

討論文件

2024年10月7日

立法會內務委員會
鞏固及促進九龍東第二核心商業區
的相關政策事宜小組委員會

九龍東第二核心商業區的水陸交通配套

目的

本文件旨在向委員匯報九龍東第二核心商業區的交通配套，包括運輸基礎設施、公共交通服務及步行系統的整體策略、規劃及實施情況。

A. 九龍東第二核心商業區的整體交通策略及配套

2. 隨着九龍東的逐步發展和轉型為香港第二個核心商業區，當區的交通需求正逐漸增加，政府相關政策局/部門一直致力適時提供完善的交通網絡及適切的公共交通服務，以配合市民的出行需要。政府亦正積極推展各項智慧出行措施，透過善用科技以更有效管理交通，利便市民出行。

運輸基礎設施

啟德智慧綠色集體運輸系統

3. 政府現正全力推展啟德智慧綠色集體運輸系統，以連接啟德前跑道區至港鐵啟德站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與現有鐵路網絡的連繫。隨著勘

查顧問合約於今年六月展開，運輸及物流局及土木工程拓展署正全力進行相關的規劃及勘查研究等工作，並已於今年八月邀請供應商及營運商就系統遞交意向書，以進一步掌握市場對建造及營運啟德智慧綠色集體運輸系統的意向及能力，以及收集他們就不同範疇的意見，包括將來擴展系統走線的可行性和加快系統投入營運的措施。

4. 政府會採用創新的推展方式，包括提前招標並將部分法定程序安排與詳細設計階段同步進行，以爭取進一步提前於 2025 年內招標，以期於 2026 年批出項目建造合約。與此同時，政府會檢視在規劃、設計至建造各階段壓縮推展時間的可能，例如採用可供製造和裝配的設計、機電裝備合成法等，從而進一步縮短項目的整體推展時間表。

5. 此外，政府知悉社會有意見希望啟德智慧綠色集體運輸系統可以延伸至油塘等不同地區的建議。這些建議牽涉不少技術困難，因此必須進一步研究建議的技術可行性，以及評估對項目推展時間表和整體成本效益的影響。為早日落實系統，政府會在全力推展郵輪碼頭至港鐵啟德站走線的同時，透過邀請系統的供應商及營運商提交意向書，就延伸系統走線的可行性與他們交流意見。政府亦會要求顧問在勘查研究階段，參考供應商及營運商的意見，就建議進行可行性研究，並探討預留位置作日後延伸系統走線之用。

道路基建

6. 為應對日益增加的交通需求，政府在九龍東的整體交通規劃中亦增加了新的幹道，包括預計於 2025 年落成，連接西九龍至啟德發展區的中九龍幹線，及預計於 2026 年落成，連接中九龍幹線和將軍澳－藍田隧道的 T2 主幹路及茶果嶺隧道。工程完成後將為市民提供更便捷的交通網絡往來東西九龍，並可分流現有穿梭東西九龍的車輛，大幅減少現時擠塞的主要東西交

通走廊的交通流量，並紓緩九龍灣、觀塘及其他周邊地區的交通。中九龍幹線、T2 主幹路及茶果嶺隧道和將軍澳－藍田隧道將共同組成六號幹線。在整條六號幹線通車後，於繁忙時間往來油麻地及將軍澳市中心的行車時間可由現時約 65 分鐘大幅減至約 12 分鐘，而取道中九龍幹線往來油麻地交匯處與啟德交匯處的行車時間亦可由現時約 30 分鐘減至約 5 分鐘。

