

# 第一階段公眾諮詢報告

connecting  
連繫九龍東 *Kowloon East*



## 環保連接系統

Environmentally Friendly Linkage System



土木工程拓展署  
Civil Engineering and  
Development Department

**AECOM**

## 連繫九龍東 – 環保連接系統

### 第一階段公眾諮詢報告

#### 目錄

<b>1</b>	<b>引言</b> .....	<b>1</b>
1.1	研究背景 .....	1
1.2	可行性研究簡介 .....	1
1.3	報告的目的 .....	1
<b>2</b>	<b>第一階段公眾諮詢活動</b> .....	<b>2</b>
2.1	諮詢目的 .....	2
2.2	刊物 .....	2
2.3	諮詢會 .....	2
2.4	地區論壇 .....	4
2.5	公眾參與工作坊 .....	4
2.6	經其他渠道收集的公眾意見 .....	5
<b>3</b>	<b>公眾意見摘要</b> .....	<b>5</b>
3.1	第一階段公眾諮詢概覽 .....	5
3.2	議題一：高架鐵路環保連接系統的需要 .....	5
3.3	議題二：走線和覆蓋範圍 .....	6
3.4	議題三：對觀塘避風塘的影響 .....	6
3.5	下一階段 .....	6

#### 附件

附件 A	第一階段公眾諮詢的環保連接系統建議走線圖
附件 B	公眾參與工作坊簡報
附件 C	公眾參與工作坊意見摘要
附件 D	第一階段公眾諮詢所蒐集的書面意見列表
附件 E	第一階段公眾諮詢活動意見總覽

## 1 引言

### 1.1 研究背景

1.1.1 啟德發展規劃於 2004 至 2006 年期間，進行了廣泛的公眾參與活動，並確認了公眾對在啟德發展區內提供以鐵路為本的環保運輸系統的強烈期望。此項議題會影響發展區內交通及運輸網絡佈局的規劃，從而亦會影響相關的土地用途規劃、城市及景觀設計。再者，公眾普遍認為建議會對毗鄰舊區的活化、環境及旅遊吸引力帶來效益。

1.1.2 為回應公眾的訴求，於 2007 年核准的《啟德分區計劃大綱圖》（編號 S/K22/2），已預留地方設置擬議高架鐵路環保運輸系統，並視乎詳細研究，作為長遠交通工具。此預留走線穿越啟德發展區，以服務區內不同的發展項目，包括觀塘海濱長廊、郵輪碼頭暨旅遊中心、跑道優閒區、都會公園、體育場館區及車站廣場。環保運輸系統亦被視為有助提升啟德發展區整體吸引力的地標。

### 1.2 可行性研究簡介

1.2.1 在 2009 年 12 月，土木工程拓展署委聘了 AECOM 工程顧問有限公司進行啟德環保運輸系統 – 可行性研究（合約編號 CE 42/2009 (TT)）。在研究的過程中，為反映項目對啟德發展區內與區外整體連繫所擔當的重要角色，環保運輸系統被重新命名為環保連接系統。此外，研究範圍亦包括探討伸延環保連接系統至腹地的可行性。考慮到環保連接系統在「起動九龍東」所擔當的重要角色，即加強九龍東區內及與區外的連接，研究建議了一個可取的環保連接系統方案，以有效地配合九龍東核心商業區的發展策略。

1.2.2 研究建議環保連接系統應採用高架單軌列車，走線約長 9 公里，設有 12 個車站，連接港鐵九龍灣站，途經宏光道、啟德車站廣場，並可與沙田至中環線（沙中線）啟德站交匯，再沿舊機場跑道，經跑道末端的觀塘連接橋橫跨觀塘避風塘，以港鐵觀塘站為終點（參閱附件 A 的建議走線圖）。

### 1.3 報告的目的

1.3.1 啟德發展計劃由規劃至推展期間，都本着以民為本的原則，就不同的發展項目諮詢公眾意見，並保持聯絡和互動交流，務求能實現建立與民共享的社區。本研究計劃了一個分兩個階段進行的公眾諮詢，以蒐集公眾對環保連接系統建議的意見，並希望就環保連接系統的下一階段工作建立普遍共識。土木工程拓展署在 2012 年 2 月至 10 月期間，進行了第一階段的諮詢工作，蒐集公眾對擬議環保連接系統方案的意見，及分析所蒐集的意見以確定最受關注的事項，並作跟進調查/研究。

1.3.2 本報告旨在總結第一階段公眾諮詢活動，包括活動的詳細內容及綜述所蒐集的公眾意見。

## 2 第一階段公眾諮詢活動

### 2.1 諮詢目的

2.1.1 第一階段公眾諮詢旨在向公眾闡釋擬議環保連接系統可行性研究結果，及蒐集公眾對建議方案的意見。

### 2.2 刊物

2.2.1 環保連接系統的初步研究結果已刊於 2012 年 3 月出版的啟德通訊內。除了研究結果外，亦同時宣佈了計劃分兩個階段諮詢公眾，並邀請公眾參與諮詢活動。

2.2.2 在 2012 年 4 月推出環保連接系統互聯網頁。網頁內上載了簡要的研究結果，以補充在啟德通訊內關於環保連接系統的報告。我們經常更新網頁內容，使公眾能了解和掌握有關諮詢活動的最新訊息及進展。

2.2.3 為增加公眾對項目的關注，我們在報紙刊登了新聞稿及廣告，並向擬議環保連接系統路線附近的居民、有關的法定/諮詢組織、專業學會、關注團體及其他有關的組織發出邀請信，以邀請廣大市民出席第一階段公眾諮詢活動的公眾參與工作坊。

### 2.3 諮詢會

2.3.1 法定和諮詢組織、關注團體、運輸機構及專業學會的諮詢活動概覽如下:-

時間	活動
2012 年 10 月 22 日	諮詢香港工程師學會
2012 年 9 月 26 日	諮詢香港測量師學會
2012 年 9 月 19 日	諮詢英國皇家特許測量師學會香港分會
2012 年 9 月 4 日	應邀出席黃大仙區議會回應伸延九龍東環保連接系統至彩雲的要求
2012 年 8 月 9 日	諮詢公路及運輸學會香港分會
2012 年 8 月 8 日	諮詢香港規劃師學會
2012 年 6 月 20 日	諮詢香港鐵路有限公司
2012 年 6 月 18 日	諮詢九龍巴士有限公司
2012 年 5 月 11 日	諮詢海上業界代表

時間	活動
2012年4月17日	諮詢立法會發展事務委員會
2012年3月23日	諮詢香港運輸物流學會轄下運輸政策委員會
2012年3月13日	諮詢黃大仙區議會
2012年3月12日	諮詢啟德海濱發展專責小組
2012年2月22日	諮詢本地船隻諮詢委員會
2012年2月16日	諮詢九龍城區議會轄下房屋及基礎建設委員會
2012年2月2日	諮詢觀塘區議會

2.3.2 署方就各諮詢會準備諮詢文件，讓持份者從以下各方面了解擬議環保連接系統的背景及建議內容:-

- (i) 擬議環保連接系統在發展九龍東核心商業區的計劃中所擔當的重要角色；
- (ii) 關於採用高架鐵路環保連接系統（單軌列車）的研究建議；
- (iii) 擬議的走線、車站及列車系統；
- (iv) 財務表現、可量化的經濟回報及不可量化的經濟效益；
- (v) 暫定推行時間表；
- (vi) 對觀塘避風塘的影響；及
- (vii) 以路面環保交通工具應付初期的交通需求。

## 2.4 地區論壇

2.4.1 公眾諮詢期間，我們參與了以下三個地區論壇:-

日期	論壇	詳細
2012年6月15日	麗港城 居民諮詢會	論壇由觀塘區議會議員鄧咏駿先生籌辦。除鄧議員外，參加者還包括麗港城業主委員會主席、立法會議員謝偉俊先生，及約 30 名當區居民。
2012年6月10日	啟德新天地 你我齊共建	論壇由民建聯觀塘支部籌辦。講者包括民建聯成員陳鑑林議員、香港大學建築系的張先生和啟德辦事處專員。啟德辦事處專員簡介了有關擬議九龍東環保連接系統及啟德發展。大約有 60 人出席。
2012年6月5日	土瓜灣 居民交流會	論壇由民建聯九龍城支部籌辦。參與者包括民建聯副主席蔣麗芸議員、李慧琼議員，九龍城區議會潘國華議員和李蓮議員，以及約 40 名當區居民。

## 2.5 公眾參與工作坊

2.5.1 我們於 2012 年 5 月 26 日及 6 月 2 日 (星期六) 下午，在新蒲崗李求恩紀念中學的禮堂舉行了兩場環保連接系統公眾參與工作坊，就研究結果收集更廣泛的公眾意見。

2.5.2 工作坊特邀以下嘉賓分享對擬議項目的觀點：

(i) 5 月 26 日：伍美琴教授、蘇偉文教授和黃耀勤先生

(ii) 6 月 2 日：陳振光博士和熊永達博士

2.5.3 工作坊簡報載於附件 B。

2.5.4 兩場工作坊共有約 120 人參與，分別來自社會上不同界別，包括地區居民、普羅大眾、環保及地區關注團體、區議會、海上業界、運輸及支援服務供應商和地產業界。

2.5.5 參加者分成小組，就以下的主要議題進行了深入的討論:-

(i) 對環保連接系統的期望

- (ii) 環保連接系統的功能
- (iii) 環保連接系統的潛在影響
- (iv) 與鄰近舊區的連繫
- (v) 觀塘區內的走線
- (vi) 車站位置
- (vii) 對觀塘避風塘的影響
- (viii) 觀塘連接橋的設施
- (ix) 其他意見

2.5.6 公眾參與工作坊所收集到的意見摘要載於附件 C。

## 2.6 經其他渠道收集的公眾意見

2.6.1 附件 D 總結經其他渠道收集到的書面意見，包括信件、電子郵件、意見書、Facebook 及其他政府部門轉介的信件。

## 3 公眾意見摘要

### 3.1 第一階段公眾諮詢概覽

3.1.1 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環保連接系統加強九龍東的連繫，以促進核心商業區的發展。公眾意見大致上可歸納為以下三方面。詳細的公眾意見載於附件 E。

### 3.2 議題一：高架鐵路環保連接系統的需要

3.2.1 地區層面的意見普遍支持擬議高架鐵路環保連接系統。

3.2.2 部分人士顧慮連接系統的財務可行性，建議考慮採用較低成本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連接系統對景觀影響較小。

3.2.3 然而，有不少人士覺得擬議環保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。

### 3.3 議題二：走線和覆蓋範圍

3.3.1 在第一階段公眾諮詢中，我們收到以下關於環保連接系統走線的意見：

- (i) 有建議重新設定連接系統從觀塘地鐵站到舊跑道的走線，改經偉業街和現有滑行道橋樑，以取代擬議觀塘連接橋，省卻相關較昂貴的建造費用，並可避免對使用觀塘避風塘的高桅杆船隻造成影響；
- (ii) 有建議刪除或推遲興建走線中從觀塘地鐵站到啟德體育園區或啟德郵輪碼頭這一段，因為相信預計的乘客流量相對較少；
- (iii) 地區人士要求擬議環保連接系統伸延至毗鄰地區，包括土瓜灣、紅磡、新蒲崗、秀茂坪、彩雲區、牛頭角、安達臣道發展區、油塘及鯉魚門等；
- (iv) 接駁至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；及
- (v) 提議檢討擬議環保連接系統的車站位置，以盡量提升乘客量和擴大覆蓋範圍。

*備註：有關走線和覆蓋範圍的零散意見不能盡錄，其他建議請參閱附件 E。*

### 3.4 議題三：對觀塘避風塘的影響

3.4.1 擬議觀塘連接橋的 21 米淨空高度將對使用觀塘避風塘的高桅杆船隻構成高度限制，因此，有關人士要求連接系統走線改經滑行道橋樑至觀塘，或為可能受影響的高桅杆船隻在維多利亞港內另覓替代避風泊位。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。

3.4.2 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。觀塘區議會在 2012 年 2 月 2 日的會議上通過了一項動議 – “觀塘區議會促請政府將觀塘避風塘改建成水上運動中心，以配合啟德發展計劃。”

### 3.5 下一階段

3.5.1 第一階段公眾諮詢已圓滿結束，此階段的諮詢活動提供了一個適合的平台，讓公眾了解環保連接系統初步可行性研究的建議和發表意見。我們會探討和分析所蒐集的公眾意見，並計劃於 2013 年第四季度展開第二階段公眾諮詢，再次諮詢所有參與第一階段公眾諮詢的持份者。屆時，我們將對蒐集到的公眾意見作出回應，並建議環保連接系統項目下一階段的工作。



附件 A

第一階段公眾諮詢的環保連接系統建議走線圖

---



第一階段公眾諮詢的環保連接系統建議走線圖  
**EFLS Alignment Plan Proposed in the Stage 1 Public Consultation**

**附件 B**

**公眾參與工作坊簡報**

---

# 環保連接系統

## 公眾參與工作坊



土木工程拓展署  
Civil Engineering and Development Department

## 啟德分區計劃大綱圖 (2007年)

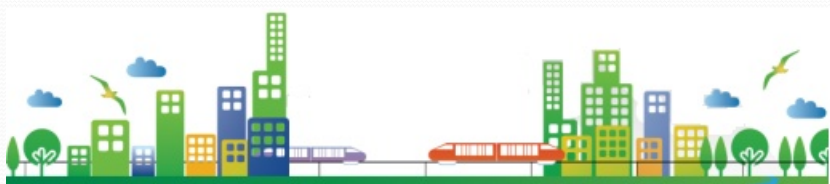
2004至2006年期間進行三個階段公眾參與活動，已建立共識，預留用地作可能興建以鐵路為本的環保運輸系統；其可行性有待詳細設計



2

## 可行性研究 (2009年)

政府聘請顧問公司進行環保連接系統可行性研究，探討連接系統的走線，包括伸延至腹地的可行方案。



3

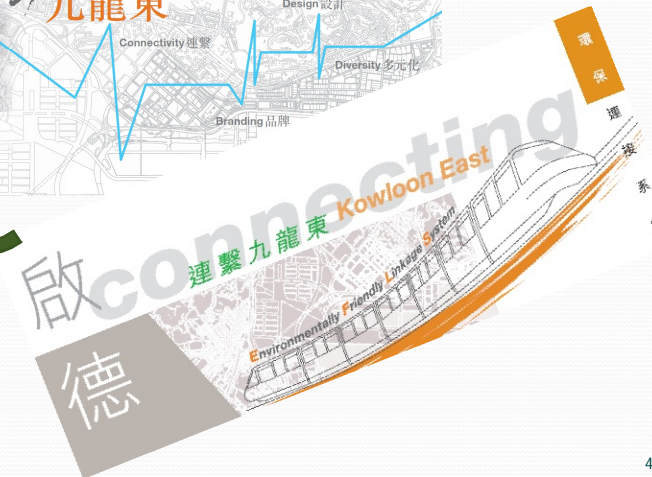
## 2011-12《施政報告》



富遠見、  
相互協調的  
綜合模式

連繫

品牌  
設計  
多元化



4

## 起動九龍東- 開拓另一個核心商業區

CBD<sup>2</sup>



六十年代

九龍東包括啟德發展區、觀塘及九龍灣



現在

觀塘及九龍灣區內的辦公室樓面面積已由2000年的40萬平方米增加至2010年約140萬平方米;

預計在未來20年將新增300萬平方米的辦公室樓面面積

啟德發展區內約有100萬平方米的辦公室樓面面積

5

## 環保連接系統建議走線



- 全長約9公里，採用高架單軌列車，設12個車站
- 接駁至3個鄰近的港鐵車站
- 通車年期估計為2023年
- 2031年日均載客量約為20萬人次

6

## 觀塘區內走線選擇

- ✓ 貼近港鐵觀塘站
- X 減少一條行車線
- X 巴士改道



沿開源道行走



沿敬業街行走



- ✓ 空間較大、環境影響較輕
- ✓ 不減行車線、交通影響較少
- X 較遠離港鐵觀塘站

7

## 環保連接系統- 便捷區內連繫



連繫啟德商貿發展區，擬議的兩個行動區及九龍東商業區  
連繫主要旅遊景點/休憩用地

8

## 延伸支線的考慮



**延伸支線至住宅舊區的問題**

**噪音影響:** 列車接近民居，產生噪音滋擾

**私隱方面:** 路軌接近民居，侵擾私隱

**景觀及環境方面:** 舊區道路狹窄，阻擋日光和通風，佔用路面，影響交通

**運輸系統選擇:** 使用單軌列車接駁有技術困難

**研究建議:**  
環保連接系統主要配合九龍東發展為優質商業區，將來是否延伸支線的考慮要視乎地區的商業發展潛力

## 列車系統比較

	單軌列車系統	配備橡膠輪胎的行人捷運系統
外觀	單軌列車在外觀上較為吸引	外觀較單軌列車遜色
迴轉半徑	迴轉半徑較大(46米)	迴轉半徑較小(30米)·有利應付急彎位及樓宇密集的地區
路線規劃	適合行走較簡單的路線	共用路軌較靈活·適合在多線網絡使用
對環境影響	主樑式導軌較輕巧·對景觀、遮光及通風影響較輕微	結構物較龐大·對景觀影響較大
緊急撤離途徑	經側旁行人道撤離	從捷連列車前端或後方撤離

## 路面環保公共交通工具



超低硫柴油巴士 (歐盟V期標準)



