

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2001 年 2 月 21 日

總目 707 – 新市鎮及市區發展

新界東部發展

運輸 – 道路

554TH – 沙田新市鎮第 II 階段工程 – 連接樂信徑和大埔公路的
D15 道路

請各委員向財務委員會建議，把 554TH 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 3,200 萬元。

問題

沙田火炭和穗禾只有一條對外通路，而現有的火炭路與大埔公路交界處將不能應付該兩區日後的交通量。

建議

2. 拓展署署長建議把 554TH 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 3,200 萬元，用以在沙田火炭築建 D15 道路，連接樂信徑和大埔公路。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 554TH 號工程計劃的範圍如下 –

- (a) 築建一條長 0.5 公里的雙程雙線道路(D15 道路)，包括三條行車天橋；
- (b) 闢設相關的行人路和單車徑，並重建樂信徑迴旋處；
- (c) 進行相關的雨水渠和斜坡工程；
- (d) 豎設隔音屏障；
- (e) 進行環境美化工程；以及
- (f) 就上文(a)至(e)項所述工程實施環境監測與審核計劃。

—— 有關的工地平面圖載於附件 1。

4. 我們已制定擬議工程的詳細設計，並已製備圖則。我們計劃在 2001 年 7 月展開建造工程，在 2003 年 11 月完成工程。

理由

5. 現時火炭路是火炭和穗禾兩區唯一的對外通路。該道路一旦發生交通意外，便可能會全面封閉，導致車輛無法進出該兩區。為此，我們需要築建建議的 D15 道路，以提供另一條輔助通路通往火炭和穗禾。新連接路通車後，車輛便可經由這條連接路駛往火炭的樂信徑和大埔公路。

6. 築建新的連接路，亦是為了配合火炭和穗禾兩區的發展。近年，這兩區的人口穩步增長，由 1996 年的 19 000 左右增至 2000 年的 20 500。待計劃在區內進行的一些大型住宅和工業發展項目(例如何東樓發展計劃、火炭站重建計劃和松頭下路與桂地街交界處的發展計劃)相繼完成後，兩區的人口會進一步增加。預計到 2011 年，人口會增至 26 300。

7. 火炭和穗禾兩區自九十年代中期發展以來，交通量日增，以致一到繁忙時間，火炭路的交通便出現嚴重擠塞。在 1996 年 3 月完成的「沙田及馬鞍山區交通研究」確定，火炭路與大埔公路交界處不能應付日益增加的交通量。一項在較近期進行，並在 1999 年 11 月完成的交通影響評估亦確定有迫切需要築建擬建的 D15 道路。另一方面，路政署署長為增加火炭路的容車量，現正進行 **695TH** 號工程計劃「火炭路擴闊工程及於火炭進行的相關改善工程」(在 1999 年 7 月提升為甲級)，把火炭路由雙程雙線分隔行車道擴闊為雙程三線分隔行車道。擴闊工程會在 2002 年年底或之前完成。擬建的 D15 道路通車後，部分使用經擴闊的火炭路的車輛可改行 D15 道路，進一步紓緩上述重要道路交界處的擠塞情況。火炭路與大埔公路交界處在 2000 年繁忙時間的剩餘容車量¹，以及預測在 2006 和 2011 年在已築建和沒有築建建議的 D15 道路的情況下，在繁忙時間的剩餘容車量如下—

	年份		
	2000	2006	2011 ²
已築建建議的 D15 道路	-	8%	13%
沒有築建建議的 D15 道路	-2%	-18%	-13%

對財政的影響

8. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 1 億 3,200 萬元，分項數字如下—

	百萬元
(a) 行車天橋工程	31.5
(b) 道路工程、雨水渠工程和 斜坡工程	50.1

¹ 燈號控制交界處的交通情況是以其「剩餘容車量」顯示。若剩餘容車量為零或負數，即分別表示交界處的容車量已達至飽和或交通非常擠塞，以致出現車龍，車輛需要更長的行車時間。在推算預測數字時，已計及火炭路擴闊工程會在 2002 年年底或之前完成這項因素。

² 在一般情況下，剩餘容車量會隨着交通量的自然增長而日漸下降。不過，根據 1996 年完成的全港發展策略檢討所得，2011 年的交通流量會輕微減少，原因是在 2006 至 2011 年期間，火炭區的就業人數會略為下降。

百萬元		
(c) 隔音屏障	14.6	
(d) 環境美化工程	3.6	
(e) 環境監測與審核計劃	1.5	
(f) 顧問費	11.6	
(i) 施工階段	1.5	
(ii) 工地人員方面的員工開支	10.1	
(g) 應急費用	<u>11.3</u>	
小計	124.2	(按 2000 年 9 月 價格計算)
(h) 價格調整準備金	<u>7.8</u>	
總計	132.0	(按付款當日 價格計算)
	<u> </u>	

— 按人工作月數估計的顧問費分項數字載於附件 2。

9. 如建議獲批准，我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按 2000 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2001-2002	16.1	1.02550	16.5
2002-2003	74.6	1.05627	78.8
2003-2004	24.8	1.08795	27.0
2004-2005	<u>8.7</u>	1.12059	<u>9.7</u>
	<u>124.2</u>		<u>132.0</u>

10. 我們按政府對 2001 至 2005 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於擬議工程涉及大量土方和地基工程，而工程數量或會因應實際的巖土情況而變動，故我們會以重新計算工程數量的標準合約形式，為有關工程招標。此外，由於合約期超過 21 個月，合約會訂定可調整價格的條文。

11. 我們估計這項工程計劃引致的每年經常開支為 43 萬元。

公眾諮詢

12. 我們在 1996 年 7 月就建議的工程諮詢前沙田區議會交通及運輸委員會。該委員會支持盡早進行有關工程。其後，我們先後在 1997 年 11 月和 1998 年 5 月，與前沙田臨時區議會交通及運輸委員會討論建議的工程。該委員會原則上支持進行擬議工程，但有委員擔心來自火炭區的車輛可能會造成噪音影響。經當局解釋後，委員再沒有提出其他意見。

13. 我們除諮詢上述交通及運輸委員會外，還徵詢區內居民對擬議工程計劃的意見。我們先後在 1996 年 11 月和 1997 年 11 月會晤落路下村的村代表和村民。另外，我們分別在 1998 年 7 月和 1999 年 3 月出席簡介會，向落路下村村民和駿景園的居民講述建議的工程。

14. 我們在 1998 年 7 月 24 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布建議的道路計劃。我們在可提出反對的期限內，共接獲 706 份反對書。反對者主要為落路下村村民和駿景園的居民，他們分別提交了 509 份和 195 份反對書。反對者普遍關注的問題包括：建議的工程對環境造成的影響；其中一條擬建的天橋極接近村屋，倘若發生交通意外，可能會危及村民的安全；以及政府要收回和清理落路下村的土地和房屋。

15. 另一方面，在可提出反對的期限內，區內一些屋苑的居民和工業大廈的業主立案法團大力支持進行擬議工程計劃。這些屋苑和工業大廈包括穗禾苑、碧霞花園、華翠園、豐景花園、世紀工業中心、峰達工業大廈、喜利佳工業大廈、華聯工業大廈、協興工業中心和華麗工業中心。

16. 鑑於交通及運輸委員會對噪音問題的關注，以及公眾對擬議工程計劃提出意見，我們在 1998 年 11 月和 1999 年 5 月再度諮詢交通及運輸委員會。在 1998 年 11 月的諮詢會議上，有委員對建議的工程可能造成噪音問題，重型車輛使用擬建的 D15 道路，以及 D15 道路接近落路下村等問題表示關注。委員會議決促請政府禁止重型車輛使用擬建的 D15 道路，並豎設隔音屏障，完全圍封 D15 道路；政府如不

採取這些措施，委員會便會反對進行建議的工程。在 1999 年 5 月的諮詢會議上，委員重申他們支持盡早為火炭區增建對外通路，但對擬建的 D15 道路的詳細設計(包括該道路的路線)、消減噪音措施和安全措施則有所保留。

17. 我們先後與反對者舉行多次會議，並向他們解釋，當局會按照現行的收地和房屋政策，補償和安置受工程計劃影響的合資格家庭；我們會豎設隔音屏障，以減低交通噪音；以及擬建道路通車後，沿路一帶的空氣質素會符合根據《空氣污染管制條例》訂定的空氣質素指標。我們並表示會在其中一條天橋的外緣築建高 1.5 米的鋼筋混凝土護欄，另會禁止重逾 5.5 公噸的車輛使用 D15 道路，以減低構成交通意外的潛在危險和交通噪音。我們與反對者再作進一步討論後，其中四人(兩名落路下村村民和兩名駿景園居民)撤回反對書。

18. 我們並在 1999 年 2 月 11 日和 12 月 17 日舉行的立法會個案會議上，與議員討論建議的工程，落路下村村民和駿景園居民亦有列席會議。在會議席上提出的問題，大多圍繞收地問題和交通及運輸委員會委員較早前曾提出的問題。

19. 2000 年 3 月 7 日，行政長官會同行政會議基於公眾利益，否決餘下的反對意見，並批准進行擬議道路計劃，惟有關計劃須略作修改，以調整所需收回土地的面積。

20. 我們會在 2001 年 2 月 15 日就這項工程計劃諮詢立法會交通事務委員會，其後再向委員匯報結果。

對環境的影響

21. 這項工程計劃屬《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和道路的通車申領環境許可證。我們在 1997 年 3 月完成這項工程計劃的環境影響評估研究。1997 年 4 月，環境問題諮詢委員會(現稱環境諮詢委員會)通過上述環境影響評估的報告。2000 年 12 月，我們根據最新的交通預測，檢討評估報告，包括研究上述評估報告通過後交通狀況的轉變引致環境影響方面的變動，以及建議更多消減噪音措施以減低交通噪音。我們會實施經核准的評估報告和上述檢討所建議的各項措施。

22. 主要的紓減環境影響措施包括重新種植樹木和實施直接消減噪音措施。我們會在所有受影響和新造的斜坡種植樹木和灌木，並在天橋下面種植花木以美化市容。直接消減噪音措施包括豎設長 385 米、高 2 米至 5 米的隔音屏障。豎設隔音屏障後，便可降低高達 77 分貝的交通噪音，使噪音水平不會超出 70 分貝的規限。上述環境影響評估報告和檢討均確定，擬建道路通車後，沿路一帶的空氣質素會符合根據《空氣污染管制條例》訂定的空氣質素指標³。我們會在有關合約訂定標準的污染控制措施，以控制施工期間的污染問題。這些措施包括經常在工地灑水和設置車輪清洗設施，以減少塵土飛揚的情況；使用低噪音機器／設備，以減低噪音；以及採取環境保護署在擬議污染控制條文中建議的其他程序。進行環境美化工程，實施消減噪音措施和推行環境監測與審核計劃所需的費用分別為 360 萬元、1,460 萬元和 150 萬元；我們已把這些費用計算在整體工程計劃預算費內。

23. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾仔細審研有關道路的路面高度和平面設計，研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們會規定承建商盡可能在這項工程計劃的工地或其他工地再用挖掘物料，作為填料，以盡量減少把公眾填料運往公眾填土區卸置。我們估計這項工程計劃會產生約 28 000 立方米建築和拆卸物料，其中約 6 400 立方米物料(佔 23%)會在這項工程計劃的工地再用，19 600 立方米惰性物料(佔 70%)會作填料用途，運往公眾填土區再用，另 2 000 立方米廢料(佔 7%)則會運往堆填區棄置。為了進一步把建築和拆卸物料的數量減至最少，我們會規定承建商使用金屬工地圍板和告示牌。此外，我們會採用運載記錄制度，監控公眾填料及建築和拆卸廢料的處置，以確保填料和廢料分別運往指定的公眾填土區和堆填區。

土地徵用

24. 我們會收回約 2 355 平方米農地，以進行建議的工程。徵用和清理土地會影響 21 戶共 63 人。根據現行政策，房屋署署長會安排合資格的家庭入住公屋。徵用和清理土地的費用估計為 1,040 萬元，這筆費用會在**總目 701「土地徵用」**項下撥款支付。

³ 根據這項工程計劃的核准環境影響評估報告，在空氣污染程度最嚴重的地方，每小時空氣中的二氧化氮含量，平均為每立方米 137 微克，遠低於空氣質素指標的每立方米 300 微克。

背景資料

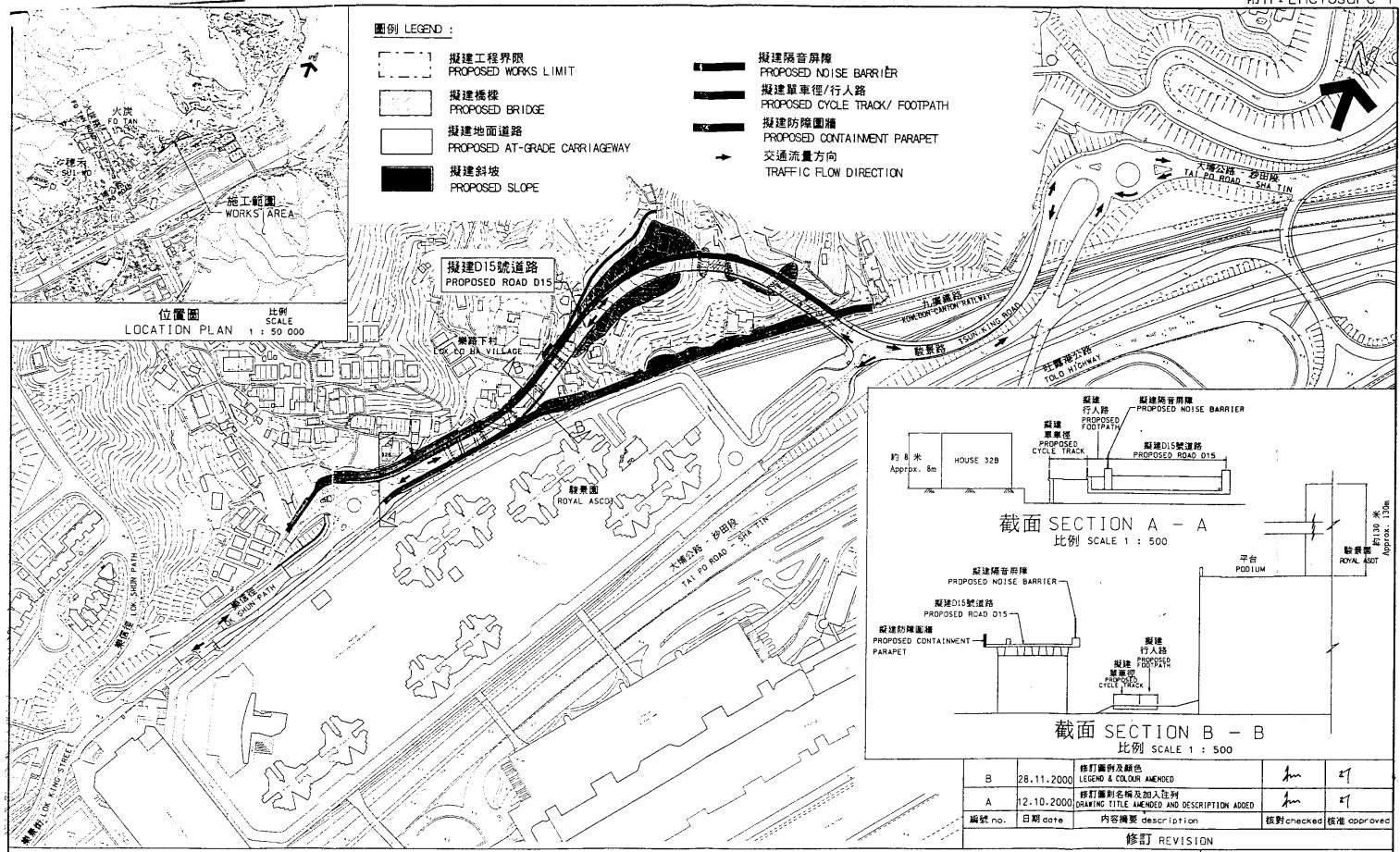
25. 我們在 1994 年 9 月把 **554TH** 號工程計劃提升為乙級。

26. 1995 年 2 月，我們委聘顧問就擬議工程進行勘測和詳細設計工作，所需的 400 萬元費用已在整體撥款分目 **7100CX**「為工務計劃丁級工程項目進行新市鎮及市區工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。

27. 我們估計為進行這項工程計劃而開設的職位約有 115 個，包括 25 個專業／技術人員職位和 90 個工人職位，共需 2 930 個人工作月。

運輸局

2001 年 2 月



二〇〇〇年至二〇〇一年年度工務小組委員會文件 P.W.S.C. SUBMISSION 2000 - 2001

圖則名稱 drawing title

沙田新市鎮第II階段 - 連接樂信徑及大埔公路的D15號道路
SHA TIN NEW TOWN - STAGE II
ROAD D15 LINKING LOK SHUN PATH AND TAI PO ROAD

B	28.11.2000	修訂圖則及顏色 LEGEND & COLOR AMENDED	人	手
A	12.10.2000	修訂圖則名稱及加入註列 DRAWING TITLE AMENDED AND DESCRIPTION ADDED	人	手
編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved
			修訂 revision	項目編號 ITEM No. 554TH

繪圖 drawn
S K WONG
核對 checked
K M MAK
核准 approved
W TSUI

簽署 initial
日期 date
25.7.2000
簽署 initial
日期 date
7.9.2000
簽署 initial
日期 date
7.9.2000

比例 scale
1 : 2 500
圖則編號 drawing no.
ST1995B

辦事處 office
新界東拓展處
NT EAST DEVELOPMENT OFFICE
拓展署
TERRITORY DEVELOPMENT
DEPARTMENT

**554TH – 沙田新市鎮第 II 階段工程 – 連接樂信徑
和大埔公路的 D15 道路**

估計顧問費的分項數字

顧問的員工開支		預計的人	總薪級	估計費用 (百萬元)		
		工作月數	平均薪點			
(a) 施工階段的顧問費						
	(i) 合約管理	專業人員 技術人員	8.0 4.0	38 14	2.4 2.4	1.1 0.2
	(ii) 擬備工程完成 後的修訂圖則	專業人員 技術人員	0.5 2.0	38 14	2.4 2.4	0.1 0.1
	(b) 駐工地人員方面的 員工開支	專業人員 技術人員	47.0 170.0	38 14	1.7 1.7	4.6 5.5
顧問的員工開支總額				<u>11.6</u>		

註

- 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。如駐工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.7 乘以總薪級平均薪點。(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。)
- 上述數字是根據拓展署署長擬定的預算計算得出。這項工程計劃的顧問工作已納入沙田新市鎮第 2 階段發展計劃的設計和建造工程整體顧問合約內。