

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2006 年 12 月 19 日

## 總目 706－公路

運輸－行人天橋及行人隧道

**143TB**－葵福路迴旋處行人隧道系統改善工程

請各委員向財務委員會建議，把 **143TB** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 5,770 萬元，用以進行葵涌葵福路迴旋處行人隧道系統改善工程。

## 問題

葵福路迴旋處(下稱「迴旋處」)現有的行人隧道系統和地面過路處不足以應付行人流量。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **143TB** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 5,770 萬元，用以為上述迴旋處進行行人隧道系統改善工程。環境運輸及工務局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. **143TB** 號工程計劃的範圍如下－

(a) 建造一條長 50 米的有蓋行人管道；

- (b) 建造北段行人隧道，這是一條長 100 米、闊 6.5 米的行人隧道管道，並在葵芳地鐵站和葵青劇院合共設置兩個樓梯／升降機出口，以及在葵福路北段設置一個樓梯出口；
- (c) 建造兩條分別長 40 米、闊 4 米和長 50 米、闊 5 米的行人隧道管道，作為東段和南段行人隧道，並合共設置兩個樓梯／升降機出口；
- (d) 改建現有西段行人隧道長 30 米、闊 4 米的東面部分，以及翻新長 35 米、闊 4 米的西面部分；
- (e) 拆卸現有的北段行人隧道；
- (f) 建造一條長約 50 米、連接迴旋處與興寧路的單線不分隔車道；
- (g) 為葵仁路長約 110 米的路段重新定線；以及
- (h) 進行相關工程，包括道路、渠務、環境美化和水管改移工程；為行人路鋪設上蓋和重置一座現有泵房。

—— 擬議工程的平面圖和橫切面圖載於附件。

4. 我們已以內部資源大致完成工程計劃的詳細設計和投標圖則。我們計劃在 2007 年 3 月展開建造工程，在 2009 年 6 月完成工程。

## 理由

5. 葵涌區外圍主要為工業和住宅發展項目，而中心則有商業、住宅、教育等綜合發展項目。公共運輸交匯處<sup>1</sup>(下稱「交匯處」)亦坐落於市中心。上述迴旋處緊接交匯處的西南面，是連接葵涌市中心和外圍的主要樞紐。

---

<sup>1</sup> 公共運輸交匯處包括位於新葵芳花園及葵芳地鐵站下層的巴士／公共小巴／的士總站和興寧路旁邊的公共小巴總站。

## 行人隧道系統改善工程

6. 現有的行人隧道是位於迴旋處的唯一分層行人過路設施，共有兩段，把葵福路北段與貨櫃碼頭路連接起來。從迴旋處其他方向而來的行人都要經過現有橫跨兩條行車線的地面過路處，才可到達交匯處。

7. 隨着葵青劇院在 1999 年啓用，行人隧道和地面行人過路處的使用率明顯上升。據運輸署 2006 年 3 月調查所得，使用現有行人隧道和地面過路設施的行人眾多。在繁忙時間內每小時往來迴旋處的行人流量如下－

往來迴旋處的方向	每小時的行人流量
北	4 500
西	3 000
南	1 100
東	600

8. 目前，重型長身車輛經常使用迴旋處，佔該處交通量的 23%。重型長身車輛駛經迴旋處，阻礙行人的視線，加上車身在迴旋處出口轉彎時會擺動，以及這類車輛的車速相對較高，導致行人使用現有地面過路處橫過葵義路和葵福路兩條行車線時，非常困難。由 2001 年 1 月 1 日至今，該處共發生了 5 宗交通意外，導致 5 人受傷。

9. 為提高行人安全，我們有需要以行人隧道的方式，在迴旋處提供分層行人過路系統。為此，我們會建造一條新的北段行人隧道，並延伸至交匯處，然後拆卸現有的北段行人隧道。我們亦會加建兩段行人隧道，以取代現有在迴旋處附近的地面過路處，供東面和南面(即東段和南段行人隧道)的行人使用。我們會改建現有西段行人隧道的東面部分，並翻修餘下的西面部分，以配合現時的美觀標準。

10. 在行人隧道改善工程方面，我們會裝置 4 部升降機，方便殘疾人士出入。我們亦有需要重置泵房，用以排放地面逕流，以免行人隧道出現水浸情況。我們會在行人隧道管道內安裝足夠照明設施，並會在改善工程完成後，封閉迴旋處附近所有地面行人過路處。我們會在行人隧道一帶建造雕塑，廣植青翠草木，美化環境，增添生氣。

## 建造新道路及為葵仁路重新定線

11. 目前，由迴旋處前往交匯處的車輛，必須繞道而行，經葵義路、葵富路和葵仁路或興寧路，路程約 600 米。在葵義路和葵仁路兩個燈號控制過路處，以及在葵義路近葵富路的路段均出現車龍。此外，由於公共交通工具在葵芳地鐵站前面路旁上落客，引致車龍由交匯處伸延至葵義路，有礙途經該處的交通前進，以致這段長 600 米的路線的車輛交通明顯受阻。

12. 為改善上述路線的交通流通情況，我們建議建造一條新道路，直接把迴旋處與興寧路連接起來。我們有需要為葵仁路長 110 米的路段重新定線，以騰出足夠空間，建造上述新道路。

13. 我們會實施適當臨時交通管理計劃、措施和施工程序，以紓減施工階段工程對現有道路網的交通的影響。

## 對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的費用為 5,770 萬元(見下文第 15 段)，分項數字如下 –

	百萬元
(a) 行人隧道	40.5
(i) 土木工程	33.2
(ii) 機電工程	6.1
(iii) 泵房重置工程	1.2
(b) 道路及渠務、環境美化和水管改道工程	9.5
(c) 機電工程營運基金收費 <sup>2</sup>	1.1

<sup>2</sup> 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，包括為所有機電裝置進行設計工作，以及從維修保養和一般運作的角度，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。

		百萬元	
(d)	應急費用	5.2	
	小計	56.3	(按2006年9月 價格計算)
(e)	價格調整準備	1.4	
	總計	57.7	(按付款當日 價格計算)

15. 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2006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)
2007-2008	22.5	1.01250	22.8
2008-2009	25.4	1.02769	26.1
2009-2010	5.6	1.04310	5.8
2010-2011	2.8	1.05875	3.0
	<u>56.3</u>		<u>57.7</u>

16. 我們按政府對2007至2011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預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以總價合約為擬議工程招標，合約會訂明重新計算工程數量的項目。由於施工期會超過21個月，合約亦會訂定可調整價格的條文。

17. 我們估計工程計劃的每年經常開支為930,000元。

## 公眾諮詢

18. 我們在2002年4月26日諮詢葵青區議會轄下交通及運輸委員會(下稱「委員會」)。委員支持這項工程計劃。我們在2005年10月17日以傳閱資料文件的形式再次諮詢委員會。委員支持早日進行這項工程計劃。

19. 我們在 2006 年 2 月 24 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(下稱「條例」)的規定，在憲報公布擬議工程，其後接獲一份反對書。反對者認為市民對行人隧道擬議東段和南段的需求不大，並建議由迴旋處起把隧道延長約 300 米，通到荃灣路行車天橋下的休憩處，以便行人可安全地橫過葵豐街和貨櫃碼頭路的兩個路口。我們向反對者解釋，從交通角度而言，有關路口的現有過路處足以供行人安全使用；至於反對者提出延長行人隧道的建議，並沒有任何交通需求。我們亦向反對者解釋，擬議的東段和南段是行人隧道不可或缺的部分，用以取代迴旋處附近的現有地面過路處，可提高行人安全。此外，反對者亦關注行人隧道西段進行翻新工程期間的行人流量。我們已向反對者保證，我們會分階段在非繁忙時間進行擬議翻新工程(包括翻修牆壁和地磚)，以盡量減少對公眾造成的不便。雖然我們已作出上述解釋，但反對者沒有撤回反對書。

20. 經審議上述未獲解決的反對書後，行政長官會同行政會議在 2006 年 10 月 31 日根據條例的規定，批准進行這項工程計劃，批准進行工程的公告已在 2006 年 11 月 17 日刊憲。

21. 我們在 2006 年 11 月 24 日把這項工程計劃的資料文件提交立法會交通事務委員會傳閱。委員對這項工程計劃沒有異議。

## 對環境的影響

22. 這項工程計劃不屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目，而且不會對環境造成長遠影響。為控制工程對環境造成的短期影響，我們會在施工階段實施適當的緩解措施，包括在工地灑水、設置車輪清洗設施、遮蓋泥頭車上的物料、使用低噪音機器／設備；以及採用活動隔音屏障等。

23. 在策劃和設計階段，我們曾考慮採取措施，以盡量減少產生建築和拆卸(下稱「拆建」)物料。我們會翻新而不是拆卸現有西段行人隧道的西面部分。為減少運送到公眾填料接收設施<sup>3</sup>棄置的拆建物料，我們

---

<sup>3</sup> 公眾填料接收設施，已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。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公眾填料。

會要求承建商盡量在工地再用適用的挖掘所得物料和拆卸物料作填料用途。為進一步減少產生建築廢料，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的搭建物料，以及使用木材以外的物料搭建模板。

24. 此外，我們會要求承建商提交廢物管理計劃(下稱「管理計劃」)，供當局批核。管理計劃須載列適當的緩解措施，以盡量避免及減少產生搭建物料，並把物料再用和循環使用。我們會要求承建商確保工地日常運作與核准的管理計劃相符。我們會利用運載記錄制度，監管公眾填料和搭建廢料分別運到指定的公眾填料接收設施和堆填區作棄置的情況。我們會要求承建商把公眾填料與搭建廢料分開，以便運至適當的設施處置。我們並會記錄搭建物料的棄置、再用和循環使用情況，藉此進行監察。

25. 我們估計這項工程計劃會產生大約 24 900 公噸搭建物料。我們會在工地再用其中約 15 100 公噸(61%)，把另外約 8 600 公噸(34%)運到公眾填料接收設施，以及把約 1 200 公噸(5%)運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置搭建物料的費用，估計總額為 382,200 元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元<sup>4</sup>。)

26. 擬議工程或須移走 65 棵樹，包括砍伐 1 棵樹，以及移植 64 棵樹。須移走的樹木全非珍貴樹木<sup>5</sup>。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計會種植 99 棵樹、43 000 叢灌木和闢設 55 平方米草地。

---

<sup>4</sup> 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

<sup>5</sup> 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木，以及符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在高出地面 1.3 米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾 25 米。

## 土地徵用

27. 擬議工程無須徵用土地。

## 背景資料

28. 我們在 2004 年 10 月把 **143TB** 號工程計劃提升為乙級。

29. 我們在 2006 年 6 月委聘顧問進行建造工程交通影響評估研究。研究需費 152,000 元，而工程計劃詳細設計和地盤勘測工作需費 520,000 元，我們已在分目 **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」項目下撥款支付這些費用。顧問已分別在 2002 年 6 月和 2006 年 11 月完成地盤勘測工作和上述研究。

30. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 45 個(6 個專業／技術人員職位和 39 個工人職位)，共提供 1 050 個人工作月的就業機會。

-----

環境運輸及工務局  
2006 年 12 月