超級電容巴士



電池電動巴士



混合動力巴士

## 鐵路連接系統與路面環保公共交通工具的比較

高架鐵路連接系統	路面環保公共運輸工具
<p><b>優點:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>能提供舒適、可靠、便利、直接及安全，並不受天氣和路面交通影響的跨區連繫，配合九龍東發展成為優質商業中心的需要</li> <li>能與地鐵九龍灣站及觀塘站無縫連接，方便旅客迅速換乘</li> <li>首次引入香港，配合列車外貌設計及主樑式導軌較輕巧的結構，能增加遊客的吸引力和提升九龍東商業區的形象</li> <li>載客量高，能快速和便捷穿梭九龍東發展區，帶動人流，締造發展協同效應</li> </ul> <p><b>弱點:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設費用和營運維修費用較高</li> </ul>	<p><b>優點:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設費用和營運維修費用較低</li> <li>可靈活規劃或改變路線路線</li> </ul> <p><b>弱點:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>優質商業中心需要暢達可靠的交通連繫，促進商業活動及人流往來；路面運輸工具的服務受道路網絡擠塞或天氣影響，並不穩定可靠；點到點不能直達，需經迂迴路徑</li> <li>需佔用或共用路面空間，對已擠迫的舊區交通網絡造成壓力</li> <li>地鐵九龍灣站及觀塘站周邊並沒有足夠空間容納地面車站，因此路面運輸工具不能與地鐵站直接接駁，換乘需時，並不方便</li> </ul>

## 觀塘連接橋 - 連接系統的重要組成部分



## 觀塘連接橋 - 對觀塘避風塘的影響



維持避風塘現在的運作 →  
40-50米高(約15層樓高)

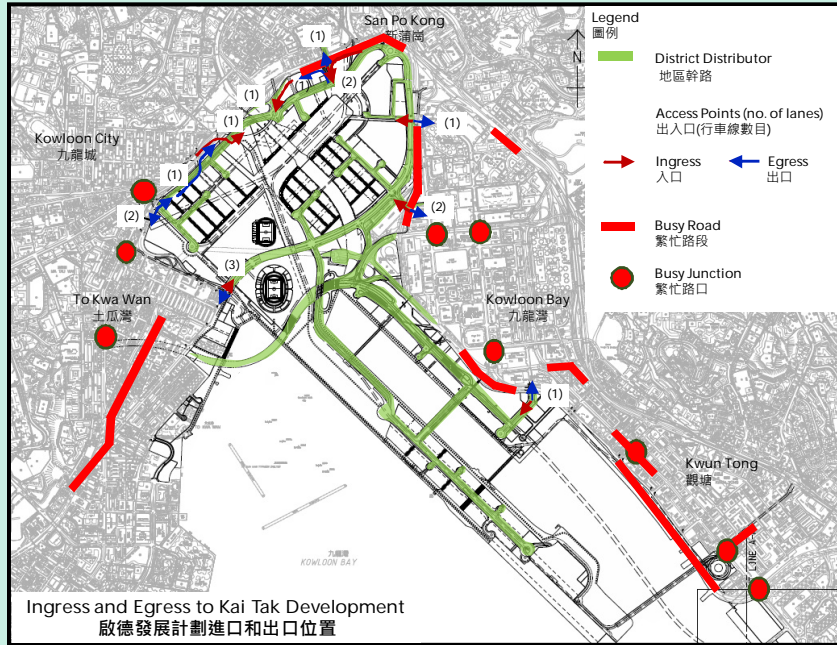
- ▶ 龐大的橋樑建築物
- ▶ 橋墩承托設計極可能觸及填海
- ▶ 與周邊建築物成強烈對比，嚴重影響景觀
- ▶ 引橋佔用行動區 2 的用地，妨礙發展
- ▶ 引橋的急轉彎需減慢車速，影響系統運作效率
- ▶ 風速高，不宜行人或騎乘單車，不能滿足市民意願

## 觀塘連接橋 - 對觀塘避風塘的影響



研究建議：  
橋底離水面約21米

- ▶ 大橋設計比較靈活輕巧
- ▶ 橋墩設計可利用現有防波堤，避免觸及填海
- ▶ 大橋可容納連接系統、行人，甚至單車徑，滿足市民期望
- ▶ 直接連繫啟德及觀塘發展，可產生協同效應
- ▶ 走線不會阻礙行動區 2 的發展
- ▶ 需限制使用觀塘避風塘船隻的高度 → 高桅杆的吊臂登船將受影響



## 啓德進口道及觀塘避風塘水體運用-公眾建議



- ➡ 國際賽艇比賽
- ➡ 龍舟比賽
- ➡ 獨木舟比賽
- ➡ 遊艇碼頭
- ➡ 水上活動中心

17

## 財務及經濟效益表現

- 建設費用初步估算為120億元(按2010年的價格計算)

項目	費用(億港元)	佔整體建設費用百分比
基礎建設及車站	60	50%
鐵路機電工程及列車	30	25%
車廠	10	8%
觀塘連接橋	20	17%

- 預期收益不足以收回所有建設、營運及維修保養等費用
- 政府或需支付建設費用及部份維修保養開支
- 可量化的經濟內部回報率約為 +1%，較低於一般運輸基建項目回報率

18

## 環保連接系統於九龍東的角色

### 一般的交通及經濟效益



- 節省乘客旅程時間
- 減少交通意外
- 節省其他營運者的營運開支



19

## 環保連接系統於九龍東的角色

### 帶來不可量化的經濟效益



- ✓ 加強九龍東區內及與區外之間的連繫
- ✓ 產生催化作用，既為毗鄰舊區發展注入新的活力，又可促進在九龍東創造一個優質的商業區
- ✓ 提升九龍東整體的旅遊吸引力
- ✓ 改善空氣質素



20



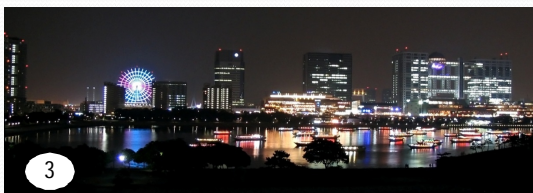
## 藉基建投資活化舊區和發展新區的海外案例

- ① 英國倫敦碼頭區的輕型鐵路
- ② 杜拜朱美拉棕櫚人工島的單軌鐵路
- ③ 日本的百合鷗號高架捷運列車



改善連接

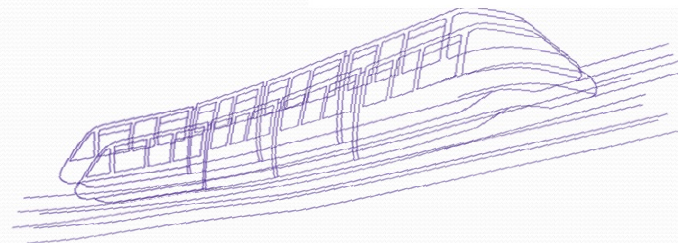
推動發展/舊區重建  
及提升旅遊的吸引力



21

我們需要您的參與!

我們重視您的意見!



22

附件 C

公眾參與工作坊意見摘要

---

## 九龍東環保連接系統

二零一二年五月二十六日及六月二日公眾參與工作坊

### 公眾意見摘要

#### 一 對環保連接系統的期望

大部分參加者均支持興建環保連接系統，期望該計劃以人為本，加強新舊區的連繫，帶動本土經濟，並以市民能負擔的車費水平，為他們提供安全而富效率的公共交通服務。部分參加者亦希望擬議的環保連接系統能推廣低碳生活，減少對周邊環境所造成的污染。

不過，由於擬議環保連接系統涉及的建造及營運費用高昂，因此部分參加者對相關的成本效益表示關注。

#### 二 環保連接系統的功能

大部分參加者認為，九龍東環保連接系統可提供另類公共交通模式，紓緩現時觀塘路面交通擠塞的情況；同時亦能促進舊區重建及活化，提升九龍東商業及物業的價值，藉以優化舊區。此外，使用環保連接系統可改善區內的空氣質素，以及九龍東各個旅遊點的通達度及連接。

#### 三 環保連接系統的潛在影響

環保連接系統施工及營運期間，有關潛在影響的主要關注包括景觀影響、噪音滋擾、沿線居民的私隱受到侵擾、對觀塘避風塘運作的影響、街道環境變差、對城市面貌的影響，以及如採用開源道走線而需要封閉一條行車線所引致的交通影響。

#### 四 與鄰近舊區的連繫

除了連接啟德發展區、九龍灣及觀塘，部分參加者要求把擬議的環保連接系統走線延伸至土瓜灣及新蒲崗。

部分參加者認為，可藉着改善現有的步行環境及暢達程度，鼓勵市民步行，達致加強啟德發展區與鄰近舊區的連繫；其他建議包括利用有蓋行人天橋、行人隧道、自動行人道、穿梭巴士等，把新發展區與毗連舊區連接。

#### 五 觀塘區內的走線

參加者認為連接港鐵觀塘站的兩個走線方案(即沿開源道或沿敬業街的走線)各有優點。較多參加者傾向支持敬業街走線，因其所處的街道較寬敞，對環境及交通造成的影響較少，而且施工時對開源道地鋪商戶的滋擾較少，以及對敬業街沿途的商業發展起催化效應。儘管如此，畢竟開源道走線可更為直接地連接港鐵觀塘站，因此，仍受一些參加者支持。

#### 六 車站位置

大部分參加者認為擬議的車站及位置合理，並且期望擬議車站能與沙中線的啟德站無縫接駁。部分參加者則要求進一步檢討九龍灣及觀塘的車站是否足夠，以及位置是否適當，尤其是在九龍灣商業區內能否提供足夠車站，以配合更多商業發展。

#### 七 對觀塘避風塘的影響

大部分參加者支持興建觀塘連接橋(下稱「連接橋」)，他們認為連接橋能有效直接連接觀塘及啟德，並且加強觀塘的通達度，藉此推廣區內的旅遊業；不過，亦有參加者就擬議環保連接系統的成本效益、走線及擬議連接橋的垂直淨空高度，尤其是連接橋對高桅杆非自航鋼躉進出觀塘避風塘構成的高度限制，進行了討論及提出不少意見。海上業界的代表對擬議 21 米的橋樑垂直淨空高度提出反對，並重申保留觀塘避風塘對海上安全的重要性。

大部分參加者認同觀塘避風塘對海上安全的重要性，並要求政府先探討可行並為海上業界接受的解決方法，安置受連接橋高度限制影響的船隻，才推展該工程項目。

## 八 觀塘連接橋的設施

大部分參加者建議在擬議連接橋上設置有蓋行人道/緩跑徑、單車徑、自動行人道、綠化設施和觀景台；亦有個別參加者建議在連接橋上安裝發光二極管(LED)照明，作為璀璨夜景的旅遊點。

## 九 其他意見

- 參加者亦提出以下意見/建議，以供參考：
- 盡早推展該工程項目；
- 就環保連接系統採用靈活設計，以便日後延伸至毗連地區；
- 環保連接系統車站內不設空調，以節約能源；
- 把走線延伸至牛頭角港鐵站的可行性；
- 施工時應盡量減低對環境的影響，並且加強綠化；
- 關注日後的車費水平、如何挑選營運者、列車載客量、與其他交通網絡的連接，以及在惡劣天氣下列車運作的安全性；
- 考慮其他的替代選擇，例如電動巴士；以及
- 採用活動/開合形式建造連接橋，或以水上的士代替。

附件 D

第一階段公眾諮詢所蒐集的書面意見列表

---

**第一階段公眾諮詢所蒐集的書面意見列表**

- (i) 香港貨船業總商及前立法會議員劉健儀女士分別於 2011 年 11 月 3 日及 2012 年 1 月 19 日提出書面意見；
- (ii) 觀塘區議會成員鄧咏駿先生 2012 年 2 月 2 日提出書面意見；
- (iii) 司徒先生於 2012 年 3 月 5 日以電郵提出意見；
- (iv) 麗港城業主委員會於 2012 年 3 月 6 日，2012 年 7 月 4 日及 2012 年 8 月 21 日提出書面意見；
- (v) 甘先生於 2012 年 4 月 11 日以電郵提出意見；
- (vi) “Concern resident for To Kwa Wan”於 2012 年 4 月 21 日以電郵提出意見；
- (vii) 香港運輸物流學會於 2012 年 4 月 23 日遞交立場書；
- (viii) 嘉里物業管理服務有限公司於 2012 年 4 月 26 日提出書面意見；
- (ix) MegaBox 於 2012 年 4 月 26 日提出書面意見；
- (x) 觀塘區議會成員張順華先生於 2012 年 5 月 21 日提出書面意見；
- (xi) 史先生於 2012 年 6 月 2 日以電郵提出意見；
- (xii) 工聯會黃大仙區議員聯合辦事處於 2012 年 6 月 25 日提出書面意見；
- (xiii) 立法局議員梁家傑先生於 2012 年 6 月 27 日提出查詢；
- (xiv) 港鐵於 2012 年 6 月 28 日提出書面意見；
- (xv) 觀塘區議會成員於土木工程拓展署署長到訪時提出查詢(2012 年 7 月 3 日觀塘區議會會議)；
- (xvi) 香港城市設計學會於 2012 年 7 月 25 日遞交立場書；
- (xvii) 百富業主立案法團聯同富安大廈業主立案法團、定業大廈業主立案法團、仁厚大廈業主立案法團、永明樓業主立案法團及安德大廈業主立案法團於 2012 年 9 月 23 日提出書面意見
- (xviii) 香港規劃師學會於 2012 年 9 月 24 日遞交立場書；
- (xix) 英國皇家特許測量師學會香港分會於 2012 年 10 月 12 日遞交立場

書 ;

(xx) 香港工程師學會於 2012 年 11 月 12 日遞交立場書 ;

(xxi) 香港測量師學會於 2012 年 11 月 28 日遞交立場書 ;

(xxii) 啓德發展區/環保連接系統網頁公眾意見 ; 及

(xxiii) 反對環保連接系統單軌鐵路之 Facebook 專頁。



附件 E

第一階段公眾諮詢活動意見總覽

---

## 第一階段公眾諮詢活動意見總覽

第一階段公眾諮詢所蒐集的各方意見及建議已予分析，主要可概括為下述最受關注的三項議題及其他建議：-

### **議題 1: 高架鐵路環保連接系統的需要**

#### 地區層面的意見

- 1.1 地區人士普遍支持擬議的高架鐵路連接系統，及其便利地連接至港鐵九龍灣站和觀塘站，以及在啟德站可換乘未來的沙田至中環線(沙中線)。他們認為擬議環保連接系統可為九龍東提供一個可持續發展的連接系統，進一步加強與周邊地區及九龍東區內不同旅遊景點間的連繫及提升暢達程度、改善空氣質素、減低安全隱患，以及舒緩啟德及其腹地繁忙交通交匯處的擠塞情況。
- 1.2 觀塘區議會促請政府盡早落實興建擬議的單軌列車系統。九龍城區議會轄下房屋及基礎建設委員會通過兩項動議，促請政府把環保連接系統延伸至土瓜灣和紅磡。
- 1.3 一些區議員認為環保連接系統可促進商業發展、吸引投資者、促進九龍東發展成為一個類似東京「台場」的核心商業區，以及創造就業機會。
- 1.4 個別區議員認為環保連接系統的服務範圍有限，只惠及九龍灣及觀塘區的市民，不符經濟效益。另有建議考慮採用其他路面環保交通工具，例如環保巴士和電車，作為替代方案。

#### 專業學會的意見

- 1.5 學會普遍支持有關加強九龍東的連繫的目標，以促進核心商業區的發展；
- 1.6 學會普遍支持九龍東核心商業區的發展理念，以及加強連繫、以優良城市設計建立品牌及促進多元發展各發展要素；
- 1.7 有學會認同一個妥為規劃的環保連接系統可能帶來的利益，因為它可舒緩擠塞、提高行人安全、減少碳排放、活化舊區、有利核心商業區各行各業的經營，以及締造一個可持續發展的九龍東；
- 1.8 有學會認同環保連接系統可加強九龍東的連繫，並有助減輕區內道路交

通的壓力。此外，建議就九龍東整體發展的彈性進行研究，並進行更多規劃方案及乘客需求推算；

1.9 部分學會認為在概念上環保連接系統會有利於整個九龍東的長遠發展，但其可量化經濟內部回報率偏低，興建該系統的理據可能不足。亦有提出景觀問題，認為興建路面或地下系統對景觀影響較小。此外，認為市面上還有很多其他較低廉的交通工具模式，包括輕便鐵路、電車、無軌電車、採用環保巴士的快速公交系統，及行人系統，故此促請政府在作出是否採用環保連接系統最終決定前，進一步探討可否選擇其他路面環保交通工具模式；

1.10 部分學會建議因應財務可行性而分期興建環保連接系統；及

1.11 有學會建議以海外的單軌鐵路例子作為基準，進行進一步的技術研究。

#### 法定/諮詢組織的意見

1.12 發展事務委員會的立法會議員有以下不同的意見:-

- 部分議員支持環保連接系統，認為擬議的連接系統將會扮演重要角色，支援在九龍東發展一個新的核心商業區。因此，雖然擬議連接系統的預測財務回報偏低，但應將該項目視為一項基建投資，旨在達到非量化的經濟效益。另外，亦有議員贊同連接系統是有效的運輸系統，可把在九龍東新發展區居住或工作的市民連接至現有的港鐵系統。他們促請政府當局早日推展環保連接系統項目，並建議分期興建，以配合九龍東的發展。
- 不過，鑒於項目的預測回報率偏低，亦有其他議員對有關建議表示關注/有保留，擔心該系統的建設費用及營運成本偏高，不能吸引商業機構作出投資、參與營運，並擔心該系統長遠會為政府帶來沉重的財政負擔。所以，政府當局在作出決定前，必需審慎地全盤考慮有關事宜及其他替代方案。
- 部分議員建議政府當局考慮選擇其他路面環保公共交通工具(例如環保巴士)或伸延現有港鐵路線，以取代擬議的連接系統。亦有議員認為有需要以環保巴士支援擬議的連接系統，將周邊地區與單軌鐵路系統連繫起來。
- 有議員要求政府當局進行詳細研究時，檢討有關的預計建設費用是否偏高，亦有議員建議研究海外同類型連接系統的財政狀況。

## 議題 2：走線及覆蓋範圍

### 地區層面的意見

- 2.1 黃大仙區議會和九龍城區議會轄下房屋及基礎建設委員會促請政府把環保連接系統分別延伸至新蒲崗及土瓜灣/紅磡。
- 2.2 部分觀塘、九龍城和黃大仙區議員及市民提出下列其他走線建議：
- (i) 連接到港鐵彩虹站及坪石邨；
  - (ii) 延伸至彩雲區；
  - (iii) 連接麗港城及紅磡/尖沙咀；
  - (iv) 連接到藍田區及德田邨；
  - (v) 連接到港鐵牛頭角站，以便把港鐵九龍灣站的龐大行人流量分流；  
以及
  - (vi) 延伸至油塘/鯉魚門的海濱長廊，方便前往鯉魚門，以便發展旅遊及活化油塘區。
- 2.3 有區議員及地區人士建議，如在技術上環保連接系統難以延伸至舊區範圍內，應考慮把它擴展至毗連舊區的邊緣，例如位於土瓜灣邊緣的海旁/九龍城渡輪碼頭。應利用行人天橋、行人隧道、升降機、自動行人道及穿梭巴士，連接到各舊區。
- 2.4 一些觀塘區議員認為沿開源道的走線方案較沿敬業街的走線方案可取，因為對行人而言，前者會較直接及方便。其他開源道走線的支持者認為，它可在觀塘市中心/港鐵站與郵輪碼頭之間提供方便的行人連接。
- 2.5 但亦有個別觀塘區議員擔心開源道走線對開源道兩邊的樓宇會帶來視覺影響，令較低層單位和地面商鋪的光線受到阻擋，影響物業價值，並可能引致有關物業價值的法律訴訟及爭議。
- 2.6 麗港城業主委員會支持敬業街走線，並建議提供有蓋/高架行人道，把麗港城連接到環保連接系統車站。
- 2.7 較多公眾參與工作坊的參加者傾向支持敬業街走線，因其所處的街道較寬敞，對環境及交通造成的影響較少，而且施工時對開源道地鋪商戶的滋擾/干擾較少，以及對敬業街沿途的商業發展能起催化效應。

- 2.8 如敬業街走線獲採納，下列建議將適用：-
- (i) 把連接系統延伸至位於重建的觀塘游泳池附近的觀塘道公共交通交匯處、翠屏邨和秀茂坪；以及
  - (ii) 在環保連接系統觀塘總站與毗連的多條行人天橋和港鐵觀塘站之間，提供行人連接，並設自動行人道。
- 2.9 公眾普遍認同擬議的環保連接系統各車站的位置，但亦有其他建議如下：
- (i) 在敬業街附近空置政府土地增加一個環保連接系統「麗港城站」；
  - (ii) 在定裕坊增加一個環保連接系統車站；
  - (iii) 在常怡道及啓福道交界的休憩用地上提供一個新車站，為九龍灣南部的商業發展項目和零碳天地，以及位於啓德南的醫療設施及醫院提供服務；以及
  - (iv) 應使九龍東區內的主要服務對象位於車站 15 分鐘徒步覆蓋範圍內。
- 2.10 有建議環保連接系統應在設計上容納彈性，以便日後如有需要可延伸至各毗連地區。

#### 專業學會的意見

- 2.11 部分學會建議研究可否取道滑行道橋樑橫跨啟德明渠進口道，以替代擬議觀塘連接橋；
- 2.12 部分學會建議重新評估體育館站至觀塘站一段路線(包括觀塘連接橋)的需求，認為須確保介乎郵輪碼頭和港鐵觀塘站之間的單軌鐵路東段路線有足夠的乘客量才興建，並建議採取分兩期推行的方式，即先建造郵輪碼頭與港鐵九龍灣站之間的西段路線；把東段路線延遲興建，直至乘客需求及周邊地區發展獲進一步確定為止；
- 2.13 有學會建議進一步檢討擬議的麗晶花園車站及啓德公共租住房屋車站是否太接近，亦有建議擬議環保連接系統應為常怡道一帶現有的辦公室和商業大廈包括企業廣場提供最佳的服務；
- 2.14 有學會關注額外的換乘港鐵乘客會否令現有的港鐵觀塘站和九龍灣站出現不勝負荷的情況，亦有建議把接駁連接系統至港鐵觀塘站改為港

鐵油塘站以吸納更多乘客；

- 2.15 部分學會指出擬議環保連接系統的 S 型走線效率較低、與未來的沙中線啓德站換乘不夠直接、鐵路交通工具缺乏更改路線的彈性，以及由地面往來高架車站會造成乘客的不便；以及
- 2.16 有學會認為連接系統的路線應更好地支援和促進觀塘西南一帶，即沿偉業街一帶及近行動區 2 的海濱道的發展，或者，應沿偉業街提供一條設有自動行人道的高架行人通道，連接九龍灣及觀塘兩個商貿區，以及環保連接系統車站。

#### 法定/諮詢組織的意見

- 2.17 有發展事務委員會的立法會議員促請政府考慮區內居民支持把環保連接系統延伸至土瓜灣、紅磡和新蒲崗的意見，不應在現階段把這些舊區排除於走線涵蓋範圍之外。
- 2.18 有立法會議員希望政府能研究把單軌列車系統連接至東九龍的半山區域，若因技術問題無法解決而不能延伸該系統，也希望當局再考慮以其他設施連繫山上屋邨和山下主要交通幹道，方便當區居民出入。
- 2.19 有立法會議員希望政府研究將單軌列車伸延至鯉魚門及油塘的可行性，以推動旅遊事業發展。

### **議題 3: 對觀塘避風塘的影響**

#### 地區層面的意見

- 3.1 觀塘區議會及區內居民支持推展觀塘連接橋，他們相信觀塘連接橋可在觀塘與啓德發展區之間提供最直接及最有效的接連。但亦有個別區議會議員建議以隧道方式替代觀塘連接橋。觀塘區議會主席在 2012 年 2 月 2 日的區議會會議上總結，觀塘區議會支持興建淨空高度約為 21 米的觀塘連接橋。部份區議會議員促請署方與海上業界磋商，尋求方法，共同解決觀塘避風塘的問題。
- 3.2 觀塘區議會在 2012 年 2 月 2 日召開的區議會會議上通過一項有關「觀塘區議會促請政府將觀塘避風塘改建成水上活動中心，以配合啓德發展計劃」的動議。

#### 海上業界的意見

- 3.3 海上業界就淨空高度為 21 米的觀塘連接橋建議提出反對，因為連接橋會阻礙高桅杆非自航鋼躉於颱風襲港期間使用觀塘避風塘，以及考慮整體船隻的運作安全。他們建議以跑道末端作為環保連接系統的終點，或更改其路線，取道滑行道橋樑，或把連接橋升高至海平面以上約 40 至 50 米，以避免對觀塘避風塘的使用者造成影響。
- 3.4 九龍東可供高桅杆非自航鋼躉船避風的避風塘數目有限，香港貨船業總商會有限公司對此表示關注，因此認為觀塘避風塘對本地海事業的安全運作尤為重要。
- 3.5 海上業界促請政府在推展環保連接系統工程計劃前，探討出一個可行和為海上業界所接受的安置受影響船隻的解決方法。
- 3.6 海上業界代表認為，應在九龍東水域重置避風塘泊位，數目與受影響的泊位相若。即使如此，他們仍擔心由於現時並無條例可為高桅杆船隻預留泊位，屆時，為高桅杆船隻提供的替代泊位會被其它小型船隻所佔用，故此，他們認為只重置部分停泊處並不切實可行，寧可全面重置觀塘避風塘。

#### 專業學會的意見

- 3.7 有學會支持觀塘連接橋建於約 21 米的淨空高度。另外，由於觀塘連接橋的建造費用相當高昂，建議政府研究可否利用滑行道橋樑重新制訂環保連接系統的路線，替代擬議的觀塘連接橋。
- 3.8 有學會建議刪除觀塘連接橋，以節省成本。

#### 法定/諮詢組織的意見

- 3.9 海濱事務委員會轄下的啟德海濱發展專責小組的委員的意見：
- 部分委員贊同推展觀塘連接橋，但亦有質詢觀塘連接橋的需要性，還有建議興建只容納行人道及單車徑的觀塘連接橋。
  - 為克服高度限制的問題，部分委員建議，興建活動式/開合式的觀塘連接橋，或以水上的士或電動巴士代替。
  - 有委員關注觀塘連接橋對觀塘避風塘的海事用途造成潛在的限制。
  - 有委員指出有建議把觀塘避風塘發展成為水上運動中心或私人遊艇碼頭，因此，必須在各持份者不同的期望及需求上取得平衡。

- 有委員提醒應特別注意《保護海港條例》的規定，即需要有充足的理由來證明觀塘連接橋的“凌駕性公眾需要”。
- 3.10 有立法會議員表示即使觀塘連接橋會是一項關乎重大公眾利益的工程計劃，當局亦不能為推行該項工程計劃而犧牲海上業界的利益。該議員表示，如果有能夠容納高桅杆船隻而選址又獲業界接納的新避風塘可取代觀塘避風塘，該議員會支持按某些機構所提建議，將觀塘避風塘改作水上活動中心用途。亦有議員表示當局在落實涉及避風塘的計劃前，必須先以保障海上作業者的生命安全作為大前提。若觀塘避風塘作水上休閒活動用途，必須在有足夠泊位繼續供各類海上作業船隻停泊的前提下，才作研究。
- 3.11 部分立法會/區議會議員建議，興建活動式/開合式的觀塘連接橋。
- 3.12 本地船隻諮詢委員會的委員就淨空高度為 21 米的觀塘連接橋建議提出反對，重申保留觀塘避風塘對躉船安全運作和港口運作效率尤為重要。他們強調，減少維多利亞港內避風塘的容量，會影響香港海港發展的競爭力，並關注是否有替代安排安置受觀塘避風塘實施高度限制影響的船隻。

#### 其他建議

- 4.1 部分觀塘區議員/區內居民表示，關注環保連接系統在施工及運作期間對區內居民可能造成的影響，包括毗連環保連接系統的居民所受的視覺影響、噪音污染、私隱侵擾，以及系統對現有擠迫街道所造成的實質影響。
- 4.2 有學會關注環保連接系統對街道環境的影響，包括天然光線、對行人的吸引力、噪音、通風，以及視覺各方面可能受到的影響。
- 4.3 有學會建議進一步改善東九龍和西九龍及東九龍和其他商業區的整體聯繫。
- 4.4 有學會建議整體解決交通問題。以渡輪連接西九龍及香港島可能是一個可行的選擇，需進一步研究。
- 4.5 其他與環保連接系統有關的意見包括：
- (i) 確保環保連接系統有足夠載客量；
  - (ii) 考慮在跑道休閒區提供自動行人道，作為替代環保連接系統的另一



個選擇；

- (iii) 各環保連接系統車站不應提供空調，以節省能源；
- (iv) 應以可負擔的車費水平提供環保連接系統服務；
- (v) 提供一個高架行人道網絡，連接九龍灣商貿區內的主要活動樞紐，以提供方便行人使用的環境，及促進具效率的跨區行人連接；
- (vi) 環保交通系統的設計，應便於乘客轉乘其他公共交通工具；
- (vii) 在環保連接系統完成前，應提出其他中短期交通系統以解決接駁需要；
- (viii) 如果技術上環保連接系統難以延伸至舊區範圍內，應考慮透過行人設施，比如行人天橋、行人隧道、升降機及自動行人道，連接各舊區；
- (ix) 建議採用多種環保車輛，如電動車；
- (x) 車站設計應融入無障礙設施並連接鄰近大廈；
- (xi) 應就環保連接系統作出全面的風險及運作安全評估；
- (xii) 應小心規劃環保連接系統車廠所在地的將來土地用途
- (xiii) 減少對環境造成的影響及在施工階段加強綠化措施；及
- (xiv) 作為景點，可以考慮用 LED 照明系統優化觀塘連接橋的夜間景色。

完