

啟德發展區單車徑網絡可行性研究

目的

本文件向委員介紹有關啟德發展區單車徑網絡可行性研究(以下簡稱“可行性研究”)的建議，當中包括建議走線、配套設施、實施策略、經營和管理架構，以及擬議在觀塘海濱花園推展的行人及單車共融通道試驗計劃。

背景

2. 政府於2012年建議在啟德發展區內主要公共休憩用地建造一條長約6.6公里的單車徑網絡。為回應公眾對啟德發展區單車徑網絡覆蓋更廣闊範圍以供休閒娛樂之用的期望，我們完成了初步檢討，並建議把單車徑網絡延長至約13公里，以便更緊密地連繫啟德發展區內各個景點。就擬議的單車徑延伸網絡(附件1)，我們已於2014年分別諮詢了九龍城、黃大仙及觀塘區區議會的相關委員會、海濱事務委員會的啟德海濱發展專責小組以及相關單車團體，並獲得普遍支持。公眾諮詢期間收集到的主要意見載於附件2。

3. 我們在2015年11月聘請了顧問展開了可行性研究，以檢討擬議單車徑網絡包括建議走線、配套設施、實施策略及經營和管理架構。可行性研究現時已大致完成。

可行性研究的建議

行人及單車共融通道

4. 我們在可行性研究期間，參考了海外多個地方於休憩用地內設置單車通道的經驗，發現不同的海外城市，包括台北、新加坡和倫敦等，都採用了共融通道的安排(即在同一空間供行人及單車使用)。這些海外例子可參考附件3。與傳統的分隔式單車徑比較，採用行人及單車共融通道可更有效善用啟德發展區內的休憩用地和海濱，並促進了單車徑與周邊環境的融合。此外，共融通道將會優化休憩用地的內部連接及提升了設計上的連貫性。

5. 考慮到以上的優點以及啟德發展區擁有接近100公頃的廣闊休憩用地，我們積極檢視在區內採用行人及單車共融通道的安排。我們建議把行人及單車共融通道命名為“綠色走廊”，以突顯其定位及功能，倡議一條綠色通道讓行人和單車共融於同一空間，方便市民往來啟德發展區內各休憩用地。參考了相關的海外例子和啟德發展區內休憩用地的設計，可行性研究建議綠色走廊的闊度大致上為6至10米。如沒有足夠空間容納綠色走廊的地方，我們會考慮採用傳統的分隔式單車徑。綠色走廊的構想圖載於**附件4**。

建議走線

6. 綠色走廊的建議走線整體上依循我們在2014年諮詢區議會的13公里網絡，它將會途經多個休憩用地和連接啟德發展區內的主要景點**(附件5)**。建議的走線已考慮了相關休憩用地的設計和空間要求。然而，有少部分綠色走廊路段(例如橫過D2路和D3路的位置)，因環境限制而需要單車人士推單車經過。

7. 在前北面停機坪的建議走線將連接多個景點，包括啟德體育園、車站廣場、啟德河、龍津石橋保育長廊和宋皇臺公園。就2017年施政報告中研究伸延單車徑網絡至興建中的沙田至中環線(沙中線)港鐵站的建議，康樂及文化事務署(康文署)和建築署正積極考慮將車站廣場內的建議走線，伸延至啟德河的東面，以便接近沙中線啟德站。建議走線亦會伸延到宋皇臺公園及靠近沙中線土瓜灣站。此外，長遠而言，擬議的綠色走廊將會延伸到馬頭圍海濱長廊及連接另一個景點—海心公園。

8. 建議的綠色走廊走線亦會連接位於前跑道的多個景點，包括都會公園、旅遊中樞和跑道公園，並途經位於前南面停機坪的海濱長廊一帶，以及觀塘海濱花園。此外，待觀塘行動區內的海濱長廊及橫跨翠屏河口的一道橋完成後，建議的綠色走廊更可進一步連接至茶果嶺海濱。

