訂立有關興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制

摘要





運輸署
Transport Department

AECOM

2010年9月

目錄

頁

1 序言 1

2 提供上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的目的 3

3 評審準則 3

4 評審制度的詳情 5

5 評審制度的適用範圍 7

6 評審制度的主要事項 7

7 諮詢 8

8 總結 8

1 序言

1.1 在香港，很多人口稠密的住宅區都地勢陡斜。為方便步行前往這些地區，及減低居民對使用車輛駛經交通擠塞、陡斜及狹窄的行車路進出這些地區的倚賴性，當局考慮設立自動扶梯連接系統和升降機系統。由於自動扶梯連接系統和升降機系統有助行人克服高度差距，故行人及當區居民一般都樂於使用。

1.2 鑑於公眾對設立上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的訴求日益增加，政府有需要訂立一套評審制度，以公平、客觀和公開的方式回應市民的要求。

香港的地形



1.3 因此，運輸署在 2008 年 5 月開展一個顧問研究，以制訂一套制度，評審有關在上坡地區設立自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的優先次序，以便政府於調配資源推行該些建議時作為參考。

現有的自動扶梯連接系統／升降機系統

中環至半山區自動扶梯連接系統









炮台山升降機系統



2 提供上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的目的

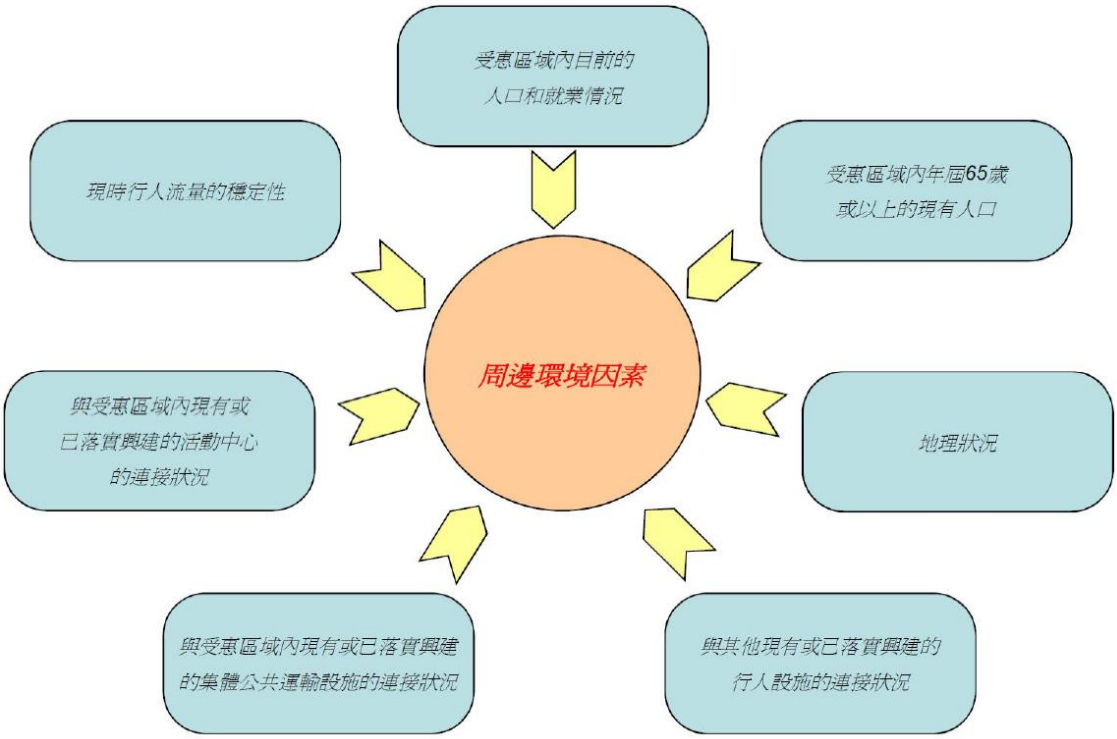
2.1 提供上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的目的包括對社會及經濟帶來益處、可讓環境持續發展、改善交通和步行環境，以及合乎成本效益。

2.2 提供有關系統時應以盡可能達到上述目的爲原則。因此，我們訂立了一套以上述目的爲基礎的評審準則，以評審關於提供新設施的建議。

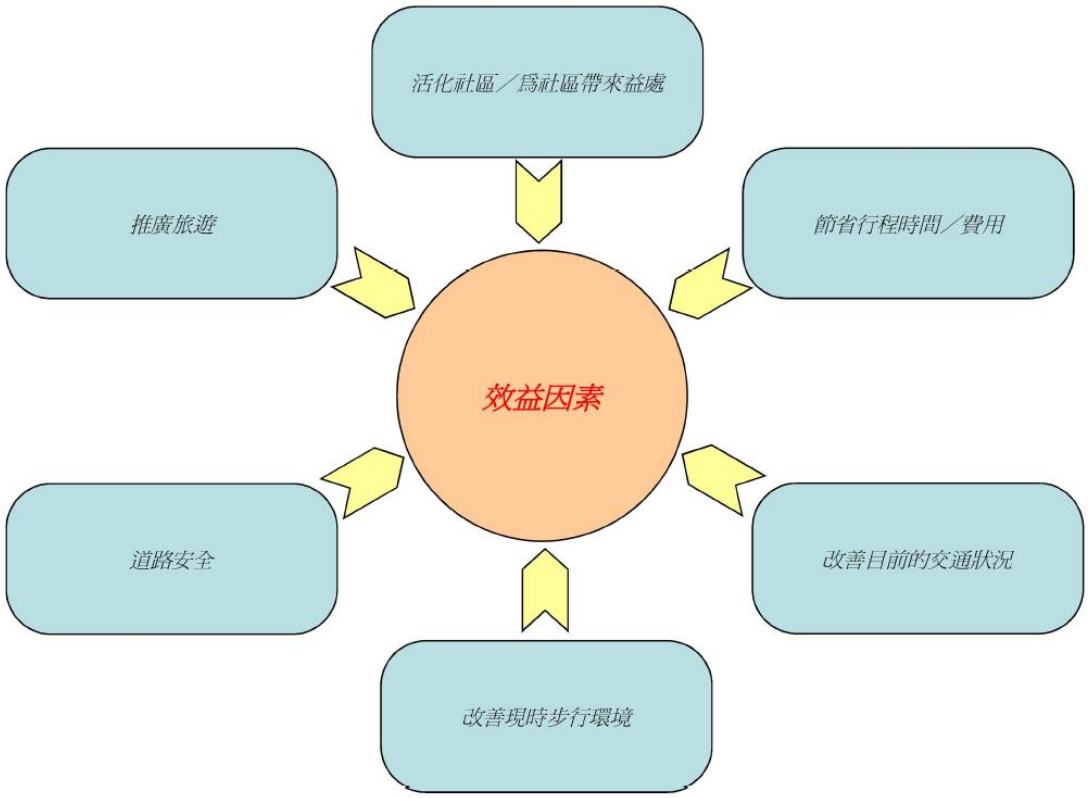
3 評審準則

3.1 爲達到提供上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的既定目的，我們訂立了一套分爲三個主要類別的評審準則，該三個主要類別是周邊環境因素、效益因素及實施因素，詳情於下圖載示：

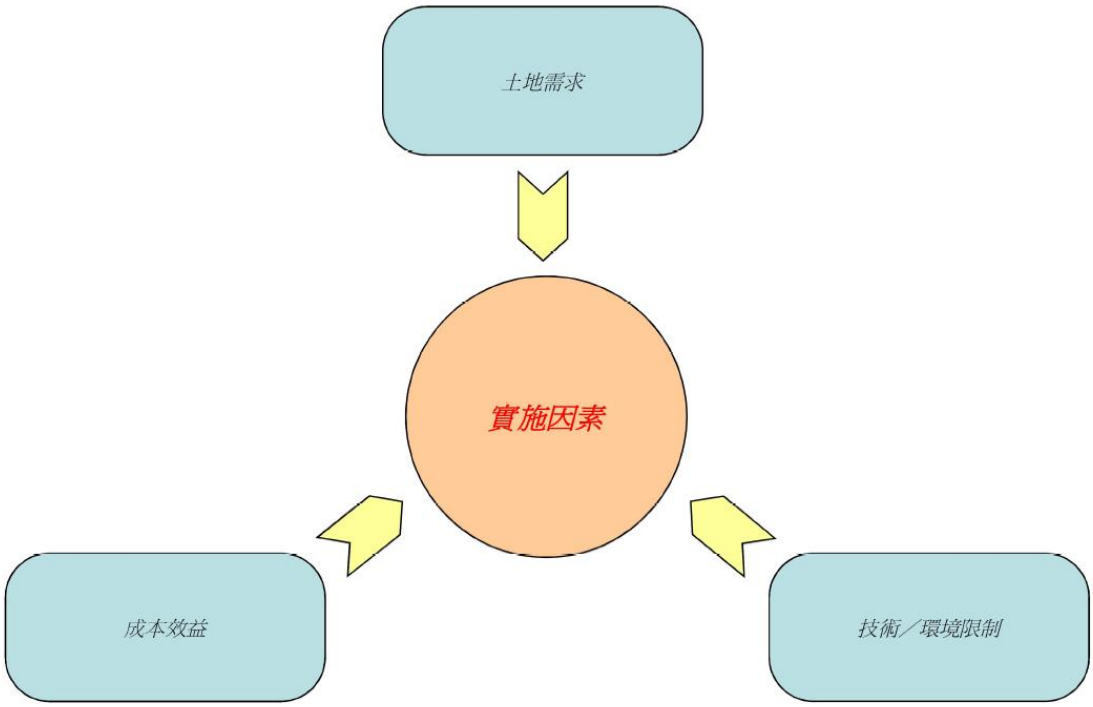
周邊環境因素



效益因素


活化社區／爲社區帶來益處
推廣旅遊
節省行程時間／費用
效益因素
道路安全
改善目前的交通狀況
改善現時步行環境

實施因素


土地需求
實施因素
成本效益
技術／環境限制

4 評審制度的詳情

4.1 根據周邊環境因素、效益因素及實施因素這三個評審準則類別，我們制定了一個以計分為基礎的評審制度，以評估對擬議設施的需要。評審制度會在正式敲定前進一步經過初步測試，以便糾正任何嚴重不足之處，及確定評審制度妥當和有效。

4.2 評審建議時會分兩個階段進行：

- 第一階段 — 初步遴選
- 第二階段 — 評分機制

第一階段 — 初步遴選

4.3 初步遴選會首先進行，以便在最初階段剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。有關建議會被評定是否屬於以下四種主要情況：

- 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；
- 設施重複 — 擬議設施附近[1]已有／已落實興建同類設施；
- 建造或運作上存在無法解決的困難 — 預計會在有關設施的建造／運作階段遇到無法解決的困難；或
- 水平高度差距過少 — 擬議設施所連接地點的水平高度差距不足 6 米。

4.4 有關建議如屬以上任何一種情況， 即不會在該情況得到改善之前獲進一步考慮。

第二階段 — 評分機制

4.5 在進行第二階段的評分程序前，有必要進行數據蒐集的步驟，以取得相關資料，作為評審制度下的參考資料。有些資料可藉翻查現有文件／記錄或進行現場勘察得到，其他資料則可從相關的政府部門或有關方面獲得。

4.6 進行評審時，會按每項評審準則進行評分。由於不同的評審準則有不同程度的重要性，所以每項準則都有不同的比重，以反映相對的重要性。各項評審準則的比重詳列於**表 4.1**。

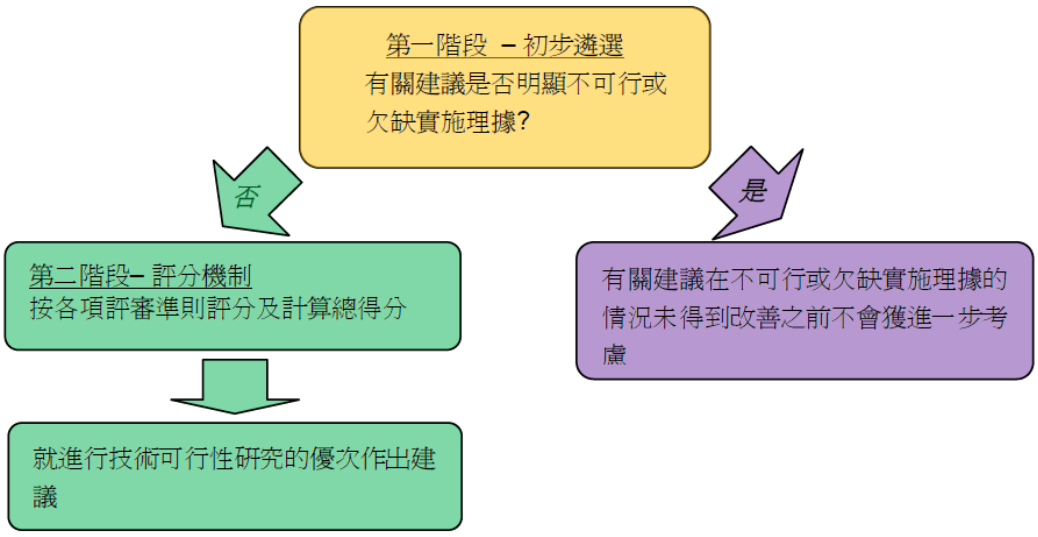
[1] 註： 若在擬議設施 300 米範圍內設有同類設施，一般會視作附近已有同類設施

表 4.1　評審準則的比重

準則類別	評審準則	比重
周邊環境因素	受惠區域內目前的人口和就業情況	6
	受惠區域內年屆 65 歲或以上的現有人口	5
	地理狀況	11
	與其他現有或／已落實興建的行人設施的連接狀況	4
	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
	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
	現時行人流量的穩定性	6
	小計	**40**
效益因素	活化社區／為社區帶來益處	6
	節省行程時間／費用	8
	改善目前的交通狀況	6
	改善現時步行環境	6
	道路安全	6
	推廣旅遊	3
	小計	**35**
實施因素	土地需求	6
	技術／環境限制	6
	成本效益	13
	小計	**25**
	總計	**100**

4.7　擬議設施在比重不同的評審準則下所得分數的總和就是其總得分。

4.8　利用評審制度進行評審的程序概述如下：



5 評審制度的適用範圍

5.1 評審制度不適用於以下情況：

- 評審制度不適用於在新發展區或重建地區（包括新增鐵路站涵蓋的現有地區）增添有關設施的建議；有關建議應包括在該發展區／重建地區的整體發展計劃內考慮。

- 如擬設置橫過單一道路而長度少於 25 米或水平差距少於 6 米的設施，即沒有必要進行評審工作。 提供這類個別分層過路設施， 應依從運輸署的《運輸策劃及設計手冊》及政府的有關技術通告處理。

- 如擬議設施擬完全於公共屋邨用地範圍內設置，也沒有必要進行評審工作。房屋署會跟據其現有設計手冊、指引或通告評估／考慮是否有需要提供有關設施。

- 如擬議設施擬於公共屋邨用地範圍內設置，但有關設施的任何部分佔用公共道路，則須進行評審工作，但有關建議的實施及費用問題須按個別情況解決，負責管理該項目的一方應於考慮是否實施有關建議時，參考評審的結果。

6 評審制度的主要事項

6.1 評審制度的主要事項概述如下：

- 訂立評審制度的目的是透過簡單便捷的方式，讓評審人員在包括多項綜合因素的評審準則下作出適當考慮，以評估是否有需要提供擬議的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統。

- 其他城市／國家沒有關於興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的同類評審制度。由於缺乏類似的參考例子，這制度的訂立純粹根據本地經驗制訂。因此，檢討評審制度的工作會在適當時候進行，並以評審制度實施過程當中所累積得到經驗及蒐集得到的數據爲檢討基礎。

- 評審制度及按各項評審準則作出的評估已盡可能採用量化方式，但當中有些準則在個別當區情況下應用時，可能須憑專業知識才可作出判斷。

- 評審制度已經過測試運行，被視爲穩健和全面，可供長期應用。

7 諮詢

7.1 當局曾就評審制度諮詢交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會，而兩者的意見已按適當情況納入評審制度之內。

8 總結

8.1 總括而言，評審制度可有效地編排關於提供上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的優先次序，而評審準則、分數範圍、相對比重及整體評審過程，也被視爲適合在日後使用。