7. 此外，政府亦於九龍東增建了新的道路及擴闊了現有道路。在啟德發展區內，除了已落成啟用的承啟道和啟新道及已擴闊的承昌道和承豐道外，D3 路(都會公園段)已於 2023 年 6 月全面通車，連接啟德前跑道區與承啟道，介乎德高道及沐禮街之間一段的世運道亦已於 2023 年 12 月 30 日局部開通給公眾使用，進一步提升與周邊地區(如土瓜灣、九龍城、黃大仙)的連繫性。另外，為應付觀塘區的車流增長及配合觀塘行動區的發展，偉業街與開源道交界的迴旋處已於 2024 年 8 月改為十字路口，以提升路口容車量紓緩交通情況，稍後亦將會加建一條連接由基業里延伸的新路，並會將現時基業街位於基業里以北的路段改為雙向行車。為改善九龍灣商貿區一帶的交通，除了較早前已擴闊宏光道/啟祥道、宏照道/啟祥道及於宏照道/常怡道三個路口以增加行車線，政府亦正在研究擴闊常怡道和改善海濱道／祥業街路口，以增加容車量。

公共交通服務

現有公共交通服務

8. 現時九龍東有一系列多元化和高效便捷的公共交通服務，方便乘客往來港九新界各區，包括：

- (一) 鐵路服務：隨著屯馬線於 2021 年全線通車，提升了九龍東的鐵路服務覆蓋範圍，為當區乘客提供觀塘線以外的鐵路線選擇。加上將軍澳線和於

2022 年投入服務的東鐵線過海段，九龍東的乘客可以輕鬆方便使用貫通全港東西南北的鐵路網絡。

- (二) 路面公共交通服務：現時九龍東的乘客可選乘超過 140 條專營巴士路線及 40 條專線小巴路線服務，往返港九新界各區。秉承打造啟德發展區成為綠色社區的理念，營辦商在合適的情況下亦會採用電動車輛提供服務。現時已有 27 條專營巴士和一條專線小巴路線引入電動巴士或電動小巴行走。
- (三) 水上公共交通服務：現時九龍東共有四條持牌渡輪載客服務¹，接載乘客往返九龍東與港島東。

規劃中的新公共交通服務

9. 運輸署一直因應九龍東的基建設施及發展項目的最新情況，特別是啟德發展區一帶住宅項目落成和入伙的進度，規劃適切的公共交通服務配合乘客需求。目前運輸署已計劃新增九條專營巴士和一條專線小巴路線服務，以進一步改善九龍東區內及連接至其他地區的連繫。

智慧出行

交通數據分析系統

10. 為推動「智慧出行」，數字政策辦公室(即前政府資訊科技總監辦公室)聯同運輸署採用大數據分析技術，開發「交通數據分析系統」，以助運輸署更全面掌握、整合和分析交通數據，加

¹ 該四條渡輪服務航線為「北角－九龍城」、「北角－觀塘－啟德」、「西灣河－觀塘」及「西灣河－三家村」，當中「北角－觀塘－啟德」航線平日來往於北角與觀塘之間，週末和公眾假期會在啟德跑道公園碼頭有一個額外的停靠點。

強對交通狀況的管理。相關的分析結果已於 2022 年 4 月底起透過「香港出行易」和「資料一線通」網站向公眾發放。市民可利用「香港出行易」應用程式及網站規劃往來九龍東的行程，查閱該區公共交通、駕駛及步行路綫資訊，並獲取即時交通消息。運輸署會繼續完善「交通數據分析系統」，進一步提升系統的準確性。

實時交通燈號調節系統

11. 為推動智能交通管理及便利市民出行，運輸署將逐步於合適的交通燈號控制路口加設「實時交通燈號調節系統」，通過感知技術即時掌握路口的交通情況，再透過交通控制邏輯算法運算出最適合當刻車輛及行人情況的綠燈時間，即時回應道路使用者的需要，優化路口的運作效率。運輸署已在 2024 年 7 月開展「實時交通燈號調節系統」項目，預計在 2026 年年初開始陸續在選定的 50 個燈控路口（包括兩個位於九龍東的路口²）裝設有關系統，並會於測試完成後投入運作，整個項目預計在 2027 年完成。

自動泊車系統

12. 在公眾停車場設置自動泊車系統是推動「智慧出行」發展的重要一環。為應對公眾的泊車需求、善用空間效率和增加泊車密度，政府積極推展自動泊車系統項目，包括在新蒲崗四美街休憩用地、體育館及公眾停車場項目加入自動泊車系統，貫徹「一地多用」的原則。相關的建造工程正按計劃推進行，項目預期於 2026 年落成，合共提供約 330 個泊車位，當中約有 170 個為自動化泊車位。

² 於九龍東裝設「實時交通燈號調節系統」的地點為：

- (a) 宏光道／常悅道；及
- (b) 七寶街／啟新道／八達街。

智能公共運輸交匯處

13. 為提升乘客使用公共交通服務的體驗，在主要發展項目，例如觀塘行動區、九龍灣行動區及啟德跑道末端的主要商業發展，將會提供智能公共運輸交匯處，引入配備空調的乘客候車區，並裝設智能資訊顯示屏。智能交匯處可有效提升乘客轉乘並妥善地接駁區內各種交通運輸服務，以紓緩區內交通情況。

B. 九龍東行人連接系統

「多元組合」模式的環保連接系統

14. 在九龍東日趨完善的道路和鐵路基建設施，以及便捷公共交通服務的基礎上，輔以發展局統籌推展的「多元組合」模式環保連接系統，可切合區內市民的出行需要，以連接各個區內發展樞紐及主要設施，並打造啟德發展區成為綠色社區。當中，政府期盼透過擬議「多元組合」系統內的行人連接設施，鼓勵區內市民多步行和踏單車，從而減少使用車輛和道路，進一步打造環保社區。相關建議設施如下：

高架園景平台

15. 為加強港鐵觀塘站附近主要設施的行人連繫，長約 120 米的有蓋高架園景行人平台已於 2022 年動工，預計於 2025 年年底完成。除了提供另一條舒適的行人通道連接港鐵觀塘站 C 及 D 出口，日後行人亦可沿平台到達正在興建中的觀塘綜合發展項目，接駁到翠屏海濱的行人系統。

共融通道

16. 行人與單車共用之共融通道會配合啟德發展區內的基礎建設、休憩用地和私人發展項目的推展時間而落實。首階段的共融通道長約 7.5 公里，當中位於前跑道區啟德海濱花園近啟

德橋東面的約 600 米段落已於 2024 年 9 月開放使用，而首階段餘下的部分預計於 2025 年起分階段陸續開放。

自動行人道網絡

17. 建議在九龍東內推展的自動行人道網絡會串連啟德前跑道區、九龍灣行動區和觀塘行動區，並包含三個部分，第一部分是在常怡道和偉業街建造一條長約 230 米的高架行人道，以加強九龍灣行動區與港鐵九龍灣站的連繫；第二部分是沿偉業街興建一條長約 1.3 公里的高架行人道，連接九龍灣行動區與觀塘行動區，以提供便利的行人通道，加強兩個行動區之間的聯繫；第三部分是橫跨觀塘避風塘一條長約 600 米的行人與單車天橋連自動行人道，將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，提供舒適便捷的步行和踏單車環境。相關項目正按計劃進行研究及設計，並檢視不同方案的可行性及進行相關的技術評估，包括考慮在研究中的橫跨觀塘避風塘天橋加設行車的方案。

易行九龍東

短中期行人網絡改善計劃的推展

18. 為了改善九龍東第二核心商業區的連繫、易行及流動性，起動九龍東辦事處一直致力推展「易行九龍東」的概念，以鞏固及促進九龍東第二核心商業區。較早前已分別完成九龍灣、觀塘及新蒲崗的行人環境改善可行性研究，以研究建議為基礎，並因應九龍灣、觀塘及新蒲崗商貿區的實際情況，制定一套由綠色走廊／連線、後巷改造、行人天橋、隧道及自動行人道組成的綜合行人網絡。截至現時，已在九龍東完成了近百項的短中期行人網絡改善計劃，當中亦包括改善路旁上落客貨區和改善路口布局。

19. 在九龍灣商貿區方面，行人連接網絡劃分為多組行人連接路線，已完成的項目包括擴闊宏照道/常悅道行人過路處、擴闊宏照道/常怡道路口及啟祥道行人隧道美化工程等。當中的「綠色走廊」最廣為公眾使用。「綠色走廊」由南至北（啟祥道至常悅道）、東至西（臨華街至宏冠道）連接著九龍灣商貿區，是行人網絡的重要組成部分。另外，連接港鐵九龍灣站 B 出口和東九文化中心的行人天橋已於 2023 年完成。連接九龍灣至新急症醫院的行人天橋亦正在興建中，以配合新急症醫院的啟用，而開展中的港鐵九龍灣站 A 出口的新行人天橋，可望分流現有天橋的行人流量，紓緩現時的擠擁情況。

20. 在觀塘商貿區方面，當年的道路網絡是根據發展工業區的標準而興建，相對較窄的行人路及街道兩旁設有上落貨區。在規劃通達的行人網絡時，已納入了善用現有大廈通道的構思。已完成的項目包括多個後巷活化項目，例如巧明街/海濱道後巷（鎖邊里）、APM 附近的後巷（打板里）及駿業街遊樂場後巷（乳酸里）等。另外，多項改善及美化區內現有行人隧道及天橋的工程³亦已相繼完成。至於在規劃階段的項目，路政署已展開牛頭角附近行人環境改善方案設計，包括加設連接港鐵牛頭角站 B 出口現有行人隧道和宏利廣場的行人隧道。

21. 在新蒲崗商貿區方面，行人環境改善框架貫通新蒲崗商貿區內各個商業和社區樞紐的主要行人路徑。已完成的項目包括大有街/六合街的加闊過路處及行人路、大有街/三祝街優化為交通燈控制路口及八達街後巷改善工程等。

³ 項目包括橫過偉業街近常悅道的行人天橋（KF39，已完成）、橫過啟祥道近偉業街的行人隧道（KS39，已完成）、鄰近觀塘道休憩處橫過觀塘道的行人隧道（KS56，初步設計階段大致完成）、鄰近牛頭角港鐵站橫過觀塘道的行人隧道（JUF，初步設計階段大致完成）、鄰近觀塘道休憩花園橫過觀塘道的行人隧道（KS28，初步設計階段大致完成）及於翠屏道橫跨觀塘道的行人天橋（KF90，已於活化翠屏河項目中進行優化）。

促進私營機構提供行人連接

22. 除了工務項目，政府同時亦推出政策，透過豁免因提供行人連接通道(包括行人天橋及行人隧道)修訂契約所須繳付的土地補價，鼓勵私營機構自資興建行人連接通道，以提升九龍東的行人暢達度和連繫。當局亦就相關的免補地價及修訂契約申請提供一站式諮詢及行政服務，透過評審技術及環境改善建議、諮詢程序及就申請方案提出批核建議給相關部門和委員會考慮。現時在九龍東已完成 5 宗申請方案的批核。當中包括已落實於 2024 年內開展由私營機構興建連接淘大花園至東九文化中心的行人天橋工程項目，以配合已建成的九龍灣港鐵站 B 出口新行人天橋，提供全天候行人接駁網絡由淘大花園至港鐵九龍灣站。

連接腹地的行人網絡

23. 隨著九龍東轉型得以逐步落實，因應區內的最新發展所需，起動九龍東辦事處委託土木工程拓展署於 2023 年 2 月展開行人環境改善檢討研究，預計於 2025 年年初完成，範圍履蓋整個九龍東，以期將行人網絡延伸至位於九龍東腹地的住宅區，以加強及鞏固 CBD2 區內外的行人網絡覆蓋。研究正審視九龍東的行人環境，評估現時九龍東商貿區內行人環境情況，亦會進行於規劃年 2031 年及 2041 年之容量分析，評估九龍東在持續轉型中，對區內主要行人連接系統於中長期所帶來的潛在影響，並作出相應的改善建議。通過了解九龍東現有及未來的發展計劃，分析目前的情況、限制及機遇，研究將提供初步建議伸延九龍東商貿區行人網絡至周邊腹地的住宅區的行人連接路線，亦會制定短期、中期及長期行人環境改善建議，進一步加強商貿區內外的連接性。

徵詢意見

24. 請委員備悉文件內容，並作為委員會詳細討論的參考。

運輸及物流局

發展局

2024年10月