



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： THB(T) 4/6/127
來函檔號：

電話號碼： 3509 8181
傳真號碼： 2136 8017

傳真

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
工務小組委員會秘書
(經辦人：林映儀女士)

林女士：

立法會財務委員會
工務小組委員會
2013 年 5 月 8 日會議
3277LP 號工程計劃 - 油麻地警署重置工程
有關中九龍幹線的補充資料

委員於 2013 年 5 月 8 日的工務小組委員會會議上，在審議題述工程項目時，討論了有關中九龍幹線的事宜。我們現提供補充資料，供議員參閱：

中九龍幹線的基本資料

2. 擬建的中九龍幹線全長約 4.7 公里，採用雙程三線分隔車道設計，連接西九龍公路的油麻地交匯處與東九龍的啟德發展區和九龍灣道路網。幹線主要由長約 3.9 公里的隧道組成(總平面圖載於附件 1)，大部分在深入地底的岩層建造，不會影響隧道沿線樓宇的地基，亦不涉及任何私人物業的清拆或住戶的搬遷，並能保留油麻地警署的歷史建築。工程會在九龍灣進行臨時填海，以建造幹線於海底的隧道路段。

3. 擬建的中九龍幹線將提供一條快速替代道路，讓車輛可繞過現時九龍中部擠塞的路段，大大節省行車時間。幹線通車後，預計在繁

忙時間取道幹線由九龍灣至油麻地的車程約為五分鐘，與沒有幹線的情況下比較，大大節省約 25 至 30 分鐘。周邊地區包括黃大仙、何文田及九龍城等將可因交通情況改善而受惠。

中九龍幹線的走線

4. 當局早於九十年代初開始規劃中九龍幹線，並不斷研究及優化走線方案。在 2007 年開始的勘測研究中，我們檢討了在過往研究中九龍幹線曾經考慮的多項走線建議，經過廣泛的公眾諮詢後，我們進行了技術覆核，確定建議的方案最為可行和合適。我們曾就幹線的走線於 2008 年 4 月分別諮詢觀塘、九龍城和油尖旺區議會，並於同年 5 月向立法會交通事務委員會匯報，建議的走線方案獲得普遍支持。該方案最大的優點是在環境保護方面表現最佳，以及完全不涉及收回私人物業及住戶清拆搬遷。

5. 路政署於 2011 年委聘顧問展開中九龍幹線的詳細設計，並在 2012 年 12 月展開為期 3 個月的公眾參與活動。在是次公眾參與活動期間，公眾普遍認同建設中九龍幹線的需要，並支持當局的建議。路政署亦收到一些京士柏區及土瓜灣區沿線居民，以及九龍城區區議員的意見，要求研究修改走線，盡量遠離該區有關樓宇，路政署現正研究相關建議。不過，上述走線修改建議並不會影響在西面油麻地警署及油麻地專科診所兩項重置工程。

重置工程的迫切性

6. 擬議的中九龍幹線的隧道將經過現時位於油麻地炮台街的油麻地專科診所新翼的地底，以及現時位於廣東道及眾坊街交界的油麻地警署的部份新翼的地底，並需要為新翼的地基進行加固工程。

7. 由於隧道會以明挖回填方式建造，我們需在中九龍幹線工程於 2015 年展開後的 1 年半左右(即 2016 年第三季)拆卸油麻地專科診所新翼，以配合在 2020 年啟用中九龍幹線的目標。現時在油麻地專科診所新翼的設施會在拆卸前在伊利沙伯醫院興建新大樓重置，以確保現有的服務不會受到工程的影響。由於油麻地專科診所新大樓需要約 3 年時間興建，我們現在有需要就有關重置工程項目向財務委員會申請撥款，於本年 6 月展開重置工程，以期在 2016 年第三季完成搬遷油麻地專科診所新翼。

8. 此外，為配合中九龍幹線工程在 2015 年逐步開展，我們亦有需要於 2016 年第一季度完成重置油麻地警署的工程，並在新油麻地警署啟用後才騰出現址作興建中九龍幹線之用。

9. 我們了解到有市民就中九龍幹線對環境及樓宇安全所造成的影響表示關注。在開展中九龍幹線主體工程前，當局會繼續致力與公眾及持份者商討，積極回應他們的意見。我們將會在本年第三季，按《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章) 為中九龍幹線主體工程刊憲。屆時，公眾人士亦可提出反對意見，我們會按法定程序考慮及處理有關意見。

中九龍幹線對沿線樓宇的影響

10. 中九龍幹線現時選取的走線不涉及收回及遷拆任何私人樓宇。然而，由於走線所經地區已高度發展，所以部分隧道有需要經過一些現有私人樓宇之下的地層。中九龍幹線由油麻地上海街至馬頭圍一段隧道，會深入地底的岩層，並將以鑽爆方法建造。而採用鑽爆方法建造隧道，在香港已有超過 40 年的經驗。路政署已參考過往使用這工程方法的經驗，為中九龍幹線的隧道制定妥善的設計及施工方案，以確保工程安全，特別是中九龍幹線的建造及其後的營運均不會影響沿線樓宇的結構安全及使用。

11. 爆破工程的安全受到土木工程拓展署礦務部的嚴格規管。路政署會在規劃和設計階段，完成“爆破評估報告”，確保爆破工程切實可行，並能以安全和符合標準的方式進行。在工程合約批出後，路政署會向礦務部申請燃爆許可證，申請須評估燃爆對鄰近的設施，包括樓宇及公用設施的影響。在建造工程期間，當局會嚴格監控施工程序，並會聘用合資格的專業人士進行工程，確保符合相關法例的規定。

12. 路政署會安裝足夠的監測點，量度包括震動、沉降等相關數據，用以監察隧道工程對周邊範圍的整體結構影響，以確保施工符合設計的要求和法例規定，以策安全。

1998 年臨時立法會資料文件中有關“中層深度隧道”方案的資料

13. 當局在 1998 年 3 月 13 日的臨時立法會交通事務委員會與規劃地政及工程事務委員會聯席會議上提交的文件中所指的“中層深度隧道”方案¹，最終沒有被採納。現時最新建議的走線，是經馬頭圍、馬頭角，再經過九龍灣，在啟德發展區返回地面，位於 1998 年討論的走線的北面(見附件 2)。兩條走線方案經過的土瓜灣區的部分是不同的，因此地質條件也有所不同。

¹ 此走線西起油麻地交匯處，沿甘肅街，經彌敦道進入京士柏和何文田，在土瓜灣分為經浙江街和庇利街。

14. 1998年討論的走線，在土瓜灣行經浙江街和庇利街，隧道的底部大約在地面以下51米。因為所經範圍是填海區(如附件2所示)，所以岩層距離地面比較深，而此深度的隧道須在混合地層中興建，這種地質條件令施工十分困難，對鄰近樓宇影響較大，及須要進行大規模的地基鞏固工程，所以不被採用。

15. 現時建議的走線，在土瓜灣區不經浙江街和庇利街，而改經偏北面的九龍城碼頭公共運輸交匯處連接九龍灣，所經範圍在九龍半島原有海岸線之內(如附件2所示)。此範圍內的堅固岩層距離地面只有約數米至40米，其地質環境比不被採納的1998年“中層深度隧道”方案的為佳。而隧道將與樓宇地基保持相當的距離，適合以鑽爆方法建造。

16. 總的來說，由於現時走線主要深入岩層建造，所以不會影響沿線樓宇的結構安全及其正常使用。

隧道西面出入口對環境的影響

17. 中九龍幹線通車後，連接東西九龍主要道路的交通情況將能得到改善，從而可在整體上有效減少交通流量所產生的污染物，如二氧化碳，氮氧化物和可吸入懸浮粒子等。

18. 此外，中九龍幹線隧道的抽風系統會將隧道內的車輛排放抽至通風大樓處理，以盡量減少隧道出入口對環境的影響。每座通風大樓會安裝先進的空氣淨化裝置，有效過濾排氣內多達八成的二氧化氮及可吸入懸浮粒子。而大樓的排風口亦會安裝消音裝置以減低噪音水平。

19. 為了減低西面隧道出入口對附近居民可能造成的空氣及噪音影響，路政署在詳細設計階段中作出進一步研究，並建議一系列的紓緩措施，包括在友翔道至海泓道的一段中九龍幹線主線建造園景平台，使車輛出入口更遠離現有民居；以及在因建造中九龍幹線而需要重建或改動的各段加士居道天橋加設隔音罩/屏障，以減低中九龍幹線在噪音方面可能帶來的影響。

20. 根據環評結果顯示，設置上述的隔音罩/屏障後，西面隧道出入口附近位處受噪音影響較為敏感的位置，所受到的交通噪音影響將會大幅減少。

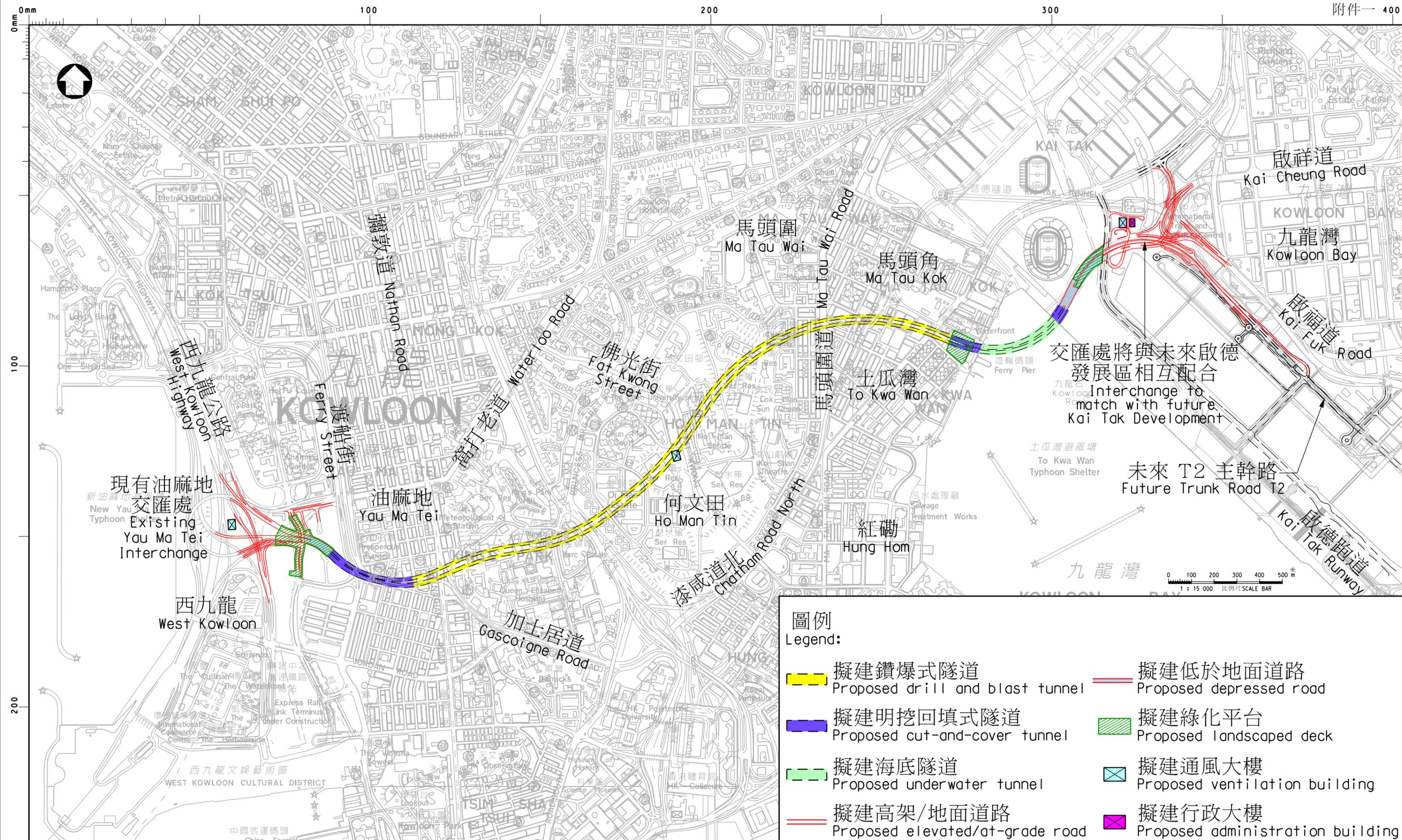
21. 建造中九龍幹線，可紓緩現時在中九龍主要東西幹道的交通擠塞問題，以及應付九龍區各項發展的交通需求。路政署會與相關持份者繼續溝通，以優化中九龍幹線的設計及安排。

運輸及房屋局局長

(李嘉莉 代行)

二零一三年五月二十一日

副本送：
路政署署長 (經辦人: 杜琪鏗先生)



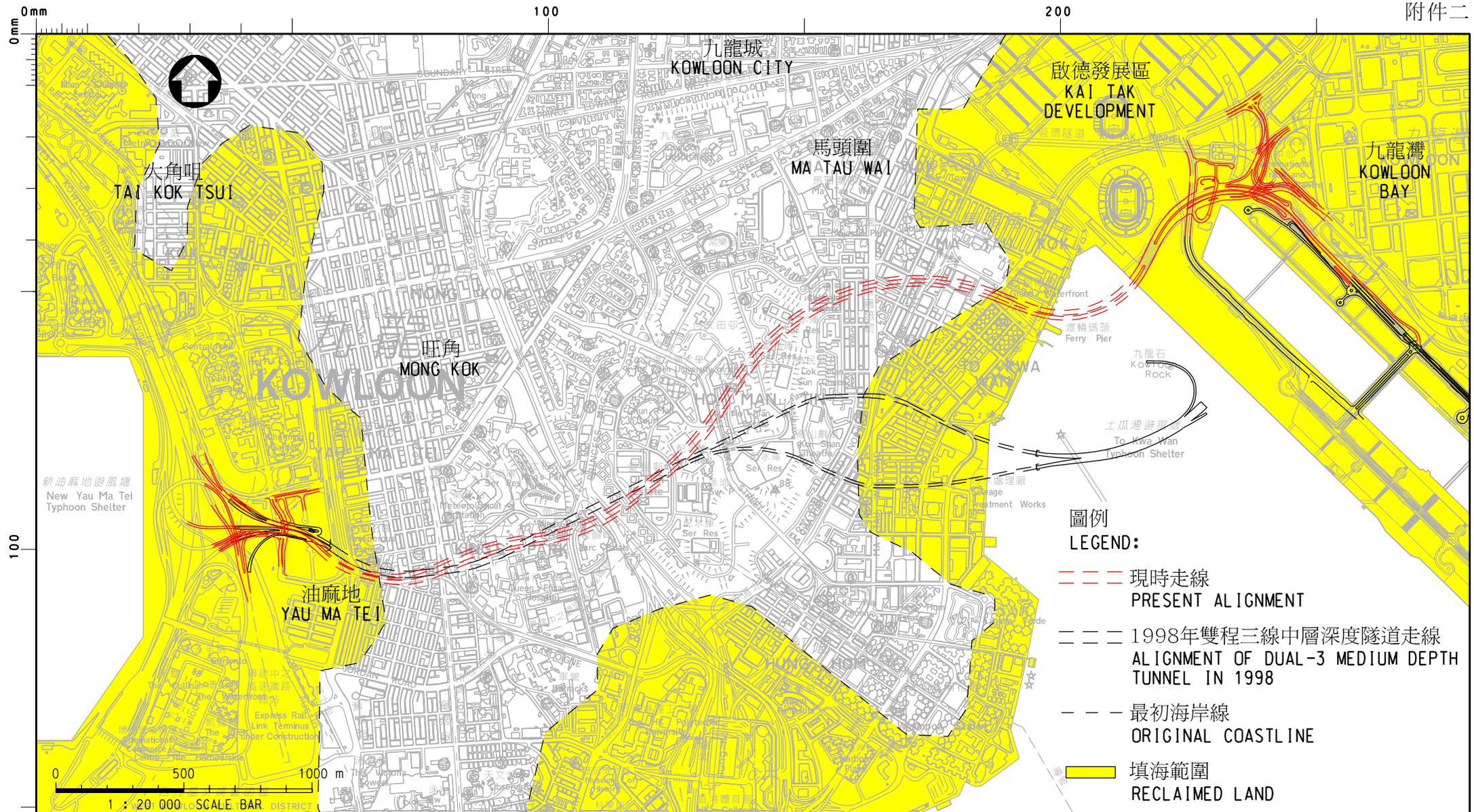
交匯處將與未來啟德發展區相互配合
Interchange to match with future Kai Tak Development

未來 T2 主幹路
Future Trunk Road T2

圖例 Legend:	
	擬建鑽爆式隧道 Proposed drill and blast tunnel
	擬建明挖回填式隧道 Proposed cut-and-cover tunnel
	擬建海底隧道 Proposed underwater tunnel
	擬建高架/地面道路 Proposed elevated/at-grade road
	擬建低於地面道路 Proposed depressed road
	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
中九龍幹線 - 總平面圖
Central Kowloon Route - General layout plan

設計 designed Y.C.FUNG 18/12/12	SIGNED	繪圖 drawn W.L.LAM 18/12/12	SIGNED	圖則編號 plan no. HMW6461TH-SK0399	比例 scale 1:15000
覆核 checked Y.C.FUNG 18/12/12	SIGNED	批准 approved C.L.LEUNG 18/12/12	SIGNED	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署	



drawing title

中九龍幹線 - 現時走線與1998年雙程三線中層深度隧道走線
CENTRAL KOWLOON ROUTE - PRESENT ALIGNMENT AND ALIGNMENT
OF DUAL-3 MEDIUM DEPTH TUNNEL IN 1998

designed

M.Y.LEE 13/05/13

checked

M.Y.LEE 13/05/13

drawn

W.L.LAM 13/05/13

approved

C.H.LEUNG 13/05/13

drawing no.

HMW6461TH-SK0459

scale

1:20000

© COPYRIGHT RESERVED



HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG