

二零零八年十二月十九日
討論文件

立法會交通事務委員會

720TH — 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的 吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程

目的

我們建議把 **720TH** 號工程計劃 — 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程的一部分提升為甲級，以進行舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的一段吐露港公路的工程。本文件旨在就上述建議徵詢委員的意見。

工程計劃的範圍和性質

2. 整項 **720TH** 號工程計劃(下稱“工程計劃”)的範圍包括擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的一段吐露港公路(第一期工程)；以及擴闊泰亨與和合石交匯處之間的一段粉嶺公路(第二期工程)。

3. 我們現建議把工程計劃的一部分提升為甲級，包括—

- (a) 擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間一段長約 5.7 公里的吐露港公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，並在行車道的兩邊行車方向加設標準路肩；
- (b) 擴闊位於舊政務司官邸附近道路交匯處和林錦公路交匯處的吐露港公路路段，由雙程雙線分隔行車道改為雙程三線分隔行車道；擴闊大埔北交匯處的路段，北行和南行方向的行車道由雙線行車道分別改為三線及四線行車道；為該三個交匯處路段的相關連接路重定走線；
- (c) 為一段大窩西支路重定走線；

- (d) 建造 12 條行車橋和修改 7 條現有的行車橋；
- (e) 沿行車道設置：
 - (i) 長約 6 公里的直立式隔音屏障(高 2 米至 8 米)；
 - (ii) 長約 3.2 公里的懸臂式隔音屏障(高 5 米、懸臂長 3 米或 4.5 米)；以及
 - (iii)長約 600 米的雙懸臂式隔音屏障(高 5 米、懸臂長 3 米)；
- (f) 裝設交通管制及監察系統；
- (g) 相關的土木、結構、環境美化和機電工程，以及紓減環境影響、排水、道路照明、水管和交通輔助設施的工程；以及
- (h) 就上文第 3(a)至 3(g)項所述的工程實施環境監察及審核計劃。

—— 擬議工程的圖則連切面圖，載於**附件**。

4. 我們已大致完成工程計劃第一期的詳細設計，並計劃於二零零九年五月展開第一期建造工程，在二零一三年四月前分階段完成。我們亦計劃於二零一零年六月展開第二期建造工程，於二零一四年完成。

理由

5. 吐露港公路和粉嶺公路組成一條策略性道路，為新界東北部和跨境交通提供服務。近年，兩條公路有部分路段在繁忙時間的交通量已接近其設計的容車量。在繁忙時間，車龍經常由舊政務司官邸附近道路交匯處延伸至大埔北交匯處。

6. 鑑於新界東北部將來的發展，我們預計該區的人口和跨境交通將會顯著增長，令吐露港公路和粉嶺公路的交通情況惡化。

7. 根據近期的調查和交通量預測，在繁忙時間，舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間一段吐露港公路在進行和沒有進行擬議的第一期工程的觀測及預測行車量／容車量比率¹載於下表－

年份	2008	2011	2016	2021
沒有進行擬議的第一期工程的情況下的行車量／容車量比率	0.98	1.09	1.23	1.37
進行擬議的第一期工程的情況下的行車量／容車量比率	-	-	0.91	1.00

8. 為應付預期中的新界東北部發展的交通需求和跨境交通的增長，我們建議擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間一段吐露港公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，並計劃擴闊上文第3(b)段所述的公路交匯處路段，以改善合流及分流安排，使其符合現行標準。此外，由於吐露港公路和粉嶺公路於20多年前建造，並未設有路肩，我們計劃在可行情況下沿公路建造標準寬度的路肩。

9. 由於吐露港公路是策略性幹道九號幹線的組成部分，我們建議在第一期工程計劃裝設交通管制及監察系統(包括可變信息標誌、行車線管制燈號、可變換速度限制標誌、閉路電視監察攝影機和車輛探測器)，以加強交通和事故管理的效率和成效。為確保整條吐露港公路採用同一套交通管制及監察系統，該系統亦將覆蓋馬料水交匯處至舊政務司官邸附近道路交匯處之間的路段。

¹ 行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或低於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。

