財務委員會
工務小組委員會討論文件

2001 年 6 月 13 日

總目 706－公路
運輸－道路
711TH－九號幹線青衣至長沙灣段

請各委員向財務委員會建議－

(a) 把 **711TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「九號幹線青衣至長沙灣段－昂船洲高架路及相關的工程」；按付款當日價格計算，估計費用為 36 億 5,000 萬元；以及

(b) 把 **711TH** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

長青公路、長青隧道和青葵公路現時的容車量，到 2007 年便無法應付不斷增加的交通量。

建議

2. 路政署署長建議把 **711TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 36 億 5,000 萬元，用以在西九龍築建九號幹線青衣至長沙灣段的昂船洲高架路。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **711TH** 號工程計劃的工程範圍包括—

(a) 築建長約 1.5 公里的雙程三線分隔公路，連通青衣西北交匯處的長青公路與南灣隧道；

(b) 在青衣築建長 1.2 公里的三線雙管南灣隧道；

(c) 築建長約 2.7 公里的雙程三線分隔高架公路，包括跨長約 1 公里的昂船洲大橋，連通南灣隧道與昂船洲高架路；

(d) 築建長約 2.2 公里的雙程三線分隔高架路，即昂船洲高架路，連通昂船洲大橋與西九龍公路，並在荔灣交匯處連通另一段九號幹線；

(e) 築建連接路，連通九號幹線與八號貨櫃碼頭區內道路網和擬建九號貨櫃碼頭區內道路網；

(f) 為貨櫃碼頭南路重新定線，將之改移至昂船洲高架路下面；以及

(g) 實施紓減環境影響措施、設置交通管制及監察系統、機電系統，並進行土力工程、環境美化工程、道路工程和渠務工程。

—— 九號幹線青衣至長沙灣段的平面圖載於附件 1。

4. 現建議提升為甲級的部分工程項目如下－

(a) 築建昂船洲高架路和連通八號貨櫃碼頭區內道路網的連接路(即上文第 3 段(d)和(e)項所述工程)；

(b) 實施直接的消減噪音措施，即豎設 3 米高的隔音屏障和沿昂船洲高架路和其連接路鋪築低噪音路面；

(c) 為貨櫃碼頭南路重新定線(即上文第 3 段(f)項所述工程)；

(d) 為重新定線的貨櫃碼頭南路進行相關的環境美化工程、道路工程和渠務工程；以及

(e) 進行昂船洲大橋前期工程。

昂船洲高架路的工地平面圖和切面圖分別載於附件 2A 和附件 2B。

5. 我們已大致完成昂船洲高架路的詳細設計和施工圖則，並計劃在 2002 年 3 月展開建造工程，在 2006 年 12 月完成工程。

理由

6. 九號幹線是一條由大嶼山經青衣和西九龍伸延至沙田的幹路，其主要部分包括在 1997 年建成的北大嶼山公路和青嶼幹線，上文第 3 段所述的九號幹線青衣至長沙灣段，以及正同時在 **694TH** 號工程計劃[1]下制定詳細設計的九號幹線長沙灣至沙田段。整條九號幹線建成後，會提供一條由赤鱲角機場經新界西北部直達新界東北部的路線。另外，這條幹線會在長沙灣把青嶼幹線與西九龍公路連接起來，並提供一條直接通路通往日後興建的九號貨櫃碼頭和其他現有貨櫃碼頭。屆時，前往貨櫃碼頭的車輛便無須駛經青衣區內的道路網。

7. 在地理上而言，九號幹線在青衣和長沙灣與三號幹線交叉。三號幹線是一條幹路，由新界西北部經大欖隧道、青衣、葵涌和西九龍直達港島。青衣至西九龍的一段三號幹線(包括長青公路、長青隧道和青葵公路)在 1997 年通車後，已成為青衣西北部與西九龍之間的快速連接路。其後，汀九橋和三號幹線郊野公園段在 1998 年通車後，經

---

[1] **694TH** 號工程計劃「九號幹線青衣至長沙灣段」為工務計劃乙級工程項目；按 2000 年 9 月價格計算，估計費用為 78 億元。工程計劃的部分項目在 1998 年 2 月提升為甲級，編定為 **717TH** 號工程計劃，以便委聘顧問為九號幹線上述路段進行詳細設計工作。**717TH** 號工程計劃的核准預算費，按付款當日價格計算，估計為 2 億 6,300 萬元。我們計劃在 2002 年年初起，分期進行九號幹線青衣至長沙灣段的建造工程，以期在 2007 年 4 月完成工程。

這三條公路往返新界西北部與西九龍的車輛進一步增加。現時，上述三段三號幹線主要路段的交通量已接近飽和，交通量／容車量比率[2]為 0.95。這些路段的交通情況會隨着北大嶼山和新界西北部的規劃人口陸續入伙而進一步惡化。根據預測，北大嶼山和新界西北部的規劃人口，在 2007 年分別爲 24 萬和 119 萬；在 2011 年分別爲 31 萬和 139 萬；在 2016 年則分別爲 37 萬和 161 萬。

8. 1996 年的全港發展策略檢討建議分期發展東涌／大蠔新市鎮，以及在元朗、屯門和天水圍等地區進行其他發展計劃。這些發展計劃會導致未來十年，新界西北部、大嶼山與市區之間的交通量進一步增加。在 1999 年完成的第三次整體運輸研究建議九號幹線青衣至長沙灣段應在 2007 年左右通車，以應付交通需求。

9. 我們在 **711TH** 號工程計劃下就九號幹線青衣至長沙灣段進行的交通影響評估研究已在 2000 年完成。研究確定長青公路、長青隧道和青葵公路的容車量到 2007 年，均會達致飽和，到 2011 年交通量將會遠高於容車量。根據 2001 年 3 月進行的重要公路計劃檢討的結果，這些公路／隧道的重要路段在已築有或沒有九號幹線青衣至長沙灣段的情況下，在繁忙時間的交通情況(以預測的交通量／容車量比率顯示)如下－

年份 / 公路路段	2007		2011		2016	
	沒有九號幹線青衣至長沙灣段	已築有九號幹線青衣至長沙灣段	沒有九號幹線青衣至長沙灣段	已築有九號幹線青衣至長沙灣段	沒有九號幹線青衣至長沙灣段	已築有九號幹線青衣至長沙灣段
九號幹線青衣至長沙灣段	-	0.5	-	0.7	-	0.9
三號幹線包括長青公路、長青隧道和青葵公路的路段	1.0	0.7	1.2	0.8	1.2	0.9

[2] 行車量／容車量比率是顯示道路交通情況的指標。如交通量／容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。交通量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

昂船洲高架路築建工程

10. 我們計劃分期進行 **711TH** 號工程計劃，並首先築建昂船洲高架路，以配合西鐵的工程。這是由於荔灣交匯處附近的昂船洲高架路段將會十分接近擬建的西鐵，故我們須在 2002 年年初展開高架路的築建工程，以期在 2003 年年底西鐵通車前完成地基工程。如非這樣，涉及重型建築工程的地基工程便會對鐵路的運作，特別是行駛中的高速電氣化火車構成重大危險。

消減噪音措施

11. 九號幹線青衣至長沙灣段通車後，荔灣交匯處一帶的居民承受的交通噪音會超出《香港規劃標準與準則》所規定的水平。我們會在所有新道路鋪築低噪音路面，並會在荔灣交匯處附近適當位置豎設 3 米高的隔音屏障，以保障附近一帶易受噪音影響的地方不受噪音滋擾。實施這些措施後，噪音水平便不會超出 70 分貝的標準。

為貨櫃碼頭南路重新定線

12. 昂船洲高架路建成後，便會提供一條直接通道，連通八號貨櫃碼頭與西九龍公路，有助紓緩葵涌和長沙灣地面道路的交通。現有的貨櫃碼頭南路將會重新定線，並會改移至昂船洲高架路下面，一方面可以善用貨櫃碼頭區內的土地，另一方面可以改善高架路與地面道路的接駁。

昂船洲大橋前期工程

13. **711TH** 號工程計劃的餘下部分，包括昂船洲大橋和南灣隧道，目前正在詳細設計階段，建造工程預定在 2003 年展開。不過，擬建的昂船洲大橋有小部分工地平整工程和渠務工程須在九號貨櫃碼頭工地範圍內進行；貨櫃碼頭的工程目前正進行得如火如荼，以期碼頭可在 2004 年全面啓用。為免有關的工地平整工程和渠務工程影響貨櫃碼頭日後的運作，我們打算提前進行這部分的工程。我們會委託拓展

署署長在進行 **387CL** 號工程計劃[3]「九號貨櫃碼頭－後勤地區及基礎建設工程」時，一併進行有關的工地平整和渠務工程。

對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃所需的費用總額為 36 億 5,000 萬元，分項數字如下－

		百萬元
(a) 道路和雨水渠		158.4
(b) 高架道路構築物		2,802.8
(c) 道路照明		30.0
(d) 紓減環境影響措施		39.9
(i) 隔音屏障	34.2	
(ii) 低噪音路面	5.7	
(e) 環境美化工程		36.2
(f) 昂船洲大橋前期工地平整和渠務工程		2.0
(g) 顧問費		259.4
(i) 施工階段	29.8	
(ii) 工地人員方面的員工開支	212.6	
(iii) 環境監察及審核計劃[4]	12.0	
(iv) 機電工程營運基金收費	5.0	

---

[3] **387CL** 號工程計劃「九號貨櫃碼頭－後勤地區及基礎建設工程」為工務計劃甲級工程項目；按付款當日價格計算，估計費用為 27 億 1,000 萬元。有關工程預定在 2004 年年底完成。

[4] 我們會以 1,200 萬元的估計費用委聘顧問就昂船洲高架路築建工程實施環境監察及審核計劃，以確保適時和有效實施有關 **711TH** 號工程計劃的建議紓減環境影響措施。

		百萬元	
(h) 應急費用		330.0	
	小計	3,658.7	(按2000年9月價格計算)
(i) 價格調整		(8.7)	
	總計	3,650.0	(按付款當日價格計算)

按人工作月數估計在施工階段和駐工地人員方面的顧問費分項數字載於附件3。

15. 如建議獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按2000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)
2002-2003	487.3	0.97976	477.4
2003-2004	643.8	0.98759	635.8
2004-2005	951.8	0.99549	947.5
2005-2006	843.1	1.00346	846.0
2006-2007	460.1	1.01149	465.4
2007-2008	272.6	1.01958	277.9
	3,658.7		3,650.0

16. 我們按政府對2002至2008年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於擬議工程涉及大量地基工程和地面道路工程，工程數量或會因應實際的巖土情況而變動，故我們會以重新計算工程數量的標準合約形式，為有關工程招標。由於施工期超過21個月，合約會訂定可調整價格的條文。

17. 我們估計這項工程計劃會引致每年的經常開支增加1,690萬元。

公眾諮詢

18. 我們分別在 1998 年 6 月和 7 月，把 **711TH** 號工程計劃詳細可行性研究[5]的主要研究結果提交深水埗臨時區議會和葵青臨時區議會。深水埗臨時區議會原則上支持進行這項工程計劃。兩個區議會均建議盡可能建造連接路，連通區內道路網與九號幹線青衣至長沙灣段。我們按議員的建議增建斜路，連通九號幹線青衣至長沙灣段與青衣和昂船洲的區內道路網。增建連接路後，這兩區的車輛便可取道九號幹線青衣至長沙灣段直接往返九龍、新界西北部與大嶼山。

19. 我們分別在 1999 年 8 月和 9 月，就工程計劃已改進的設計諮詢上述兩個臨時區議會。葵青臨時區議會原則上支持進行工程計劃。深水埗臨時區議會對道路工程的設計沒有意見，不過，部分議員對擬在西九龍填海區北面(近荔灣交匯處)兩個房屋發展地盤(即 6 號地盤和 10 號地盤)附近實施的消減噪音措施，是否足以減低噪音滋擾的問題表示關注。有關措施主要包括豎設 3 米高的隔音屏障和鋪築低噪音路面。該區議會把有關問題轉交屬下的環境委員會討論，並要求我們提供補充資料，分別列明在有關的兩個房屋發展地盤附近的高架路段豎設 7 米高的隔音屏障和設置隔音罩所需的費用，以及這些措施是否比豎設 3 米高的隔音屏障更能提高這兩個地盤的發展潛力。我們已就議員提出的要求進行研究，探討可否豎設 7 米高的隔音屏障和設置隔音罩。我們並請房屋署署長就 6 號地盤和 10 號地盤的發展潛力會否提高一事提供意見。

20. 據研究所得，由於有關地區現時周圍的環境噪音已十分高，故豎設 7 米高的隔音屏障只能多減低不足 1 分貝的噪音。如設置隔音罩，車輛的廢氣便會集中於 6 號地盤或 10 號地盤，因此並不適宜採用。預測九號幹線青衣至長沙灣段通車後，6 號地盤和 10 號地盤承受的噪音如下－

	沒有實施消減噪音措施	**已豎設 3 米高的隔音屏障**	**已豎設 7 米高的隔音屏障**
6 號地盤和 10 號地盤的預測噪音水平(分貝)	74	70	69.5

---

[5] 我們在**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」下，委聘顧問進行工程計劃的詳細可行性研究和相關的工地勘測工作；按付款當日價格計算，估計費用為 1,200 萬元。我們已在 1998 年 10 月完成詳細可行性研究。

21. 在額外費用方面，在 6 號地盤和 10 號地盤豎設 7 米高的隔音屏障會使建造費用增加 9,000 萬元，而設置隔音罩則會使建造費用增加 3 億 7,000 萬元。

22. 在工程計劃的環境影響評估進行期間，以及在 10 號地盤的詳細設計階段，我們都有與房屋署署長緊密接觸。我們認為豎設 7 米高的隔音屏障不會提高該地盤的發展潛力。至於 6 號地盤，由於有關的發展計劃只在相當初步的規劃階段，因此評估工作是根據 6 號地盤的假定規劃設計進行。據評估所得，豎設 7 米高的隔音屏障與 3 米高的屏障在減音效果方面的整體差別不大(不足 1 分貝)，故我們相信 6 號地盤的發展潛力會受影響的可能性亦不大。

23. 我們在 1999 年 9 月向深水埗臨時區議會環境委員會簡介上文第 20 至 22 段所載的研究結果。委員原則上支持進行這項工程計劃，不過大部分委員仍希望我們考慮沿荔灣交匯處的斜路豎設 7 米高，而非 3 米高的隔音屏障。委員並要求我們把他們的意見轉知財務委員會，以供財委會委員參考。我們始終認為豎設 3 米高的隔音屏障和鋪築低噪音路面，已可確保噪音不會超出規定標準(即 70 分貝)，即使豎設較高的隔音屏障，也不會取得更大的減音效果，故我們在環境影響評估報告中只建議豎設 3 米高的隔音屏障。

24. 我們在 1999 年 9 月就沿荔灣交匯處斜路豎設 3 米高隔音屏障的建議徵詢環境諮詢委員會的意見。該委員會並沒有要求實施其他消減噪音措施，並在 1999 年 9 月 27 日通過環境影響評估報告。環境保護署署長在 1999 年 10 月核准評估報告。

25. 我們在 2000 年 4 月 20 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布 **711TH** 號工程計劃的道路計劃，其後我們接獲一份反對書。反對者為青衣市地段 128 號的業權人，反對理由是建造工程可能對其業務運作構成干擾，而擬建道路會在視覺上造成影響。我們向反對者澄清，建造工程會在離地面約 40 米的橋面水平進行，而且工程只會在指定時間內施工，故不會影響在地面的業務運作。我們並以集成照片向反對者解釋高架路對其物業造成的視覺影響不大。反對者其後無條件撤回反對書。運輸局局長在 2000 年 9 月 11 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》第 11(a)條的規定，批准進行 **711TH** 號工程計劃的道路計劃。

立法會交通事務委員會

26. 我們在 2001 年 5 月 7 日諮詢立法會交通事務委員會。議員要求我們提供補充資料，列出九號幹線青衣至長沙灣段新修訂費用的分項數字，並說明合約安排、交通預測和詳細噪音評估的結果。議員同時要求我們就有關九號幹線長沙灣至沙田段的反對書詳情和收費策略提供補充資料。我們已在 2001 年 5 月 31 日提交補充文件，提供上述資料。

對環境的影響

27. 這項工程計劃屬《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和道路的通車申領環境許可證。環境諮詢委員會在 1999 年 9 月 27 日通過這項工程計劃的環境影響評估報告。環境保護署(下稱「環保署」)署長在 1999 年 10 月 19 日根據上述條例核准評估報告。其後，有關道路計劃因應設計的變動而略作修改。有關經修改計劃的環境影響評估補充資料已在 2000 年 1 月 21 日獲環保署署長核准。環保署署長已在 2000 年 12 月 28 日發出環境許可證。

28. 環境影響評估補充資料和環境影響評估報告的結論是，這項工程計劃對環境造成的影響可予控制，影響程度不會超出《環境影響評估條例》和《環境影響評估程序的技術備忘錄》既定準則的規限。我們會實施補充資料，以及經核准的評估報告和《環境監察及審核手冊》中建議的紓減環境影響措施，並遵行環境許可證所定的條件。

29. 主要的紓減環境影響措施包括在所有新道路鋪築低噪音路面，並在荔灣交匯處範圍豎設 3 米高的隔音屏障，以保障附近易受噪音影響的地方不受噪音滋擾。這些措施可把最受影響的地方所承受的交通噪音減低 3 至 5 分貝。我們並已評估九號幹線青衣至長沙灣段和周圍道路的車輛排出的廢氣對附近一帶地方的空氣質素造成的影響。評估所得的結論是，在現有或計劃興建的易受空氣污染影響地方，空氣質素符合《污染管制條例》所定的空氣質素指標。

30. 我們會在工程合約訂定條文，規定承建商實施適當的紓減環境影響措施，以控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的地面水所造成的滋擾。我們會在工程施工期間和道路通車後，實施《環境監察及審核手冊》訂明的監察及審核計劃，以確保可因應情況所需採取紓減環境影響措施。

31. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量，並已採用一切可行的措施，以避免產生這些物料。我們會盡可能在這項工程計劃的工地或其他填海工程的工地再用工程產生的公眾填料。我們估計這項工程計劃會產生約 160 000 立方米建築和拆卸物料。其中約 7 000 立方米(佔 4.4%)會在這項工程計劃的工地再用，149 500 立方米(佔 93.4%)會作填料用途，運往公眾填土 區[6]再用，另 3500 立方米(佔 2.2%)則會運往堆填區棄置。

32. 我們會規定承建商提交廢物管理計劃書予工程師，工程師會按環保署署長的意見審批計劃書。廢物管理計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，例如劃出指定的地方供分揀廢料，以確保廢料經分揀後才棄置。我們會確保工地日常的運作符合經核准的廢物管理計劃書的規定。為了進一步把建築和拆卸物料的數量減至最少，我們並會規定承建商在製造模板和進行臨時工程時，盡可能使用鋼材而棄用木材。我們會採用運載記錄制度，監控建築和拆卸物料的處置。我們並會記錄建築和拆卸物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察。

土地徵用

33. 我們須永久轉讓昂船洲和西九龍共 150 000 平方米土地，並臨時佔用八號貨櫃碼頭 4 660 平方米土地。徵用和清理土地所需的費用估計為 700 萬元(按 2000 年 9 月價格計算)，這筆費用會在**總目 701**「土地徵用」**分目 1100CA**「就工務計劃工程而支付的補償金及特惠津貼」項下撥款支付。

背景資料

34. 我們在 1997 年 8 月把 **711TH** 號工程計劃提升為乙級。

---

[6] 公眾填土區是一項發展計劃用地的指定部分，專供卸置公眾填料作填海用途。如要在公眾填土區卸置公眾填料，必須領取土木工程署署長簽發的牌照。公眾填土委員會已指定屯門第 38 區和青衣北填海區為公眾填土區，接收昂船洲高架路工程產生的公眾填料。

35. 我們在 1998 年 12 月把 **711TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **734TH** 號工程計劃，稱為「九號幹線青衣至長沙灣段－詳細設計及相關的工地勘測」；按付款當日價格計算，核准工程計劃預算費為 4 億 7,350 萬元。我們已在 1999 年 2 月委聘顧問進行詳細設計工作。

36. 我們計劃分三期進行 **711TH** 號工程計劃，分別是－

(a) 第 1 期－昂船洲高架路和相關的工程(本文件建議進行的工程)；

(b) 第 2 期－南灣隧道和相關的高架路；以及

(c) 第 3 期－昂船洲大橋。

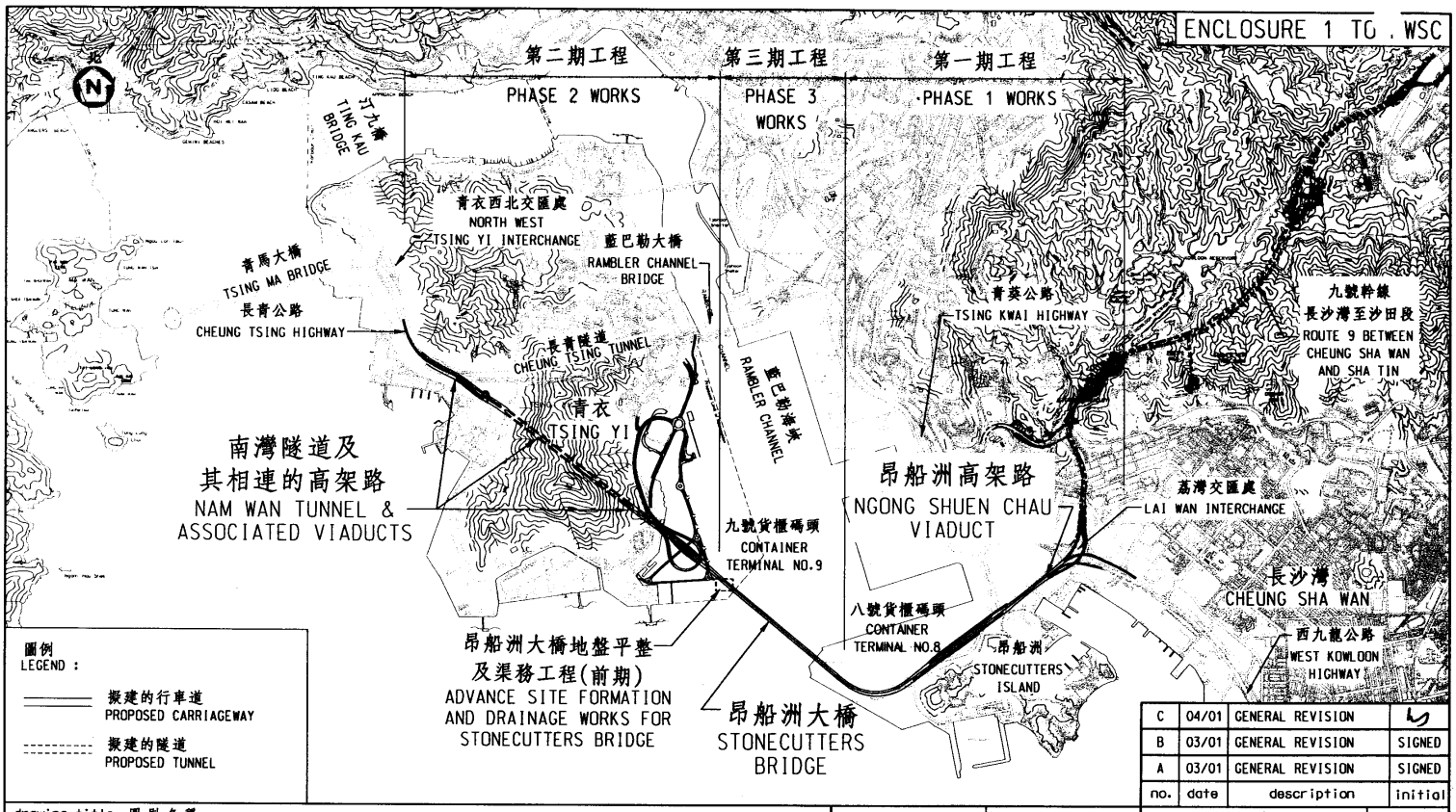
我們已大致完成工程計劃第 1 期工程的詳細設計和施工圖則，並計劃在 2002 年 3 月展開第 1 期工程，在 2006 年 12 月完成工程。我們會在 2003 年年中展開第 2 和第 3 期工程，在 2007 年完成工程。

37. 為減低工程對交通造成的影響，我們會視乎情況所需實施臨時交通改道安排。我們在實施主要的臨時交通改道安排前，會先行諮詢有關的區議會。

38. 我們估計為進行這項工程計劃而開設的職位約有 1 190 個，包括 205 個專業／技術人員職位和 985 個工人職位，共需 62 120 個人工作月。

運輸局
2001 年 6 月

ENCLOSURE 1 TO . WSC



no.	date	description	initial
C	04/01	GENERAL REVISION	
B	03/01	GENERAL REVISION	SIGNED
A	03/01	GENERAL REVISION	SIGNED

drawing title 圖則名稱

工務計劃項目第711TH號
PWP ITEM NO. 711TH

九號幹線 - 青衣至長沙灣段
ROUTE 9 BETWEEN TSING YI AND CHEUNG SHA WAN

designed K. C. LAI	SIGNED 26/2/2001	drawn O. L. CHANG	SIGNED 6/3/2001
checked K. C. LAI	SIGNED 7/3/2001	approved K. S. NG	SIGNED 7/3/2001
office	MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處		

drawing no. 圖號: MW6711TH-SP0001C

scale 比例: 不按比例 N. T. S.

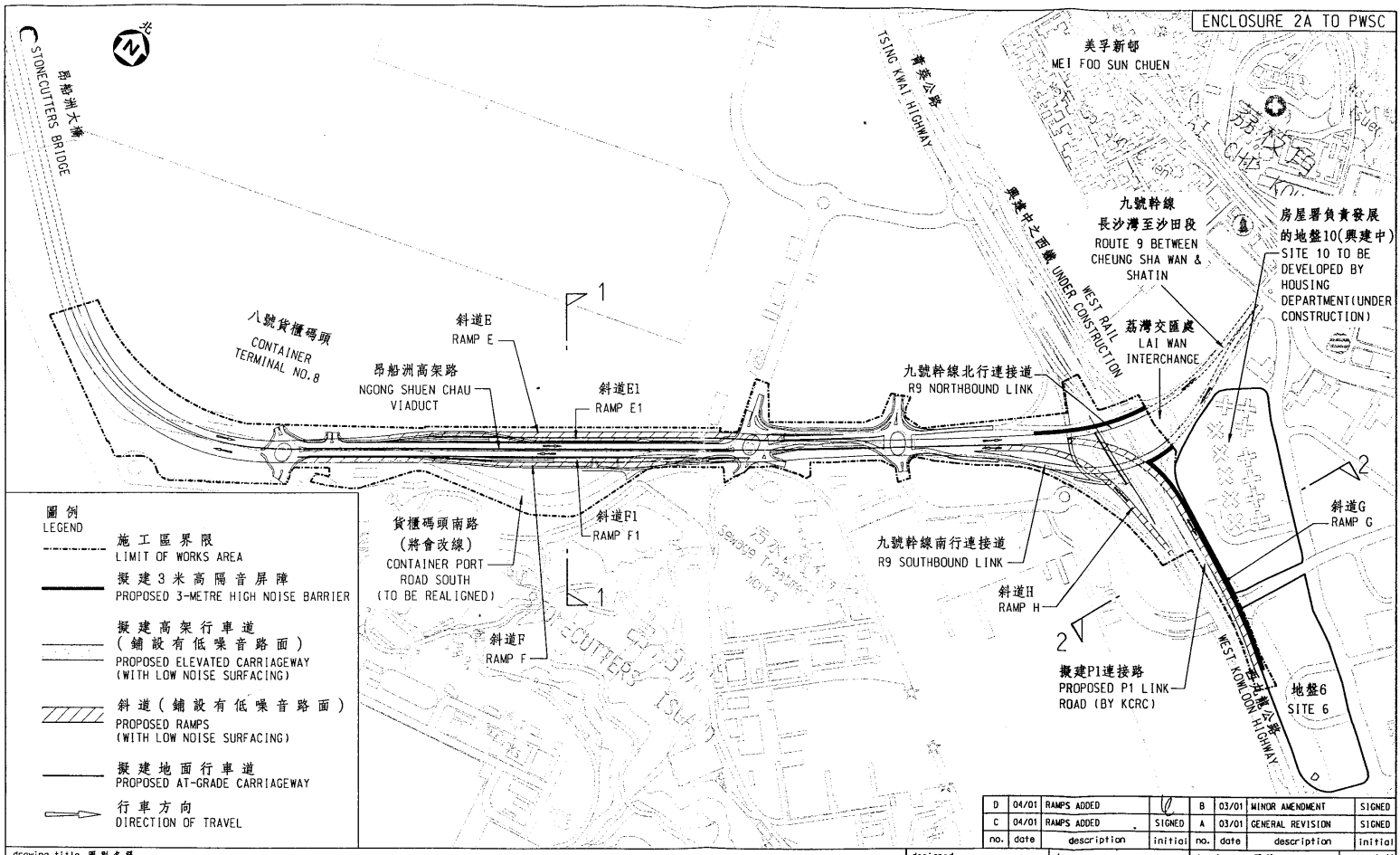
COPYRIGHT RESERVED 版權所有 翻印必究

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港 政 署

p:\Team1\6711TH\mw6711th-sp0001c.dgn

A4 210 x 297

ENCLOSURE 2A TO PWSC



no.	date	description	initial
D	04/01	RAMPS ADDED	
C	04/01	RAMPS ADDED	SIGNED

no.	date	description	initial
B	03/01	MINOR AMENDMENT	SIGNED
A	03/01	GENERAL REVISION	SIGNED

drawing title 圖則名稱

工務計劃項目第711TH號 - 九號幹線青衣至長沙灣段

PWP ITEM NO. 711TH - ROUTE 9 BETWEEN TSING YI AND CHEUNG SHA WAN

昂船洲高架路 (平面圖)

NGONG SHUEN CHAU VIADUCT (SITE PLAN)

designed K. C. LAI	SIGNED 1/3/2001	drawn D. L. CHANG	SIGNED 6/3/2001
checked K. C. LAI	SIGNED 7/3/2001	approved K. S. NG	SIGNED 7/3/2001

office MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處

drawing no. 圖號 MW6711TH-SP0002D

scale 比例 1 : 7 500

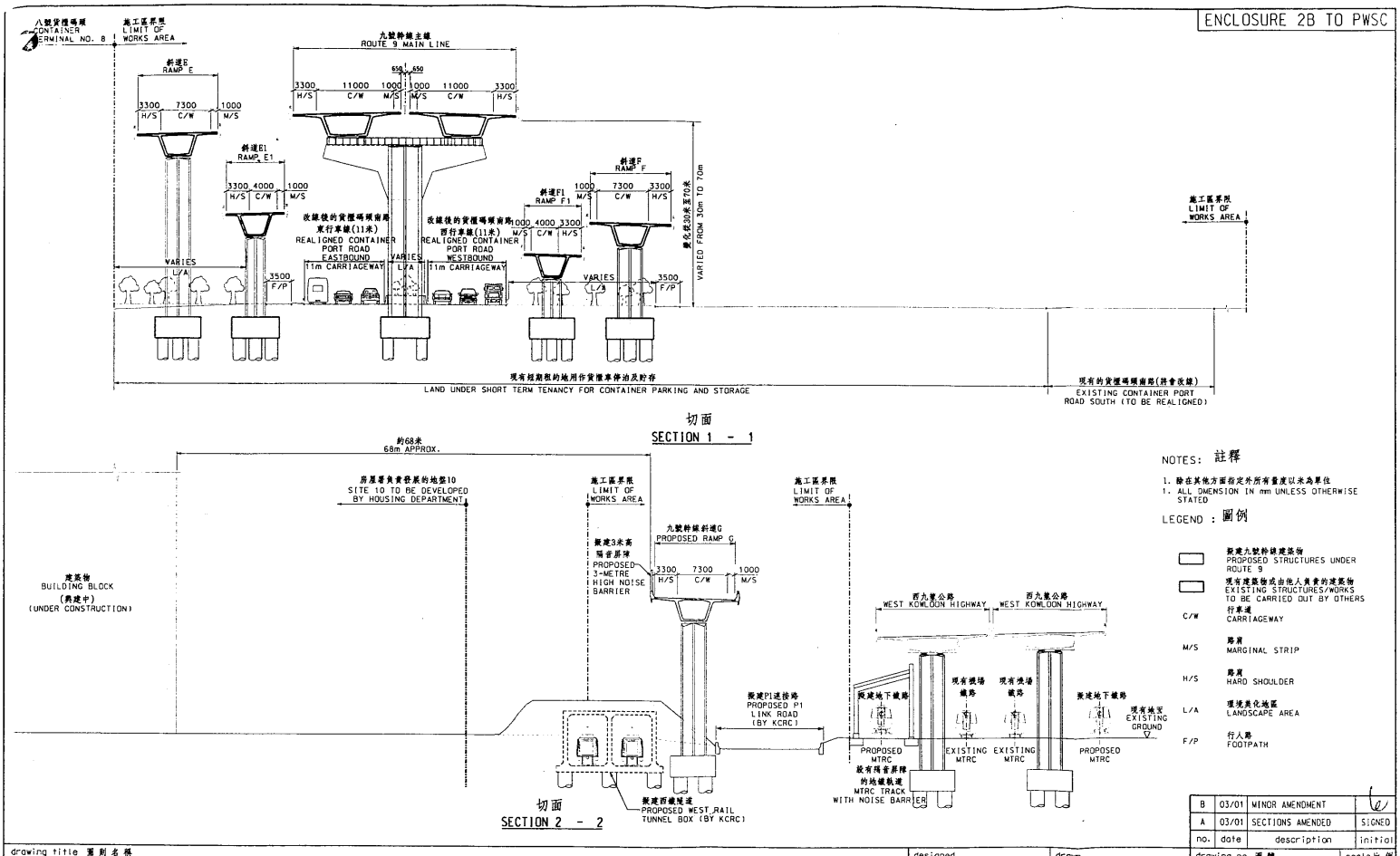
COPYRIGHT RESERVED 版權所有 翻印必究

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 香港政府 路署

p:\Team1\6711Th\mw6711th:sp0002d.dgn

A3 420 x 297

ENCLOSURE 2B TO PWSC



NOTES: 註釋

1. 除在其他方面指定外所有量度以米為單位
1. ALL DMENSION IN mm UNLESS OTHERWISE STATED

LEGEND : 圖例

	擬建九號幹線建築物 PROPOSED STRUCTURES UNDER ROUTE 9
	現有建築物或由他人負責的建築物 EXISTING STRUCTURES/WORKS TO BE CARRIED OUT BY OTHERS
C/W	行車道 CARRIAGEWAY
M/S	路肩 MARGINAL STRIP
H/S	路肩 HARD SHOULDER
L/A	環境美化地區 LANDSCAPE AREA
F/P	行人路 FOOTPATH

no.	date	description	initial
B	03/01	MINOR AMENDMENT	
A	03/01	SECTIONS AMENDED	SIGNED

drawing title 圖則名稱

工務計劃項目第711TH號
PWP ITEM NO. 711TH

九號幹線 - 昂船洲高架路 (切面圖)
ROUTE 9 - NGONG SHUEN CHAU VIADUCT (SECTIONS)

designed K. C. LAI	SIGNED 6/3/2001	drawn O. L. CHANG	SIGNED 6/3/2001
checked K. C. LAI	SIGNED 7/3/2001	approved K. S. NG	SIGNED 7/3/2001
office MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處			

drawing no. 圖號 MW6711TH-SP0003B
scale 比例 1 : 500

COPYRIGHT RESERVED 版權所有 翻印必究

HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署 香港

p:\team1-6711th mw6711th-sp0003b.dgn

711TH－九號幹線青衣至長沙灣段
昂船洲高架路及相關的工程

估計顧問費的分項數字

顧問的員工開支		預計的人工作月數	總薪級平均薪點	倍數	估計費用(百萬元)
(a) 顧問費					
(i) 監督施工和管理服務	專業人員	152	38	2.4	21.0
	技術人員	193	14	2.4	8.8
(ii) 駐工地人員	專業人員	1 002	38	1.7	98.0
	技術人員	3 537	14	1.7	114.6
(iii) 環境監察及審核計劃	專業人員	38	38	2.4	5.2
	技術人員	148	14	2.4	6.8
				小計	254.4
(iv) 機電工程營運基金收費					5.0
				總計	259.4

註

1. 採用倍數 2.4 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。如駐工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.7 乘以總薪級平均薪點。(在 2000 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 57,525 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,055 元。)

2. 上述數字是根據路政署署長擬定的預算計算得出。有關監督施工和管理服務方面的部分顧問費，是經選定的顧問根據第 CE 72/98 號協議「九號幹線青衣至長沙灣段設計及建造工程」所報總價費用中的一筆暫定費用，待 **711TH** 號工程計劃的有關部分獲准提升為甲級後，便可提交政府審批通過。

3. 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，政府部門須就機電工程署提供的機電裝置設計和技術顧問服務繳付費用。機電工程署就這項工程計劃提供的服務包括審核顧問就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。