

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2016 年 4 月 20 日

總目 706—公路

運輸—行人天橋及行人隧道

169TB—青衣長亨邨升降機及行人通道系統

175TB—葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統

168TB—窩打老道山升降機及行人通道系統

164TB—連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶之行人天橋

158TB—將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道

請各委員向財務委員會建議，把 **169TB** 號、**175TB** 號、**168TB** 號、**164TB** 號及 **158TB** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 2 億 2,270 萬元、2 億 3,940 萬元、1 億 1,670 萬元、1 億 4,620 萬元及 2 億 2,160 萬元。

問題

我們需要在青衣、葵涌、窩打老道山建造升降機及行人通道系統，並分別在荃灣及將軍澳興建行人天橋及高架行人道，以提升上坡地區和市區的易達性。

建議

2. 路政署署長建議把以下工程計劃提升為甲級—

- (a) 青衣長亨邨建造升降機及行人通道系統。按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 2,270 萬元(即 **169TB** 號工程計劃)；

- (b) 葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統。按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 3,940 萬元(即 **175TB** 號工程計劃)；
- (c) 窩打老道山升降機及行人通道系統。按付款當日價格計算，估計所需費用為 1 億 1,670 萬元(即 **168TB** 號工程計劃)；
- (d) 連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶的行人天橋。按付款當日價格計算，估計所需費用為 1 億 4,620 萬元(即 **164TB** 號工程計劃)；以及
- (e) 將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道。按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 2,160 萬元(即 **158TB** 號工程計劃)。

—— 運輸及房屋局局長支持這項建議。上述 5 個工程計劃的詳情載於附件 1 至 5。

運輸及房屋局
2016 年 4 月

169TB—青衣長亨邨升降機及行人通道系統

工程計劃的範圍和性質

這項工程計劃的擬議工程範圍包括—

- (a) 在清譽街建造 1 座約 31 米高的升降機塔連樓梯，內設 2 部升降機；
- (b) 興建 1 條淨闊約 3.3 米及長約 60 米的有蓋高架行人道，連接上述升降機塔至青衣西路南行車道的行人徑；
- (c) 在現有橫跨青衣西路的行人天橋(編號 NF230)東面建造 1 座約 13 米高的升降機塔，內設 1 部升降機；
- (d) 把在擬議高架行人道與現有橫跨青衣西路的行人天橋(編號 NF230)之間的青衣西路南行車道的一段長約 30 米的行人徑擴闊至約 3.5 米；以及
- (e) 進行附屬工程，包括相關的道路、渠務、斜坡及土力、公用設施、公共照明、環境美化、機電系統等工程。

— 擬議工程計劃的平面圖及構思圖載於附件 1 附錄 1。

2. 如獲財務委員會於本立法年度內批准撥款，路政署計劃在 2016 年第四季展開建造工程，預計在 2019 年年中竣工。

理由

3. 現時，在青衣長亨邨一帶(包括長亨邨、長宏邨和曉峰園)及青葉街和青綠街的主要社區設施之間，並無直接的行人連接系統，市民要沿着青衣西路及楓樹窩路步行至青葉街／青綠街。由於行人路線十分迂迴，市民主要倚賴公共運輸工具往來區內主要的社區設施和長亨邨一帶。

4. 該區現有約 44 200 名居民(包括約 7 400 名長者)。為方便市民(特別是長者和傷健人士)往返長亨邨一帶及青葉街／青綠街的主要社區設施，並鼓勵市民多步行代替使用交通工具，我們擬推展是項工程計劃。在實施擬議工程計劃後，由長亨邨一帶步行至青葉街的路程將由約 950 米縮短約 400 米至約 550 米。擬議工程計劃會為市民，尤其是長者和傷健人士，提供一條更方便、舒適及直接的路徑。現時的行人路線及擬議工程落成後的行人路線載於附件 1 附錄 2。

5. 我們擬把青衣西路近現有橫跨青衣西路的行人天橋(編號 NF230)的一段長約 30 米的行人徑由 2.7 米擴闊至約 3.5 米，以應付繁忙時段內行人的流量及輪候巴士的人流需求。

6. 擬議工程會在現有橫跨青衣西路的行人天橋(編號 NF230)增設升降機，與現有行人天橋、清譽街的擬議升降機塔及高架行人道形成一個升降機及行人通道系統，連接長亨邨一帶及清譽街，同時也為現有行人天橋以至整個行人通道系統提供無障礙通道及設施。我們預計擬議工程計劃每日將可吸引約 3 000 人次使用。

對財政的影響

7. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 2 億 2,270 萬元(請參閱下文第 9 段)，分項數字如下—

	百萬元
(a) 清譽街的升降機塔	69.2
(i) 塔身及樓梯結構	44.0
(ii) 地基	25.2
(b) 高架行人道	37.7
(i) 橋身結構	24.4
(ii) 地基	13.3

百萬元

(c) 位於現有編號 NF230 行人天橋的升降機塔	13.0
(i) 塔身結構	5.5
(ii) 地基	7.5
(d) 相關的道路、環境美化、渠務、公共照明等工程	5.7
(e) 土力工程	29.9
(f) 機電工程	11.3
(i) 升降機(3 部)	10.6
(ii) 機電工程營運基金 ¹	0.7
(g) 顧問費	1.6
(h) 應急費用	16.8
小計	185.2 (按 2015 年 9 月 價格計算)
(i) 價格調整準備	37.5
總計	222.7 (按付款當日 價格計算)

8. 路政署建議委聘顧問為擬議工程計劃提供合約管理的諮詢服務。
— 按人工作月估計的顧問費用的分項數字載於附件 1 附錄 3。

¹ 在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》成立後，機電工程營運基金向政府部門收取機電裝置設計和技術顧問服務的費用。就這項工程計劃而言，機電工程營運基金提供的服務包括為所有機電裝置進行設計和工地監管工作，以及就所有機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

9. 如撥款建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2015 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)
2016-17	4.0	1.05775	4.2
2017-18	55.8	1.12122	62.6
2018-19	60.1	1.18849	71.4
2019-20	42.9	1.25980	54.0
2020-21	14.6	1.33539	19.5
2021-22	7.8	1.40549	11.0
	<hr/> 185.2		<hr/> 222.7

10. 我們按政府對 2016 至 2022 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。工程合約會訂定可調整價格的條文。

11. 我們估計擬議工程計劃帶來的每年經常開支為 238 萬元。

公眾諮詢

12. 政府在 2009 年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(下稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的 20 項建議工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府在 2009 年 5 月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府在 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。是項建議排名第三位。事實上，立法會議員一直十分關注上坡電梯系統的推展情況，多次去信政府部門及與相關部門舉行會議，要求政府盡早落實各個項目(特別是長者人口較密集的地區)。

13. 路政署在 2014 年 9 月 2 日就擬議工程計劃諮詢葵青區議會轄下的交通及運輸委員會。委員表示支持落實擬議工程計劃，並一直期望工程計劃能盡快開展。

14. 我們在 2015 年 2 月 18 日及 27 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「該條例」)的規定，在憲報刊登擬議工程計劃。在法定期限內，我們沒有收到反對意見。工程亦已根據該條例獲授權進行。

15. 路政署已就擬議工程計劃內的升降機塔、有蓋樓梯及高架行人道的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。委員接納擬議工程的外觀設計。

16. 我們在 2016 年 3 月 23 日就擬議工程計劃諮詢立法會交通事務委員會，委員普遍支持擬議工程計劃。

對環境的影響

17. 擬議工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，不會對環境造成長遠的影響。路政署會實施適當的緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃及工地流出的廢水所造成的滋擾，確保符合既定的標準和準則。實施有關緩解措施所需的費用已納入這項工程計劃的預算費內。

² 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，以及由委員會主席邀請的一所院校(如本地院校的建築系)的代表，負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑及其他與公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和隔音圍板)的設計。

18. 在策劃及設計階段，路政署已考慮擬議工程計劃的走線、縮減建築物地基尺寸和調整建造方法，以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物料作填料用途)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施³的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，路政署會鼓勵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，以及使用木材以外的物料搭建模板。

19. 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，供政府批核。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。路政署會確保工地日常運作符合經核准的計劃，並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，監管惰性建築廢物和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。

20. 路政署估計擬議工程計劃合共會產生 27 000 公噸建築廢物，其中 5 000 公噸(18.5%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 21 200 公噸(78.5%)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，餘下 800 公噸(3.0%)非惰性建築廢物會棄置於堆填區。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，估計總額約為 67 萬元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)所訂明，在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費 27 元；而在堆填區處置的物料則每公噸收費 125 元計算)。

對文物的影響

21. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

³ 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》(第 354N 章)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棄置惰性建築廢物。

土地徵用

22. 這項工程計劃無須徵用土地。

對交通的影響

23. 路政署已為擬議工程計劃進行交通影響評估，當中包括評估在施工期間對交通的影響。根據評估結果，在實施適當的臨時交通措施後，擬議工程計劃在施工期間不會對交通造成顯著影響。為配合有關的建造工程，路政署會實施臨時交通安排，並會成立交通管理聯絡小組，以評估臨時交通措施的成效；小組成員包括香港警務處、運輸署和其他相關政府部門的代表。路政署會在工程合約中訂定有關實施臨時交通措施的要求，以盡量減低施工期間工程對交通的影響。路政署亦會在工地展示宣傳板，闡明實施臨時交通措施的詳情及工程個別部分的預計竣工日期。此外，路政署會設立電話熱線，以便市民查詢或投訴。

