

立法會交通事務委員會

西鐵(第一期)－ 錦田段主要基建工程

通往錦上路站的建議道路

簡介

本文件旨在向委員匯報通往西鐵錦上路站的建議道路的實施。該建議道路是西鐵(第一期)工程計劃錦田段的主要基建工程。

西鐵(第一期)工程計劃的主要基建工程

2. 1998年2月27日，財務委員會批准從資本投資基金撥款290億元注資九廣鐵路公司(九鐵)，用以進行西鐵(第一期)的建造工程。我們並知會財務委員會，政府需動用約31億3,500萬元(按1997年12月價格計算)進行主要基建工程，以便西鐵(第一期)開放啟用。
3. 行政長官會同行政會議於1998年9月批准鐵路方案後，九鐵開始動工興建西鐵(第一期)。西鐵(第一期)在2003年年底啟用時，將為屯門、天水圍、元朗、錦田、荃灣西、美孚及深水埗提供一條客運火車線。
4. 我們已將西鐵(第一期)工程計劃下其他的主要基建工程委託九鐵進行，以便與鐵路計劃一併實施，從而提高鐵路計劃工程與主要基建工程之間的協調，並有助同步完成兩項工程計劃，使鐵路線啟用時，有關設施可供市民使用。
5. 西鐵(第一期)的錦田段包括興建西鐵車廠、錦上路站，以及連接車廠與錦上路站的一段火車軌。
6. 1999年6月11日，財務委員會批准將錦田段的一部分主要基建工程提升為甲級，稱為**43TR**號工程計劃－「西鐵(第一期)－錦田段主要基建工程」。按付款當日價格計算，核准的工程計劃預算費用為5億4,690萬元。**43TR**號工程計劃的範圍主要包括興建公共交通轉駁處、通路、行人路及沿錦上路站一帶的單車徑，以及介乎錦上路站與西鐵車廠的一段通路。我們把主要基建工程的餘下部分(即通往錦上路站的建議道路)保留在乙級，待落實設計後才推展。

建議

7. 為配合西鐵(第一期)於 2003 年啟用，我們需要提供一條直接的道路，以將沿錦上路站一帶的公共交通轉駁處連接錦田繞道¹東面的迴旋處、錦田公路及錦上路。

8. 建議道路的工程範圍包括：

- (a) 興建一段 850 米長的雙線雙程行車道，包括一段為 30 米長及一段為 50 米長的行車橋段；
- (b) 在建議的道路上興建一條 40 米長及 3 米闊的行人天橋；
- (c) 提供行人及騎單車設施，包括行人路及單車徑及進行相關的工程包括渠務工程、斜坡工程及環境美化工程，以及興建護土牆及排水暗渠；
- (d) 設置約為 610 米長，介乎 2.5 米至 5.5 米高的隔音屏障；以及
- (e) 提供間接的技術補救措施，包括為面向建議道路的錦光幼稚園、信義會錦上生命堂及吳家村的一間村屋裝置冷氣機及隔音窗。

工地圖則載於附件 1。

興建建議道路的需要

9. 現時經錦田市中心的一段錦田公路是雙線不分隔行車道。當於 2003 年建成錦田繞道後，這段錦田公路將連接錦田繞道的迴旋處，成為一條供東西行車輛駛經錦田市中心的區內鄉村道路。現有的錦上路是一條雙線不分隔行車道，由錦田公路伸展出來，作為一條供南北行車輛駛經錦田南部的鄉村道路。

10. 我們預計當 2003 年西鐵(第一期)錦上路站一帶的公共交通轉駁處設施啟用後，配合錦田南、石崗及八鄉區人口²的增長，交通量將大增，使途經錦田市中心的錦田公路段以及途經錦田南部的錦上路段超出負荷。

¹ 246TH—在 2001 年 2 月 9 日的財務委員會會議上，錦田繞道工程計劃提升為工務計劃甲級工程。於 2001 年 6 月開始動工，2003 年 12 月完工。

² 預計錦田南、石崗及八鄉的人口由 1996 年的 30 700 人增至 2011 年的 57 070 人。

11. 我們因此需要興建一條雙程雙線行車道，以將錦上路站一帶的公共交通轉駁處與錦田繞道東面迴旋處、錦田公路及錦上路連接。在建成後，建議的道路將為市民提供一條直接及方便的通路，由錦田南、石崗及八鄉前往錦上路站。此外，到 2003 年，建議道路連同錦田繞道及由凹頭至錦田市中心西面的錦田公路³第一期擴闊工程路段將成為區內的幹路網絡，應付日後來自錦田南、石崗及八鄉的交通。

12. 介乎錦上路與錦田繞道西面迴旋處的一段錦田公路以及經錦田南部的錦上路的現有交通情況，及預計的流量／容車量比例(RFC)⁴及行車量對容車量(V/C)⁵比例(包括設有及沒設有建議道路的情況)，分述如下：

	年度	流量／容車量比例	
		有建議道路	沒有建議道路
錦田公路／錦上路 道路交界	1999	-	0.70
	2003	0.50	1.38
	2011	0.86	1.89
		行車量／容車量比例	
錦田公路(介乎錦上路與 錦田繞道西面迴旋處的 路段)	1999	-	1.51
	2003	0.74	1.42
	2011	1.08	1.67
錦上路(經錦田南面)	1999	-	0.62
	2003	0.78	1.06
	2011	0.99	1.39

13. 為加強騎單車者及行人的安全，我們將提供行人及騎單車者設施，包括分別在道路兩旁設行人路及在東面設置單車徑。我們將設置交通燈號控制行人過路處，並在建議道路上興建行人天橋，以便為吳家村至波地路的村民提供一條安全及方便的行人通道。

³ 560TH—錦田公路第一期改善工程，於 1999 年 5 月開始動工，2001 年底完工。

⁴ RFC(流量對容車量)比例少過 0.85 時，表示道路交界有足夠容車量應付行車量。當 RFC 比例超過 1.0，即表示車龍長度持續不變。

⁵ V/C(行車量對容車量)比例少過 1.0 時，表示道路有足夠容車量應付行車量。行車量／容車量比例高過 1.0 時，表示出現輕微擠塞，超過 1.2 表示擠塞情況越趨嚴重。

14. 在建議道路上預計的交通流量將產生超出香港規劃標準與準則內訂明水平的交通噪音，因此須採取直接及間接技術補救措施以緩解不良的噪音影響。我們建議沿建議道路適當的位置裝置隔音屏障。由於空間的限制及道路安全規定，在部份位置豎設隔音屏障並不可行(詳情載於第 19 段)。因此，我們建議提供間接的技術補救措施，形式是為受影響的住戶裝設冷氣機及隔音窗。

對財政的影響

15. 按付款當日價格計算，建議道路的工程費用為 2 億 1,910 萬元，分項數字如下—

	百萬元	
(a) 道路工程	140.5	
(b) 行人天橋	23.8	
(c) 紓減環境影響措施	9.6	
(i) 隔音屏障	8.7	
(ii) 間接的技術補救措施	0.9	
(d) 支付九鐵的間接費用 ⁶	28.7	
(e) 應急費用	20.2	
	小計	222.8 (按 2000 年 9 月 價格計算)
(f) 價格調整準備金	— 3.7	
	總計	219.1 (按付款當日 價格計算)

16. 我們估計這項工程計劃會引致的每年經常開支為 120 萬元。

施工計劃

17. 建議道路的興建工程計劃於 2002 年 1 月展開，2003 年中完成，以配合西鐵(第一期)錦上路站的啟用。

⁶ 佔工程計劃基本費用 16.5%的間接費用(即第 15 段(a)、(b)及(c)項所述)將支付九鐵，以進行建議道路工程的技術研究、設計及施工監督。

對環境的影響

18. 我們根據環評條例的規定為建議的道路工程完成環境影響評估(環評)。環境保護署署長於 1999 年 12 月 28 日通過環評報告，並根據相同的條例於 2000 年 8 月 9 日發出環境許可證。當局將遵守環評的建議及環境許可證的條件，執行紓減環境影響措施。

19. 經核准的環評報告結論是車輛行駛時產生的噪音是建議的道路工程的主要環境問題。結果顯示到 2018 年，沿建議道路上某些對噪音感應強的地方將面對超出香港規劃標準與準則內訂明的標準的交通噪音。環評建議沿建議道路設置九段介乎 2.5 米至 5.5 米高的隔音屏障，以緩解噪音影響。此外，如環評報告所建議，我們亦會為三個對噪音感應強的地方，即錦光幼稚園、信義會錦上生命堂及吳家村一村屋採取如裝設冷氣機及隔音窗的間接技術補救措施。

20. 我們將透過實施環境影響緩減措施以減少建議道路工程的短期施工影響。我們在工程計劃預算中已包括在施工期間實施適當紓減環境影響措施的費用。為確保可及時及有效地實施環境污染管制措施，我們將制訂及實施環境監測及審核計劃。

21. 在工程計劃的規劃及設計階段，我們曾研究如何盡量減少建築和拆卸廢料的數量。我們將要求承建商提交廢物管理計劃以便審批，計劃內將訂明適當的紓減環境影響措施，包括撥出地方供分揀廢料。

公眾諮詢

22. 我們於 2000 年 5 月 26 日及 2001 年 4 月 6 日諮詢元朗區議會的西鐵監察小組，議員對建議的道路工程並無反對意見。我們根據道路(工程、使用及補償)條例將建議道路工程刊憲前，亦於 2000 年 4 月 27 日諮詢八鄉鄉事委員會，並於 2000 年 2 月 29 日諮詢錦田鄉事委員會。鄉事委員會委員原則上支持這項工程計劃。

23. 我們根據道路(工程、使用及補償)條例於 2000 年 6 月 9 日將建議的道路工程刊憲，並收到九份反對書。其中一位反對者有條件地撤銷其反對，其他八位反對者則維持其反對。反對詳情如下：

- (a) 其中一位反對者撤銷其反對的條件是政府在展開建議的道路工程前將重置受影響的圍欄及水管。
- (b) 另外五位反對者反對因建議的道路工程而收回其土地。其中四位反對者要求獲得更高的土地賠償率。我們指出賠償額將根據現行的土地賠償政策而決定。在這四位反對者中，兩位反對者要求遷移建議的道路定線，以避過其土地；而其中一位則要求收回不受道路工程影響的剩餘土地部分。我們解釋在考慮過不同的因素，包括道路安全及工地

限制後，建議的道路定線是最理想的定線。我們並解釋政府只會收回須用以進行建議的道路及其附帶工程的土地。

- (c) 三位反對者來自非原居民居住的吳家村，他們關注建議的道路工程會對鄉村造成環境影響，及須收回現時村民作為康樂及農曆新年節日活動的土地。他們並關注工程對鄉村構成風水影響。我們解釋經核准的環評報告指出在採取直接和間接技術補救措施後，由建議的道路產生的交通噪音影響可減少。而沿建議道路一帶將會種植花卉樹木，以緩減視覺影響。我們並協助反對者識別用以作為康樂及農曆新年活動的一個替代地點。關於風水影響，由於吳家村並非一條由原居民居住的鄉村，根據現行土地政策該村並不符合有關發放躉符儀式特惠津貼金的規定。

24. 當考慮過反對者對道路計劃提出的反對後，行政長官會同行政會議批准建議的道路工程，並通過為受影響的有關樓宇進行間接的技術補救措施。有關批准的通告於 2001 年 4 月 27 日刊憲。

土地徵用

25. 我們會收回約 29 452 平方米私人土地。徵用和清理所需的土地會影響 18 個家庭，共 72 人。房屋署署長會按照現行的安置政策，安排合資格的家庭入住公共房屋。

26. 因建議工程而徵用和清理土地的費用，按 2000 年 9 月價格計算，估計約為 1 億 3,000 萬元。九鐵會根據政府與九鐵之間簽訂的西鐵工程計劃協議承擔這筆費用。

前瞻

27. 我們會於 2001 年 6 月 6 日向財務委員會工務小組委員會申請批准將工程計劃提升為甲級；稱為 **40TR** 號工程計劃—「西鐵(第一期)—錦田段主要基建工程—餘下工程」

意見諮詢

28. 在我們向財務委員會工務小組委員會呈交撥款建議前，歡迎委員就這項工程計劃發表意見。

運輸局

2001 年 4 月

