

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2001 年 11 月 28 日

總目 707－新市鎮及市區發展

九龍發展

土木工程－土地發展

332CL－西九龍填海計劃－主要工程(餘下部分)

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **332CL** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「西九龍填海計劃－餘下道路工程第 3 階段第 1 期」；按付款當日價格計算，估計費用為 2 億 2,340 萬元；以及
- (b) 把 **332CL** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

我們需要在荔灣交匯處築建 G 道路和 L 道路，以應付九號幹線青衣至沙田段在 2007 年通車後增加的交通量。此外，我們需要興建兩條行人天橋，以配合西九龍填海區深旺道沿路一帶的發展。

建議

2. 拓展署署長建議把 **332CL** 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 2 億 2,340 萬元，用以在西九龍填海區築建道路、興建行車橋和行人天橋，並進行相關的排水和環境美化工程。規劃地政局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

- 3. **332CL** 號工程計劃的範圍，包括在附件 1 的圖則所示的西九龍填海區築建道路、敷設排水渠、興建行人天橋和進行路旁環境美化工程。
4. 現建議提升為甲級工程計劃的部分項目如下—
- (a) 築建長 400 米、單程單線的 G 道路，連接西九龍公路南行線與荔灣交匯處以北一段荔寶路北行線；
 - (b) 興建兩條與 G 道路相關的行車橋；
 - (c) 築建長 450 米、單程雙線的 L 道路，連接荔灣交匯處以南一段荔寶路北行線與荔灣交匯處下面的連翔道南行線；
 - (d) 沿深旺道興建兩條行人天橋(編號 WK 29/1 和 WK 29/2)，並進行相關的工程；
 - (e) 就上文(a)至(d)項所述的擬建道路、行車橋和行人天橋進行相關的排水和環境美化工程；以及
 - (f) 就上述(a)至(e)項工程實施環境監測與審核計劃。
- 詳細繪示擬議工程的工地平面圖載於附件 2 至 4。

理由

築建 G 道路和 L 道路

- 5. 九號幹線是一條貫穿長沙灣、連通青衣與沙田的策略性公路。路政署署長計劃在 2003 年年底展開九號幹線長沙灣至沙田段的建築工程，以便工程在 2007 年年中完成。九號幹線的一條支路會把由沙田南行的車輛引往附件 2 劃上斜線並着上藍色的道路交界處。由於該交界

處與荔灣交匯處的「路段 A」相連接，這條九號幹線的支路所帶來的交通將會嚴重影響荔灣交匯處的車輛流通情況。為紓減九號幹線支路車輛對荔灣交匯處的交通造成的壓力，我們現建議築建 L 道路，使荔寶路北行的車輛可改行新道路往連翔道南行，而無須取道路段 A。在已築建和沒有築建 L 道路的情況下，荔灣交匯處在 2007 年和 2011 年繁忙時段的預測行車量／容車量比率¹比較如下—

	年份	
	2007	2011
沒有築建 L 道路	1.4	1.4
已築建 L 道路	0.9	1.0

擬建 L 道路的車輛會在附件 2 劃上斜線並着上綠色的「路段 B」部分，與西九龍公路支路南行的車輛相遇。因此，我們建議築建 G 道路和兩條相關的行車橋，把西九龍公路支路的車輛引往長沙灣。我們會在 2002 年 6 月展開 G 道路和 L 道路的建築工程，以期在 2004 年年初完成工程。

興建兩條行人天橋

6. 在深旺道與深盛路交界處興建 WK 29/1 號行人天橋，是為了配合交界處附近一帶的發展計劃。在深旺道以南有一個公共房屋發展項目，到 2004 年，便會有 15 760 人入住。在深旺道以北則會興建一些私人住宅物業、一所工業學院和一所新的小學，建築工程到 2002 年 8 月便會完成。

7. 在深旺道與海輝道交界處興建 WK 29/2 號行人天橋亦是為了配合交界處附近一帶的發展計劃，包括一個已婚警務人員宿舍和地鐵奧運站的擬議私人發展項目。按照計劃，這兩個發展項目會分別在 2002 年和 2006 年完成。

¹ 行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；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。

8. 我們估計，上述各個發展項目完成後，深旺道的交通量將會增加。行人使用擬建的行人天橋橫過馬路，會比現時在深旺道現有的地面過路處橫過馬路更為安全和舒適。當行人天橋建成啓用後，現有的地面行人過路處便會取消。

9. 在環境美化工程方面，我們會沿擬建道路闢設約 18 000 平方米的美化市容地帶。此外，我們會移植受工程計劃影響的全部 13 棵現有樹木，以及在路旁種植約 300 棵樹木，這些樹木會盡可能採用本地品種。我們會按情況所需，在新造的斜坡噴草和植樹，以保護斜坡。

10. 為提供輔助道路網絡，以及興建所需的行人天橋以配合附近一帶的發展，我們計劃在 2002 年 6 月展開這兩條行人天橋的建造工程，在 2004 年 12 月完成工程，以配合深旺道沿路的公共房屋發展計劃。

對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 2 億 2,340 萬元 (見下文第 12 段)，分項數字如下—

	百萬元
(a) 道路工程	21.7
(b) 行車橋	43.5
(c) 行人天橋(兩條)和相關工程	108.0
(d) 環境美化工程	5.0
(e) 環境監測與審核計劃	2.7
(f) 顧問費	20.9
(i) 施工階段	2.8
(ii) 駐工地人員方面的員工開支	18.1

		百萬元	
(g) 應急費用		<u>20.2</u>	
	小計	222.0	(按 2001 年 9 月 價格計算)
(h) 價格調整準備		<u>1.4</u>	
	總計	<u>223.4</u>	(按 付 款 當 日 價格計算)

由於內部人手不足，拓展署署長建議委聘顧問監管擬議工程。按人工
—— 作月數估計的顧問費分項數字載於附件 5。

12. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按 2001 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	40.0	0.99700	39.9
2003-2004	97.0	1.00398	97.4
2004-2005	70.0	1.01101	70.8
2005-2006	<u>15.0</u>	1.01808	<u>15.3</u>
	<u>222.0</u>		<u>223.4</u>

13. 我們按政府對 2002 至 2006 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。由於所涉工程的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，為工程招標。由於合約期超過 21 個月，故合約會訂定可調整價格的條文。

14. 我們估計這項工程計劃引致的每年經常開支為 220 萬元。

公眾諮詢

15. 我們在 2001 年 3 月 22 日，就擬議工程諮詢深水埗區議會交通委員會和油尖旺區議會交通運輸委員會。兩個委員會均支持進行擬議工程。

16. 我們在 2001 年 6 月 15 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布擬議工程，其後並沒有接獲反對書。運輸局局長在 2001 年 9 月 14 日批准進行擬議工程。

17. 我們在 2001 年 11 月提交一份有關這項工程計劃的資料文件予立法會規劃地政及工程事務委員會傳閱。

對環境的影響

18. 建議沿深旺道興建的兩條行人天橋，並不屬《環境影響評估條例》的指定工程項目，但建議的 G 道路和 L 道路建築工程則屬該條例附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和有關道路的通車申領環境許可證。2001 年 1 月，當局根據《環境影響評估條例》核准這項工程計劃的環境影響評估報告。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》和有關技術備忘錄所定準則的規限。我們會實施經核准的環境影響評估報告建議的措施，主要包括在工程合約訂定條文，規定承建商在施工期間實施污染控制措施，控制噪音、塵埃、工地流出的水，以及工程對水質的影響，以符合既定的標準和準則。此外，我們會在施工期間實施環境監測與審核計劃，另會委聘獨立的環境審核員，審核整項環境監測與審核計劃。我們會按照環境影響評估報告的建議，在有關道路通車後實施噪音監測計劃，以核實對道路通車後的噪音水平所作的預測是否準確。我們已把實施環境監測與審核計劃所需的 270 萬元費用計算在工程計劃預算費內。環境影響評估報告顯示，G 道路和 L 道路對附近易受污染影響地方的環境造成的影響，不會超出既定標準的規限。

19. 我們在設計有關道路的平水和平面設計時，曾研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們估計這項工程計劃會產生約 1 000 立方米建築和拆卸物料，其中約 800 立方米(佔 80%)會在這項工程計劃的工地再用，另 200 立方米(佔 20%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸廢料運往堆填區棄置理論上應收取費用，就這項工程計劃而言，所需費用

估計為 25,000 元(根據每立方米 125 元的單位價格²計算)。我們會規定承建商盡可能在這項工程計劃的工地或其他建築工地再用挖掘物料，作為填料，以盡量減少把公眾填料運往公眾填土設施卸置。

20. 我們會規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，以避免產生、減少、再用和循環再造建築和拆卸物料，這些措施包括撥出地方供分揀廢料。我們會規定承建商確保工地日常的運作符合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，我們會鼓勵承建商使用木材以外的物料搭建模板，以及使用可循環再造的物料進行臨時工程。此外，我們會採用運載記錄制度，以確保建築和拆卸廢料運往指定的堆填區。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

21. 擬議工程無須徵用土地。

背景資料

22. 我們在 1989 年 11 月把 **332CL** 號工程計劃提升為乙級。

23. 財務委員會在 1990 年 6 月批准把 **354CL** 號工程計劃「西九龍填海計劃－顧問費及地盤勘測」提升為甲級。這項工程計劃的預算費用為 2 億 5,000 萬元，用以支付西九龍填海計劃的顧問費和工地勘測費。自 1990 年 6 月以來，我們已先後 14 次把工程計劃的部分工程項目提升為甲級，以便沿西九龍海旁填取共 340 公頃土地，以供進行西九龍填海區發展計劃，並關設相關的輔助基礎設施。

² 有關單位價格已計及堆填區的關設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，關設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。理論上應收取的估計費用只供參考之用，這項工程計劃預算費並沒有計算這部分的費用。

24. 為加快進行施工計劃，我們已完成擬議工程的詳細設計和圖則，並會在 2002 年 1 月為招標文件定稿。如財務委員會批准撥款，我們會在 2002 年 2 月展開招標程序，以期在 2002 年 5 月完成招標工作。我們計劃在 2002 年 6 月展開建造工程，在 2004 年 12 月完成工程。

25. **332CL** 號工程計劃的餘下部分，主要包括沿深旺道興建三條行人天橋，以及在西九龍填海區築建區內幹路。我們會在 2003 年年底進行 **332CL** 號工程計劃的餘下工程，這些工程會在 2007 年年初或之前分階段完成。

26. 我們估計為進行這項工程計劃而開設的職位約有 155 個，包括 30 個專業／技術人員職位和 125 個工人職位，共需 4 465 個人工作月。

規劃地政局

2001 年 11 月

332CL－西九龍填海計劃－主要工程(餘下部分)

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) 施工階段的顧問費					
(i) 合約管理	專業人員	10.0	38	2.4	1.4
	技術人員	15.0	14	2.4	0.7
(ii) 擬備工程 完成後的 修訂圖則	專業人員	3.2	38	2.4	0.5
	技術人員	4.8	14	2.4	0.2
(b) 駐工地人員方 面的員工開支	專業人員	60.0	38	1.7	6.2
	技術人員	360.0	14	1.7	11.9
顧問的員工開支總額					20.9

註

1. 採用倍數 2.4 乘以總薪級平均薪點，以預計員工開支總額(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。(在 2001 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 60,395 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,510 元。)
2. 上述數字是根據拓展署署長擬定的預算計算得出。這項工程計劃的顧問工作已納入西九龍填海計劃的顧問合約內。