

合約編號 CE8/2012(HY)

連接葵青交匯處上斜路至葵涌道的天橋

環境影響評估 行政摘要



AECOM

AECOM Consulting Services Limited

2015 年 6 月



土木工程拓展署
Civil Engineering
and Development
Department

目錄

1.	引言	1
2.	工程項目說明.....	1
2.1	擬議道路工程.....	1
2.2	其他方案的考慮.....	2
2.3	工程計劃.....	2
2.4	環境影響評估方法.....	2
3.	環境影響評估的主要結果.....	2
3.1	空氣質素影響.....	2
3.2	噪音影響.....	3
3.3	水質及污水影響.....	4
3.4	廢物管理及土地污染.....	4
3.5	景觀及視覺影響.....	4
3.6	堆填區氣體風險.....	5
3.7	文化遺產的影響.....	5
3.8	環境監察與審核.....	5
3.9	總結.....	5

附圖目錄

圖 1.1	擬議道路工程
圖 2.1	道路走線方案（第一頁，共二頁）
圖 2.2	擬議道路工程（第二頁，共二頁）
圖 3.1	擬議噪音緩解措施的範圍
圖 3.2	擬建垂直式及懸臂式隔音屏障的切面圖
圖 3.3	擬議噪音緩解措施的照片集

1. 引言

- 1.1.1 在審視過荃灣路近葵青交匯處路段的交通狀況後，運輸署預測在未來幾年，位於葵青交匯處及葵涌道之間的一段荃灣路南行線在繁忙時間將出現嚴重擠塞。運輸署認為有必要實施此工程項目以改善該路段不斷增長的車流量問題。
- 1.1.2 根據此工程項目中的交通影響評估，調查結果顯示現時於葵青交匯處至葵涌道之間的一段荃灣路南行線（項目所在路段）在早上繁忙時段已經微超出負荷及預計會於未來數年持續惡化。交通影響評估結果顯示，於該路段的荃灣路增加一條行車線後，車流量在設計年內的早晚繁忙時段均不會超出道路容車量。
- 1.1.3 根據《環境影響評估條例》，新增加的行車線（高架橋 H）為附表 2 第 I 部的指定工程項目內之項目 A.8 - 「橋台之間的長度超過 100 米的行車橋樑或鐵路橋樑」。
- 1.1.4 再者，現有高架橋 G 將會作修改，但這將不會對現存或計劃中社群、或附近環境敏感的地方，造成任何不良的環境影響，尤其在它運作後，車流量將會降低，因此預期高架橋 G 將不需要採用噪音緩解措施。根據《環境影響評估條例》之《環境影響評估程序的技術備忘錄》第 6.1 節，現有支路的修改（高架橋 G）並不屬於環境影響的“實質改變”。
- 1.1.5 艾奕康顧問有限公司（前稱優斯（香港）有限公司或偉信顧問集團有限公司）受土木工程拓展署委託負責此工程項目的環境影響評估研究。

2. 工程項目說明

2.1 擬議道路工程

- 2.1.1 為了應付未來需求，以及紓緩將來車流量高峰時段交通擠塞的情況，擬議採用方案 2A 為道路走線。此方案將會在荃灣路新增一條南行線（獨立高架橋）連接到現有葵涌道西側的行車道，行車速度限制為每小時 70 公里。
- 2.1.2 建議進行的道路工程見圖 1.1。方案 2A 的基礎是利用葵涌道兩條分隔行車道現有的剩餘通行能力。
- 2.1.3 此外，沿荃灣路的慢車道近現有葵青交匯處上斜路，東面路面將會擴闊（長 150 米）。
- 2.1.4 相關工程包括：
- 拆卸及重建現有行人天橋 NF303；
 - 將會影響現有的工務區域試驗所；
 - 將會影響荃灣路旁現有渠務保留地；
 - 遷移位於行人隧道 NS10A 外之巴士站；及
 - 對現有葵涌道稍作修改，包括移除現有的花槽，挖路和修復葵涌道，並以新的道路標記替代葵涌道原有的道路標記。

2.2 其他方案的考慮

- 2.2.1 此部分介紹了曾考慮過可行的道路走線方案。在環境影響評估研究概要中有兩個改善方案，分別為方案 1 和方案 2。方案 1 建議從葵青交匯處上斜路增加一條南行線連接現有葵涌道上斜路。方案 2 建議從荃灣路西側新增一條南行線連接現有葵涌道西側行車線。此外，本工程項目新增了一個改善方案 3，是以擴闊荃灣路南行線的慢車道和快車道為設計基礎。為配合現有荃灣路的速度限制以達致每小時 70 公里的時速及連接葵涌道上斜路或葵涌道兩條分隔行車道，利用剩餘的通行能力，本工程項目把方案 1、方案 2 和方案 3 的路形作了進一步改善，制定了方案 1A、方案 2A、方案 2B 和方案 3A。所有方案的走線見圖 2.1 和 2.2。
- 2.2.2 工程項目根據不同的觀點，包括交通及運作標準、工程設計、環境和其他方面，對各道路改善方案進行了評審。方案 1、方案 1A 和方案 2B 因達不到行車線匯合的要求、運輸策劃及設計手冊和橋樑設計的標準，故此在評估過程中被評定為不可行及被淘汰。此外，由於需要較大的施工範圍，離噪音和空氣敏感受體也較近，加上工程價格較高和施工時間較長，方案 3 和方案 3A 也不建議採用。
- 2.2.3 方案 2A - 荃灣路西側獨立高架橋（速度限制為每小時 70 公里）是首選的走線方案。評估結果是基於各項測定的整體排名而釐定。除了速度限制和路面闊度不同以外，方案 2 與方案 2A 相似。評估結果顯示，在運作階段，車輛速度較高的情況下，採用方案 2A 會帶來較好的空氣質量。

2.3 工程計劃

- 2.3.1 根據方案 2A 首選的走線，本工程項目暫定於 2018 年開始施工，預計於 2021 年竣工。

2.4 環境影響評估方法

- 2.4.1 環境影響評估過程提供了鑒定、評估和匯報工程項目所帶來的環境影響和效益的方法。這是與設計流程同時進行的過程，用以評估不同設計方案可能產生的環境影響，並找出其他可行的設計方案以及緩解措施以納入項目的設計、施工和運作過程中。為了避免一些潛在的環境影響，或者盡量減少或緩解環境影響至可接受的水平，土木工程拓展署亦考慮了一系列的緩解措施。

3. 環境影響評估的主要結果

3.1 空氣質素影響

施工階段

- 3.1.1 本工程項目在施工期間可能造成的空氣質素影響，主要來自挖掘工程、物料處理及工地風蝕所產生的塵埃滋擾。鑒於本工程項目沒有大規模的土方開挖工程，及實施《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》所規定的控制減少塵埃措施和良好工地施工方法，預期空氣質數不會受到塵埃所引致的不良影響。

運作階段

- 3.1.2 是次研究評估了工程地區及附近的背景污染物水平、露天道路網絡所產生的車輛廢氣和附近的工廠煙囪排放的廢氣。結果顯示本工程項目在運作階段之可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子以及每小時平均二氧化氮濃度預期不會超過標準。部分空氣敏感受體的年均二氧化氮濃度在“實施”與“不實施”此工程項目的情況下，都會超過空氣質素指標。此超標情況，主要是由於該區的背景污染物濃度較高所支配。高背景濃度的主要成因是受到附近葵涌貨櫃碼頭之運作及貨櫃船隻所排放廢氣的影響。
- 3.1.3 對“實施”與“不實施”此工程項目的兩種情況進行比較，結果顯示此項目的實施能改善交通流量和車輛行駛速度，因而會為現在的環境帶來一些益處。事實上，預計本工程項目的實施不但不會對空氣質素產生不良的影響，對比現時及將來的空氣基線情況，本工程項目尚且會為附近敏感受體帶來空氣質量的改善。

3.2 噪音影響

施工階段

- 3.2.1 在施工階段的潛在建造噪音影響，主要來自道路工程和隔音屏障建造工程。工地附近的噪音敏感受體均會受影響。未經緩解的建造噪音聲級，在具代表性噪音敏感受體處估計會介乎 61 至 81 分貝(A)之間。若能採用低噪音的機動設備、可移動隔音屏障、吸音蓆、隔音棚、限制同時操作的設備數量，以及實施良好施工方法，所有具代表性噪音敏感受體處的噪音聲級均會符合建造噪音標準。例外的主要是荔景天主教中學（NSR3）及考評局荔景評核中心（NSR9）將會在考試期間的某些月份超過噪音標準 2 至 5 分貝(A)。承建商需要在施工時與附近教育機構作緊密的聯繫，尤其在考試期間作相應的特別安排，以進一步減少這些建築噪音對這些噪音敏感受體的影響。

運作階段

- 3.2.2 在運作噪音影響評估中，根據 2036 年交通流量的最高的情況，評估了本工程項目對 300 米研究範圍內已知的噪音敏感受體所受的潛在交通噪音影響。根據《環境影響評估條例》之《環境影響評估程序的技術備忘錄》第 6.1 節，現有支路的修改（高架橋 G）並不屬於環境影響的“實質改變”。因此，只有新的高架橋 H，在交通噪音評估中屬於指定工程項目道路。
- 3.2.3 在已知的噪音敏感受體處的未經緩解交通噪音聲級，估計會介乎 55 至 84 分貝(A)之間。預料本工程項目會使部分噪音敏感受體的噪音聲級超過《環境影響評估條例》的交通噪音準則。因此，建議裝設直接消減噪音措施如懸臂式隔音屏障、垂直隔音屏障、以及低噪音路面來緩解因指定工程項目道路所引致的不良噪音影響。雖然這些噪音敏感受體所感受的整體噪音聲級會超過相關的噪音準則，但因本工程之指定工程項目道路所引致的噪音對整體噪音聲級來說是微不足道的，而且來自本工程之指定工程項目道路的噪音聲級在實施了緩解措施後將不超逾噪音上限。因此，本工程項目對交通噪音之影響可視為不顯著。故此，如具代表性的噪音敏感受體處所感受到的噪音超出相關噪音標準，都是由現有道路造成。噪音緩解措施擬議地點和隔音屏障剖面圖見圖 3.1 和圖 3.2，擬建隔音屏障的效果圖則見圖 3.3。

3.3 水質及污水影響

- 3.3.1 已識別的潛在水污染源為工地徑流、施工人員所產生的污水和化學品洩漏的潛在風險。建議實施或執行的緩解措施包括必須根據環保署的《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 - 建築工地的排水渠》（專業守則 1/94），提供與管理可移動式廁所，以及制訂預防化學品洩漏事故的對策，以緩解任何對水質的不利影響。預期實施以上措施後不會對水質有不良的剩餘影響。
- 3.3.2 在運作階段，本工程項目會鋪設附有淤泥收集器及隔柵的地面雨水收集系統，此系統亦會進行妥善維修，以收集下雨時的道路徑流。預期系統在路政署的定期保養及最佳管理方法控制下，地面徑流將不會造成不良影響。

3.4 廢物管理及土地污染

- 3.4.1 本工程項目在施工階段會產生不同的廢物，需要管理和處置的有拆建物料、拆建廢料、海泥、化學廢物和一般廢物。若能使用認可的方法來處理、運送和處置這些廢物，並嚴格依循良好施工方法，預計本工程項目在施工階段將不會產生不良的環境影響。
- 3.4.2 在荃灣路橋下的荃灣路工務區域試驗所為化學廢物產生者，被視為本工程範圍內潛在的污染土地用途。試驗所現時的受撥地者需負責該場地的土地污染評估及確保於政府撥地期屆滿時該場地不會帶有任何形式的污染。故此，從過去活動所產生的任何土地污染問題將會於工程施工前完成修復。
- 3.4.3 在實施良好的施工方法後，預期本工程項目在施工和運作階段，均不會對工地造成不良的土地污染影響。

3.5 景觀及視覺影響

- 3.5.1 基線研究確定了 16 個重點景觀資源 (LRs)、8 個景觀特色區 (LCAs) 和分別代表 4 個視覺敏感受體種類的 33 個視覺敏感受體 (VSRs)，以及評估其敏感性。研究表示，在施工階段，沒有緩解措施的情況下，LR2：葵涌道交匯處區樹木種植、LCA3：位於荔景山低處的住宅、LCA6：葵涌道交匯處區、R5：荔景村北、R5A：荔景村南、R6：賢麗苑、R7：浩景臺、O4：下葵涌分科診所及特殊教育服務中心、O5：荔景天主教中學、O6：永得利廣場、O8：嶺南鍾榮光博士紀念中學、O10：考評局荔景評該中心、L1：葵順街遊樂場、T1：露天貨倉、露天停車場的用戶、T2：葵涌道交匯處區下的行人、T3：荃灣路/葵涌道的使用者、T4：荔景巴士總站乘客和 T5：港鐵乘客，將會受到潛在的景觀及視覺影響。在運作階段，沒有緩解措施的情況下，LR2、LCA6、R5、O5、T1、T2 和 T3 將會受到潛在的景觀及視覺影響。
- 3.5.2 在施工階段，為了緩解潛在的景觀及視覺的影響，將會在施工地點採取建議之緩解措施，包括豎立修飾性圍板、控制晚間的燈光，以及恢復被影響的景觀區。在運作階段的緩解措施，包括各種設計特色，如行車道的建築物料、顏色和形狀的設計，採用開花和色彩豐富的賞葉灌木進行路旁綠化，以及改善街景。
- 3.5.3 於施工階段實施建議的緩解措施後，主要景觀資源和景觀特色區 (LR2、LCA3 和 LCA6) 受到的潛在景觀影響將減至中度和輕微水平。從運作階段的第一天起，除了 LR2 會受到輕微影響之外，所有的景觀將不會受到實質影響。經過 10 年的運作，隨

著種植和景觀措施的建立，LR2 將不會受到實質影響，而 LCA6 將會略有受益。

- 3.5.4 採取緩解措施後，在距離施工地點較遠的視覺敏感受體不會受到實質的視覺影響。對於靠近施工地點的視覺敏感受體（R5、R5A、R6、R7、O4、O5、O6、O8、O10、L1、T1、T2、T3、T4 和 T5），潛在的視覺影響將減至輕微水平。從運作階段的第一天起，R5、O5、T1、T2 和 T3 將會受到輕微影響。經過 10 年的運作，隨著緩解措施的建立，T1 和 T2 將會得到略微受益，而其他的視覺敏感受體不會受到實質的視覺影響。

3.6 堆填區氣體風險

- 3.6.1 由於本工程項目的工程範圍不屬於已修復的醉酒灣堆填區的 250 米諮詢區內，因此沒有必要作出堆填區氣體風險評估。預期本工程項目不會受堆填氣體風險影響。