9. 市民可從沙中線站(啟德站及土瓜灣站)、近協調道和觀塘碼頭的公共運輸交匯處，或利用啟德發展區與周邊地區的多個行人連接點，抵達綠色走廊網絡。

配套設施

10. 由於建議的綠色走廊網絡主要位於休憩用地內，我們已協調相關休憩用地的發展項目，以確保配套設施包括洗手間和飲水機會在日後制定休憩用地設計時一併考慮。

11. 至於單車租賃和泊位設施方面，鑑於近期本港共享單車服務的發展，政府正積極考慮就綠色走廊網絡採用自助式單車租賃服務。此舉可提供市民更多彈性，讓他們在啟德發展區內不同景點租借及交還單車。

實施策略

12. 綠色走廊將會配合啟德發展區休憩用地和基礎建設項目的推展時間而分階段落成。每階段的綠色走廊需要有相當長度，並與相關的休憩用地項目一起建造，以供市民悠閒踏單車。可行性研究建議整個綠色走廊網絡主要分兩階段建造。首階段的綠色走廊長約7.5公里(附件6)，計劃與位於前北面停機坪的啟德體育園和車站廣場、以及前跑道南面一帶接連住宅和商業發展用地的海濱長廊於2023年左右一併落成。

13. 視乎都會公園項目的實施時間表，為提升整個網絡的連接性和吸引力，我們考慮在都會公園一帶建造一條長約1公里的臨時連接通道以貫通分別在前北面停機坪和前跑道一帶的兩段綠色走廊。

14. 第二階段的綠色走廊將配合有關的基礎建設、休憩用地和發展項目的實施時間表，預計在2025年後落成。舉例來說，在啟德河口毗鄰啟德明渠進口道周邊的休憩用地，預計需要在中九龍幹線完工後才可釋出。另外，位於前南面停機坪的商業用地和相關的海濱長廊，預計需在T2主幹道與中九龍幹線同期完工後才可發展。至於把綠色走廊伸延至海心公園和觀塘海濱花園的建議，則要視乎土瓜灣翔龍灣旁的海濱和位於九龍灣啟興道的九龍貨倉及嘉里危險品貨倉的發展時間表而定。此外，伸延綠色走廊至茶果嶺海濱長廊也需與觀塘行動區的發展配合。我們會繼續與相關政府部門協調以落實餘下綠色走廊網絡的實施安排。

經營和管理架構

15. 擬議的綠色走廊主要位於啟德發展區的休憩用地內，並成為公園和海濱長廊的一部分。而少部分位於公共道路包括行人隧道，則會根據現有的法例框架進行設計。康文署將負責運作和管理位於公園和海濱長廊內的綠色走廊網絡，而位於公共道路的單車徑，則會由運輸署負責交通管理。綠色走廊網絡的運作和管理架構將會參考以下介紹的擬議試驗計劃結果，而可能作出調整。

行人及單車共融通道試驗計劃

16. 由於行人及單車共融模式現時在香港是一個較新概念，公眾可能對其運作及安全性有所關注。有見及此，我們建議為綠色走廊展開一個試驗計劃，以累積管理行人及單車共融的經驗，以及了解公眾對此概念的接受性。在試驗計劃期間收集到的意見及所積累的經驗將有助啟德發展區全面推行綠色走廊時作為參考。

17. 觀塘海濱花園是啟德發展區內一個廣受市民歡迎的休憩用地。花園的行人道具備一定長度，而行人道旁邊亦設有木板道。我們建議在觀塘海濱花園進行試驗計劃，並利用公園內現有的行人道設置綠色走廊，以盡量減少對公園現有設施的影響。有關改動將包括加設指示牌、路面標記及擴闊一些較窄的位置。綠色走廊試驗計劃的初步設計平面圖和構想圖分別載於**附件7**和**附件8**。建議綠色走廊試驗計劃的路段長約1公里，將連接觀塘海濱花園近巧明街和順業街的出入口。

18. 我們已因應觀塘海濱花園的場地狀況，包括其設計及使用情況制訂了適合的設計方案，以配合海濱花園的實際環境。舉例而言，我們會在綠色走廊試驗路段上的燈柱和觀眾看台加設當眼的防範措施，以提醒踏單車人士。我們亦會舉辦教育活動，向行人和單車人士提倡互融互讓地使用共融通道的安排，並將共融通道概念介紹給市民。我們亦會利用告示板、指示牌、橫額和路面標記，推廣使用綠色走廊的指引(**附件9**)。此外，我們會在進行試驗計劃期間聘請全職單車大使駐場，向公園使用者提供指引和協助，以幫助他們熟識及適應共融通道的模式。工作人員將會解釋、鼓勵及提醒市民如何正確地使用綠色走廊。

19. 考慮到公眾需要適應新的共融通道模式，我們建議試驗計劃的開放時間循序漸進地進行。根據早前在觀塘海濱花園進行的行人流量調查結果顯示，該處在上午時段的行人流量相對較少。我們建議試驗計劃在首階段先在上午時段進行，並在第二階段伸延至下午時段。試驗計劃暫定為期六個月。我們會在試驗計劃的初期提供單車予市民使用，以便進行試驗。我們初步建議的開放時間如下，實際試驗計劃的開放時間或需因應現場情況作出調整。

階段	為期	營運時間
1	兩個月	9:00 至 12:00
2	四個月	9:00 至 18:00

20. 我們計劃於2018年初展開試驗計劃。在試驗期間，我們會密切監察使用情況，並聘請顧問收集不同的數據和資料(例如每日使用率／模式、單車人士類別、使用者的意見和行人與單車人士之間的配合問題)以作分析。我們會仔細研究所收集到的數據和資料，並定期檢討試驗計劃的安排及細節。如有需要，我們會調整試驗計劃的安排以配合需要。

未來路向

21. 歡迎委員就啟德發展區單車徑網絡可行性研究的建議和擬議在觀塘海濱花園推展的綠色走廊試驗計劃提供意見。

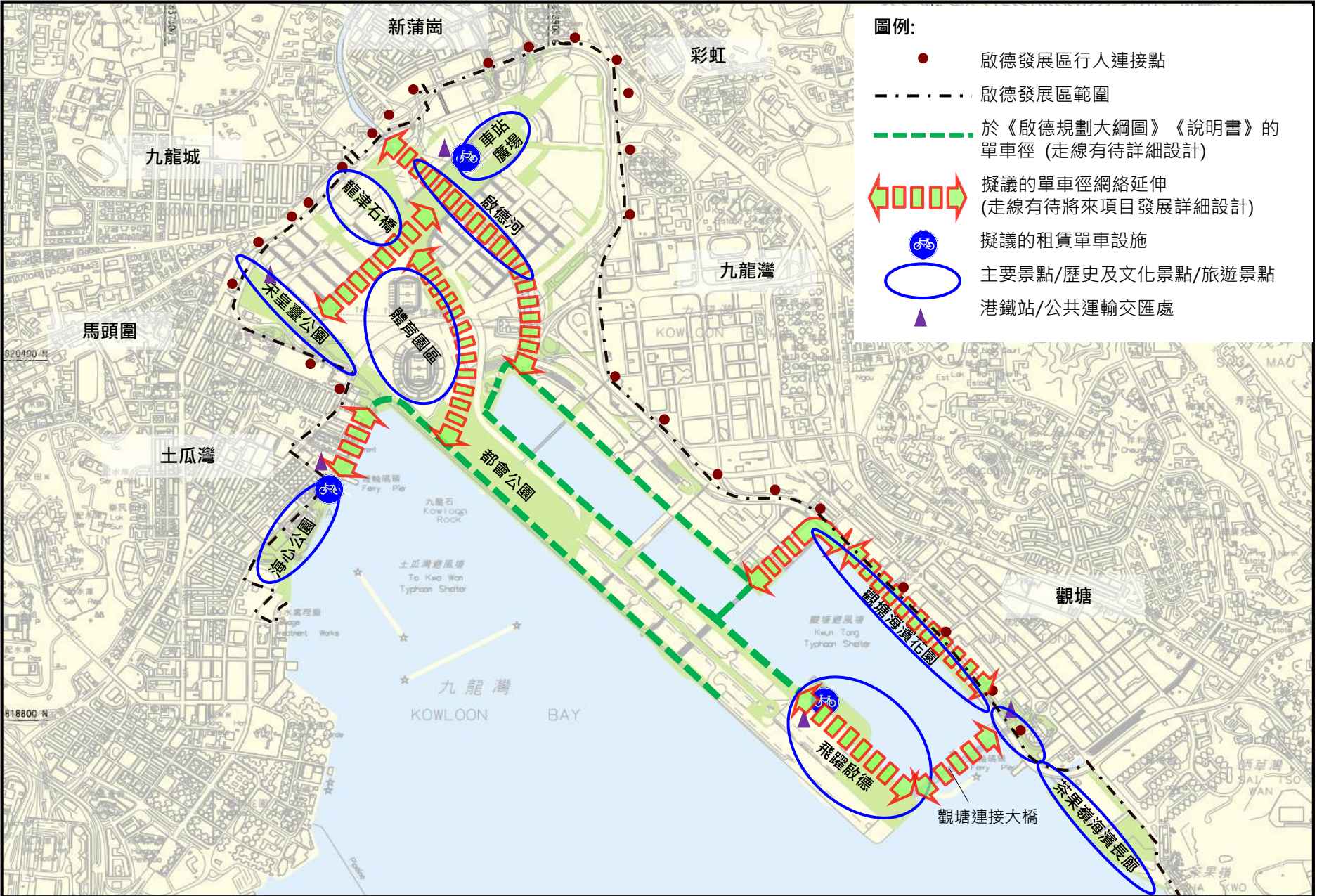
土木工程拓展署
康樂及文化事務署
2017年9月

附件

附件1	2014年啟德發展區內擬議單車徑網絡
附件2	2014年公眾諮詢中收到的主要意見
附件3	行人及單車共融通道的海外例子
附件4	綠色走廊構想圖
附件5	建議綠色走廊網絡
附件6	擬議首階段綠色走廊的走線
附件7	試驗計劃設計平面圖
附件8	綠色走廊試驗路段構想圖
附件9	綠色走廊使用指引

2014年啟德發展區內擬議單車徑網絡

- 圖例:
- 啟德發展區行人連接點
 - - - 啟德發展區範圍
 - 於《啟德規劃大綱圖》《說明書》的單車徑 (走線有待詳細設計)
 - ⇄ 擬議的單車徑網絡延伸 (走線有待將來項目發展詳細設計)
 - 🚲 擬議的租賃單車設施
 - 主要景點/歷史及文化景點/旅遊景點
 - ▲ 港鐵站/公共運輸交匯處



2014 年公眾諮詢中收到的主要意見

觀塘區議會文化、康樂及體育事務委員會，黃大仙區議會地區設施管理委員會及九龍城區議會文娛康樂及地區設施管理委員會

- 支持擴展單車徑網絡的建議。
- 擬建的單車徑網絡應以休閒及娛樂為主要用途。
- 擬建的單車徑網絡應與附近地區有效地連接，使市民容易前往。
- 擬建的單車徑網絡應連接各公共交通設施，尤其是沙中線的車站。
- 應提供足夠的單車停泊處。
- 應舉辦單車相關的教育活動。

海濱事務委員會啟德海濱發展專責小組

- 支持擴展單車徑網絡的建議。
- 應在景點及住宅區附近提供單車泊位以避免非法泊車。
- 傳統專用單車徑會分隔公共空間，而令其他活動無法進行，因此鼓勵採用行人與單車共享公共空間的方案。

