



香港特別行政區政府
發展局



合約編號 WQ/056/18

九龍東
勵業街
技術研用
地究

行政摘要
2023 年 1 月

規劃顧問服務 九龍東勵業街用地技術研究

- 行政摘要 -

客戶

起動九龍東辦事處

牽頭/規劃顧問及視覺影響專家

城市規劃顧問有限公司

建築顧問/認可人士

何顯毅建築工程師樓地產發展顧問有限公司

交通及運輸顧問

弘達顧問有限公司

工程顧問

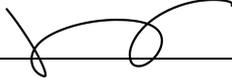
毅達集團有限公司

環境顧問

瑞峰工程顧問有限公司

檔案編號：DB/LYS

代表城市規劃顧問有限公司

批准人員：  _____

職位： 總監 _____

日期： 2023年1月18日 _____

2023年1月

目錄

1 序言

- 1.1 研究背景及目的
- 1.2 研究範圍

2 主要考慮因素

- 2.1 規劃原則及發展主題
- 2.2 土地用途兼容性及城市設計考慮
- 2.3 主要的發展限制及機遇
- 2.4 建築設計考慮
- 2.5 可發展範圍

3 建議設計

- 3.1 建議的土地用途分佈和預算及主要發展參數
- 3.2 建議設計
- 3.3 發展階段及時間表
- 3.4 就項目地盤建議的土地用途地帶

4 建議設計的技術性評估

5 總結

參考: DB/LYS
日期: 2023 年 1 月

規劃顧問服務 九龍東勵業街用地技術研究

- 行政摘要 - (內文如有差異, 以英文版本為準)

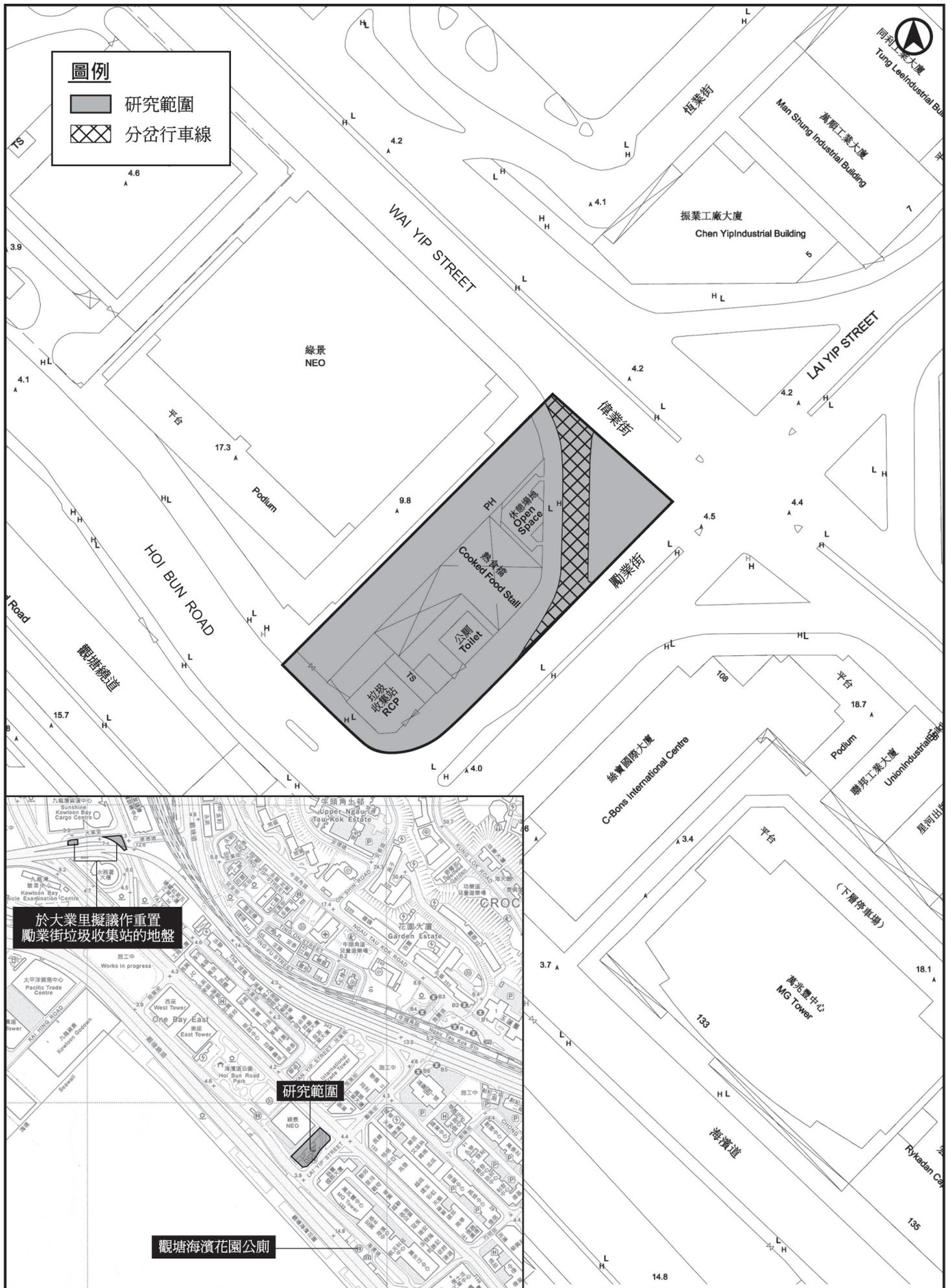
1 序言

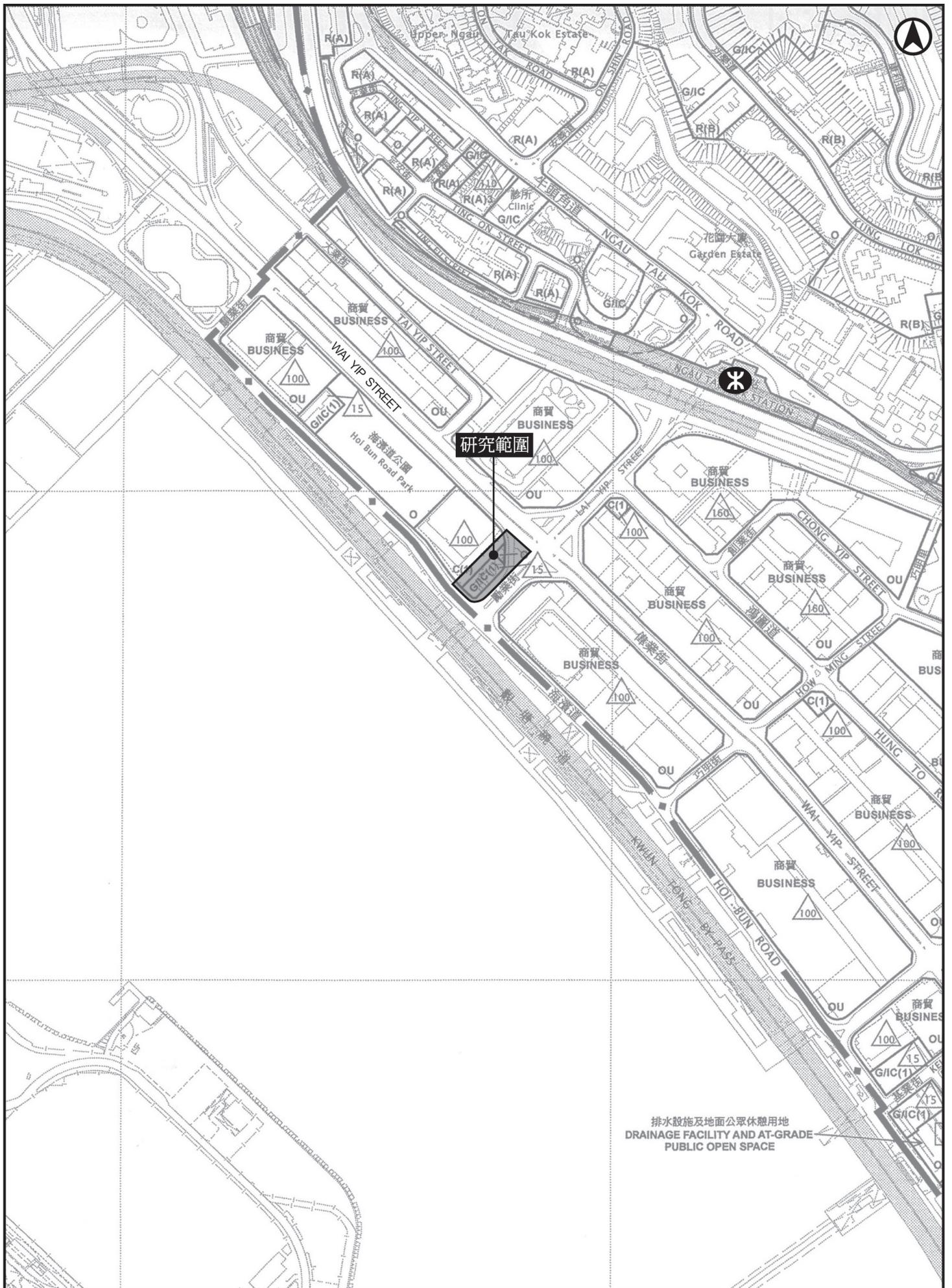
1.1 研究背景及目的

- 1.1.1 城市規劃顧問有限公司受起動九龍東辦事處委託展開九龍東勵業街用地技術研究(下稱「本研究」), 探討勵業街近觀塘海濱的一幅用地(下稱「研究範圍」)的合適土地用途(包括文化、藝術及創意產業用途)。
- 1.1.2 本研究為推進 2017 年的《施政綱領》, 檢討研究範圍將來的用途。本研究的主要目的為探索研究範圍的發展潛力及確立合適的土地用途, 當中包括提供空間作文化、藝術及創意產業用途。本研究亦為研究範圍建議合適的法定土地用途地帶。
- 1.1.3 研究過程包括審視合適的文化、藝術及創意產業用途及最佳的發展潛力, 並為研究範圍擬備建議設計, 及進行相關技術評估, 包括交通及運輸影響評估和視覺評估。本研究亦會擬備污水渠改道計劃及評估因車輛/煙囪排放而須要關設的緩衝距離。
- 1.1.4 本研究由城市規劃顧問有限公司作牽頭/規劃顧問及視覺評估專家, 並由何顯毅建築工程師樓地產發展顧問有限公司作建築顧問; 弘達顧問有限公司作交通及運輸顧問; 毅達集團有限公司作工程顧問; 及瑞峰工程顧問有限公司作環境顧問。

1.2 研究範圍

- 1.2.1 研究範圍佔地約 2,500 平方米, 東北面以偉業街為界, 東南面以勵業街為界, 西南面以海濱道為界, 西北面則是「綠景」(商業發展)(參照圖 1.1)。現時研究範圍內有熟食小販市場、垃圾收集站、公廁、約 122 平方米的休憩處、種植地帶及一條左轉的行車線。熟食小販市場將會關閉並不會重新安置。垃圾收集站則會在研究範圍外重置。由於觀塘海濱花園已設有公廁(距離研究範圍約 160 米), 因此研究範圍將不會重置公廁。勵業街休憩處亦沒有重置的需要。
- 1.2.2 研究範圍位於《觀塘(南部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14S/24》(下稱「核准圖」)中的「政府、機構或社區(1)」、「商業(1)」、「休憩用地」地帶及顯示為「道路」的地方。「政府、機構或社區(1)」及「商業(1)」地帶的建築物高度限制分別為主水平基準以上 15 米和 100 米(參照圖 1.2)。根據《觀塘(西部)發展大綱圖編號 D/K14A/2》(下稱「發展大綱圖」), 大部分的研究範圍顯示為「政府」, 研究範圍北面小部分則顯示為「鄰舍休憩用地」(參照圖 1.3)。發展大綱圖沿海濱道劃定了一條 4 米的全高度的建築物後移界線。
- 1.2.3 參照觀塘商貿區(牛頭角部份)行人環境改善工程勘察研究(合約編號: CE 26/2017 (HY)), 建議移除研究範圍內的勵業街左轉行車線, 以簡化行人過路處的布局, 改善勵業街/偉業街路口的行人暢達性。根據最新資料, 考慮中的路口設計將保留左轉車流(參照圖 1.4)。





DB/LYS

圖1.2 觀塘 (南部) 分區計劃大綱核准圖編號 S/K14S/24
比例 1:5,000

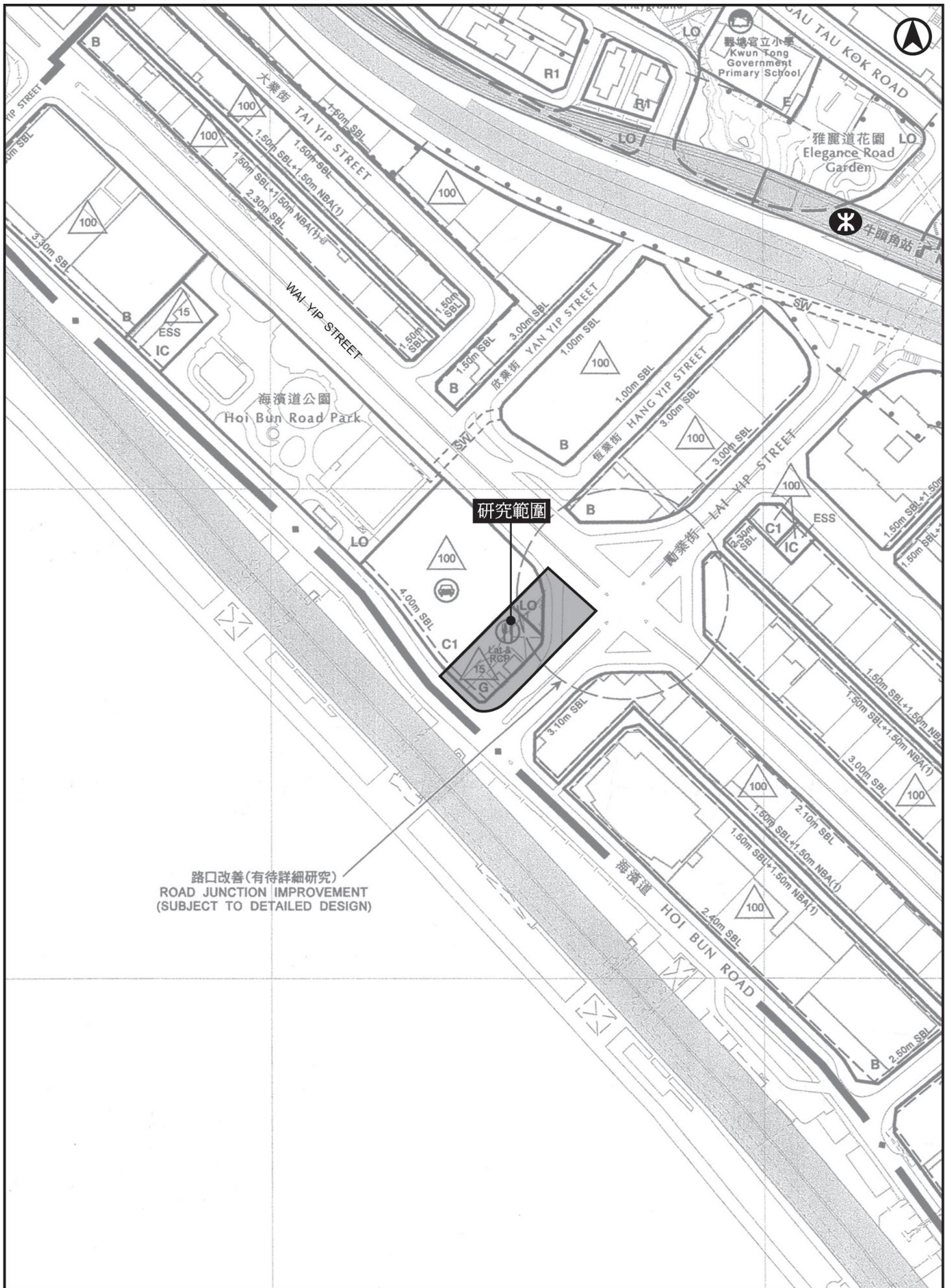
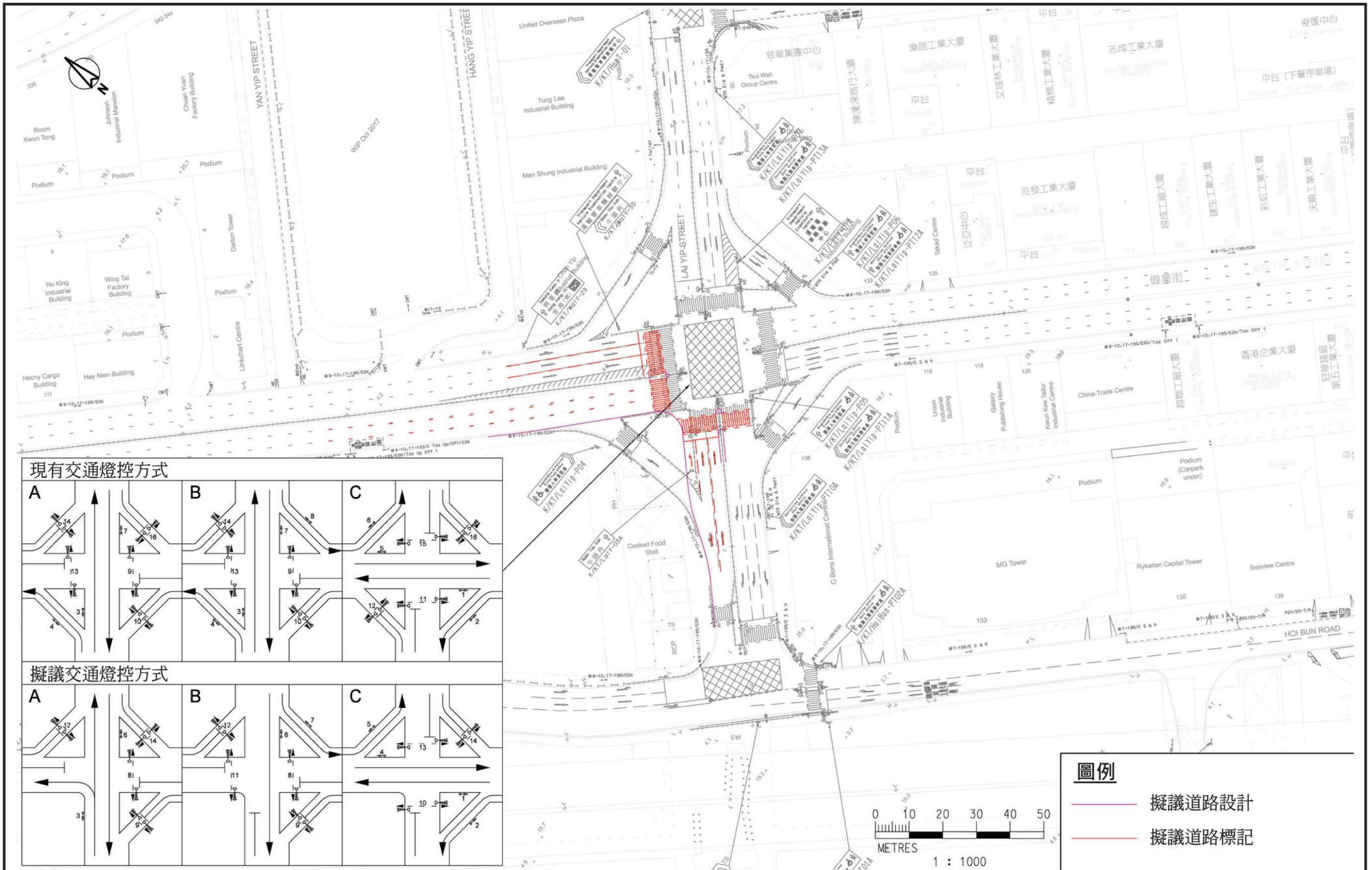


圖1.3 觀塘 (西部) 發展大綱圖編號 D/K14A/2
 比例 1:2,500



DB/LYS

圖1.4 偉業街 / 勵業街路口的設計
(由其他項目落實)

2 主要考慮因素

2.1 規劃原則及發展主題

第二個商業核心區策略

2.1.1 《香港 2030+: 跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（下稱「《香港 2030+》」）訂定了香港的發展願景和策略，包括規劃宜居的高密度城市、迎接新的經濟挑戰與機遇及創造容量以達致可持續發展。九龍東包括舊啟德機場、觀塘商貿區及九龍灣商貿區已規劃成為香港第二個核心商業區（下稱「**CBD2**」），以支持經濟發展和增強香港在國際間的競爭力。起動九龍東的措施是根據 **CBD2** 策略而制定，著眼於「連繫」、「品牌」、「設計」和「多元化」。

2.1.2 在這背景下，研究範圍的未來發展應配合宏觀的 **CBD2** 策略，特別在「連繫」、「品牌」、「設計」和「多元化」方面。

連繫

2.1.3 起動九龍東措施已制定了不同計劃以提升及延伸通往牛頭角港鐵站、其他交通樞紐和海濱之間的行人連接。研究範圍附近亦有數個進行中的交通及行人環境改善研究。這些研究中的建議將納入研究範圍的概念性設計方案中作考慮，好使研究範圍與周邊能無縫連接及配合 **CBD2** 的綜合交通及行人規劃。

品牌

2.1.4 九龍東被定位為 **CBD2** 及香港的智慧城市試點。研究範圍中的未來發展應配合此願景，運用地方營造方法及綠色智慧措施。

2.1.5 隔著海濱道的另一面為「反轉天橋底」項目，主要用作文化、藝術及創意產業用途，研究範圍應呼應並延伸此用途，以協同手法加強地區特性。

設計

2.1.6 研究範圍處於連接港鐵站及海濱的主要行人走廊的策略性位置，並有開放的海濱景觀，將來的發展將明顯可見。因此，將來的發展需具標誌性設計，並著重於提供優質的街道環境（如地面層設計、創造生氣洋溢的街景等），以提升街道活力及吸引市民到海濱。

多元化

2.1.7 研究範圍擬議作商業用途以配合 **CBD2** 的願景。儘管如此，研究範圍應提供配套設施，以提升區內於辦公時間外的活力。因此，多元化的用途（包括文化、藝術及創意產業用途、餐飲和零售設施）能兼容和支持更平衡及可持續的生活模式。

2.1.8 將來的發展應將文化藝術融入城市生活，促進九龍東轉變成為工作、玩樂、寫意踴躍、悠閒消遣的地點。

維多利亞港及其海旁地帶《海港規劃指引》

- 2.1.9 研究範圍位於九龍東海濱，將來的發展需符合維多利亞港及其海旁地帶的《海港規劃指引》及《海港規劃原則》，當中包括以下方面的考慮：

土地用途規劃

- 2.1.10 以建立朝氣蓬勃和多姿多彩的海濱，應鼓勵混合發展商業（零售和飲食）及文化、藝術及創意產業用途，而商業（辦公室）用途則能提供就業機會以滿足區內的社會經濟需求，達致更好的職住平衡。

城市設計及園景美化

- 2.1.11 在優化發展潛力的同時，發展密度及建築物高度應顧及海濱及海旁地區的環境。海港及山脊線的主要景觀走廊應被保留，並應考慮以具特色的設計突顯維多利亞港作為香港的地標。
- 2.1.12 在街景設計方面，應鼓勵創造生氣洋溢的街景，並進行各式各樣的活動，如於沿海旁設置商舖以提升街道活力，連接海濱以增添生氣，並應盡可能增加綠化空間。

交通連接

- 2.1.13 應鼓勵設置沿海濱連貫的地面行人通道。

可持續發展

- 2.1.14 研究範圍的將來發展應平衡經濟、社會及環境方面的考慮。在建築設計方面，初步設計方案應採用綠色建築設計原則（如《可持續發展建築設計指南》），以改善附近環境的微氣候。

推廣文化、藝術及創意產業

- 2.1.15 2017 年的《施政綱領》中提及審視在研究範圍提供空間作文化、藝術及創意產業用途的可能性，因此初步設計方案應落實此願景，在研究範圍中提供合適的空間推廣文化、藝術及創意產業用途。

2.2 土地用途兼容性及城市設計考慮

土地用途兼容性

2.2.1 研究範圍位於觀塘商貿區，亦是 CBD2 的一部份。因過往的工業發展歷史及鄰近九龍灣商貿區，研究範圍的周邊主要為商業及工業用途。為配合當區的規劃意向，區內多棟工業大廈已規劃重建作辦公室用途。

城市設計考慮

2.2.2 在《香港規劃標準與準則》第十一章「城市設計指引」的第 6.2 章，提及在從宏觀及微觀層面上締造美感和功能兼備的一般指引。在宏觀層面，應評估和考慮天然景觀、文化或社會經濟資產在地理和視覺景象質素上的直接及間接影響；在微觀層面，應考慮設置人本比例的街景及設施，以提升整體行人體驗。

2.2.3 在建築物高度方面，研究範圍附近的建築物高度為主水平基準以上 50 米至 129.5 米（九龍東如心酒店）（參照圖 2.1）。沿觀塘海濱用地的建築物高度限制主要為主水平基準以上 100 米。此外，位於研究範圍北面的主要九龍山脊線應予以保留。初步設計方案的建築物高度亦應參考周邊的建築物高度輪廓及山脊線。建築物的設計、比例及體積最終應與周邊的城市景觀互相協調。



圖 2.1 周邊的建築物高度

2.2.4 根據啟德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工（合約編號 CE 35/2006(CE)）的空氣流通評估，勵業街、海濱道及偉業街確立為三條通風廊，讓東南盛行風及海陸風流入觀塘區。為避免對通風廊的負面影響，以保持空氣流通，研究範圍將來的建築物的佈局及座向應從通風廊後移，並與盛行風的方向一致。

2.3 主要發展限制及機遇

2.3.1 在為研究範圍及周邊地區進行基線檢討後，確定了主要的發展限制及機遇並概述如下：

主要的發展限制

出入口安排

2.3.2 研究範圍東北面以偉業街為界，東南面以勵業街為界，西南面以海濱道為界，在檢視了道路設計和交通統計後，以上道路的分類為：

- 偉業街西行（順業街及勵業街段）：三條行車道的主要幹路；
- 勵業街北行（海濱道及偉業街段）：兩條行車道的區域幹道；及
- 海濱道東行（勵業街及順業街段）：兩條行車道的區內幹道。

2.3.3 研究範圍現有兩個分別位於海濱道及勵業街的車輛出入口，供垃圾收集站和熟食小販市場使用。然而，兩個現有出入口均非常接近海濱道／勵業街由交通燈控制的路口（其中一個出入口更位於海濱道的停車線前），並非理想的安排。因此，將來的發展不能繼續採用原有的出入口位置。

2.3.4 根據《運輸策劃及設計手冊》第二冊第 3.6 節，出入口不應置於主幹路、主要幹道或區域幹道。當地盤緊靠多過一條道路，入口應置於較不重要的道路（即海濱道）。再者，出入口應盡可能遠離路口、橫向彎路、巴士站、斑馬線或其他行人過路處、及其他類近的位置。

2.3.5 儘管海濱道為區內幹道，現時海濱道／勵業街設有交通燈控制的路口的停車線非常接近研究範圍。如出入口需置於海濱道，出入口與現時停車線能達到的最大距離僅約 7.5 米。車輛彎道掃描分析（圖 2.2 所示）顯示長車（如 11 米長的重型貨車）在駛出時未能適當地停在停車線前。總括而言，若置出入口於海濱道，這將非常接近現有的停車線。

主要的發展機遇

優越的海濱位置

2.3.6 研究範圍位處 CBD2 中海濱的優越位置，應利用機遇提供高質素的商業樓面，以支持九龍東轉型為香港的另一個商業核心。

鄰近「反轉天橋底」項目

2.3.7 海濱道的「反轉天橋底」項目提供戶外空間作各式各樣的節目及活動，而研究範圍則能提供室內空間作文化、藝術及創意產業用途，例如展覽和表演場地等，與「反轉天橋底」相輔相成，產生協同效應。

移除左轉車道

2.3.8 在移除研究範圍內左轉車道後，將能提升區內的行人連接，並釋放相當的發展空間以保持九龍東穩定土地供應供商業發展。

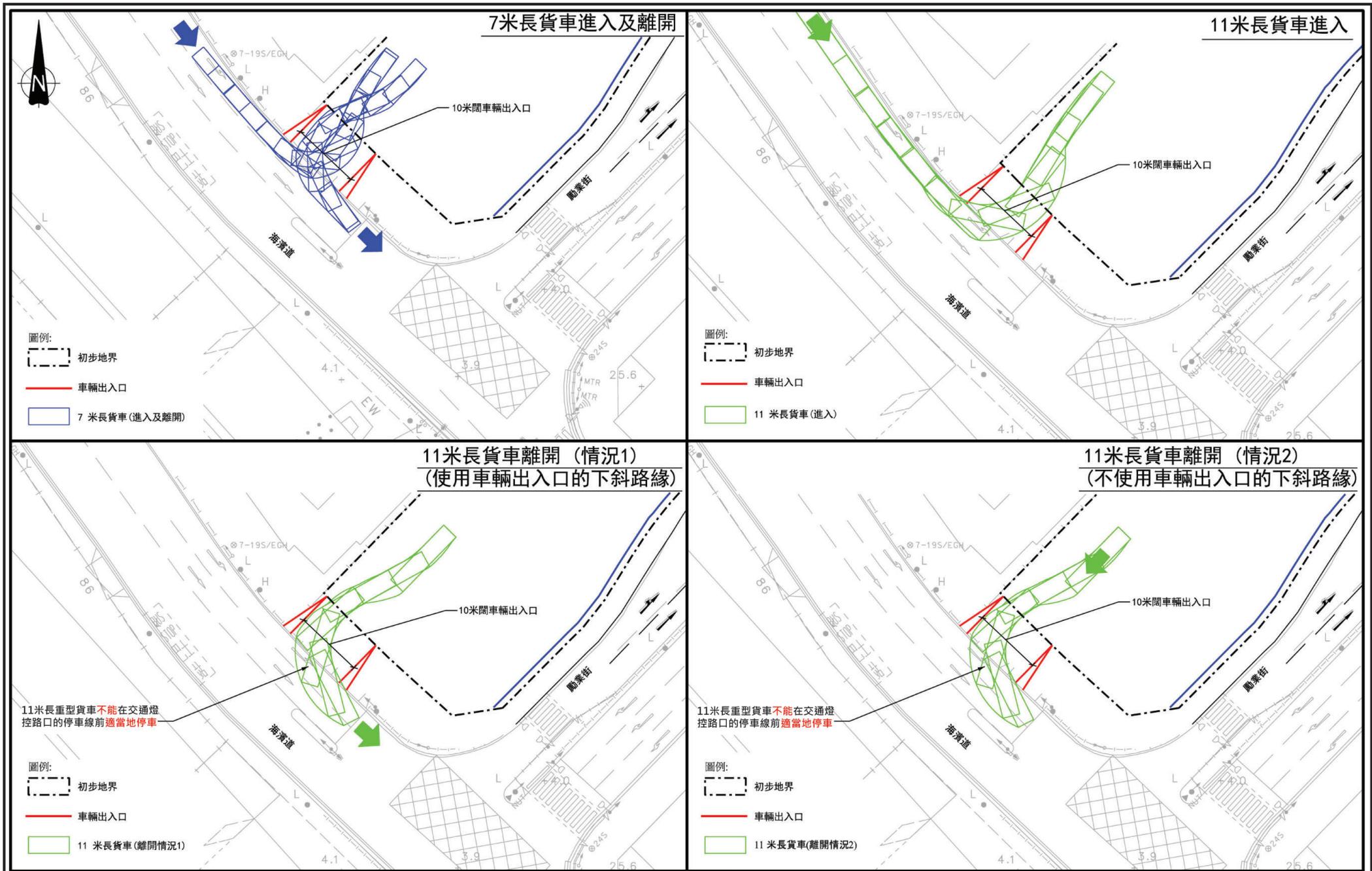


圖2.2 擬議置於海濱道車輛出入口的交通行車線分析圖

重置垃圾收集站

- 2.3.9 重置垃圾收集站（及移除現有垃圾收集站的出入口）提供了改善行人環境和易行度的機遇（即修直現有於勵業街／海濱道的分段行人過路處）。

潛在的行人天橋連接

- 2.3.10 九龍東環保連接系統詳細可行性研究已完成並建議推展較單元高架模式（即單軌列車）更有效和理想的「多元組合」模式的環保連接系統。擬議「多元組合」模式的環保連接系統包括於區內新增巴士／專線小巴路線和發展自動行人道網絡，串連啟德前跑道區、九龍東兩個行動區及鄰近的港鐵站。
- 2.3.11 其中一項建議為建造一條橫跨現有觀塘避風塘的行人及單車天橋，並會設置自動行人輸送帶，以直接和便利地連接避風塘兩旁的啟德前跑道區及觀塘海濱花園。待建造後，這將更方便行人經勵業街往來區內的港鐵牛頭角站及啟德前跑道區一帶。
- 2.3.12 除此之外，研究亦建議沿偉業街建造一條高架行人道，以連接九龍灣行動區和觀塘行動區，並於偉業街／勵業街路口設天橋落腳點。將來的發展應抓緊透過完善的行人系統接駁到九龍東不同焦點所帶來的機遇。

2.4 建築設計考慮

設計理念

- 2.4.1 為好好利用研究範圍優越的海濱位置，在擬備建議設計時已考慮了以下的設計準則：

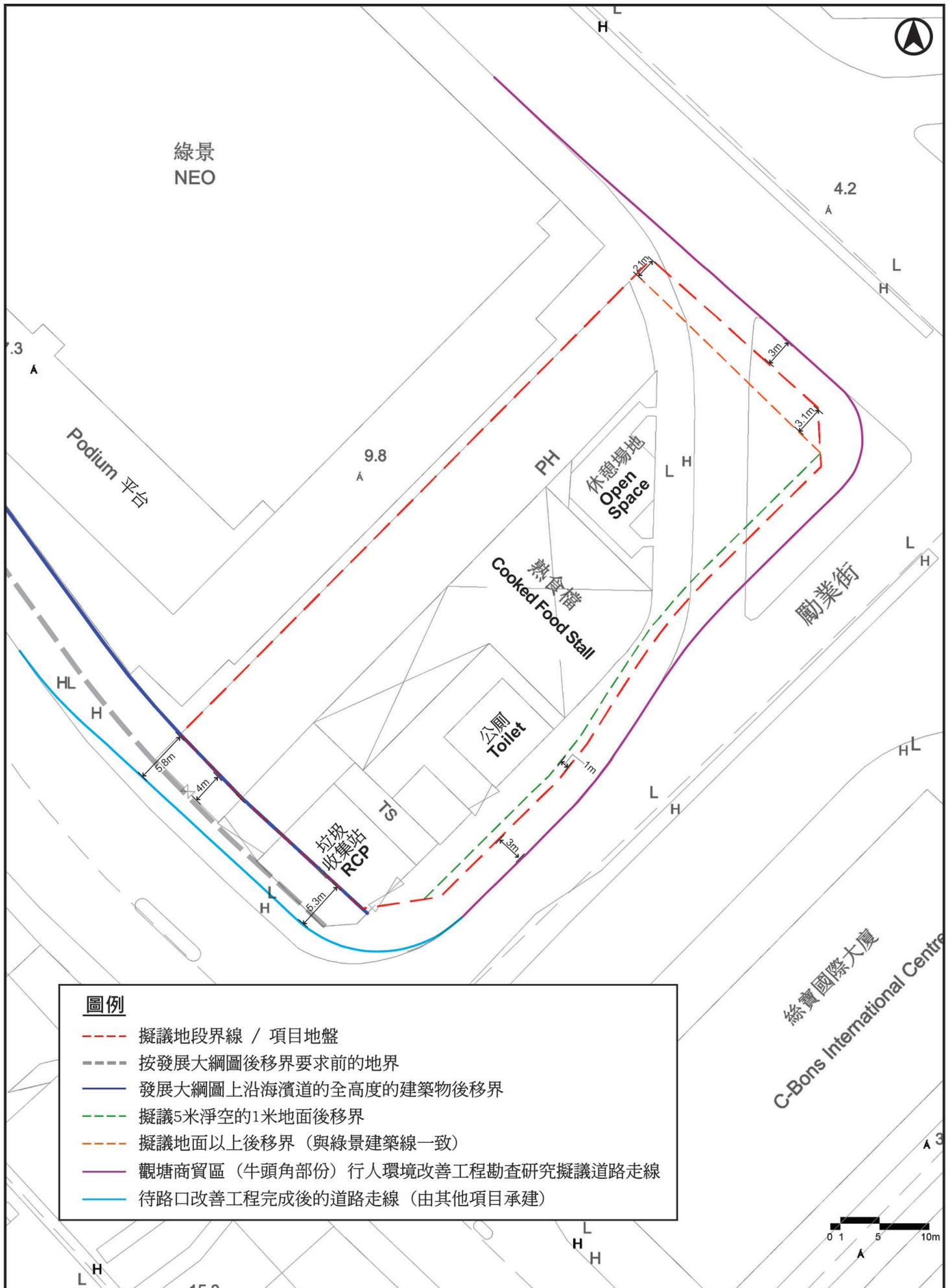
- 應充分利用研究範圍的發展潛力。
- 因研究範圍西面無法滿足與鄰近建築物的最低建築物後移距離，需開窗戶的房間不應放在將來發展的西面，而應放置升降機和其他不需自然採光的後勤設備，如貯物室、洗手間、藝術展覽空間，或工作室。
- 建築物的地面層應沿勵業街後移，透過懸臂式設計提供更寬闊的行人路及營造更舒適的行人體驗。
- 應盡量在建築物外牆提供簷篷或風雨遮蔽處。
- 面向偉業街的外牆應在地面層以上後移，以免將來的發展超出現時偉業街南面一致的建築線。
- 大樓應盡量從勵業街後移，以免造成「峽谷效應」，並減低對現時勵業街通風廊的影響。
- 應考慮在文化、藝術及創意產業用途的空間提供較高的淨空高度，提供靈活展示空間，並能用作特別展覽或表演的場地。
- 應符合《可持續發展建築設計指南》以達致最高的總樓面面積寬免綠化環保設施，和與自然環境和諧配合。
- 應符合九龍東賣地最低綠化比率 30% 的要求。
- 應盡量發揮與「反轉天橋底」項目的協同效應。
- 於基座平台樓層預留位置連接到自動行人道網絡，並提供方便及無障礙的通道至地面層。

出入口安排

- 2.4.2 根據交通和城市設計的初步考量，勵業街（入口）及偉業街（出口）的方案最為可取。此安排能減低對勵業街／偉業街路口承載力的壓力並保留面向海傍的臨街面作零售／餐飲用途以增加街道活力。

2.5 可發展範圍

- 2.5.1 經過考慮以上重點，本研究為將來發展的可供發展範圍劃定了地段界線（參照圖 2.3）。可供發展範圍，下稱為「項目地盤」，佔地面積約 1,919 平方米（待實地測量後確定）。



圖例

- - - 擬議地段界線 / 項目地盤
- - - 按發展大綱圖後移界要求前的地界
- 發展大綱圖上沿海濱道的全高度的建築物後移界
- - - 擬議5米淨空的1米地面後移界
- - - 擬議地面以上後移界 (與綠景建築線一致)
- 觀塘商貿區 (牛頭角部份) 行人環境改善工程勘察研究擬議道路走線
- 待路口改善工程完成後的道路走線 (由其他項目承建)

圖2.3 擬議地段界線

3 建議設計

3.1 建議的土地用途分佈和預算及主要發展參數

規劃意向及土地用途分佈

- 3.1.1 項目地盤位於觀塘商貿區辦公室發展之中，和連接到啟德前跑道區、牛頭角港鐵站、九龍灣行動區和觀塘行動區的自動行人道網絡的交叉點。為推進九龍東轉型為具活力的第二核心商業區，並把握鄰近「多元組合」模式的環保連接系統和海濱的機遇，建議商業用途為最適合的用途。與此同時，為了於九龍東推廣文化、藝術及創意產業和與海濱道的「反轉天橋底」項目產生協同效應，本研究亦建議於基座平台樓層提供零售／餐飲／文化、藝術及創意產業等用途。商業用途亦與周邊現有／已規劃商業大廈相協調。

概括土地用途預算

- 3.1.2 項目地盤佔地約 1,919 平方米（待實地測量後確定）。參考現行大綱圖上的「商業」和「其他指定用途（商貿）」的地積比率限制，將來發展的地積比率建議為 12 倍。因此，將來發展的總樓面面積約為 23,028 平方米（相等於 12 倍地積比率）。概括土地用途預算如下（實際的樓面面積分佈需根據將來發展的設計而定）：

文化、藝術及創意產業用途和零售及餐飲

- 3.1.3 項目地盤位於九龍灣行動區和觀塘行動區之間，有機會營造為兩個行動區之間以及沿九龍東海濱的重要節點。此外，項目地盤將提供機會於海旁推動高質素的文化、藝術及創意產業空間。為進一步提升海濱的活力，亦應考慮零售及餐飲設施。
- 3.1.4 在評估項目地盤的有限面積、周邊地區的文化、藝術及創意產業空間供應及其他相關發展後，建議兩層平台樓層用作文化、藝術及創意產業用途／零售／餐飲設施（樓面面積根據平台的設計而定）。文化、藝術及創意產業用途可包括展覽場地、活動空間和表演場地，將提供另類室內空間用作特別的展覽及表演，與「反轉天橋底」項目相輔相成。
- 3.1.5 參照啟德發展涵蓋「綜合發展區（2）」、「其他指定用途」註明「與藝術及演藝有關的用途」及「休憩用地」地帶用地的規劃大綱，文化、藝術及創意產業用途包括藝術中心、美術館、文娛中心、表演和戲劇場地、音樂廳、大會堂、藝術工作室、藝術表演排練室、工藝工作室、設計及媒體製作辦公室、影音錄製室、學校／訓練中心（只限與文化、藝術及創意產業相關）、商舖（只限與文化、藝術及創意產業相關）、機構用途（只限與文化、藝術及創意產業相關）及與以上用途直接相關或附屬且合適規模的設施。為清晰起見，戲院及電影院並不視為文化、藝術及創意產業用途。
- 3.1.6 除文化、藝術及創意產業用途外，一些樓面面積亦擬議作零售及餐飲設施（如餐廳、咖啡館、書店、藝術及工藝店等），並建議設於地面層和頂層。這有助提升街道的活力和讓大眾飽覽一流的海港景觀。

辦公室

- 3.1.7 剩餘的總樓面面積建議作辦公室用途，估計可提供的辦公室總樓面面積約為 20,000 平方米。
- 3.1.8 建議提供平台園境花園作環境美化，以及讓將來發展的使用者享用¹。

建築物高度

- 3.1.9 如第2.2 部份中提及，鄰近的建築物高度為主水平基準以上 50 至 129.5 米，而核准圖上毗鄰範圍的建築物高度限制為主水平基準以上 100 米。為與現時的建築物高度輪廓相協調，建議將來發展的最高建築物高度同為主水平基準以上 100 米。
- 3.1.10 表 3.1 綜合了項目地盤擬議的主要發展參數。

表 3.1 主要發展參數

主要發展參數	
地盤面積	1,919 平方米（待實地測量後確定）
可准許的地積比率	12 倍
可准許的總樓面面積	23,028 平方米
最高建築物高度限制	主水平基準以上 100 米

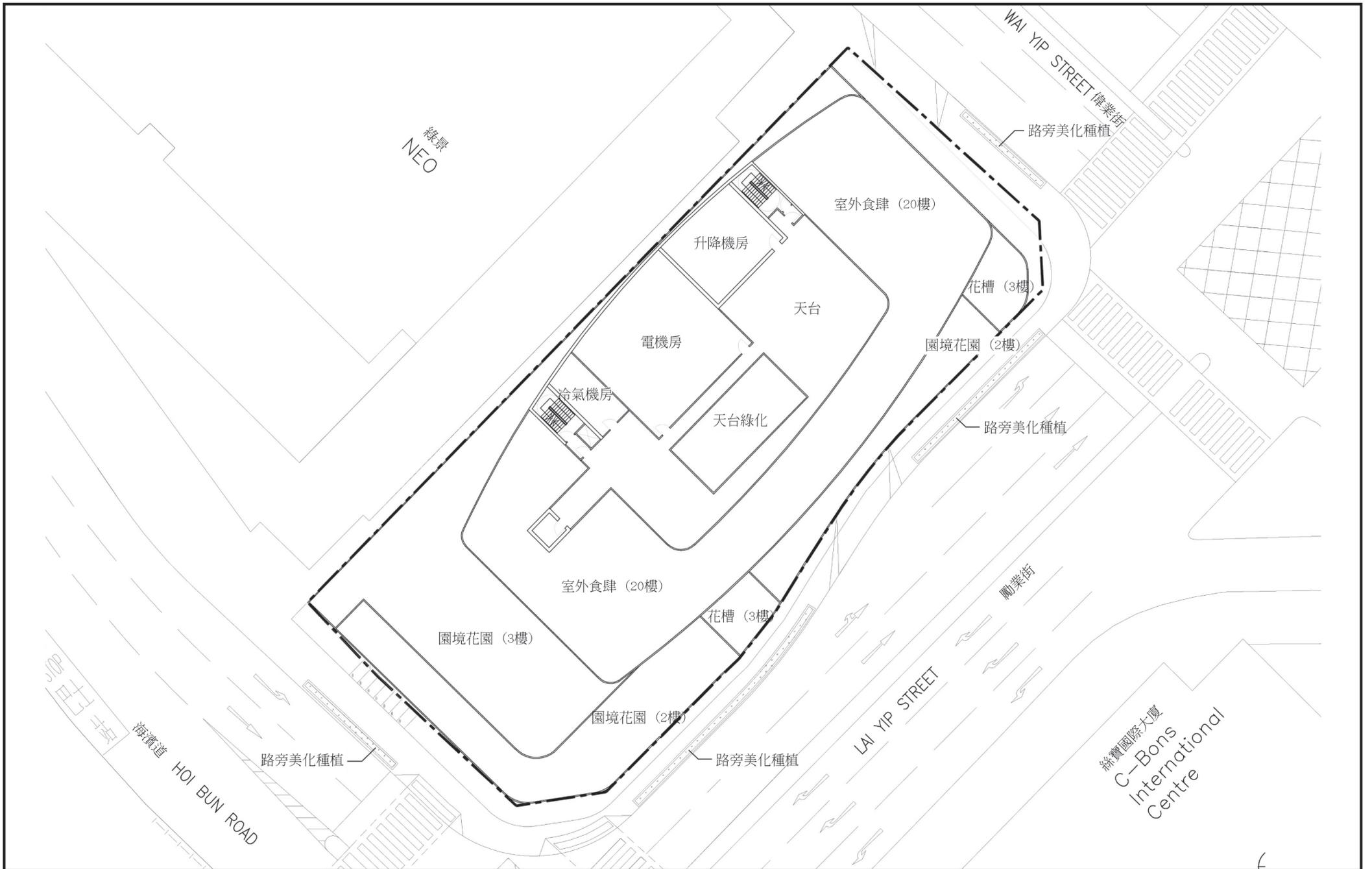
¹參考香港規劃標準與準則第四章中休憩用地的供應標準（現時為每名工人 0.5 平方米）。

3.2 建議設計

- 3.2.1 項目地盤在賣地後將由私人發展，為確保技術上的可行性，制定建議設計旨在確立建議的發展參數（只作示範用途），並不是用作規範將來發展的最終設計。

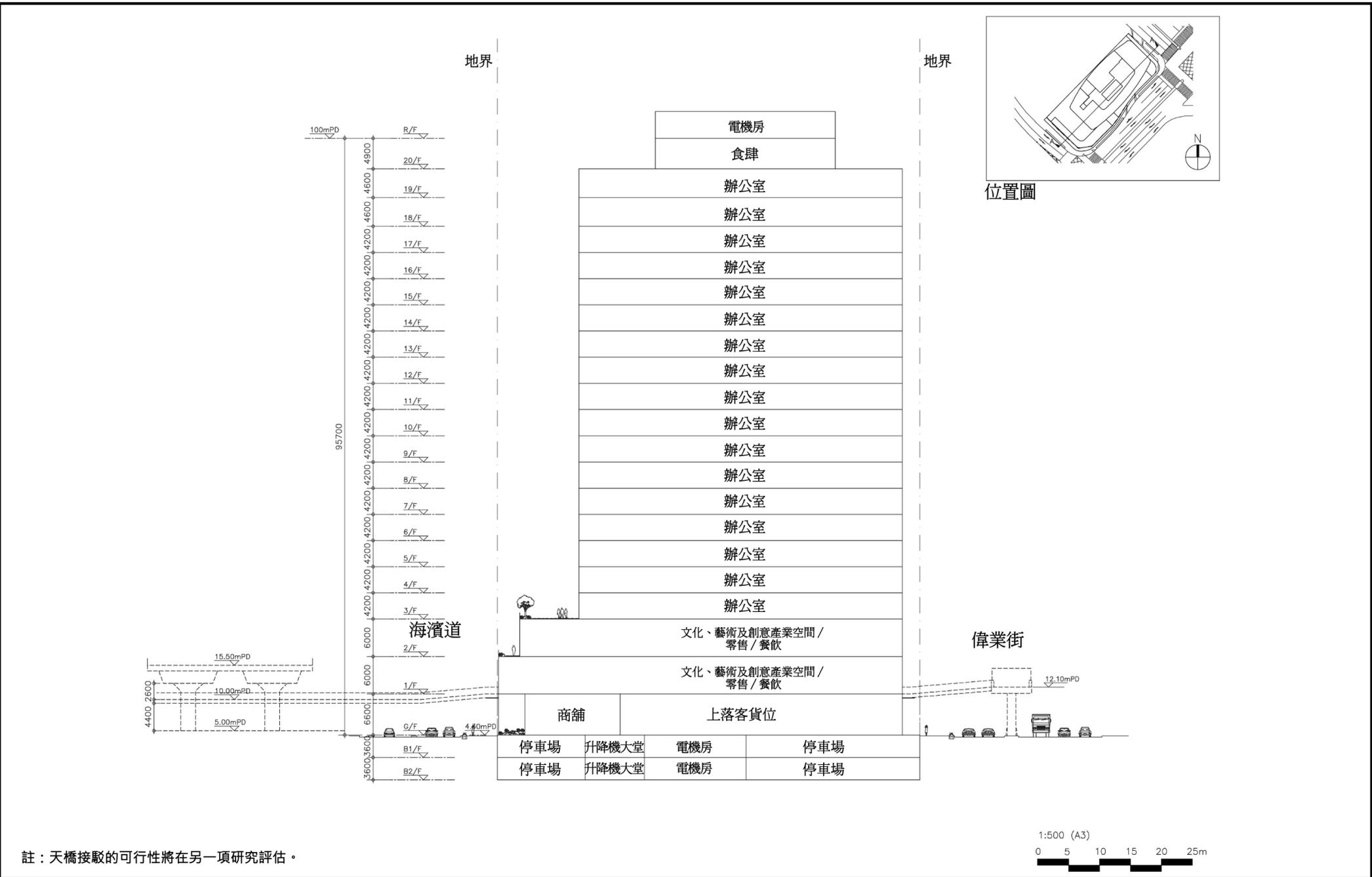
設計方案

- 3.2.2 建議設計（**圖 3.1** 至 **3.4**）的高度為主水平基準以上 100 米，設計採用弧形幕牆，以及橢圓形的建築形狀，以展示出創新的建築設計，同時亦能有效地使用樓面面積。雖然使用弧形幕牆需要較高的建築成本、較長的工程時間及較複雜的詳細設計，弧形立面能帶出波浪的感覺，與海港景色及海濱主題相符。
- 3.2.3 建議設計包括一座建於 2 層地庫停車場之上的 21 層高的商業發展。建議文化、藝術及創意產業用途／零售及餐飲設施於第一及第二層以方便公眾到訪。這兩層採用了高樓底的設計，以供不同文化藝術活動使用。此外，建築物的北面可提供兩層高的中空空間，以容納較大形的藝術展品。為推動海濱充滿生氣的街道特色，沿海濱道及勵業街的地面將設有一列商舖（作零售及餐飲用途），以營造生氣洋溢街道。平台一樓南北兩端擬議預留接駁點連接到附近擬議自動行人道網絡。相關接駁的可行性將由另一項研究詳細評估。
- 3.2.4 至於環境美化空間方面，建議建築物的第二層向海濱道和勵業街後移，以提供空間作園境花園。透過在天台及三樓平台設置園境花園，發展將提供相當多的空間用作環境美化空間，供將來發展的員工享用。20 樓亦建議作餐飲用途，並把該層樓面縮小，以優化戶外空間讓訪客享受海港景色。



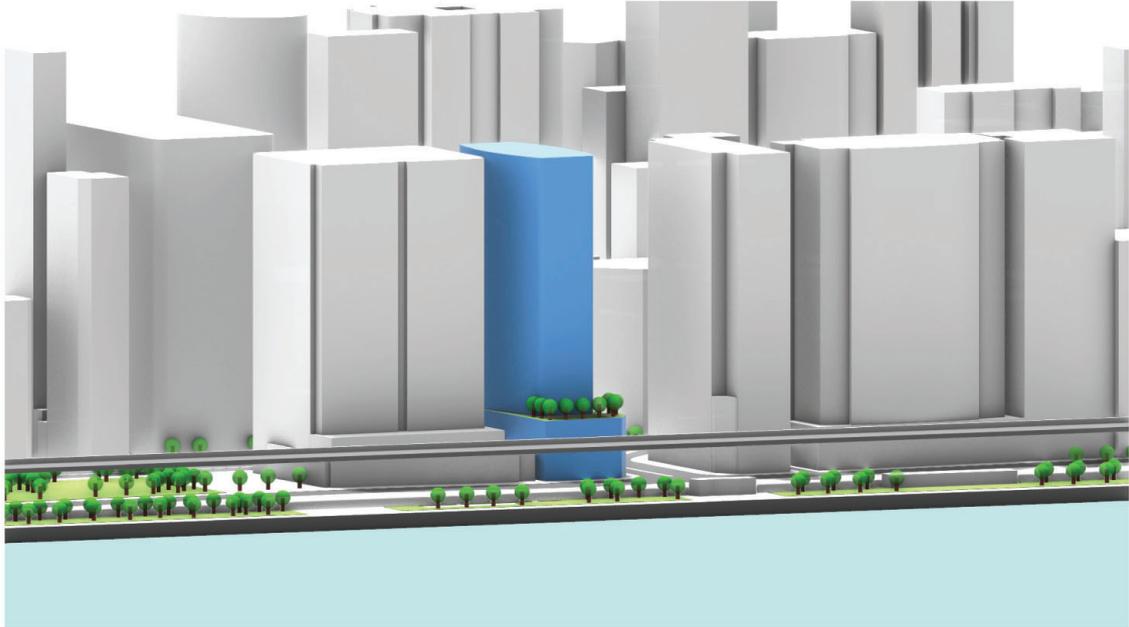
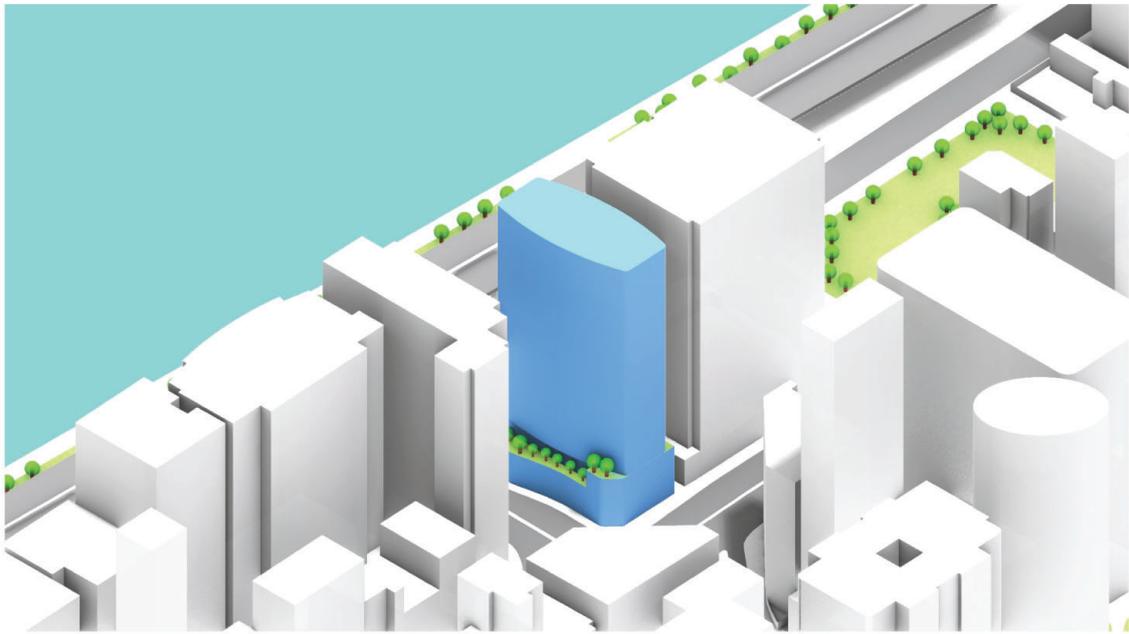
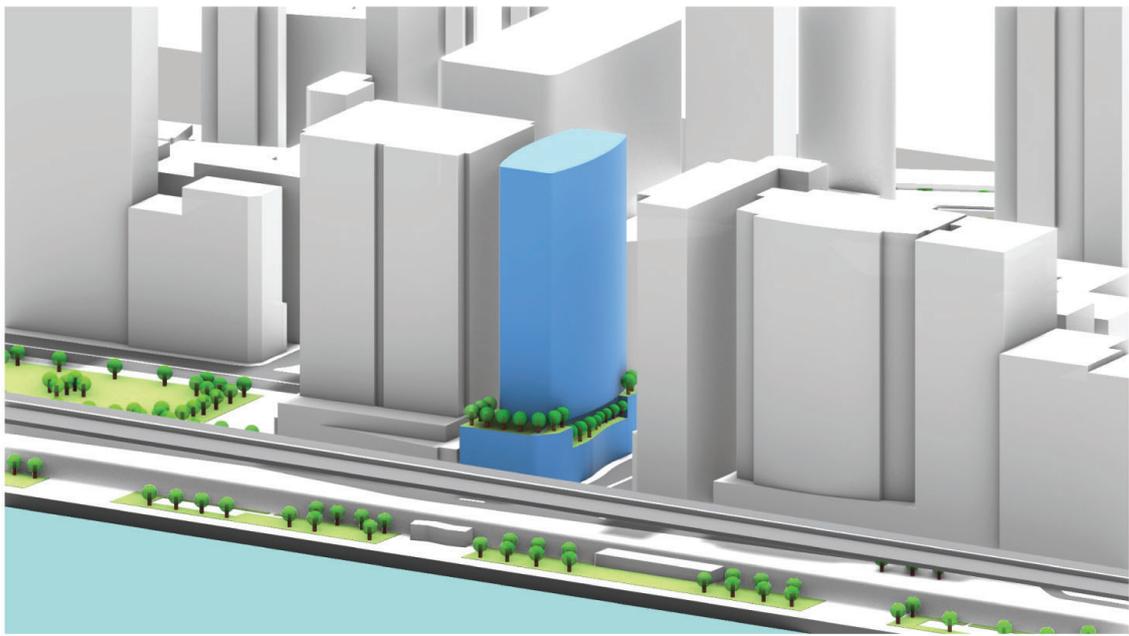
DB/LYS

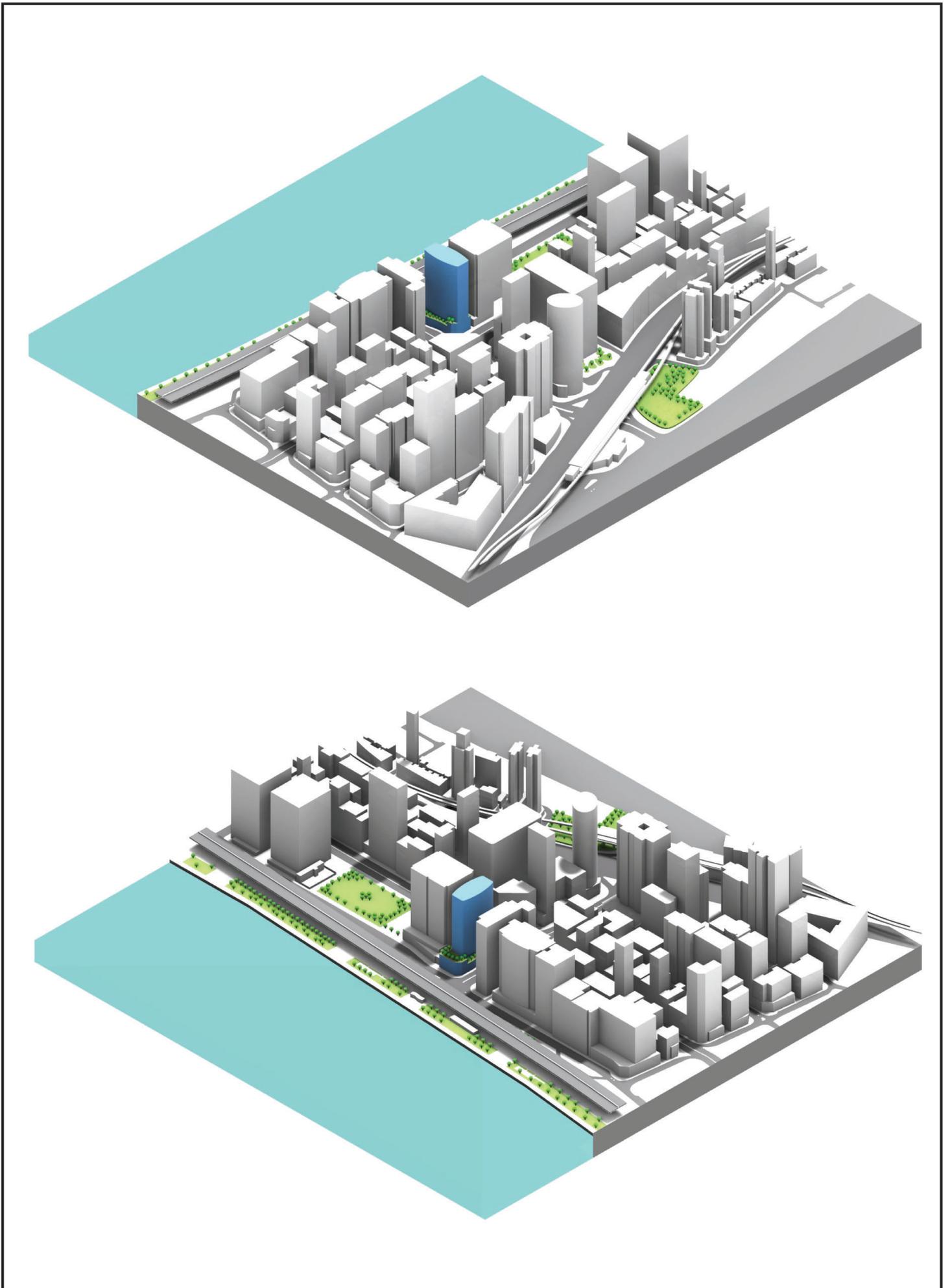
圖3.1 建議設計的總綱圖 (指示用途)



註：天橋接駁的可行性將在另一項研究評估。

圖3.2 建議設計的截面圖 (指示用途)





- 3.2.5 透過提供全天候行人環境提升易行度，建議於地面沿建築物外牆（即沿偉業街、勵業街和海濱道）提供簷篷和遮陽裝置。
- 3.2.6 建議 2 層地庫用作附屬停車位，上落客貨位則設於地面，以避免挖掘更深的地庫（因成本較高且效能較低，並需提供相應的逃生途徑）以及更長的坡道（空間使用效能較低）。以下（表 3.2）綜合了建議設計的發展參數。

表 3.2 建議設計的擬議發展參數

擬議發展參數	
地盤面積（約）	1,919 平方米（待實地測量後確定）
建築物高度/ 樓層數目	主水平基準以上 100 米/ 21 層 （不包括 2 層地庫）
上蓋面積	
– 平台（約）	84-95 %
– 大樓（約）	60 %
總樓面面積（約）	23,028 平方米
總樓面面積分佈（約）	
– 辦公室	19,428 平方米
– 文化、藝術及創意產業／零售／餐飲	3,600 平方米
停車位	
– 私家車	81
– 電單車	8
– 上落客貨位	10
地積比率	12 倍
環境美化空間（於第 2、3 層及天台）	1,050 平方米

行人環境

- 3.2.7 勵業街的行人走廊（南北向）在觀塘商貿區行人環境改善研究中，被確定為其中一條連接觀塘商貿區及觀塘海濱的主要行人通道。牛頭角港鐵站以及觀塘道巴士站的通勤人士主要沿勵業街（東邊的行人路）步行前往觀塘海濱及附近的辦公室／商業發展。建議設計在勵業街的地面層將建築物後移 1 米，以顧及人流並改善行人環境。
- 3.2.8 在附近街道實地考察後，發現路旁種植主要為灌木及樹木。此研究建議在路旁提供一行種植地帶，以阻隔道路交通所產生的污染物來改善行人環境（因需要預留充足視線予出入口和路口，所以不建議種植樹木）。透過建議的建築物後移，地面層將提供理想的行人環境予訪客及行人。圖 3.5 顯示了街景及行人環境的透視圖。將來的發展商須提供沿海濱道、偉業街和勵業街行人路旁的種植並自行承擔費用，在完工後交由康樂及文化事務署（下稱「康文署」）管理和保養。
- 3.2.9 因應文化、藝術及創意產業用途與「反轉天橋底」項目及海濱活動的協同效應，項目地盤與海濱的連接性亦應相應提高。本研究擬議利用交通燈控制路口行人過路時間，增設橫過海濱道的行人過路處，以疏導勵業街東邊的人流並讓行人由項目範圍能直達海旁。現時勵業街／海濱道路路口的分段橫過馬路處亦較為不方便，因此應考慮修直此分段橫過馬路處以改善行人體驗。勵業街／海濱道路路口的改善建議合稱為「擬議路口改善工程」（圖 3.6）。

在海濱道的視角



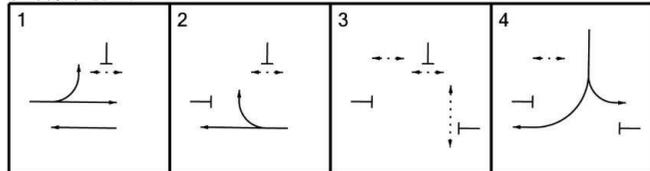
在偉業街的視角



註：天橋接駁的可行性將在另一項研究評估。

圖3.5 街道水平透視圖
(僅作指示用途)

現有交通燈控方式



擬議交通燈控方式

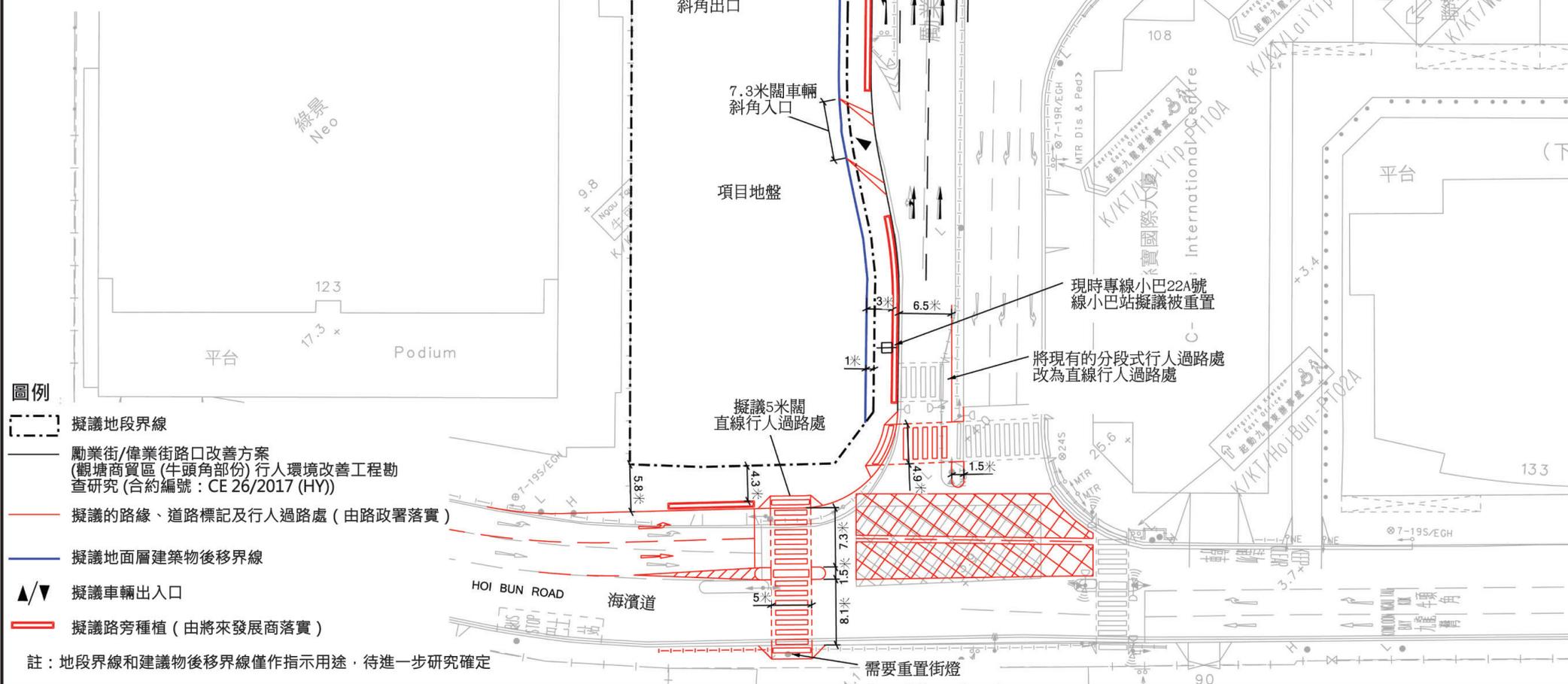
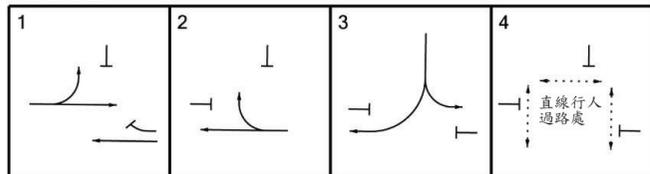


圖3.6 擬議路口改善工程

3.3 發展階段及時間表

3.3.1 考慮到擬議發展規模較小並只有一座大樓，因此不建議分階段發展。但因地盤平整工程需視乎勵業街垃圾收集站重置工程的時間表、觀塘商貿區（牛頭角部份）擬議行人環境改善工程研究中的道路工程（包括由路政署移除左轉行車線）及擬議路口改善工程，因此項目地盤需要在相關工程完成並清理地盤後才能出售和施工。

3.3.2 以下的工作需由不同的單位在稍後階段負責執行／落實：

表 3.3 本研究建議由不同單位執行的工作

工作	負責單位
移除左轉行車線*	路政署
重置垃圾收集站*	食環署／起動九龍東辦事處／建築署
修訂分區計劃大綱圖*	規劃署
海濱道行人路後移（道路刊憲）、封閉行人路和劃定賣地地盤的地段界線*	地政總署
賣地	地政總署
於海濱道提供額外行人過路處和修直勵業街分段橫過馬路處	路政署
污水渠改道工程	將來發展商

* 賣地前需要完成的工作

** 參照以下第 4.11 段

3.4 就項目地盤建議的土地用途地帶

3.4.1 項目地盤現時被劃作「政府、機構或社區（1）」、「商業（1）」及「休憩用地」地帶，項目地盤須先改劃以容許將來發展。因項目地盤的主要規劃意向為商業發展，在考慮適合將來發展的土地用途地帶時，已參考了現行大綱圖上的「商業」地帶。「商業」地帶的規劃意向為「主要是作商業發展，以便把涵蓋範圍發展為本港的商貿／金融中心，及區域或地區的商業／購物中心，用途可包括辦公室、商店、服務行業、娛樂場所和食肆」。根據現行大綱圖「商業」地帶的註釋，將來發展大部分建議／適合的用途屬第一欄用途（即經常准許的用途）（表 3.4 示）。

表 3.4 擬定用途及相應的詞彙釋義

擬定用途	詞彙釋義
辦公室（包括影音錄製室；設計及媒體製作辦公室；建築及園景設計公司；網頁設計及互聯網應用公司；廣告公司；公關公司和市場調查公司）	「辦公室」
美術館、藝術工作室、藝術表演排練室	「康體文娛場所」
表演或劇藝娛樂場地	「娛樂場所」
商舖、照相館和小型印刷及影印服務	「商店及服務行業」
學校及訓練中心（只限與文化、藝術及創意產業相關）	「學校」／「訓練中心」
機構用途（只限與文化、藝術及創意產業相關）	「機構用途」
私人會所（只限與文化、藝術及創意產業相關）	「私人會所」
資訊科技及電訊業	「資訊科技及電訊業」
餐飲	「食肆」

3.4.2 儘管建議設計假設了辦公室用途（只作指示性用途），酒店用途亦被考慮為適合的替代用途，並應為將來發展商提供彈性。酒店用途亦能支援周邊的商業用途，為遊客於海旁和港鐵站附近提供住宿，並支持文化、藝術及創意產業用途（項目地盤及「反轉天橋底」項目）。現時香港已有不少文化、藝術及創意產業用途配合「酒店」（或旅舍）的例子，如美荷樓和西九文化區均提供住宿予到訪的藝術家。

3.4.3 就酒店發展可能帶來的交通影響已進行敏感度測試，在核准圖的土地用途表第一欄中加入「酒店」屬可行。

4 建議設計的技術性評估

- 4.1 為確定建議設計技術上可行和確保不會對周邊環境造成負面影響，本研究為建議設計進行了技術性評估。

視覺評估

- 4.2 項目地盤策略性座落於維港都會區，將轉型為具吸引力的第二個核心商業區，以支持經濟發展和增強香港在國際間的競爭力。項目地盤周邊的特徵為中至高層的建築群，項目地盤亦位於維港的海旁地帶。
- 4.3 就近距離的觀景點，將來發展與現時只有低層建築物的狀況比較下，或會帶來顯著的視覺改變，特別是建議設計將影響牛頭角港鐵站 B6 出口的視覺開揚度／天空景觀，帶來中度的負面影響。
- 4.4 至於中至遠距離的觀景點，建議設計將融入周邊的高樓大廈，因此不會對視覺資源造成影響（如開放的天空景觀和山脈背景）。擬議的建築物高度能與周邊協調，建議設計亦與海濱的建築物輪廓線一致。
- 4.5 在鰂魚涌公園的策略性觀景點上，建議設計因其發展規模和距離觀景點甚遠而不太可見，因此預計不會構成視覺影響。
- 4.6 **表 4.1** 整合了選定觀景點的視覺影響。總括而言，建議設計不會對評估範圍內由高樓商業大廈和中層淘汰中的工業大廈所組成的景觀特色造成顯著負面的影響。

表 4.1 視覺影響概要

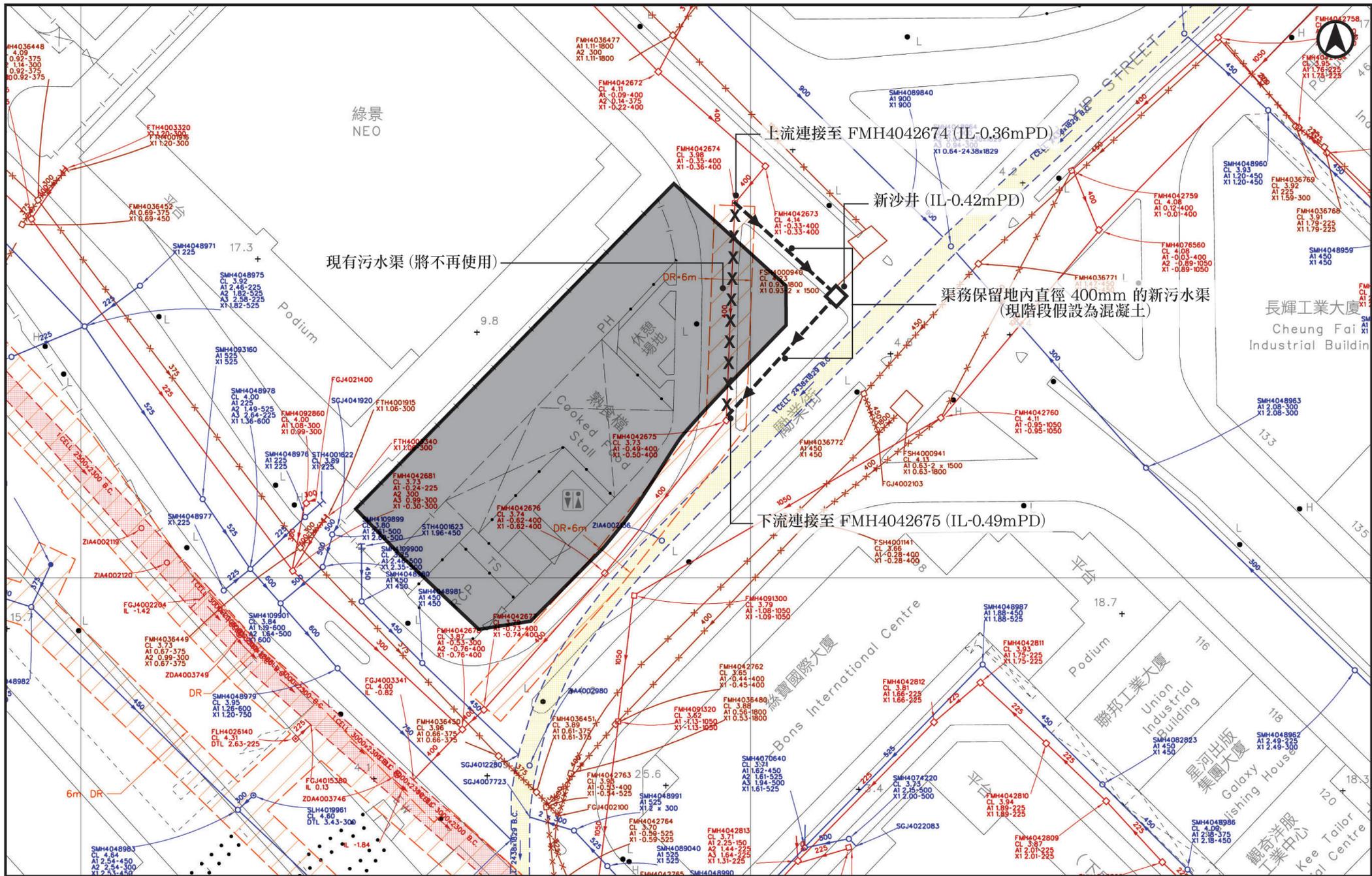
觀景點	視覺敏感度	視覺影響
觀景點 1: 牛頭角港鐵站 B6 出口於勵業街的視角	高	中度負面
觀景點 2: 觀塘海濱花園的視角	中至高	極微
觀景點 3: 前啟德機場消防局對開公眾碼頭的視角	高	極微
觀景點 4: 海濱道公園的視角	中	極微
觀景點 5: 啟德郵輪碼頭觀景台的視角	中	極微
觀景點 6: 鰂魚涌公園的視角	中	極微

交通及運輸影響評估

- 4.7 將來發展附近有多種公共交通服務覆蓋，並且位於牛頭角港鐵站的步行距離內。
- 4.8 為分析對交通的影響，選定 10 個鄰近將來發展的主要路口作路口容車量評估。評估總結在 2031 年基準情況及有將來發展的情況下，預計全部評估的路口仍有足夠的剩餘容車量。值得注意的是，將來發展在 2031 年對附近路網估計只會帶來輕微的影響。
- 4.9 就行人環境的影響方面，選定 18 個已規劃／現有的行人路和 12 個行人過路處作容量評估。評估總結在 2031 年基準情況及有將來發展的情況下，所有評估的行人路之服務水平均在可接受的範圍內（服務水平 C 級或以上），行人過路處亦有足夠的剩餘容量。

污水渠改道建議

- 4.10 現時在研究範圍內，有一條 4 米深和直徑 400 毫米的地底污水渠在勵業街／偉業街路口穿過西面左轉行車線（參照圖 4.1）。該污水渠收集位於偉業街北面建築物的污水，並向南沿偉業街和勵業街流至海濱道大型的污水箱形暗渠（3,000 毫米闊 x 2,600 毫米高）。為配合將來發展，該污水渠需改道至項目地盤外及勵業街／偉業街路口的西面。透過增加新的沙井和利用一條直徑 400 毫米的新污水渠，在固定斜度下連接現時上游及下游的沙井（分別為沙井 FMH4042674 及 FMH4042675）。
- 4.11 考慮到新的沙井和污水渠將改道至公共道路，若能同步配合勵業街／偉業街道路工程將更為有效，建議污水渠改道建工程由將來發展商負責。但是，有關工程可能會與土木工程拓展署進行沿偉業街自動行人道網絡的時間表有衝突，污水渠改道工程可能需要在賣地前完成，以減低同期進行工程對偉業街的潛在負面影響。
- 4.12 根據初步評估，將來發展將增加最高流量約 249%。項目地盤鄰近一條陡峭和備有充足容量的污水渠（於沙井 FMH4046278），該污水渠的直接下游有一個大型的污水箱形暗渠。因此，因應項目地盤發展所增加的排污量而需要的改善工程將只限於地區性。因應將來發展增加的排污量而需要的排污改善工程，將由將來發展商承擔。



DB/LYS

圖4.1 污水渠改道建議
未按比例繪製

符合因車輛／煙囪排放而需要關設的間隔距離

車輛排放

- 4.13 檢視了道路設計、交通統計和運輸署提供的道路分類資料，因應研究範圍附近路段而需要關設的間隔距離已於以下表 4.2 中整合列明。

表4.2附近路段間隔距離的要求

道路名稱	路段		道路分類	間隔距離要求
觀塘繞道	偉業街	祥業街	快速公路	>20 米
偉業街	勵業街	開源道	區域幹道	>10 米
偉業街	勵業街	啓福道天橋	主要幹路	>20 米
勵業街	偉業街	觀塘道	區域幹道	>10 米
勵業街	偉業街	海濱道	區域幹道	>10 米
海濱道	順業街	勵業街	區內幹道	>5 米
海濱道	勵業街	巧明街	區內幹道	>5 米

煙囪排放

- 4.14 根據《香港規劃標準與準則》，煙囪若與研究範圍距離不少於 200 米視為足夠的緩衝距離。但若煙囪位於研究範圍的 200 米內，所需關設的間隔距離則視乎煙囪的排放口與研究範圍的進氣口之間的高度差距。
- 4.15 本研究先透過搜集現有的煙囪記錄，確定現時可能在研究範圍 200 米內的煙囪位置。然後再透過搜集網上資料和在 2019 年 3 月及 12 月進行了實地考察，以確定現時在研究範圍 200 米內的工業煙囪的實際位置及其出氣口的高度。3 支煙囪／出風口已被確定在研究範圍 200 米內（參照圖 4.2）。
- 4.16 根據現有資料，已假設這些煙囪涉及燃料燃燒。因榮泰工業大廈及彩虹工業大廈的煙囪和車輛排放而須關設的間隔距離及其高度差距要求已在圖 4.2 中顯示。由於將來發展的建築物高度為不高於主水平基準以上 100 米，因此鮮風進氣口將有充足的設計靈活度滿足間隔距離要求（如將進氣口設於車輛排放間隔距離外（參照圖 4.2）和主水平基準以上 39.2 米以下）。

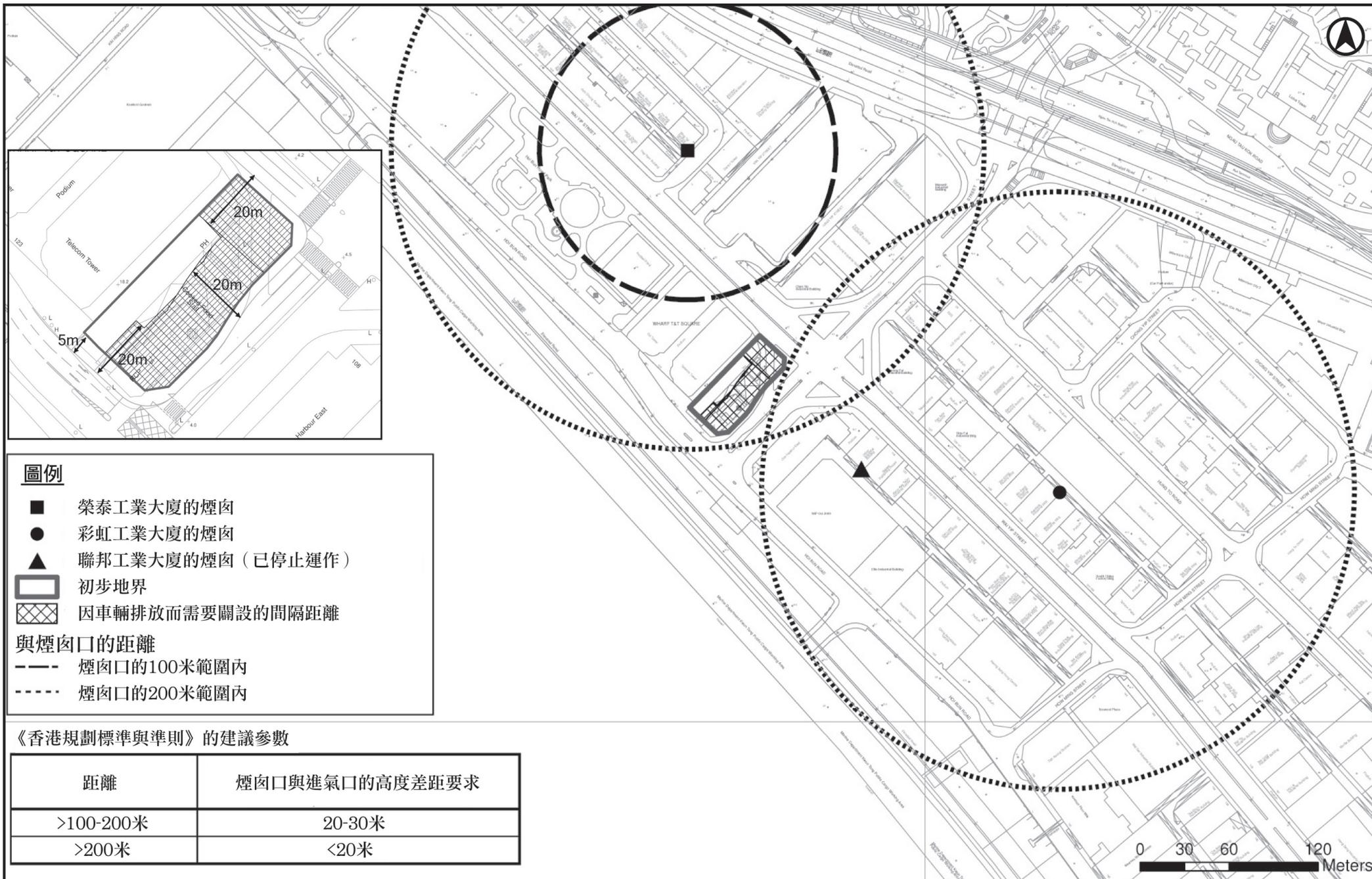


圖4.2 因車輛 / 煙囪排放而需要關設的間隔距離

5 總結

- 5.1 本研究評估了研究範圍的發展潛力，並根據相關的技術性評估，制訂了項目地盤的可發展範圍。本研究亦擬備了建議設計，在優化發展潛力的同時，亦提供彈性作文化、藝術及創意產業和酒店用途。建議設計為一棟建於 2 層地庫停車場之上的 21 層高的商業發展，當中包括文化、藝術及創意產業用途／零售及餐飲設施。建議設計的建築物高度及地積比率分別為主水平基準以上 100 米及約 12 倍。
- 5.2 視覺評估及交通及運輸影響評估審視了建議設計對周邊環境造成潛在的負面影響，總結出按建議建築物高度及地積比率（即主水平基準以上 100 米及 12 倍）的商業發展，並預留彈性作酒店和文化、藝術及創意產業用途，是技術上可行。除建議設計外，本研究亦建議在現時勵業街／海濱道的路口進行擬議路口改善工程，以改善行人環境及海濱的易行度。本研究的結果及建議可作為修訂現行大綱圖的參考，並指導項目地盤將來出售土地及發展。

編輯和

批准人員： 曾思蒂



擬備人員： 黃凱棋



陳彥彰



日期： 2023 年 1 月

檔案編號： DB/LYS