿不絕的海濱走廊，連接杏花邨和筲箕灣避風塘一帶。巴士停車場應遷往地底。有關這地區的任何未來發展項目，都應該小心規劃，以保留海岸線的自然景觀。這地區應該進一步以「水上的士」服務加強連接。





筲箕灣區有多個私人屋苑及公共屋邨，主要劃作住宅用途。鯉景灣對出的海旁為蘇豪東區，餐廳和咖啡茶座林立，是著名的餐飲區。沿岸連綿不斷的海濱長廊是這區居民舒展身心的好去處，但食肆與海旁的連繫被太康街切斷，其實，只要推行交通紓緩措施，如行人及車輛共用路面，問題自然迎刃而解。這一區距港鐵站甚遠，不宜步行。在東部末端的工業大廈和船廠，以及污水隔濾廠和魚類批發市場，聚集在譚公廟道以東一帶，這正好象徵維多利亞港是名副其實的工作海港。美中不足的地方是，這些建築物和作業切斷了筲箕灣避風塘的海濱長廊。

筲箕灣

未來用途：

愛秩序灣填海區擬定興建海濱長廊、休憩設施及公共屋邨。臨海地帶擬建連貫的海濱走廊，連接鰗魚涌公園和愛秩序灣。

海港商界論壇評語：

這一區可以利用懸臂橋及木板步道，建立海濱長廊，連接筲箕灣避風塘和杏花邨，並且可以考慮興建漁人碼頭，作停泊和靠泊之用。建議船廠用地的短期租約應該標準化，而非遷拆。通過把政府土地連接起來，即可加強連繫。



鯪魚涌



鯪魚涌區有鯪魚涌公園、東區走廊、政府建築物、商業及住宅發展項目。東區走廊令公眾極度困難到達海旁，尤以西部地區為甚。海旁地區西部主要為臨時躉船轉運站、港鐵公司鯪魚涌通風大樓，以及多個「政府/機構/社區」設施。鯪魚涌區主要劃作休憩及康樂用途。

未來用途：

鯪魚涌公園將會伸延到海裕街以北及東區走廊以南的東區海底隧道入口。東隧口的彎位的土地擬作酒店、表演場地，以及低密度商業、寫字樓和零售用途。這地區以西面向海濱長廊的地方擬設咖啡茶座和餐廳。貨物裝卸區和露天貨倉將會遷走，騰出空間，讓鯪魚涌海濱公園向西擴展。海灣街擬建行人平台，以改善鯪魚涌辦公室樞紐與海旁地區之間的連繫。東隧入口亦擬建另一個行人過路處，以便將兩個獨立的公園連接起來。政府計劃將鯪魚涌發展成為第二個商業/辦公室中心。這地區鄰近港島東區的太古城中心商場，盡享購物消閒便利。鯪魚涌公園是香港的海濱公園及海濱長廊之典範。

東區海底隧道入口以北的多幅土地劃作「其他指定用途」，其中兩幅註明「文化及/或商業、消閒及旅遊相關用途」。海裕街一帶擬闢設10米闊的海濱長廊，將鯪魚涌公園進一步向西擴展，至海裕街的抽水房。

食物環境衛生署鯪魚涌車房和香港交通部鯪魚涌汽車扣留中心預留作休憩用途，方便進行各式各樣的康樂活動，以及種植花草樹木。位於鯪魚涌公園第一期的「葛量洪號」滅火輪將規劃為博物館，讓市民認識香港海上滅火隊的歷史。

海港商界論壇評語：

東區海底隧道入口沿海裕街以北一帶擬作文化、商業、消閒及旅遊相關用途，這樣有助整個地區轉型，更添朝氣活力。擬建的「葛量洪號」博物館將成為鯪魚涌公園第一期的地標及旅遊景點。在加入這些設施後，海濱長廊定會更添生氣。鯪魚涌公園約有9.79公頃，設施齊全，當中包括7人小型人造草地足球場、藍球場、兒童遊樂場、緩跑徑、單車徑、健身站、海濱長廊、太極花園、瞭望塔和小賣亭等。可是，由於地點偏遠、交通不便，公眾使用率偏低。

