

**擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統項目及
擬議修訂《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》**

目的

本文件旨在向西貢區議會簡介(一)擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統(下稱「系統」)項目和(二)擬議修訂相關《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》的建議及下一步工作。

(一) 擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統項目

背景

2. 行政長官在《2023 年施政報告》提出在東九龍建造智慧綠色集體運輸系統，整體改善東九龍的交通，釋放發展潛力。政府正全力推展這個系統，爭取早日落成，為觀塘上坡地區提供便捷的接駁交通服務，連接至現有鐵路網絡，便利市民往來九龍及港島各區。

最新進展

3. 系統的規劃、勘查研究及設計等工作已於去年 7 月開展，並於去年 8 月獲環境保護署按照《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱「《環評條例》」)就項目發出環評概要。我們正根據概要進行評估，以優化設計方案及為系統建議合適的緩解措施。另一方面，我們於去年 11 月收到共 35 份來自本地、內地及海外的供應商及營運商就系統提交的意向書，我們正參考意向書的意見，以敲定系統的技術細節、推展方式及財務安排等，我們亦會探討預留適當位置作日後可能進一步擴展系統走線的可行性。

最新擬議系統方案

4. 我們根據勘查研究及參考意向書意見已大致完成系統的初步設計，最新方案如下：

擬議走線

5. 自運輸及物流局於 2023 年年底公布《香港主要運輸基建發展藍圖》以來，不少議員及地區人士建議加設藍田北中途站，讓附近德田邨、興田邨及藍田邨的數萬名居民受惠。經專業團隊深入技術研究及參考意向書意見後，我們認為加設藍田北中途站是技術上可行的方案。

6. 最新走線全長約 7 公里，系統以專屬通道(包括長約 6 公里的高架道及 1 公里的隧道)運行，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘及藍田北(請參閱附圖一)。在最新走線方案下，介乎馬游塘和油塘東之間的一段隧道走線會作出調整，部分的隧道走線將改為高架道形式，以配合於藍田北碧雲道路旁山坡設置車站。

擬議車站

7. 系統將設 9 個車站，在技術可行及空間容許的情況下，車站將設於人流較集中和便捷的位置。而接駁至車站的行人連接設施及車站的出入口位置將充分考慮加強與各人流集中地的連接，方便市民更便捷地使用系統。車站外觀設計會盡量與附近環境融合，並採用開放式設計，配合自然通風及日光照明等環保設計，既可節省能源，亦能為乘客提供舒適的候車環境。車站一般採用高架設計，分層設置車站大堂及月台(請參閱附圖二)，並設有升降機、扶手電梯及無障礙通道等設施，方便不同需要的人士使用系統。系統的車站位置顯示於附圖三至六。

擬議車廠

8. 經仔細研究沿線附近的可用土地及車廠所需面積等因素，我們建議於馬游塘設置車廠，用地面積約 6 公頃，供停放、調配及維修

系統列車、設置附屬建築物／結構(例如營運控制中心)等之用，並設置馬游塘站。

其他設施

9. 除車站、高架通道、隧道及車廠等主要設施外，系統亦需要按相關法定要求及營運需要提供緊急救援設施，包括隧道緊急救援出入口及通風口。系統最新方案擬於鯉魚門道及油塘道交界附近斜坡位置設置隧道緊急救援通道，以及於藍田公園內五人足球場位置附近設置通風口。

法定程序

10. 系統的初步設計已大致完成，路政署及相關政府部門現正草擬最新方案的刊憲文件，預計於 2025 年下半年按《鐵路條例》(第 519 章)刊憲及諮詢公眾。

11. 為了釋放車廠用地的發展潛力，並為項目提供財務資助，路政署就車廠用地發展物業安排進行了詳細研究，認為車廠用地具備進行物業發展的條件，並計劃向城市規劃委員會(下稱「城規會」)提出修訂《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》(下稱「《大綱圖》」)，建議將擬議車廠用地改劃為可同時容許商業和住宅發展用途。如城規會同意有關修訂項目，經修訂的分區計劃大綱草圖預計將於 2025 年下半年根據《城市規劃條例》(第 131 章)第 5 條展示以供公眾查閱。有關擬議修訂詳情請參閱本文件第二部份。

12. 路政署委託的專業顧問團隊正就項目的建造工程及營運按《環評條例》進行環境影響評估研究，包括空氣質素、噪音、生態和景觀等各方面，並會提出合適的緩解措施，以減低項目對周邊環境可能構成的影響。我們目標於招標前完成環境評估研究工作，並取得相關的環境許可證。

公眾諮詢

13. 在推展項目的同時，我們致力透過不同活動及渠道連繫社區，向地區持份者，包括不同地區區議員、分區委員會、地方組織、屋苑居民等介紹項目的相關資料及交流意見，當中包括在今年 1 月至 4 月期間出席及舉辦多場地區交流會、諮詢會、簡介會等，並於今年 4 月中下旬約見馬游塘村代表、坑口鄉事委員會代表及西貢區議會代表聽取意見。

14. 因應不少議員及地區人士建議，我們除增設藍田北站外，亦作出一系列優化建議，具體詳情如下：

- (i) 以行人天橋直接接駁擬議的彩虹東站及港鐵彩虹站，以及以行人隧道直接接駁擬議的油塘東站及港鐵油塘站，方便市民轉乘港鐵觀塘綫及將軍澳綫。
- (ii) 擬議的順安站將設置於順安道靠近基督教聯合醫院，並於順安道增設有蓋行人通道，配合現正在秀茂坪道建造的有蓋行人連接設施，使市民能更便捷及舒適地前往醫院。
- (iii) 擬議的秀茂坪站及寶達站將分別接駁由安達臣道石礦場用地發展通往秀茂坪道及寶琳路的現有行人天橋系統，擬議的馬游塘站亦會設置行人連接設施及通道連接安達臣道石礦場用地發展一帶，方便安達臣道一帶的居民使用系統。另一方面，擬議的馬游塘站亦會設置行人連接設施及通道連接寶達邨及將軍澳隧道巴士轉乘站，進一步便利居民出行。

項目時間表及下一步工作

15. 我們會繼續以技術創新、政策創新的思維及方式加快推展項目。我們目標爭取於 2026 年內完成法定程序安排及招標，並於 2027 年批出項目合約。與此同時，我們會繼續檢視在規劃、設計至建造各階段壓縮推展時間的可行性，例如採用可供製造和裝配的設計、機電裝備合成法等，並會在標書內訂明要求投標者盡快完成建造工程，期望於 2033 年或之前通車。

(二) 擬議修訂《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》

16. 上文第 12 段提及，為釋放車廠及附近用地發展潛力並為項目提供財務資助，我們計劃向「城規會」提出修訂《大綱圖》，將擬議馬游塘車站暨車廠用地及位於寶琳路以北的一塊毗鄰用地，改劃為可同時容許商業和住宅發展暨公共運輸設施用途。相關擬議發展參數如下[*]：

擬議改劃土地面積	約 6.8 公頃
擬議發展用地面積	約 6.4 公頃
擬議總樓面面積	約 484,800 平方米
其中住用	約 449,200 平方米
其中非住用	約 35,600 平方米(包括社會福利設施和零售設施)
建築物高度限制	不高於主水平基準上 290 米
預計單位數目	約 8,900 個
預計人口	約 24,000 人
公眾休憩用地	不少於 21,200 平方米

[*] 發展參數只供參考，細節尚待詳細規劃及設計。

17. 為推展上述擬議發展，我們建議把位於寶達邨以東的一塊「綠化地帶」用地(面積約 4.6 公頃)、位於寶琳路以北的一塊「休憩用地」地帶用地(面積約 2.1 公頃)，及小部分「住宅(甲類)」地帶和顯示為「道路」的地方，改劃為「其他指定用途」註釋「商業/住宅發展暨公共運輸設施」地帶，總樓面面積不多於 484,800 平方米，建築物高度限制訂為主水平基準上 290 米(請參閱附圖七至十)。

18. 路政署顧問就擬議發展進行的技術可行性研究已經完成。該研究評估了擬議發展對附近地區的交通及運輸、環境、排污、排水、供水、視覺、景觀(綠化及樹木保育)及空氣流通等方面的潛在影響，並預期發展不會帶來無法克服的技術問題。有關評估詳情請參閱附件一。

19. 有關擬議修訂項目及議員的意見，將稍後一併提交「城規會」轄下都會規劃小組委員會考慮。如城規會同意有關建議修訂項目，城規會將根據《城市規劃條例》第 5 條展示已採納有關修訂項目的分

區計劃大綱草圖供公眾查閱，為期兩個月。屆時當局會向區議會提交有關修訂項目的資料文件，倘若各位委員就有關修訂有意見的話，可以向城規會作出書面申述。

總結

20. 請議員備悉上述擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統和擬議修訂相關《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖》的進展及下一步工作並提供意見。

附圖

附圖一：東九龍智慧綠色集體運輸系統－擬議走線平面圖

附圖二：東九龍智慧綠色集體運輸系統－擬議車站和高架橋的初步橫切面概念圖

附圖三：東九龍智慧綠色集體運輸系統－擬議車站位置放大圖(一)

附圖四：東九龍智慧綠色集體運輸系統－擬議車站位置放大圖(二)

附圖五：東九龍智慧綠色集體運輸系統－擬議車站位置放大圖(三)

附圖六：東九龍智慧綠色集體運輸系統－擬議車站位置放大圖(四)

附圖七：大綱圖圖則所顯示的擬議修訂項目

附圖八：擬議修訂項目的位置圖

附圖九：擬議修訂項目的平面圖

附圖十：擬議修訂項目的(航攝圖片)

附件

附件一：擬議車廠用地發展的技術可行性研究評估詳情

路政署鐵路拓展處

規劃署

2025 年 5 月