

討論文件

2017 年 6 月 26 日

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

目的

本文件旨在向委員匯報九龍東¹（附件一）環保連接系統詳細可行性研究的第一階段研究結果，並告知委員啟德發展計劃的最新進展。

背景

2. 2007 年核准的《啟德分區計劃大綱圖》已建議一條行走於啟德發展區內環保連接系統的粗略走線²。土木工程拓展署於 2009 年展開以鐵路為本的環保連接系統的初步可行性研究。其後，行政長官在 2011 至 12 年的《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。在這措施下，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一個核心商業區。

3. 初步可行性研究建議的環保連接系統方案，是一條 9 公里長，共 12 個車站的高架單軌鐵路系統，當中包括一座橫跨觀塘避風塘，連接舊機場跑道末端及觀塘的觀塘連接橋（附件二）。我們於 2012 年至 2014 年期間，就初步擬議環保連接系統建議進行了兩個階段的公眾諮詢，公眾普遍認同需要加強九龍東的連繫及盡快推展環保連接系統，然而對於擬議的高架單軌鐵路系統則意見紛紜。公眾的意見主要可歸納為三個關鍵議題：i) 以鐵路為本的高架環保連接系統的需要；ii)

¹ 九龍東涵蓋啟德發展區，以及九龍灣和觀塘現有的商貿區。

² 現時《啟德分區計劃大綱圖》顯示的環保連接系統走線大致依循自 2007 年大綱圖所採納的走線。

選取的走線和覆蓋範圍；iii) 觀塘連接橋對觀塘避風塘的影響。關於以鐵路為本的高架環保連接系統的需要這個議題，有意見關注建議的高架單軌鐵路之建設費用高昂和財務表現較遜色，在諮詢期間曾接獲建議採用建造成本較低的現代化電車（附件三），取代高架單軌鐵路。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，我們建議進行詳細可行性研究，以處理公眾的各種關注，並制訂可符合所有法定和政府要求，以及持份者普遍接納的方案。

4. 2015 年年中，我們就詳細可行性研究申請撥款時，有立法會議員對擬議單軌鐵路的財務可行性存疑。有見及此，我們將詳細可行性研究範圍擴大，並以兩階段的形式進行。詳細可行性研究的第一階段工作旨在審視不同的環保公共交通模式，包括個人快速運輸系統、吊車/纜車、電動 / 超級電容 / 混能巴士、自動行人道、旅客捷運系統、單軌鐵路、現代化電車及巴士捷運系統，在沒有既定前設的情況下，確立最適合環保連接系統的環保公共交通模式，並就研究結果進行中期公眾諮詢。詳細可行性研究的第二階段工作將根據建議的環保公共交通模式，進一步擬訂環保連接系統方案，包括走線及覆蓋範圍、車站及車廠位置、財務評估、採購及推行策略。完成第二階段詳細研究後，我們會進一步諮詢公眾，收集公眾意見。

5. 詳細可行性研究已於 2015 年 10 月展開，我們已完成詳細可行性研究的第一階段工作，包括評估不同環保公共交通模式的系統表現、對其他道路使用者的影響、建設費用及經濟效益。主要研究結果列於下文各段，詳情可參閱詳細可行性研究的網頁(<http://www.ktd.gov.hk/efls>)。

詳細可行性研究第一階段的主要研究結果

6. 在 2016 年，於九龍東約有 230 萬平方米的總商業樓面面積，隨著九龍東逐步轉型為核心商業區、以及啟德發展區增加發展密度，區內有潛力供應約 700 萬平方米的總商業樓面面積，加上啟德發展區居住人口的增長，預計到 2036 年，區內日常的出行次數將比現時多出 1 倍。

7. 為促進九龍東成功轉型為一個核心商業區，加強九龍東的暢達性及其與本港各主要地點的連繫接駁至為重要。由於港鐵觀塘線及沙中線只圍繞九龍東的邊緣行走，區內的連繫主要依靠路面公共交通服務和步行系統，難以達致作為核心商業區所需的服務水平，故有必要以環保連接系統作為新增的交通模式，連繫九龍東內主要的活動樞紐，並連接至鐵路站和附近的公共交通及行人設施，這樣不單可以處理區內新發展所增加的出行需求，同時亦可提升九龍東的暢達性，以發展為一個優質的商業區。

8. 為應付區內的出行增長及提供核心商業區所需的優質服務水平，環保連接系統必須具備足夠的載客量以應付九龍東區內長遠的交通需求，並能以較其他公共交通工具更可靠、舒適及準時的服務提供快捷及具時間優勢的旅程。作為環保交通模式，環保連接系統需對環境及社區發展有可持續性，盡量減少建造及營運期間的影響。在此基礎上，環保連接系統需要具備四個主要因素，包括：(1) 載客量；(2) 可靠性；(3) 高效率；及(4) 可持續性，以作為服務九龍東公共交通的骨幹。

9. 在第一階段的詳細可行性研究，我們分兩個層次評估最適合擬議環保連接系統的環保公共交通模式，首先按四個主要準則，根據不同環保公共交通模式的系統特色（附件四）進行高層次的篩選。評估顯示個人快速運輸系統及吊車/纜車的載客量較低，不足以應付需求。使用環保能源的電動 / 超級電容 / 混能巴士在運行速度上與傳統巴士相若。自動行人道屬於輔助性的行人設施，目標為短途行程提供一個較舒適的步行環境。經評估的環保公共交通模式中，單軌鐵路、旅客捷運系統、現代化電車及巴士捷運系統在載客量、可靠性、高效及可持續性方面的表現需要經進一步詳細的技術分析才能作出比較。

10. 按照其日常營運及基礎設施的特色，四個經評估的交通模式可分類為：

- (i) 地面（專線）模式（現代化電車或巴士捷運系統）－需要佔用約兩至三條行車線，作為專屬通道；

(ii) 地面（共用路面）模式（現代化電車）－ 需要與其他道路使用者共用路面；及

(iii) 高架模式（單軌鐵路或旅客捷運系統）

11. 我們就以上三個類別的交通模式在系統表現、對其他道路使用者的影響、建設費用及經濟效益方面進行了詳細評估，並於下文各段討論。

地面模式

12. 地面（專線）模式除了需佔用現有車輛使用的路面空間外（附件五），為提升其行車速度，需要將走線途徑所有路口的交通控制燈號改動以便讓地面環保連接系統優先通行，以致其走線沿線及附近地方將會出現嚴重的交通擠塞。以九龍灣為例，評估顯示路面的行車速度可減慢至與步行速度相若。整體而言，引進地面（專線）模式後，社區人士的日常行程需要花費更多時間，而為了避免阻礙系統的服務，所有地底公共設施亦必須移離地面(專線)範圍。故此，地面(專線)模式會帶來負面的經濟效益³。

13. 地面（共用路面）模式的服務會受其他共用路面的道路使用者影響（附件五），其行車速度或可靠度，不會比其他路面公共交通工具優勝。除此以外，為避免阻礙系統的運作，所有地底公共設施亦必須移離沿線的共用路面範圍，加上設立及營運現代化電車系統需要額外的投資，此模式亦會帶來負面的經濟效益。

高架模式

14. 相比之下，高架系統與道路交通分隔開（附件五），能夠提供可靠的服務，整體的系統表現較佳，可吸引較高的日常乘客人次。透過維持現有行車線，系統對路面交通運作

³ 經濟效益一般以經濟內部回報率量度。經濟內部回報率是指項目的經濟效益(包括乘客節省的時間、其他公共交通工具節省的營運費用和交通意外減少所節省的費用)減去投資在該項目(包括在建造期及之後 50 年營運期內的建築和營運成本)的淨收益回報率，通常用來衡量項目為社會帶來的整體成本效益。

的影響輕微。雖然高架系統的建設成本較地面模式為高，但系統能夠大幅節省使用者的行程時間，將可帶來正面的經濟效益。

環保連接系統項目的下一步工作

15. 為回應上述第三段中提及的第一個關鍵議題，即鐵路為本的高架環保連接系統的需要，我們於首階段的詳細可行性研究中，在沒有既定前設的情況下，審視了各種不同的環保公共交通模式，確立了高架模式(即單軌鐵路或旅客捷運系統)是最適合作為九龍東環保連接系統的環保公共交通模式。我們於下階段的詳細可行性研究中，會就高架模式作進一步審視。

16. 為收集公眾對第一階段詳細可行性研究結果的意見，我們於 2017 年 5 月 2 日展開為期兩個月的中期公眾諮詢。作為中期公眾諮詢的其中一個環節，我們已向下列區議會簡介了詳細可行性研究第一階段的建議：

- (a) 於 2017 年 5 月 9 日向觀塘區議會作出簡介；
- (b) 於 2017 年 5 月 9 日向黃大仙區議會作出簡介；及
- (c) 於 2017 年 5 月 18 日向九龍城區議會作出簡介。

上述各區議會均對採用高架模式作為最適合的九龍東環保連接系統普遍表示支持，亦有部分議員要求加快推展環保連接系統。

17. 第二階段詳細可行性研究將審視高架模式環保連接系統的擬議走線及覆蓋範圍、車站及車廠位置、建設及營運成本、採購模式、相關的經濟及財務表現，以及推行時間表。

啟德發展計劃進度報告

18. 啟德發展計劃面積超過 320 公頃，是一項相當複雜的大型發展項目。這發展項目在推動香港經濟持續發展及促進舊區更新(包括其毗鄰的觀塘、九龍城及黃大仙)中扮演重要角色。啟德發展計劃現正根據各發展項目的優先次序及其籌備就緒的情況分期進行。啟德發展計劃的第一及第二批工程項目經已大致完工，而餘下工程項目則正在施工或設計階段。啟德發展計劃的最新進度詳列於附件六。

發展局
土木工程拓展署
2017 年 6 月



圖例 LEGEND

- 啟德發展區
Kai Tak Development
- 九龍灣商貿區
Kowloon Bay Business Area
- 觀塘商貿區
Kwun Tong Business Area

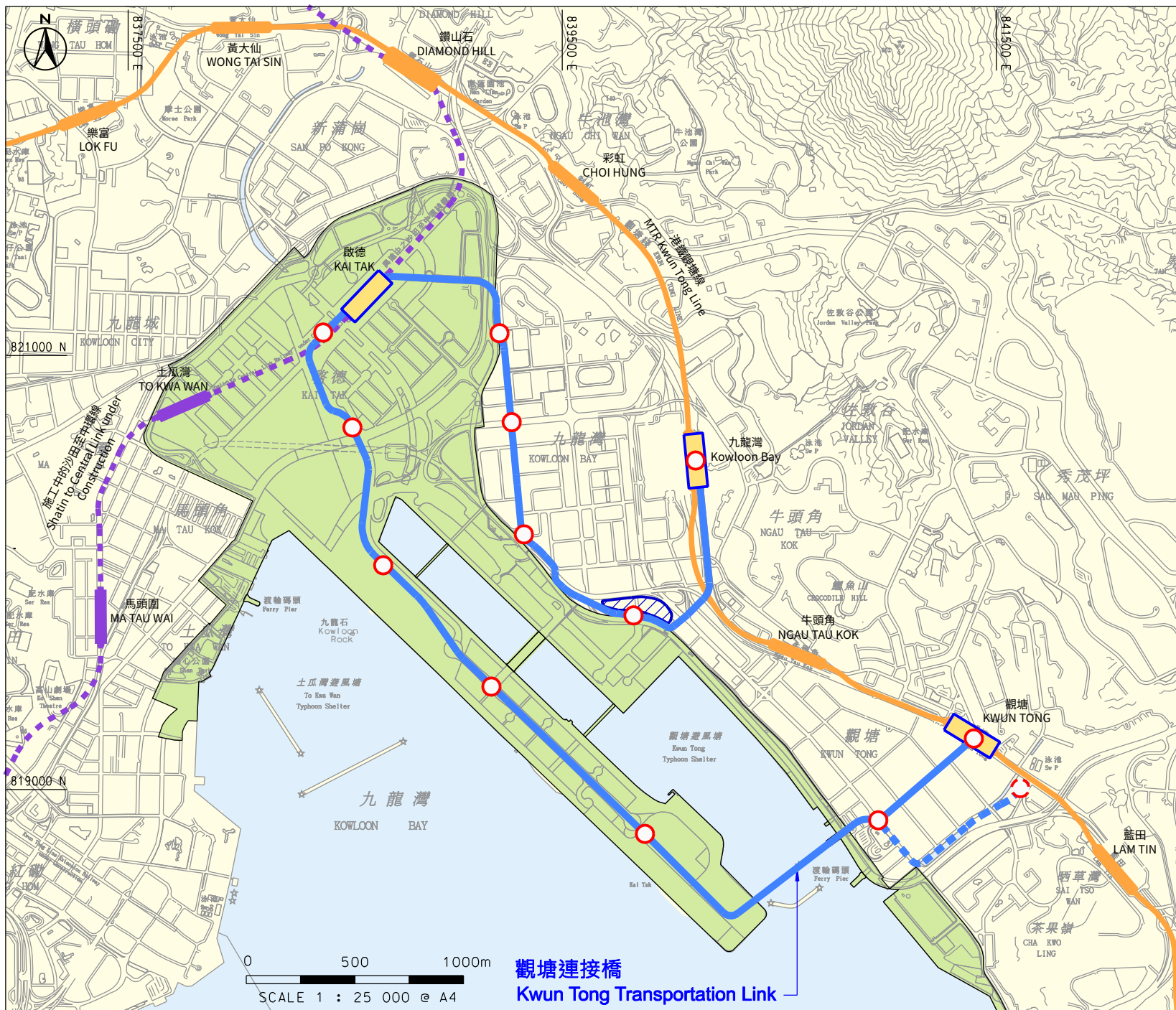
註釋:
Note:

九龍東包括啟德發展區及現時的九龍灣及觀塘商貿區
Kowloon East comprises of Kai Tak Development and existing business areas of Kowloon Bay and Kwun Tong

圖則名稱 Drawing title

九龍東涵蓋範圍
Coverage of Kowloon East

附件一
Enclosure 1

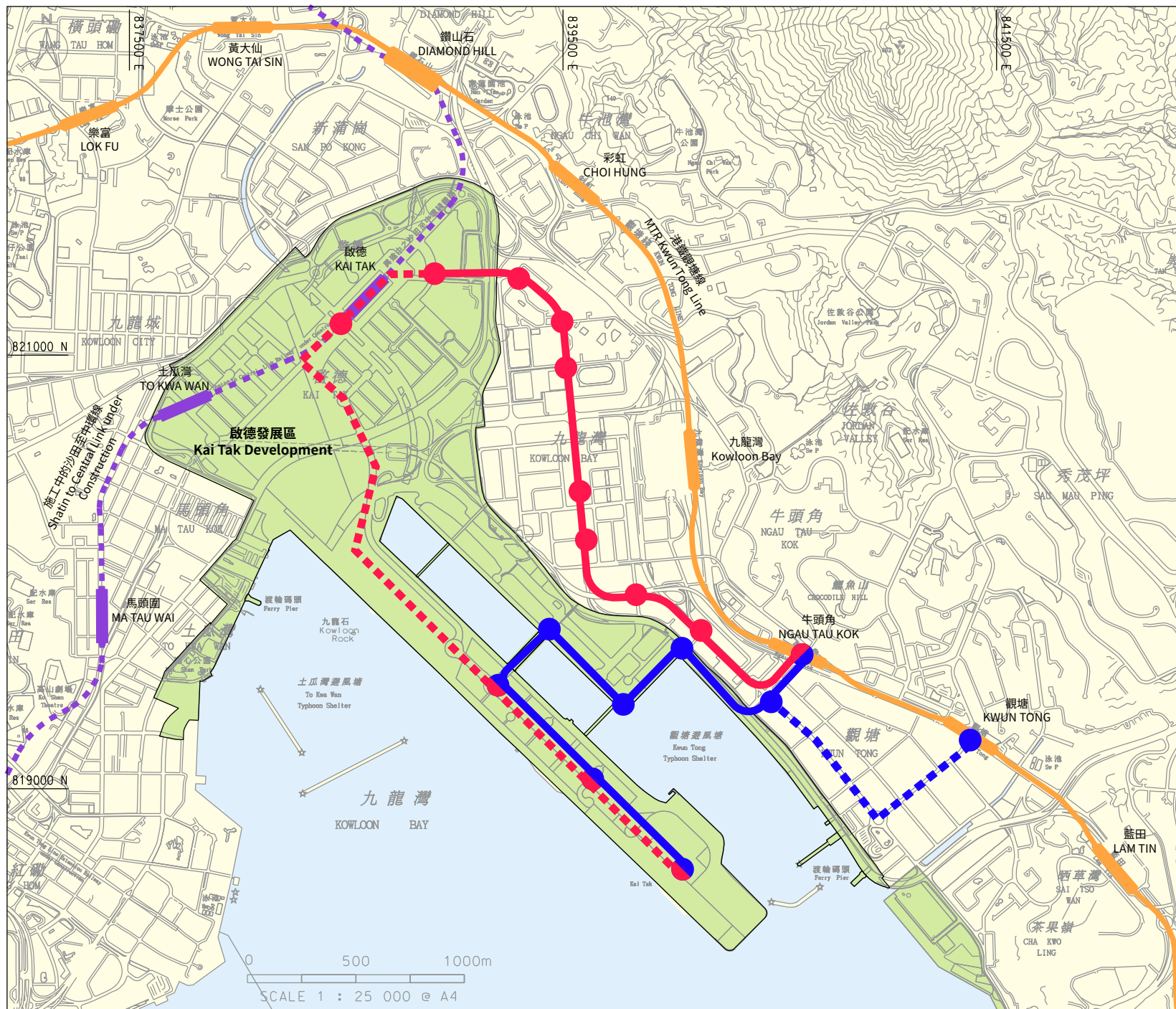


圖例

Legend :

- 已進行諮詢的環保連接系統初步建議
Preliminary EFLS Proposal - Alignment on which Public Consultation was conducted
- - - 環保連接系統初步建議 - 替代走線
Preliminary EFLS Proposal - Alternative Alignment
- 初步建議的環保連接系統車站
Preliminary EFLS Station
- 港鐵與環保連接系統的交匯站
MTR Station Interchange with EFLS
- 初步建議的環保連接系統車廠
Preliminary EFLS Depot
- 啟德發展區
Kai Tak Development

附件 二
Enclosure 2



圖例

Legend :

- 路線1 第1期
Line 1 Phase 1
- - - - 路線1 第2期
Line 1 Phase 2
- 路線2 第1期
Line 2 Phase 1
- - - - 路線2 第2期
Line 2 Phase 2

附件 三 Enclosure 3

巴士捷運系統

簡介：

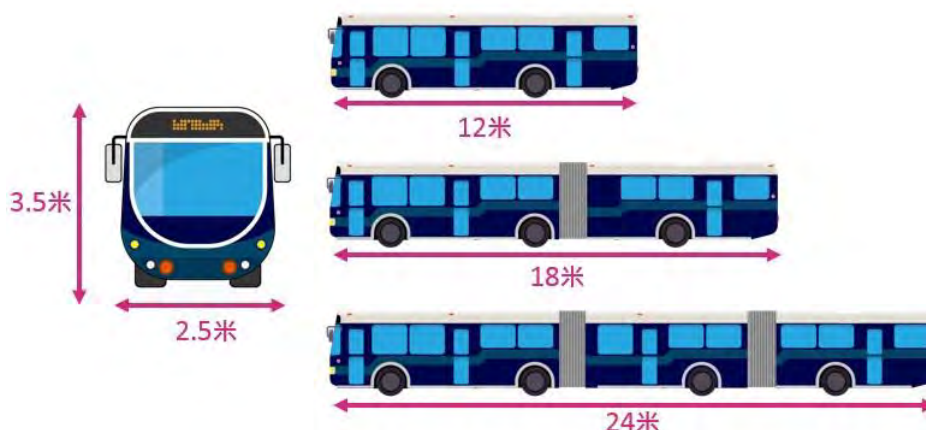
- 升級版巴士系統
- 一般採取地面專線行駛模式，與其它地面交通分隔，但共用路口。
- 採取不同策略以提升速度及系統運載量，例如優先交通燈號控制、登車前繳費、低地台設計、專用超車道及特長車站設計。



典型運行特點：

- 行駛通道：巴士捷運系統一般在地面專線行駛，以確保不會受其它路面交通影響。
- 交通分隔情況：使用地面專線的巴士捷運系統與其他路面交通分隔（路口除外）。在交通燈號控制路口，巴士捷運系統一般會擁有優先權以減少其等候時間。
- 平均速度：約 15-30 公里/小時
- 最高時速：約 70 公里/小時

車輛尺寸及容量：



- 載客量：約 65 名乘客（單層巴士）；最多可達 270 名乘客（雙鉸接巴士）

註：車輛實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

系統特性：

- 司機手動操作
- 驅動：柴油、天然氣、混能動力
- 典型通道寬度：約 8-9 米寬的雙向車道（每車道寬約 3.5 米不包括超車道）；車站位置額外寬度約 3-4 米。

現代化電車

簡介：

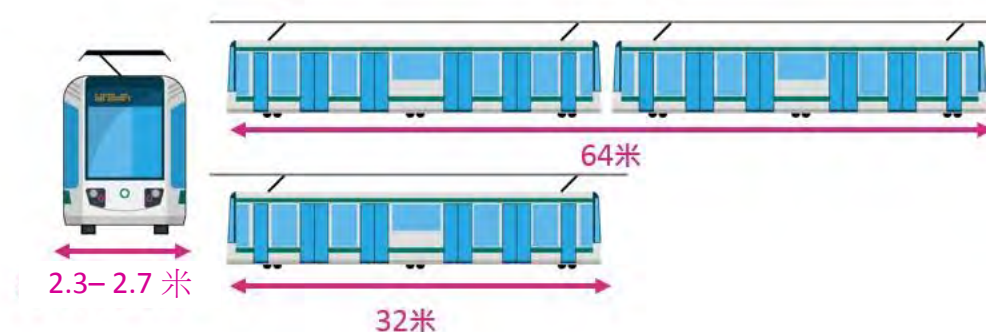
- 鐵路軌道為基礎的系統，一般於地面嵌入式軌道運行
- 現代化電車可以專線行駛或與其他交通工具共用路面行駛，但共用路面方式之可靠性和速度會較大程度上受到影響。
- 一般由高架電線提供電力，但新系統可採用地面嵌入式電力供應方案。



典型運行特點：

- 行駛通道：一般於地面嵌入式軌道運行
- 交通分隔情況：在共用路面方式上會與其它車輛共用路面。而專線行駛方式將與其他路面交通分隔（路口除外）。在交通燈號控制路口，一般會擁有優先權以減少其等候時間。
- 平均速度：約 20-30 公里/小時（專線行駛）
- 最高時速：約 80 公里/小時

車輛尺寸及容量：



- 載客量（以每平方米 4 名乘客計算）：約 200-240 位乘客（以 32 米長的電車計算）

註：車輛實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

系統特性：

- 司機手動操作
- 動力系統：電動
- 典型通道寬度：雙向車道一般約 7 米寬；車站位置額外寬度約 2.5-3 米。

單軌鐵路

簡介：

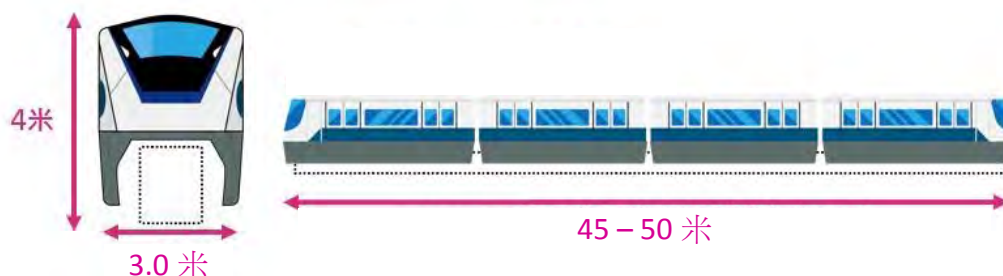
- 鐵路系統以橡膠輪胎於單軌道上行駛。
- 單軌道式設計在外觀上纖巧，相比其他高架方案對景觀影響較微。
- 以高架專線形式行駛，和其他路面交通分隔。
- 屬於專利技術，供應商數量較少。



典型運行特點：

- 行車通道：於高架單軌上運行
- 交通分隔情況：完全與路面交通分隔
- 平均速度：約 20-30 公里/小時
- 最高時速：約 80 公里/小時

車輛尺寸及容量：



- 載客量（以每平方米 4 名乘客計算）：約 360 位乘客（4 卡車廂）

註：車輛實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

系統特性：

- 全自動化無人駕駛
- 動力系統：電動
- 一般通道寬度：雙向軌道約 9 米寬

旅客捷運系統

簡介：

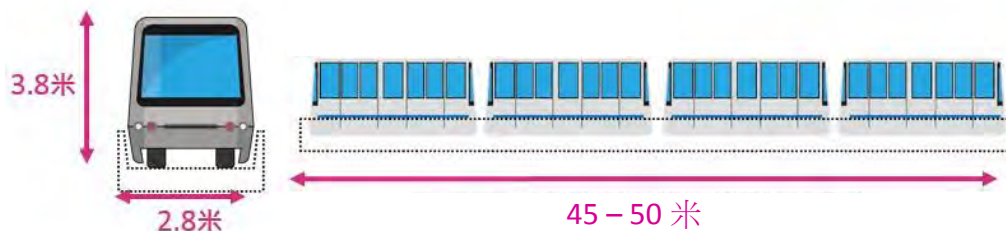
- 鐵路系統以橡膠輪胎於高架橋支撐的平坦軌道上行駛。
- 以高架專線形式行駛，和其他路面交通分隔。
- 屬於專利技術，供應商數量較少。



典型運行特點：

- 行車通道： 於高架橋橋面上運行
- 交通分隔情況： 完全與路面交通分隔
- 平均速度： 約 20-30 公里/小時
- 最高速度： 約 80 公里/小時

車輛尺寸及容量：



- 載客量（以每平方米 4 名乘客計算）： 400 名乘客（4 卡車廂）

註：車輛實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

系統特性：

- 全自動化無人駕駛
- 動力系統：電動
- 一般通道寬度：雙向軌道約 9 米寬

個人快速運輸系統

簡介：

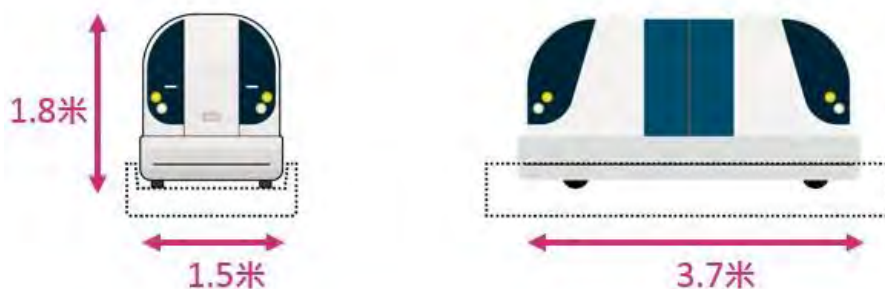
- 服務一般按需要而提供，以自動化小型車廂在專用軌道上行駛，與其他道路使用者分隔。
- 為旅客提供不停站之點到點服務



典型運行特點：

- 行車通道：通常於高架專用通道上運行
- 交通分隔情況：完全與路面交通分隔
- 平均速度：約 30-40 公里/小時
- 最高速度：約 50 公里/小時

車輛尺寸及容量：



- 載客量 每輛車約 4-6 名乘客

註：車輛實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

系統特性：

- 全自動化無人駕駛
- 動力系統：電動
- 一般通道寬度：雙向軌道約 4 米寬

吊車

簡介：

- 以架空纜索垂吊於半空中，由纜繩拉拽車廂，與其他道路使用者完全分隔。
- 和其他系統相比載客量更低，且纜繩限制了同時運行的車廂數量
- 系統需於大雨強風，低能見度及維修時關閉
- 吊車必須於兩端基站作轉向

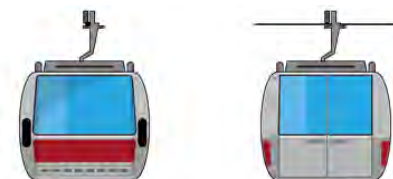


典型運行特點：

- 行駛通道 以架空纜索垂吊於半空中
- 交通分隔情況： 完全與路面交通分隔
- 平均速度 約 10-20 公里/小時

吊車載客量：

- 車廂大小取決於設計載客量
- 單體車廂載客量：一般為 10-17 名乘客（參考昂坪 360 纜車，每個車廂提供十個座位，最多容納 17 人）



註：車廂實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

系統特性：

- 全自動系統
- 動力系統：電動
- 纜繩牽引系統，於兩端基站作轉向

纜車

簡介：

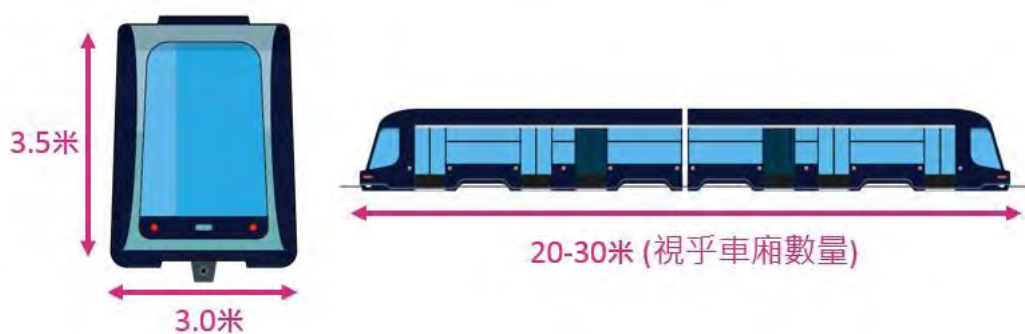
- 列車以底部纜繩牽引
- 在高架專用通道上運行。列車自身沒有動力引擎，車身較輕，可使用體積及承載力較小的高架橋作支撐。
- 通常用於機場或作接駁交通服務。
- 屬於專利技術，供應商數量較少。



典型運行特點：

- 行駛通道：支撐結構上的高架軌道
- 交通分隔情況：完全與路面交通分隔
- 平均速度：約 35-40 公里/小時

車輛尺寸及容量：



- 載客量 約 110-115 名乘客(三卡車廂)

註：車輛實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

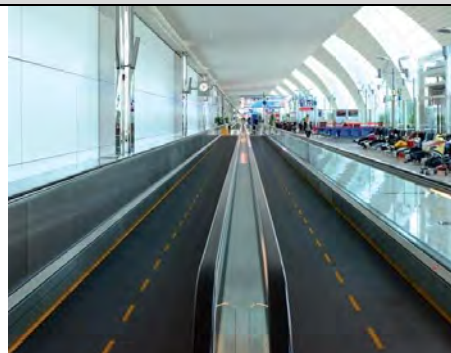
系統特性：

- 全自動化無人駕駛
- 動力系統：電動

自動行人道

簡介：

- 為輔助性行人設施，目標為縮短步行時間，及提供一個較舒適的步行環境
- 自動行人道可設置在室內、室外（一般有蓋），或地下、地面及行人天橋上
- 適合用於短距離接駁，例如機場內，主要交通樞紐及其周邊樓宇的连接
- 較慢的移動速度令自動行人道不適合用於長距離運輸的旅程

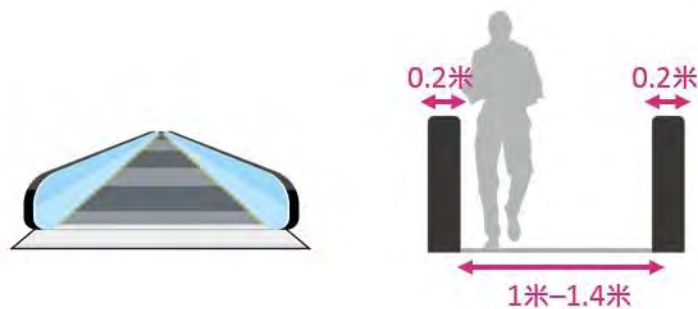


典型運行特點：

- 行駛通道 通常在行人天橋/隧道或建築物內的常規走道附近提供，作為額外輔助行人設施以提升步行舒適度。
- 平均速度 約 2.5 公里/小時

系統特性：

- 動力系統：電力
- 寬度取決於設計容量及是否允許行李或手推車進入
- 根據行人走動或站立，及行人間距的不同，運載量變化較大。

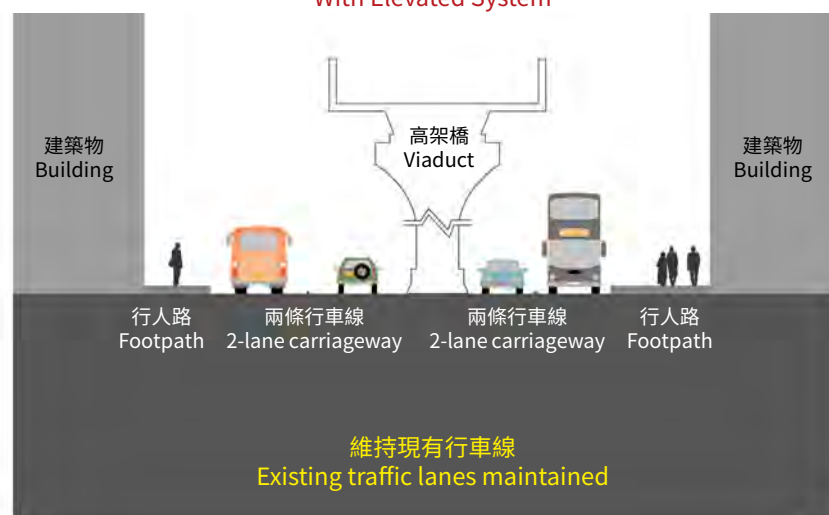


註：自動行人道實際尺寸及載客量取決於製造商具體設計。

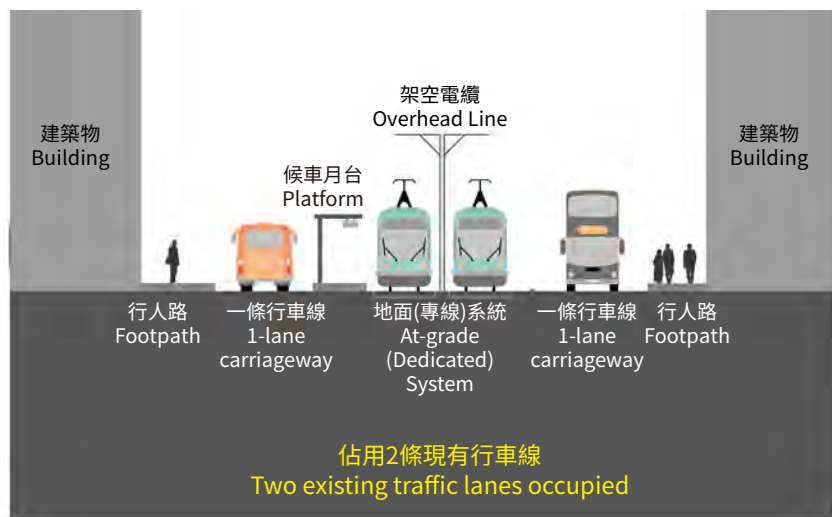
現時路面情況
Current Road Configuration



採用高架系統後
With Elevated System



採用地面(專線)系統後
With At-grade (Dedicated) System



採用地面(共用路面)系統後
With At-grade (Shared) System



圖則名稱 Drawing title

不同環保公共交通模式於宏光道的剖面圖
Cross Sections of Various Green Public Transport Modes at Wang Kwong Road

附件 五
Enclosure 5

啟德發展計劃進度報告

目的

本文件旨在告知委員啟德發展計劃的概括進展情況。

背景

2. 啟德發展計劃涵蓋面積超過320公頃，是市區範圍內的一項大型及相當複雜的發展項目。計劃提供一個獨特的機會，把前機場用地轉型，供本港日後發展之用；同時提供動力，促進毗鄰舊區更新。它亦是「起動九龍東」策略的一部分，把九龍灣及觀塘的工業區連同啟德發展區轉型為另一個核心商業區。我們於2009年年初制訂啟德發展計劃發展總綱，並分階段推展各組工程項目。自2013年起，啟德發展計劃已大致完成首兩批工程項目。

3. 我們於2009年1月向發展事務委員會(事務委員會)簡介啟德發展的實施計劃，並於2009年至2016年期間定期向委員報告進度。自2009年起，我們已獲立法會批准撥款，進行多項與啟德發展計劃相關的工務工程項目，總計核准工程預算費約為530億元，詳情載於**附錄1**。

目前情況

已完成的主要工程項目

4. 已完工的啟德發展計劃各主要工程項目載於**附錄2**。在前南面停機坪及跑道區，第1期前期基礎設施工程，包括通往啟德郵輪碼頭的承昌道和承豐道已於2013年5月完成，供公眾使用。啟德郵輪碼頭大樓及其首個泊位和位於祥業街與海濱道交界的

啟德消防局暨救護站，則於2013年6月啟用。啟德郵輪碼頭大樓頂部的園景平台及跑道公園第一期分別於2013年10月及2014年6月開放給公眾使用。至於啟德郵輪碼頭第二個泊位，已於2014年9月供中型郵輪首次靠泊。餘下的疏浚工程亦於2015年12月完成，第二個泊位自2016年起便可供超大型船隻停泊。而觀塘海濱花園亦分兩期於2010年1月和2015年5月開放給公眾使用。

5. 在前北面停機坪，為配合公共租住房屋發展，包括啟晴邨及德朗邨，第1期基礎設施工程已於2013年12月完成。其他工程項目，包括兩個污水泵站，以及涵蓋了北面機房、南面機房及海水泵房的區域供冷系統第I及II期，亦已完成。此外，為配合在啟德河東面啟德坊內住宅用地的第2期基礎設施工程，以及工業貿易大樓，已於2015年4月大致完成。毗鄰公共租住房屋的兩所小學已於2015年12月完成。

6. 啟德明渠進口道及觀塘避風塘的第1期改善工程已於2014年7月完成，包括改善石堤、疏浚及生物除污工程，以處理氣味問題。同時，啟德發展區腹地的排水及排污改善工程亦將相繼完成。

7. 房屋供應是政府優先的政策重點之一。我們至今已提供共16幅位於前北面停機坪，亦即啟德河兩旁啟德坊內及其附近的住宅及公共租住房屋用地。這些住宅用地已分批移交給市區重建局及房屋委員會作發展，以及讓地政總署以土地招標方式出售。迄今，啟德發展區為公共租住房屋及其他住宅用地提供的總樓面面積約為1 160 000平方米，合共提供約23 800個單位。

8. 除增加房屋土地供應外，持續的商業用地供應亦是維持香港經濟增長的關鍵。除了上述房屋用地內已提供約25 000平方米的總商業樓面面積外，兩幅位於啟德河東邊，可提供約 276 000平方米總商業樓面面積的商業用地，亦已經交予地政總署以土地招標方式出售，故此可提供的總商業樓面面積合共約為301 000平方米。已批出的住宅及商業用地的位置圖載於**附錄3**。

施工中的主要工程項目

9. 啟德發展區各項施工中的主要工程項目概述於下文各

段。這些工程項目的位置圖載於**附錄4**。

10. 在前北面停機坪區，第3A期基礎設施工程（以配合新蒲崗附近的發展用地，及加強啟德發展區與新蒲崗的連繫），和第4期基礎設施工程（為配合位於啟德河西面啟德坊內六幅住宅用地的發展，以及加強土瓜灣與九龍灣的連繫）現正施工，預計於2017年分階段完成。至於在啟德發展區範圍內一段啟德明渠的改善及重建工程，工程預計在2018年分期完成。配合前北面停機坪鄰近九龍城及新蒲崗土地發展的第5A期及3B期基礎設施工程，已分別於2016年9月及12月展開，預計於2020年完成。位於啟德發展區內的沙田至中環線(沙中線)大圍至紅磡段的建造工程現正進行，目標約於2019年年中完成。

11. 東九龍總區總部及行動基地暨牛頭角分區警署的建造工程現正進行，預計2019年完成。至於一所設有30間課室的中學，其主合約工程已於2017年3月展開，預計於2019年完成。

12. 在前南面停機坪，香港兒童醫院正在施工，預計於2017年第三季完成。

13. 區域供冷系統第III期(組合甲及乙)工程現正進行，預計分別於2017年年底及2018年底分期完成。當中區域供冷系統第III期(組合甲)的部分工程已提早完成，並配合提供冷凍水供應已於2015年年底落成的工業貿易大樓及兩所小學。區域供冷系統第III期(組合甲及乙)將會向啟德發展區多項公共發展項目供應冷凍水，包括香港兒童醫院、機電工程署目前的總部、沙中線土瓜灣站及啟德站，以及警務處東九龍總區總部及行動基地暨牛頭角分區警署。區域供冷系統第III期(組合丙)工程已於2016年9月展開，預計於2020年分期完成。

14. 為配合提早推出前跑道的住宅及商業用地，有關基礎設施工程已於2015年11月展開，預計於2019年分階段完成。位於前跑道的第2期基礎設施工程涵蓋更改並擴闊承豐道的走線，以及提供新道路及相關基礎設施包括於前跑道的高架園景平台及隔音屏。而位於前南停機坪的第3期基礎設施工程則包括擴闊祥業街及承昌道，連同建造地下支撐結構作為日後興建T2主幹路的備置工程。

在積極規劃/設計中的主要工程項目

15. 在積極規劃/設計中的各主要工程項目概述於下文各段。這些工程項目的位置圖載於**附錄5**。

16. 稅務大樓的主要設計及建造合約已於2017年1月進行招標。如獲立法會批准撥款，計劃將於2018年初動工，於2022年完工。

17. 至於啟德體育園(前稱「啟德體育園區」)工程項目，民政事務局在2016年5月至7月期間進行了公眾參與活動，包括推出項目的專屬網站、舉辦巡迴展覽，以及諮詢有關區議會。體育園項目的環境影響評估報告於2017年1月根據《環境影響評估條例》獲得通過。因應諮詢期間收集到的持份者的意見後，體育園工程計劃範圍進行了修訂，當中包括增加室內體育館主場的座位總數，有關修訂應該不會對環境造成任何不良影響。民政事務局在根據《環評條例》為體育園申請環境許可證時，會確認這些修訂不會對環境造成影響。有關放寬主場館的高度限制及在主場館旁邊興建酒店的規劃申請已於2017年3月獲得城市規劃委員會批准，體育園項目已於2017年4月28日進行投標者資格預審邀請。現正尋求立法會批准撥款。

18. 根據2017年的施政報告，我們計劃在不久的將來優先展開前北面停機坪區的啟德大道公園及啟德車站廣場、前南面停機坪區香港兒童醫院旁的海濱長廊以及擴建土瓜灣海心公園等項目。

19. 位於前南面停機坪的新急症醫院，現正在積極規劃中。

20. 六號幹線是由T2主幹路、中九龍幹線和將軍澳-藍田隧道組成的策略性道路網絡，以舒緩現在中九龍和東九龍地區道路交通的壓力。由於部分T2主幹路及中九龍幹線位於啟德發展區內，這兩個項目的最新進度如下以作參考。中九龍幹線工程道路計劃已於2016年1月按《道路(工程、使用及補償)條例》獲授權進行。如於本立法年度內獲立法會批准撥款，中九龍幹線可在2017年第

3季動工，約在2025年完工。T2主幹路工程計劃在2014年9月已按《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲，並於2014年11月獲授權進行。我們正進行T2主幹路主工程的詳細設計工作，並會適時建造有關工程以配合中九龍幹線的完工日期。

21. 啟德發展區內其他階段的基礎設施工程的設計正在進行中，將配合整體啟德發展進度分階段推行。

22. 第III期區域供冷系統工程計劃的餘下部分亦在積極規劃及設計，以配合整體發展。

23. 啟德明渠進口道及觀塘避風塘的氣味問題普遍已大致受控。於2015年，我們檢討了啟德明渠進口道及觀塘避風塘第2期改善工程擬議的600米缺口，並研究是否有替代該缺口的可行方案。檢討的結果顯示，實施一個截流泵水計劃能有效地減少污染物進入啟德明渠進口道及觀塘避風塘，並可改善水流，而且與原有建議的600米缺口工程的環保表現相約。我們於2015年第3季就擬議截流泵水計劃諮詢了觀塘、九龍城及黃大仙區議會，以及啟德海濱發展專責小組，並得到普遍支持。有關詳細設計正在進行中。

「飛躍啟德」

24. 「飛躍啟德」面積約90公頃，涵蓋啟德發展區前機場跑道末端、觀塘海濱行動區及兩者之間的水體。「飛躍啟德」將發展成為康樂地標，供市民享用的一個旅遊及娛樂樞紐。發展局起動九龍東辦事處正著力推進「飛躍啟德」計劃，並已展開研究，包括啟德跑道末端的城市發展設計及規劃檢討及觀塘行動區發展規劃及工程研究。起動九龍東辦事處將於今年稍後就舊機場跑道末端的設計大綱和觀塘行動區發展建議諮詢公眾。此外，商務及經濟發展局現正計劃於2017年內公布有關旅遊中樞的招標詳情。

環保連接系統

25. 擬議環保連接系統會改善九龍東對內與對外的連繫，以配合該區轉型為另一核心商業區。在2015年7月獲得財委會批准撥款後，我們在2015年10月就九龍東環保連接系統展開了詳細

可行性研究。第一階段詳細可行性研究深入評估最合適的環保公共交通模式，相關的研究工作經已完成，並建議採納高架模式以便於下階段的研究中進一步審視高架模式的連接系統。首階段研究結果的公眾諮詢正在進行以收集不同持份者的意見。第二階段的詳細可行性研究將詳細審視環保連接系統的走線及覆蓋範圍、車站及車廠位置、環境方面的可接受程度、建設及營運成本、採購模式、相關的經濟及財務表現，以及推行時間表。

啟德發展區單車徑網絡

26. 為回應公眾對啟德發展區單車徑網絡覆蓋更廣闊範圍以供休閒娛樂之用的期望，我們檢討了單車徑網絡，並建議利用公共休憩用地把單車徑網絡由大約6公里擴展至大約13公里。基於普遍公眾支持，我們於2015年11月展開了一項可行性研究，以檢討擬議單車徑網絡、配套設施包括租賃與停泊服務、經營與管理架構和實施策略，研究預計於2017年年底完成。

啟德發展區的公共交通服務

27. 因應啟德發展計劃的進展和人口增長，啟德發展區內已提供的士站、小巴和巴士站及渡輪碼頭等設施。運輸署對公共交通服務已作出適時調整及加強措施。

28. 目前，啟德發展區內已設有8條專營巴士路線、2條專線小巴路線及一條往來北角及觀塘途經跑道公園碼頭的固定渡輪航線，為德朗邨和啟德郵輪碼頭等區內已落成項目提供服務，上述路線主要來往香港島、東九龍及油尖旺區等地。運輸署正就開辦3條專營巴士路線服務諮詢區議會，以加強啟德來往港島東及九龍的交通連繫。

其他正在進展的工作

29. 為新發展區建立一個整體的視覺形象及地方品牌，我們於2016年12月制訂了一套設計指引，把公共創意設計元素融入啟德發展區內未來的公共設施及街道裝置。

30. 在啟德發展區內不同地方，有多條行人街尚待命名。我們已在2016年1月就前北面停機坪啟德坊的十條行人街展開命

名比賽，讓市民有機會參與啟德發展區的發展。隨著2016年3月公佈的比賽結果及九龍城區議會的支持，啟德坊十條行人街的街名已於2017年3月落實及完成公告。

31. 於2015年年初，因應社會對房屋及商業土地的迫切需求，我們進行了相關技術可行性研究，以探討善用土地發展潛力及優化土地用途的可行性。該研究檢討了啟德發展的發展密度及提出土地用途建議。根據研究結果，我們建議對若干用地進行改劃，或增加用地的發展密度。若啟德分區計劃大綱草圖獲得批核，啟德發展將較原先已核准的大綱圖，以及截至2015年4月以獲城市規劃委員會根據《城市規劃條例》第16條批核的規劃許可申請，額外增加約28%的人口（由105 000增至134 000）、31%的住宅總樓面面積（由2.22百萬平方米增至2.9百萬平方米）、28%的住宅單位（由39 000增至49 900個）及17%的總商業樓面面積（由1.95百萬平方米增至2.28百萬平方米）。

發展局
土木工程拓展署
2017年6月

啟德發展計劃
自 2009 年起提升為甲級的工務工程計劃項目一覽表

工務計劃 項目編號	工程計劃名稱	提升為甲級 的日期	核准工程計劃 預算費
738CL	啟德發展計劃－啟德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程的詳細設計和工地勘測	2009 年 5 月	5,000 萬元
739CL	啟德發展計劃－啟德機場北面停機坪第一期基礎設施	2009 年 5 月	5 億 6,650 萬元
740CL	啟德發展計劃－前跑道發展項目的餘下基礎設施工程的詳細設計和工地勘測	2009 年 5 月	3,200 萬元
741CL	啟德發展計劃－前跑道南面發展項目的前期基礎設施工程第 1 期	2009 年 5 月	5 億 3,960 萬元
357DS	九龍城污水截流計劃	2009 年 6 月	7 億 30 萬元
736CL	啟德郵輪碼頭發展的土地平整工程	2009 年 11 月	23 億 390 萬元
7GA	啟德郵輪碼頭發展的郵輪碼頭大樓及附屬設施	2010 年 4 月	58 億 5,210 萬元
162CD	重建及修復一段由蒲崗村道至東光道的啟德明渠－第 1 期工程	2010 年 7 月	1 億 5,940 萬元
363DS	佐敦谷箱型雨水渠污水截流工程	2010 年 12 月	5 億 8,800 萬元
377DS	九龍中部及東部污水收集系統改善工程－第 2 期	2011 年 6 月	5 億 300 萬元
745CL	啟德發展計劃－啟德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程(第一期)	2011 年 6 月	7 億 1,770 萬元
746CL	啟德發展計劃－啟德機場北面停機坪第 2 期基礎設施	2011 年 6 月	3 億 5,580 萬元
749CL	啟德發展計劃－在郵輪碼頭大樓頂部重置雷達	2011 年 6 月	8,840 萬元
140CD	重建和修復一段由蒲崗村道至東光道	2011 年 7 月	16 億 200 萬元

工務計劃 項目編號	工程計劃名稱	提升為甲級的 日期	核准工程計劃 預算費
	的啟德明渠 — 餘下工程		
172BF	九龍灣祥業街消防局暨救護設施興建計劃	2011 年 7 月	2 億 1,000 萬元
109KA	在啟德發展區興建工業貿易大樓	2012 年 1 月	26 億 4,510 萬元
443RO	九龍城區啟德跑道公園 — 第一期	2012 年 7 月	1 億 6,970 萬元
439RO	觀塘海濱花園(第二期)	2012 年 7 月	2 億 5,070 萬元
167CD	啟德發展計劃 — 啟德明渠重建及改善工程	2013 年 1 月	24 億 8,820 萬元
761CL	啟德發展計劃 — 啟德機場北面停機坪第 3A 期及第 4 期基礎設施	2013 年 6 月	22 億 5,530 萬元
45CG	啟德發展計劃區域供冷系統	2009 年 6 月 2011 年 2 月 2013 年 6 月 2015 年 7 月 2016 年 4 月	16 億 7,100 萬元 18 億 6,180 萬元 ¹ 31 億 4,590 萬元 ² 37 億 5,200 萬元 ³ 39 億 570 萬元 ⁴
76MM	設立兒童專科卓越醫療中心 (香港兒童醫院)	2013 年 6 月	129 億 8,550 萬元
169CD	重建和修復一段由東光道至太子道東的啟德明渠 — 主要工程	2013 年 7 月	12 億 4,430 萬元
349EP	九龍啟德發展計劃 (地盤 1A-3) 1 所設有 30 間課室的小學	2013 年 7 月	3 億 1,240 萬元
350EP	九龍啟德發展計劃 (地盤 1A-4) 1 所設有 30 間課室的小學	2013 年 7 月	3 億 1,750 萬元
287RS	啟德體育園區 — 施工前工程	2015 年 7 月	6,270 萬元
711CL	啟德發展計劃 — 前跑道南面發展項目的基礎設施工程	2015 年 7 月	57 億 5,710 萬元
65TR	九龍東環保連接系統詳細可行性研究	2015 年 7 月	9,230 萬元
797CL	啟德發展計劃-前北面停機坪第 3B 期及第 5A 期基礎設施	2016 年 5 月	21 億 5,280 萬元

¹ 項目 45CG 的核准工程計劃預算費在 2011 年 2 月增加至 18 億 6,180 萬元。

² 項目 45CG 的核准工程計劃預算費在 2013 年 6 月增加至 31 億 4,590 萬元。

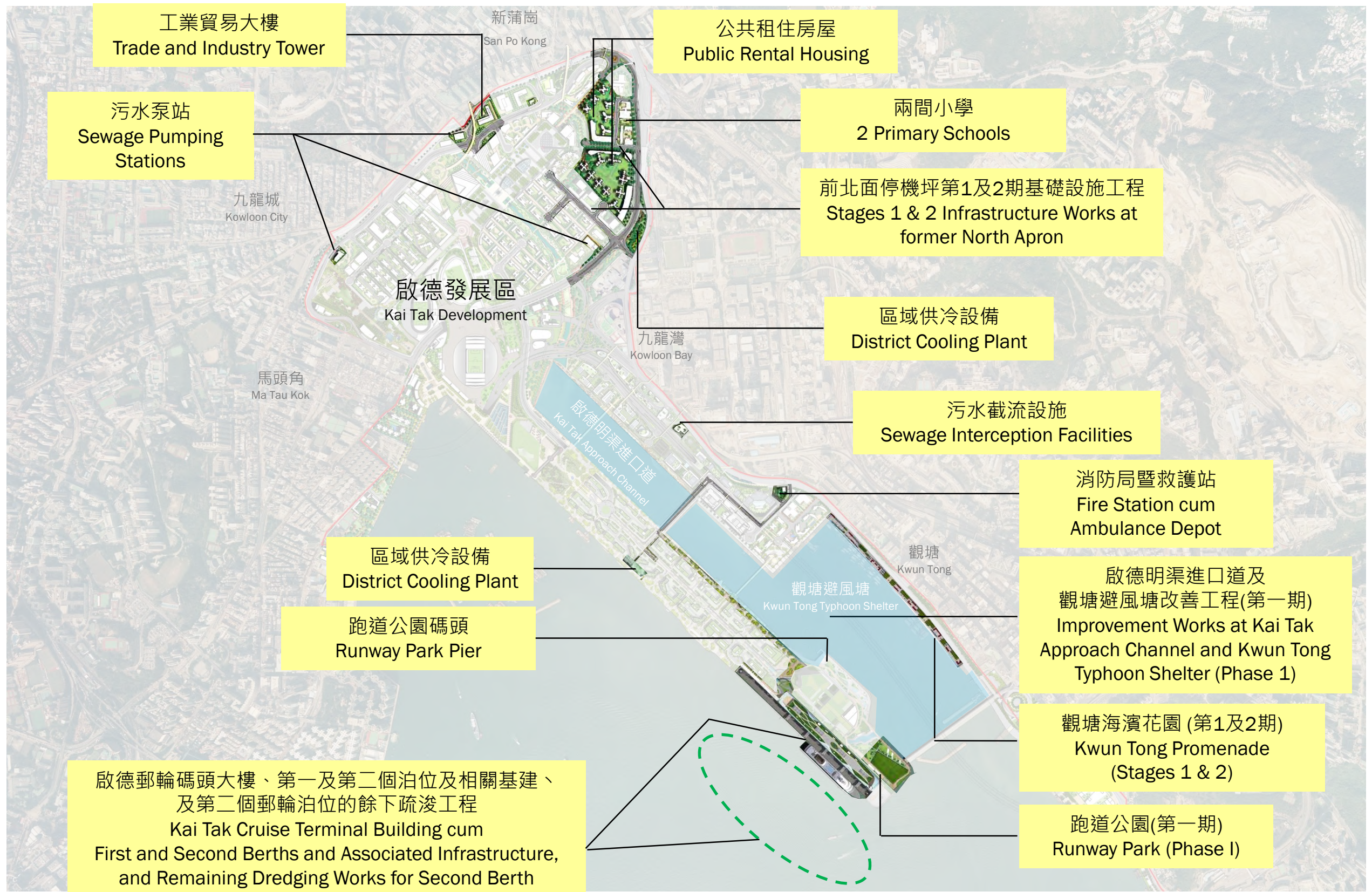
³ 項目 45CG 的核准工程計劃預算費在 2015 年 7 月增加至 37 億 5,200 萬元。

⁴ 項目 45CG 的核准工程計劃預算費在 2016 年 4 月增加至 39 億 570 萬元。

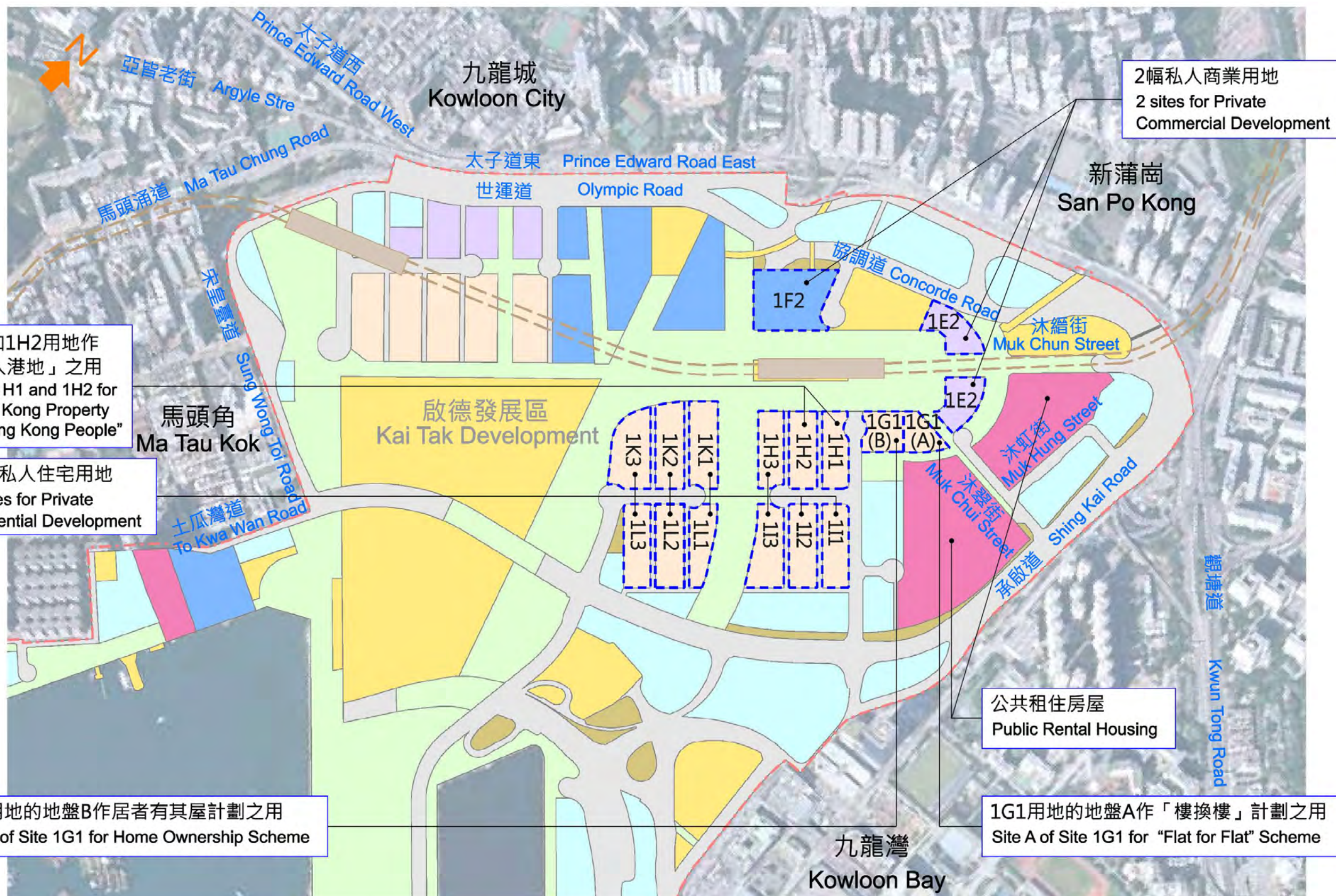
工務計劃 項目編號	工程計劃名稱	提升為甲級 的日期	核准工程計劃 預算費
237LP	東九龍總區總部及行動基地暨牛頭角 分區警署	2016 年 5 月	31 億 8,600 萬元
271ES	啟德發展計劃(地盤 1A-2)1 所設有 30 間課室的中學	2016 年 6 月	4 億 4,670 萬元
		總額	525 億 4,070 萬元

啟德發展計劃 – 已完成的主要項目

Kai Tak Development – Major Projects Already Completed

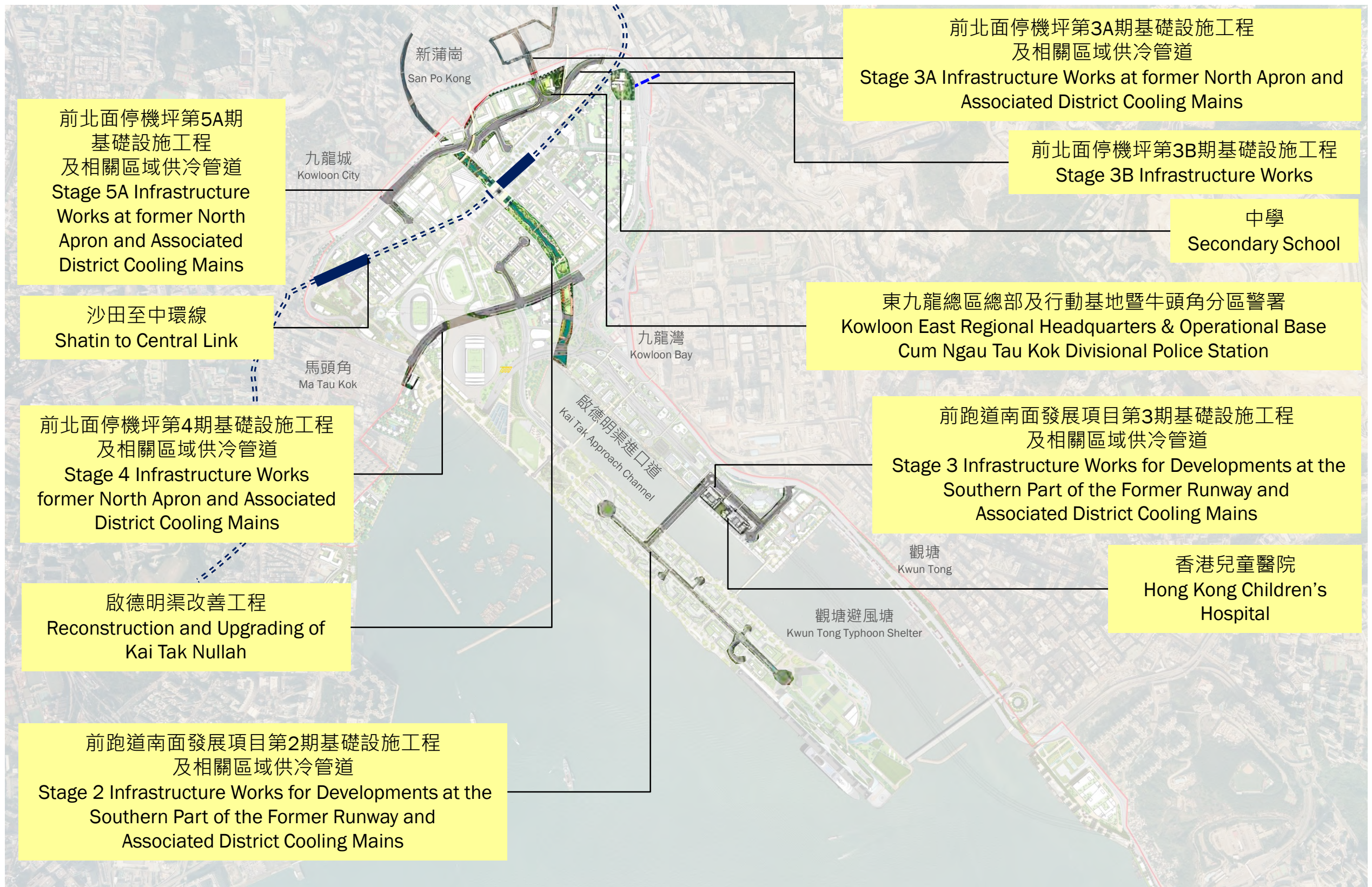


啟德發展計劃 – 已批出的住宅及商業用地 Kai Tak Development – Residential and Commercial Sites Disposed



啟德發展計劃 – 建造中的主要項目

Kai Tak Development – Major Projects under Construction



啟德發展計劃 – 積極規劃 / 設計中的主要項目

Kai Tak Development – Major Projects under Active Planning / Design

附件六 – 附錄5
Annex 5 to Enclosure 6