鯪魚涌公園是香港的海濱長廊的典型例子，不少市民樂在其中，可是由於東區走廊令到公園與鯪魚涌區其他地方欠缺連繫，平白浪費大好發展機會。海旁區西部

邊緣被東區海底隧道口切斷。政府建築物不但遮擋海旁景色，而且阻礙市民前往海旁，臨海地帶應停止用作臨時貨倉和貨車停車場，以便闢設一條連貫的海濱長廊直達筲箕灣避風塘。此外，更必須改善從海旁前往住宅發展項目的行人設施，如增闢行人隧道及/或行人天橋。在這兒的臨時土地應用作為美化環境。



銅鑼灣



銅鑼灣是香港主要的住宅和商業區，涵蓋寫字樓、商業、酒店、康樂及住宅等用途。這地區雖享有維海全景，但海旁被銅鑼灣避風塘佔據，通往沿岸一帶的通道更被東區走廊、維園道和告士打道切斷，而避風塘水質差劣。

未來用途：

銅鑼灣已劃作旅遊區，設有連綿不斷的公眾海濱長廊。在銅鑼灣避風塘西南角的新填海地，將會發展為全新的商業中心。避風塘東南面擬興建消閒及娛樂綜合設施，以連接維多利亞公園和新海濱區。銅鑼灣避風塘以東，至城市花園對開的地方擬劃作公眾海濱區，開闢連貫的園景散步長廊。在東區走廊橋底的停車場和臨時用途，將轉為康樂或旅遊用途，以支援海濱長廊。渡頭一帶將設有戶外海濱餐飲區，並建議在新海濱區旁邊設立以颱風及水上居民生活為主題的博物館。景明道擬興建酒店，作為旅遊發展的配套設施。由於填海工程即將展開，海上天后廟和午炮等歷史地標亦將遷往新海濱地區。

根據政府的優化海濱研究規劃概念圖，銅鑼灣

海旁區已劃作文物區域，範圍涵蓋銅鑼灣避風塘和維多利亞公園。現時的規劃大方向是傾向保留銅鑼灣避風塘，以及改善維多利亞公園通往新海濱的行人通道。此外，現有的停船處及附近的午炮亦將會保留，不受影響。規劃概念圖亦建議該區可進行船河遊，以及設立海上食肆和園景平台。根據分區計劃大綱圖，前北角邨地皮已劃作高密度住宅發展用途。

海港商界論壇評語：

開放海旁地區將締造龐大的商業及康樂興趣。從怡東酒店設立梯狀的園景平台，橫跨公路，方便市民前往午炮，這或許會涉及小型填海來達到這個目的，但可同時解決這一帶的水質問題。銅鑼灣避風塘防坡堤應該更容易前往及使用，現正考慮用木板步道或行人天橋，甚至懸臂式木板步道，作垂釣及海事活動。沿岸一帶的設計、實施、維修及管理，是優化海濱環境的成功關鍵。

考慮到添馬艦舊址將會發展政府總部，則金紫荊廣場將有機會遷移至添馬艦舊址擬建的大型露天廣場，成為更明顯的中區臨海地點（以金紫荊廣場象徵香港的重要地位，現時設於香港會議展覽中心並不是適合）。由於噪音問題，灣仔碼頭附近並不是擬建直升機坪的理想地點，選擇在其他能夠連接較大型商業直升機場的位址興建或許更適合。政府應該只使用直升機停機坪作緊急用途，以減少對在海旁地區上舉行的活動之騷擾。當局應進一步在海旁應構築令人心更舒暢的行人通道，讓市民不但可以從內陸地區眺望海港，更可以直達海旁。此外，應盡可能闢設登岸梯級。



北角



北角和銅鑼灣是香港兩大住宅及商業區。北角區享有海港全景，包括有寫字樓、商業、酒店、康樂及住宅用途，並主要劃作住宅用途。政府臨時儲物區，以及和富中心和城市花園等私人住宅項目，阻礙公眾前往北角一帶的海旁。多個位置優越的海旁地點現時都被露天停車場或臨時用途佔用。北角邨舊址為臨海土地，總面積達27,776平方米。東區走廊經過這地區的大部份海旁，是通往海濱長廊的主要障礙物。城市花園道與和富道以北的一段海旁區屬私人地方。

未來用途：

油街的前政府物料供應處已劃作「綜合發展區」，現時的規劃意向為住宅、寫字樓、酒店及零售用途，配合公共休憩空間及配套設施。京華道以北的土地劃作「綜合發展區」，而在屈臣道和油街將以兩條觀景廊形式，提供一條10米闊的海濱走廊，以便連接海旁與毗鄰地區。在京華道以北的露天停車場闢為「其他指定用途」，並註明「文化及/或商業、消閒和旅遊相關用途」。

空置多年的北角邨地皮即將發展。根據原來的混合發展住屋計劃，這地皮與毗鄰的政府土地應一併重建，興建資助自置居所單位和私人屋苑。不過，在政府重新制訂房屋政策後，有關計劃已於2002年擱置，而這幅土地不再適合興建公共房屋。

海港商界論壇評語：

開放海旁區發展將締造龐大的商業及康樂興趣。北角渡輪碼頭上蓋應轉型為公眾可達的平台，以及把東區走廊橋底下的停車場和臨時用途，全部轉為海旁配套設施，便能充份發揮這個尊貴海濱的地利優勢。北角渡輪碼頭對開的巴士總站，應轉為北角邨重建項目的露天廣場。在現有發展項目臨海一邊的構築物上，擬興建一條連貫的海濱走廊。在北角渡輪碼頭以西及北角消防局附近的公眾上岸渡頭不妨延長，供市民垂釣。



6) 中區及灣仔

(灣仔東及西、中環、上環)



灣仔包括多座現代化的辦公大樓、商業及零售活動、酒店、政府建築物、「政府/機構/社區」用途、文化活動及康樂設施，另有多個著名地標和焦點，如海旁一帶的香港會議及展覽中心和香港遊艇會。灣仔區主要劃作旅遊用途，地理位置優越，位處維多利亞港心臟地帶，坐擁九龍半島的怡人景色，四通八達，公共交通便利。然而，告士打道和港灣道阻礙行人前往灣仔海旁。

未來用途：

填海區擬設多個旅遊景點以及配套設施，如海事服務支援區、海港博物館、海旁餐飲區及零售商店等。根據分區計劃大綱圖，灣仔發展計劃第二期項目將提供土地，滿足交通基建要求，紓緩擠塞，以及將灣仔轉型為充滿動感、景色怡人的海濱地區。香港會議展覽中心以東的填海土地擬興建露天廣場，以便舉辦戶外活動及設置臨時搭建物。建議用連貫的海濱走廊將這地區與炮台山連接，但公眾仍然不能夠前往在香港遊艇會的奇力島。

根據政府的「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱研究」構想階段提出的主要建議，是將灣仔東及西至銅鑼灣一帶的土地，分為五個主題區：

灣仔東及 灣仔西

- 藝術及文化區 - 涵蓋香港會議展覽中心及以西的臨海地區，提供戶外表演場地、市集及海濱商店；
- 以「水」為主題的公園區 - 範圍包括由香港會議展覽中心以東至前公眾貨物裝卸區的海旁地區，闢設人工池塘、音樂噴泉，附設噴泉表演的露天劇場，配合園景平台和行人天橋；
- 水上康樂區 - 範圍包括前公眾貨物裝卸灣，將設有水上活動中心和海港教育中心，提供水上康樂活動；
- 文化歷史區；以及
- 休閒及活動區。

