

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2008 年 2 月 20 日

## 總目 706－公路

### 運輸－道路

#### 746TH－屯門公路重建及改善工程

請各委員向財務委員會建議，把 **746TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 46 億 2,050 萬元，用以進行屯門公路重建及改善工程。

## 問題

屯門公路在上世紀七十年代設計和興建，大部分地面路段的使用年限已經屆滿，再進行維修並不合乎經濟效益。我們有需要改善屯門公路，使其盡可能符合現今的設計標準。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **746TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 46 億 2,050 萬元，用以進行荃灣與屯門三聖墟之間一段屯門公路的重建及改善工程。運輸及房屋局局長和環境局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. **746TH** 號工程計劃的範圍包括－

- (a) 重建荃灣與三聖墟之間一段長約 13.4 公里的屯門公路地面路段，以及重鋪這段屯門公路位於公路構築物上長約 2.1 公里的路面；
- (b) 改善這段屯門公路的道路設計，使其盡可能符合現今的快速公路標準，包括擴闊行車線、設置 3.65 米闊的路肩，以及改善視線、斜度、路面曲度、彎面傾斜度等；
- (c) 修改公路構築物，包括高架道路、橋樑、箱形暗渠、下通路、行人天橋、行人隧道；拆卸並重置一條行人天橋；
- (d) 延長深井交匯處和小欖交匯處的合流／分流車道，以及青朗公路往屯門公路西行方向的出口斜路；
- (e) 以混凝土縱向護欄取代沿地面道路的中央分隔帶設置的護欄；根據現行標準，重置地面道路邊緣的護欄和橋樑及高架道路的邊緣護欄；
- (f) 改善路旁斜坡；
- (g) 沿屯門公路安裝以下設備 –
  - (i) 在青山灣安裝長約 520 米、高約 9.0 米的半密閉式隔音罩；
  - (ii) 在青龍頭安裝長約 180 米、高約 5.6 米和長約 740 米、高約 7.6 米的懸臂式隔音屏障<sup>1</sup>；
  - (iii) 在釣魚灣泳灘安裝長約 260 米、高約 8.3 米的懸臂式隔音屏障和長約 605 米、高約 2 米的直立式隔音屏障；

---

<sup>1</sup> 擬在青龍頭進行的隔音屏障安裝工程，包括工務計劃項目第 **6786TH** 號「屯門公路青龍頭段加建隔音屏障工程」的工程範圍。該工程計劃已納入工務計劃項目第 **746TH** 號項下。我們已在 2004 年 10 月把工務計劃項目第 **6786TH** 號提升為乙級。

- (iv) 在深井分別安裝長約 225 米、高約 9 米的半密閉式隔音罩，長約 355 米、高約 8.3 米的懸臂式隔音屏障和長約 60 米、高約 1.5 米的直立式隔音屏障；
- (v) 在油柑頭分別安裝長約 480 米、高約 8 米的懸臂式隔音屏障和長約 520 米、高約 4 米的直立式隔音屏障；
- (vi) 在荃灣分別安裝長約 130 米、高約 5.5 米的半密閉式隔音罩和長約 2 060 米、高約 8 米的懸臂式隔音屏障；

以及實施相關的環境監察及審核計劃；

- (h) 提升交通管制及監察系統；
- (i) 安裝消防系統；以及
- (j) 進行相關的土木、結構、環境美化工程，以及有關紓減環境影響、排水、道路照明、水管和交通輔助設施的工程。

—— 擬議工程的圖則載於附件 1。

4. 我們計劃在 2008 年 5 月展開建造工程，在 2014 年 4 月分階段完成工程。

## 理由

5. 荃灣至三聖墟之間一段長約 15.5 公里的現有屯門公路為雙程三線分隔車道，其中約 13.4 公里為地面路段，另外約 2.1 公里為橋面路段。屯門公路通車已逾 25 年，大部分地面路段的使用年限<sup>2</sup>已經屆滿，再進行維修並不合乎經濟效益。

---

<sup>2</sup> 地面路段的設計使用年限為 20 年，公路橋面路段的設計使用年限則為 120 年。

6. 屯門公路每年的維修保養費用約為每平方米 43 元，較相鄰的元朗公路和新田公路相關高出約 22%。屯門公路在過去 3 年(2004 年 4 月至 2007 年 3 月)因重鋪路面而須封閉行車道達到每年平均 407 次，較元朗公路(長 8.5 公里)每年封閉行車線 164 次和新田公路(長 6.6 公里)每年封閉行車線 93 次不合比例地多，大大影響屯門公路的暢順運作。隨着屯門公路日漸老化，預計情況會繼續惡化；因此，我們須重建屯門公路地面路段，以減少因經常維修而影響交通。

7. 屯門公路是根據 25 年前的設計標準而建造的，其設計並不完全符合現今的快速公路標準。雖然駕駛者的安全已得到保障<sup>3</sup>，但為了改善交通流量和加強保障道路安全，我們有需要改善屯門公路，盡量使其達到現今的快速公路標準。有關重建工程包括擴闊行車線、設置路肩、改善視線、斜度、路面曲度、彎面傾斜度等。