3.7 文化遺產的影響

- 3.7.1 在本工程項目的評估範圍之內，沒有已識別的文化遺產資源。因此，預計本工程項目在施工及運作階段不會對文化遺產產生不良的影響。

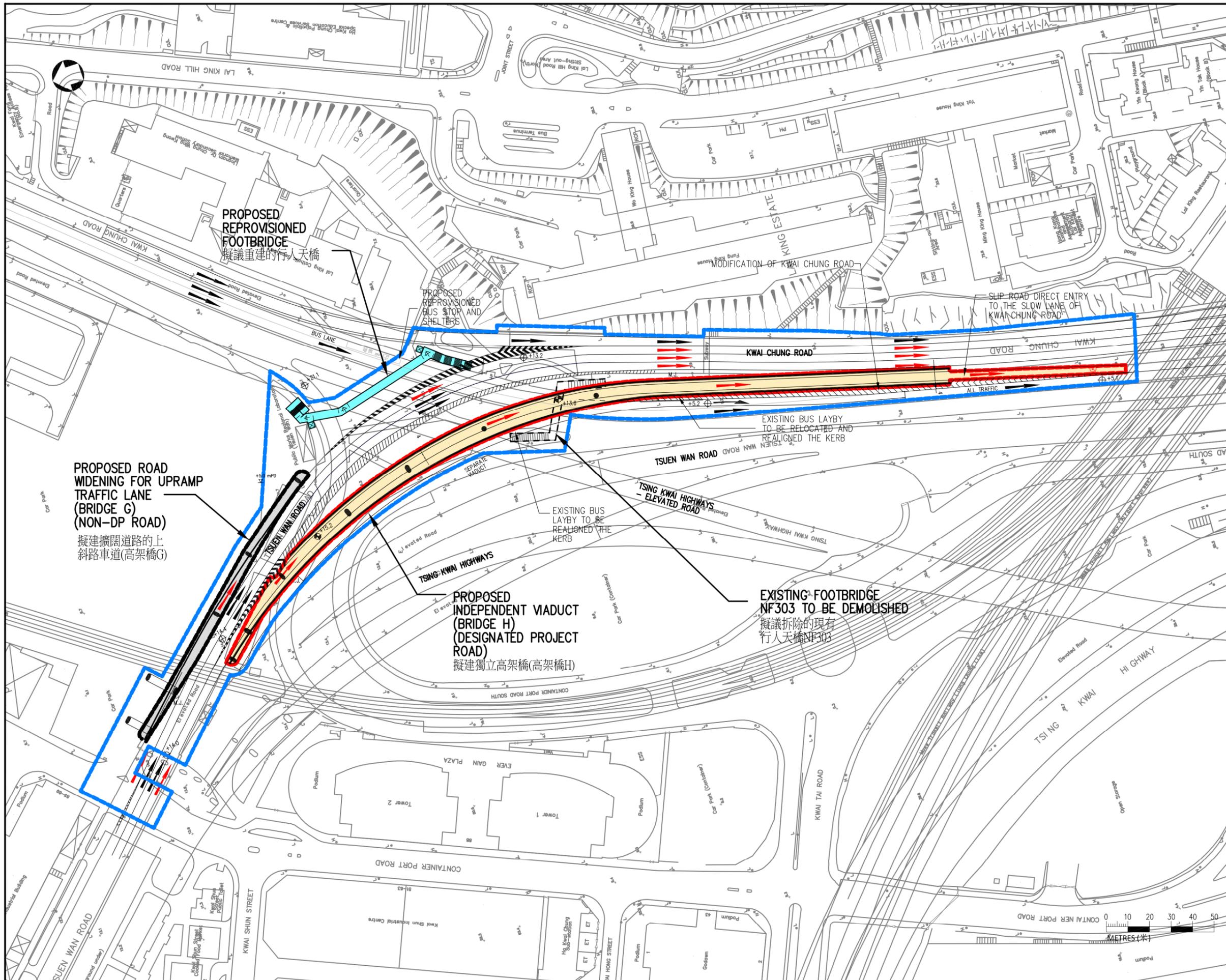
3.8 環境監察與審核

- 3.8.1 是次研究建議對施工期間的噪音，以及運作期間的交通噪音實施環境監察與審核計劃。此外，研究亦建議 i) 在施工期間對塵埃、水質、廢物管理和景觀及視覺影響進行實地視察和審核，ii) 在運作期間視察和審核園景美化措施的執行。各項建議緩解措施的細節，以及監察程序和地點的詳情，都在獨立編寫的《環境監察與審核手冊》內闡述。這些安排令承建商可以在監察結果接近相關準則時及早得悉，以採取必要行動來減少有關範疇的影響。

3.9 總結

- 3.9.1 是次環評根據最新及可獲得的資料進行。環評的結果，為本工程項目在施工和運作階段可能造成的環境影響，提供了有關影響性質和範圍的資料。是次環評研究亦在適當地方提出了緩解措施，以確保本工程項目能夠符合有關的環保法例和標準。
- 3.9.2 總括而言，本工程項目若在施工和運作階段實施各項建議緩解措施，將會符合相關的環保標準和法例。環評報告顯示，本工程項目將不會對環境造成不良的影響。事實上，就空氣質量而言，對比現時與將來的空氣基線情況，本項目會對附近的空氣敏感受體帶來一定的改善。環評報告亦在有需要的地方，為本工程項目的施工和運作階段建議了適當的環境監察與審核制度，以查核各項建議緩解措施的成效。

圖



- LEGEND:**
- PROPOSED WIDENING OF BRIDGE DECK / ABUTMENT
擬議擴闊的橋面/橋台
 - PROPOSED VIADUCT
擬建的高架橋
 - PROPOSED REPROVISIONED FOOTBRIDGE
擬議重建的行人天橋
 - PROJECT BOUNDARY
工程界限
 - EXISTING TRAFFIC DIRECTION (ONE ARROW REPRESENTS ONE LANE)
現有行車方向(每一箭咀代表一條行車線)
 - OPTION 2A: ROUTING
方案2A: 行車路線
 - PROPOSED COLUMN
擬議橋墩

Rev	Date	Description	Drawn	Checked

土木工程拓展署
CEDD Civil Engineering and Development Department

OFFICE: NEW TERRITORIES NORTH AND WEST DEVELOPMENT OFFICE

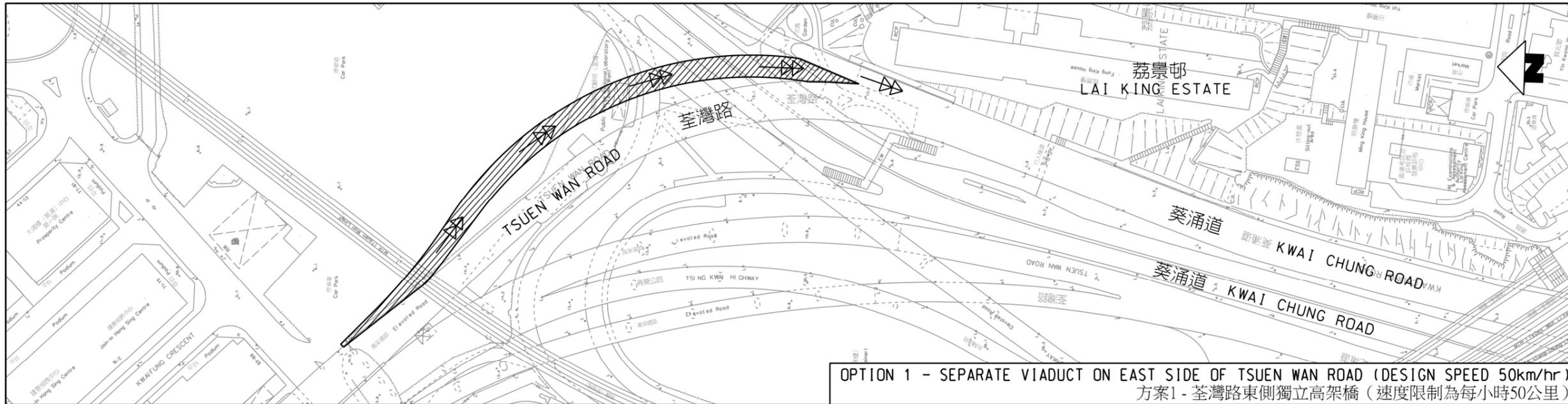
AGREEMENT NO. CE 8/2012 (HY)
FLYOVER FROM KWAI TSING INTERCHANGE UPRAMP TO KWAI CHUNG ROAD - INVESTIGATION

PROPOSED ROAD WORKS
擬議道路工程

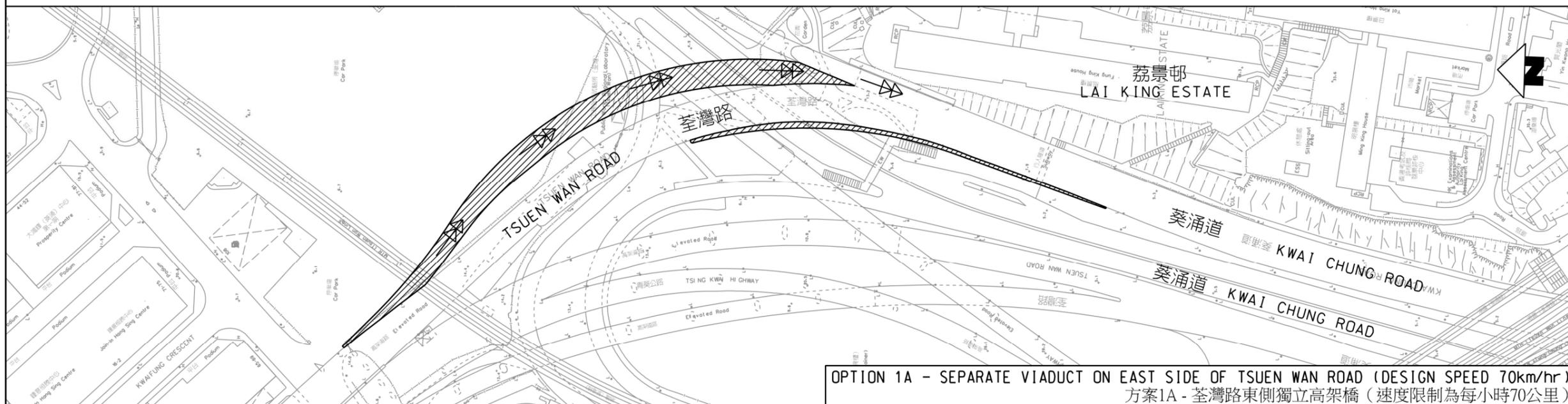
Drawing No. **FIGURE 1.1 (圖 1.1)**

Designed	SL	Drawn	SL	Checked	MSP	Scale	AS SHOWN(見圖)
Approved	ICWR	Date	12/11/14	Status			FINAL

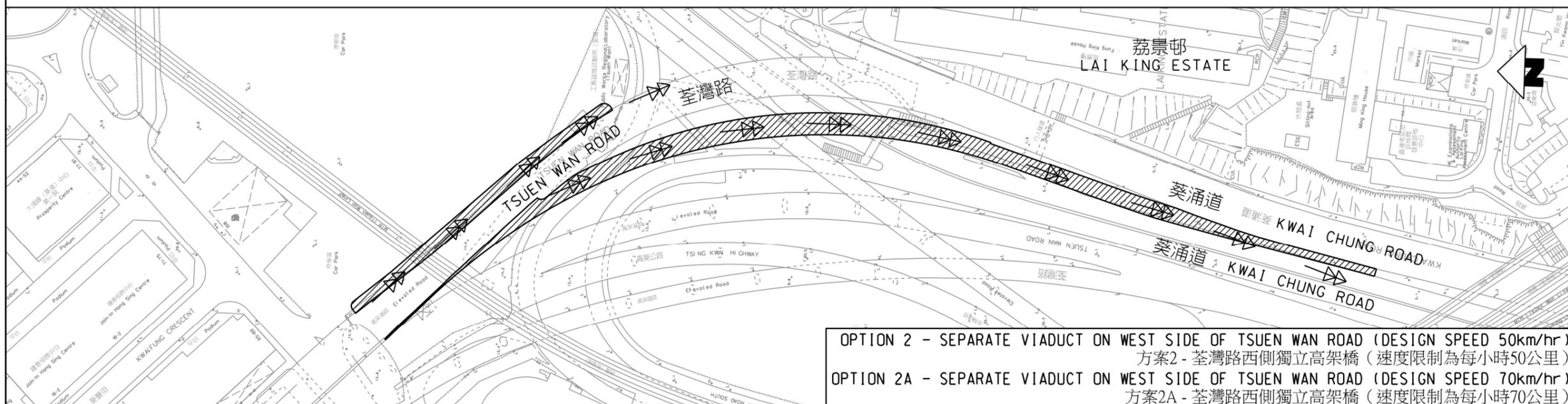
AECOM



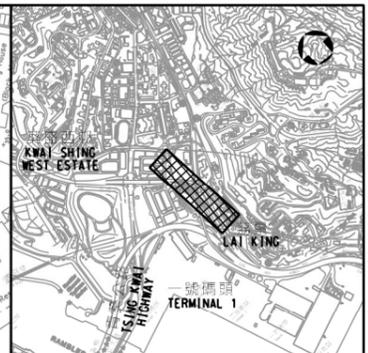
OPTION 1 - SEPARATE VIADUCT ON EAST SIDE OF TSUEN WAN ROAD (DESIGN SPEED 50km/hr)
 方案1 - 荃灣路東側獨立高架橋 (速度限制為每小時50公里)



OPTION 1A - SEPARATE VIADUCT ON EAST SIDE OF TSUEN WAN ROAD (DESIGN SPEED 70km/hr)
 方案1A - 荃灣路東側獨立高架橋 (速度限制為每小時70公里)



OPTION 2 - SEPARATE VIADUCT ON WEST SIDE OF TSUEN WAN ROAD (DESIGN SPEED 50km/hr)
 方案2 - 荃灣路西側獨立高架橋 (速度限制為每小時50公里)
 OPTION 2A - SEPARATE VIADUCT ON WEST SIDE OF TSUEN WAN ROAD (DESIGN SPEED 70km/hr)
 方案2A - 荃灣路西側獨立高架橋 (速度限制為每小時70公里)



KEY PLAN 位置圖
 SCALE 1 : 50000 比例 1 : 50000

- LEGEND: 圖示:
- TRAFFIC DIRECTION
行車方向
 - PROPOSED ROAD
擬建道路

Rev.	Date	Description	Drawn	Checked

土木工程拓展署
 Civil Engineering and Development Department

OFFICE: NEW TERRITORIES WEST DEVELOPMENT OFFICE

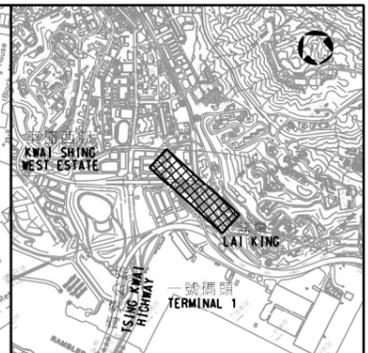
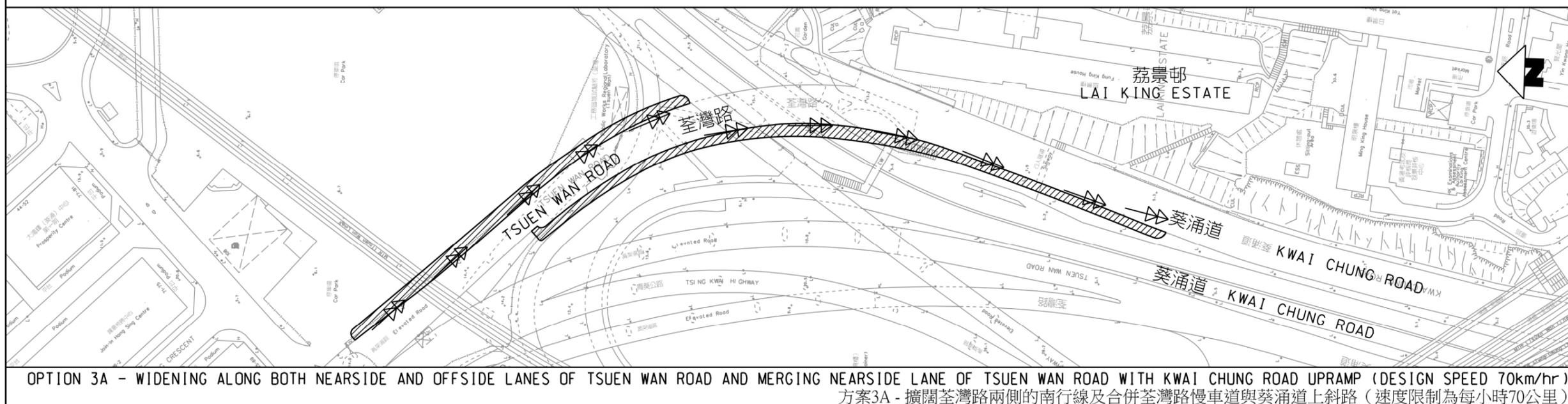
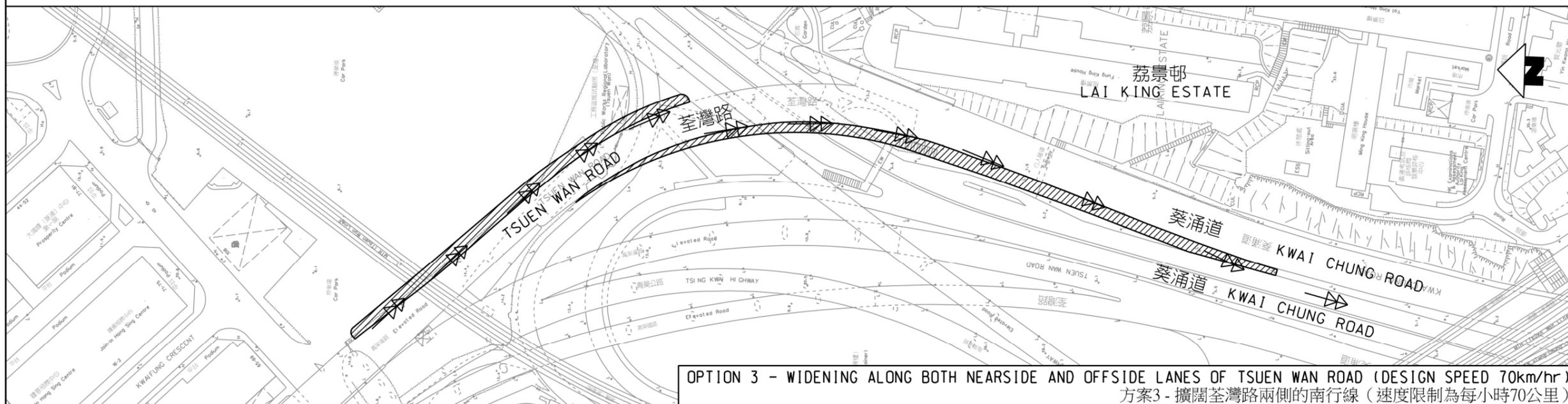
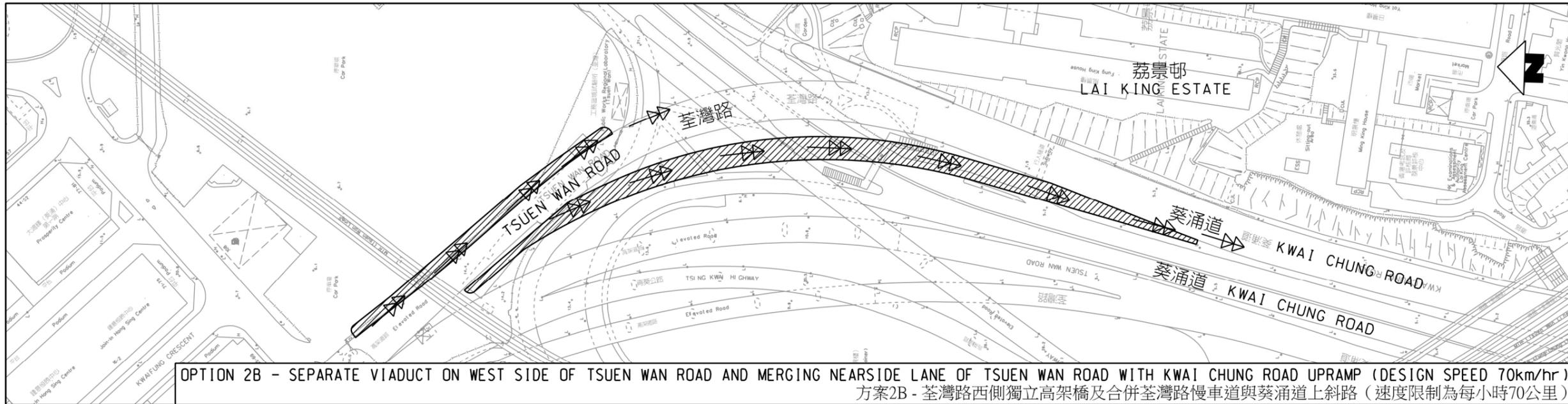
AGREEMENT NO. CE 8/2012 (HY)
 FLYOVER FROM KWAI TSING INTERCHANGE UP-RAMP TO KWAI CHUNG ROAD - INVESTIGATION

ROAD ALIGNMENT OPTIONS (SHEET 1 OF 2)
 道路走線方案 (第一頁, 共二頁)

Drawing No. 圖號: FIGURE 2.1 (圖 2.1)

Designed 設計: AYNS	Drawn 繪圖: HAX	Checked 校核: AYNS	Scale 比例: 1:2000 (A3)
Approved 批准: KLC	Date 日期: 02/14	Status 狀態: PRELIMINARY	





KEY PLAN 位置圖
 SCALE 1 : 50000 比例 1 : 50000

- LEGEND: 圖示:
- TRAFFIC DIRECTION 行車方向
 - PROPOSED ROAD 擬建道路

Rev.	Date	Description	Drawn	Checked

土木工程拓展署
 Civil Engineering and Development Department

OFFICE: NEW TERRITORIES WEST DEVELOPMENT OFFICE

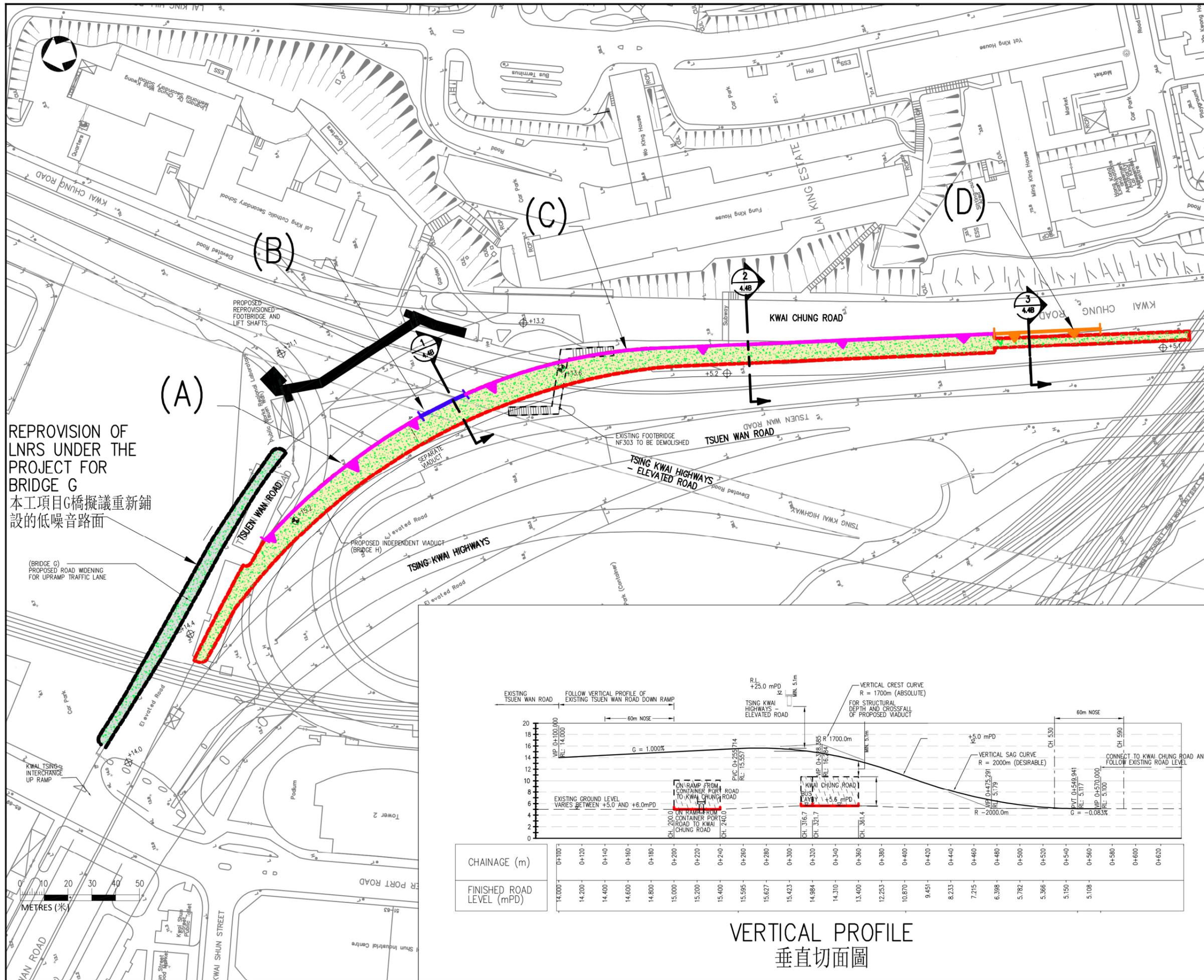
AGREEMENT NO. CE 8/2012 (HY)
 FLYOVER FROM KWAI TSING INTERCHANGE UPRAMP TO KWAI CHUNG ROAD - INVESTIGATION

ROAD ALIGNMENT OPTIONS (SHEET 2 OF 2)
 道路走線方案 (第二頁, 共二頁)

Drawing No. 圖號: FIGURE 2.2 (圖 2.2)

Designed 設計: AYNS	Drawn 繪圖: HAX	Checked 校核: AYNS	Scale 比例: 1:2000 (A3)
Approved 校核: KLC	Date 日期: 02/14	Status 狀態: PRELIMINARY	





LEGEND:

- PROPOSED WIDENING OF BRIDGE DECK / ABUTMENT
擬議擴闊的橋面/橋台
- PROPOSED VIADUCT
擬建的高架橋
- PROPOSED REPROVISIONED FOOTBRIDGE
擬議重建的行人天橋
- PROJECT BOUNDARY
工程界限
- PROPOSED 5.5M VERTICAL BARRIER(B)
擬建的5.5米高垂直式隔音屏障
- PROPOSED 5.5M WITH 2.5M CANTILEVERED BARRIER(A/C)
擬建的5.5米高2.5米臂長的懸臂式隔音屏障
- PROPOSED 5.5M WITH 3.5M CANTILEVERED BARRIER(D)
擬建的5.5米高3.5米臂長的懸臂式隔音屏障
- PROPOSED LOW NOISE ROAD SURFACING
擬議鋪設的低噪音路面

Rev.	Date	Description	Drawn	Checked

土木工程拓展署
CEDD Civil Engineering and Development Department

OFFICE: NEW TERRITORIES NORTH AND WEST DEVELOPMENT OFFICE

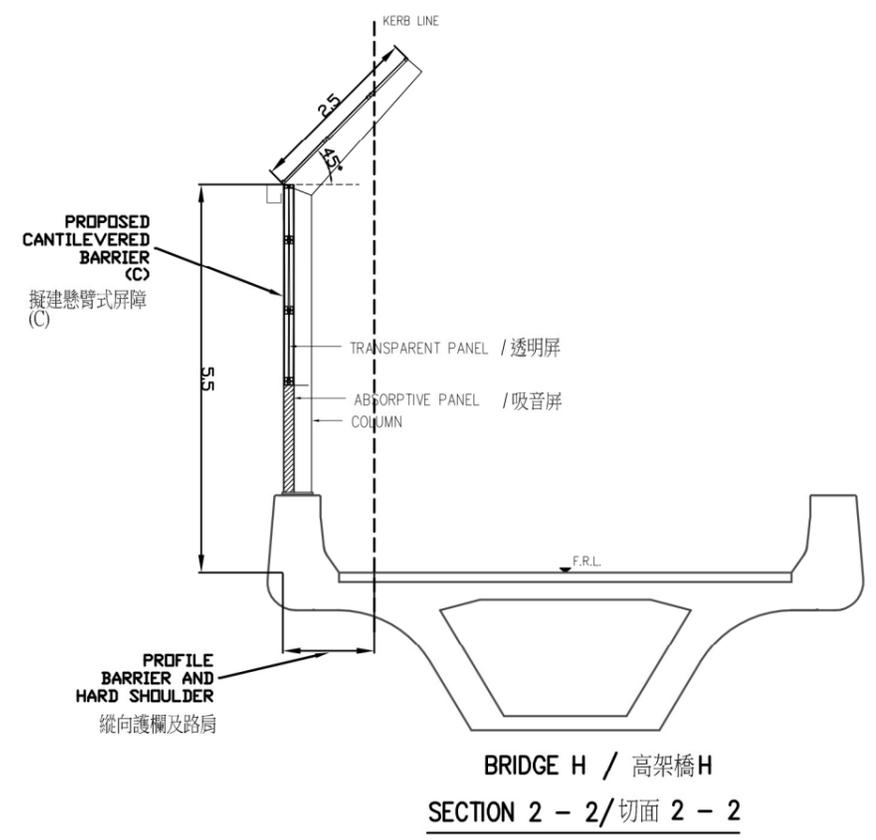
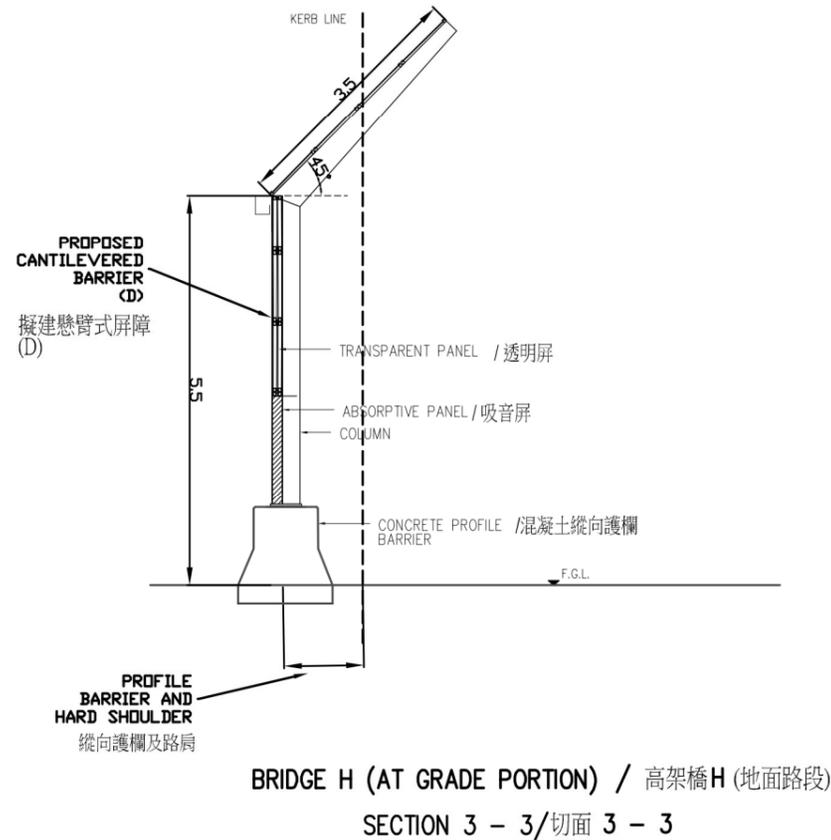
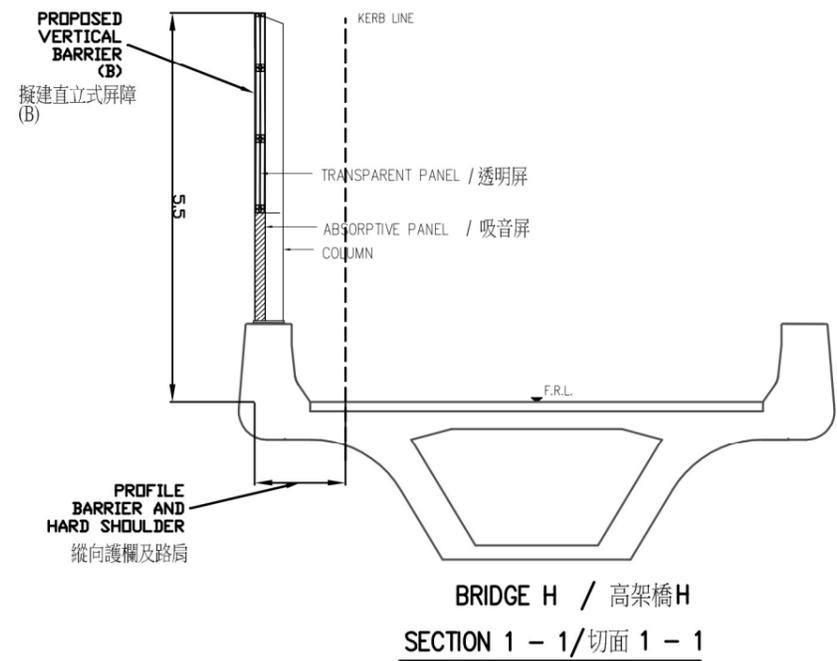
AGREEMENT NO. CE 8/2012 (HY)
 FLYOVER FROM KWAI TSING INTERCHANGE UP RAMP TO KWAI CHUNG ROAD - INVESTIGATION

EXTENT OF PROPOSED NOISE MITIGATION MEASURES
 擬議噪音緩解措施的範圍

Drawing No. **FIGURE 3.1 (圖 3.1)**

Designed	Drawn	Checked	MSP	Scale	AS SHOWN
SL	SL	SL	SL	AS SHOWN	AS SHOWN

Approved: ICWR Date: 2/9/2014 Status: FINAL



NOTE:

1. UNLESS OTHERWISE SPECIFIED, ALL DIMENSIONS ARE IN METERS
2. SCHEMATIC SECTIONS ARE INDICATIVE ONLY; DETAILS TO BE DETERMINED DURING DETAILED DESIGN STAGE

Rev.	Date	Description	Drawn	Checked

土木工程拓展署
CEDD Civil Engineering and Development Department

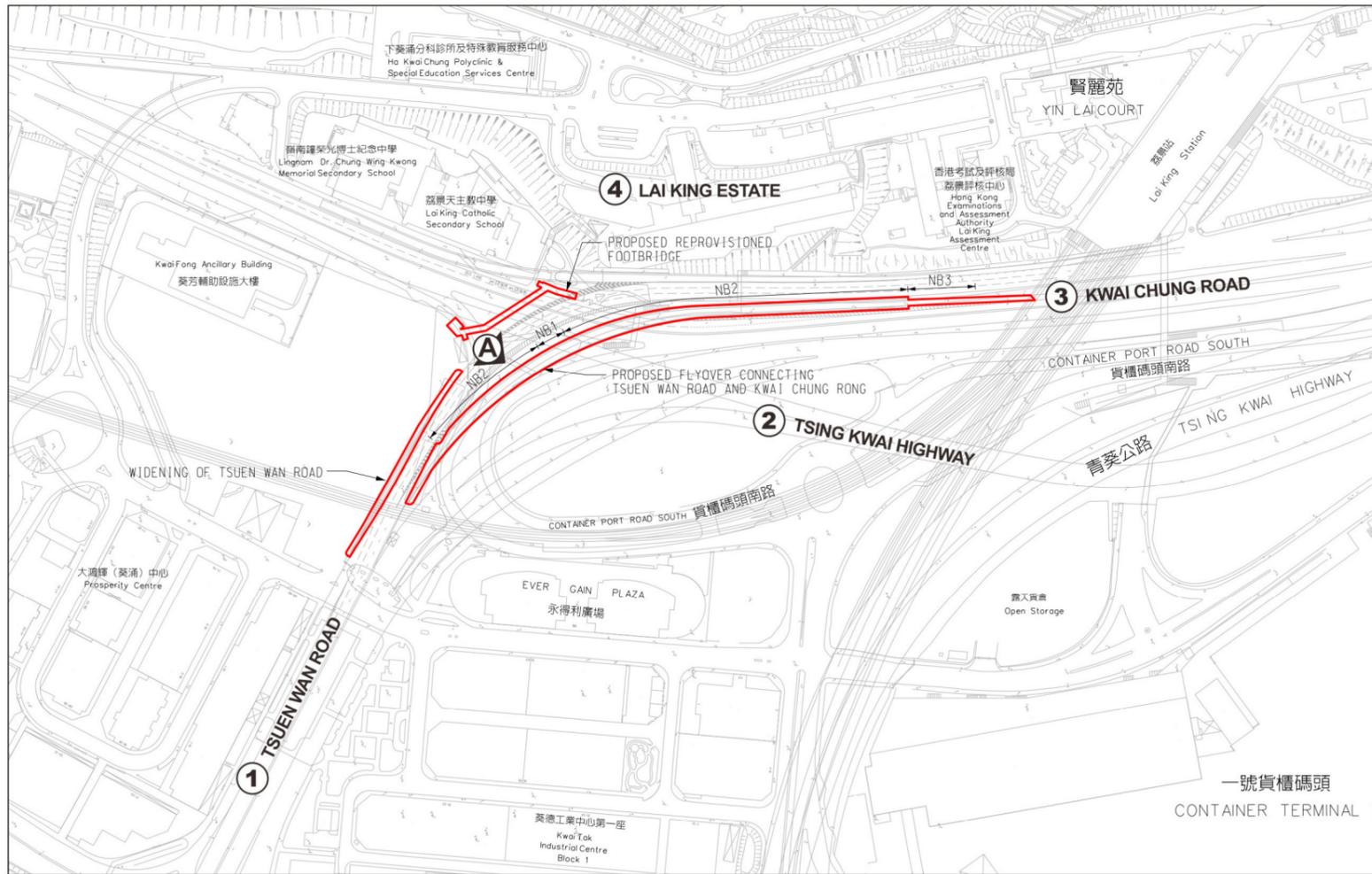
OFFICE
NEW TERRITORIES NORTH AND WEST DEVELOPMENT OFFICE

AGREEMENT NO. CE 8/2012 (HY)
FLYOVER FROM KWAI TSING INTERCHANGE UPRAMP TO KWAI CHUNG ROAD - INVESTIGATION

SECTION VIEWS OF PROPOSED VERTICAL AND CANTILEVERED BARRIERS
擬建直立式及懸臂式隔音屏障的切面圖

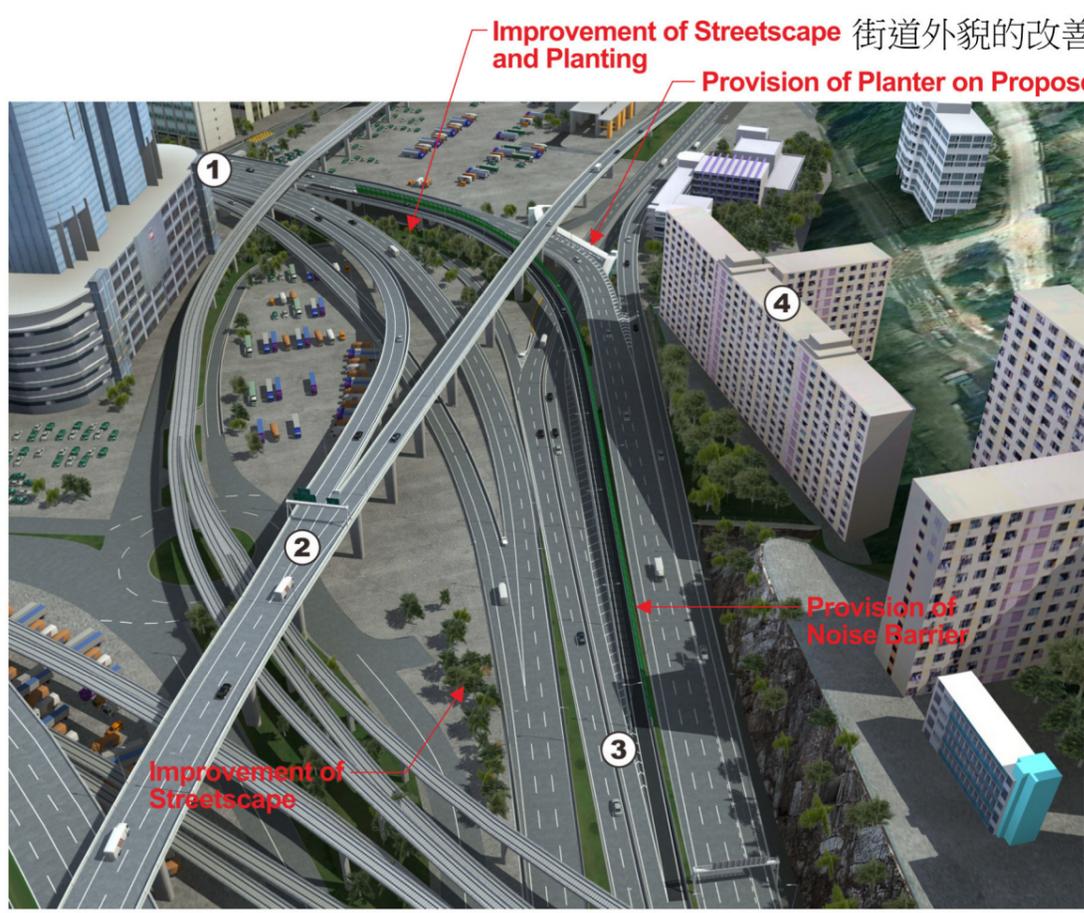
Drawing No. / 圖則編號: FIGURE 3.2 (圖3.2)					
Designed / 設計: SL	Drawn / 繪圖: SL	Checked / 校核: MSP	Scale / 比例: N.T.S.		
Approved / 批准: ICWR	Date / 日期: 12/11/14	Status / 狀態: FINAL			





Plan (平面圖)

- LEGEND:
- PROPOSED FLYOVER/
FOOTBRIDGE
擬建高架橋/行人天橋
 - PROPOSED NOISE
BARRIER ON PROPOSED
FLYOVER
擬建高架橋上的隔音屏障
 - NB1 5.5M HIGH VERTICAL
BARRIER
5.5米高的直立式隔音屏障
 - NB2 5.5M HIGH BARRIER WITH
2.5M CANTILEVER AT 45°
5.5米高2.5米長(45度)的懸臂
式隔音屏障
 - NB3 5.5M HIGH BARRIER WITH
3.5M CANTILEVER AT 45°
5.5米高3.5米長(45度)的懸臂
式隔音屏障



View A (景A)

Overview (全景)

Rev.	Date	Description	Drawn	Checked
A	06/14	AMEND NOISE BARRIER	RCKL	AYNS

土木工程拓展署
Civil Engineering and
Development Department

OFFICE
NEW TERRITORIES NORTH AND WEST
DEVELOPMENT OFFICE

AGREEMENT NO. CE 8/2012 (HY)
FLYOVER FROM KWAI TSING
INTERCHANGE UP-RAMP TO
KWAI CHUNG ROAD - INVESTIGATION

PHOTOMONTAGES FOR THE
PROPOSED NOISE
MITIGATION MEASURES
擬建噪音緩解措施的合成照片

Design No.	FIGURE 3.3 (圖3.3)			
Designed	Drawn	Checked	Scale	
AYNS	HAX	AYNS	1:25000 (A3)	
Approved	Date	Status		
KLC	12/11/14	PRELIMINARY		

