

駁通斷開的海濱路段 打造「九龍新海濱」

發展局及規劃署的綜合回覆如下：

在優化海濱整體政策上，政府一直致力打造一個更暢達和連貫的海濱，供市民享用。經過多年的努力，多個位於九龍城區的新海濱休憩空間近年已陸續開放，包括土瓜灣海濱長廊¹（已於去年 12 月啟用）、紅磡都市公園（第一期已於今年 2 月啟用）。我們預計今年內會有更多新海濱場地開放，例如海心公園擴建部分（第二期）、啟德都會公園（臨海部分）和多個位於前跑道區的私人發展公眾休憩空間。啟德體育園亦將於 2025 年上半年啟用。我們預計九龍城區共有約 3.6 公里海濱長廊將於 2028 年或之前開放。

2. 儘管有這些改進，我們留意到當區人士對駁通及優化九龍城區其他海濱地段有殷切期望。就民建聯九龍城支部六位區議員提交的意見書中所述的三個海濱地點，我們的考慮和跟進分述如下：

- (1) 紅磡青洲英泥碼頭一帶海濱地段：該處涉及三個私人地段，包括兩個由多個業權人擁有的地段（富德中心及維港中心第二期）及一個由單一業權人擁有的地段（青洲英泥碼頭）²。政府會先探討以非填海的方案貫通該處一帶海濱，包括如業權人有意將用地作與海濱發展相符的用途，政府樂意共同探討可行方案，以期達致共贏的局面。然而，若最終證明這些非填海方案並不可行，我們或會考慮在該處興建涉及小規模填海的行人板道的可能性。
- (2) 九龍城汽車渡輪碼頭：碼頭建築物獲評定為二級歷史建築，自 1998 年起已停止運作。我們會考慮活化該碼頭的可能性，使其成為設有餐飲及其他景點的活動樞紐，以提升海濱的活力。
- (3) 土瓜灣翔龍灣對開臨海煤氣設施用地：該處屬私人土地，位

¹ 土瓜灣海濱長廊由土瓜灣污水處理廠的緊急車輛及維修通道改建而成，連接毗鄰的海心公園。

² 所涉部分地段的業權已分散賣出，而且部分地段按地契亦享有進出航道的權利，因此要打通臨海地段存在較多複雜性。

於翔龍灣私人商業/住宅地段內，由煤氣公司擁有和佔用的部分。政府在今年上半年與私人地段有關部分的業權人(煤氣公司)會晤。經商討後，相關業主願意探討在不影響有關設施的情況下，容許在該處開通一條通道的可能性。由於涉及煤氣設施，我們會與業權人就不同的行人通道的連接方案作風險評估，並在對現有設施進行保護性工程後，容許公眾行經該處。

3. 值得一提的是，上文就地點(1)及(2)提及可能會推展的海港優化工程雖然可能只涉小型填海，但在現行《保護海港條例》(第 531 章)(下稱《條例》)現有「一刀切」的嚴格規範下難以進行³。無論如何，政府去年已提出修訂《條例》的建議框架，其中一個策略方向，正是對於加強海港功能、改善海濱暢達性或有助市民更好享受海濱而涉及填海的指定海港改善工程，合理地拆牆鬆綁。有關建議得到公眾普遍支持。我們在今年 6 月向立法會發展事務委員會及海濱事務委員會介紹經微調的修例建議，修例建議獲立法會跨黨派支持，亦得到海濱事務委員會大部分委員的支持，大家都希望政府能盡快向立法會提交修例建議，讓一些社區期待已久的海濱改善工程能早日落實，為市民帶來更好的海濱體驗。法例如獲修訂，有關工程都是有可能推展並可受惠的例子。我們會在今年內向立法會提交修例草案，期待早日獲得通過，為優化海濱可考慮的方案(包括以上提及並涉及小型填海的工程)提供更大靈活性。

(秘書處於 7 月 26 日收到)

九龍城區議會秘書處

2024 年 7 月

³ 在現行《條例》下，所有海港內進行的填海(包括涉及小規模填海的海港改善項目，例如興建行人板道)，均受「不可填海推定」所限制，並只有在證明填海符合「凌駕性公眾需要」測試後，才可推翻「推定」。