

# 立法會交通事務委員會

## 五號幹線－石圍角至柴灣角段

### 目的

本文件旨在徵詢委員對建議的「**52TH**－五號幹線－石圍角至柴灣角段」工程的意見。

### 背景

2. 五號幹線是一條經城門隧道貫通沙田和荃灣的主幹道路。沙田至荃灣石圍角的一段五號幹線在 1990 年建成，餘下石圍角至柴灣角的路段會在 **52TH** 號工程計劃下築建。

3. 目前，往來城門隧道與屯門公路／青山公路的車輛，必須駛經荃灣區內擠塞的道路網。在繁忙時間，區內道路交界處的容車量已達至飽和。沙咀道與西樓角路之間一段青山公路(荃灣段)的引路，往九龍方向在早上出現交通擠塞情況，往屯門方向則在傍晚出現擠塞情況。上述建議的道路工程會在城門隧道與屯門公路之間，闢建一條直接的主幹連接路，並為荃灣西部提供一條區內連接路。擬建路段有助紓緩區內目前的交通擠塞情況。

4. 99 年 6 月完成的交通影響評估檢討所得，荃灣市中心多個道路交界處不能應付日益增加的交通需求，特別是青山公路與大涌道交界處、沙咀道與大河道交界處和青山公路與大河道交界處為然，這些交界處的交通量已達至，或甚至超出容車量。這三個交界處目前和預測的繁忙時間剩餘容車量<sup>1</sup>如下：

---

<sup>1</sup> 「剩餘容車量」顯示一個交界處的交通情況。若剩餘容車量為負數，則表示該交界處非常擠塞，因而出現車龍和需要更長的行車時間。

交界處		剩餘容車量		
		目前	2006 年	2011 年
青山公路／大涌道	有進行擬議 道路工程	--	5%	10%
	沒有進行擬 議道路工程	-10%	-25%	-30%
沙咀道／大河道	有進行擬議 道路工程	--	-30%(5%)	-30%(0%)
	沒有進行擬 議道路工程	-10%	-40%(-10%)	-40%(-10%)
青山公路／大河道	有進行擬議 道路工程	--	-5%	0% <sup>2</sup>
	沒有進行擬 議道路工程	-5%	-10%	-5%

括弧內百分率表示沙咀道／大河道交界處改善計劃於 2006 年完成後的剩餘容車量。

5. 除了上述荃灣市中心內的道路交界處外，荃錦交匯處亦會是一個具關鍵性的路口。青衣北岸公路在 2001 年通車後，會提供一條較為直接的路線，經城門隧道連接沙田與大嶼山／新界西北部，引致荃錦交匯處的行車量增加。我們預期荃錦交匯處到 2006 年便會嚴重擠塞，導致各引路的交通出現嚴重延誤和長車龍。我們預測，在 2006 年和 2011 年，荃錦交匯處在有進行和沒有進行擬議道路工程的情況下，在繁忙時間的行車量／容車量比率<sup>3</sup>如下－

2 在一般情況下，隨着交通量的自然增加，剩餘容車量會逐漸減少。不過，根據交通模擬研究所得，在 2011 年青山公路與大河道交界處的容車量會因九號及十號幹線完成而得以改善。

3 行車量／容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；高

	年份	
	2006	2011
有進行擬議道路工程	0.82	0.80 <sup>4</sup>
沒有進行擬議道路工程	1.71	1.88

五號幹線通車後，往返柴灣角與石圍角的行車時間，預料會由 12.4 分鐘減至 2.8 分鐘。

6. 上述檢討建議五號幹線餘下的路段應盡快建成，以紓緩荃灣區內青山公路、大涌道、沙咀道和大河道等幹路擠塞的交通。我們計劃在 2001 年 7 月展開建造工程，在 2005 年 12 月完成工程。

7. 我們曾在 2000 年 5 月 16 日向立法會交通事務委員會委員提交一份資料文件。之後，我們在 2000 年 5 月 24 日，向工務小組委員會提交有關是項工程計劃的文件，供委員審議。委員提問有關各主要路口的容車量的詳細資料，以及就是項道路工程建議的消減噪音措施是否足夠。經過商議後，政府決定撤回該份文件，以待向委員提供額外的資料。現按要求，在本文第 5、13-16 和 18 段提供所需的資料。委員亦提問政府會否在現有的象鼻山道設置隔音屏障。行政會議最近已批准政府制定新政策以解決現有道路對居民造成噪音影響的建議。政府現已決定在象鼻山道設置隔音屏障，工程會在另一個新的工務工程項目實施，並會配合這項五號幹線工

---

於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

<sup>4</sup> 在一般情況下，行車量／容車量比率會隨着行車量的自然增長而日漸提高。不過，根據交通模擬研究所得，到 2011 年，經荃錦交匯處駛往荃錦公路的交通會輕微減少，因為屆時九號幹線便會通車，而新界西北部的其他策略性道路工程亦會在該年年底或之前完成。

程的完工時間。

## 建議

8. 我們現在建議把 **52H** 號工程計劃提升為甲級；該項工程計劃的範圍如下－

- (a) 由石圍角的象鼻山路至荃景圍近荃灣警署的青山公路，築建一條長 1 300 米的雙程雙線分隔行車道，包括一條長 97 米、橫跨地鐵路軌的天橋(一段長 190 米、穿越愉景新城的路段已由發展商建成)；
- (b) 擴闊和改善荃灣警署至柴灣角一段長 700 米的現有青山公路，把這段路改為雙程四線分隔行車道；
- (c) 改善柴灣角交匯處，包括築建一條行車天橋的延展部分(長約 166 米)、一條長 55 米的行車隧道和相關的支路以連接青山公路與屯門公路；
- (d) 建造一條行人隧道和一條行人天橋；
- (e) 進行相關的道路工程、排水渠和污水渠工程、斜坡工程、水務工程和環境美化工程；
- (f) 實施消減噪音措施，包括設置長約 615 米、高 5.5 米的半密封式隔音屏障和長約 1 190 米、高 4 至 8 米的懸臂式隔音屏障，並鋪設低噪音路面物料；以及
- (g) 就上文(a)至(f)段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 和 2。

## 對財政的影響

9. 按 2000 年 9 月 付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 10 億元（按付款當日價格計算為 10 億 9,850 萬元）。

## 公眾諮詢

10. 我們先後在 1993 年 3 月 10 日和 7 月 23 日，就擬建道路計劃的初步設計，諮詢荃灣區議會交通及運輸委員會。該委員會的委員支持這項計劃。

11. 1995 年 3 月 27 日，我們就建議的紓減環境影響措施，諮詢荃灣區議會環境事務委員會。該委員會的委員基於交通理由支持有關道路計劃，但對於施工期間和工程計劃完成後的噪音影響，則表示有所保留。

12. 我們在 1995 年 4 月 28 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布上述道路計劃，其後接獲由兩組反對者提交的 12 份反對書。第一組反對者包括地下鐵路公司、多名土地業權人和區內居民，他們全部反對政府收回他們的土地，並希望保障本身的利益。這一組反對者亦關注工程對環境和交通造成的影響。第二組反對者包括鄧氏家族成員。他們以工程可能影響區內一座鄧氏祖墳的「風水」為理由，反對道路計劃。我們向反對者解釋，基於交通方面的需要，我們必須進行建議的工程。我們並向他們講解建議在這項工程計劃下實施的紓減環境影響措施，以及會在施工期間實施的交通管理措施。不過，我們未能說服反對者撤回反對書。1997 年 6 月 17 日，當時的總督會同行政局基於公眾利益，否決反對意見，並批准進行上述道路計劃，但道路計劃須作出修訂。有關修訂是基於反對者的意見而作出的，包括在鄧氏祖墳附近一幅護土牆頂部的部分地方加建一條行人路，並把沙咀道與青山公路交界處一條行人路的其中一段改為行車道。

## 對環境的影響

13. 是項五號幹線工程計劃屬於《環境影響評估條例》第9(2)d條和附表2的豁免指定工程項目。至於研究施工期間和道路通車後對環境造成的影響的環境影響評估研究，已在1995年完成。研究報告現載於根據上述條例而設的登記冊。研究結果顯示，在某些情況下（例如在晚間進行的跨越地鐵路軌工程），建築噪音的影響程度會超出既定標準和準則的規限。我們會實施使用低噪音設備、編排工序、小心選擇使用設備的位置，以及設置臨時隔音罩等建議的紓減環境影響措施，盡量減低建築噪音的影響。我們亦會實施嚴格的管制措施，以便盡量減低其他建築噪音影響，以符合既定標準和準則的規限。

14. 上述研究顯示，道路通車後的噪音影響是最值得關注的問題，因為擬建道路沿線大部分易受噪音影響地方均受到現有道路帶來的高交通噪音水平影響。如果不在已建成的五號幹線延展路段上設置消減噪音措施，5條鄉村和8座住宅樓宇和屋邨中約4300間住宅的居民、一間安老院的住客，以及兩所學校的學生均會承受超出香港規劃標準與準則訂定的交通噪音水平。根據現行政策，我們會沿整條道路鋪築低噪音路面、設置懸臂式隔音屏障（長約1190米、高4米至8米不等）和半密封式隔音罩（長約615米、高5.5米）。此外，錦豐園、愉景新城和南豐中心（連其中的學校）的發展商已經／現正為其下的物業發展提供間接消減噪音措施。寶血會伍季明紀念學校已獲提供消減噪音措施。設有上述措施後，環境影響評估研究顯示，約有2500間住宅會受高於香港規劃標準與準則訂定的噪音水平影響。不過，計算得出的道路交通噪音水平顯示，大部分噪音一般來自現有設施，而根據這些計算數據，上述受噪音影響的地方，並未符合現行政策下的條件，獲提供隔音窗戶和空氣調節器等間接消減噪音措施。

15. 合約內會納入減少製造塵埃的措施，例如在所有

車輛出口處設置車輪清洗槽、覆蓋碎石堆或棄土堆和灑水，以期盡量減少土方工程施工期間所產生的塵埃數量，藉以把施工期間的空氣質素，維持在既定標準和準則規限的水平之內。

16. 當局就道路通車後，由二氧化氮和可吸入的懸浮粒子造成的空氣質素影響進行了模擬研究，結果顯示擬建道路沿路易受空氣污染影響的地方，在設計年期間，每小時空氣中的二氧化氮含量和每天可吸入懸浮粒子的含量，均不會超出空氣質素指標的規限。在繁忙時間，二氧化氮的含量為每立方米 146 微克至 286 微克不等，低於空氣質素指標的每立方米 300 微克；可吸入懸浮粒子的含量每天平均為每立方米 96 微克至 135 微克不等，低於空氣質素指標的每立方米 180 微克。

17. 1995 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報告，附帶條件是須在施工期間設立投訴熱線，以處理附近居民的投訴，並須設立獨立的機制，監測工程對環境的影響。我們在 1999 年 8 月和 2001 年 1 月完成兩次環境檢討。在進行檢討時，我們已考慮最新的資料和在公眾諮詢期間接獲的意見，所得的結論是，上述環境影響評估結果仍然適用。為進一步減低易受噪音影響地方預期會承受的交通噪音，我們已把設於近荃灣市地段第 382 號和木棉下村一條支路上的隔音屏障的建議高度提升至現時的水平。為確保工程按環境影響評估的建議進行，我們會實施環境監測與審核計劃。我們亦會在工程合約訂定標準措施，以控制施工期間引致的污染問題。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。實施紓減環境影響措施和環境監測與審核計劃所需的費用，按 2000 年 9 月價格計算，分別為 1 億 1,000 萬元和 800 萬元，我們已把這些費用計算在整體工程計劃預算費內。

18. 是項計劃會引致荃灣區內的交通重新分配，因而

可改善荃灣市鎮的環境。尤其是上文第 6 段所述的舊市中心和沙咀道範圍內的道路，在繁忙時間的交通量會減少 10%至 20%。這樣不單縮短行車時間，亦會在噪音和空氣質素方面，為很多區內居民帶來益處。

19. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們設法使道路工程盡量配合地形，以盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們估計這項工程計劃會產生約 75 300 立方米建築和拆卸物料，其中約 61 200 立方米(81.3%)會在工程計劃中再用，其餘的 14 100 立方米(18.7%)會運往堆填區棄置。

20. 我們會在合約訂定條文，規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，包括撥出地方供分揀廢料。我們會確保工地日常的運作符合經核准的廢物管理計劃書的規定。我們亦會規定承建商盡量再用挖掘工程挖出的物料作為填料，以盡量減少把公眾填料運往公眾填土區卸置。為了進一步把建築和拆卸物料的數量減至最少，我們會鼓勵承建商使用木材以外的物料製造模板和圍板，以及進行其他臨時工程。我們會規定承建商把公眾填料與建築和拆卸廢料分開，然後運往適當的地方處置。至於建築和拆卸廢物，則在工地分類，以便再用／循環再造，從而減少廢物數量。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。我們並會記錄建築和拆卸物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察。

21. 擬議工程會對生態環境造成輕微影響，包括失去從外地引進或本地培植的植物，以及一些樹木和灌木。為紓減工程計劃對景觀和在視覺方面造成的影響，我們會在所有受影響和新造的斜坡上，盡量種植樹木以作補償，並會沿路種植植物以作屏障。為此，我們會種植約 41 000 棵樹和灌木，並按情況所需，以噴草方法保護新造的斜坡。為盡量減低路旁斜坡在視覺方面造成的影響，新造斜坡的外形與相關設施的顏色會與周圍的景觀配合。至於公路和消滅噪音的構築物，我們會協調各項構築物的建築設計和



處理，令這些構築物有和諧協調而悅目的外觀，從而提供良好的整體視覺效果。我們已把環境美化工程所需的 3,000 萬元費用（按 2000 年 9 月價格計算），計算在整體工程計劃預算費內。

### 土地徵用

22. 我們會清理約 18.9 公頃政府土地，並收回約 30 平方米農地和約 1 100 平方米屋地。徵用和清理土地會影響 59 戶共 151 人和 121 項構築物。房屋署署長會按照現行房屋政策，安排合資格的受影響人士入住公屋。徵用和清理土地的費用估計為 7,700 萬元，這筆費用會在總目 701「土地徵用」項下撥款支付。

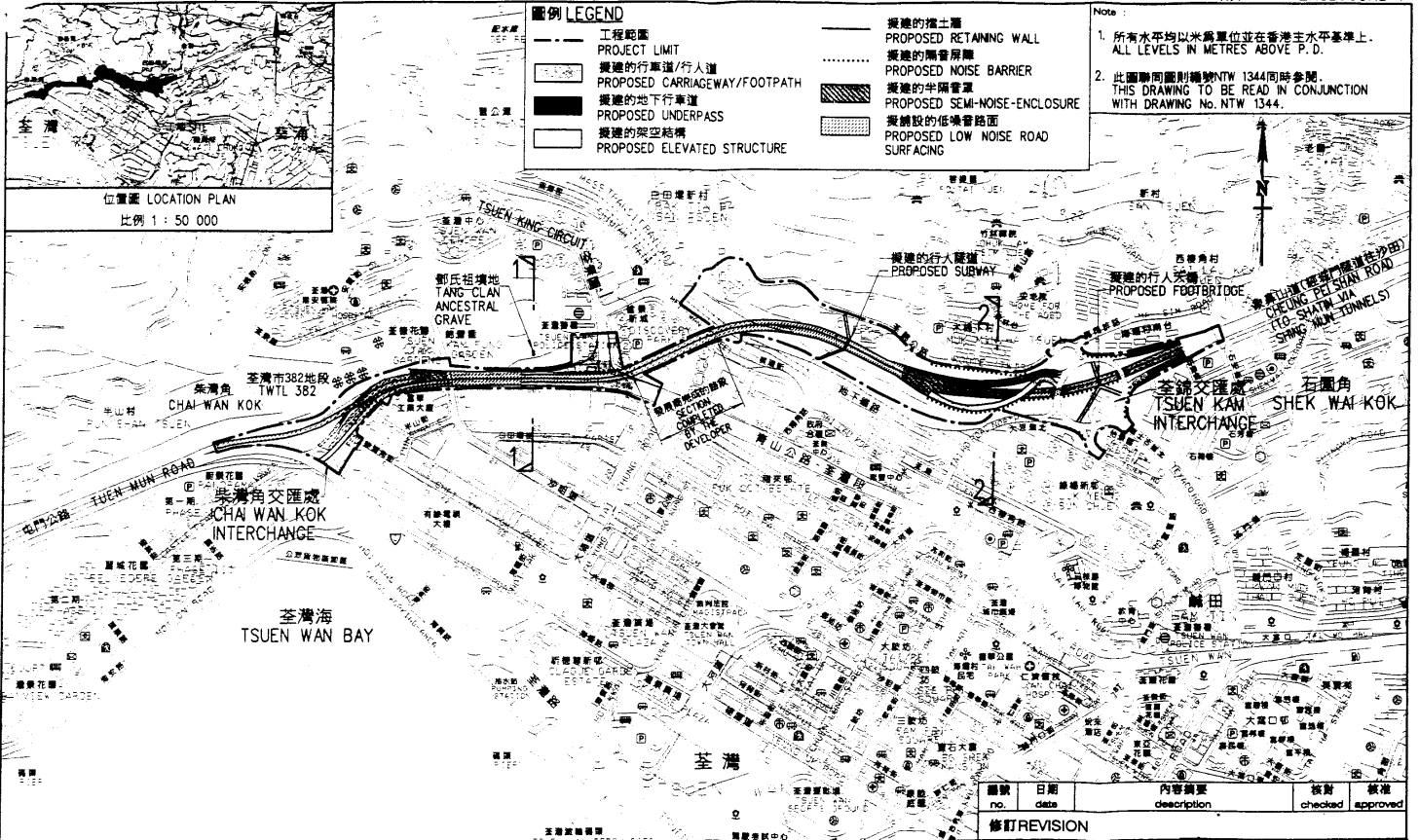
### 未來路向

23. 我們準備在 2001 年 2 月 21 日的工務小組委員會會議上，請小組委員會向財務委員會建議通過把工程計劃提升為甲級。我們計劃在 2001 年 7 月動工，在 2005 年 12 月完成工程。

### 徵詢意見

24. 我們邀請委員在我們向工務小組委員會遞交建議前，就工程計劃提供意見。

二零零一年二月



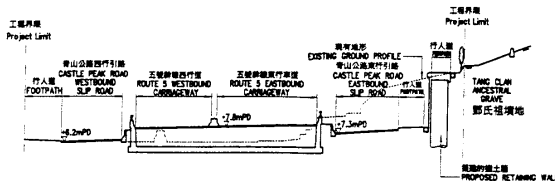
Note:

1. 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上。  
ALL LEVELS IN METRES ABOVE P.D.
2. 此圖與圖則編號NTW 1344同時參閱。  
THIS DRAWING TO BE READ IN CONJUNCTION WITH DRAWING No. NTW 1344.

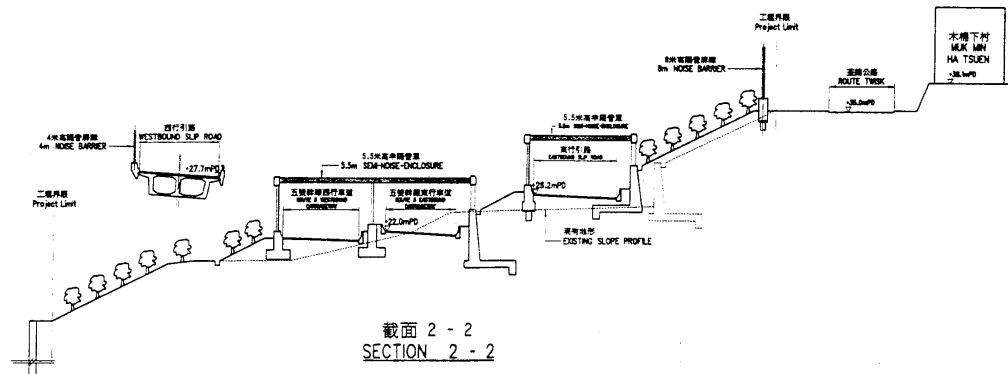
圖則名稱 drawing title	繪圖 drawn			項目編號 item no.		辦事處 office
	Y. L. CHAU	SIGNED	10.05.00	52TH		
五號幹線 - 石圍角至柴灣角段 ROUTE 5 - SECTION BETWEEN SHEK WAI KOK AND CHAI WAN KOK	核對 checked			比例 scale		拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
	C. S. CHOI	SIGNED	10.05.00	1 : 7 500		
	核准 approved			圖則編號 drawing no.		
	C. J. CHIVERS	SIGNED	10.05.00	NTW 1343		

- Note :
1. 所有尺寸均以毫米為單位。  
ALL DIMENSIONS IN MILLIMETRES.
  2. 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上。  
ALL LEVELS IN METRES ABOVE P.D.
  3. 此圖與附圖則編號NTW 1343同時參閱。  
THIS DRAWING TO BE READ IN CONJUNCTION WITH DRAWING No. NTW 1343.

- Legend :
- 半圍音室 SEMI-NOISE-ENCLOSURE
  - 隔音屏障 NOISE BARRIER



截面 1 - 1  
SECTION 1 - 1



截面 2 - 2  
SECTION 2 - 2

編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved
修訂 REVISION				

圖則名稱 drawing title

五號幹線 - 石圍角至柴灣角段

ROUTE 5 - SECTION BETWEEN SHEK WAI KOK AND CHAI WAN KOK

繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.
W. W. YU	SIGNED	10.05.00	52TH
核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale
C. S. CHOI	SIGNED	10.05.00	1 : 400
核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.
C. J. CHIVERS	SIGNED	10.05.00	NTW 1344

辦事處 office  
**新界西拓展處**  
 NEW TERRITORIES WEST DEVELOPMENT OFFICE

**拓展署**  
 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT