

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2013 年 5 月 22 日

總目 706－公路

運輸－道路

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－第二期

請各委員向財務委員會建議，把 **720TH** 號工程計劃提升為甲級，稱為「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－第二期」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 43 億 2,000 萬元。

問題

我們需要擴闊泰亨與和合石交匯處之間的一段粉嶺公路，以紓緩現時的擠塞情況，以及應付未來的交通需求。

建議

2. 路政署署長建議把 **720TH** 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 43 億 2,000 萬元，用以進行泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路擴闊工程。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 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範圍包括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(下稱「第一期工程」)，以及泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路擴闊工程(下稱「第二期工程」，即 **720TH** 號工程計劃)。

4. **720TH** 號工程計劃的擬議工程範圍包括－

- (a) 擴闊泰亨與和合石交匯處之間一段長約 3 公里的粉嶺公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，並在兩個行車方向的路旁增設標準路肩；
- (b) 在和合石粉嶺公路南行段，擴闊約 250 米連接馬會道的支路；
- (c) 為泰亨至南華莆之間一段長約 1.2 公里的大窩西支路重新定線；
- (d) 為橋頭至塘坑東之間一段長約 1 公里的大窩東支路重新定線；
- (e) 拆除現有橋頭行車天橋及南華莆行人天橋；
- (f) 在九龍坑建造長約 400 米的行車天橋(連行人路)，作為重置上述(e)項的現有橋樑；
- (g) 在泰亨、大窩、橋頭、何家園及和合石拆除及重置 5 條現有行人天橋；
- (h) 沿道路安裝隔音屏障如下－
 - (i) 長約 5.1 公里的直立式隔音屏障(高 3 米至 8 米)；以及
 - (ii) 長約 350 米的單懸臂式隔音屏障(高 6 米，懸臂長 3 米或 4.5 米)。
- (i) 裝設交通管制及監察系統；以及

- (j) 相關的道路、土力、環境美化、渠務、水務、道路照明、機電工程、交通輔助設施及緩解環境影響措施。

擬議工程計劃的平面圖、切面圖及擬擴闊粉嶺公路和擬興建隔音屏障／行人天橋的構思圖載於附件 1。

5. 我們已完成工程計劃的詳細設計。如獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們計劃在 2013 年 7 月展開建造工程，預計在 2018 年完成主要工程。

理由

分階段改善吐露港公路/粉嶺公路

6. 吐露港公路和粉嶺公路組成一條主幹道，為新界北部提供服務。近年來，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。我們正逐步進行改善工程，分階段推行擴闊有關道路的計劃，以紓緩現時的擠塞情況，以及應付預期日增的交通流量。

7. 由馬料水至舊政務司官邸附近道路交匯處的一段吐露港公路，已在 2003 年擴闊為雙程四線分隔行車道。此外，我們現正在舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的吐露港公路進行擴闊工程，把有關路段由雙程三線改為雙程四線分隔行車道(即第一期工程)。工程至今進展大致順利，預計在 2014 年完成。

8. 我們現時建議的工程計劃主要是延續第一期工程，擴闊泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路，組成一條連續的雙程四線分隔主幹道，連接沙田與粉嶺，為新界北部提供服務。

應付未來交通增長

9. 根據交通流量的預測，隨着有關地區交通流量日益增加，若不進行擬議的第二期工程項目，泰亨與和合石交匯處之間一段粉嶺公路的交通量會超出其容車量，引致交通擠塞。有鑑於此，當局有需要進行擬議的工程計劃，以提供足夠的道路容車量。

10. 在繁忙時間，泰亨與和合石交匯處之間一段粉嶺公路在沒有進行和有進行擬議工程計劃的情況下，預測的行車量與容車量比率¹分別載於下表－

年份	2011	2018	2021
在沒有進行擬議工程項目的情況下的行車量與容車量比率	0.96	1.16	1.18
在有進行擬議工程項目的情況下的行車量與容車量比率	—	0.86	0.89

當行車量與容車量比率接近 1.2 時，路面車速會轉慢，車輛流動情況會變得不穩定。在這情況下，輕微的交通事故亦可能會嚴重影響交通情況，因此我們有需要盡快進行擬議工程計劃。