單車組織

- 支持擴展單車徑網絡的建議。
- 擬建的單車徑網絡應具備休閒及通勤功能。
- 擬建的單車徑網絡應延伸至港鐵啟德站並連接啟晴邨和德朗邨。
- 跑道兩側的單車徑網絡應在適合位置連接。
- 單車徑應儘早興建，並且應考慮設置臨時通道以連接整個單車網絡

行人及單車共融通道的海外例子

例子 1: 新加坡

Park Connector Network(簡稱: PCN 及 翻譯: 公園連道網絡)的共融通道連接新加坡的主要公園、景點和組屋區。至 2016 年, PCN 已歷時超過四份一世紀, 並累積建造了約 300 公里長的通道。

新中央城市環道

- 總長 36 公里, 寬約 4 至 6 米的共融通道連接了三個國家公園及建屋發展局的組屋區。

特色

- PCN 沿途有餐飲供應服務。



例子 2: 台北

單車運動在過去十年成爲台灣一項普及的休閒娛樂活動。單車設施不斷優化中。台北地區現有大約 250 公里的單車徑。

淡水金色水岸自行車道

- 總長 36 公里, 寬約 2 至 6 米的共融通道, 連接新北市關渡大橋及淡水漁人碼頭。

特色

- 沿途有多個景點(包括新北市關渡大橋及淡水漁人碼頭)。



例子 3: 倫敦

皇家公園原是皇家園林，它從 19 世紀起逐步開放給公眾，公園很快成為娛樂和休閒的熱門地點。公園有大約 45 公里的單車道，其中包含了行人及單車共融通道及分隔式的單車徑。