這地區已擁有很多重要的旅遊、康樂及公共設施，如香港會議展覽中心、灣仔運動場及香港遊艇會，可以把海濱地區發展成為本地數一數二的消閒、康樂及旅遊目的地。銅鑼灣避風塘、午炮、香港遊艇會，以及警官俱樂部等主要景點設施都會保留。

海港商界論壇評語：

海港商界論壇認為，讓市民使用海旁狗公園一帶的臨時用途，便是花費極低即可達目標的好例子。海港商界論壇關注到新的道路計劃涉及大量的築路工程，當中包括在港灣道與海旁間增加13條行車線，這樣將會令沿岸地區更遠離內陸地區。





中上環

根據分區計劃大綱圖，添馬艦舊址指定作「政府/機構/社區」用途，預留興建政府總部和立法會大樓。這地區的東部現已展開填海工程，這幅土地日後將興建中環灣仔繞道，以及擬議的北港島線。這地區的東部填海土地已劃作休憩用地。另外，民輝街至這地區東部末端劃作海濱長廊。

中上環區一直是香港的中心商業區，也是主要的旅遊目的地，位於維多利亞港的核心，重要的公共設施及著名地標林立。這地區劃定為零售和旅遊用途，公共交通設施完善。從1993年至1997年，在中區海旁填海所得土地約25公頃，主要用作機場快線香港站，以及發展商業項目。中上環一帶擁有頂級寫字樓、零售及商業綜合大樓、酒店、政府用途、碼頭、文化建築及公共休憩空間，而海旁一帶亦有多個地標，當中包括國際金融中心一期、國際金融中心二期、天星碼頭、中環碼頭、皇后碼頭和大會堂等。中環海濱有多個渡輪碼頭，以及一個大型的露天巴士總站，其他活動少之又少，巴士總站對臨海地帶的城市設計價值極低，而干諾道中更是主要的障礙，限制行人前往海濱地區。



未來用途：

因為沿岸一帶的公共休憩空間有限，所以，中環碼頭上蓋已劃作觀景台和露天咖啡茶座。擬議的中區填海土地將劃作休憩、商業、消閒及政府用途，當中包括新中區政府綜合大樓的大型文娛廣場、節日墟市及相關的零售發展項目和餐廳，以及文化設施專用的港池，另設有海濱商店及餐廳。這地區擬設100米闊的海濱公共休憩空間，並在連貫的海濱走廊上設立公共藝術及園景美化區。民耀街東面擬建摩地大廈，並附設園景平台和零售區。

天星碼頭及皇后碼頭舊址劃作「其他指定用途」（註明「與海濱相關的商業及消閒用途」），現時的規意向是只會發展低矮建築物。4號至6號渡輪碼頭，以及毗連的內陸地區劃作「綜合發展區」用途，發展零售商店、寫字樓及酒店。另一個「綜合發展區」是在民耀街以東的填海土地。政府現正進行「中環新海濱城市設計研究」，旨在為海濱地區的發展提出建議。即將在添馬艦舊址興建的新政府總部，為這地區締造全新的公共焦點。

海港商界論壇評語：

在4號至6號碼頭上蓋新增的設施，將大幅增加海濱地區的商業價值及活動。海港商界論壇大力支持於2007年5月舉行的「創建香港」中環海濱設計比賽。這項比賽著重創意，冀協助港府為我們這個亞洲國際都會之大門，塑造別具特色的個性風貌。

這比賽旨在支援政府規劃處在同一範圍進行的《中環填海區城市設計研究》，所得構思會向政府、城市規劃委員會、立法會、共建維港委員會及香港市民公開。海港商界論壇促請規劃師考慮為中環海濱引入環保的水上交通設施，以及建議在中環海濱附近設立行人專用區(如德輔道中)。



7) 港島西

(西營盤、堅尼地城)



