

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2005 年 5 月 11 日

總目 707－新市鎮及市區發展

新界東部發展

運輸－行人天橋及行人隧道

94TB－沙田新市鎮第 2 期－沙田獅子橋行人及單車隧道

請各委員向財務委員會建議，把 **94TB** 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 4,840 萬元，用以在沙田獅子橋建造兩條行人和單車隧道。

問題

沙田獅子橋現時並無設施供行人或騎單車者橫過獅子山隧道公路。

建議

2. 土木工程拓展署署長建議把 **94TB** 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 4,840 萬元，用以在沙田獅子橋建造兩條行人和單車隧道。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. **94TB** 號工程計劃的範圍如下一

- (a) 在沙田獅子橋建造兩條分別長約 40 米的行人和單車隧道，其中一條位於城門河以北毗連香港文化博物館(北面隧道)，另一條則位於城門河以南毗連馬鞍山鐵路車公廟站(南面隧道)；
- (b) 把一條長約 650 米沿城門河連通香港文化博物館與文禮閣的現有行人路改建為行人徑和單車徑；以及
- (c) 進行與上文(a)及(b)項所述工程相關的渠務、斜坡、擋土牆和環境美化工程。

—— 擬議工程的工地平面圖載於附件 1。

4. 我們計劃在 2005 年 10 月展開建造工程，在 2008 年 1 月完成工程。

理由

5. 城門河兩岸的海濱長廊和單車徑系統一向深受區內居民和遊人歡迎。可是，現有的獅子山隧道公路橫跨城門河，把兩岸的海濱長廊和單車徑系統分開。行人或騎單車者行至獅子山隧道公路，如要沿岸繼續行程，必須沿該公路到沙田正街或車公廟路，取道現有的行人隧道，方可橫過該路。然而，現時許多行人和騎單車者寧可直接亂過獅子山隧道公路。另一方面，沙田正街和車公廟路現有的隧道只為行人而設，因此經常出現行人與單車爭路的情況。計劃在大圍進行的房屋發展項目完成後，區內人口會增加 50 000，預計屆時海濱長廊和單車徑的使用率會隨之大增。如目前的情況維持不變，獅子山隧道公路行人亂過馬路，以及行人與單車爭路的情況將會惡化。

6. 香港文化博物館是熱門旅遊點。獅子山隧道公路與沙田正街交界處現有闊 3.5 米的行人和單車隧道，不足以應付行人和單車的流量；每逢星期日和公眾假期，問題特別嚴重。擬建的北面隧道會連接香港文化博物館與沙田中央公園，有助減少現有隧道的行人和單車流量。

7. 隨着馬鞍山鐵路通車和車公廟站啓用，行人和單車流量不斷增加，車公廟路現有闊 3.5 米的行人隧道已不敷應用。擬建的南面隧道可方便市民前往車公廟站。

8. 為進一步改善沙田的行人徑和單車徑網絡，我們會把擬建的北面隧道與文禮閣之間一條現有長 650 米的行人路改建為獨立的行人徑和單車徑。

對財政的影響

9. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 4,840 萬元（見下文第 10 段），分項數字如下－

	百萬元	
(a) 建造兩條行人和單車隧道		19.4
(i) 北面隧道	12.0	
(ii) 南面隧道	7.4	
(b) 重建一條現有行人路		3.0
(c) 相關的渠務、斜坡、護土牆 和環境美化工程		16.1
(d) 紓減環境影響措施		0.4
(e) 顧問費		5.1
(i) 施工階段	0.6	
(ii) 駐工地人員的員工開支	4.5	
(f) 應急費用		4.2
	小計	48.2 (按 2004 年 9 月 價格計算)
(g) 價格調整準備		0.2
	總計	48.4 (按付款當日 價格計算)

由於內部人手不足，我們建議委聘顧問監管建議的工程。按人工作月數估計的顧問費載於附件 2。

10. 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 2004 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)
2005-2006	6.0	1.00450	6.0
2006-2007	22.5	1.00576	22.6
2007-2008	14.5	1.00576	14.6
2008-2009	5.2	1.00576	5.2
	<u>48.2</u>		<u>48.4</u>

11. 我們按政府對 2005 至 2009 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，為建議的工程招標。由於合約期超過 21 個月，合約會訂定可調整價格的條文。

12. 我們估計這項工程計劃引致的每年經常開支約為 270,000 元。

公眾諮詢

13. 我們在 2002 年 3 月 5 日就擬議工程諮詢沙田區議會交通及運輸委員會，委員會對有關工程並無異議。我們在 2005 年 1 月 6 日再次就擬議工程最新的施工時間表諮詢委員會，委員支持這項工程計劃，並建議我們重新訂定通往北面隧道斜路的路線。我們已採納委員會的意見。至於委員會另外關注到擬建隧道的清潔問題，我們亦已承諾選用一款容易清洗的地磚。

14. 我們在 2002 年 6 月 28 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(下稱「條例」)的規定，在憲報公布擬議道路工程，其後並沒有接獲反對書。2002 年 9 月 27 日，當時的環境運輸及工務局常任秘書長根據條例轉授的權力，批准進行擬議道路工程，批准進行工程的公告已在 2002 年 10 月 4 日刊憲。

15. 我們在 2005 年 4 月 22 日立法會交通事務委員會會議上提交一份資料文件予委員傳閱，委員並無提出意見。

對環境的影響

16. 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，我們會在施工期間實施適當的紓減環境影響措施，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。估計實施上述措施所需的費用為 400,000 元。我們已把這筆費用計算在工程計劃預算費內。

17. 在這項工程計劃的策劃和設計階段，我們已充分顧及須要盡量減少建築和拆卸物料數量的問題。我們估計，這項工程計劃會產生約 34 900 立方米建築和拆卸物料，其中約 12 400 立方米(佔 36%)會在這項工程計劃的工地再用，20 000 立方米(佔 57%)會運往公眾填土區¹作填料之用，另約 2 500 立方米(佔 7%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸物料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 312,500 元(根據每立方米 125 元的單位價格²計算)。

18. 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。我們會確保工地日常的運作符合經核准廢物管理計劃書的規定。為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。我們會採用運載記錄制度，以確保公眾填土與建築和拆卸物料廢料分別運往指定的公眾填土設施和堆填區。我們會規定承建商把公眾填土與建築和拆卸物料廢料分開，然後運往適當的地方處置。我們會記錄這些物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察。

¹ 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，必須領有土木工程拓展署署長簽發的牌照。

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。

土地徵用

19. 擬議工程無須徵用和清理土地。

背景資料

20. 我們在 2000 年把這項工程計劃提升為乙級，其後在 2002 年把工程計劃降為丙級，及至 2004 年再把工程計劃提升為乙級。

21. 我們在 2001 年 12 月委聘顧問為擬議工程進行工地勘測並制定詳細設計。所需的 280 萬元已在整體撥款分目 **7100CX**「為工務計劃丁級工程項目進行新市鎮及市區工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。顧問已制定詳細設計和圖則。我們計劃在 2005 年 10 月展開建造工程，在 2008 年 1 月完成工程。

22. 擬議工程涉及移走 109 棵樹，包括砍伐 41 棵樹，把 68 棵樹移植到別處。須移走的樹木全非珍貴樹木³。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計會種植 326 棵樹、16 049 叢灌木和關設 2 640 平方米草地。

23. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 55 個(44 個工人職位和另外 11 個專業／技術人員職位)，共需 1 025 個人工作月。

環境運輸及工務局
2005 年 5 月

³ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或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；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木；或
- (e) 樹幹直徑逾一米的樹木(在高出地面一米的水平量度)。



位置圖
LOCATION PLAN

比例
SCALE 1 : 50 000

圖例:
LEGEND :

- 工地邊界
SITE BOUNDARY
- 擬建的行人路
PROPOSED FOOTPATH
- 擬建的單車徑
PROPOSED CYCLETRACK
- 擬建的綠化地帶
PROPOSED LANDSCAPING AREAS
- 擬建的斜坡
PROPOSED SLOPE

二〇〇五年至二〇〇六年度工務小組委員會文件 P.W.S.C. SUBMISSION 2005-2006					工務計劃編號 PWP ITEM No. 094TB	
圖則名稱 Drawing Title 工務計劃第94TB號 - 沙田新市鎮第2階段 獅子橋行人及單車隧道 - 工地平面圖 PWP ITEM No. 94TB - SHA TIN NEW TOWN, STAGE 2 PEDESTRIAN AND CYCLE SUBWAYS AT LION BRIDGE - SITE PLAN	繪圖 DRAWN W. K. LEUNG	簽署 SIGNED	日期 DATE 19.04.2005	比例 SCALE 1 : 2500	辦事處 OFFICE 新界東拓展處 NEW TERRITORIES EAST DEVELOPMENT OFFICE	
	核對 CHECKED S. C. CHAN	簽署 SIGNED	日期 DATE 19.04.2005			
	校核 CORROBORATED W. T. YEUNG	簽署 SIGNED	日期 DATE 19.04.2005			
圖則編號 Drawing No. ST2044				 土木工程拓展署 CIVIL ENGINEERING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT		

94TB – 沙田新市鎮第 2 期 – 沙田獅子橋行人及單車隧道

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 ^(註1)	估計費用 百萬元
(a) 施工階段的顧問 費 ^(註2)					
(i) 合約管理	專業人員	—	—	—	0.3
	技術人員				0.1
(ii) 擬備工程完 成後的修訂 圖則	專業人員	—	—	—	0.1
	技術人員				0.1
(b) 駐工地人員方面 的員工開支 ^(註3)	專業人員	24	38	1.6	2.1
	技術人員	83	14	1.6	2.4
				總計	5.1

註

- (1) 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以預計由顧問提供駐工地人員方面的開支。(在 2005 年 1 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 54,255 元，總薪級第 14 點的月薪為 18,010 元。)
- (2) 顧問在施工階段的員工開支(包括合約管理和擬備工程完成後的修訂圖則)，是根據沙田新市鎮發展計劃第 2 期工程現有的顧問合約計算得出。待財務委員會批准把 94TB 號工程計劃提升為甲級後，施工階段的顧問工作才會展開。
- (3) 我們須待建造工程完成後，才能知道實際的人工作月數和實際所需的開支。