接駁蓮塘／香園圍口岸

11. 擬議工程計劃亦將配合蓮塘／香園圍口岸工程計劃(5019GB 號項目，由土木工程拓展署負責)的進行。蓮塘／香園圍口岸工程的擬議連接路²將經過一個交匯處，與擴闊後的粉嶺公路接駁，從而將口岸連接至主要道路網，通達香港其他地區，以應付口岸開通後所產生的交通流量。為確保兩項工程的交匯處能順利建造，兩項工程需要同步進行。

進一步的改善工程

12. 我們建議藉着工程計劃，為有關道路推行進一步的改善工程，以促進道路安全。

¹ 行車量與容車量比率是道路的交通情況指標。行車量與容車量比率若相等或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。若行車量與容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；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。

² 蓮塘／香園圍口岸工程計劃(5019GB 號項目)擬議的連接路為一條長約 11 公里的幹道，擬透過於和合石附近興建的道路交匯處，將蓮塘／香園圍口岸連接至粉嶺公路。而粉嶺公路擴闊工程與口岸工程交匯處銜接的一部分(長約 1 公里)，將委託土木工程拓展署負責興建，以確保有關銜接部分的工程能暢順進行。

加設路肩

13. 粉嶺公路大約在 20 年前建造，當時公路的設計標準並不要求設有路肩。與現正進行的第一期吐露港公路擴闊工程一樣，我們計劃在第二期工程中，沿粉嶺公路建造符合現行標準寬度的路肩，以加強道路安全。

擴大交通管制及監察系統

14. 粉嶺公路是主幹道九號幹線的組成部分，交通十分繁忙。為確保交通順暢及道路安全，我們需要監察路面情況，以便在發生緊急事故或交通擠塞時適時採取行動。因此，我們建議擴大交通管制及監察系統的範圍，以覆蓋該段公路，從而加強交通和事故管理的效率和成效。交通管制及監察系統包括裝置可變信息標誌、閉路電視、可變車速限制標誌等。

重建並改善行車天橋

15. 工程計劃亦包括於九龍坑建造一條新行車天橋(連行人路)，取代因配合擴闊工程而要拆卸的現有橋頭行車天橋及南華莆行人天橋。現有的橋頭行車天橋跨越粉嶺公路，但並無繼續跨越東鐵。現時，東鐵東面的居民如要駕車往粉嶺公路，需使用位於東鐵軌道下的一條行車高度有限制的隧道，由於車身較高的車輛不能通過該隧道，對居民構成不便。擬建的新九龍坑行車天橋(連行人路)會跨越粉嶺公路及東鐵，在東鐵東面地區提供標準行車及行人連接通道，這將有效解決上述交通問題。

重建並改善行人天橋

16. 此外，5 條現有橫跨粉嶺公路的行人天橋因其跨度不足以容納擴闊後的路面，將會被拆卸及重建。我們會為新建的行人天橋加設上蓋，為行人提供一個更為舒適的步行環境。

17. 綜合上文第 6 段至第 16 段，工程計劃會全面擴闊和改善有關的粉嶺公路，從而提供一條貫通沙田與粉嶺的雙程四線分隔主幹道路，為新界北部提供足夠的交通容量，解決可預見的交通擠塞及應付未來發展的需要。工程計劃會將蓮塘／香園圍口岸連接至主要道路網，以應付口岸開通後的交通流量。粉嶺公路亦會改善，以符合現時的道路標準及加強交通管制和監察設施。因應地區居民的需要，公路與附近鄉郊道路的行車及行人接駁設施將會增加和改善，方便居民往來。

對財政的影響

18. 按付款當日價格計算，我們估計擬議的工程計劃的費用為 43 億 2,000 萬元(請參閱下文第 23 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 道路、渠務及水務工程	1,022.2
(i) 建造行車道	674.0
(包括擴闊長約 3 公里的粉嶺公路， 為長約 1.2 公里的 大窩西支路和長約 1 公里的大窩東支路 重新定線)	
(ii) 渠務及水務工程	314.6
(iii) 公共照明設施	33.6
(b) 土力工程	35.1
(i) 擋土牆	19.7
(ii) 斜坡工程	15.4
(c) 行車天橋及行人天橋	676.2
(i) 拆卸橋頭行車天橋及 南華莆行人天橋， 以及在九龍坑建造 行車天橋(連行人路)	221.0
(ii) 拆卸及重置 5 條行人 天橋	455.2

百萬元		
(d)	隔音屏障	973.6
(i)	長約 5.1 公里的 直立式隔音屏障 (高 3 米至 8 米)	911.1
(ii)	長約 350 米的 單懸臂式隔音屏障 (高 6 米，懸臂長 3 米或 4.5 米)	62.5
(e)	交通管制及監察系統	87.5
(f)	環境美化工程	50.7
(g)	顧問費	23.2
(i)	合約管理	7.2
(ii)	駐工地人員的管理	14.4
(iii)	環境監察及審核 計劃	1.6
(h)	駐工地人員的薪酬	287.2
(i)	機電工程營運基金 ³ 收費	1.3
(j)	應急費用	223.7
	小計	3,380.7 (按 2012 年 9 月 價格計算)
(k)	價格調整準備	939.3
	總計	4,320.0 (按 付 款 當 日 價格計算)

³ 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，就機電工程署提供的機電裝置設計和技術顧問服務，向政府部門收取有關費用。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，並就各項機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術方面的意見。

19. 上文第 18 段(a)項所述的道路、渠務及水務工程，估計所需費用為 10 億 2,220 萬元(按 2012 年 9 月價格計算)，工程內容包括擴闊長約 3 公里的粉嶺公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，並在兩個行車方向的路旁增設標準路肩；為長約 1.2 公里的大窩西支路及長約 1 公里的大窩東支路重新定線；以及相關的公用設施改道、鋪砌路面、裝置街道設施、交通輔助設施、渠務、水務和臨時交通措施。

20. 上文第 18 段(c)項所述的建造行車天橋及行人天橋工程，估計所需費用為 6 億 7,620 萬元(按 2012 年 9 月價格計算)，工程內容包括在九龍坑興建一條橫跨粉嶺公路及東鐵線的行車天橋(連行人路)和 5 條行人天橋，以及拆除一條現有行車天橋和 6 條現有行人天橋。

21. 上文第 18 段(d)項所述的建造隔音屏障工程，估計所需費用為 9 億 7,360 萬元(按 2012 年 9 月價格計算)，工程內容包括安裝約 5.1 公里長的(高 3 米至 8 米)直立式隔音屏障，以及約 350 米長(高 6 米，懸臂長 3 米或 4.5 米)的單懸臂式隔音屏障。

22. 按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員開支的分項數字載於附件 2。

23. 如獲批准撥款，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2012 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)
2013-2014	285.5	1.06225	303.3
2014-2015	404.7	1.12599	455.7
2015-2016	558.7	1.19354	666.8
2016-2017	631.1	1.26516	798.4
2017-2018	677.0	1.34107	907.9
2018-2019	502.6	1.41147	709.4
2019-2020	285.3	1.48205	422.8
2020-2021	35.8	1.55615	55.7
	<u>3,380.7</u>		<u>4,320.0</u>

24. 我們按政府對 2013 至 2021 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一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。由於土力工程和隔音屏障及行車／行人天橋的地基工程數量會因應實際的岩土情況而有所變動，在獲批撥款後，我們會以重新計算工程數量的標準合約推展工程。合約會訂定可調整價格的條文。

25. 我們估計這項工程計劃引致的每年經常開支約為 1,030 萬元。

公眾諮詢

26. 路政署已在 2008 年就擬議工程計劃諮詢北區區議會轄下的交通及運輸委員會，以及在 2008 年及 2009 年諮詢大埔區議會轄下的交通及運輸委員會，委員均支持這項工程計劃。其後，路政署亦定期向有關區議會匯報工程計劃的進展。

27. 我們在 2009 年 7 月 3 日及 10 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(下稱「《條例》」)(第 370 章)的規定，在憲報公布擬議工程的道路計劃。在法定反對期內，我們接獲 130 份反對書，主要與收地事宜、重置現有行人天橋，以及工程對反對者的業務構成影響有關。就反對書所提出的事項，我們修訂了工程範圍及擬議行人天橋／行車天橋的設計，並在 2010 年 5 月 28 日及 6 月 4 日，在憲報公布修訂計劃。在法定反對期內，我們接獲 8 份反對書，內容和第一次刊憲時所收到的反對書提出的事項相類似。為回應有關意見，我們已進一步修改擬議九龍坑行車天橋的設計。反對意見的詳情及當局的回應載於附件 3。

28. 經考慮未能調解的反對書及修改建議後，行政長官會同行政會議在 2011 年 7 月 5 日根據該《條例》授權進行這項工程計劃的擬議工程。這項工程計劃的授權公告及其修改圖則已在 2011 年 7 月 29 日刊登憲報。

29. 我們已就這項工程計劃的隔音屏障、行車天橋、行人天橋及擋土牆的擬議外觀設計，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。

30. 我們在 2013 年 4 月 19 日就第二期建造工程申請撥款的計劃諮詢立法會交通事務委員會。委員會支持當局向工務小組委員會申請撥款。

對環境的影響

31. 這項工程計劃屬於《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 2000 年 7 月批准這項工程計劃的環境影響評估報告，並在 2008 年 12 月就工程計劃的施工和運作發出環境許可證。

32. 根據環境影響評估報告，工程計劃對環境造成的影響可控制於《環境影響評估條例》的準則內。我們會根據環境許可證的要求，在建造工程進行期間，實施緩解措施和環境監察及審核計劃。

33. 在規劃和設計階段，我們已透過道路走線的設計，盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能再用惰性建築廢物，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施⁵的惰性建築廢物。在建造階段，我們會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。

34. 我們估計擬議工程計劃合共會產生約 377 140 公噸建築廢物，其中約 68 360 公噸(18.1%)惰性建築廢物會在工地再用，另外約 298 470 公噸(79.2%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把餘下約 10 310 公噸(2.7%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額為 935 萬元(以單位成本計算，

⁴ 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會由香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、學術機構、建築署、路政署、房屋署和土木工程拓展署的代表組成，負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑及其他與公共公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和半密封式隔音罩)的設計。

⁵ 公眾填料接收設施列載於《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4。任何人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。

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⁶）。

對文物的影響

35. 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、已評級文物地點／歷史建築、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

36. 我們已檢視第二期工程的設計，以盡量減少所需收回的土地。不過，我們仍然需要就擬議工程分別收回約 18 611.9 平方米的農地及約 579.56 平方米的屋地。徵用和清理有關土地會影響一間祠堂、8 間村屋和 5 個住用構築物，共涉及 79 人。政府會按照現行政策，向被收回祠堂和村屋的合資格地段業權人作出補償，而其餘受影響的住戶，則會視乎資格獲分配公共房屋(包括中轉房屋)或獲發特惠津貼。我們須清理 150 個位於私人土地的非住用構築物，以及 63 個位於政府土地的非住用構築物。我們會根據現行土地政策，處理因清理有關構築物而引起的事宜。擬議道路工程亦須清理位於農地及政府土地上的神龕、青苗、農作物、雜項永久設施(例如圍欄、圍牆和水井等)。政府會向真正的務農人士發放特惠津貼。徵用和清理土地的費用估計為 1 億 5,490 萬元，這筆費用會在總目 701「土地徵用」項下撥款支付。收回和清理土地費用的分項數字載於附件 4。

對交通的影響

37. 我們已為工程計劃進行交通影響評估，當中包括評估在施工期間對交通的影響。根據評估結果，在實施適當的臨時交通措施後，工程計劃將不會對該區的交通網絡造成顯著的影響。

⁶ 上述估計金額已計及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，闢設新堆填區的成本(所需費用應會較高昂)。

38. 為配合第二期的建造工程，我們會實施臨時交通措施，當中涉及封閉行車線、交通改道及其他安排。為盡量減低工程對吐露港公路和粉嶺公路交通的不良影響，在施工期間，我們會致力在繁忙時間維持現有行車道來往方向的行車線數目。

39. 在實施主要的臨時交通措施前，我們會先諮詢相關的區議會。路政署會定期向相關的區議會匯報臨時交通措施的規劃及運作情況。

背景資料

40. 我們在 1998 年 9 月把 **720TH** 號工程計劃提升為乙級。

41. 1998 年 12 月，我們把 **720TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **735TH** 號工程計劃，稱為「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－研究及初步設計」；按付款當日價格計算，核准工程預算為 2,780 萬元。我們在 1999 年 2 月委聘顧問就該項工程計劃進行勘測及初步設計工作。顧問在 2000 年 9 月完成上述工作。

42. 2000 年 12 月，我們把 **720TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **751TH** 號工程計劃，稱為「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－詳細設計及巖土勘測工作」；按付款當日價格計算，核准工程預算為 7,190 萬元。我們在 2001 年 3 月委聘顧問進行詳細設計及土地勘測工作。

43. 我們在 2002 年 4 月 26 日根據《條例》首次在憲報公布工程計劃的道路計劃。其後，由於當時的交通情況可以接受，沒有迫切需要推展工程計劃，因此我們重新檢討工程計劃的時間表。考慮到新界北部的交通流量持續增加，我們在 2007 年 1 月重新規劃工程計劃。2009 年 2 月，我們把 **720TH** 號工程計劃的一部分(即第一期建造工程)提升為甲級，編定為 **843TH** 號工程計劃，核准工程預算為 44 億 8,690 萬元。

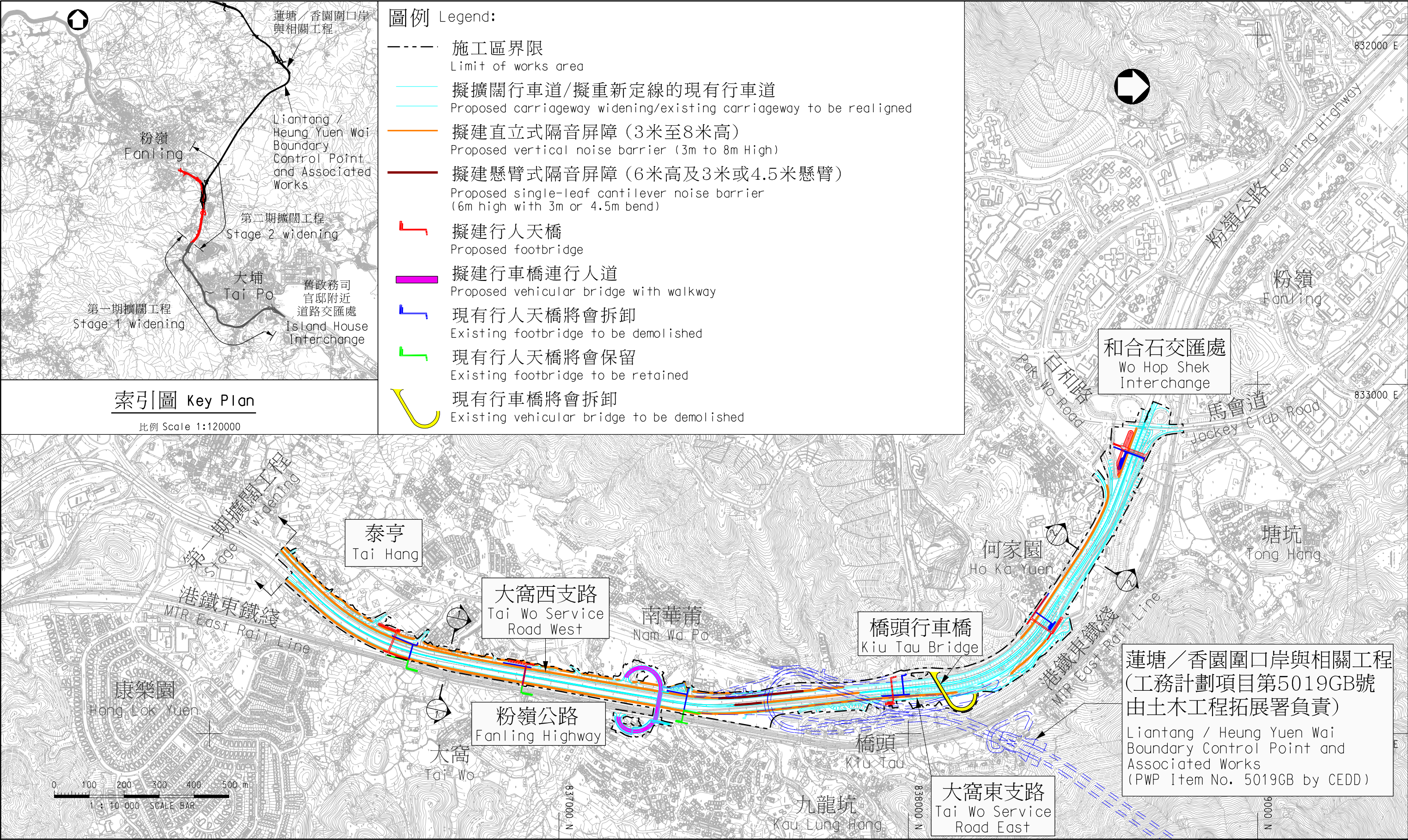
44. 第二期的工程範圍內約有 2 070 棵樹，其中約 460 棵會被保留。擬議工程需移走約 1 610 棵樹，包括砍伐約 1 560 棵樹，以及在工程範圍內移植約 50 棵樹木。須移走的樹木全非珍貴樹木⁷。我們會把種植樹木的建議納入擬議工程中，估計會種植約 530 棵重標準樹、350 株樹苗和 32 100 叢灌木，覆蓋約 27 500 平方米的種植範圍。

