

## 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2000 年 12 月 6 日

### 總目 706—公路

#### 運輸—道路

**365TH— 荃灣第 2 區與深井之間的青山公路改善工程**

**553TH— 荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路改善工程**

請委員向財務委員會建議 -

- (a) 把 **365TH** 號工程計劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計費用為 25 億 2,830 萬元，用以進行荃灣第 2 區與深井之間的青山公路擴闊及改善工程；以及
- (b) 把 **553TH** 號工程計劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計費用為 12 億 3,230 萬元，用以進行荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路擴闊及改善工程。

### 問題

荃灣第 2 區與嘉龍村之間的現有青山公路低於現行道路標準。該道路的容車量亦不足以應付日後新界西部所帶來的交通需求量。

### 建議

2. 路政署署長獲運輸局局長的支持，建議把 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計費用分別為 25 億 2,830 萬元及 12 億 3,230 萬元，合共 37 億 6,060 萬元，用以進行荃灣第 2 區與嘉龍村之間的青山公路擴闊及改善工程。

## 工程計劃的範圍及性質

### 3. 365TH 號工程計劃的工程範圍包括一

- (a) 把荃灣第 2 區與深井之間一段 4.6 公里長的青山公路擴闊和重新定線，由雙線不分隔車道改為雙程雙線分隔車道連兩旁 3 米闊行人路，包括興建總長度為 1 公里的架空結構；
- (b) 興建一條位於汀九的 300 米長雙線行車天橋及六條有蓋行人天橋；
- (c) 填海增闊 0.8 公頃土地，包括興建一條 310 米長的海堤；
- (d) 裝設 1.1 公里長及 0.8 米高的隔音屏障、300 米長及 5 米高的隔音屏障、430 米長的局部隔聲罩，並為沿線約 800 個住宅單位安裝冷氣機及改善窗戶隔音效能；
- (e) 在三個泳灘設置康樂設施，以補償永久轉讓的 4 050 平方米及暫時轉讓的 12 020 平方米泳灘土地；以及
- (f) 進行相關的道路重建、路口修改、斜坡穩固、土力、環境美化、照明及渠務工程。

### 4. 553TH 號工程計劃的工程範圍包括一

- (a) 把深井與嘉龍村之間一段 3.7 公里長雙線不分隔車道的青山公路擴闊和重新定線，由雙線不分隔車道改為雙程雙線分隔車道連兩旁 3 米闊行人路，包括興建總長度為 300 米的架空結構；
- (b) 興建五條有蓋行人天橋；
- (c) 填海增闊兩公頃土地，包括興建一條 970 米長的海堤；
- (d) 裝設 40 米長及 5 米高的隔音屏障、170 米長及 3.5 米高的隔音屏障、520 米長的局部隔聲罩，並為沿線約 1 100 個住宅單位安裝冷氣機及改善窗戶隔音效能；
- (e) 在兩個泳灘設置康樂設施，以補償永久轉讓的 2 700 平方米及暫時轉讓的 600 平方米泳灘土地，及重建一個休憩處；以及

(f) 進行相關的道路重建、路口修改、斜坡穩固、土力、環境美化、照明及渠務工程。

工程圖則載於附件 1。

5. 我們已大致完成 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃下建議工程的詳細設計及施工圖則。我們計劃於 2001 年 5 月開始施工，2005 年 5 月竣工。

## 理由

6. 荃灣第 2 區與嘉龍村之間的現有 8.7 公里長青山公路是一條雙線不分隔車道，主要服務該道路沿線及嘉龍村與屯門東之間的住宅發展。由於青山公路與屯門公路並行，亦輔助屯門公路服務新界西部東西行走的交通。

7. 從交通工程角度而言，該段青山公路不符合標準。就一條長度相當的雙線不分隔車道而論，這條行車道的闊度較現行的 7.3 米標準為少。沿路尚有約 12 個急彎，其彎度低於最低標準，令視線嚴重受阻。此外，沿路缺乏路旁行人路或行人路過窄，對行人的安全構成危險。

8. 除加強道路安全外，建議的擴闊工程亦必須進行，以應付隨未來數年間荃灣西及屯門已規劃的住宅發展<sup>1</sup>落成後而不斷增加的交通需求量。預測在有進行及沒有進行建議的青山公路重要路段擴闊工程的情況下，2001 年、2005 年及 2011 年的行車量／容車量<sup>2</sup>比例如下 -

<sup>1</sup> 已規劃的住宅發展包括在屯門市地段第 423 號、屯門市地段第 429 號、屯門第 56 區第 I 及 II 期及生力啤地盤重新發展區興建共 16 000 個新單位。此外根據最新的規劃數據，新界西北的人口將由 2001 年的 97 萬人增至 2016 年的 151 萬人，共增加了 55 萬人。

<sup>2</sup> 容車量指道路的設計容車量。行車量／容車量的比例相等於或少於 1.0 時，表示道路有足夠的容車量以應付預期的行車量。行車量／容車量的比例高過 1.0 時，顯示交通開始出現輕微擠塞；超過 1.2 表示交通擠塞情況愈趨嚴重，交通量進一步增加，交通行駛速度則逐漸減慢。

## 青山公路與海安路交界

## 的行車量／容車量

## 年度

	2001	2005	2011
--	------	------	------

沒有進行改善工程	0.80	1.69	2.62
----------	------	------	------

進行改善工程後	-	0.58	0.91
---------	---	------	------

## 位於深井交匯處以西

## 的青山公路的行車量／容車量

## 年度

	2001	2005	2011
--	------	------	------

沒有進行改善工程	1.42	2.46	3.38
----------	------	------	------

進行改善工程後	-	0.85	1.17
---------	---	------	------

9. 在第 2 區、深井與青龍頭，由於位於道路北面目前有住宅發展，為減少要收回的私人土地，我們須於靠海方面進行有限度填海，以增闊空間進行道路擴闊工程。

10. 有關建議的道路擴闊工程，我們會興建區內連接路，包括一條位於汀九的雙線行車天橋在內，以連接青山公路與現有的住宅發展。我們亦會在主要的住宅發展及泳灘附近，興建十一條橫跨青山公路的行人天橋。

11. 我們會於進行道路擴闊工程期間，一併改善路旁斜坡。這段青山公路毗連許多有潛在不穩定情況的斜坡，假如置諸不理，這些斜坡會嚴重威脅區內居民及往來這條道路的人士的安全。過去數年間已發生了多宗導致有人受傷的山泥傾瀉事件。

12. 建議的工程將須從青山公路沿線六個在憲報公布的泳灘<sup>3</sup>永久轉讓 6 750 平方米土地及臨時轉讓 12 620 平方米土地。我們會設置康樂設施以作補償，包括在汀九及油柑頭的五個在憲報公布的泳灘<sup>4</sup>設泳灘士多及燒烤場，並於嘉龍村依照原有設備規格重建一個休憩處。

13. 由於有關道路會進行建議的擴闊工程，而且預測交通流量會增加，擴闊後的行車道沿線的居民所受的噪音水平將超出《香港規劃標準與準則》訂定的上限。我們會盡可能沿有關路段裝設隔音屏障及局部隔音蓋罩，以直接紓緩交通噪音。但在部分地區，由於場地的限制，要採取直接緩解措施，並不有效，也不可行。我們會為 1 900 個住宅單位提供間接的噪音緩解措施，方式是為這些受影響的單位安裝隔音窗和冷氣機。

14. 為紓緩工程造成的景觀影響，我們會在斜坡上噴草，並種植匍匐植物和灌木。我們亦會沿行人路種植樹木，在路中預留帶種植灌木。

## 對財政的影響

15. 按付款當日價格計算，估計 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃的建設費用分別為 25 億 2,830 萬元及 12 億 3,230 萬元，分項數字如下：

<b><u>365TH 號工程計劃</u></b>	<b>百萬元</b>
(a) 道路及排水渠	300.7
(b) 高架道路構築物	463.6
(c) 斜坡工程及護土牆	819.2
(d) 填海工程及海堤	11.5
(e) 噪音緩解措施	232.2
(i) 隔音屏障	202.5
(ii) 間接技術補救措施	29.7
(f) 康樂設施	5.7
(g) 環境美化工程	39.6
(h) 顧問費	213.3

<sup>3</sup> 六個受影響的泳灘為近水灣、麗都灣、更生灣、海美灣、雙仙灣及釣魚灣。

<sup>4</sup> 五個泳灘為近水灣、汀九灣、麗都灣、更生灣及海美灣。

(i) 施工階段	46.6
(ii) 駐工地人員費用	166.7
(i) 應急費用	<u>210.9</u>
	小計 2,296.7 (按 2000 年 9 月 價格計算)
(j) 價格調整準備金	<u>231.6</u>
	總計 <u>2,528.3</u> (按付款當日 價格計算)

553TH 號工程計劃	百萬元
(a) 道路及排水渠	181.5
(b) 高架道路構築物	62.6
(c) 斜坡工程及護土牆	404.5
(d) 填海工程及海堤	43.6
(e) 噪音緩解措施	198.6
(i) 隔音屏障	176.6
(ii) 間接技術補救措施	22.0
(f) 康樂設施	7.9
(g) 環境美化工程	15.7
(h) 顧問費	102.5
(i) 施工階段	22.8
(ii) 駐工地人員費用	79.7
(i) 應急費用	<u>102.8</u>
	小計 1,119.7 (按 2000 年 9 月 價格計算)
(j) 價格調整準備金	<u>112.6</u>
	總計 <u>1,232.3</u> (按付款當日 價格計算)

按人工作月數估計的顧問費分項數字載在附件 2。

16. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下：

**365TH 號工程計劃**

年度	百萬元	價格 調整因數	百萬元
	(按 2000 年 9 月 價格計算)		(按付款當日 價格計算)
2001-02	149.3	1.02550	153.1
2002-03	482.3	1.05627	509.4
2003-04	574.2	1.08795	624.7
2004-05	643.1	1.12059	720.7
2005-06	344.5	1.15421	397.6
2006-07	<u>103.3</u>	1.18884	<u>122.8</u>
	<u>2,296.7</u>		<u>2,528.3</u>

**553TH 號工程計劃**

年度	百萬元	價格 調整因數	百萬元
	(按 2000 年 9 月 價格計算)		(按付款當日 價格計算)
2001-02	61.6	1.02550	63.2
2002-03	251.9	1.05627	266.1
2003-04	279.9	1.08795	304.5
2004-05	313.5	1.12059	351.3
2005-06	168.0	1.15421	193.9
2006-07	<u>44.8</u>	1.18884	<u>53.3</u>
	<u>1,119.7</u>		<u>1,232.3</u>

17. 我們按政府對 2001 至 2007 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制訂按付款當日價格計算的預算。我們會以標準的重新計算工程數量合約形式，為建議的工程招標，因為土力工程、橋樑地基工程及隔音屏障的實際數量均可能有所變動。由於施工期會超過 21 個月，我們會在合約中訂有可因應通脹作出調整價格的條文。