西營盤

西營盤海旁區前臨維多利亞港中心，現時主要為休憩用地、運動場、政府辦事處、碼頭、食品批發市場、露天停車場和公用設施裝置。這地區劃作康樂用途，並分為東、西休憩地帶。西營盤區不僅有中山紀念公園為康樂設施焦點，亦有香港一些極具價值的最古老市區歷史文物建築所在。目前，海旁與毗鄰的市區之連繫被干諾道西切斷。

未來用途：

中山紀念公園將會重建昔日典型的海旁建築物，內設餐廳、商店及西區文物博物館；鄰近信德中心的東面地區計劃設立觀光夜市，而上環消防局、中區污水隔濾廠及海水抽水站將會遷往內陸地區，以便騰出地方發展旅遊項目。為加強與毗鄰地區之連繫，建議闢設特別的旅客運輸連接道路，將公園與內陸的旅遊點連繫起來。干諾道西擬闢設3條新的行人過路通道，方便市民前往海旁地區。

根據分區計劃大綱圖，現時的上環巴士總站將劃作「其他指定用途」（註明「商業暨公共交通總站及公眾停車場」地帶）。多個主要

的海旁地區，包括西區海底隧道通風大樓附近的空置地盤，以及前躉船轉運站，預留作休憩用地，作為中山紀念公園海濱長廊的延伸，另建議發展一應俱備的行人道系統，在信德中心與威利麻街現有的行人天橋之間，興建全長600米的高架行人道，將中山紀念公園與中區連接起來。

海港商界論壇評語：

西營盤區以及計劃興建怡人的行人過路通道，將會強化中山紀念公園的角色和功能。通過把中山紀念公園重新發展為適當的康樂區，西營盤以及海濱的康樂及旅遊潛力將獲大幅提升。除西區副食品批發市場（作水路運輸裝卸用途），現時佔用中山紀念公園海濱的多項用途都可以遷往其他地方。這地區有不少政府設施，對海濱地區或海港毫無正面價值，如上環消防局、中環污水隔濾廠和海水抽水站等。中山紀念公園的臨時公共休憩空間，設計簡陋，無甚設施及栽種植物可言。信德中心和港澳客輪碼頭限制公眾前往海旁地區。西區公園體育館設計極差，位處面向海港的黃金地段，卻與海港毫無關係。毗鄰體育館的露天停車場，不必要地佔據海旁黃金地段。擬議的公共休憩空間，將會充份利用地點優越的海濱位置，舉行各式各樣活動，讓市民舒展身心，樂在其中。擬議的綜合行人道系統將更好地連接南北和東西的人流。





堅尼地城包含混合用途發展項目，如住宅、綜合商業大樓、工業大廈、「政府/機構/社區」設施、多幅空置土地及休憩用地等。海旁區西部為多幢新建的住宅大廈，而東部主要為西區公眾貨物裝卸區。堅尼地城主要劃作住宅用途。這地區現時有棄置的工業地皮和貨物裝卸設施。由於歷史原因，海旁地區的行人專用通道設計差劣，缺乏公用設施，公共交通設施嚴重不足。

未來用途：

根據分區計劃大綱圖，前焚化爐及屠場舊址，以及現有的域多利亞公眾殮房，將劃

堅尼地城

作政府/機構/社區」用途。堅尼地城「臨時遊樂場，以及附近的籃球場和休憩場地將保留作「其他指定用途」（註明「貨物裝卸區」）。政府現正進行檢討，探討潛在的重建機遇，銳意將海旁地區西部發展成為公眾舒展身心的好去處。現有的招商局碼頭、域多利亞公眾殮房、前垃圾焚化爐及堅尼地城屠場舊址，將有機會打造成為連綿不斷的海濱走廊，連接加多近街臨時花園。

海港商界論壇評語：

堅尼地城區現正從工業區逐漸轉型為住宅區。《海港及海旁地區規劃研究》的建議，連同在區內的多個市區重建項目用途，對海港發展有利，並且協調一致。由於招商局碼頭是私人地方，因此，在海旁區西部擬建海濱長廊的計劃，可能會遇到阻滯。

