

立法會交通事務委員會

九號幹線青衣至長沙灣段和長沙灣至沙田段

目的

本文件旨在就九號幹線餘段的工程計劃徵詢委員的意見。九號幹線餘段分兩項工程計劃進行：九號幹線青衣至長沙灣段及九號幹線長沙灣至沙田段。

背景

2. 九號幹線是一條經青衣及西九龍將大嶼山與沙田的主幹道。在 1997 年落成的北大嶼山公路及青嶼幹線是這條幹線的組成部分。九號幹線青衣至長沙灣段(工務計劃項目第 711TH 號)會於長沙灣將青嶼幹線與西九龍公路連接。九號幹線長沙灣至沙田段(工務計劃項目第 694TH 號)則會將幹線伸延至沙田大圍。這兩個路段的圖則載於附件一。工程分為兩項計劃進行，以便規劃和管理。九號幹線建成後，將成為一條由新界東北通往新界西北及機場的直接路線。

3. 九號幹線青衣至長沙灣段工程的主要部分(稱為昂船洲高架路)計劃於 2002 年 3 月開始施工，而工程的其餘主要部分(包括南灣隧道及昂船洲大橋)則於 2003 年施工。

4. 九號幹線長沙灣至沙田段主要工程由 2003 年 1 月起分階段進行。不過，為了避免工程影響未來的馬鞍山鐵路，九號幹線長沙灣至沙田段少量的備置工程需於 2001 年底／2002 年初進行。

九號幹線青衣至長沙灣段(工務計劃項目第 711TH 號)

理由

5. 九號幹線青衣至長沙灣段將為三號幹線青衣及葵涌段(長青公路、長青橋及青葵公路)提供一條替代路線；並用以改善三號幹線青衣及葵涌段的交通情況，因為該段三號幹線的現

有容車量，到 2007 年時將不能應付日益增加的交通需求。九號幹線及三號幹線的重要路段在設有或沒有九號幹線青衣至長沙灣段的情況下，在繁忙時間的預測行車量／容車量比例如下：

	行車量／容車量比例					
	2007 年		2011 年		2016 年	
	沒有 九號幹線 青衣至 長沙灣段	設有 九號幹線 青衣至 長沙灣段	沒有 九號幹線 青衣至 長沙灣段	設有 九號幹線 青衣至 長沙灣段	沒有 九號幹線 青衣至 長沙灣段	設有 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、長青隧道及青葵公路	1.0	0.7	1.2	0.8	1.2	0.9

6. 九號幹線青衣至長沙灣段將提供一條路線，讓貨櫃車直達興建中的九號貨櫃碼頭，無須經過青衣的區內道路網。

建議

7. 鑑於上述理由，我們建議根據工務計劃項目第 711TH 號工程計劃興建九號幹線青衣至長沙灣段，工程計劃範圍包括：

- (a) 興建一條約 1.5 公里長的雙程三線分隔公路，在青衣西北交匯處將長青公路連接南灣隧道；
- (b) 在青衣興建 1.2 公里長的三線雙管南灣隧道；
- (c) 興建一條約 2.7 公里長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，將南灣隧道連接昂船洲高架路；
- (d) 興建約 2.2 公里長的雙程三線分隔昂船洲高架路，將昂船洲大橋連接西九龍公路，並於荔灣交匯處連接另一段由長沙灣至沙田的九號幹線；
- (e) 興建連接路，將九號幹線連接八號和擬建的九號貨櫃碼頭區內道路網；

(f) 將昂船洲高架路下面的貨櫃碼頭南路重新定線；及

(g) 實施環境緩解措施、交通管制及監察系統、機電系統，並進行土力、環境美化、道路及渠務工程。

8. 我們計劃分期興建 **711TH** 號工程計劃。由於昂船洲高架路接近處於荔灣交匯處的西鐵，因此我們計劃將首先動工興建昂船洲高架路。昂船洲高架路的工地圖則及典型路段平面圖分別載於附件二 A 及二 B。昂船洲高架路涉及重型的橋樑工程，若不及早完成，將對高速電氣化火車的運作構成很大危險。因此，我們需要在 2002 年初動工興建昂船洲高架路，以期在西鐵於 2003 年底通車前，完成有關的橋樑工程。昂船洲高架路在完成後，將會直接連接八號貨櫃碼頭及西九龍公路之間，這樣可紓緩葵涌及長沙灣地面道路的交通。

9. **711TH** 號工程計劃的餘下部分，目前正在詳細設計階段，以期於 2003 年動工。但昂船洲大橋有少量地盤平整工程及渠務工程須於九號貨櫃碼頭工地範圍內進行；貨櫃碼頭目前正積極施工，以期於 2004 年全面啟用。為免影響未來的碼頭運作，我們需要提前進行有關的地盤平整工程及渠務工程，並委託拓展署署長將有關工程和 **387CL** 號工程計劃¹—「九號貨櫃碼頭—工程及基建」—併進行。

對財政的影響

10. 按付款當日價格計算，**711TH** 號工程計劃的總費用為 147 億元；至於按付款當日價格計算，提升為甲級的昂船洲高架路工程計劃的總費用為 41 億 3,560 萬元，分項數字如下—

¹ **387CL** 號工程計劃—「九號貨櫃碼頭—工程及基建」為甲級工務計劃，目標完工日期為 2004 年底；按付款當日價格計算，估計費用為 27 億 1,000 萬元。

	百萬元
(a) 道路及排水渠	158.4
(b) 高架道路構築物	2802.8
(c) 道路照明	30.0
(d) 環境緩解措施	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) 昂船洲大橋前期地盤平整及渠務工程	2.0
(g) 顧問費	259.4
(i) 施工階段	29.8
(ii) 駐工地人員費用	212.6
(iii) 機電工程營運基金收費	5.0
(iv) 環境監測及審核計劃	12.0
(h) 應急費用	330.0
	小計 3658.7 (按 2000 年 9 月 價格計算)
(i) 價格調整準備金	476.9
	總計 4135.6 (按付款當日 價格計算)

11. 我們估計這項工程計劃會引致的每年經常開支為 2,620 萬元。

公眾諮詢

12. 我們在 1998 年 6 月及 1998 年 7 月把詳細可行性研究的主要研究結果分別提交深水埗臨時區議會及葵青臨時區議會。深水埗臨時區議會原則上支持這項工程計劃。兩個區議會均提議盡可能在區內道路網和九號幹線青衣至長沙灣段之間設置連接路。為回應這個提議，我們在詳細設計階段中，在青衣及昂船洲區的路段增設了斜道，以改善區內道路網和九號幹線的接駁。經改動後，這兩區的車輛可經九號

幹線直接往返九龍、新界東西及大嶼山。

13. 我們在 1999 年 8 月及 9 月就工程計劃改良後的規劃設計再分別諮詢兩個臨時區議會。葵青臨時區議會原則上支持這項工程計劃。深水埗臨時區議會對道路工程的設計沒有意見，但部分議員關注於荔灣交匯處兩個擬建的房屋發展地盤(即 10 號地盤及 6 號地盤)毗鄰的建議噪音緩解措施是否足夠。有關緩解措施主要是鋪設低噪音路面物料及安裝 3 米高的隔音屏障。該區議會要求我們在其環境事務委員會討論此事並提供有關資料，包括在這兩個房屋地盤毗連的高架路上安裝隔音罩及 7 米高隔音屏障所需的費用，以及這些措施是否比建議安裝的 3 米高隔音屏障更能提高這兩個地盤的發展潛力。

14. 為回應此要求，我們查證了 7 米高隔音屏障及隔音罩的效果。我們亦請房屋署署長就 10 號及 6 號地盤的發展潛力會否獲得提升一事提出意見。結果顯示，採用 7 米高隔音屏障或隔音罩不會對整體減音效果造成重大差別(差別小於 1 分貝(A))，這是由於現時的西九龍公路仍會造成一定水平的外圍噪音。此外，隔音罩會令車輛廢氣集中於 10 號或 6 號地盤，因此並不適宜採用。在設有和沒有 3 米或 7 米高隔音屏障的情況下，九號幹線青衣至長沙灣段對 10 號地盤造成的預測主要噪音水平如下：

	沒有 3 米高 隔音屏障	設有 3 米高 隔音屏障	設有 7 米高 隔音屏障
評估噪音水平(分貝 (A))	74.0	70	69.5

15. 關於額外的費用，7 米高隔音屏障及隔音罩分別會令建築費用增加 9,000 萬元及 3 億 7,000 萬元。我們在進行工程計劃的環境影響評估研究(環評)的過程中，已與房屋署署長密切聯絡；而房屋署署長為 10 號地盤進行詳細設計工作時，已考慮到鄰近範圍的環境條件。因此，採用 7 米高隔音屏障不會提升該地盤的發展潛力。至於六號地盤的規劃工作，則只處於十分初步的階段，因此這項道路工程計劃的環評是根據 6 號地盤的假定規劃設計而進行的。由於使用 7 米高隔音屏障在整體減音效果方面和 3 米高屏障差別不大(差別為 1 分貝(A))，故發展潛力不大可能會受屏障高度影響。

16. 我們在 1999 年 9 月把研究結果呈交深水埗臨時區議會的環境事務委員會。議員意見不一，但大多希望我們考慮沿位於荔灣交匯處的斜路安裝 7 米高隔音屏障，而非 3 米高隔音屏障。我們始終認為使用 7 米高隔音屏障不符合成本效益，並在環評報告中建議使用 3 米高隔音屏障。但議員提議我們應將他們的意見轉告立法會財務委員會，以供參考。雖然如此，區議會環境事務委員會原則上支持這項工程計劃。

17. 我們仍然認為沿位於荔灣交匯處的斜路設置 3 米高隔音屏障是適當的，並在 1999 年 9 月就這項工程計劃的環評報告諮詢環境諮詢委員會。委員會對於建議的噪音緩解措施並無表示意見，並在 1999 年 9 月 27 日通過環評報告。環境保護署署長在 1999 年 10 月核准環評報告。

18. 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，並收到一份由青衣市地段編號 128 的業主提出的反對書。他提出的反對理由是建築工程可能對其在地段內的作業造成干擾及滋擾，而道路亦會對地段內的物業構成視覺影響。我們在 2000 年 7 月 5 日的會議上向反對者澄清，高架路的建築工程將會在橋面水平進行，即在地面以上約 40 米地方進行，而施工時間亦有所限制。工程不會干擾他在地面的作業。我們亦透過集成照片向反對者解釋橋樑對他的物業造成的視覺影響不大。在我們作出澄清後，反對者在 2000 年 8 月 23 日無條件撤回反對書。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。

對環境的影響

19. 這項工程計劃屬《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和設施的運作申領環境許可證。這項工程計劃的環評報告於 1999 年初完成。環境諮詢委員會及環保署署長分別在 1999 年 9 月 27 日及 10 月 19 日根據《環境影響評估條例》的規定通過和核准該份環評報告。其後，有關道路計劃因設計的發展而稍作修改。有關修改的補充環評資料獲環保署署長核准。環保署署長在 2000 年 12 月 28 日發出環境許可證。

20. 補充環評資料連同環評報告的結論認為可將這項工程計劃對環境造成的影響，控制至符合《環境影響評估條例》及有關環評程序的技術備忘錄所規定的既定準則。我們會實施補充環評資料、核准環評報告、核准環境監測及審核手冊，以及環境許可證所定條件內就各個不同環境範疇所建議的措施。

21. 主要的措施包括在所有新道路鋪設低噪音路面物料，並在荔灣交匯處範圍安裝 3 米高隔音屏障，以保護附近對噪音感應強的地方。在這些噪音緩解措施全部實施後，那些主要的易受噪音滋擾的用途所受的交通噪音水平，會下降 3 至 5 分貝(A)。至於空氣質素方面，當局已進行評估，以量化車輛廢氣可能對四周環境造成的空氣質素影響。評估的結論是排放的車輛廢氣不會超出空氣污染管制條例內訂明的空氣質素指標。至於施工期間的短期影響，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，控制塵埃、噪音和工地徑流所造成的滋擾，以符合既定的準則。我們會在施工及運作期間實施環境監測及審核手冊內訂明的環境監測及審核計劃，以確保採取積極的紓減環境影響措施，避免對市民造成不良的環境影響。

22. 除上述措施，我們在工程計劃的策劃和設計階段，研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們採用了一切可行的措施，以減少建築和拆卸物料的數量。我們會盡可能在這項工程計劃的工地或其他填海工地再用由這項工程產生的公眾填料。我們估計昂船洲高架路合約會產生約 160 000 立方米建築和拆卸廢料。其中會有約 7 000 立方米(4.4%)在工地再用，另會有約 149 500 立方米(93.4%)運往公眾填土區作填料，並會有約 3 500 立方米(2.2%)運往堆填區棄置。

23. 我們會在合約中要求承建商呈交一份廢物管理計劃書，以供工程師根據環保署署長的意見審批。廢物管理計劃書將包括適當的紓減環境影響措施，包括撥出地方供棄置廢料前分揀廢料。我們會確保工地日常運作符合經核准的廢物管理計劃書的規定。我們亦會要求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棄置情況。我們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

24. 就昂船洲高架路而言，我們須永久轉讓昂船洲及西九龍地區 15 萬平方米土地，並臨時佔用八號貨櫃碼頭沿線 4 660 平方米土地。

九號幹線長沙灣至沙田段(工務計劃項目第 649TH 號)

理由

25. 九號幹線長沙灣至沙田段將成為沙田及九龍之間第四條連接路，以應付新界東北、西九龍、港島西及大嶼山之間的交通需求。它將有助紓緩獅子山隧道、大老山隧道及大埔道的交通擠塞情況。這些公路的重要路段在設有或沒有擬建的九號幹線段的情況下，在繁忙時間的預測行車量／容車量比例如下：

	行車量／容車量比例					
	2007 年		2011 年		2016 年	
	沒有 九號幹線 長沙灣至 沙田段	設有 九號幹線 長沙灣至 沙田段	沒有 九號幹線 長沙灣至 沙田段	設有 九號幹線 長沙灣至 沙田段	沒有 九號幹線 長沙灣至 沙田段	設有 九號幹線 長沙灣至 沙田段
獅子山隧道	1.4	1.2	1.3	1.1	1.3	1.1
大老山隧道	1.1	1.0	1.1	1.0	1.3	1.1
大埔道	1.1	0.7	1.2	0.7	1.2	0.8
九號幹線長沙灣至 沙田段	-	0.7	-	0.7	-	0.8

建議

26. 鑑於上述理由，我們建議進行第 694TH 號工程計劃，其範圍包括：

- (a) 興建一段 1.4 公里長的雙程三線分隔高架行車道(荔枝角高架路)，由荔灣交匯處伸延至蝴蝶谷，以連接九號幹線青衣至長沙灣段，並以連接路連接荔灣交匯處及呈祥道；

- (b) 在蝴蝶谷內興建一段 0.5 公里長的雙程三線分隔行車道；
- (c) 在尖山下興建一段 2.1 公里長的雙程三線隧道(尖山隧道)；
- (d) 在沙田嶺山谷興建繳費廣場；
- (e) 在沙田嶺下興建 1 公里長的雙程三線隧道(沙田嶺隧道)；
- (f) 在大圍興建 0.6 公里長的雙程雙線隧道引路，並以連接路連接車公廟路(沙田嶺隧道引路及車公廟路連接路)；及
- (g) 相關的機電工程、紓減環境影響措施、渠務工程、環境美化及土力工程。

27. 工程計劃的主要建築工程將於 2003 年開始施工。並於 2007 年 4 月完成。於下文詳述的備置工程，將於 2001 年 12 月開始施工，2002 年 6 月完成。

28. 備置工程包括 10 個地基的建築工程，包括一段建議的車公廟路連接路的橋墩。這段連接路將跨過未來馬鞍山鐵路的軌道及車廠，以及現有的東鐵軌道。馬鞍山鐵路已開始施工。有關的地基及橋墩將需接近車廠大樓及火車軌道。由於馬鞍山鐵路的施工將涉及複雜的車軌改道及多個範疇的工程，九廣鐵路有限公司(九鐵)已指出興建有關的九號幹線地基及橋墩的唯一實際方法是將有關工程提前和馬鞍山鐵路工程同時興建。否則，在較後時間才進行有關的工程將會非常困難，或甚至不可行。這樣亦會對馬鞍山鐵路的施工及運作構成重大危險。附件三載有圖則顯示車公廟路連接路有關路段及馬鞍山鐵路之間的工程配合的困難情況。

29. 經與九鐵討論後，我們同意暫時將有關的地基／橋墩工程納入馬鞍山鐵路工程合約內，而確定進行有關的地基／橋墩工程的最後日期將為 2001 年。我們預計當道路計劃根據道路(工程、使用及補償)條例於本年 8 月獲授權進行後，在本年 10 月將 **694TH** 工程計劃的備置工程部份提升，以撥款進行備置工程。

而工程計劃的主要興建工程將會在 2003 年初才展開。因此，我們會在稍後時間才另行申請將工程計劃主要興建工程部份升級。

對財政的影響

30. 按付款當日價格計算，估計 694TH 號工程計劃的總費用為 92 億 7,100 萬元；而按付款當日價格計算，提升為甲級的備置工程的總費用為 3,110 萬元，分項數字如下：

	百萬元	
(a) 備置工程的建築費用	24.5	
(b) 九廣鐵路公司用以進行施工管理及工地監督的間接費用 <small>備註 1</small>	2.9	
(c) 應急費用	3.7	
總計	31.1	(按付款當日 價格計算 <small>備註 2</small>)

備註 1：間接費用估計佔建築費用的 12%。實際間接費用百分比將視乎與九鐵的協議而定。

備註 2：由於工程合約並不會受價格變動影響，故此不會在合約內訂有通脹準備金的規定。

公眾諮詢

31. 我們於 1998 年 3 月 27 日諮詢沙田臨時區議會；於 1999 年 7 月 8 日諮詢深水埗臨時區議會的環境事務委員會和葵青臨時區議會，並於 1999 年 7 月 29 日諮詢深水埗臨時區議會的交通及運輸委員會。

32. 沙田臨時區議會議員關注在施工及運作階段由噪音、塵埃及車輛廢氣對周圍環境可能造成的影響。議員亦建議應在沙田嶺旁的路段裝置密封式隔音罩，並禁止重型車輛使用該段九號幹線，以減少對附近居民造成的噪音滋擾。關於噪音問題，我們向議員保證會採用所有必須的紓減環境影響措施，如鋪設減音路面物料或豎設隔音屏障。此外，我們正考慮在沙田引路段設置密封式隔音罩。關於限制重型車輛使用幹線方面，我們解釋這可能迫使車輛使用大埔道，因而增加大埔道的噪音水

平。我們重申運輸署將密切監察九號幹線及大埔道的交通情況，如有需要，將實施適當的交通管理措施。關於空氣質素的問題，我們確定將為隧道設計有效的通風系統，以確保符合隧道內的空氣質素指標。臨時區議會普遍支持九號幹線工程計劃，不過要政府落實紓減環境影響措施。

33. 深水埗臨時區議會議員表達對若干環境及交通事宜的關注。我們對這些事宜的回應撮要如下：

- (a) 關於噪音影響方面—會裝置適當的隔音屏障及隔音罩；
- (b) 關於生態影響方面—移除樹木不會影響斜坡的穩定性，當局並會大規模種植樹木；
- (c) 關於隧道排放的車輛廢氣方面—廢氣將會抽出並排放到適當位置，因此對附近的居民造成非常少的影響；
- (d) 關於大埔道濾水廠的潛在危險問題—氯氣房將遷移，而氯氣貯存儀器的容積將由 1 000 公斤減少至 50 公斤，大幅度減少洩漏氯氣的危險及影響；及
- (e) 關於幹線的交通管制事宜—當局將設計一套全面的交通管理計劃，以確保在正常及緊急情況下可適當地導引交通。

深水埗臨時區議會會接納九號幹線計劃，並要求政府研究如何進一步減少工程計劃對四周居民及發展的影響。

34. 葵青臨時區議會議員主要就工程計劃對附近地區可能造成的噪音影響及清拆蝴蝶谷內的梅崗村事宜提問。關於噪音影響，議員希望當局實施更多紓減環境影響措施，我們解釋已評估道路工程計劃對所有噪音感應強的地方的影響，而實施的紓減環境影響措施將足以將噪音水平控制在現行標準水平之內。關於梅崗村的清拆事宜，我們解釋清拆工作將由地政總署及房屋署進行，當局會作出適當的安置及賠償安排。我們也提及將設計適當的交通管理計劃，以確保將施工期間的交通影響減至最少。臨時區議會大致上不反對該道路計劃。

35. 我們在 2000 年 7 月根據道路(工程、使用及補償)條例將這段九號幹線道路計劃刊憲。我們一共收到 68 個反對，截至目前為止，有 3 個反對已撤銷(兩個無條件地撤銷，一個有條件地撤銷)。有關反對是由偉民村、蝴蝶谷新村、郝德傑道及大圍區的居民提出。當局現正處理有關反對，我們會把道路計劃呈交行政長官會同行政會議考慮。

對環境的影響

36. 這項工程計劃屬《環境影響評估(環評)條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程計劃。作為勘測工作的一部分，我們委聘了顧問公司進行環評，以識別、預計及評估由工程計劃產生的潛在環境影響。環評確定噪音、空氣質素及生態影響為主要的關注問題。當局已建議一套處理這些影響的紓減環境影響措施，現列舉如下：

- (a) 會豎設介乎 3 至 5 米高的隔音屏障、半密封式隔音罩及密封式隔音罩，以保護幹線附近對噪音感應強的地方；
- (b) 在兩條隧道裝設全面的通風系統，以應付正常及緊急的運作情況。我們會特別在尖山隧道中段興建一座通風大樓，使車輛廢氣在適當位置而不會在敏感地區排放；
- (c) 將重植樹木以補償因工程計劃而須砍伐的樹木。重植樹木範圍至少與受影響範圍的大小一樣，當局亦會使用土生樹木品種來重建林地生境；及
- (d) 沿幹線進行環境美化工程及花卉樹木種植工程，特別在荔枝角高架路下及呈祥道，以改善四周的環境。

另外，我們將設立一套環境監測及審核計劃，以確保環評內的建議可適當地執行。我們亦須就工程計劃的施工及運作申領環境許可證。

37. 環境諮詢委員會於 1999 年 11 月 1 日在無條件情況下通過工程計劃的環評報告。環境保護署署長其後在 1999 年 11 月 5 日根據環評條例核准環評報告。

38. 關於建築和拆卸廢料方面，由於備置工程所需的挖掘工程很少，建築和拆卸廢物的處置、再用及循環再造將納入九鐵管理的馬鞍山鐵路工程合約下制訂的管理計劃內執行。

土地徵用

39. 由於這些工程範圍屬馬鞍山鐵路的施工範圍，因此無須就備置工程徵用土地。

兩項工程計劃的未來路向

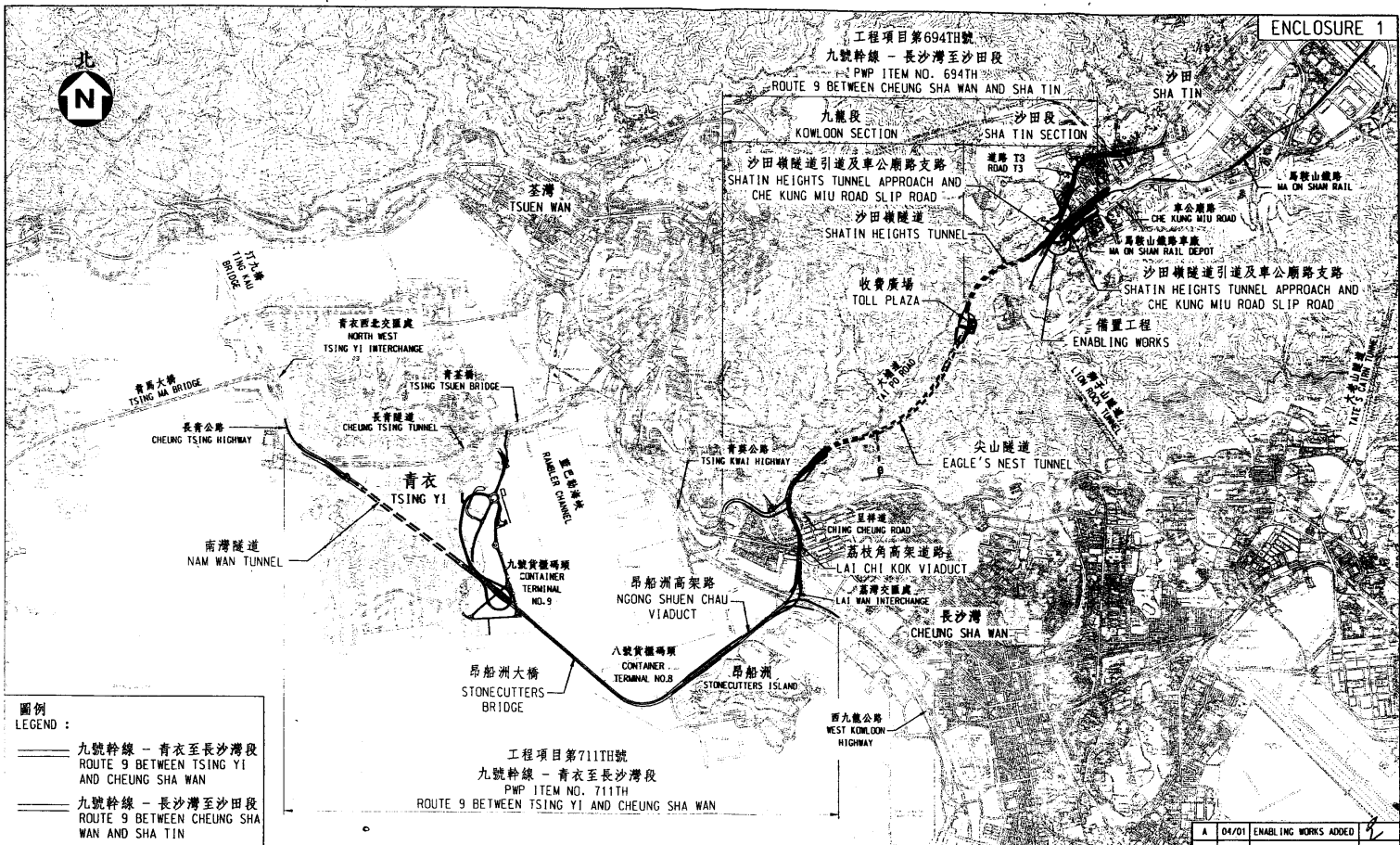
40. 我們將於 2001 年 5 月向財務委員會的工務小組委員會申請，批准將 **711TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，以便將於 2002 年 3 月展開九號幹線青衣至長沙灣段的第一期工程，即昂船洲高架路興建工程。我們亦將於 2001 年 10 月向財務委員會工務小組委員會申請，將 **694TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，以便於 2001 年 12 月展開九號幹線長沙灣至沙田段的備置工程，即車公廟路連接路的一部分地基及柱墩興建工程。

意見諮詢

41. 在我們獲工務小組委員會的批准前，請委員就這兩項工程計劃發表意見。

運輸局

二零零一年四月



圖例
LEGEND :

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

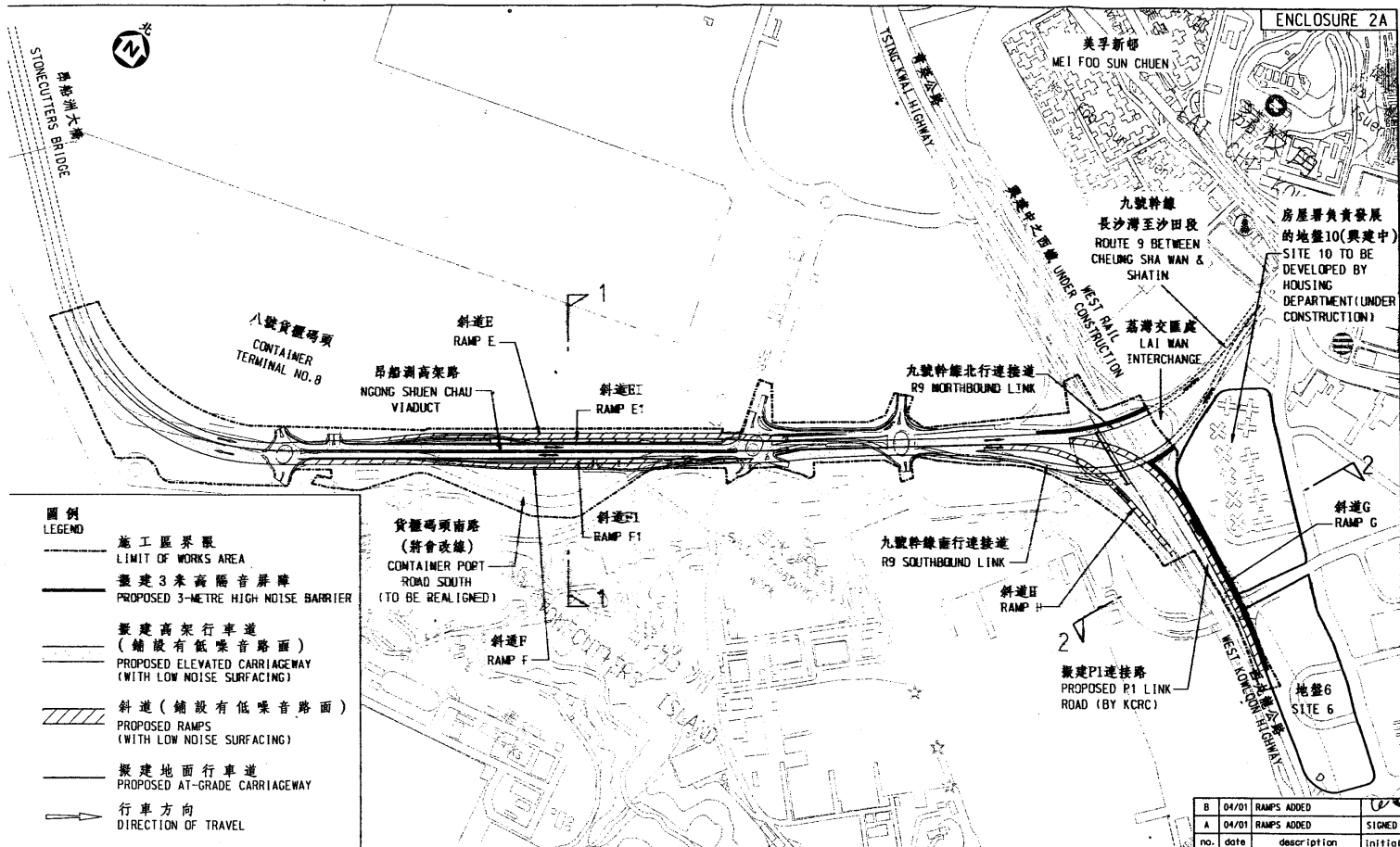
—— 九號幹線 - 長沙灣至沙田段
 ROUTE 9 BETWEEN CHEUNG SHA WAN AND SHA TIN

工程項目第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

drawing title 圖則名稱
 工程計劃項目第711TH號及第694TH號
 PWP ITEM NO. 711TH AND 694TH
 九號幹線 - 青衣至長沙灣段及長沙灣至沙田段
 ROUTE 9 - BETWEEN TSING YI AND CHEUNG SHA WAN & CHEUNG SHA WAN AND SHA TIN

designed	SIGNED	drawn	SIGNED
K. C. LAI	14/03/2001	H. Y. YIP	20/03/2001
checked	SIGNED	approved	SIGNED
K. C. LAI	20/03/2001	K. S. NG	20/03/2001
office	MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處		

A	04/01	ENABLING WORKS ADDED	
no.	date	description	initial
drawing no. 圖號 MW6711TH-SP0004A			scale 比例 不按比例 N.T.S.
COPYRIGHT RESERVED 版權所有 備存必竟			
HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署			路政署 HONG KONG



房屋署負責發展的地盤10(興建中)
SITE 10 TO BE DEVELOPED BY HOUSING DEPARTMENT (UNDER CONSTRUCTION)

地盤6
SITE 6

圖例
LEGEND

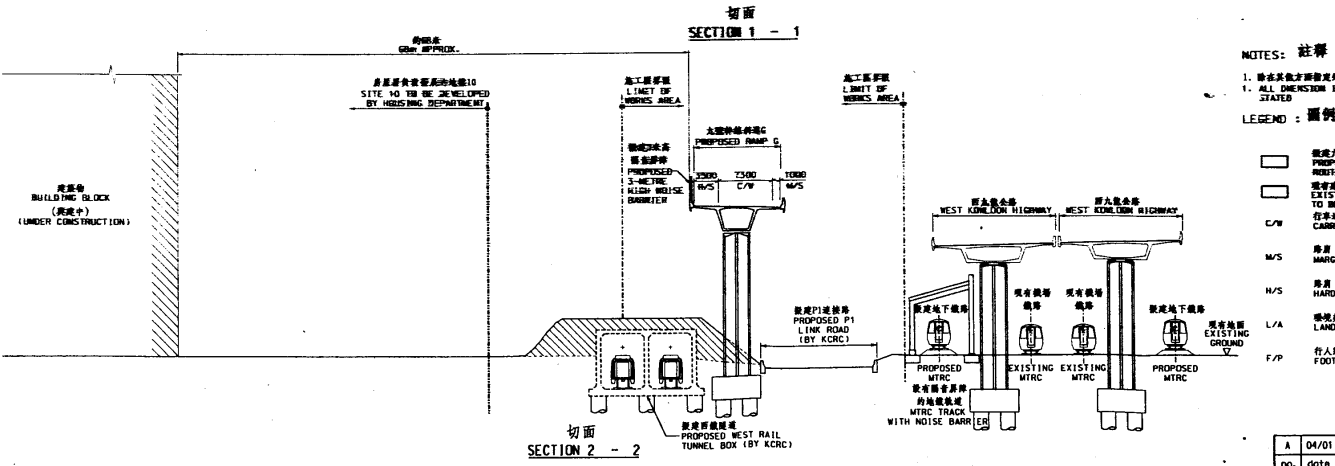
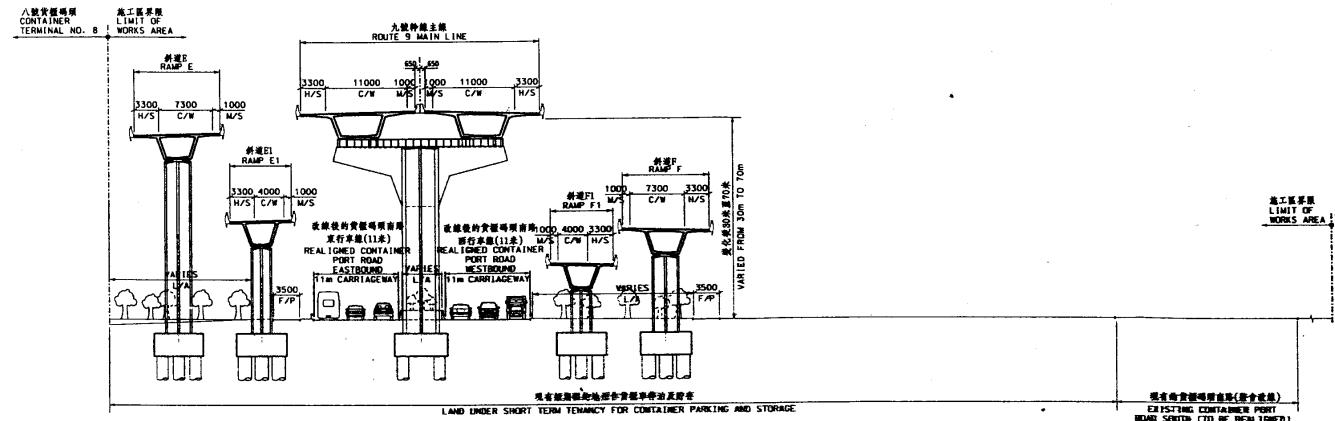
- 施工區界限
LIMIT OF WORKS AREA
- 擬建3米高隔音屏障
PROPOSED 3-METRE HIGH NOISE BARRIER
- 擬建高架行車道
(鋪設有低噪音路面)
PROPOSED ELEVATED CARRIAGEWAY
(WITH LOW NOISE SURFACING)
- 斜道 (鋪設有低噪音路面)
PROPOSED RAMP
(WITH LOW NOISE SURFACING)
- 擬建地面行車道
PROPOSED AT-GRADE CARRIAGEWAY
- 行車方向
DIRECTION OF TRAVEL

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	28/12/2001	drawn	H. Y. YIP	SIGNED	28/12/2001
checked	K. C. LAI	SIGNED	28/12/2001	approved	K. S. NG	SIGNED	28/12/2001
office MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處							

B	04/01	RAMPS ADDED	
A	04/01	RAMPS ADDED	SIGNED
no.	date	description	initial
drawing no. 圖號 MW6711TH-SP0005B			
scale 比例 1 : 7 500			
COPYRIGHT RESERVED 版權所有 請勿必究			
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG		路政署 HONG KONG	

Team\6711TH\m\6711th-sp0005b.dgn



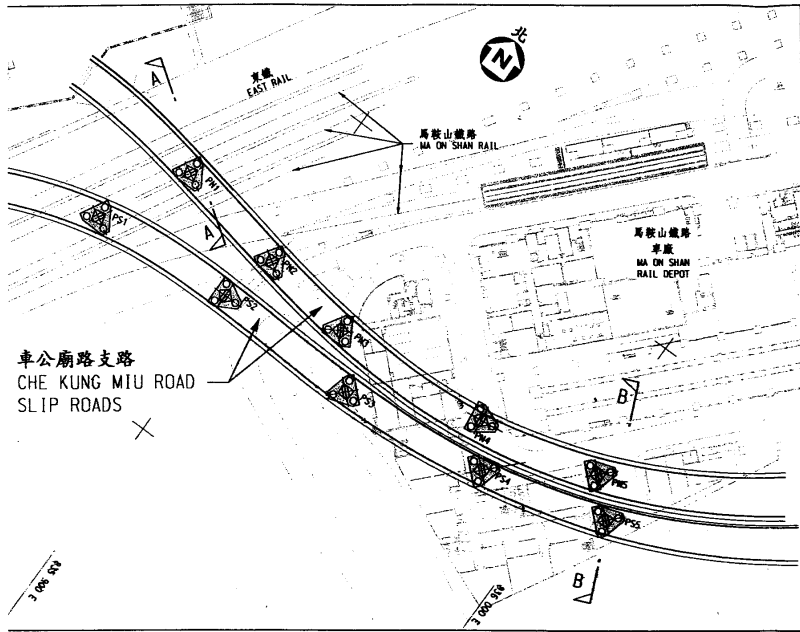
NOTES: 註釋
 1. 除另有註明外所有量度均以毫米為單位
 1. ALL DIMENSION IN mm UNLESS OTHERWISE STATED

- LEGEND: 圖例
- 擬定九號幹線橋樑 PROPOSED STRUCTURES UNDER ROUTE 9
 - 現存或由他人負責的橋樑或工程 EXISTING STRUCTURES/WORKS TO BE CARRIED OUT BY OTHERS
 - C/W 行車道 CARRIAGEWAY
 - M/S 邊界 MARGINAL STRIP
 - H/S 硬路肩 HARD SHOULDER
 - L/A 環境美化地區 LANDSCAPE AREA
 - F/P 行人路 FOOTPATH

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 (切面圖)
 NGONG SHUEN CHAU VIADUCT (SECTIONS)

A	04/01	TITLE AMENDED	
no.	date	description	initial
		drawing no. 圖號	scale 比例
		MW6711TH-SPO006A	1:500
COPYRIGHT RESERVED 版權所有 備申必究			
designed	SIGNED	drawn	SIGNED
K. C. LAI	28/3/2001	H. Y. YIP	28/3/2001
checked	SIGNED	approved	SIGNED
K. C. LAI	28/3/2001	K. S. NG	28/3/2001
office MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處			
		HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署 HONG KONG 香港	

Team1\6711TH\mw6711th-sp0006a.dgn



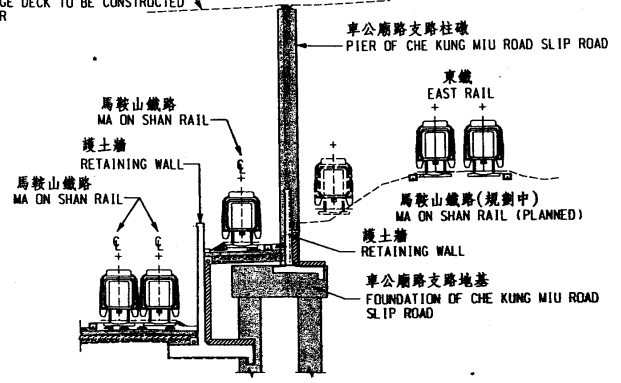
平面圖 PLAN
比例 SCALE 1 : 1000

圖例 LEGEND:

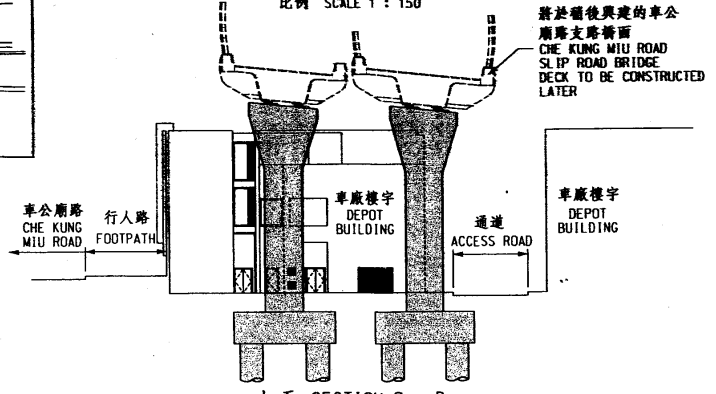
- 包括在備置工程內的地基及橋墩
PIERS AND FOUNDATIONS TO BE CONSTRUCTED UNDER ENABLING WORKS

將於稍後興建的車公廟路支路橋面
CHE KUNG MIU ROAD SLIP ROAD BRIDGE DECK TO BE CONSTRUCTED LATER

ENCLOSURE 3



切面 SECTION A - A
比例 SCALE 1 : 150



切面 SECTION B - B
比例 SCALE 1 : 150

drawing title 圖則名稱

工務計劃項目第694TH號 - 九號幹線長沙灣至沙田段
PWP ITEM NO. 694TH - ROUTE 9 BETWEEN CHEUNG SHA WAN AND SHA TIN
備置工程
ENABLING WORKS

\\Tcam1\6694th\drawing\mw6694lh\ap0004a.dgn

A	04/01	PIER NO.	AMENDED						
no.	date	description	initial						
designed	C. W. YUNG	SIGNED	2/4/2001	drawn	H. Y. YIP	SIGNED	2/4/2001	drawing no. 圖號	scale 比例
checked	C. W. YUNG	SIGNED	3/4/2001	approved	T. W. KONG	SIGNED	3/4/2001	NW6694TH-SP0004A	AS SHOWN 如圖示
office	MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處				COPYRIGHT RESERVED 版權所有 嚴禁仿效		HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署 HONG KONG 香港		