

顧問合約編號 CE 57/2013 (TT)
觀塘商貿區的行人環境改善計劃 – 可行性研究

行政摘要

1. 研究背景

- 1.1. 觀塘以往是香港傳統工業的重要基地。隨著時代發展，九龍東正轉型為一個富吸引力的核心商業區，商業大廈、購物中心及酒店已相繼進駐。連同毗鄰的九龍灣商貿區及啟德發展區，觀塘商貿區將成為九龍東未來的經濟、商業、旅遊及休閒重地。
- 1.2. 觀塘商貿區道路網絡是根據當年發展工業區的標準而興建，如相對較窄的行人路及街道兩旁設有上落貨區等。在行人及交通流量不斷增加的情況下，這些設施已不能滿足及配合轉型中的觀塘商貿區，亦對未來區內的發展造成限制。觀塘商貿區面對的主要問題包括：

行人環境：

- 行人路狹窄擠迫
- 人車爭路情況普遍
- 後巷未被充分利用
- 對休憩空間及綠化的需求

交通情況：

- 區內交通擠塞
- 行車路旁活動頻繁
- 違例泊車問題
- 交通網絡未能配合轉型需要

- 1.3. 我們明白公眾對改善觀塘商貿區的行人環境及交通情況有殷切希望，為此，發展局起動九龍東辦事處展開「觀塘商貿區的行人環境改善可行性研究」（下稱「本研究」）。本研究的目的是檢視及評估觀塘商貿區的行人及交通環境，探討可行的改善方案及建議，以改善觀塘商貿區的行人連繫和交通網絡，加強港鐵觀塘及牛頭角站與觀塘商貿區以及海濱的連繫。整體願景為：

「營造一個可寫意踴躍和舒適的行人環境及暢達的交通網絡，方便市民由港鐵觀塘及牛頭角站進出觀塘商貿區，並到達海濱。」

- 1.4. 我們積極尋求機遇改善行人設施、推動綠化、美化景觀和街景、增設地面行人過路設施、行人天橋和隧道等設施以加強連接不同地點，達至改善觀塘商貿區內行人環境的目標。我們亦探討現時觀塘商貿區的交通問題，從而制定適當的改善方案。

2. 指導原則及重點策略

2.1. 『編織』概念

起動九龍東辦事處提出以「編織」的概念改善九龍東的行人網絡，本研究以此概念進一步應用在觀塘商貿區。觀塘道至觀塘海濱花園之間的主要街道是區內的行人骨幹，而區內林立的新舊建築物和大大小小的地塊亦造成細緻的城市肌理。加上區內的後巷遍佈於工商業大廈之間，他們在不同層次的空間上緊扣相連，形成豐富和靈活的結構。此外，在制定整體行人及交通環境改善框架時，觀塘商貿區的行人環境應與起動九龍東辦事處發布的概念總綱計劃互相呼應，符合整個九龍東的未來發展方向。



2.2. 重點策略

為達成研究目標，本研究提出以下多項策略：

a) 優化行人設施

- 改善行人設施
- 建設綜合行人網絡
- 加設無障礙設施
- 把握市區轉型機遇，改善行人環境
- 加強行人指示標誌設施
- 方便市民前往海濱

b) 理順區內交通

- 提高交通暢達度
- 優化路口布局
- 管理路旁活動
- 更改交通流向
- 檢討及回應泊車需求

c) 改善公共運輸設施

- 提升巴士站設施
- 優化公共運輸交匯處布局和乘客候車環境

d) 締造優質綠化空間和街景

- 加強綠化空間
- 美化行人設施

e) 提升後巷吸引力

- 把後巷融入行人網絡

3. 行人及交通預測及評估

- 3.1. 本研究進行了行人及交通調查，評估現時觀塘商貿區內行人環境及交通情況。
- 3.2. 本研究亦進行了於 2021 年及 2031 年之容量分析，評估觀塘商貿區在持續轉型中，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，作為交通預測。
- 3.3. 根據評估行人流量的結果，開源道近成業街和興業街一段、巧明街近駿業里一段及巧明里行人隧道現時的行人道已超出負荷。隨著行人量增加，預計在中期及長期超出負荷的範圍將會逐漸擴大。巧明街近鴻圖道一段、及駿業街近鴻圖道一段將變得擠逼，令步行環境進一步惡化。
- 3.4. 根據交通預測及評估，以下主要路口(a)和(b)已經達到飽和情況。隨着交通流量增加，預計主要路口(c)至(e)將會於 2021 年達到飽和情況，而主要路口(f)將會於 2031 年達到飽和情況：
 - a. 偉業街 / 開源道
 - b. 巧明街 / 駿業街
 - c. 觀塘道 / 開源道
 - d. 偉發道 / 偉業街
 - e. 常怡道 / 宏照道
 - f. 海濱道 / 祥業街

4. 整體行人及交通環境改善框架

- 4.1. 根據本研究的願景及公眾參與活動中收集到的主要意見，我們進一步確立了觀塘商貿區的整體行人及交通環境改善框架，以三個互相交織的層次，包括六條主要南北走廊、四條主要東西走廊及後巷網絡為基礎，制定了多項短期、中期和長期的改善方案，詳見圖 1。

5. 短期改善方案

行人及交通改善方案

- 5.1. 我們建議採取易於實行而快見成效的短期改善方案，儘快改善區內的行人環境及交通情況。路政署已完成部分短期改善方案，我們將會推展進一步改善方案，以紓緩交通擠塞及改善行人環境。短期改善方案位置詳見圖 2。
- 5.2. 截至 2017 年 10 月，已完成的短期改善方案如下表所示：

代號	位置	改善建議
P3	偉業街和順業街路口	擴闊行人過路設施
P9	巧明街近海濱道	擴闊行人路
P11	鴻圖道和駿業街路口	加設行人過路燈
P14	興業街近開源道	擴闊行人路
P17	興業街近敬業街	擴闊行人路
P19	觀塘碼頭公共運輸交匯處	加設行人過路設施
T2	大業街	提供上落客貨灣位
T3	勵業街和海濱道路口	改善路口布局
T4	巧明街近鴻圖道	更改不准停車限制時段
T5	巧明街近海濱道	提供上落客貨灣位
T7	基業街近偉業街	提供上落客貨灣位
T8	駿業街近偉業街	提供上落客貨灣位
T10	興業街近敬業街	提供上落客貨灣位
T11	鴻圖道近創業街	提供上落客貨灣位
T12	巧明街近駿業街	更改不准停車限制時段
T13	成業街近開源道	更改不准停車限制時段
T14	觀塘碼頭公共運輸交匯處	提供上落客貨灣位

5.3. 我們與相關部門制訂了實施時間表，以儘早落實其餘短期改善方案，若地方諮詢過程順利，預計約於 2018 年大致竣工。詳情如下表所示：

代號	位置	改善建議	預計竣工年份
P1	大業街	擴闊行人路和 加設行人過路設施	2018
P2	大業里	加設行人過路設施	2018
P4	順業街和海濱道路口	加設行人過路設施	2017
P5	勵業街	移除中央分道帶的欄杆	2017
P6	巧明街和創業街路口	擴闊行人過路設施	2018
P7	巧明街 (鴻圖道及偉業街之間)	擴闊行人路	2018
P8	巧明街和偉業街路口	改善行人過路設施	2018
P10	巧明街 (駿業街及開源道之間)	擴闊行人路	2018
P12	開源道 (觀塘道及偉業街之間)	擴闊行人路	2017/18
P13	開源道和成業街路口	擴闊行人過路設施	2018
P15	鴻圖道近開源道	擴闊行人過路設施	2018
P16	敬業街和成業街路口	擴闊行人過路設施	2018
P18	大業街近大業里	加設行人過路設施	2018
P20	海濱道	擴闊行人路	2018
T1	大業街	提供上落客貨灣位	2018
T6	巧明街 (偉業街及海濱道之間)	更改行車流向	2018
T9	駿業街和巧明街路口	改善路口布局和 擴闊駿業街行車路	2018

代號	位置	改善建議	預計竣工年份
T15	觀塘道 *	提升巴士站設施，包括實時到站顯示，分區巴士路線牌，巴士資訊屏	正陸續落實
T16	近福塘道巴士站 ⁺	改善巴士站布局	檢視中

* 由巴士營運商分階段執行。

+ 需進一步檢視，以配合福塘道一帶的未來發展

5. 4. 起動九龍東辦事處亦正通過「我的九龍東」手機應用程式，發放空置車位的實時資訊，以協助駕駛人士迅速找到空置車位，減少路上不必要的交通流量。

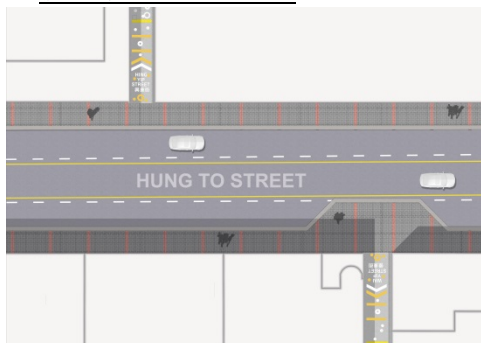
後巷計劃@九龍東

5. 5. 現時區內多條主要行人路例如開源道行人路經常十分擠擁。善用適合後巷成為行人網絡之一，可紓緩附近行人路於繁忙時段的人流需要。我們選取了部分後巷作為試點，落實短期改善項目，並與有關部門、學術機構及非政府組織合作，期望吸引更多行人使用後巷。建議改善工程包括：

- a) 以標示及圖案翻新路面鋪設地面圖案。 b) 於人車共用的後巷設置路牌管理車輛出入，理順後巷車流。



- c) 於後巷之間提供行人過路設施，優化後巷的连接。 d) 加入公共藝術元素，以加強後巷特色，吸引更多行人使用後巷。



- e) 改善後巷的可步行性、連接性和步行環境以增加吸引力，例如加設指示標誌和研究加設照明等。



- 5.6. 後巷計劃@九龍東分兩個階段進行，第一階段已於 2015 年完成，而第二階段亦已於 2017 年竣工，後巷位置詳見圖 2。

6. 中期改善建議

- 6.1. 經詳細考慮公眾意見、技術評估、地理環境限制、現有及未來的發展等因素後，我們制訂了一系列的改善建議，務求編織一個緊密的行人網絡，連接區內及周邊地區，同時亦滿足交通需要。我們提出了六條主要南北走廊和四條主要東西走廊的改善建議，並會與相關部門詳細研究及推展這些建議。詳情如下表所示：

主要南北走廊

6.2. 順業線

- 6.2.1. 順業線為觀塘道和牛頭角附近住宅區來往未來九龍灣行動區及海濱的最短路線，隨著更多商廈進駐海濱一帶，預計人流將不斷增加。

- 6.2.2. 我們建議美化順業里和附近行人隧道，並拆除行人隧道北面出口的坡道，擴展和美化觀塘道休憩處。以上建議將配合一系列短期改善方案，包括加設行人過路設施、上落客貨灣位等，務求締造一個舒適的步行環境，詳見圖 3。

6.3. 勵業線

- 6.3.1. 勵業線北面連接港鐵牛頭角站，沿路兩旁近年有不少新建商廈進駐，屬區內連接鐵路交通至海濱的主要通道之一。

- 6.3.2. 為讓行人更方便前往海濱，我們擬定初步走線為延伸現有港鐵牛頭角站行人隧道至欣業街與觀塘道交界的新建商廈，及興建一條通往海濱道公園橫跨偉業街的行人隧道。我們亦建議美化港鐵牛頭角站行人隧道和提供無障礙設施，美化毗鄰港鐵牛頭角站的公共運輸交匯處和簡化偉業街/ 勵業街路口的行人過路走線，並於路口旁增設綠化空間。詳見圖 4。

6.4. 巧明線

- 6.4.1. 巧明線北面連接港鐵牛頭角站公共運輸交匯處。沿巧明線工商廈林立，行人路於繁忙時段非常擠迫，亦不時有車輛停車等候上落客貨，影響行人環境。

- 6.4.2. 我們建議美化觀塘道休憩花園、巧明里和附近行人隧道，並改善近休憩花園的行人隧道出入口布局，配合人流方向。以上建議將配合各短期行人及交通改善方案，如擴闊行人路和過路設施，更改不准停車限制時段等，逐步地改善沿線的行人環境及交通情況。此外，我們建議更改巧明街（偉業街至海濱道之間）的交通流向，分流勵業街和駿業街往偉業街的車流，詳見圖 5。
- 6.5. 駿業線
- 6.5.1. 駿業線北面連接觀塘市中心，途經各工商大廈到達觀塘海濱花園。隨著沿線大廈的轉型，預計沿線人流將進一步增加。
- 6.5.2. 我們建議美化駿業里和附近行人天橋。為加強行人連繫及安全，我們建議了鴻圖道/駿業街加設行人過路燈和擴闊巧明街（駿業街至開源道之間）行人路的改善方案，並會進一步研究延伸現有行人天橋至區內的可能性。我們亦建議增加駿業街左轉巧明街的行車線以改善路口交通容量，詳見圖 6。
- 6.6. 開源線
- 6.6.1. 開源線北面連接港鐵觀塘站，南面連接未來觀塘行動區。沿線工商業活動發展繁盛，成為區內人流最高的走廊。
- 6.6.2. 我們建議先分階段擴闊開源道行人路和過路設施，提供易行的行人環境。為改善未來觀塘行動區附近的行人連接及交通循環，我們提議興建行人天橋橫跨偉業街及優化偉業街/開源道路口布局設計，提升路口的交通容量。擬議行人天橋及路口布局改善建議正於「觀塘行動區規劃及工程可行性研究」作進一步研究，其概念見圖 7。
- 6.7. 敬業線
- 6.7.1. 敬業線毗鄰計劃中的翠屏河及翠屏河花園，現為連接觀塘碼頭及觀塘游泳池一帶的其中一條主要通道，預計人流將進一步增加。
- 6.7.2. 我們將營造敬業線為宜人和連貫的綠色都市空間，連接各南北活動節點。我們建議美化敬業里北端的行人天橋，並繼續探討延伸現有行人天橋至港鐵觀塘站和鄰近商業用地的可行性。我們將擴闊敬業街/成業街路口行人過路設施，及綠化敬業里，務求創造休閒舒適的河畔步行環境。我們亦會顧及車輛通行需要，優化沿翠屏河包括成業街/偉發道及偉業街/偉發道一帶各主要路口的布局設計，詳見圖 8。

主要東西走廊

- 6.8. 成業線、鴻圖線、偉業線和海濱線
- 6.8.1. 我們希望透過主要東西走廊的短中期改善建議，進一步理順區內的行人及交通環境，配合觀塘商貿區日後的發展，詳見圖 9。主要建議包括：

(i) 探討利用資訊科技理順上落貨活動

- 現時各主要東西走廊路旁上落貨活動頻繁，我們建議在部分地方限定上落客貨時間，以更有效管理上落貨活動。我們亦建議研究利用資訊科技理順上落貨活動，例如在觀塘商貿區兩個地點推出概念驗證測試，利用影像分析技術監測路旁上落客貨區的使用情況，讓道路更能有效使用。詳情將於「發展九龍東為智慧城市區—可行性研究」作進一步研究。

(ii) 透過重建改善路旁停泊及街景綠化

- 隨著區內轉型，預計路旁上落貨活動的需求會逐漸下降。我們建議改善路旁停泊及上落客貨灣位的安排，並透過重建實施建築物後移，以釋放空間來擴闊行人路和進行綠化，從而提升行人暢達度。

(iii) 藉翠屏河工程計劃延伸中央分道帶的綠化設施

- 偉業街近海濱道公園路段中央分道帶設有綠化，我們建議進一步延伸綠化至偉業街其他部分，以完善這東西走廊的連貫性。

(iv) 加強未來九龍灣與觀塘行動區的連接

- 海濱線為連接未來九龍灣與觀塘行動區的主要行人走廊。我們建議可進一步延伸現有綠色走廊並配合周邊的綠化空間例如海濱道公園和「反轉天橋底行動」場地，務求提供連貫的綠化行人走廊，連接兩個行動區。

- 6.9. 在公共運輸方面，我們提出了多項改善巴士服務的建議，包括建議3條以往行經繁忙的觀塘道／開源道迴旋處的專營巴士路線，改經觀塘道的行車隧道以減少地面交通，建議合併部分觀塘道巴士站及研究在太子道東設置巴士轉乘設施，運輸署和相關機構將進一步研究和推展建議。待沙田至中環線竣工後，九龍東的暢達度和交通連繫將大為改善。

7. 長期改善建議

- 7.1. 政府現正積極推展多個主要的運輸基建項目，包括六號幹線(正在施工的將軍澳—藍田隧道、尚待立法會批准撥款的中九龍幹線，以及T2主幹路)，以減輕主要道路的交通負荷，以及滿足九龍東的交通需要。視乎九龍東環保連接系統詳細可行性研究的結果，該環保連接系統將成為新增的交通模式，處理區內正在增加的出行需求，提升九龍東的交通連繫，詳見圖10。圖中顯示的環保連接系統的初步建議走線現正於詳細可行性研究進行檢視。

8. 理順區內交通

- 8.1. 如第 3 章所述，現時區內一些交通路口於繁忙時段出現擠塞情況，隨著更多商廈落成，預料交通會進一步增加。我們已於第 5 至 7 段闡述短期、中期及長期改善建議，優化區內各主要路口。
- 8.2. 綜合本研究、區內其他規劃研究和發展項目的交通措施，各主要飽和路口¹的改善建議如下表所述：

代號	位置	改善建議
a	偉業街和開源道路路口迴旋處	優化路口布局設計，探討將交通分流到周邊路口，擬議路口布局改善建議在「觀塘行動區規劃及工程可行性研究」作進一步研究 (參考第 6 章開源線)
b	巧明街和駿業街路口	擴闊駿業街行車路和優化路口布局設計 (參考第 6 章駿業線)
c	觀塘道和開源道路路口迴旋處	把握觀塘市中心重建發展機遇，提升路口容量，擬議改善方案將由市區重建局進一步推展
d	偉發道和偉業街路口	優化路口布局設計 (參考第 6 章敬業線)
e	常怡道和宏照道路路口	優化路口布局設計，提升路口容量。擬議路口布局改善建議在「九龍灣行動區規劃及工程可行性研究」作進一步研究
f	海濱道和祥業街路口	優化路口布局設計，提升路口容量。擬議路口布局改善建議在「九龍灣行動區規劃及工程可行性研究」作進一步研究

- 8.3. 實施以上交通改善建議和落實六號幹線後，我們預計區內道路網絡將可於正常水平下運作，足以應付未來轉型而產生的交通量。
- 8.4. 除頻繁的路旁上落客貨活動，違例泊車亦是其中一個造成區內交通擠塞的因素。儘管違例泊車情況嚴重，本研究發現觀塘及九龍灣商貿區的建築物內仍有大量空置時租泊車位。
- 8.5. 為遏止違例泊車和充分使用建築物內的泊車位，我們將推出兩個概念驗證測試，利用影像分析技術監察路旁上落客貨區的使用情況和違例泊車。詳情正在「發展九龍東為智慧城市區 – 可行性研究」探討。

¹ 待詳細設計落實後，部分路口工程可能會屬於《環境影響評估條例》的「指定工程項目」，或對豁免「指定工程項目」作實質改變，因而需要「環境許可證」方可進行及運作。

9. 泊車及上落貨位供應

- 9.1. 我們建議靈活運用在九龍東建築物內的上落貨位，以滿足貨車及旅遊巴夜間停泊的需求，上落貨位日間供上落貨使用而夜間則供貨車及旅遊巴停泊。視乎運輸署的意見，部分上落貨位仍會預留作上落貨使用，以配合個別營運需要。
- 9.2. 本研究的泊車調查顯示「辦公室」用途的泊車需求，以及「辦公室」總樓面面積多於 25,000 平方米和「零售」用途的上落貨需求明顯低於「香港規劃標準與準則」的要求。因此，我們建議九龍東的上述土地用途採用較低的泊車和上落貨位供應。
- 9.3. 運輸及房屋局/運輸署於二零一七年五月十九日在立法會交通事務委員會闡述了有關「泊車位政策」的文件。文件提及因應汽車持續的增長，泊車位的短缺情況愈見嚴重。運輸署在建議發展項目所需提供的泊車位數目時，將彈性地採用在泊車位標準範圍內較高的標準。
- 9.4. 考慮到本研究的結果和最新的泊車位政策，我們建議應按建築物個別情況決定其泊車位供應。建築物的土地用途與運輸的相互影響，和其他相關因素包括規劃意向、地盤限制和界面問題、現有及未來的運輸基建供應、有否降低泊車位供應的替代措施(如共用夜間泊車位及實時空置車位數據)等，亦應納入考慮之內。

10. 建築物界線後移以擴闊行人路的建議

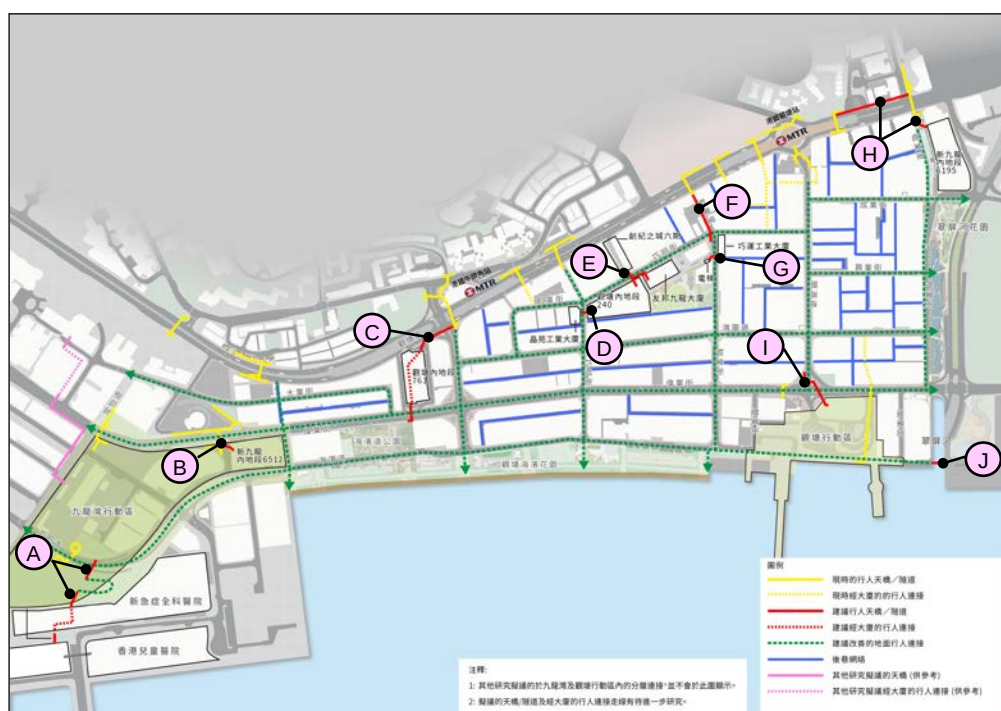
- 10.1. 實施各項行人環境改善建議後，將提升區內的行人設施的服務水平至可接受水平，並可配合觀塘商貿區的持續發展。
- 10.2. 現有觀塘(西部)發展大綱圖已規定大部分建築物界線實施後移，後移界線寬度介乎 1.2 米至 7.2 米不等。隨著區內轉型及重建，沿行人路騰出的空間可提供綠化及街道設施，改善景觀及提供可寫意蹣跚的行人環境。
- 10.3. 實現這些建議需取決於個別私人地段重建的意願，我們將繼續推動改善區內行人環境。

11. 建議的分層行人連接

- 11.1. 為加強區內連繫和暢達度，政府於 2016 年推出「促進私營機構提供行人連接」政策。若私人業主根據已規劃的行人網絡提出自資興建行人天橋或隧道等建議，政府會豁免相關修訂土地契約的補價，促使有關計劃早日落實。

11.2. 我們審視了相關分區計劃大綱圖和發展大綱圖，及考慮行人流量分析和區內其他擬議發展等因素後，提出以下建議：

- A. 將連接海濱至新急症全科醫院的園景美化高架行人道(有待詳細設計)，以地面通道和行人天橋進一步伸延至九龍灣行動區；
- B. 新增行人天橋連接現有橫跨偉業街的行人天橋至發展中的商業用地(新九龍內地段 6512)；
- C. 新增行人隧道，以連接現有牛頭角港鐵站行人隧道，發展中的商業用地(觀塘內地段 761)，以及海濱道公園；
- D. 建議橫跨巧明街的行人天橋以連接發展中的商業用地(觀塘內地段 240)和晶苑工業大廈(擬作重建)；
- E. 建議橫跨巧明街的行人天橋，以連接發展中的商業用地(觀塘內地段 240)、創紀之城 6 期和友邦九龍大樓；
- F. 將駿業街的行人天橋，進一步伸延至駿業街 / 巧明街路口；
- G. 擬議天橋橫過駿業街；
- H. 新增行人天橋連接觀塘港鐵站、敬業里的現有行人天橋和新的商業用地(新九龍內地段 6195)；
- I. 新增行人天橋(有待研究)橫跨偉業街，連接至觀塘行動區；和
- J. 提供橫跨翠屏河的行人天橋方案。



11.3. 觀塘商貿區綜合行人連接網絡系統，詳見圖 11。

11.4. 另外，九龍灣行動區和觀塘行動區的規劃研究已提出分層行人連接的改善建議。詳情將另載於相關規劃研究中。

- 11.5. 以城市規劃角度來看，建立一個理想的公眾行人步行系統，除預計人流外，還需要考慮各種因素，例如安全度、舒適度、便利度和時間效率等。更應適當地考慮的是，由改善可步行度帶來的好處，以及連接不同私人發展項目所產生的協同效應，會帶動區內經濟活動及帶來其他無形的效益，如鼓勵市民多步行可減少車輛交通及相關社會成本和對環境的影響，以及藉倡導更環保、更健康和可持續的低碳社區生活，締造更大的公眾利益。
- 11.6. 我們建議以公共工程項目推展連接公共道路或政府建築物的分層行人連接。
- 11.7. 至於連接觀塘商貿區私人發展項目的分層行人連接，則較適合由私營機構或通過地契落實，從而使其走線可配合現有和擬議的私人發展，避免有更多構築物佔用有限的公共空間。
- 11.8. 部分擬議行人連接的走線和連接點的詳細可行性需視乎附近私人發展/重建計劃，其設計需進一步作審視。我們將會更新相關發展大綱圖並加入擬議的行人連接，令上文 11.1 節提及的政策措施可以應用。

12. 總結

- 12.1. 本研究已審視現時觀塘商貿區的行人與交通狀況及分析至 2031 年九龍東發展對該區的影響。本研究建議了短期及中長期行人及交通改善方案及建議，這些建議已逐步推展。長遠目標為優化行人設施、理順交通、改善公共運輸設施、締造優質綠化空間和街景及提升後巷吸引力。

圖 1	-	整體行人及交通環境改善框架
圖 2	-	短期改善方案
圖 3	-	順業線改善建議
圖 4	-	勵業線改善建議
圖 5	-	巧明線改善建議
圖 6	-	駿業線改善建議
圖 7	-	開源線改善建議
圖 8	-	敬業線改善建議
圖 9	-	東西走廊改善建議
圖 10	-	長期運輸基建改善建議
圖 11	-	觀塘商貿區的行人連接網絡

圖 1 - 整體行人及交通環境改善框架

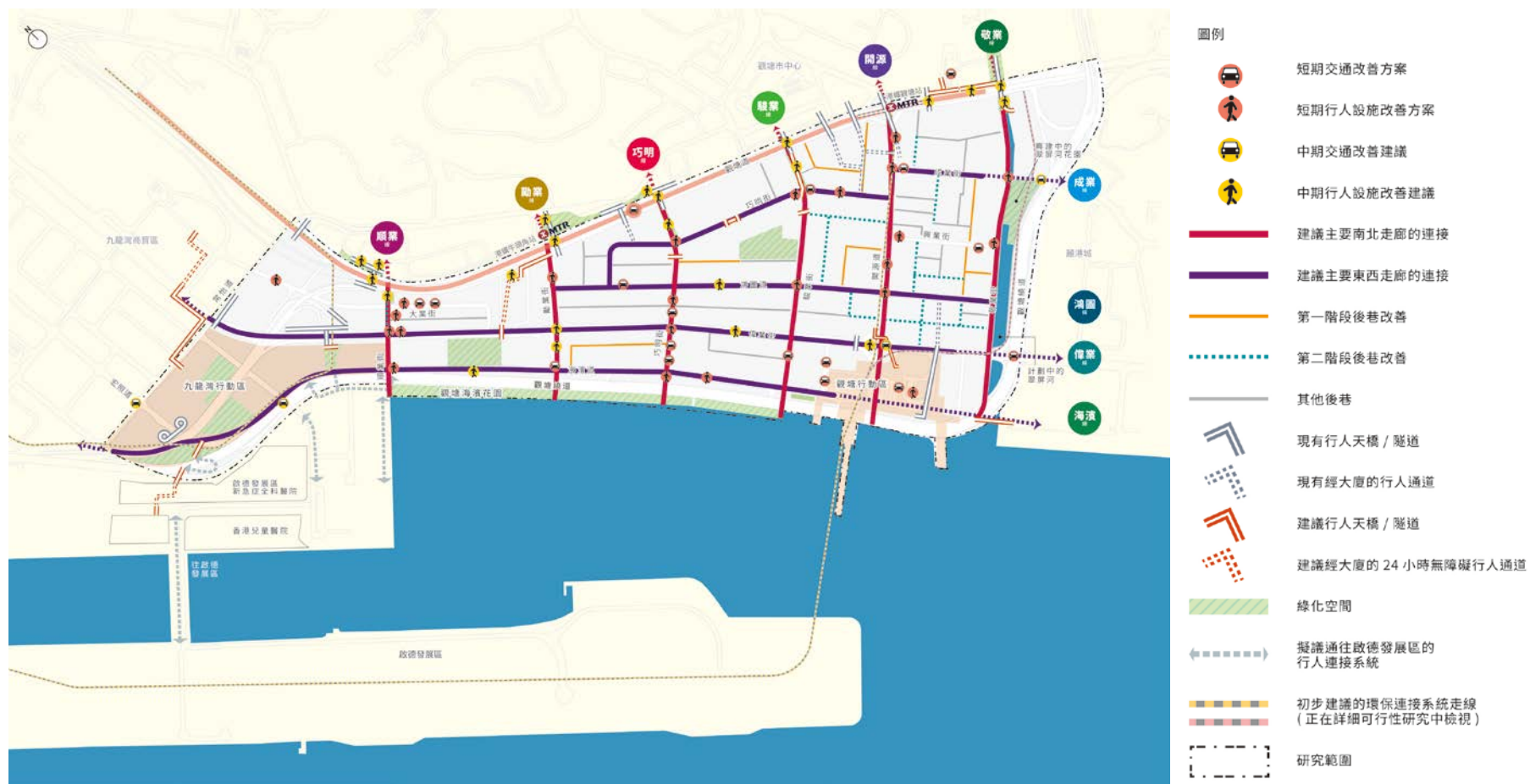


圖 2 - 短期改善方案



圖 3 - 順業線改善建議

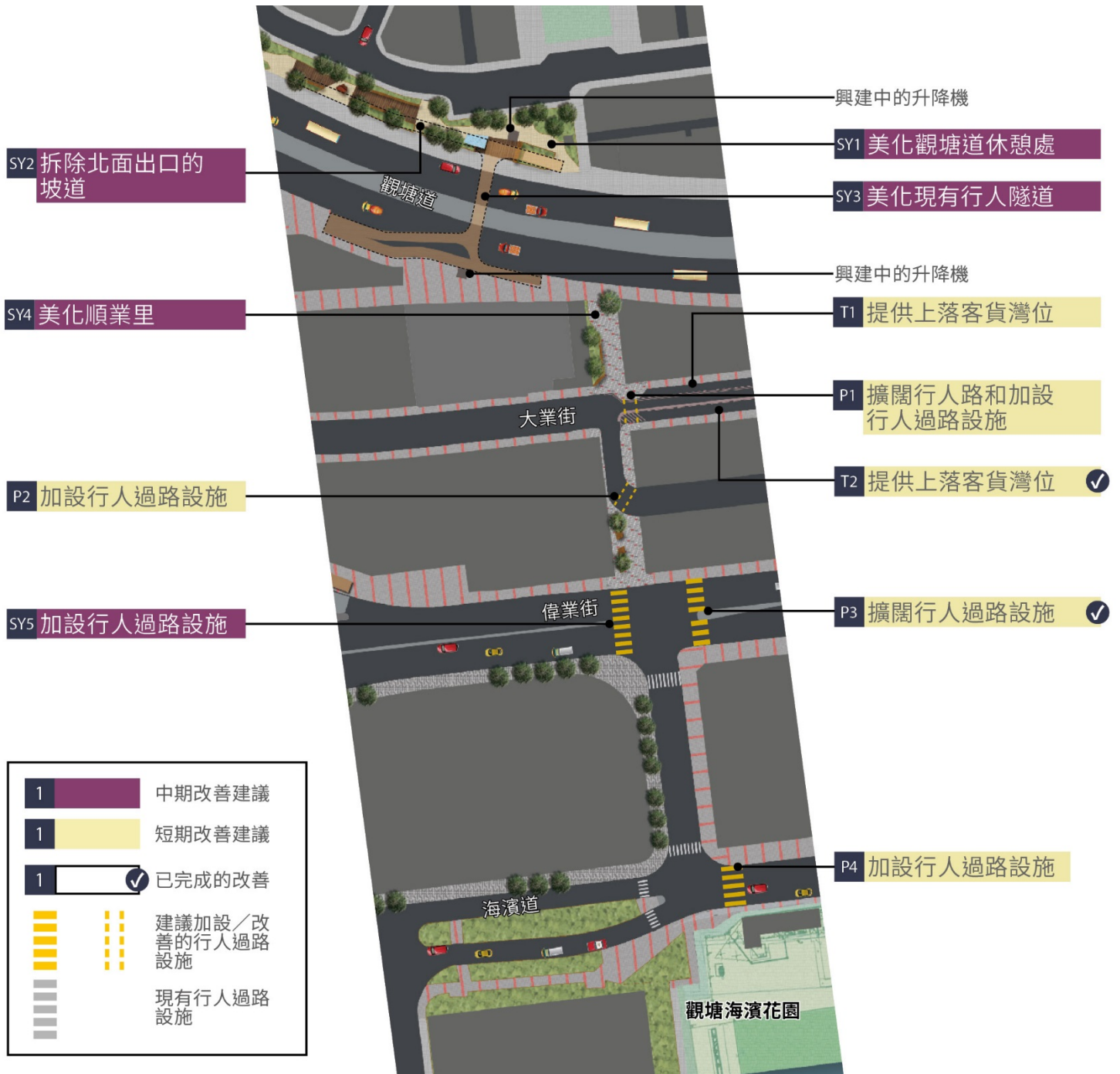


圖 4 - 勵業線改善建議

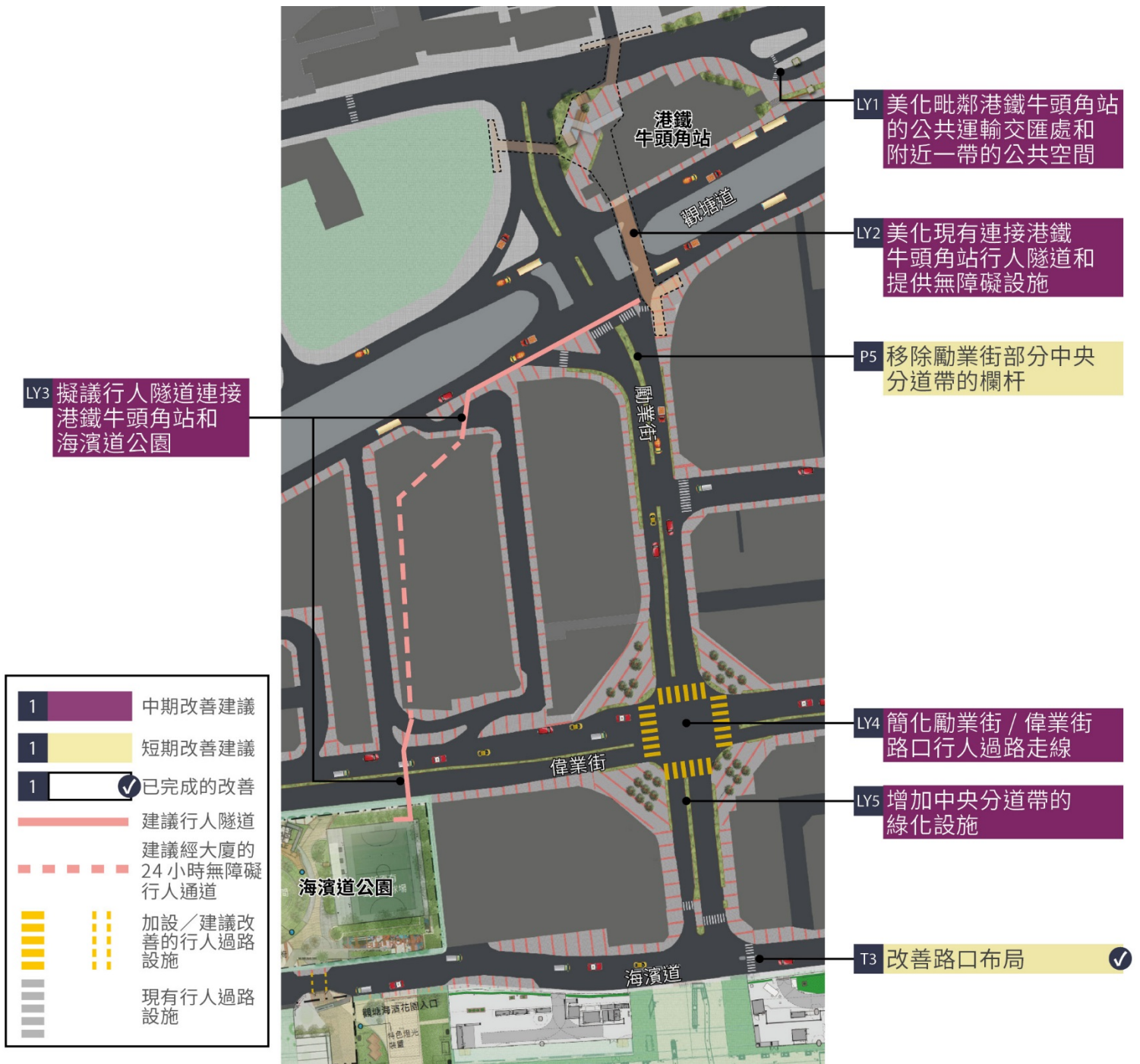


圖 5 - 巧明線改善建議

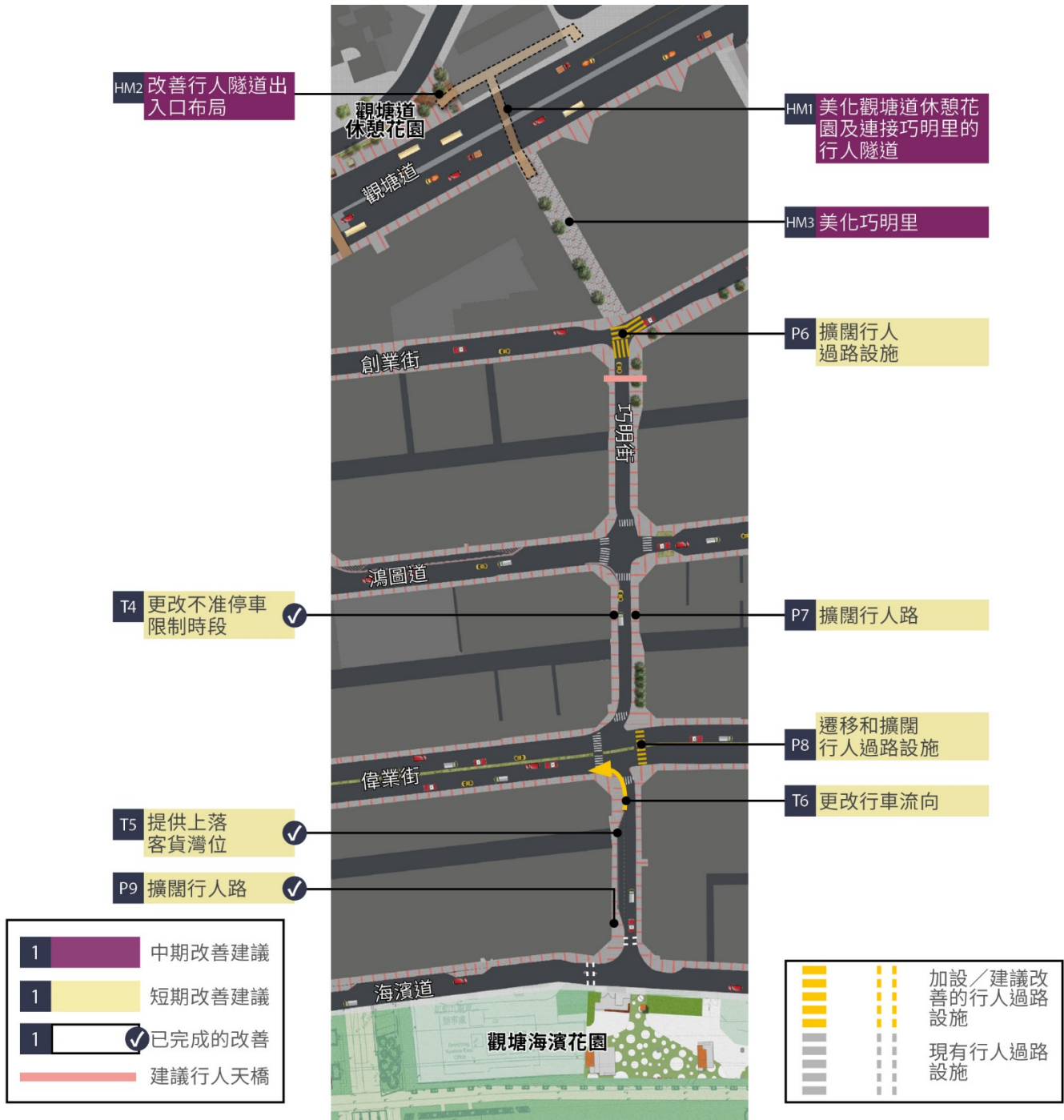


圖 6 - 駿業線改善建議

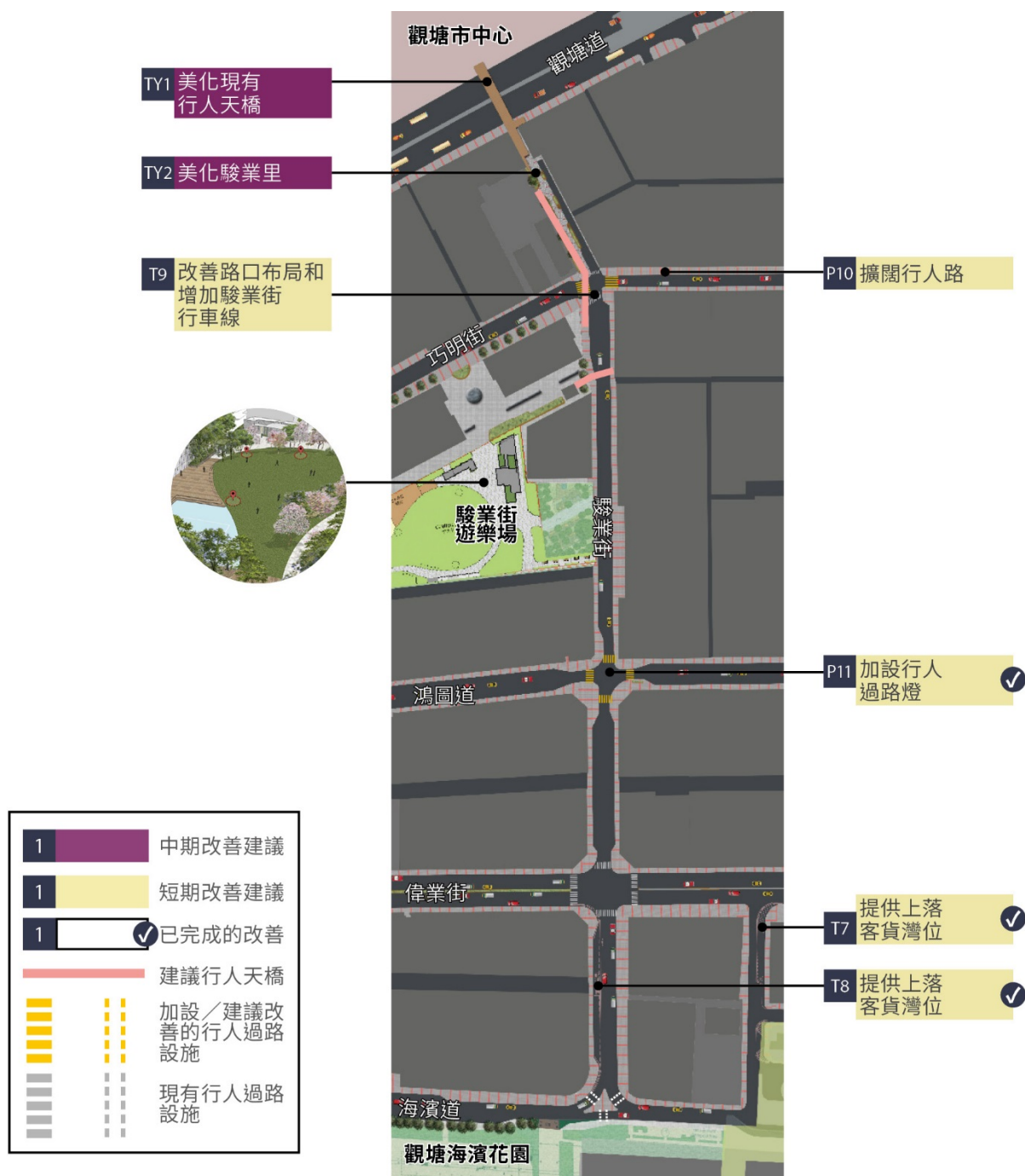


圖 7 - 開源線改善建議

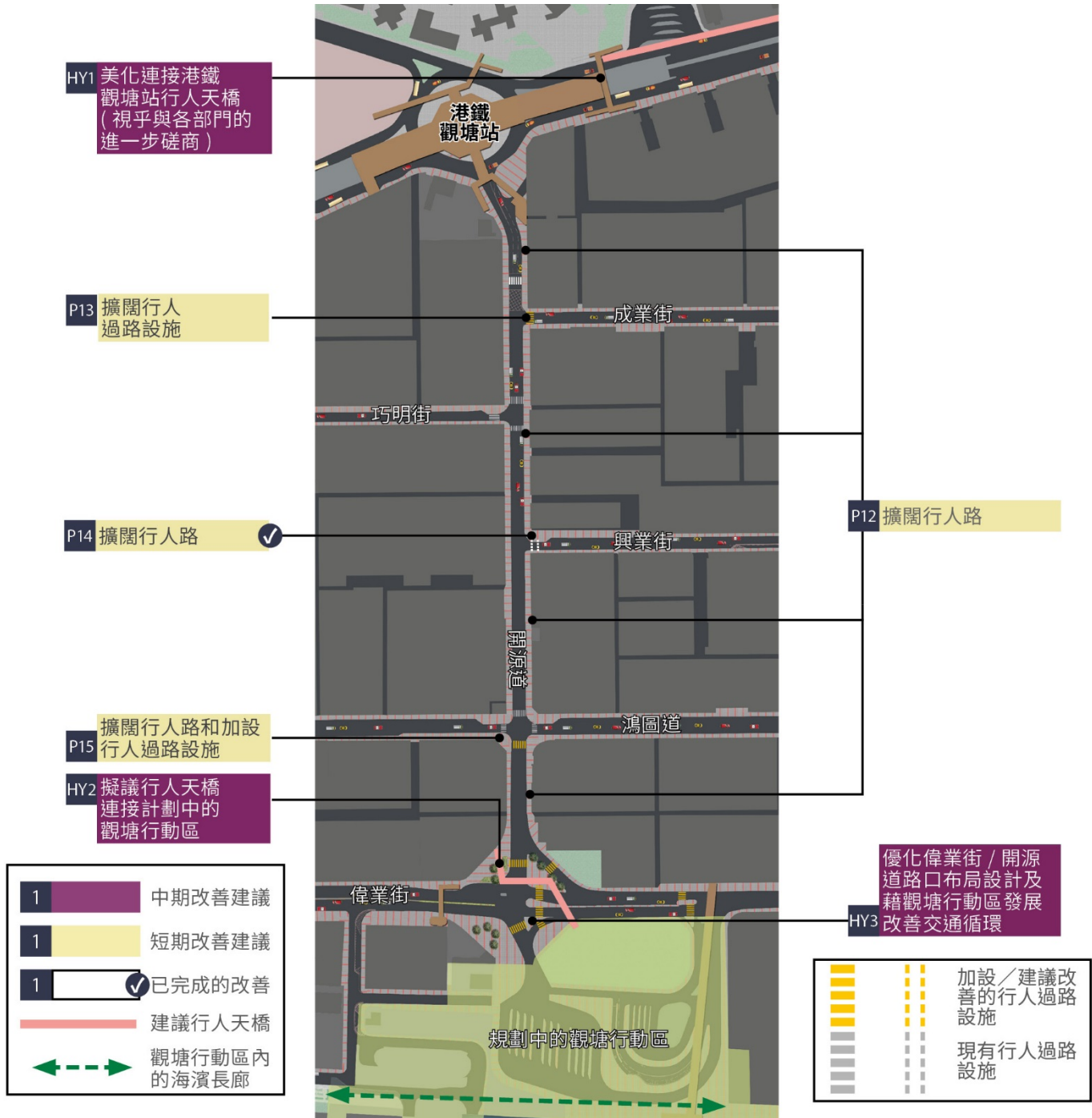


圖 8 - 敬業線改善建議

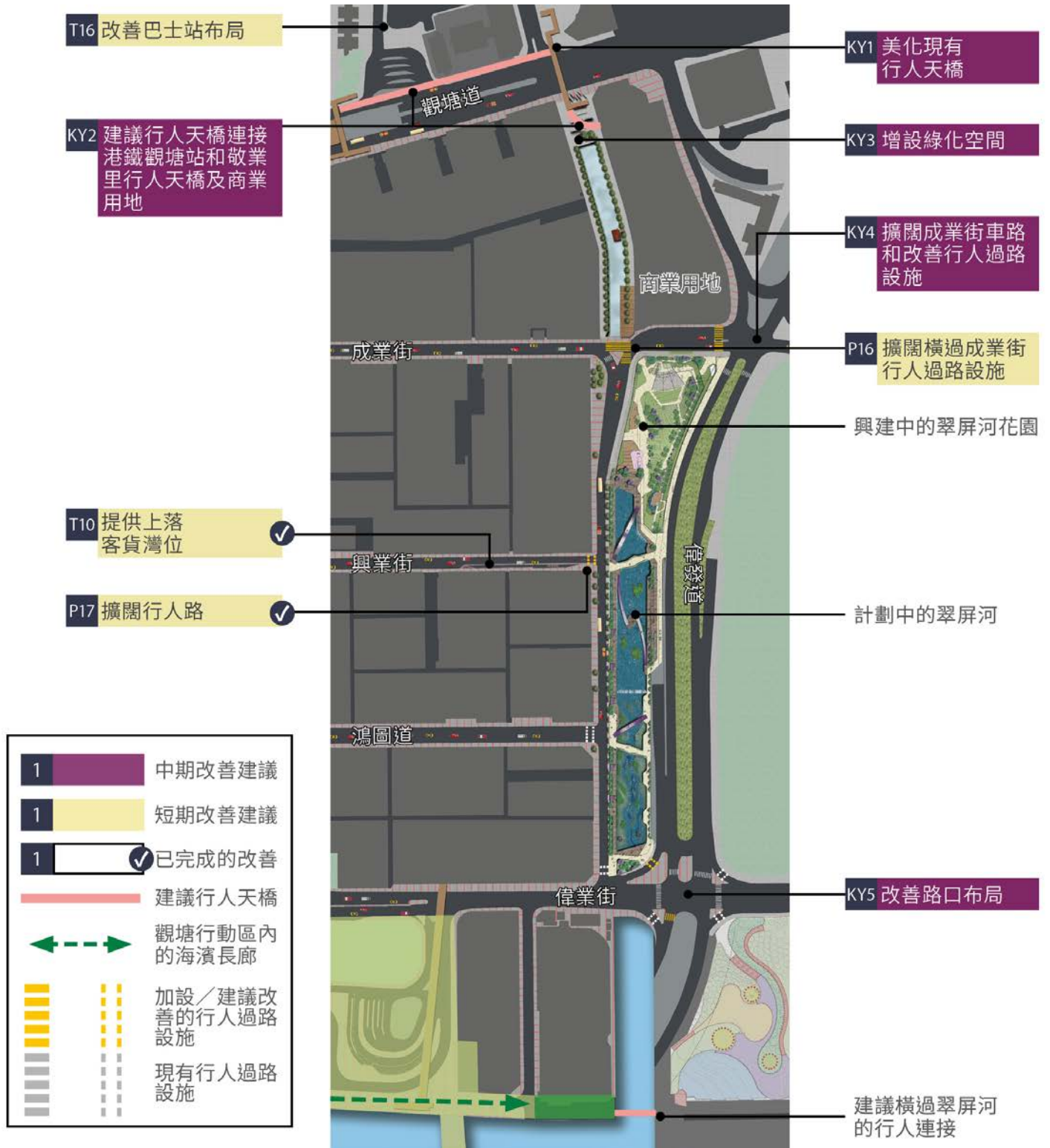


圖 10 - 長期運輸基建改善建議



圖 11 - 觀塘商貿區的行人連接網絡

