

顧問合約編號 CE 49/2012 (TT)  
九龍灣商貿區行人環境改善 - 可行性研究

---

## 行政摘要

## 1 研究背景

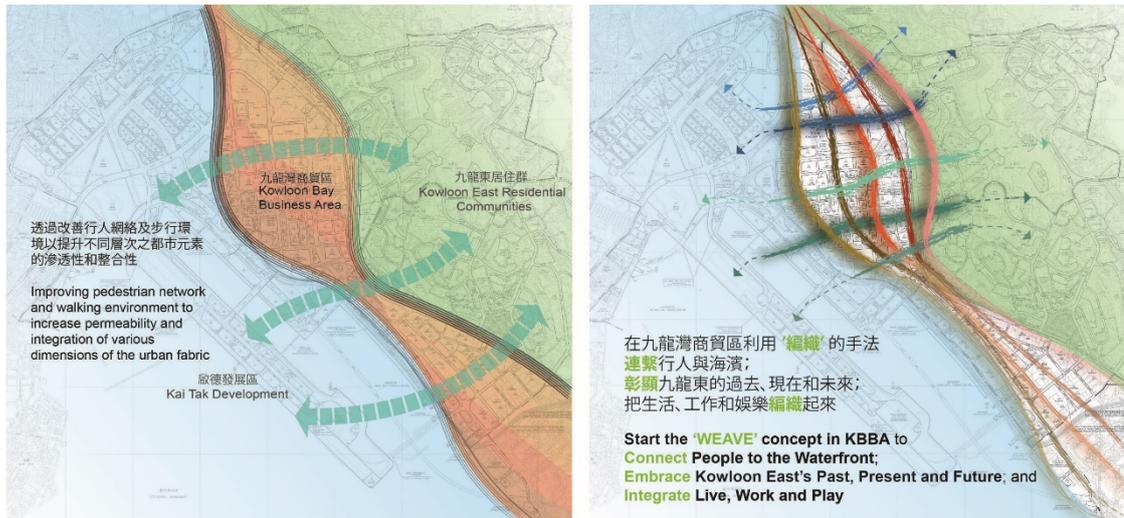
- 1.1 九龍灣區長久以來都被認定為香港眾多傳統製造業基地之一。多年來，該區的經濟活動重點開始由工業／製造業轉型至服務業。隨著各種新地標性建築（如企業廣場五期(MegaBox)、零碳天地）以及高級寫字樓（如東匯 18、Manhattan Place 及新九龍內地段第 6312 號等）紛紛落成，九龍灣已經由過往的傳統工業急促轉型成為九龍東其中的一個新興商貿中心，並成為第二個香港核心商業區的一部分，為本地工人及來自全球的商務旅客服務。
- 1.2 隨著九龍東包括九龍灣商貿區的行人流量預計將於轉營過程中急促增加，市民亦希望九龍灣商貿區能成為一個更方便行人的區域。
- 1.3 九龍灣商貿區面對早於工業時期遺留下來的不同實質問題，現時該區仍然有工業及其相關的活動於區內進行。頻繁的路邊上落貨活動影響行人環境，更會在繁忙路段造成車輛以及行人之間的摩擦。狹窄的行人路亦會引起擠擁及不暢順的步行環境。而改善現時路口容量的需求將會增加。這些因素都限制了九龍灣商貿區可能更快速的增長。
- 1.4 因此，政府希望營造一個可寫意蹣跚及悠閒消遣的行人環境，給予路經的市民一個安全、舒適、方便及健康的感覺。更會增加及改善公共休憩空間，讓市民有足夠的地方停留休息及享受各類活動。
- 1.5 考慮到上述目標，發展局起動九龍東辦事處委託顧問公司進行九龍灣商貿區行人環境改善－可行性研究（下稱本研究），對行人及交通環境進行全面調查，並提出不同選項及可行的短、中長期方案。以首先改善路面行人環境及車輛交通設施，作為短、中期方案，其後擬定綜合行人連接網絡，進一步加強九龍灣區之連接性。目標為方便市民由九龍灣港鐵站進出九龍灣商貿區，並到達啟德發展區。本研究於 2013 年初開始，其整體願景是：

*「提升九龍灣的形象，營造一個有優良步行環境的核心商業區，  
讓工作、生活及娛樂緊扣在一起。」*

## 2 整體計劃及重點策略

### 2.1 「編織」概念

「編織」概念靈感源於九龍東的工業傳統，象徵著香港昔日以紡織品製造業為製造業重點項目的鼎盛時期，以及包含該區的發展歷史。藉著「編織」，本研究目標為改善九龍灣商貿區、啟德發展區以至海濱及鄰近地帶之間的連接性。這個概念理論可以轉化為設計元素，例如有助營造一個多功能、充滿活力、標誌性、多樣化及可持續性的公共空間。



## 2.2 重點策略

2.2.1 為達到研究目標，本研究製定了以下策略來確定設計方法和建議：

### (a) 改善步行暢達度

- 改善行人設施
- 改善行人指示系統
- 發展行人網絡系統

### (b) 優化行人環境

- 改善現時行人通道的設計
- 加強綠化及吸引力
- 改善公共空間

### (c) 改善道路交通

- 需求管理措施
- 交通管理措施
- 可持續發展的解決方案

## 3 行人及交通預測及評估

3.1 就交通方面，本研究進行了行人及交通審查，評估現時九龍灣商貿區內行人環境及交通情況。

3.2 此外，本研究亦進行了於規劃年 2021 年及 2030 年之容量分析，評估九龍灣在持續轉型中，對區內的道路網絡及主要行人連接系統，於中長期所帶來的潛在影響。於規劃年 2021 年中，評估假設環保連接系統並未存在；於規劃年 2030 年中則有兩個評估假設：(1) 假設環保連接系統存在及(2) 假設環保連接系統不存在。

- 3.3 本研究進行時，已採用當時規劃署最新於 2013 年公佈的全港人口及就業資料矩陣(Territorial Population and Employment Data Matrices (TPEDM))為基準，作為交通預測。
- 3.4 根據行人評估結果，現時區內數條行人天橋，包括於九龍灣港鐵站 A 出口及 B 出口橫跨觀塘道的天橋，以及橫跨偉業街、連接德福廣場平台及德福大廈之間的天橋，現時（2013 年）已超出負荷。
- 3.5 隨著行人量增加，預見在中期及長期的未來，部分天橋會變得更擠逼，從而令步行環境進一步惡化。除了上述，九龍灣港鐵站 A 出口及 B 出口天橋及連接德福廣場平台及德福大廈之間的天橋樽頸位外，連接德福廣場平台及香港大學附屬學院的天橋亦會超出負荷。
- 3.6 根據交通預測及評估，以下路口將會於未來達到飽和情況：
- 宏光道/啟祥道(T1)
  - 宏光道/臨興街(T2)
  - 宏照道/啟祥道 (T3)
  - 宏照道/臨興街 (T4)
  - 宏照道/常悅道 (T5)
  - 宏照道/臨豐街 (T6)
  - 宏照道/常怡道 (T7)

## 4 路面行人及交通改善措施

- 4.1 於第 3 章中提到出現容量問題的行人天橋，需要靠全面的行人網絡改善計劃以改善情況，這將會於第 5 章再詳細討論。本研究亦發現一些行人路及行人（路面）過路處需要實行改善措施去提升容量，連接性及安全性。大部分路面設施改善措施建議都相對簡單及可在短至中期實施。
- 4.2 為解決第 3 章中提及的路口容量問題，本研究已建議相關的路口改善措施。
- 4.3 以下於附圖 1 中所標示的路面行人改善設施都可於短至中期實施，並由政府逐步實施。所有建議預計可於 2017 年完成，但須配合地方諮詢及相關方面協商的成果。

### 行人設施改善建議

#### P1 – 擴闊牛頭角路行人過路處

- 4.4 據現場觀察發現，牛頭角路近利基大廈的紅綠燈有大量行人使用。但有時大量行人聚集於紅綠燈旁邊的行人路等候過路，阻礙其他行人通行。
- 4.5 由於路口受到東面的建築物及西面的行車天橋所限制，無法在不影響行車路闊度的情況下擴闊行人路及其行人過路處。因此轉為考慮增加行人過路處的闊度及移走沿行人路上的障礙物。
- 4.6 根據路口的現時狀況，提出以下兩項修改建議：（1）將路口以西高架行車橋下的混凝土牆及圍藝位置移除及（2）擴建牛頭角路西面行人過路處之等候位置。改善方案可增加行人過路線的闊度，有助容納更多等候過路的行人，減少行人之間的摩擦及增加行人的流動性。



- 4.7 建議的混凝土牆移除工程已於 2014 年尾完成（見上圖）。附近市民反映效果理想。由於附近市民都擔心收窄行車路的方案會影響車輛交通，進一步的改善工程將會經視察路口情況後，有需要時才會於下一階段執行。

#### P2, P4, P6 及 P7 – 改善行人過路處

- 4.8 本研究發現九龍灣商貿區的行車路乃根據工業區規格設計，故行車路較為寬闊，令行人過路距離增加。建議於以下路口進行改善工程，以加強行人安全及縮短過路距離：

- P2 - 宏開道 / 臨利街
- P4 - 宏開道 / 宏遠街
- P6 - 宏泰道 / 臨福街（已於 2015 年 5 月完工）
- P7 - 宏泰道 / 宏遠街（已於 2015 年 2 月完工（見附圖））



#### P3 及 P8 – 擴闊沿常悅道的行人過路處

- 4.9 據現場觀察，於早上及黃昏繁忙時間，行人橫過常悅道的需求十分大。大量行人於路旁等候。亦因安全島上的行人過多，以致部分行人被迫於馬路上等候等候路。
- 4.10 為應付常悅道的大量人流，本研究建議增加行人過路處的闊度，以增加過路處的容量。以下為建議擴闊的路口：
- P3 – 宏開道 / 常悅道
  - P8 – 宏照道 / 常悅道

#### P5 – 於宏茂街提供行人路

- 4.11 現時宏茂街東邊並未設有行人路，行人橫過宏茂街南北兩端時亦需要走超過十米闊的馬路。研究建議於宏茂街東面提供一條行人路（保持 7.3 米闊行車路及 2.0 米闊行人路）以及改善宏茂街南北兩邊的轉角位，縮短行人過路距離及加強行人過路設施的可達性。

#### P9 – 擴闊宏冠道的行人路

- 4.12 雖然沿宏冠道兩邊已有多個行人過路處，但近臨樂街，於東邊路邊的過路處常被頻繁的上落貨活動阻擋，令行人難以確認合適的橫過位置。為改善行人過路環境及安全，本研究建議加闊宏冠道及臨華街的過路處。

#### P10 – 增加臨興街及宏展街路口的行人過路處

- 4.13 現時於九龍灣國際展貿中心與臨興街之間，並沒有一個方便行人橫過臨興街及宏展街路口的過路處。如要使用合適的過路處，行人需於啟祥道路口或於展貿

徑南端橫過宏展街，但兩條路線都需要繞道約 100 米。因此行人在該處胡亂橫過馬路的情況並不罕見。

- 4.14 近年繼國際郵件中心落成及啟用後，往來九龍灣國際展貿中心及國際郵件中心的行人已相應增加。
- 4.15 本研究建議於現時兩個過路處之間，即宏展街近臨興街西端，增設一行人過路處。但因部分施工範圍現由九龍灣國際展貿中心管理，需要進一步與其協商相關細節。

### 交通路口改善建議

- 4.16 為紓緩區內交通路口的容量問題，本研究為第 3 章所提及容量將超出負荷的路口制定了路口改善建議<sup>1</sup>。下表列出各項交通路口改善建議的預計完工年份：