對財政的影響

10. 按付款當日價格計算，我們估計工程計劃的第一期建造工程費用為 44 億 8,690 萬元，分項數字如下—

	百萬元	
(a) 道路及渠務工程	651.6	
(b) 土方工程	819.2	
(c) 行車橋	884.3	
(d) 環境美化工程	45.4	
(e) 隔音屏障	737.7	
(i) 直立式	284.5	
(ii) 懸臂式	381.6	
(iii) 雙懸臂式	71.6	
(f) 交通管制及監察系統	166.3	
(g) 工地勘測	10.0	
(h) 顧問費	328.9	
(i) 工程監管和合約管理	7.7	
(ii) 駐工地人員的員工開支	299.7	
(iii) 環境監察及審核計劃	10.2	
(iv) 機電工程營運基金收費 ²	11.3	
(i) 應急費用	320.7	
小計：	3,964.1	(按 2008 年 9 月價格計算)

² 在一九九六年八月一日根據《營運基金條例》設立後，機電工程營運基金向政府部門收取機電裝置設計和技術顧問服務的費用。為這項工程計劃提供的服務包括審核顧問就所有機電裝置提交的文件，以及就各項機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

(j) 價格調整準備

522.8

總計： 4,486.9 (按付款當日價格計算)

11. 第 10 段(a)項包括鋪設路面、街道設施、交通輔助設施、渠務和臨時交通措施。第 10 段(b)項包括削坡、填築路堤和建造擋土牆。第 10 段(c)項包括拆卸和修改現有橋樑，以及建造臨時橋樑。第 10 段(g)項包括進行詳細設計期間因進出困難而未能進行的工地勘測工作。我們估計擬議工程會創造約 2 280 個職位(440 個專業／技術人員職位和 1 840 個工人職位)，提供約 77 900 個人工作月的就業機會。

公眾諮詢

12. 我們於二零零七年九月十三日和二零零八年三月十四日就工程計劃諮詢大埔區議會屬下交通及運輸委員會，並在二零零七年五月十二日和二零零八年三月十一日諮詢大埔鄉事委員會。兩個委員會都支持並要求及早實施工程計劃。

13. 我們在二零零七年十月二十六日根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）（下稱“條例”）的規定，在憲報公布擬議的第一期工程的道路計劃。我們接獲三份反對書，全部未能調解。未能調解的反對書³的詳情如下—

- (a) 第一號反對者反對收回他的地段。他聲稱當局未有提供收地及清拆的時間表，而且他無法得知確實的補償金額。此外，他認為當局應就不在二零零三年進行工程計劃而令他蒙受的損失作出補償。我們把擬議工程的計劃動工日期告知該反對者，並向他解釋當局在收地前不能告知有關的補償金額，因為確實金額要視乎土地歸還時的地價而定。我們亦解釋，他會按當時的收地政策獲得補償。雖然我們加以解釋，但該反對者仍維持其反對意見；

³ 根據條例的規定，反對意見如無條件撤回，即視作反對者從未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。

- (b) 第二號反對者反對收回她的部分地段。她聲稱收地會對她在該地段內經營的車房造成不良影響，並要求當局確定她的地段內不會被收回的餘下部分的面積。為盡量減少影響該反對者的車房運作，當局輕微修改道路計劃，建議建造一段短的擋土牆，以減少在她的地段內收地的面積。該反對者接受我們為釋除她對其車房運作的疑慮而建議的修改。不過，由於當局只會告知她的地段內擬按條例收回部分的面積，但不會告知地段餘下部分的面積，反對者維持她的反對意見；以及
- (c) 第三號反對者要求當局考慮除了收回第一期工程計劃所需的土地外，亦一併收回他的地段內收地範圍以外餘下的部分，因為他聲稱地段的餘下部分沒有經濟／商業價值。此外，他亦要求當局告知收回他部分地段的確實補償金額。他認為補償應計及他因收地而引致的其他損失／費用。我們回應該反對者時表示，他的地段的餘下部分並不符合現行收地政策的規定，而當局在收地前亦不能告知他有關的補償金額，因為確實金額要視乎土地歸還時的地價而定。我們亦向該反對者解釋，他會按當時的收地政策獲得補償。其後，該反對者表示，若早前他提出收回整個地段的要求不獲考慮，當局應提供樓梯和通道通往其地段的餘下部分。我們解釋，在建造工程進行期間以至工程完成後，均有通道通往其地段的餘下部分。由於反對者未有回應我們的進一步解釋，其反對書被視為未能調解。

14. 在考慮未調解的反對書和修改建議後，行政長官會同行政會議於二零零八年六月三日根據條例批准進行擬議的第一期工程。授權公告已在二零零八年六月二十七日公布。

15. 我們已就擬議第一期工程的隔音屏障和行車橋的擬議外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會⁴。該委員會接納擬議的外觀設計。

⁴ 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、香港規劃師學會、一個學術機構、建築署、路政署、房屋署和土木工程拓展署的代表。

對環境的影響

16. 工程計劃屬於《環境影響評估條例》(第499章)的指定工程項目。環境保護署署長在二零零零年七月有條件批准工程計劃的環境影響評估(環評)報告。當局須就工程計劃的建造和運作申領環境許可證。

17. 為申領環境許可證，我們最近完成了經批准環評報告下的環境審查。環評報告和環境審查所得的結論是，工程計劃對環境造成的影響可控制於《環境影響評估條例》和《環境影響評估程序的技術備忘錄》所定的規限內。我們會實施經批准的環評報告、環境審查報告和《環境監察及審核手冊》所建議的措施。有關的主要紓減措施包括安裝不同高度的隔音屏障、鋪設低噪音路面和為補償林地生態方面的損失而進行的代償性種植。

18. 在建造工程進行期間，我們會實施適當的紓減措施，控制噪音、塵埃和工地排水所造成的滋擾，以符合既定的指引和標準。我們會在建造工程進行期間實行環境監察及審核計劃，確保實施具前瞻性的措施，以避免出現負面的環境影響。

19. 在策劃和設計階段，我們已透過最理想的道路走線設計和選用預製混凝土構件，盡量減少削坡和盡量增加削坡的角度，以盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡量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)，以盡量減少需棄置於公眾填料接收設施⁵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。

20. 我們會要求承建商提交計劃，列明各項廢物管理措施，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。我們會確保工地的日常運作與該經批准的計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便在適當的設施處

⁵ 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。任何人士均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。

置。我們亦會通過運載記錄制度⁶，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

21. 我們估計擬議的第一期工程會產生大約 999 580 公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約 537 400 公噸(53.8%)惰性建築廢物，以及把約 434 600 公噸(43.5%)的惰性建築廢物運往公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把約 27 580 公噸(2.7%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。擬議的第一期工程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 1,520 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施處置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區處置的物料，則每公噸收費 125 元⁷。)

22. 第一期的工程範圍內的約 16 150 棵樹木當中，約 5 030 棵樹木將會保留。擬議第一期工程須移走約 11 120 棵樹木，包括砍伐約 10 930 棵樹木，以及移植約 190 棵樹木於工地範圍內。大部分受影響的樹木均為常見品種，並在吐露港公路建造時及完成後，種植在現有人造斜坡範圍內。所有須砍伐的樹木均出現下列其中一種情況：屬具入侵性雜生品種、健康或形態欠佳(如傾斜或扭曲)、位於陡峭的斜坡上、移植後存活機率低或不能準備適當的根球。在工地範圍內被界定為珍貴樹木⁸的 12 棵樹木中，11 棵得以保留，餘下 1 棵會被移植到工地範圍內的新位置。我們會把種植樹木建議納入擬議的第一期工程中，包括預計會種植約 3 620 棵重標準樹、44 000 株樹苗、50 500 叢灌木，

⁶ 運載記錄制度用以追查公共工程合約所產生的建築廢物的處置情況，以及確保建築廢物均送到指定的處置設施適當地處理。

⁷ 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)。

⁸ 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、可作寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (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 米的樹木(在高出地面 1.3 米水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾 25 米。

合共約 98 780 平方米的林地種植面積。將種植的樹木總數將超過受工程計劃影響的樹木數量。我們已向大埔區議會屬下交通及運輸委員會和環保團體簡介以上有關樹木的建議，並無收到負面意見。

23. 我們建議採取下列措施，以循環使用／再用第一期建造工程期間砍伐的樹木：

- (a) 盡量使用被砍伐樹木中體積、品種和形狀合適的樹幹製造郊野公園設施。收回的木材可用以製造公園設施、圍欄、長椅、梯級等；以及
- (b) 研究把樹幹砍成細塊製成蓋土物和堆肥的可行性。製成的物料可用於控制侵蝕情況和改善植物的生長環境。

對文物的影響

24. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級的文物地點／歷史建築物、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

25. 我們須為擬議工程分別收回約 9 240 平方米和 130 平方米的農地和建築用地。徵用和清理所需的土地會影響 7 個家庭，涉及 29 人和 8 個構築物。房屋署署長會按照現行房屋政策，為合資格的受清拆影響人士提供公共房屋。徵用和清理土地的費用估計為 5,950 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

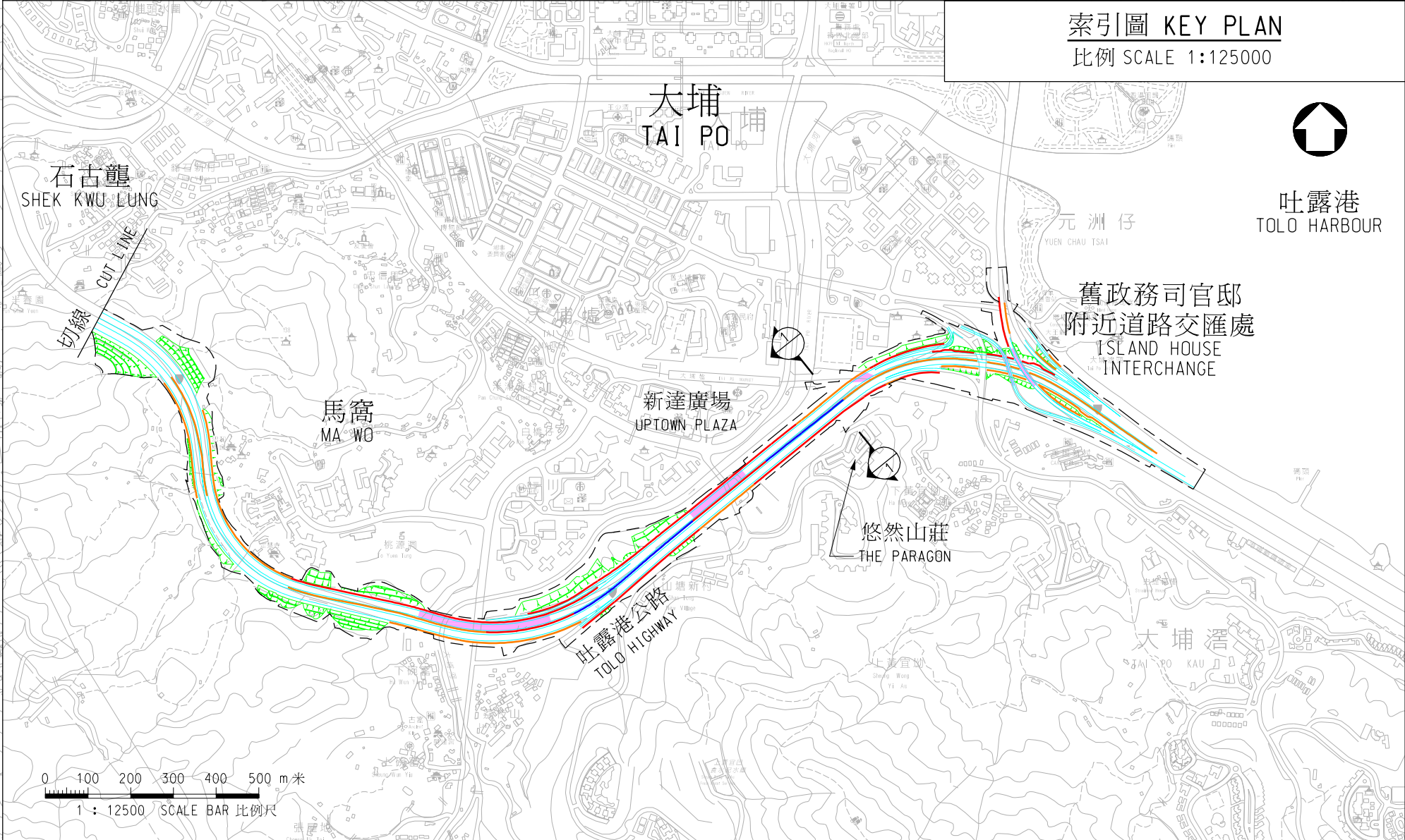
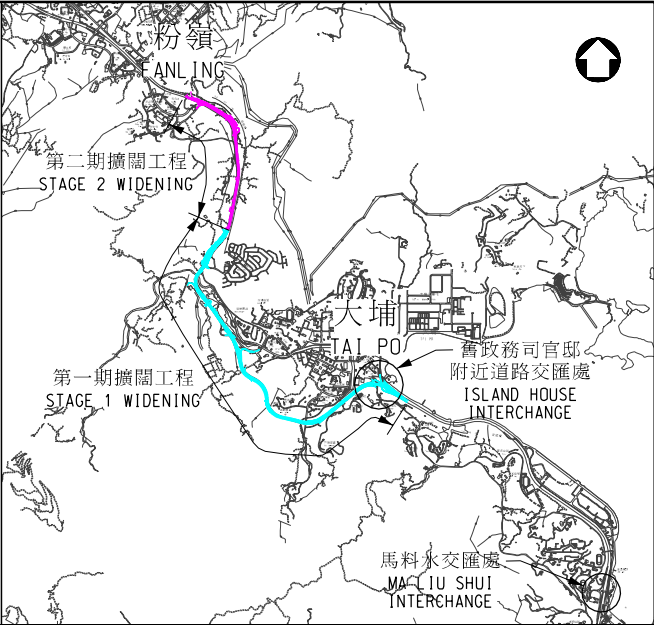
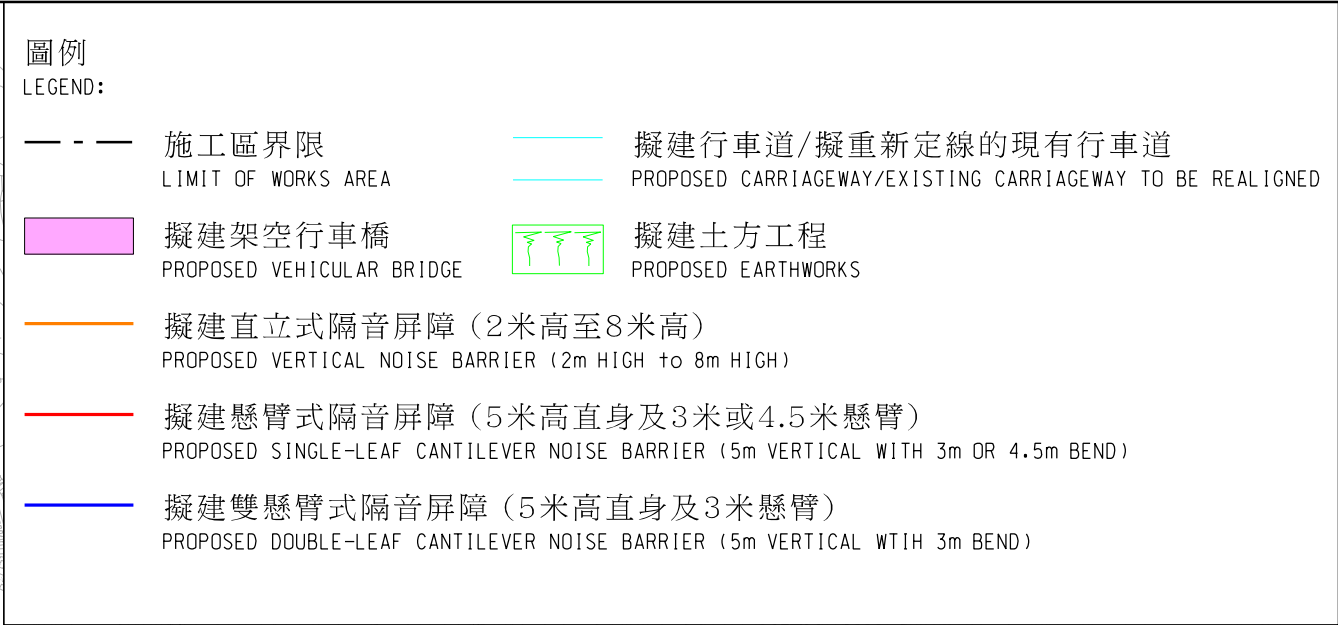
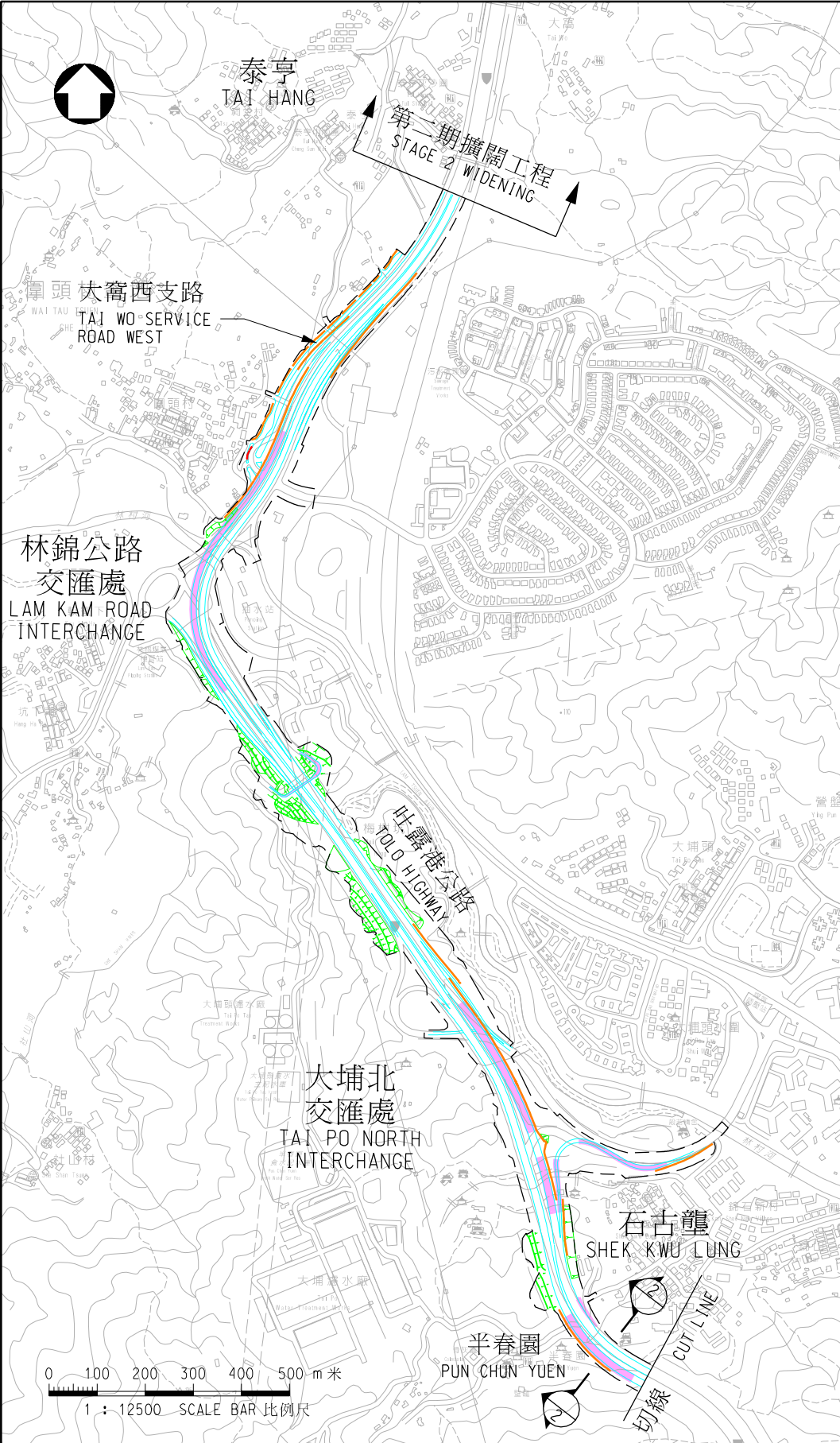
26. 我們計劃在二零零九年一月二十一日和二零零九年二月十三日分別向立法會工務小組委員會和財務委員會提交撥款申請，把工程計劃的一部分提升為甲級，以進行第一期建造工程。若撥款申請獲得批准，我們計劃在二零零九年五月展

開第一期建造工程，在二零一三年四月前分階段完成。

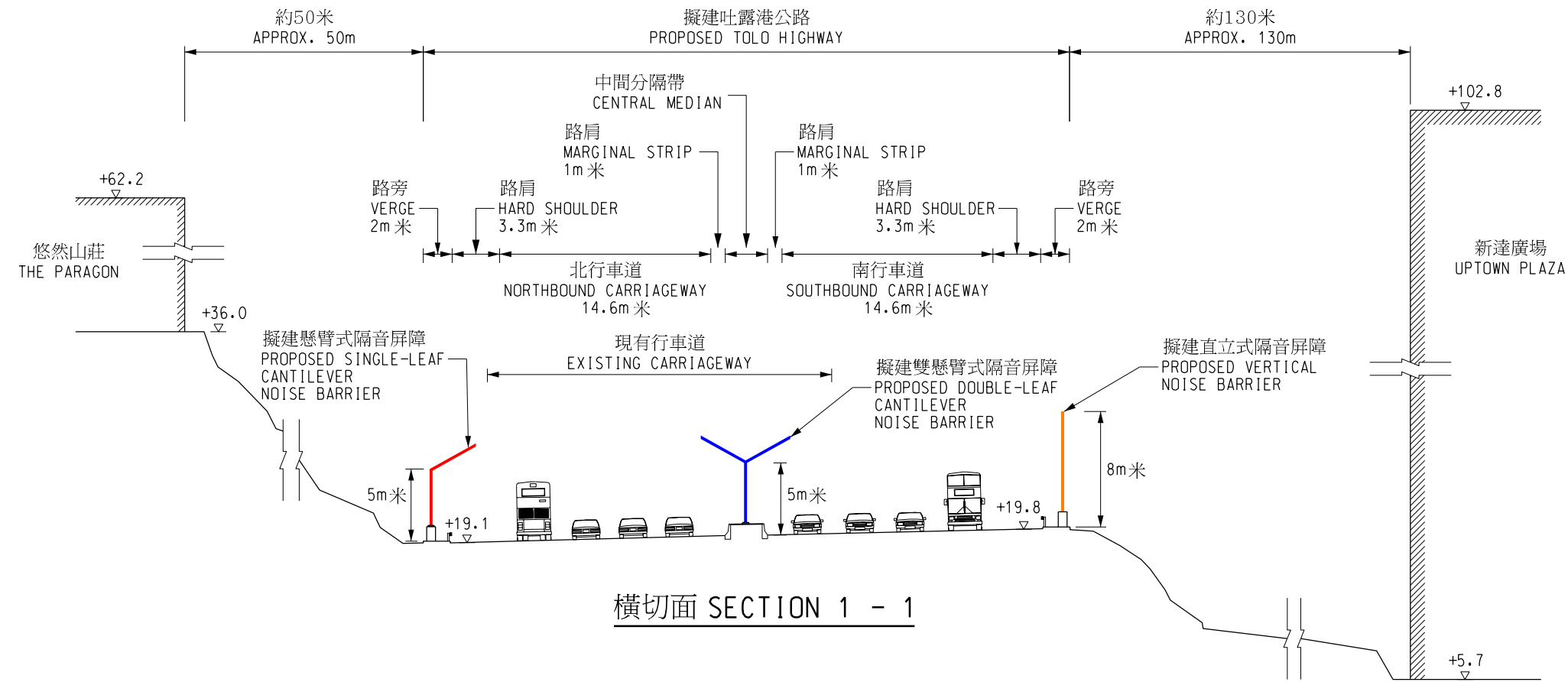
徵詢意見

27. 請委員對此文件提出意見。

運輸及房屋局
二零零八年十二月

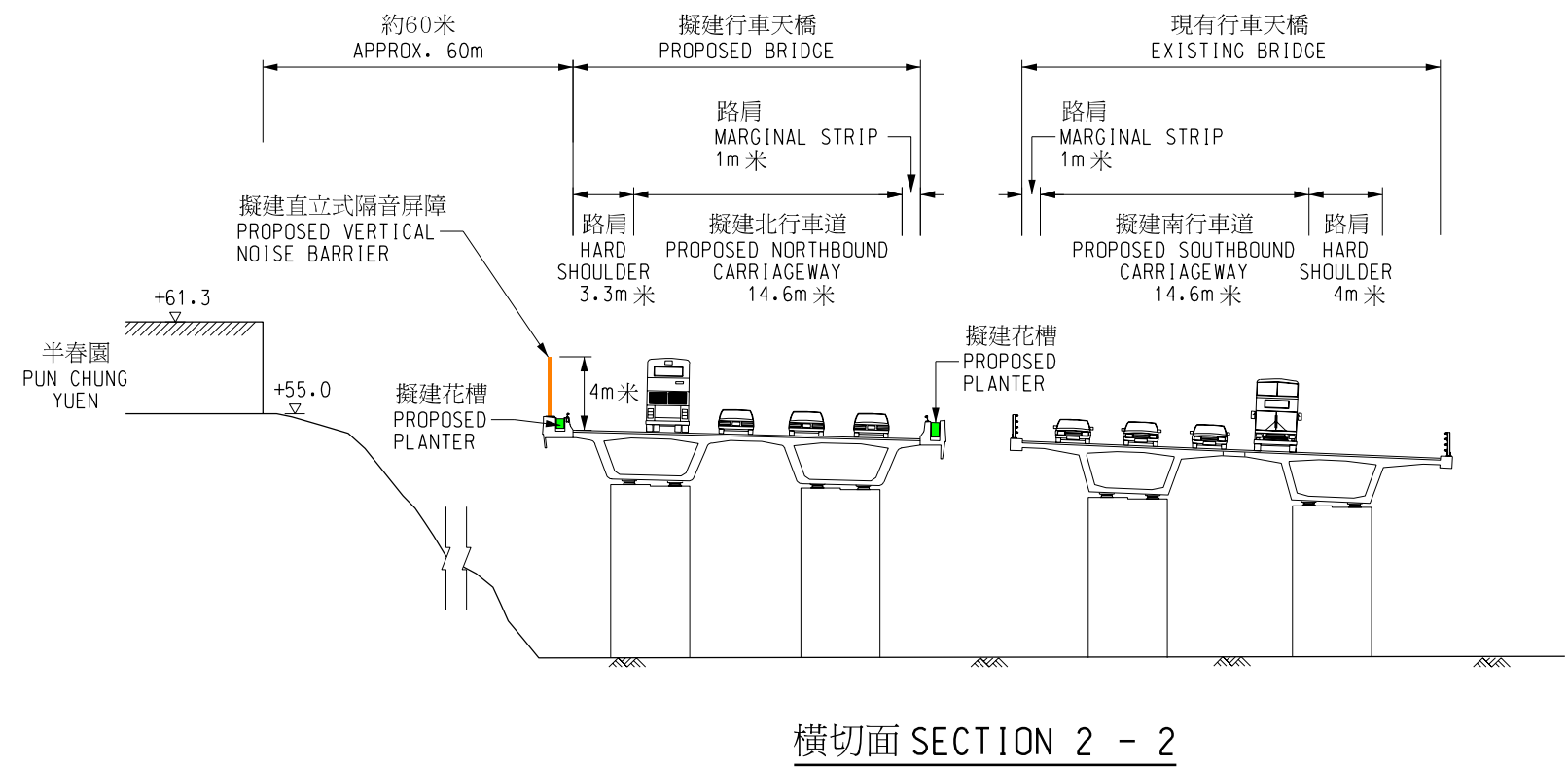


圖則名稱 drawing title 工務計劃項目第720TH號(部分) 舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的吐露港公路擴闊工程 - 平面圖 PWP ITEM NO. 720TH (PART) WIDENING OF TOLO HIGHWAY BETWEEN ISLAND HOUSE INTERCHANGE AND TAI HANG - LAYOUT PLAN	設計 designed K.F.TAM 14/11/08		繪圖 drawn S.K.TSE 14/11/08		圖則編號 drawing no. HMW6720TH-SP0001		比例 scale 如圖示 AS SHOWN	
	覆核 checked Y.M.LAM 14/11/08		批准 approved K.M.BOK 14/11/08		© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED			
	主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署			



註釋 NOTES:

所有水平均以米為單位並在
香港主水平基準上。
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE
HONG KONG PRINCIPAL DATUM.



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第720TH號(部分)
舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的吐露港公路擴闊工程 - 切面圖
PWP ITEM NO. 720TH (PART)
WIDENING OF TOLO HIGHWAY BETWEEN ISLAND HOUSE INTERCHANGE AND TAI HANG - SECTIONS

設計 designed	繪圖 drawn	圖則編號 drawing no.	比例 scale
K.F.TAM 19/11/08	P.K.CHEN 19/11/08	HMW6720TH-SP0002	示意圖 DIAGRAMMATIC
覆核 checked	批准 approved	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
Y.M.LAM 19/11/08	K.M.BOK 19/11/08	HONG KONG HIGHWAYS DEPARTMENT 香港路政署	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE			