

2015 年 7 月 22 日  
討論文件

立法會發展事務委員會

259RS 號工程計劃－連接新界西北及新界東北之單車徑－屯門至上水段  
(餘下工程)

## 目的

本文件旨在就 **259RS** 號工程計劃提升為甲級的建議，徵求委員的支持，以建造新界單車徑網絡屯門至上水段的餘下工程，連接元朗及上水(“工程計劃”)；按付款當日價格計算，估計所需費用為8億9,090萬元。本文件亦向委員匯報新界單車徑網絡的最新整體進展。

## 建議

2. 在新界發展全面的單車徑網絡(載於**附件1**)，是當局致力改善香港生活質素的工作之一。我們現建議把 **259RS** 號工程計劃提升為甲級。擬議工程包括－

- (a) 建造一條由元朗錦田河至上水石上河長約11公里的新單車徑(附行人路)；
- (b) 建造三條單車橋(橫過元朗新田村路旁的現有明渠、元朗新田東部防洪主渠，以及上水石上河)；
- (c) 建造兩條單車隧道(橫過元朗錦壆路及位於元朗過境穿梭巴士新田總站)；
- (d) 建造三個休息處(位於元朗錦壆路、牛潭尾及新田)以提供輔助設施，包括單車泊位、涼亭及長椅；
- (e) 建造一個位於河上鄉的公共廁所；
- (f) 相關環境美化、交通輔助設施、道路照明及其他雜項工程；以及
- (g) 就上文2(a)至(f)項所述的工程實施所需的環境影響緩減措

施和環境監察及審核計劃。

3. 擬議工程的圖則載於**附件2**。以新田休息處為示例的休息處典型平面圖及位於上水石上河擬建單車橋的構思圖分別載於**附件3**及**附件4**。

4. 如獲財務委員會批准撥款，我們計劃在2015年年底展開擬建工程，並在2019年年底完成工程。

## 對財政的影響

5. 按付款當日價格計算，我們估計擬議工程所需費用為8億9,090萬元，分項數字如下－

	百萬元
(a) 單車徑附行人路	495.6
(i) 地面	350.5
(ii) 三條單車橋	77.3
(iii) 兩條單車隧道	67.8
(b) 休息處及其輔助設施，包括單車泊位、涼亭及長椅	5.0
(c) 一個公共廁所	9.5
(d) 相關環境美化、交通輔助設施、道路照明及其他雜項工程	68.4
(e) 上文 5(a)至(d)項所述工程的環境影響緩減措施和環境監察及審核計劃	8.1
(i) 顧問費	8.5
(i) 合約管理	6.0
(ii) 駐工地人員管理	2.5
(j) 駐工地人員薪酬	57.6
(k) 應急費用	65.2

	小計	717.9 (按 2014 年 9 月價格計算)
(1)	價格調整準備	173.0
	總計	890.9 (按付款當日價格計算)

## 公眾諮詢

6. 我們已分別在2007年7月13日、7月26日及9月21日，就**259RS**號工程計劃原定範圍內的屯門至馬鞍山擬建單車徑網絡諮詢屯門區議會轄下的環境、衛生及地區發展委員會、北區區議會，以及元朗區議會轄下的交通及運輸委員會(交運會)，並獲得他們的支持。

7. 我們在2008年6月6日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)(條例)，於憲報公布單車徑網絡由屯門至上水整項西段的擬議工程(即第一階段工程及餘下工程)，並接獲12份反對書。我們曾與反對者舉行會議。其中的1份反對書獲反對者撤回，但其他11份反對書仍然未能調解。由於反對書主要是針對餘下工程範圍內的新田村路與白石凹交匯處之間的單車徑，我們把這個路段及其相關工程從擬議工程勾出及調整收地範圍，並在2009年4月30日把修訂刊憲，以便第一階段工程可盡早展開。儘管我們把修訂刊憲，隨後亦與原來的11位反對者舉行會議，仍然未能調解他們所提出的反對。在2009年11月3日，行政長官會同行政會議授權進行修訂計劃。授權公告在2010年1月15日刊憲。

8. 就新田村路與白石凹交匯處之間的一段單車徑，我們考慮到公眾的意見後修改其走線。在2009年9月24日得到元朗區議會轄下交運會的支持下，我們在2010年4月1日根據條例刊憲，公布該修改走線後的單車徑路段的擬議工程，並且沒有收到反對意見。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在2010年7月9日授權進行擬議工程。授權公告在2010年7月16日刊憲。因此，整項工程計劃已根據條例獲得授權進行。

9. 在2013年1月，部分北區區議會議員要求遷移原定在第一階段工程內進行的橫跨石上河近松柏塢的擬議單車橋；此外，他們要求在雙魚河毗鄰加設一所公共廁所。因應他們的要求，我們決定把橫跨石上河的單車橋由第一階段工程重新安排至餘下工程內進行，並於工程計劃內一個毗鄰雙魚河的擬議休息處加設一所公共廁所。在2014年3月10日，我們就毗鄰雙魚河的休息處加設一所公共廁所及改動石上河擬議單車橋位置的建議，諮詢了北區區議會轄下的交運會。另一方面，為了回應公眾就原來單車徑走

線，會對近年鷺鳥數目日增的合盛圍造成生態影響所引起的強烈關注，我們建議修改工程計劃內由青山公路-米埔段與米埔路交界處至石湖圍路與新田公路交界處（“兩路口”）之間的一段單車徑走線，並在2014年3月27日向元朗區議會轄下的交運會諮詢該修改走線。北區區議會及元朗區議會轄下的交運會的委員均支持所需的修訂刊憲及進行工程計劃。此外，我們在2014年7月7日向不同的單車團體諮詢了這項工程計劃，並獲得他們的支持。其後，我們在2014年9月26日根據條例就第二次修訂計劃刊憲，修訂計劃包括兩路口之間的一段修改走線後的單車徑及石上河單車橋的改動位置，並接獲4份反對書。部分反對者建議不同的擬議單車徑及/或相關行人徑的替代走線，我們經研究後認為他們的建議均較不可取。例如，他們建議的部分路段會穿越具特殊科學價值地點及私人土地，以及需要大規模擋土工程，因而不符合成本效益。儘管經我們解釋，反對者仍然維持其反對意見。在2015年3月31日，行政長官會同行政會議否決這些反對意見，並授權進行第二次修訂計劃而無須修改。授權公告在2015年5月8日刊憲。

10. 我們也就擬議單車橋和單車隧道的外觀設計諮詢了橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會<sup>1</sup>。該委員會分別在2009年11月，2011年2月，2012年2月及2015年3月的會議上接納擬議外觀設計。

## 對環境的影響

11. 這項工程計劃是屬於環境影響評估（環評）條例（第499章）附表2內的指定工程項目，其建造及運作須有環境許可證。環境保護署署長在2009年3月批准這項工程計劃的環評報告。環評報告顯示，該工程計劃對環境的影響，可以控制在環評條例及環評程序的技術備忘錄的標準範圍內。自該份環評報告獲批准後，工程設計曾因環境的改變而作出輕微修訂，例如單車徑走線的修改。我們現正就這項工程計劃進行環境檢討，以確定這些輕微的設計修訂和緩解措施在環境上的可接受性。我們預計有關檢討可在申請撥款前完成。

12. 我們會實施環評報告及環境檢討報告建議的緩解措施，主要措施包括額外的水和噪音污染控制措施，以避免影響附近易受影響的地方。此外，我們亦會實施環評報告及環境檢討報告建議的環境監察及審核計劃。我們已把上文第5(e)項的810萬元（按2014年9月價格計算）納入工程預算費內，以實施環境影響緩解措

---

<sup>1</sup> 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會由香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、學術機構、建築署、路政署、房屋署和土木工程拓展署的代表組成，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（包括隔音屏障和隔音罩）的設計。

施與環境監察及審核計劃。

13. 在規劃和設計階段，我們已審研這項工程計劃的路面水平、平面設計及施工程序，以盡量減少產生建築廢物。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(例如挖掘所得的泥土)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施<sup>2</sup>的惰性建築廢物。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。

14. 在施工階段，我們會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地的日常運作符合經核准的計劃，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，然後運送至適當的設施棄置。我們會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物與非惰性建築廢物分別運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

15. 我們估計這項工程計劃合共會產生約162 800公噸建築廢物，其中約107 000公噸(66%)惰性建築廢物會在工地再用，另外49 300公噸(30%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把餘下的6 500公噸(4%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運送至公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額為210萬元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》所訂明的收費，即在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費27元；而在堆填區處置的物料每公噸收費125元所計算)。

## 對文物的影響

16. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

## 土地徵用

17. 我們會就擬議工程收回約2 500平方米的農地，涉及12個地段。這次土地收回會影響6戶共15人的家庭。我們將會向受影響

---

<sup>2</sup> 公眾填料接收設施列載於《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4。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惰性建築廢物。

土地擁有人提供特惠津貼，也會向合資格的住戶提供特惠津貼，及／或按既定的安置政策為他們編配公共房屋。我們亦會因擬議工程而需要清拆176間在政府土地上的臨時構築物，以及6間在需收回的私人土地上的臨時構築物；當中包括圍欄、閘、門廊、貯物室、車位和一些商業經營。數份短期租約須被終止，並涉及清拆構築物及清理工地工程。徵用和清理土地的費用預計約為1,750萬元，會在總目701「土地徵用」項下撥款支付。

## 新界單車徑網絡進展報告

18. 擬議的新界單車徑網絡主要包括兩條主幹線；分別為屯門至馬鞍山主幹線(長約60公里)和荃灣至屯門段主幹線(長約22公里)，以及分支路段。屯門至馬鞍山主幹線現正分期推展。新界單車徑網絡的整體進展報告載於附件5。

## 背景資料

19. 我們在2006年1月把**259RS**號工程計劃提升為乙級。

20. 我們在2006年9月委聘顧問就**259RS**號工程計劃的擬議工程進行勘測及詳細設計，而所需費用約885萬元已在**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」下撥款支付。我們已大致完成餘下工程的詳細設計。

21. 在2009年6月，我們把**259RS**號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為**271RS**號工程計劃「連接新界西北及新界東北的單車徑－上水至馬鞍山段」，按付款當日價格計算，估計所需費用為2億3,030萬元，用以建造新界單車徑網絡的部分路段，連接上水、粉嶺、大埔、沙田及馬鞍山。我們已在2010年5月展開工程，並已在2014年3月開放新建的單車徑給公眾使用。

22. 在2013年5月，我們把**259RS**號工程計劃的另一部分提升為甲級，稱為**279RS**號工程計劃「連接新界西北及新界東北的單車徑－屯門至上水段（第一階段）」，按付款當日價格計算，估計所需費用為2億9,540萬元，用以建造新界單車徑網絡的部分路段，主要由屯門至元朗。我們已在2013年11月展開工程，現預期在2016年年底完成。

23. 工程項目範圍內的4 573棵樹木中，1 419棵會加以保留。擬建工程需移走的3 154棵樹木，包括2 667棵須砍伐的樹木、及125棵須移植至別處的樹木及362棵重新種植於工程項目範圍內的樹

木。在工程項目範圍內的9棵珍貴樹木<sup>3</sup>，其中有兩棵會受工程影響。這兩棵樹是一般常見的樹木品種，而其中1棵樹因有太多散亂的樹根，覆蓋範圍頗大，移植這棵樹前需進行大規模修剪工作，包括移除大量樹根，令這棵樹在移植後的存活率降低。另外的1棵樹生長在現有斜坡上，難以準備合適的泥膽供移植之用，所以此樹並不適合移植。我們亦曾考慮原地保留此兩棵樹木，但由於它們非常接近將建成的單車徑或行人路，會對行人或騎單車人士的安全構成高風險。因此我們建議砍伐這兩棵珍貴樹木，有關概覽載於**附件6**。我們會把植樹建議納入工程計劃內。

24. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有260個(210個工人職位和另外50個專業/技術人員職位)，共提供11 600個人工作月就業機會。

## 未來路向

25. 我們計劃徵求工務小組委員會支持把**259RS**號工程計劃提升為甲級，從而在2015年年底向財委會申請撥款。

## 附件

附件 1 — 新界單車徑網絡的圖則

附件 2 — 連接新界西北及新界東北之單車徑-屯門至上水段(第一階段及餘下工程)的圖則

附件 3 — 新田休息處平面圖

---

<sup>3</sup> 「珍貴樹木」指《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) 具有文化、歷史或紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和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、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。

