立法會
Legislative Council

立法會 CB(1)447/20-21(06)號文件

檔號：CB1/PL/DEV

發展事務委員會

2021 年 1 月 26 日舉行的會議

關於擬議九龍東環保連接系統
的最新背景資料簡介

目的

本文件旨在提供有關擬議九龍東環保連接系統的背景資料，並簡述議員就此課題表達的意見和關注。

背景

2. 在 2007 年核准的《啟德分區計劃大綱圖》已加入一條在啟德發展區內行走的環保連接系統粗略走線。土木工程拓展署於 2009 年 12 月委託顧問進行一項有關以鐵路為本環保連接系統的初步可行性研究。在 2011-2012 年施政報告中，時任行政長官公布起動九龍東的措施，以把九龍東(包括啟德發展區、觀塘和九龍灣)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，是一條 9 公里長，有 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(**附錄 I**)。據政府當局所述，制訂環保連接系統初步建議時，當局已考慮環保連接系統在加強九龍東區內與區外連繫方面所擔當的重要角色。

4. 政府當局其後於 2012 年年初至 2014 年年初就環保連接系統初步建議進行兩個階段的公眾諮詢工作。[1]與此同時，當局亦在發展事務委員會("事務委員會")2012 年 4 月 17 日的會議上

---

[1] 初步可行性研究及公眾諮詢工作的核准工程預算為1,870萬元。

就上述建議徵詢委員的意見。在進行公眾諮詢工作期間，當局接獲有關採用建造成本較低的現代電車取代高架單軌鐵路的建議(**附錄 II**)。

5. 政府當局在 2014 年 5 月 27 日、7 月 16 日及 10 月 28 日的事務委員會會議上，向事務委員會簡報公眾諮詢工作的結果，以及尋求事務委員會支持一項就擬議環保連接系統進行兩個階段詳細可行性研究的撥款建議。該項詳細可行性研究的範圍載於**附錄 III**。財務委員會("財委會")於 2015 年 7 月 16 日批准該項撥款建議(按付款當日價格計算，估計所需費用為 9,230 萬元)。

6. 第一階段詳細可行性研究於 2017 年完成。該項研究得出的結論是，應選定兩個高架模式(即單軌鐵路或旅客捷運系統)，作為最合適的環保連接系統模式，以在第二階段詳細可行性研究再作審視。為了就第一階段詳細可行性研究的結果徵詢公眾的意見，當局繼而進行了中期公眾諮詢工作。

7. 根據在 2014 年完成的初步可行性研究的結果及在 2017 年完成的第一階段詳細可行性研究，土木工程拓展署其後展開第二階段詳細可行性研究，以進一步發展環保連接系統方案，包括走線覆蓋範圍、車站及車廠位置、財務評估，以及採購和推行策略。據政府當局所述，在完成第二階段的詳細評估後，當局會進行另一輪公眾諮詢工作，以進一步收集公眾意見。

議員表達的主要意見及關注

8. 下文各段綜述議員在立法會、財委會及和事務委員會會議上就擬議環保連接系統表達的主要意見及關注。

<u>詳細可行性研究的範圍及採用高架模式的需要</u>

9. 部分議員強調，政府當局須避免就環保連接系統採取預設立場(即認為單軌鐵路的方案是唯一選擇)。他們並且質疑，對於採用其他更符合成本效益的方案(例如現代電車)為環保連接系統，政府當局為何有所保留。他們要求政府當局保證，在進行詳細可行性研究時，當局會評估不同交通方案(包括現代電車、單軌鐵路、電動巴士、自動行人道)是否適合用作環保連接系統。他們又詢問，政府當局會否考慮就擬議環保連接系統採用一個混合模式的系統。

10. 政府當局表示，於第一階段的詳細可行性研究中，當局已按平等的基礎評估各種環保交通模式。據政府當局在 2017 年提供的一份補充資料文件[2]所述，基於多個原因，當局不建議採用混合模式作為擬議環保連接系統。舉例而言，如採用混合模式系統，乘客可能需要在不同的環保交通模式之間轉乘，導致旅程時間較長。此外，不同交通模式對基建和設施(例如軌道、車站及車廠)的要求並不相同，設施大多不能共用。鑒於觀塘及九龍灣的道路空間有限及交通擠塞，當局亦認為在該兩個地區採用地面環保連接系統並不可行。儘管啟德前跑道是可考慮採取地面環保連接系統的一段，但評估顯示環保連接系統的效率及可靠性會因為受到交界處的道路交通影響而減低。考慮各項因素後，當局最終在第一階段的詳細可行性研究下選定高架單軌鐵路或旅客捷運系統為最合適的環保連接系統模式。

11. 最近在 2020 年 6 月 17 日舉行的立法會會議上，政府當局回覆一名議員就擬議環保連接系統提出的質詢時表示，在進行第二階段詳細可行性研究期間，土木工程拓展署發現在九龍東(尤其是在部分已發展地區的範圍內)建造一個高架環保連接系統，在技術上會面對種種複雜的情況和挑戰，包括如何能在狹窄的道路空間和擠迫的環境有效率地建造和運作環保連接系統。因此，土木工程拓展署需要較長時間完成詳細可行性研究，當中包括研究高架模式以外的選項，以覓得合適、切實可行和符合成本效益的環保連接系統方案。

<u>財務可行性及採購模式</u>

12. 議員關注到，發展及營運擬議環保連接系統將涉及龐大的費用，在財務上或許並不可行。部分議員亦關注到，如當局採用高架單軌鐵路作為環保連接系統，該系統可能會交由香港鐵路有限公司("港鐵公司")建造和營運，以致本港的鐵路服務市場進一步被港鐵公司壟斷，而九龍東的居民日後使用環保連接系統時便可能要支付高昂的車費。

13. 政府當局表示，進行詳細可行性研究的目的，是在研究所有可行方案後建議一個最符合成本效益的模式，能在九龍東為最多乘客提供服務。上述研究包括有關擬議環保連接系統的

[2] 資料來源：立法會 1424/16-17(01)號文件

財務評估(當中涵蓋建造費、[3]經常營運開支及票價收入)、採購方案及實施時間表的評估。由於挑選日後的環保連接系統營運者會取決於建議的採購方法，政府當局認為，現時要決定是否把環保連接系統項目交由港鐵公司負責為言之尚早。

網絡覆蓋範圍

14. 在事務委員會及財委會各個會議上，部分議員向當局反映區內居民的要求，即當局應把擬議環保連接系統的覆蓋範圍伸延至九龍城、牛頭角、新蒲崗、土瓜灣及黃大仙等鄰近地區。部分議員察悉，當局建議把一個擬建於啟德發展區公共屋邨的環保連接系統車站遷往較接近商業發展項目的位置。他們指出，擬議環保連接系統不應只是為九龍東的新商業發展項目提供服務，亦應配合區內居民往返九龍東內各地點的需要。另有部分議員關注會否有足夠的乘客需求，以維持高架單軌鐵路系統的營運。

15. 政府當局表示，除重新檢視走線及各車站的位置/數目外，詳細可行性研究亦考慮可否預留彈性讓環保連接系統日後可擴展至鄰近地區。在估計環保連接系統的乘客量時，當局假設於擬議環保連接系統任何車站的半徑500米範圍內居住或工作，並可於8分鐘內徒步抵達車站的人口，均屬於該系統所覆蓋的服務區域之內。據當局在進行初步可行性研究期間所作的初步評估，預計環保連接系統在2031年每日的乘客量約為20萬人次。

實施時間表

16. 事務委員會在2017年7月舉行的會議上討論有關課題時，部分議員表示，當局推行環保連接系統項目的進度過慢，他們對此表示失望。他們並詢問，如未能着手推行環保連接系統項目，政府當局曾否評估擱置該項目對九龍東道路交通所造成的影響。

17. 政府當局表示，落實環保連接系統的時間表將取決於詳細可行性研究的結果，包括會採用的採購模式及環保連接系統的走線覆蓋範圍。與此同時，政府當局正推展短、中及長期措施，以改善九龍東的交通狀況。

---

[3] 政府當局在2017年表示，參考在2010年所作的一項估算，擬議環保連接系統的建造費約為120億元。當局會在第二階段詳細可行性研究進行最新的費用估算。

觀塘避風塘

18. 根據環保連接系統初步建議，觀塘連接橋將會橫跨現有觀塘避風塘的入口，建議垂直淨空高度為海平面以上21米，此高度令某些高桅杆船隻不能使用此避風塘。部分議員認為，若未能透過作出恰當的安排把高桅杆船隻安置於其他合適的避風塘，便不應在觀塘避風塘實施高度限制。另有部分議員建議，鑒於公眾使用上述避風塘進行水上康樂活動的訴求，當局應考慮遷移觀塘避風塘。亦有意見認為，當局應修訂擬議環保連接系統的走線，藉此便無須興建橫跨觀塘避風塘的觀塘連接橋。

19. 政府當局表示，詳細可行性研究會探討多項事宜，當中包括：觀塘連接橋應採取哪種走線方案，以符合《保護海港條例》(第531章)的規定；當局可採取甚麼緩解措施處理觀塘連接橋對高桅杆船隻構成的影響，以及有關重置觀塘避風塘的方案。當局亦會就此事宜諮詢相關業界。

立法會質詢

20. 在 2012 年 6 月至 2020 年 12 月的立法會會議上，議員提出有關擬議環保連接系統及相關事宜的質詢。上述質詢和政府當局回覆的超連結載於**附錄 IV**。

最新發展

21. 行政長官在 2020 年 11 月 25 日發表的 2020 年施政報告中公布，政府已大致上完成擬議環保連接系統的詳細可行性研究。有關研究建議在九龍東推展"多元組合"模式的環保連接系統項目，有關系統將會較單一的基建更為有效和可取。擬議的"多元組合"模式環保連接系統包括在區內新增巴士和專線小巴路線；發展自動行人道網絡連接啟德前跑道、九龍灣行動區和港鐵牛頭角站；打造貫通啟德發展區內海濱長廊和休憩用地的行人與騎單車人士共用的共融通道網絡；建造高架園景平台連接港鐵觀塘站，以及在啟德發展區設置水上的士站。發展局計劃在 2020 年年底前公布有關詳情，並收集公眾對擬議"多元組合"模式環保連接系統的意見。

22. 在2021年1月26日的發展事務委員會會議上，政府當局會向委員簡報擬議環保連接系統詳細可行性研究的結果及建議。

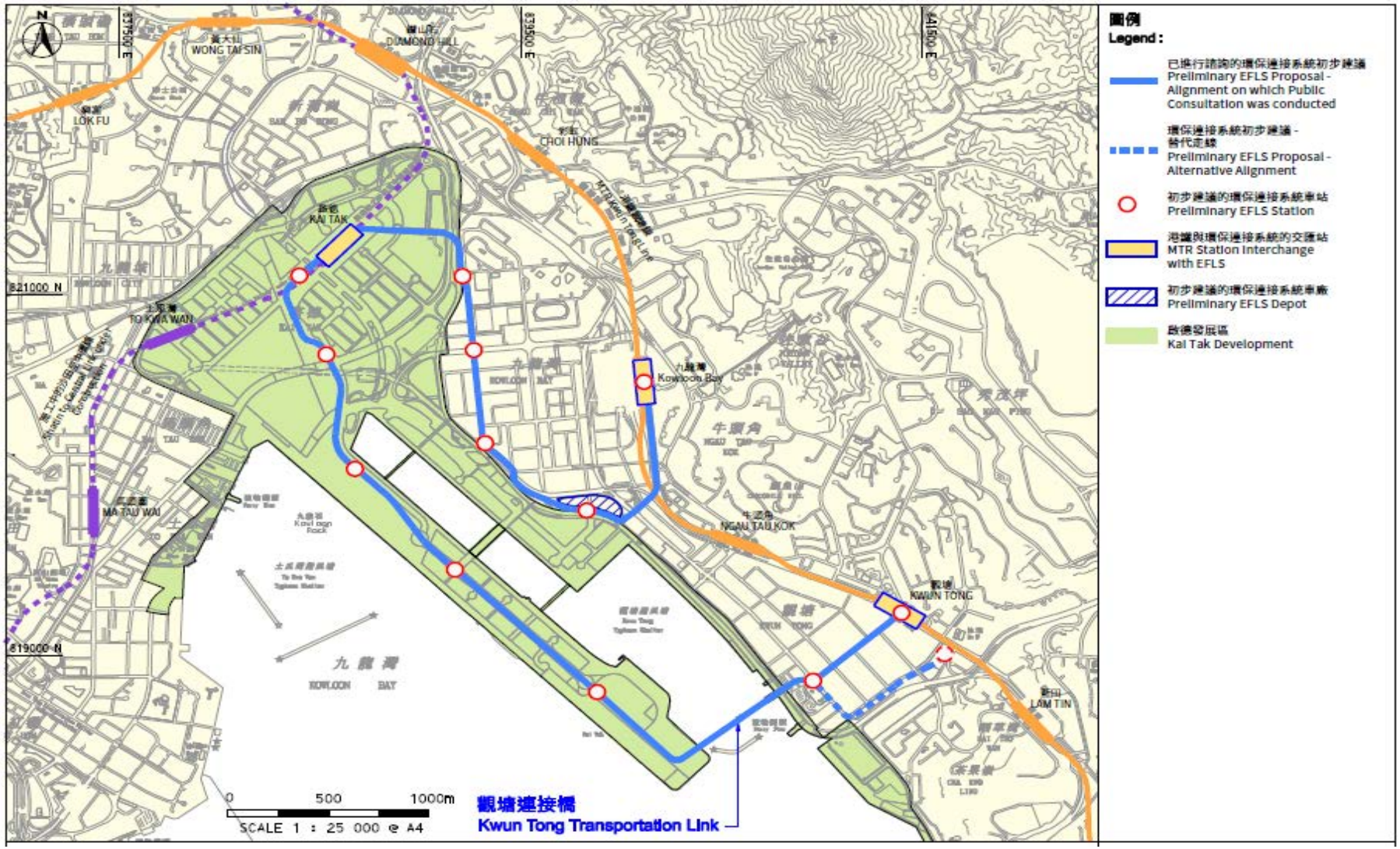
相關文件

23. 立法會網站所列的相關文件一覽表載於**附錄 IV**。

立法會秘書處
議會事務部 1
2021 年 1 月 19 日

附錄 I
Appendix I

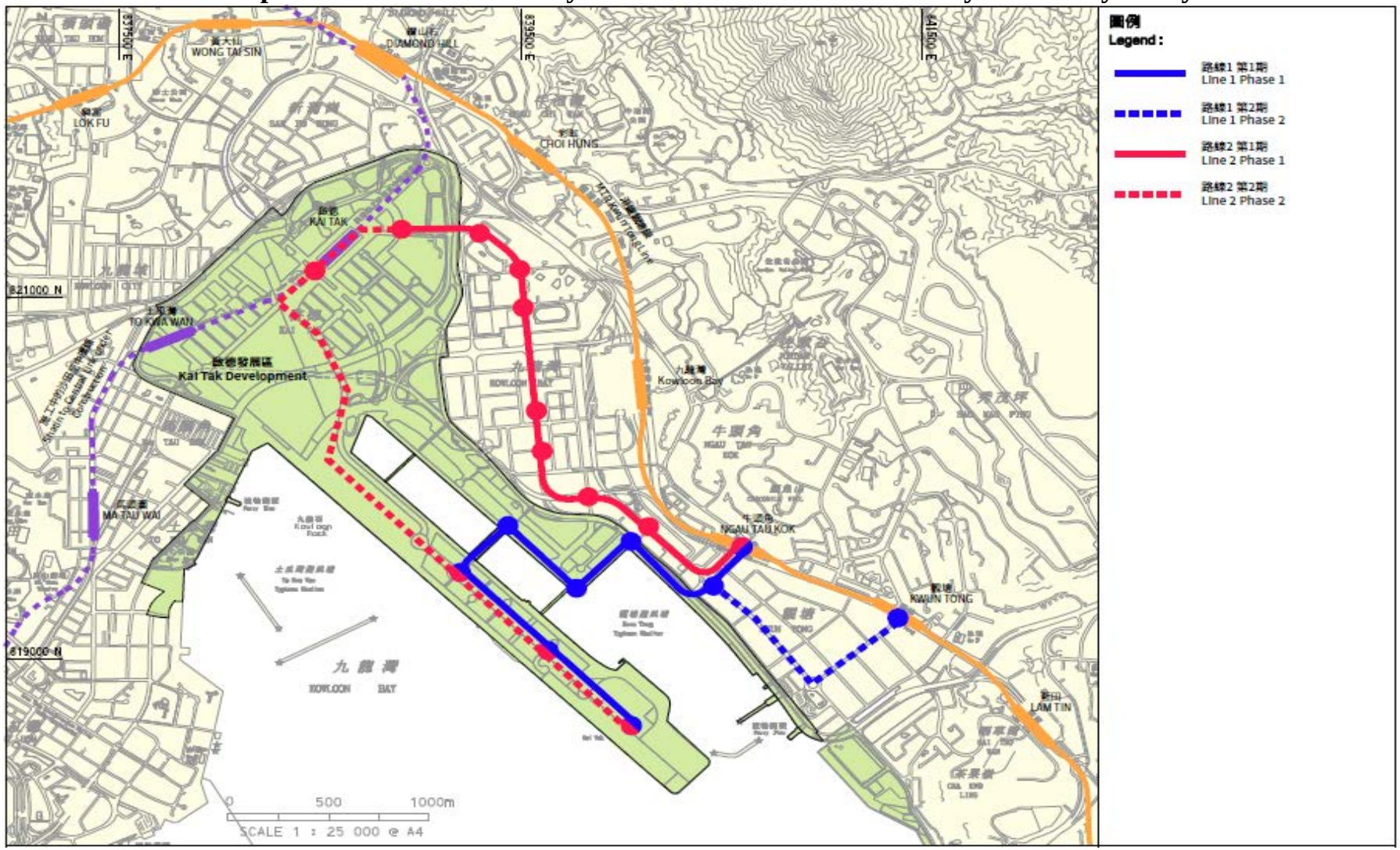
初步可行性研究的環保連接系統初步建議
Preliminary proposal of the Environmentally Friendly Linkage System under the Preliminary Feasibility Study



資料來源： 立法會CB(1)1165/16-17(05)號文件附件二
Source : Enclosure 2 to LC Paper No. CB(1)1165/16-17(05)

附錄 II
Appendix II

於初步可行性研究收到的現代電車建議
Proposal of modern tramway received under the Preliminary Feasibility Study



資料來源： 立法會CB(1)1165/16-17(05)號文件附件三
Source : Enclosure 3 to LC Paper No. CB(1)1165/16-17(05)

附錄 III

擬議九龍東環保連接系統詳細可行性研究的範圍

詳細可行性研究的範圍包括：

(a) 制訂一個規劃妥善的綜合多模式連接系統，以增強九龍東在核心商業區的不同發展階段所需的連繫；

(b) 就擬議九龍東環保連接系統深入評估最合適的環保公共交通模式；

(c) 因應兩個階段公眾諮詢所確定的關鍵議題及九龍東的最新發展，檢討擬議環保連接系統的網絡發展，並就替代走線或線路、車站位置及如何與港鐵車站連接進行敏感度測試，包括乘客量預測和相關的經濟及財務表現評估；

(d) 研究擬議環保連接系統的最可取走線或線路、運作模式、車站設計、相關的機電工程；如有需要，亦研究機車車輛及車廠規格要求；

(e) 評估擬議環保連接系統的創意設計和提高其吸引力及成本效益的安排；

(f) 擬議環保連接系統的技術評估，包括初步環境評估；

(g) 擬議環保連接系統的財務評估、採購方案及實施時間表的評估；

(h) 進行專題研究，探討觀塘連接橋對使用觀塘避風塘及/或啟德明渠進口道水體的影響、觀塘連接橋的理據、處理觀塘連接橋對高桅杆船隻的影響的緩解措施，以及符合《保護海港條例》規定的重置觀塘避風塘方案；

(i) 與相關持份者進行公眾諮詢；及

(j) 初步工地勘測工程，包括監督工作。

(資料來源：立法會 PWSC(2015-16)33 號文件)

附錄 IV

擬議九龍東環保連接系統

相關文件一覽表

委員會	會議日期	文件
發展事務委員會	2012年4月17日	政府當局就"九龍東環保連接系統"提交的文件[立法會CB(1)1514/11-12(02)號文件] 特別會議紀要[立法會CB(1)2565/11-12號文件]
	2013年1月7日	政府當局就"起動九龍東辦事處工作進度報告及延續運作建議"提交的文件[立法會CB(1)287/12-13(03)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)581/12-13號文件]
	2014年5月27日	政府當局就"65TR——九龍東環保連接系統詳細可行性研究"提交的文件[立法會CB(1)1456/13-14(04)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)2016/13-14號文件]
	2014年7月16日	政府當局就"65TR——九龍東環保連接系統詳細可行性研究"提交的文件[立法會CB(1)1774/13-14(01)號文件] 政府當局的跟進文件[立法會CB(1)89/14-15(03)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)132/14-15號文件]

委員會	會議日期	文件
	2014年10月28日	會議紀要[立法會CB(1)347/14-15號文件]
工務小組委員會	2015年6月30日	政府當局就"65TR——九龍東環保連接系統詳細可行性研究"提交的文件[立法會PWSC(2015-16)33號文件] 會議紀要[立法會PWSC242/14-15號文件]
財務委員會	2015年7月16日	政府當局的跟進文件[立法會FC240/14-15(01)號文件] 下午4時45分的會議紀要[立法會FC79/15-16號文件] 下午7時20分的會議紀要[立法會FC80/15-16號文件] 下午9時25分的會議紀要[立法會FC81/15-16號文件]
發展事務委員會	2016年11月22日	政府當局就"延續起動九龍東辦事處運作"提交的文件[立法會CB(1)133/16-17(04)號文件] 政府當局的跟進文件[立法會CB(1)361/16-17(01)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)411/16-17號文件]
	2017年7月17日	政府當局就"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"提交的文件[立法會CB(1)1165/16-17(05)號文件] 政府當局的跟進文件[立法會

委員會	會議日期	文件
		CB(1)1424/16-17(01)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)1463/16-17號文件]
	2018年6月26日	會議紀要[立法會CB(1)222/18-19號文件]
	2018年7月18日	政府當局就"起動九龍東措施進度報告"提交的文件[立法會CB(1)1242/17-18(03)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)1431/17-18號文件]
	2019年2月26日	政府當局就"啟德發展計劃——啟德機場北面停機坪的基礎設施，在啟德發展區提供新增的區域供冷系統及啟德發展計劃進度報告"提交的文件[立法會CB(1)593/18-19(03)號文件] 會議紀要[立法會CB(1)1335/18-19號文件]
	2019年12月16日	會議紀要[立法會CB(1)880/19-20號文件]
	2020年12月1日	政府當局就"《行政長官2020年施政報告》及《施政報告附篇》有關發展局的措施"提交的文件[立法會CB(1)275/20-21(01)號文件]

相關立法會質詢及政府當局回覆的超連結：

日期	立法會質詢
2012年6月27日	梁家傑議員就"九龍東的環保連接系統"提出的質詢
2012年10月24日	謝偉俊議員就"新郵輪碼頭的交通配套設施"提出的質詢
2013年3月20日	黃國健議員就"安達臣道石礦場未來發展的交通配套設施"提出的質詢
2013年11月6日	胡志偉議員就"啟德發展區的規劃"提出的質詢
2014年5月14日	謝偉俊議員就"九龍東的擬議環保連接系統"提出的質詢
2014年10月15日	謝偉俊議員就"啟德郵輪碼頭"提出的質詢
2014年11月20日	謝偉俊議員就"啟德郵輪碼頭的交通配套設施"提出的質詢
2016年4月20日	謝偉俊議員就"起動九龍東計劃下的觀塘渡輪碼頭海旁發展項目"提出的質詢
2018年1月31日	胡志偉議員就"九龍東的交通規劃"提出的質詢
2018年7月11日	梁美芬議員就"啟德發展計劃的道路及運輸系統的發展"提出的質詢
2019年1月30日	謝偉俊議員就"發展九龍東"提出的質詢
2019年3月20日	柯創盛議員就"九龍東環保連接系統"提出的質詢
2019年4月3日	謝偉俊議員就"觀塘避風塘"提出的質詢
2019年6月19日	謝偉俊議員就"九龍東行人及交通網絡改善項目"提出的質詢
2020年4月22日	胡志偉議員就"九龍東新運輸基建"提出的質詢

日期	立法會質詢
2020年6月17日	黃國健議員就"九龍東環保連接系統"提出的質詢
2020年12月9日	柯創盛議員就"九龍東的交通基建"提出的質詢