

## 資料文件

### 立法會交通事務委員會

#### 159TB — 重建位於龍翔道近新光中心的行人天橋 及延長龍翔道巴士停車處

#### 目的

本文件載述我們的建議，把**159TB**—重建位於龍翔道近新光中心的行人天橋及延長龍翔道巴士停車處提升為甲級，以便重建位於龍翔道近新光中心的行人天橋，以及延長毗連的兩個位於龍翔道的巴士停車處。

#### 工程計劃的範圍和性質

##### 2. **159TB**號工程計劃的範圍包括：

- (a) 拆除橫跨龍翔道近新光中心的現有行人天橋；
- (b) 在上文2(a)項所述現有行人天橋附近興建一條長約40米、淨闊度約4米，設有樓梯及4部升降機的有蓋行人天橋；
- (c) 延長龍翔道兩個現有巴士停車處；以及
- (d) 進行相關的道路、渠務、環境美化和機電工程。

顯示擬建行人天橋位置的平面圖載於附件。

3. 我們已大致完成擬建行人天橋的詳細設計。我們計劃在二零零九年十二月開始建造工程，以期在二零一一年十二月完工。

## 理由

4. 橫跨龍翔道近新光中心的現有行人天橋於一九七五年啓用，是往來慈雲山一帶及黃大仙上、下邨的主要行人通道，早上繁忙時間的人流達每小時約2 100人次。此外，該行人天橋是前往黃大仙祠的主要通道，而每逢宗教節慶該祠都會擠滿訪客。在附近新住宅發展項目於二零零九至二零一一年相繼落成後，預計行人天橋的人流將會增加。不過，由於該行人天橋並無上蓋，對使用的行人構成不便，天氣惡劣時尤其明顯。由於該行人天橋日漸老化，而結構設計又沒有剩餘承載力應付加裝上蓋和升降機等改善工程，因此需要重建。

5. 現時共有23條專營巴士路線行經龍翔道。輪候駛入位於上文2(a)項所述現有行人天橋下道路兩側的巴士停車處的巴士車龍經常出現。我們建議延長東行方向的巴士停車處12米至52米，及延長西行方向的巴士停車處16米至61米，令東行及西行方向的巴士停車處可分別同時容納3輛及4輛巴士。

## 對財政的影響

6. 按付款當日價格計算，估計工程計劃的費用為8,330萬元，分項數字如下：

百萬元

(a) 拆除現有行人天橋	1.9
(b) 行人天橋	63.8
(i) 土木工程	57.3

百萬元

(ii) 機電工程	6.5
(c) 道路、渠務和環境美化工程	5.2
(d) 機電工程營運基金 <sup>1</sup>	1.0
(e) 應急費用	<u>6.2</u>
	小計 <u>78.1</u> (按二零零八年 九月價格計算)
(f) 價格調整準備	<u>5.2</u>
	總計 <u>83.3</u> (按付款當日價格計算)

7. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有110個(15個專業／技術人員職位和95個工人職位)，合共提供約1 650個人工作月的就業機會。

### 公眾諮詢

8. 我們於二零零七年九月六日諮詢黃大仙區議會屬下交通及運輸事務委員會，委員支持實施這項工程計劃。我們在二零零八年四至五月期間進行了地區諮詢，並無接獲反對意見。

9. 我們於二零零八年四月十五日、八月十九日及十月二十一日就行人天橋的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築

<sup>1</sup> 機電工程營運基金於一九九六年八月一日根據《營運基金條例》設立，就機電工程署向政府部門提供的機電裝置的設計和技術顧問服務收取費用。基金為是項工程計劃提供的服務，包括設計所有機電裝置，以及從維修保養和一般運作的角度，就各項機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

物外觀諮詢委員會<sup>2</sup>；委員會接納擬議的設計。

10. 二零零八年十一月二十八日，我們根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)在憲報公布擬議工程，其後並沒有接獲反對書。二零零九年二月二十日，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)根據該條例授權進行擬議工程。授權公告在二零零九年二月二十七日刊憲。

## 臨時交通安排

11. 為展開建造工程，我們須實施包括封閉行車線在內的臨時交通安排。為盡量減少工程對交通造成的不良影響，就必須封閉行車線的工程，我們會盡可能安排在晚間或非繁忙時段進行。擬建行人天橋啓用前，現有行人天橋會維持開放。路政署、警務處、運輸署及其他相關政府部門的代表會組成交通管理聯絡小組，負責評估各項臨時交通安排。在實施主要臨時交通安排前，我們會徵詢黃大仙區議會的意見。

## 對環境的影響

12. 工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第499章)下的指定工程項目，亦不會對環境造成長遠的不良影響。我們會在施工期間，實施環境保護署署長公布的標準污染控制措施。

13. 我們會實施適當的紓減措施，以便在施工期間控制環境所受的短期影響，並已把實施這些措施所需的費用納入工程計劃的預算。該等措施包括經常清洗工地、使用靜音機器、在各施工地點安裝臨時隔音屏等。

---

<sup>2</sup> 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公路系統有關的構築物的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、一個學術機構、建築署、路政署、房屋署及土木工程拓展署的代表。

14. 我們在工程計劃的策劃和詳細設計階段已考慮過可以盡量減少產生建築廢物的措施。在設計行人天橋時，我們已盡量減少樓梯的支柱數目，並縮減樁帽的尺寸，以減少挖掘工程所產生的建築廢物數量。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如把挖掘及拆卸所得的物料用作填料)，以減少在公眾填料接收設施<sup>3</sup>棄置惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

15. 此外，我們會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，以供批核。計劃須載列適當的紓減措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把物料再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與核准的計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

16. 我們估計工程計劃合共會產生約7 300公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約1 100公噸(15.1%)惰性建築廢物，另外把約6 100公噸(83.6%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施，以供日後再用。此外，我們會把約100公噸(1.3%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為177,200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；運送到堆填區的物料，每公噸收費125元<sup>4</sup>)。

---

<sup>3</sup> 公眾填料接收設施在《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給牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

<sup>4</sup> 上述估計金額，已計及闢設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。這個數字不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，闢設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

## 土地徵用

17. 擬議工程無須徵用土地。

## 樹木建議

18. 進行擬議工程需要移走49棵樹，包括砍伐6棵樹，以及把43棵樹移植到工地範圍以外地點。需要移走的樹木全非珍貴樹木<sup>5</sup>。我們會把植樹建議納入工程計劃，估計會種植約13棵樹和4 700叢灌木，種植範圍合共約840平方米。

## 未來路向

19. 我們擬於二零零九年十月及十一月分別向立法會工務小組委員會及財務委員會提出撥款申請，把**159TB**號工程計劃提升為甲級。如獲批准，我們計劃在二零零九年十二月開展工程，以期在二零一一年十二月完成。

## 徵詢意見

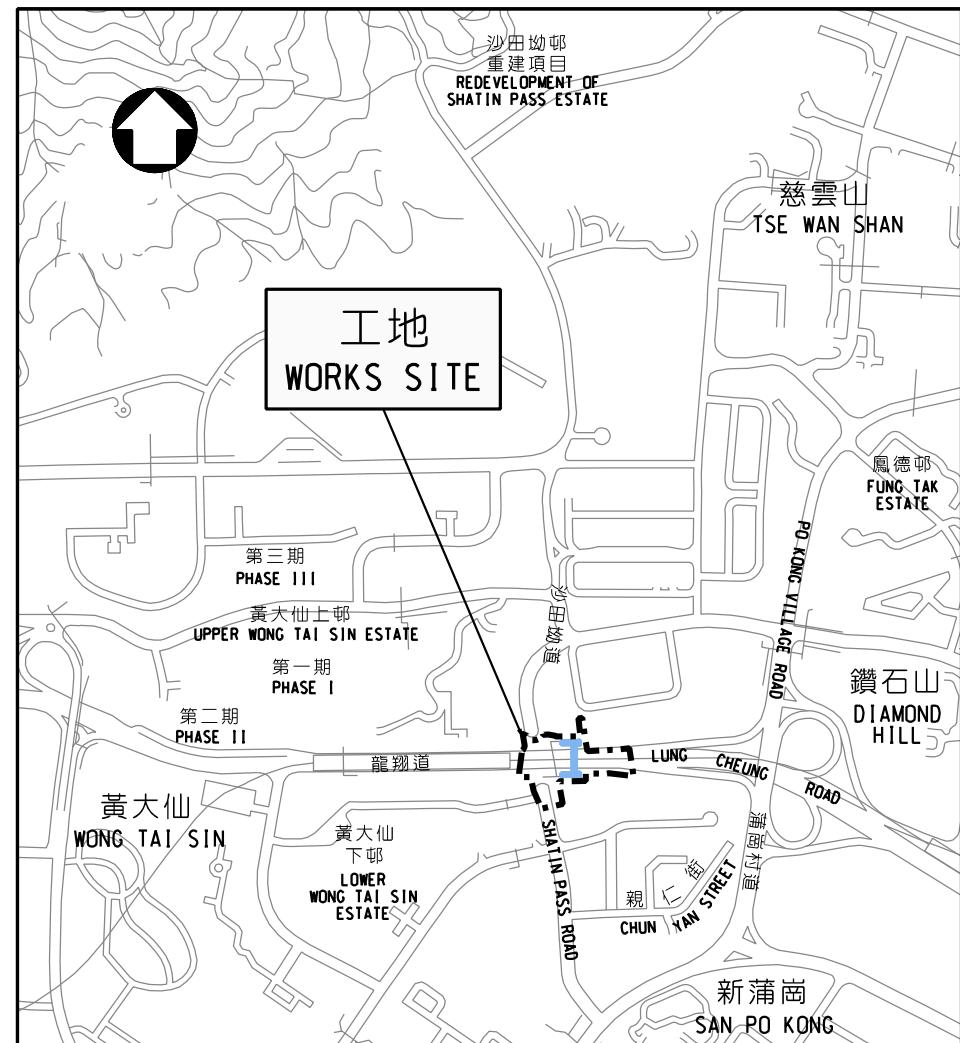
20. 請委員備悉本文件內容。

運輸及房屋局  
二零零九年六月

---

<sup>5</sup> 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) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木，以及紀念偉人或大事的樹木；
- (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)，例如有簾狀高聳根的樹木、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑至少達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／樹冠範圍至少達25米。

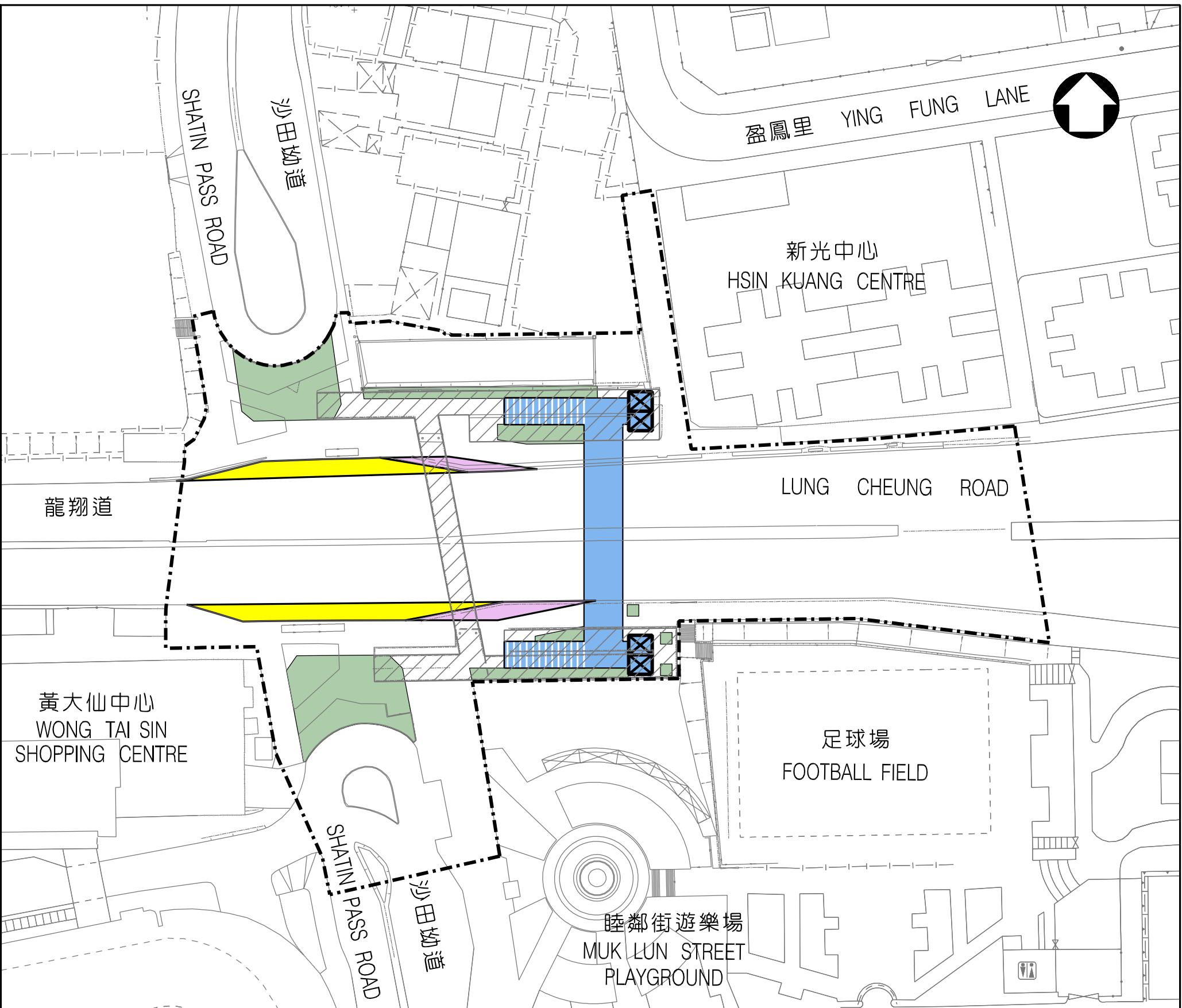


位置圖 LOCATION PLAN

比例 SCALE 1:10000

## 圖例 LEGEND :

	施工區界限 LIMIT OF WORKS AREA		將予拆除的現行人天橋 EXISTING FOOTBRIDGE TO BE DEMOLISHED
	擬建有蓋行人天橋 PROPOSED COVERED FOOTBRIDGE		擬延長的巴士停車處 PROPOSED BUS BAY EXTENSION
	擬建有蓋樓梯 PROPOSED COVERED STAIRCASE		現有巴士停車處 EXISTING BUS BAY
	擬建升降機 PROPOSED LIFT		擬建環境美化工程 PROPOSED LANDSCAPING WORKS



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第 159TB 號

重建位於龍翔道近新光中心的行人天橋及延長龍翔道巴士停車處 - 平面圖

PWP ITEM NO. 159TB

RECONSTRUCTION OF FOOTBRIDGE NEAR HSIN KUANG CENTRE AND EXTENSION OF BUS BAYS  
AT LUNG CHEUNG ROAD - LAYOUT PLAN

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm

SCALE 1:1

50 mm 40 mm 30 mm 20 mm 10 mm 0 mm