

2018年12月14日
討論文件

立法會交通事務委員會

檢討上坡地區自動扶梯連接系統 和升降機系統建議的評審機制

目的

本文件旨在向委員報告有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（簡稱「上坡電梯系統」）評審機制的擬議修訂，並諮詢委員的意見。

上坡電梯系統現時的評審機制及推展情況

2. 為了訂立興建上坡電梯系統建議的評審機制，運輸署於2008年5月展開顧問研究，並於2009年5月就擬議的評審機制諮詢交通事務委員會及在2010年2月匯報評審結果（相關立法會文件見附件一及附件二）。

3. 2009年訂立的評審機制由兩個評核階段組成，分別為初步篩選及詳細評分。上坡電梯系統建議需首先通過初步篩選，再綜合考慮建議的周邊環境因素、效益因素和實施因素，以進行詳細評分。

4. 當時20項上坡電梯系統建議，有2項在初步篩選階段¹被剔除。至於餘下的18項建議，最新情況如下一

- (a) 3項已經完成及開放予公眾使用；
- (b) 4項正進行施工；
- (c) 1項於2018年6月獲得撥款、計劃於2019年第一季展開工程；

¹ 該兩項建議分別因附近已設有同類設施及水平高度差距不足六米而被剔除。

- (d) 5 項在不同階段的規劃、勘測和設計當中；
- (e) 3 項剛完成初步技術可行性研究；
- (f) 1 項在初步技術可行性研究階段；及
- (g) 1 項將訂立工程框架，以便其後進行初步技術可行性研究。

5. 香港作為可持續發展城市，步行是其中一項重要元素。政府在 2017 年 1 月的施政報告中提出推動「香港好・易行」，整合過往為建設「行人友善」環境所做的工作，並以一個綜合及全面的策略，提升香港的易行度，鼓勵市民「安步當車」。政府亦在該份施政報告中提到，會繼續推展上述已排名的上坡電梯系統項目，以及就政府在 2009 年所訂立的評審機制進行檢討及改善的研究，並據此為近年來收到的上坡電梯系統建議進行初審、篩選及制定優次。截至就顧問研究展開準備工作時為止，我們收到共 114 項上坡電梯系統建議。相關的顧問研究已在 2017 年 12 月展開，預計需時約 30 個月完成。

上坡電梯系統評審機制的檢討

6. 運輸署委聘的顧問參考政府過往推展上坡電梯系統項目的經驗，檢討 2009 年訂立的評審機制，並建議改善評分標準及訂立項目推展優次的方法。

7. 首先，如建議只涉及橫過單一道路或連接單一行人天橋的建議，其評估將會根據興建行人天橋的準則²進行；如果建議已納入其他工務工程計劃，則會於有關的工程計劃內一併考慮。此外，擬議修訂的評審機制不適用於完全位於醫院或公共租住屋邨範圍內的建議，有關建議將會交由醫院管理局或香港房屋委員會考慮。擬議修訂的評審機制亦不適用於完全位於或只接駁私人物業／土地的建議，以確保公帑用得其所。

8. 除第 7 段所述的建議將另行考慮或處理外，擬議修訂的評審機制仍會按兩個步驟來評審上坡電梯系統建議，即(一)初步篩選及(二)詳細評分。擬議修訂的評審機制建議如下：

² 有關建議將按照運輸署《運輸策劃及設計手冊》內的相關準則，包括預計人流、行車速度、道路安全、以及有否其他替代設施等因素進行評估。

(一) 初步篩選

9. 我們建議繼續保留初步篩選，以剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。有別於 2009 年的評審機制，我們建議在初步篩選階段以較為全面的初步技術評估來評定建議的可行性。在進行初步技術評估及擬定初步走線後，屬於以下任何一種情況的上坡電梯系統建議將會被剔除：

- (a) 沒有足夠的土地／不可能徵收土地（例如該土地上已有建築物）以建造上坡電梯系統建議；
- (b) 上坡電梯系統建議的 300 米範圍內已設有／已落實將會興建同類設施；
- (c) 上坡電梯系統建議在建造上或運作上存在無法克服的技術困難；
- (d) 水平高度差距不足六米；
- (e) 上坡電梯系統建議會影響文物^{3, 4}或珍貴樹木⁵；或
- (f) 坡度不足 1:8。

10. 上述第(e)及(f)項為新增準則。第(e)項準則旨在確保文物及珍貴樹木不受影響，而第(f)項準則旨在確保建議屬可提升上坡地區易達性的建議。坡度為 1:8 或以下的路段在本港十分普遍，是行人慣常能應付及可接受的步行坡度，步行於坡度大於 1:8 的路段時則會開始感到吃力，故有興建上坡電梯系統的需要。

³ 即在其擬議工程範圍內存有任何文物(文物的定義見附註 4)。

⁴ 文物指任何文物建築，即根據《古物及古蹟條例》(香港法例第 53 章)評定的所有法定古蹟及暫定古蹟，以及已評級文物地點及歷史建築、具考古價值的地點，及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

⁵ 「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) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具有文化、歷史或重要紀念意義的樹木，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) 形態出眾的樹木(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(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

(二) 詳細評分

11. 通過初步篩選的上坡電梯系統建議，會從「社會效益」及「成本效益」兩方面進行詳細評分，以期我們可以優先推展在「社會效益」及「成本效益」兩方面都得到較高評分的上坡電梯系統建議。

12. 在 2009 年訂立的評審機制中，詳細評分會綜合考慮上坡電梯系統建議的周邊環境因素、效益因素和實施因素，而「成本效益」只屬實施因素下其中一個評分項目，其重要性或會被其他因素抵銷；擬議修訂的評審機制則會從「社會效益」及「成本效益」兩方面進行獨立評分，因而擬定建議對地區的市民有明確的效益及認受性，同時具備成本效益。

13. 就「社會效益」方面，我們希望建議能盡快惠及最多市民，為大眾提供較便捷的步行路線。因此，我們會就(i)受惠人數及對象、(ii)可否盡快落實，以及(iii)便利成效三個因素作評分。在「成本效益」方面，我們將按上坡電梯系統建議的預計使用者人均項目成本（即預計項目成本除以預計使用者人數）作比較。

14. 詳細評分的準則包括：

(a) 社會效益

(i) 受惠人數及對象(總分：60 分)－考慮以下因素：

- 上坡電梯系統建議的預計人流(40 分)；及
- 受惠範圍⁶內年屆 65 歲或以上的人口比例，以及是否設有醫院／康復中心／護養院(20 分)；

(ii) 可否盡快落實(總分：30 分)－考慮以下因素：

- 是否需要根據《道路(工程、使用及補償)條例》(香港法例第 370 章)徵收土地或設定地役權(10 分)；
- 上坡電梯系統建議的環境影響(10 分)；及

⁶ 受惠範圍定義為上坡電梯系統建議出入口 300 米半徑範圍內的區域。

- 上坡電梯系統建議的視覺影響及與附近建築物的距離(10分)；

(iii) 便利成效(總分：10分)－考慮以下因素：

- 上坡電梯系統建議服務範圍的水平高度差距(3分)；
- 預計建議能節省的行程時間(3分)；及
- 是否與現有或已落實興建的主要公共運輸設施連接(4分)；以及

(b) 成本效益⁷—預計使用者人均項目成本(即預計項目成本(包括建造及營運成本)除以預計使用者人數)。

15. 相比 2009 年的評分準則，我們在「社會效益」方面，參考了過往推展上坡電梯系統項目的經驗而調整了評分比重，並在評分標準方面進行改善，例如：

- 2009 年訂立的評審機制主要考慮當時行人通道的行人流量；擬議修訂的評審機制則採用上坡電梯系統的預計人流作為詳細評分的其中一項準則，藉推算市民在新建成的上坡電梯系統啟用後的出行模式及分流情況的轉變，充分考慮會使用上坡電梯系統的受惠人數，以更準確地反映上坡電梯系統建議的使用量；
- 參考過往推展上坡電梯系統項目的經驗，我們的初步技術評估將更全面考慮上坡電梯系統建議對環境、和具有歷史及考古學價值的地點及建築物的影響，以評定上坡電梯系統建議是否需要根據《環境影響評估條例》(香港法例第 499 章)⁸進行環境影響評估、或根據發展局的相

⁷ 在成本效益方面，上坡電梯系統建議根據預計項目成本(包括建造及營運成本)除以預計使用者人數的成本排序及評分，成本愈低，即成本效益愈高，評分也相對較高。上坡電梯系統預計每約 20 年便要進行大型維修工程，故營運成本以 20 年計算。

⁸ 若上坡電梯項目是屬於《環境影響評估條例》(香港法例第 499 章)附表 2 內的指定工程項目，便需時為擬議工程進行環境影響評估並預備環境影響評估報告，之後提交有關報告予環境保護署署長作審批，證明擬議工程對環境的影響可以控制在上述條例及程序的技術備忘錄的標準範圍內，以獲取環境保護署署長批准有關報告並發出就擬議工程的環境許可證。

關技術通告進行文物影響評估⁹。無需進行有關影響評估的上坡電梯系統建議可較快落實，故在「可否盡快落實」一項取得較高評分。此外，我們在評分時亦會考慮上坡電梯系統建議對附近居民構成的視覺影響，以及上坡電梯系統建議與附近建築物的距離，以回應現時市民大眾對有關工程項目的關注。

下一步工作

16. 我們會檢視過去數年收到的 114 項上坡電梯系統建議，在剔除不在上坡電梯系統範疇內（見上文第 7 段）研究的建議後，為其餘的上坡電梯系統建議規劃初步走線，並按修訂的評審機制進行初步篩選。

17. 其後，我們會按「社會效益」評分的優次選出一批建議，再邀請有關區議會就該些上坡電梯系統建議進一步確定有關的技術細節(例如建議的擬定走線、選擇興建自動扶梯或升降機系統等意見)。我們會根據確定的技術細節，評估該批上坡電梯系統建議的預計使用者人均項目成本，從而得出其「成本效益」評分。我們將根據該批上坡電梯系統建議在「社會效益」及「成本效益」兩方面所得的綜合評分，優先推展首批不少於 20 項的上坡電梯系統建議。

18. 我們計劃於 2019 年內就該 114 項上坡電梯系統建議作初步技術評估及規劃初步走線、進行初步篩選及就「社會效益」方面評分，並於 2020 年初就「社會效益」方面評分較高的建議展開地區諮詢工作，以擬定建議的走線及細節，繼而評估上坡電梯系統建議的「成本效益」評分。我們預計 2020 年內可根據上坡電梯系統建議在「社會效益」及「成本效益」兩方面所得評分制定推展優次，訂定首批推展項目，並於 2021 年起循政府工務工程程序推展該批項目。

19. 至於未能納入首批推展項目中的上坡電梯系統建議，我們將於首批推展項目上了軌道後，連同其他新收到的上坡電梯系統建議，再進行評審及跟進。

⁹ 即使有關上坡電梯系統的擬議工程範圍內沒有任何文物，如經研究後發現項目選址（包括擬議工程範圍）的 50 米範圍內有任何法定古蹟及暫定古蹟、已評級文物地點及歷史建築、具考古價值的地點或古物古蹟辦事處界定的政府文物地點，便須根據發展局發出的技術通告第 6/2009 號以及古物古蹟辦事處的意見，在工程籌劃階段預留時間進行文物影響評估，並訂定緩解措施及邀請公眾參與。

徵詢意見

20. 歡迎委員就擬議修定的評審機制提出意見。

運輸及房屋局

運輸署

2018年12月

二〇〇九年五月二十二日
討論文件

立法會交通事務委員會

爲興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統 訂立的評審制度

目的

本文件旨在告知委員擬議爲興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立的評審制度。

背景

2. 有見於公眾對興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的訴求日漸增加，行政長官於二〇〇八至二〇〇九年施政報告中公布，當局會爲興建這類行人設施訂立一套評審制度。擬議的評審制度旨在提供一套更爲完善的目標以及具透明度的評審準則，以評定各上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的效益及先後次序。

3. 運輸署已爲訂立擬議的評審制度展開顧問研究。顧問公司的研究顯示，其他地區並沒有爲上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統設立類似的評審制度的經驗。顧問公司以現時香港沿用，並曾在二〇〇二年向立法會交通事務委員會匯報的七項評審準則（**附件**）作爲參考，建議訂立一套包括初步遴選及評分機制的評審制度。

評審制度

4. 擬議的初步遴選協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，將不會被進一步考慮－

(a) 欠缺適用土地－沒有足夠土地並／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¹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。

5. 通過初步遴選的建議會按照擬議的評分機制進行評估，評分機制包括以下的一套評審準則－

(a) 周邊環境因素

- (i) 受惠區域²內目前的人口及就業狀況；
- (ii) 受惠區域內年齡達 65 歲或以上的現有人口；
- (iii) 地理狀況，即斜度及水平高度差距；
- (iv) 與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況；
- (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；
- (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；
- (vii) 現時行人流量的穩定性。

(b) 效益因素

- (viii) 活化社區 / 為社區帶來益處；
- (ix) 節省行程時間 / 費用；
- (x) 改善目前的交通狀況；
- (xi) 改善目前行人狀況；
- (xii) 道路安全；
- (xiii) 推廣旅遊；

(c) 實施因素

- (xiv) 土地需求；
- (xv) 技術 / 環境限制；及
- (xvi) 成本效益。

6. 根據周邊環境、效益以及實施因素的相對重要性，其評分比重分別為 40、35 及 25，總分為 100。

¹若擬議設施的 300 米範圍內設有同類設施，一般將被視為附近已設有同類設施。

²受惠區域定義為擬議設施的每個出入口 300 米半徑範圍內的區域。

7. 建議的得分愈高，表示該建議相對上對社會更為有利及更符合成本效益，並對展開建造工程有較充分的準備。我們會以所得評分為基準，客觀地訂出各項上坡地區自動扶梯連接系統及升降機系統建議的優先次序。名次較高的建議當然將獲優先進行下一階段的規劃及研究，以確定其技術可行性，並按需要開展其後的公眾參與活動。

8. 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) 完全位於公共屋邨範圍內的建議 – 房屋署會分開考慮在公共屋邨範圍內裝設的自動扶梯及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份 – 該等建議將會與有關的主要工程計劃一併考慮。

未來路向

9. 我們的目標，是在二〇〇九年下半年完成訂立擬議的評審制度。

徵詢意見

10. 請委員備悉本文件內容，並提供意見。

運輸及房屋局
二〇〇九年五月

附件**現有興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統
的評審準則**

- 系統涵蓋的範圍應有相當數量的人口居住，或存在可以進一步發展的商業活動，能夠吸引更多人使用系統。
- 整日有穩定的人流·每日只在某些短時段內有行人需要使用這類系統的地區，如學校林立的地區，並沒有充分理由裝設有關系統。
- 有關地區的地勢必須陡峭·自動扶梯連接系統適合設於陡峭的街道，升降機系統則較適宜連接高度落差很大的地方。
- 優先裝設可以接駁鐵路車站或主要公共運輸交匯處的系統。
- 環境因素（例如裝設有關系統能否鼓勵市民養成環保的步行習慣，並使他們減少依賴車輛）。
- 一些已發展的區域，如因為重大的地理環境限制，以致無法加建連接道路或增設公共交通服務，而區內的大規模重建計劃預期又會帶來相當的交通需要，亦會獲得考慮。
- 裝設自動扶梯連接系統／升降機系統後，能否造福社會（例如使殘疾人士、長者和遊客受惠）。

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¹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。

¹一如附件 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

附件 A

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¹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)

¹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²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)；

²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。

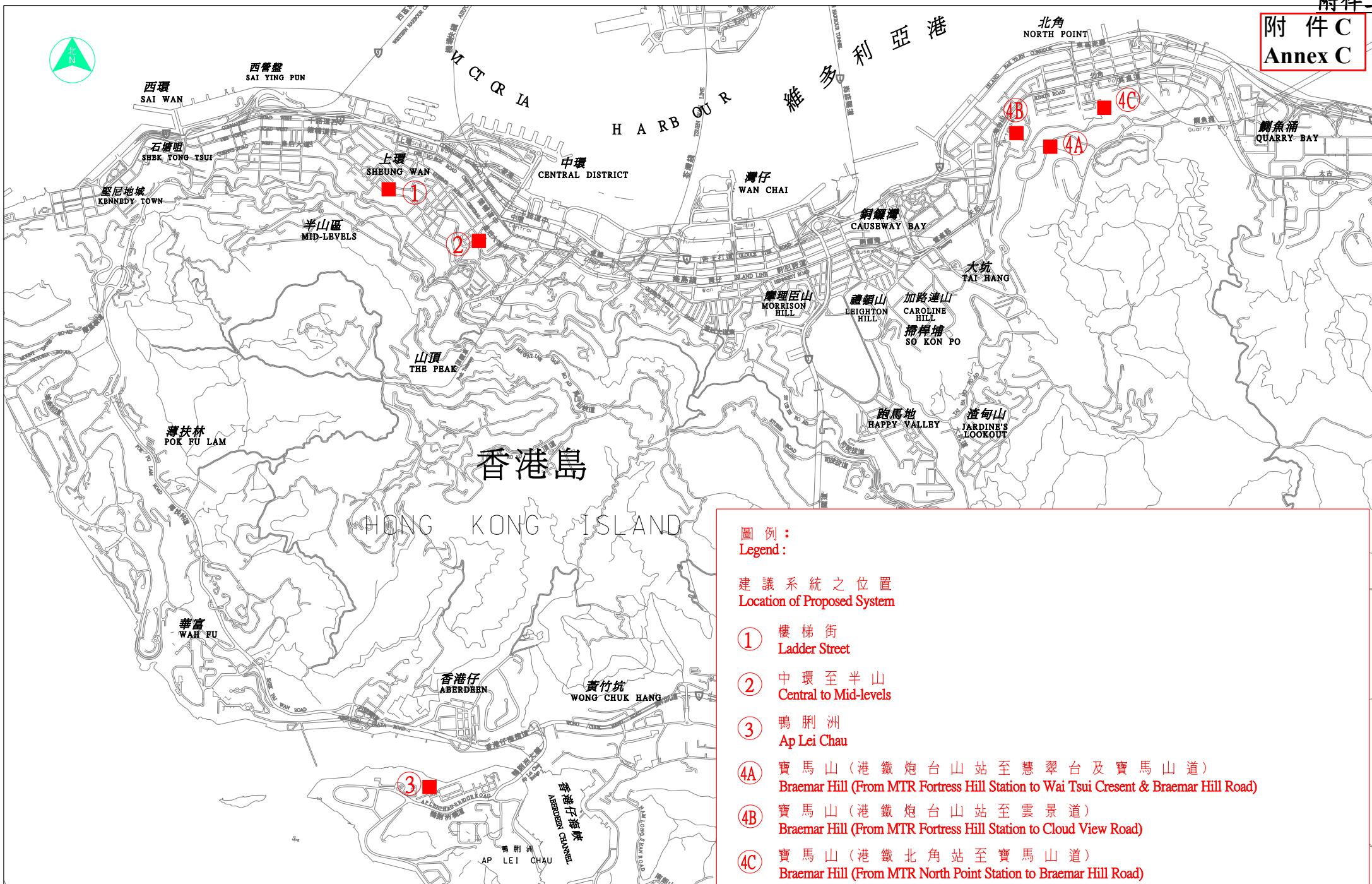
附件 B

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議

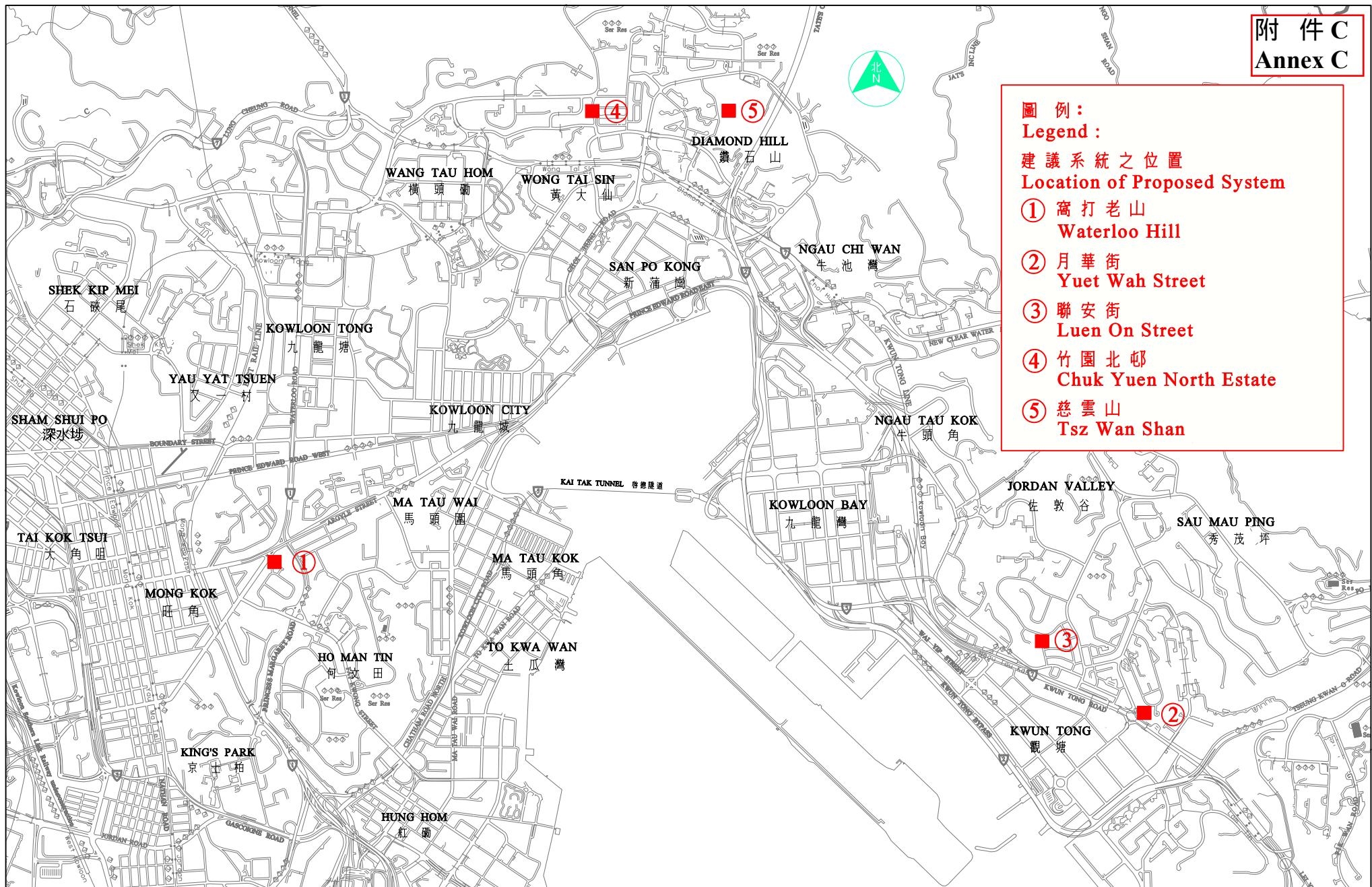
要求興建系統的建議	地區
香港島	
樓梯街自動扶梯連接系統	中西區
中環至半山附加自動扶梯連接系統	中西區
鴨脷洲自動扶梯連接系統	南區
寶馬山行人通道系統 ¹	方案甲 - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道 東區
	方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道 東區
	方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道 東區
九龍	
窩打老道山升降機及行人通道系統	九龍城區
月華街自動扶梯連接系統	觀塘區
聯安街升降機及行人通道系統	觀塘區
竹園北邨行人通道系統	黃大仙區
慈雲山行人通道系統	黃大仙區
新界	
沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	沙田區
富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	沙田區
康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	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。



附件 C
Annex C



圖例：
Legend :

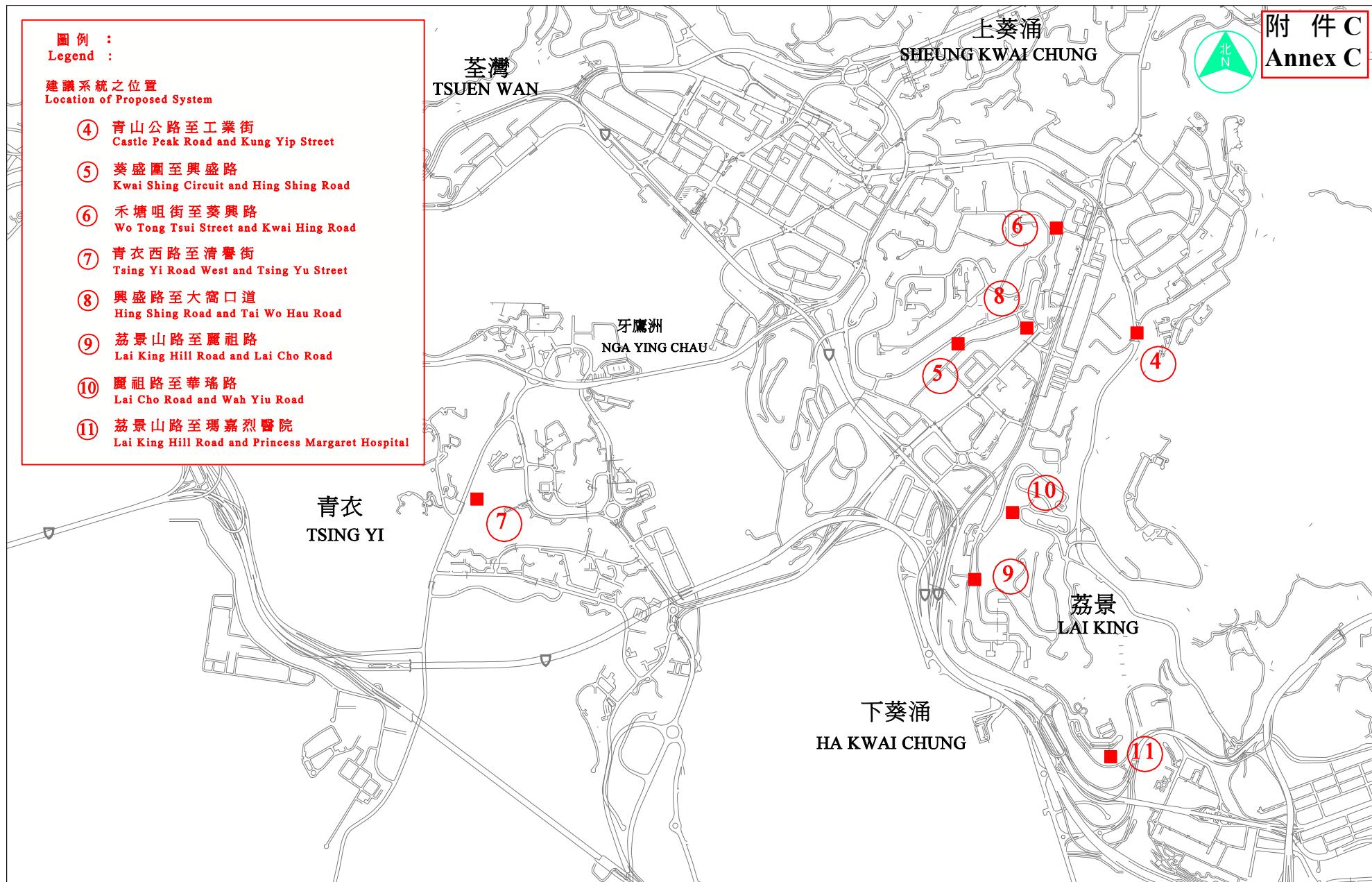
建議系統之位置
Location of Proposed System

- ① 窩打老山
Waterloo Hill
- ② 月華街
Yuet Wah Street
- ③ 聯安街
Luen On Street
- ④ 竹園北邨
Chuk Yuen North Estate
- ⑤ 慈雲山
Tsz Wan Shan

附 件C
Annex C



附件 C
Annex C



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 小計分數 (最高 40 分)	效益 小計分數 (最高 35 分)	實施因素 小計分數 (最高 25 分)	總分數 (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 ¹	方案甲 ² - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道	20.4	16.1	10.7	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 小計分數 (最高 40 分)	效益 小計分數 (最高 35 分)	實施 小計分數 (最高 25 分)	總分數 (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 ³			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 ⁴			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。