背景資料

24. 政府於 2016 年的施政報告中提到，爭取在今年第四季逐步展開在青衣、葵涌及九龍城區的 3 個升降機及行人通道系統工程。

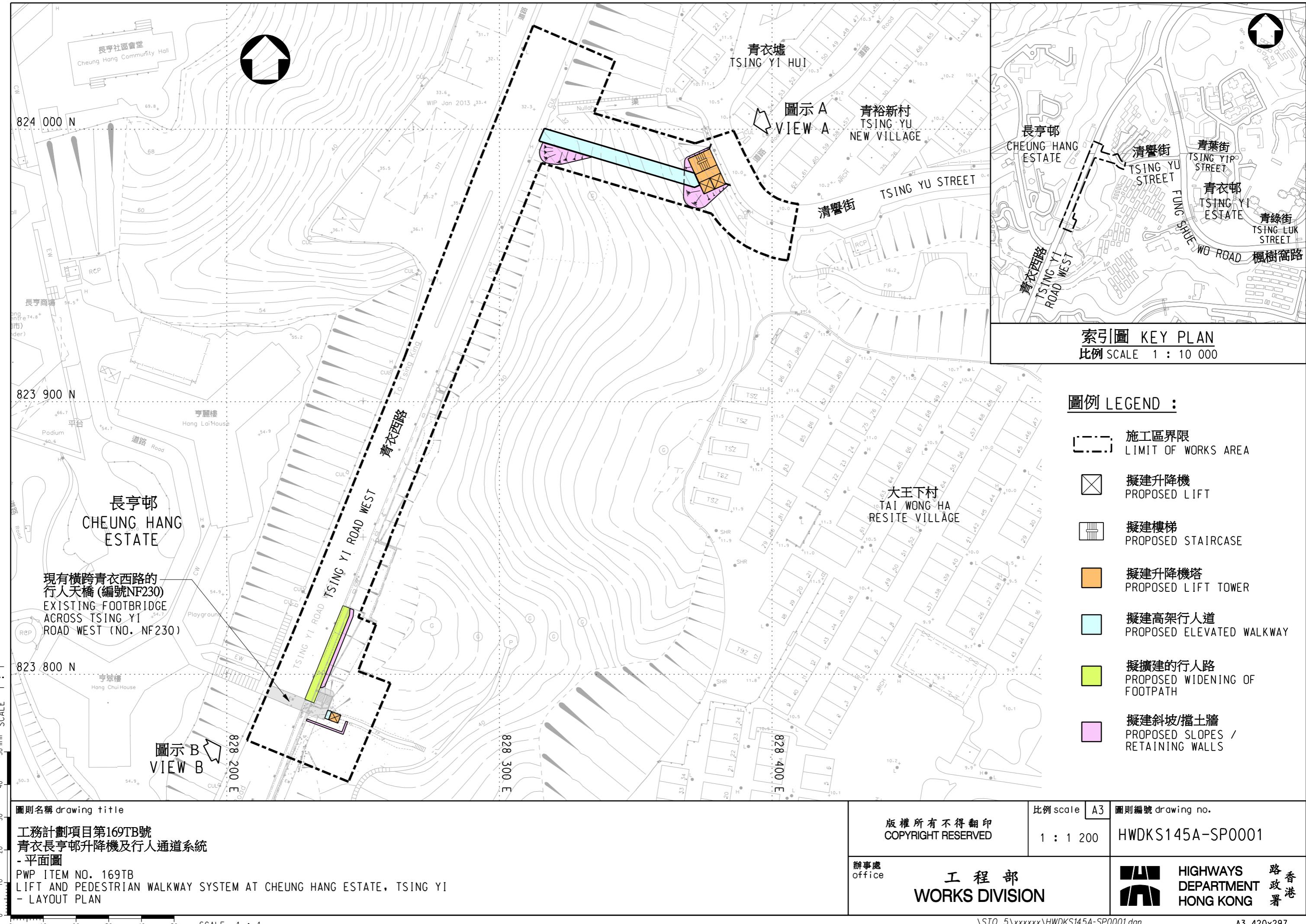
25. 我們在 2011 年 9 月將擬議工程計劃提升為乙級，並在 2012 年 7 月委聘工程顧問進行初步設計、研究及土地勘測工作。上述顧問服務和勘測工程所需約 300 萬元的費用總額，已在整體撥款分目 **6100TX** 「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。這些顧問服務和勘測工程已經完成。路政署並已完成擬議工程計劃的詳細設計。

26. 為騰出空間容納有關設施，進行擬議工程計劃須砍伐 42 棵樹木，須砍伐的樹木全非珍貴樹木⁴。路政署會把種植樹木的建議納入擬議工程計劃中，包括種植約 54 棵樹和約 700 箍灌木。

27. 我們估計為進行擬議工程計劃而開設的職位約有 106 個(14 個專業／技術人員職位和 92 個工人職位)，共提供約 2 869 個人工作月的就業機會。

⁴ 「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 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。





圖示 A VIEW A



圖示 B VIEW B

0 mm SCALE 1 : 1

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第169TB號
青衣長亨邨升降機及行人通道系統

- 撰建行人通道系統構思圖

PWP ITEM NO. 169TB
LIFT AND PEDESTRIAN WALKWAY SYSTEM AT CHEUNG HANG ESTATE, TSING YI
- ARTIST'S IMPRESSION OF PROPOSED PEDESTRIAN WALKWAY SYSTEM

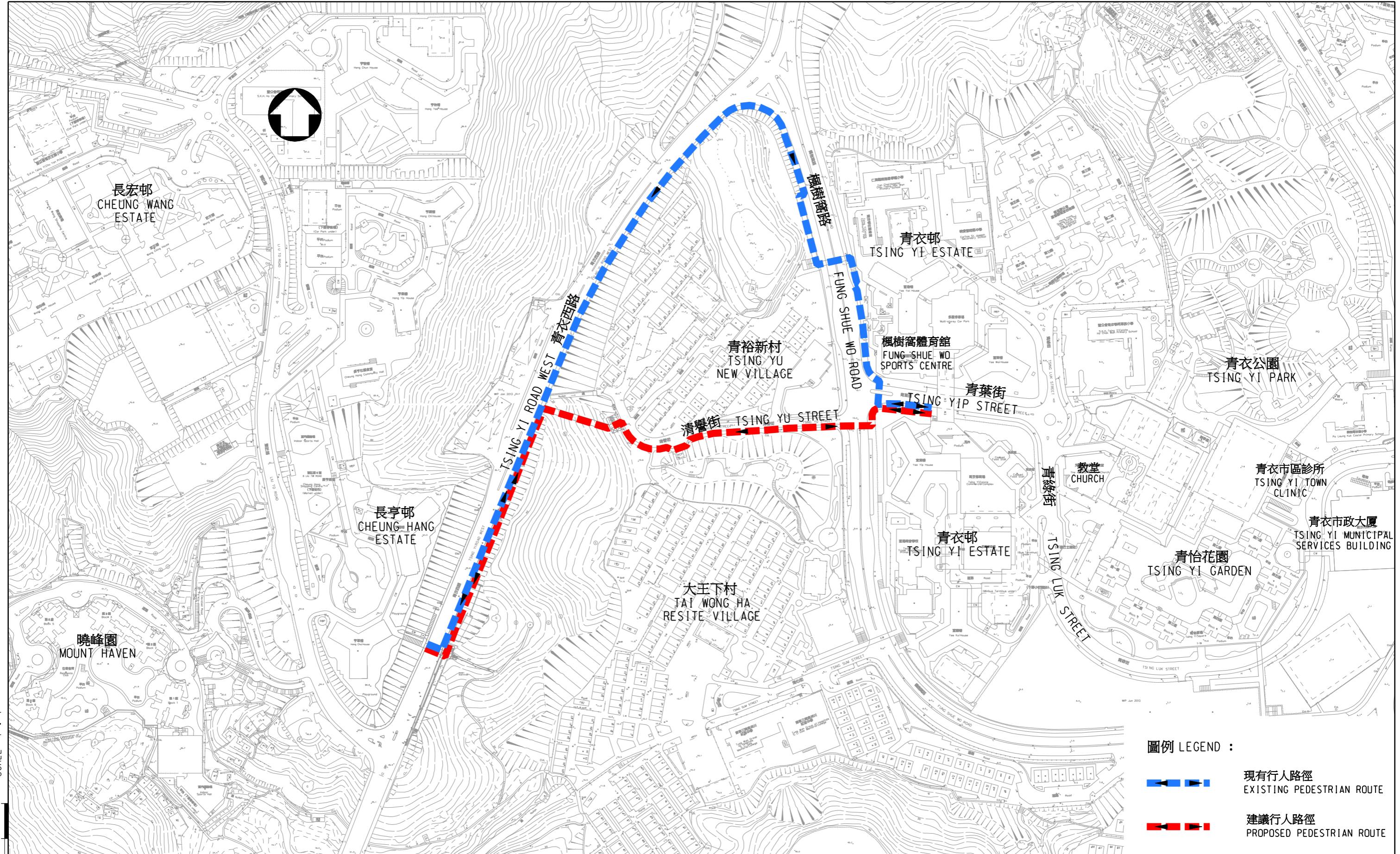
版權所有不得翻印
COPYRIGHT RESERVED

比例 scale
不適用
NA

圖則編號 drawing no.
HWDKS145A-SP0005

工程部
WORKS DIVISION





圖例 LEGEND :

現有行人路徑
EXISTING PEDESTRIAN ROUTE

建議行人路徑
PROPOSED PEDESTRIAN ROUTE

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第169TB號
青衣長亨邨升降機及行人通道系統
- 長亨邨、長宏邨及曉峰園居民往來青葉街/青綠街鄰近主要社區設施的行人路徑
PWP ITEM NO. 169TB
LIFT AND PEDESTRIAN WALKWAY SYSTEM AT CHEUNG HANG ESTATE, TSING YI
- PEDESTRIAN ROUTES BETWEEN CHEUNG HANG ESTATE, CHEUNG WANG ESTATE, MOUNT HAVEN AND THE MAIN COMMUNITY FACILITIES
NEAR TSING YIP STREET / TSING LUK STREET