代號	交通路口	執行機構	預計完工年份 (或之前)
T1	宏光道/啟祥道	中九龍幹線項目承建商	2020
T2 (第一期)	宏光道/臨興街 <sup>#</sup>	中九龍幹線項目承建商	2020
T2 (第二期)		待確認	待第一階段工程後 再作評估
T3	宏照道/啟祥道	啟德發展計劃項目承建商	2019
T4	宏照道/臨興街	啟德發展計劃項目承建商	2019
T5	宏照道/常悅道	待確認	於 2020 年前再作評估
T6	宏照道/臨豐街 <sup>#</sup>	路政署合約承建商	2018 (須按擬建的行人天橋系統的最終設計而定)
T7 (第一期)	宏照道/常怡道	啟德發展計劃項目承建商	2018
T7 (第二期)		待確認	待第一階段工程後 再作評估

<sup>#</sup> 預計路口將於 2030 年超出負荷

註：預計完成年份乃根據現時最新資訊推算，實際完成年份需因應其他工程施工情況、公眾諮詢及撥款再作估計。

<sup>1</sup>待詳細設計落實後，部分路口工程可能會在環境影響評估條例中被列為「指定工程項目」，或在豁免「指定工程項目」作實質改變，工程需要「環境許可證」才可進行及運作。

## 5 綜合行人連接網絡

### 5.1 概述

- 5.1.1 通過了解九龍灣商貿區及周邊地區的現有及未來的發展計劃，以及目前的情況（包括**第 3 章**中提到有問題的天橋）、限制及機會，並考慮到現時及將來於九龍灣商貿區的行人流量及活動，本研究制定了一個由多組行人連接路線組成的綜合行人連接網絡。
- 5.1.2 建議的行人連接網絡劃分為七條行人連接路線，目的為加強九龍灣商貿區內（九龍灣港鐵站與九龍灣商貿區之間）的容納及連接性，以及九龍灣商貿區與啟德發展區的跨區連接性。
- 5.1.3 計劃的路面行人連接包括 (1) 綠色走廊及 (2) 綠色連線及溶合私人發展商建議的行人天橋系統 (Elevated Walkway System, EWS)，包括 (3) 北啟德線、(4) 南啟德線、(5) 德福淘大線、(6) 兆業街線及 (7) 大業街線。請參照**附圖二**中七條計劃的行人連接路線之走線。
- 5.1.4 以上為本研究之初步建議，目的為確立長遠目標及提升區內連接性，詳細走線及設計有待進一步研究及促進私營機構與政府各部門商討有關實施計劃及相關的管理和維護責任。

### 5.2 綠色走廊

- 5.2.1 「綠色走廊」主要為來往南北的行人專用通道，結合現有位於啟祥道、臨興街、宏泰道、臨福街及臨華街的休憩空間，為九龍灣商貿區中心帶來充滿活力及具吸引力的公共開放空間。第一期於臨福街的休憩處改善工程已於 2016 年 3 月完工（見附圖）。「綠色走廊」不只是帶動南北人流，更可與旁邊的商業區及未來可行的地面零售活動互動，形成一個有活力的行人網絡。



- 5.2.2 「綠色走廊」包括了近臨利街的部分新九龍內地段第 6312 號。有關配合「綠色走廊」設計、興建及維修的條件，已列明於賣地條款內。新九龍內地段第 6312 號的私人發展商需興建及開放這部分作公共空間。
- 5.2.3 現時有大量行人從德福廣場平台，沿行人天橋橫過偉業街，經過香港大學專業進修學院的庭園區，往臨興街及宏開道。通過重新編排現時的電單車泊位及將

現時狹窄的臨興街行人路擴闊 1 米，以改善及提供更舒適的行人步行環境，並希望這區域可以轉化為來往九龍灣港鐵站及九龍灣商貿區的另一主要連接點。

- 5.2.4 「綠色走廊」的走線將可向西伸延至臨華街遊樂場，再進一步連接到國際郵件中心及九龍灣國際展貿中心，以至未來的「綠色連線」。分支將可經九巴車廠現址（重建後）連接到現時橫跨啓祥道的的行人天橋（KF63）及經宏茂街向南伸延至常怡道，通往未來九龍灣行動區(KBAA)。
- 5.2.5 長遠而言，隨着附近建築物的重建，建議研究沿「綠色走廊」開放地面空間予餐飲／零售業，鼓勵區內不同行業的互動，帶動區內行業以及街道之間的活力發展，加強未來核心商業區的「活力」。

### 5.3 綠色連線

- 5.3.1 「綠色連線」亦屬於行人連接網絡中南北走廊的一部分，連接九龍灣商貿區中主要休憩空間、新發展及地標（例如：九龍灣國際展貿中心、企業廣場五期 (Megabox) 及未來九龍灣行動區），以至可進一步沿海濱道伸延至觀塘海濱，以提供一個舒適及綠化的行人環境。「綠色連線」利用位於宏展街及宏基街不同的「政府、機構或社區設施」(G/IC) 的建築物界線向後移，從而騰出更寬闊的行人路，改善及綠化街道景觀，帶動人流到南面位於宏光道／啟福道、常怡道／啟福道以及觀塘繞道下宏照道的休憩空間。向南伸延的路徑將會進行綠化及景觀優化，以連結九龍灣商貿區內的重要地標，例如：九龍灣國際展貿中心、位於常怡道／啟福道路口的三角休憩空間、將來可能於宏光道興建的環保連接系統車站、企業廣場五期 (Megabox) 及經常怡道通往未來的九龍灣行動區，以建立一個完善的綠化行人網絡。其中位於常怡道／啟福道路口的三角休憩空間將會改建為園景區。連同先前建議的「綠在觀塘」計劃，此新地標將會為九龍灣商貿區帶來更大的吸引力。沿「綠色連線」常怡道一帶的未來發展項目，將需要配合建築物界線後移，而提供更多綠化空間。將來也會在九龍灣行動區發展項目時加以考慮加入建築物界線後移的要求。

### 5.4 北啟德線

- 5.4.1 建議的「北啟德線」包括了現時中九龍幹線下刊憲的行人天橋、啟德分區計劃大綱中橫跨啟德南停機坪及明渠進口道的北面天橋及其他支線，並擴大成連接九龍灣港鐵站及啟德南停機坪，既直接又具規模的跨區行人網絡。其中一項「北啟德線」走線選項為根據現時於分區計劃大綱內的北面天橋初步走線。另一選項為，將天橋向北稍移，以連接於啟福道已刊憲的中九龍幹線行人天橋（將需要提供天橋接合點），提供一個更直接的行人天橋連接。此「北啟德線」走線將會提供由九龍灣國際展貿中心西南面到兩項為於啟福道的「政府、機構或社區設施」發展項目的連接，並伸延到海濱區域，及經過北移的行人天橋到達啟德南停機坪。此選項可更有效地整合已規劃的行人天橋及集中人流。不過，於設計兩項為於啟福道的「政府、機構或社區設施」發展項目時需要考慮到連接「北啟德線」的方式。

## 5.5 南啟德線

5.5.1 「南啟德線」將與建議的「綠色連線」結合，以行人天橋/架空行人通道連接，由常怡道/啟福道的三角休憩用地，伸延到現時觀塘繞道下的行人天橋（KF-64），以服務啟德發展區中沿海的「政府、機構或社區設施」項目以及將來可能於宏光道興建的環保連接系統車站。

5.5.2 為吸引行人使用上述路徑，建議優化行人天橋（KF-64）。亦建議改善三角休憩空間之景觀，為往來環保連接系統車站與啟德發展區的行人帶來一個舒適的步行環境。上述路徑也可經行人連接天橋伸延至九龍灣行動區及／鄰近的 Mega Box。根據現時建議，行人將不能由行人天橋（KF-64）或環保連接系統車站直接到九龍灣行動區，而是途經路面的三角休憩空間，再經過一段行人天橋橫過常怡道，以到達九龍灣行動區，從而可欣賞園內景觀。

## 5.6 德福淘大線

5.6.1 「德福淘大線」建議目的為改善觀塘道以西的九龍灣港鐵站與觀塘道以東的住宅區（淘大花園及德寶花園等）之間的行人連接。

5.6.2 建議的「德福淘大線」將於未來東九文化中心（EKCC）外，提供 24 小時行人通道連接牛頭角道住宅區及九龍灣港鐵站，以改善與九龍灣港鐵站以東住宅區之間的連接。

5.6.3 為紓緩現時鄰近九龍灣港鐵站 B 出口行人天橋的擠塞情況，建議提供另一行人天橋橫跨觀塘道，並連接東九龍文化中心及港鐵站。細節待進一步研究及與相關政府部門相討後落實。

5.6.4 於本研究的公眾參與活動中，有建議提供橫過牛頭角路連接淘大花園至未來東九文化中心的行人天橋，以加強淘大花園、東九文化中心與九龍灣港鐵站之間的連接。因此，東九文化中心的設計已預留連接點，有助未來私人發展商發起興建天橋連接。

## 5.7 兆業街線

5.7.1 建議的「兆業街線」將為九龍灣商貿區南面提供一條主要行人連接，協助將來的行人天橋系統，提供一條額外的替代路線供行人來往九龍灣港鐵站及九龍灣商貿區，將從德福廣場平台南行人天橋橫過偉業街的人流，分流到「兆業街線」，紓援擠塞情況。

5.7.2 建議的行人天橋通道將會由現時的恒生中心／港鐵總部大樓，經兆業街連接到常怡道新建的商業樓羣，以至可由現時企業廣場三期，橫跨常怡道到未來九龍灣行動區。而恒生中心／港鐵總部大樓需提供連接點以接駁建議的「兆業街線」。

5.7.3 雖然現時搬遷牛頭角警署計劃尚未落實，但如將來確實時，也可計劃於現時警署位置的發展項目中提供內部行人通道，以成為「兆業街線」的一部分。

5.7.4 雖然現時業安工業大廈並沒有重建計劃，但最合適的「兆業街線」走線，並非沿偉業街及常怡道，而應為橫過偉業街後，直接通達至業安工業大廈。通過這更為合適的走線，「兆業街線」可直接伸延到 **Manhattan Place**，連接已刊憲的行人天橋系統及九龍灣行動區。如日後有機會考慮重建業安工業大廈時，應考慮這走線，大大減少對具價值公共道路空間的需求。

## 5.8 大業街線

5.8.1 「大業街線」建議包括優化現時橫跨偉業街的常怡道行人天橋（KF39）；擴闊由恒生中心至常怡道行人天橋一段之大業街行人路；美化部分現時由香港復康會以短期租約形式徵用的位置（見附圖）及部分偉業街／常怡道休憩空間，以增加行人舒適度及分流部分擠塞於德福廣場天橋橫跨偉業街的人流。為改善現有橫跨偉業街的常怡道行人天橋的外觀，優化此行人天橋的有關規定已被納入到新九龍內地段第 6313 號的土地契約條件內。



5.8.2 研究發現部分於繁忙時間橫過德福廣場及偉業街到九龍灣商貿區的行人，是於觀塘道下車的巴士乘客。因此建議近觀塘道／康德道路口加設巴士站，將上落巴士乘客分流到觀塘道較南的地方，令行人可以利用康德道，大業街及常怡道行人天橋，到達九龍灣商貿區。

## 5.9 其它建議

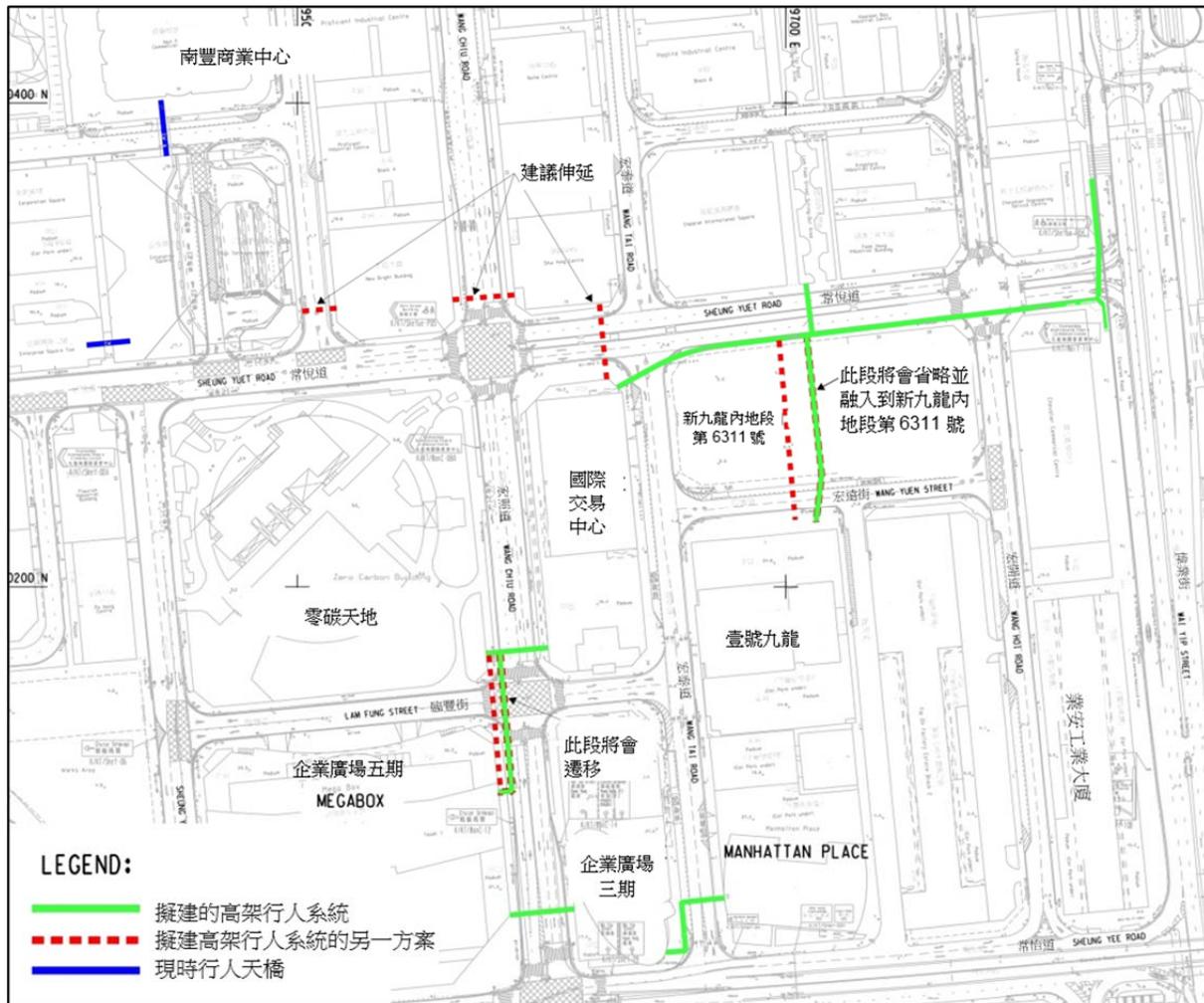
5.9.1 行人天橋系統是一項私人倡議項目，於 2010 年按《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲並於 2011 年 2 月獲批准。其實施計劃仍然有待私人財團落實。不過於今次研究中已假設行人天橋系統會於未來落成及啟用。行人天橋系統於落成後將提供點到點的高架行人連接通道，由德福花園開始，到不同的商業大樓如企業廣場五期（MegaBox）、壹號九龍、Manhattan Place、國際交易中心、企業廣場三期等。

5.9.2 研究審視已刊憲的行人天橋系統之走線後，有以下之改善建議：

- 省略沿「綠色走廊」於常悅道與宏遠街之間的一段行人天橋系統，將其結合於新九龍內地段第 6311 號內，並於相關土地契約內要求提供內部行

人通道。新九龍內地段第 6311 號與壹號九龍之間的行人天橋連接亦會按需要調整;

- 進一步伸延行人天橋系統，經瑞興中心、新明大廈及企業廣場，連接南豐商業中心；及
- 將橫跨臨豐街的一段行人天橋系統，由宏照道向西移向企業廣場第五期 (MegaBox) 的建築物界線，以提供足夠的空間予第 4.14 節所提及到，於宏照道及臨豐街的 T6 路口改善工程。



5.9.3 以城市規劃角度來看，建立公眾的行人步行系統，除預計人流外，還需要考慮到不同的因素，例如安全度，舒適度，便利度，時間效率等。此外更加值得考慮的是，由改善行人步行的舒適度及便利度帶來的好處，以及連接不同私人發展項目，將會產生的協同效果，以帶動區內經濟活動，及更多無形的好處。伸延的行人天橋系統仍在構思階段，走線及連接點的的可行性需要根據附近私人發展商的意願及重建計劃而落實。其走線設計及人流預計需於後期作進一步再作審視。

## 5.10 綜合行人連接網絡

5.10.1 如附圖 3 所示，結合上述路面及高架的行人連接，預計一個完整的綜合行人連接網絡系統將會於九龍灣商貿區建成。

## 6 建築物界線後移以擴闊行人路的建議

6.1 除上述建議外，研究亦建議將部分地點的建築物界線往後移，以擴闊行人路及改善景觀。初步建議如附圖 4 所示。雖然此建議屬於本研究設計框架內的長遠目標，實現這些建議需取決於個別私人地段重建的意願，以及往後各政府部門、決策局及持份者的商討：

- i. **臨興街(寶隆中心與開達大廈之間北段):** 行人流量評估顯示，隨著未來人流的增加及鄰近多個重建計劃的完成（例如：新九龍內地段第6312號），介時的服務水準（LOS）將由現時的LOS C（按2013年基準情景）轉為LOS D（2030年）。根據現時臨興街這段行人路的闊度，建議鄰近建築物於未來重建時，將建築物界線，由現時的地段界線向後移約1米，使行人路擴闊至最少4米，令服務水準能保持於可接受程度的LOS C。美羅中心與綠色走廊一段，位於臨興街北段的行人路，將會按5.2.3段所提及的改善工程而擴闊1米。
- ii. **宏開道(常悅道與宏泰道之間東段):** 宏開道是九龍灣商貿區中其中一條較繁忙的街道，兩旁都有多間商店及商業設施。行人流量評估預計宏開道的人流將會增加，尤其於宏泰道與常悅道之間的一段，預計服務水準將由現時的LOS A（按2013年基準情景）轉為LOS E（於2021及2030年）。現時該段宏開道的行人路闊度約為3米至3.2米，故需要將宏開道以東一段的建築物界線，由其地段界線後移約1.3至1.5米，以令行人路闊度增加至最少的4.5米，以達到可接受程度的LOS C。
- iii. **臨樂街:** 考慮到臨樂街不同的私人重建項目（包括恩浩國際中心，一個新建的商辦大樓及已批准的酒店項目），以及未來優化臨華街遊樂場的建議，臨樂街相當有潛質成為一條充滿活力的街道，以地面作為食肆及零售店，配合新發展及吸引遊人。由於現時臨樂街行人路闊度由2.5米至3米，建議將部分鄰近街道的建築物界線由地段界線移後約2米至2.5米（除最近已重建的恩浩國際中心外），以達到建議的5米行人路闊度來提供空間以美化街景設計。
- iv. **宏泰道 (臨華街至常悅道一段):** 與臨樂街的情況相似，考慮到宏泰道附近已計劃／落實的重建及賣地項目（如新九龍內地段第6311及6312號），這段道路亦有潛質成為一條充滿活力的街道。目前宏泰道行人路闊度約3米。建議將鄰近建築物界線由現時地段界線移後2米，令行人路擴闊至5米來提供空間以美化街景設計，並有效配合地「綠色走廊」的設計。

- 6.2 落實建築物界線後移的建議將涉及規劃及土地管理下多項措施。為確保滿足未來行人需求，建議實行上述的建議 (i) 及 (ii)。建築物界線後移的要求已在九龍灣發展大綱中描述，確保合乎建議 (i) 及 (ii) 中的要求。
- 6.3 據悉，以應付未來行人的需求，宏泰道及臨樂街的建築物界線後移 4 米的要求，已被納入九龍灣發展大綱。本研究相信，隨著附近新發展及公共空間增加，建築物界線後移建議 (iii) 及 (iv) 將可更進一步加強街道的活力。建議亦應加入九龍灣發展大綱，作為行政措施，進一步落實此兩項建議。

## 7 總結

- 7.1 本研究已審視現時九龍灣商貿區的行人與交通狀況及分析至 2030 年九龍東發展對該區的影響。為了於九龍灣商貿區營造一個優良步行環境，本研究建議於 17 個不同地點引入不同行人設施及交通改善建議。這些建議與多個政府部門溝通後已逐步推展。
- 7.2 本研究亦將建議分為七組行人連接路線，代表着以連接九龍灣商貿區內不同部分。長遠目標為改善區內路面行人設施、美化街景、推廣綠化、分散現時的大量人流、以路面連接或天橋系統連接不同地標。繼本研究後，初步建議將會適時提交相關部門／人仕作進一步審查及研究。
- 7.3 為實現發展「易行」九龍東的願景，將於九龍東推行先導計劃，鼓勵土地擁有者，依上述綜合行人連接網絡，自費興建行人天橋系統。這先導計劃有助盡早於九龍灣商貿區及觀塘商貿區實現建議的綜合行人連接網絡。

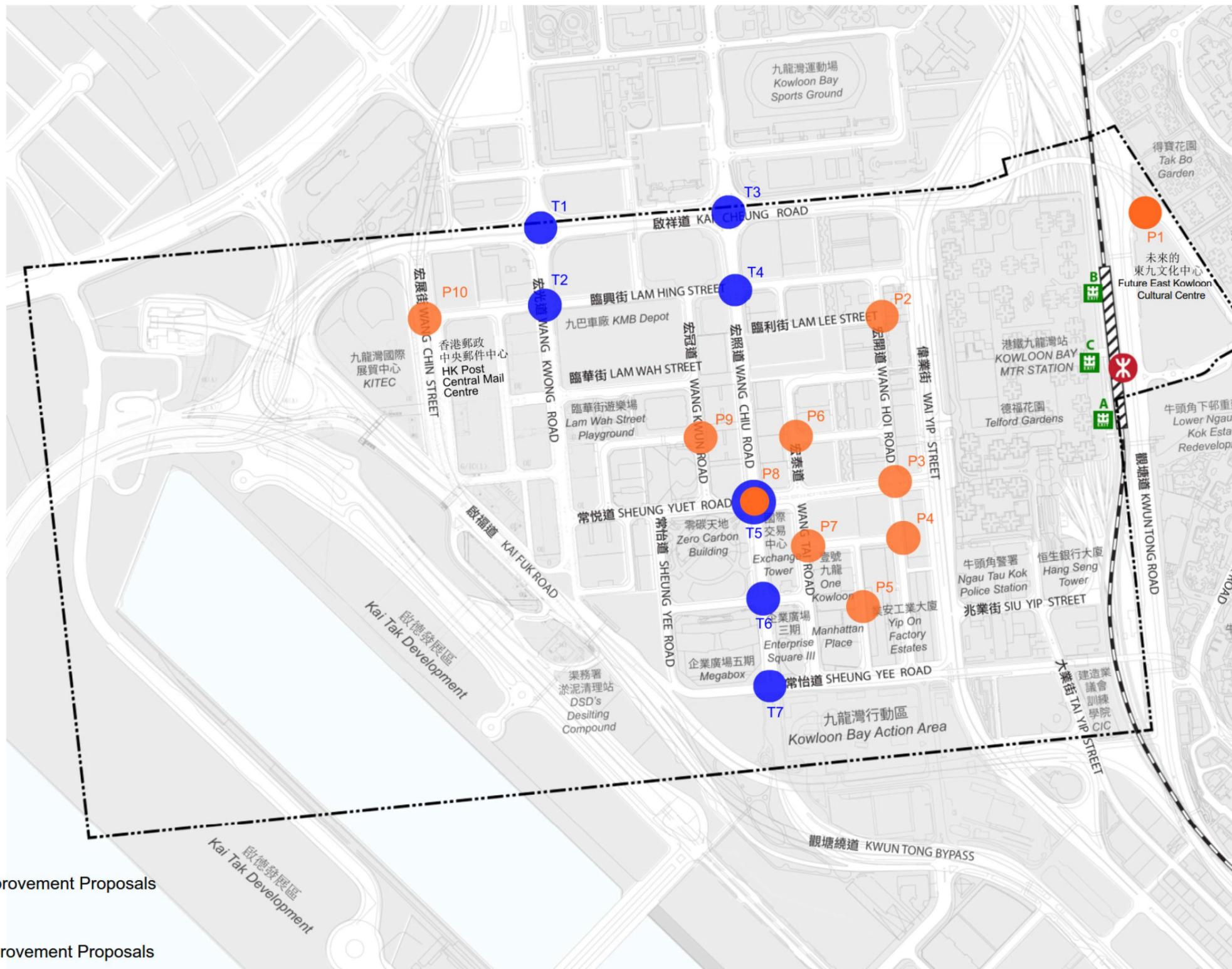
## 附圖

圖 1 – 行人設施與交通改善建議

圖 2 – 建議的行人連接

圖 3 – 建議的綜合行人連接網絡

圖 4 – 建築物界線後移建議



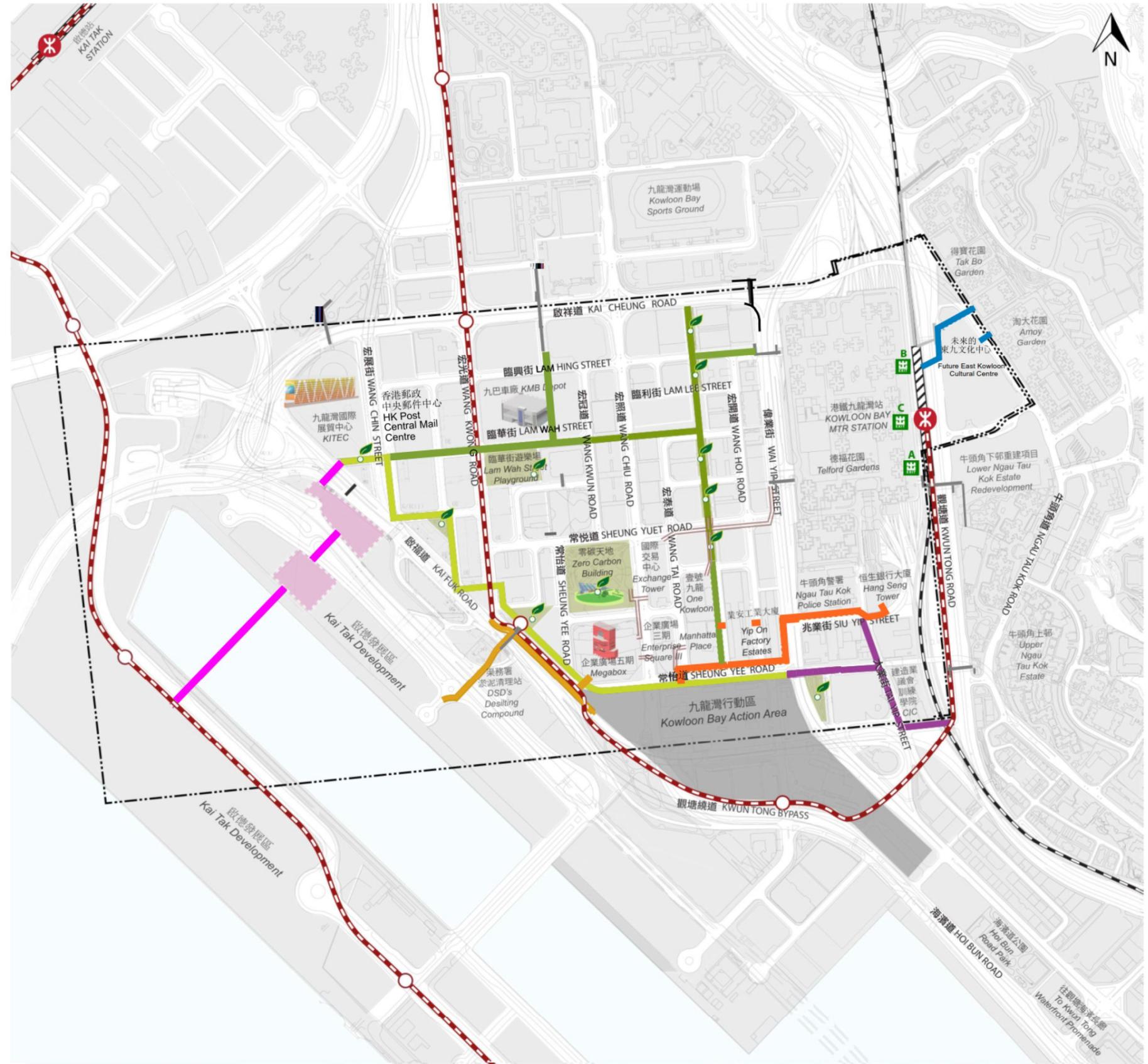
圖例 LEGEND

- P1 行人設施改善建議  
Pedestrian Facility Improvement Proposals
- T1 交通路口改善建議  
Vehicular Junction Improvement Proposals

This drawing has been prepared for the use of AECOM's client. It may not be used, modified, reproduced or relied upon by other parties without the prior written consent of AECOM. AECOM accepts no responsibility, and disclaims any liability, whatsoever, to any party that uses or relies on this document. All measurements must be obtained from the stated dimensions.

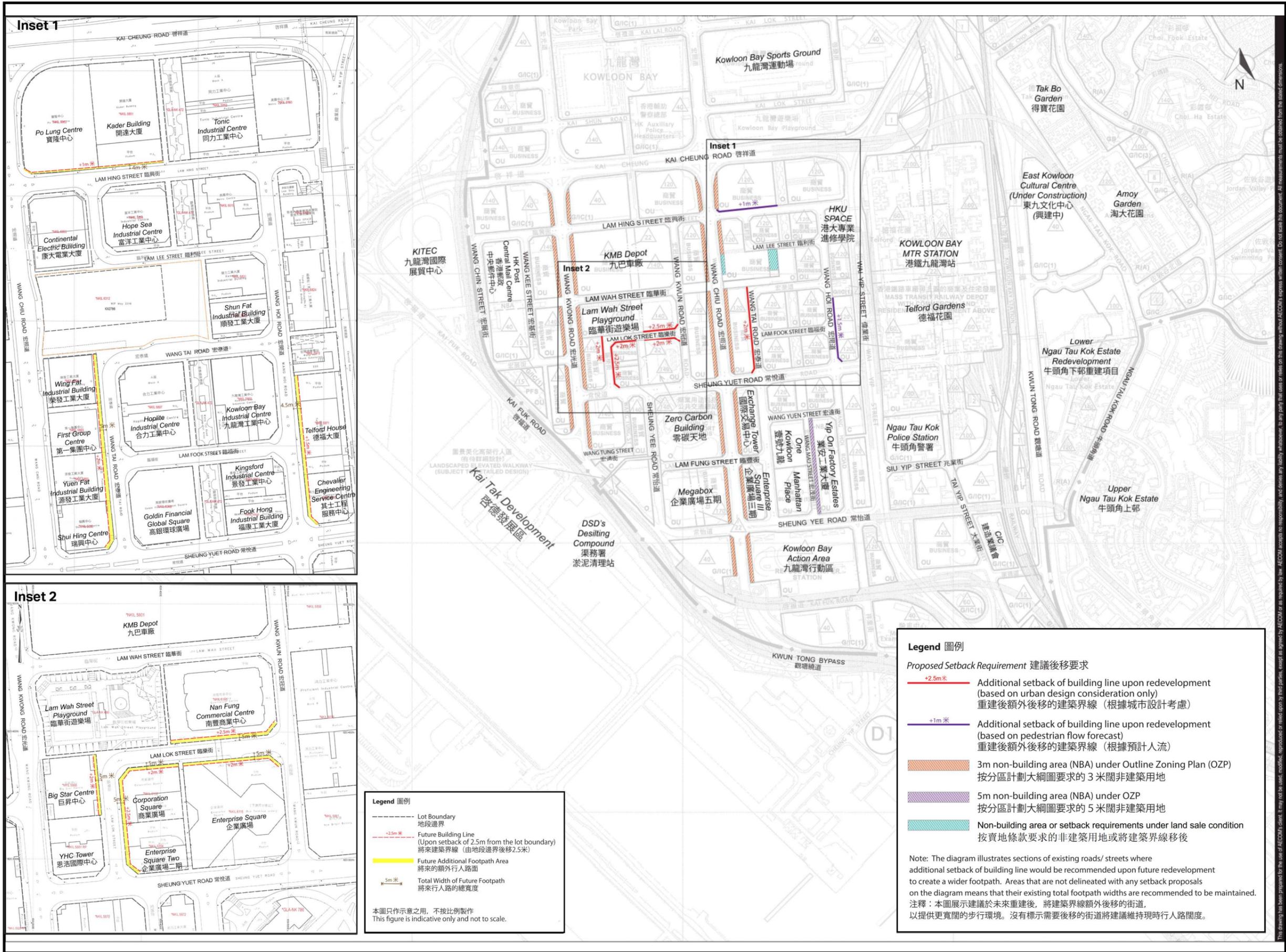
圖例 LEGEND

- 綠色走廊 Green Spine
- 綠色連線 Green Link
- 北啟德線 Northern Kai Tak Link
- 南啟德線 Southern Kai Tak Link
- 德福淘大線 Telford Amoy Link
- 兆業街線 Siu Yip Street Link
- 大業街線 Tai Yip Street Link
- 研究範圍 Study Area
- 已刊憲並取得授權的行人天橋系統  
Gazetted and Authorized  
Elevated Walkway System
- 現有行人天橋  
Existing Footbridge
- 現有行人隧道  
Existing Subway
- 擬議的環保連接系統  
Proposed Environmentally Friendly Linkage  
System
- 港鐵觀塘線  
MTR Kwun Tong Line
- 綠化地帶  
Green Areas
- 其他未來發展  
Future Developments (By Others)



This drawing has been prepared for the use of AECOM's client. It may not be used, modified, reproduced or relied upon by third parties, without the prior written consent of AECOM. AECOM accepts no responsibility, and disclaims any liability whatsoever, to any party that uses or relies on this drawing without AECOM's express consent. All measurements must be obtained from the stated dimensions.





**Legend 圖例**

**Proposed Setback Requirement 建議後移要求**

- +2.5m Additional setback of building line upon redevelopment (based on urban design consideration only)  
重建後額外後移的建築界線 (根據城市設計考慮)
- +1m Additional setback of building line upon redevelopment (based on pedestrian flow forecast)  
重建後額外後移的建築界線 (根據預計人流)
- 3m non-building area (NBA) under Outline Zoning Plan (OZP)  
按分區計劃大綱圖要求的 3 米闊非建築用地
- 5m non-building area (NBA) under OZP  
按分區計劃大綱圖要求的 5 米闊非建築用地
- Non-building area or setback requirements under land sale condition  
按賣地條款要求的非建築用地或將建築界線移後

Note: The diagram illustrates sections of existing roads/ streets where additional setback of building line would be recommended upon future redevelopment to create a wider footpath. Areas that are not delineated with any setback proposals on the diagram means that their existing total footpath widths are recommended to be maintained.  
 注釋：本圖展示建議於未來重建後，將建築界線額外後移的街道，以提供更寬闊的步行環境。沒有標示需要後移的街道將建議維持現時行人路闊度。

**Legend 圖例**

- Lot Boundary  
地段邊界
- Future Building Line (Upon setback of 2.5m from the lot boundary)  
將來建築界線 (由地段邊界後移2.5米)
- Future Additional Footpath Area  
將來的額外行人路面
- Total Width of Future Footpath  
將來行人路的總寬度

本圖只作示意之用，不按比例製作  
 This figure is indicative only and not to scale.

This drawing has been prepared for the use of AECOM client. It may not be used, modified, reproduced or relied upon by third parties, without the prior written consent of AECOM. AECOM accepts no responsibility for any party that uses or relies on this drawing without AECOM's express written consent. All measurements must be obtained from the stated dimensions.