

「起動九龍東」  
九龍灣商貿區行人環境改善可行性研究  
第三階段公眾參與

## 目的

本文旨在向議員匯報「九龍灣商貿區行人環境改善 - 可行性研究」第二階段公眾參與所蒐集的意見，並介紹現正展開第三階段公眾參與活動，匯報短、中期路面改善措施的具體計劃及提出中、長期的行人網絡改善建議，亦就此建議徵詢議員的意見及尋求議員的支持。

## 背景

2. 起動九龍東辦事處於2013年6月發布起動九龍東概念總綱計劃3.0版本，除匯報穩步推展中的10項主要任務的進展，繼續聚焦在加強連繫、改善環境及釋放發展潛力三個方向，並提出發掘其他的機遇。「改善九龍灣的行人暢達度及街道景觀」是其中一項主要任務。

3. 為解決已發展區域道路網絡的擠塞問題和提高行人暢達度，我們須按循序漸進方式，滿足九龍東核心商業區在策略性、跨區、區內和地方等層面<sup>1</sup>的不同連繫目標。於策略性及跨區層面，路政署正籌劃興建中九龍幹線，以紓緩現時跨區的擠塞問題；於區內層面，土木工程拓展署亦正研究以環保連接系統加強連繫；而本研究則於地方層面，集中改善九龍灣區內的行人暢達度及交通狀況。

---

<sup>1</sup> 策略性層面指與策略性幹線的連繫，市民可藉這些便捷幹線經機場和跨境設施前往境外其他目的地。跨區層面指與本港其他主要商務中心的連繫，以促進商業活動。區內層面指九龍東區內各區之間的連繫，尤其是不在現有或計劃中的港鐵網絡服務範圍的地區。地方層面則指在步行範圍內的行人走廊、行人天橋、行人隧道和優化行人徑之間的連繫。

4. 我們在2013年2月正式委聘顧問展開研究。本研究旨在檢討現時九龍灣商貿區的行人環境及交通狀況，並預測未來行人及交通流量的增長，再進一步探討及建議可行的短期、中期及長期改善方案。我們期望在九龍灣商貿區營造一個可寫意踴躍及悠閒消遣的行人環境，將市民由九龍灣港鐵站更舒適地分流往九龍灣商貿區，及至啟德發展區海濱地帶，並期望達致交通暢順的道路網絡。本研究預期於2014年年底完成。

## 第二階段公眾參與的撮要

5. 第一及第二階段的公眾參與已於2013年6月及2014年1月完成。第一及第二階段的公眾參與收集了公眾對主要策略及短、中期路面改善方案的意見及建議。於第二階段公眾參與期間，我們於2013年11月諮詢了觀塘區議會屬下交通及運輸委員會(見觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第45/2013號)，並舉辦了一場公眾參與工作坊及專業學會論壇。

6. 於第二階段公眾參與中，我們提出了一個整體的環境改善框架，就區內3個重點範圍及17個獨立位置提供了不同的短、中期改善方案。從所蒐集的意見顯示，公眾普遍支持本研究建議的路面改善方案。

7. 我們把收集到有關短、中期路面改善方案的意見概述如下：

- 公眾一般贊同綠化和美化現有的休憩處，但另一方面，由於改變行人現有的步行習慣/路線選擇有一定困難，所以擔心有關方案在改善現有行人路徑擠擁狀況的成效。建議利用設計及活動，增加活力及吸引人流。
- 公眾關注從德福廣場二期通過大業街及常怡道現有行人天橋通往九龍灣商貿區南面的建議路線的吸引力和治安問題。公眾大致支持於大業街和兆業街路口增設交通燈以提升路面安全，但亦擔心設置交通燈會引致交通擠塞。

- 公眾普遍支持加強於港大附屬學院門外的行人暢達性及美化啟祥道行人隧道的建議。公眾亦關注到，於港大附屬學院和美羅中心及附近的人流和其他的車輛通道互相交錯的問題。
- 公眾對於建議的行人設施改善方案，及建議的交通路口改善位置表示支持。亦有公眾建議於行人過路處使用減速平台或加高路口交界處，以便行人過路。

