

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2000 年 5 月 17 日

總目 706－公路

運輸－行人天橋及行人隧道

121TB－第二條畢打街行人天橋

請各委員向財務委員會建議，把 **121TB** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 6,500 萬元，用以在現有橫跨干諾道中的畢打街行人天橋旁，建造第二條行人天橋。

問題

現有的畢打街行人天橋可容納的行人流量，將不足以應付日後中環填海區的發展項目相繼完成後的行人需求。

建議

2. 路政署署長建議把 **121TB** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 6,500 萬元，用以在現有的畢打街行人天橋旁，建造第二條行人天橋。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 這項工程計劃的範圍如下－

- (a) 在現有的畢打街行人天橋旁，建造一條闊六米的有蓋行人天橋；

- (b) 拆卸環球大廈對開、現有畢打街行人天橋南端的兩部電動扶梯；
- (c) 重置上文(b)項所述的兩部電動扶梯，並在兩部電動扶梯之間建造階梯；
- (d) 在環球大廈對開的地方設置一部升降機；
- (e) 為供東行車輛掉頭駛往干諾道中西行線的支路重新定線；
- (f) 略為擴闊擬建行人天橋下面的一段畢打街，並進行相關的工程，把康樂廣場西面局部地方的路邊線往後移；以及
- (g) 進行相關的道路工程、渠務工程和環境美化工程。

有關的工地平面圖載於附件 1，以供委員參考。

理由

4. 現有的畢打街行人天橋橫跨干諾道中，連通沿干諾道中北面建造的中環高架行人道與畢打街，是一條主要的行人連接路。這條行人天橋每小時最多可容納的雙向人流為 18 000 人次，現時每小時約有 15 000 人次使用該行人天橋。在繁忙時間，行人天橋相當擁擠。

5. 隨着中環填海區第 I 期的發展項目¹相繼完成，行人流量會不斷增加，以致現有的行人天橋不能應付。我們預期在 2001 和 2011 年，行人流量最高時，每小時的人流會分別多達 16 000 人次和 23 000 人次。擬建的行人天橋闊六米，會提供額外的地方疏導行人，以應付預計的行人需求。為顧及弱能人士和長者的需要，我們會在擬建行人天橋南端設置一部升降機。

¹ 中環填海區第 I 期的發展項目包括機場鐵路香港站(下稱「機鐵香港站」)、酒店和商業辦公室。機鐵香港站第一期已在 2000 年 3 月完成，第二期的公共運輸交匯處會在 2002 年年底或之前建成。

6. 我們須拆卸現有行人天橋南端的兩部電動扶梯，以便建造新的行人天橋。我們會在第二條行人天橋旁，重置該兩部電動扶梯。另外，由於在早晚繁忙時間，行人天橋大部分的行人分別需要往上行和下行方向走，故我們會在兩部電動扶梯之間建造階梯。

7. 由於第二條行人天橋下面一段畢打街的闊度，不足以劃設五條指定行車線，故我們會在這項工程計劃下略為擴闊該路段的路面。我們也須進行相關工程，把康樂廣場西面局部地方的路邊線往後移，以方便車輛行駛。

對財政的影響

8. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 6,500 萬元(見下文第 9 段)，分項數字如下－

		百萬元	
(a)	行人天橋和階梯	40.8	
(b)	電動扶梯和升降機	5.8	
(c)	拆卸工程	1.1	
(d)	道路工程和渠務工程	1.8	
(e)	顧問費－	6.8	
	(i) 施工階段	1.0	
	(ii) 駐工地人員方面的 員工開支	5.8	
(f)	應急費用	4.9	
	小計	61.2	(按1999年12月 價格計算)
(g)	價格調整準備金	3.8	
	總計	65.0	(按付款當日 價格計算)

按人工作月數估計的顧問費分項數字載於附件 2。

9. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下一

年度	百萬元 (按 1999 年 12 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2000-2001	10.8	1.00000	10.8
2001-2002	27.6	1.04500	28.8
2002-2003	20.6	1.10770	22.8
2003-2004	2.2	1.17416	2.6
	<u>61.2</u>		<u>65.0</u>

10. 我們按政府對 2000 至 2004 年期間工資和建造價格趨勢所作的預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們已落實建築工料清單，並會以總價合約形式，為工程招標。由於合約期超過 21 個月，合約會訂定可調整價格的條文。

11. 我們估計每年的經常開支會增加 251,000 元。

公眾諮詢

12. 我們在 1995 年 9 月 7 日就建議的工程諮詢前中西區區議會交通及運輸委員會。該委員會的委員支持進行這項工程計劃。1999 年 6 月，我們向前中西區臨時區議會交通及運輸委員會匯報工程計劃的最新進展。

13. 我們在 1996 年 6 月 7 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布建議的工程，其後並沒有接獲反對書。運輸局局長在 1996 年 7 月 1 日批准進行建議的工程。其後，我們在 1999 年 7 月 2 日在憲報公布略為修訂²已刊憲的圖則和計劃，事後並沒有接獲反對書。運輸局局長在 1999 年 9 月 27 日批准擬議工程的修訂項目。

² 已刊憲的圖則和計劃略作修訂的項目包括修改上蓋的設計和施工範圍，把一幅土地納入設定永久地役權的土地範圍內，以及增訂暫時封閉道路的規定。

對環境的影響

14. 我們在 1995 年 2 月完成工程計劃的初步環境檢討。檢討所得的結論是，工程計劃所造成的影響，不會超出既定準則的規限。環境保護署署長審核檢討結果後，同意無須進行環境影響評估。至於短期影響，我們會在施工期間實施工程合約訂定的適當紓減環境影響措施，以控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾。

15. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾研究如何減少建築和拆卸物料的數量。我們已把為配合擬議工程而須在現有高架行人道進行的拆卸工程的範圍減至最小，務求減少建築和拆卸物料的數量。我們估計會有約 10 立方米建築和拆卸廢料運往堆填區棄置，另會有 600 立方米公眾填料運往其他建築工地，作為填料。我們會在合約訂定條文，規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交工程師審批。我們會規定工程師須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。我們會規定承建商把公眾填料與建築和拆卸廢料分開，然後運往適當的地方處置。至於建築和拆卸物料，則在工地分類，以便再用／循環再造。這樣便可減少廢料的數量。我們並會規定承建商在這項工程計劃的工地或其他工地再用挖掘工程挖出的物料，以免把公眾填料運往公眾填土設施卸置。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，使用鋼材而棄用木材。此外，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

16. 擬議工程無須徵用土地。

背景資料

17. 我們在 1995 年 9 月把 **121TB** 號工程計劃列為乙級。

18. 由於擬議工程的施工位置接近地下鐵路公司(下稱「地鐵公司」)中區行人隧道工程計劃的範圍，我們原擬委託地鐵公司進行擬議工程的設計工作和建造工程，以盡量減少工程在配合上的問題。1995 年 9 月，我們委託地鐵公司進行擬議工程的詳細勘測和設計工作，

所需的 313 萬元費用已在分目 **6008TX** 「公路工程計劃的顧問設計費及雜費和大規模內部勘測工作」項下撥款支付。地鐵公司在 1996 年 12 月大致上制定擬議工程的詳細設計和施工圖則。可是，政府與地鐵公司未能就工程計劃的預算建造費用達成協議。結果，我們終止與地鐵公司的磋商，並重新安排這項工程計劃的施工日期。這項工程計劃會在中區行人隧道工程計劃完成後展開。

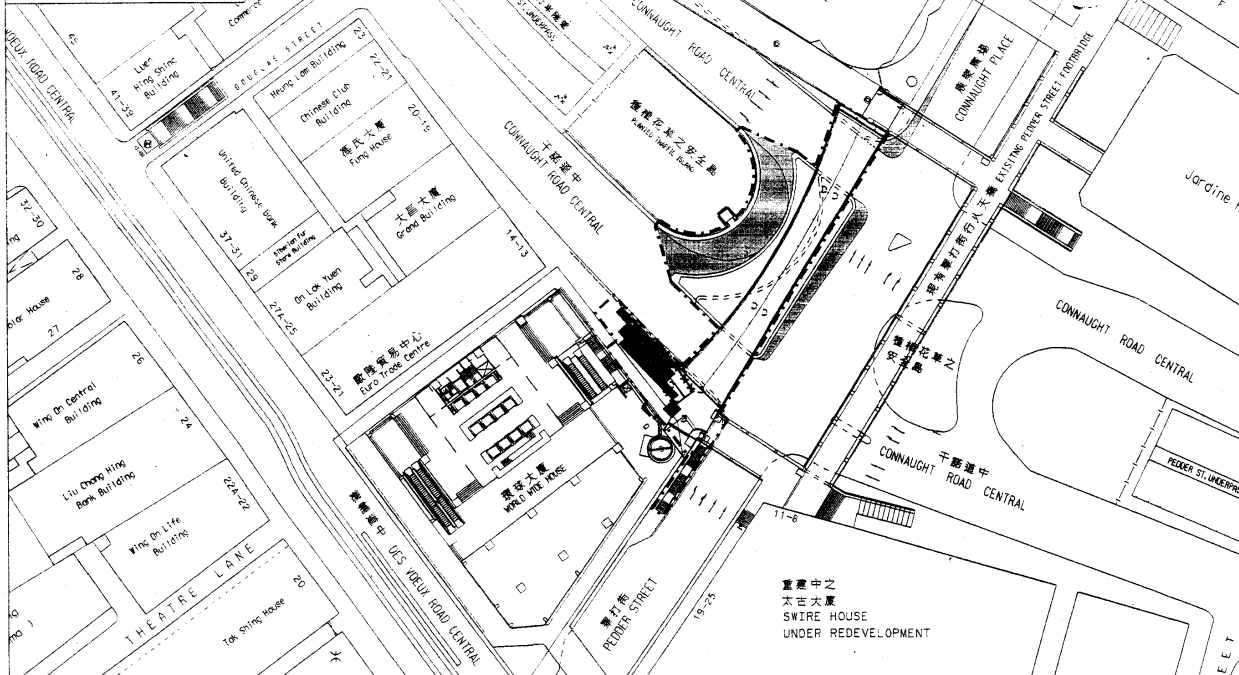
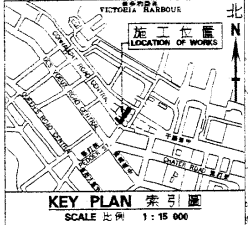
19. 1999 年 10 月，我們委聘顧問因應現時的工地情況和有關維修保養當局提出的最新規定，檢討在 1996 年 12 月制定的設計。有關的 118 萬元費用已在分目 **6100TX** 「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。

20. 我們已完成檢討設計的工作，並準備招標。我們計劃在 2000 年 9 月展開建造工程，在 2002 年 12 月完成工程。

21. 我們估計在這項工程計劃施工期間開設的職位約有 55 個，包括 10 個專業／技術人員職位和 45 個工人職位。

運輸局

2000 年 5 月

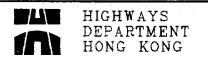
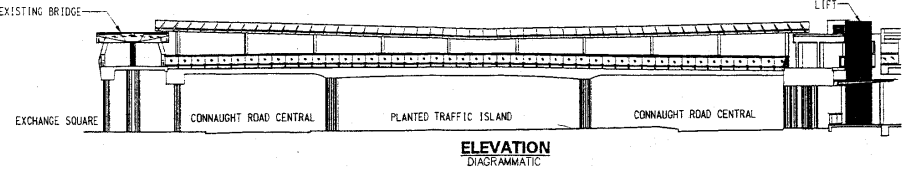
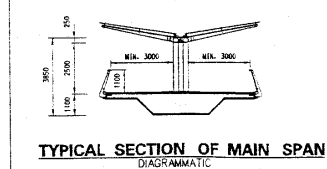


NOTES
All levels are in metre above P.D.H.K.

LEGEND : 圖例

- 施工地區界限
LIMIT OF WORKS AREA
- 擬擴闊之行車道
PROPOSED WIDENING OF CARRIAGEWAY
- 擬裝之自動梯及樓梯
PROPOSED ESCALATORS AND STAIRCASE
- 擬裝之行人天橋
PROPOSED FOOTBRIDGE
- 擬裝之傷殘人士升降機
PROPOSED DISABLED LIFT
- 擬重新定線之連繫路
PROPOSED RE-ALIGNED SLIP ROAD
- 擬拆卸之原有自動梯
EXISTING ESCALATORS TO BE DEMOLISHED

no.	date	description	initials
REVISION			
drawn		Szeung S.E. LEE (RA)	03/2000
checked		ROGER WONG (ENGINEER)	03/2000
approved		S.E. CHENG Senior Engineer / Capital Works	03/2000 Date
contract no.			
file no. HHCW 121TB			
project no. B 121TB			
contract			
drawing title DUPLICATION OF PEDDER STREET FOOTBRIDGE 畢打街行人天橋複線工程			
drawing no. HH 8722		scale 1:750 OR AS SHOWN	
office HIGHWAYS / HONG KONG REGION			



121TB—第二條畢打街行人天橋

估計顧問費的分項數字(按 1999 年 12 月價格計算)

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)	合約管理	專業人員	6	38	2.4	0.8
		技術人員	3	16	2.4	0.2
(b)	由顧問委聘的駐 工地人員進行工 地監督工作	專業人員	18	38	1.7	1.8
		技術人員	112	16	1.7	4.0
顧問的員工開支總額					6.8	

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。(在 1999 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 57,525 元，總薪級第 16 點的月薪為 21,010 元。)如工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.7。
2. 施工階段的顧問費包括一筆總價費用中暫定的合約管理費用，以及管理有關職級的駐工地人員按月計算的費用。這些費用已包括在經選定的顧問在 CE62/97 號合約「第二條畢打街行人天橋及弱能人士升降機工程的檢討、招標及施工」所報的費用內。待 121TB 號工程計劃獲准提升為甲級後，便可提交政府審批通過。