

觀塘區議會
交通及運輸委員會第二十三次會議

「九龍東環保連接系統」項目匯報

目的

本文件向委員匯報九龍東環保連接系統詳細可行性研究的情況。

背景

2. 啟德發展計劃是一個龐大的市區發展項目，政府正積極分階段實施各項基建設施，以配合區內的新增人口和各項發展需要，我們亦在核准的《啟德分區計劃大綱圖》顯示了一條於啟德發展區內行走的環保連接系統之概念性走線。

初步可行性研究

3. 土木工程拓展署於 2009 年展開擬議環保連接系統的初步可行性研究。其後，行政長官在 2011 至 12 年《施政報告》中宣布起動九龍東措施，把九龍東轉型為另一個核心商業區，以推動香港經濟的持續發展。在起動九龍東措施下，有需要以擬議的環保連接系統，加強區內連繫，以促進九龍東轉型為核心商業區。並於 2012 年至 2014 年間就初期擬議的高架單軌鐵路系統方案進行了兩個階段的公眾諮詢工作，公眾普遍認同推展環保連接系統，惟亦關注它在建造和運作期間對現有設施和環境的影響，以及相關的財務承擔。

詳細可行性研究

4. 由於初步可行性研究未有相關的詳細資料處理公眾關注的議題，我們於 2015 年 10 月展開了環保連接系統的詳細可行性研究，並以兩階段的形式進行，以處理公眾就連接系統的各項關注，冀能制訂可符合所有法定和政府要求，以

及獲持份者普遍接納的方案。

5. 我們在 2017 年年中就詳細可行性首階段研究工作的結果進行中期公眾諮詢，收集公眾對建議採用高架模式作為連接系統的意見。我們諮詢了主要的持份者，包括觀塘、黃大仙及九龍城區議會，議員普遍支持採用高架模式作為九龍東環保連接系統。

目前情況

6. 目前，我們正進行擬議系統的第二階段可行性研究，包括其覆蓋範圍、走線及車站位置等，並參考海內外在環保運輸技術的最新發展和經驗，以及進行相關的技術和財務評估，以探討和確立該連接系統的可行性。在進行詳細可行性研究的過程中，我們亦遇到較預期多和複雜的挑戰，須用較多時間審視和尋求可行的處理方法。例如，在建議走線和各個車站選址的議題上，如何能在實際可行的情況下盡量顧及和平衡眾多持份者和市民的多方面意見和訴求。此外，擬議系統如何在區內狹窄的道路空間和人多車多的環境下有效率地建造和運作，以及系統的軌道及其相連構築物須如何規劃和興建。以下為具體技術挑戰的例子：

- (a) 由於觀塘是舊區，道路比較狹窄，原來系統的走線將在跑道末端經開源道連接港鐵觀塘站。如選用高架系統走線，將未能符合《消防安全(建築物)條例》的要求，即未能達到消防拯救工作時所需要的空間要求。
- (b) 原來走線將在九龍灣行動區跨越現有觀塘道及港鐵觀塘線，連接港鐵九龍灣站。當中涉及建造一段跨道大而彎的高架系統，有關工程將極具挑戰性。
- (c) 原來走線將在跑道末端連接開源道，並在開源道或偉業街擬建一個車站。該走線涉及建設一條連接橋跨越現有觀塘避風塘，因而需要按《保護海港條例》的規定作出適當處理。另外走線伸延到觀塘時，需要跨越現有觀塘繞道，當中涉及複雜的技術挑戰。

由於實際存在的技術困難，研究工作亦較預期複雜。第二階

段研究工作實際上需時較預期長。在完成研究後，政府將籌劃擬議環保連接系統項目的未來路向。

土木工程拓展署

2019 年 7 月