

二零一零年二月二十六日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統 的建議的評審結果

#### 目的

本文件旨在告知委員，當局按擬議評審制度，評審興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的結果。

#### 背景

2. 二零零八年五月，運輸署展開顧問研究，為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立評審制度。擬議的評審制度，旨在提供一套完備的目標和具透明度的評審準則，以評定各項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的效益和推行優次。在二零零九年五月二十二日的會議上，我們就評審制度諮詢立法會交通事務委員會(事務委員會)。我們同意在適當時候向事務委員會匯報經敲定的評審制度和評審結果。

#### 經敲定的評審制度

3. 我們已根據二零零九年五月向事務委員會簡介的評審制度的框架，為有關評審訂立一套評分準則。有關經敲定的評審制度的詳情，以及三項主要考慮因素（即周邊環境、效益及實施因素）下各項準則的相對比重，載列於**附件A**。評分準則反映我們就評審制度所收到的公眾意見。

4. 顧問指出，其他城市／國家並無為上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統設立類似的優次審訂制度。由於缺乏類似的參考例子，擬議評審制度純粹根據本港經驗制訂。不過，顧問在測驗擬議制度的運作後，就評估方法、數據蒐集程序和評分機制等方面檢討擬議制度，結果確定擬議制度既穩健亦全面，可供長遠應用。我們遂按此敲定評審制度。

5. 我們會根據各興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議在評審制度下的排名，訂出進行可行性研究的優次，從而得知有關建議在技術上是否切實可行，以及詳細的費用預算。至於推展有關建議的實際施工時間表，則需要顧及不同的因素，包括結構及岩土方面的複雜性、徵收土地的需要、施工期間的臨時交通安排、工程的施工期等。

## 評審結果

6. 我們已根據評審制度<sup>1</sup>評估共20項興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議，當中4項的擬建地點位於港島區，5項位於九龍，11項位於新界。這些建議的最後得分介乎29.1至51.5之間。上述20項建議列於**附件 B**，相關的位置圖載於**附件 C**。各項建議的最後得分及按此而得出的優次表列於**附件 D**。

## 未來路向

7. 我們在評審有關建議時，雖然已按評分機制下“實施因素”一項評估技術／環境限制，但評估是按現有書據進行(例如查閱圖則以確定主要地下公用設施，以及評估建造和營運擬議設施對交通和環境造成的預計影響)。為就各項工程計劃的推行時間和方式作出更佳的決定，我們會開始為經評審後排名最高的十項建議進行可行性研究，從而確定它們在技術上是否切實可行，以及詳細的費用預算。值得一提的是，由於大多數的建議所在地的坡度較大，估計在工程上可能較為複雜，因此有需要就結構及岩土方面詳細評估有關建議。要確定建議的可行性亦須詳細研究其他因素，如徵收土地需要、對環境的影響、施工期間的臨時交通安排等。我們會在進行技術可行性研究時研究上述各項因素，以及計算詳細的預算興建費用。

8. 如果技術可行性研究的結果顯示某些建議在建造上存在難以解決的困難，我們將有需要重新考慮應否推展有關的建議。至於被確定為在技術上可行的建議，我們會顧及可行性研究的結果、各項建議的相對優次、工程的施工期及可用資源等因素，從而制訂推展有關建議的實際工程時間表。

---

<sup>1</sup>一如附件 A 第 5 段所述，評審制度不適用於下列建議：擬議設施橫過單一道路；擬議設施完全位於公共屋邨範圍內；或擬議設施是主要項目的一部分。這些建議會按其他安排另行考慮／評審。

實際推行的建議數目，則視乎可用資源而定。我們會按照既定程序申請撥款。

9. 我們會定期進行評審工作，以評審新接獲的建議，同時重新審視在先前評審工作中因優次較後而未有落實的建議。

## 地區諮詢

10. 對於有建議興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的地區，區內人士自然會關注經敲定的評審制度和就有關建議的評審結果。就此，運輸署稍後會與相關區議會會面，闡釋評審制度，以及當局會如何推展相關建議。我們亦會就各項建議諮詢相關的區議會，以便在進行技術可行性研究時可以考慮收集到的意見。

## 徵詢意見

11. 請委員備悉本文件的內容，並提出意見。

運輸及房屋局  
二零一零年二月

## 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

### 的評審制度詳情

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度，包括初步遴選和評分兩個階段。

#### 初步遴選

2. 初步遴選有助剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。如建議屬於以下任何一種情況，將不獲進一步考慮：

- (a) 欠缺適用土地－沒有足夠土地及／或不可能徵收土地以提供擬議的設施；
- (b) 設施重複－擬議設施附近<sup>1</sup>已設有／已落實興建同類設施；
- (c) 建造或運作上存在無法解決的困難；或
- (d) 水平高度差距過少－水平高度差距不足六米。

#### 評分機制

3. 通過初步遴選的建議，會按照評分機制進行評估，評分機制包括以下一套評審準則(括號內數字代表相關項目的最高分數)：

- (a) 周邊環境因素(總分：40分)

---

<sup>1</sup>若擬議設施的300米範圍內設有同類設施，一般視為附近已設有同類設施。

- (i) 受惠區域<sup>2</sup>內目前的人口和就業情況(6分)；
- (ii) 受惠區域內年屆 65 歲或以上的現有人口(5分)；
- (iii) 地理狀況，即斜度／水平高度差距(11分)；
- (iv) 與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況(4分)；
- (v) 與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況(4分)；
- (vi) 與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況(4分)；
- (vii) 現時行人流量的穩定性(6分)；

(b) 效益因素(總分：35分)

- (viii) 活化社區／為社區帶來益處(6分)；
- (ix) 節省行程時間／費用(8分)；
- (x) 改善目前的交通狀況(6分)；
- (xi) 改善現時步行環境(6分)；
- (xii) 道路安全(6分)；
- (xiii) 推廣旅遊(3分)；

---

<sup>2</sup>受惠區域定義為擬議設施每個出入口 300 米半徑範圍內的區域。

(c) 實施因素(總分： 25 分)

(xiv) 土地需求(6 分)；

(xv) 技術／環境限制(6 分)；及

(xvi) 成本效益(13 分)。

4. 環境、效益和實施因素的相對比重，以及當中個別項目的相對比重，反映該等因素和項目的相對重要性，總分合共 100。我們會根據所得評分，客觀地訂出各項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的排名優次。優次較高的建議當然會獲優先處理，進入隨後的研究和規劃階段。

5. 然而，擬議的評審制度不適用於下列建議：

(a) 橫過單一道路的建議－其評估將會根據興建行人天橋的準則進行；

(b) 擬議設施完全位於公共屋邨範圍內的建議－房屋署會另行考慮公共屋邨範圍內興建自動扶梯和升降機系統的可行性；或

(c) 建議已納入其他主要工程計劃的一部分－該等建議的理據將會與有關的主要工程計劃一併考慮。

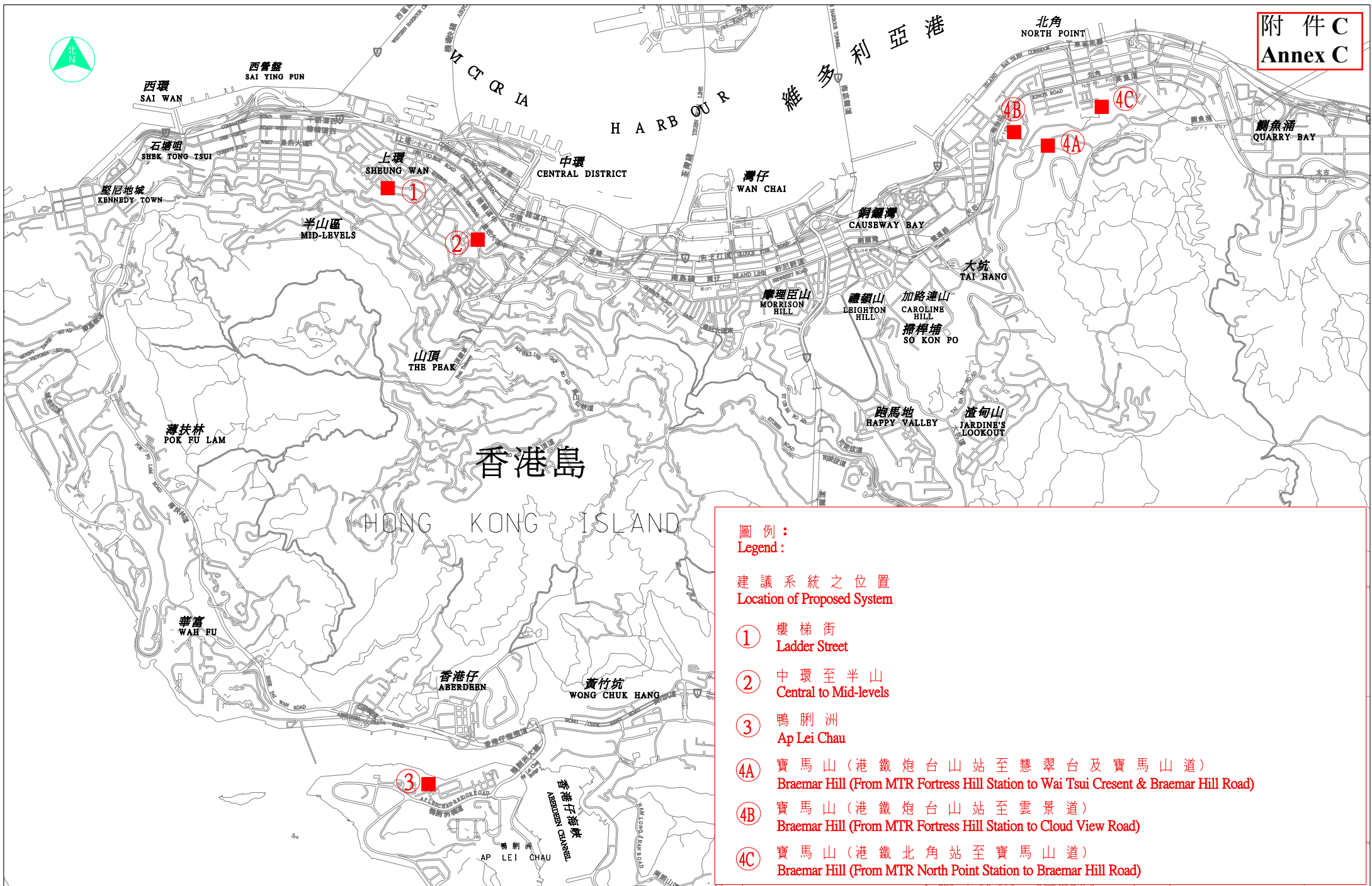
興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議

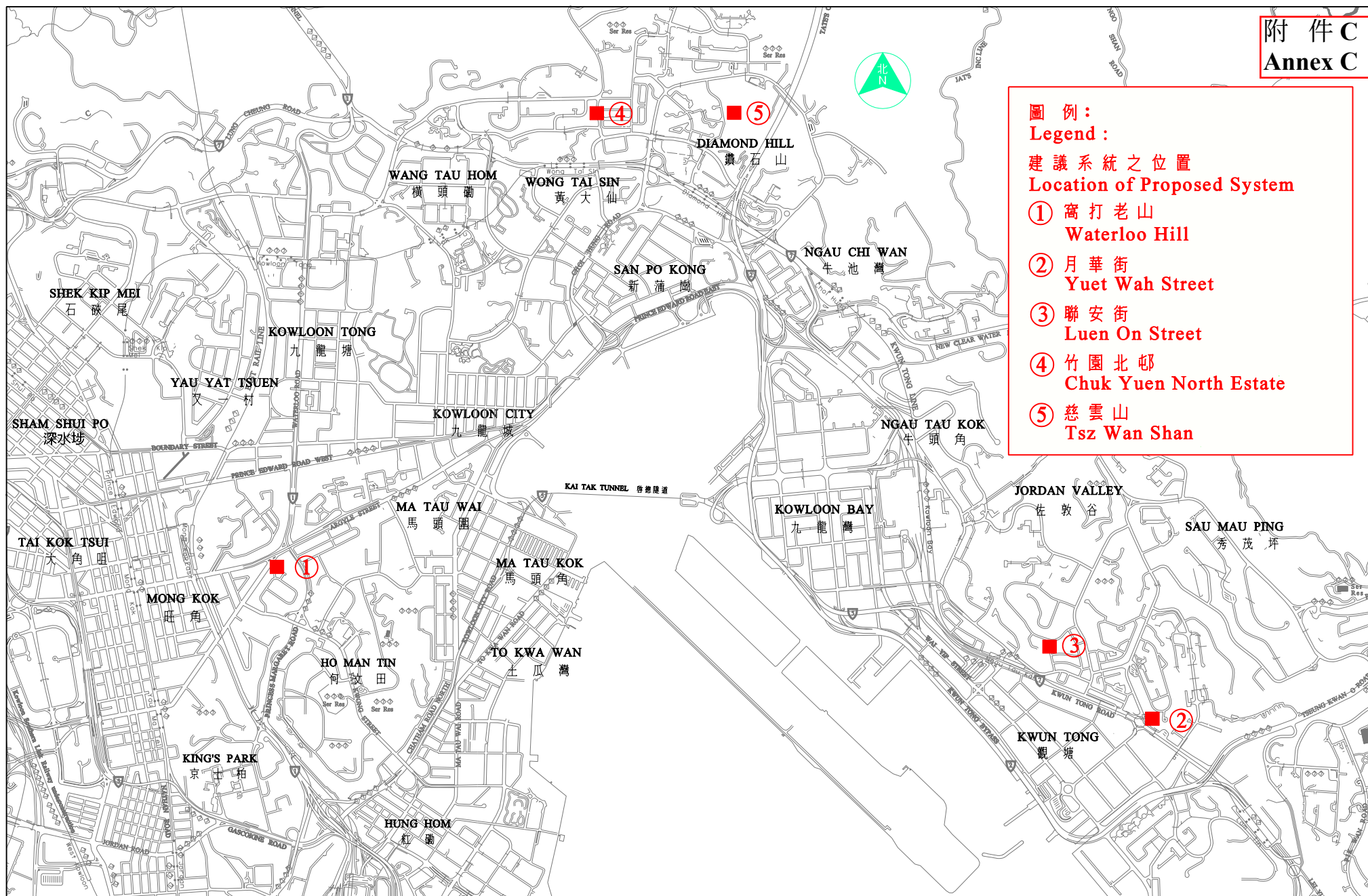
| 要求興建系統的建議              |                       | 地區   |
|------------------------|-----------------------|------|
| 香港島                    |                       |      |
| 樓梯街自動扶梯連接系統            |                       | 中西區  |
| 中環至半山附加自動扶梯連接系統        |                       | 中西區  |
| 鴨脷洲自動扶梯連接系統            |                       | 南區   |
| 寶馬山行人通道系統 <sup>1</sup> | 方案甲 - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道 | 東區   |
|                        | 方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道      | 東區   |
|                        | 方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道      | 東區   |
| 九龍                     |                       |      |
| 窩打老道山升降機及行人通道系統        |                       | 九龍城區 |
| 月華街自動扶梯連接系統            |                       | 觀塘區  |
| 聯安街升降機及行人通道系統          |                       | 觀塘區  |
| 竹園北邨行人通道系統             |                       | 黃大仙區 |
| 慈雲山行人通道系統              |                       | 黃大仙區 |
| 新界                     |                       |      |
| 沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統    |                       | 沙田區  |
| 富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統     |                       | 沙田區  |
| 康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統       |                       | 西貢區  |
| 青山公路至工業街升降機及行人通道系統     |                       | 葵青區  |
| 葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統      |                       | 葵青區  |
| 禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統     |                       | 葵青區  |

| 要求興建系統的建議            | 地區  |
|----------------------|-----|
| 青衣西路至清譽街升降機及行人通道系統   | 葵青區 |
| 興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統   | 葵青區 |
| 荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統   | 葵青區 |
| 麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統    | 葵青區 |
| 荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統 | 葵青區 |

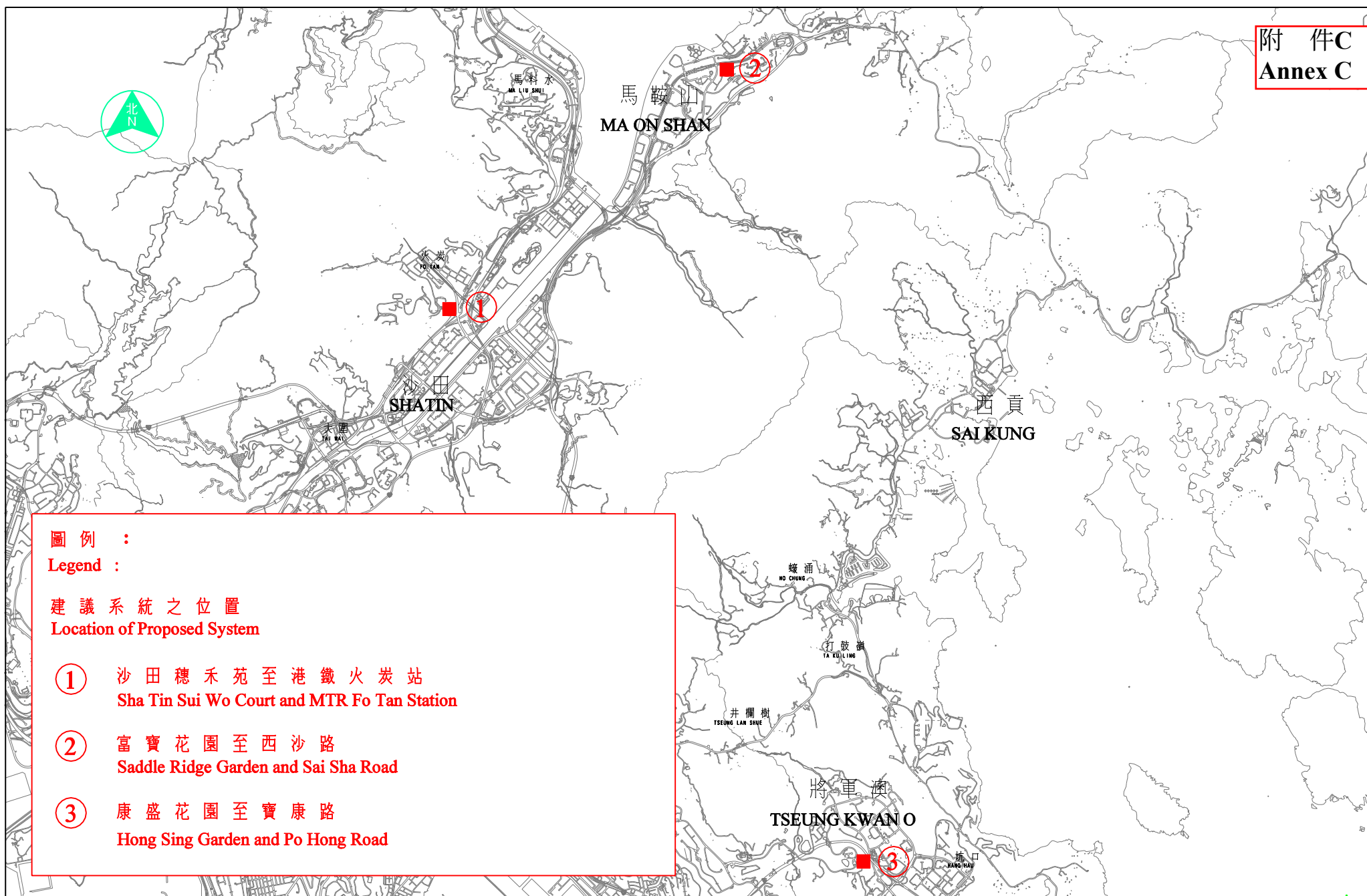
註釋 1: 有關寶馬山行人通道系統的三個方案均已按評審制度進行評估。









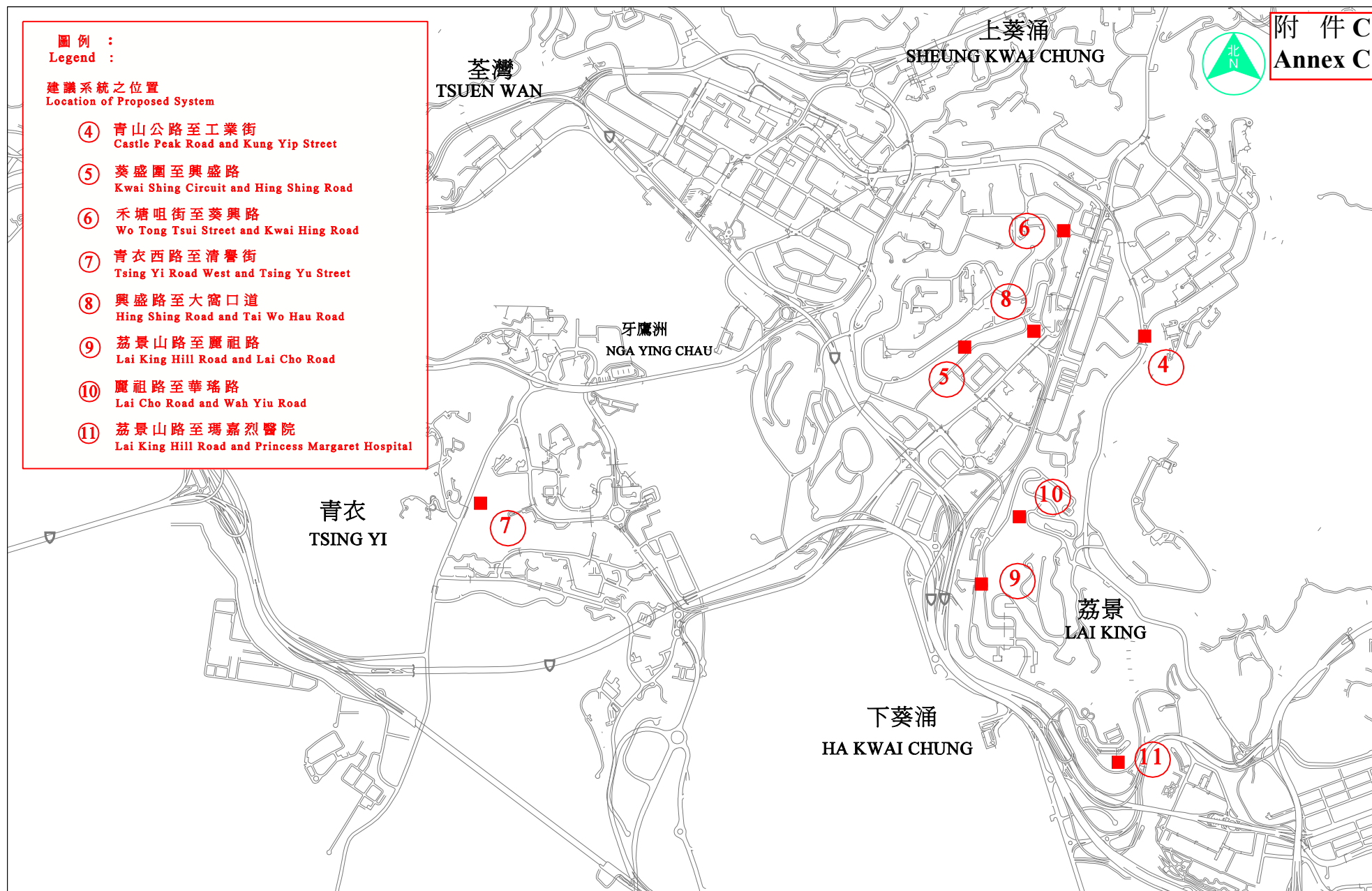




圖例：  
Legend：

建議系統之位置  
Location of Proposed System

- ④ 青山公路至工業街  
Castle Peak Road and Kung Yip Street
- ⑤ 葵盛圍至興盛路  
Kwai Shing Circuit and Hing Shing Road
- ⑥ 禾塘咀街至葵興路  
Wo Tong Tsui Street and Kwai Hing Road
- ⑦ 青衣西路至清譽街  
Tsing Yi Road West and Tsing Yu Street
- ⑧ 興盛路至大窩口道  
Hing Shing Road and Tai Wo Hau Road
- ⑨ 荔景山路至麗祖路  
Lai King Hill Road and Lai Cho Road
- ⑩ 麗祖路至華瑤路  
Lai Cho Road and Wah Yiu Road
- ⑪ 荔景山路至瑪嘉烈醫院  
Lai King Hill Road and Princess Margaret Hospital



## 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議之得分及優次

| 排名 | 地區   | 要求興建系統的建議              |                                    | 周邊環境<br>小計分數<br>(最高 40 分) | 效益<br>小計分數<br>(最高 35 分) | 實施因素<br>小計分數<br>(最高 25 分) | 總分數<br>(最高 100 分) |      |
|----|------|------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------|------|
| 1  | 黃大仙區 | 慈雲山行人通道系統              |                                    | 28.5                      | 13.4                    | 9.6                       | 51.5              |      |
| 2  | 東區   | 寶馬山行人通道系統 <sup>1</sup> | 方案甲 <sup>2</sup> - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道 | <u>20.4</u>               | <u>16.1</u>             | <u>10.7</u>               | <u>47.2</u>       | 47.2 |
|    |      |                        | 方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道                   | 20.4                      | 12.9                    | 13.3                      | 46.6              |      |
|    |      |                        | 方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道                   | 20.1                      | 15.7                    | 6.3                       | 42.1              |      |
| 3  | 葵青區  | 青衣西路至清譽街升降機及行人通道系統     |                                    | 13.9                      | 17                      | 15.6                      | 46.5              |      |
| 4  | 中西區  | 樓梯街自動扶梯連接系統            |                                    | 17.1                      | 12.0                    | 16.2                      | 45.3              |      |
| 5  | 葵青區  | 葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統      |                                    | 7.8                       | 19.7                    | 14.8                      | 42.3              |      |
| 6  | 葵青區  | 青山公路至工業街升降機及行人通道系統     |                                    | 15.1                      | 13.7                    | 12.9                      | 41.7              |      |
| 7  | 葵青區  | 麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統      |                                    | 9.8                       | 16.6                    | 12.1                      | 38.5              |      |
| 8  | 黃大仙區 | 竹園北邨行人通道系統             |                                    | 10.7                      | 17.4                    | 8.7                       | 36.8              |      |
| 9  | 九龍城區 | 窩打老道山升降機及行人通道系統        |                                    | 7.8                       | 12.6                    | 15.9                      | 36.3              |      |
| 10 | 葵青區  | 荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統     |                                    | 10.7                      | 10.5                    | 14.7                      | 35.9              |      |
| 11 | 葵青區  | 禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統     |                                    | 10.8                      | 8.6                     | 16.1                      | 35.5              |      |
| 12 | 觀塘區  | 聯安街升降機及行人通道系統          |                                    | 8.7                       | 13.0                    | 13.5                      | 35.2              |      |
| 13 | 觀塘區  | 月華街自動扶梯連接系統            |                                    | 11.4                      | 8.2                     | 15.5                      | 35.1              |      |
| 14 | 西貢區  | 康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統       |                                    | 12.4                      | 14.5                    | 7.9                       | 34.8              |      |

| 排名  | 地區  | 要求興建系統的建議                    | 周邊環境<br>小計分數<br>(最高 40 分) | 效益<br>小計分數<br>(最高 35 分) | 實施<br>小計分數<br>(最高 25 分) | 總分數<br>(最高 100 分) |
|-----|-----|------------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------|
| 14  | 葵青區 | 荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統         | 5.4                       | 12.1                    | 17.3                    | 34.8              |
| 16  | 沙田區 | 富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統           | 7.8                       | 11.0                    | 14.7                    | 33.5              |
| 17  | 葵青區 | 興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統           | 9.8                       | 8.6                     | 13.5                    | 31.9              |
| 18  | 沙田區 | 沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統          | 10.7                      | 14.1                    | 4.3                     | 29.1              |
| 不適用 | 中西區 | 中環至半山附加自動扶梯連接系統 <sup>3</sup> | 於初步遴選階段已被剔除               |                         |                         |                   |
| 不適用 | 南區  | 鴨脷洲自動扶梯連接系統 <sup>4</sup>     | 於初步遴選階段已被剔除               |                         |                         |                   |

註釋 1: 有關寶馬山行人通道系統的三個方案均已按評審制度進行評估。

註釋 2: 按分數最高的方案甲代表寶馬山行人通道系統作排名。

註釋 3: 由於擬建設施附近已設有同類設施（即中環至半山的現有自動扶梯連接系統），有關建議於初步遴選階段已被剔除。

註釋 4: 因為擬建設施的水平高度差距不足六米，有關建議於初步遴選階段已被剔除。