版權所有不得翻印 COPYRIGHT RESERVED	比例 scale A3 1 : 3 000	圖則編號 drawing no. HWDKS145A-SP008
辦事處 office	工程部 WORKS DIVISION	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG

169TB—青衣長亨邨升降機及行人通道系統

估計顧問費的分項數字(按 2015 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)
合約管理的諮詢服務的顧問費 ¹	專業人員	10	38	2.0
	技術人員	2	14	2.0
			總計	1.6

註

- 我們是採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以估計員工開支總額，包括顧問間接費用和利潤(目前，總薪級第 38 點的月薪為 74,210 元，總薪級第 14 點的月薪為 25,505 元)。

¹ 擬議工程將採用「新工程合約」形式與承建商訂立施工合約。擬議工程由路政署內部調配人員負責直接監督工程，而此項的費用是用作聘請顧問公司在路政署「新工程合約」管理的安排及細節方面提供專業諮詢服務。

175TB—葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統

工程計劃的範圍和性質

這項工程計劃的擬議工程範圍包括—

- (a) 在鄰近興盛路建造 1 座約 30 米高的升降機塔，升降機塔內設置 3 部升降機；
- (b) 興建 1 條長約 60 米及淨闊約 4.5 米的有蓋高架行人通道，連接上述升降機塔至葵盛圍南邊的行人徑；
- (c) 擴闊從盛福街至興盛路的葵盛圍南邊的行人徑至約 2.75 米；
- (d) 擴闊沿高芳街西邊的行人徑至約 4.5 米；以及
- (e) 進行附屬工程，包括改善行人設施、土力¹、渠務、公用設施、環境美化、公共照明、機電工程，以及重置遊樂場設施²。

— 擬議工程計劃的圖則和構思圖載於附件 2 附錄 1。

2. 如獲財務委員會於本立法年度內批准撥款，路政署計劃在 2017 年第一季展開建造工程，預計在 2020 年竣工。

理由

3. 現時，葵盛區一帶(葵聯邨、葵盛西邨和葵盛東邨)的居民、鄰近學校的學生和診所使用者主要使用位於興盛路遊樂場內約 20 米高的陡斜樓梯或公共交通工具往返葵芳一帶。

¹ 工程包括改善／修改受此段(a)和(b)部分的工程所影響位於興盛路遊樂場內的現有斜坡。

² 工程包括進行重置受此段(a)、(b)和(d)部分的工程所影響的興盛路遊樂場及葵涌運動場內圍牆、行人徑及花槽等設施。

4. 葵盛區一帶現有約 23 800 名居民(包括約 4 100 名長者)。為方便往返葵盛至葵芳的市民，特別是長者、傷健人士，以及南葵涌賽馬會分科診所的使用者和附近學校的學生，並鼓勵市民多步行代替使用交通工具，我們擬推展這項計劃，提供一條方便、直接及舒適的無障礙行人通道連接葵盛圍與興盛路。我們預計擬議升降機及行人通道系統可以吸引每日約 16 200 人次使用。此外，為配合擬議升降機及行人通道系統，我們會把葵盛圍南邊及高芳街西邊的行人徑擴闊，以應付人流的增長。

對財政的影響

5. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 2 億 3,940 萬元(請參閱下文第 7 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 升降機塔	57.4
(i) 塔身結構	30.5
(ii) 地基	26.9
(b) 高架行人道	41.4
(i) 橋身結構	26.8
(ii) 地基	14.6
(c) 重置遊樂場設施	2.7
(d) 土力工程	21.4
(e) 相關的道路、環境美化、渠務、公共照明等工程	18.9
(f) 3 部升降機及相關的機電工程	10.1
(g) 顧問費	3.4
(i) 合約管理	2.5
(ii) 駐工地人員的管理	0.9
(h) 駐工地人員的薪酬	19.3

百 萬 元		
(i) 應急費用	17.5	
小計	192.1	(按 2015 年 9 月 價格計算)
(j) 價格調整準備	47.3	
總計	239.4	(按付款當日 價格計算)

6. 路政署建議委聘顧問為擬議工程計劃提供合約管理的諮詢服務。按人工作月數估計的顧問費及駐工地人員開支的分項數字載於附件 2 附錄 2。

7. 如撥款建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下 -

年度	百萬元 (按 2015 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)
2016-17	0.1	1.05775	0.1
2017-18	24.9	1.12122	27.9
2018-19	55.7	1.18849	66.2
2019-20	65.3	1.25980	82.3
2020-21	28.8	1.33539	38.5
2021-22	15.4	1.40549	21.6
2022-23	1.9	1.47577	2.8
	192.1		239.4

8. 我們按政府對 2016 至 2023 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。工程合約會訂定可調整價格的條文。

9. 我們估計擬議工程計劃帶來的每年經常開支為 254 萬元

公眾諮詢

10. 政府在 2009 年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(下稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的 20 項建議工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府在 2009 年 5 月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府在 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。是項建議排名第五位。事實上，立法會議員一直十分關注上坡電梯系統的推展情況，多次去信政府部門及與相關部門舉行會議，要求政府盡早落實各個項目(特別是長者人口較密集的地區)。

11. 路政署在 2015 年 6 月 11 日就擬議工程諮詢葵青區議會轄下的交通及運輸委員會。委員會表示支持落實擬議工程。事實上，在過去多年，葵青區議會和區內人士一直渴望擬議工程能盡快開展。

12. 我們在 2015 年 10 月 30 日及 11 月 6 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「該條例」)的規定，在憲報刊登擬議工程計劃。在法定期限內，我們沒有收到反對意見。工程亦已根據該條例的規定獲授權進行。

13. 路政署已就擬議工程的升降機塔及有蓋高架行人通道的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會³。委員接納擬議工程的外觀設計。

14. 我們在 2016 年 3 月 23 日就擬議工程計劃諮詢立法會交通事務委員會，委員普遍支持擬議工程計劃。

³ 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，以及由委員會主席邀請的一所院校(如本地院校的建築系)的代表，負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑及其他與公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和隔音圍板)的設計。

對環境的影響

15. 擬議工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，不會對環境造成長遠的影響。路政署會實施適當的緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃及工地流出的廢水所造成的滋擾，確保符合既定的標準和準則。實施有關緩解措施所需的費用已納入這項工程計劃的預算費內。

16. 在策劃和初步設計階段，路政署已考慮採取措施，以盡量減少產生建築廢物。有關措施包括縮減建築物地基尺寸，以減低因擬議工程產生的建築廢物量。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物料作填料用途)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施⁴的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，路政署會鼓勵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，以及使用木材以外的物料搭建模板。

17. 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，供政府批核。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。路政署會確保工地日常運作符合經核准的計劃，並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，監管惰性建築廢物和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。

18. 路政署估計擬議工程計劃合共會產生 8 170 公噸建築廢物，其中 5 280 公噸(64.6%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 2 600 公噸(31.8%)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，餘下 290 公噸(3.6%)非惰性建築廢物會棄置於堆填區。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，估計總額約為 106,450 元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)所訂明，在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費 27 元；而在堆填區處置的物料則每公噸收費 125 元計算)。

⁴ 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》(第 354N 章)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棄置惰性建築廢物。

對文物的影響

19. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

20. 這項工程計劃無須徵用土地。

對交通的影響

21. 路政署已為擬議工程計劃進行交通影響評估，當中包括評估在施工期間對交通的影響。根據評估結果，在實施適當的臨時交通措施後，擬議工程計劃在施工期間不會對該區的交通網絡造成重大的影響。為配合有關的建造工程，路政署會實施臨時交通安排，並會成立交通管理聯絡小組，以評估臨時交通措施的成效；小組成員包括香港警務處、運輸署和其他相關政府部門的代表。路政署會在工程合約中訂定有關實施臨時交通措施的要求，以盡量減低施工期間工程對交通的影響。路政署亦會在工地展示宣傳板，闡明實施臨時交通措施的詳情及工程個別部分的預計竣工日期。此外，路政署會設立電話熱線，以便市民查詢或投訴。

背景資料

22. 政府在 2016 年的施政報告中提到，爭取在今年第四季逐步展開在青衣、葵涌及九龍城區的 3 個升降機及行人通道系統工程。

23. 我們在 2012 年 9 月將擬議工程計劃提升為乙級，並在 2014 年 6 月委聘工程顧問進行初步設計、研究及土地勘測工作。上述顧問服務和勘測工程所需約 390 萬元的費用總額，已在整體撥款分目 **6100TX** 「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。這些顧問服務和勘測工程已經完成。

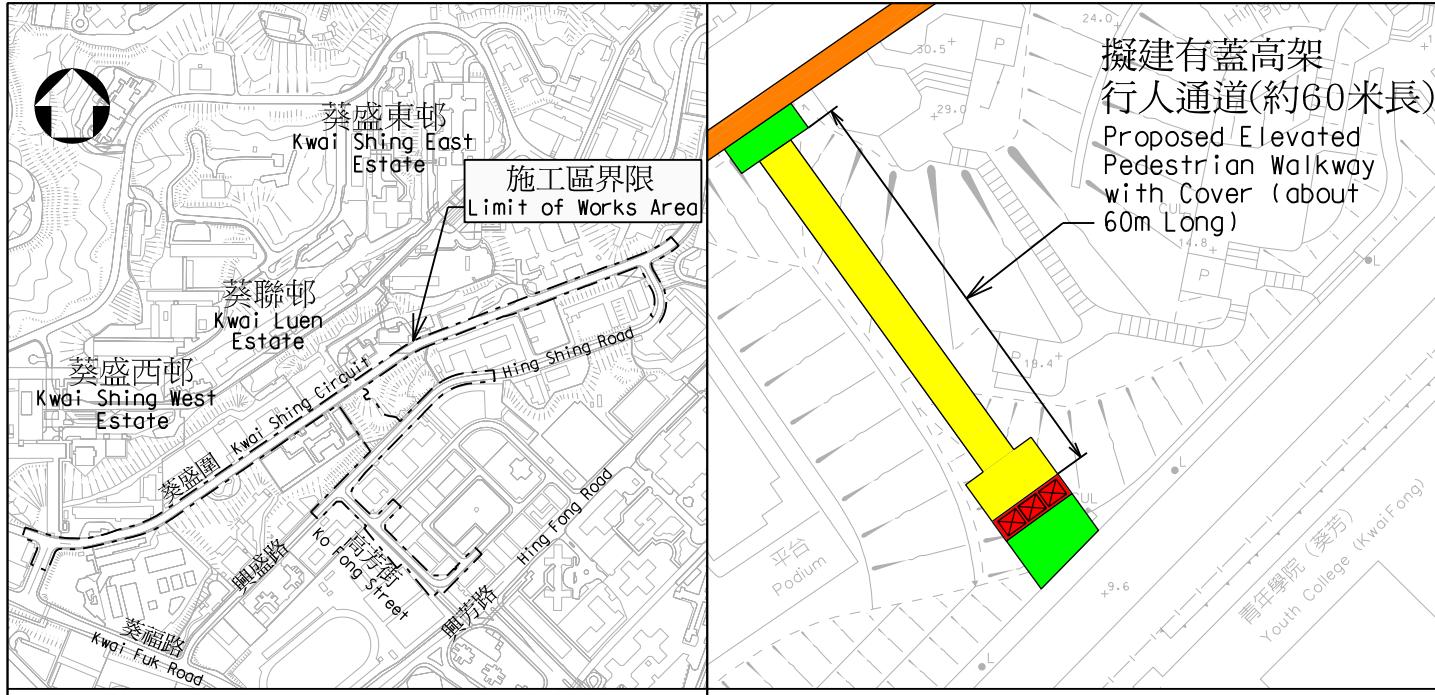
24. 我們將會在 2016 年 4 月委聘工程顧問進行詳細設計及監督工程。上述顧問的服務費用估計約 480 萬元，這筆款項會在分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、顧問設計費和雜費」項下支付。

25. 工程範圍內約有 129 棵樹，其中 89 棵會保留。為騰出空間容納有關設施，進行擬議工程計劃須移走約 40 棵樹，包括砍伐約 37 棵樹，以及在工程範圍內移植約 3 棵樹。須砍伐的樹木全非珍貴樹木⁵。路政署會把種植樹木的建議納入擬議工程計劃中，包括種植約 37 棵樹。

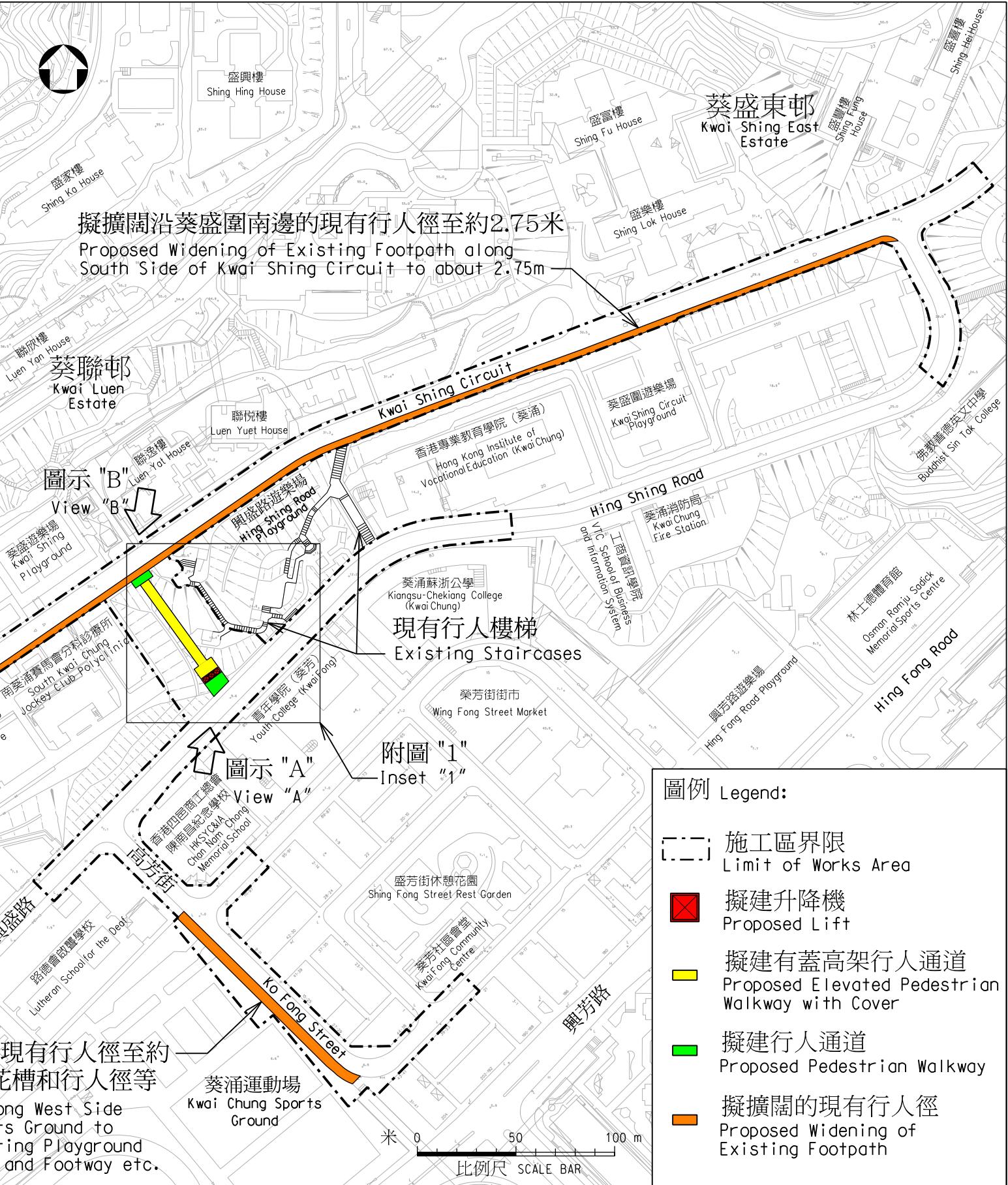
26. 我們估計為進行擬議工程計劃而開設的職位約有 87 個(17 個專業／技術人員職位和 70 個工人職位)，共提供約 2 883 個人工作月的就業機會。

⁵ 「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 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。



索引圖 Key Plan
比例 Scale 1 : 10 000



圖例 Legend:

- 施工區界限 Limit of Works Area
- 擬建升降機 Proposed Lift
- 擬建有蓋高架行人通道 Proposed Elevated Pedestrian Walkway with Cover
- 擬建行人通道 Proposed Pedestrian Walkway
- 擬擴闊的現有行人徑 Proposed Widening of Existing Footpath

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第6175TB號 - 葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統

PWP Item No. 6175TB - Lift and Pedestrian Walkway System between Kwai Shing Circuit and Hing Shing Road, Kwai Chung

圖號 drawing no. A3
HRW6175TB-SK0016
比例 scale 1 : 2 500
or As Shown

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

 路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第6175TB號 - 葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統

PWP Item No. 6175TB - Lift and Pedestrian Walkway System between Kwai Shing Circuit and Hing Shing Road, Kwai Chung

圖號 drawing no.
HRW6175TB-SK0018

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

 路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

175TB—葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按 2015 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 技術人員	— —	— —	— —	2.0 0.5
				小計	2.5
(b) 駐工地人員的員 工開支 ^(註 3)	專業人員 技術人員	54 338	38 14	1.6 1.6	6.4 13.8
				小計	20.2
包括 —					
(i) 管理駐工地 人員的顧問 費				0.9	
(ii) 駐工地人員 的薪酬				19.3	
				總計	22.7

註

- 我們是採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以估計顧問所提供的駐工地人員的員工開支(目前，總薪級第 38 點的月薪為 74,210 元，總薪級第 14 點的月薪為 25,505 元)。
- 顧問在合約管理方面的員工開支，是根據 **175TB** 號工程計劃的設計工作和建造工程的顧問合約估算得出。待財務委員會批准把 **175TB** 號工程計劃提升為甲級後，工程顧問合約的施工階段才會展開。
- 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的工作月數和實際所需的開支。

168TB—窩打老道山升降機及行人通道系統

工程計劃的範圍和性質

這項工程計劃的擬議工程範圍包括—

- (a) 在窩打老道建造 1 座高約 28 米的升降機塔，內設 2 部升降機；
- (b) 興建 1 條淨闊約 3.5 米及長約 19 米的高架行人道，連接上述升降機塔及文福道花園；以及
- (c) 進行附屬工程，包括相關的道路、渠務、公用設施、公共照明、環境美化、機電系統等工程。

— 擬議工程計劃的平面圖和構思圖載於附件 3 附錄 1。

2. 如獲財務委員會於本立法年度內批准撥款，路政署計劃在 2016 年第四季展開建造工程，預計在 2019 年年中竣工。

理由

3. 現時，往返窩打老道與文福道的市民，大多選擇以下途徑—

- (a) 一條約有 130 級的樓梯連接窩打老道與文福道。該樓梯位於文福道花園側(即附件 3 附錄 1 所示通道)；
- (b) 經由培正道和培正道遊樂場至文福道。該路段長約 230 米，斜度約為 1:10；或
- (c) 搭乘綠色專線小巴。

4. 文福道一帶有多棟住宅、學校及賓館等。該區現有約 19 300 名居民(包括約 3 700 名長者)。為方便市民(特別是長者和傷健人士)往返窩打老道山一帶，並鼓勵市民多用步行模式代替使用交通工具，我們擬推展是項工程計劃。

5. 擬議工程計劃將會建造一個行人通道系統，附設 2 部升降機，為區內人士，尤其是長者與傷健人士，提供一條便捷和無障礙的通道，往返窩打老道與文福道。我們預計，建議的升降機和行人通道系統每日將可吸引約 10 000 人次使用。

對財政的影響

6. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 1 億 1,670 萬元(請參閱下文第 7 段)，分項數字如下－

		百萬元
(a)	升降機塔	51.4
	(i) 塔身結構	27.6
	(ii) 地基	23.8
(b)	高架行人道	21.7
	(i) 橋身結構	13.4
	(ii) 地基	8.3
(c)	機電工程	8.5
	(i) 升降機(2 部)	8.1
	(ii) 機電工程營運基金 ¹	0.4

¹ 在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》成立後，機電工程營運基金向政府部門收取機電裝置設計和技術顧問服務的費用。就這項工程計劃而言，機電工程營運基金提供的服務包括為所有機電裝置進行設計和工地監管工作，以及就所有機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

百 萬 元		
(d) 相關的道路、環境美化、渠務、公共照明等工程	6.6	
(e) 應急費用	8.8	
		小計 97.0 (按 2015 年 9 月 價格計算)
(f) 價格調整準備	19.7	
		總計 116.7 (按付款當日 價格計算)

7. 如撥款建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2015 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)
2016-17	4.8	1.05775	5.1
2017-18	28.2	1.12122	31.6
2018-19	32.0	1.18849	38.0
2019-20	14.6	1.25980	18.4
2020-21	12.5	1.33539	16.7
2021-22	<u>4.9</u>	1.40549	<u>6.9</u>
	<u>97.0</u>		<u>116.7</u>

8. 我們按政府對 2016 至 2022 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。工程合約會訂定可調整價格的條文。

9. 我們估計，擬議工程計劃帶來的每年經常開支為 162 萬元。

公眾諮詢

10. 政府在 2009 年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(以下簡稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的 20 項建議工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府在 2009 年 5 月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府在 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。是項建議排名第九位。事實上，立法會議員一直十分關注上坡電梯系統的推展情況，多次去信政府部門及與相關部門舉行會議，要求政府盡早落實各個項目(特別是長者人口較密集的地區)。

11. 路政署在 2013 年 3 月 28 日及 12 月 5 日就擬議工程計劃諮詢九龍城區議會轄下的交通及運輸事務委員會。委員表示支持落實擬議工程計劃。事實上，九龍城區議會和區內人士一直期望工程能盡快開展。

12. 我們在 2014 年 5 月 16 日及 23 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「該條例」)的規定，在憲報刊登擬議工程計劃。在法定期限內，我們沒有收到反對意見。工程亦已根據該條例獲授權進行。

13. 路政署已就擬議工程計劃內的升降機塔及高架行人道的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。委員接納擬議工程的外觀設計。

14. 我們在 2016 年 3 月 23 日就擬議工程計劃諮詢立法會交通事務委員會，委員普遍支持擬議工程計劃。

² 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，以及由委員會主席邀請的一所院校(如本地院校的建築系)的代表，負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑及其他與公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和隔音圍板)的設計。

對環境的影響

15. 擬議工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，不會對環境造成長遠的影響。路政署會實施適當的緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃及工地流出的廢水所造成的滋擾，確保符合既定的標準和準則。實施有關緩解措施所需的費用已納入這項工程計劃的預算費內。

16. 在策劃及設計階段，路政署已考慮擬議工程計劃的走線、縮減建築物地基尺寸和調整建造方法，以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物料作填料用途)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施³的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，路政署會鼓勵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，以及使用木材以外的物料搭建模板。

17. 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，供政府批核。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，監管惰性建築廢物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。

18. 路政署估計擬議工程計劃合共會產生 4 150 公噸建築廢物，其中 420 公噸(10.1%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 3 390 公噸(81.7%)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，餘下 340 公噸(8.2%)非惰性建築廢物會棄置於堆填區。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，估計總額約為 134,030 元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)所訂明，在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費 27 元；而在堆填區處置的物料則每公噸收費 125 元計算)。

³ 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》(第 354N 章)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棄置惰性建築廢物。

對文物的影響

19. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

20. 這項工程計劃無須徵用土地。

對交通的影響

21. 這項工程計劃在施工期間，部分窩打老道南行線慢線須暫時封閉，對區內交通造成影響。路政署會實施臨時交通安排，並成立交通管理聯絡小組，以評估臨時交通措施的成效；小組成員包括香港警務處、運輸署和其他相關政府部門的代表。路政署會在工程合約中訂定有關實施臨時交通措施的要求，以盡量減低施工期間工程對交通的影響。路政署亦會在工地展示宣傳板，闡明實施臨時交通措施的詳情及工程個別部分的預計竣工日期。此外，路政署亦會設立電話熱線，以便市民查詢或投訴。

背景資料

22. 政府在 2016 年的施政報告中提到，爭取在今年第四季逐步展開在青衣、葵涌及九龍城區的 3 個升降機及行人通道系統工程。

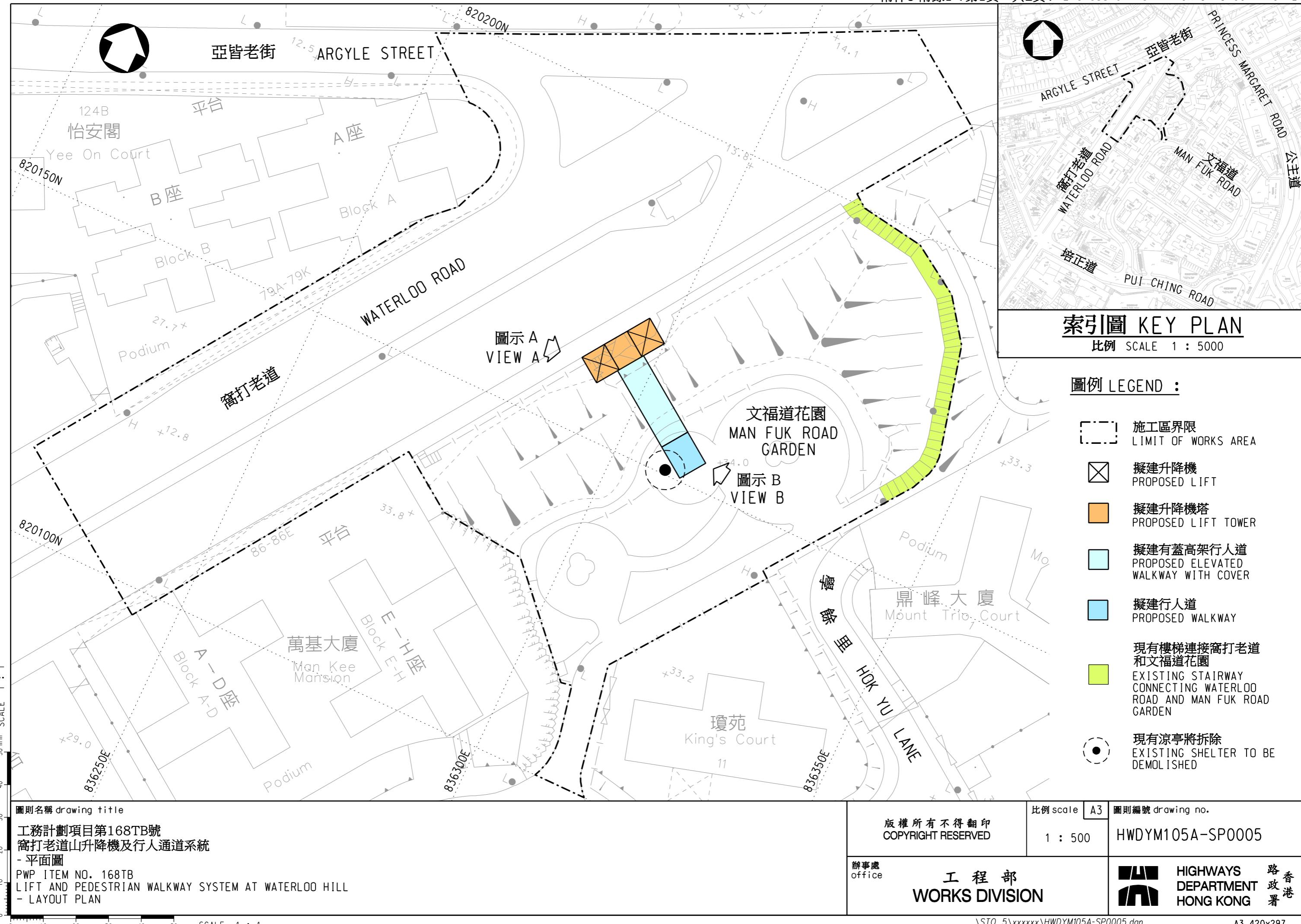
23. 我們在 2011 年 9 月將擬議工程計劃提升為乙級，並在整體撥款分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款共 50 萬元，以支付土地勘測工程的費用。路政署已在 2013 年 12 月完成土地勘測工程，並已完成擬議工程計劃的詳細設計。

24. 為騰出空間容納有關設施，進行擬議工程須砍伐約 7 棵樹，須砍伐的樹木全非珍貴樹木⁴。路政署會把種植樹木建議納入擬議工程計劃中，包括種植約 10 棵樹和約 342 箍灌木。

25. 我們估計為進行擬議工程計劃而開設的職位約有 56 個(7 個專業／技術人員職位和 49 個工人職位)，共提供約 1 525 個人工作月的就業機會。

⁴ 「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 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。



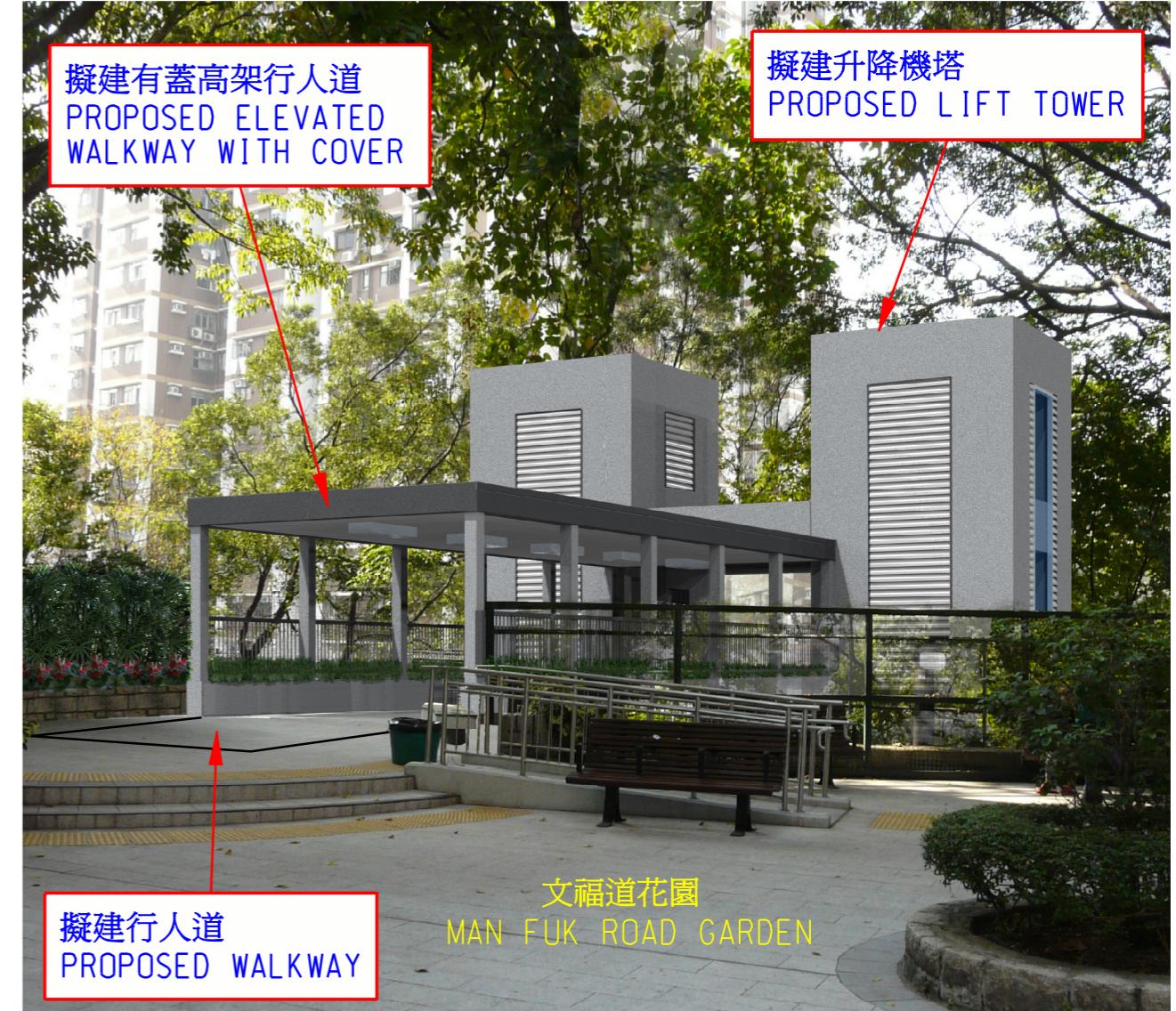


圖示 A
VIEW A

50 mm SCALE 1 : 1

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第168TB號
窩打老道山升降機及行人通道系統
- 擬建行人通道系統構思圖
PWP ITEM NO. 168TB
LIFT AND PEDESTRIAN WALKWAY SYSTEM AT WATERLOO HILL
- ARTIST'S IMPRESSION OF PROPOSED PEDESTRIAN WALKWAY SYSTEM

50 mm SCALE 1 : 1



圖示 B
VIEW B

圖則編號 drawing no.	比例 scale A3	版權所有不得翻印 COPYRIGHT RESERVED	辦事處 office	工程部 WORKS DIVISION	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 Road Transport Authority
HWDYM105A-SP0008	不適用 NA					

164TB—連接荃灣廣場、灣景廣場及 毗鄰環境美化地帶之行人天橋

工程計劃的範圍和性質

這項工程計劃的擬議工程範圍包括—

- (a) 興建 1 條長約 66 米、淨闊度約 3.5 米的有蓋行人天橋，以連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶；
- (b) 在海盛路建造 1 部升降機及 1 條有蓋樓梯；
- (c) 重建現有一段在海盛路的停車處；以及
- (d) 進行附屬工程，包括相關的道路、渠務、公用設施、公共照明、環境美化、機電系統等工程。

— 擬議工程計劃的平面圖及構思圖載於附件 4 附錄 1。

2. 如獲財務委員會於本立法年度內批准撥款，路政署計劃在 2016 年第四季展開建造工程，預計在 2019 年年底竣工。

理由

3. 海盛路一帶有多個屋苑、商場、商廈及環境美化地帶。該區現有約 46 000 名居民(包括約 6 100 名長者)和約 26 000 就業人口。現時，行人需要使用海盛路及圓墩圍往返荃灣廣場、灣景廣場、以及康樂及文化事務署(下稱「康文署」)管理的環境美化地帶。根據運輸署統計，位於海盛路的行人過路處在繁忙時間的流量約為每小時 4 000 人次，已接近該過路處的設計容量。加上現時並沒有行人天橋系統直接連接荃灣廣場、灣景廣場及康文署管理的環境美化地帶，亦對該區的行人暢達性造成影響。

4. 擬建的行人天橋是一條直接高架通道，能連接區內現有的行人通道系統，完善區內的天橋網絡及加強區內南北部的連接，方便市民(特別是長者)往來荃灣區內南北部、主要公共交通設施及街道，藉以鼓勵市民多步行代替使用交通工具。

5. 擬建的行人天橋能紓緩現有海盛路行人過路處的擠擁情況，以及應付荃灣西站發展項目落成後所帶來的行人流量。擬建的行人天橋亦能改善區內人流高的交匯處的使用情況，讓市民可不必行經地面上的行人過路處，減低人車共用同一路面的潛在風險，使行人安全得以提升。擬議工程計劃完成後，運輸署預計於假日及早晚繁忙時段每小時將有約 4 300 人次使用有關的行人天橋。此外，為配合興建有關設施，路政署會重置一段在海盛路的停車處，以及重建在康文署管理的環境美化地帶的花槽。

對財政的影響

6. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 1 億 4,620 萬元(請參閱下文第 7 段)，分項數字如下—

		百萬元
(a)	行人天橋及有蓋樓梯	80.1
(i)	橋身及樓梯結構	39.0
(ii)	地基	41.1
(b)	升降機塔	17.0
(i)	塔身結構	3.9
(ii)	地基	13.1
(c)	機電工程	3.5
(i)	升降機(1 部)	3.1
(ii)	機電工程營運基金 ¹	0.4

¹ 在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》成立後，機電工程營運基金向政府部門收取機電裝置設計和技術顧問服務的費用。就這項工程計劃而言，機電工程營運基金提供的服務包括為所有機電裝置進行設計和工地監管工作，以及就所有機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

		百 萬 元
(d)	相關的道路、環境美化、渠務、公共照明等工程	10.4
(e)	應急費用	11.0
	小計	122.0 (按 2015 年 9 月 價格計算)
(f)	價格調整準備	24.2
	總計	146.2 (按付款當日 價格計算)

7. 如撥款建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2015 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)
2016-2017	0.1	1.05775	0.1
2017-2018	38.1	1.12122	42.7
2018-2019	44.3	1.18849	52.7
2019-2020	30.4	1.25980	38.3
2020-2021	5.5	1.33539	7.3
2021-2022	3.6	1.40549	5.1
	122.0		146.2

8. 我們按政府對 2016 至 2022 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。工程合約會訂定可調整價格的條文。

9. 我們估計擬議工程計劃帶來的每年經常開支為 47 萬元。

公眾諮詢

10. 路政署在 2007 年 5 月 8 日就擬議工程計劃諮詢荃灣區議會，以及於 2015 年 7 月 6 日諮詢荃灣區議會轄下的交通及運輸委員會。荃灣區議會及上述委員會均支持落實擬議工程計劃。

11. 我們在 2015 年 10 月 23 日及 30 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「該條例」)的規定，在憲報刊登擬議工程計劃。在反對期限內，我們沒有收到反對意見。工程亦已根據該條例獲授權進行。

12. 路政署已就擬議工程計劃內的行人天橋、有蓋樓梯及升降機塔的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。委員接納擬議工程的外觀設計。

13. 我們在 2016 年 3 月 23 日就擬議工程計劃諮詢立法會交通事務委員會，委員普遍支持擬議工程計劃。

對環境的影響

14. 擬議工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，不會對環境造成長遠的影響。路政署會在施工期間，實施適當的緩解措施，以控制建築噪音、塵埃及工地流出的廢水所造成的滋擾，確保符合既定的標準和準則。實施有關緩解措施所需的費用已納入整體的工程預算費內。

² 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，以及由委員會主席邀請的一所院校(如本地院校的建築系)的代表，負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑及其他與公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和隔音圍板)的設計。

15. 在策劃及設計階段，路政署已考慮擬議工程計劃的走線、縮減建築物地基尺寸和調整建造方法，以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物料作填料用途)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施³的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，路政署會鼓勵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，以及使用木材以外的物料搭建模板。

16. 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，供政府批核。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，監管惰性建築廢物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棄置的情況。

17. 路政署估計擬議工程計劃合共會產生 2 350 公噸建築廢物，其中 448 公噸(19.1%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 1 880 公噸(80.0%)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，餘下 22 公噸(0.9%)非惰性建築廢物會棄置於堆填區。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棄置的費用，估計總額約為 53,510 元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)所訂明，在公眾填料接收設施棄置的物料每公噸收費 27 元；而在堆填區棄置的物料則每公噸收費 125 元計算)。

對文物的影響

18. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

³ 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》(第 354N 章)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棄置惰性建築廢物。

土地徵用

19. 這項工程計劃無須徵用土地。

對交通的影響

20. 這項工程計劃在施工期間不會對交通造成顯著影響。路政署會在有需要臨時封路時實施臨時交通安排，以便進行相關的建造工程。路政署亦會成立交通管理聯絡小組，以評估臨時交通措施的成效；小組成員包括香港警務處、運輸署和其他相關政府部門的代表。路政署會在工程合約中訂定有關實施臨時交通措施的要求，以盡量減低施工期間工程對交通的影響。路政署亦會在工地展示宣傳板，闡明實施臨時交通措施的詳情及工程個別部分的預計竣工日期。此外，路政署會設立電話熱線，以便市民作出查詢或投訴。

背景資料

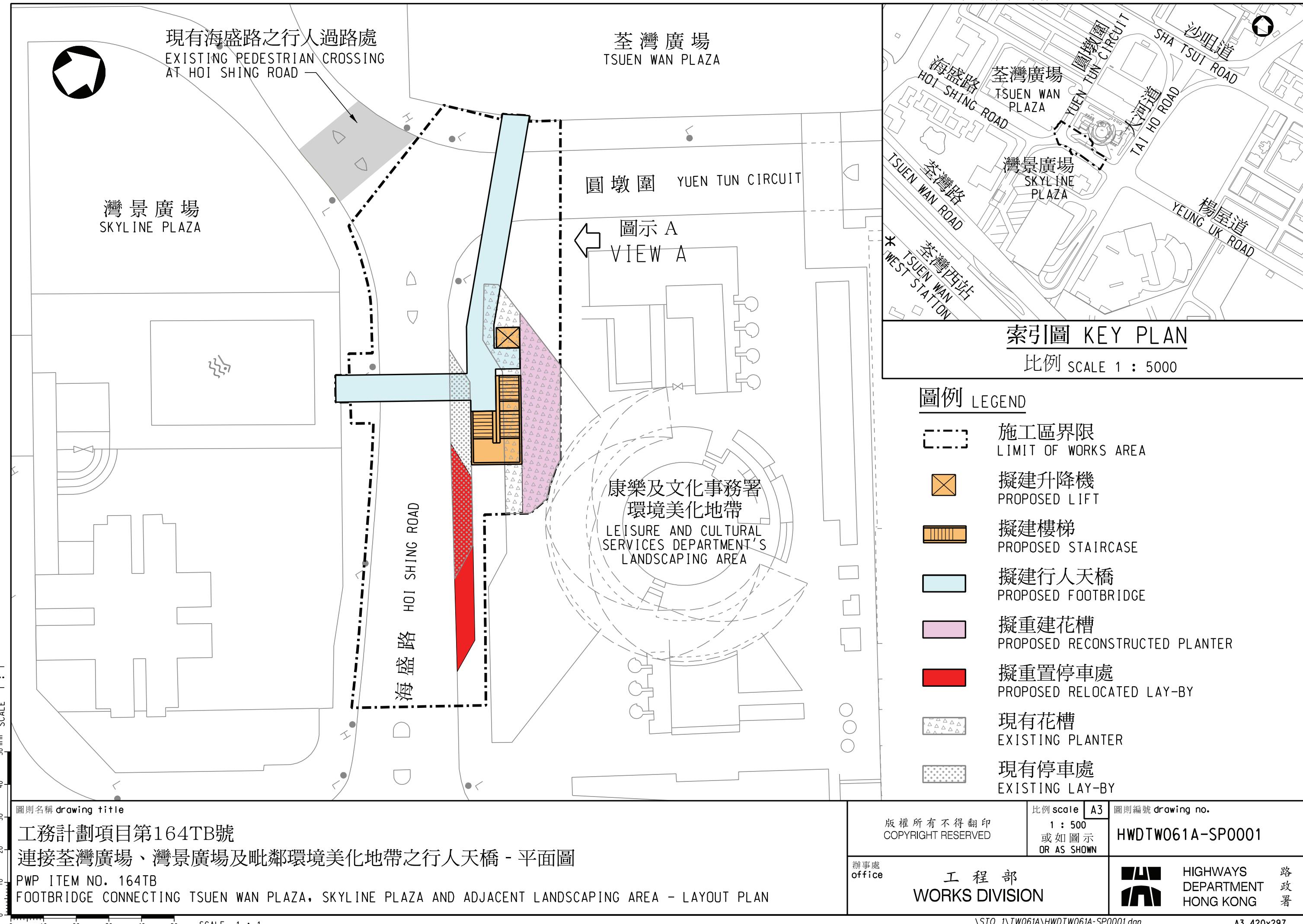
21. 我們在 2009 年 9 月將擬議工程計劃提升為乙級，並在整體撥款分目 **6100TX** 「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款共 38 萬元，以支付土地勘測工程的費用。路政署已在 2016 年 1 月完成土地勘測工程，並已大致完成擬議工程計劃的詳細設計。

22. 工程範圍內約有 30 棵樹，當中沒有古樹名木。為騰出空間容納有關設施，進行擬議工程計劃須移走 29 棵樹，包括砍伐 20 棵樹及移植 9 棵樹，須移走的樹木全非珍貴樹木⁴。路政署會把種植樹木建議納入擬議工程計劃中，包括會種植約 20 棵樹和約 1 500 穢灌木。

⁴ 「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 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。

23. 我們估計為進行擬議工程計劃而開設的職位約有 65 個（8 個專業／技術人員職位和 57 個工人職位），共提供約 1 762 個個人工作月的就業機會。





圖示 A
VIEW A

50 mm SCALE 1 : 1

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第164TB號
連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶之行人天橋

- 擬建行人天橋構思圖

PWP ITEM NO. 164TB

FOOTBRIDGE CONNECTING TSUEN WAN PLAZA, SKYLINE PLAZA AND ADJACENT LANDSCAPING AREA

- ARTIST'S IMPRESSION OF PROPOSED FOOTBRIDGE

50 mm SCALE 1 : 1

版權所有不得翻印
COPYRIGHT RESERVED

辦事處
office

工程部
WORKS DIVISION

比例 scale A3

不適用
NA

圖則編號 drawing no.

HWDTW061A-SP002



HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG

路政署

\STO_1\TW061A\HWDTW061A-SP002.dgn

A3 420x297

158TB—將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道

工程計劃的範圍和性質

這項工程計劃的擬議工程範圍包括—

- (a) 興建 1 條長約 180 米、淨闊度約 5 米的高架行人道，連接現時橫跨唐明街的行人天橋至港鐵將軍澳站上蓋之商場；
- (b) 在擬議高架行人道近唐德街建造 1 部升降機；
- (c) 重建及擴建現有單車停泊處；以及
- (d) 進行附屬工程，包括相關的道路、渠務、公用設施、公共照明、環境美化、機電系統等工程。

— 擬議工程計劃的平面圖及構思圖載於附件 5 附錄 1。

2. 如獲財務委員會於本立法年度內批准撥款，路政署計劃在 2016 年第四季展開建造工程，預計在 2019 年年中竣工。

理由

3. 現時，尚德邨、廣明苑及寶明苑的居民及鄰近學校的學生大多選擇使用唐俊街的地面燈號過路設施橫過唐明街和唐德街，往返港鐵將軍澳站。根據運輸署統計，在早上繁忙時段，每小時約有 8 500 人次於唐俊街路口橫過唐明街。鑑於該過路處的行人流量相當高，運輸署已延長該處的行人過路燈時間，以及實施限制車輛在路口轉彎的安排，然而這些措施仍未足以解決唐明街過路處的容量問題。

4. 該區(包括尚德邨、廣明苑、寶明苑及將軍澳南面的發展項目)現有約 92 000 居民(包括約 9 900 名長者和約 17 000 名學生)和約 14 000 就業人口。擬議的高架行人道屬將軍澳分層綜合行人路系統的一部分，連接上述地區的屋苑、學校、購物商場與港鐵將軍澳站和公共運輸設施。擬議的高架行人道將提供一條舒適和便捷的通道，方便將軍澳市中心一帶的居民(特別是長者)往來。

5. 擬議的高架行人道能把現時使用唐明街和唐俊街交界現有地面過路設施的行人分流，紓緩擠迫情況及提升道路安全。擬議工程計劃完成後，運輸署預計早上繁忙時段每小時將有約 3 000 人次使用有關的高架行人道。另外，擬議工程將重建及擴建位於唐明街的單車停泊處，以增加區內可供居民使用的單車泊位數量。

對財政的影響

6. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 2 億 2,160 萬元(請參閱下文第 7 段)，分項數字如下—

		百萬元
(a)	高架行人道	139.6
	(i) 橋身結構	46.7
	(ii) 地基	92.9
(b)	升降機塔	15.7
	(i) 塔身結構	6.2
	(ii) 地基	9.5
(c)	機電工程	3.7
	(i) 升降機(1 部)	3.3
	(ii) 機電工程營運基金 ¹	0.4

¹ 在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》成立後，機電工程營運基金向政府部門收取機電裝置設計和技術顧問服務的費用。就這項工程計劃而言，機電工程營運基金提供的服務包括為所有機電裝置進行設計和工地監管工作，以及就所有機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

		百 萬 元
(d)	相關的道路、環境美化、渠務、公共照明等工程	7.1
(e)	應急費用	16.6
	小計	182.7 (按 2015 年 9 月 價格計算)
(f)	價格調整準備	38.9
	總計	221.6 (按付款當日 價格計算)

7. 如撥款建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2015 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)
2016-2017	5.5	1.05775	5.8
2017-2018	49.3	1.12122	55.3
2018-2019	56.6	1.18849	67.3
2019-2020	34.7	1.25980	43.7
2020-2021	27.4	1.33539	36.6
2021-2022	9.2	1.40549	12.9
	182.7		221.6

8. 我們按政府對 2016 至 2022 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。工程合約會訂定可調整價格的條文。

9. 我們估計擬議工程計劃帶來的每年經常開支為 70 萬元。

公眾諮詢

10. 路政署在 2008 年 7 月 31 日就擬議工程計劃諮詢西貢區議會轄下的交通及運輸委員會。委員會表示支持落實擬議工程計劃。其後，西貢區議會曾多次要求當局盡早推展有關工程計劃。

11. 我們在 2009 年 4 月 24 日及 30 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「該條例」)的規定，在憲報刊登擬議工程計劃。在法定期限內，我們收到 1 份反對書。提出的反對理由主要與擬議工程計劃的必要性、高架行人道的使用率、有否影響鄰近學校學生的安全有關。因應反對書所提出的事項，路政署修改了高架行人道的設計。

12. 在考慮未能調解的反對意見及路政署的修改建議後，行政長官會同行政會議於 2010 年 3 月根據該條例授權進行擬議工程。

13. 路政署已就擬議工程計劃內的高架行人道及升降機塔的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。委員接納擬議工程的外觀設計。

14. 我們在 2016 年 3 月 23 日就擬議工程計劃諮詢立法會交通事務委員會，委員普遍支持擬議工程計劃。

對環境的影響

15. 擬議工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，不會對環境造成長遠的影響。路政署會在施工期間，實施適當的緩解措施，以控制建築噪音、塵埃及工地流出的廢水所造成的滋擾，確保符合既定的標準和準則。實施有關緩解措施所需的費用已納入整體的工程預算費內。

² 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，以及由委員會主席邀請的一所院校（如本地院校的建築系）的代表，負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑及其他與公路系統有關的構築物（包括隔音屏障和隔音圍板）的設計。

16. 在策劃及設計階段，路政署已考慮擬議工程計劃的走線、縮減建築物地基尺寸和調整建造方法，以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物料作填料用途)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施³的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，路政署會鼓勵承建商盡量利用已循環再用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

17. 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，供政府批核。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，監管惰性建築廢物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棄置的情況。

18. 路政署估計擬議工程計劃合共會產生 3 876 公噸建築廢物，其中 906 公噸(23.4%)惰性建築廢物會在工地再用，另外 2 955 公噸(76.2%)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，餘下 15 公噸(0.4%)非惰性建築廢物會棄置於堆填區。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棄置的費用，估計總額約為 81,660 元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)所訂明，在公眾填料接收設施棄置的物料每公噸收費 27 元；而在堆填區棄置的物料則每公噸收費 125 元計算)。

對文物的影響

19. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

³ 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》(第 354N 章)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棄置惰性建築廢物。

土地徵用

20. 這項工程計劃無須徵用土地。

對交通的影響

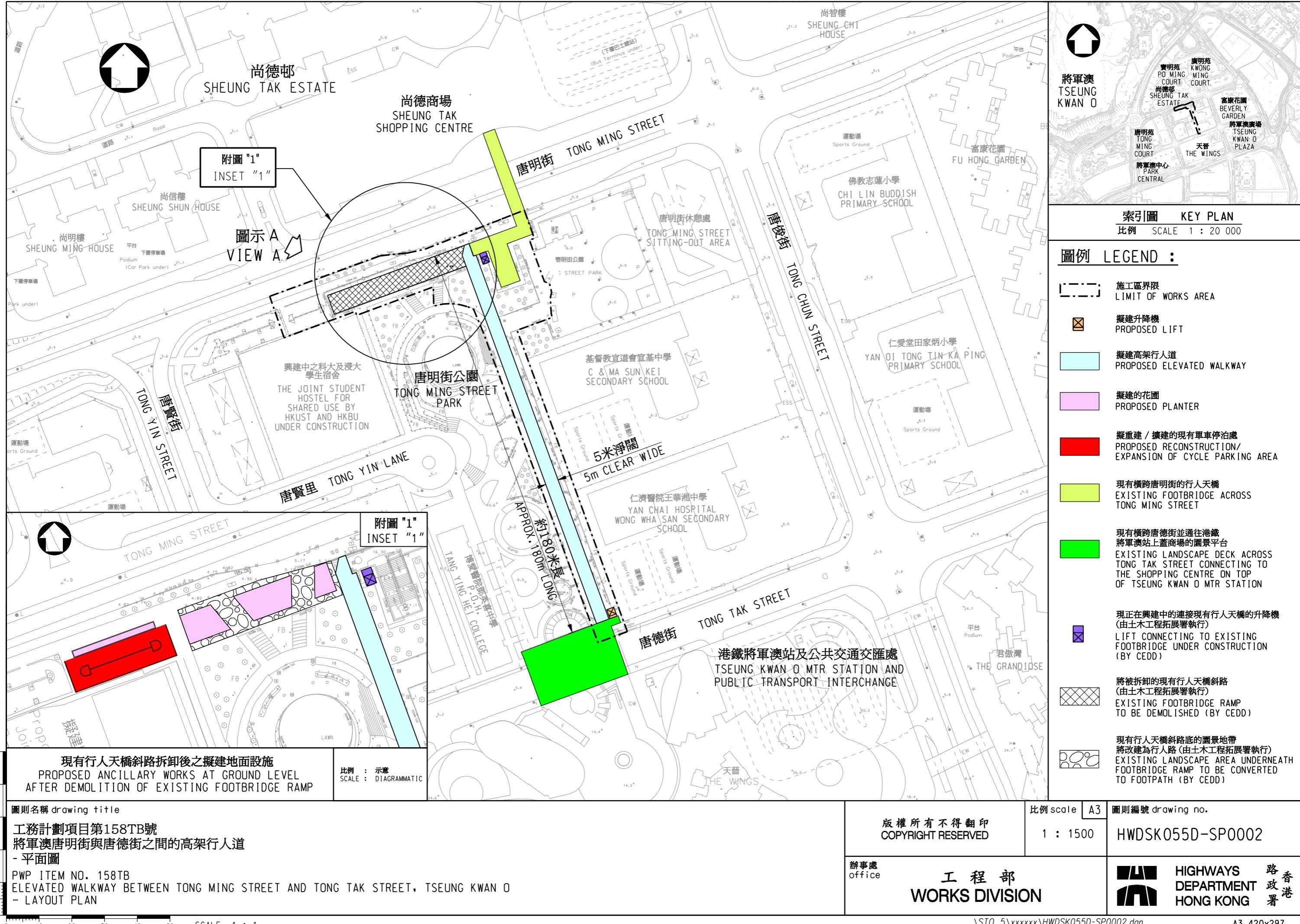
21. 這項工程計劃在施工期間不會對交通造成顯著影響。路政署會在有需要臨時封路時實施臨時交通安排，以便進行相關的建造工程。路政署亦會成立交通管理聯絡小組，以評估臨時交通措施的成效；小組成員包括香港警務處、運輸署和其他相關政府部門的代表。路政署會在工程合約中訂定有關實施臨時交通措施的要求，以盡量減低施工期間工程對交通的影響。路政署亦會在工地展示宣傳板，闡明實施臨時交通措施的詳情及工程個別部分的預計竣工日期。此外，路政署會設立電話熱線，以便市民查詢或投訴。

背景資料

22. 我們在 2006 年 3 月將擬議工程計劃提升為乙級，並在整體撥款分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款共 53 萬元，以支付土地勘測工程的費用。路政署已在 2006 年 11 月完成土地勘測工程，並已完成擬議工程計劃的詳細設計。

23. 進行擬議工程計劃無須移走樹木。路政署會把種植樹木建議納入擬議工程計劃中，包括種植約 6 棵樹和約 6 150 叢灌木。

24. 我們估計為進行擬議工程計劃而開設的職位約有 105 個 (14 個專業／技術人員職位和 91 個工人職位)，共提供約 2 840 個人工作月的就業機會。





圖示 A
VIEW A

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第158TB號
將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道
- 擬建高架行人道構思圖
PWP ITEM NO. 158TB
ELEVATED WALKWAY BETWEEN TONG MING STREET AND TONG TAK STREET, TSEUNG KWAN O
- ARTIST'S IMPRESSION OF PROPOSED ELEVATED WALKWAY

0 10 20 30 40 50 mm SCALE 1 : 1

版權所有不得翻印 COPYRIGHT RESERVED	比例 scale A3 不適用 NA	圖則編號 drawing no. HWDSK055D-SP0003
辦事處 office	工程部 WORKS DIVISION	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG