

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2200/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2002年4月26日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
劉炳章議員

缺席委員：劉千石議員, JP
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(6)
張美珠女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／技術服務
譚澄邦先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

路政署

路政署主要工程管理處副處長
陳維彰先生

路政署總工程師／主要工程
徐偉先生

運輸署

運輸署總工程師／主要公路發展
蘇欽達先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1270/01-02號文件——2002年1月15日與環境事務委員會和規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議的紀要；

- 立法會CB(1)1325/01-02號文件 —— 2002年1月24日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；
- 立法會CB(1)1557/01-02號文件 —— 2002年2月22日會議的紀要；及
- 立法會CB(1)1517/01-02號文件 —— 2002年3月15日會議的紀要)

上述會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)1341/01-02(01)號文件 —— 地鐵有限公司所提交有關為25歲以上的全日制學生提供地鐵優惠票價的資料便覽；
- 立法會CB(1)1391/01-02(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟就公共小型巴士政策而於2002年2月4日提交的意見書；
- 立法會CB(1)1391/01-02(02)號文件 —— 環保小巴大聯盟就公共小型巴士政策而於2002年3月13日提交的意見書；
- 立法會CB(1)1391/01-02(03)號文件 —— 政府當局就環保小巴大聯盟所提交的意見書作出的回應；

經辦人／部門

- 立法會CB(1)1392/01-02(01)號文件 —— 西貢區議會
議員於2002年3月14日與
立法會議員
舉行會議時
就將軍澳專
利巴士服務
提出的意
見；
- 立法會CB(1)1513/01-02(01)號文件 —— 立法會議員
與黃大仙區
議會2002年1
月10日會議
紀要中有關
沙田至中環
線的摘錄部
分；
- 立法會CB(1)1513/01-02(02)號文件 —— 立法會議員
與中西區區
議會2002年1
月31日會議
紀要中有關
在皇后大道
中設立行人
專用區的計
劃的摘錄部
分；
- 立法會CB(1)1513/01-02(03)號文件 —— 立法會議員
與中西區區
議會2002年1
月31日會議
紀要中有關
各種公共交
通工具的協
調的摘錄部
分；
- 立法會CB(1)1604/01-02(01)號文件 —— 跟進立法會
議員與西貢
區議會議員
在2002年3月
14日會議上
所提事項的
個案會議所
轉交處理的
事項 ——
西岸公路；

- 立法會CB(1)1533/01-02(01)號文件 —— 更換停車收費錶系統的計劃；
- 立法會CB(1)1575/01-02(01)號文件 —— 馬鞍山至大圍鐵路線——主要基建工程；
- 立法會CB(1)1577/01-02(01)號文件 —— 竹篙灣連接路——竹篙灣段；
- 立法會CB(1)1578/01-02(01)號文件 —— 將軍澳坑口道分隔車道建造工程；及
- 立法會CB(1)1587/01-02(01)號文件 —— 汀角路改善工程第1階段第II期)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

3. 委員同意於2002年5月6日下午2時30分舉行特別會議，就政府當局即將提交財務委員會及其轄下小組委員會審議的5項財務建議進行討論(有關文件已分別隨立法會CB(1)1533/01-02(01)、CB(1)1575/01-02(01)、CB(1)1577/01-02(01)、CB(1)1578/01-02(01)及CB(1)1587/01-02(01)號文件送交委員)。由於議程項目繁多，主席建議委員如有意提問，可預先把有關上述各項目的問題送交秘書，以便要求政府當局按情況提供書面回覆，並在2002年5月6日會議席上進行討論。委員贊成該建議。

4. 應黃宏發議員要求，委員同意把西貢區議會所提出有關“西岸公路”的事項(詳情載於立法會CB(1)1604/01-02(01)號文件)納入事務委員會的待議事項一覽表。此外，鄭家富議員亦表示，事務委員會有需要跟進為配合地鐵將軍澳支線通車而實施的交通服務計劃的詳情。

III. 2002年5月24日會議的討論事項

- (立法會CB(1)1558/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
- 立法會CB(1)1558/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

5. 委員同意在事務委員會訂於2002年5月24日舉行的下次會議上，討論政府當局提出的下述事項：

- (a) 第二次泊車位需求研究；及
- (b) 延續現有巴士專營權的申請
 - 城巴有限公司(機場及北大嶼山路線專營權)
 - 龍運巴士有限公司
 - 新世界第一巴士服務有限公司。

政府當局
政府當局

關於上述(a)項事宜，應周梁淑怡議員建議，委員同意同時要求政府當局檢討主要旅遊景點的泊車設施供應情況，以及當局為應付該等地點在假日期間泊車需求驟增的情況而採取的措施。此外，政府當局亦應匯報在赤柱街市興建多層停車場的最新情況。

政府當局

6. 經審閱事務委員會的待議事項一覽表及跟進行動一覽表(分別載於立法會CB(1)1558/01-02(01)及(02)號文件)，委員同意要求政府當局就下述事項提交資料文件，然後才決定是否有需要舉行另一次會議討論有關事宜：

- (a) 把屯門碼頭改建為跨境客運渡輪碼頭的建議的最新進展情況；及
- (b) 智能運輸系統的最新進展情況。

關於上述(b)項事宜，委員對於發放資訊的途徑，以及公眾能否透過電話以低廉價錢取得有關的交通及運輸資料表示關注。他們亦關注到在香港推行運輸資訊系統的時間表及發展全球定位系統的事宜。

IV. 電子行人過路發聲裝置

(立法會CB(1)1558/01-02(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

7. 運輸署署長就未能及早提交有關此議項的資料文件(立法會CB(1)1558/01-02(04)號文件)向委員致歉。文件遲遲未能備妥是由於當局須先行解決若干行政問題，然後才可發出文件。他表示，該等問題現已獲得解決，當局並已提出明確的計劃，供委員審議。

8. 運輸署助理署長／技術服務借助投影機，向委員簡介政府當局建議以新式的電子行人過路發聲裝置，取代目前裝設於若干交通燈控制行人過路處的機械式發

聲裝置，以及在所有其他現時未有裝設發聲裝置的交通燈控制行人過路處，安裝新式的電子發聲裝置。

9. 運輸署助理署長／技術服務表示，自1994年1月起，政府當局已在所有新設的交通燈控制行人過路處安裝行人過路發聲裝置，作為過路處的標準設施。目前，在1 445個以交通燈控制的行人過路處中，有66%(或954個過路處)已裝有為數約6 000個的發聲裝置，以方便視障人士橫過馬路。然而，視障人士及其他市民對裝設行人過路發聲裝置一事一直有不同意見。視障人士強烈要求所有交通燈控制行人過路處的發聲裝置均須全日24小時運作，而住處附近有行人過路發聲裝置的居民則投訴此類裝置所發出的聲音對他們造成滋擾，尤其是夜間四周環境較寧靜時的滋擾更大。近年在市面供應並獲多個國家採用的電子行人過路發聲裝置，均具有因應四周環境聲浪自動調節所發出音量水平的功能。此外，電子行人過路發聲裝置亦可另外配備內置的震動組件，可以顯示過路處當時亮着的燈號是“紅燈”還是“綠燈”。在該等有多個相距不遠的行人過路處的交通燈控制路口，此種裝置特別有用。當局已裝置數套此類組件，以作試驗。鑒於試驗結果令人滿意，政府當局計劃按照一份與視障人士代表組織議定的優先次序名單，分階段在所有此類路口裝設或改裝約共11 400套電子行人過路發聲裝置。

10. 委員察悉，推行電子行人過路發聲裝置計劃的非經常費用總額預計為52,668,000元。有關裝置在運作及維修保養方面的經常開支則預計為6,088,000元。實地安裝工作可望於2004年7月完成。視乎委員的意見，政府當局將於2002年5月10日向財務委員會提交有關的撥款申請，以供審批。

實施時間表

11. 周梁淑怡議員對有關建議表示支持。然而，她質疑為何有關計劃的測試及推行工作需時5年才能完成。她強調有迫切需要加快進行有關計劃，以促進視障人士的道路安全，並促請政府當局考慮加快推行該計劃。她尤其質疑倘在測試階段已物色到適當的電子行人過路發聲裝置，是否仍有需要進行預審程序。她認為為提高工作效率，政府當局應考慮是否一開始便就有關計劃進行測試、發展、供應及安裝的工作一併進行招標。

12. 主席亦表示，如縮短預審程序及安裝工作的時間，將可達到提早推行有關計劃的目的。為加快實施進度，鄭家富議員表示，當局應首先在視障人士最多使用而所造成的噪音滋擾較輕的地點安裝電子行人過路發聲裝置。黃宏發議員亦贊成盡早推行現有的建議，並詢問

本港是否具備製造電子行人過路發聲裝置的技術，以及在預審階段會否考慮本地供應商。

13. 運輸署助理署長／技術服務回應時解釋，雖然不少國家現時均有廣泛提供及採用電子行人過路發聲裝置，但運輸署必須評審由不同供應商提供的產品，以確保有關產品符合具體的設計規格。事實上，在試驗計劃中測試的所有產品均須作出改裝。經過一連串技術測試後，當局認為有3套電子行人過路發聲裝置產品適合在香港使用，當局並已在4個路口試用數套該類裝置。

14. 關於預審程序，運輸署助理署長／技術服務表示，當局雖已物色3套合適的電子行人過路發聲裝置產品，但其他供應商或許能提供亦可符合具體規格的不同產品，因為所需技術並非十分複雜。因此，當局建議進行簡短的預審程序，以確保盡可能增加參與競投的供應商數目。他察悉委員的意見及建議，並表示運輸署會檢討是否可加快推行有關的實施計劃。運輸署助理署長／技術服務回應鄭家富議員提出的論點時表示，政府當局已與視障人士代表組織議訂出一份優先次序名單，並會分階段進行有關計劃。

對鄰近居民造成的滋擾

15. 劉江華議員提述資料文件的註腳2，並深切關注到電子行人過路發聲裝置的設定音量較四周環境聲浪高出3至12分貝，而其音量幅度更可高達90分貝。因此，他對於加快推行實施計劃的建議有所保留，並籲請政府當局在推行有關建議時採取較審慎的態度，特別是在處理鄰近居民就發聲裝置所造成的噪音滋擾提出的投訴方面。由於法定噪音上限僅為70分貝，因此，他認為對於住處附近裝有行人過路發聲裝置的居民而言，如此高水平的不間斷及單調噪音實令人頗難接受。劉議員明白當局有需要照顧視障人士，但他質疑當局純粹基於只是在4個地點進行的試驗計劃中向鄰近居民作出調查後獲得的所謂“令人滿意”的結果，而把有關計劃的範圍擴大至全港各地，是否正確的做法。

16. 運輸署助理署長／技術服務回應時闡述現有行人過路發聲裝置的問題。該機械式發聲裝置會發出固定音量為68分貝的“滴答”聲，在距離聲源1米的地方也可聽到。雖然此音量水平大致上可以接受，但視障人士曾投訴發聲裝置所發出的聲響被四周環境的嘈吵聲浪所掩蓋。另一方面，在夜間四周環境較為寧靜時，附近居民可能會覺得上述音量過大。為平衡上述互有衝突的考慮因素，政府當局建議採用電子行人過路發聲裝置，因為有關裝置的音量可根據四周環境聲浪的轉變而自動調

節。電子行人過路發聲裝置的音量與四周環境聲浪在日間(即上午7時至11時)會相差9分貝，而在夜間則有3分貝的差別。舉例而言，當夜間的四周環境聲浪只有55分貝時，電子行人過路發聲裝置的音量會下降至58分貝，較現有行人過路發聲裝置所發出的68分貝音量大為改善。

17. 此外，運輸署助理署長／技術服務亦澄清，資料文件所載有關把音量設定為較四周環境聲浪高出3至12分貝，而音量幅度則介乎55至90分貝的水平，純粹是電子行人過路發聲裝置的技術規格。他強調，電子行人過路發聲裝置的設定音量較四周環境聲浪高出9分貝，是為了確保視障人士在距離該裝置1米的地方也可聽到有關聲響。然而，這並不表示四周環境聲浪會提高9分貝。由於民居與行人過路設施之間會有一段距離，因此，居民切實感受到的噪音水平將無太大分別。

18. 儘管政府當局已作出上述解釋，主席表示在四周環境聲浪已頗高(例如70分貝)的地方，鄰近居民的情況實際上會更趨惡劣，因為電子行人過路發聲裝置的音量將為79分貝(即比起四周環境聲浪高出9分貝)，而現有行人過路發聲裝置的音量則為68分貝。劉江華議員亦表示，倘電子行人過路發聲裝置的裝設範圍一如現時所建議，將擴大至所有交通燈控制行人過路處，受影響的住戶數目將更多。

19. 鄭家富議員對裝設電子行人過路發聲裝置以照顧視障人士的需要表示支持，但他指出在此方面的另一個重要考慮點，是平衡對長期暴露於有關聲響的鄰近居民所構成的滋擾。他認為由於視障人士的聽覺特別敏銳，因此未必需要把電子行人過路發聲裝置在白天的音量設定為較四周環境聲浪高9分貝的水平。在此方面，政府當局應與視障人士組織聯絡，研究可否把電子行人過路發聲裝置的音量設定於所容許的70分貝以下的水平。此外，主席亦就單獨利用震動組件向視障人士發出訊號的可行性提出查詢。何鍾泰議員表示，政府當局若鋪設凹凸紋引道，便可輕易地把視障人士帶引到發聲裝置的震動組件。有關提供該類設施的事宜，應納入政府當局就香港行人設施進行的長遠規劃之內。

20. 運輸署助理署長／技術服務回應時表示，雖然按照一般指引，電子行人過路發聲裝置在白天的音量應設定為較四周環境聲浪高出9分貝的水平，但如有需要，當局會在諮詢視障人士後相應調整實際的音量水平。然而，單獨使用震動組件發出訊號可能會有問題，因為在同一時間只有一名視障人士可接收到有關訊號。他同時指出，除方便視障人士外，電子行人過路發聲裝置亦可用作協助一般行人使用過路設施的額外發聲裝置。至於

在行人路鋪設凹凸紋引道，運輸署助理署長／技術服務告知委員，政府當局現正推行試驗計劃，方便視障人士橫過馬路。

政府當局 21. 然而，何鍾泰議員認為視力正常人士須為本身在橫過馬路時的安全負責。他建議採用遙控感應器啟動電子行人過路發聲裝置，以解決有關問題。譚耀宗議員亦表示，加拿大已有該類裝置。就此，何鍾泰議員要求政府當局進一步研究其建議，並就此方面的海外經驗提供有關資料，供委員參考。運輸署助理署長／技術服務回應時表示，雖然何議員的建議在技術上或許可行，但如此一來，當局有必要確保每名視障人士均備有遙控感應器。

政府當局 22. 劉江華議員重申，他認為在推行現有建議時必須審慎行事。因此，他要求政府當局就下述事宜作出回應：

- (a) 運輸署須披露在有關調查中，顯示在試驗計劃下鄰近居民作出“滿意”回應的結果；
- (b) 環境保護署(下稱“環保署”)對於在若干情況下，電子行人過路發聲裝置的音量可能超過70分貝的法定上限有何意見；
- (c) 經考慮委員在會議席上提出的意見，政府當局應進行進一步的應用測試，特別是在新地點進行測試，以確定視障人士及鄰近居民對有關裝置有何反應；及
- (d) 運輸署須研究現時是否有更佳技術，可盡量減低所產生的噪音滋擾，特別是何鍾泰議員所建議遙控感應器的應用。

23. 運輸署助理署長／技術服務回應時表示，電子行人過路發聲裝置現正進入第二階段的應用測試，當局亦已在全港另外32個地點安裝有關裝置，以收集鄰近居民及視障人士提出的更多意見。此外，運輸署亦會就此事與環保署聯絡。運輸署署長察悉委員在會議席上提出的關注事項及有用意見，但他強調當局目前已在全港954個交通燈控制行人過路處安裝為數約6 000個行人過路發聲裝置，而該等裝置的運作一直沒有問題。為進一步改善有關情況，政府當局決定採用電子行人過路發聲裝置。由於該裝置具有因應四周環境聲浪調節音量的功能，因此實為較佳的發聲裝置系統。經進行仔細的測試及規劃，他相信在各方面均已取得合理的平衡，而且應按照建議推行該計劃。然而，他向委員保證，在推行有

關建議時，特別是在新地區裝設電子行人過路發聲裝置時，運輸署會繼續以小心和體恤的態度，處理可能出現的任何地區問題。

24. 黃宏發議員表示，雀鳥的啾鳴聲音可能較機械式的“滴答”聲動聽，運輸署助理署長／技術服務回應時報告謂，在諮詢視障人士時，他們表示希望繼續採用現時的“滴答”聲。

25. 主席總結有關的討論時請政府當局察悉，所有委員均原則上支持裝設電子行人過路發聲裝置以方便視障人士的建議。部分委員認為應加快推行實施計劃，而其他委員則對鄰近居民所受到的噪音滋擾表示深切關注。有見及此，政府當局應確保維持適當的平衡。政府當局尤其應考慮電子行人過路發聲裝置所發出的音量，應否降低或設定為70分貝的法定噪音水平上限以下。

V. 中九龍幹線

(立法會CB(1)1558/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

26. 石禮謙議員作出利益聲明，表明本身是古物諮詢委員會的委員。

27. 路政署主要工程管理處副處長借助投影機，簡介修改中九龍幹線定線的計劃，詳情載於立法會CB(1)1558/01-02(03)號文件。

(會後補註：政府當局在會議席上提交的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)1633/01-02(01)號文件送交委員。)

28. 路政署主要工程管理處副處長表示，建議的中九龍幹線全長4.7公里(包括一條長3.9公里的行車隧道)，將連接西九龍填海區及未來的東南九龍發展區，並經T2道路及西岸公路連接將軍澳。此幹線可紓緩中九龍一帶現有東西行車道路的交通擠塞情況。他繼續解釋，政府當局於1998年就中九龍幹線提出一個雙程雙線行車隧道的方案。由於其後建議對東南九龍發展區計劃作出修訂，包括縮小填海範圍及鼓勵使用地下道路，當局遂檢討何文田以東一段中九龍幹線的定線，並確定一條在北面經過九龍城碼頭巴士總站的較佳路線。經修訂的定線把原來的隧道路段延長，以配合經修訂的東南九龍發展區計劃。當局認為該定線較原有定線優勝，因為該定線

會在現有基岩地層內較深處興建隧道，以致大幅減低興建隧道對土瓜灣區沿線現有道路及設施的影響。

29. 路政署主要工程管理處副處長進一步表示，經修訂的定線採用傳統的並列式設計興建隧道，並有足夠空間可把車道設計擴闊為雙程3線行車，而無需涉及大量的額外收地或重置安排。在最新的主要道路項目檢討中，政府當局曾根據最新的規劃參數及人口預測，重新評估原來建議中的雙程雙線隧道的容車量是否足夠。交通流量預測結果顯示，雙程雙線行車的中九龍幹線的繁忙時間行車量，將於2011年啟用後立即達到飽和，並在隨後的數年內超出其可負荷的行車量。由於當局只有此次機會興建該隧道，當局遂建議採用雙程3線的隧道設計，以應付長遠的交通需求。

30. 委員察悉政府當局打算在2002年下半年，就經修訂的定線展開初步設計及相關的土地勘測工作，並預期於2003年年底完成該等工作。當局會就此等工作相應向工務小組委員會申請撥款。當局繼而會在2004年展開中九龍幹線的詳細設計工作，然後在2007年開始施工，以期於2011年完成有關工程。

31. 陳偉業議員不滿資料文件並未提供成本預算方面的資料。運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，政府當局打算先行徵詢委員對中九龍幹線修訂建議的意見。如委員贊成有關建議，政府當局便會研究所涉及的財政影響，並在適當時向立法會作出匯報。按照非常粗略的估計，她表示雙程雙線行車的中九龍幹線的原來成本預算約為82億元。當局估計經修訂的雙程3線行車設計的成本將增加約10%至20%。陳偉業議員表示，他認為約100億元的預算成本可以接受。

32. 鑒於現時財政預算出現赤字，石禮謙議員建議政府當局研究可否以“私營融資計劃”的方式興建中九龍幹線。根據有關安排，政府可無需於工程展開時支付資本開支，而交換條件是在工程完成後支付有關服務的費用。私營機構的承建商會出資提供所需資產，並在其後一段時間(如20年)內，就其所提供的服務獲支付費用。運輸局首席助理局長(5)回應時表示，由於中九龍幹線屬不收費道路，故以傳統的“建造、營運及移交”方式進行有關工程未必可行。然而，政府當局會進一步考慮石議員的建議。

工程計劃的成本效益

33. 主席歡迎中九龍幹線經修訂定線的雙程3線行車設計。鄭家富議員對此亦有同感，但他關注到儘管當局會耗費鉅額公帑進行中九龍幹線工程計劃，該幹線的交通流量實際上會在啟用後不久便接近飽和(2011年及2016年的預計行車量／容車量比例分別是0.8及0.9)。此外，該幹線將不能紓緩有關路段如亞皆老街及窩打老道的擠塞情況，因為該等道路在介乎2011至2016年間的交通流量將依然接近飽和，甚至超出其容車量。因此，他籲請政府當局盡早作出規劃，以解決此等有關路段的交通擠塞問題。

34. 運輸局首席助理局長(5)明白委員對中九龍幹線及有關路段的交通繁忙情況感到關注，但她解釋，由於存在種種地質及用地上的限制，因此不可能把中九龍幹線進一步擴闊為雙程4線行車道。此外，由於中九龍是稠密的已發展地區，建造新的道路或擴闊現有道路以應付交通需求亦有極大困難。因此，政府當局反而會着力推行交通管理措施，以紓緩交通擠塞情況。運輸署總工程師／主要公路發展補充時解釋，中九龍幹線雖可吸納中九龍現有道路的若干長程交通，但由於區內交通需求甚大，該幹線將不能大大紓緩上述主要路段的擠塞情況。在此方面，當局會在進行中九龍幹線的交通影響評估時進一步研究有關問題，並在區內實施研究所得的改善措施。

35. 關於現時油麻地區在早上繁忙時間的擠塞情況，陳偉業議員擔心在中九龍幹線建成後，區內的道路網絡或許未能應付所帶來的額外交通流量，令情況進一步惡化。為免造成瓶頸現象，他認為中九龍幹線應設置更多出口處，特別是在東南九龍發展區，以便鄰近地區人士可使用該幹線。何鍾泰議員及石禮謙議員亦提出相同的意見。

36. 運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，中九龍幹線將經由現時的油麻地交匯處連接西面的三號幹線。由於三號幹線是雙程3線行車道，因此應有足夠的容車量可吸納來自中九龍幹線的車輛。她進一步表示，在規劃過程中，當局一直與規劃署及拓展署進行緊密的磋商。因此，建議的定線已同時考慮規劃中的東南九龍發展區。由於東南九龍發展區將建設成一個環保城市，因此，為免區內有過多車輛，當局只會在該區設立一個出口處。從技術角度而言，她表示由於中九龍幹線大部分路段實際上是鑽挖隧道，因此不大可能在中間部分開設出口處，否則便須作出大量收地及重置安排。

37. 然而，陳偉業議員認為從規劃角度而言，如此重要及成本如此高昂的主要公路，在全長4.7公里的途程中卻只設有兩個出口處，實屬完全不可接受。因此，他強烈要求政府當局重新研究其就中九龍幹線所作規劃，並為該幹線設立更多出口處，特別是東南九龍外圍一帶(如土瓜灣)。在此方面，他亦認為當局在設計中九龍幹線各條連接路時，不應受制於東南九龍發展區的分區計劃大綱草擬圖。為方便委員瞭解有關情況，他要求政府當局提供補充資料，說明中九龍幹線的發展如何與東南九龍發展區銜接。此外，他亦要求政府當局就中九龍幹線兩端交匯處的交通流量預測提供更多資料。
- 政府當局
- 政府當局

重置安排

38. 黃宏發議員關注到屬三級歷史建築物的油麻地警署的重置安排。鑒於政府當局應帶頭推動保護及保存本港的歷史建築物，他籲請當局進一步研究是否可以鑽挖隧道方式建造該路段，從而避免拆卸該警署的任何部分。石禮謙議員對中九龍幹線的經修訂定線雖表支持，但他亦詢問當局可否考慮採取任何其他替代定線，以盡量減低對該警署造成的影響。

39. 運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，油麻地警署包括兩幢建築物。政府當局只會拆卸並非屬歷史建築物的警署新翼。由於須進行建造隧道的工程，原有警署大樓受該定線影響的一部分將暫時拆卸，並於稍後修復至原來面貌。由於油麻地警署將遷往他處，因此，經修復後的警署大樓將可交還作其他用途。她進一步表示，由於隧道在該位置將與前面的地面道路連接起來，因此，該段隧道將不會深入地底。故此，當局將須採用“明挖回填”的建造方式。路政署主要工程管理處副處長補充，由於區內泥土結構頗為鬆軟，採用鑽挖隧道方案在技術上並不可行。運輸局首席助理局長(5)回應石禮謙議員時報告謂，政府當局已詳細研究採取替代定線的可能性。然而，此做法將涉及大量收地及重置安排。

40. 關於油麻地玉器市場，石禮謙議員表示該處是主要旅遊景點，政府當局應確保其運作不會受建造工程所影響。運輸局首席助理局長(5)回應時表示，為確保繼續為市民提供各項現有的服務，政府當局在區內展開中九龍幹線隧道工程前，會先為所有受影響建築物及設施作出妥善的重置安排。

41. 主席告誡謂，為重置設施物色新地點時，必須以交通便利程度作為首要考慮因素。因此，她籲請政府當局檢討油麻地多層停車場大樓及油麻地公共圖書館的

擬議所在地點。她建議當局考慮興建行人隧道，以方便市民前往該等地點。運輸局首席助理局長(5)明白委員的關注事項，並答允當局會仔細考慮有關建議。她承認在進行重置後，停車場的服務區域或會轉移至西九龍。然而，當局會視乎此方面的需求，在油麻地區規劃提供額外泊車設施。

建造工程

42. 何鍾泰議員提述策略性污水排放隧道的建造工程導致將軍澳出現土地不平均沉降的問題，並關注到現有基岩地層內較深處鑽挖如此長的隧道，將會造成何種影響。就此，他詢問經修訂定線的可行性，是否已根據土地勘測所得的有關岩土資料加以核實。

43. 路政署主要工程管理處副處長回應時報告謂，擬議定線的可行性業經初步土地勘測工作核實。當局會根據在初步及詳細設計階段進行的更詳細勘測，確保全面掌握受影響地區的地質狀況，以便據之就建造工程進行規劃及施工，從而避免對四周的建築物及設施造成任何不必要的影響。

44. 陳偉業議員提述西鐵工程計劃的情況，並認為政府當局應訂立更理想機制，監察中九龍幹線建造工程對鄰近建築物的影響。此外，當局亦應公平處理受影響居民及業主提出的投訴及申索。因此，他要求政府當局就中九龍幹線建造工程提出撥款申請前，就此問題進一步提供資料。運輸局首席助理局長(5)回應時表示，就新的主要道路工程計劃而言，政府當局會在規劃及施工階段成立諮詢委員會，蒐集區內居民的意見。在此項安排下，由受影響各方提出的任何投訴，均會以有效率的方式處理。

政府當局

實施時間表

45. 儘管有關工程涉及若干技術困難，何鍾泰議員仍籲請政府當局採取一切可行措施，加快推行該工程計劃。他特別指出，在行政及法定程序、詳細設計工作及施工方面所需的時間均不必要地過長。此外，各項重置安排亦應在切實可行的情況下盡早展開。

46. 運輸局首席助理局長(5)察悉何議員提出的關注事項及建議，並表示政府當局會進一步檢討是否可透過任何方法加快推行該計劃。她表示，視乎在公眾諮詢期間接獲的反對意見數目，政府當局或可提早在原定的9個月時間前完成刊憲程序。倘詳細設計及重置安排等其他程序亦能及早展開，有關的工程計劃可望提早12個月完

經辦人／部門

成。她向委員保證，考慮到東南九龍發展區填海工程的進度，當局會盡力確保及時完成中九龍幹線建造工程。

VI. 其他事項

47. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
2002年7月11日