

擬議觀塘商貿區的行人環境改善工程 – 牛頭角區
擬議近港鐵牛頭角站 B 出口的行人隧道

1. 目的

- 1.1 本文件旨在向委員介紹有關工務工程計劃項目第6191TB號「擬議觀塘商貿區的行人環境改善工程 – 牛頭角區」（本項目）內擬議近港鐵牛頭角站B出口的行人隧道S1的新走線，以連接毗鄰港鐵牛頭角站的現有行人隧道至宏利廣場（前名為「國際貿易中心」），並諮詢委員的意見以推展下一步的刊憲及詳細設計工作。

2. 背景

- 2.1 發展局起動九龍東辦事處及路政署於2020年4月23日，向委員會介紹了本項目的勘察研究所提出一系列行人環境改善方案，其中包括擬議加設行人隧道S1，以連接毗鄰港鐵牛頭角站的現有行人隧道至宏利廣場地庫東端（見附圖一），便利往返港鐵牛頭角站至觀塘海濱一帶的市民，以及未來的九龍灣行動區。有關行人隧道S1的工程方案於會上獲得委員原則上支持（見觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第4/2020號及第六屆觀塘區議會屬下交通及運輸委員會第二次相關會議記錄）。
- 2.2 由於行人隧道S1的初步擬議走線位處於交通繁忙的觀塘道與勵業街交界，若果用傳統壕坑挖掘工程方式興建行人隧道期間，難免會對當區交通造成較長時間和較大的影響，並對擠擁的地下設施構成潛在風險。另一方面，由於無坑挖掘隧道所採用的「矩形隧道鑽挖機」技術於近年日趨成熟，其中成功例子包括位於啟德新發展區連接承啟道與彩虹邨的行人隧道鑽挖工程，土木工程拓展署採用了相同技術，於2020年10月順利完成，有效減低了挖掘工程對觀塘繞道天橋、太子道東，以及該處多個主要地下設施的影響。因此，發展局起動九龍東辦事處聯同路政署和顧問公司進一步檢視及優化擬議行人隧道S1的走線及建造方法。

- 2.3 經顧問公司的初步技術評估後，我們建議將行人隧道S1走線遷移至港鐵牛頭角站西側，橫過雅麗道，途經雅麗道花園並橫跨觀塘道，以連接宏利廣場地庫東端及勵業街西面行人路（見附圖二及三），並於可行情況下，採用無坑挖掘隧道的建造技術以減低工程對附近道路的影響及對地下設施構成的潛在風險，並節省建造工程的時間。經優化後的擬議行人隧道S1的新走線，除提供無障礙通道外，透過配備額外一條橫過觀塘道的行人隧道，更有效舒緩現有行人隧道於繁忙時間的擠擁情況，為公眾提供更舒適和暢達的行人環境。此外，擬議行人隧道S1是九龍東整體行人網絡的重要組成部分。新走線不僅能更有效連繫港鐵牛頭角站與位於勵業街以西及沿偉業街兩旁的發展項目，亦可透過未來繼續擴展的行人網絡，加強與觀塘海濱一帶、擬議觀塘和九龍灣兩個行動區，以及啟德跑道區的通達性，有助支持九龍東的轉型，也能令市民大眾受惠。

3. 行人隧道S1的工程計劃簡介

3.1 行人隧道S1的主要工程包括：

- (i) 興建一條長約230米的行人隧道，以連接毗鄰港鐵牛頭角站B出口的現有行人隧道至宏利廣場地庫東端及勵業街西面行人路，其中包括兩段長度約25米及40米，分別橫跨雅麗道及觀塘道的行人隧道；
- (ii) 於雅麗道東西兩端及勵業街出口興建可通往地面的樓梯，並設置升降機，為行人提供無障礙通道；以及
- (iii) 進行附屬工程，包括相關道路、渠務、水務、機電、公用設施和公共照明等工程。

4. 徵收土地

4.1 此項工程不涉及徵收私人土地。

5. 施工安排

- 5.1 在工程進行期間，我們會按照《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》，提供適切有效的圍欄設備及保護措施，以保障公眾安全。
- 5.2 為配合工程，我們需要在觀塘道、雅麗道及勵業街分階段實施臨時交通管理措施。由於上述道路均為區內主要幹道，我們將會成立一個交通管理聯絡小組，主要成員包括運輸署及警務處。有關此項工程的臨時交通管理措施均會提交該小組審議及批核，以確保對公眾及交通造成的影響減致最低。

6. 下一階段工作

- 6.1 我們會根據上述方案完成初步設計，並為擬議工程根據《道路〈工程、使用及補償〉條例》（第370章）進行刊憲及詳細設計。待詳細設計完成後，我們會向立法會財務委員會就擬議工程計劃申請撥款以進行工程。

7. 徵詢意見

- 7.1 請委員就擬議行人隧道S1的新走線，提供意見，並給予支持以推展下一步的刊憲及詳細設計工作。

發展局
路政署
2023年1月

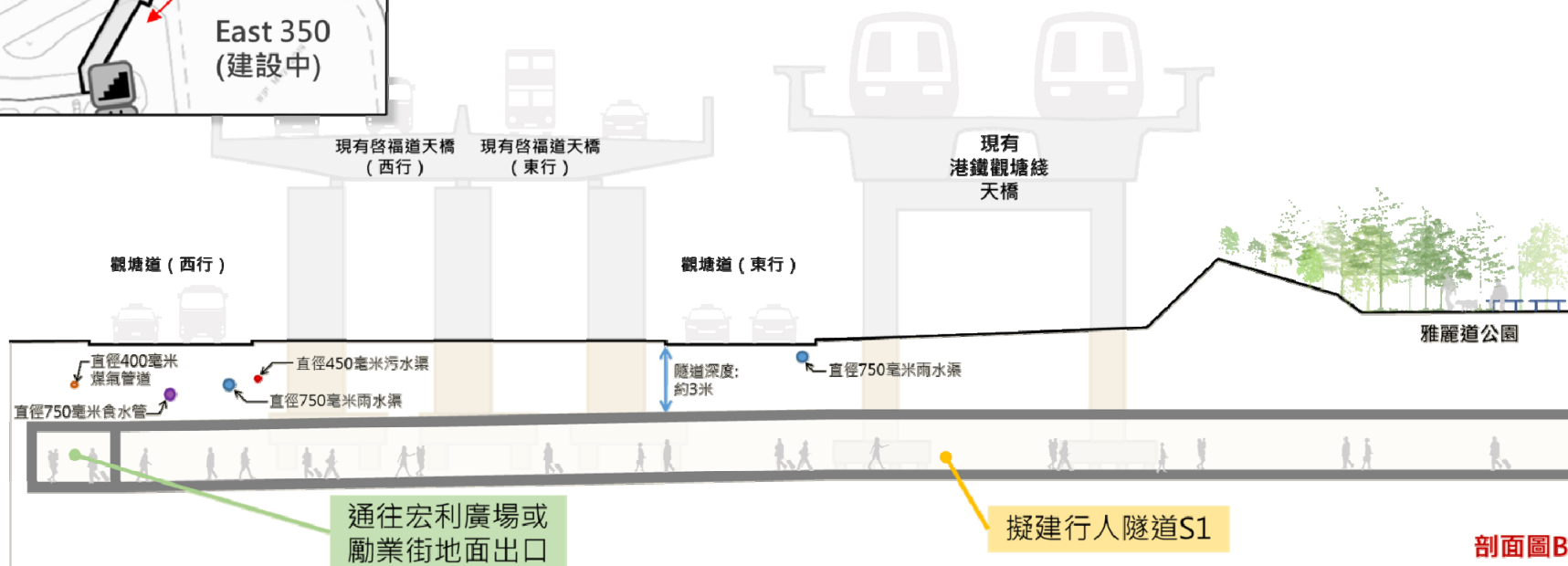
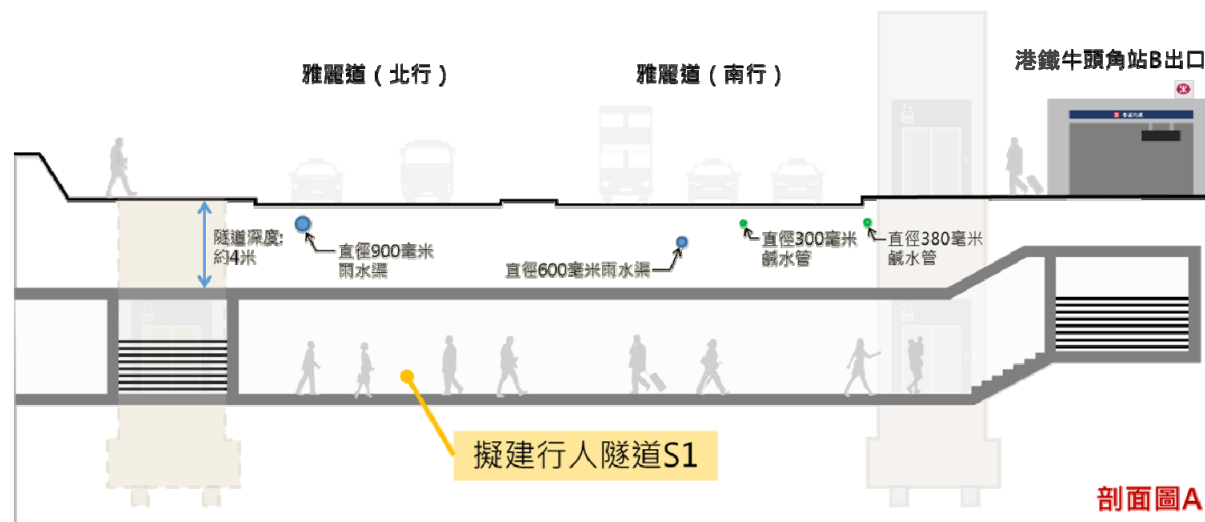
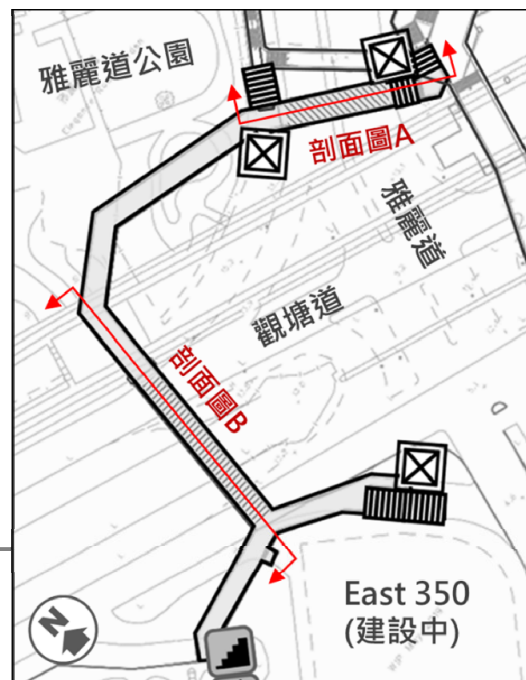
附件

- 附圖一 擬議的行人隧道S1 - 原有走線
- 附圖二 擬議的行人隧道S1 - 優化後的新走線
- 附圖三 擬議的行人隧道S1 - 新走線剖面圖





附圖二：擬議行人隧道S1 – 優化後的新走線



注：上圖只顯示直徑300毫米以上的公用管道