

立法會發展事務委員會

九龍東環保連接系統詳細可行性研究中期公眾諮詢及 啟德發展計劃進度報告

2017年7月17日會議的跟進工作

政府就發展事務委員會要求提供的補充資料如下:

- (a) 政府會否考慮採用混合模式取代建議的高架環保連接系統以方便乘客前往九龍東的各個地點，包括地鐵油塘站作轉乘

基於觀塘及九龍灣道路空間有限及交通繁忙，研究認為在這兩區內，以地面模式取代高架模式作為環保連接系統並不可行。至於啟德發展區採用了城市設計，透過預留約 100 公頃的休憩用地作為綠化網絡，把啟德發展區的發展用地串連起來，提供一個行人友善環境。在不影響原有規劃概念，並考慮到現有觀塘繞道和未來的中九龍幹線等限制，啟德前跑道是唯一一段可探討以地面模式行走。不過，評估顯示混合操作模式的環保連接系統的效率及可靠性會受路面交通影響，未能為社會整體帶來正面效益，故此不建議採用混合操作模式作為環保連接系統。

至於系統採用包括兩種不同環保交通工具的混合模式，乘客可能需要在兩者之間轉乘，導致旅程時間較長，減低了系統的便捷性，從而削弱了系統的吸引力。此外，不同模式對基建設施(例如軌道、車站及車廠等)的要求並不相同，設施大多不能共用，因此不建議採用此混合模式作為環保連接系統。

環保連接系統的設計會致力優化與其他現有交通工具，包括港鐵、巴士以及行人道和單車網絡等的連接，並會於第二階段的詳細可行性研究(下稱「詳細研究」)中檢視系統與其他運輸工具的轉乘安排，例如考慮與現有油塘港鐵站轉乘的可行性。

(b) 政府為改善九龍東道路交通已推行／將會推行的短、中、長期措施

政府現正推展各項措施，以改善九龍東的交通情況，詳情如下：

短期措施

預計在 2019 年竣工的沙田至中環線(大圍至紅磡段) 將可大為改善九龍東(特別是啟德發展區)的暢達度和交通連繫。

為配合已啟用的啟德郵輪碼頭、即將落成的香港兒童醫院項目和前跑道已規劃的發展，現時位於前跑道的承豐道，將會由現時的雙線不分隔道路擴闊及更改路線成雙程雙線分隔道路，有關工程預計於 2019 年分階段完成。連接馬頭角及九龍灣的 D2 路會成為太子道東的並行線，以紓緩太子道東的交通。

政府建議在九龍灣商貿區進行六項路口改善措施¹，這些改善措施由 2017 年起分階段完成。至於觀塘商貿區，當局已完成 19 項短期交通改善措施²，並將推展進一步改善措施³以改善路口的容車量。

現時已有多個公共交通工具服務啟德發展區⁴。太子道東亦有多條途經的巴士及專線小巴路線，服務區內居民來往不同的目的地。為加強啟德發展區與其他地方的公共交通服務，運輸署現正整理《2017-2018 年度巴士路線計劃》的諮詢結果，以落實建議 3 條專營巴士路線服務的細節。

為加強九龍灣和觀塘商貿區的公共交通服務，當局已於

¹ 啟祥道／宏照道交界、臨興街／宏照道交界、臨豐街／宏照道交界及常怡道／宏照道交界的改善工程，將於 2017 年起分階段完成。而在啟祥道／宏光道交界及宏光道／臨興街交界的改善工程，則會納入中九龍幹線項目中，如該項目獲立法會批准撥款，工程預計會在 2020 年完成。

² 交通改善措施包括提供路旁上落客貨區，以及更改不准停車限制和交通標誌。

³ 進一步改善措施包括在巧明街／駿業街交界及偉業街／偉發道交界的改善工程、更改巧明街(偉業街與海濱道之間)的交通流向，以及在重置成業街休憩花園後擴闊成業街，增加一條行車線。

⁴ 總共 8 條專營巴士路線、2 條專線小巴路線及定時渡輪提供服務。

過去 4 年新增 10 條專營或輔助專營巴士路線往返其他地區。此外，3 條以往行經繁忙的觀塘道／開源道迴旋處的專營巴士路線，已改經觀塘道的行車隧道，以減少地面交通。這些措施和其他巴士總站／巴士站的提升措施⁵，將鼓勵更多市民使用公共交通，藉此減少私家車車次和改善交通。

除此以外，警方亦已加強執法，打擊違例泊車，以助紓緩區內的交通擠塞情況。此外，起動九龍東辦事處(辦事處)現正研究利用資訊及通訊科技，在九龍東試驗各種技術方案⁶，以紓緩交通擠塞情況。

中期措施

政府會把握發展九龍東兩個行動區的機遇，改善交通情況。在九龍灣行動區一帶，當局建議擴闊常怡道，以增加一條行車線，並更改海濱道／祥業街交界路口，增加路口的容車量。至於觀塘行動區，當局則建議興建一條直通道路，分流偉業街／開源道迴旋處現時繁忙的交通，並建議將迴旋處改為一個交通燈控制路口，理順交通流量和增加路口的容車量。

政府亦正計劃將前跑道已規劃的雙程雙線承豐道向北伸延，以連接至前北停機坪的 D2 路。這些道路可作公共交通服務的替代路線，經滑行道橋樑來往沙中線啟德站和前跑道南端及香港兒童醫院。市民亦可由前跑道南端經 D3 路前往黃大仙、九龍城及新蒲崗等地區。

長期措施

政府現正積極推展多個主要的運輸基建項目，包括六號幹線(即正在施工的將軍澳—藍田隧道、尚待立法會批准撥款的中九龍幹線，以及規劃中的 T2 主幹路)，以減輕主要道路的交通負荷，以及滿足九龍東的交通需要。視乎九龍東環保連接系統第二階段詳細可行性研究的結

⁵ 提升措施包括由相關巴士營運商分階段改善巴士站設施和提供實時巴士資訊屏。

⁶ 起動九龍東辦事處現正通過「我的九龍東」手機應用程式，發放空置泊車位的實時資訊，以協助駕駛人士迅速找到空置泊車位，減少路上不必要的交通流量。辦事處亦會在觀塘商貿區兩個地點推出概念驗證測試，利用影像分析技術監測路旁上落客貨區的使用情況，達到更有效地使用上落客貨區。倘若該技術方案經測試後證明有效，辦事處及相關部門會考慮適度擴大應用規模。

果，該環保連接系統將成為新增的交通模式，處理區內正在增加的出行需求，提升九龍東的交通連繫。

- (c) 政府會否考慮採用非軌道高架系統（例如巴士捷運系統及現代化電車）作為建議的環保連接系統。若會考慮，請說明；若不會，說明原因

第一階段研究檢視了目前世界各地採用的環保交通模式。根據不同模式的技術特點和運作要求，第一階段研究確立了旅客捷運系統及單軌鐵路這兩種交通模式，是最適合作為九龍東環保連接系統的環保交通模式。我們在沒有既定前設的情況下已考慮了具備認可運作記錄及符合九龍東環保連接系統計劃要求的其他高架環保交通模式，從而選取最適合的方案服務市民。

- (d) 有關自動行人道（其中一種於九龍東環保連接系統詳細可行性研究中檢視的公共交通模式）的資料，包括有那些地方曾經使用該模式、不建議採用的原因，以及該模式作為環保連接系統的成本估算。

自動行人道屬於行人輔助設施，主要用作縮短步行時間及提供一個較舒適的步行環境。其主要目標為縮短步行時間，而並非提供長程的運輸服務。故此，自動行人道雖然不適合於九龍東作為環保連接系統，但我們仍然會於第二階詳細可行性研究中考慮加設自動行人道以優化環保連接系統車站及九龍東區內的連繫接駁。

- (e) 九龍東環保連接系統詳細可行性研究的研究報告完成部分。

詳細可行性研究以兩階段進行，首階段的研究是評估各種環保交通模式，並選取最適合及具成本效益的環保交通模式；第二階段則是制定環保連接系統方案。我們已完成首階段的研究工作，並建議選取高架模式作為九龍東的環保連接系統。首階段的研究報告，包括「世界各地應用於路面及鐵路的環保公共交通系統文獻研究報告」及「環保公共交通模式評選報告」，已上載至九龍東環

保連接系統的網頁(<http://www.ktd.gov.hk/efls>) 供公眾查閱，報告內載有相關的背景資料及首階段研究的詳細分析。

- (f) *政府會否考慮更改環保連接系的走線，從而不需要以觀塘連接橋跨越觀塘避風塘。若不更改走線，於颱風期間因觀塘連接橋而不能進入觀塘避風塘的高桅杆船隻，政府如何確保它們及在這些船隻工作人員的安全*

我們會於第二階段可行性研究中，建議連接系統的走線，包括觀塘連接橋不同的方案。我們會詳細研究設置觀塘連接橋的理據以符合《保護海港條例》的規定，同時亦會建議緩解措施以減低連接橋對高桅杆船隻使用觀塘避風塘的影響。我們會制定一個達至符合法例要求及有關持份者普遍接受的方案。我們亦會於第二階段可行性研究中，繼續與航運業界保持緊密聯繫。
