財務委員會討論文件

2017 年 10 月 13 日

工務小組委員會有關工務計劃和以非經常資助金進行的工程計劃的建議

目的

本文件提供 **461TH** 號工程計劃「中九龍幹線－主要工程」的更新。

理由

2. 工務小組委員會在 2017 年 6 月 24 日建議財務委員會(下稱「財委會」)批准把 **461TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 423 億 6,390 萬元，用以建造中九龍幹線。有委員要求把有關 **461TH** 號工程計劃的建議提交財委會進行分開表決。我們已在 2017 年 6 月 23 日及 7 月 6 日向工務小組委員會提交委員所要求的補充資料。

3. 財委會未能在 2016-17 年度立法會會期內討論工程計劃的建議。由於未能按原定計劃在上個立法年度獲批准撥款，我們已更新工程計劃的時間表。有關的修訂文件已載於附件。為方便參閱，作出修訂的部分以灰色陰影顯示。

附件

4. 請委員批准工務小組委員會的建議。

財經事務及庫務局
2017 年 10 月

總目 706－公路
運輸－道路
461TH－中九龍幹線－主要工程

請各委員向財務委員會建議，把 **461TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 423 億 6,390 萬元。

問題

現時來往九龍東西的主要道路，包括龍翔道、界限街、太子道西、亞皆老街、窩打老道、加士居道天橋及漆咸道北等，在繁忙時間的交通流量，已接近或已超出這些道路的負荷，以致經常出現交通擠塞。擠塞情況會隨着東西九龍的未來發展而進一步惡化。

建議

2. 路政署署長建議把 **461TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 423 億 6,390 萬元，用以建造中九龍幹線，改善上述道路的擠塞情況。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 這項工程計劃的擬議工程範圍包括－

(a) 建造 1 條長約 3.9 公里的雙程三線分隔行車隧道，連接油麻地交匯處及啟德交匯處；

(b) 建造通往擬議行車隧道兩邊出入口的引道，合共長約 3.4 公里；

(c) 建造 3 座通風大樓及 1 座行政大樓；

(d) 重建彌敦道以西的一段長約 300 米的加士居道天橋(甘肅街段)；

(e) 安裝緩解噪音設施，包括長約 1 705 米的隔音屏障及長約 1 140 米的隔音罩；

(f) 重置受影響的公共設施，包括油蔴地公共圖書館、油麻地玉器小販市場、油麻地美沙酮診所、油麻地皮膚科診所和油麻地母嬰健康院；

(g) 安裝交通管制及監察系統；

(h) 進行相關的機電、土木、渠務、水務、環境美化、斜坡及土力工程；以及

(i) 就上文(a)至(h)項所述工程實施環境監察及審核計劃。

— 擬議工程計劃的總平面圖、切面圖和構思圖載於附件 1。如獲財務委員會(下稱「財委會」)於 2017-18 財政年度內批准撥款，工程會隨即展開，預計約在 2025 年完成。

理由

4. 現時中九龍東西方向交通主要取道龍翔道、界限街、太子道西、亞皆老街、窩打老道、加士居道行車天橋及漆咸道北。在繁忙時間，這些道路的容車量已接近飽和。交通擠塞亦導致支路的車輛難以進入這些主要道路，令擠塞情況蔓延至周邊地區。隨着東西九龍的新發展項目，例如西九文化區和啟德發展區逐步落成，這些道路的交通流量將繼續增加，若不適時採取改善措施，交通情況將會嚴重惡化。

5. 擬議的中九龍幹線連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的啟德交匯處[1]，為九龍主要東西行幹道的交通作出分流，以有效紓緩現有的交通擠塞問題及應付未來的交通需求。中九龍幹線主要採用行車隧道設計，並在 3 座通風大樓配備空氣淨化系統，以過濾隧道車輛排氣內最少 8 成的二氧化氮及可吸入懸浮粒子，有助減少沿線地區由汽車產生的空氣污染。

6. 在進行了擬議工程計劃的情況下，預計繁忙時間的行車量／容車量比率[2]會有所改善，詳見下表－

地點	預計 2026 年繁忙時間的行車量／容車量比率	
	沒有擬議工程計劃	有擬議工程計劃
龍翔道	1.2	1.0
界限街	1.3	0.9
太子道西	1.1	0.8
窩打老道	1.2	1.1
亞皆老街	1.2	0.8
漆咸道北	1.3	1.1

[1] 擬議的中九龍幹線亦是連接西九龍與將軍澳的六號幹線的主要組成部分。整條六號幹線全長約 12.5 公里，其餘部分包括計劃中的 T2 主幹路及興建中的將軍澳－藍田隧道。

[2] 行車量／容車量比率若相等或低於 1.0 為可以接受。比率在 1.0 至 1.2 之間則表示擠塞情況仍受到控制。比率大於 1.2 時，表示交通擠塞較為嚴重。

7. 如沒有進行擬議工程計劃，根據在 2012 年進行交通調查的結果，預計沿中九龍主要東西走廊(包括界限街、太子道西、亞皆老街、窩打老道及漆咸道北)超出負荷的交通燈號控制路口，會由 2012 年的 8 個，增加至 2026 年的 18 個。關鍵路口在繁忙時間的剩餘容車量[3]載於下表－

關鍵路口	預計 2026 年主要路口的剩餘容車量	
	沒有擬議工程計劃	有擬議工程計劃
亞皆老街／洗衣街	-23%	-10%
界限街／窩打老道	-13%	9%
太子道西／窩打老道	-19%	5%
柯士甸道／漆咸道南／暢運道	-20%	-11%
漆咸道北／蕪湖街	-40%	6%

8. 中九龍幹線通車後，預計在繁忙時間取道中九龍幹線來往油麻地與九龍灣的車程約為 5 分鐘，與沒有中九龍幹線的情況比較，節省約 25 分鐘的車程。中九龍幹線亦可作為一條額外的主要東西走廊，加強中九龍整體道路網的穩健性。當其他九龍東西主要道路發生重大緊急事故或在惡劣天氣狀況下，中九龍幹線可作為一條可靠的替代路線，疏導中九龍東、西行的車輛。

對財政的影響

9. 按付款當日價格計算，我們估計擬議工程計劃的費用為 423 億 6,390 萬元(請參閱下文第 20 段)，分項數字如下－

[3] 交通燈號控制路口的交通情況是以其剩餘容車量顯示。如剩餘容車量為正數，表示該路口仍可容納更多車輛，行車暢順；如為負數，則表示該路口超出負荷，以致出現車龍，令行車時間延長。

		百萬元	
(a)	隧道建造工程		13,475.6
	(i) 地下隧道	9,528.2	
	(ii) 海底隧道	2,944.5	
	(iii) 隧道相關的構築物	1,002.9	
(b)	隧道機電工程		2,059.8
	(i) 隧道通風系統工程	881.6	
	(ii) 空氣淨化系統	504.5	
	(iii) 其他相關機電系統	673.7	
(c)	道路工程		4,573.4
	(i) 低於地面道路	1,989.4	
	(ii) 地下通道	225.9	
	(iii) 地面道路	658.5	
	(iv) 高架道路	1,474.5	
	(v) 行人天橋	71.4	
	(vi) 其他相關道路工程	153.7	
(d)	擋土牆及斜坡工程		35.8
(e)	行政及通風大樓		2,158.2
	(i) 行政大樓	472.1	
	(ii) 通風大樓	1,686.1	
(f)	緩解噪音設施		2,212.7
	(i) 隔音屏障	239.7	
	(ii) 隔音罩	1,189.3	
	(iii) 綠化平台	783.7	
(g)	重置受影響公共設施		681.1
(h)	環境美化工程		913.3
(i)	交通管制及監察系統		304.1

		百萬元		
(j)	家具和設備[4]		32.3	
(k)	顧問費		143.9	
	(i) 合約管理	54.9		
	(ii) 駐工地人員的管理	55.2		
	(iii) 環境監察及審核計劃	33.8		
(l)	監察施工的駐工地人員的薪酬		1,943.8	
(m)	機電工程營運基金[5]		56.8	
(n)	應急費用		2,316.9	
	小計		30,907.7	(按2017年9月價格計算)
(o)	價格調整準備		11,456.2	
	總計		42,363.9	(按付款當日價格計算)

10. 上文第 9 段(a)項所述的隧道建造工程，包括建造 1 條長約 3.9 公里的隧道(其中約 3.5 公里為地下隧道，約 0.4 公里為海底隧道[6])及 3 個豎井通道[7]。所需費用亦包括改移公用設施、鋪砌路面和實施臨時交通措施。

---

4 這項預算費用是根據暫定所需的家具和設備項目計算得出。

5 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》(第 430 章) 設立後，就該基金向政府部門提供的機電裝置設計及技術顧問服務，收取費用。基金為是項工程計劃提供的服務，包括查核顧問公司就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程及其對工程計劃的影響，提供技術意見。

6 在九龍灣海床底下的一段隧道為海底隧道。

7 由油麻地上海街至馬頭圍的一段隧道將在距離地面約 30 米至 140 米的岩層建造，因而需要在油麻地、何文田及馬頭圍分別建造垂直的豎井通道，以運送建造岩層隧道所需的機器、物資及運走建築廢物。

11. 上文第 9 段(b)項所述的隧道機電工程項目，包括設置隧道通風系統、在 3 座通風大樓內的空氣淨化系統和其他相關機電系統，如隧道供電系統、隧道消防系統、隧道通風及其他機電設施運作的中央控制及監控系統等。

12. 上文第 9 段(c)項所述的道路工程，包括建造約 3.4 公里長的引道，如低於地面道路、地下通道、地面道路和高架道路。所需費用亦包括移除 2 條分別位於油麻地和啟德發展區的現有行人隧道、於啟德發展區內興建 1 座橫跨啟福道的行人天橋、重建一段約 300 米長的加士居道天橋(甘肅街段)及相關的公用設施改道、鋪砌路面、設置街道設施、交通輔助設施、渠務、水務和臨時交通措施。

13. 上文第 9 段(d)項所述的項目，包括為興建通風大樓及引路等地面建築物的土地平整工程而進行所需的擋土牆及斜坡建造和改善工程。

14. 上文第 9 段(e)項所述的項目，包括於啟德發展區內的行政大樓和 3 座分別位於油麻地、何文田和啟德發展區的通風大樓的建築工程和屋宇裝備。

15. 上文第 9 段(f)項所述的緩解噪音設施項目，當中包括約 1 705 米長的隔音屏障及約 1 140 米長的隔音罩。隔音屏障和隔音罩的平面圖及切面圖載於附件 2。所需費用亦包括位於油麻地和馬頭角的綠化平台(但不包括於上文第 9 段(h)項所述的環境美化工程)。這些綠化平台不單用作緩解噪音的設施，亦作美化市容和休憩用途。

16. 上文第 9 段(g)項所述的重置受影響公共設施包括油蘇地公共圖書館、油麻地玉器小販市場、油麻地皮膚科診所、油麻地美沙酮診所和油麻地母嬰健康院，這些公共設施的重置安排載於附件 3。

17. 上文第 9 段(h)項所述的美化工程項目包括位於油麻地和馬頭角的綠化平台、馬頭角海濱長廊和位於油麻地的遊樂場和休憩花園。這些設施所處位置皆因建造中九龍幹線隧道或低於地面道路而需要用作臨時工地，而綠化平台則為緩解噪音的設施。在隧道及平台結構工程完成後，我們會在這些地面空間及綠化平台上進行美化工程。

18. 上文第 9 段(i)項所述的交通管制及監察系統，包括交通管理電腦、可變信息顯示屏、交通事故自動偵察系統、閉路電視系統、數據通訊網絡，以及相關的電纜、配件和備件等，以即時監察隧道的交通情況及協助應付突發事故，確保隧道的安全及有效運作。

19. 估計的顧問費及按人工作月數估計的駐工地人員員工開支的分項數字載於附件 4。

20. 如在本立法年度內獲批准撥款，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 **2017** 年 **9** 月價格計算)	價格調整因數	百萬元 (按付款當日價格計算)
2018-2019	960.9	1.05125	1,010.1
2019-2020	2,117.2	1.10907	2,348.1
2020-2021	2,606.7	1.17007	3,050.0
2021-2022	3,247.0	1.23003	3,993.9
2022-2023	3,762.3	1.29154	4,859.2
2023-2024	3,801.6	1.35611	5,155.4
2024-2025	3,809.1	1.41883	5,404.5
2025-2026	3,548.7	1.48268	5,261.6
2026-2027	3,056.7	1.54940	4,736.1
2027-2028	2,513.2	1.61331	4,054.6
2028-2029	1,484.3	1.67785	2,490.4
	30,907.7		42,363.9

21. 我們按政府對 2018 至 2029 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。我們將以多份工程合約推展工程，合約會訂明可調整價格的條文。已經招標的合約會以傳統重新計算工程數量的合約形式批出，而餘下的合約會因應合約的性質及時間表，以「新工程合約」[8]形式批出。路政署在 2017 年 1 月起開始為部分建造合約展開同步招標工作，以期盡早展開建造工程，但會在財委會批准撥款後，才批出有關合約。

22. 我們已減省非必要的設計及合約要求，以加強成本控制。我們亦已盡力找出各種節省成本及管理風險的措施，務求令項目可以在預算內按計劃進度完成。

23. 我們估計這項工程計劃引致的每年經常開支約為 2 億 7,120 萬元。

公眾諮詢

24. 路政署分別在 2007 年 11 月至 2009 年 7 月和 2012 年 12 月至 2013 年 3 月期間進行 2 個階段的公眾參與活動，透過訪問調查、焦點小組會議和公眾論壇，蒐集市民對中九龍幹線項目的意見。公眾參與活動顯示市民普遍支持落實興建中九龍幹線，以期紓緩現有中九龍各主要東西走廊的交通擠塞情況，並應付九龍區多個發展項目帶來的交通需求。

25. 路政署亦在 2012 年 12 月至 2013 年 1 月期間，諮詢了油尖旺區議會、九龍城區議會、黃大仙區議會和觀塘區議會。此外，路政署在 2013 年 1 月就中九龍幹線徵詢海濱事務委員會的意見。觀塘區議會和九龍城區議會大致支持擬議工程計劃，而黃大仙區議會對擬議工程計劃並無異議。油尖旺區議會對工程計劃表示有條件支持，認為項目必須將駿發花園第一座和第五座對出加士居道天橋由半封閉式隔音罩(130 米長)改為全封閉式隔音罩(下稱「中段全密封式隔音罩」)，以及將全封閉式隔音罩由駿發花園第三座和第四座側，向北延伸 60 米越過油蔴地天主教小學(下稱「北面延伸隔音罩」)。油尖旺區議會在 2013 年 12 月 12 日會議上通過動議，重申上述要求。

---

[8] 「新工程合約」是由英國土木工程師學會編制的合約模式，強調合約雙方互助互信及共同管理風險。

26. 我們已多番解釋這 2 段全密封式隔音罩並不屬於環境許可證下要求的措施。事實上，在採取環評報告內建議的紓緩措施後(見附件 2)，駿發花園的居民所受到的交通噪音影響將有所改善，約 700 戶駿發花園的噪音水平會減低最高達 10 分貝(A)，平均也會減低 3 分貝(A)。就居民的要求，路政署評估加設中段全密封式隔音罩後會令沿加士居道天橋的全密封式隔音罩的總長度超過 230 米，為了要符合消防守則，該段道路需要額外加裝消防裝置及設備，包括 1 個規模極大的機械式排煙系統及防火逃生通道，基於在有關路段加設裝置在技術上並不可行，因此我們未能採納這項要求。至於北面延伸隔音罩並不屬於中九龍幹線工程範疇，因此我們亦未能在中九龍幹線工程項目內處理這項要求。

27. 我們在 2013 年 11 月 1 日及 8 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「《條例》」)的規定，在憲報公布擬議工程計劃的道路計劃。在法定期間內，我們接獲 344 份反對書，當中 81 份其後無條件撤回。提出反對的理由主要是有關這項工程計劃的相關規劃事宜和對環境、樓宇安全及重建潛力的影響。當中超過 9 成的反對書來自關注中九龍幹線對駿發花園的環境影響的人士，擔心受到加士居道天橋繁忙交通所引起的空氣污染及噪音的環境影響，並要求豎設中段全密封式隔音罩及北面延伸隔音罩。就駿發花園環境影響方面，在採取環評報告建議的緩解措施後，中九龍幹線將符合環保署署長發出環境許可證的要求。有關樓宇安全及重建潛力方面，中九龍幹線主要包括深入地底岩層建造的隧道，幹線的建造工程不會影響隧道沿線現有樓宇的結構完整性及正常使用，亦不會影響隧道沿線樓宇的重建潛力。路政署亦已就上述兩個要求向提出反對的人士解釋。

28. 其後，為配合工程設計的考慮及顯示擬設定地役權及其他永久權利土地的正確範圍，我們修訂了道路計劃，並在 2015 年 3 月 27 日及 4 月 2 日在憲報公布有關修訂。在法定期間，我們接獲 3 份反對書。反對的理由主要是有關這項工程計劃對環境、樓宇安全及重建潛力的影響。這些問題已在影響評估和工程設計中處理。

29. 經考慮所有未能調解的 266 份反對書及上述修訂後，行政長官會同行政會議根據《條例》批准進行擬議工程計劃，無須作出修訂。工程計劃的授權公告已在 2016 年 1 月 15 日及 22 日在憲報上刊登。

30. 路政署已就工程計劃的隔音屏障、隔音罩、油麻地綠化平台、高架道路及行人天橋的擬議外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會[9]。該委員會接納擬議的外觀設計。

31. 我們在 2017 年 3 月 17 日就工程計劃的撥款申請諮詢立法會交通事務委員會。議員普遍支持落實興建中九龍幹線，但要求政府回應駿發花園就「中段全密封式隔音罩」及「北面延伸隔音罩」的訴求，以及交代油麻地公眾停車場清拆後的過渡安排及重置計劃。委員會並據此通過了 4 項議案。我們已在 2017 年 6 月 7 日就上述議案向委員會秘書處提交書面回覆，當中並提出一個折衷方案，以務實地回應議員的意見。該書面回覆載於附件 5。

對環境的影響

32. 這項工程計劃屬於《環境影響評估條例》(下稱《環評條例》) (第 499 章)附表 2 的指定工程項目，須就其建造和運作申領環境許可證。工程計劃的環境影響評估報告(下稱「環評報告」)經公眾查閱及諮詢環境諮詢委員會後，在 2013 年 7 月根據《環評條例》獲環保署有條件[10]批准，並在 2013 年 8 月獲發環境許可證。環評報告的結論是，這項工程計劃對環境的影響可控制在《環評條例》及《環境影響評估程序的技術備忘錄》所規定的準則內。

---

[9] 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會的成員，包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、建築署、路政署、房屋署、土木工程拓展署，以及本地院校建築系或有關學系的代表，負責從美學和視覺影響的角度，審議橋樑及其他和公共道路系統有關的構築物(包括隔音屏障和隔音罩)的設計。

[10] 條件包括須成立社區聯絡小組，以及在綠化平台及通風大樓注入創新及綠化的元素。

33. 路政署會實施已批准的環評報告內所建議的緩解措施和環境監察及審核計劃。於工程建造期間建議的緩解措施，主要包括採用低噪音設備、可移動臨時隔音屏障和隔音物料以減少建築噪音影響；定時灑水以減少塵埃揚起；在海上進行建造工程時，控制挖泥和填土的速度、及裝置隔泥網以減少對水質的影響；以及成立社區聯絡小組，以便處理查詢和投訴。至於營運階段的緩解措施，主要包括採用空氣淨化系統，以過濾隧道內車輛排放的污染物，以減少隧道排氣內最少 8 成的二氧化氮及可吸入懸浮粒子，然後經通風大樓排放至大氣中；豎設隔音屏障及隔音罩；以及植樹、設置綠化平台和優化通風大樓的景觀。按 2017 年 9 月的價格計算，實施緩解環境影響措施(包括空氣淨化系統)和環境監察及審核計劃的費用估計為 27 億 5,100 萬元，我們已把有關費用納入工程計劃的總預算費內。

34. 在策劃和設計階段，路政署已在所有擬議工程及施工程序考慮如何盡量減少產生建築廢物。此外，路政署會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如在工地內以挖掘所得的物料作填料用途)，以盡量減少須於公眾填料接收設施[11]處置的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，路政署會要求承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及鼓勵使用木材以外的物料搭建模板。

35. 在施工階段，路政署會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供路政署批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免和減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。路政署會確保工地的日常運作符合經核准的計劃，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，然後運送到適當的設施處置。路政署會以運載記錄制度，監管惰性與非惰性建築廢物分別運送到公眾填料接收設施和堆填區處置的情況。

---

[11] 公眾填料接收設施列載於《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施處置惰性建築廢物。

36. 我們估計這項工程計劃合共會產生 786 萬公噸建築廢物，其中 251 萬公噸(31.9%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 532 萬公噸(67.7%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把餘下 3 萬公噸(0.4%)非惰性建築廢物於堆填區處置。就這項工程計劃而言，把建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區處置的費用，估計總額為 3 億 8,370 萬元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》所訂明，在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費 71 元；而在堆填區處置的物料則每公噸收費 200 元計算)。

對文物的影響

37. 路政署已按《環評條例》就這項工程計劃進行文化遺產影響評估，評估已包括在獲批准的環評報告內。

38. 我們理解市民對保留油麻地警署新翼及舊翼的訴求。在工程計劃下，被評為二級歷史建築物的油麻地警署新翼及舊翼均會予以保留。路政署會要求承建商遵守載於已批准的環評報告內有關保護和監測油麻地警署新翼及舊翼的要求。

土地徵用

39. 這項工程計劃無須收回或清理私人土地。然而，這項工程須就約 3 064 平方米私人土地及位於西區海底隧道隧道區內部分引路路段的土地設定暫時佔用權利，以及就約 72 041 平方米私人土地地層設定地役權及其他永久權利。

對交通的影響

40. 路政署已為這項工程計劃進行交通影響評估，包括評估施工期間交通受到的影響。根據評估結果，在實施適當的臨時交通安排後，建造工程不會對該區的交通網絡造成顯著的影響。

41. 在實施重要的臨時交通安排前，路政署會諮詢有關區議會的意見。路政署、警務處、運輸署及其他相關政府部門的代表會組成交通管理聯絡小組，以評估承建商建議的臨時交通安排是否可行。

背景資料

42. 我們在 2001 年 9 月把 **461TH** 號工程計劃提升為乙級。

43. 財委會在 1998 年 4 月批准把 **582TH** 號工程計劃「中九龍幹線－顧問設計費及地盤勘測工作」提升為甲級，並在 2007 年 4 月批准增加撥款以進行顧問研究和地盤勘測工作，按付款當日價格計算，核准的工程預算為 1 億 9,230 萬元。路政署在 2007 年 8 月和 2011 年 6 月委聘顧問分別為中九龍幹線進行勘測和設計工作。工程計劃的詳細設計已大致完成。

44. 路政署先後在 2007 年 11 月至 2009 年 7 月和 2012 年 12 月至 2013 年 3 月期間進行 2 個階段的公眾參與活動。路政署亦在 2012 年 12 月至 2013 年 1 月期間，諮詢了油尖旺區議會、九龍城區議會、黃大仙區議會和觀塘區議會。此外，路政署在 2013 年 1 月就中九龍幹線徵詢海濱事務委員會的意見。

45. 由於擬議的中九龍幹線工程需要佔用油麻地警署，為確保在建造中九龍幹線期間警署能繼續為市民提供服務，財委會在 2013 年 6 月批准 **277LP** 號工程計劃「油麻地警署重置工程」的撥款申請。重置工程已在 2013 年展開，並已在 2016 年 1 月完成。

46. 由於政府須清拆油麻地專科診所新翼和油麻地多層停車場以騰出空間建造中九龍幹線，有關診所及位於多層停車場內的政府辦公室需要重置。財委會分別在 2013 年 6 月和 2015 年 6 月批准 **71MM** 號工程計劃「在伊利沙伯醫院重置油麻地專科診所」和 **74KA** 號工程計劃「興建西九龍政府合署」的撥款申請。油麻地專科診所重置工程已在 2013 年展開，並已在 2017 年 3 月全部在伊利沙伯醫院新大樓重置。而西九龍政府合署建造工程已在 2015 年展開，預計在 2019 年完成。

47. 工程範圍內有 3 248 棵樹，其中 1 269 棵會保留。進行這項工程須移走 1 978 棵樹，包括砍伐 1 858 棵樹，以及在工程範圍內移植 120 棵樹。另外，工程計劃會影響 1 棵珍貴樹木[12]。受影響珍貴樹木的資料摘要見附件 6。路政署會把種植樹木建議納入擬議工程計劃中，包括在不同地方共種植 1 859 棵重標準樹[13]和 684 680 叢灌木，覆蓋約 54 600 平方米的種植區。

48. 我們估計為進行擬議工程計劃而開設的職位約有 4 800 個(900 個專業／技術人員職位和 3 900 個工人職位)，共提供約 390 000 個人工作月的就業機會。

49. 工務小組委員會在 2017 年 6 月 24 日建議財委會批准把 **461TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 423 億 6,390 萬元，用以建造中九龍幹線。財委會未能在 2016-17 年度立法會會期內討論工程計劃的建議。

運輸及房屋局
路政署
2017 年 10 月

[12] 「珍貴樹木」指《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

(a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；

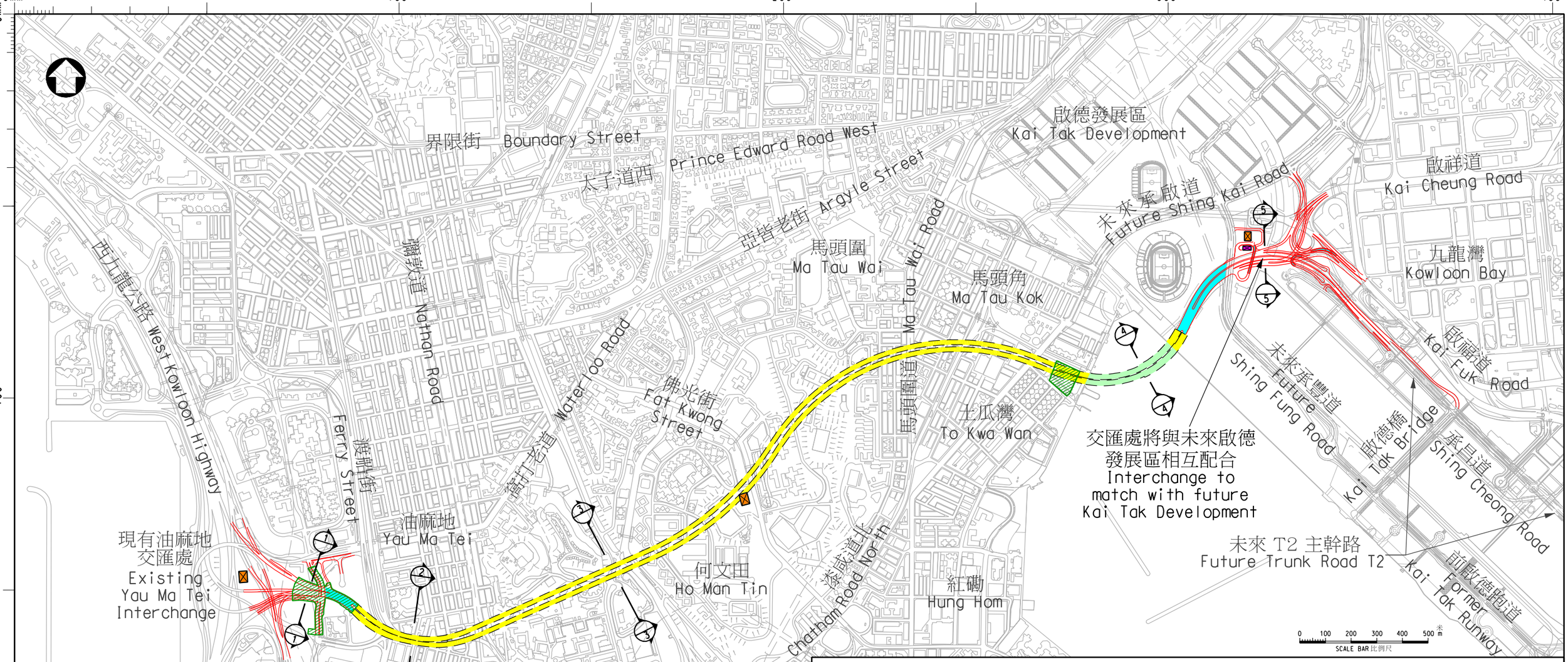
(b) 具文化、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；

(c) 屬貴重或稀有品種的樹木；

(d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹木、生長於特別生境的樹木；或

(e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度、樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

[13] 「重標準樹」一般須符合樹幹最少 3 米半高、樹幹直徑不少於 75 毫米、樹冠平均等要求。



圖例 Legend:

- 擬建地下隧道 Proposed Underground Tunnel
- 擬建海底隧道 Proposed Underwater Tunnel
- 擬建高架道路/地面道路 Proposed Viaduct/At-grade Road
- 擬建低於地面道路及地下通道 Proposed Depressed Road and Underpass
- 擬建綠化平台 Proposed Landscaped Deck
- 擬建通風大樓 Proposed Ventilation Building
- 擬建行政大樓 Proposed Administration Building

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 總平面圖
PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - General Layout Plan

圖則編號 plan no. HMW6461TH-SK0735

比例 scale 圖示 AS SHOWN

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

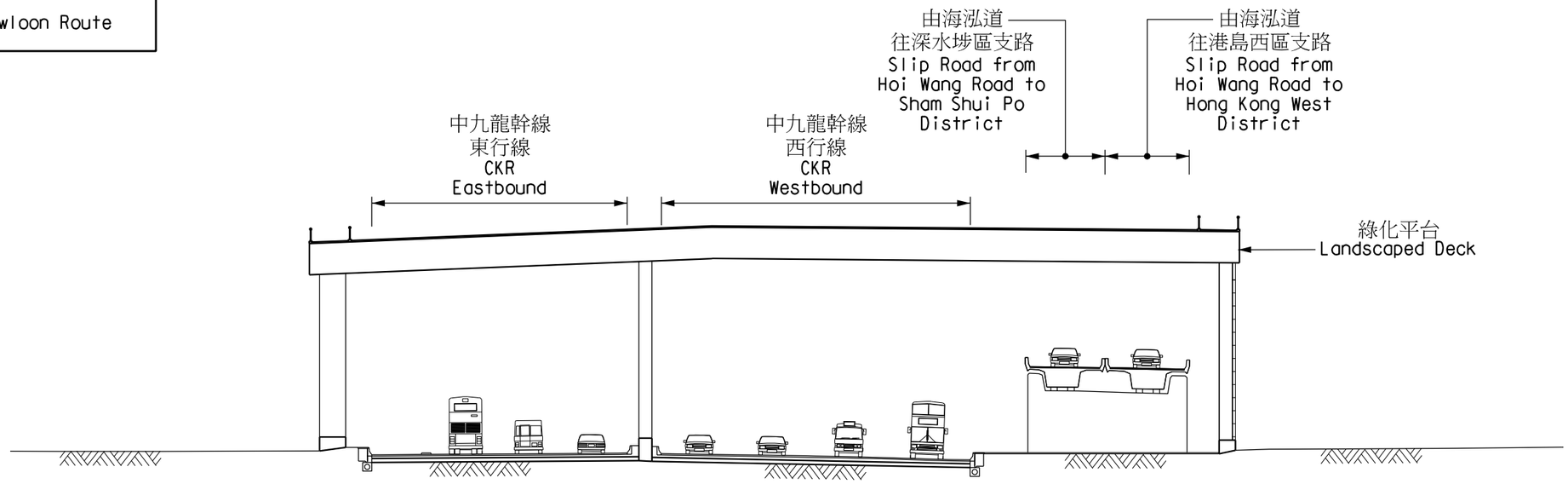
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港 路政署

c:\cdms\mw\dms05037\HMW6461TH-SK0735.dgn

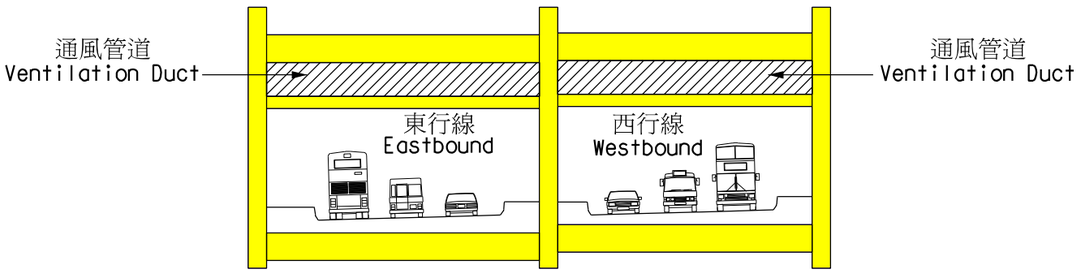
A3 420 x 297

註釋 Note：

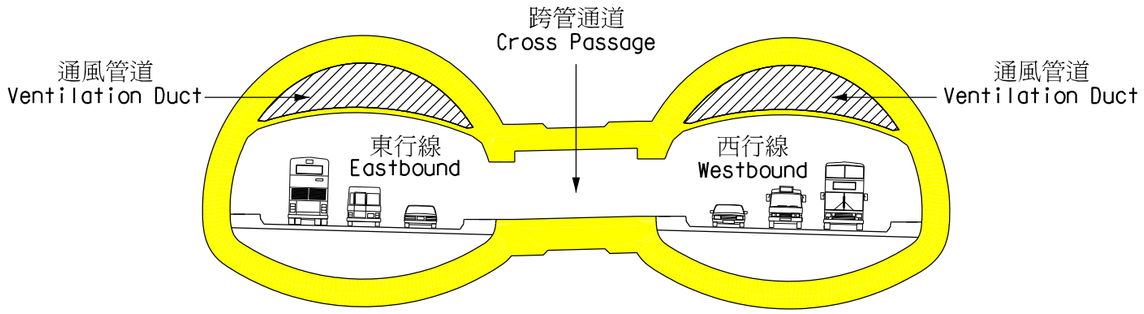
1. CKR 表示中九龍幹線
   CKR stands for Central Kowloon Route



切面 Section 1-1



切面 Section 2-2



切面 Section 3-3

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 切面圖

PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Cross Sections

圖則編號 plan no.
HMW6461TH-SK0736

比例 scale
示意圖
DIAGRAMMATIC

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

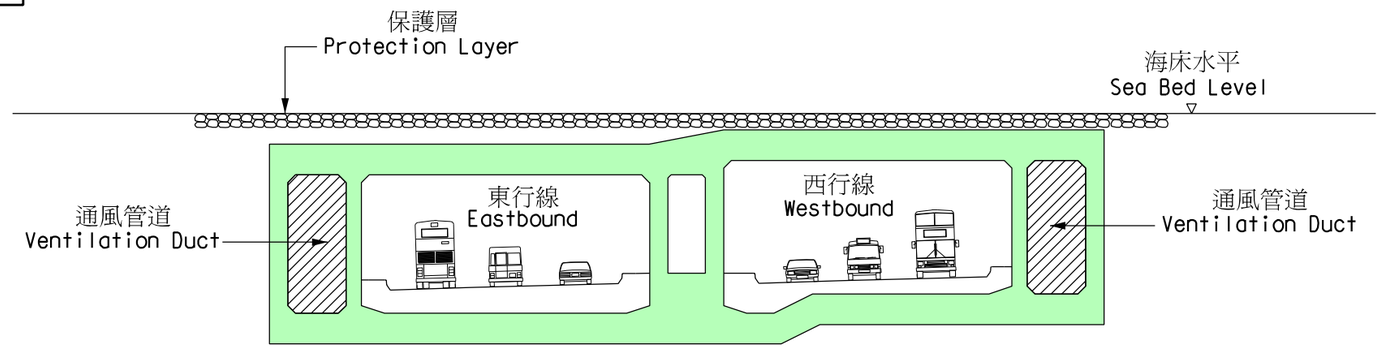
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG
路政署 香港

c:\cdms\mw\dms00555\HMW6461TH-SK0736.dgn

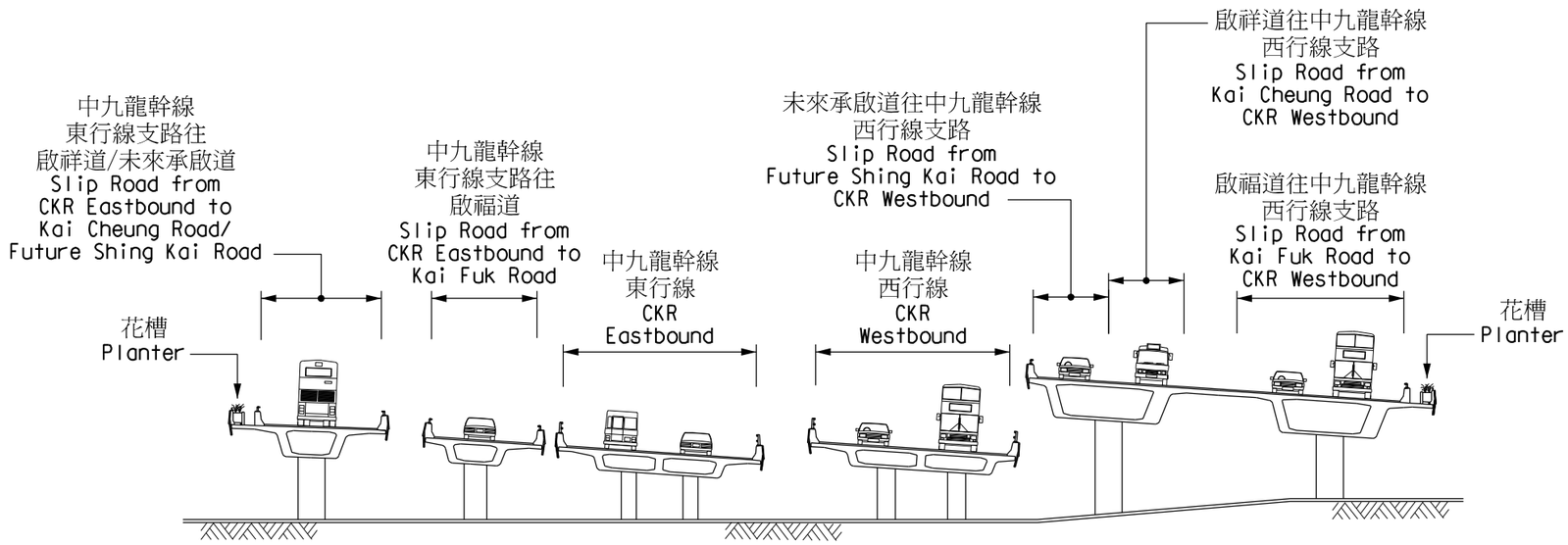
A3 420 x 297

註釋 Note :

1. CKR 表示中九龍幹線
   CKR stands for Central Kowloon Route



切面 Section 4-4



切面 Section 5-5

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 切面圖

PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Cross Sections

圖則編號 plan no.
HMW6461TH-SK0737

比例 scale
示意圖
DIAGRAMMATIC

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港路政署

c:\cdms\mw\dms00555\HMW6461TH-SK0737.dgn

A3 420 x 297

油麻地交匯處
Yau Ma Tei Interchange

啟德交匯處
Kai Tak Interchange

建議緩解噪音設施 - 加士居道天橋
Proposed Noise Mitigation Measures - Gascoigne Road Flyover

油麻地綠化平台
Yau Ma Tei Landscaped Deck

註釋 Notes:
構思圖只作展述一般佈局之用，設計因實質需要或須作出修改
Artistic impressions are for general illustration purpose only and design is subject to change to suit site constraints

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 構思圖
PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Artistic Impressions

圖則編號 plan no.
HMW6461TH-SK0738

比例 scale
示意圖 DIAGRAMMATIC

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署 香港

c:\cdms\mw\dms00555\HMW6461TH-SK0738.dgn

A3 420 x 297

行政大樓及啟德通風大樓
Administration Building and Kai Tak Ventilation Building

何文田通風大樓
Ho Man Tin Ventilation Building

油麻地通風大樓
Yau Ma Tei Ventilation Building

註釋 Notes: 構思圖只作展述一般佈局之用，設計因實質需要或須作出修改
Artistic impressions are for general illustration purpose only and design is subject to change to suit site constraints

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 構思圖
PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Artistic Impressions

圖則編號 plan no. HMW6461TH-SK0912

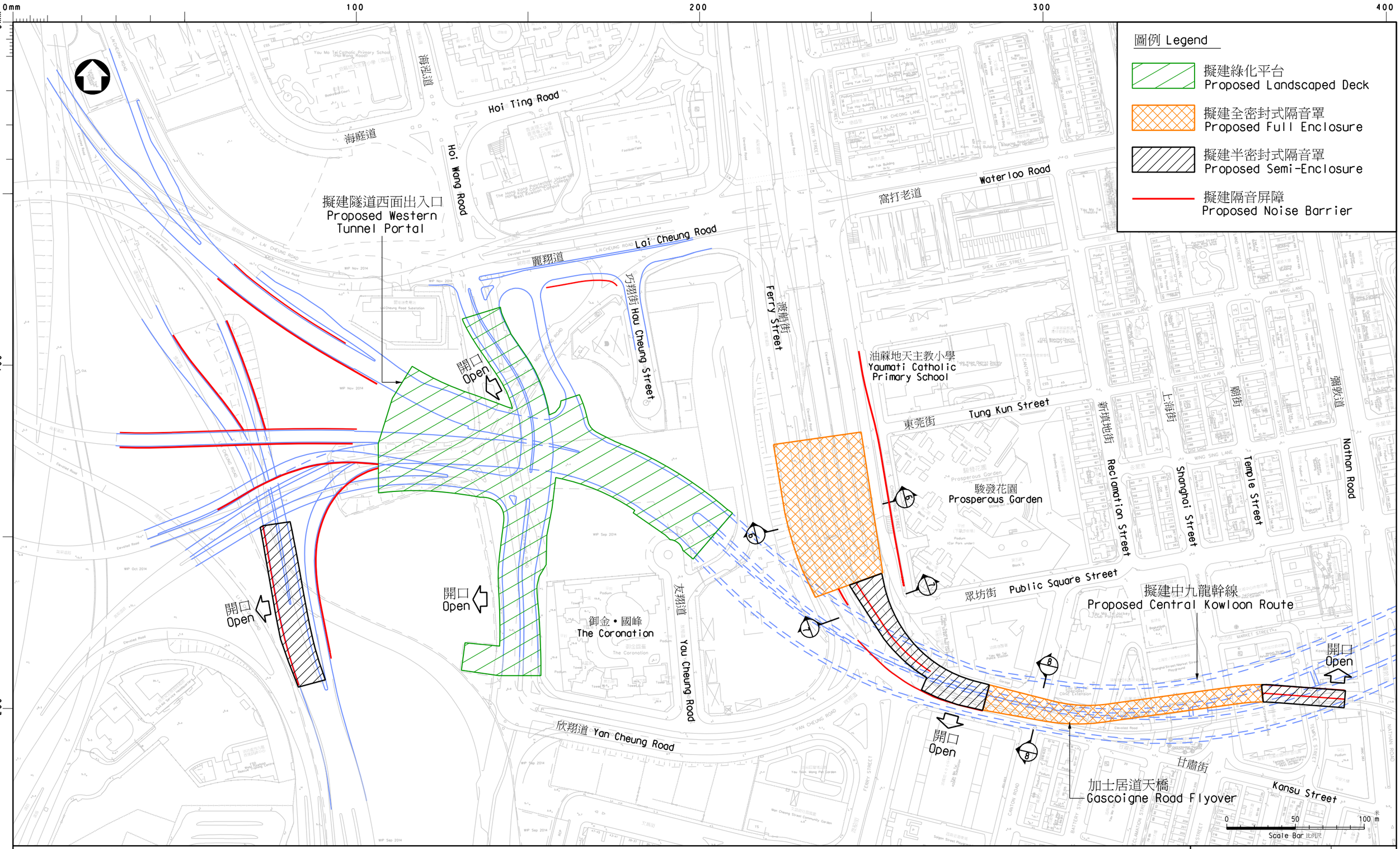
比例 scale 示意圖 DIAGRAMMATIC

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港 路政署

c:\cdms\mw\dms00555\HMW6461TH-SK0912.dgn

A3 420 x 297



圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 建議緩解噪音設施

PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Proposed Noise Mitigation Measures

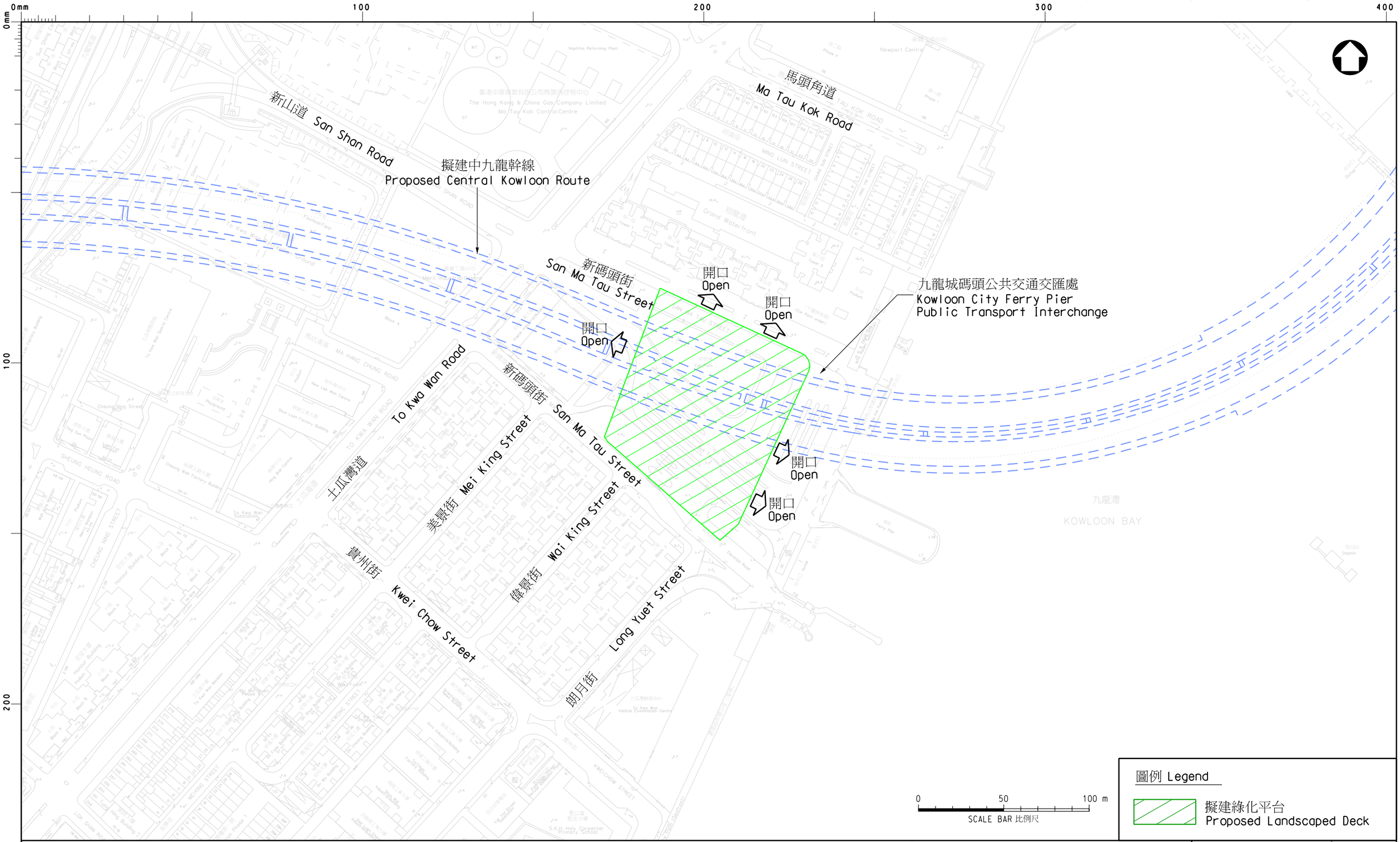
圖則編號 plan no.	比例 scale
HMW6461TH-SK0739	圖示 AS SHOWN

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港 路政署

c:\cdms\mw\dms05037\HMW6461TH-SK0739.dgn

A3 420 x 297



0 50 100 m
SCALE BAR 比例尺

圖例 Legend

擬建綠化平台
Proposed Landscaped Deck

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 建議緩解噪音設施
PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Proposed Noise Mitigation Facilities

圖則編號 plan no.
HMW6461TH-SK0740

比例 scale
圖示 AS SHOWN

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

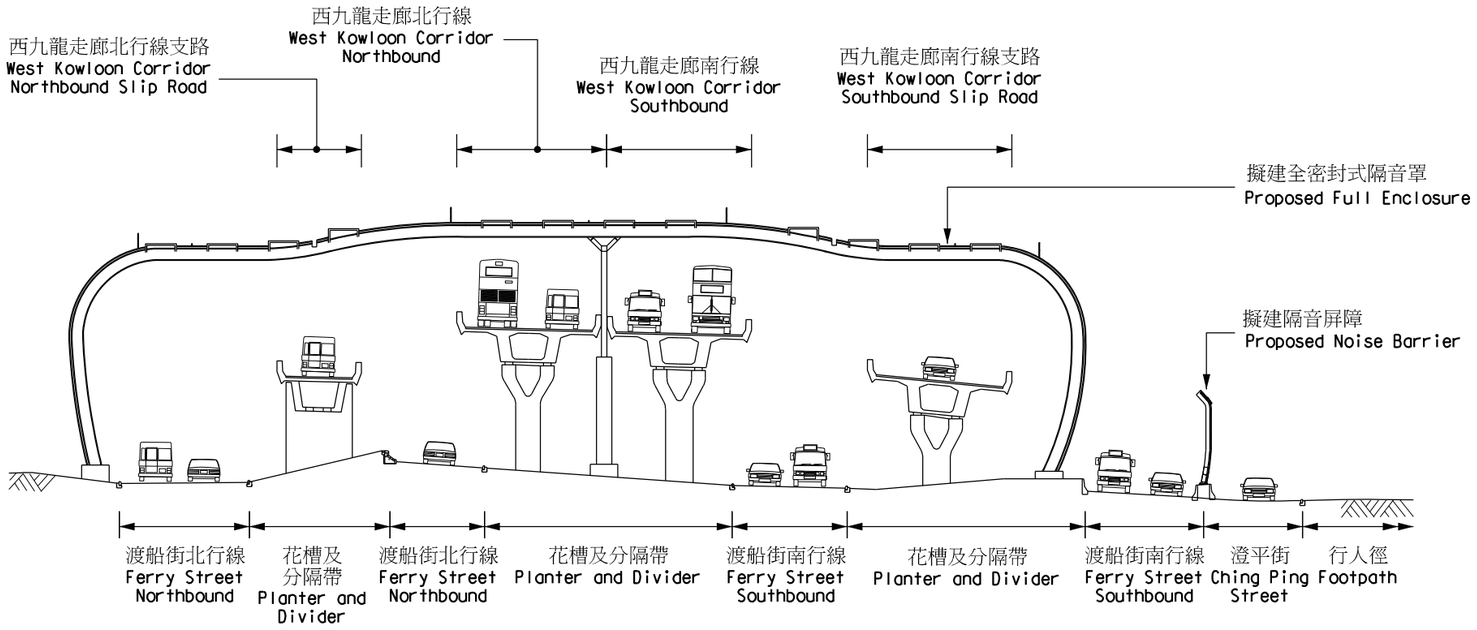
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港 路政署

c:\cdms\mw\dms05037\HMW6461TH-SK0740.dgn

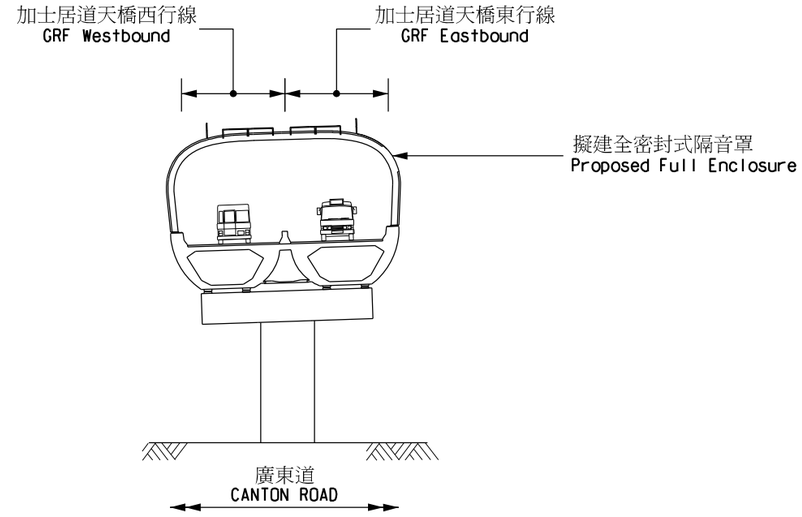
A3 420 x 297

註釋 Note：

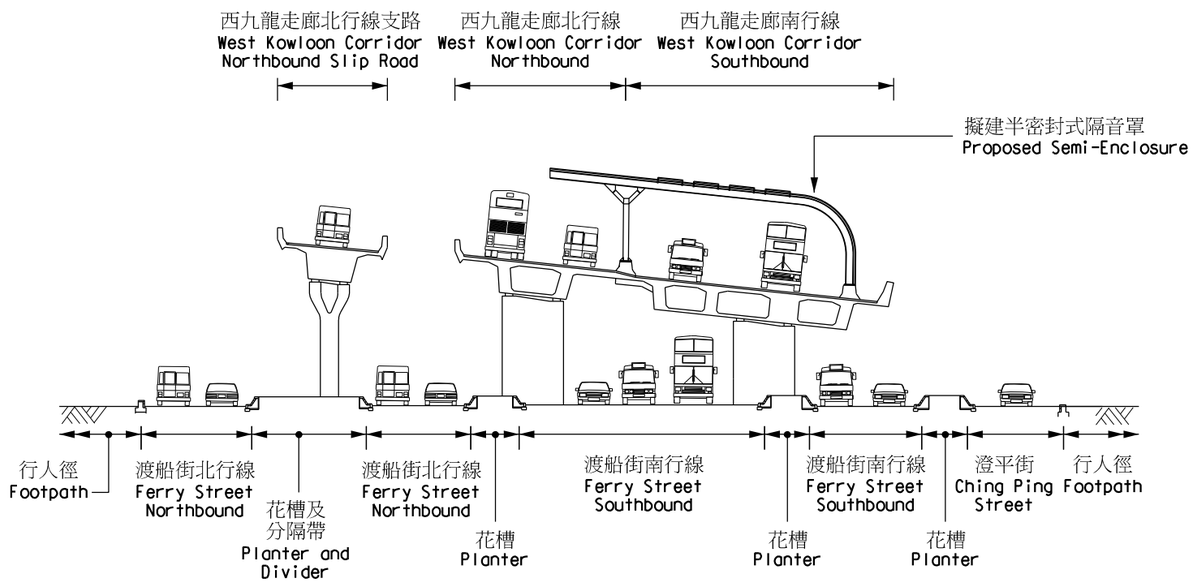
1. GRF 表示加士居道天橋
   GRF stands for Gascoigne Road Flyover



切面 Section 6-6



切面 Section 8-8



切面 Section 7-7

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第6461TH號
中九龍幹線 - 主要工程 - 切面圖

PWP Item No. 6461TH
Central Kowloon Route - Main Works - Cross Sections

圖則編號 plan no.
HMW6461TH-SK0741

比例 scale
示意圖 DIAGRAMMATIC

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港 路政署

c:\cdms\mw\dms00555\HMW6461TH-SK0741.dgn

A3 420 x 297

461TH－中九龍幹線－主要工程
受影響公共設施的重置安排

簡介

中九龍幹線其中一段長約 400 米的隧道將會沿海泓道至彌敦道的一段甘肅街建造。隧道沿線數個公共設施將會需要重置，以配合工程。我們制定了公共設施的重置安排。公眾人士已透過在 2007 年 11 月至 2009 年 7 月和 2012 年 12 月至 2013 年 3 月期間進行的 2 個階段的公眾參與活動，就建議作廣泛討論。我們亦已按公眾意見改善重置安排，公眾亦大致上支持優化後的以下各項建議。

一 於 461TH 號工程計劃內重置的受影響公共設施（見附件 3 附圖）

油蘇地公共圖書館

2. 因應工程開展進度，油麻地多層停車場將會在工程動工後約三年後清拆。在油麻地多層停車場內的油蘇地公共圖書館將臨時遷往梁顯利油麻地社區中心以南的休憩用地，並與油麻地玉器小販市場共用一個臨時建築物。待工程完成後，油蘇地公共圖書館會遷回在油麻地多層停車場原址建造的新建築物內。

油麻地玉器小販市場

3. 油麻地玉器小販市場須於中九龍幹線工程進行期間拆卸。我們曾於 2013 年 1 月與油麻地玉器小販市場的商戶舉行了焦點小組會議，商戶要求將現時 2 個玉器小販市場臨時重置至同一地點。因此 2 個玉器小販市場將會在梁顯利油麻地社區中心以南的空地臨時重置，並與油蘇地公共圖書館共用 1 幢臨時建築物。路政署亦會聯同食物環境衞生署及規劃署與相關持份者繼續探討永久重置的安排。

油麻地專科診所新翼(衞生署設施)

4. 因應工程開展進度，油麻地專科診所新翼將於工程動工後約 2 年後清拆。位於診所大樓內的衞生署設施，包括皮膚科診所及美沙酮診所將會在毗鄰的油麻地賽馬會分科診所內重置。母嬰健康院將臨時在油麻地友翔道的臨時建築物內重置。食物及衞生局及衞生署計劃在前旺角街市舊址擬建的社區健康中心內永久重置母嬰健康院。有關診所的服務在重置期間不會受到影響。

於其他工程計劃內重置的受影響公共設施

277LP 號工程計劃「油麻地警署重置工程」(財委會在 2013 年 6 月批准有關撥款申請)

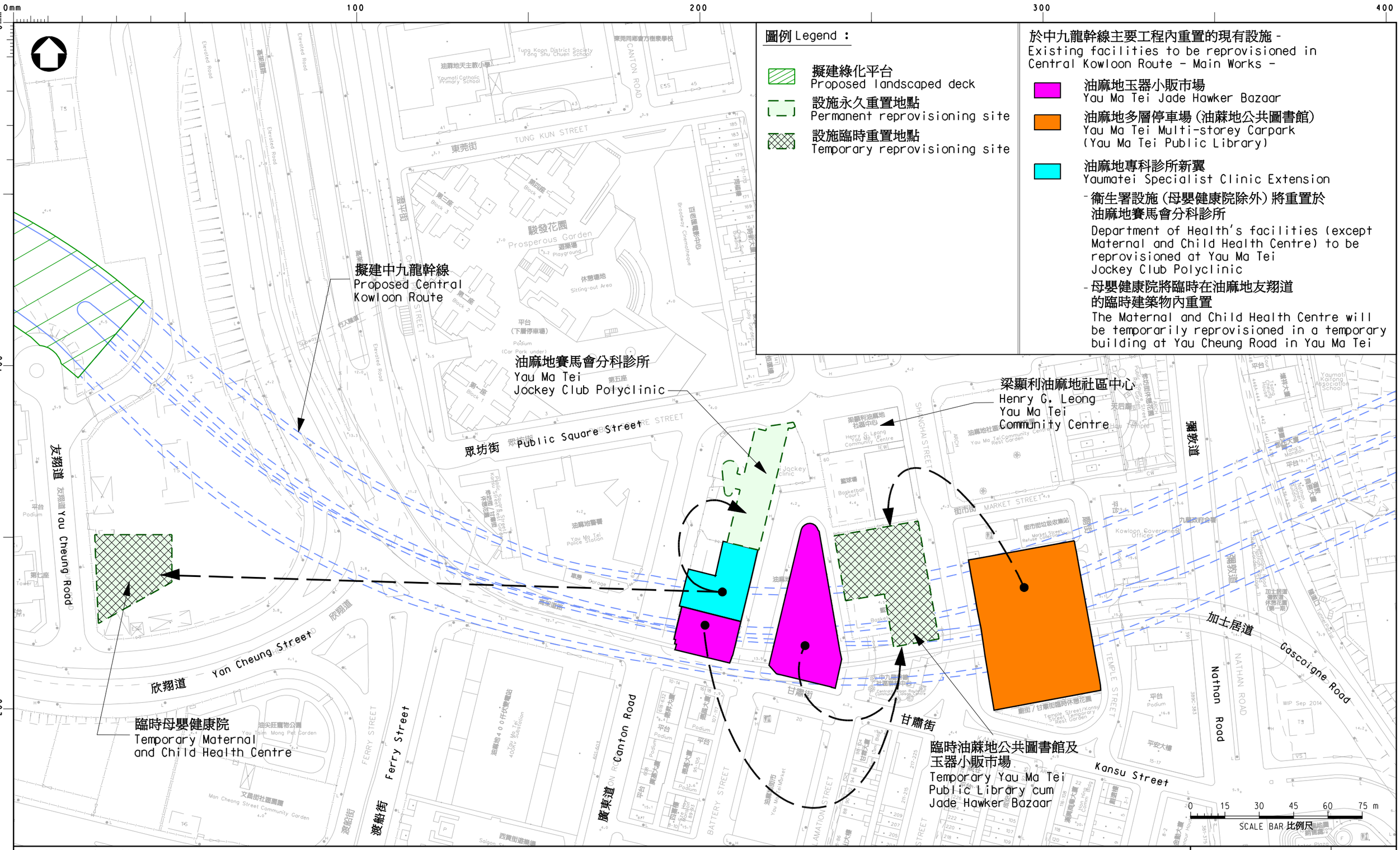
5. 中九龍幹線的隧道將穿越油麻地警署部分新翼、廚房、洗衣場及泊車位的地底。在中九龍幹線工程進行期間，油麻地警署現址會被用作工地，但警署的舊翼及新翼均可保留；至於其廚房、洗衣房及泊車位將被拆卸。為確保在工程期間能繼續為市民提供警署現有的服務，警署已於 2016 年 5 月遷往位於友翔道的新油麻地警署。此外，為方便市民，油麻地警署舊翼內的報案中心會維持運作。

71MM 號工程計劃「在伊利沙伯醫院重置油麻地專科診所」(財委會在 2013 年 6 月批准有關撥款申請)

6. 位於油麻地專科診所內的醫院管理局設施，即耳鼻喉專科診所(包括言語治療及聽力服務)、兒童精神科門診部、兒童精神科日間醫院、腎臟透析中心及老人科日間醫院(包括社區老人評估服務)，已於 2017 年 3 月全部在伊利沙伯醫院新大樓重置。

74KA 號工程計劃「興建西九龍政府合署」(財委會在 2015 年 6 月批准有關撥款申請)

7. 在油麻地多層停車場內的社會福利署、地政總署及運輸署辦公室將會在西九龍政府合署重置。



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第6461TH號
現有位於油麻地內受中九龍幹線影響設施及建議重置地點位置圖

PWP Item No. 6461TH
Locations of Affected Existing Facilities and Proposed Reprovisioning Sites in Yau Ma Tei Area

圖則編號 drawing no.	比例 scale
HMW6461TH-SK0742	圖示 AS SHOWN

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港政府路署

c:\cdms\mw\dms00555\HMW6461TH-SK0742_20160407.dgn

A3 420 x 297

461TH－中九龍幹線－主要工程

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字(按2017年9月價格計算)

			預計的人工作月數	總薪級平均薪點	倍數 (註1)	估計費用(百萬元)
(a)	合約管理的顧問費 (註2)	專業人員	–	–	–	41.1
		技術人員	–	–	–	13.8
					小計	54.9
(b)	駐工地人員員工開支 (註3)	專業人員	7 945	38	1.6	1,001.4
		技術人員	22 685	14	1.6	997.6
					小計	1,999.0
	包括－					
	(i) 管理駐工地人員的顧問費				55.2	
	(ii) 駐工地人員的薪酬				1,943.8	
(c)	環境監察及審核計劃	專業人員	–	–	–	11.3
		技術人員	–	–	–	22.5
					小計	33.8
					總計	**2,087.7**

註

1. 我們是採用倍數1.6乘以總薪級平均薪點，以估計顧問所提供駐工地人員的員工開支(如獲財務委員會批准，總薪級第38點的月薪為78,775元，總薪級第14點的月薪為27,485元)。

2. 顧問在合約管理方面的員工開支，是為根據這項工程計劃進行的設計工作和建造工程的現有顧問合約計算得出。待財務委員會批准把這項工程計劃提升為甲級後，顧問合約的施工階段才會展開。

3. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的開支。

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)L4/6/127
來函檔號 YOUR REF.: CP4/PL/TP

電話 Tel. No.: 3509 8181
傳真 Fax No.: 2136 8017

電郵及傳真
（傳真：2840 0269）

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
(經辦人：盧慧欣女士)

盧女士：

立法會交通事務委員會

461TH 號工程計劃－
中九龍幹線－主要工程

於 2017 年 3 月 17 日會議上通過
有關中九龍幹線工程的議案

謝謝你於 2017 年 3 月 20 日就題述事宜致函運輸及房屋局局長，要求當局跟進交通事務委員會就 461TH 號「中九龍幹線－主要工程」通過的以下四項議案 －

(i) 為回應市民對健康及生命安全影響之訴求，本委員會要求當局務必就以下作出改善:

1. 將駿發花園一座至五座對出加士居道天橋由半封閉隔音罩改為全封閉隔音屏障；

2. 將全封閉隔音屏障由駿發花園三座向北延伸越過油蔴地天主教小學；小學生不應在「密室」接受教育，必須保障學童身心健康。

3. 相關工程所造成的噪音及空氣質素指標不能抵觸現行環保的規定。

(ii) 本委員會要求政府當局研究將中九龍幹線工程加士居道天橋近駿發花園，將全封閉隔音罩適當地延長，保障駿發花園居民免受噪音滋擾及減低該區的空氣污染，保障居民健康。

(iii) 本委員會要求將全封隔音屏障由油蔴地天主教小學開始向南連續 230 米至油麻地警署，然後以半封閉隔音屏障伸延部份路段，然後以全封隔音屏障伸延 230 米，以達至雙贏。

(iv) 本委員會要求政府當局就油麻地公眾停車場清拆後的過渡安排及重置計劃，先作出妥善安排，及提供該區泊車位的具體數據，才開展中九龍幹線工程。

就以上議案所述要求，我們的回應如下–

要求在駿發花園對出的加士居道天橋加建隔音罩

2. 議員通過的議案當中有三個均涉及將駿發花園第一座和第五座對出加士居道天橋由半封閉式隔音罩改為全封閉式隔音罩(下稱「中段全密封式隔音罩」)；以及將全封閉式隔音罩由駿發花園第三座和第四座側向北伸延越過油蔴地天主教小學(下稱「北面延伸隔音罩」)。

環境影響評估的要求

3. 中九龍幹線屬《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱《環評條例》)下的指定工程項目，路政署已按《環境影響評估程序的技術備忘錄》(下稱《技術備忘錄》)及《環境影響評估研究概要》(下稱《研究概要》)的要求，對中九龍幹線進行環境影響評估(環評)。路政署亦已按《環評條例》的要求，提供中九龍幹線的環評報告，當中包括建議的緩解措施，給公眾查閱及提交意見，有關

報告符合當時的法例要求(包括空氣質素指標)，在提交予環境諮詢委員會審議後於 2013 年 7 月 11 日獲環境保護署(環保署)在《環評條例》下有條件[1]批准。環保署亦已於 2013 年 8 月 9 日在《環評條例》下就中九龍幹線發出環境許可證。

4. 在駿發花園噪音影響評估方面，如**附圖一**所示，環評報告建議在加士居道天橋近駿發花園的緩解措施主要包括：(一) 一個全長約 145 米的半封閉式隔音罩，覆蓋面向駿發花園第一座及第五座對出的加士居道天橋[2]；(二) 一個全長約 110 米的全密封式隔音罩，覆蓋面向駿發花園第二座及第三座對出的加士居道天橋；及(三) 在半封閉式隔音罩東面的一個全長約 200 米的全密封式隔音罩。在採取環評報告建議的緩解措施後，中九龍幹線工程項目不但符合《環評條例》的要求，並會令油麻地區內約 1,600 個住宅單位受惠，其中包括約 700 戶駿發花園的居民，相比沒有中九龍幹線的情況，他們的噪音環境將會改善達 10 分貝(A)及平均減低達 3 分貝(A)。此外，中九龍幹線工程項目下的道路對油蔴地天主教小學所產生的噪音水平亦不高於 65 分貝(A) ，符合有關法例及指引的要求。再者，油蔴地天主教小學已在教育局的學校隔音計劃下，透過裝設隔音窗戶及空氣調節設施，把課室的噪音水平降至可接受水平。

5. 在空氣質素影響評估方面，立法會於 2013 年 7 月 10 日通過的《2013 年空氣污染管制（修訂）條例》，訂明新空氣質素指標於 2014 年 1 月 1 日生效。由於中九龍幹線項目的環評程序已於 2013 年 8 月完成，其施工和運作階段的空氣質素影響評估，是參照環評報告審批時適用的空氣質素指標。因此，於 2014 年 1 月 1 日生效的新空氣質素指標在 2013 年審批中九龍幹線環評報告時並不適用。中九龍幹線的環評報告顯示，在採取建議的緩解措施後，中九龍幹線（包括西面隧道出入口）在運作期間的環境影響，包括噪音及空氣質素方面，均符合相關法例的各項要求。

6. 路政署在中九龍幹線的西面隧道出入口一帶的設計採取一系列緩解措施，盡量減少工程對附近環境的影響。按現時幹線

[1] 條件包括須成立社區聯絡小組，以及在綠化平台及通風大樓注入創新及綠化的元素。

[2] 該全長約 145 米的半封閉式隔音罩由兩部分組成，包括(i)一段長約 100 米主要覆蓋東行線的半封閉式隔音罩；以及(ii)一段長約 45 米覆蓋全部雙向行車線的半封閉式隔音罩，而該隔音罩在南面面向欣翔道遠離駿發花園的方向保留約 2 米高的垂直開口。

的設計，西面隧道出入口將建有園景平台，覆蓋一段約 250 米長的主線及窩打老道至欣翔道一段的海泓道，減少隧道出入口對附近環境的影響。現時建議之西面隧道出入口與駿發花園之距離約為 350 米。我們亦已將通風大樓由原本靠近渡船街的位置，遷往西九龍公路的油麻地交匯處，令通風大樓與駿發花園的距離由原本的 120 米增至 570 米。

7. 在中九龍幹線工程項目下，我們會在油麻地、何文田及啓德發展區的三座通風大樓安裝空氣淨化系統，減少隧道排氣內最少八成的二氧化氮及可吸入懸浮粒子。此外，中九龍幹線主要由隧道構成，加上其作為快速替代道路的功能，可大大減少地面道路的車流量及交通擠塞，從而減少車輛引致的空氣污染和噪音滋擾，達致整體環境的改善。預計中九龍幹線通車後，項目有助每年減少排放約 20 000 噸二氧化碳,相當於約 86 萬棵新種樹木(可覆蓋超過 160 個九龍公園的面積)每年的吸收量，亦有助每年減少排放約 18 噸氮氧化物及約 2 噸的可吸入懸浮粒子。

在環評條例以外要求在加士居道天橋加建隔音罩

8. 路政署自 2007 年展開的第一輪公眾參與，得悉有油麻地居民表示十分關注現有加士居道天橋的交通噪音問題，以及希望在現有加士居道天橋加裝隔音罩或隔音屏障。當時路政署曾解釋由於加士居道天橋主要部份都是十多年前的設計，設計時的標準並沒有預算因加設隔音罩或隔音屏障後所產生的風力載重。所以在技術上，現有加士居道天橋未能裝設天橋結構承受能力以外的隔音罩或隔音屏障。

9. 其後路政署在設計階段根據《環評條例》進行環評，並按環評結果優化中九龍幹線的設計。由於中九龍幹線的隧道會在加士居道天橋(甘肅街段)的地基下建造，受影響的天橋部分將會加固或重建。此外，現時界乎東莞街至甘肅街一段的加士居道天橋(渡船街段)的行車線亦會因中九龍幹線的工程而作出修改。路政署根據環評要求，建議在這兩段天橋加裝隔音罩及隔音屏障。

10. 路政署在 2012 年 12 月展開的第二輪公眾參與活動期間，亦曾向油尖旺區議會及沿線居民簡介在駿發花園對出的加士居道天橋建議的噪音緩解措施。我們在公眾參與活動期間得悉駿發花園居民對中段全密封式隔音罩及北面延伸隔音罩的訴求。其後，關注團體、油尖旺區議會及個別立法會議員亦多次向我們反

映相關意見。油尖旺區議會亦在 2013 年 12 月 12 日及 2016 年 1 月 12 日的會議上通過動議，重申上述要求。多年來，駿發花園居民多次向立法會議員反映其要求，政府部門代表亦自 2009 年 1 月起，就有關要求出席了六次立法會個案會議及一次實地視察。

11. 我們在 2013 年 11 月及 2015 年 3 月，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)的規定，分別為擬議工程的道路計劃，以及其後為配合工程設計的考慮及顯示擬設定地役權和其他永久權利土地的正確範圍所作修訂的道路計劃刊憲。我們在兩段法定期間內，亦接獲來自關注中九龍幹線對駿發花園的環境影響的人士的反對書，要求豎設中段全密封式隔音罩及北面延伸隔音罩。

12. 我們在過去的公眾參與活動及處理在《道路(工程、使用及補償)條例》下收到的反對書時已多番解釋，中段全密封式隔音罩及北面延伸隔音罩均不屬於環境許可證下要求的措施。因此，這兩段隔音罩並未納入中九龍幹線項目的範疇。因應市民和油尖旺區議會的建議，路政署亦已從結構、交通安全、防火及成本效益等方面，審慎考慮駿發花園居民所提出的兩項要求，並在不同的場合，經各種渠道向關注中九龍幹線對駿發花園的環境影響的人士、油尖旺區議會及立法會詳細解釋下述不建議採納這兩個要求的理據。

中段全密封式隔音罩

13. 在噪音緩解效果方面，中段全密封式隔音罩對低層的單位沒有額外的隔音功效。而對中層及高層而言，只會令本來已受保護[3]於因中九龍幹線項目下會落實的噪音緩解措施（即噪音水平不超過 70 分貝(A)）的 3 個單位的噪音水平，額外減低 1.0 分貝(A)。其餘單位的噪音水平則沒有明顯變化。在空氣質素方面，整體上沒有明顯變化。環評結果亦顯示中九龍幹線運作階段的空氣質素符合在發出環境許可證時適用的法例的要求(包括空氣質素指標)。

14. 由於現時加士居道天橋的結構不能承受全密封式隔音罩的額外荷載，故須另建獨立支柱結構承托。而獨立支柱結構需佔

[3] 受保護的住宅，是指這些住宅原本所承受的交通噪音超逾 70 分貝(A)，而在實施有關隔音措施後，這些住宅所承受的噪音水平可下降至 70 分貝(A)或以下。

用渡船街及甘肅街交界處的空間，以致交界處的設計需要修改。當中包括甘肅街的路口需要由三線減為兩線，以容納獨立支柱結構。而有關的支柱亦會影響駕駛者的視線，因而影響道路安全。獨立支柱結構亦會影響現時油麻地警署西面的休憩設施及樹木。此外，全密封式隔音罩會影響鄰近視覺敏感受體（包括駿發花園低層住戶）的景觀，所以全密封式隔音罩的設計在整體上並不理想。

15. 再者，根據 2013 年回應駿發花園居民當時很初步的估算，建造費用需額外增加約 2.5 億元(按 2016 年 9 月價格計算約 3.3 億元，而按付款當日價格計算則約為 4.8 億元)。中段全密封式隔音罩不但缺乏環保效益，而且造價高昂，未能符合成本效益。此外，正如我們在 2017 年 1 月 23 日的立法會個案會議及在 2017 年 3 月 17 日立法會交通事務委員會會議上指出，按路政署評估，若將駿發花園第一座及第五座對出的加士居道天橋的全部半密封式隔音罩改為全密封式隔音罩，沿加士居道天橋的全密封式隔音罩的總長度將會超過 230 米，令該段道路需要額外加裝消防裝置及設備(包括一個規模極大的機械式排煙系統及防火逃生通道)，以符合消防處《最低限度之消防裝置及設備守則》的要求，有關建議因此技術上不可行。

北面延伸隔音罩

16. 北面延伸隔音罩不屬於中九龍幹線項目的範疇。此外，根據 2014 年回應駿發花園居民當時很初步的估算，建造約 60 米長的北面延伸隔音罩，以越過油蔴地天主教小學，造價約 3.5 億元(按 2016 年 9 月價格計算約 4.5 億元，而按付款當日價格計算則約為 6.4 億元)，但只有額外約 50 多戶面向加士居道天橋的駿發花園單位會受惠於噪音水平降低 1.0 分貝(A)或以上。由於造價高昂，而受惠[4]的單位有限，建議未能符合成本效益。事實上，在採取環評報告內將落實的緩解措施後，已可令駿發花園第 3 座及第 4 座住戶的噪音水平減低最多 7 分貝(A)。

採納上述兩個要求的影響

17. 由於這兩段隔音罩不屬於中九龍幹線項目環境許可證下

[4] 受惠的住宅，是指這些住宅原本所承受的交通噪音超逾 70 分貝(A)，而在實施有關隔音措施後，這些住宅所承受的噪音水平可消減 1.0 分貝(A)或以上。

要求的措施，亦不屬於中九龍幹線項目的範疇，所以如要在中九龍幹線工程項目內採納上述兩個要求，將須就此改動根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)重新刊憲，並須重新獲取授權以進行更改後的道路工程。在計及有關法定及行政程序所需時間，這會使落實中九龍幹線項目的時間最少推遲約 2 年，令原本可因中九龍幹線受惠的居民不能如期得益，包括每年因減省車程時間而達致的約 30 億元經濟效益、環境以及其他未能量化的效益，而且項目成本亦估計會因通脹因素而每遲一年相應增加約 20 億元。

18. 綜合上述考慮及善用公帑的原則，我們沒有理據在中九龍幹線工程下採納這兩項要求。

19. 我們過去已在不同場合，經各種渠道向關注中九龍幹線對駿發花園的環境影響的人士、油尖旺區議會及立法會多番解釋不能接納這兩項要求的理由。事實上，在採取環評報告內將落實的緩解措施後，駿發花園的居民所受到的交通噪音影響相比沒有中九龍幹線的情況下將有所改善。儘管如此，居民及議員仍然強烈要求加設這兩段隔音罩。在 2017 年 3 月 17 日立法會交通事務委員會會議上，議員普遍表示支持落實興建中九龍幹線，但議員亦通過上文首段提及的三項議案。在平衡各方因素，並考慮到如中九龍幹線工程項目推遲落實對整體社會的損害，政府再反覆深入探討，以盡力尋求一個折衷方案。

折衷方案

20. 如下文第 24 段所述，我們現建議另設一個工務工程項目推展折衷方案，方案詳情如下。

21. 就中段全密封式隔音罩的訴求，根據路政署的初步評估，中段約 100 米長原本只覆蓋東行線的隔音罩，其中最少有 90 米需要覆蓋全部雙向行車線，才能達致與居民訴求相若的消減噪音效果，即令 3 個在採取了原本環評報告將落實的緩解措施後，交通噪音水平已下降至不超過 70 分貝(A)的單位的噪音水平，額外減低 1 分貝(A)，而對整體空氣質素方面亦沒有明顯影響。儘管如此，考慮到居民及議員期望盡量覆蓋加士居道天橋路段，路政署現建議將原本約 100 米長只覆蓋東行線的隔音罩改建成全段覆蓋全部雙向行車線的隔音罩，只在面向欣翔道遠離駿發花園的方向保留垂直開口的方案以符合消防處的要求。這個改建方案不會

令全密封式隔音罩的總長度超過 230 米，而從駿發花園往外望，整段駿發花園對出加士居道天橋的行車線將全被覆蓋。然而，中段隔音罩的推展需視乎資源許可的情況、詳細工程可行性能否獲確定，以及能否順利完成相關法定程序，並獲立法會批准撥款建造。按付款當日價格計算，這個改建方案暫定設計預測造價粗略估計約為 6.7 億元[5]。如果此改建方案能適時獲得立法會支持撥款興建，將可取代中九龍幹線工程項目內的部份隔音罩及隔音屏障，令中九龍幹線項目的建造費用減低約 1.5 億元[6]。

22. 就北面延伸隔音罩的訴求，根據路政署的初步評估，向北延伸 40 米全密封式隔音罩的額外噪音緩解效果與延伸 60 米以越過油蔴地天主教小學相若，即可額外令約 50 多戶面向加士居道天橋的駿發花園的單位因噪音水平減低 1.0 分貝(A)或以上而受惠，因此從成本效益角度而言較為可取。然而，北面延伸隔音罩的推展需視乎資源許可的情況、詳細工程可行性能否獲確定，以及能否順利完成相關法定程序，並獲立法會批准撥款建造。按付款當日價格計算，其暫定設計預測造價粗略估計約為 4.5 億元[7]，較延伸 60 米的方案稍低。

23. 上述建議折衷方案的總平面圖載於**附圖二**。

24. 為了不耽誤落實中九龍幹線項目的時間(詳見上文第 17 段)，我們認為應另設一個工務工程項目來跟進上述建議。我們計劃遵循工務計劃的既定程序(包括確定工程的可行性、根據《道路(工程、使用及補償)條例》為建議刊憲及獲取授權，以及向立法會申請撥款等)，以推行上述建議。我們會爭取盡早落實隔音罩建造工程，令有關居民及早受惠。

---

[5] 此預算費用會因應隨後的設計改動及/或深化、推展日期的更改、建造價格水平變動等因素，而較暫定設計預測造價增加或減少。

[6] 即此改建方案的額外造價粗略估計約為 5.2 億元。此造價比上文第 15 段中提及中段全密封式隔音罩的造價略高，主要因為 2013 年的估算是以當時一個非常概略的設計為基礎，而現時折衷方案的造價則以一個比較詳細的概略設計為基礎。

[7] 此預算費用會因應隨後的設計改動及/或深化、推展日期的更改、建造價格水平變動等因素，而較暫定設計預測造價增加或減少。

要求政府就油麻地公眾停車場清拆後的過渡安排及重置計劃作出妥善安排

25. 眾所周知，現時香港土地資源缺乏，一般來說，適合作停車場的土地，都具備條件作其他發展用途。如果能把公眾泊車位和發展項目結合起來，是最地盡其用的方法，對社會整體更為有利。因此，我們正與相關的政策局及部門商討，考慮在日後油麻地停車場原址發展時，透過發展項目提供一定數量的公眾泊車位。而確實的泊車位的數量，會視乎土地發展時的規劃標準、屆時的泊車位需求、整體的泊車政策及工程可行性來決定。

26. 在中短期方面，我們會盡量在區內物色適當土地作為臨時停車場，以彌補在建築期間因拆卸油麻地停車場而減少的泊車位。首先，透過多方的努力，我們在 2015 年年底已在海泓道、麗翔道交界處，新增了一個可提供約 90 個私家車泊車位的短期租約停車場。

27. 再者，我們亦已初步物色了一幅位於佐敦道、連翔道交界，可作為臨時停車場的用地。該用地現正用作臨時的公共運輸交匯處，我們正與當區地政處商討，當附近新建的永久公共運輸交匯處隨廣深港高速鐵路(香港段)項目落成後，以短期租約方式把該用地轉作臨時停車場。按該幅土地的面積計算，預料可提供約 700 個私家車泊車位，但實際的泊車位數目，視乎日後營運者的設計及營運模式(如以留匙模式運作可提供較多的泊車位數目)。

28. 此外，油麻地區內現時亦有多個私營停車場及短期租約停車場，可提供公眾泊車位，以紓緩油麻地停車場拆卸後的泊車位需求。目前該區現有公眾停車場及短期租約停車場的使用情況列於表一，附近主要私家停車場提供的公共泊車位數目列於表二，以供參考。

表一：油麻地區公眾停車場及短期租約停車場的使用情況

公共停車場	私家車泊車位數目	繁忙時段平均使用率 **(2016 年 12 月)**
油麻地停車場大廈	750	88%
KX 2666 (豉油街及上海街交界)	38	63%
KX 2943 (文匯街)	157	71%
KX 3002 (海泓道及麗翔道交界)	90	95%
KX 2995 (欣翔道)	230	88%
總數:	**1265**	**86%**

表二:油麻地區及附近主要私家停車場提供的公共泊車位

停車場位置	可提供的公眾私家車泊車位數目
圓方	889
港景峯	79
中港城	213
柏裕商業中心	435
新興大廈	70
曾榕大廈	57
好兆年行	125
香港童軍中心	530
美麗華商場	105
九龍站停車場	220
總數:	**2723**

註：運輸署沒有私家停車場泊位使用率調查資料。

29. 我們明白上述停車場中，部分與油麻地停車場距離較遠，但我們相信上述停車場的位置亦鄰近不少油麻地停車場的使用者的目的地。對於目的地是在油麻地停車場西面，例如渡船街附近的駕駛者，擬議的佐敦道、連翔道臨時停車場相對也較為方

便。另一方面，前往油麻地停車場南面近佐敦道的駕駛者，可以考慮使用具有 530 個泊車位的香港童軍中心停車場。至於目的地為油麻地停車場東北面近廣華醫院一帶的駕駛者，亦可以考慮使用具有 435 個泊車位的栢裕商業中心停車場。

30. 其實，油麻地位處九龍市中心區，有十分便利及完善的公共交通網絡服務覆蓋，包括港鐵、專營巴士、小巴等。現時駕車前往油麻地的市民，在大部份情況下，都可以考慮利用不同公共交通工具往返。

下一步工作

31. 我們將向工務小組委員會提交 461TH 號「中九龍幹線－主要工程」撥款申請，以尋求支持，並期望工程能於本立法年度內獲得撥款，以期盡早開展及完成中九龍幹線工程，讓社會早日獲益。

運輸及房屋局局長

（吳蕙琮　　代行）

2017 年 6 月 7 日

副本送

路政署署長	（經辦人：駱劍華先生）	傳真：2714 5198
運輸署署長	（經辦人：張國輝先生）	傳真：2186 7519
環境保護署署長	（經辦人：許萍萍女士）	傳真：2591 0558

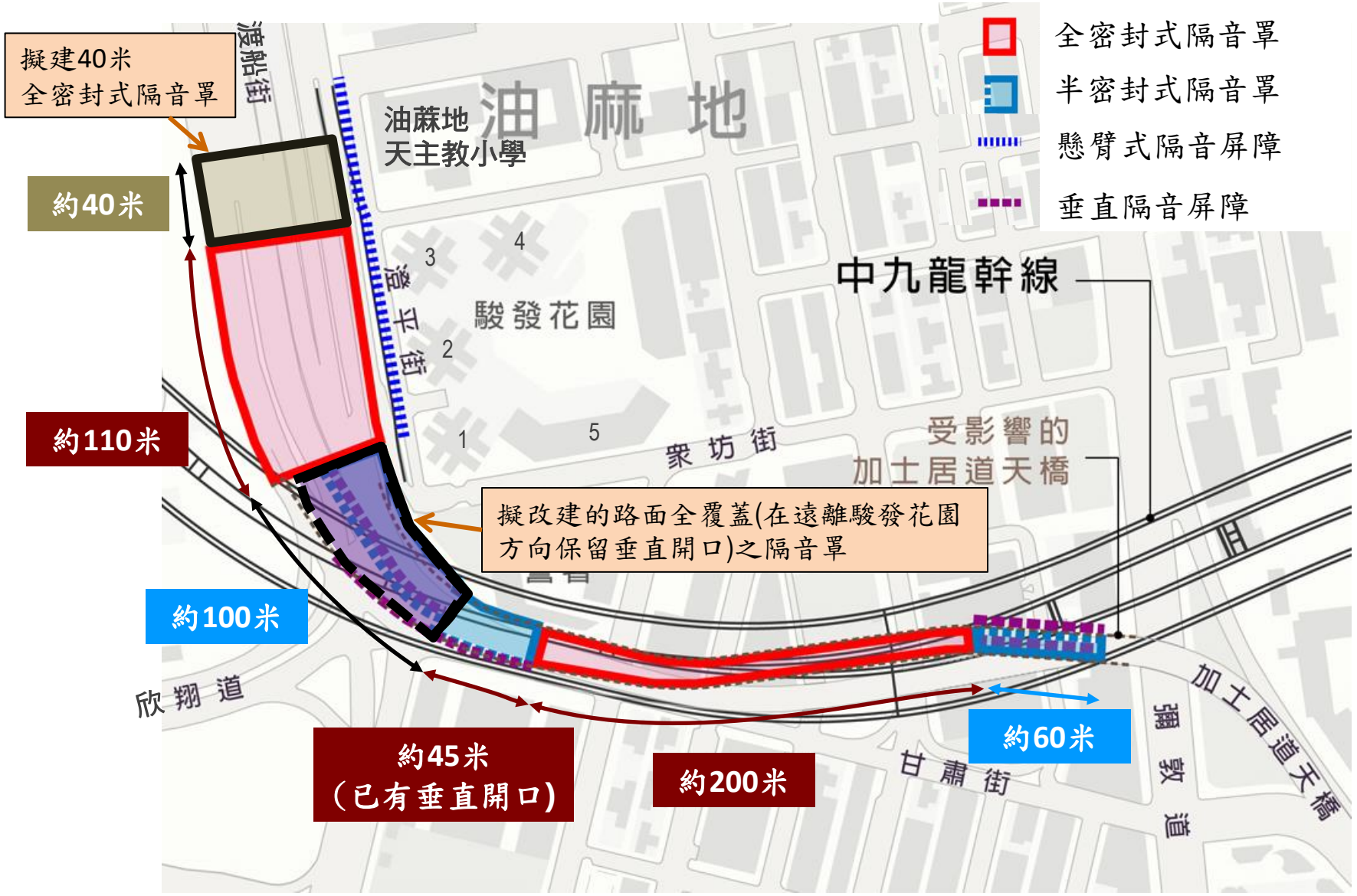
附圖一

在中九龍幹線項目的環境許可證下將落實的噪音紓緩措施（駿發花園）

建議折衷方案(以另一個工務工程進行)

附圖二

在環境許可證下建議緩解噪音設施



461TH－中九龍幹線－主要工程

受影響珍貴樹木摘要

項目編號：461TH　　**項目名稱：中九龍幹線－主要工程**

樹木參考編號	樹木品種		樹木大小			觀賞價值[1]	形態	健康狀況	結構狀況	適合移植的程度[2]		保育狀況[3]	建議	提供專業意見予地政總署的部門	補充備註
	學名	中文名	高度(米)	胸徑[4](毫米)	樹冠闊度(米)	(良好／一般／欠佳)				(高／中／低)	備註		(保留／移植／砍伐)		
T1094	*Ficus elastica*	印度橡樹	16	1 470	9	良好	一般	一般	一般	低	要準備完好和具足夠規模的根球並不可行; 樹木具有不可恢復的結構性問題，如傾斜生長及纏繞根	否	砍伐	康樂及文化事務署	樹木與油麻地警署的地基工程有衝突。基於「備註」所述原因，樹木移植後的存活率低。

[1] 評估樹木的觀賞價值是基於它的遮蔭、避風雨、屏障、減低污染及消減噪音功能方面的效用，以及「風水」方面的重要性；分級如下－

良好：屬重要樹木，應予保留，並相應調整設計佈局。

一般：屬適宜保留的樹木，以締造優美環境，包括稍遜於「良好」級的健康樹木。

欠佳：屬枯死、垂死或有潛在危險的樹木，應予移除。

[2] 評估時已考慮這棵樹在調查時的狀況(包括健康、結構、樹齡及根部情況)、現場情況(包括地勢及便達性)，以及樹種的內在特性(移植後的存活率)。

[3] 保育狀況基於該品種是否屬於香港有關法例下所訂明的稀有性和受保護物種的狀態，例如《香港稀有及珍貴植物》、《國際自然保護聯盟瀕危物種紅色名錄》和《林區及郊區條例》。

[4] 樹木的胸徑是指樹木在地面以上 1.3 米量度的樹幹直徑。