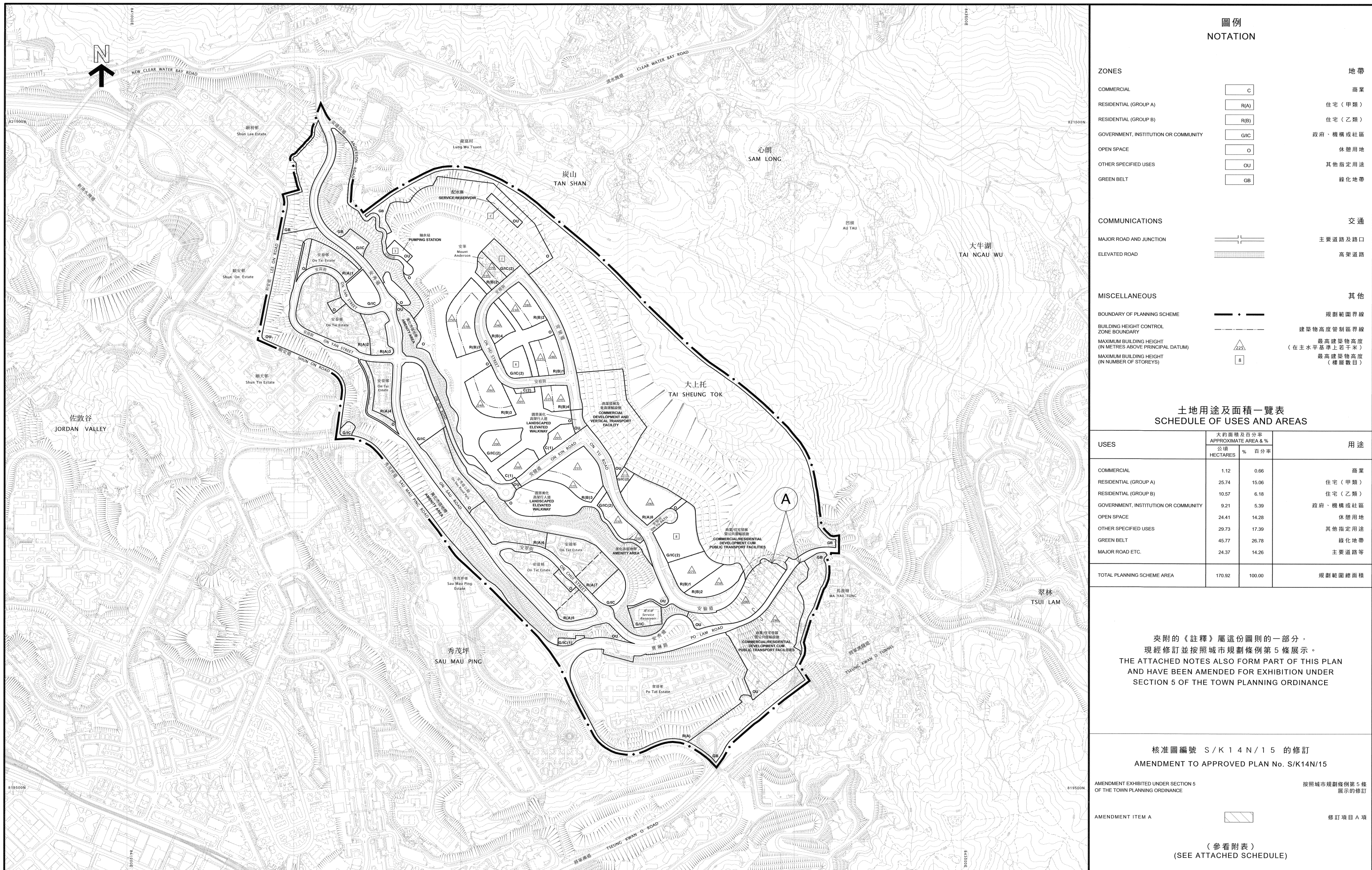




2025年8月8日 按照城市規劃條例第5條展示的
核准圖編號 S/K14N/15 的修訂
AMENDMENT TO APPROVED PLAN No. S/K14N/15 EXHIBITED
UNDER SECTION 5 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE ON
8 AUGUST 2025

Ms Donna Tam 譚燕萍

SECRETARY 城市規劃委員會秘書

TOWN PLANNING BOARD

香港城市規劃委員會依據城市規劃條例擬備的觀塘北部（九龍規劃區第 1 4 區部分）分區計劃大綱圖
TOWN PLANNING ORDINANCE, HONG KONG TOWN PLANNING BOARD
KOWLOON PLANNING AREA No. 14 (PART) - KWUN TONG (NORTH) - OUTLINE ZONING PLAN

SCALE ~~1:5000~~ 比例尺

規劃署遵照城市規劃委員會指示擬備
PREPARED BY THE PLANNING DEPARTMENT UNDER
THE DIRECTION OF THE TOWN PLANNING BOARD

圖則編號
PLAN No. **S/K14N/16**

城市規劃委員會根據城市規劃條例(第 131 章)
對觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15
所作修訂項目附表

I. 就圖則所顯示的事項作出的修訂項目

- A 項 – 把位於寶達邨以東的一幅用地以及位於寶琳路以北的一幅用地分別由「綠化地帶」及「休憩用地」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶，並訂明建築物高度限制。

II. 就圖則《註釋》作出的修訂項目

- (a) 加入新的「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶的《註釋》及其有關的發展限制條款及要求。
- (b) 刪除「商業」地帶《註釋》的第一欄用途內的「街市」。
- (c) 刪除「住宅(乙類)」地帶及「其他指定用途」註明「商業發展及垂直運輸設施」地帶《註釋》的第二欄用途內的「街市」。
- (d) 把「住宅(甲類)」地帶及「政府、機構或社區」地帶《註釋》的第二欄用途內的「商店及服務行業」修訂為「商店及服務行業(未另有列明者)」。
- (e) 修訂「住宅(乙類)」地帶《註釋》的「備註」，以反映最新的《法定圖則註釋總表》。

城市規劃委員會

2025 年 8 月 8 日

《觀塘(北部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/16》
Draft Kwun Tong (North) Outline Zoning Plan No. S/K14N/16

申述人名單
Index of Representations

申述編號 Representation No.	提交編號 Submission No.	申述人名稱 Name of Representer
TPB/R/S/K14N/16-R1	TPB/R/S/K14N/16-S1	Yip Sui Yu
TPB/R/S/K14N/16-R2	TPB/R/S/K14N/16-S2	Mary Mulvihill

公眾可於規劃署的規劃資料查詢處及城市規劃委員會網頁
< https://www.tpb.gov.hk/tc/plan_making/S_K14N_16.html > 查閱就《觀塘(北部)分區計劃大綱
草圖編號 S/K14N/16》提出的申述。

Representations in respect of the Draft Kwun Tong (North) Outline Zoning Plan No. S/K14N/16 are
available for public inspection at the Planning Enquiry Counters of the Planning Department and on
the Town Planning Board's website at
< https://www.tpb.gov.hk/en/plan_making/S_K14N_16.html >.

九龍區

議程項目 6

[公開會議]

擬修訂《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》
(都會規劃小組委員會文件第 6/25 號)

27. 秘書報告，奧雅納工程顧問公司(下稱「奧雅納公司」)和梁黃顧建築師(香港)事務所有限公司(下稱「梁黃顧公司」)是擔任由路政署鐵路拓展處委託進行的東九龍智慧綠色集體運輸系統(下稱「東九龍運輸系統」)(下稱「該項目」)研究顧問的其中兩家公司，以支持擬議修訂項目。葉頌文博士已就此議項申報利益，因為他的公司過往曾與奧雅納公司有業務往來，而余偉業先生亦已就此議項申報利益，因為他的公司目前與梁黃顧公司有業務往來。由於葉博士和余先生並無參與這宗申請，小組委員會同意他們可留在席上。

簡介和提問部分

28. 下列政府的代表及顧問此時獲邀到席上：

規劃署

黎萬寬女士	—	九龍規劃專員
李玉倩女士	—	高級城市規劃師／九龍
吳佩珊女士	—	城市規劃師／九龍

路政署鐵路拓展處

朱敦瀚先生	—	總工程師
蔣頌新先生	—	高級工程師
陳小文女士	—	工程師

顧問

奧雅納－建盛(亞洲)顧問聯營

陳惠芬女士
劉志堅先生
林德華女士
關皓駿先生

KTA 規劃顧問有限公司
黃沛茜女士

生態系統顧問有限公司
賴志誠先生

29. 規劃署高級城市規劃師／九龍李玉倩女士借助投影片，按文件詳載的內容，向委員簡介就《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》作出建議修訂的背景、技術考慮因素、已進行的諮詢及政府部門的意見。擬議修訂主要涉及改劃兩幅用地，包括把位於寶達邨以東的一幅「綠化地帶」用地(下稱「主地盤」)及位於寶琳路以北的一幅劃為「休憩用地」地帶的用地(下稱「北面地盤」)改劃為「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶，並把建築物高度限為主水平基準上 290 米。分區計劃大綱圖的《註釋》亦因應修訂而有所修改。

30. 規劃署的代表簡介完畢，主席請委員提問。

車廠及「鐵路加物業」發展的需要和規模

31. 維修設施的規模大小須因應鐵路系統的類型而定，據觀察所得，重型鐵路系統通常需要較大型的維修設施，而輕型鐵路或單軌鐵路系統所需的維修設施則較小型，視乎具體的運作和維修要求而定。因此，擬議車廠上蓋發展的規模將取決於獲批撥款建造的鐵路項目類型。就此，副主席和一名委員詢問東九龍運輸系統的擬建運輸系統類型為何；決定車廠大小和上蓋發展規模的準則為何；以及擬議「鐵路加物業」發展的需要和規模有何理據支持。

32. 路政署總工程師朱敦瀚先生作出回應，表示智慧綠色集體運輸系統是非重型鐵路模式的新系統，而該項目將會是本港首批投入運作的智慧綠色集體運輸系統之一。為推展該項目，鐵路拓展處於二零二四年八月邀請供應商和營運商就東九龍運輸系統提交意向書。鐵路拓展處共收到 35 份來自本地、中國內地及海外公司的意向書。從意向書收集所得的意見除了讓署方更清楚了解市場的意向和能力外，亦就該項目各個技術範疇提

供寶貴意見。鐵路拓展處和顧問公司徹底分析從意向書收集所得的資料，並以此作為參考，決定該項目的技術細節，包括走線、推展模式，以及維修車廠的空間和運作要求。在決定擬議發展所需的面積和規模時，署方已仔細考慮這些資料。

33. 副主席繼續提問，要求提供進一步詳情，列舉項目團隊釐訂擬議車廠規模所引用的例子，以比較重型鐵路系統與非重型鐵路系統的維修車廠規模。據觀察所得，新系統的技術要求與重型鐵路系統的技術要求大不相同。

34. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士在回應時列舉一個例子，供委員參考。她表示，擬在啟德提供的智慧綠色集體運輸系統長約 3.5 公里，設有五個車站，需要一個佔地約 2 公頃的車廠。擬議的東九龍運輸系統全長約 7 公里，設有 9 個車站，所需的擬議車廠用地位於主地盤，佔地約 4 公頃。當局經詳細考慮各種因素後，包括自然地理限制和私人土地業權等，才劃定發展用地。擬在擬議馬游塘車站暨車廠進行的上蓋發展，將為擬議東九龍運輸系統提供主要資金。

35. 路政署總工程師朱敦瀚先生補充說，由於運輸模式須待批出工程合約後才有定案，鐵路拓展處已擬備概念計劃，當中包括一個車站及一個車廠，其設計可配合不同運輸模式的運作要求。該項目重點是專為中低運量而設的新型運輸系統，有別於以重型鐵路為基礎的模式。由於興建此類新型運輸系統的經驗有限，初步設計(包括車廠面積)乃是參考中國內地的個案研究而制訂。車廠面積主要取決於列車數目、布局、營運及維修需要等幾項因素。作為一般參考，將軍澳線屬重型鐵路系統，其車廠面積約為 8.5 公頃，而相比之下，現時擬議車廠面積則約為 4 公頃。

與周邊環境的協調

36. 副主席及一些委員留意到觀塘區日趨蓬勃興旺，有多項發展正在進行，因此關注擬議發展在土地用途方面是否與周邊地區互相協調。此外，他們參考投影片的資料，質疑擬議發展的建築物高度是否協調，因為擬議發展的擬議建築物高度為主水平基準上 277.4 米至主水平基準上 290 米，而鄰近的寶達邨

各座大廈的建築物高度則介乎主水平基準上 233 米至主水平基準上 236 米，兩者可能不相協調。

37. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士借助一些投影片，解釋說擬議馬游塘車站暨車廠上蓋的擬議商業及住宅發展，與周邊土地用途並非不相協調。有關用地所在之處主要有現有或已規劃的住宅發展，包括安達臣道發展、寶達邨及安達臣道石礦場發展計劃，大多是中至高密度住宅發展，並附設商業用途及／或公共交通設施。位於安達臣道石礦場的「住宅(甲類)8」用地的建築物高度限制為主水平基準上 290 米。

視覺影響

38. 一些委員借助根據擬議發展的概念計劃製作的投影片所展示的電腦合成照片，就擬議發展的視覺影響提出以下關注／意見／問題：

- (a) 從將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向)望過去，擬議發展看似是在草木茂密的山坡上有一個平台和一些支柱突出。由於這類因素(包括出現外露支柱)在視覺上可能非常礙眼，因此不能算是對周邊地區沒有無法克服的視覺影響；
- (b) 應研究透過適當的外牆處理緩解潛在的視覺影響。此外，亦應採取設計措施和進行景觀美化，減輕因車廠的外露支柱及其以下空間所造成的視覺影響；
- (c) 建築物的體積似乎過大，與鄰近的寶達邨建築羣不相協調。即使從鰂魚涌公園海濱長廊(觀景點 VP4)距離如此遠的地方望過去，視覺影響仍然顯而易見。建議考慮採用梯級式高度輪廓，以縮減建築規模，緩解視覺影響；
- (d) 在分區計劃大綱草圖展示期間，擬議發展的屏風式構築物可能會引起公眾關注；

(e) 進行視覺影響評估準則為何，又基於什麼理據得出擬議發展對周邊地區不會造成無法接受的視覺影響的結論；以及

(f) 有關用地的視野穿透度為何。

39. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士借助一些投影片作出回應，要點如下：

(a) 擬議商業／住宅發展暨公共交通設施難免會對周邊地區造成一定程度的環境和視覺影響。如有需要，會採取適當的緩解措施；

(b) 擬議發展可以視為鄰近的寶達邨和安達臣道發展(兩者均屬「住宅(甲類)」地帶)的延伸。設計擬議建築物高度輪廓時已兼顧附近的其他發展，包括屬中密度的安達臣道石礦場發展計劃的住宅項目和馬游塘的村屋；

(c) 已在切實可行的情況下令建築物高低有致，以配合地形布局和鄉村特色。正如分區計劃大綱圖的《說明書》所述，這樣已顧及大上托的山脊線，亦已充分考慮到毗鄰發展(例如安達臣道石礦場發展計劃、寶達邨和馬游塘村)的建築物高度輪廓。擬議發展的建築物高度輪廓會由北至南及由西至東遞降，使建築物在刻意安排下高低有致，與地形環境和鄉村特色和諧協調。至於沿觀景廊而建的樓宇，建築物高度須較為低矮，以盡量減少阻擋景觀並提高視野開揚度；

(d) 一般而言，進行視覺影響評估，應從主要策略性地點和區內熱門觀景點所看到的景觀作出評估，以及考慮對毗鄰地區造成的視覺影響。視覺影響評估應主要集中評估易受影響的公眾觀景者從最受影響的觀景點觀看景物時所受到的影響。這些觀景點通常包括主要行人樞紐、受公眾或遊客歡迎的戶外活動、康樂活動、休憩、歇息、消閑、散步和觀光地點。如擬運用設計方法改善或舒緩視覺影響，例如

改善視野的穿透度、進行綠化、配合顏色、改善街景、設置園景屏障等，則視覺影響或屬可以接受。

- (e) 關於視野穿透度，建議在有關用地分別設三條闊約 15 米和一條闊約 40 米的樓宇分隔，以及把建築物從用地邊界後移，包括從寶琳路後移約 10 米。由於主地盤的最東端部分會維持沒有高層建築，望向馬游塘村及更遠處的景觀覆蓋範圍將維持不變，與從大上托觀景台(主水平基準上 310 米)通往有關用地東北部下坡地區的相關觀景廊所見景觀相若。整體而言，在擬議發展設樓宇分隔及後移範圍，有助紓緩對周邊市區景觀可能造成的視覺影響；以及
- (f) 由於該項目是根據《環境影響評估條例》的附表 2 獲指定的，當局會就新運輸系統的詳細設計及走線，連同擬建的馬游塘車站暨車廠，進行進一步研究及全面技術評估。有關評估將包括《環境影響評估條例》規定的景觀及視覺影響評估。

建築物高度的變化

40. 參照文件繪圖 11 的截視圖，一名委員建議項目團隊可從三維角度研究採用梯級式建築物高度輪廓。鑑於將軍澳隧道及平台的平整水平分別為主水平基準上 81.5 米及主水平基準上 157.5 米，或有機會在有關用地內安排建築物高度向三個方向漸變。

41. 兩名委員表示，雖然已在這項建議加入建築物高度的變化，但認為這些變化並不明顯(約 5 米之差)，導致擬議發展的建築形式單調乏味。從城市設計的角度而言，建築物高度變化較大有助塑造更富動感的輪廓線，令市景更多元化。委員明白要令建築物高低有致須面對不少困難，並對現有指引能否確保發展商在落實工程階段真正實現梯級式建築物高度輪廓表示關注。

42. 主席指出，應恪守分區計劃大綱圖的《說明書》所載原則，作為減輕視覺影響的緩解措施之一，尤其須顧及大上托的山脊線，以及毗鄰安達臣道石礦場發展計劃、寶達邨及馬游塘

村的建築物高度輪廓。擬議發展的建築物高度輪廓將由北向南及由西向東遞降，以配合地形和鄉村特色。沿觀景廊而建的建築物高度須較為低矮，以盡量減少阻擋景觀並提高視野開揚度。

充分善用用地

43. 副主席及部分委員留意到擬建的馬游塘車站暨車廠下方現時仍有部分空間尚未使用，因而對有關用地是否得以善用方面表示關注，並作出陳述，要點如下：

- (a) 馬游塘車站暨車廠下方的空間僅包含擬議的有蓋休憩用地，該處了無生氣，缺乏活力，情況並不理想。鑑於該處的行人流量增加且鄰近車站，建議探討馬游塘車站暨車廠下方空間的其他發展潛力，包括但不限於把平台層的商業及／或政府、機構或社區用途遷往該處。此方案可盡量善用用地，並有機會降低整體建築物高度；以及
- (b) 可參考近期香港大學建議在薄扶林闢設國際创新中心的事例，有關方案善用項目用地的斜坡，用作與中心相關的多項用途。

44. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士回應時表示，根據概念方案，建議在馬游塘車站暨車廠下方闢設有蓋和開敞式的休憩用地。隨着工程的進展，將研究其他可能用途，以充分善用有關空間。此外，項目團隊將探討改善馬游塘車站暨車廠懸臂式結構的外牆處理方案，以營造更豐富多元且視覺上更具吸引力的外觀。

移除樹木

45. 鑑於申請地點所有現有樹木(共約 2 533 棵樹，包括 16 棵具特別價值的樹木)均被建議砍伐，副主席提出以下問題／意見：

- (a) 申請人是否已探討移植受影響樹木(包括土沉香和白桂木)以代替砍伐的可行性；

- (b) 斜坡上現有樹木可能因被平台構築物遮蔽以免受惡劣天氣影響，該些樹木的存活率為何；移植樹木的建議是否包括該些在受影響斜坡範圍內生長的樹木；以及
- (c) 應探討是否可以保留現有樹木，或落實景觀美化及緩解措施，以補償受影響地區所失去的樹木。儘管實際情況可能不同，仍建議項目團隊參考國際创新中心所採用的方式。

46. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士借助一些投影片回應時解釋，由於有關地點會發展成為馬游塘車站暨車廠連上蓋發展項目，因此有關地點範圍內所有現有樹木(2 533 棵樹)無可避免會被砍伐。移植樹木的可行性已予探討。儘管如此，基於用地狀況，大部分現有樹木均位於斜坡上，且一般都是形態和狀況欠佳，因此不適合進行移植。經檢討後，預計這些樹木即使成功移植，存活率也會低。作為緩解措施，已擬備補償種植方案，務求在切實可行的範圍內達到 1：1 的補償種植比率(以數量計)。至於位於發展用地界線以外的現有樹木，已確認不會受到影響。

47. 主席補充說，根據過往經驗，在斜坡地形和日照不足的地點保留樹木，的確有困難，亦令保留大樹的可行性變得複雜。儘管如此，項目團隊或有機會在環境影響評估研究中探討其他綠化形式，例如闢設草地或種植灌木，以提升環境及生態價值。

交通影響和行人連接

48. 關於可能造成的交通影響和行人連接方面，一些委員觀察所得如下：

- (a) 明白到該項目旨在減輕東九龍現有的交通壓力，以及必需採用「鐵路加物業」模式才可為項目提供資金，但有意見關注，擬建約 9 000 個住宅單位並帶來約 24 000 人的額外人口，會否令現時的交通情況惡化，尤其是該區一帶所承受的交通壓力已經相當嚴重；

- (b) 有意見關注，倘當局沒有對住宅單位數目施加限制，所增加的人口可能對交通造成負面影響。這是因為目前的交通及運輸影響評估是以假定平均單位面積為 50 平方米為依據，由於此假定面積可於詳細設計階段修改，可能會導致入住的人口更多；
- (c) 政府有沒有任何指引規管發展項目內的住宅單位數目，以確保有效應對技術評估所發現的任何重大影響，尤其是與交通有關的影響；以及
- (d) 居民對行人連接網絡的看法為何。

49. 路政署總工程師朱敦瀚先生借助一些投影片作出回應，表示已進行交通及運輸影響評估，評估對周邊交通網絡造成的交通及運輸影響。為改善周邊地區的交通流動情況，已建議採取多項緩解措施，包括在秀茂坪道／寶琳路交界處(J7)、寶琳路／安愉道／通往擬議發展的連接路交界處(J10)和寶琳路／翠琳路／馬游塘路交界處(J11)的路口改善工程，以及在寶琳路兩旁闢設路旁停車處。在落實該項目及擬議道路改善措施和行人連接計劃後，擬議發展不會對區內的道路網絡造成負面的交通影響，亦不會令目前的行人環境變差。

50. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士補充指，擬議的東九龍運輸系統和擬議緩解措施能提升該區的整體運輸承載力，足以容納額外人口預計帶來的交通流量，使交通擠塞的情況得以紓緩。此外，預料假設的每單位人口數值會因應單位面積改變而有所調整。換言之，面積單位較小，每單位人口相對亦會較少，所以即使單位數目增加，預計總人口亦應該不會顯著上升。因此，相關評估結論合理，因為這些評估已經考慮到擬議發展所帶來的人口增長可造成的最壞情況。另外，相關政府部門會在擬議發展參數有重大轉變時，要求進行相關技術評估，包括交通及運輸影響評估和供水影響評估。

51. 主席補充說，單位面積為 50 平方米的假設只屬平均數字，在詳細設計階段仍有可能出現不同面積的單位組合，視乎當時的市場情況而定。另外，在落實該項目時，不同政府部門會透過既定機制作出檢視，確保有關發展不會在技術上造成負面影響。

52. 規劃署高級城市規劃師／九龍李玉倩女士借助一些投影片，闡述有關發展與周邊地區之間的擬議行人連接網絡。鑑於位於主地盤的擬議馬游塘車站暨車廠計劃設於主水平基準上 135 米的水平，該項發展會設有便利的連接通道方便公眾出入，當中包括一條橫跨寶琳路的行人天橋，連接主地盤和北面地盤，以及在安愉道的地面過路處，連接安達臣道石礦場發展計劃和北面地盤。除此之外，擬議發展亦會設有 24 小時開放的無障礙行人通道，當中包括行人天橋、行人道和垂直升降機系統，使行人可直達寶達邨、將軍澳隧道巴士轉乘站，以及擬議發展的零售商店、社區設施及休憩用地。另外，亦建議在主水平基準上 120 米水平的有蓋休憩用地設一出口，使現時連接東面馬游塘村的行人路可繼續使用。

其他

53. 關於上蓋發展的公共地方管理事宜，委員對日後公契下個別擁有人的權益表示關注，他們亦關注泊車位會否豁免計入總樓面面積。規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士回應說，招標文件或地契的相關細節須視乎當局在稍後階段諮詢相關政府部門及持份者後才可確定。另外，將訂立公契管理日後個別擁有人的權益，包括與公共地方相關的權益。根據聯合作業備考第四號：發展管制參數地積比率／總樓面面積，在決定附屬停車場是否計入總樓面面積時，會遵照屋宇署的做法計算總樓面面積及給予總樓面面積豁免。

總結

54. 主席總結說，委員普遍支持對分區計劃大綱圖作出的擬議修訂，主要涉及把有關用地改劃為「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共運輸設施」地帶，建築物高度限為主水平基準上 290 米。為在申述階段回應委員的意見並作出更清楚的解釋，主席建議項目團隊提供更多有關在會議上討論事項方面的資料，包括視覺影響、善用用地，以及有關進行擬議發展的需要及規模方面的理據。倘小組委員會同意擬議修訂，分區計劃大綱草圖將會在憲報刊登以供公眾查閱，為期兩個月。如收到任何申述，便會提交城規會，以供考慮。

55. 經商議後，小組委員會決定：

- 「(a) 同意對《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》作出的擬議修訂，以及載於文件附件 II 的《觀塘(北部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/15A》(展示時會重新編號為 S/K14N/16)及載於文件附件 III 的《註釋》，適宜根據《城市規劃條例》第 5 條展示；以及
- (b) 採納載於文件附件 IV 的《觀塘(北部)分區計劃大綱草圖編號 S/K14N/15A》(展示時會重新編號為 S/K14N/16)的經修訂《說明書》，以說明城市規劃委員會(下稱「城規會」)就該分區計劃大綱圖上各土地用途地帶所訂的規劃意向和目標，而該經修訂的《說明書》會連同該分區計劃大綱圖一併公布，以供查閱。」

56. 委員備悉，按照一般做法，在根據條例公布分區計劃大綱草圖前，城規會秘書處會詳細檢視草圖，包括其《註釋》及《說明書》(包括上文第 38、40 和 41 段所提及為回應委員關注的事項而擬備的內容)，如有需要，會作微調。若有重大修訂，會提交城規會考慮。

[會後註：分區計劃大綱圖的《說明書》第 9.6.7 段已作出修訂，以回應委員對車廠的外露支柱及其以下空間的緩解措施，以及對其以下空間的使用情況提出的關注。該段修訂如下：

「有關用地的最高建築物高度限制為主水平基準上 290 米。為顧及大上托的山脊線，並考慮到毗鄰「安達臣道石礦場發展計劃」發展項目、寶達邨及馬游塘村的建築物高度輪廓，有關發展項目的建築物高度輪廓須由北至南，由西至東逐漸遞減，以配合地形環境及鄉村特色，~~並須沿觀景廊建設較低矮的建築物，以盡量減少阻擋景觀並提高開揚度。~~**沿觀景廊而建的建築物高度須較低矮，以盡量減少阻擋東九龍半島的景觀並提高開揚度。**此外，建築物高度輪廓應展現變化，以增添視覺趣味。適當的城市設計和景觀處理應予以採用，以減輕可能因車廠的外露支柱及其以下空間可能造成的視覺影響，並應評估利用該空間的可能性。此外，有關發展項目的布局須充分考慮將擬議的馬游塘車站暨車廠與此地帶內的

商業及住宅用途、社會福利設施和休憩用地，以及與毗鄰發展項目之間的妥善融合、連接及可達性。」]

[主席多謝政府的代表和顧問出席會議。他們此時離席。]

[會議小休五分鐘。]

[葉頌文博士在休會期間離席。]

[高級城市規劃師／九龍馮智文先生，以及城市規劃師／九龍葉嘉泳女士此時獲邀到席上。]

第七屆觀塘區議會
第九次全會會議記錄

日期： 2025 年 4 月 28 日(星期一)

時間： 下午 2 時 30 分至 5 時 58 分

地點： 九龍觀塘觀塘道 392 號創紀之城 6 期 20 樓 05-07 室
觀塘民政事務處會議室

主席

何立基先生, JP

議員

余邵倫先生

余敏先生, MH

余嘉明先生

吳承華先生

吳庭鋒先生

呂東孩先生, MH

李淑媛女士

李嘉恒先生

房逸君先生

林峰先生, MH

林瑋先生

金堅女士

柯創盛先生, MH

洪錦鉉先生, MH

馬軼超先生, MH

張姚彬先生

張培剛先生

張琪騰先生, MH

梁思韻女士

符碧珍女士, MH

許有為先生

連浩民先生, MH

陳耀雄先生, MH

曾榮輝先生

程海欣女士

馮韻斯女士

黃春平先生, MH, JP

黃啟桑先生

楊莉瑤女士

詹寶瑜女士

劉嘉華先生

歐陽均諾先生

諸樂為女士

鄧咏駿先生

鄭強峰先生

賴永春先生, MH

簡銘東先生, MH

譚肇卓先生

關堅榮先生

龐智笙先生

列席者

陳慧珍女士

張家朗先生

錢曾璐總警司

謝翠恩總警司

邵凌峰先生

譚文海先生

鍾玉明先生

觀塘民政事務助理專員(1)

觀塘民政事務助理專員(2)

警務處觀塘警區指揮官

警務處秀茂坪警區指揮官

警務處觀塘警區警民關係主任

警務處秀茂坪警區警民關係主任

土木工程拓展署高級工程師/1(東)

李蒞女士	房屋署高級屋宇保養測量師/東九龍
廖健威先生	運輸署總運輸主任/九龍 2
羅潔娜女士	食物環境衛生署觀塘區環境衛生總監
梁保華先生	社會福利署觀塘區福利專員
張綺美女士	康樂及文化事務署總康樂事務經理(九龍)
吳見青女士	康樂及文化事務署觀塘區康樂事務經理
蕭琇瓊女士	康樂及文化事務署觀塘區副康樂事務經理(分區支援)
周德心女士	觀塘民政事務處高級行政主任(地區管理)
馮志文先生	觀塘民政事務處高級聯絡主任(1)
易慧思女士	觀塘民政事務處高級聯絡主任(2)
鄧俊明先生	觀塘民政事務處高級聯絡主任(3)
葉玉薇女士	觀塘民政事務處高級聯絡主任(4)
向世祐先生	觀塘民政事務處一級行政主任(區議會)(署任)

秘書

周立根先生	觀塘民政事務處高級行政主任(區議會)
-------	--------------------

應邀出席者

朱敦瀚先生	路政署總工程師/鐵路拓展 2-1	議項 II
張煒綸先生	路政署高級工程師/鐵路計劃(3)	
蔣頌新先生	路政署高級工程師/特別職務(2)	
賴灼華女士	路政署工程師/技術服務(3)	
黎萬寬女士	規劃署九龍規劃專員	
李玉倩女士	規劃署高級城市規劃師/九龍 5	
吳佩珊女士	規劃署城市規劃師/九龍 4	
陳惠芬女士	奧雅納-建盛(亞洲)顧問聯營項目經理	
梁子揚先生	奧雅納-建盛(亞洲)顧問聯營項目主任	
劉志堅先生	奧雅納-建盛(亞洲)顧問聯營項目主任	
梁翠霞女士	廉政公署首席廉政教育主任/九龍及西貢	議項 III
蔡志敏女士	廉政公署高級廉政教育主任	

主席歡迎各位議員和政府部門代表出席第七屆觀塘區議會(下稱「區議會」)第九次全會會議。

2. 主席表示，是次會議沒有收到議員的缺席申請。

議項 I—通過上次會議記錄

3. 第八次會議的會議記錄並無修訂，獲得通過。

議項 II – 擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統項目及擬議修訂《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》
(觀塘區議會文件第 11/2025 號)

4. 主席歡迎路政署總工程師/鐵路拓展 2-1 朱敦瀚先生、高級工程師/鐵路計劃(3)張煒綸先生、高級工程師/特別職務(2)蔣頌新先生及工程師/技術服務(3)賴灼華女士；規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士、高級城市規劃師/九龍 5 李玉倩女士及城市規劃師/九龍 4 吳佩珊女士；奧雅納-建盛(亞洲)顧問聯營(下稱「顧問公司」)項目經理陳惠芬女士、項目主任梁子揚先生和劉志堅先生，向議員匯報擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統(下稱「集體運輸系統」)項目的最新進展和擬議修訂《觀塘(北部)分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》的詳情。

5. 路政署及規劃署代表介紹文件。

6. 議員支持興建集體運輸系統，並提出意見及查詢如下：

6.1 譚肇卓議員讚揚政府提出興建集體運輸系統以解決觀塘上坡地區的交通擠塞問題。他指擬議的彩雲站(下稱「彩雲站」)鄰近彩興路，該區於多年前仍未發展，現時已建有學校、居者有其屋和即將入伙的簡約公屋。他建議於彩興路的簡約公屋項目設置行人天橋連接至下坡位置，以便居民前往彩雲站。他亦建議於擬議的彩興路私營房屋發展項目增建行人天橋連接至彩雲站，除可便利附近的居民和學校的師生外，亦可增加該私營房屋發展項目的吸引力，提高政府在拍賣相關用地時的收入。

6.2 符碧珍議員希望集體運輸系統儘快落成，以便利居民出行。此外，她提出以下意見：(i)擬議的順利站(下稱「順利站」)接近民居，雖然地點便利，但不少居民對車站可能引發的噪音、私隱和塵埃等問題表示擔憂。她指車站所處的地段交通繁忙，車站旁有巴士總站及數座住宅樓宇；居民建議將順利站設置於福德伯公廟旁，該地點除便利附近居民外，亦能錯開現有建築物的密集分布，減輕相應影響；(ii)安泰邨的上坡地區有多個房屋發展項目即將入伙，預計有大量居民入住，因此她建議在安泰邨的行人天橋 KF142 加建扶手電梯。此外，她建議行人天橋 KF142 連接至現時順利邨平台的行人天橋；(iii)她希望擬議的順安站(下稱「順安站」)會採用符合該站地點的名稱，因順安站並非處於順安邨；(iv)擬議的秀茂坪站(下稱「秀茂坪站」)距離秀茂坪邨較遠，

與原本承諾的周邊 500 米範圍存在差距。她希望調整該站的位置，以便利附近居民。

- 6.3 張培剛議員希望集體運輸系統在行政和招標等程序上進一步壓縮流程，以期儘快落實工程，確保於預期的 2033 年或之前完成。此外，他提出以下意見：(i)他認為集體運輸系統在節省成本之餘，亦須考慮項目的長遠發展。現時項目的設計利用不少現有的行人天橋作為接駁設施，以連接附近屋苑至車站，在繁忙時間容易出現大量乘客等候升降機的情況。他建議除增建升降機外，應同時加裝扶手電梯，以進一步提升行人通達性；(ii)他指出秀茂坪站與秀茂坪區內多個屋邨例如秀茂坪南邨、曉麗苑和秀茂坪邨等的大部分座數距離甚遠，步行距離需時超過 15 分鐘，對居民尤其是長者十分不便。因此，他建議增設連接至秀茂坪站的設施，例如在秀茂坪邨秀樂樓後方加建升降機，及在秀茂坪商場和秀茂坪街市等地點增建連接至秀茂坪站的設施；(iii)他表示觀塘區不少居民屬於草根階段，因此希望集體運輸系統的票價定於居民可以負擔的水平，並多提供乘車優惠，以減輕居民交通費用的負擔；(iv)他提到擬議的馬游塘站(下稱「馬游塘站」)和車廠及其毗鄰的用地，現建議改劃用途以興建住宅，預計新增 8 900 個單位及約 24 000 名居民。他希望相關部門如規劃署、路政署和運輸署等儘早提供方案，以解決將來因該處新增人口而導致寶琳道和秀茂坪道交通擠塞的情況。
- 6.4 張琪騰議員讚揚路政署和規劃署用心地制定集體運輸系統的建議方案。他認為建議方案大致能回應區內居民的訴求，並提出以下意見：(i)他指港鐵觀塘線的高架重型鐵路產生不少噪音，但現時難以加建設施去解決問題。有見及此，他建議在集體運輸系統加設隔音屏障，雖然會提高成本，然而從長遠發展角度至言，此舉有助紓緩將來系統啟用後的噪音問題；(ii)他提到鯉魚門的發展迅速，入住該區的居民人數將大幅增長。他得悉項目計劃興建行人隧道連接擬議的油塘東站(下稱「油塘東站」)至港鐵油塘站，因此建議同時興建行人隧道連接鯉魚門至港鐵油塘站，以便利整個油塘區包括鯉魚門的居民通行；(iii)他提及集體運輸系統沿線有不少新建房屋項目，包括馬游塘和碧雲道等，查詢系統的客運承載能力能否應付新增居民的出行需要；(iv)他查詢項目會否包括增建社區設施的方案。
- 6.5 洪錦鉉議員讚賞集體運輸系統項目的建議方案符合觀塘區居民的需求，並提出以下意見：(i)他建議增建連接設施以便居民由寶達邨前往寶琳路，例如在寶達邨達峰樓的垃圾收集站旁興建扶手電梯和升降機以連接至馬游塘站；(ii)他指出順安站毗鄰順天邨和安泰邨，並非在順安邨旁，因此建議重新審視命名該站的方式；(iii)他建議集體運輸系

統的走線應考慮未來的發展需求，例如延伸至慈雲山、將軍澳和整個油塘區等。

- 6.6 吳承華議員認同剛才數位議員所表達的意見，促請路政署和規劃署作出跟進。
- 6.7 李嘉恒議員讚揚路政署用心聽取居民意見，以制定現時能滿足居民需求的建議方案。他期望政府部門在籌備其他基建項目時，可借鑑集體運輸系統的經驗，更人性化地推行相關項目。此外，他提出以下意見：(i)他指彩雲站鄰近的三彩區有多個新建房屋發展項目，建議在現時的車站設計中預留位置接駁至該等房屋項目；(ii)他得悉集體運輸系統將以「建造、營運及移交」(即 Build-Operate-Transfer，下稱「BOT」)的形式興建，建議系統分階段通車，使居民能夠在部分路段早日享用便捷服務；(iii)他詢問政府會否設定機制以監察票價的調整。他指出之前以 BOT 模式營運的項目中，政府參與決策的程度較為不足，故建議在集體運輸系統的合約條款中加強相關監管。
- 6.8 黃春平議員感謝路政署等政府部門多年來致力改善觀塘北分區的交通問題。他對集體運輸系統的建議方案表示歡迎，認為可解決部分居民的出行需求，但他也指出對於有接近五萬名居民的秀茂坪邨和秀茂坪南邨而言，現時擬議的走線在便利性上仍存在不足，因此希望相關部門進一步改善當區的交通配套。此外，他建議於秀茂坪道連接至秀茂坪站的升降機旁，增建升降機或扶手電梯連接至秀茂坪邨秀樂樓，以便利居民前往車站。他回顧自己於 2012 年首次提出興建港鐵的觀塘北支線，此前政府曾提出興建東九龍鐵路系統；隨著現時政府計劃推展集體運輸系統，他仍會堅持爭取興建港鐵觀塘北支線，讓列車可於地底運行以解決噪音和運載能力不足等問題，亦能更有效地改善當區的交通便利性。
- 6.9 簡銘東議員讚揚政府在制定集體運輸系統建議方案的過程中，一直透過不同途徑包括舉辦工作坊等廣泛徵求和收納市民意見，致使擬議的走線更貼近居民的需求。他欣悉擬議的藍田北站(下稱「藍田北站」)可便利藍田上坡地區的居民出行，而順安站鄰近聯合醫院，為區內居民提供除了巴士和專線小巴以外可前往聯合醫院的公共交通路線。此外，他提出以下意見：(i)他建議於藍田東區的屋苑例如廣田邨、康雅苑等地點興建升降機及無障礙通道接駁至油塘東站，以便利居民前往車站；(ii)他指目前的設計方案中，馬游塘站經寶琳路通往將軍澳道均沿用原有道路。他建議在方案中增設連接至馬游塘上坡地區的道路，同時擴闊由將軍澳隧道旁的連德道十字路口通往馬游塘堆填區的路段，將來可分散車流以增加當區的通達性；(iii)他估計有不少居民會

乘坐集體運輸系統前往聯合醫院，當中不乏長者，因此希望每個車站加強其無障礙設施，尤其是藍田北站。

- 6.10 余邵倫議員讚賞政府積極聽取市民的意見，以制定集體運輸系統的建議方案，並在擬議的走線中增設藍田北站，相關方案得到不少居民的支持。他亦提出以下意見：(i)他指藍田北站雖然設於碧雲道，但走線會經過連德道，而連德道現正進行道路改善工程，他希望相關部門協調兩項大型工程，以減少工程對附近居民的影響；(ii)他欣悉順安站鄰近聯合醫院，預期不少藍田區的居民會乘坐集體運輸系統前往聯合醫院。因此，他建議於該區加設另外一個車站，或增建連接設施接駁該區至藍田北站或油塘車站；(iii)他希望集體運輸系統啟用後，在不影響其服務質素的前提下，向居民提供票價優惠。

7. 路政署代表的綜合回應如下：

- 7.1 關於彩雲站：路政署表示按照現時的設計，彩雲站將建於彩雲(一)邨旁的斜坡，並會從車站興建行人天橋橫跨新清水灣道連接至彩興路，以便簡約公屋和擬議的私營房屋發展項目等居民前往車站。至於議員建議在彩興路加建接駁設施通往簡約公屋項目，署方會認真考慮相關建議；如署方認為可行的話，會與房屋局進行商討。
- 7.2 關於加快推行項目：署方表示於去年已就項目研究申請撥款，並將儘快完成集體運輸系統的設計，過程中會收集持份者和居民的意見。署方已同步進行相關的法定程序，包括為鐵路走線方案刊憲、進行環境影響評估和車廠用地改劃申請。署方為加快進度，會盡量在每個階段壓縮流程。署方亦會在工程的標書中加入條款，鼓勵可加快工程進度的方案，例如「組裝合成」建築法。
- 7.3 關於順利站：署方表示集體運輸系統設計擬於公共屋邨及屋苑附近設置車站，以便利居民。在緩解噪音方面，署方會根據相關的環境保護條例，在有需要時增設隔音屏障。至於居民私隱方面，署方表示在去年收集集體運輸系統的意向書時，已在探討不同交通運輸系統如何運用新科技以保障私隱度，例如內地的雲巴智軌已利用最新技術保障居民私隱，在列車近距離駛過民居時將車窗變為不透明，待列車駛過民居後才將車窗變回透明。
- 7.4 關於接駁至擬議車站的設施：署方備悉議員就擬議車站的接駁設施所提出的建議，例如將行人天橋 KF142 連接至順利站。署方會就着如何更好地連接車站至附近屋苑，與相關部門例如房屋署等進行商討。

- 7.5 關於順安站：署方備悉議員就車站名稱的意見，會詳細審視如何設定車站名稱以反映其實際位置。
- 7.6 關於秀茂坪站：署方表示秀茂坪站主要服務秀茂坪邨、安達邨和上坡的安達臣發展區，範圍較廣，現時設站的位置對部分居民而言便利性較低，因此署方會優化現時的行人連接系統，考慮加建升降機或扶手電梯連接至車站。
- 7.7 關於節省成本：署方表示興建集體運輸系統的目的是服務市民，會以「當用則用」的原則推行項目，例如建議興建藍田北站以更好地服務當區居民。
- 7.8 關於票價：署方表示釐定票價時會考慮不同因素，包括公眾可以接受和負擔的水平，以及營運者長遠的財務可持續性。
- 7.9 關於延伸方案：署方表示會儘快落實集體運輸系統由擬議的彩虹東站(下稱「彩虹東站」)至油塘東站的主要走線，然後會逐步研究市民所建議的延伸路線的可行性，例如慈雲山線等。
- 7.10 關於載客能力：署方審閱不同意向書所建議的交通運輸系統時，已將載客能力納入考量，並諮詢多家供應商以確認該等系統能否符合相關要求。署方針對集體運輸系統需要爬坡的情況，不僅考慮爬坡和下坡性能，亦十分重視其載客能力。署方的顧問團隊會進行詳細的客流分析，依據各站出入口的人流分布以評估不同系統的適配性。
- 7.11 關於寶達邨：署方表示擬議的寶達站(下稱「寶達站」)將建於寶達邨內的斜坡地段，該站將設置升降機連接寶達邨的地下位置。此外，署方表示按照現時規劃，寶達站將興建行人連接設施連接至寶琳路及安達臣發展區的現有行人天橋升降機塔附近，以方便該區居民前往寶達站。
- 7.12 關於分階段通車：署方回應議員建議集體運輸系統分階段通車的安排。署方表示備悉相關建議，並透露已透過邀請意向書向各系統供應商進行諮詢，大部分供應商均具備實現分階段通車安排的能力。因此，署方會考量分階段通車的可行性。
- 7.13 關於連德道的工程項目：署方表示已與土木工程拓展署(下稱「土拓署」)聯繫，得悉土拓署於連德道所進行的道路工程將於集體運輸系統施工前完成。署方會繼續與土拓署協調雙方工程的施工進度，避免同時施工，以期減輕對附近居民的影響。

7.14 關於在藍田北站和油塘車站之間增設車站：署方備悉於藍田北站和油塘車站之間增設車站的建議。署方表示當前規劃以 500 米作為服務範圍的參考標準，力求使區內多數居民能夠步行前往車站。根據署方的資料，廣田邨和康柏苑有部分座數位於車站 500 米範圍內；至於其他部分，署方會研究如何完善接駁至車站的行人連接設施，其中一個方案是沿著碧雲道的現有行人路前往油塘車站，另一個方案則是經興建中的「油塘碧雲道公營房屋發展」行人通道和天橋前往油塘車站。署方指該處可增設車站的位置不多，其中曾考慮過的位置包括將軍澳—藍田隧道口附近，但預計建造車站所需的地基工程太接近隧道結構，因此相關工程將涉及不少技術困難。

8. 規劃署代表的綜合回應如下：

8.1 關於接駁設施：規劃署備悉議員的建議，會與路政署保持緊密溝通，研究如何接駁車站如彩雲站至附近的擬議私營房屋發展項目。

8.2 關於增建社區設施：署方表示集體運輸系統將改善沿線地區的交通和行人網絡。若擬議車站的上蓋有進一步發展，署方會積極爭取提供合適設施，以更好地支援當區居民及配合未來的發展。

8.3 關於馬游塘：署方備悉議員關注馬游塘的發展，尤其是交通方面。署方指從整體規劃至言，集體運輸系統將有助分流當區市民的乘車需求，為他們提供更多選擇。此外，署方會就車站上蓋的發展進行詳細評估，並配套合適的設施，以確保交通流暢。在改善交通方面，相關部門已考慮優化多個重要路口，包括安愉道和寶琳路通往馬游塘的主要發展地段，以及附近的秀茂坪道等，以確保新發展能與現有交通網絡順利銜接，避免對區內造成不可接受的負面影響。

9. 議員接着提出的意見及查詢如下：

9.1 賴永春議員欣悉集體運輸系統可改善觀塘上坡地區的交通狀況。他提到路政署表示會委託顧問公司研究人流分布，建議應用先進科技進行相關研究，以確切了解當區居民的需要。若集體運輸系統的運載能力不足，居民會轉為使用其他交通工具。另一方面，他建議運用人工智能以更精準地管理集體運輸系統的運行情況，並實時向居民提供相關資訊。

9.2 劉嘉華議員樂見集體運輸系統的建議方案。他提到項目預計於 2027 年完成諮詢階段，然後進入 6 年的建築期，預計於 2033 年竣工；然而迄今仍未選定項目的營辦商，加上其他不確定的因素，他擔憂項目

未必能如期於 2033 年竣工。因此，他希望相關部門明確公布各自所負責的工程內容、何時啟動工程和預計完工日期，以便議員就工程提供意見並同時監察工程進度，目的是確保各項工序有條不紊地推進，項目最終如期於 2033 年完工。

9.3 余嘉明議員表示支持集體運輸系統，希望相關工程儘快開展。

9.4 黃啟桑議員支持路政署修訂的走線。他指由油塘前往聯合醫院的專線小巴班次較為疏落，而順安站則鄰近聯合醫院，可便利油塘居民將來乘坐集體運輸系統前往聯合醫院。此外，他欣悉油塘東站將分別於高超道和鯉魚門道設置出入口，認為相關設計不僅便利現時油塘的居民，也為碧雲道將來新增的人口提供便利的交通接駁。另一方面，他指工程開展時會面臨很多技術層面的挑戰，例如在狹窄的鯉魚門道和高超道安裝橋墩或許會對行車產生影響，而新建的高架天橋可能對附近學校和居民帶來噪音或安全隱患，他促請相關部門就此作出周詳的規劃。他認為鯉魚門延伸方案能改善當區的旅遊和交通聯繫，有助提升集體運輸系統的經濟效益。他建議相關部門實地考察鯉魚門以更好地規劃當區發展，並重點考慮上述延伸方案的可行性。

9.5 楊莉瑤議員樂見集體運輸系統的最新走線修訂方案，認為新增的藍田北站能便利藍田上坡地區的屋邨包括德田邨、藍田邨和興田邨的居民出行，惟藍田的其他屋苑如廣田邨、康雅苑、康柏苑等居民未能直接受惠。她指出碧雲道一帶的房屋發展項目將興建接近三千個單位，常住人口超過一萬人。有見及此，她建議有關部門積極考慮在藍田北站和油塘東站之間增設廣田站；儘管建築成本高昂，但增設該站可完善整條路線和提升系統的效益。另一方面，她指出藍田北站和油塘東站的選址涉及休憩設施的用地，例如藍田公園內的五人足球場和高超道的休憩花園，可能影響部分休憩設施。她詢問有否重置該些休憩設施的方案，包括未來的選址及具體規劃，以達至居民對交通配套和休憩設施需求的平衡，並確保工程能順利推進。她希望集體運輸系統的工程不會遲於 2033 年竣工，讓居民儘早受惠。

9.6 龐智笙議員感謝路政署連月來就集體運輸系統進行地區諮詢。他指康雅苑、康柏苑和康田邨等屋苑的部分居民反映該系統未能直接惠及他們，因此希望相關部門積極探討如何解決該些屋苑一帶的交通問題。此外，他指出集體運輸系統的路線主要連接觀塘北和觀塘東南兩大區域，總人口約三十二萬，若採用現時政府所提出的高架鐵路系統，他希望相關部門審慎考慮其運載能力是否足夠應付居民的需求。他特別提到由油塘東站連接至港鐵油塘站的行人隧道，促請相關部門詳細地規劃該段行人隧道的容量，避免由觀塘上坡地區經油塘東站前往港鐵

油塘站時遇到阻塞的情況。他亦希望相關部門研究延伸方案，探討如何將集體運輸系統接駁至油塘的工業區和近海濱的地區，以促進油塘區的整體發展。

- 9.7 柯創盛議員對集體運輸系統表示歡迎。他讚賞相關部門務實地收集各界意見及致力推動官商民共同參與，從而使擬議的走線更符合用家需要。他提出以下意見和建議：(i)對於接近 7 公里長和包括 9 個車站的走線，他建議應詳細檢視車站的暢達性並優化接駁的設施。具體而言，可考慮延長接駁的扶手電梯和設置有蓋通道，務求便利居民；(ii)票價的制定須以市民的負擔能力為依據，可考慮採用分段收費；(iii)他強調加快工程進度的重要性，務求不遲於 2033 年前完工。他建議在未來的招標文件中引入有關加快施工進度的條款，要求投標者提出具體的加速方案，作為考核的重要評分標準；(iv)他希望相關部門積極考慮在藍田北站和油塘東站之間增設車站，藉此惠及不少在藍田依山而建的學校和社福設施，以及當區現時約兩萬的常住人口和預計新增的一萬人口。
- 9.8 呂東孩議員讚揚路政署通過舉辦多場研討會以充分收集區內居民和議員的意見，亦樂見該署採納他早前所提出的建議，包括順安站的選址、增設藍田北站和連接油塘東站至港鐵油塘站的行人隧道。惟他希望路政署在推展主要走線時，亦會同時研究延伸方案至鯉魚門和油塘工業區及在藍田的廣田邨和康柏苑附近設站，以便利更多居民。另一方面，他關注接駁油塘東站至港鐵油塘站的行人隧道將來會否全天候開放，以讓附近居民於凌晨時分亦可使用。
- 9.9 林峰議員支持興建集體運輸系統。他希望進一步了解項目中有關智慧和綠色的資料，包括項目用料和設計上的具體要求和標準，與及項目如何與周邊環境互相協調等。另一方面，他支持馬游塘車廠上蓋的擬議私營房屋發展項目，但憂慮集體運輸系統未能應付該處新增人口的負荷。他希望有關部門仔細研究相關問題，以及如何更好地發揮項目的經濟效益。
- 9.10 陳耀雄議員感謝相關部門就集體運輸系統的設計作出調整，例如將順安站的位置移至更靠近聯合醫院，以及新增藍田北站。他理解基於技術考慮，項目須將走線移入隧道以連接藍田北站和油塘東站；然而，沿途的多個屋苑包括德田邨等並不鄰近上述兩個車站。因此，他希望路政署考慮在上述兩站之間再增建車站，以便利藍田區的居民。另一方面，他關注集體運輸系統所定的票價是否合理。

- 9.11 林瑋議員希望集體運輸系統除興建升降機外，亦會興建扶手電梯作為接駁設施。他提到安泰邨的兩條行人天橋 KF142 和 KF143 建有的升降機，因為經常故障而影響居民出行。他希望路政署在規劃車站的接駁設施時，可考慮設置多於一部升降機或扶手電梯以分流乘客，為居民帶來更大便利。
- 9.12 許有為議員支持集體運輸系統。他指沿着走線由順安站前往秀茂坪站為斜坡，而這片斜坡上方是一塊平地，他建議利用該塊平地去改善安達邨和安泰邨泊車位不足的問題。此外，他得悉附近正計劃興建有蓋行人通道，希望相關部門協調有蓋行人通道和集體運輸系統的工程，從而有效地改善安達邨和安泰邨之間的通達性。此外，他建議在秀茂坪站未建有上蓋的通道加建上蓋。
- 9.13 曾榮輝議員表示不少居民期待集體運輸系統儘快通車。他希望項目可採取分階段通車的方案，以期可於 2033 年之前投入服務。此外，他指順安站原設於順安邨附近，現時改為設置於順天邨旁，因此建議在車站加建接駁設施，例如連接安泰邨和順安邨天橋的設施，藉以便利順安邨和安泰邨的居民前往車站。他亦建議多建設扶手電梯，以更有效率地運載乘客出入車站。另一方面，他提到項目中的車廠發展用地建築物高度高達主水平基準上 290 米，建議評估會否產生「屏風效應」。此外，他建議集體運輸系統加入觀光設施，例如設置觀光列車，以提升乘客的體驗和帶動地區經濟。
- 9.14 房逸君議員詢問項目中的賣地和興建集體運輸系統會否於同一時間招標。他亦問及如果擬議的私人住宅發展項目招標情況不理想，會否影響集體運輸系統延遲動工。
- 9.15 余敏議員支持集體運輸系統。鑑於項目以智慧和綠色為核心理念，他詢問在系統設計及施工階段，可如何進一步提升環保效益，確保真正落實可持續發展。此外，他指施工期間會產生噪音，建議採用更完善的隔音設施，減少對社區的影響。
- 9.16 程海欣議員表示有不少長者居於碧雲道一帶包括康柏苑，他們希望可乘坐集體運輸系統到順安站以前往聯合醫院。她希望項目考慮在藍田北站和油塘東站之間增建車站，以便利藍田上坡地區的居民乘車。
- 9.17 關堅榮議員支持項目的走線方案。他提到文件中顯示油塘東站的地面出入口，並未有顯示升降機或扶手電梯的位置。他希望有關部門在規劃油塘東站時，會根據車站周邊環境、預期人流和未來發展需求等，提供適切的行人配套設施。

- 9.18 馮韻斯議員讚賞集體運輸系統的走線方案在東西兩邊均連接至港鐵觀塘線的車站，更便利居民出行。她希望彩虹東站與港鐵彩虹站建設便利和無障礙的接駁設施。
- 9.19 鄧咏駿議員建議於項目中增加旅遊元素，例以設計獨特外型的列車，或者在車站增加東九龍的特色。他亦問及項目的規劃中會否提供生態補償方案。
- 9.20 張姚彬議員歡迎經修訂的走線，認為可協助紓緩港鐵觀塘線在繁忙時間的運輸壓力。惟他指部分走線位於觀塘上坡地區，列車所途經的架空路段十分接近民居，容易對附近居民造成噪音滋擾。因此他希望項目會加建隔音屏障或採用全封閉式的線路設計，以減低列車所產生的噪音對附近居民的影響。
- 9.21 李淑媛議員指秀茂坪商場的人流非常集中，不少附近包括曉麗苑的居民經常前往該處，因此希望秀茂坪站可移至更接近商場的位置，或者在現時選址增建如扶手電梯或升降機等接駁設施，以讓附近居民可更便捷地前往車站。此外，她希望順安站建有升降機和無障礙設施以連接至聯合醫院，以便利行動不便人士前往醫院。
- 9.22 鄭強峰議員建議在連接秀茂坪站和順安站之間的架空天橋上設置行人步道，以便居民前往聯合醫院。另一方面，他詢問油塘東站會否如彩虹東站般預留空間以配合將來的發展需要。

10. 路政署代表的綜合回應如下：

- 10.1 關於時間表：署方表示項目現正同步進行各項相關的法定程序，使項目設計階段可以壓縮流程，加快整體步伐。署方在今年進行相關諮詢工作，包括諮詢區議會，以期於明年開始就項目招標及於 2027 年前批出工程合約，承建商隨即進行工程設計和啟動施工。
- 10.2 關於油塘東站的橋墩位置：署方表示項目與過往鐵路項目推展模式不同，會在初步確定各車站的位置等基礎參數後，採用公開招標的方式去遴選項目承辦商及相關系統和施工方案。儘管署方現時已委聘顧問公司制定參考設計，但待完成招標後，中標的承建商可根據參考設計進行優化和調整，所以油塘東站的橋墩位置仍有待確定。
- 10.3 關於在藍田北站和油塘東站之間增設車站：署方備悉議員增設車站的建議。

- 10.4 關於接駁設施：署方表示非常重視接駁設施的位置和方式。以油塘東站為例，該站將會以地下隧道接駁至港鐵油塘站，因此項目的設計會設置升降機，以讓乘客無縫且便利地跨站轉乘。此外，署方會考慮議員的建議，全日開放上述接駁隧道。另一方面，署方備悉議員就車站接駁設施的其他意見，例如連接車站至行人天橋 KF142 和 KF143，並會聯絡其他相關部門作出跟進。
- 10.5 關於票價：署方表示在訂定票價時，首要考慮公眾可接受的水平，以吸引市民選擇使用集體運輸系統。如果票價高昂，將影響市民的選擇。
- 10.6 關於智慧和綠色元素：署方表示集體運輸系統在智慧層面，主要體現於智慧科技的應用，例如按照不同路段的情況而將窗戶調整為非透明或透明狀態，亦會研究無人駕駛的可能性。至於綠色層面，則指系統主要依靠電力驅動，並採用電池技術以降低營運成本和能源消耗，實現綠色能源理念。
- 10.7 關於興建扶手電梯／泊車設施：署方表示如要興建扶手電梯須考量相關地點的空間條件和地形因素。署方備悉議員建議於系統站點位置提供泊車設施，但由於擬議車站的位置空間狹窄，未必具備條件提供泊車設施。另外，署方計劃在車廠用地進行上蓋發展，發展用地內將設置泊車位。
- 10.8 關於順安站：署方備悉議員反映順安站選址與順安邨的距離較遠，表示會與其他相關部門聯繫，研究並跟進具體的行人接駁措施。
- 10.9 關於彩虹東站的無障礙通道：署方會視乎最終採用的方案，以決定如何在彩虹東站連接至港鐵彩虹站的通道提供無障礙設施。
- 10.10 關於馬游塘車廠用地的生態補償：署方表示會根據相關的環境保護條例要求，就馬游塘車廠所涉及的用地制定相應的生態補償措施。
- 10.11 關於噪音：署方針對議員對噪音問題的關注，表示方案採用類似雲巴智軌的系統，其特點是在採用膠輪取代傳統鐵輪，大幅降低車輪與軌道之間產生摩擦時的噪音。此外，由於列車的載客量不高，整體重量會較輕而運行時所產生的噪音亦相對較低。雖然如此，署方理解系統在某些路段較接近民居，因此會繼續與環境保護署(下稱「環保署」)協調，研究並採取必要的降噪措施。
- 10.12 關於在架空天橋旁增建行人路：署方備悉議員建議於架空天橋旁增

建行人路，但表示須視乎最終採用的系統類型，才能研究相關建議的可行性。署方提到若在高架天橋旁增建行人道，可能需要更大型的高架道／車站，增加對周邊民居的視覺影響。

11. 顧問公司代表的綜合回應如下：

- 11.1 關於運載能力：顧問公司表示所採用的交通模型已考慮到不同交通模式的運載能力，包括集體運輸系統、港鐵和路面行走的公共交通等。若發現運載能力不足的情況，交通模型會調整集體運輸系統方案以優化整體交通網絡。

12. 規劃署代表的綜合回應如下：

- 12.1 關於附近地區的發展規劃：規劃署回應議員關注項目與周邊地區發展規劃的協調，特別是剛才提及的油塘區，表示會與路政署就此保持緊密溝通，向其通報項目附近地區的最新規劃發展情況。
- 12.2 關於屏風效應：署方針對馬游塘車廠上蓋的擬議房屋項目可能產生的「屏風效應」問題，表示路政署的顧問公司在進行相關評估，並從空氣和視覺影響方面作出分析。在空氣流通方面，雖然大型建築物難免對現時環境造成一定影響，但由於地盤規模較大，可透過設計調整、建築物間距和與周邊環境的配合以舒緩相關影響。據上述評估結果顯示，該項房屋發展項目不會對附近的環境產生不能克服的負面影響。至於視覺方面，新增的建築物將會改變現有景觀；然而，項目可透過精細的設計，包括樓宇的物料選擇、顏色搭配及座向安排等，有效減低項目對整體視覺的影響。

13. 議員接着提出的意見及查詢如下：

- 13.1 馬軼超議員建議於集體運輸系統特別是馬游塘的擬議私營房屋發展項目中融入特色設計，除可滿足實際需要外，同時可發展成具有旅遊吸引力的基建項目，從而吸引大量遊客，為香港的經濟注入新動力。他憶及前屆區議會曾到訪重慶市並參觀鐵路李子壩站的住宅項目，該項目以住宅功能與旅遊觀光互相結合，成為了世界級的旅遊景點，證明了創新設計在提升空間價值和帶動經濟發展的重要作用。
- 13.2 簡銘東議員指項目工程中將影響沿途的休憩設施，包括藍田公園的五人足球場和油塘高超道休息處，因此要求路政署及康樂及文化事務署（下稱「康文署」）在項目工程完成後，必須另覓適當地點重置該等休憩設施。另一方面，他提到項目雖然屬於輕便鐵路而非重型鐵路，仍

希望規劃署按一般規劃標準以規劃車位數目，以應付新增約 24 000 人口。他指出過往上坡地區的泊車位比例較低，導致周邊違例泊車的問題嚴重，規劃署須引以為鑑。

- 13.3 劉嘉華議員提到政府在規劃項目於 2033 年落成時，應已制定詳細的內部工作計劃，包括各相關部門負責的事項和之間的協調機制、各項工作啟動和完成的時間節點等。他希望相關部門可將項目的進度予以公開，方便公眾進行實時監督，而非事後追查缺漏。同時，他希望在招標過程中加入嚴格的罰款機制，要求承建商必須嚴格按照規定的時間表完成各個環節的工序。他指出工程各項進度環環緊扣，初期工程的延誤必然導致後續進度受阻；因此，他認為通過公開工程進度和加強監察，可使各部門的工作表現得到充份衡量。對進度良好的部門應給予肯定，而對進度不佳的部門須要進行鞭策，避免影響其他部門的工作。
- 13.4 龐智笙議員指儘管新技術可減低列車運行時所產生的噪音，但以順利站、順安站和油塘車站等為例，列車路線與現時民居的直線距離最短只有約 50 米，集體運輸系統建成後仍有可能對附近居民產生噪音滋擾。他認為承建商在施工階段應就各路段的噪音控制作出詳盡計算和安排，並建議在招標文件中明確規定承建商必須採取必要的噪音監測及在受噪音影響較為嚴重的路段加建隔音屏障。
- 13.5 賴永春議員認為雖然集體運輸系統在常規運營中有固定班次；但面對可以預計或突發情況時，應具備調動能力。他舉例指早前啟德體育園舉行大型活動，港鐵啟德站在特定時段內已通過加密班次來應對臨時運力需求。他希望集體運輸系統這個獨立運行的新交通系統，在初期設計時已充分考慮與規劃如何隨時靈活地調整運力，以應對可預計的大型活動或其他突發事件。
- 13.6 符碧珍議員指順利站位於順利邨的中心區域，與民居的直線距離不足 10 米。儘管列車將使用膠輪以減低與車軌摩擦時的噪音，但在近距離下難免對居民的生活產生影響。因此，她建議路政署考慮將順利站設置於順利邨旁的福德伯公廟，該處有足夠位置建站及仍然距離周邊民居 500 米之內，暨能符合規劃要求，亦可減少對附近居民的滋擾。
- 13.7 張培剛議員提到秀茂坪站加建接駁設施至秀茂坪商場和秀茂坪街市的建議，指出上述商場和街市的業權屬於領展。他指現時車站選址在山坡頂端，項目可在秀茂坪商場三樓增設連接天橋或扶手電梯連接至車站；此外，他建議在秀茂坪街市旁的樓梯加裝扶手電梯以連接至車站。他希望相關部門與業權方進行溝通，探討上述建議的可行性。另

一方面，他建議路政署到秀茂坪邨視察，研究在集體運輸系統於秀茂坪道的走線加設隔音屏障，以減輕列車運行時的噪音對秀茂坪邨居民的影響。至於馬游塘的規劃，他建議相關部門在擬訂詳細規劃前，應諮詢區議會以了解當地居民的意見。

- 13.8 張琪騰議員指出馬游塘的房屋項目將迎來約兩萬人口，加上觀塘區未來總人口將增長至超過七十萬，相關部門在規劃上應更具前瞻性。他舉例指油塘區的人口不斷增加，但多番爭取的政府門診診所仍要待2028年才可落成，顯示未來配套宜早作部署，以滿足日益增加的公共服務需求。此外，他提到觀塘區的泊車位一直不足夠的問題，建議在推展項目的工程時，同時考慮在區內適當位置增設泊車設施。另一方面，他轉達市民的建議，在油塘東站連接至港鐵油塘站的行人隧道增設商鋪，從而解決附近碧雲道和高超道缺乏商場的問題，為居民提供便利。

14. 路政署代表的綜合回應如下：

- 14.1 關於增加旅遊元素：路政署備悉議員建議在馬游塘站及其上蓋的車廠加入旅遊元素，表示會研究相關建議會否有助於優化營運管理和提升項目的吸引力。
- 14.2 關於藍田公園的足球場：署方表示項目的隧道入口需設置通風口，而擬建通風口的位置現時為藍田公園的五人足球場。署方透露已與康文署商討相關重置方案，未來將會依據方案重新設置一個規模不低於現時五人足球場的休憩設施。
- 14.3 關於工程進度：署方回應議員就項目能否如期在2033年完工的關注，表示除了於現階段改進系統的設計外，另一關鍵是如何確保承建商能夠按照計劃執行工程。署方認同議員提出的建議，可考慮在招標文件中增加相應條款，若承建商能加快工程進度可予以加分；反之，若未能如期通車則設定罰則。署方會密切監察整個工程進度，並會向區議會適時報告招標結果及之後的工程進展。
- 14.4 關於噪音：署方備悉議員對噪音問題的關注，特別是順利邨和秀茂坪道，表示會進行內部研究和與環保署研究如何改善減噪措施。
- 14.5 關於運載能力：署方表示項目屬於中低運量的交通系統，但在設計標準上已接近重型鐵路，所以在工程規劃中會加入應急機制，以應對突發情況。

14.6 關於秀茂坪商場：署方知悉秀茂坪商場的業權屬於領展，會進一步研究在秀茂坪商場加建接駁設施連接至秀茂坪站。

14.7 關於實地考察：署方樂意與議員到集體運輸系統走線途經的地區進行實地考察，藉此更廣泛地聽取地區意見。

14.8 關於馬游塘：署方表示馬游塘的發展項目包括車廠和擬議的上蓋發展項目，將會設置泊車位。署方會進一步研究在馬游塘的規劃中增加泊車位，並會就此諮詢地區意見。

14.9 關於油塘車站的行人隧道：署方表示行人隧道工程的成本相當高昂，如在隧道內設置商鋪，必定會增加額外挖掘和施工量，因此而增加的工程費用和時間可能會影響工程進度和將來的營運。

15. 顧問公司代表的補充回應如下：

15.1 關於緊急機制：顧問公司指馬游塘的車廠大約位於全條走線的中間位置，在緊急情況或正常運作下均屬十分理想的選址。除了在走線首尾的彩虹車站和油塘車站外，沿線的其他位置亦會增加折返線，以便列車在緊急情況時調頭行駛。

16. 規劃署代表的補充回應如下：

16.1 關於規劃：規劃署備悉議員關注當區的規劃應具備前瞻性，特別是應對新增人口對基礎設施和服務的需求。署方表示會向相關部門轉達議員和居民的意見，以期在適當的地點和時機推動並完善各項配套設施和服務。

17. 主席總結，區議會非常關注集體運輸系統項目，亦提出很多具建設性的意見和建議。他希望路政署及相關部門就着項目的工程進度適時向區議會匯報。

18. 大會備悉文件。

~~議項 III – 2025 至 2026 年度工作計劃~~

~~(觀塘區議會文件第 12/2025 號)~~

~~附件一：觀塘民政事務處~~

(獲通過的會議記錄)

西貢區議會
二零二五年第三次會議記錄

日期：二零二五年五月六日(星期二)

時間：上午十時正

地點：西貢區議會會議室

出席者

馬瓊芬女士, JP(主席)

方國珊女士

王文先生

王水生先生

李天賜先生

李家良先生, MH

李嘉欣女士

周家樂先生

林俊嘉先生

祁麗媚女士, MH

邱少雄先生, MH

邱浩麟先生

俞卓君女士

施彬彬女士

胡雪蓮女士

張美雄先生

張展鵬先生

張萬添先生

莊元苓先生, MH

莊雅婷女士

陳志豪先生

陳健浚先生

陳廣輝先生

陳繼偉先生, MH

陳權軍先生, MH

曾國家先生

溫啟明先生

黃宏滔先生, MH

黃遠康先生

靳彤彤女士

劉啟康先生, MH

鄭宇曦先生

譚竹君女士

西貢民政事務處西貢民政事務專員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

西貢區議員

列席者

林苡晴女士	西貢民政事務處民政事務助理專員(1)	
鄭雪情女士	西貢民政事務處民政事務助理專員(2)	
鄭智榮先生	西貢民政事務處高級聯絡主任(1)	
王惠芳女士	西貢民政事務處高級聯絡主任(2)	
吳偉明先生	西貢民政事務處高級聯絡主任(3)	
許振坤先生	西貢民政事務處高級行政主任(地區管理)	
王翠滢女士	西貢民政事務處一級行政主任(區議會)	
鄭弘毅先生	規劃署西貢及離島規劃專員	
李金容女士	社會福利署黃大仙及西貢區福利專員	
楊鎮波先生	香港警務處黃大仙區指揮官	
麥文禹先生	香港警務處將軍澳區指揮官	
衛家欣女士	香港警務處西貢分區指揮官	
黃建甄女士	香港警務處將軍澳區署理警民關係主任	
曹穎妍女士	香港警務處黃大仙區警民關係主任	
吳秋建先生	土木工程拓展署總工程師／東1	
楊煌彬先生	房屋署高級物業服務經理／西九龍及西貢	
梁佩賢女士	運輸署總運輸主任／西貢及北區	
黎家怡女士	康樂及文化事務署西貢區副康樂事務經理(分區支援)	
李麗嫦女士	康樂及文化事務署西貢區康樂事務經理	
黎穎秀女士	食物環境衛生署西貢區環境衛生總監	
周玉珠女士	食物環境衛生署西貢區衛生總督察1	
李卓豪先生	食物環境衛生署西貢區高級衛生督察(小販及街市)	
葉燕儀女士	西貢地政處地政專員／西貢	
黃桂新先生	西貢地政處行政助理／地政	
楊文亮先生	路政署高級區域工程師／東南	
謝日昇先生	渠務署工程師／將軍澳	
黎細明女士	勞工處助理處長(政策支援)	出席議程 第II(一)項
鄧苑珊女士	勞工處首席勞工事務主任(僱傭福利支援)	
陳佩貞女士	勞工處高級勞工事務主任(僱傭福利支援)1	
朱敦瀚先生	路政署總工程師／鐵路拓展 2-1	出席議程 第II(二)項
張煒綸先生	路政署高級工程師／鐵路計劃(3)	
蔣頌新先生	路政署高級工程師／鐵路計劃(2)	
鄭志欣女士	路政署高級工程師／鐵路計劃(9)	
陳小文女士	路政署工程師／鐵路計劃(28)	
黎萬寬女士	規劃署九龍規劃專員	
李玉倩女士	規劃署高級城市規劃師／九龍 5	
吳佩珊女士	規劃署城市規劃師／九龍 4	
陳惠芬女士	路政署顧問項目經理	

陳世平先生	路政署顧問項目經理	}	出席議程 第 II(二)項
劉志堅先生	路政署顧問項目主任		
梁翠霞女士	廉政公署首席廉政教育主任	}	出席議程 第 II(三)項
姚紫珊女士	廉政公署廉政教育主任		
羅叔清先生	西貢斬竹灣抗日英烈紀念碑管治委員會召集人	}	出席議程 第 II(四)項
邱綺華女士	漁農自然護理署高級郊野公園護理主任 2		
許鈺靈女士	漁農自然護理署郊野公園主任(西貢)	}	出席議程 第 V(二)及(三)項
潘仲華先生	水務署高級工程師／新界東區 3		
李俊雄先生	土木工程拓展署土力工程師／工程管理 21	}	出席議程 第 V(四)項
梁國錕先生	中國移動香港有限公司政企客戶部顧問專家		
董季康先生	中國移動香港 DICT 中心技術專家	}	出席議程 第 V(五)項
郭嘉輝先生	大灣區低空經濟聯盟項目經理		

主席表示法定人數已足夠，會議正式開始。

~~2. 主席歡迎所有出席和列席會議的人士，特別是——~~

- ~~■ 勞工處助理處長(政策支援)黎細明女士。~~
- ~~■ 勞工處首席勞工事務主任(僱傭福利支援)鄧苑珊女士。~~
- ~~■ 勞工處高級勞工事務主任(僱傭福利支援)1 陳佩貞女士。~~
- ~~■ 地政總署地政專員／西貢葉燕儀女士，接替已調任的麥漢森先生的職務。。~~
- ~~■ 房屋署高級物業服務經理／西九龍及西貢楊煌彬先生，代替物業管理總經理／西九龍及西貢麥少玲女士出席會議。~~
- ~~■ 渠務署工程師／將軍澳謝日昇先生，代替高級工程師／九龍及新界南 6 梁永德先生出席會議。~~

~~1. 通過西貢區議會二零二五年三月四日第二次會議記錄~~

~~3. 主席表示，秘書處在會前沒有收到修訂建議。由於會上亦沒有修訂建議，主席宣布通過上述會議記錄。~~

~~**II. 新議事項**~~

~~(一) 簡介取消強積金「對沖」安排~~

~~4. 勞工處助理處長(政策支援)黎細明女士簡介取消強積金「對沖」政策的背景資料。過去二十多年經勞、資、政三方的不懈努力，終在 2022 年通過修訂條例，並於今年 5 月 1 日實施取消強積金「對沖」安排。處方於同日推出為期 25 年、總額超過 335 億元的資助計劃，協助僱主~~

(二) 擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統項目及擬議修訂《觀塘（北部）分區計劃大綱核准圖編號 S/K14N/15》
(SKDC(M)文件第 33/25 號)

13. 主席歡迎路政署、規劃署及路政署顧問公司代表出席會議。由於出席此議程的代表較多，稍後有需要發言時請部門代表自我介紹。

14. 由於一項議員建議的討論事項與本議題相關，在沒有議員反對下，主席宣布在此調前並合併討論。

(1) 關注東九龍智慧綠色集體運輸系統
(SKDC(M)文件第 42/25 號)

15. 主席表示，討論事項由下列議員提出，包括邱浩麟議員、劉啟康議員、胡雪蓮議員、張萬添議員、施彬彬議員、周家樂議員、張美雄議員、李天賜議員、李家良議員、張展鵬議員、莊元荳議員、方國珊議員、譚竹君議員、鄭宇曦議員、溫啟明議員、陳權軍議員、黃宏滔議員、陳志豪議員、黃遠康議員、曾國家議員、陳廣輝議員、莊雅婷議員及李嘉欣議員。

16. 議員備悉運輸署及路政署鐵路拓展處的書面回應(SKDC(M)文件第 58/25 及 59/25 號)。

17. 路政署總工程師／鐵路拓展 2-1 朱敦瀚先生按照簡報內容簡介東九龍智慧綠色集體運輸系統的最新設計及規劃進展。

18. 規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士按照簡報內容簡介擬議車站暨車廠用地的規劃發展。

19. 劉啟康議員表示，馬游塘站作為東九龍智慧綠色集體運輸系統的主要車站，牽涉收地程序的馬游塘村位處重要的位置。根據現時的構想圖顯示，車站會影響村內居住環境的景觀。另外，由馬游塘村村口步行到擬議車站的上蓋用地需時十多分鐘，故須為村民作最大補償。他強調要增設行人接駁設施連接馬游塘村的主要村路至馬游塘站，如利用行人天橋、扶手電梯或行人隧道，以便村民出入，同時方便其他市民使用馬游塘村毗鄰的登山路線，如衛奕信徑等。為免影響於 2027 年動工的時間表，他會向政府部門提供村內非私人土地位置及圖片，建議部門於馬游塘村內的非私人土地上興建行人通道以方便居民。此外，他期望部門與馬游塘村村民加強溝通及匯報進度，以便順利推展工程項目。

20. 陳健浚議員感謝部門重視西貢區的意見，希望東九龍智慧綠色集體運輸系統可考慮接駁至西貢區，惠及西貢區山上的居民，包括翠林邨、康盛花園、茅湖仔，以及安達臣道石礦場發展用地安愉道附近準備入伙的屋苑。他明白順利邨及秀茂坪邨較多人居住，故對於以該區作為東九龍智慧綠色集體運輸系統的主線規劃及發展方向並沒有異議。然而他同意劉啟康議員的意見，認為擬議馬游塘站的位置與馬游塘村相對較遠，建議要增設連接馬游塘村的行人設施，讓車站能真正顧及地區的關連性。由於東九龍智慧綠色集體運輸系統所需的成本及技術含量比過往的重鐵項目為低，他期望於主線順利推展及了解系統的成本後，部門會認真研究興建更多分支路段接駁至西貢區，並盡早與區議會匯報及講解有關的規劃。

21. 陳志豪議員支持東九龍智慧綠色集體運輸系統，認為新系統有別於傳統的重鐵項目，期待招標的過程能引入新的運輸營運商及技術。他查詢東九龍智慧綠色集體運輸系統可延伸的空間，例如延伸至康盛花園及翠林邨等位置的可能性。

22. 黃遠康議員認為，東九龍智慧綠色集體運輸系統的位置從視覺上看似接近將軍澳區，但真正惠及的只有約三萬人口的安達臣道石礦場發展用地，對於將軍澳北及將軍澳山上的居民幫助不大。根據《鐵路發展策略 2014》描述，當時建議東九龍線鐵路網絡覆蓋範圍，是沿著觀塘北部運行，一直延伸至將軍澳線寶琳站；而現時方案卻對寶琳北路一帶居民造成較大落差感。他希望將來系統的發展可接駁到山上不同的屋苑和屋邨，讓更多將軍澳區的居民受惠。他認為規劃路線行經的彩雲邨、順利邨等屬於老齡化屋邨，關注運輸系統的預期乘客量能否支持可持續營運，建議研究接駁西行段至其他重點發展區(如啟德)的可能性。他亦關注擬議的油塘東站將連接油塘港鐵站，或會加重對該港鐵站的負荷，建議部門與港鐵加強協調，把對將軍澳線的影響減至最低。他亦關注將來擬議行車路線或會途經公共屋邨等多樓層的住宅區，建議參考新加坡的做法，於列車經過民居的路段使用不透明材質的玻璃，以保障附近民居的私隱。

23. 張美雄議員表示，東九龍智慧綠色集體運輸系統覆蓋觀塘區及西貢區，除了擬議的馬游塘站外，並沒有包括曾於《鐵路發展策略 2014》公佈的寶琳站，西貢區居民因而受惠較少。他提出以步行距離作比較，由馬游塘站至藍田公園、油塘站、翠林邨及寶琳站分別為 2 公里、超過 3 公里、1 公里及 2.7 公里。他認為將運輸系統接駁至將軍澳區的距離明顯較短、接駁工程亦較容易。他建議保留發展支線路段的空間接駁至寶林邨、翠林邨、康盛花園等山上地方，以滿足西貢區居民的需要。隨著區內的四幅綠化地帶用作公營房屋土地和日出康城第 137 區

發展，預料將軍澳未來人口將超過六十萬，把東九龍線接駁至寶琳站能有助紓緩觀塘線油塘站擠塞的情況，以及協助分流將軍澳將來繁忙的交通。最後他亦建議部門考慮以升降機或扶手電梯的行人接駁系統連接馬游塘邨至翠林邨、康盛花園及寶琳站，相信以前提及過的技術問題均可以克服。

24. 方國珊議員支持現時東九龍智慧綠色集體運輸系統的路線，惟美中不足是未能接駁至康盛花園及寶琳北路一帶。她希望路政署研究興建分支路段接駁至茅湖仔、康盛花園及翠林邨，同時建議在招標時與營運商商討附加條件，如增建由康盛花園接駁至新都城的扶手電梯。她指出，日出康城一帶預留予車廠的空間不足，建議部門為馬游塘車廠預留較大的規劃用地及車廠上蓋的發展空間，並希望部門盡早與馬游塘村村民講解收地建議及補償機制。她又認為是次發展中輕型運載力的運輸系統屬創新項目，建議部門將來考慮發展支線接駁至寶琳或香港科技大學。另外，單靠出售車廠上蓋物業或未能支付營運費用，她查詢擴大將來營運模式的可能性、整個運輸系統的工程造價，以及建議部門將來加強講解系統的安全配套設施，例如逃生路線等安排。她同時關注維修車廠的設計是否密封、露天架空路軌的維修安排，以及對附近環境的噪音問題。

25. 邱浩麟議員表示，東九龍智慧綠色集體運輸系統的路線曾不包括將軍澳範圍，經諮詢西貢區議會後，最後落實興建馬游塘站，反映現屆政府重視社區的意見。他指出，馬游塘站對馬游塘村的居民非常重要，即使車站的落成會為環境帶來影響，但他們整體上都支持整個項目，同時希望設置沒有障礙的行人通道直接接駁至村內，以方便村民出入。馬游塘村是一個歷史悠久的客家原居民村，他建議於馬游塘站加入馬游塘村的歷史及傳統文化的設計元素。他亦建議部門採用對未來發展相容性較大的運輸系統，以保留將來發展分支路段接駁至翠林邨、康盛花園等西貢區其他地方的可行性。集體運輸的發展和物業管理上的門檻指標較高，他查詢政府部門於聯營模式下如何擔當監察角色，以及如何跟進車廠的整體運作。

26. 陳權軍議員表示，興建整段的東九龍智慧綠色集體運輸系統有賴於馬游塘站車廠上蓋發展物業作補貼，政府規劃的路線理應為方便附近馬游塘村的居民而定，但現時擬議馬游塘站的位置並未惠及附近的民居。他表示，車站上蓋落成的物業會影響村內民居的景觀，建議政府為村民提供更多補償方案。他表示屢有市民就日出康城車廠的噪音問題投訴，建議興建馬游塘站車廠時實施更多隔音措施，以減低噪音對附近民居的影響。

27. 李家良議員支持東九龍智慧綠色集體運輸系統的主線規劃，但對

未能實現以前規劃伸延至寶琳站感失望。他建議部門於招標時要求營辦商預留將來支線的位置，並參考輕鐵的路線，先建主線後計劃再伸延至將軍澳或接駁至科技大學，以便區內居民乘搭此運輸系統轉乘至市區。

28. 路政署朱敦瀚先生就議員的意見綜合回應如下：

- 根據現時的設計和規劃，馬游塘村村民可經寶琳路進入車廠用地的平台範圍，途徑內部通道前往馬游塘站。另一方面，為進一步便利村民，路政署正研究將其中一段現行的村路接駁至車廠用地的平台範圍，方便村民使用馬游塘站。署方備悉議員意見及居民訴求，會繼續積極考慮及研究其他方案，以更方便村民往返馬游塘站。
- 在籌備東九龍智慧綠色集體運輸系統項目時，署方已諮詢區議會及備悉相關意見，而且不斷詳細研究延伸運輸系統主線的可行性，例如向東延伸至西貢區、向西北延伸至慈雲山。署方會先逐步完備基本的主線方案，並同步進行三個法定程序，期望於明年展開招標。
- 署方備悉議員對延伸支線方案的意見，解釋考慮因素包括集體運輸系統的硬件配合、預期載客量、財務上及技術上的考量。東九龍智慧綠色集體運輸系統為自負盈虧項目，為吸引營辦商參與項目，需要有足夠的乘客量及票務收入，以確保財務穩定及支付日常維修費用。馬游塘村位於山頂位置，與東邊的康盛花園及翠林邨約有 70 至 80 米的高低差。運輸系統的爬坡能力即使比傳統重鐵系統高，仍有需要克服的技術問題。
- 路政署顧問公司已為東九龍運輸系統進行乘客量預測，初步估算市場上有多款系統的載客量均可滿足項目的客運需求。
- 署方備悉議員對項目附近民居私隱度的關注，解釋市場上大部分系統都能配合於列車經過民居的路段調整玻璃透明度。
- 路政署顧問公司正多方協調，包括馬游塘站車廠的設計、上蓋發展預留空間，制定噪音緩解措施等。署方現正進行項目的環境影響評估，並將根據《環境影響評估條例》訂立的環保要求，設置隔音屏障或各種隔音措施。集體運輸系統一般使用膠輪運作，比使用鐵輪的重鐵系統所產生的噪音較低。署方會持續關注靠近居民的路段，評估加設隔音屏障或隔音措施的需要。
- 署方正制訂標書內容，會考慮把馬游塘村的歷史元素用於馬游塘站的設計概念中。
- 集體運輸系統的財務安排主要依靠批出馬游塘站車廠用地的物業發展權為項目提供財務資助，但依賴單一用地所提供的資助並不足以支撐整個項目，署方一直探討其他的財務安排，並希望資源用得其所。署方會先全力推行主線，再逐步研究發展延

伸方案及其他行人接駁設施如扶手電梯，連接康盛花園及翠林邨。

- 署方備悉議員對發展支線的意見，會探討在寶達站或馬游塘站預留空間作日後可能進一步延伸的可行性。

29. 主席請路政署或規劃署代表補充，目前項目的規劃是否有涉及徵收私人土地。

30. 陳繼偉議員感謝局方為方便山上居民而加設藍田北站，集體運輸系統的主線主要服務東九龍區的居民而非新界東的居民，他理解暫不會延伸系統至寶琳一帶。馬游塘站作為其中主要的車站，建議為附近居民加建行人天橋及扶手電梯，以方便居民出入。他亦建議更新每半小時量度噪音平均值的制度，以及改善安裝隔音屏的標準。他建議部門邀請區議會參觀將來選用的運輸系統，有助區議員及社區了解相關系統。

31. 路政署朱敦瀚先生就議員的意見綜合回應如下：

- 署方在制定東九龍智慧綠色集體運輸系統的設計時，已盡量避免收回私人土地，但由於項目途經不同屋邨及屋苑，當中有可能涉及徵收公共屋邨及居屋苑的公用地方及斜坡。
- 署方要審慎考慮加建行人天橋連接馬游塘村至馬游塘站的建議，在評估山坡高度、技術問題及涉及昂貴成本之間取得平衡。署方會持續與村民商討其他便利到達馬游塘站的可行方案。
- 路政署會適時安排區議會參觀將來選用的運輸系統。

32. 由於議員沒有其他意見，主席宣布秘書處稍後去信規劃署及路政署，表達本會意見。主席感謝路政署及規劃署代表到訪西貢區議會。

~~(三) 廉政公署東九龍及西貢辦事處倡廉工作策略 2025/26
(SKDC(M)文件第 34/25 號)~~

33. 主席歡迎—

廉政公署(下稱「廉署」)

- 首席廉政教育主任梁翠霞女士。
- 廉政教育主任姚紫珊女士。

34. 廉署首席廉政教育主任梁翠霞女士按照簡報內容介紹 2025/26 年度的工作策略。

香港特別行政區第七屆黃大仙區議會
第九次會議紀錄

日期： 2025 年 5 月 6 日(星期二)

時間： 下午 2 時 30 分

地點： 九龍黃大仙龍翔道 138 號龍翔辦公大樓 6 樓
黃大仙區議會會議室

主席：

胡鉅華先生, JP

黃大仙民政事務專員

出席者：

陳偉坤先生, MH

黃大仙區議會議員

陳英先生, MH

黃大仙區議會議員

馮健樂先生

黃大仙區議會議員

洪楚英先生

黃大仙區議會議員

黎榮浩先生, MH

黃大仙區議會議員

劉婉儀女士

黃大仙區議會議員

李東江先生

黃大仙區議會議員

梁騰丰先生

黃大仙區議會議員

李鎧麟先生

黃大仙區議會議員

雷啟蓮女士, MH

黃大仙區議會議員

莫健榮先生, MH

黃大仙區議會議員

魏仕成先生

黃大仙區議會議員

潘卓斌先生

黃大仙區議會議員

譚美普女士

黃大仙區議會議員

鄧雯蕙女士

黃大仙區議會議員

丘耀誠先生, MH

黃大仙區議會議員

楊諾軒先生

黃大仙區議會議員

姚逸華女士

黃大仙區議會議員

袁國強先生, MH

黃大仙區議會議員

越毅強先生

黃大仙區議會議員

列席者：

楊鎮波先生	黃大仙區指揮官	香港警務處	
曹穎妍女士	黃大仙警區警民關係主任	香港警務處	
李金容女士	黃大仙及西貢區福利專員	社會福利署	
羅志平女士	物業管理總經理 (黃大仙、青衣及荃灣)	房屋署	
陳永賢先生	總工程師/東 3	土木工程拓展署	
張綺美女士	總康樂事務經理(九龍)	康樂及文化事務署	
歐家樂先生	黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署	
陳志文先生	總運輸主任/九龍 1	運輸署	
朱敦瀚先生	總工程師/鐵路拓展 2-1	路政署	)為議程三
張煒綸先生	高級工程師/鐵路計劃(3)	路政署	)出席會議
蔣頌新先生	高級工程師/特別職務(2)	路政署	)
鄭志欣女士	高級工程師/鐵路計劃(9)	路政署	)
陳惠芬女士	項目經理	奧雅納－	)
		建盛(亞洲)	)
		顧問聯營	)
黎萬寬女士	九龍規劃專員	規劃署	)
陳起月先生	總工程師/九龍及新界南	渠務署	)為議程七
潘浩然先生	高級工程師/九龍及新界南 4	渠務署	)出席會議
何健業先生	高級工程師/工程管理 1	渠務署	)
黃靜雯女士	維修工程師/黃大仙	路政署	)
呂以茵女士	高級工程師/7(東)	土木工程拓	)
		展署	
呂浩源先生	高級物業服務經理(黃大仙、青 衣及荃灣)	房屋署	)
何穎童女士	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處	
王文秀女士	高級聯絡主任(1)	黃大仙民政事務處	
羅鳳新女士	高級聯絡主任(2)	黃大仙民政事務處	
鄭詩朗女士	高級行政主任(地區管理)	黃大仙民政事務處	
盧芷茵女士	一級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處	

秘書：

陳慧慈女士

高級行政主任(區議會)

黃大仙民政事務處

開會辭

主席歡迎議員出席第七屆黃大仙區議會(區議會)第九次會議，亦歡迎列席的政府部門代表。

- 一. 通過黃大仙區議會 2025 年 3 月 4 日第八次會議的會議紀錄
2. 議員備悉區議會秘書處(秘書處)於會前沒有收到關於上次會議紀錄的修訂建議，並同意通過上次會議紀錄。
- 二. 黃大仙區議會 2025 年 3 月 4 日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 15/2025 號)
3. 議員備悉進展報告的內容。

討論事項

- 三. 擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統項目
(黃大仙區議會文件第 16/2025 號)
4. 主席歡迎路政署總工程師/鐵路拓展 2-1 朱敦瀚先生、高級工程師/鐵路計劃(3)張煒綸先生、高級工程師/特別職務(2)蔣頌新先生、高級工程師/鐵路計劃(9)鄭志欣女士、路政署顧問奧雅納－建盛(亞洲)聯營項目經理陳惠芬女士及規劃署九龍規劃專員黎萬寬女士出席會議。

5. 路政署朱敦瀚先生表示署方於過去數月透過地區諮詢活動，聽取不同持份者對東九龍智慧綠色集體運輸系統(系統)項目的意見。他以投影片簡介擬建的系統，內容綜述如下：

項目進度

- (i) 路政署於 2024 年成功就項目向立法會申請撥款，並在 2024 年 7 月批出勘察、設計及建造顧問合約，展開相關的工作。為掌握市場意向及系統的各項技術需求，署方在 2024 年 8 月邀請相關系統供應商和營運商提交意向書。至截止日期署方共收到 35 份意向書，並隨即展開分析及設計工作；
- (ii) 署方計劃在今年內完成以下法定程序。第一，根據項目最新的設計方案進行刊憲工作。第二，項目會沿用過往鐵路項目比較常用的模式，以闢出物業發展權作為提供財政援助去填補推展鐵路項目的資金差額。因此署方將申請改劃擬建車廠用地為可同時容許商住發展用途。第三，啟動環境影響評估；以及
- (iii) 根據署方的經驗，以港鐵為例，上述法定程序一般會依次進行。為了盡量壓縮項目的推展時間，署方計劃同步進行有關程序，以期於 2026 年開展工程招標及於 2027 年動工。

系統最新設計方案

- (i) 系統全長約七公里，連接九個車站。署方在過去數月廣納居民意見，調整了站點的位置，有關詳情如下：
 - (a) 在藍田新增藍田北站；

- (b) 將順安站遷至聯合醫院附近，以方便病人及其家屬往返醫院，回應東九龍居民的需求；以及
- (c) 為便利發車、收車及維修，系統的車廠設在馬游塘站。車廠上方會發展物業以支持項目的持續發展。

東九龍系統 – 彩虹東站

- (i) 為方便居民於彩虹東站便捷接地接駁至港鐵彩虹站，署方為此提出兩個二選一方案：第一，是興建行人天橋連接彩虹東站和彩虹站。擬議的行人天橋會架設於新清水灣道，由於該路段交通甚為繁忙，天橋建造的過程或會對居民構成影響，亦需進行交通改道，所以署方並不屬意此方案。第二，是興建行人隧道。清水灣道 35 號私人發展項目涉及興建商場及住宅物業，署方現正與相關單位洽談，研究在彩虹東站地下挖掘，並興建一條長約 40 米的行人隧道接駁至私人物業商場的地下，而該商場亦會設有出口連接彩虹站。乘客可從彩虹東站的地庫經由隧道和商場到達彩虹站，所需的步行時間比行人天橋的方案短。署方正與相關單位商討更改地契條款，以推展方案；
- (ii) 彩虹東站將設有行人地面出入口，連接地下新建的公共運輸交匯處，方便乘客轉乘巴士或小巴；
- (iii) 彩虹東站亦會連接興建中的彩雲橋，方便彩雲(一)邨居民從白鳳樓經該橋直接進入彩虹東站；以及
- (iv) 署方備悉將系統延伸至慈雲山等上坡地區的建議，因此會在彩虹東站的設計上預留空間，以容許系統日後進一步向西北延伸。

東九龍系統 - 彩雲站

- (i) 彩雲站預計將服務往返彩雲(一)邨、彩雲(二)邨、彩興苑、彩德邨、附近兩間中學，以及彩興路新建簡約公屋的乘客；
- (ii) 彩雲站設於彩雲(一)邨的斜坡上方，以減少佔用路面空間；以及
- (iii) 彩雲站地面出入口將興建一條橫跨新清水灣道的行人天橋，連接新清水灣道的行人路，以便附近居民往返彩雲站。

東九龍系統 - 油塘東站

- (i) 油塘東站將以行人隧道直接接駁至港鐵油塘站，方便市民轉乘港鐵，而署方亦正考慮於晚上時間維持開放有關隧道的建議。

6. 主席感謝路政署朱敦瀚先生詳細介紹東九龍系統項目，並邀請越毅強議員、譚美普議員、陳英議員及李鎧麟議員介紹就東九龍項目提出的意見書(附件一、附件二、附件三及附件四)。四位議員及洪楚英議員均對當局落實東九龍項目表示歡迎，並支持署方在系統設計上預留空間以容許項目日後進一步向西北延伸至慈雲山上坡地區的建議，並分別就項目以下四方面提出建議，包括延線方案、工程對附近環境的影響、完成時間以及配套設施及車務安排。

7. 就延線方案方面，由於黃大仙區有近 20 萬居民居於彩雲、瓊富、慈雲山及竹園一帶，議員指出此等地區除了居民及商業樓宇以外，亦有十多所學校，交通需求龐大，遂建議署方(i)盡快完成增設黃大仙延線至富山、慈雲山及竹園一帶等上坡地區的可行性研究，早日敲定及落實延

線方案，緩減上坡地區交通擠塞的問題；以及(ii)評估市場上各系統的爬坡能力，考慮將連接慈雲山方案列入投標加分項目，以確保延線的技術可行性。

8. 就減少滋擾方面，越毅強議員、陳英議員及李鎧麟議員察悉彩雲站及彩虹東站周邊遍佈民居及學校，故建議署方(i)在施工前須妥善評估工程對周邊環境、交通及居民的影響以及(ii)在施工階段採用低噪音及環保技術，並採取臨時措施疏導交通，以減少工程對周邊社區的影響。

9. 就完成時間方面，越毅強議員、陳英議員及李鎧麟議員均期望署方儘快完成項目，並建議(i)政府把建造工程所需的時間納入評核標準之一，在招標時加入相關條款，(ii)署方應就彩雲站及彩虹東站的選址，應先進行充分地區諮詢，以免因考慮站點選址而令工程有所延遲；(iv)在可行的情況下盡量加快相關法定程序，讓工程及早上馬，爭取於 2033 年前通車。

10. 就配套設施方面，越毅強議員及譚美普議員建議(i)彩虹東站及彩雲站設有適量出口；(ii)為彩雲站和彩虹東站增設行人接駁配套設施，包括升降機、扶手電梯及無障礙通道等；(iii)在清水灣道興建行人天橋連接彩虹東站及牛池灣街市，並設升降機直達港鐵彩虹站大堂，方便長者及行動不便人士無障礙轉乘。新天橋亦直接駁現時牛池灣街市往坪石的天橋提升項目與周邊地方的暢達度及連接性；(iv)以行人天橋連接彩虹東站及彩雲(一)邨白鳳樓，從而縮短兩者之間的步行距離；(v)24 小時開放連接彩虹東站至清水灣道 35 號商場及港鐵彩虹站的通道及其升降機及扶手電梯，並增加平定道東一帶的行人通道設施便利豐盛街一帶居民前往彩虹東站；(vi)興建行人天橋接駁豐盛街及彩雲商場一帶的天橋系統，連接商場與車站，方便彩雲邨居民出行；(vii)加強彩虹東站與現有重鐵之間的接駁及優化轉乘安排，善用新系統疏導彩虹迴旋處及新舊清水灣道一帶的交通；以及(viii)系統啟用後將有大批乘客到彩虹東站轉車，而彩雲站作為西行方向終點前的最後一站，在早上繁忙時段或會相當擠迫。因此，當局可考慮在繁忙時段加開由彩雲站前往彩虹東站的特別班次，以疏導彩雲站的候車乘客。

11. 路政署朱敦瀚先生感謝議員對系統項目的支持，並回應議員的意見和建議如下：

車站設計及選址

- (i) 彩虹東站與彩雲站的現有規劃均設有多個出口，署方會按需要評估可否增設出入口；
- (ii) 署方在車站規劃階段已綜合考量居於各站點 500 米範圍內的市民的出行需求，及增加班次的運作需要；
- (iii) 署方備悉彩虹邨及牛池灣村未來的重建計劃，並將以此為契機，在車站佈局及接駁設施的設計上作出相應配合，以確保方案能配合區內的發展項目；
- (iv) 就連接彩虹東站和彩虹站的二選一方案，如採用興建行人天橋的方案，署方將考慮增設升降機直達港鐵彩虹站大堂，以便居民便捷進入港鐵彩虹站，但若最終採用興建行人隧道的方案，則不會興建行人天橋連接彩虹站；
- (v) 彩虹東站將設行人天橋連接興建中的彩雲橋，方便彩雲(一)邨居民從白鳳樓經過該天橋直接進入彩虹東站及經清水灣道 35 號項目連接彩虹站；
- (vi) 清水灣道 35 號項目的建築商正在處理地契條款的改動，以連接商場出入口至彩虹站。待有關程序完成，署方會與建築商商討以隧道連接彩虹東站至商場及彩虹站的可行安排；
- (vii) 豐盛街一帶居民日後可經興建中的平定道東延伸段進入清水灣道 35 號商場七樓，再到四樓經彩雲橋前往彩虹東站，或乘搭升降機前往彩虹站；以及

- (viii) 署方於過去三個月已透過多種渠道積極收集區內居民就彩雲站及彩虹東站選址的意見，並樂意繼續出席地區諮詢活動及交流會議，與相關持份者保持密切溝通。

延線方案

- (i) 署方備悉將項目延伸至慈雲山、瓊富及竹園等地區的意見。署方會在優先推進主線工程的同時，持續就延線方案進行技術研究，並在設計上預留空間，容許項目日後進一步向西北延伸。署方目前正集中資源確保主線工程順利推進主線建造工程，並將有序推進延線方案的研究工作；
- (ii) 考慮到慈雲山道比較狹窄和陡峭等各項技術挑戰，署方目前正就擬議延線的技術可行性進行評估；以及
- (iii) 除技術可行性外，署方亦會綜合評估沿線居民的出行需求、工程的投資效益及未來營運可持續性等關鍵因素。

工程影響

- (i) 署方將在招標階段要求承建商採用低噪音設備和環保施工技術，並制定有效的臨時交通措施，盡量減低對居民的影響。

招標條款

- (i) 署方備悉議員就加入額外招標條款的建議。目前署方正同步進行三項法定程序及籌備招標，並將考慮將在招標文件的技術要求條款中加入上述評分標準的可行性。

12. 莫健榮議員、劉婉儀議員及潘卓斌議員對東九龍項目表示歡迎及支持，他們及其他議員就項目延線、工程設計、完成時間及交通接駁方面有以下建議：

項目延線

- (i) 莫健榮議員建議署方在招標時優先考慮運輸系統的靈活性，特別是爬坡和轉彎的能力，現時建議採用的高架無軌膠輪列車系統較傳統軌道系統更加靈活。若能將相關要求納入評分考量，將有助未來系統延伸至慈雲山及竹園的規劃。他亦建議在擬定延伸路線時，優先考慮取道斧山山坡附近位置，以減低系統運行的聲音對永定道一帶居民的影響；
- (ii) 劉婉儀議員表示瓊富區有不同類型的社區設施，包括學校、分科診所及運動場等，建議項目的延線方案於瓊富區增設車站，除可便利居民外，亦有助紓緩區內交通擠塞的問題。她理解主線工程將優先推進，並建議署方於 2026 年招標時，同時考慮慈雲山延線的技術要求，以免日後因技術限制延誤延線規劃；
- (iii) 黎榮浩議員指出討論文件第 14(iv)段提及「就系統延伸至慈雲山等地區的建議，我們會在設計上預留空間以保留日後進一步向西北延伸系統的可行性」，正好呼應 2024 年 6 月 19 日立法會財務委員會轄下工務小組委員會的討論，即顧問公司已在勘探及設計階段參考供應商與營運商的意見，並進一步研究可否發展系統延線，同時探討預留空間擴展系統。他希望更清晰了解目前西北延線的技術評估，包括技術難度及方案的可行性。他表示主線工程以物業發展為項目融資的做法能顧及未來的需要，而黃大仙、慈雲山、富山及竹園等地區居民的出行需求殷切，建議署方在未來規劃延線時，可繼續採用上述做法籌集

資金。就技術方面，將來的技術發展或可克服現時的技術限制，因此他建議署方保持開放態度；

- (iv) 越毅強議員認為黃大仙居民對系統延線的需求殷切。署方收到多份技術意見書，或反映現有技術能夠提供創新方案，期望署方不要因資金或技術等短期挑戰而擱置延線方案。李東江議員亦建議署方應以需求為本，並探求所需的科技，以克服技術挑戰；
- (v) 洪楚英議員及譚美普議員建議署方研究把延線伸延至瓊富一帶的公共設施，以便利當區居民出行及有效疏導主線的乘客量；以及
- (vi) 潘卓斌議員期望慈雲山延線得以落實，亦建議為能夠連接慈雲山的投標者加分，以便盡早規劃慈雲山延線。

工程設計

- (i) 劉婉儀議員表示政府在車站選址方面亦有顧及周邊設施，例如考慮在車站 500 米範圍內的醫院及學校，便利居民出行，規劃相當完善；
- (ii) 譚美普議員欣悉東九龍系統的站點設計有充分考慮黃大仙居民的就醫需求，特別是彩雲(一)邨、彩雲(二)邨、彩輝邨及豐盛街一帶的居民。順安站的多項無障礙設施和通道令彩雲區居民能夠更加便利地前往聯合醫院，回應了他們長久以來的需求；
- (iii) 馮健樂議員及姚逸華議員建議署方評估系統可否分階段啟用，例如安排彩虹東站及彩雲站落成後率先提供服務，而無需等待全線完工。他亦建議彩雲站在設計上預留列車回頭及車務調動的空間，從而容許彩雲站加開特別班

次，疏導高峰時段的人流，以免居民因列車滿載而無法乘車；

- (iv) 鄧雯蕙議員查詢馬游塘車廠選址是否唯一可行方案。假如該選址未能獲批，署方是否已有其他後備方案；以及
- (v) 楊諾軒議員查詢系統有何應急方案。舉例而言，假如順利至順安段發生事故，系統設計是否容許列車在彩虹車站至順利站之間維持服務。

完成時間

- (i) 劉婉儀議員欣賞政府態度積極，加快推進項目，力求盡快解決東九龍的交通擠塞問題；
- (ii) 馮健樂議員指出，儘管項目工程需時九年尚算合理，但他仍期望署方研究可否進一步加快完成工程；
- (iii) 鄧雯蕙議員表示她和其他議員均相當重視東九龍系統的建設進度，並期望能在 2033 年前盡快通車；以及
- (iv) 楊諾軒議員指出，署方提及會考慮於招標條件中要求承建商加快完成工程。由於招標時間距今尚餘兩年半，他建議署方在準備招標期間透過跨部門協調，進一步縮短行政程序所需時間。

工程對附近交通的影響

- (i) 姚逸華議員就彩虹車站與彩雲站工程的影響，指出該路段現有交通流量已趨飽和，而工程於 2027 年展開時，彩虹邨重建及新清水灣道路面擴闊工程亦將同時進行。因此，她建議署方考慮多項工程的綜合影響，制定有效的臨時交通方案，以確保該路段在施工期間交通順暢。

13. 路政署朱敦瀚先生的回應綜述如下：

- (i) 署方正積極與相關團體或公司等持份者商討 24 小時開放連接彩虹東站及彩虹站的天橋的可行性；
- (ii) 關於延線的規劃，署方會綜合評估人口密度、基礎設施配套、技術可行性及財務可持續性等多項因素，現階段正就於瓊富區設站等各個方案進行可行性研究。設立站點亦需平衡市民需求與財務成本，署方會仔細考慮於瓊富一帶設立站點的建議；
- (iii) 有關延線方案的技術考量，繼於去年透過意向書收集意見後，署方會持續與 35 家提交意向書的系統供應商及營運商保持溝通，以掌握慈雲山延線對系統爬坡能力的要求。在技術上，列車系統必須維持小型和輕量，而公開招標將於明年舉行，屆時或會出現嶄新技術及方案以供考慮。在財務可持續性方面，署方會考慮沿用以闢出物業發展權作為提供財政援助去填補推展鐵路項目的資金差額的模式，但關鍵仍在於確保項目財政上能夠支持長遠及持續的營運，包括有足夠收入應付營運開支及維持合理利潤；
- (iv) 有關分階段啟用系統的建議，鐵路系統必須先完成車廠設施，待系統具備完整營運和維護能力才可分段啟用。因此，讓個別站點提早通車在技術上並不容易，但署方仍會考慮有關建議；
- (v) 關於馬游塘車廠選址，系統的主線範圍欠缺面積較大而又適合用作車廠的用地，署方經全面評估後，現階段認為馬游塘的選址為最適宜的方案。馬游塘車廠將佔地約四公頃，不僅符合中低運量系統的車廠規模要求，更可支持物業發展，屬一舉兩得的方案；

(vi) 關於工程招標的時間表，若三項法定程序能順利完成，招標工作亦可於 2026 年展開，工程則於 2027 年批出項目合約。署方目前已同步開始準備標書，並會積極研究議員就標書提出的建議；以及

(vii) 針對工程對交通的影響，署方規劃車站的設計佈局時，已盡力減少影響馬路或行人路空間。此外，署方已與房屋署等相關部門建立協調機制，共同制定施工期間的交通管理方案，以減少工程對居民的影響。

14. 關於發生事故時的列車調動安排，路政署顧問代表陳惠芬女士表示，無論是系統正常營運和突發事故期間，列車折返的安排均相當重要，顧問會在設計階段全面評估合適的折返線位置。

15. 主席總結指區議會一致支持系統項目，期望路政署積極考慮將系統線路延伸至慈雲山、瓊富及竹園等地區，以配合黃大仙區依山而建的地理特性及照顧居民的出行需求，同時在系統與現有港鐵站之間興建完善的行人連接設施，並加快工程進度。區議會亦希望路政署就 2028 年開展的彩虹邨重建項目與各部門建立有效的協調機制，確保各項工程有序推進。

~~四. 黃大仙區議會未來工作計劃報告~~

~~16. 主席表示，區議會始於 2025 年 1 月 7 日召開的第七次區議會會議討論其未來工作計劃及開始收集區內持份者的意見。議員其後於 2025 年 3 月 4 日召開的第八次會議上提交所收集的意見，並將意見歸納為三大方向，包括幸福感(Wellness)、文化推廣(Tradition)及可持續發展(Sustainability)。這三大方向的英文簡稱為「WTS」(「WTS」)，亦即黃大仙的英文簡稱。主席得悉議員在第八次會議後仍持續諮詢不同持份者的意見，遂邀請議員簡述有關諮詢詳情及結果。~~

觀塘區議會地區(包括安達臣道石礦場發展^{*})的主要社區設施和休憩用地供應

設施種類	《香港規劃標準與準則》的要求	《香港規劃標準與準則》的要求 (按規劃人口計算)	供應		剩餘／短缺 (與已規劃的供應比較)
			現有供應	已規劃的供應 (包括現有供應)	
地區 休憩用地	每 100 000 人 10 公頃 [#]	81.11 公頃	63.39 公頃	116.02 公頃	+34.91 公頃
鄰舍 休憩用地	每 100 000 人 10 公頃 [#]	81.11 公頃	122.32 公頃	147 公頃	+65.89 公頃
中學	每 40 名 12 至 17 歲 青少年設全日制學校 課室一間 [#] (由教育局按全港評估)	531 間 課室	939 間 課室	999 間 課室	+468 間 課室
小學	每 25.5 名 6 至 11 歲兒童 設全日制學校課室一間 [#] (由教育局按地區／學校 網評估)	871 間 課室	971 間 課室	1,061 間 課室	+190 間 課室
幼稚園／ 幼兒園	每 1 000 名 3 至 6 歲以下 兒童設 34 間課室 [#]	339 間 課室	398 間 課室	492 間 課室	+153 間 課室
警區警署	每 200 000 至 500 000 人設 1 間 (按區域評估)	1	2	2	+1
分區警署	每 100 000 至 200 000 人設 1 間 (按區域評估)	4	1	2	-2
醫院	每 1 000 人 設 5.5 張病牀 (由醫院管理局按 區域／聯網評估)	4,633 張 病牀	1,574 張 病牀	2,134 張 病牀	-2,499 張 病牀 [^]
診所／ 健康中心	每 100 000 人設 1 間 (按地區評估)	8	5	8	0
裁判法院 (8 個法庭)	每 660 000 人設 1 間 (按區域評估)	1	1	1	0
幼兒中心	每 25 000 名兒童 設 100 個資助名額 ^{#@} (由社會福利署(下稱「社 署」)按社區評估)	3,244 個 名額	578 個 名額	1,666 個 名額	-1,578 個 名額 ^{**}

設施種類	《香港規劃標準與準則》的要求	《香港規劃標準與準則》的要求 (按規劃人口計算)	供應		剩餘／短缺 (與已規劃的供應比較)
			現有供應	已規劃的供應 (包括現有供應)	
綜合青少年服務中心	每 12 000 名 6 至 24 歲人士設 1 間 [#] (由社署按社區評估)	6	13	14	+8
綜合家庭服務中心	每 100 000 至 150 000 人設 1 間 [#] (由社署按服務範圍評估)	5	7	8	+3
長者地區中心	每個人口約 170 000 人或以上的新發展區設 1 間 [#] (由社署評估)	不適用	4	4	不適用
長者鄰舍中心	每個人口 15 000 至 20 000 人的新建和重建的住宅區羣設 1 間 (包括公營和私營房屋) [#] (由社署評估)	不適用	21	25	不適用
社區照顧服務設施	每 1 000 名 65 歲或以上長者設 17.2 個資助服務名額 ^{#*} (由社署按地區評估)	4,955 個名額	2,237 個名額	2,985 個名額	-1,970 個名額 ^{**}
安老院	每 1 000 名 65 歲或以上長者設 21.3 個資助牀位 [#] (由社署按聯網評估)	6,137 個牀位	2,536 個牀位	3,676 個牀位	-2,461 個牀位 ^{**}
學前康復服務	每 1 000 名 0 至 6 歲幼童設 23 個資助服務名額 [#] (由社署按地區評估)	528 個名額	576 個名額	1,181 個名額	+653 個名額
日間康復服務	每 10 000 名 15 歲或以上人士設 23 個資助服務名額 [#] (由社署按地區評估)	1,671 個名額	1,146 個名額	1,646 個名額	-25 個名額 ^{**}
院舍照顧服務	每 10 000 名 15 歲或以上人士設 36 個資助服務名額 [#] (由社署按聯網評估)	2,615 個名額	1,108 個名額	1,708 個名額	-907 個名額 ^{**}
日間社區康復中心	每 420 000 人設 1 間 [#] (由社署按地區評估)	2	1	1	-1
殘疾人士地區支援中心	每 280 000 人設 1 間 [#] (由社署按地區評估)	3	2	2	-1

設施種類	《香港規劃標準與準則》的要求	《香港規劃標準與準則》的要求 (按規劃人口計算)	供應		剩餘／短缺 (與已規劃的供應比較)
			現有供應	已規劃的供應 (包括現有供應)	
精神健康綜合社區中心	每 310 000 人設 1 間標準中心 [#] (由社署按地區評估)	3	2	2	-1
社區會堂	沒有既定標準	不適用	9	10	不適用
圖書館	每 200 000 人設 1 間分區圖書館 ^π (按地區評估)	4	6	8	+4
體育中心	每 50 000 至 65 000 人設 1 間 [#] (按地區評估)	12	9	11	-1
運動場／運動場館	每 200 000 至 250 000 人設 1 個／1 間 [#] (按地區評估)	3	1	1	-2
游泳池場館—標準池	每 287 000 人設 1 個場館 [#] (按地區評估)	2	1	1	-1

註：

在觀塘區議會地區範圍內所有分區計劃大綱圖(S/K13/34、S/K14N/16、S/K14S/27、S/K15/28、S/K22/8(部分))的設施及休憩用地數據均包括在內。

觀塘區議會地區的規劃居住人口(包括安達臣道石礦場發展)約為 811,100 人。如包括流動人口，整體規劃人口約為 842,500 人。所有人口數字都已調整至最接近的百位數。

備註：

有關要求不包括規劃流動人口。

^ 觀塘區(包括安達臣道石礦場發展)的醫院床位按區議會分區劃分的人口推算是有短缺的，然而醫務衛生局/醫院管理局(下稱「醫管局」)是以涵蓋更廣泛的區域作出評估，並以聯網為基礎同時考慮多項因素，規劃和發展各項公營醫療服務。在實行中的「第一個醫院發展計劃」和規劃中的「第二個醫院發展計劃」下，政府及醫管局會進行多項醫院工程項目，增加病床及其他醫療設施的服務需求。九龍東聯網為觀塘及西貢區的居民提供服務。

* 四成為中心為本的社區照顧服務，六成為家居為本的社區照顧服務。

@ 這是一項長遠目標，實際供應將視乎社署在規劃及發展過程中的考慮而定。

** 短缺的設施數目是根據觀塘區議會(包括安達臣道石礦場發展)的規劃人口計算得出，而社署在評估這些設施的供應時則採用廣泛的地域/分區作評估。當局採用以人口為基礎的規劃標準時，須考慮社福設施的分布情況、不同地區的供應、人口增長及人口結構轉變所帶來的服務需求，以及不同社福設施的供應等因素。由於《香港規劃標準與準則》就這些設施所訂立的要求乃長遠目標，實際供應將視乎社署在規劃和發展過程中的考慮。政府一直採取多管齊下的方式，透過短、中和長期策略，物色合適的用地或處所，以提供更多需求殷切的社福服務。

π 小型圖書館亦計算在內，以符合《香港規劃標準與準則》的要求。

& 安達臣道石礦場發展屬於西貢區議會地區範圍內。