8. 目前，深井和小欖兩個交匯處的合流／分流車道，以及青朗公路往屯門公路西行方向的出口斜路，長度由 64 米至 90 米不等，遠低於現今的交通工程標準(由 89 米至 210 米)。我們有需要延長這幾個位置的合流／分流車道，務求車輛進出屯門公路更暢順安全。

9. 為了在屯門公路兩旁設置路肩及延長合流／分流車道，我們有需要進行切削斜坡和斜坡填土工程、設置擋土牆和擴闊現有的橋樑／高架道路。我們會藉此機會改善受影響的斜坡，使其達到現今的標準。

10. 為提升防撞能力，並加強保障道路安全，我們會更換沿屯門公路中央分隔帶的護欄，改為設置標準的混凝土縱向護欄。此外，在按照工程計劃為地面道路和橋樑／高架道路的邊緣重新定線時，我們會重建(必要時亦會改動)護欄和邊緣護欄。

11. 屯門公路沿途約有 300 個人造斜坡，大多是在上世紀七十年代興建屯門公路時建造的。我們會藉此機會一併改善屯門公路沿途的人造斜坡，以符合現今的標準和設計，並就經確定的天然山坡災害推行紓減措施。

---

<sup>3</sup> 屯門公路交通事故獨立專家小組在 2003 年 12 月發表的《改善公路安全研究報告》指出—

「專家小組在研究過往的意外統計數字後，認為屯門公路基本上是安全的。這從屯門公路的意外率與所有快速公路……的平均意外率相若可見。」(第 vii 頁，第 20 段)  
「由於標準隨時間改變，屯門公路有些地方採用的標準稍低於現行的標準。專家小組認為，這主要會影響駕駛人士的舒適程度，而不會影響他們的安全。」(第 118 頁，第 10.22 段)

12. 當局在 2000 年 11 月公布一項政策，消滅現有道路噪音對鄰近居民的影響。根據這項政策，當局會在切實可行的情況下，在目前有過量噪音(即噪音水平在 1 小時內有 10% 時間超逾既定聲級 70 分貝(A)  $L_{10}(1 \text{ 小時})$ <sup>4</sup>)的道路進行直接消滅噪音工程，包括加裝屏障和隔音罩，以及使用低噪音物料重鋪路面。

13. 目前，毗鄰屯門公路在荃灣、油柑頭、深井、釣魚灣、青龍頭和青山灣等 6 個地點約 5 200 個住宅受過量交通噪音影響，聲級高達 84 分貝(A)  $L_{10}(1 \text{ 小時})$ 。根據上述消滅現有道路交通噪音的政策，我們會藉此機會在上述路段安裝隔音屏障和半密閉式隔音罩，以消滅噪音影響。擬設的隔音屏障和半密閉式隔音罩會把易受噪音影響地方的現有交通噪音水平降低 1 至 21 分貝(A)  $L_{10}(1 \text{ 小時})$ ，讓約 4 100 個住宅受惠。

14. 屯門公路現有的交通管制及監察系統包括閉路電視系統和屯門公路道路擠塞情況顯示系統<sup>5</sup>。我們會藉此機會改善有關的交通管制及監察系統，以提高交通和事故管理的效率和成效。有關改善工程包括更換現有的電纜，為閉路電視系統加裝 8 部攝影機，以及安裝可變信息標誌，為駕駛人士提供即時的交通資訊。

15. 我們亦會藉此機會根據現行標準安裝消防系統，以提升屯門公路的滅火能力。

## 對財政的影響

16. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃所需的費用為 46 億 2,050 萬元(見下文第 17 段)，分項數字如下－

---

<sup>4</sup>  $L_{10}(1 \text{ 小時})$ 指噪音水平在 1 小時內有 10% 時間超逾既定聲級，一般用於測量最高交通流量期間的道路噪音水平。《香港規劃標準與準則》把住宅樓宇噪音規限定為 70 分貝(A)，而在 2000 年推出的政策亦以這個標準作為加裝隔音屏障工程的行政指引。

<sup>5</sup> 道路擠塞情況顯示系統是可提供信息的標誌，讓駕駛人士進入快速公路前知道前面的交通情況。

		百萬元
(a)	道路及渠務工程 <sup>6</sup>	691.0
(b)	土方工程 <sup>7</sup>	629.6
(c)	公路構築物改動工程	252.9
(d)	斜坡改善工程	714.5
(e)	消減噪音措施	594.0
	(i) 半密閉式隔音罩	280.0
	(ii) 懸臂式隔音屏障	286.0
	(iii) 垂直式隔音屏障	28.0
(f)	交通管制及監察系統	244.5
(g)	環境美化工程	261.4
(h)	消防系統	105.3
(i)	工地勘測及結構狀況勘測 <sup>8</sup>	97.1
(j)	顧問費	387.9
	(i) 工程監管和合約管理	14.9
	(ii) 駐工地人員的員工開支	371.3
	(iii) 環境監察及審核計劃 <sup>9</sup>	1.7

<sup>6</sup> (a)項包括鋪砌路面、街道設施、交通標誌、道路標記、渠務及臨時交通措施。

<sup>7</sup> (b)項包括削切斜坡、填築路堤及建造擋土牆。

<sup>8</sup> (i)項包括在詳細設計階段因進出困難而未能進行的工地勘測，以及對將予改動的公路構築物進行的結構狀況勘測。

<sup>9</sup> 我們會按上文第 3 段所述委聘顧問為 **746TH** 號工程計劃實施環境監察及審核計劃，以確保可適時有效地實施建議的紓減措施，估計所需費用為 170 萬元。

		百萬元	
(k)	應急費用	395.9	
	小計	4,374.1	(按2007年9月 價格計算)
(l)	價格調整準備	246.4	
	總計	4,620.5	(按付款當日 價格計算)

—— 估計顧問費的分項數字載於附件 2。

17. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按 2007 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)
2008-2009	320.5	1.00750	322.9
2009-2010	540.2	1.01758	549.7
2010-2011	626.8	1.02775	644.2
2011-2012	626.8	1.03803	650.6
2012-2013	626.8	1.05619	662.0
2013-2014	626.8	1.07732	675.3
2014-2015	543.3	1.09886	597.0
2015-2016	462.9	1.12084	518.8
	<u>4,374.1</u>		<u>4,620.5</u>

18. 我們按政府對 2008 至 2016 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於土方工程和隔音屏障及半密閉式隔音罩的地基工程數量會視乎工地的實際情況而變動，我們會以重新計算工程數量的合約，為擬議工程招標。由於施工期超過 21 個月，我們會在合約訂定可調整價格的條文。

19. 我們估計這項工程計劃完成後，每年的額外經常開支約為 2,480 萬元。

## 公眾諮詢

20. 我們分別在 2006 年 11 月 10 日、2006 年 11 月 28 日和 2006 年 12 月 14 日，就擬議屯門公路重建及改善工程(包括安裝隔音屏障計劃)諮詢屯門區議會、荃灣區議會和元朗區議會轄下的交通及運輸委員會。上述區議會的議員普遍支持有關工程計劃，並促請當局盡早進行有關工程。屯門區議會部分議員建議在小欖設立巴士中轉站、在掃管笏設置緊急出口，以及改善深井交匯處的交通流量。我們向這些議員解釋，我們會研究這些建議是否切實可行，目前正以獨立的工程項目方式，研究在小欖設立巴士中轉站和改善深井交匯處的事宜，我們亦會向屯門區議會和荃灣區議會匯報最新發展。有關在掃管笏設置緊急出口的建議，基於運作上的困難，我們認為這項建議在技術上並不可行。

21. 我們在 2007 年 5 月 4 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「條例」)的規定，在憲報公布屯門公路擬議改善工程的道路計劃，隨後接獲 115 份反對書。其後，6 名反對者無條件撤回反對意見，另外 66 名反對者有條件撤回反對意見<sup>10</sup>，餘下 43 名反對者堅持其反對意見或沒有表示撤回反對意見。有關反對意見的詳情如下－

- (a) 兩名反對者反對只在海韻花園其中兩座前面裝設懸臂式屏障，並要求裝設半密閉式隔音罩，以緩減整個屋苑所受的噪音影響。他們亦要求當局，假如他們的建議並不可行，當局應考慮採取間接技術補救措施，以便安裝隔音窗戶和空調設備。

我們向反對者解釋，延長隔音屏障或裝設半密閉式隔音罩以保障有關住宅免受噪音影響，在技術上並不可行，原因是這些隔音結構會阻礙駕車人士的視線，因而影響道路安全；此外，我們不能應允反對者所提出「採取間接技術補救措施」的要求，因為根據政府的政策，當局不會為受現有道路交通噪音影響的大廈採取間接技術補救措施(例如安裝雙層玻璃窗和空調設備)。

---

<sup>10</sup> 根據條例的規定，反對意見如無條件撤回，即視作反對者從沒有遞交反對意見處理。沒有撤回的反對意見，或有條件撤回的反對意見，則視為未能調解的反對意見，隨後會提交行政長官會同行政會議審議。



反對者其後再要求當局考慮 –

- (i) 把海韻臺(海韻花園以東約 270 米的大廈)前面的半密閉式隔音罩盡量向海韻花園的方向延長；
- (ii) 把屯門方向的懸臂式隔音屏障延長至海韻花園第 3 座和第 4 座前面的小山丘；
- (iii) 在海韻花園外面的道路(近連接屯門公路的位置)興建橋門橫跨該道路，以承托在橋門上建造的隔音屏障；
- (iv) 在海韻花園前面的一段屯門公路以低噪音物料鋪設路面；以及
- (v) 綠化深井交匯處的岩石坡。

我們向反對者解釋，基於交通安全的考慮因素，我們不能把半密閉式隔音罩延長。此外，在海韻花園外面的道路(近連接屯門公路的位置)興建橋門跨越該道路，以承托在橋門上建造的隔音屏障的建議，在結構上亦不可行。不過，為解決反對者關注的問題，我們建議修改道路計劃，把屯門方向的懸臂式隔音屏障延長約 100 米至海韻花園第 3 座和第 4 座前面的小山丘；在海韻花園前面的路段以低噪音物料鋪設路面；以及綠化深井交匯處的岩石坡。儘管我們作出解釋和建議修改道路計劃，該兩名反對者仍堅持其反對意見。

- (b) 兩份反對書是關於原建議在青山灣裝設的懸臂式隔音屏障。反對者認為，這些擬議隔音屏障不足以解決噪音問題，並要求裝設全密封式隔音罩。此外，他們亦關注建造工程引起的噪音和空氣污染問題，以及因公路較接近受影響大廈而對大廈居民造成的安全和私隱問題。其中一份反對書的反對者認為，應向山邊方向擴闊道路，而擬議屯門公路重建工程不增建行車線，並不足以應付交通需求。反對者亦關注到，進行有關工程可能會造成樹木損失，並認

為由於施工期間會造成滋擾，政府應資助居民安裝空調設備和雙層玻璃窗。

為解決反對者的關注，我們建議修改道路計劃，在青山灣外以半密閉式隔音罩取代懸臂式隔音屏障。此外，我們亦向居民解釋，我們會密切監察工程進展，盡量減少工程造成的滋擾。我們已向他們保證，除設置屏障外，道路和大廈之間會有足夠的距離以顧及居民的安全和私隱。此外，我們亦解釋，在設計階段已盡量減少砍伐樹木和加入植樹建議。我們也曾向反對者的代表講解向山邊方向擴闊道路的技術限制。至於增建行車線的建議，我們已解釋，此舉在交通上並無需要。此外，我們也不能應允反對者提出的資助要求，因為根據政府的政策，當局不會為受現有道路交通噪音影響的大廈採取間接技術補救措施(例如安裝雙層玻璃窗和空調設備)。其中一份反對書的反對者在得悉經修訂的建議和解釋後，有條件撤回反對意見，而另一名反對者則無條件撤回反對意見。

- (c) 一名反對者認為，當局應在翠景臺外提供紓減噪音設施，以保護鄰近居民。此外，她亦關注到，在面向翠景臺的斜坡砍伐樹木會破壞環境。

為解決反對者的關注，我們建議修改道路計劃，把兩層擬議懸臂式隔音屏障向西面擴建，以覆蓋翠景臺。此外，我們亦表示，面向翠景臺的一段屯門公路的擴闊工程會在中央地帶進行，不會影響面向翠景臺的斜坡。反對者得悉經修訂的建議和解釋後，有條件撤回其反對意見。

- (d) 兩名反對者認為，屯門公路三聖墟段的懸臂式隔音屏障不足以有效地保護附近的錦暉花園免受噪音滋擾。他們要求當局設置隔音罩，而不是懸臂式隔音屏障。為解決他們的關注，我們建議在面向錦暉花園的屯門公路東行線設置半密閉式隔音罩，而不是懸臂式隔音屏障，以減低車輛在上坡時產生的交通

噪音。不過，當局擬在另一項工程計劃<sup>11</sup>下在上述地點興建一條新連接路，以便把屯門公路市中心段和屯門公路快速公路段連接起來，我們建議把該項設置半密閉式隔音罩的工程納入即將進行的工程計劃中，但須待進一步研究和視乎工程計劃刊憲後的結果而定。在得悉我們提出上述的解釋和建議後，其中一名反對者無條件撤回反對意見，而另一名反對者則維持其反對意見。

- (e) 108 名反對者關注到，在蔚景花園外面設置懸臂式隔音屏障，不能有效地消滅重型車輛晚間在青山公路與屯門公路之間的連接路向上行駛時所產生的交通噪音。他們要求當局沿連接路設置半密閉式隔音罩而不是懸臂式隔音屏障。

為解決他們的反對意見，我們已修改道路計劃，沿連接路上行斜坡加建一個長 130 米的半密閉式隔音罩。

在我們向反對者解釋及提出沿連接路上行斜坡加建一個長 130 米的半密閉式隔音罩的建議後，4 名反對者無條件撤回反對意見，64 名反對者有條件撤回反對意見，但當局須實施上述的修改建議。由於餘下的 40 名反對者在撤回反對意見覆條上的簽署與相關反對書上的簽署不符或沒有表示撤回反對意見，所以這些反對意見一律被視作仍未解決。

22. 在審議仍未解決的反對意見和修改建議後，行政長官會同行政會議在 2008 年 1 月 15 日根據條例的規定，批准進行擬議工程。批准進行這項工程計劃的公告在 2008 年 1 月 25 日刊憲。

23. 我們曾在 2006 年 11 月 24 日向立法會交通事務委員會(下稱「事務委員會」)簡報這項工程計劃的進度。2008 年 1 月 28 日，我們再諮詢該事務委員會。委員支持早日實施這項工程計劃，並要求就減少工程影響交通的臨時緊急交通措施提供更多資料。有關的補充資料載於附件 3。

---

<sup>11</sup> 我們已在 2007 年 3 月把 819TH 號工程計劃「屯門公路市中心段交通改善工程」提升為乙級。

24. 我們已就這項工程計劃的擬建隔音屏障的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會<sup>12</sup>。該委員會接納擬議的外觀設計。

## 對環境的影響

25. 這項工程計劃不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)的指定工程項目。我們已就這項工程計劃進行環境審查，涵蓋範疇包括在施工期間的噪音、對空氣質素和水質的影響、對景觀和視覺的影響，以及廢物管理等問題。審查的結論是，工程計劃不會對環境造成長遠影響。不過，我們會實施所有建議的紓減措施，以紓減對環境造成的影響，使影響程度不會超出既定標準和準則的規限。

26. 在策劃和設計階段，我們曾考慮透過最佳的道路走線設計，盡量減少削切現有斜坡和盡量增加切削斜坡的角度，並選用預製混凝土構件，從而盡可能減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的岩石和泥土物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施<sup>13</sup>的建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

27. 我們會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃須載列適當的紓減措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與經核准的計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

---

<sup>12</sup> 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公用公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和半密閉式隔音罩)的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、建築署、路政署、房屋署、規劃署和土木工程拓展署的代表。

<sup>13</sup> 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士都須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

28. 我們估計這項工程計劃會產生大約 2 752 500 公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約 2 190 000 公噸(79.6%)惰性建築廢物，把另外約 540 000 公噸(19.6%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把 22 500 公噸(0.8%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為 1,740 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元<sup>14</sup>)。

## 對文物的影響

29. 這項工程計劃不會影響任何法定古蹟、暫定古蹟、已評級的文物地點／歷史建築，以及古物古蹟辦事處所界定的政府文物地點。我們在 2003 年 3 月進行勘測及初步設計工作時曾進行考古影響評估，結果顯示，在毗連屯門公路工地邊界近掃管笏和小欖的位置有考古遺物。顧問建議應小心監察在上述地點進行的工程，並在有需要時進行更深入的勘測和評估工作。

## 土地徵用

30. 這項工程計劃無須收回私人土地。不過土地清理工作會影響荃灣區 22 個構築物和 6 個家庭，以及屯門區 170 個構築物和 9 個家庭。房屋署署長會按照現行的房屋政策，安排上述受影響家庭入住公營房屋或臨時房屋區。徵用和清理土地的費用估計為 720 萬元，這筆費用會在總目 701「土地徵用」項下撥款支付。清理土地費用的分項數字載於附件 4。我們已檢討這項工程計劃的設計，以盡量減低清理土地的開支。

---

<sup>14</sup> 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

## 臨時交通改道計劃的建議

31. 屯門公路是連接荃灣和新界西北區的重要主幹道。我們在 2007 年 7 月已向屯門區議會講解在實施這項工程計劃期間，屯門公路如出現交通事故和緊急事故，當局會採取的應變措施。此外，我們會就有關的臨時措施，再與荃灣區議會和屯門區議會商討，以盡量減低實施工程計劃對交通造成的影響，並會定期向有關區議會報告臨時交通安排的進展和成效。臨時交通安排的詳細資料載於附件 3。

## 背景資料

32. 我們在 2000 年 9 月把 **746TH** 號工程計劃提升為乙級。

33. 2001 年 6 月，我們把 **746TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **755TH** 號工程計劃，稱為「屯門公路重建及改善工程－勘測及初步設計」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 3,780 萬元。2002 年 4 月，我們委聘顧問進行工程計劃的勘測與初步設計工作和土地勘測工作。顧問已在 2004 年 4 月完成有關工作。2004 年 6 月，我們把 **746TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **792TH** 號工程計劃，稱為「屯門公路重建及改善工程－詳細設計及相關的工地勘測」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 7,160 萬元。2005 年 11 月，我們委聘顧問進行工程計劃的詳細設計和工地勘測工作。我們已在 2007 年 10 月完成土地勘測工作。

34. 工程界限內約 9 300 棵樹木當中，我們會保留約 4 100 棵樹木。擬議工程須移走約 5 200 棵樹木，包括砍伐約 5 190 棵樹木，以及在工程計劃工地範圍內重植約 10 棵樹木。須移走的樹木全非珍貴樹木<sup>15</sup>。

---

<sup>15</sup> 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人和大事的樹；
- (c) 屬貴重和稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在高出地面 1.3 米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾 25 米。

我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計會種植 157 000 棵樹、108 500 叢灌木和闢設 283 000 平方米草地。

35. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 2 020 個(360 個專業／技術人員職位和 1 660 個工人職位)，共提供約 85 300 個人工作月的就業機會。

-----

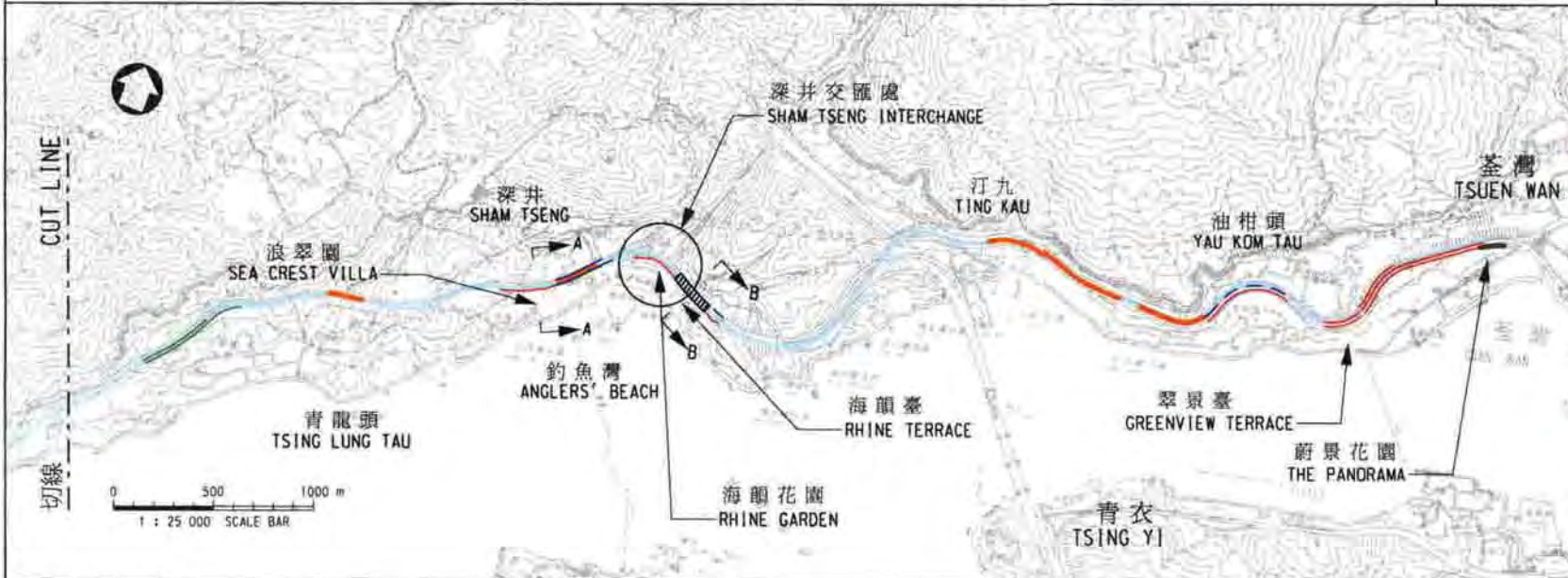
運輸及房屋局  
2008 年 2 月





索引圖  
KEY PLAN

比例 SCALE 1:250 000



圖例  
LEGEND

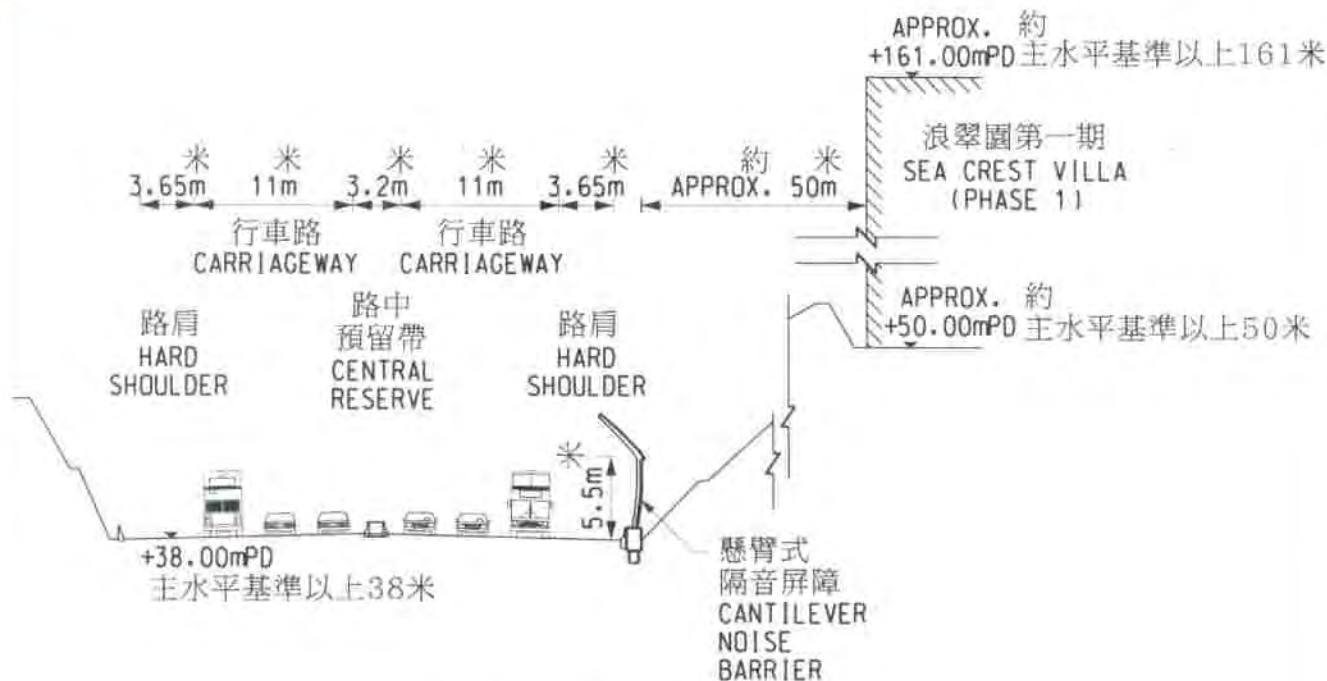
- 擬重建/改善的地面路段  
AT-GRADE ROAD SECTIONS TO BE RECONSTRUCTED/IMPROVED
- 擬改善的現有行車橋/高架道路  
EXISTING VEHICULAR BRIDGES /VIADUCTS TO BE IMPROVED
- 擬建之1.5/2米高直立式隔音屏障  
PROPOSED 1.5/2m HIGH VERTICAL NOISE BARRIER
- 擬建之4米高直立式隔音屏障  
PROPOSED 4m HIGH VERTICAL NOISE BARRIER
- 擬建之5.6/7.6米高懸臂式隔音屏障  
PROPOSED 5.6/7.6m HIGH CANTILEVER NOISE BARRIER
- 擬建之8/8.3米高懸臂式隔音屏障  
PROPOSED 8/8.3m HIGH CANTILEVER NOISE BARRIER
- 擬建之9米高半封闭式隔音屏障  
PROPOSED 9m HIGH SEMI - ENCLOSURE
- 擬建之5.5米高半封闭式隔音屏障  
PROPOSED 5.5m HIGH SEMI - ENCLOSURE

圖則名稱 drawing title

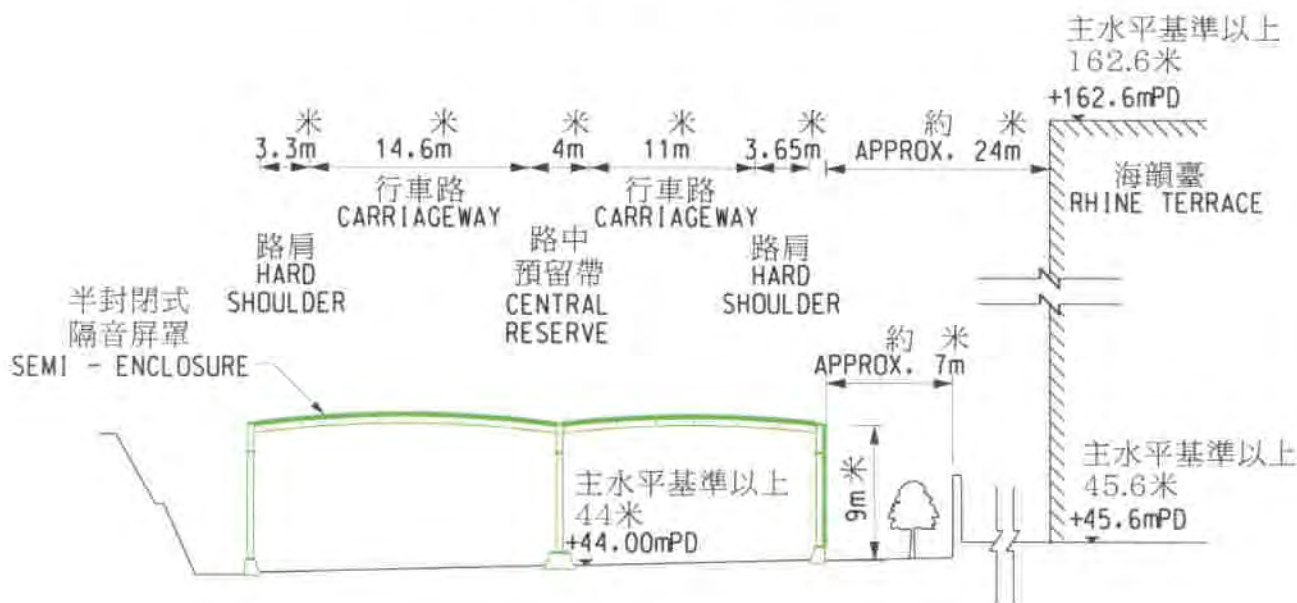
工務計劃項目第746TH號-屯門公路重建及改善工程  
PWP ITEM No.746TH - RECONSTRUCTION AND IMPROVEMENT OF TUEN MUN ROAD

設計 designed C.Y.TANG 18/01/08	SIGNED	繪圖 drawn W.L.LAM 18/01/08	SIGNED	圖則編號 drawing no. HMW6746TH-SP0005	比例 scale 1:25 000 OR AS SHOWN
覆核 checked S.C.WONG 18/01/08	SIGNED	批准 approved P.D.MORGAN 18/01/08	SIGNED	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理局 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署 HONG KONG	





橫切面 SECTION A-A  
不按比例 NOT TO SCALE



橫切面 SECTION B-B  
不按比例 NOT TO SCALE

圖例  
LEGEND

- 隔音板  
NOISE BARRIER PANEL

圖則名稱 plan title 工務計劃項目第746TH號 - 屯門公路重建及改善工程 - 橫切面 PWP ITEM No. 746TH - RECONSTRUCTION AND IMPROVEMENT OF TUEN MUN ROAD - SECTIONS	設計 designed SIGNED C.Y. TANG 14/01/08	繪圖 drawn SIGNED W.L. LAM 14/01/08	圖則編號 plan no. HMW6746TH-SP0004	此例 scale NOT TO SCALE
	覆核 checked SIGNED S.C. WONG 14/01/08	批准 approved SIGNED P.D. MORGAN 14/01/08	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE			 HIGHWAYS 路 DEPARTMENT 政 HONG KONG 署 香 港	

## 746TH－屯門公路重建及改善工程

估計顧問費的分項數字(按 2007 年 9 月價格計算)

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 1)	估計費用 (百萬元)
(a) 工程監管和合約 管理 <sup>(註 2)</sup>	專業人員	—	—	—	7.4
	技術人員	—	—	—	7.5
(b) 駐工地人員	專業人員	1 700	38	1.6	154.9
	技術人員	7 180	14	1.6	216.4
(c) 環境監察及審核 計劃	專業人員	8	38	2.0	1.0
	技術人員	20	14	2.0	0.7
				總計	<u>387.9</u>

## 註

- 採用倍數 2.0 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。至於顧問所提供駐工地人員方面的開支，則採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點以作計算。(在 2007 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 56,945 元，總薪級第 14 點的月薪為 18,840 元。)
- 工程監管和合約管理方面的顧問費，是根據 CE22/2005(HY)號合約「屯門公路重建及改善工程－設計及建造」估計得出。待財務委員會批准把 746TH 號工程計劃提升為甲級後，有關顧問合約的施工階段才會展開。

在施工階段將會採取的臨時緊急交通措施

為盡量減少工程計劃對屯門公路交通的滋擾，我們會實施下列措施－

- (a) 部分工程工序會在非繁忙時間進行。在繁忙時段內(即早上 7 時至晚上 8 時(九龍方向)／晚上 9 時(屯門方向))，屯門公路仍會通車，並會維持現有行車線數目。我們會盡量利用經擴闊的路肩位置安排交通改道；
- (b) 當局會設立交通管理聯絡小組(下稱「聯絡小組」)，成員包括運輸署、路政署和警方的代表，負責審批承建商提出的臨時交通安排。聯絡小組會定期向有關的區議會匯報臨時交通安排的成效，並會在有需要時，預先就即將實施的主要新臨時交通安排諮詢有關區議會；
- (c) 承建商在擬備臨時交通安排時，須為拖車和緊急車輛訂定指定路線，確保這些車輛可盡快抵達肇事現場。承建商亦須安排備用拖車駐守重要地點，以便迅速移走拋錨車輛，令交通情況可盡快恢復正常；
- (d) 如發生交通事故，駐工地人員會透過熱線電話，通知運輸署和警方。如遇緊急情況，當局會因應情況安排下列措施－
  - (i) 若陸路交通服務因屯門公路擠塞而受影響，運輸署會與有關的公共交通機構保持緊密接觸，並會要求鐵路公司加強屯門與市區之間的輕鐵及西鐵服務；
  - (ii) 此外，運輸署亦會考慮利用設於港深西部公路、新田公路(近古洞)、落馬州新深路、元朗公路、洪天路及朗天路的可變信息顯示屏，向駕駛人士發放有關屯門公路的即時交通信息；及
  - (iii) 運輸署亦會視乎情況所需，透過電台或其他媒體，建議駕駛人士使用其他幹線公路(例如三號幹線)往九龍。

## 746TH－屯門公路重建及改善工程

清理土地所需費用的分項數字

	百萬元
清理土地費用	<b>7.200</b>
(a) 農作物補償	1.000
(b) 農地永久改善雜項設施的特惠補償	6.198
(c) 「躉符」儀式費用	0.002
清理土地費用總額	<b>7.200</b>