



觀塘區議會

MASTER
ALLIANCE



「觀塘道交通擠塞問題： 觀塘道與開源道迴旋處的改善方案」 研究計劃



觀塘區議會屬下
觀塘區發展及重建專責小組

綜智諮詢有限公司

2021年3月



觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案

二零二一年三月九日

綜智諮詢有限公司

1 序言

「插入去便困在駿業里，齊齊塞，齊停死」...網民創作了《哪裡只塞駿業里》，唱出觀塘打工仔苦況，引起廣大共鳴，觀塘塞車問題成為全城熱話。

觀塘道通車於 1950 年代，為東九龍的主要幹道，貫通牛池灣、彩虹、九龍灣、牛頭角、觀塘等地。其交通擠塞問題日趨嚴重，早已承受著超出規劃當初的行車數量。而開源道迴旋處作為連接整個工業區及觀塘道的關鍵位置，道路卻非常狹窄，阻塞東九龍主幹線大動脈。適逢觀塘市區重建計劃展開，裕民坊開始拆卸，我們應該把握時機，研究及分析觀塘道及開源道迴旋處道路及車流，就如何改善區內交通問題提出可行建議。

研究報告將收集現時觀塘道及開源道迴旋處交通擠塞的數據，並邀請公共運輸服務公司提供意見，以研究交通擠塞問題日趨嚴重的原因，提供有效且實際的改善方案，讓議會能夠更全面了解及掌握問題，並與相關部門作出跟進。

觀塘道擠塞問題一直為人詬病，每逢通勤時段被市民譏笑猶如「動物大遷徙」。觀塘區議會觀塘區發展及重建專責小組期望，透過此研究報告，逐步改善觀塘區內交通擠塞問題，以回應市民的訴求。

最後，本人謹代表專責小組對所有協助完成研究的機構、政府部門、團體及市民，表達衷心感謝。

觀塘區議會屬下
觀塘區發展及重建專責小組主席

梁翊婷

2 鳴謝

在本研究進行期間，承蒙下列政府部門、機構組織、專業人士、觀塘區內人士及居民以及觀塘區議會提供的協助和寶貴意見，讓本研究報告得以完成，謹此致以衷心感謝（排名不分先後）：

觀塘區議會屬下

觀塘區發展及重建專責小組委員名單

主席：梁翊婷議員

副主席：梁凱晴議員

委員（排名不分先後）：

畢東尼議員

陳嘉言議員

陳汶堅議員

陳易舜議員

鄭景陽議員

張敏峯議員

蔡澤鴻議員

馮家龍議員

許有為議員

洪駿軒議員

葉梓傑議員

龔振祺議員

黎寶桂議員

林瑋議員

梁騰丰議員

李嘉達議員

李焯林議員

李詠珊議員

莫建成議員

龐智笙議員

潘任惠珍議員, BBS, MH

蘇冠聰議員

譚肇卓議員

鄧威文議員

謝淑珍議員

尹家謙議員

王偉麟議員

黃子健議員

王嘉盈議員

黃啟明議員

政府部門/機構組織

代表

觀塘區議會

梁翊婷女士

香港理工大學

林興強教授

香港的士業議會 / 香港運輸研究學會資深會員
運輸署

熊永達博士

馮建業先生

馮祖建先生

消防處(觀塘消防局)

招健鷹局長

發展局工務科起動九龍東辦事處

鄧紹傑先生

警務處

譚汝禧總督察

九龍巴士(一九三三)有限公司

譚浚熙先生

貨車運輸業

裴翔龍先生

馬淑基先生

APM 商場服務處

林堅有先生

特別鳴謝理工大學林興強教授工程師，林教授為香港及世界頂尖交通工程/規劃學者及專家，已從事交通工程/規劃研究逾40年，經驗非常豐富。榮幸林教授參與本研究，在研究過程給予指導及專業意見，使本研究得以順利完成。

目錄

章節	標題	頁數
1	序言.....	1-1
2	鳴謝.....	2-1
3	行政撮要.....	3-1
4	研究背景.....	4-1
4.1	研究區域.....	4-1
4.2	現狀交通情況.....	4-2
4.2.1	車流量情況.....	4-2
4.2.2	行人情況.....	4-3
4.2.3	公共交通情況.....	4-4
4.2.4	的士站及上落客情況.....	4-5
4.2.5	停車場及泊位情況.....	4-6
4.2.6	貨車上落貨情況.....	4-6
4.2.7	交通違規情況.....	4-7
4.3	問題總結.....	4-8
4.3.1	運輸規劃範疇.....	4-9
4.3.2	交通工程範疇.....	4-9
4.3.3	交通管理範疇.....	4-10
4.3.4	交通違規/執法範疇.....	4-11
5	研究設計及內容.....	5-1
5.1	現狀交通調研.....	5-2
5.2	焦點小組訪問.....	5-2
5.3	深入問卷調研.....	5-2
6	改善建議及進一步研究.....	6-1
6.1	運輸規劃範疇.....	6-2
6.1.1	促進落成東九龍鐵路線.....	6-2
6.1.2	加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成.....	6-3
6.2	交通工程範疇.....	6-4
6.2.1	興建高架行人走廊.....	6-4
6.2.2	於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點.....	6-5
6.2.3	更改開源道下游支路行車方向.....	6-6
6.2.4	迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶增設上落客貨區.....	6-7
6.2.5	繼續跟進其他當區的交通工程改善項目.....	6-8
6.3	交通管理範疇.....	6-9
6.3.1	於繁忙時段設立巴士專線及更改部分巴士的行車路線.....	6-9

目錄

章節	標題	頁數
	6.3.2 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移.....	6-9
	6.3.3 豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費	6-9
	6.3.4 在觀塘道及開源道中途巴士站增設乘客資訊系統.....	6-10
	6.3.5 預約泊位.....	6-10
6.4	交通執法範疇.....	6-11
	6.4.1 增設智慧燈柱監察路面交通.....	6-11
7	調查數據及結果分析及觀塘區居民取態.....	7-1
7.1	調查人士背景.....	7-1
	7.1.1 駕駛人士對觀塘區交通的意見調查.....	7-2
	7.1.2 市民大眾對觀塘區交通的意見調查.....	7-6
7.2	受訪者對「運輸規劃」範疇的建議之取態.....	7-7
	7.2.1 促進落成東九龍鐵路線.....	7-7
	7.2.2 加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成.....	7-7
7.3	受訪者對「交通工程」範疇的建議之取態.....	7-8
	7.3.1 興建高架行人走廊.....	7-8
	7.3.2 於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點.....	7-9
	7.3.3 更改開源道下游支路行車方向.....	7-9
	7.3.4 迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶增設 上落客貨區.....	7-10
7.4	受訪者對「交通管理」範疇的建議之取態.....	7-11
	7.4.1 於繁忙時段設立巴士專線及更改部分巴士的行車路線.....	7-11
	7.4.2 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移.....	7-12
	7.4.3 豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費	7-13
	7.4.4 預約泊位.....	7-14
7.5	受訪者對「交通執法」範疇的建議之取態.....	7-15
	7.5.1 增設智慧燈柱監察路面交通.....	7-15
8	總結.....	8-1
9	附錄.....	9-1
	9.1 焦點小組訪問大綱.....	9-1
	9.2 深入問卷調研問題大綱.....	9-3

3 行政撮要

截至 2019 年年中，觀塘的居住人口已超越沙田區，成為全港人口最高的區域。觀塘作為連接周邊新市鎮的主要交通樞紐，基本上其他地區的陸路交通都會經過觀塘再到各區，而開源道迴旋處作為連接整個商貿區及觀塘道的關鍵位置，適逢觀塘市區重建計劃展開，裕民坊開始拆卸，本研究報告收集了現時觀塘道及開源道迴旋處交通擠塞的數據，分析觀塘道及開源道迴旋處道路及車流，研究交通擠塞問題日趨嚴重的原因，就如何改善區內交通問題提出可行建議，並與相關部門作出跟進。

從現狀調研的結果顯示，開源道迴旋處的擠塞問題可以歸納四個範疇：運輸規劃、交通工程、交通管理及交通執法。根據焦點小組訪談結果，本研究歸納出一些可供考慮的解決方案，以供有關部門及團體作後續深入研究：

運輸規劃範疇

- 促進落成東九龍鐵路線
- 加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成

交通工程範疇

- 興建高架行人走廊
- 於開源道右線(第三線)增設即上、即落、即走形式的的士上落客點
- 更改開源道下游支路行車方向
- 迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶增設上落客貨區
- 其他當區的交通工程改善項目

交通管理範疇

- 於繁忙時段設立巴士專線及更改部分巴士的行車路線
- 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移
- 豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費
- 在觀塘道及開源道中途巴士站增設乘客資訊系統
- 停車場預約泊位

交通執法範疇

- 增設智慧燈柱監察路面交通（因存在私隱問題而暫時不列入改善建議中）

本研究亦利用問卷諮詢了當區居民，對提出了解決方案可以接受的程度，結果於本報告第 7 章總結。

4 研究背景

4.1 研究區域

觀塘區是位於九龍東的行政分區，面積約 1,130 公頃，也是九龍半島佔地最廣的區域。主要的分區包括觀塘市中心、牛頭角、九龍灣、藍田、秀茂坪、油塘、佐敦谷及安達臣。觀塘作為香港的首座衛星城市，隨著工商業發展迅速，觀塘區亦由傳統的工業區慢慢轉型為香港第二個核心商業區（CBD2）。然而，政府的規劃只著眼於推動「起動九龍東」發展辦公室地皮，以及在觀塘以北的地方發展住宅區域，完全無視了現時交通配套的應付能力。

截至 2019 年年中，觀塘的居住人口已超越沙田區，數量約為 693,900 人，成為全港人口最高的區域；而政府資料亦顯示，2020 年觀塘商貿區的工作人口高達 180,400 人，當局預計十年後更會增加額外約 20%，達至 215,000 人。再者，觀塘作為連接周邊新市鎮的主要交通樞紐，基本上其他地區的陸路交通都會經過觀塘再到各區，而擁有逾 40 萬人口的將軍澳就是其中之一。可想而知，有這麼多人和車在全港密度最高的地區上活動，無論是對當區的基建還是交通系統都造成龐大的壓力。

表格 4-1 觀塘商貿區工作人口

地區	工作人口		
	2020 年	2026 年	2031 年
觀塘商貿區	180,400	206,100	215,000

來源：立法會五題：九龍東新運輸基建

而本次研究著重於觀塘市中心的交通改善，目前此區域可劃分為南北兩部分，現時南面是依靠填海建成的商貿區，北面則是依山而建的住宅區，而中間用作分隔的正是九龍東其中一條最繁忙的主要幹道——觀塘道。是次的改善方案會將觀塘市中心一段的觀塘道以及迴旋處的下路支路作為重點的研究對象，目的是為其經常出現的交通擠塞情況提供可行的改善建議，以供議會日後討論並與相關部門跟進，改善觀塘道交通擠塞問題。

4.2 現狀交通情況

4.2.1 車流量情況

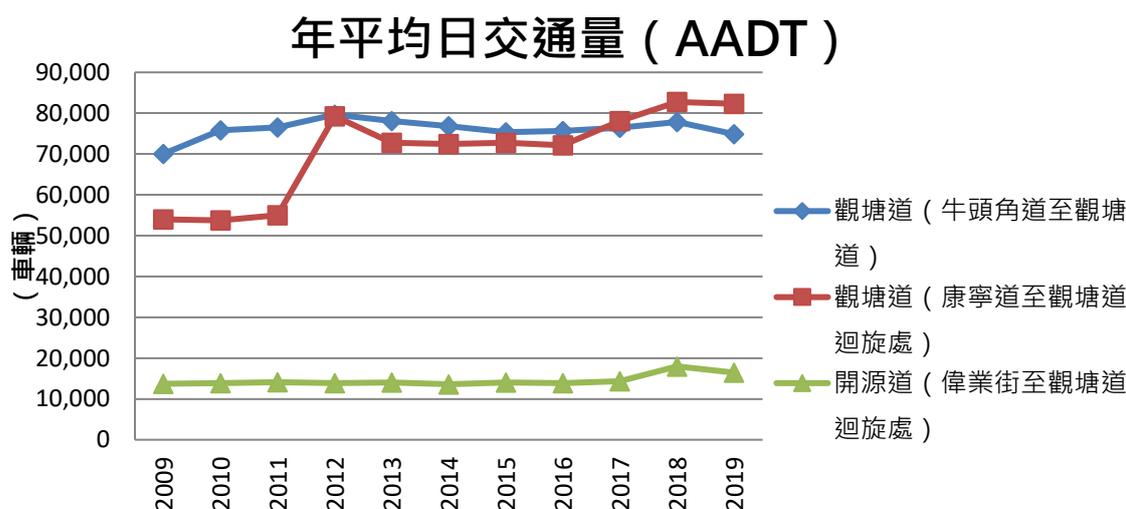
觀塘道位於香港九龍東，連接觀塘與牛池灣兩地，是香港主要幹道之一。道路南連鯉魚門道、翠屏道，北接彩虹交匯處的龍翔道、太子道東和清水灣道，經過佐敦谷、九龍灣、牛頭角一帶，是東九龍主幹道路。根據運輸署 2009-2019 年交通統計年報（The Annual Traffic Census 2009–2019），在過去 10 年，觀塘道和開源道年平均日交通流量持續上升，當中觀塘道（康寧道至觀塘道迴旋處）10 年增長超過 50%、開源道（偉業街至觀塘道迴旋處）10 年增長接近 20%。

表格 4-2 觀塘道及開源道年平均日交通流量（AADT）（單位：輛）

年份	觀塘道（牛頭角道至觀塘道）	觀塘道（康寧道至觀塘道迴旋處）	開源道（偉業街至觀塘道迴旋處）
2009	70,040	54,020	13,750
2010	75,800	53,740	13,890
2011	76,500	55,020	14,120
2012	79,660	79,270	13,870
2013	78,070	72,770	14,030
2014	76,830	72,460	13,600
2015	75,340	72,760	14,050
2016	75,660	72,140	13,860
2017	76,460	78,110	14,370
2018	77,830	82,740	17,980
2019	74,840	82,320	16,460

來源：運輸署 Annual Traffic Census（Counting Station 3012, 4030 and 4073）

圖 4-1 觀塘道及開源道年平均日交通流量（AADT）（單位：輛）



來源：運輸署 Annual Traffic Census（Counting Station 3012, 4030 and 4073）

**觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案**

「開源道迴旋處」是觀塘市中心的其中一個交通黑點，其用作連接觀塘道、上落山的協和街、進入工業區的開源道以及前往東隧的鯉魚門道。由於很多駕駛者貪圖方便，多以使用外圍形式為主，甚或是大型車輛以走直路方式直入直出迴旋處，令到這個傳統二環式設計的迴旋處交通情況十分混亂，更甚是繁忙時間的影響會更加惡劣。更何況迴旋處的四周都被不同建築物包圍，加上原本有不少橋躉作為迴旋處的支撐點，要為道路擴寬可謂是難上加難。

4.2.2 行人情況

人流的方向大概可分為兩大類，第一是經港鐵站出口前往觀塘碼頭方向，第二則是經支路往觀塘港鐵站乘坐港鐵的行人。而其中一個經常出現人群堵塞的位置就是開源道與成業街的交界，由於該處設有行人過路燈，一旦紅燈亮起，行人便會非常容易積聚在那裡，而紅綠燈每次的循環由一分鐘至兩分鐘不等，並會根據當時的交通情況作調節。假如有行人不遵守過路守則，胡亂橫越行車道的話，情況就會更加嚴重，因為這樣就會導致原本要駛出開源道的車輛停車，令交通繁忙的道路變得混亂。

圖 4-2 開源道與成業街的交界



來源：Google 地圖

從現場觀察所得，觀塘廣場旁邊至成業街路口的路段每分鐘的人流都是數以百計，通過以下路況等級（LOS）的計算，便能大概得知行人路是否足夠容納這樣的人次。

表 4-3 開源道近觀塘廣場行人路的路況等級（LOS）

路段：開源道（觀塘廣場旁邊至成業街路口）	行人流量
繁忙時間雙向行人流量（人次/分鐘）	207
行人路寬度（米）	3.8
有效行人路寬度（米）*	3.3
人流率（每分鐘人流/路寬）	62.7
路況等級（LOS）	E

* 假設：每邊 0.25 米是緩衝區

* 根據香港運輸規劃設計手冊，服務等級為 A 至 F，A 為最理想，F 為最差，D 以上為可接受水平

4.2.3 公共交通情況

途經觀塘市中心的巴士路線就多達 67 條，自 2020 年 9 月起，九巴公司為有效疏導或分流排隊等候的乘客，將觀塘道的觀塘市中心路段東行方向的七個九巴巴士站按 T1 至 T7 編號，讓指定的巴士路線按編號埋站，另外亦有兩個巴士站分別供城巴和新巴巴士使用；同樣地，觀塘道駿業里的西行方向亦為巴士站按 C1 至 C6 編號。而其中一個會導致觀塘道出現塞車的原因，就是有部分東行巴士埋站完成上落客後需要跨越二至三條行車線以駛到觀塘道下通道(Underpass)前往藍田方向，往往就是這個越線的動作使到後面的車輛無法順利通行，造成塞車。

由於觀塘是九龍東的交通樞紐，除了一些以觀塘區為目的地的車輛行駛外，更有不少是途經觀塘道前往不同地區的車輛，所以觀塘區每天都要應付龐大的交通車流。

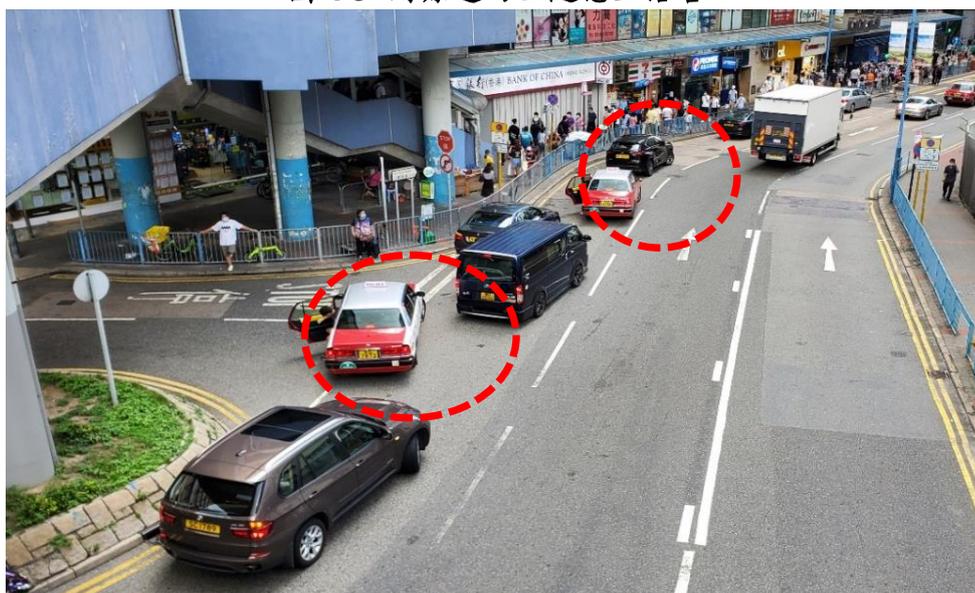
小巴方面，開源道設有兩個小巴士站，分別是 22A（來往樂華邨至觀塘碼頭）和 103（來往清水灣第二灘至觀塘碼頭）使用。

至於開源道就設有兩個巴士站，途經的巴士路線為 17 條，並以觀塘碼頭為終站。而目前最為人詬病的問題就是觀塘市中心到觀塘碼頭這短短的 5 分鐘車程，卻因為進入迴旋處時經常出現塞車，繁忙時間的行車時間亦因此大幅增加，最長的時間甚至花上一小時亦未能到達觀塘碼頭。

4.2.4 的士站及上落客情況

觀塘市中心或迴旋處最近的的士站位於裕民坊，若然在觀塘港鐵站附近的市民想要乘搭的士就可能需要到那裡；而在開源道的合法的士上落客站就是位於興業街對出近中國銀行的位置，可是那裡位置距離迴旋處有兩條街道，市民一般都很少在該處上落車。另外一些較遠的的士站就位於巧明街北面路旁行車線的創紀之城外以及觀塘渡輪碼頭的士站。

圖 4-3 開源道的士隨意上落客



然而，從現場考察結果得知，不少的士乘客都會選擇在迴旋處下方的位置下車。在該處下車的好處就是乘客能非常便利地經由天橋回到觀塘港鐵站或是下車直接步行到附近的商場（如：鱷魚恤中心）或工業大廈，但壞處亦是顯而易見，就是該處並沒有一個合法的上落客區，乘客若要下車就必要停靠在開源道的左線（近觀塘廣場）或右線（近鱷魚恤中心），這樣引致的後果就是後面的車輛會因此而無法向前行駛，被迫尾隨前面的的士停頓並等待乘客下車後才能恢復行車。假如這樣的情況發生在繁忙的上下班時間的話，所帶來的影響將會是迴旋處積聚大量車輛，繼而使到觀塘道的交通亦會出現擠塞。

4.2.5 停車場及泊位情況

在商貿區的停車場一般都是設於各工業大廈或商場的地下，而且每個停車場的收費模式都不太一樣。而最多駕駛者使用的就是 APM 的停車場，每逢到了假日或繁忙時段，該停車場就會湧現一條長長的車龍，龍尾甚至會排到商場旁邊的消防局門口，所以迴旋處或觀塘道的交通也會因而受到影響。

APM 商場代表表示，現時地面車路入口位置每日 12:00 至 19:00 均不允車輛排隊等候，服務處亦已安排工作人員在附近指揮及勸阻車輛不要在地面車路位置等候，並會不定時檢視有關措施及成效。而停車場入口外面的觀塘道位置屬於政府道路及管轄，APM 不能安排工作人員在該處指揮交通。

此外，儘管開源道下游的區域正逐漸轉型為商貿活動的集中地，但附近仍有不少工業大廈林立，所以貨車在區內上落貨物以及違泊情況嚴重，當中興業街、巧明街、成業街等內街就成了違泊的熱門地點，所以這些停泊街道一旁的車輛就成為了迴旋處塞車的成因。由於貨車司機派送貨物需時不長，而工業區內的停車場每半小時收費平均需要接近 20 元，這亦導致司機們把車輛停靠在街上而非停車場內。

4.2.6 貨車上落貨情況

由於觀塘商貿區是由工業區轉型而成，觀塘道以南的區域工業大廈林立，所以經常會有貨車在開源道或下游的支路運輸貨物，例如：成業街、巧明街、鴻圖道等等。因此，大量的輕型貨車或中型貨車就會把車輛停泊在這些街道的一旁，將數個要派送地點的貨物一次過搬到手推車上，繼而逐一派送。然而，此情況還不時會發生在一些私家車上，這些違規停泊上落貨的活動正正是導致開源道迴旋處會出現交通擠塞的原因。

一些從事運輸業界的代表表示，這種情況亦是他們迫不得已才這樣的。因為貨車上的貨物需要派送的地點非常大量，假如每次派送都將貨車停泊到鄰近的大廈停車場的話，不僅需要付上十至二十元不等的停車費，還會導致他們的派送速度被嚴重拖慢。再者，開源道或巧明街附近的合法路旁車位，就只有在駿業街的數個咪錶位，但經常都會有車輛停泊，沒有機會使用，這亦是導致司機選擇違泊的原因。

以開源道左線（觀塘廣場側）為例，那裡正是貨車上落貨活動最頻繁的路段之一，即使許多貨物都不是派送到觀塘廣場，但很多貨車司機都會貪圖方便，把車輛停泊在那裡進行上落貨並且將其派送到其他工廈或商場。可想而知，一條三線行駛的行車道因長期有車輛依靠著左線違規停泊，從而迫使其他車輛只能使用中線或右線行駛，而癱瘓的左線就會將其他行車線的車流倒灌至迴旋處的位置。目前要根治這個情況，就依靠警方定時安排在場執法，向違例的車輛開告票，藉此提高阻嚇性。

圖 4-4 開源道左線上落貨



4.2.7 交通違規情況

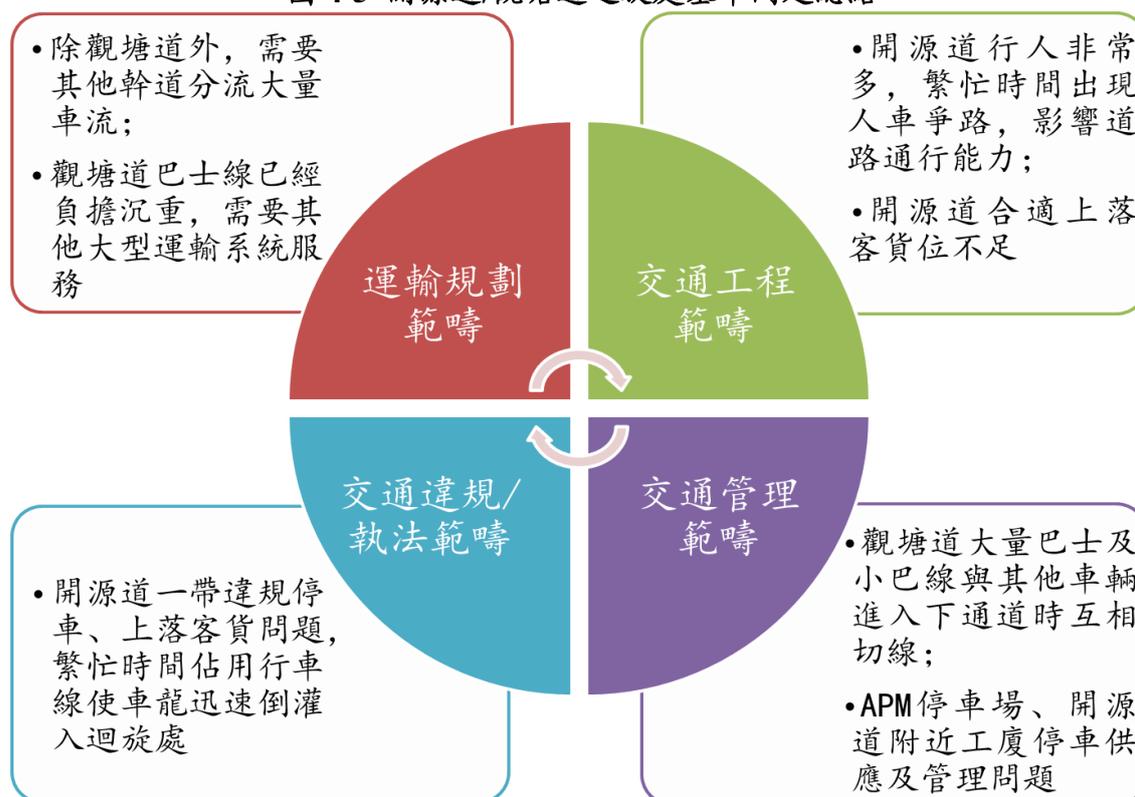
觀塘警區一直重視觀塘商貿區內的交通執法，特別在商貿區內多個交通擠塞黑點的交通執法更是警區首要的行動重點。於 2020 年 1 月至 10 月期間，觀塘警區人員在商貿區內合共發出超過 31,100 張定額罰款通知書，比 2019 年同期上升超過 62%，而相關票控數字亦是自 2015 年有紀錄以來最多。觀塘警區亦因時制宜採取不同策略改變道路使用者的不負責任行為。自 2 月份起，人員更在沒有事先警告及通知的情況下拖走違例停泊而無人看管的車輛。截至 10 月 31 日，觀塘警區人員在商貿區共拖走超過 500 輛對交通造成阻塞的違泊車輛，是全港所有違泊黑點中採取相關措施最頻密的其中一個區域。根據運輸署的意見，香港警察近月在觀塘商貿區加強對違例停泊的車輛進行檢控後，有賴大多數駕駛者遵守設於現場的交通管制，開源道迴旋處的交通已得到明顯的改善。