18. 我們估計建議的工程會引致的每年經常開支為 1,170 萬元。

## 公眾諮詢

19. 我們於 1997 年 3 月 4 日諮詢前荃灣區議會，又於 1998 年 1 月 16 日諮詢前荃灣臨時區議會交通及運輸委員會，並於 1998 年 1 月 19 日及 7 月 16 日諮詢該區議會的環境事務委員會。他們均支持建議的改善工程計劃，而荃灣臨時區議會環境事務委員會於 1998 年 7 月 16 日提出要求在工程計劃內包括一條單車徑。當局考慮到沿路設置一條連續不斷的單車徑須大幅收地和拆卸樓宇，認為建議並不可行。即使興建單車徑，在某些位置該單車徑的斜度亦會不合標準，因為單車徑不可如行車道般陡峭。

20. 建議的道路工程進行範圍涉及屬前區域市政局管轄範圍的六個憲報公布泳灘及一個休憩處。我們於 1997 年 3 月 27 日諮詢前區域市政局，並於 1997 年 11 月 6 日及 1998 年 1 月 19 日諮詢前臨時區域市政局荃灣地區委員會。他們均支持建議的道路改善工程，並同意從六個泳灘轉讓所需的土地。他們亦同意我們建議在五個憲報公布泳灘設置康樂設施，以及設置一個休憩處，作為補償措施。我們已將有關設施所需的費用納入工程計劃預算內。

21. 就規劃署就荃灣西進行的土地使用檢討，當局於 1999 年 12 月 17 日及 2000 年 3 月 17 日把工程計劃提交城市規劃委員會的都會計劃小組委員會。都會計劃小組委員會表示關注工程計劃方案對於周圍環境的潛在影響，尤其是對海岸範圍的風景及景觀價值的影響。都會計劃小組委員會要求當局研究方法以改善道路定線的設計，從而盡量減少對沿岸康樂用途的影響。我們向該小組委員會解釋，工程計劃的主要目標是透過把道路改良至符合現行標準，以加強道路使用者的安全，並且增加道路的容車量，以應付日後的交通需求。由於青山公路嚴重受沿路兩旁的現有發展所限制，目前的工程計劃方案是考慮過工程設計要求和有關盡量減少收地及環境影響的需要後訂出的最佳解決方案。我們會廣泛實施環境美化工程，以紓緩景觀影響。我們已將所需的 5,530 萬元納入工程計劃的預算內。

22. 我們根據道路(工程、使用及補償)條例(香港法例 370 章)於 1998 年 7 月 10 日將 **365TH** 號工程計劃的建議工程刊憲，並於 1999 年 5 月 28 日將建議的修訂工程計劃刊憲。我們收到來自十五位反對者呈交的十六份反對書。兩位反對者其後無條件撤回<sup>5</sup>反對書，而來自十三

<sup>5</sup> 根據道路(工程、使用及補償)條例(香港法例第 370 章)，獲無條件撤回的反對書將視作反對者沒有提交反對書。未獲撤回或有條件撤回的反對書將視作未解決的反對書，會提交行政長官會同行政會議考慮。

位反對者的十四份反對書則仍未解決。這些未解決的反對書詳情載在附件 3。

23. 我們根據道路(工程、使用及補償)條例(香港法例 370 章)於 1998 年 6 月 26 日將 **553TH** 號工程計劃的建議工程刊憲，並於 1999 年 5 月 21 日及 2000 年 4 月 14 日分別將對建議工程的第一次修訂及第二次修訂刊憲。我們一共收到十九位反對者呈交的二十份反對書。其後，六位反對者無條件撤回反對書，另外十三位反對者的十四份反對書則仍未解決。尚未解決的反對書詳情詳情載在附件 4。考慮過未經解決的反對書及對工程計劃的修訂，行政長官會同行政會議分別於 2000 年 5 月 23 日及 10 月 10 日授權實施 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃。

24. 在 2000 年 11 月 24 日立法會交通事務委員會會議上，委員知悉我們會在 12 月 6 日的工務小組委員會討論上述工程計劃。該委員會的委員沒有對工程計劃提出意見。

## 對環境的影響

25. 上述道路改善工程不屬《環境影響評估(環評)條例》的指定工程項目，但這兩項工程計劃下的填海及挖泥工程是環評條例附表 2 C2 及 C12 項工程計劃，須申領環境許可證才可建造及運作。由於青山公路的擠塞問題亟待紓緩，我們建議在申請許可直接申領所需的環境許可證的同時，把工程計劃提升為甲級。我們在取得許可證前，不會展開填海及挖泥工程。作為工程計劃可行性研究的一部分，當局便擬備環評報告並根據環評條例將報告存放在登記冊上。環評識別交通噪音為主要的問題。調查結果顯示到 2011 年，現時大部分沿青山公路居住的居民將面對超出香港規劃標準與準則中訂定的標準。空氣質素影響的模擬結果顯示沿建議路線上所識別對空氣污染感應強的地方不會受到超出空氣質素指標的空氣質素影響。這些空氣質素指標是根據空氣污染管制條例，為每小時排放的二氧化氮量及每日排放的可吸入懸浮粒子量<sup>6</sup>直至 2011 年設計年期所訂定的標準。近期一項對環評報告進行的檢討顯示，研究結果是合理的，而工程計劃對環境的影響，包括施工及運作影響均可以控制，以符合既定的標準及準則。我們將實施一項環境監測及審核計劃以確保建議的緩解措施能及時及有效地實施。我們已將 1,290 萬元的建造費用納入整體工程計劃預算內，以實施環境監測及審核計劃。

<sup>6</sup> 二氧化氮每小時的最高濃度為  $263 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ，而可吸入懸浮粒子每日平均最高數量為  $89 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ；兩者分別較空氣質素指標所訂的  $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$  及  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  的標準為低。

26. 環境監測及審核計劃及接續的檢討建議實施一套直接的技術補救措施，包括沿研究區設置隔音屏障及部分隔音罩以緩解噪音影響。當設置所有這些隔音屏障及隔音罩後，交通噪音水平將可減少達 16 分貝。