Tamsin 徑, 里奇蒙公園

- 總長 12 公里，平均寬約 3 米的共融通道，連接公園的出入口，方便遊覽伊莎貝拉種植園和彭布羅克旅館。



特色

- 共融通道貫通倫敦的八個公園，並途經約 5,000 公頃具歷史價值的園林。

例子 4: 杭州

多個知名景點都在杭州西湖一帶，西湖更在 2011 年被列入聯合國教科文組織世界遺產名錄。西湖周圍的河岸平坦，適合踩單車。

杭州西湖

- 總長 12 公里，寬約 6 至 10 米的環湖通進連接著名的西湖十景，其中有堤、寺廟、湖、橋、塔和水塘。



特色

- 共融通道經過多個熱門景點和具歷史價值的園林。

例子 5: 巴黎

至 2016 年，巴黎共有約 700 公里單車徑，其中包括傳統分隔式單車徑及共融通道。

塞納河單車徑

- 總長 15 公里，寬約 6 至 10 米的共融通道供行人及單車人士來往艾菲爾鐵塔及巴黎聖母院。

特色

- 共融通道經過塞納河沿岸的不同景點以及歷史建築。

例子 6: 紐約

紐約在十九世紀建造了全國第一條的單車徑。紐約現有超過 400 公里單車徑，連接多個旅遊景點如第六大道、中央公園、哈林和布魯克林。

紐約中央公園

- 總長 10 公里，寬約 6 至 10 米的共融通道，供行人，跑步人士及單車人士共享。

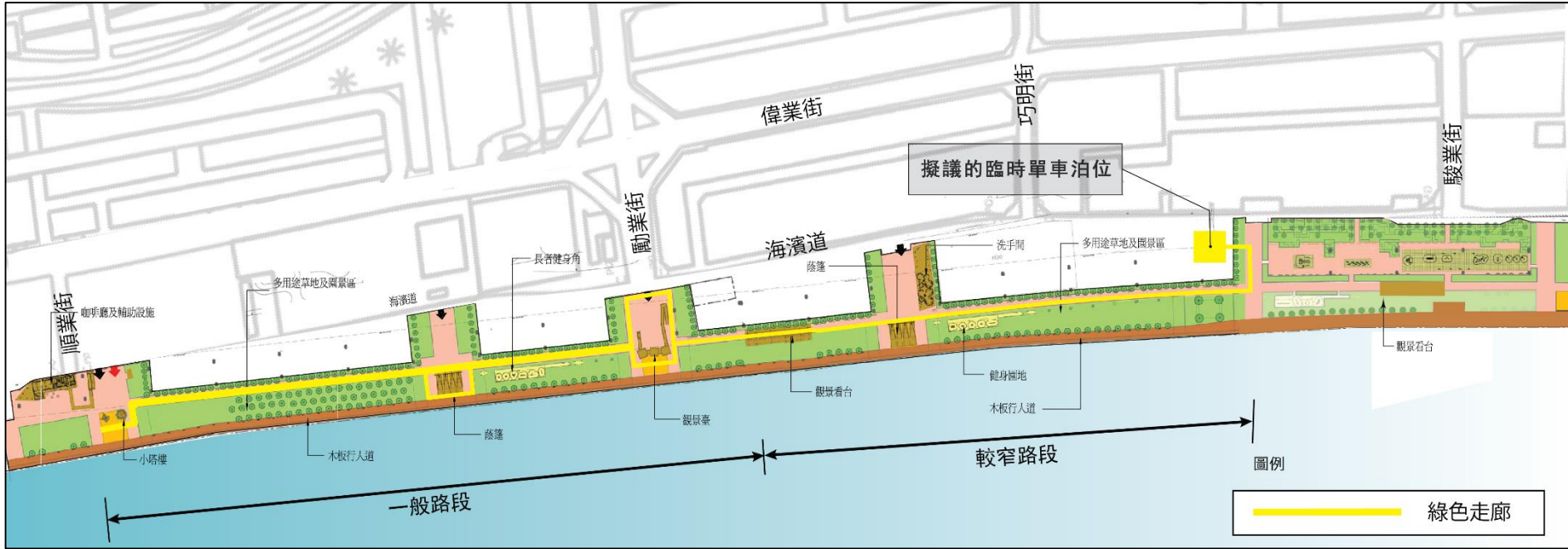
特色

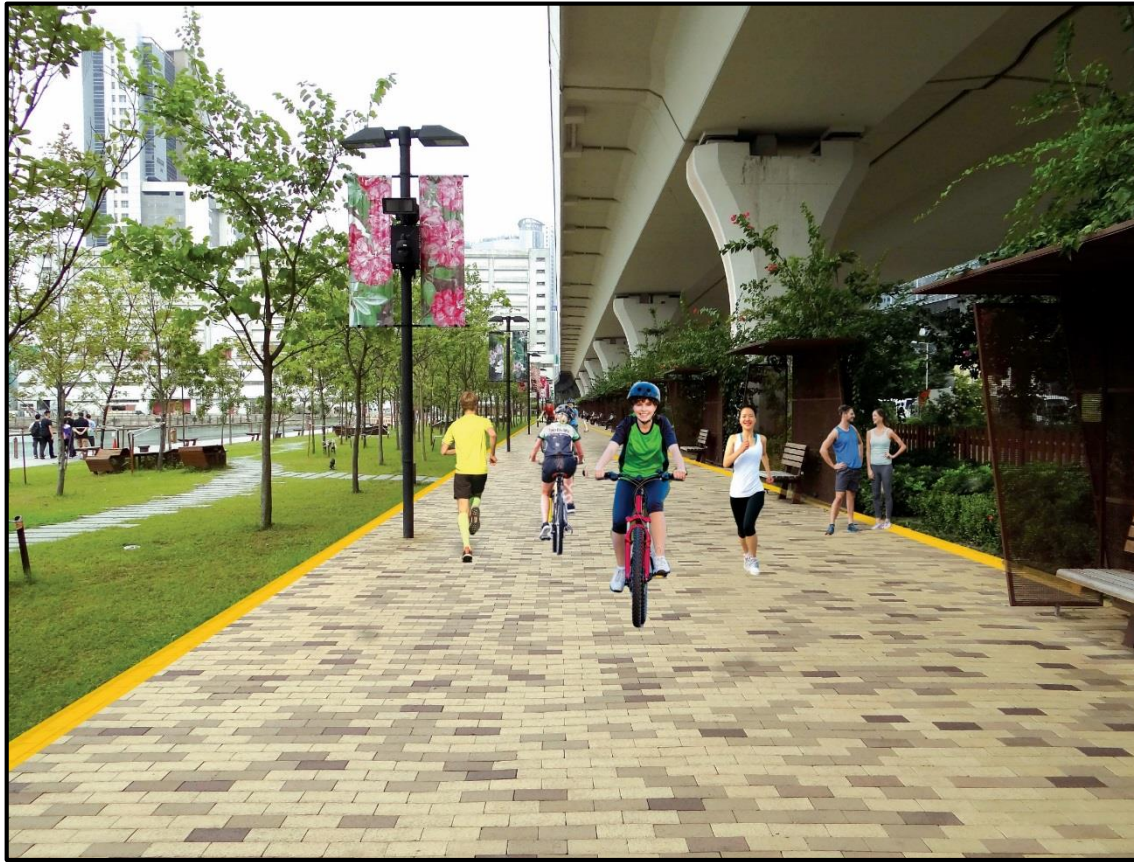
- 共融通道途經公園內不同的景點。

綠色走廊構想圖

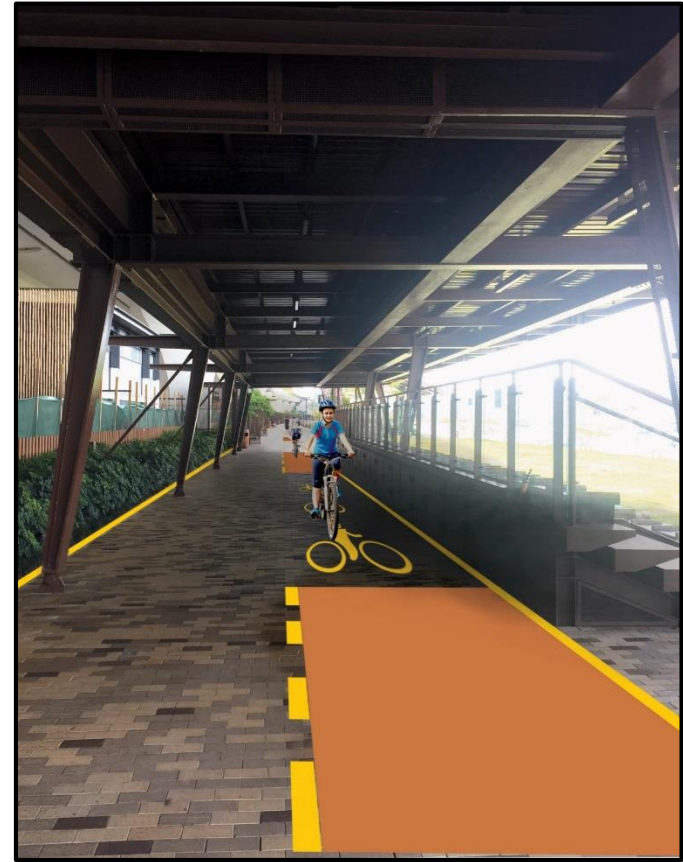


試驗計劃設計平面圖





一般路段
(路面闊度大於4米)



較窄路段
(路面闊度小於4米)



啟德

KAITAIK

正確使用 綠色走廊

應做

- 除超越前車外，請於綠色走廊上靠左行駛
- 請顧及其他使用者，只在有需要時響鐘
 - 請忍讓，讓路給行人
- 天色昏暗時，請使用單車前後燈

不應做

- 請顧及他人，車速不宜過快
- 請勿亂停泊單車

