

觀塘區議會的信頭

(70) in KTDC 35/1 IX

本署檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

致： 立法會財務委員會轄下
工務小組秘書
楊少紅小姐
(傳真號碼： 2121 0420)

楊小姐：

彩雲道及佐敦谷發展計劃

在觀塘區議會屬下交通及運輸委員會的會議上，委員議決向立法會工務小組秘書處反映本委員會對上述發展計劃所提出的全部意見。

隨函付上載錄有關意見的會議摘錄（請見附件一至五）以供參閱。

觀塘區議會屬下
交通及運輸委員會秘書江慧蘭

連附件： (一) 第六次會議(16.11.2000)會議記錄摘錄
(二) 第七次會議(18.1.2001)會議記錄摘錄
(三) 第八次會議(22.3.2001)會議記錄摘錄
(四) 第九次會議(17.5.2001)會議記錄摘錄
(五) 第十次會議(5.7.2001)會議記錄（初稿）摘錄

2001年9月13日

III. 彩雲道及佐敦谷發展計劃的交通問題

(觀塘區議會交通及運輸委員會文件第 31/2000 號)

10. 主席歡迎土木工程署高級工程師羅文添先生、工程師林禮標先生、偉信顧問(香港)有限公司總監梁家輝先生和工程師梁錦聰先生出席這次會議，協助討論上述議項。

11. 土木工程署羅文添先生和偉信顧問(香港)有限公司梁錦聰先生介紹上述文件。

12. 委員提出下列意見或詢問：

12.1 根據顧問公司的交通評估報告顯示，牛頭角道和佐敦谷北道的路口，在上午及下午最繁忙一個小時的預留容量，分別為 3%及 19%，而彩霞道和佐敦谷北道的路口，在上午及下午最繁忙一個小時的預留容量，則分別為 6%及 8%。由此可見，牛頭角道和佐敦谷北道的交通量已達飽和。不過，根據有關發展計劃所訂，在地盤平整工程展開的首 6 個月期間(即運輸帶投入運作之前)，每小時會有 50 部泥頭車駛經彩霞道、佐敦谷北道及牛頭角道。這項安排定會導致附近一帶的交通更為擠塞，尤以牛頭角道的情況最為嚴重。因此，委員反對承建商在運輸帶建成之前，利用泥頭車經上述路線運送物料。

12.2 鑑於牛頭角道的路面非常狹窄，因此大量泥頭車駛經該處會對附近的交通造成極大影響。除彩霞道、佐敦谷北道及牛頭角道外，土木工程署應研究可否選擇其他運輸路線。委員建議，泥頭車可經彩霞道、佐敦谷北道、牛頭角道、觀塘道及太子道東入舊機場。至於回程路線，則可選擇經太子道東、觀塘道、彩石里而入地盤。

- 12.3 至於路口改善計劃方面，委員建議將佐敦谷北道中間的安全島北移，以便騰出更多空間闢設佐敦谷北道南行的雙程行車線。由於不少市民會在佐敦谷北道橫過馬路，因此土木工程署應考慮該處的安全島是否有足夠的空間，足以容納眾多的行人。
- 12.4 委員表示，土木工程署建議在佐敦谷北道及牛頭角道交界處所進行的路口改善計劃，並無包括擴闊路面工程在內，因此最終不能改善牛頭角道交通擠塞的情況。如日後有大量泥頭車駛經牛頭角道，定會令該處的交通擠塞問題更為嚴重。
- 12.5 委員詢問地盤平整工程何時展開？土木工程署在運輸帶建成前便進行平整工程，原因何在？有關部門會否在彩霞道鋪設防噪音物料，以減低泥頭車行駛時所產生的噪音？
13. 偉信顧問（香港）有限公司梁家輝先生和梁錦聰先生回應如下：
- 13.1 有關泥頭車所採用的行車路線，已在交通影響評估中確定，顧問公司曾經研究不同的方案。其中一條最直接快捷的行車路線，是由貯存處經彩霞道、佐敦谷北道、牛頭角道前往舊機場，回程路線則由舊機場經牛頭角道、佐敦谷北道、彩霞道前往貯存處。因此，顧問公司建議在牛頭角道和佐敦谷北道進行路面/路口改善工程，以紓緩泥頭車駛經上述地點所產生的交通問題。此外，由於泥頭車的車身較為龐大，因此顧問公司在計算交通流量時，泥頭車及私家車的比例為 1:2，以期作出更準確的評估。
- 13.2 顧問公司可擴闊佐敦谷北道安全島的範圍，以便容納更多行人。
- 13.3 顧問公司已實地視察彩霞道、佐敦谷北道及牛頭角道的行人流量情況，其後才評估上述道路的交通容量。

14. 土木工程署羅文添先生補充說，由於申請撥款及招標等程序需時，預計地盤平整工程會在明年年中展開，而彩雲道及佐敦谷發展計劃的部分樓宇預計會在 2007 年入伙。為配合樓宇的入伙日期，地盤平整工程和運輸帶興建工程必須同時進行。羅先生解釋說，承建商通常會在工程展開後約兩個月才開始挖泥工序，因此該署估計，採用泥頭車運送泥石的時間會少於 6 個月。

15. 經討論後，委員認為顧問公司不應只選擇一條最直接簡單的行車路線，以及只在該條路線進行道路改善工程，反之應建議多條不同的路線，供委員研究和考慮。鑑於委員十分關注大量泥頭車駛經彩霞道、佐敦谷北道及牛頭角道所帶來的交通擠塞和環境污染問題，以及反對泥頭車在運輸帶建成前經上述路線運送物料，土木工程署答應再檢討使用泥頭車的方案。此外，該署亦會根據委員提出的意見，研究其他運送路線的可行性，然後在下次會議席上匯報有關的進展情況。

（負責人：土木工程署高級工程師）

III. 彩雲道及佐敦谷發展計劃的交通問題

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 2/2001 號)

5. 主席歡迎土木工程署高級工程師羅文添先生、工程師林禮標先生、偉信顧問(香港)有限公司總監梁家輝先生和工程師梁錦聰先生出席這次會議，協助討論上述議項。

6. 土木工程署羅文添先生和偉信顧問(香港)有限公司梁錦聰先生介紹上述文件。

7. 委員發表意見如下：

7.1 有委員表示，如使用泥頭車運載泥石，每小時便會有 85 架次泥頭車駛經觀塘道，這定會對觀塘道的交通及環境情況構成影響。因此，委員建議土木工程署考慮將工程延遲兩至三個月，以便有關運輸帶建成後，才展開地盤平整工程。

7.2 有委員認為，如承建商在地盤平整工程動工 6 個月後仍未建成運輸帶，當局應處分有關承建商。這做法可確保運輸帶能如期投入運作。

7.3 有委員建議，為免泥頭車在路上行駛而影響交通，土木工程署和顧問公司應考慮可否以鋼鐵興建一條由地盤橫跨觀塘道的臨時架空天橋。

7.4 有委員建議土木工程署應設立監察機制，確保在運輸帶建成後，工程的全部泥石均由運輸帶運載，而無須在某段時間安排泥頭車經觀塘區的道路運載泥石。

8. 偉信顧問（香港）有限公司梁家輝先生和梁錦聰先生回應如下：

- 8.1 為免泥頭車因駛經觀塘區道路而引起交通及污染問題，該公司曾研究可否限制承建商使用泥頭車運載泥石。這限制除會延遲整個工程兩至三個月外，泥石將要放存在地盤內，會引起其他問題，包括如何防止塵土飛揚及泥石在雨季時被雨水沖走和導致牛頭角區排水系統阻塞等的情況出現。有見及此，該公司並不贊成在運輸帶建成前，禁止使用泥頭車運載泥石。
- 8.2 根據該公司的研究顯示，駛經觀塘道的車輛每小時超過 2,000 架次，而非繁忙時間的車輛架次比繁忙時間的數量，大約少 5% 至 10%。因此，該公司建議只准許泥頭車在非繁忙時間行駛以運載泥石，這樣便不會對觀塘道的交通構成重大影響。
- 8.3 該公司在設計上已簡化運輸帶的結構，土木工程署並會挑選可靠的承建商，確保運輸帶可在 6 個月內建成。由於運輸帶全長約 1.8 公里，工程規模相當龐大，因此所需的施工期不能少於 6 個月。
- 8.4 鑑於興建臨時架空天橋所涉及的收地問題需要長時間方能解決，該公司對有關建議持保留態度。
- 8.5 有關設立監察機制的建議，當局會與承建商簽訂合約中訂明，如承建商不能履行合約條款，便須作出賠償。此外，為確保運輸帶操作正常，承建商除負責維修保養工作外，還須定期更換零件。在運輸帶建成後，承建商只可在運輸帶發生故障的情況下，才獲准使用泥頭車運載泥石。

9. 土木工程署羅文添先生補充說，由於該署已就發展計劃所興建的房屋及學校落成日期定下清晰的目標，因此地盤平整工程延誤會對有關房屋及學校的落成日期帶來影響。羅先生續說，該署預計地盤平整工程會在 2001 年年中展開。

10. 經討論後，委員並不贊同在工程展開的首 6 個月內使用泥頭車運載泥石。他們普遍認為，土木工程署應將工程延遲兩至三個月，待運輸帶建成後，才使用運輸帶運載泥石。此外，委員同意，如運輸帶的操作一旦發生故障，承建商可使用泥頭車駛經顧問公司所建議的「路線一」運載泥石，但有關承建商必須事前知會運輸署和警方，以便作出監察。

（負責人：土木工程署高級工程師）

II. 續議事項

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 10/2001 號)

彩雲道及佐敦谷發展計劃的交通問題

4. 主席歡迎土木工程署高級工程師羅文添先生、偉信顧問(香港)有限公司總監梁家輝先生和工程師梁錦聰先生出席這次會議，協助討論上述議項。

5. 土木工程署羅文添先生報告說，土木工程署曾就委員在上兩次會議中所表達的意見，詳細考慮泥頭車駛經觀塘區道路所引起的交通及污染問題。顧問公司亦研究可否限制承建商在運輸帶落成前使用泥頭車運載泥石。上述限制會將整項工程延遲兩至三個月，而存放在地盤內的泥石亦會引起其他問題，其中包括塵土飛揚、泥石在雨季時被雨水沖走及導致牛頭角區排水系統阻塞等情況出現。有見及此，顧問公司根據交通評估的資料，建議承建商可利用觀塘道的行車路線運載泥石。為避免泥頭車對觀塘道的交通構成影響，土木工程署只准許承建商在非繁忙時間(即早上 10 時至下午 4 時)利用泥頭車運載泥石。此外，泥頭車的車輛架次將受到限制，每小時不可超過 50 架次。在環境保護方面，土木工程署會督促顧問公司對承建商實施有效的監管措施，包括在地盤各個出口設置洗車池和灑水系統，並嚴格規定泥頭車在駛離地盤時，必須用帆布覆蓋泥石，以免塵土飛揚，空氣受到污染。羅先生補充說，整項彩雲道及佐敦谷發展計劃的土木工程需時 4 至 5 年，而第一階段的地盤平整工程必須於 2003 年年中完成，以便配合房屋署的興建公共房屋計劃。如地盤平整工程受到延誤，便會直接影響到第一階段工程的竣工日期。土木工程署建議成立聯絡小組，成員包括土木工程署、顧問公司和承建商的代表及區議員等，合力監察承建商的運作。

6. 有委員詢問招標工作的進展情況，以及每小時 50 架次泥頭車佔觀塘道交通流量的百分比。另有委員詢問運輸帶可否在 6 個月內完成。此外，委員對於泥頭車駛經觀塘道對該處所造成的環境污染問題及如何有效地監管承建商的運作，深表關注。

7. 土木工程署羅文添先生解釋，土木工程署將於 2001 年中開始招標工作。整個招標程序需時約 6 至 7 星期。待招標工作完成後的 6 至 8 星期，地盤工程便可動工。如果上述工作進展順利，有關工程可望於 7 至 8 月展開。偉信顧問（香港）有限公司梁家輝先生和梁錦聰先生補充說，顧問公司已簡化運輸帶結構的設計，以便承建商可預先完成運輸帶各部分的組件作接合之用。此外，顧問公司亦已展開興建運輸帶前的準備工作，包括喉管及電線、電纜的改道工程等，以確保運輸帶可於 6 個月內完成。有關交通問題方面，觀塘道（位於德寶花園一帶）單方向的行車流量每小時約 2,000 多架次，因此每小時約有 50 架次泥頭車往還觀塘道的安排，理應不會對道路的交通構成重大影響。顧問公司定會嚴格限制泥頭車出入地盤的次數。至於環境保護方面，土木工程署曾就整項發展計劃進行環境評估報告，而承建商必須遵守合約內訂明各項有關保護環境的要求。顧問公司亦會安排工程師長駐地盤，以便密切監察工程的進展情況。如果承建商有任何違規的做法，市民可致電土木工程署所提供的電話熱線，直接與駐地盤的工程師聯絡。

8. 經討論後，委員同意有關的分區委員會的成員應加入聯絡小組，負責各項協調工作，而秘書處亦會致函要求立法會秘書處，提供上述工程的討論文件及有關的會議記錄，以供委員參考。

（會後補註： 有關的文件及會議記錄已於 4 月 26 日寄交各委員參閱。）

IV. 續議事項

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 22/2001 號)

彩雲道及佐敦谷發展計劃

14. 有委員指出，在立法會財務委員會屬下工務小組委員會第 10 次會議席上，土木工程署的代表並沒有向立法會議員充分反映觀塘區議會就上述發展計劃所作出的決議，有關會議記錄第 30 段更有誤導成分。委員對此表示不滿，並要求土木工程署代表向觀塘區議會作出交代。經討論後，委員同意由觀塘民政事務處負責了解事件的始末，然後考慮邀請土木工程署的代表出席下次會議，向委員作出詳細的解釋。

(負責人：觀塘民政事務處)

II. 續議事項

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 27/2001 號)

彩雲道及佐敦谷發展計劃

4. 主席歡迎土木工程署助理署長(土木)/土地拓展莫亦凡先生及高級工程師羅文添先生出席這次會議，協助討論上述議項。

5. 土木工程署莫亦凡先生就該署的代表未有在立法會財務委員會屬下工務小組委員會第 10 次會議上，充分反映觀塘區議會就上述發展計劃所提出的意見，表示歉意。他解釋這次事件是由於該署對區議會的諮詢程序未盡了解所致。

6. 為避免同類事件再度發生，有委員建議需要向各部門闡釋區議會的諮詢程序。

7. 署理觀塘民政事務專員區松柏先生回應如下：

7.1 各委員在 2 月前就有關發展計劃所提出的意見，已載於提交立法會的文件內。

7.2 為使各部門更清楚了解區議會的諮詢程序，他會在 7 月 6 日舉行的地區管理委員會會議上，向各部門的代表解釋區議會的諮詢程序。

(負責人：署理觀塘民政事務專員)

8. 經討論後，委員同意將委員會對上述工程的意見，向立法會秘書處作出反映。

(負責人：秘書)

9. 此外，土木工程署莫亦凡先生向委員會報告，上述工程的撥款申請已獲批准。該署現正籌備招標工作，預計有關工程可在本年 10 月動工。

10. 委員提出下列詢問：

10.1. 有委員指出，鑑於工程動工日期較原定計劃延遲了 3 個月，有關運輸帶可否趕及在地盤平整工程動工前完成？

10.2 另有委員詢問有關就上述工程所成立的「關注小組」，目前的進展情況如何？

11. 土木工程署莫亦凡先生回應如下：

11.1 由於興建運輸帶的進度及工程質素將影響地盤平整工程的進行，所以在擬定標書時，將上述兩項工程納入同一份標書內。如果將工程分別進行招標，則該署須重新擬定兩份標書，這做法將會更加延誤工程的進度。鑑於兩項工程都包括在同一份標書內，有關承建商將同時進行興建運輸帶及地盤平整工程。

11.2 有關的「關注小組」因工程延遲而尚未正式成立，而該小組將會運作至全部工程完成後，才會解散。

12. 經討論後，委員同意由土木工程署以書面形式，向委員會詳細解釋工程延誤的原因。

（負責人：土木工程署助理署長（土木）/土地拓展）