27. 我們發現在路段某些部分，實施直接的緩解措施是不切實際的。在該些路段，由於空間的限制，我們不能設置隔音屏障；或我們需要維持足夠的視線範圍，及供消防車行駛的通道。我們認為這路段不適宜實施鋪設減音路面這一個替代方案，由於車輛在車輛出入通道及交界處經常開動及剎車將會加速路面的磨損速度，導致須經常維修，令維修費用高昂。

28. 根據為工程計劃現正進行的隔音工程研究，我們估計約 1 900 個住宅單位合資格實施為工程計劃進行的間接技術補救措施。我們估計實施間接技補救措施的費用為 5,170 萬元。我們已將這筆費用納入工程計劃的預算內。

29. 我們於 1997 年 4 月 21 日諮詢環境諮詢委員會。環境諮詢委員會在無附帶條件的情況下通過環評報告。關於施工期內的短期影響，我們會實施工程合約內適當的緩解措施，控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。環評也研究減少產生拆建廢料的方法。估計在施工期內將會產生約 1 420 000 立方米的拆建廢料。我們會在工地上循環再用／再造約 640 000 立方米(45.07%)的拆建廢料來減少廢料的產生。約 500 立方米(0.04%)及 229 500 立方米(16.16%)的拆建廢料將分別在堆填區內棄置及由承建商在其傾卸區棄置，而 550 000 立方米(38.73%)的填料將運往公眾填土區。我們將要求承建商根據合約規定，向工程師呈交一份廢物管理計劃書，以供批核。廢物管理計劃將包括適當的緩解措施，例如撥出一個地方進行廢物分類。我們將要求工程師確保工地上每日的運作符合所呈交的廢物管理計劃的規定。我們將要求承建商將公眾填料與拆建廢料分開，以便在適當地點棄置，並在工地上按類別將拆建廢料分類，以便循環再用／再造。循環再用／再造物料將包括紙張／紙板、木材及金屬。我們將透過運載記錄制度控制這些物料的棄置情況。我們將記錄拆建廢料的棄置、循環再用及再造過程，以便予以監察。

## 土地徵用

30. 關於建議的道路改善工程，我們將收回約 15 989 平方米的私人土

地。49 個家庭將受到有關的清拆工程影響。房屋局局長將根據現時的房屋政策，為這些家庭安排入住公共房屋或臨時房屋區。我們會將估計為 2 億 4,850 萬元的土地徵用及清拆費用在**總目 701**—「土地徵用」項下撥款支付。

31. 建議的道路改善工程將影響一個休憩處，並須從受影響的泳灘中永久轉讓約 6 750 平方米的土地及臨時轉讓約 12 620 平方米的土地。前臨時區域市政局同意有關的轉讓安排。

## 背景資料

32. 我們於 1995 年 9 月將 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃提升為乙級。

33. 我們委聘顧問公司進行荃灣第 2 區與嘉龍村之間的青山公路改善工程的可行性研究及初步設計。按付款當日價格計算，費用為 860 萬元，在分項 **6100TX**—「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。我們於 1997 年 2 月完成可行性研究及初步設計。

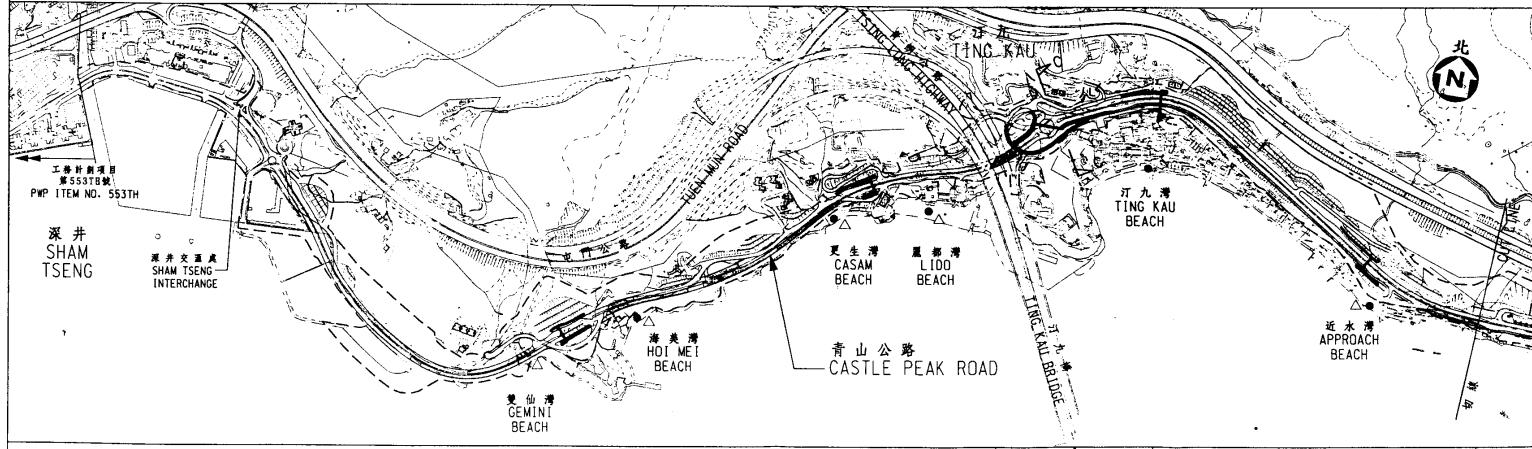
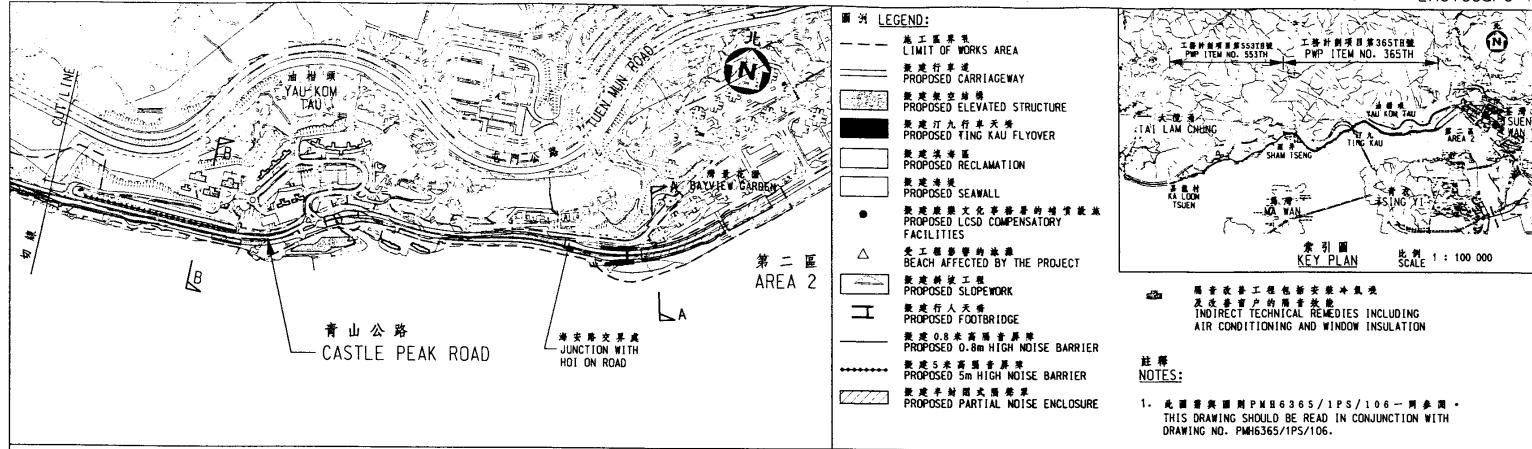
34. 我們在 1997 年 6 月將 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃的一部分合併為單一項的 **701TH** 號工程計劃，並提升為甲級工程計劃，稱為「荃灣第 2 區與嘉龍村之間的青山公路改善工程—顧問設計費及勘測」，按付款當日價格計算，估計費用為 5,720 萬元。我們於 1997 年 6 月委聘顧問公司進行詳細設計。

35. 為減少對交通造成干擾的情況，我們將在有需要時執行臨時交通改道安排。

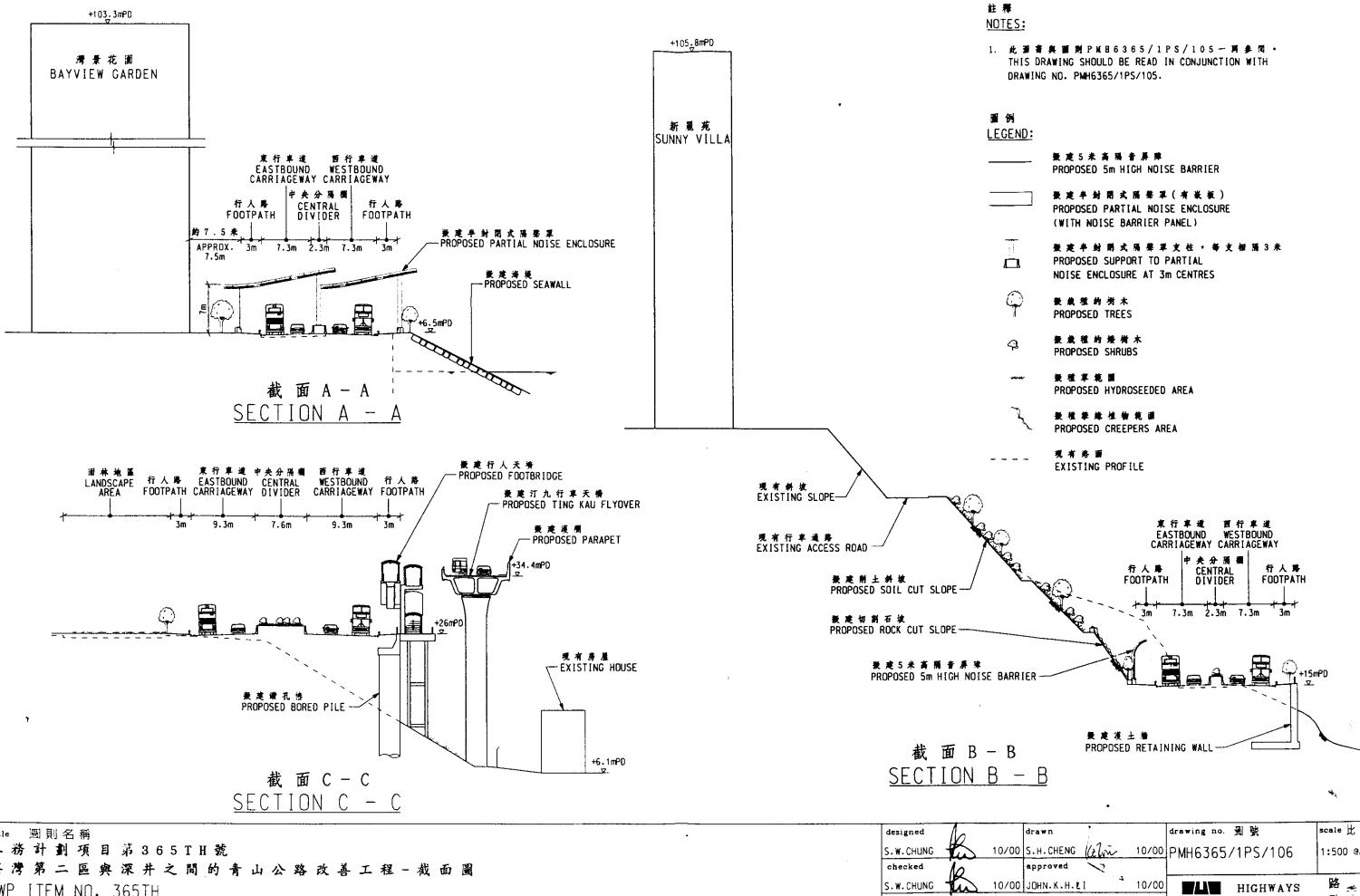
36. 我們估計 **365TH** 號工程計劃下的建議工程將創造約 1 792 個新職位，合共約 47 914 個人工作月，包括 282 名專業／技術人員及 1 510 名工人；而 **553TH** 號工程計劃下的建議工程將創造約 991 個新職位，合共約 22 666 個人工作月，包括 151 名專業／技術人員及 840 名工人。

運輸局

2000 年 11 月



<p>title 施工名稱 工程計劃項目第365TH號 荃灣第二區與深井之間的青山公路改善工程 - 位置圖 PWP ITEM NO. 365TH CASTLE PEAK ROAD IMPROVEMENT BETWEEN AREA 2 AND SHAM TSENG, TSUEN WAN - LOCATION PLAN</p> <p>Path: D:\TEAM2\6365TH\63651ps105.dgn Plot Date: 31-OCT-2000</p>	<p>designed S.W.CHUNG 10/00 drawn S.H.CHENG 10/00 drawing no. 圖號 PMH6365/1PS/105 scale 比例 1:75000A3 checked S.W.CHUNG 10/00 approved JOHN.K.H.LI 10/00 OR AS SHOWN</p>	<p>office MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主要工程管理處</p>	<p>HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署</p>
---	--	---	--

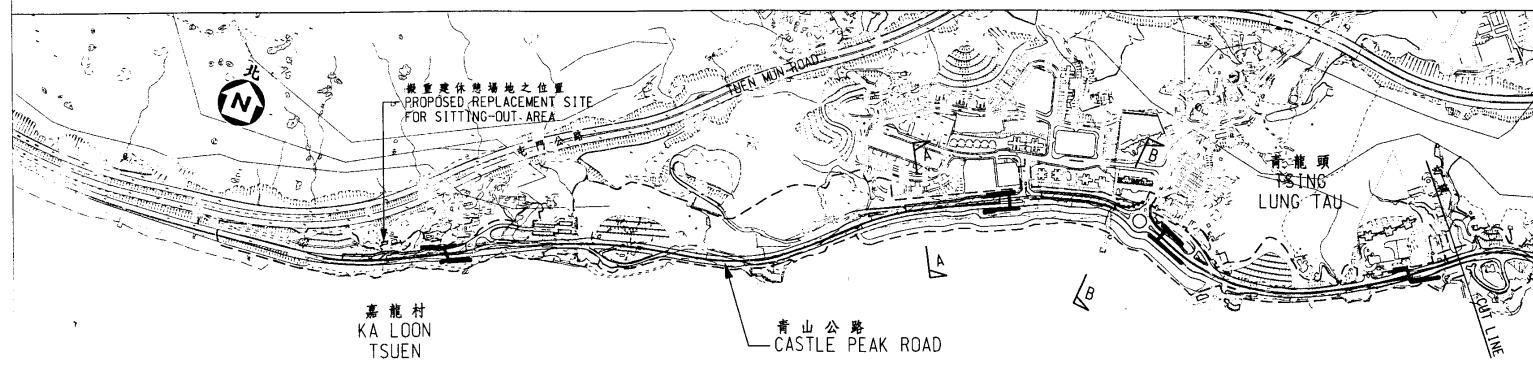
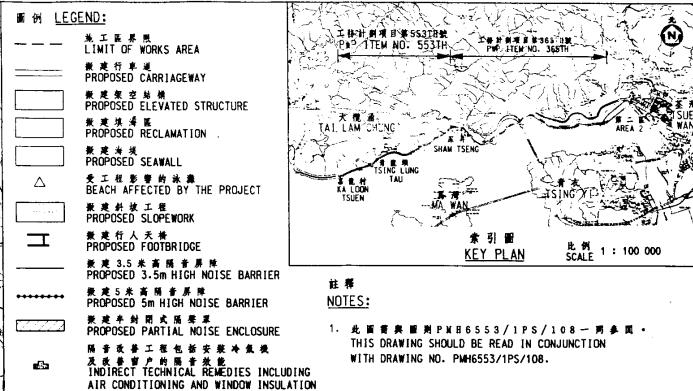
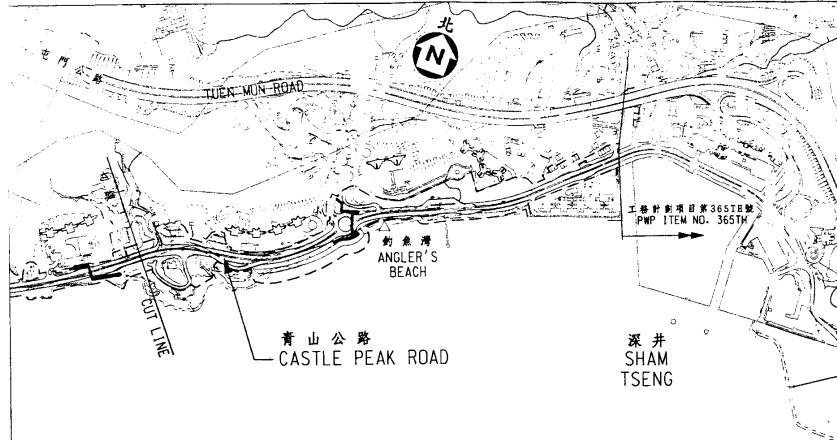


title 圖則名稱  
工務計劃項目第 365TH 號  
荃灣第二區與深井之間的青山公路改善工程 - 截面圖  
PWP ITEM NO. 365TH  
CASTLE PEAK ROAD IMPROVEMENT BETWEEN AREA 2 AND SHAM TSENG, TSUEN WAN - SECTIONS

Path: d:\team2\365th\3651ps106.dgn Plot Date: 31-OCT-2000

designed	drawn	drawing no. 號號	scale 比
S.W.CHUNG 10/00	S.H.CHENG 10/00	PMH6365/1PS/106	1:500
checked S.W.CHUNG 10/00	approved JOHN.K.H.LI 10/00		
office MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE 主導工程管理處			

**HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG**



title 圖則名稱  
工務計劃項目第 553TH 號  
荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路改善工程 - 位置圖  
PWP ITEM NO. 553TH  
CASTLE PEAK ROAD IMPROVEMENT BETWEEN SHAM TSENG AND KA LOON TSUEN, TSUEN WAN - LOCATION PLAN

path: D:\TEAM2\6553TH\65531psi07.dgn Plot Date: 30-OCT-2000

designed	S.W.CHUNG	10/00	drawn	S.H.CHENG	10/00	drawing no. 圖號	PMH6553/1PS/107	scale 比例
checked	S.W.CHUNG	10/00	approved	JOHN.K.H.LU	10/00			1:75000A3 或如示 DR AS SHOWN
office	MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE							HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG

A3 420 x 297

註釋  
NOTES:

1. 此圖與圖面 PMH6553/1PS/107 一同參閱。  
THIS DRAWING SHOULD BE READ IN CONJUNCTION WITH  
DRAWING NO. PMH6553/1PS/107.

圖例  
LEGEND:

擬建 5 米高隔聲屏障  
PROPOSED 5m HIGH NOISE BARRIER

擬建半封閉式隔聲屏障(有聲板)  
PROPOSED PARTIAL NOISE ENCLOSURE  
(WITH NOISE BARRIER PANEL)

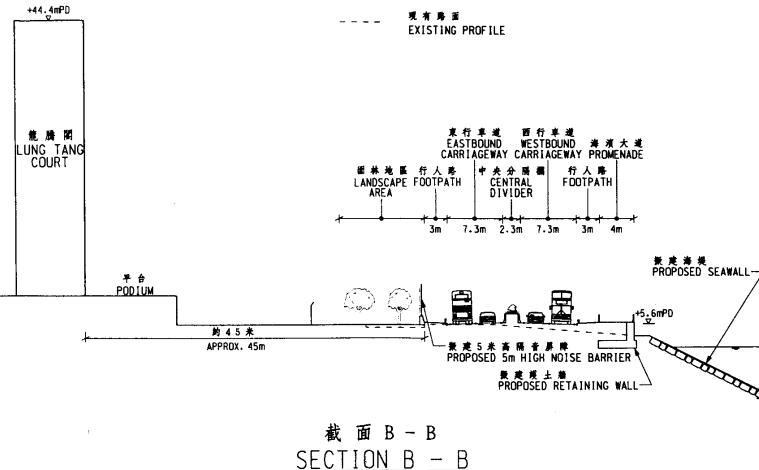
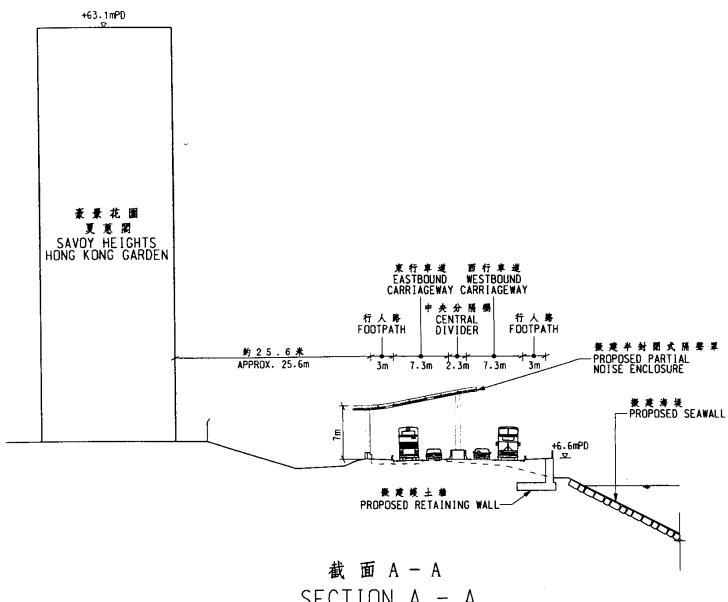
擬建半封閉式隔聲屏障柱，每支相隔 3 米  
PROPOSED SUPPORT TO PARTIAL  
NOISE ENCLOSURE AT 3m CENTRES

擬栽種的樹木  
PROPOSED TREES

擬栽種的灌木  
PROPOSED SHRUBS

擬種草籽面  
PROPOSED HYDROSEEDED AREA

現有路面  
EXISTING PROFILE



title 圖則名稱  
工務計劃項目第 553TH 號  
荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路改善工程 - 截面圖  
PWP ITEM NO. 553TH  
CASTLE PEAK ROAD IMPROVEMENT BETWEEN SHAM TSENG AND KA LOON TSUEN, TSUEN WAN - SECTIONS

designed	drawn	drawing no. 圖號	scale 比例
S.W.CHUNG	10/00 S.H.CHENG	10/00 PMH6553/1PS/108	1:500 @A3
checked	approved		
S.W.CHUNG	10/00 JOHN.K.H.LI	10/00	
office	MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE		
	主要工程部		
	香港		

## 365TH 號工程計劃－荃灣第 2 區與深井之間的青山公路改善工程

## 估計顧問費的分項數字(按 2000 年 9 月價格計算)

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	建議的總薪 級平均薪點	倍數	估計費用 (百萬元)
(a) 合約行政	專業人員	308	38	2.4	42.5
	技術人員	90	14	2.4	4.1
(b) 顧問公司委聘的 駐工地人員進行 工地監督	專業人員	700	38	1.7	68.5
	技術人員	3030	14	1.7	98.2
顧問的員工總開支					213.3

## 553TH 號工程計劃－荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路改善工程

## 估計顧問費的分項數字(按 2000 年 9 月價格計算)

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	建議的總薪 級平均薪點	倍數	估計費用 (百萬元)
(a) 合約行政	專業人員	150	38	2.4	20.7
	技術人員	45	14	2.4	2.1
(b) 顧問公司委聘的 駐工地人員進行 工地監督	專業人員	325	38	1.7	31.8
	技術人員	1480	14	1.7	47.9
顧問的員工總開支					102.5

## 註

1. 採用倍數 2.4 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。如工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.7。(在 2000 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 57,525 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,055 元。)
2. 施工階段中的顧問費是一筆暫定費用，已包括在已選定的顧問在 CE1/96 號合約「荃灣第 2 區與嘉龍村之間的青山公路改善工程的設計和建造工作」所報的總價費用內。待 **365TH** 號及 **553TH** 號工程計劃獲准提升為甲級後，便可由政府審批通過。

### 365TH 號工程計劃未解決的反對書詳情

- (a) 五位反對者反對就建議的工程收地。我們已修改了建議的工程，為四位反對者盡量減少在四個地點收地，該四位反對者基於已作修改，遂撤回反對書。我們向第五位反對者解釋，移動建議的道路定線以避免收地並不可行，因為近其地段的青山公路路段兩旁均有住宅發展。第五位反對者則維持其反對。
- (b) 五位反對者反對建議的道路設計。其中三位關注可能有車輛失控從擬建的行車天橋墮下的危險。我們向他們解釋，會沿行車天橋彎位築設 1.5 米高的鋼筋三合土護欄，以防止這種情況發生。但這三位反對者維持其反對。第四位反對者則反對在其地段前面設置建議的迴旋處，認為會影響車輛在該地段出入。我們已向其解釋，迴旋處位於收地最少的最理想位置。第四位反對者維持其反對。第五位反對者要求設置交通及行人過路設施。我們已修訂有關設計以滿足其要求。基於作出修訂，第五位反對者撤回其反對書。
- (c) 兩位反對者反對終止其政府土地租用牌照。第一位反對者提交了兩份反對書，內容關於終止政府土地租用牌照一事及工程計劃可能對其地段造成的環境影響。我們通知他，我們會作補償性的種植，以令環境較佳，但為實施工程計劃，有必要徵用有關政府土地租用牌照覆蓋的土地。該反對者維持其反對。第二位反對者把租用的政府土地用作車房。我們通知他，修訂建議的工程以避免徵用有關土地並不可行。我們與他討論過可行的方案，以解決其問題。他選擇向地政總署申請設置一條直接通往其地段的車道。由於地政總署署長仍在處理其申請，他維持其反對。
- (d) 一位反對者表示，當局不尊重「私有產權」，在評估收地賠償時不考慮「受影響土地的重建發展機會」。我們向反對者解釋，建議工程的實施符合現行政策和法定程序，但該反對者維持其反對。

## 553TH 號工程計劃未解決的反對書詳情

- (a) 一位反對者提交了兩份反對書，內容是反對收回他那所被政府土地租用牌照所涵蓋的房屋；他亦關注建議工程的環境影響，特別是海上工程。他亦反建議在青龍頭興建一條海岸路以應付日後的交通需求量。我們向他解釋，終止有關政府土地租用牌照及進行海上工程均是必需的，而興建海岸路並不可行，因為這條路不能供青山公路沿線的住宅發展使用。我們進一步向反對者解釋，我們將於適當地點實施環境紓緩措施。該反對者維持其反對。
- (b) 五位反對者反對若干行人天橋的建議地點及規劃設計、建議工程的環境影響及禁止車輛右轉一事。其中一位亦要求當局將擬建的行人天橋連接至其地段，他亦關注建議的道路工程在施工期間對他上落客貨的影響。我們告知反對者，日後由他興建連接路至行人天橋是可行的，而我們會維持通往其地段的通道。該反對者並未撤回其反對書。回應另外四位反對者的反對書，我們取消了一條擬建的行人天橋，並保留一個較為接近深井中心的現有燈號控制過路處。我們通知這些反對者，將實施噪音緩解措施，以紓緩交通噪音，而道路改善工程進行後，空氣質素會在可接受的水平。我們亦告知反對者，如需紓緩經改善的道路上的交通流量和安全，是有必要禁止車輛右轉的。他們均沒有撤回反對書。
- (c) 一位反對者反對在其地段前面裝設建議的隔音屏障，因為會阻塞了由青山公路通往其地段的車輛通道。我們向反對者解釋，他在法例上未獲授權使用該通道。他維持其反對。
- (d) 三位反對者認為建議的工程不必要，並關注工程計劃對泳灘的影響。我們通知了他們，建議的工程有必要進行，以應付日後的發展及交通需求，而工程的設計已盡量減少對泳灘的影響。反對者維持其反對。
- (e) 三位反對者關注建議的工程對生活的影響，以及日後的運輸及行人過路設施不足夠。雖然我們建議在他們的房屋附近興建一條新的行人天橋，並會於適當地點重新設置巴士站及巴士停車處，但反對者維持其反對。