4.3 問題總結

從以上現況調研，可以從四個方面歸納問題：（1）運輸規劃、（2）交通工程、（3）交通管理、及（4）交通執法；

下圖總結了開源道/觀塘道迴旋處四個層面的問題所在，並且問題相互影響，加劇了迴旋處交通擠塞，尤其在繁忙時間，問題更加嚴重。

圖 4-5 開源道/觀塘道迴旋處塞車問題總結



4.3.1 運輸規劃範疇

除觀塘道外，需要其他幹道分流大量車流；

在過去 10 年，觀塘道和開源道年平均日交通流量，當中觀塘道（康寧道至觀塘道迴旋處）10 年增長超過 50%、開源道（偉業街至觀塘道迴旋處）10 年增長接近 20%。因此，長遠而言，區內實在需要增設其他大型基建以分擔目前日益增加的交通需求。

觀塘道巴士線已經負擔沉重，需要其他大型運輸系統服務；

隨著九龍東環保連接系統（又稱啟德單軌鐵路）在《2020 年施政報告》遭到擱置，現時觀塘區內的公共交通模式可分為兩種模式、三種交通工具。鐵路運輸主要是港鐵觀塘線，而路面運輸就分別是巴士及小巴。

巴士是全港第二多人乘坐的公共交通工具，僅次於港鐵，其中九巴所提供的巴士路線最為繁多。如前面段落所言單單是途經觀塘市中心的巴士路線就多達 67 條，可想而知，不論是等候埋站上落客的巴士，還是東行往藍田或西行往牛頭角，每當繁忙時間觀塘道就會變得水洩不通。

另外，在鐵路運輸方面，根據港鐵 2019 年的年度報告記錄，港鐵是香港最多人使用的交通工具，佔了全港主要交通工具的五成，而觀塘線每小時單向最高載客量為 85,000 人次。作為全港最繁忙的鐵路線之一，觀塘區每天都要承受極大的交通壓力，區內實在需要其他大型運輸系統提供服務。

4.3.2 交通工程範疇

開源道行人非常多，繁忙時間出現人車爭路，影響道路通行能力；

觀塘作為全港最多居住人口的地區，加上十多萬的跨區工作人口，每天在區內活動的人流就可能以數十萬甚至上百萬計。但現時觀塘市中心的行人設施多以地面的行人路為主，設有完全人車分隔的行人天橋亦只有觀塘站至開源道迴旋處出口的一小段。基本上行人前往開源道下游的支路或附近的工業大廈的話，只能沿著行車道兩旁的行人路步行，但礙於道路狹窄，更不時有街頭推廣宣傳活動、流動小販攤檔或易拉架擺放在行人路上，令到人流更加擁擠，步步為營。

開源道合適上落客貨位不足；

從上面章節行人路服務水平分析可以看出，繁忙時間開源道一帶行人流量非常高，亦出現人車爭路情況，一些行人搶截的士的情況比比皆是，亦有出現部份的士違規上落客情況，使開源道一帶繁忙時間交通情況迅速惡化。

交通燈設定需同時顧及路口中各方向交通及行人過馬路的情況。現時開源道中各路口的交通燈，在讓行人可安全過馬路及讓內街的车辆可駛出開源道，防止車輛在區內積聚並癱瘓區內交通的同時，餘下的時間均已安排為開源道的行車綠燈時間。現行交通燈設定已適當地管理各連接路的車輛流量，平衡了不同道路使用者的需要。

4.3.3 交通管理範疇

觀塘道大量巴士及小巴線與其他車輛進入下通道時互相切線；

觀塘道東行有大量的專營巴士站及小巴站供市民使用，但於繁忙時間下大量巴士及小巴接載乘客。有部份線路巴士及小巴埋站後因行駛路線需要切線至外線穿越至觀塘道下通道(underpass)，其他車輛若從中線轉入迴旋處則需切線至左面行車線，大量巴士及小巴線與其他車輛相互切線，降低觀塘道迴旋處通行能力，導致造成交通擠塞。

圖 4-6 觀塘道東行行車情況



**觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案**

APM 停車場、開源道附近工廈停車供應及管理問題：

因 APM 商場停車場入口與迴旋處十分接近，而且每逢假日大量市民前往觀塘市中心消費。APM 商場位於交通方便的觀塘道旁，許多車主會選擇使用 APM 商場停車場，形成大量車輛運用迴旋處進入 APM 商場停車場。車龍於該停車場前等候進入停車場，導致迴旋處出觀塘道往九龍方向的左邊行車道擠塞。

圖 4-7 APM 停車場排隊情況



4.3.4 交通違規/執法範疇

開源道一帶違規停車、上落客貨問題，繁忙時間佔用行車線使車龍迅速倒灌入迴旋處；

開源道兩旁於不同時段停泊大量私家車及貨車等候或上落貨，使原本三條行車道變成一條行車道供車輛行駛，難以疏導由觀塘道與開源道迴旋處進入開源道的大量車輛。如下面現場勘察所拍得照片顯示，左線貨車上落貨，本來較為暢順的開源道三條行車道頓然受阻，車龍馬上積聚並倒流至迴旋處。

圖 4-8 開源道左線違規停車

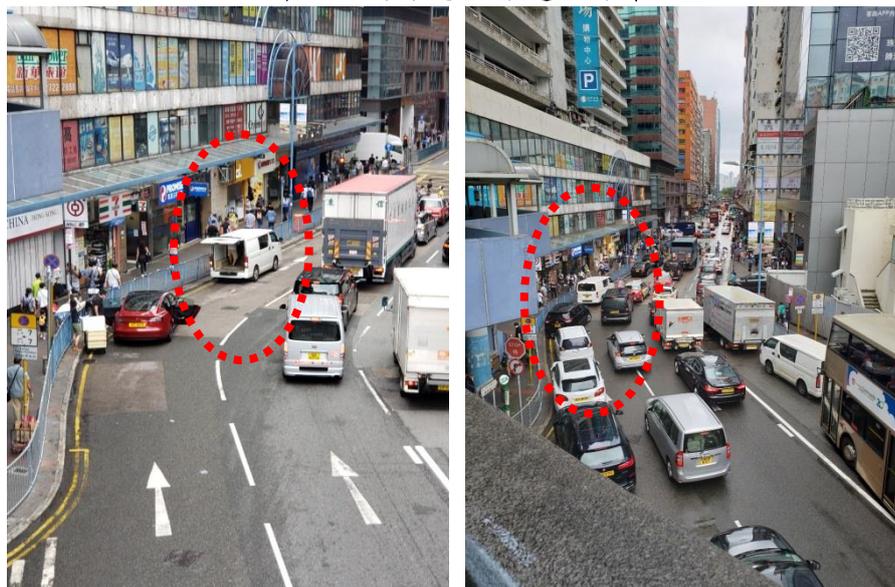


圖 4-9 開源道左線受阻後車流迅速倒流至迴旋處

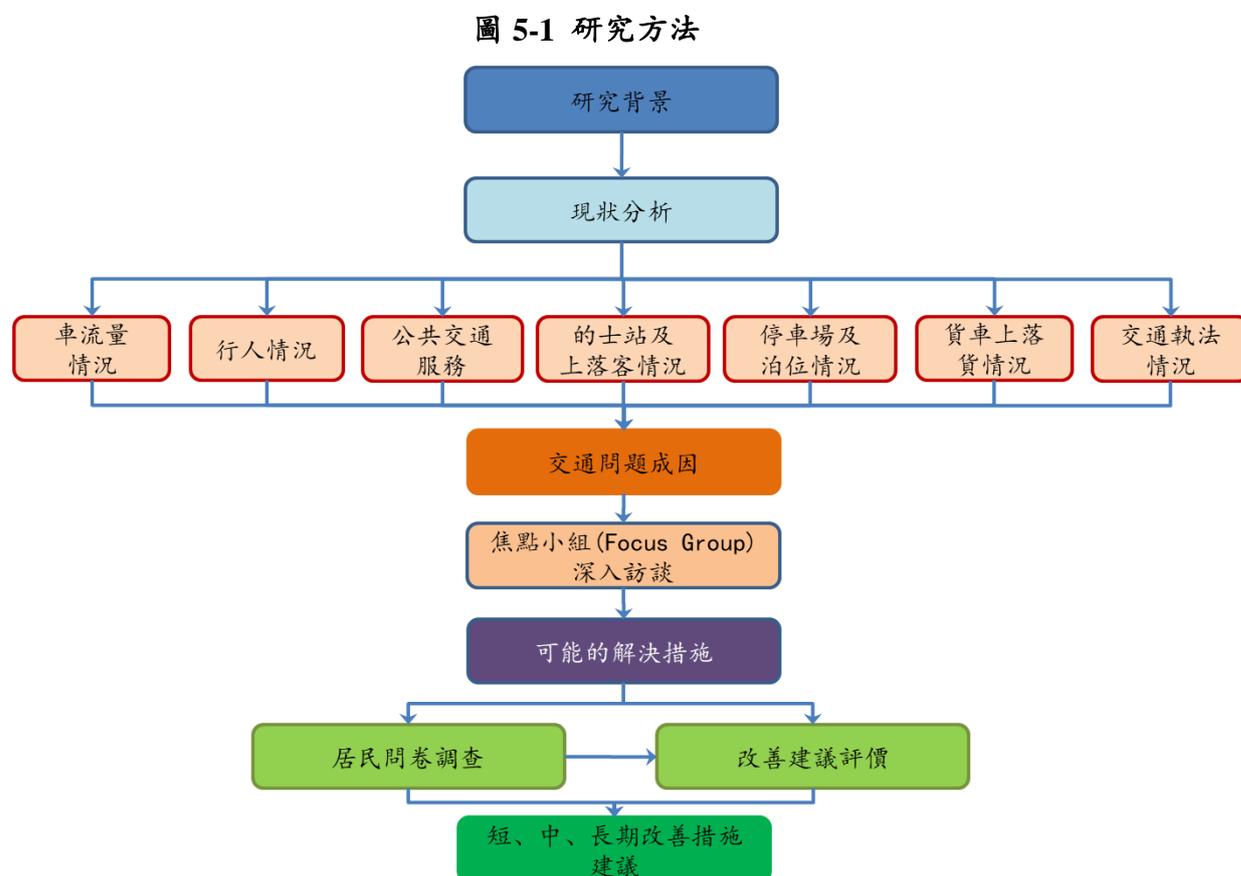


總括來說，開源道迴旋處交通擠塞的原因是有車輛違例停車及泊車於開源道迴旋處下游的支路，令下游支路(主要是指開源道)的實際行車線數目減少，而被減少行車線數目的下游支路未能有效疏導由觀塘道經迴旋處進入支路的交通，因此車輛倒灌引致開源道迴旋處交通擠塞。

香港警方近月在觀塘商貿區加強對違例停泊的車輛進行檢控後，有賴大多數駕駛者遵守設於現場的交通管制，開源道迴旋處的交通已得到明顯的改善。但當警方不在現場監管，違例停車及泊車的駕駛者又出現引致問題未能完全解決。

5 研究設計及內容

本研究通過三種方式收集數據：(1) 現況調研；(2) 焦點小組訪談；(3) 深入問卷調研。下圖總結了本研究的思路與方法。



5.1 現狀交通調研

針對現時目標區域所出現的交通問題，甚或是由交通問題所衍生的影響作調查和研究解決方法。過程首先會搜集不同資料或報道，了解研究地區目前的狀況，以便在實地考察或與相關持份者進行訪談時找出問題的根源再作分析，繼而對各自的成因擬定不同的針對性措施，務求有效並持續地改善現有的困境。

而本次的現狀交通調研會根據觀塘道及開源道迴旋處的行人情況、公共交通情況、的士站及上落客情況、停車場及泊位情況以及貨車上落貨情況來分析，分別找出會經常導致塞車的原因。行人調研主要是聚焦在迴旋處附近的人流，尤其是開源道的下游，分析繁忙時段的行人道的服務水平（Level of Service）等；而公共交通情況是指巴士和小巴這兩種交通工具在觀塘商貿區的行駛情況；其餘就是的士在開源道上落客的活動情況、區內停車場的泊位情況以及貨車在行車道上的上落貨活動等等。

5.2 焦點小組訪問

焦點小組訪問是最直接了解不同持份者對問題的意見，而本次研究所涉及的持份者亦不少，故此向各個持份者制定不同的訪談問題，便能清楚透徹地知道他們的觀點，從而有效地為各種狀況擬定改善建議，同時亦能避免一些已經被否決的構思。

為了能夠全面地了解不同界別人士的想法，本研究邀請有關政府部門和機構的代表作焦點小組訪問，當中包括運輸署、警務處、消防處、發展局、「起動九龍東」辦事處、香港的士業議會、九龍巴士(一九三三)有限公司、APM商場以及貨車運輸業界。由於研究進行期間正值新冠肺炎爆發，所有的訪問都主要以書面訪問或網上會議形式進行，而當這些訪問記錄經過整理及分析後，便會用作深入問卷調研的依據，根據各持份者所提及的建議並加上擬指定的措施作為問卷的基礎，向市民大眾進行意見調查及研究。有關焦點小組訪問的大綱，可參閱附錄 9.1。

5.3 深入問卷調研

經過現狀交通調研及焦點小組訪問後，基本上所有會引致觀塘商貿區出現交通擠塞的成因都一目了然，並且已為各個成因制定了針對性的解決方案以紓緩現時的問題。故此，接下來就需要向觀塘區的居民及工作人士收集意見，了解他們對各項措施的意向，這樣便能清楚地辨識他們的需求，將他們所認為有效的方法與民意作捆綁，以便區議會日後向相關政府部門提出訴求。

圖 5-2 問卷調查員進行深入問卷調研



本次問卷調查會通過實地與區內人士進行訪問以及網上分發問卷兩種形式來進行，問卷的內容主要圍繞觀塘區居民或工作人士對擬推行的措施的成效意見調查，並會收集他們日常在區內乘搭公共交通工具或駕駛的情況，突顯出問題的嚴重性。而問卷的目標數量將會定在 1,500 份左右，由於所有的問卷對象都是隨機抽取作訪問，目的就是將數據的客觀性放在首位，避免有過多特定群組的意見而影響結果的中立性。有關深入問卷調研的問題大綱，可參閱附錄 9.2。

6 改善建議及進一步研究

經過現場的實地考察、與各持份者進行訪問以及區內市民的深入問卷調查後，已將收集到的資料和意見進行整理及分析，從而針對性地制定一些措施來應對觀塘道及開源道迴旋處的交通問題。接下來將會按各方案的類別作分類，逐一解釋實際的運行方針及帶來的效果。

