

二零一八年九月廿七日

討 論 事 項

加士居道天橋隔音罩

目的

本文件旨在就擬建工程計劃「加士居道天橋隔音罩」及當中建議的優化方案諮詢油尖旺區議會的意見，並尋求議員支持有關工程計劃及優化方案。

背景

2. 政府在2017年3月17日就「中九龍幹線-主要工程」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」(即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)及「北面延伸隔音罩」(即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)的訴求。運輸及房屋局已在2017年6月7日向立法會秘書處提交的補充資料中提出一個折衷方案(文件編

號CB(4)1191/16-17(01))，以務實地回應議員的意見。該補充資料載於附件一。

3. 折衷方案包括兩個部份：(一) 將中九龍幹線原建議約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及 (二) 將中九龍幹線原建議面向駿發花園第二座和第三座的全封閉式隔音罩向北伸延40米。有關方案的詳情，請參閱附件一第20至24段及其附圖二。

4. 政府在提出折衷方案後，於2017年6月24日就中九龍幹線項目的撥款申請諮詢立法會工務小組委員會。議員在會議中要求政府研究調整折衷方案，在符合《消防條例》的前提下，盡量回應居民對延長全密封式隔音罩的訴求，並建議將駿發花園第二座及第三座對出的一段全密封式隔音罩延長至不超過230米。政府表示會遵循工務工程計劃的既定程序推行折衷方案，並以該方案為基礎，進行相關的工程可行性研究、勘測及詳細設計，並在過程中諮詢公眾及持份者。中九龍幹線項目在立法會工務小組委員會獲得通過。

5. 在2017年10月20日立法會財務委員會會議上，議員重申上述要求。政府同意研究議員提出的各項意見的可行性，亦會適時就折衷方案諮詢相關區議會及市民。立法會財務委員會批准「中九龍幹線－主要工程」的撥款申請。

## 優化方案

6. 在撥款申請獲批後，路政署隨即跟進折衷方案，聘請顧問公司進行相關的勘測研究，並研究可否優化折衷方案，包括將駿發花園第一座和第五座對出的隔音罩垂直開口範圍減少，並盡量遠離駿發花園。過去數月顧問公司進行了相關的結構審視、探井勘測、交通影響評估、環境審查、消防電腦模擬等工作，最終建議了一個優化的方案：將原本折衷方案的100米長有垂直開口的隔音罩變成全封閉式隔音罩，令駿發花園第一座、第二座和第三座對出的全封閉式隔音罩連續長度達至約230米，向東延伸至中電變電站。但在原本折衷方案中，向北伸延40米的全封閉式隔音罩，在遠離駿發花園一面，則將會有約30米長的垂直開口。此優化方案亦會保留中九龍幹線原建議面向中電變電站約45米的垂直開口，以符合消防守則（即全封閉式

隔音罩總長度必須少於230米)。有關方案的詳情，請參閱附件二。

## 公眾諮詢

7. 在研究過程中，為了加強與持份者的溝通，路政署在今年八月和九月中分別舉辦了三場首輪諮詢會和一場次輪諮詢會，以簡介研究的進展及與參與者交流意見。參與者普遍支持優化方案，並表達希望優化方案可以盡快落實，以配合中九龍幹線工程於2025年完成。

## 未來路向

8. 如果「加士居道天橋隔音罩」項目及上述建議的優化方案得到油尖旺區議會支持，路政署稍後會根據《道路（工程、使用及補償）條例》為「加士居道天橋隔音罩」項目刊憲和進行詳細設計。在完成有關法定程序後，路政署會按工務工程計劃的程序，向立法會申請撥款進行工程。若上述過程順利，路政署預計工程約在2021年展開，並盡量配合中九龍幹線工程於

2025年完成。

## 徵詢意見

9. 請各議員支持「加士居道天橋隔音罩」項目及上述建議的優化方案，並就這些事項提出意見。

路政署

2018 年 9 月

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閉隔音屏障由油蔴地天主教小學開始向南連續 230 米至油蔴地警署，然後以半封閉隔音屏障伸延部份路段，然後以全封閉隔音屏障伸延 230 米，以達至雙贏。
- (iv) 本委員會要求政府當局就油蔴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<sup>1</sup>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<sup>2</sup>；(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，並會令油蔴地區內約 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

---

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>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

---

<sup>3</sup> 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<sup>4</sup>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

---

<sup>4</sup> 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<sup>5</sup>。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<sup>6</sup>。

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<sup>7</sup>，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。

---

<sup>5</sup> 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。

<sup>6</sup> 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。

<sup>7</sup> 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<br>數目 | 繁忙時段<br>平均使用率<br>(2016 年 12 月) |
|------------------------|--------------|--------------------------------|
| 油麻地停車場大廈               | 750          | 88%                            |
| KX 2666<br>(豉油街及上海街交界) | 38           | 63%                            |
| KX 2943<br>(文匯街)       | 157          | 71%                            |
| KX 3002<br>(海泓道及麗翔道交界) | 90           | 95%                            |
| KX 2995<br>(欣翔道)       | 230          | 88%                            |
| <b>總數：</b>             | <b>1265</b>  | <b>86%</b>                     |

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            |
| <b>總數：</b> | <b>2723</b>    |

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  
將落實的噪音舒緩措施（駿發花園）



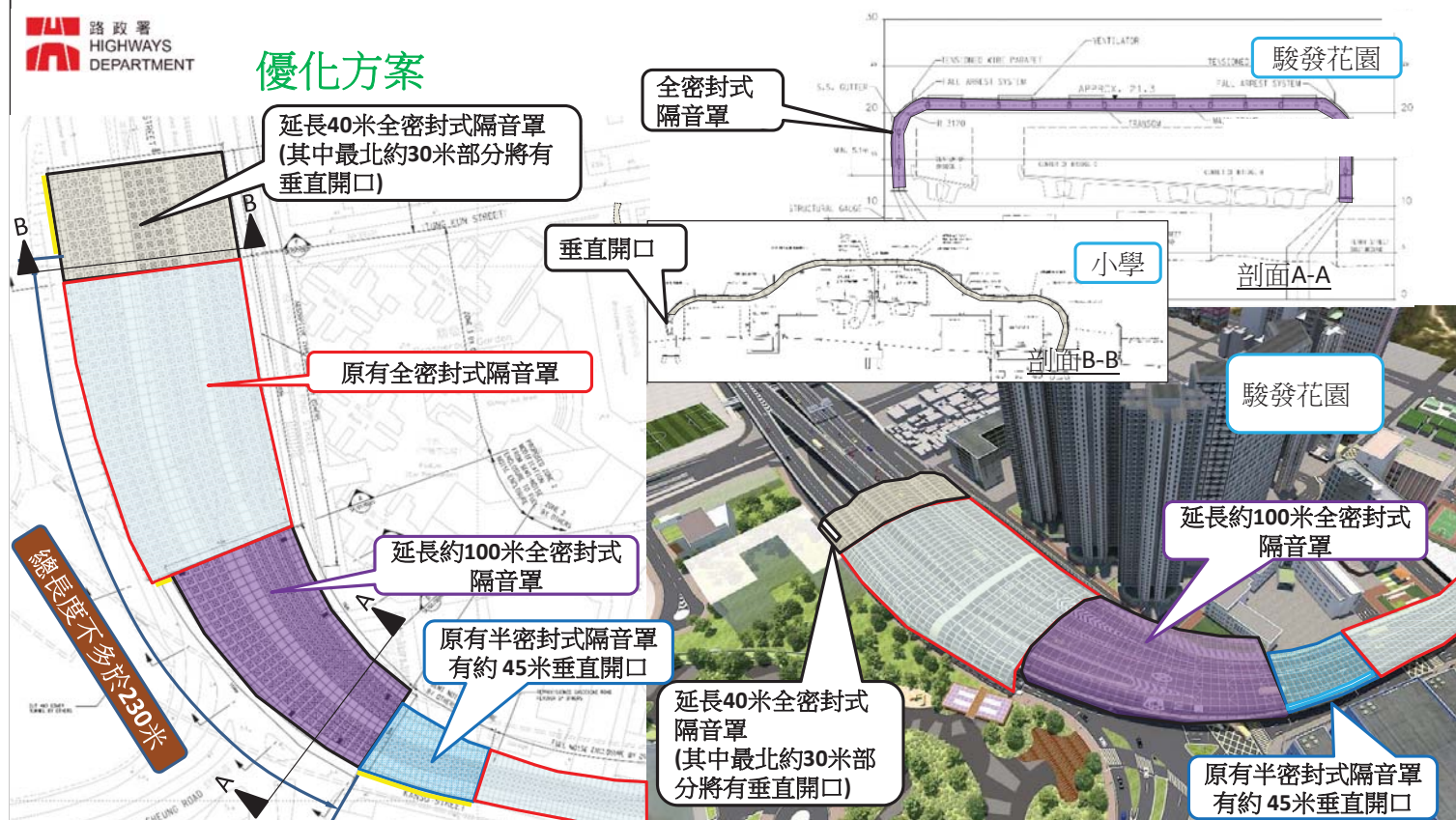
附圖二

建議折衷方案(以另一個工務工程進行)

在環境許可證下建議緩解噪音設施



## 優化方案



## 優化方案

