

九龍城區議會
何顯明主席 BBS MH

引入雲巴智軌，完善啟德交通網絡

根據 2021 年人口統計，居於黃大仙，九龍城及觀塘等常住人口高達 149 萬，流動人口接近 100 萬；當啟德新發展區等重建項目完成發展，加上啟德園區已拍板規劃為中環區外第二個商業核心區（CBD2），預期該區及附近一帶將成為本港新策略性商住區域，發展潛力極大。

就上址交通運輸網絡、碼頭配套、地下街設施，以及海濱走廊長遠規劃等，我們建議：

政府年前表示擱置啟德新區發展集體運輸系統，改為採取巴士及小巴主流方案。據了解，啟德新區將有大型公共屋苑，私營屋邨、多項大型設施包括郵輪碼頭、兒童醫院、啟德醫院、水上活動中心及體育園設施等陸續完成興建，新區將湧現大量人流及車流，對於政府新方案是否能應付未來社區的交通需求，民建聯存有極大疑問。事實上，啟德新區與九龍城區的連接性集體運輸系統規劃仍然不足夠，居民往來啟德區公共設施不夠全面及服務有限，接駁巴士及小巴經常出現候車人龍，反映現有交通工具根本供不應求。

我們認為集體運輸乃大勢所趨，完善的集體運輸網絡可加強社會人口流動，鞏固及強化城市發展，因此，我們強烈要求政府應積極考慮引入嶄新集體運輸系統，改善九龍中、東交通網絡，配合香港未來發展。

新集體運輸系統車站位置應以方便居民作為最大原則，建議運輸系統走線必須以服務最多居民為最大考慮。系統應與現有運輸系統連接，包括將觀塘線、屯馬線及將軍澳線接駁，使居民可透過「無縫交接」，往來港九不同區域。

新集體運輸系統除了政府建議的彩虹東至寶達走線，亦應考慮新設一個位於鑽石山的車站，另一支線以服務啟德至觀塘一帶為主，與現有啟德站接駁，東向麗晶花園、啟祥道、九龍灣商貿區站、海濱道、觀塘碼頭站、茶果嶺道、與現行觀塘線油塘站接駁。而啟德站西向為體育館站、都會公園、跑道休閒區、郵輪碼頭。

以建造天橋方式接駁郵輪碼頭站與觀塘碼頭站，天橋設計可容納行人、單車及集體運輸系統。

就興建連接郵輪碼頭與觀塘碼頭的天橋，政府必須與海上使用者充分溝通，並要以不影響海上使用者作為前提考慮。參考內地做法，引入建造成本較低及建造時間較短的巴士快速交通系統（BRT）或其他系統例如雲巴，智軌等，使當區居民可盡早受惠。

二、建議於公共運輸交匯處設計為綜合發展區商業用地，集公交及商業用途於一身，地下位置興建公共運輸交匯處，上層發展成商場及商業項目，為啟德園區增添新地標建築。

三、完善啟德地下購物街走廊設施

全長約 1500 米的啟德地下購物街，正按計劃分階段建設，目前約七成已在推展中。購物街兩端分別連接港鐵宋皇臺站與九龍城及啟德站和新蒲崗一帶，與啟德城中心沿途的發展用地地庫樓層商業和零售用途結合，成為連結啟德及鄰近地區的購物走廊。

購物街以長廊設計為主軸，市民從宋皇臺站與九龍城區出發須前往啟德站與新蒲崗，也可使用鐵路站出入口及地下街的升降機或露天樓梯等，在沿線節點前往地面。

我們建議，當局應不時檢討購物街的人流情況，舉辦宣傳購物活動時，適當地規劃完善的人流管制措施，有效地疏導人群，避免發生當區居民與遊客因爭路而出現爭端；長遠可因應購物街發展，考慮設立其他輔助交通工具，為前往購物街的區內外居民及遊客提供更多交通選擇。

為便利當區居民出入，當局應長遠規劃興建自動扶手電梯系統，加強連接與啟德新發展區，以提升區內行人道的通達性。

民建聯九龍城支部

九龍城區議員

李慧琼 吳寶強 潘國華 林德成

二零二三年五月廿三日