

連繫九龍東 - 環保連接系統

第二階段公眾諮詢

目的

本文件旨在匯報及回應在第一階段公眾諮詢所蒐集有關擬議九龍東環保連接系統(下稱"連接系統")的公眾意見，以及建議於落實項目實施之前進行詳細可行性研究以處理各範疇的關注，並就此建議徵詢議員的意見及尋求議員的支持。

背景

2. 土木工程拓展署已完成了九龍東環保連接系統初步可行性研究。研究建議該連接系統應採用高架單軌列車，走線全長約 9 公里，共設有 12 個車站；把啟德發展區、觀塘和九龍灣連接起來，並透過與現有的港鐵觀塘線九龍灣及觀塘站和日後的沙田至中環線(沙中線)啟德站的連接，加強九龍東區內及與區外的連繫。

3. 我們正就擬議連接系統進行兩個階段的公眾諮詢。第一階段的諮詢活動已於 2012 年 2 月至 10 月進行，旨在向公眾介紹連接系統初步可行性研究的結果，並蒐集他們的意見。我們於 2012 年 3 月曾諮詢黃大仙區議會(請參閱黃大仙區議會文件第 24/2012 號)；其他諮詢團體包括不同的法定和諮詢組織、有關的區議會、專業學會、運輸機構及關注團體，並舉辦了兩場公眾參與工作坊。關於諮詢團體的摘要列表載於附件 A。

4. 第一階段公眾諮詢所蒐集的意見及建議已予分析，大致可歸納為三項最受關注的議題。所收集的公眾意見及建議，已輯錄於第一階段公眾諮詢報告，並可從連接系統的網頁(<http://www.ktd.gov.hk/efls>)下載。

第一階段公眾諮詢的結果：公眾意見及我們的回應

5. 第一階段公眾諮詢所蒐集的意見顯示，公眾普遍歡迎以擬議連接系統加強九龍東的連繫，以促進核心商業區的發展。但對於方案的細節，則意見紛紜。我們把這些意見及建議大致上按三個專題分類，並概述如下，以及附上我們的回應。

議題一：高架鐵路環保連接系統的需要

公眾意見

6. 部分人士顧慮連接系統的財務可行性，建議考慮採用成本較低的路面環保交通工具，例如現代電車和環保巴士，作為替代方案。亦有人士提出景觀問題，認為興建路面或地下系統對景觀影響較小。然而，有不少人士覺得連接系統的重要性不可用直接的商業原則來衡量，而應該以促進九龍東發展成為全新核心商業區所帶來更遠大的效益作為大前提。

我們的回應

7. 世界級的核心商業區所需的交通設施，必須是一個無論在可靠性、效率、安全和舒適程度各方面都達至優質水平的連繫系統。放眼世界各大城市的核心商業區，均擁有多樣化且四通八達的公共交通系統。香港現有的核心商業區，包括中環、灣仔和尖沙咀，均有港鐵、專利巴士、的士及高架或地下行人系統提供服務，交通便利。(附件 B 顯示現有核心商業區內港鐵車站的徒步覆蓋範圍)。九龍東有潛力提供約 540 萬平方米辦公室樓面面積，相等於兩倍中環現有的數量。顯然，僅僅提供基本公共交通設施以應付交通需要不足以符合在九龍東發展核心商業區的連繫要求。九龍東核心商業區需要一個綜合多模式連接系統，結合鐵路(包括港鐵和連接系統)、路面交通和步行等多種模式，為其提供優質服務。

8. 現時，港鐵只繞著九龍東核心商業區的邊緣行走，因此其服務只能覆蓋部分地區，頗大範圍僅依靠道路交通或步行連繫(附件 B 顯示九龍東港鐵車站的徒步覆蓋範圍)。隨著九龍東核心商業區的發展及逐漸成型，對優質連繫的需求亦會隨之而增加，路面交通最終會不勝

負荷，不能應付需求亦無法提供一個核心商業區所需的服務水平。故此，長遠而言，我們有必要引進連接系統作為新增的鐵路模式，成為綜合多模式連接系統的核心一環，為核心商業區提供優質服務。連接系統將為九龍東核心商業區內提供無可比擬的連繫服務，對現時或未來港鐵網絡未達的地區尤其重要(參閱附件 B 所示綠色區域)。透過連接港鐵九龍灣站和觀塘站，以及未來沙中線的啟德站，連接系統讓乘客可輕易換乘港鐵前往九龍東以外的地區，加強九龍東跨區層面的連繫。

9. 我們已從 2013 年開始，按循序漸進方式分階段引進綜合多模式連接系統的各項設施。我們現正逐步推行環保路面交通工具，以及改善步行環境，當中包括新建的及優化的行人隧道、行人天橋和擴闊的行人道。10 至 15 年後，隨着區內商業樓宇、各種設施和旅遊景點陸續落成，交通需求勢必大幅增加，導致路面交通設施不足以應付有關需求，亦難以為不斷擴大的核心商業區提供所需的優質服務。屆時，連接系統將投入服務，成為九龍東的連繫骨幹。

10. 置於地面或地底的連接系統模式，並不適用於九龍東。觀塘和九龍灣的道路已經非常繁忙，增設於地面行走的電車或輕鐵系統會大幅減少道路空間，阻擋橫街小巷及大廈車輛出入，並影響路旁貨物裝卸活動和其他道路使用者的安全。道路交通情況亦會影響系統服務的可靠性和效率。與高架單軌鐵路相比，興建地下鐵路系統更為昂貴，而且無法與區內多個現有或已規劃的主要地下設施兼容，例如現有啟德隧道，以及已規劃的區域供冷系統、中九龍幹線、T2 主幹路隧道和大型箱形雨水渠。連接系統亦需與高架的港鐵觀塘和九龍灣車站連接，如果設於地下會令換乘變得不便和費時。

議題二：走線和覆蓋範圍

公眾意見

11. 有建議重新設定連接系統走線，改經偉業街和現有滑行道橋樑，以取代擬議觀塘連接橋，省卻相關的建造費用，並避免對觀塘避風塘的影響。亦有建議刪除走線中觀塘連接橋這一段，或在較後階段才興建。

12. 地區人士要求連接系統伸延至毗鄰地區，包括土瓜灣、新蒲崗、秀茂坪、彩雲、牛頭角、安達臣道發展區、油塘及鯉魚門等，以提升與啟德發展區之間的暢達度和連繫。

13. 亦有人士提議檢討擬議的車站位置，以盡量提升乘客量和擴大覆蓋範圍。至於前往港鐵觀塘站的最後一段走線，取道開源道或敬業街的兩個方案都各有支持者。

我們的回應

14. 取道滑行道橋樑的走線方案可避免影響觀塘避風塘，可更緊密連繫九龍灣和觀塘的商貿區，亦增強了九龍灣和前跑道末端之間的連繫。但是，由於往來觀塘和啟德發展區之間的車程變得較長，而且不能直達，港鐵九龍灣站極有可能成為連接系統與港鐵網絡之間的主要換乘站，現時乘客量頗高的九龍灣站很可能會不勝負荷。再者，若連接系統沿偉業街行走，其服務範圍將與港鐵牛頭角站重疊(參見附件B)。此外，位於偉業街/開源道交界的急彎位難於應付單軌列車所需的迴轉半徑，因此取道敬業街將成為最後一段走線的唯一選擇。因此，我們建議，若可妥善處理對觀塘避風塘的影響，將維持取道觀塘連接橋的原定走線作為連接系統可取走線方案。至於分期推行連接系統的方式，可在進行擬議詳細可行性研究時一併檢討。

15. 取道觀塘連接橋的走線有以下優勝之處:-

- (a) 觀塘和前跑道末端直接相連，為休閒、康樂和旅遊樞紐的發展計劃發揮協同效應，並為郵輪碼頭，多用途體育園區和飛躍啟德帶來效益；
- (b) 換乘港鐵的乘客可更平均分布於觀塘站及九龍灣站(取道滑行道橋樑的走線方案很可能會使港鐵九龍灣站不勝負荷)；
- (c) 不會影響已規劃的發展項目，包括位於前南面停機坪的醫院區；
- (d) 可保留開源道及敬業街走線方案的可行性；以及
- (e) 精心設計的觀塘連接橋，可成為九龍東一個矚目的地標。

16. 我們已探討了伸延連接系統至毗鄰地區的可行性，該等已發展的舊區包括土瓜灣、九龍城和新蒲崗等。鑑於對住宅區的噪音及景觀影響、樓宇私隱受到侵擾的關注及道路空間不足，難以容納高架鐵路的支撐結構等環境條件上的限制，我們現時不建議擴大連接系統的覆蓋範圍，但在進行擬議詳細可行性研究時，會考慮在設計上容納彈性，讓連接系統可於日後延伸。

17. 九龍東與鄰近地區的跨區往來，例如紅磡、彩雲區和鯉魚門等九龍東以外地區的交通需求，以及連接安達臣道和安達臣道石礦場上坡的發展區，需要以更廣泛的角度全面考慮及探討採用多模式運輸工具，以處理跨區域的整體交通需求。擬議連接系統屬輕載客量的鐵路系統，主要為九龍東提供區內連繫服務，難以應付額外跨區域的整體交通需求。

18. 因應公眾的建議，我們已對沿線多個車站的位置作出修訂。啟德公共租住房屋(包括啟晴邨和德朗邨)步行可達就近的啟德站和公共交通交匯處，為避免連接系統服務範圍與未來沙中線服務範圍出現不必要的重疊，我們建議取消鄰近公共屋邨的擬議連接系統車站，改於宏光道與啟祥道交界附近增設一個車站。此外，把宏光道與臨華街交界附近的擬議車站遷移至企業廣場 5 期(MegaBox)旁邊的休憩用地(詳情見附件 C)，為九龍灣商貿區提供最佳的服務。修訂方案基本上保留了原定走線的主要特色，包括連接港鐵九龍灣站和觀塘站，以及在啟德站換乘未來的沙中線。我們建議以載於附件 C 的修訂走線作為可取基礎方案進行詳細可行性研究。同時，我們亦建議保留兩個觀塘區內的走線方案、將其納入擬議詳細可行性研究，在最後定案前深入檢視各個方案與九龍東核心商業區所產生的協同效應，以及對財務和當區交通的影響。

議題三：對觀塘避風塘的影響

公眾意見

19. 擬議觀塘連接橋的 21 米淨空高度限制，對觀塘避風塘使用者，尤其是高桅杆船隻造成影響，因此有關人士要求連接系統走線改經滑行道橋樑，或為受影響的高桅杆船隻在維多利亞港內

提供替代避風泊位。觀塘區議會的議員則普遍非常支持興建觀塘連接橋，直接連接前跑道末端與觀塘區。

20. 另一方面，公眾殷切期望觀塘避風塘能夠與時並進，為大眾利益而加以善用，並建議考慮加入水上運動及締造更優美的景致。

我們的回應

21. 觀塘公眾貨物裝卸區自 2011 年關閉以來，觀塘避風塘的海上商業活動大幅減少，因此在非颱風襲港期間應有空間釋出該水體作其他活動用途。此外，於颱風襲港期間使用避風塘的高桅杆非自航鋼躉數目較數年前顯著減少。鑑於觀塘避風塘的使用現況，擬議詳細可行性研究將探討讓避風塘水體與其他用途並存的可行性，以及在其他地點為受影響船隻提供替代避風泊位的需要和方式。我們會就有關問題與海上業界保持緊密溝通。

未來路向

22. 要維持香港的競爭力和長遠的經濟發展，九龍東核心商業區將發揮舉足輕重的作用。隨著九龍東核心商業區的發展逐漸成型，為該區而設的綜合多模式連接系統亦會與時並進，分階段推出各項服務。該系統一旦全面投入服務，連接系統將成為其骨幹，為核心商業區提供必不可缺的優質連繫，促進該區邁向成功。

23. 我們已經考慮了第一階段公眾諮詢活動所提出的問題，現提交的建議應最適合滿足未來九龍東發展的連繫需求。

24. 在作出落實連接系統決定之前，仍有一些關鍵的議題必需作更深入的研究，包括

- (a) 車站及車廠的設計與佈局、運作系統的選擇和營運維修的規格概述；
- (b) 初步環境影響評估；

- (c) 提升財務效益的方法、項目實施的策略和詳細的建造成本及財務表現評估；
- (d) 為日後擴建預留的設計彈性；
- (e) 在連接系統啟用之前後，如何透過綜合多模式連接系統增強九龍東與毗鄰地區的連繫；以及
- (f) 如何能更善用在啟德一帶的水體，以及如何處理因高桅杆船隻避風泊位減少而引致的問題。

因此，我們建議就連接系統進行詳細可行性研究，並歡迎您就研究範疇提供寶貴意見。

徵詢意見

25. 歡迎議員就擬議詳細可行性研究提出意見。

土木工程拓展署

2013 年 10 月

附件

附件 A：第一階段公眾諮詢團體摘要列表

附件 B：港鐵車站的徒步覆蓋範圍

附件 C：環保連接系統的修訂走線圖

第一階段公眾諮詢

諮詢團體摘要

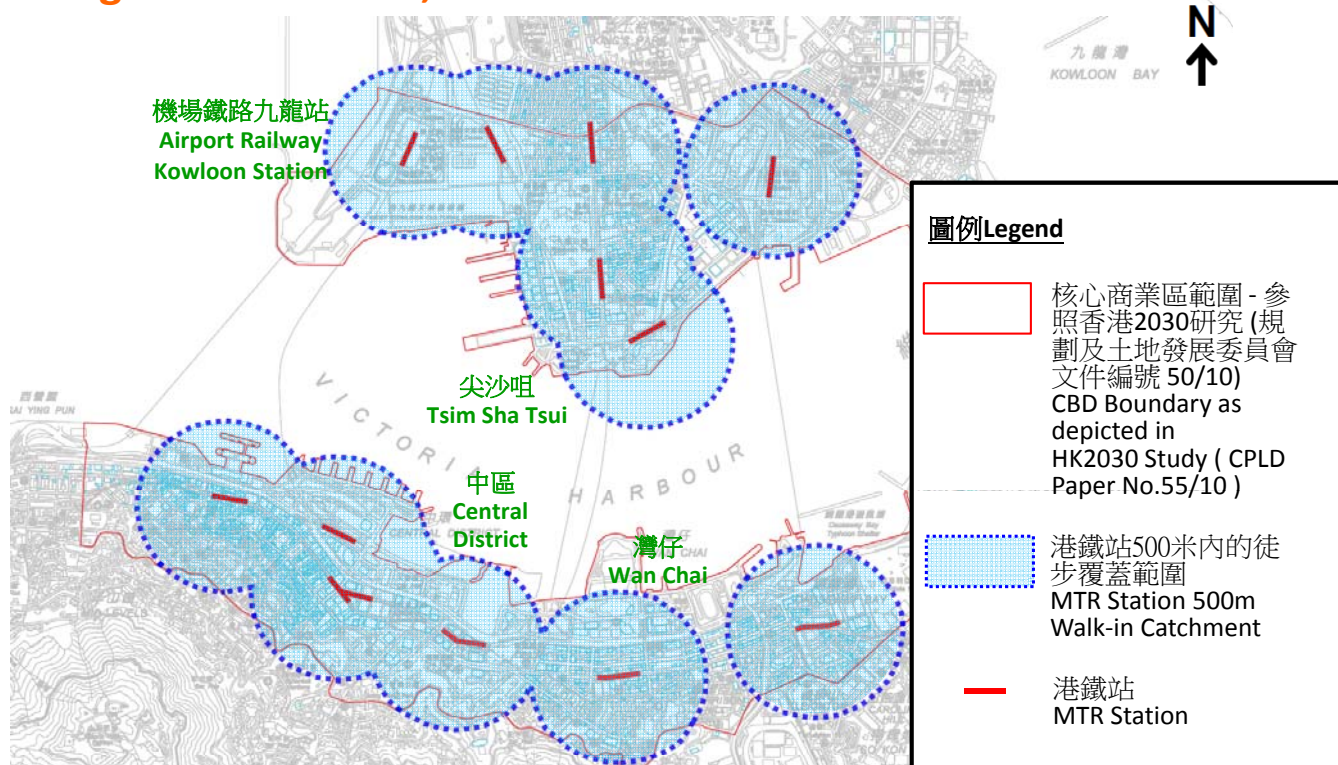
在二零一二年二月至十月期間就環保連接系統可行性研究初步結果所進行的第一階段公眾諮詢活動中，土木工程拓展署舉辦了兩場公眾參與工作坊，並諮詢了下列法定/諮詢組織、專業學會、地區論壇/關注團體和運輸機構：

類別	諮詢的團體
法定/諮詢組織	(a) 立法會發展事務委員會 (b) 觀塘區議會 (c) 九龍城區議會轄下房屋及基礎建設委員會 (d) 黃大仙區議會 (e) 本地船隻諮詢委員會 (f) 海濱事務委員會啟德海濱發展專責小組
專業學會	(g) 香港規劃師學會 (h) 香港運輸物流學會轄下運輸政策委員會 (i) 公路及運輸學會香港分會 (j) 英國皇家特許測量師學會(香港分會) (k) 香港測量師學會 (l) 香港工程師學會
地區論壇/關注團體	(m) 土瓜灣居民交流會 (n) 啟德新天地 你我齊共建 (o) 麗港城居民諮詢會 (p) 海上業界代表
運輸機構	(q) 九龍巴士有限公司 (r) 香港鐵路有限公司

港鐵車站的徒步覆蓋範圍

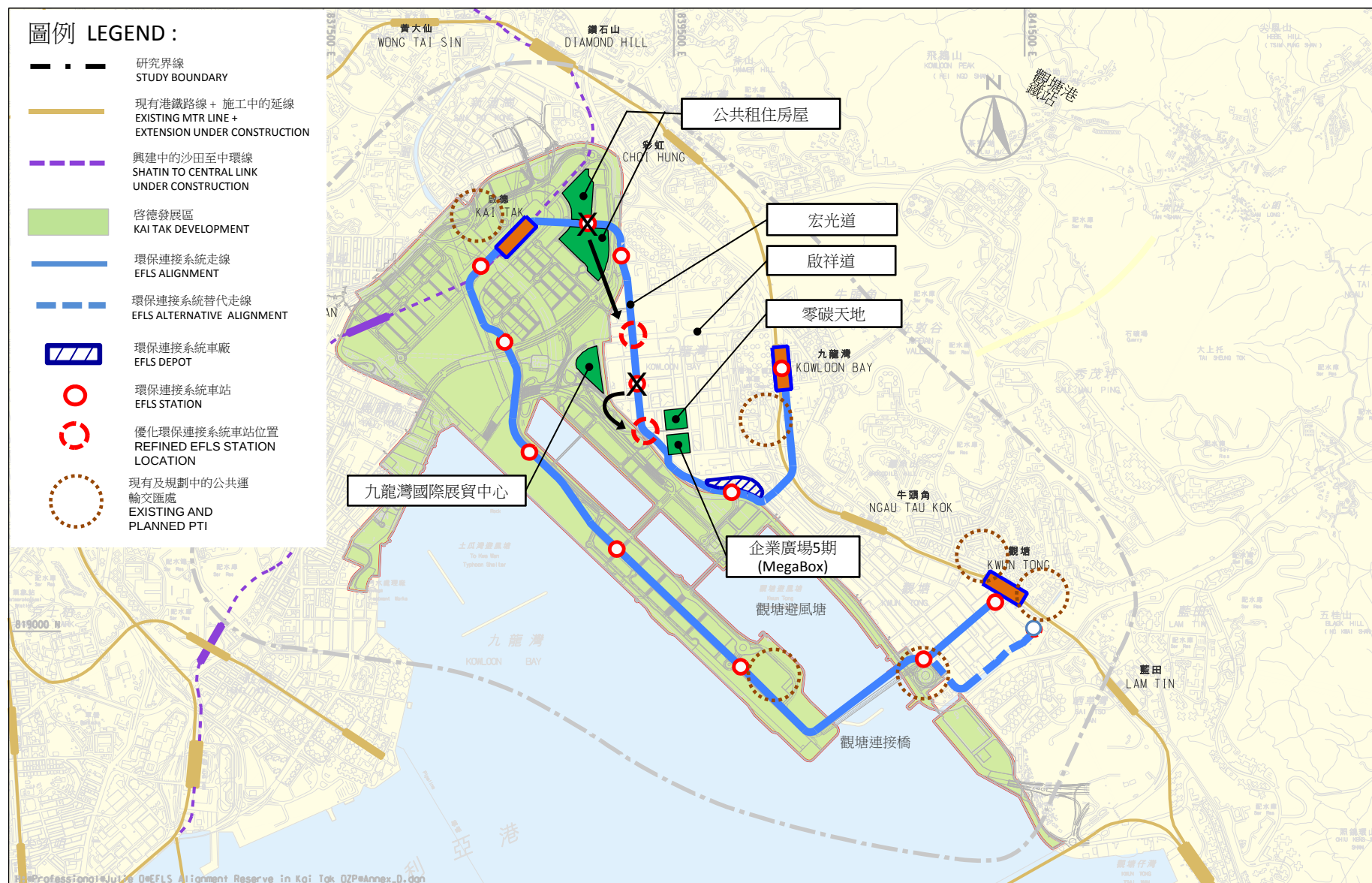
MTR Station Walk-in Catchment Coverage

現有核心商業區(中環、灣仔及尖沙咀)
Existing CBD in Central, Wanchai and Tsim Sha Tsui



九龍東核心商業區
Kowloon East CBD





環保連接系統的修訂走線圖
Refined EFLS Alignment Plan