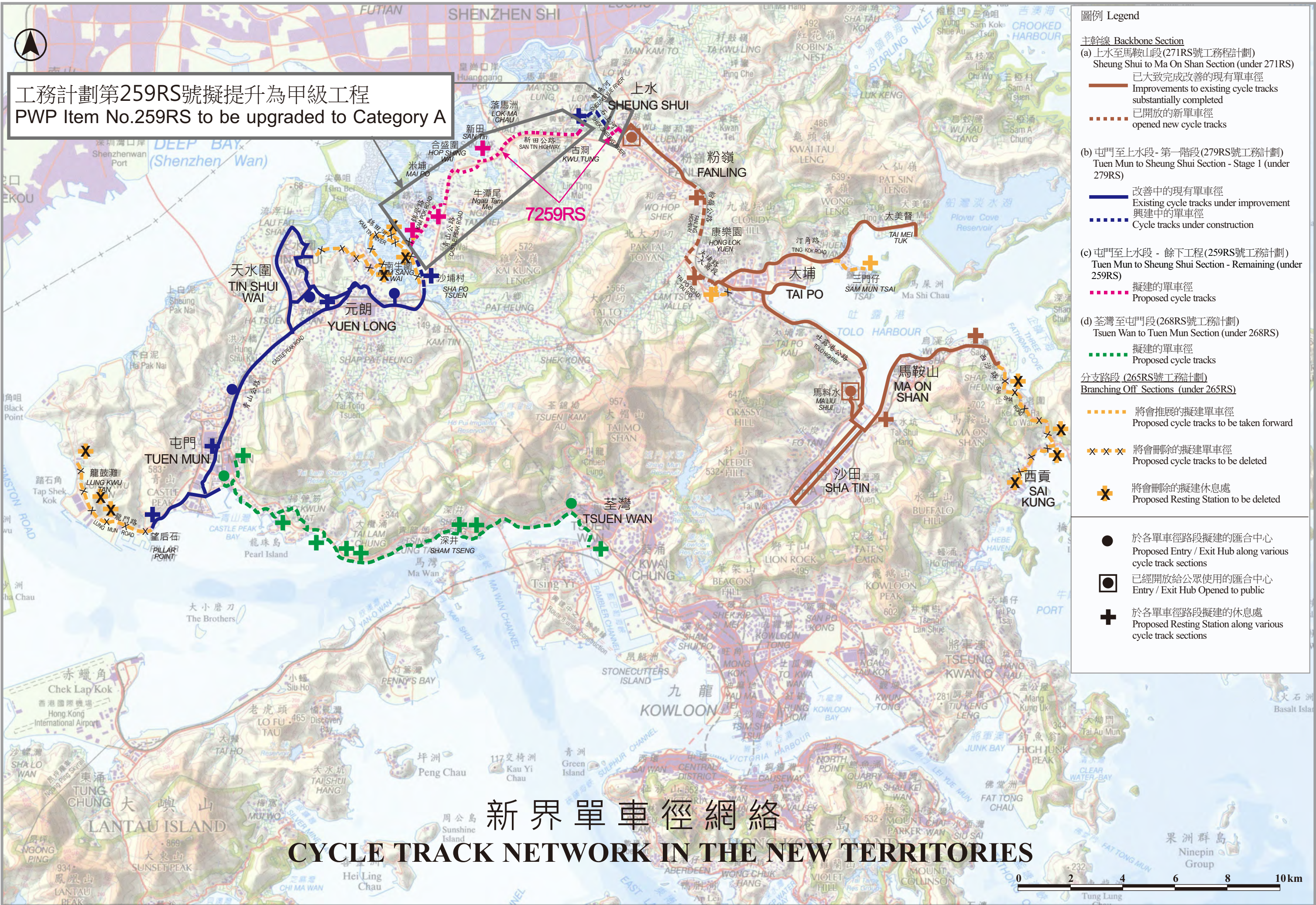
附件 4 — 位於上水石上河擬建單車橋的構思圖

附件 5 — 新界單車徑網絡的整體進展報告

附件 6 — 受影響珍貴樹木的概覽

發展局  
土木工程拓展署  
2015 年 7 月







圖例 Legend

## 餘下工程 (259RS號工務計劃)

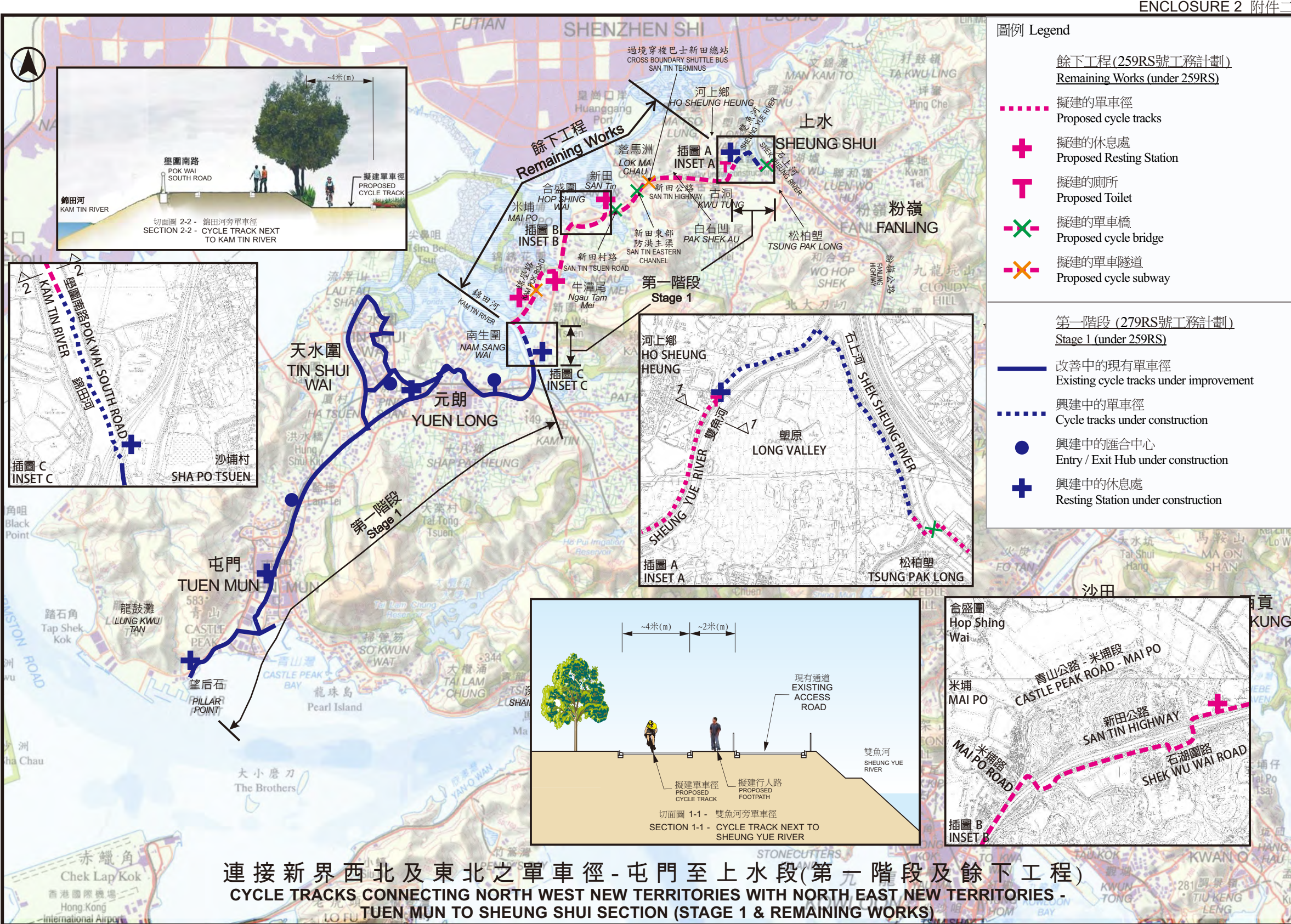
## Remaining Works (under 259RS)

- - - 擬建的單車徑  
Proposed cycle tracks
- + 擬建的休息處  
Proposed Resting Station
- T 擬建的廁所  
Proposed Toilet
- X 擬建的單車橋  
Proposed cycle bridge
- X 擬建的單車隧道  
Proposed cycle subway

## 第一階段 (279RS號工務計劃)

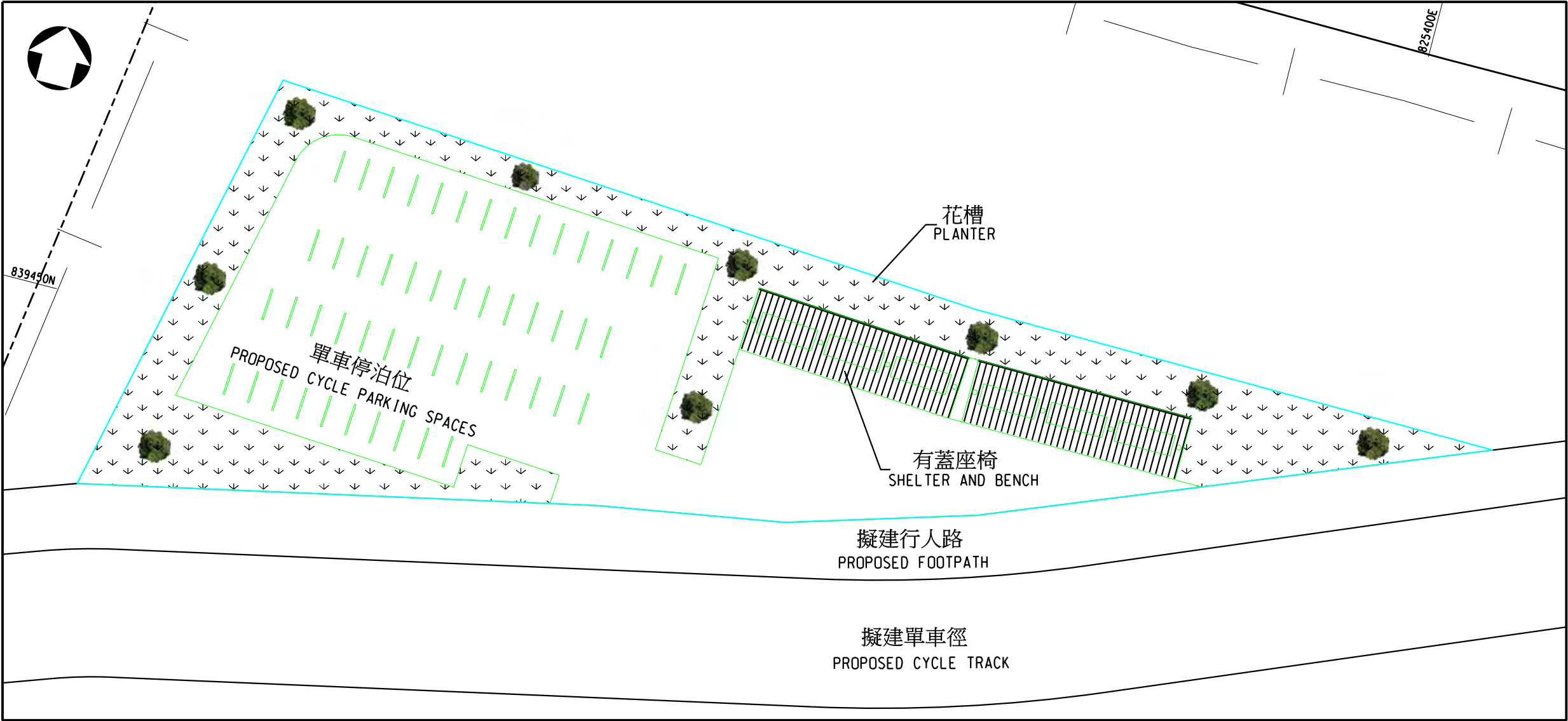
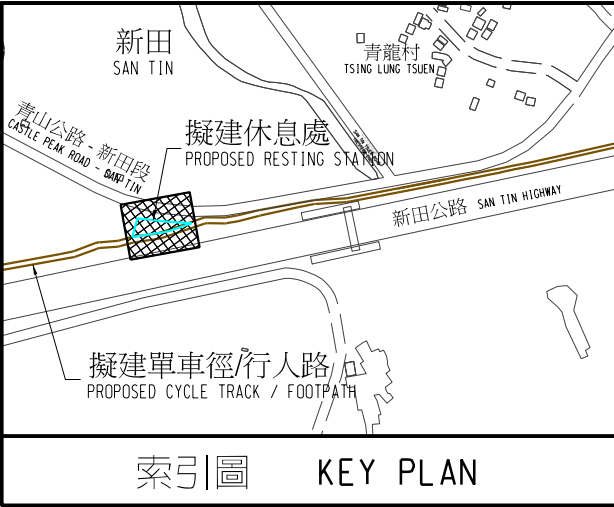
## Stage 1 (under 259RS)

- 改善中的現有單車徑  
Existing cycle tracks under improvement
- - - 興建中的單車徑  
Cycle tracks under construction
- 興建中的匯合中心  
Entry / Exit Hub under construction
- + 興建中的休息處  
Resting Station under construction



連接新界西北及東北之單車徑 - 屯門至上水段(第一階段及餘下工程)  
CYCLE TRACKS CONNECTING NORTH WEST NEW TERRITORIES WITH NORTH EAST NEW TERRITORIES -  
TUEN MUN TO SHEUNG SHUI SECTION (STAGE 1 & REMAINING WORKS)





平面圖 LAYOUT PLAN  
SCALE 1 : 150

新田休息處  
RESTING STATION AT SAN TIN





位於上水石上河擬建單車橋的構思圖

ARTIST IMPRESSION OF PROPOSED CYCLE BRIDGE AT SHEK SHEUNG RIVER IN SHEUNG SHUI



## 新界單車徑網絡的整體進展報告

我們一直致力推展全面的新界單車徑網絡(走線顯示於**附件1**)，以期市民可享用有關設施。新界單車徑網絡包括—

- (a) 全長約82公里的主幹線路段，涵蓋兩個路段—
  - (i) **屯門至馬鞍山主幹線路段**長約60公里，由西面的屯門開始，經元朗、上水、粉嶺、大埔和沙田到達東面的馬鞍山(屬於**259RS**號、**271RS**<sup>1</sup>號及**279RS**<sup>2</sup>號工程計劃)；以及
  - (ii) **荃灣至屯門主幹線路段**長約22公里，沿荃灣至屯門海濱興建(屬於**268RS**<sup>3</sup>號及**276RS**<sup>4</sup>號工程計劃)；
- (b) 由主幹線向外伸延的**分支路段**，包括元朗至南生圍、馬鞍山至西貢、屯門至龍鼓灘，以及三門仔和太和段(屬於**265RS**<sup>5</sup>號工程計劃)。

2. 鑑於單車徑網絡頗長，我們正分期推展這個計劃。在2008年5月，基於當時的初步可行性研究，我們首次於立法會向發展事務委員會報告原先的推展範圍和時間表。其後，我們分別於2009年4月28日、2011年12月19日及2013年4月23日向立法會發展事務委員會報告其最新的進度。雖然我們一直努力按照原先的範圍和時間表推展工程項目，但在進行更深入的研究和影響評估後，我們發現部分單車徑路段在環境及工程技術方面均受到較預期嚴峻的限制。此外，我們在公眾諮詢期間收到不同持分者對部分單車徑路段的反對意見。我們需要用較長的時間檢討原先的單車徑走線及與相關持分者商討，以期找出最合適的替代路線後才繼續推展工程項目。

3. 擬議單車徑網絡各路段的最新進展載列於下文。

---

<sup>1</sup> **271RS**號工程計劃的標題是「連接新界西北及新界東北之單車徑-上水至馬鞍山段」。

<sup>2</sup> **279RS**號工程計劃的標題是「連接新界西北及新界東北之單車徑-屯門至上水段(第一階)」。

<sup>3</sup> **268RS**號工程計劃的標題是「荃灣至屯門單車徑」。

<sup>4</sup> **276RS**號工程計劃的標題是「荃灣至屯門單車徑-詳細設計及工地勘測(前期和第一階段工程)」。

<sup>5</sup> **265RS**號工程計劃的標題是「連接新界西北及新界東北的單車徑-伸延部分」。

## 屯門至馬鞍山主幹線路段

4. 屯門至馬鞍山主幹線路段正分兩期推展。第一期涵蓋東段由上水至馬鞍山(屬於**271RS**號工程計劃)已大致完成,新建的單車徑亦已在2014年3月開放給公眾使用。第二期涵蓋西段由屯門至上水正分兩階段進行,包括第一階段工程(屬於**279RS**號工程計劃)及餘下工程(屬於**259RS**號工程計劃)。第一階段工程已在2013年11月動工,並預期在2016年年底完成。我們現正建議提升餘下工程(屬於**259RS**號工程計劃)為甲級。如獲財務委員會批准撥款,我們計劃在2015年年底展開擬建工程,並在2019年年底完成新建的單車徑。屆時,整段屯門至馬鞍山主幹線路段將會完成。

## 荃灣至屯門主幹線路段

5. 荃灣至屯門主幹線路段的工程計劃分3期推行,包括青荃橋至灣景花園的前期工程、灣景花園至汀九的第一階段工程,以及汀九至屯門的第二階段工程。

6. 前期工程已在2012年根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)刊憲。為配合現時附近地區的發展情況,我們最近修改了此段單車徑走線,並打算根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)於2015年內把修改走線刊憲。我們於2015年7月7日就單車徑修改走線諮詢荃灣區議會轄下的地區設施管理委員會,並獲得他們支持進行修訂刊憲,我們會力爭早日開展前期工程。

7. 至於第一階段及第二階段工程,它們均受到實地環境的限制,例如灣景花園和屯門之間的現有路旁沒有足夠空間建造單車徑。此外,我們在數年前的公眾諮詢時收到市民對於在深井、掃管笏和三聖<sup>6</sup>興建擬議單車徑的強烈反對意見。為此,我們在過去的兩年間一直與屯門及荃灣區議會的議員商討及制定不同的單車徑走線方案,特別是三聖段的走線,以回應市民的意見。我們亦一直就單車徑工程計劃和路政署緊密聯繫,以期解決與青山公路青山灣段的擬議擴闊工程的交接事宜。基於實地環境的限制和公眾提出的反對意見(主要是深井及掃管笏段),我們正檢討單車徑的設計及推展策略,以期得出一個既符合成本效益,又能令公眾接受的方案。我們於2015年5月15日向屯門區議會轄下的環境、衛生及地區發展委員會匯報了在過去兩年間的工作,包括曾經考慮過的方案和初步結果。議員普遍理解我們遇到的限制和困難,並要求我們考慮分階段進行單車徑工程項目及先開展較少爭議的段落。我們會考慮議員的建議,並致力於在2015年內完成檢討及之後諮詢荃灣和屯門區議會。

---

<sup>6</sup> 公眾主要關心的是(a)單車徑會影響寧靜的環境;(b)騎單車人士會對居民構成危險;(c)違例泊車;(d)建造成本高,並建議把所需的資源分配到其他有用的服務;及(e)單車徑對相鄰商店或食肆的負面影響。

## 分支路段

8. 在規劃分支路段時，我們已經確認了元朗至南生圍段、馬鞍山至西貢段、屯門至龍鼓灘段及太和段均受到地理及環境方面的限制－

分支路段	困難
元朗至南生圍段	<p>部分環境諮詢委員會委員表示嚴重關注單車徑項目完成後，遊人數目的增加會對南生圍的環境生態敏感地帶造成負面的影響。他們亦關注擬議橫過山貝河的單車橋可能會對現有的濕地生態構成嚴重影響。</p> <p>我們曾審視了不同的替代方案，以期能回應委員的關注。然而，我們未能就遊人數目的增加及對濕地構成的影響找到可行的替代方案。</p>
馬鞍山至西貢段	<p>建造這分支路段將需要砍伐大量沿西沙路旁的樹木及破壞現有樹篷。基於實地環境的限制，部分單車徑的路段亦會較為陡斜及非常接近當地的民居。此外，在大網仔迴旋處上興建單車橋將會對該處的景觀造成重大的影響。</p> <p>我們已審視了多條不同走線的方案，但它們都會影響到高生態敏感的紅樹林和濕地棲息地，或涉及不乎合標準的單車徑。因此，我們認為進一步推展這分支路段是不可行的。</p>
屯門至龍鼓灘	<p>基於地理環境的限制，擬議的單車徑必須沿龍門路興建，但部分較長路段的斜度並不乎合《運輸策劃及設計手冊》內用作休閒騎單車的要求。</p> <p>我們未能找到其他可行的路線。</p>
太和段 (不包括休息處)	<p>大埔區議會不支持使用林村河畔的現有綠化地帶作興建單車徑，但該綠化地帶是興建單車徑唯一可用的土地。因此，除了毗鄰現有單車徑的擬議休息處，大埔區議會同意刪除這段單車徑。</p>

我們已在 2014 年和 2015 年向相關的區議會報告了刪除上述的分支路段。

9. 三門仔分支路段及太和休息處正在規劃和設計中。我們打算根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)於2015年內把走線刊憲。我們就單車徑走線於2015年7月10日諮詢了大埔區議會轄下的交通及運輸委員會，並得到他們支持為擬議的三門仔分支路段進行刊憲。然而，區議會對是否需要太和休息處有所保留。為此，我們會進行檢討並待檢討完成後再次諮詢區議會。

完



### 受影響珍貴樹木的概覽

樹木 參考 編號 <sup>(1)</sup>	樹木品種		樹木大小			觀賞 價值 <sup>(3)</sup>	形態	健康狀況	結構狀況	適合移植的程度 <sup>(4)</sup>		保育 狀況 <sup>(5)</sup>	建議	補充備註
	學名	中文名	高度 (米)	胸徑 <sup>(2)</sup> (毫米)	樹冠 闊度 (米)	(良好／一般／欠佳)				(高／中／低)	備註		(保留／移植 ／砍伐)	
SAT-036	<i>Ficus microcarpa</i>	細葉榕	19	1350	22	一般	一般	一般	一般	低	這棵樹木有太多散亂樹根，移植前需進行作大規模修剪工作包括移除大量樹根，這會使這棵樹移植後的存活率降低。	否	砍伐	<ul style="list-style-type: none"> <li>有關樹木為常見樹木品種與擬議單車徑或行人路走線有抵觸。</li> <li>即使有關樹木可以原地保留，它亦會非常接近將建成的單車徑或行人路，對行人或騎單車人士的安全會構成較高風險。</li> </ul>
YL-2138	<i>Ficus virens</i>	大葉榕	18	1200	16	一般	一般	一般	一般	低	這棵樹木生長在現有斜坡上，使其不可行準備合適的泥膽，故此不適合移植。	否	砍伐	<ul style="list-style-type: none"> <li>由於保留有關樹木並不可行，而移植後的存活率亦屬低，故建議把它砍伐。</li> </ul>

備註

(1) 有關樹木並非《古樹名木冊》內的樹木。

(2) 樹木的胸徑指樹木在地面以上 1.3 米量度的樹幹直徑。

(3) 評估樹木的觀賞價值是基於它的遮蔭、避風雨、屏障、減低污染及消減噪音功能方面的效用，以及「風水」方面的重要性；分級如下：

良好：屬重要樹木，應予保留，並相應調整設計佈局

一般：屬適宜保留的樹木，以締造優美環境，包括稍遜於「良好」級的健康樹木

欠佳：屬枯死、垂死或有潛在危險的樹木，應予移除

(4) 評估時已考慮這棵樹在調查時的狀況(包括健康、結構、樹齡及根部情況)、現場情況(包括地勢及便達性)，以及樹種的內在特性(移植後的存活率)。

(5) 保育狀況基於該品種是否屬於香港有關法例下所訂明的稀有性和受保護之物種的狀態，例如《香港稀有及珍貴植物》、國際自然保護聯盟瀕危物種紅色名錄和《林區及郊區條例》。