

新蒲崗商貿區行人環境及交通改善計劃可行性研究

行政摘要

1 研究背景

- 1.1 新蒲崗一直以來都是香港輕工業的基地之一，標誌著香港製造業的發展。隨著經濟轉型，商廈及酒店開始相繼進駐區內。建基於九龍東轉型為香港第二個核心商業區的動力，新蒲崗商貿區內的商業活動將日趨蓬勃，配合其他已規劃及新發展項目，預期該區與周邊地區將會更緊密地連繫起來。
- 1.2 啟德發展區、鑽石山綜合發展區、擬建於四美街一帶的地區休憩用地以及青少年全人成長中心產生的協同效應，將繼續推動和促成新蒲崗商貿區的轉型，使新蒲崗商貿區日後成為毗鄰九龍東的另一個商貿中心。
- 1.3 新蒲崗商貿區的道路受制於當年工業區發展的標準，如較窄的行人過路處及街道兩旁設有上落貨區等。在預期行人及交通流量逐漸增加的情況下，部分設施將不能配合新蒲崗商貿區的轉型，亦可能對未來區內的發展造成限制。新蒲崗商貿區現時面對的主要問題包括：
- 主要路口的行人過路距離較長，過路處亦相對狹窄，引致在繁忙時段出現擠塞
 - 大部分行人過路處只提供行人輔助線，容易造成人車爭路
 - 路旁泊車、停車等候及上落貨活動都對交通流量有不利影響，並佔用行人道空間及妨礙建築物通道，導致人車爭路
 - 後巷缺乏吸引力，並受到違例泊車及堆積雜物阻塞
- 1.4 為回應公眾對改善新蒲崗商貿區行人環境及交通情況的期望，並考慮到區內已規劃及新發展項目的規劃願景，發展局起動九龍東辦事處在 2018 年 2 月展開「新蒲崗商貿區行人環境及交通改善計劃可行性研究」（下稱「本研究」）。本研究的目的為檢視及評估新蒲崗商貿區的行人環境及交通情況，探討可行的改善措施及建議，以改善新蒲崗商貿區的行人連繫和交通。整體願景為：
- 『善用新蒲崗商貿區的現有特色，運用適當策略提升質素，
以營造更佳的行人環境並同時改善交通情況。』**
- 1.5 我們尋找機遇改善現有行人設施、推動綠化街道和美化景觀，達至改善新蒲崗商貿區內行人環境的目標。我們亦探討現時區內的交通問題，從而制定適當的改善方案。

2 行人及交通預測及評估

- 2.1 本研究進行了行人及交通調查，評估現時新蒲崗商貿區內行人環境及交通情況。調查結果顯示，區內主要行人路、過路處及路口仍能滿足現時的行人量或車流量。但我們亦留意到大有街與五芳街、六合街及八達街的過路處於繁忙時間出現的人車爭路情況。
- 2.2 本研究亦進行了於 2021 年、2026 年及 2036 年之容量分析，評估新蒲崗商貿區於中長期持續轉型及未來的發展項目對區內的道路及主要行人連接系統可能帶來的潛在影響。本研究採用規劃署的全港人口及就業資料矩陣(Territorial Population and Employment Data Matrices (TPEDM))為基準作交通預測。
- 2.3 根據行人流量預測及評估，大有街未來仍會是新蒲崗商貿區的主要行人走廊，而區內的行人道仍有剩餘容量應付未來繁忙時間的行人量。儘管如此，大有街部分行人過路處的過路距離較長和相對較狹窄，以及過路設計只採用行人輔助線，造成人車爭路情況。
- 2.4 當連接鑽石山綜合發展區與四美街巴士總站現址的行人隧道建成後，四美街將會成為區內另一條主要行人走廊。利用四美街第一期地區休憩用地往來港鐵鑽石山站及新蒲崗商貿區一帶的行人量預計將會上升，令四美街迴旋處以南的過路處於未來將超出其負荷範圍，出現過路處擁擠的情況。三祝街日後將成為連繫區內各主要休憩用地的通道，預計未來亦會成為該區另一條重要的行人走廊。
- 2.5 鑽石山發展區的運輸基礎設施工程項目將擴闊彩虹道行車路，改善彩虹道的交通情況。根據交通預測及評估，預計新蒲崗商貿區周邊的主要路口（例如鳳德道 / 蒲崗村道、彩虹道 / 大有街、彩虹道 / 蒲崗村道和彩虹道 / 彩頤里）的車容量將會得以提升。但由於未來區內發展和四美街公眾停車場產生的交通流量，四美街迴旋處預計於 2026 年將接近飽和。

3 整體行人環境及交通策略和改善框架

- 3.1 根據本研究的願景及公眾參與活動中收集到的主要意見，我們進一步確立了新蒲崗商貿區的整體行人環境及交通改善框架，以三條主要的南北走廊，即大有線、四美線和三祝線，作為行人網絡基礎，並配合區內後巷加強行人通道連接；並以大有街和四美街為區內主要交通走廊。改善框架詳見圖 1。本研究以行人和交通走廊為主軸制定了多項行人環境及交通改善方案，位置詳見圖 2。

重點策略

- 3.2 本研究採用『以人為本』的原則制定行人環境改善框架，並以多項策略配合，以達致改善目標。
- a) 提高行人暢達度
 - 改善行人設施
 - 採用智能措施
 - 加強行人指示標誌設施
 - b) 改善便捷度和舒適度
 - 提升巴士站及港鐵車站與地區的連接性
 - 創造更多公共空間
 - c) 提升步行體驗
 - 加強綠化空間和優化街景
 - 結合區內特色景點
 - 美化後巷
 - d) 理順區內交通
 - 優化路口布局
 - 管理路旁活動
 - 檢討及回應泊車需求

4 行人環境改善方案

- 4.1 本研究就技術評估結果、區內現有環境分析、未來區內和區外的發展因素、以及收集到的公眾意見，建議一系列短中期改善方案，以提供更佳的行人環境，並同時改善區內交通情況。

大有線

- 4.2 大有街是區內一條主要通道，連接未來鑽石山綜合發展區和新蒲崗的住宅區，沿線工商業活動頻繁，預計未來會繼續是區內主要的行人走廊。本研究建議優化大有街及其連接道路的路口，並改善街景以及其南北端的行人連接，詳見圖3。

TY1（大有街/五芳街）- 加闊行人過路處

- 4.3 TY1 的行人輔助線於繁忙時間出現人車爭路的情況。建議擴闊 TY1 橫過大有街的行人過路處和安全島，並擴闊橫過五芳街的行人過路處，改善行人安全。
- 4.4 待彩虹道擴闊工程計劃完成後和視乎交通情況，建議進一步研究將 TY1 優化為交通燈控制路口的可行性，在制定方案後再作地區諮詢。

TY2（大有街/六合街）和 TY3（大有街/八達街）- 加闊過路處的行人路

- 4.5 TY2 和 TY3 路口的行車路較為寬闊，過路處的行人過路距離較長。建議於 TY2 和 TY3 路口加闊過路處的行人路，縮短行人過路距離。

TY4（大有街/三祝街）- 優化為交通燈控制路口

- 4.6 TY4 是一個十字路口，現時行人使用輔助線過路時需同時兼顧多個方向的车流，造成不便。
- 4.7 根據行人流量預測及評估，建議將 TY4 優化成交通燈控制路口。為減少對車輛交通的影響，TY4 會與大有街/爵祿街路口燈號系統同步，使來往大有街/爵祿街的车辆可連續通過兩組交通燈號，避免出現交通擠塞情況。

TY5（大有街/爵祿街）和 TY6（爵祿街/崇齡街）- 優化為區域行人過路處

- 4.8 TY5 和 TY6 交通燈號令部分行人未能於同一個燈號階段橫過路口，須於行人島等候。建議優化 TY5 和 TY6 為區域行人過路處，修改燈號系統設計和移除行人島，令行人可於一個行人綠燈時段內橫過整個路口，提升行人暢達度。

四美線

- 4.9 四美線為彩虹道、港鐵鑽石山站及附近住宅區來往啟德發展區的最短路線。隨着啟德發展區迅速發展以及更多商廈進駐商貿區，四美街將成為區內主要的行人走廊。橫跨太子道東的現有行人隧道和興建中的高架園景行人道，以及鑽石山綜合發展區已規劃的行人隧道，將為區內提供便利的南北行人連接。建議把握四美街地區休憩用地發展的機遇，為四美街一帶締造宜人和連貫的綠色都市

空間，連繫區內的活動樞紐。本研究亦建議探討在四美線設立兩個智能交通燈控制的行人過路處，以理順行人和行車交通，詳見圖 4。

SM1（彩頤里行人過路處）和 SM2（四美街迴旋處以南的行人過路處）- 擴闊和加入智能交通燈控制的行人過路處

- 4.10 行人流量評估的結果顯示，當連接鑽石山綜合發展區與四美街巴士總站現址的行人隧道建成後，四美街的行人量將會上升。為應付將來於四美街行人量的增長，建議擴闊和西移 SM1 過路處，以配合四美街地區休憩用地首階段發展的出入口，並擴闊 SM2 過路處和加設交通燈。
- 4.11 考慮到過路處的位置鄰近主要行車幹道，如彩虹道和太子道東，建議參照運輸署智能交通燈系統的測試結果，研究為上述過路處加設智能交通燈號控制，使交通燈號能更有效地分配合適的綠燈時段予行人及車輛。

三祝線

- 4.12 三祝街是前往彩虹道遊樂場的主要通道之一，並連接未來的青少年全人成長中心以及經由景福街連接太子道東行人隧道。建議改善路口的暢達度，將三祝街營造為充滿活力的行人通道。並建議善用與青少年全人成長中心毗鄰的公共休憩空間，令該路線更宜歇息，亦同時提供便捷的通道往來該未來的青少年聚腳點，詳見圖 5。

SC1（三祝街/景福街）- 加設行人過路設施

- 4.13 SC1 路口現時沒有提供橫過景福街的過路處，行人需繞路至爵祿街/景福街才可使用過路設施，對行人構成不便。建議在景福街加設行人過路設施，並擴闊橫過三祝街的行人過路處和安全島，改善行人安全並加強行人走廊的連繫，配合青少年全人成長中心在啟用後增加的行人流量。

SC2（三祝街）- 提供公共休憩空間

- 4.14 建議在四美街地下公眾停車場建成後，將三祝街路旁泊車區按照已規劃的用途興建為公共休憩空間，提供更多綠化空間和一個聚腳點。

後巷

- 4.15 建議把合適的後巷轉化成更吸引和安全的步行路線，令它們成為行人網絡的一部分，詳見圖 6。

BA1（泰力工業中心和雙喜工業大廈/天虹大廈之間的後巷）

- 4.16 BA1 現時為人車共用的後巷，建議重鋪地面以劃分行人路和行車道，提供更安全的行人通道連接雙喜街與大有街。

BA2（彩虹道遊樂場和嘉就工業大廈之間的後巷）

- 4.17 BA2 現時為行人後巷，因位置鄰近彩虹道遊樂場，可配合遊樂場進行美化工程。建議於 BA2 重鋪路面，並研究改善彩虹道遊樂場的休憩公園與彩虹道行人

路的連接，便利行人從雙喜街經休憩公園前往彩虹道和連接鑽石山綜合發展區的擬建行人天橋。

BA3（香港考試及評核局和華興工業大廈之間的後巷）

- 4.18 BA3 為區內其中一條較多行人使用的後巷，往返新蒲崗住宅區和彩虹道遊樂場一帶。建議重鋪後巷地面，並加入公共藝術元素，如利用香港考試及評核局的圍欄作壁畫裝飾，以加強後巷特色，提升步行體驗。
- 4.19 新蒲崗商貿區內其他後巷的上落貨活動仍然頻繁，限制了在短期內美化它們的條件。若將來情況許可，建議在這些後巷重鋪行車道的路面。

街景美化

- 4.20 為配合新蒲崗商貿區的轉型，建議在區內推行各項優化街景方案。

提供行人指示標誌設施

- 4.21 為改善區內目的地之間的連接，建議於區內多個位置加設合適的行人指示標誌設施，使行人得到更有效的方向指示。

改善街燈照明及美化行人路面

- 4.22 我們建議分階段於區內三條主要行人走廊，即大有線、四美線和三祝線，沿線改善街燈照明及鋪設路磚，為新蒲崗商貿區營造更佳的步行環境。

加強綠化

- 4.23 現時區內的行人路大多缺乏街道綠化。為增加區內街道的綠化，建議於部分行人路加設路旁綠化，以提供一個更舒適的步行環境。

5 交通改善方案

- 5.1 本研究建議修改一些行車線，以改善新蒲崗商貿區主要路口的交通狀況和紓緩區內交通擠塞，詳見圖 7。預計在交通改善建議實施後，區內道路將可於正常水平下運作，足以應付未來區內轉型而額外產生的交通流量。
- 5.2 此外，接駁 K72 行車天橋（太子道東近石鼓壟道的行車天橋）至啟德發展區的連接路預計於 2020 年底完成，屆時沿太子道東東行進入啟德發展區的車輛將分流至 K72 行車天橋；而行經新蒲崗區（即四美街、六合街和啟新道）進入啟德發展區的車輛亦會隨之減少。

S1 - 於新蒲崗四美街地區休憩用地提供地下公眾停車場

- 5.3 建議利用改善新蒲崗四美街地區休憩用地的機遇，研究善用地下空間設置公共停車場，實踐「一地多用」的原則，並同時滿足區內對休憩及公眾泊車設施的需要。為配合智慧城市的發展，停車場可應用適合的智能泊車系統。

S2 第一階段 - 於四美街迴旋處加設左轉專用行車線

- 5.4 根據交通預測及評估，四美街迴旋處將會於 2026 年接近飽和，可能於繁忙時間出現交通擠塞。建議於四美街迴旋處加設左轉專用行車線，使四美街南行車輛可利用專用行車線到達迴旋處以南的四美街及太子道東，無需途經迴旋處。四美街迴旋處內的車流量便會隨之減少，交通情況將可得以改善。

S2 第二階段 - 於六合街加設額外北行行車線

- 5.5 建議利用重置東啟動遊樂場騰出的空間，在六合街加設額外北行行車線，以配合區內發展和四美街公眾停車場所產生的車流量，並改善四美街、六合街和七寶街一帶的交通情況。

S3（七寶街和三祝街）及 S4（五芳街和四美街）- 加設近路口的行車線

- 5.6 為改善車流以及理順區內交通，建議於 S3 及 S4 路口加設行車線，增加路口的容車量，改善路口的交通情況。

S5 - 將五芳街部分上落貨位改為貨車咪錶泊位

- 5.7 五芳街、六合街及八達街的路旁上落貨位經常被違例泊車佔用，令上落貨活動需在車道上進行，造成交通擠塞。為改善路旁上落貨位被違例佔用的情況，建議試行將五芳街部分上落貨位改為貨車咪錶泊位，減少被違例佔用的情況。

S6 – 於七寶街加設巴士站

- 5.8 在公共運輸方面，現時途經啟新道的巴士路線並沒有於新蒲崗商貿區內（例如七寶街或六合街）設站，乘客需於太子道東上落巴士。為提升與公共運輸設施的连接，建議在六合街加設額外北行行車線後，研究於七寶街加設公共巴士站的可行性，方便商貿區內的乘客。

6 實施時間表

6.1 我們與相關部門制訂了初步的實施時間表，分階段落實方案，若地方諮詢過程順利，預計大部分改善建議可於 2021 年竣工。詳情如下：

代號	位置	改善方案	預計竣工年份 ⁽⁶⁾
行人環境改善方案			
TY1	大有街和五芳街路口	加闊行人過路處 ⁽¹⁾	2020
TY2	大有街和六合街路口	加闊南面行人路	2021
TY3	大有街和八達街路口	加闊北面行人路	2021
TY4	大有街和三祝街路口	優化為交通燈控制路口	2020
TY5	大有街和爵祿街路口	優化為區域行人過路處	2021
TY6	崇齡街和爵祿街路口	優化為區域行人過路處	2021 ⁽²⁾
SM1	彩頤里行人過路處	擴闊和更改為智能交通燈控制的行人過路處	檢視中 ⁽³⁾
SM2	四美街行人過路處 (四美街迴旋處以南)	擴闊和加設智能交通燈控制的行人過路處	檢視中 ⁽³⁾
SC1	三祝街和景福街路口	在景福街加設行人過路處和 加闊三祝街的行人過路處	2021
SC2	三祝街停車場	加設公共休憩空間	檢視中 ⁽⁴⁾
BA1	泰力工業中心和雙喜工業大廈/天虹大廈 之間的後巷	重鋪地面以劃分行人路和行車道	2020
BA2	彩虹道遊樂場和嘉就工業大廈之間的後巷	重鋪地面	2020
BA3	香港考試及評核局和華興工業大廈之間的後巷	重鋪地面和加入壁畫裝飾	2020
交通改善建議			
S1	東啟德遊樂場	提供地下公眾停車場	2025
S2 -第一階段	四美街迴旋處	加設左轉專用行車線	2021
S2 -第二階段	六合街 (七寶街及四美街之間)	加設額外北行行車線	檢視中 ⁽⁴⁾
S3	七寶街和三祝街路口	加設行車線	2021

代號	位置	改善方案	預計竣工年份 ⁽⁶⁾
S4	五芳街和四美街路口	加設行車線	2021
S5	五芳街	將部分上落貨區 改為貨車咪錶泊位	2021 ⁽⁵⁾
S6	七寶街	加設巴士站	檢視中 ⁽⁴⁾

註 (1) 待彩虹道擴闊工程計劃完成後和視乎交通情況，建議進一步研究將 TY1 優化為交通燈控制路口的可行性

(2) TY6 竣工年份視乎 TY4 和 TY5 的進度及完工時間

(3) SM1 和 SM2 竣工年份視乎運輸署智能交通燈系統的測試進度和結果

(4) SC2, S2-第二階段, S6 竣工年份視乎四美街地下公眾停車場工程項目的進度或完工時間

(5) S5 竣工年份視乎運輸署提供新停車收費錶的進度

(6) 預計竣工年份乃根據現有資料推算，實際完成年份可能因應工程施工情況、公眾諮詢及撥款作調整

7 智能措施

- 7.1 起動九龍東辦事處於新蒲崗商貿區分階段落實智能措施。「我的九龍東」(MyKE)手機應用程式的多個功能已經覆蓋新蒲崗商貿區，包括「易泊車」開始提供區內部分時租停車場的實時空置泊車位數據；「我的地圖」發放區內有用的地理資訊，如 Wi-Fi 熱點、公共廁所及巴士站等；「易行」按用戶的需要和喜好提議個人化的室內外步行路線，如有蓋行人路和無障礙路徑；以及「主題導賞」已增添新蒲崗商貿區的主題步行路線。
- 7.2 起動九龍東辦事處現正在新蒲崗四美街進行概念驗證測試，研究如何利用攝錄機和影像分析技術檢控違例泊車和交通阻塞行為，以期協助前線人員就交通違例事項執法，提升效率及加強阻嚇力。
- 7.3 路政署計劃先將大有街的道路照明更改為 LED 照明，亦會配合四美街和三祝街一帶地區休憩用地的落成時間表和人流增長，提升附近道路的照明系統，並會視乎智能路燈監察系統的測試進度和結果，研究落實更多智能措施（例如遙距控制路燈運作）。
- 7.4 智能措施的其他研究項目包括探討在四美街地下停車場應用智能泊車系統，研究於四美線兩個過路處加設智能交通燈號控制，使交通燈號能更有效分配綠燈時段予行人及車輛。

8 總結

- 8.1 本研究審視了現時新蒲崗商貿區的行人環境及交通狀況和分析了至 2036 年區內轉型所帶來的潛在影響。本研究建議了多項行人環境及交通改善方案，以為優化行人設施、理順交通、締造更多綠化空間和街景及提升後巷的吸引力。

圖 1 - 行人環境和交通改善框架

圖 2 - 改善方案位置圖

圖 3 - 大有線改善建議

圖 4 - 四美線改善建議

圖 5 - 三祝線改善建議

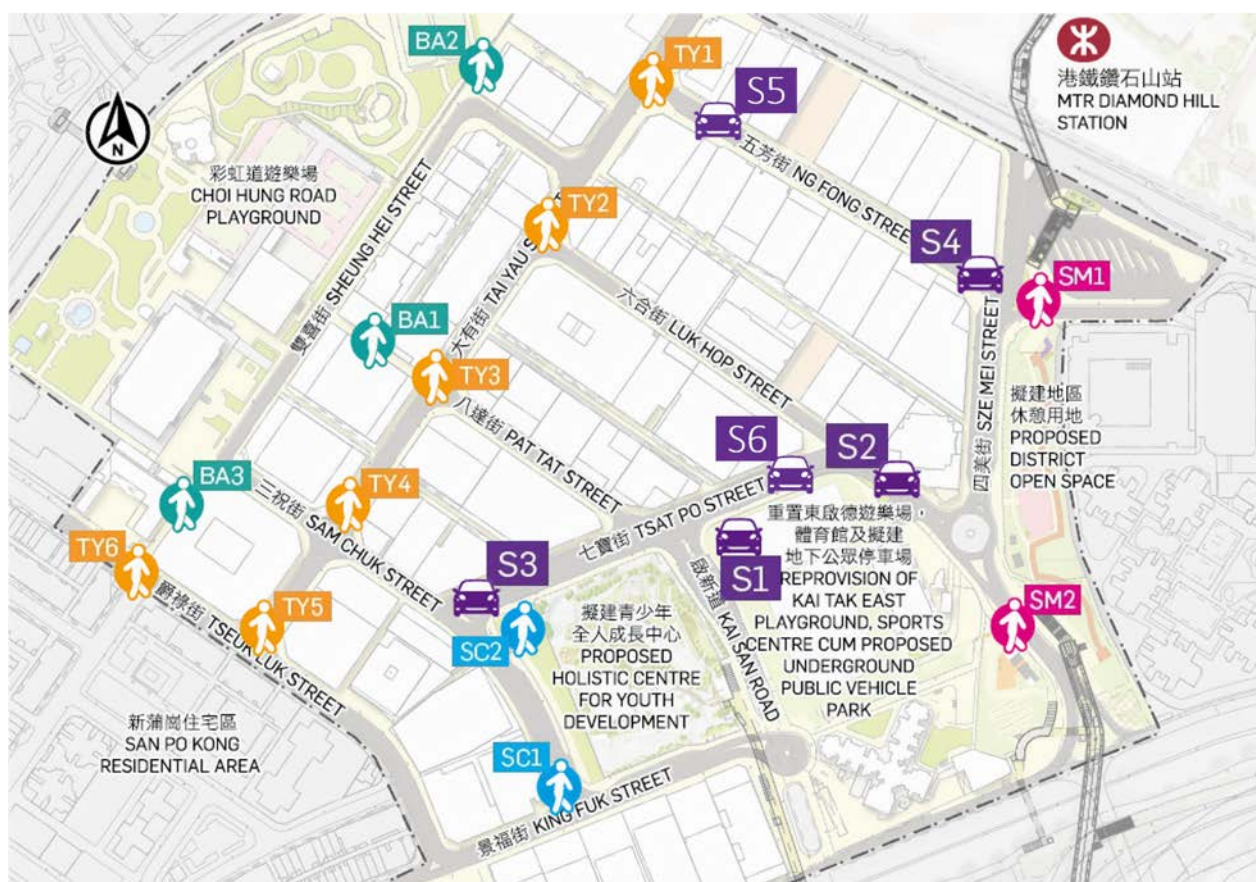
圖 6 - 後巷改善建議

圖 7 - 交通改善建議

圖 1 - 行人環境和交通改善框架



圖 2 - 改善方案位置圖



 大有線改善方案
TAI YAU LINK IMPROVEMENT SCHEMES

 後巷改善方案
BACK ALLEY IMPROVEMENT SCHEMES

 交通改善計劃
TRAFFIC IMPROVEMENT SCHEMES

 四美線改善方案
SZE MEI LINK IMPROVEMENT SCHEMES

 三祝線改善方案
SAM CHUK LINK IMPROVEMENT SCHEMES

圖 3 - 大有線改善建議

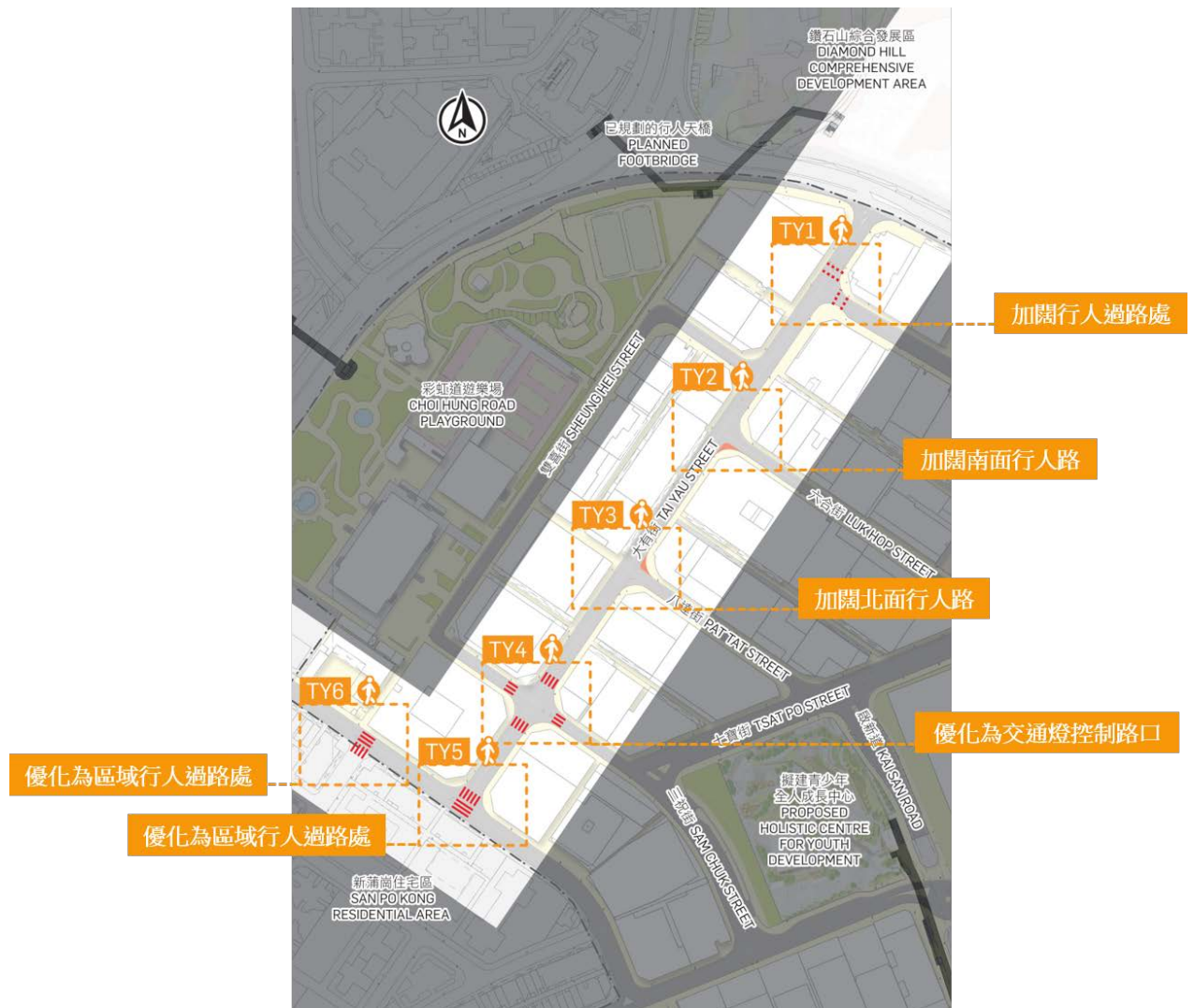


圖 4 - 四美線改善建議

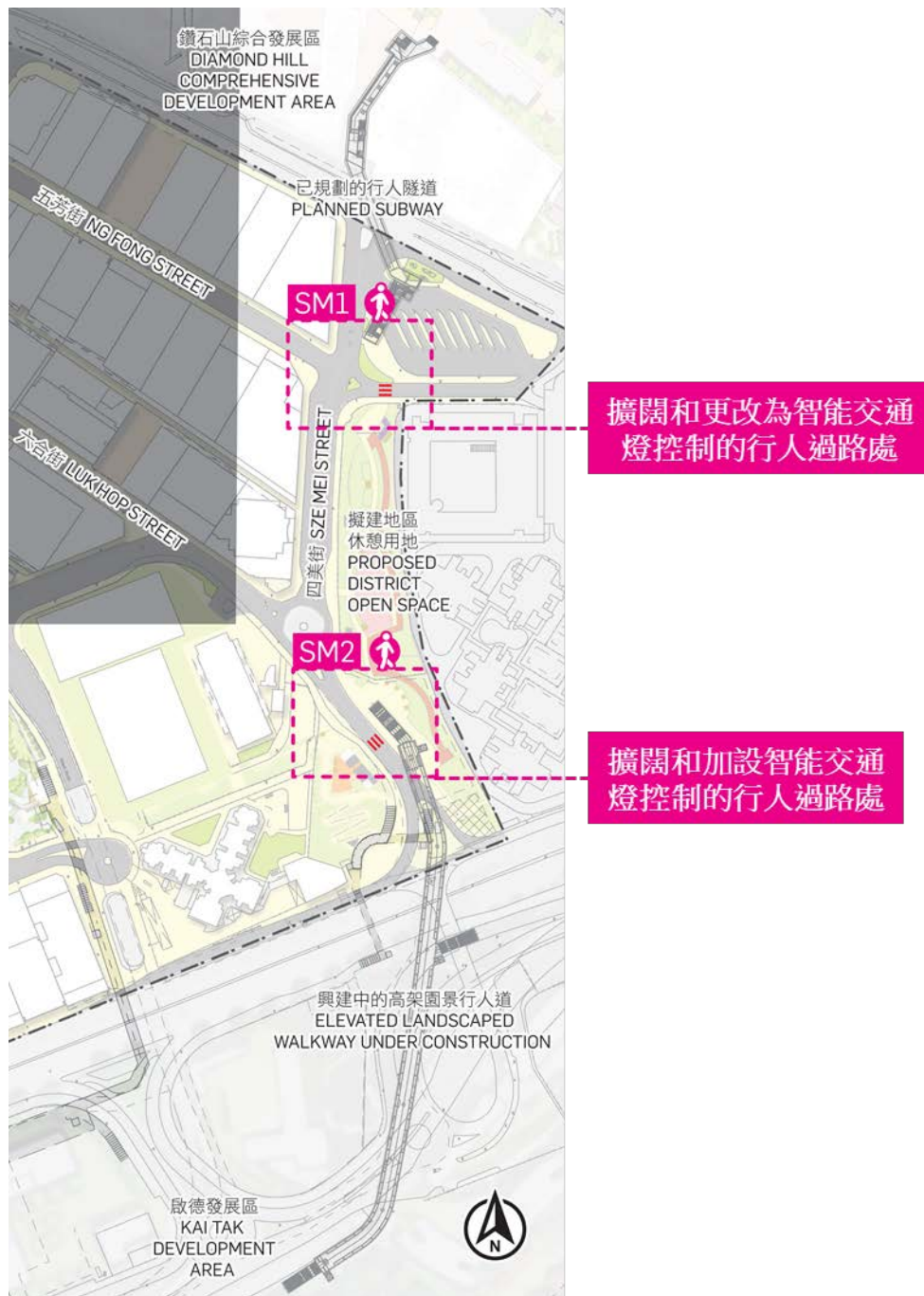


圖 5 - 三祝線改善建議

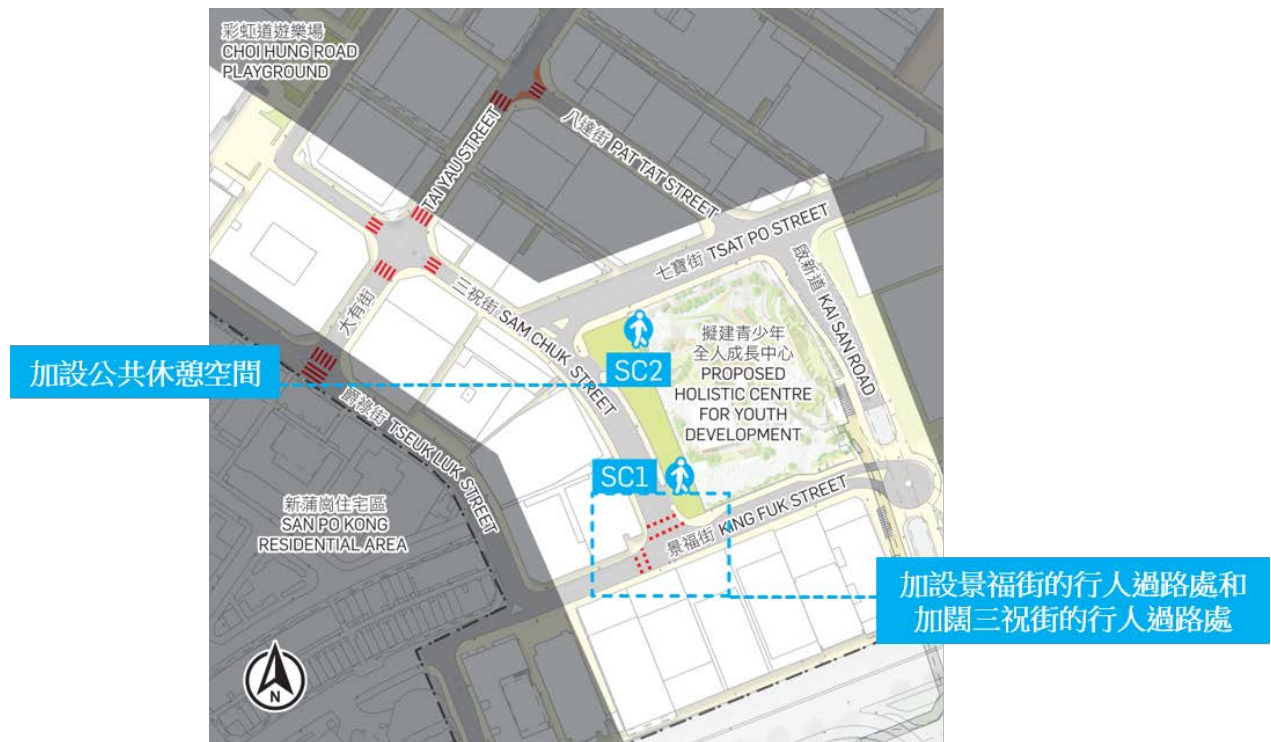


圖 6 - 後巷改善建議



圖 7 - 交通改善建議