### 路面改善方案的具體計劃

8. 於第二階段公眾參與中，我們提出了17個獨立位置的改善方案，包括10個行人設施(P1至P10)及7個交通路口的改善方案(T1至T7)。行人設施及交通路口的詳細位置，請參閱附上的第三階段公眾參與摘要(附件一)。我們於第二階段公眾參與中已詳細介紹10個行人設施的方案，於過去的數個月，我們與各有關部門已訂定時間表，分階段落實方案。至於另外7個交通路口的改善，我們於第二階段公眾參與中訂下了改善位置，現在已有詳細方案，以提升九龍灣區內主要路口及與中九龍幹線連接的通行能力。詳情如下：

- 路政署主要工程管理處將會為 T1 路口(啟祥道和宏光道交界)和 T2 路口(臨興街和宏光道交界)進行交通路口改善工程。土木工程拓展署將會為 3 個交通路口進行改善工程，包括 T3 路口(啟祥道和宏照道交界)、T4 路口(臨興街和宏照道交界)及 T7 路口(常怡道和宏照道交界)，以提升九龍灣區與啟德發展區的連接及交通暢達度。經重新評估後，T5 路口(常悅道和宏照道交界)於短、中期能滿足交通需求，故建議改善工程將按九龍灣行動區的未來發展及未來交通需求，再作進一步檢視。至於 T6 路口(臨豐街和宏照道交界)的交通路口改善工程，將由路政署市區九龍區域組進行。建議的詳細交通路口改善工程平面圖請參閱附件二至附件七。

- 就擬議的交通路口改善工程，有關部門會在工程期間實施合適的臨時交通措施，以緩解工程可能對附近道路交通的影響，並要求承建商實施塵埃和噪音管制措施，以確保工程不會對周邊環境造成重大影響。擬議工程計劃無須徵用私人土地或進行清拆，而為配合 T7 路口（常怡道和宏照道交界）的改善工程，環境保護署已同意輕微修改其管理下九龍灣綜合回收中心北面的界線。有關部門會按施工需要，或會就擬建的交通路口改善工程根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)有關條文刊登憲報。

9. 有鑑於公眾對於建議的行人設施改善方案，及建議的交通路口改善位置表示支持，我們將致力與運輸署、路政署、土木工程拓展署與康樂及文化事務署分階段推展行人設施及交通路口改善方案。預計工程實施時間表如下：

| 改善方案 |       | 預計動工年份 | 預計竣工年份    |
|------|-------|--------|-----------|
| 行人設施 | P2-P9 | 2014   | 2014-2016 |
| 交通路口 | T1-T2 | 2017   | 2018-2020 |
|      | T3-T4 | 2015   | 2017-2018 |
|      | T6-T7 |        |           |

有關P1 - 改善牛頭角道利基大廈對出行人過路處之工程，將與相鄰的跨區社區文化中心項目一併展開。而P10 - 加設宏展街行人過路處，將與九龍灣國際展貿中心之宏展街及展貿徑交通改善建議一併考慮。

### 中長期的行人連接網絡建議

10. 因應未來九龍灣商貿區的轉型，行人和交通流量將會相應增加。為著提升區內行人暢達性，實現一個能讓市民寫意踴躍及悠閒消遣的步行環境，本研究以目前九龍灣區內現有的行人網絡及規劃中的項目作為基礎，依據於第二階段公眾參與中所訂定的行人環境改善框架，並考慮了現在及未來九龍灣商貿區中的行人流向和活動，及公眾提出的有關意見，現提出中、長期行人連接網絡的建議。

11. 我們把建議的行人連接網絡分為7組連接路線，以連繫九龍灣商貿區的東西南北及鄰近的啟德發展區，希望為九龍灣商貿區編織出一張完整而富吸引力的行人連接網絡。我們將仔細考慮市民在公眾參與活動中提出的意見，以完善我們的建議方案。7組建議的行人連接如下：

### 綠色走廊

12. 於第二階段公眾參與中，我們建議「重點範圍1 - 綠色走廊（“GO<sub>2</sub>”網絡）」，希望以美化現有的休憩處和改善行人過路處的建議，提供一個綠色的步行環境以來往九龍灣商貿區。原本建議的範圍包括：（1）南北段 - 結合4個現有由啟祥道至常悅道的休憩處，及延伸至宏遠街及常怡道；（2）東西段 - 由南北段的「綠色走廊」，至宏冠道的一段臨華街。經進一步研究後，我們建議將綠色走廊沿臨華街向西延伸至九龍灣國際展貿中心，長遠優化成為一條主要的東西向行人通道。優化措施包括：改善行人過路處、綠化周邊環境、引入新的園景/街道佈置等。

### 綠色連線

13. 至於九龍灣商貿區西面部份的南北連繫，我們希望加強綠化及改善現有的地面行人連接路線，由北面的九龍灣國際展貿中心連繫至南面的MegaBox及擴展至未來九龍灣行動區。而位於常怡道和啟福道的三角綠化空間，未來有潛力成為匯合啟德發展區、建議的環保連接系統車站、九龍灣商貿區及未來發展的九龍灣行動區的行人交匯點。

### 北啟德線

14. 我們建議連繫至啟德發展區的北面，以九龍灣國際展貿中心旁南邊的空地為起點，以中九龍幹線項目中將興建的行人天橋作通道，橫跨啟福道，再連接旁邊啟德發展區中的未來發展項目，並與其規劃中的行人天橋系統接駁。此「北啟德線」更可與上述的「綠色走廊」及「綠色連線」相連，預計可成為來往九龍灣商貿區及啟德發展區的主要行人通道。

## 南啟德線

15. 於九龍灣商貿區的南邊，我們亦建議提供另一段與啟德發展區連接的行人路線。我們建議利用現有的位於宏光道及宏通街交界處附近的行人天橋，橫跨啟福道，並連接規劃中的行人天橋系統前往啟德發展區。為吸引行人使用上述的路線及改善步行環境，我們建議美化現有橫跨啟福道行人天橋的外觀。此「南啟德線」亦可與上述的「綠色連線」相連，通往九龍灣商貿區。我們亦會繼續研究將此路線連接未來發展的九龍灣行動區。

## 德福淘大線

16. 我們正與有關部門研究擴闊連接港鐵九龍灣站B出口橫跨觀塘道的行人天橋，並利用規劃中的跨區社區文化中心，連接至牛頭角道住宅區一帶。而於第二階段公眾參與中，我們建議拆除牛頭角道休憩花園內部份外牆以疏導人流，並改善牛頭角道利基大廈對出的行人過路處。我們已與有關部門商討，改善方案將與跨區社區文化中心項目一併展開。待項目完成後，該過路處一帶的行人環境及連繫將顯著改善。

## 兆業街線

17. 為了滿足未來的需求，紓緩現有橫跨偉業街近常悅道行人天橋的壓力，我們建議提供一條新建的行人連接路線：沿兆業街橫跨偉業街，並延伸至常怡道。我們建議第一階段先興建橫跨偉業街至業安工廠大廈1座旁的部分，此後再按未來九龍灣行動區的發展，進一步沿兆業街向東延展天橋，並向南延展至常怡道，及至宏泰道一帶。

## 大業街線

18. 於上一階段的公眾參與中，我們建議擴闊及美化大業街行人路以及美化常怡道現有行人天橋，增加行人舒適度及吸引行人使用此通道，疏導德福廣場橫跨現有偉業街行人天橋的需求。我們亦注意到在繁忙時間中，橫跨德福廣場及偉業街的行人需求有相當比例來自往來觀塘道及九龍灣商貿區的巴士乘客。故此，我們

將檢視疏導巴士乘客於觀塘道較南位置上落，並以康德道、大業街及常怡道行人天橋通往九龍灣商貿區。有關將兆業街/大業街路口轉為燈控路口的建議，我們關注到以燈號控制此路口可能會引致“車籠”的情況。我們與有關部門商議後，現建議維持現有的路口控制模式（即優先通行路口）。至於將兆業街/大業街路口提升為燈控路口的建議，我們會待發展未來的九龍灣行動區時作進一步審視。

## 行人連接網絡實施計劃

19. 在完成這階段的公眾參與後，我們將逐步統籌建議的行人連接網絡所需的資源及進行詳細技術研究及設計，並與各有關部門商討分階段落實方案。有關行人連接網絡的詳情及建議圖，請參閱附上的第三階段公眾參與摘要（附件一）。

## 未來路向

20. 雖然本研究現已進入了最後階段，但我們會繼續物色合適的行人及交通改善建議，以加強在該地區的連繫。我們已於2014年5月初開展另一項改善觀塘商貿區行人和交通環境的研究，以制定加強行人連接、步行暢達度和道路安全的可行建議。該觀塘商貿區研究將會繼續全面探討本研究所提出的長期交通管理措施的可行性。我們亦將開展九龍灣行動區的規劃及工程研究，以審視及制定可行的發展方案，並研究行動區及周邊地區之間的連貫性。我們將於今年較後時間，再到觀塘區議會匯報以上兩項研究的進展及初步結果。我們會繼續與各區議員及公眾緊密連繫，並肩努力起動九龍東。

## 意見徵詢

21. 第三階段公眾參與現已展開。我們歡迎議員就擬議的中、長期行人連接網絡改善方案及擬議交通路口改善工程提出意見及予以支持，並給予寶貴建議。

附件：

附件一：第三階段公眾參與摘要

附件二：T1路口（啟祥道和宏光道交界）改善工程平面圖

附件三：T2路口（臨興街和宏光道交界）改善工程平面圖

附件四：T3路口（啟祥道和宏照道交界）改善工程平面圖

附件五：T4路口（臨興街和宏照道交界）改善工程平面圖

附件六：T6路口（臨豐街和宏照道交界）改善工程平面圖

附件七：T7路口（常怡道和宏照道交界）改善工程平面圖

發展局

起動九龍東辦事處

二零一四年六月

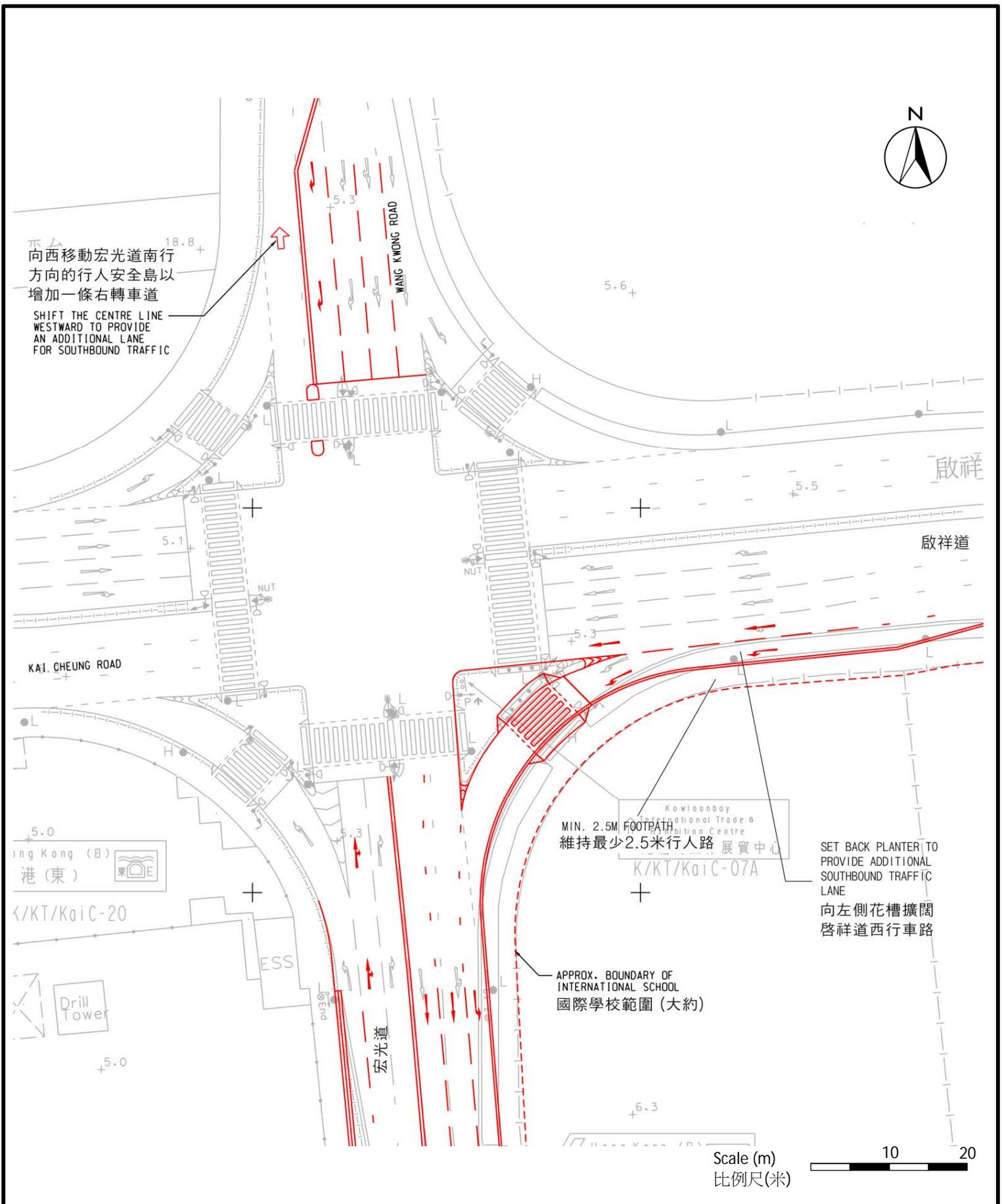


# 九龍灣商貿區行人環境改善 可行性研究

Kowloon Bay Business Area (KBBA)  
Pedestrian Environment Improvement  
Feasibility Study

---

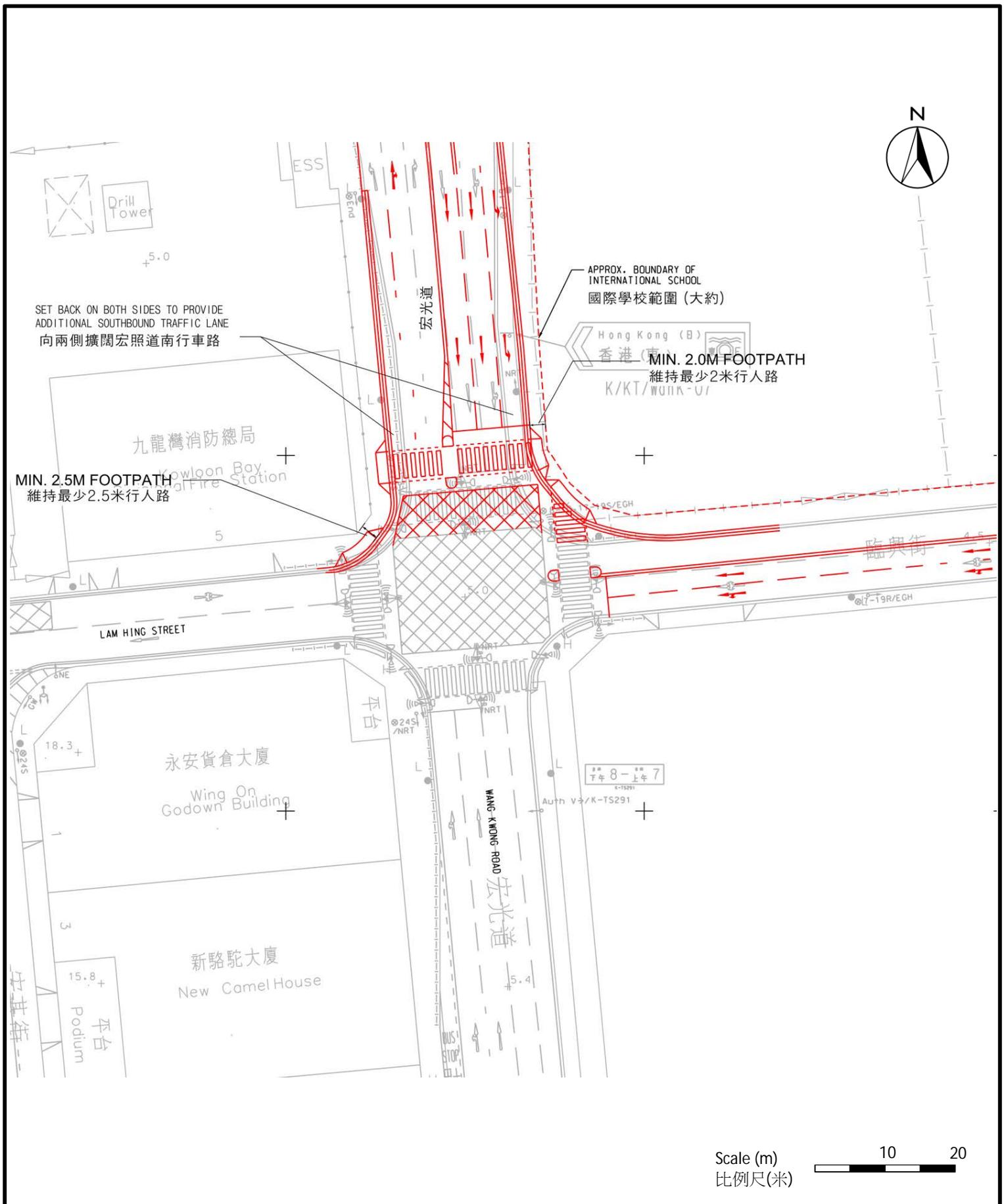
第三階段公眾參與摘要  
Stage 3 Public Engagement Digest



T1 - Junction Improvement Proposal  
at Kai Cheung Road / Wang Kwong Road

T1路口（啟祥道和宏光道交界）改善工程的平面圖

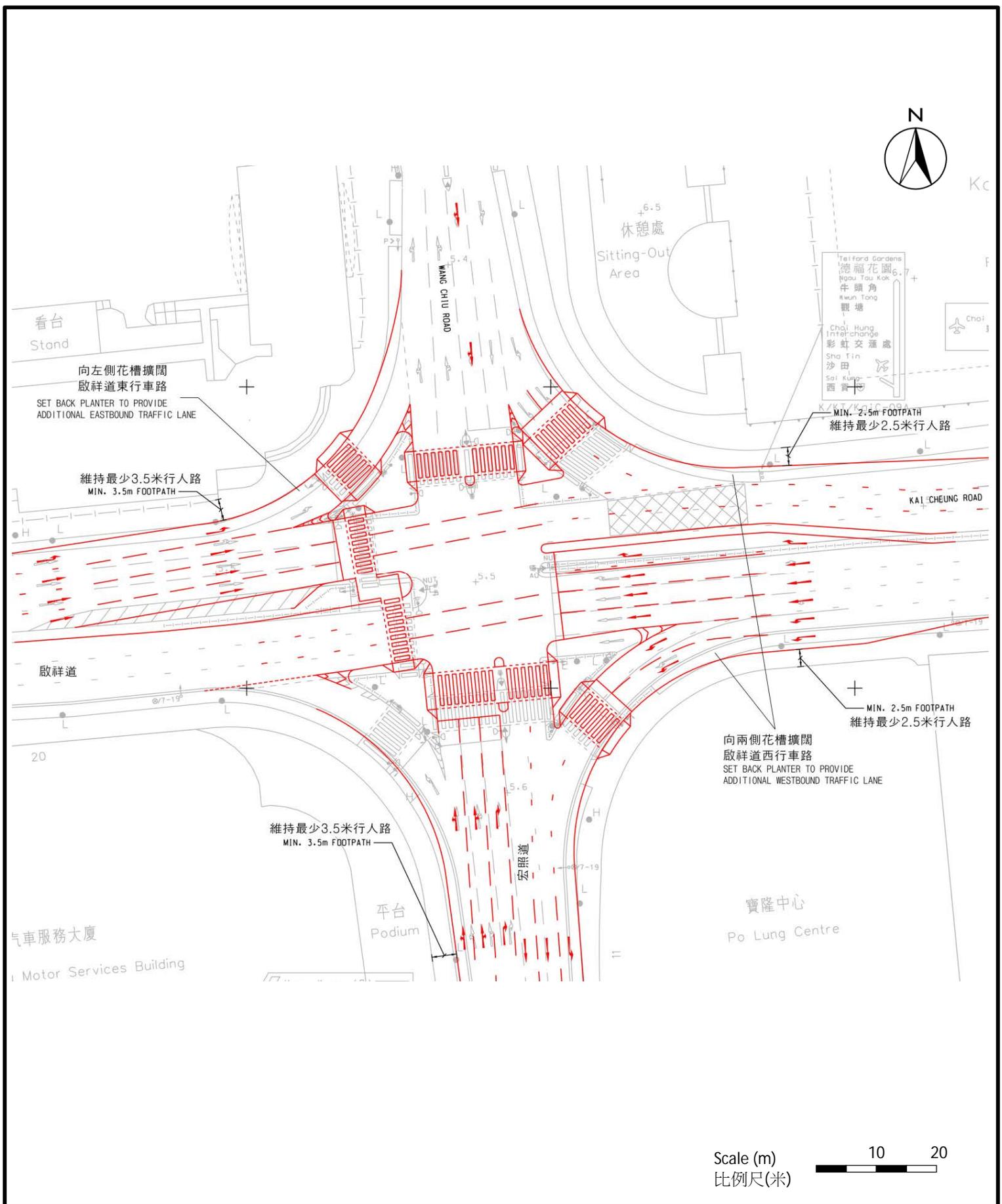
附件2



T2 - Junction Improvement Proposal  
at Lam Hing Street / Wang Kwong Road

T2路口（臨興街和宏光道交界）改善工程的平面圖

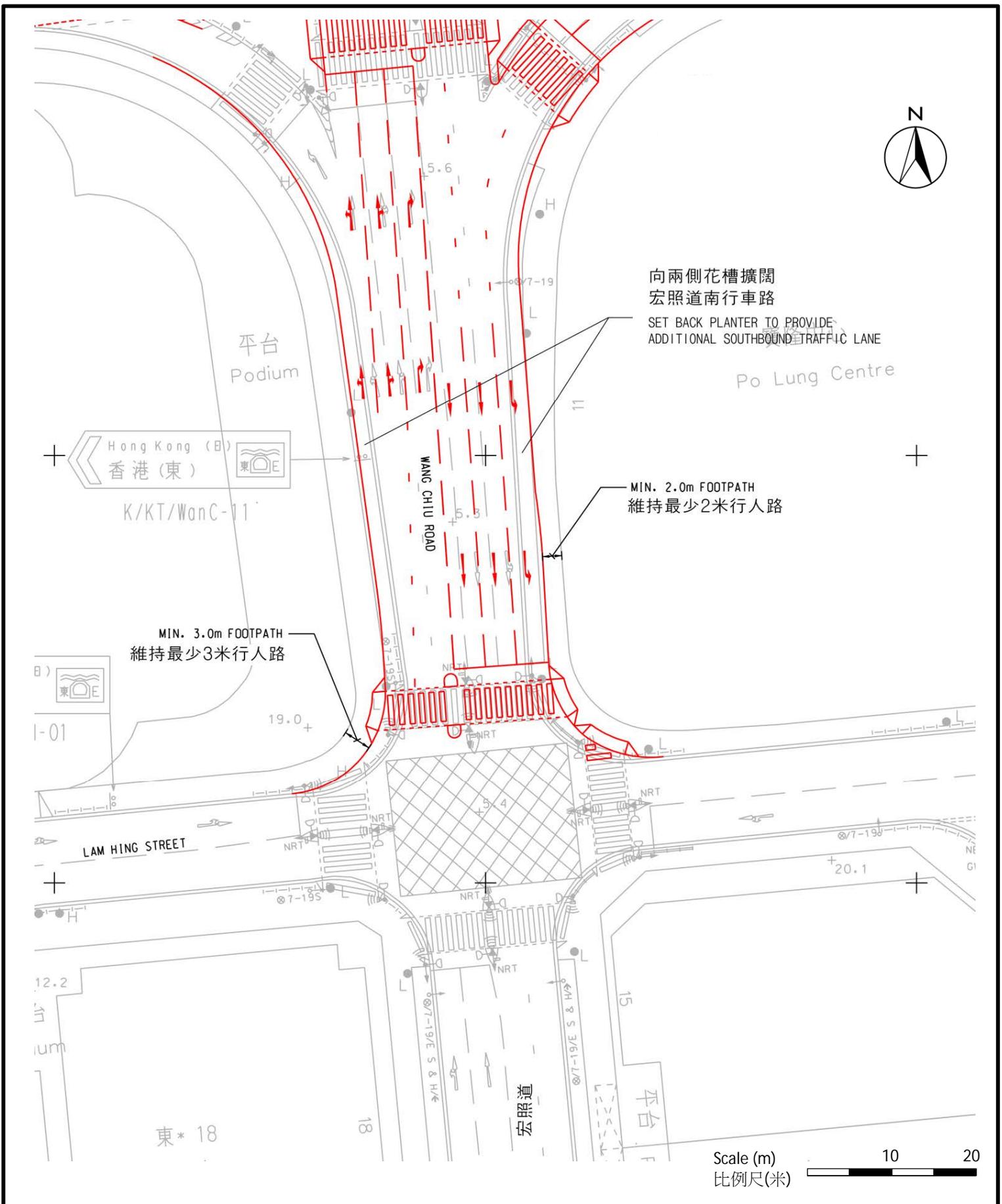
附件3



T3 - Junction Improvement Proposal  
at Kai Cheung Road / Wang Chiu Road

T3路口（啟祥道和宏照道交界）改善工程的平面圖

附件4



T4 - Junction Improvement Proposal  
at Lam Hing Street / Wang Chiu Road

T4路口（臨興街和宏照道交界）改善工程的平面圖

附件5



