

九龍東環保連接系統詳細可行性研究

CB(1)1806/13-14(01)

7065TR - Detailed Feasibility Study for
Environmentally Friendly Linkage System for Kowloon East



立法會發展事務委員會

Legislative Council Panel on Development

16-07-2014

發展局

Development Bureau

土木工程拓展署

Civil Engineering and Development Department

諮詢立法會發展事務委員會

(2014年5月27日會議)

委員的意見：

1

造價及財務方面

- 建設費用和財務表現
- 悉尼單軌鐵路經驗

2

現代電車及其他路面環保交通模式

- 在九龍東的適用性

3

採購模式及實施時間表

- 採購方法和未來營運機構
- 加快推行項目

4

網絡覆蓋範圍及車站

- 保留原建議的啟晴邨站
- 伸延至九龍城區
- 接駁至港鐵牛頭角站

5

對觀塘避風塘的影響

- 與海事處協作研究重置措施



回應一：造價及財務方面

悉尼單軌鐵路

非因單軌鐵路技術問題，關閉因素包括：

- 服務範圍局限、單向式循環路線、與其他運輸系統的接駁欠佳 → 車費高昂及乘客量偏低
- 與已規劃的會議及展覽中心擴建工程及其他新發展項目有牴觸



九龍東環保連接系統

- 提供雙向區內運輸服務
- 與港鐵車站的便捷轉乘，方便乘客跨區往來



回應一：造價及財務方面

現有單軌鐵路例子



重慶
(2005年啟用，約75公里，仍在擴建)



沖繩
(2003年啟用，約13公里)



大阪
(1990年啟用，約28公里)



東京
(1964年啟用，約18公里)

興建中的單軌鐵路項目



巴西 聖保羅
(約24公里)



韓國 大邱
(約24公里)

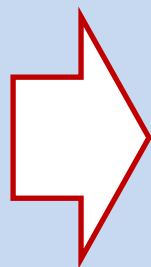


沙地阿拉伯 利雅得
(約3.6公里)



回應二：現代電車及其他路面環保交通模式適用性

現代電車可以嗎？



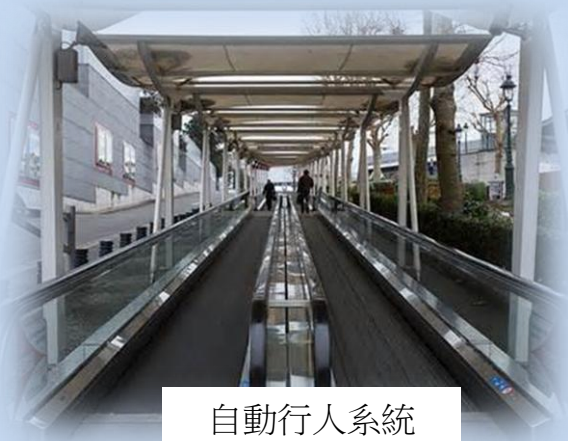
增設專題研究

探討其他路面環保交通模式
(包括現代電車)是否適用於
九龍東

與其他模式的比較？



電動巴士



自動行人系統



回應三：採購模式及實施時間表

採購方案如何？ 營運者誰屬？

- 檢視不同的採購方法
- 建議的採購方法 → 未來的營運機構

加快推行項目？

- 探討可行方法加快實施時間
- 配合在不同發展階段的整體連繫需求，研究以環保連接系統為核心的**綜合多模式連接系統**



回應四：網絡覆蓋範圍及車站

詳細可行性研究

- 就其他走線方案進行評估
 - 毗鄰體育園區一段的走線移向海旁
 - 觀塘和九龍灣的連接
 - 港鐵網絡的交匯點：觀塘、油塘或牛頭角？
- 重新檢視車站位置(包括啟晴邨站)和確定走線網絡
- 探討最理想的行人連接 ➡ 服務更廣泛
- 探討設計上的彈性，方便日後擴展



回應五：對觀塘避風塘的影響

與有關部門協作，檢視於維港內高桅杆船隻的停泊需求，及探討受影響現時使用觀塘避風塘高桅杆船隻的可能重置安排



擬議詳細可行性研究的範圍

環保連接系統

- 網絡發展檢討 → 就最理想走線作出建議
- 研究運作系統、車站設計、相關的機電工程、車輛及車廠規格概述
- 財務評估、經濟效益評估、提升財務效益的方法、採購方案及項目實施時間表評估
- 各式技術評估
- 初步土地勘測工程

待完成研究後，才決定是否推行
環保連接系統



擬議詳細可行性研究的範圍

綜合多模式連接系統

- 就其他路面環保交通模式(包括現代電車)是否適用於九龍東進行專題研究
- 妥善規劃一個**綜合多模式連接系統**，增強九龍東核心商業區不同發展階段的連繫



擬議詳細可行性研究的範圍

關於避風塘水體的專題研究

- 探討如何善用觀塘避風塘一帶的水體
- 檢視觀塘連接橋的理據
- 探討處理觀塘連接橋對高桅杆船隻影響的緩解措施及相關的重置避風塘方案



擬議詳細可行性研究的時間表





謝謝