

中九龍幹線第二期公眾參與活動

目的

本文件旨在匯報中九龍幹線項目的推展進度，並介紹正展開的第二期公眾參與活動的安排。

背景

2. 擬建的中九龍幹線長約 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啓德發展區和九龍灣道路網，成為貫通中九龍的幹道。中九龍幹線將連接未來的 T2 主幹路及將軍澳－藍田隧道，以組成六號幹線。

3. 路政署在 2007 年展開中九龍幹線的勘測及初步設計工作，並同時展開第一期公眾參與活動，收集公眾對中九龍幹線的意見，以在制定初步設計時作為參考。第一期公眾參與活動在 2009 年完成。我們已參考公眾意見，制定中九龍幹線的走線及受工程影響公共設施的大體重置安排，並已獲立法會交通事務委員會、相關的區議會及公眾人士支持。

4. 中九龍幹線的勘測及初步設計在 2010 年完成。我們在 2011 年委聘顧問，進行中九龍幹線的詳細設計及制定施工安排。

## 現時情況

5. 我們正按初步設計的結果並參考公眾意見，進行中九龍幹線各個範疇的詳細設計及制定施工方案。我們在一些主要範疇的詳細設計工作已經取得一定的進展，相關的資料已匯編成載於附件 1 的《中九龍幹線 - 第二期公眾參與摘要》(摘要)。以下是一些主要範疇的的進展。

### (A) 中九龍幹線的效益 (詳情請參考摘要第 2 章)

6. 使用中九龍幹線的車輛可以繞過擠塞的路段，快捷地來往西九龍的油麻地及東九龍的啓德發展區及九龍灣。我們估計，在 2021 年的繁忙時間使用中九龍幹線來往九龍灣與油麻地的行車時間只需約 5 分鐘，與沒有中九龍幹線的情況比較，節省約 25 至 30 分鐘。

7. 同時，現時來往九龍東西的主要道路如龍翔道、界限街、太子道、亞皆老街、窩打老道、加士居道天橋及漆咸道北等已十分擠塞。中九龍幹線可以有效分流使用這些道路的車輛。按現時的估計，在中九龍幹線通車後，使用這些道路的車輛會較沒有中九龍幹線的情況減少 10% 至 20%，而土瓜灣、馬頭角及馬頭圍區內的交通流量亦將會減少約 15%，有效紓緩

擠塞，除縮短行車時間外，亦可減少空氣污染和噪音滋擾，提高區內居民的生活質素。九龍城區居民會因整體交通情況改善而受惠。

8. 除此以外，土瓜灣、馬頭角及馬頭圍附近的駕駛人士亦可經土瓜灣道或宋皇台道及啓德發展區內擬建的道路如 D2 路，利用中九龍幹線往返西九龍。中九龍幹線在西面的油麻地交匯處有四通八達的支路連接西九龍公路及連翔道。車輛可經西九龍公路，南往港島西，西至香港國際機場和葵青貨櫃碼頭，北行前往新界西北。車輛亦可經連翔道進出西九龍發展區、廣深港高速鐵路西九龍站及西九龍文化區。

**(B) 中九龍幹線的設計 (詳情請參考摘要第 3 章)**

9. 中九龍幹線的走線西起油麻地交匯處連接西九龍公路及連翔道，中段為 3.9 公里長的隧道，東至啓德交匯處連接九龍灣、觀塘和啓德發展區。建議的走線不涉及收回任何私人物業、清拆或住戶搬遷。

10. 其中油麻地段隧道及馬頭角段隧道將採用明挖回填方法建造。

11. 由上海街開始，經彌敦道、京士柏、何文田至馬頭圍的一段隧道，將採用鑽爆方法建造。因該段隧道深入堅固的岩石層建造，對沿線樓宇的結構安全及日常使用不會構成影響。

12. 為避免收回或清拆私人物業，建議的走線需包括在九龍灣海床下建造一段長約 370 米的隧道。基於各種環境限制，臨時填海是建造該段隧道唯一安全及可行的方法，同時亦具備凌駕性公眾需要。我們亦盡量將臨時填海的範圍縮至最少，以減低對海港的影響。

**(C) 綠化及景觀 (詳情請參考摘要第 4 章)**

13. 我們會藉著興建中九龍幹線，綠化及改善附近的環境。

14. 為配合中九龍幹線的施工，現時九龍城碼頭公共運輸交匯處將會臨時搬遷，並在工程完成後在原位重置。重置後的交匯處會按環保要求以園景平台覆蓋，以減少交匯處的運作對附近居民的影響。

15. 我們同時會在交匯處對開的海濱建造 160 米長 40 米闊的海濱長廊。海濱長廊將提供多用途的休憩及康樂設施如緩跑徑、廣場、特色鋪設等。海濱長廊亦會設置林蔭小徑及簷蓬，配合不同品種的喬木、灌木及花卉，為海濱添上賞心悅目的色彩。其設計概念會與交匯處的園景平台互相呼應，為市民提供更好的生活環境。

**(D) 文物保育** (詳情請參考摘要第 5 章)

16. 現有油麻地警署已列為二級歷史建築物。根據現時建議的走線，警署的新翼及舊翼均可保留。我們歡迎公眾人士就警署的長遠用途發表意見。

**(E) 環境影響** (詳情請參考摘要第 7 章)

17. 整體而言，中九龍幹線大部份路段由隧道構成，有助減少中九龍區地面道路的車輛流量，從而減少擠塞引致的空氣污染和噪音滋擾，提高附近居民的生活質素。

18. 在油麻地、何文田及啓德發展區的三座通風大樓將會安裝空氣淨化系統，減少隧道排出的氣體之中多達八成的二氧化氮及可吸入懸浮粒子。系統亦設有減音裝置，減少噪音。

**(F) 施工安排** (詳情請參考摘要第 8 章)

19. 由於中九龍幹線途經九龍高度發展的地區，施工期間難免會影響附近的居民。我們會透過實行不同的措施，盡量減低施工所造成的影響。

20. 在施工期間，將實施臨時交通措施，包括臨時封閉某些路段、進行交通改道等。我們會妥善策劃、設計及實施臨時交通措施，以減少對車輛及行人造成的影響，亦會在實施措施之前充分諮詢公眾。

## 公眾諮詢

21. 由於詳細設計工作已取得進展，我們正進行第二期的公眾參與活動，就詳細設計及施工安排諮詢公眾，收集意見，以期繼續優化設計。第二期的公眾參與活動包括與個別組織及團體舉辦的焦點小組會議、巡迴展覽及在 2013 年 1 月 12 日及 19 日舉辦兩次公眾論壇，以鼓勵公眾人士更廣泛及全面討論中九龍幹線各個主要範疇。

22. 我們已發信通知沿線居民，並從 2012 年 12 月 12 日開始，舉辦多場與居民的焦點小組會議。公眾人士普遍支持中九龍幹線項目。

23. 我們亦會在 2013 年 2 月 2 日舉辦另一場公眾論壇，專題探討在九龍灣進行臨時填海建造海底隧道。第二期公眾參與活動的安排載於摘要第 9 章。我們誠意邀請公眾踴躍參與各項活動，並發表意見。

## 未來路向

24. 在進行公眾參與的同時，我們會完成環境影響評估報告，並按《環境影響評估條例》向環境保護署署長申請批核及發出環境許可證。我們會在稍後按《道路（工程、使用及補償）條例》為中九龍幹線項目進行刊憲。

25. 在完成有關法律程序後，我們會按工務工程程序，向立法會申請撥款，進行工程。若上述程序如期進展，我們初步預計工程大約在 2015 年展開，並會最快在約 5 年多的時間內完成。

### 徵詢意見

26. 請各委員知悉中九龍幹線的推展情況及第二期公眾參與活動的詳情，並就這些事項提出意見。

路政署

2013 年 1 月