基於研究週期和預算考慮，本研究的主要目的是集思廣益，匯聚區內各持份者的意見，及當區居民的可接受程度，提出一些可供有關當局日後作更深入可行性研究之用。

圖 6-1 改善建議及進一步研究



6.1 運輸規劃範疇

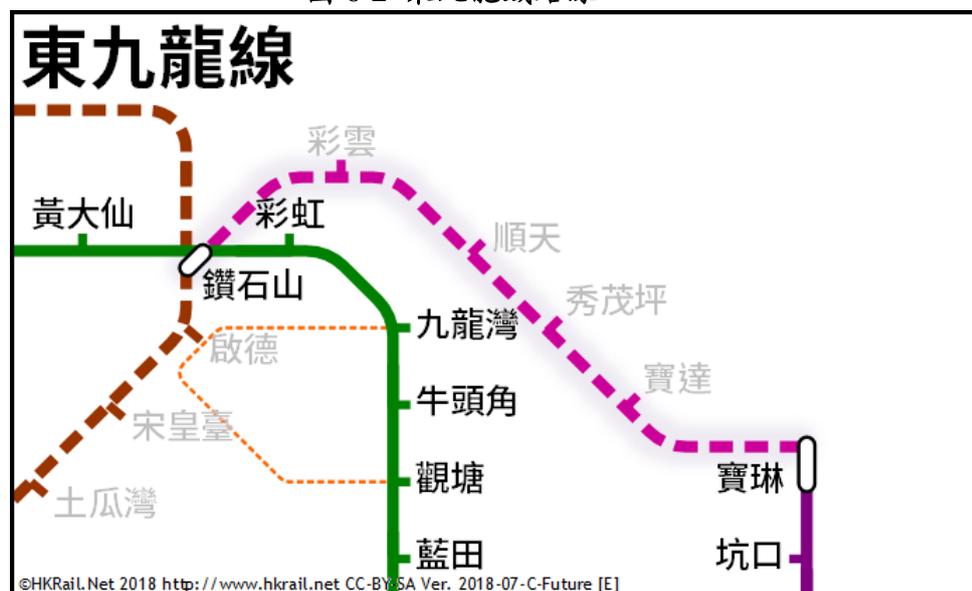
如前面章節所述，目前觀塘迴旋處一帶居民及上下班人士對公共交通需求非常龐大，而目前繁忙時間的巴士及地鐵已經非常擁擠，長遠實在有需要建設大型運輸基建分擔潛在增加的乘客量。

6.1.1 促進落成東九龍鐵路線

觀塘道以北的山上區域都是觀塘主要的住宅區，例如秀茂坪和四順等等。目前該區的居民只能依靠陸路的交通作出入，一旦路面發生意外便很容易癱瘓整個交通，而且沒有其他替代的交通工具取替。因此，現時的公共交通服務並不足夠，需要改善大型運輸系統以改善疏導人流。

東九龍鐵路線就是政府在 2014 年的《鐵路發展策略》提倡的，觀塘北路段就是連接觀塘線的鑽石山站至將軍澳線的寶琳站，以應付東九龍與日俱增的居住人口。可是經過超過五年的研究及討論，運輸及房屋局局長陳帆表示該處地勢陡峭，需交由港鐵作進一步研究才可定案。

圖 6-2 東九龍鐵路線



來源：香港鐵路網

倘若東九龍線能順利落成的話，將會由鑽石山開出，途經彩雲、順天、秀茂坪、寶達並以寶琳作為終站，這樣無疑會直接緩解了居住在觀塘北的居民所面對的交通問題，換言之，觀塘市中心至開源道一帶的路面交通負荷將會因此減輕。再配合黃大仙區議會及西貢區議會爭取增設的慈雲山站和康盛景明站，居民亦會獲得更多出行的選擇，避免同時大量佔用道路空間。

6.1.2 加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成

目前來往觀塘的兩條主要幹道分別是觀塘道以及觀塘繞道，由於觀塘地理位置優越，亦是九龍東其中一個重要的交通樞紐，每天都需要應付龐大的車流量。隨著鄰近地區的新住宅落成，這意味著整體的居住人口將會不斷上升，對於各種交通的需求也會隨之增加，如果六號幹線能盡快落成將會降低觀塘道及觀塘繞道的交通負荷，改善塞車情況。

圖 6-3 六號幹線 T2 幹道



來源：立法會交通事務委員會

以長遠的措施來說，六號幹線 T2 幹道（即九龍灣至藍田的部分）是解決觀塘甚或是九龍東交通擠塞問題的最直接方法，因為本身行駛觀塘道的車輛可以分流到六號幹線，大大減低觀塘道的交通負荷。根據政府的報道，六號幹線的通車日期將會是 2026 年。如六號幹線 T2 幹道能儘早完成通車，對觀塘道能起分流作用，紓緩擠塞情況。

6.2 交通工程範疇

6.2.1 興建高架行人走廊

觀塘區作為全港其中一個人口最為密集的区域，而其中開源道與成業街及巧明街交界就經常出現人車爭路的情況，假若能有效地將行人與車輛分隔，理論上一定能夠大幅改善現時的情況，為駕駛者和行人雙方都帶來更安全、舒適的環境。

2020 年的施政報告提及將會為原有的「起動九龍東」作進一步發展，推出「多元組合」模式環保連接系統以貫通啟德、九龍灣及觀塘。其中包括發展自動行人網絡以串連啟德前跑道區、九龍灣行動區和港鐵牛頭角站，以及建造高架園景平台連接港鐵觀塘站，相信這些設施落成後將可解決路面人車爭路及行人道擠塞的問題。行人天橋以牛頭角站作為起點，並以啟德郵輪碼頭作終點，天橋將以自動行人輸送帶的方式建造，沿途亦設有上落點供市民上落，而另外一條天橋則會連接九龍灣行動區和觀塘行動區。另外，政府亦計劃在觀塘站旁建造 120 米長的高架園景平台，以提升日後該區的暢達度和便利行人流通。

由於現時繁忙時間會經常出現人車爭路的情況，導致路口車輛倒流迴旋處，尤其是市民上下班的時段情況更為惡劣。既然政府正計劃在觀塘的其他區域興建行人天橋來分隔人車，假如將開源道迴旋處至觀塘碼頭一帶的路段都考慮在發展方向中，上述提及的人車爭路情況亦會避免。市民既可以在一個更舒適和寬敞的環境步行至觀塘碼頭或牛頭角等地方，行人天橋下的車輛又不會因為不時有行人胡亂衝出馬路而停車，換言之，開源道和觀塘道的交通得以紓緩，將塞車的機會降低。

此外，開源道觀塘廣場已經設有有蓋簷篷，延伸至連接地鐵站的行人系統。可以考慮鼓勵開源道成業街至興業街之建築物業主增建有蓋簷篷，尤其在落雨天方便行人。

圖 6-4 開源道行人道



來源：Google 地圖

**觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案**

雖然曾有相關政府部門指出在該處興建行人天橋會有技術困難，例如影響消防車等車輛在現場工作。但現時本港多處人口密集的区域都有完善的行人天橋網絡，例如荃灣區和旺角區等一些非常狹窄的道路都可以找到位置用作興建行人天橋。故此，有關部門不應「一刀切」否定在該處興建高架行人走廊是不可行的方案，並且值得研究其可行性，讓行人和駕駛者都可以獲得一個更安全、舒適的環境。

6.2.2 於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點

由於開源道的右線經常未被充分使用，原因就是車輛需要繞過迴旋處下的安全島才能進入右線，所以大多車輛都會選擇使用中線進入開源道。另外，開源道的的士站是位於興業街對出近中國銀行的位置，因此很多的士乘客都會在較便利的開源道第一個紅綠燈路口前下車（即觀塘廣場側）。

圖 6-5 建議增設的士上落客點的位置



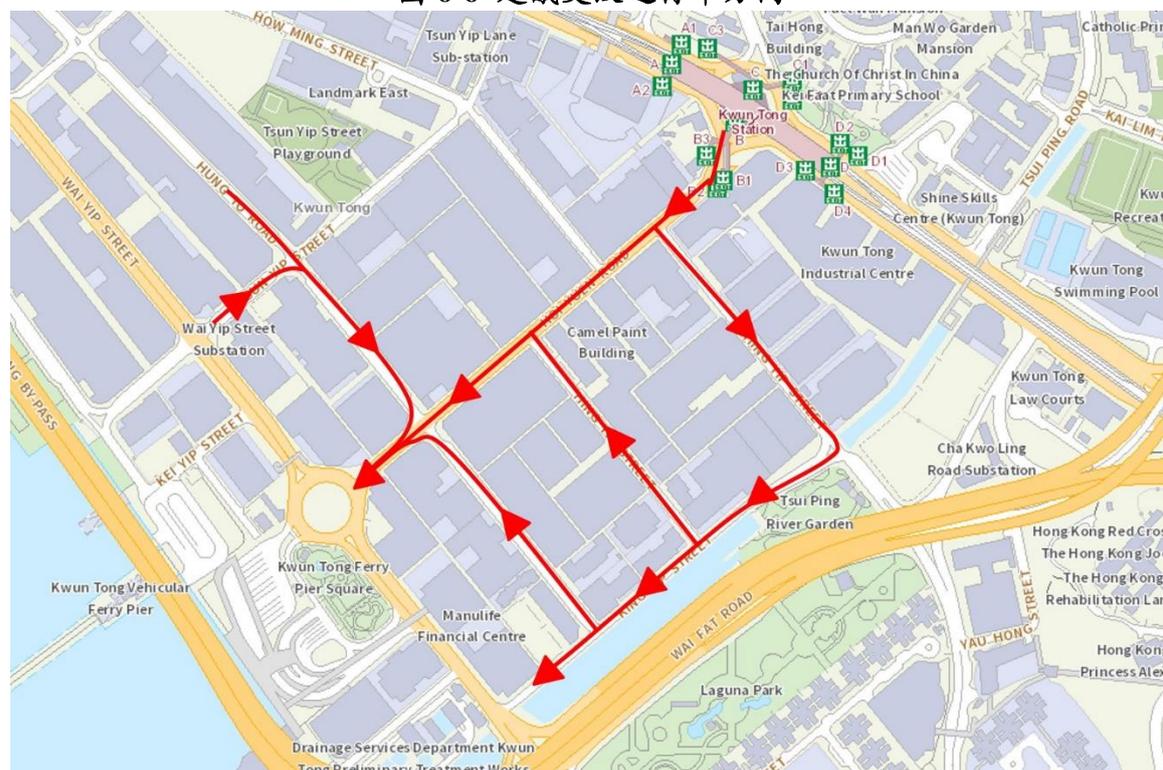
既然右線的使用率偏低的話，可以考慮在該處增設一個即上、即落、即走形式的的士上落客點。這樣既可以方便的士乘客下車，的士司機又可以避免在禁區停車上落客而遭到檢控。

6.2.3 更改開源道下游支路行車方向

迴旋處的塞車情況其中一個原因是由於開源道的下游支路所導致。而成業街就是其中一個造成擠塞的黑點，因為車輛都需要經過一盞交通燈才能駛出至開源道，每每在等候放行的時候就會聚集龐大的車流，以致於在開源道的第一個路口就會經常出現交通擠塞而車輛無法順利行駛的情況。

主要的改動就是更改成業街的行車方向，由原本的西行改為東行，並將行人過路交通燈移除，改為普通的行人過路處；同時將興業街的行車方向由東行改為西行，以及安裝一盞交通燈控制過路處。簡而言之，就是成業街和興業街的行車安排互相對調，這樣做的目的就是讓車輛在離開迴旋處進入開源道後，能夠更快速地駛往下游的各條支路，避免了原來車輛需要等待綠色放行交通燈才能轉入成業街，減少車輛倒流到迴旋處的位置。

圖 6-6 建議更改之行車方向



6.2.4 迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶增設上落客貨區

從事物流及運輸業的代表表示現時觀塘商貿區的合法泊位十分有限，只要沒有執法人士在場的話，基本上在區內進行貨物派送時都會把車輛停泊在街道旁，然後將貨物送到派送地點。

其實商貿區內有不少位置都可改劃成特定車輛的上落客貨區。而第一個可執行的地點就是迴旋處出口近溢財中心的花槽，該處目前有數個用量低的電話亭以及一些違泊的電單車，倘若好好善用這個位置的話，需要在區內派送貨物的司機就能在一個合法且寬敞的區域裡上落貨。該處可以劃成小型車輛及輕型貨車上落客貨區，並設有指示牌標明「停車等候將被檢控」的警告，避免有車輛長時間逗留。

此外，東廣場對開的空地以及觀塘碼頭或海濱道一帶的位置都可增設上落客貨區，假如這些空間都能得到充分的利用，既能解決上落貨位不足的問題，物流及運輸從業員又能夠在影響交通車流最少的情況下進行上落活動。

圖 6-7 建議在迴旋處花槽增設上落客貨區的位置

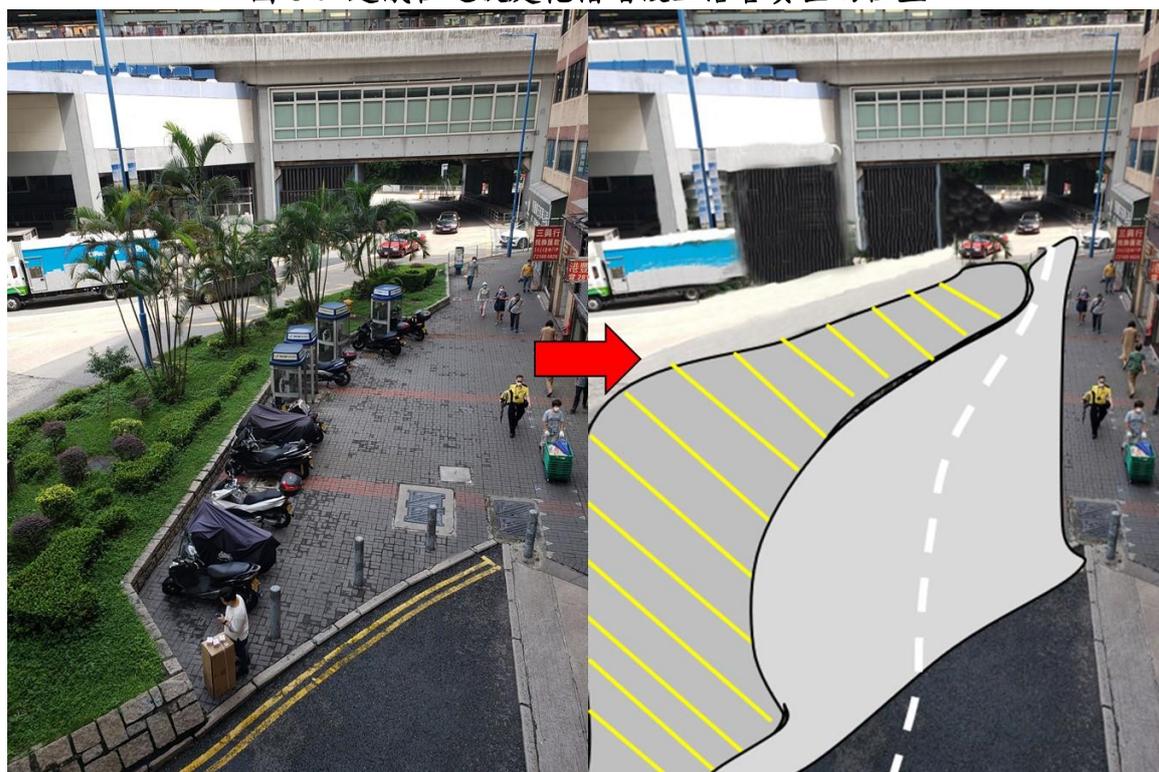
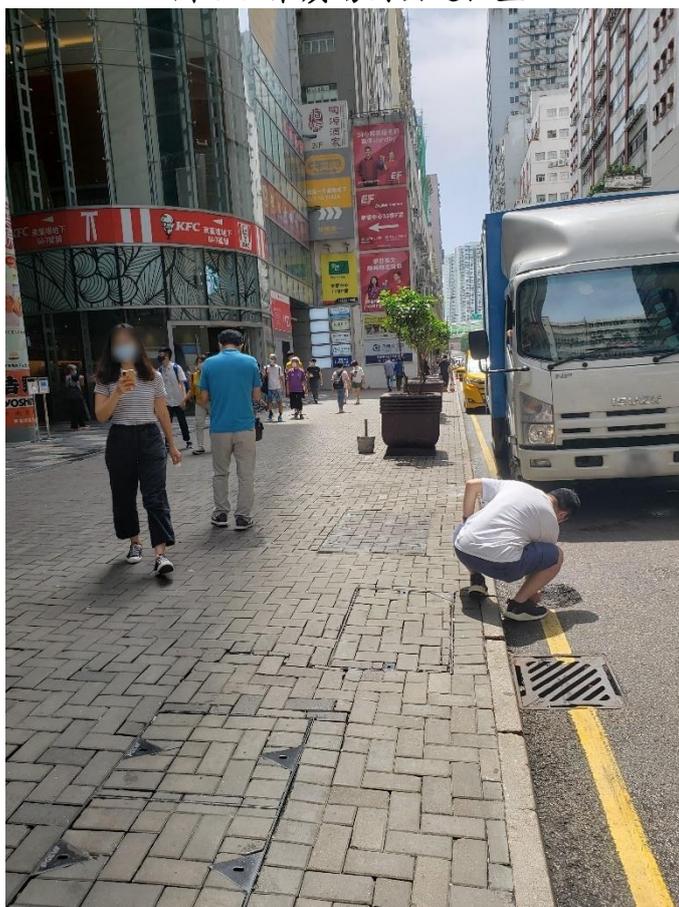


圖 6-8 東廣場對出之位置



6.2.5 繼續跟進其他當區的交通工程改善項目

此外，政府亦藉著發展九龍東內兩個行動區(即觀塘行動區及九龍灣行動區)的機遇，進一步改善九龍東的交通情況，包括將在觀塘行動區加建一條由基業里延伸的新路，分流偉業街/開源道迴旋處的交通，並把該迴旋處改為一個交通燈控制路口以理順交通。至於九龍灣行動區一帶，政府正研究擴闊常怡道和改善海濱道/祥業街路口，以增加容車量。這些小型工程都需要持續跟進進度。

6.3 交通管理範疇

6.3.1 於繁忙時段設立巴士專線及更改部分巴士的行車路線

現時大多巴士路線都是經觀塘道再前往其他地區，主要衍生的問題就是一旦繁忙時段巴士班次比較頻密時，並不是所有巴士都能直接埋站上落客，這樣變相等候埋站的巴士就會阻塞後面的交通。

巴士也是目前香港最多人選擇的路面大型交通工具，為了方便乘客能更快到達目的地，以及吸引一些駕駛者選擇乘坐公共交通工具而非自行駕車增加交通流量的話，於繁忙時段在觀塘道增設巴士專線便能達到上述目的。另外，更改部分巴士於繁忙時段的行車路線，亦能減少部份巴士路線於繁忙時間進入開源道、觀塘碼頭等較擠塞路段，這樣既能避免過多巴士等候埋站，又可以確保對車流的影響減到最低。

6.3.2 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移

這個改動主要是源於並非所有巴士都是需要駛經開源道迴旋處前往觀塘碼頭，一些巴士路線會經過觀塘道下通道直接前往藍田、油塘、將軍澳等地方，但因為觀塘道的觀塘市中心路段東行方向就已經有九個巴士站，其中一個導致觀塘道經常出現擠塞的原因就是有部分巴士在離開巴士站後需要橫跨多條行車線才能駛入觀塘道下通道，期間就會導致後面的車輛不能向前駛，形成阻塞。

若將那些使用觀塘道下通道的巴士路線的車站往後移，即現時觀塘市中心T4-T7 九巴巴士站，這樣就能騰出較多的位置給予巴士進行轉線，盡早駛入前往下通道的行車線，避免後面的車輛因等候巴士轉線而無法前進。

6.3.3 豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費

觀塘商貿區除了沒有足夠的泊位供貨車司機上落貨外，他們選擇在路旁進行這些上落貨活動的另一個主因就是附近的工業大廈停車場的收費昂貴，而且他們往往停泊的時間並不長，所以寧可泊在街道上都不把車輛駛到停車場。

商貿區大概有三十多個工廈停車場，截至 2020 年 9 月，基本上所有的停車場都沒有豁免首 15 分鐘或 30 分鐘停車費的優惠，唯一提供貨車首 30 分鐘免費泊車的停車場是位於成業街的日昇中心。倘若有部分停車場願意推出此優惠，必定會減少貨車在街道上落貨的活動，對交通帶來顯著的幫助。

6.3.4 在觀塘道及開源道中途巴士站增設乘客資訊系統

在繁忙時間，因開源道一帶交通擠塞，駛經觀塘迴旋處至觀塘碼頭的巴士車程時間，可由正常的 5-10 分鐘增至 50 分鐘以上。在觀塘道及開源道中途巴士站的乘客往往失去候車時間預算，亦增加附近路面積聚的行人數量。所以，可考慮在那些中途站增設乘客資訊系統，讓趕時間的乘客改乘其他交通工具，減少路面阻塞。雖然目前九巴已經推出手機應用程式供乘客可以安裝使用，但顧及年長者方便他們在中途站候車，他們不一定擁有智能手機，建議在觀塘道及開源道中途巴士站增設乘客資訊系統，以改善情況。

6.3.5 預約泊位

由於很多車輛都會選擇在 APM 商場停車，因此經常會有車龍排出停車場入口外，這亦是導致迴旋處有大量車輛積聚的原因。然而，現今基本上每個人都會使用智能電話，如果各大停車場能配合科技的應用，安排駕駛人士能提早在到達停車場前預先預約泊位，不僅能有效地分配停車場的泊位，又可以將停車場內實時可用的泊位數據化，這樣便能夠將外在影響觀塘交通的因素減到最低。

以尖沙咀美麗華商場一期的停車場為例，其停車場採用手機應用程式來進行車位預約。可是 APM 服務處的代表表示 APM 停車場與美麗華的停車場出入口道路設計不同，實際操作上並不可行。有關車位預約安排，停車場需要安排工作人員於路面識別預約車輛，期間會阻慢入車流量。同時此方法會減少停車場之可用時租車位，並增加未登記車輛於車路停車查詢或爭拗，令交通情況進一步惡化，引發更多不必要的阻塞。

由此可見，預約停車場泊位的安排最重要還是取決於停車場管理處自身的意願，需要有一定數量的停車場願意配合才能將目前觀塘道及開源道的塞車問題解決。

6.4 交通執法範疇

6.4.1 增設智慧燈柱監察路面交通

從現場觀察所見，只要有警察在場執法的時候，開源道迴旋處出口至觀塘碼頭的一段道路都會較為暢順，較少會出現塞車的情況。而根據警方代表指出，觀塘警區人員於 2020 年 1 月至 10 月期間在商貿區內合共發出超過 31,100 張定額罰款通知書，比 2019 年同期上升超過 62%，而相關票控數字亦是自 2015 年有紀錄以來最多。

換言之，駕駛人士每每都會貪圖便利在開源道的左線違規停泊，從而癱瘓了一條行車道。要斬釘截鐵地阻止同類型的事件發生的話，一是長期安排執法人員在違泊情況嚴重的區域駐守，或是安裝只用作監察路面交通的智慧燈柱，藉此提高阻嚇性，避免違泊的情況。然而，現時市民大眾對於私隱的顧慮都比較高，有關當局在執行上亦要作清楚的解釋，表明燈柱的用途和目的，確保途人的私隱不會被侵犯。

由於增設智慧燈柱仍是一個具有爭議性的建議，再者，第 7 章居民取態亦反映了有接近一半的受訪者對智慧燈柱作用成疑，因此建議在智慧燈柱的功能未有正式公佈前，不將其列作改善交通的建議。

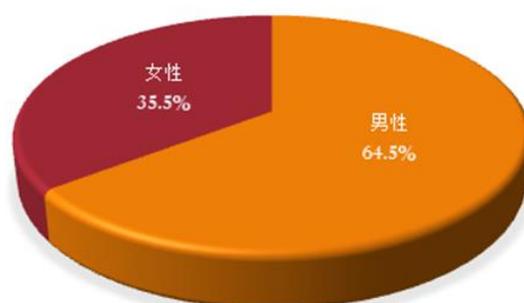
7 調查數據及結果分析及觀塘區居民取態

為充分了解觀塘區居民和工作人士對擬推行的解決方案之意見，是次研究以問卷調查形式向 1,684 位受訪者收集反饋，收集模式包括在實地進行訪問、網上分發問卷以及向特定群組進行問卷調查。以下章節總結調查數據及結果分析及觀塘區居民取態。

7.1 調查人士背景

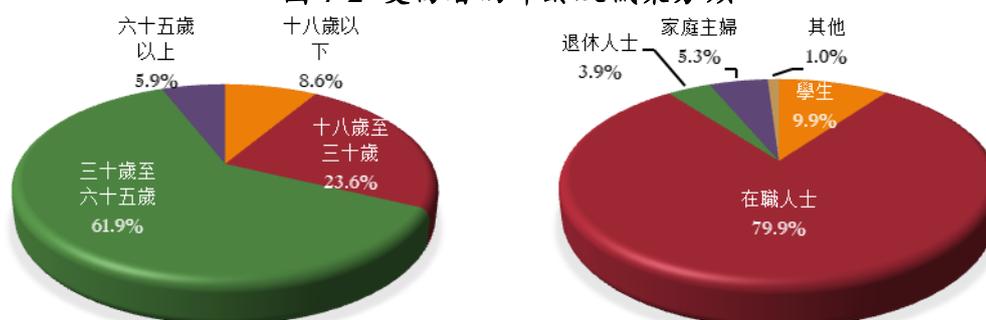
本次問卷調查的男性佔比為六成五，而女性則為三成五，比例大概為 1.85 位男性受訪者對 1 位女性受訪者。男性比例較多主要因為女性拒絕接受訪問比率較高。

圖 7-1 受訪者性別



下圖分別列出受訪者的職業分類及年齡層。當中接近八成的受訪者為在職人士，學生佔大約一成，其餘主要是家庭主婦和退休人士。而年齡分佈亦大致吻合職業分類，十八歲以下的受訪者接近一成（與學生的比例近似），十八歲至三十歲佔兩成半以及三十歲至六十五歲佔超過六成（與在職人士及家庭主婦的比例相近）。

圖 7-2 受訪者的年齡及職業分類

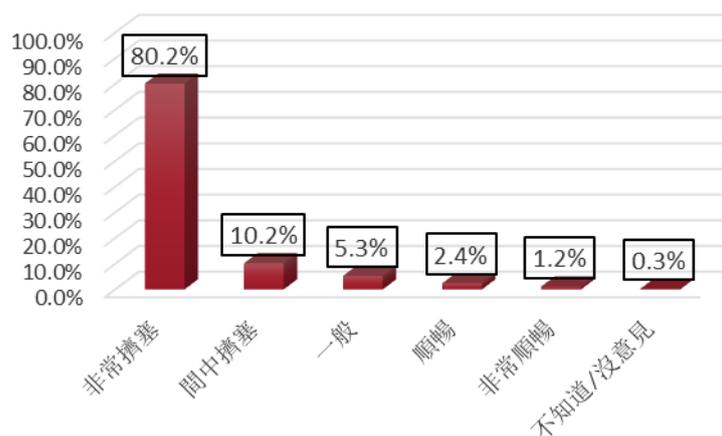


這次調查主要訪問受訪者對第 6 章所列出的改善建議，提出他們的意見，下列各項統計是根據受訪者的調查結果整理而成。

7.1.1 駕駛人士對觀塘區交通的意見調查

調查顯示在駕駛人士的問卷調查中，有多達八成受訪者都表示觀塘道以及開源道迴旋處的交通狀況是非常擠塞的，達到不可接受的程度。

圖 7-3 觀塘道和開源道迴旋處的交通狀況



調查結果亦顯示大多駕駛人士一週都會駛經開源道 2 次以上，其中有接近三成五會駛經 2-5 次，兩成駛經 6-10 次，以及有超過四分之一駕駛者一週會駛經 10 次以上。另外，調查結果亦顯示大多駕駛人士每次駛離開源道需耗時 10 至 15 分鐘，佔了三成二，另外亦有兩成駕駛人士指需要花上 15 至 20 分鐘才能駛離，更有一成八指需要 20 分鐘以上才駛離開源道。

圖 7-4 平均一週駛經開源道的次數

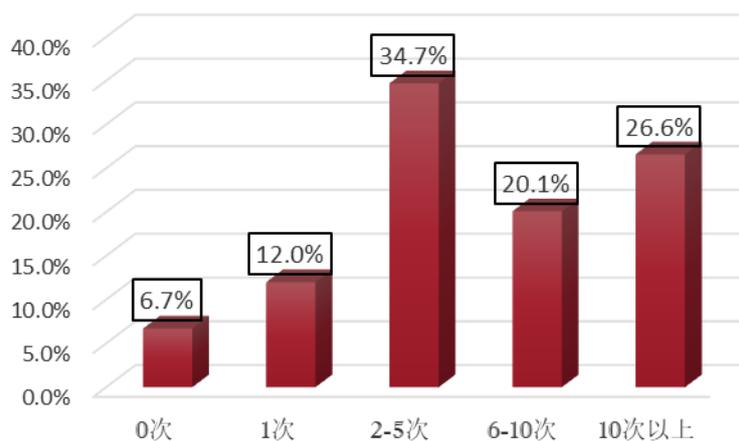
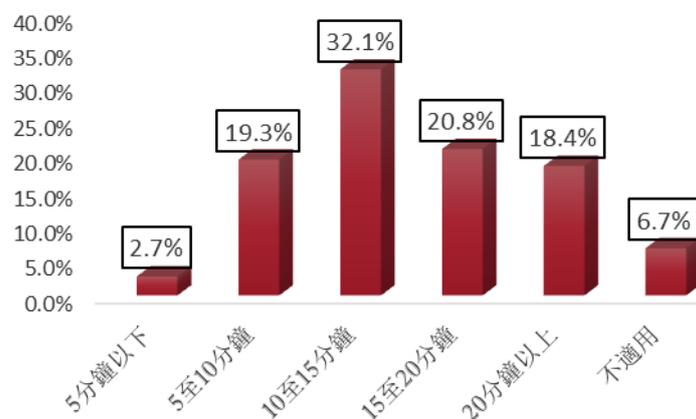
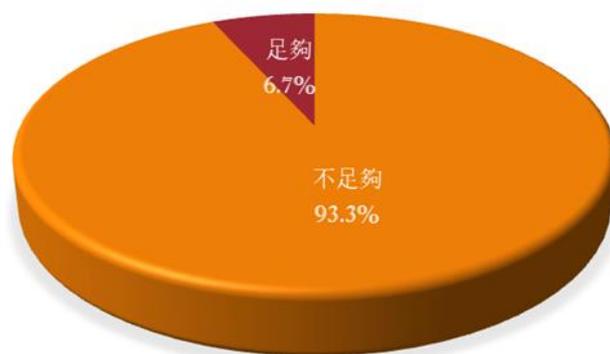


圖 7-5 每次駛離開源道所需時間



此外，調查結果亦顯示絕大部分駕駛人士都認為觀塘商貿區的停車泊位是不足夠的，佔了超過九成。

圖 7-6 觀塘商貿區的停車泊位是否足夠



調查結果指出大部分的駕駛人士都覺得觀塘商貿區的停車費是昂貴的，佔了所有受訪駕駛人士的五成五，而亦有三成八駕駛者認為停車費合理，只有不到一成認為是價格便宜。調查結果亦顯示了基本上大部分的駕駛人士每小時只願意花上11至20元的費用作停車費。

圖 7-7 觀塘商貿區的停車場收費

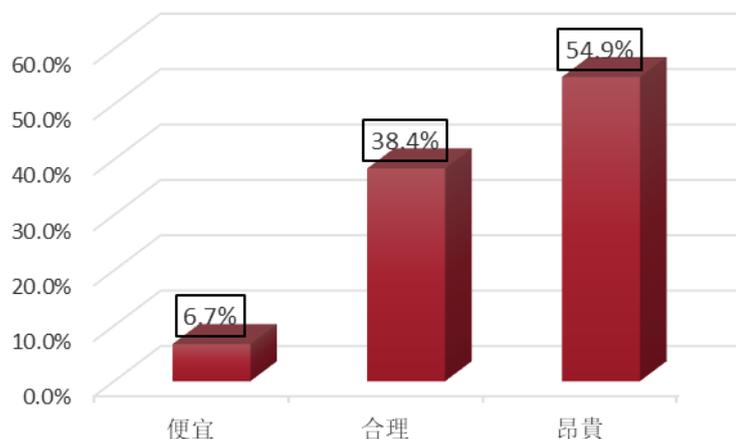
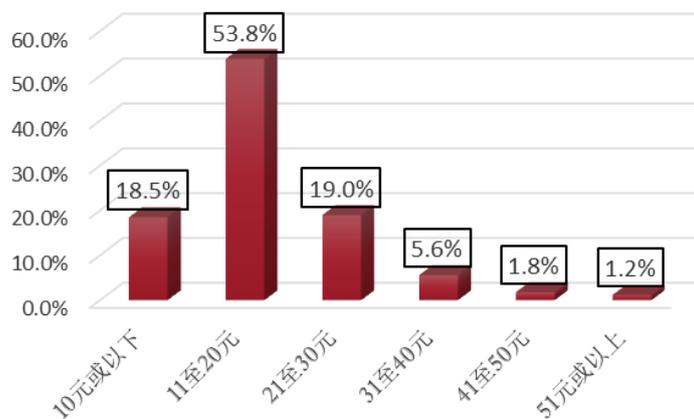


圖 7-8 駕駛人士願意支付的停車費（每小時計）



本次受訪的駕駛人士中，有約九成的駕駛者都沒有下載或使用「香港出行易」應用程式，亦即是有使用該應用程式的受訪者人數只有一成。另外，調查結果指出最多受訪者認為「香港出行易」的停車場覆蓋率不夠高，另外就是普及度不足，導致使用此應用程式的人並不多。

圖 7-9 「香港出行易」應用程式使用率

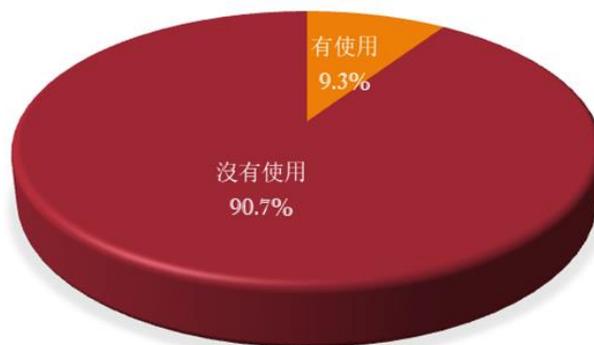
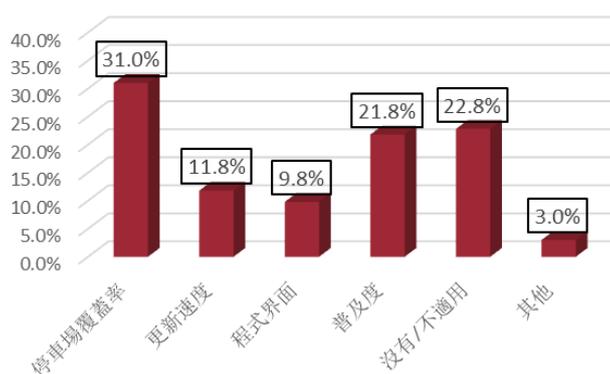


圖 7-10 「香港出行易」應用程式可改善的地方



7.1.2 市民大眾對觀塘區交通的意見調查

在非駕駛人士中調查結果顯示了大多的受訪者每週都會乘搭巴士途經開源道2-5次及6-10次，各佔近三成。調查結果亦顯示了受訪者每次駛離開源道所需的時間，當中最多人需要5至10分鐘駛離開源道，佔了大約兩成八，其次就是有兩成四受訪者指每次需要花上10至15分鐘才能駛離開源道。

圖 7-11 每週乘搭途經開源道的巴士路線的次數

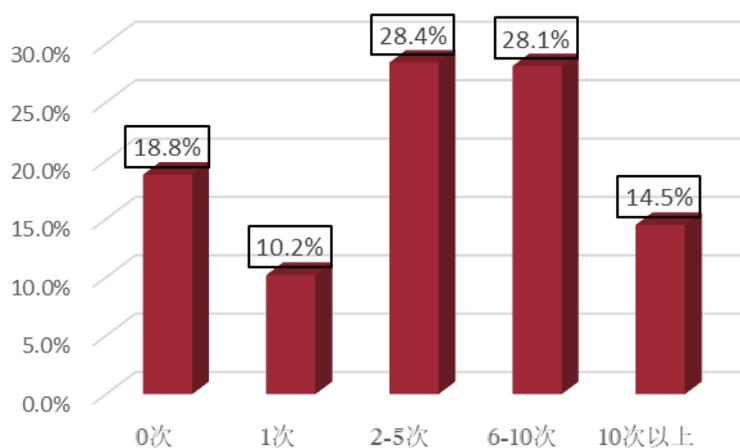
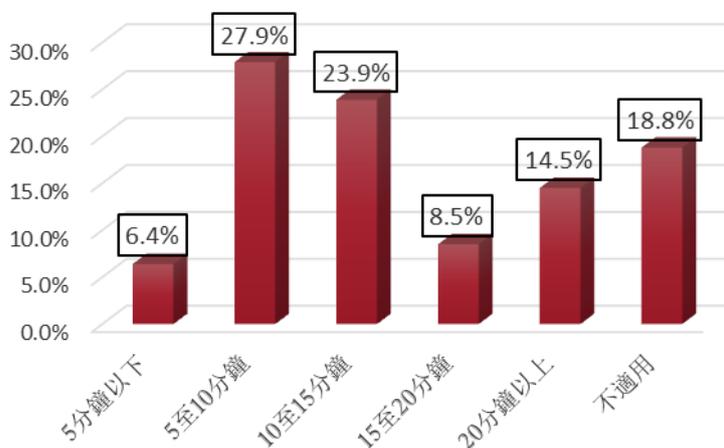


圖 7-12 每次駛離開源道所需時間



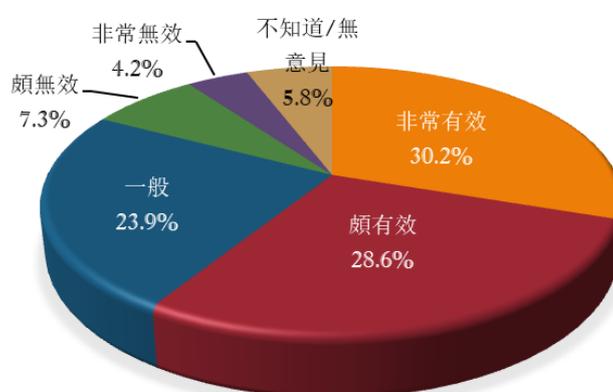
7.2 受訪者對「運輸規劃」範疇的建議之取態

接下來的部分是希望了解受訪者對各範疇的建議可帶來的成效進行調查，找出可以有效改善觀塘道及開源道迴旋處交通問題的方法。

7.2.1 促進落成東九龍鐵路線

東九龍線連接觀塘北至鑽石山及將軍澳的鐵路網絡，而下圖反映了有接近六成的受訪者都認為東九龍線能「非常有效」或「頗有效」地改善觀塘的交通，只有大約一成的受訪者指此項目「非常無效」或「頗無效」。這表示東九龍線有必要落成，以方便居民的交通需求。

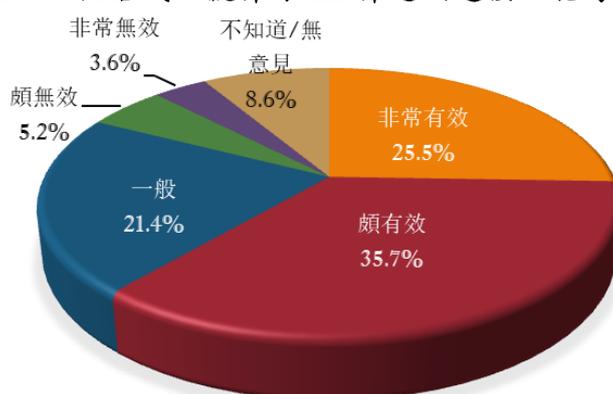
圖 7-13 落成東九龍鐵路線



7.2.2 加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成

調查結果顯示有四分之一受訪者表示六號幹線 T2 幹道能「非常有效」改善觀塘區內的交通，另有三成六受訪者認為是「頗有效」的。只有不到一成的受訪者覺得六號幹線的落成對觀塘區的交通問題是「非常無效」或「頗無效」。

圖 7-14 加快落成六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）

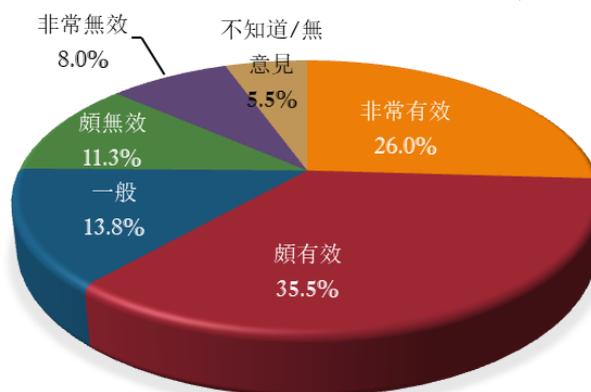


7.3 受訪者對「交通工程」範疇的建議之取態

7.3.1 興建高架行人走廊

顯示有大約六成二的受訪者都認為在觀塘商貿區興建高架行人走廊是「非常有效」或「頗有效」改善商貿區交通，並能夠減少開源道及下游支路人車爭路的狀況。只有一成四受訪者表示此措施的成效「一般」，其餘的則認為「無效」或「不知道/無意見」。

圖 7-15 關於興建高架行人走廊

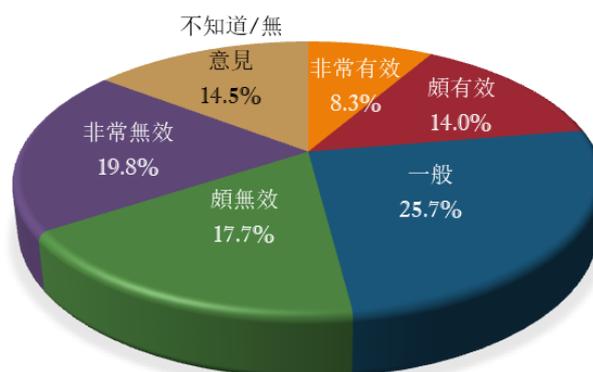


雖然政府有關部門曾表示因為消防條例的限制，要在開源道上興建行天橋是不可行的，但是在是次問卷中有接近一半的受訪者都認為興建行天橋能減少路面人車爭路的情況。再者，2020 年度施政報告亦有提及發展自動行人道網絡串連啟德前跑道區、九龍灣行動區和港鐵牛頭角站，倘若能夠將開源道至觀塘碼頭的路段都考慮進去是次發展中，相信會對該區域的交通問題作出重大的改善。故此，希望相關部門能作一次深入的研究，探討可以有效將人車分隔的方案。

7.3.2 於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點

對於在開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點的建議，調查結果顯示主要的受訪者都認為此方案的成效「一般」、「頗無效」或「非常無效」，一共佔了超過六成。只有不到一成的受訪者認為「非常有效」及一成四表示「頗有效」。相信是因為受訪者較為傾向在開源道左側截停的士上落，不用橫過馬路到右側上落有關。

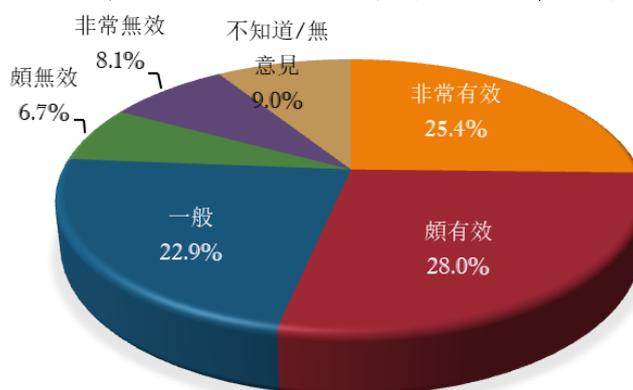
圖 7-16 於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點



7.3.3 更改開源道下游支路行車方向

調查結果顯示主要的駕駛人士都認為將成業街行車方向由北行轉南行；同時將興業街行車方向由南行轉北行對改善開源道迴旋處的交通問題成效「非常有效」或「頗有效」，佔了超過五成。而有大約兩成三的駕駛者指此方法或「成效一般」，剩下大概一成五受訪者認為「頗無效」或「非常無效」。

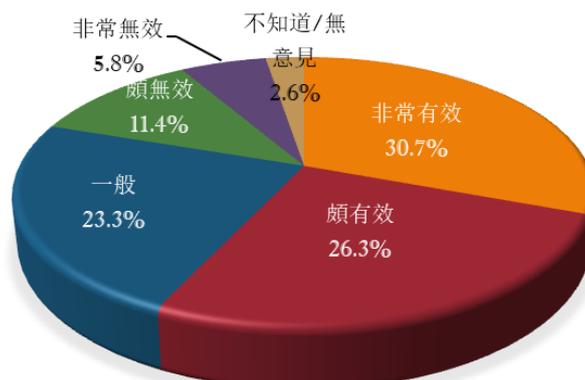
圖 7-17 更改開源道下游支路行車方向



7.3.4 迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶增設上落客貨區

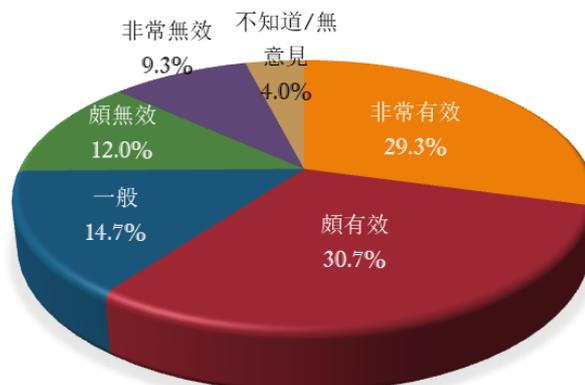
調查結果反映了有三成駕駛人士認為在迴旋處花槽增設上落客貨區能「非常有效」地改善交通，亦有兩成六認為「頗有效」，反映了大部分受訪者都認為此建議是有一定作用的。另外，有兩成三的受訪者則認為此措施成效「一般」。

圖 7-18 在觀塘道迴旋處出口花槽增設小型車輛及輕型貨車上落客貨區



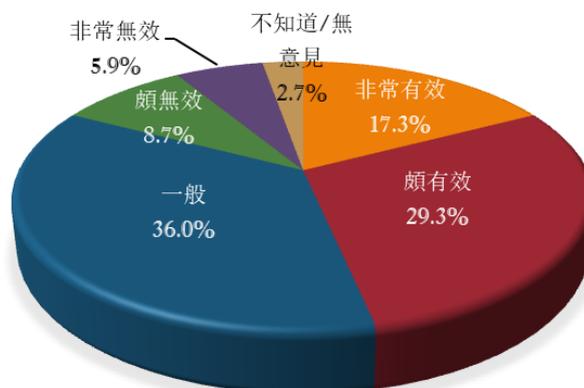
關於在東廣場增設上落客貨區的建議，調查結果顯示有超過六成的駕駛人士認為在這些區域內增設上落客貨區是「非常有效」或「頗有效」地減少商貿區出現違規上落貨活動的情況。

圖 7-19 在東廣場增設上落客貨區



關於在觀塘碼頭或海濱道一帶增設上落客貨區的建議，調查結果顯示有接近五成的駕駛人士認為在這些區域內增設上落客貨區是「非常有效」或「頗有效」地減少商貿區出現違規上落貨活動的情況。

圖 7-20 在觀塘碼頭或海濱道一帶增設貨車上落貨區



7.4 受訪者對「交通管理」範疇的建議之取態

7.4.1 於繁忙時段設立巴士專線及更改部分巴士的行車路線

下圖分別是受訪者對設立繁忙時段巴士專線及更改部分巴士線於繁忙時段的行車路線的意見結果。有四成的受訪者表示這兩項措施的成效「非常有效」或「頗有效」，而有大約四分一的受訪者則認為成效「一般」。

圖 7-21 設立繁忙時段巴士專線

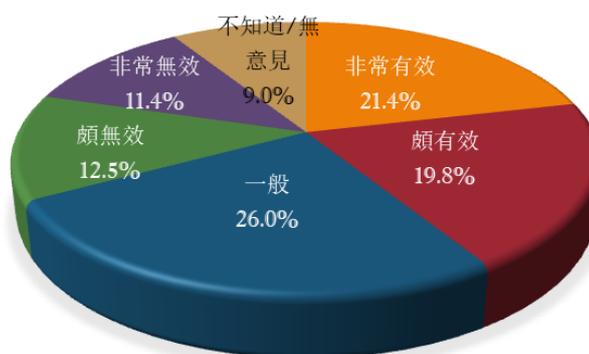
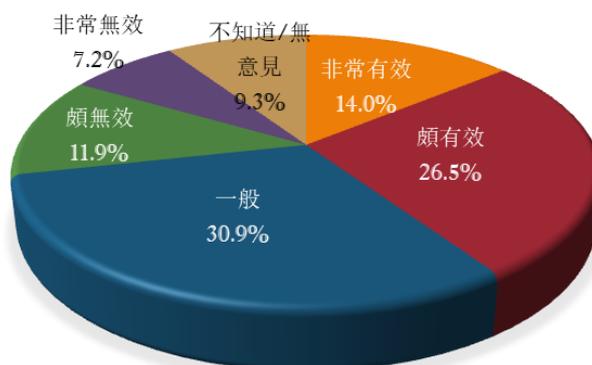


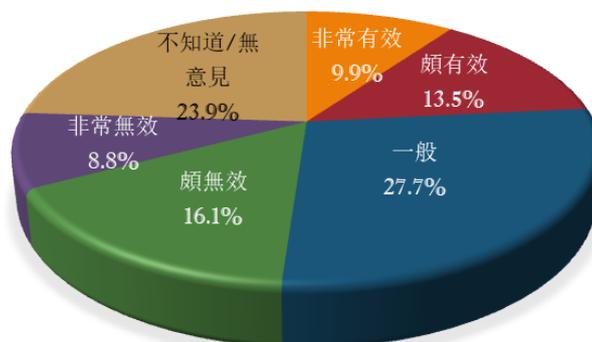
圖 7-22 更改部分巴士線於繁忙時段的行車路線



7.4.2 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移

而因應觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站因巴士在太接近迴旋處前的隧道進行切線，而提出該巴士站向後移的建議，調查結果顯示主要的受訪者覺得其成效「一般」，佔了大概兩成七。只有約一成的受訪者認為「非常有效」，以及一成三認為「頗有效」，剩下接近一半的受訪者都表示「頗無效」、「非常無效」或「不知道/無意見」。

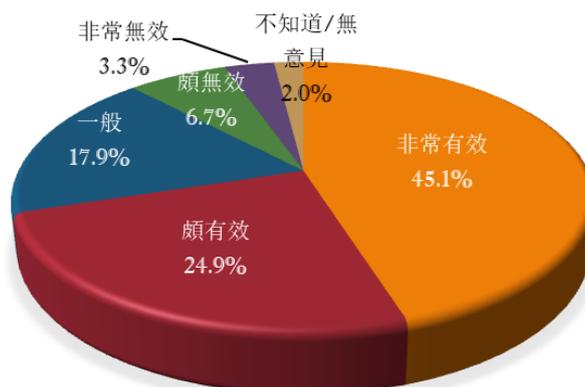
圖 7-23 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移



7.4.3 豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費

反映了絕大部分的駕駛人士都支持豁免觀塘商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費，當中有超過四成的駕駛人士認為這是「非常有效」地緩解商貿區的塞車情況，亦有接近四分一的駕駛人士認為效果是「頗有效」的，只有一成的駕駛者認為這項措施是「頗無效」或「非常無效」。

圖 7-24 豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費



7.4.4 預約泊位

在預約停車位的建議方面，調查結果顯示最多駕駛人士認為以預約方式在 APM 停車場或商貿區大廈停車場預留停車位對改善交通問題的成效是「非常有效」或「頗有效」，分別是一成七以及三成五。而以預約停車位方式在商貿區大廈停車場泊車，受訪者意見為「非常有效」或「頗有效」亦佔多數，分別是兩成三以及兩成七。

圖 7-25 以預約停車位方式在 APM 停車場泊車

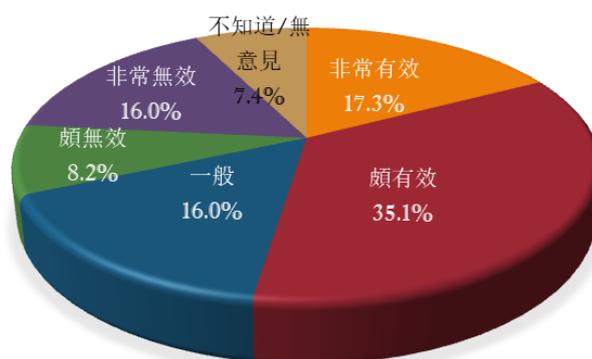
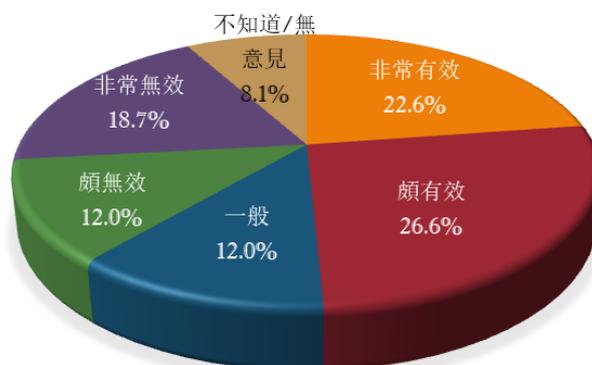


圖 7-26 以預約停車位方式在商貿區大廈停車場泊車

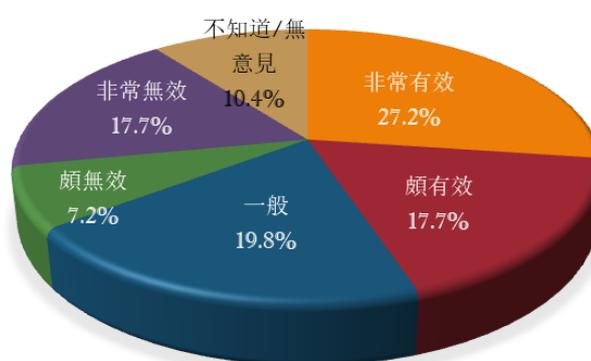


7.5 受訪者對「交通執法」範疇的建議之取態

7.5.1 增設智慧燈柱監察路面交通

關於頗具爭議性的增設智慧燈柱監察路面交通，受訪者對此建議的取態好壞參半，如第 6 章所言，在智慧燈柱的功能未有正式公佈前，此建議將不被列入改善方案當中。而調查結果顯示接近一半的受訪者對於增設智慧燈柱監察路面交通認為是有作用的，當中有兩成七認為「非常有效」及一成七認為「頗有效」，另一方面，亦有大約兩成受訪者指成效「一般」，另外則有兩成五受訪者表示「頗無效」或「非常無效」。

圖 7-27 增設智慧燈柱監察路面交通



8 總結

本研究的目的，除了集思廣益，匯聚各持份者對區內迴旋處交通問題提供可行之解決方法外，亦重點了解區內居民及上下班人士，對所提出的建議所持的看法，有關調查結果詳細可以參閱第 7 章，本章節總結了一些比較多受訪者認為應該實施的建議，從居民的角度看，這些措施的逼切性對他們來說較高。

「運輸規劃」方面，調查結果顯示，雖然東九龍線落成無期。但大部分受訪者（佔近六成）仍然認為東九龍線能紓緩迴旋處的交通擠塞。

「交通工程」方面，大多數受訪者對關於工程上較困難興建的開源道行人天橋，認為應該興建，有助於解決開源道人車衝突的問題及紓緩交通問題。此外，大多數受訪者（超過五成）認為有必要增設貨車上落貨區，設置位置建議為迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶。

「交通管理」方面，最多的受訪者認為商貿區大廈停車場應該豁免首 15 分鐘或 30 分鐘停車費，及實施手機應用程式預約泊位服務，有助減輕違規路邊停車上落貨問題。

「交通執法」方面，受訪者認為頗具爭議性的增設智慧燈柱監察路面交通，以加強對違例泊車之執法，接近四成四認為「非常有效」或「頗有效」，目前仍然有待有關當局公佈燈柱的功能後才決定執行與否，故本研究不會將此列入改善建議中。

按第 7 章受訪居民及上班人士的取態，本研究報告把可接受程度、實施容易性、及逼切性分作短期、中期及長期實施方案，以供有關當局及部門進一步考慮。

表 8-1 改善建議總結

建議方案	具體措施
短期方案	<ul style="list-style-type: none">● 鼓勵商貿區大廈停車場豁免首 15 分鐘或 30 分鐘停車費● 實施手機應用程式預約泊位服務● 迴旋處出口花槽、東廣場對出空地及觀塘碼頭或海濱道一帶增設上落客貨區● 在觀塘道及開源道中途巴士站增設乘客資訊系統
中期方案	<ul style="list-style-type: none">● 鼓勵開源道成業街至興業街之建築物業主增建有蓋簷篷方便行人● 於開源道興建高架行人走廊
長期方案	<ul style="list-style-type: none">● 促進落成東九龍鐵路線● 加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成

**觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案**

其他可供考慮的措施：

- 於繁忙時段設立巴士專線及更改部分巴士的行車路線
- 將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移
- 於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點
- 更改開源道下游支路行車方向
- 增設智慧燈柱監察路面交通（因存在私隱問題而暫時不列入改善建議中）

9 附錄

9.1 焦點小組訪問大綱

一般問題

1. 你認為現時開源道迴旋處的交通狀況如何？
2. 你認為導致開源道迴旋處交通擠塞的原因是什麼？為什麼長久以來都無法解決此問題？
3. 政府為解決開源道迴旋處的交通問題，不同部門一直都有推行措施以作應對，你認為成效如何？
4. 你認為現時觀塘區的交通規劃是否存在不足，因此導致開源道迴旋處及觀塘道經常出現塞車？
5. 你認為開源道的交通燈時間需要重新調整來配合繁忙的行人和車輛流量嗎？
6. 你認為現時觀塘的交通配套能應付龐大的需求嗎？
7. 若考慮將行人和車輛完全分隔（如：興建完整的行人天橋網絡連接觀塘地鐵站至觀塘碼頭），你認為能改善問題嗎？
8. 你認為有什麼其他措施或建議可以解決現時的問題？

運輸署代表

1. 對觀塘區交通嚴重擠塞以及開源道迴旋處擠塞問題有何意見及改善建議？
2. 關於未來東九龍區鐵路發展，有何具體發展時間表？
3. 對應用智慧出行於此問題上，有何意見及建議？
4. 對進一步調校或協調開源道 / 成業街 / 巧明街 / 鴻圖道的交通燈號綠燈時間，有何意見及建議？
5. 對巴士路線規劃上，有何意見及建議？

消防處代表

1. 有沒有因為開源道迴旋處的交通擠塞或 APM 停車場的車龍導致不能按時出勤？
2. 有沒有有一些針對性措施能解決此問題？

起動九龍東辦事處代表

1. 對開源道迴旋處擠塞問題有何意見及改善建議？
2. 對應用智慧出行於此問題上，有何意見及建議？
3. 對優化觀塘開源道一帶商貿區之行人環境，甚至於行人天橋網絡，有何意見及建議？

警務處代表

1. 東九龍交警區對開源道迴旋處擠塞問題有何意見及改善建議？
2. 對開源道嚴重違泊問題，有何看法？
3. 對應用智慧出行於此問題上，有何意見及建議？
4. 對繁忙時間 APM 商場停車場等候車龍，有何意見及建議？

九龍巴士（一九三三）有限公司代表

1. 巴士公司營運部對開源道迴旋處擠塞問題有何意見及改善建議？
2. 對應用智慧出行於此問題上，有何意見及建議？
3. 對繁忙時間，巴士線（如九巴 16 號），到站後需要短距離內換線使用港鐵站下行車隧道，有何意見及建議？會否贊成後移巴士中途站？
4. 對路線重組，有何意見及建議？
5. 將軍澳隧道轉車站啟用後，有沒有明顯幫助改善觀塘道交通擠塞？

貨車運輸業代表

1. 你認為觀塘開源道一帶的貨車上落貨停泊位足夠嗎？
2. 就現場觀察所見，很多商用車輛在開源道的路旁(觀塘廣場側)上落貨而非到附近大廈的停車場內上落貨？你認為原因為何？
3. 你認為觀塘工業區的停車場收費合理嗎？
4. 你認為開源道或附近的街道有哪些合適位置可以設置為合法貨車上落貨停泊位？

APM 代表

1. 由於 貴商場的停車場入口與開源道迴旋處十分接近，等候進入停車場的車輛經常倒灌出消防局甚或迴旋處。而隨著科技應用的普及，不少停車場都採用手機應用程式來進行車位預約，例如尖沙咀美麗華商場一期。因此會否考慮以此方式推行預約停車位及禁止車輛排隊等候停車？
2. 假如繼續允許車輛排隊等候停車，會否考慮長期安排工作人員在入口指揮，一旦有車輛在外面觀塘道的位置等候就禁止排隊？（類似現時與警方的合作）

9.2 深入問卷調研問題大綱


觀塘區議會

意見調查

觀塘區議會屬下觀塘區發展及重建專責小組
「觀塘道交通擠塞問題：觀塘道與開源道迴旋處的改善方案」
意見調查 (2020-2021 年)

問卷編號： _____ 日期： _____
訪問員編號： _____ 時間： _____
訪問地點：
觀塘站 APM 鱸魚恤中心 觀塘廣場 巧明街
開源道 東廣場 成業街 其他地點 請註明： _____

簡介
你好，我們是綜智諮詢有限公司。我們受觀塘區議會發展及重建專責小組委託，正進行開源道迴旋處交通改善意見調查，我們希望你對以下改善建議的意見和看法。

電子版問卷二維碼：



電子版問卷網址：

<https://forms.gle/XFPPrB5KMavdnTN3c8>

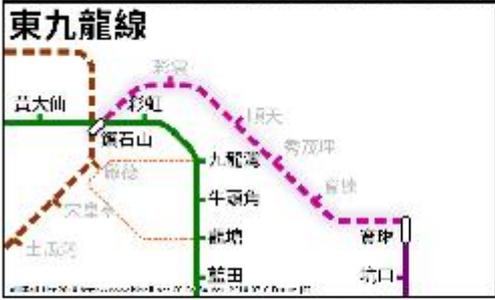
觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案



運輸及交通局

意見調查

你認為下列行人設施和公共交通運輸安排，對開源道迴旋處交通改善可能帶來的成效：

		非常有效	頗有效	一半	頗無效	非常無效	不知道/無意見
		5	4	3	2	1	0
Q1	<p>以觀塘商貿區為中心點，興建高架行人走廊連接牛頭角港鐵站/觀塘站/藍田站/觀塘碼頭等等，以減少路面人車爭路情況</p>  <p>此為示意圖</p>	<input type="checkbox"/>					
Q2	<p>落成東九龍鐵路線以連接觀塘北至鑽石山及將軍澳</p> 	<input type="checkbox"/>					

觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案



運輸及交通委員會

意見調查

		非常有效	頗有效	一半	頗無效	非常無效	不知道/無意見
		5	4	3	2	1	0
Q3	<p>加快六號幹線 T2 幹道（連接九龍灣及藍田）落成</p>	<input type="checkbox"/>					
Q4	<p>設立繁忙時段巴士專線 (起點：_____) (終點：_____)</p>	<input type="checkbox"/>					
Q5	<p>更改部分巴士線於繁忙時段的行車路線 (例如線路：_____)</p>	<input type="checkbox"/>					
Q6	<p>將觀塘道東行（往藍田方向）的巴士站向後移 (如九巴 14、15、16、38 號巴士線的 T4 巴士站)</p>	<input type="checkbox"/>					
Q7	<p>增設智慧燈柱監察路面交通，以加強對違例泊車之執法</p>	<input type="checkbox"/>					
Q8	<p>於開源道右線增設即上、即落、即走形式的的士上落客點</p>	<input type="checkbox"/>					

KTDC IKH YUEN ROAD ROUNDABOUT - QUESTIONNAIRE(FINALIZED) - p3

Master Alliance Consulting Limited



觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案

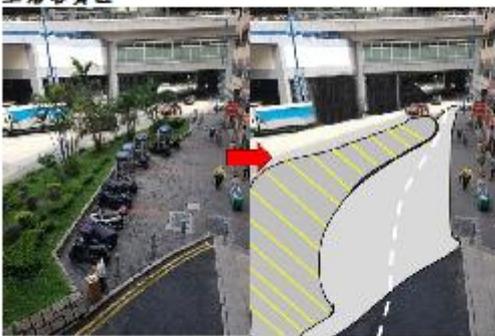


運輸局

意見調查

Q9	你是駕駛人士嗎？	<input type="checkbox"/> 是 → Q10
		<input type="checkbox"/> 否 → Q25

駕駛人士對下列交通工程建議，對開源道迴旋處交通改善可能帶來的成效：

		非常有效	頗有效	一半	頗無效	非常無效	不知道/無意見
		5	4	3	2	1	0
Q10	<p>將成業街行車方向由西行轉東行；同時將興業街行車方向由東行轉西行，減少車輛倒灌入迴旋處的機會</p> 	<input type="checkbox"/>					
Q11	<p>在觀塘道迴旋處出口花槽增設小型車輛及輕型貨車上落客貨區</p> 	<input type="checkbox"/>					



運輸及交通委員會

意見調查

Q12	在威業街東廣場對出位置增設上落客貨區	<input type="checkbox"/>					
							
Q13	在觀塘碼頭或海濱道一帶增設貨車上落貨區	<input type="checkbox"/>					
Q14	豁免商貿區大廈停車場首 15 分鐘或 30 分鐘停車費	<input type="checkbox"/>					
Q15	以預約停車位方式在 APM 停車場泊車	<input type="checkbox"/>					
Q16	以預約停車位方式在商貿區大廈停車場泊車	<input type="checkbox"/>					

駕駛人士對觀塘區交通的意見調查

Q17	你認為觀塘道和開源道迴旋處的交通狀況如何？	<input type="checkbox"/> 非常擠塞	<input type="checkbox"/> 間中擠塞
		<input type="checkbox"/> 一般	<input type="checkbox"/> 順暢
		<input type="checkbox"/> 非常順暢	
		<input type="checkbox"/> 不知道/沒意見	
Q18	你平均一週會駛經開源道多少次？	<input type="checkbox"/> 0 次	<input type="checkbox"/> 1 次
		<input type="checkbox"/> 2-5 次	<input type="checkbox"/> 6-10 次
		<input type="checkbox"/> 10 次以上	

觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案



運輸局

意見調查

Q19	每次要耗時多久才能駛離開源道？	<input type="checkbox"/> 5分鐘以下 <input type="checkbox"/> 5至10分鐘 <input type="checkbox"/> 10至15分鐘 <input type="checkbox"/> 15至20分鐘 <input type="checkbox"/> 20分鐘以上 <input type="checkbox"/> 不適用
Q20	你認為觀塘商貿區的停車泊位足夠嗎？	<input type="checkbox"/> 足夠 <input type="checkbox"/> 不足夠
Q21	整體而言，你認為觀塘商貿區的停車場收費如何？	<input type="checkbox"/> 便宜 <input type="checkbox"/> 合理 <input type="checkbox"/> 昂貴
Q22	以每一小時計，你最多願意支付多少元的泊車費？	<input type="checkbox"/> 10元或以下 <input type="checkbox"/> 11至20元 <input type="checkbox"/> 21至30元 <input type="checkbox"/> 31至40元 <input type="checkbox"/> 41至50元 <input type="checkbox"/> 51元或以上
Q23	<p>A. 運輸署為方便駕駛人士找泊位，推出了「香港出行易」應用程式，你有沒有使用？</p> <p>B. 對這應用程式的哪方面有改善建議？(可選多於一項)</p>	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有 <input type="checkbox"/> 覆蓋率 <input type="checkbox"/> 更新速度 <input type="checkbox"/> 程式界面 <input type="checkbox"/> 普及度 <input type="checkbox"/> 其他 _____ <input type="checkbox"/> 沒有/不適用
Q24	你有沒有其他意見？ → Q29	_____ _____ _____ _____

市民大眾對觀塘區交通的意見調查

Q25	你平均一週會有多少次乘搭途經開源道的巴士路線？	<input type="checkbox"/> 0次 <input type="checkbox"/> 1次 <input type="checkbox"/> 2-5次 <input type="checkbox"/> 6-10次 <input type="checkbox"/> 10次以上
Q26	你主要乘搭的路線是？	_____ _____

KTDC HUI YUEN ROAD ROUNDABOUT - QUESTIONNAIRE(FINALIZED) - p6

Master Alliance Consulting Limited



觀塘道交通擠塞問題：
觀塘道與開源道迴旋處的改善方案



運輸及交通局

意見調查

Q27	每次要耗時多久才能駛離開源道？	<input type="checkbox"/> 5分鐘以下 <input type="checkbox"/> 5至10分鐘 <input type="checkbox"/> 10至15分鐘 <input type="checkbox"/> 15至20分鐘 <input type="checkbox"/> 20分鐘以上 <input type="checkbox"/> 不適用
Q28	你有沒有對開源道迴旋處交通改善的其他意見？	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

其他

Q29	你的性別？	<input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女
Q30	你的職業？	<input type="checkbox"/> 學生 <input type="checkbox"/> 退休人士 <input type="checkbox"/> 在職人士 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/> 家庭主婦
Q31	你的年齡層是？	<input type="checkbox"/> 三歲至十八歲 <input type="checkbox"/> 十八歲至三十歲 <input type="checkbox"/> 三十歲至六十五歲 <input type="checkbox"/> 六十五歲以上

多謝你寶貴的時間及意見！

***** 完 *****