45. 我們估計為進行擬議第二期建造工程而開設的職位約有 995 個(190 個專業／技術人員職位和 805 個工人職位)，共提供約 56 190 個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局
2013 年 5 月

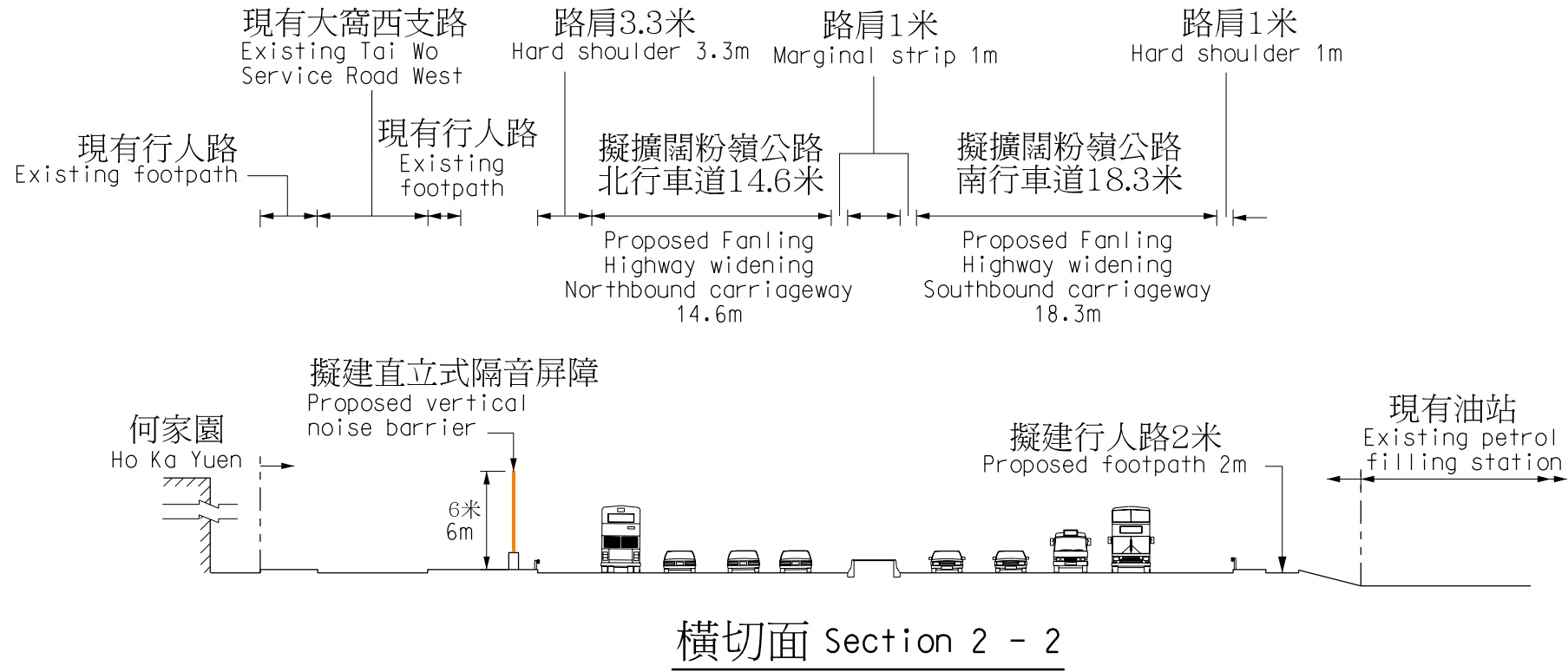
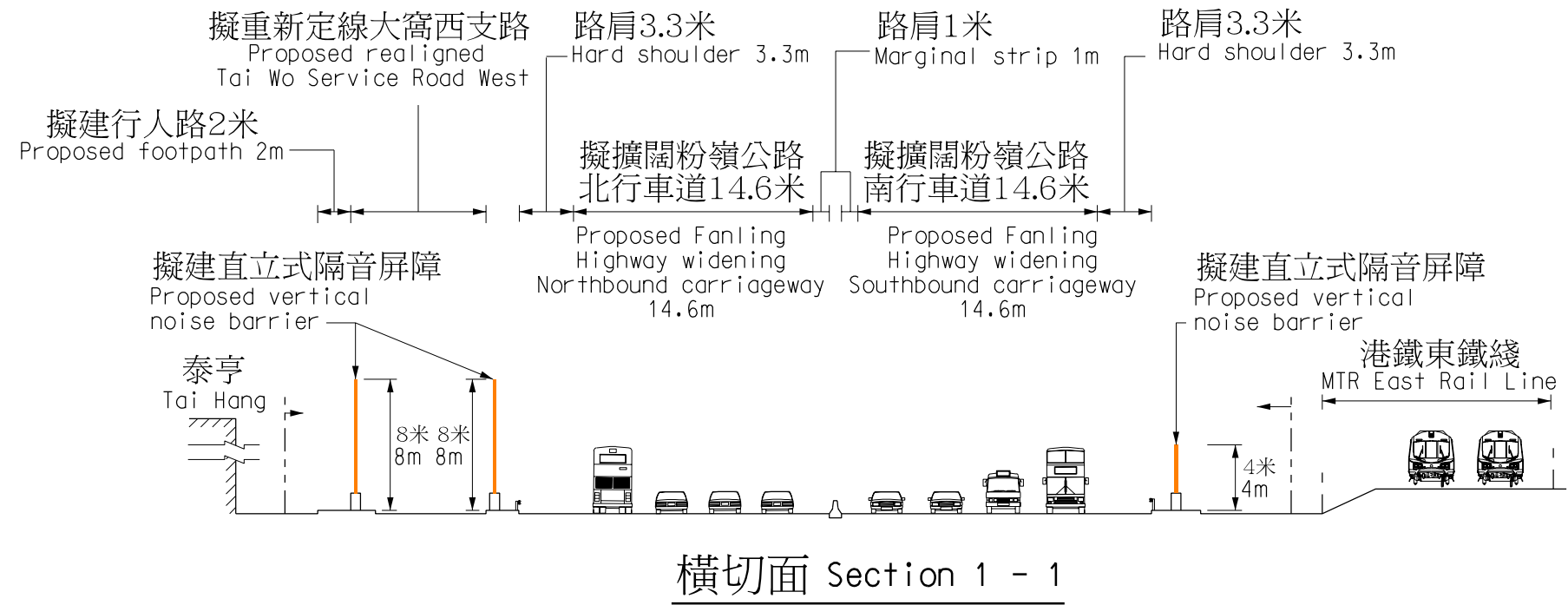
⁷ 「珍貴樹木」指《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具有文化、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例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(在地面以上1.3米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾25米。



工務計劃項目第6720TH號
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 - 第二期 - 平面圖
PWP Item no. 6720TH
Widening of Tolo Highway / Fanling Highway between Island House Interchange and Fanling - Stage 2 - Layout Plan

圖例 Legend:
|> |<| 施工區界限
Limit of works area



工務計劃項目第6720TH號
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 - 第二期 - 切面圖
PWP Item no. 6720TH
Widening of Tolo Highway / Fanling Highway between Island House Interchange and Fanling - Stage 2 - Sections

圖則編號 drawing no. HMW6720TH-SK0338	比例 scale 示意圖 DIAGRAMMATIC
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署



工務計劃項目第6720TH號
 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 - 第二期 - 擬擴闊粉嶺公路的構思圖
 PWP Item no. 6720TH
 Widening of Tolo Highway / Fanling Highway between Island House Interchange and Fanling - Stage 2
 - Artist's Impression of Proposed Widening of Fanling Highway

圖則編號 drawing no. HMW6720TH-SK0339	比例 scale 示意圖 DIAGRAMMATIC
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署 香港



工務計劃項目第6720TH號
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 - 第二期 - 擬興建隔音屏障及行人天橋的構思圖
PWP Item no. 6720TH
Widening of Tolo Highway / Fanling Highway between Island House Interchange and Fanling - Stage 2
- Artist's Impression of Proposed Noise Barriers and Footbridges

圖則編號 drawing no. HMW6720TH-SK0340	比例 scale 示意圖 DIAGRAMMATIC
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署

**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－第二期**

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按 2012 年 9 月價格計算)

			估計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註1)	估計費用 (百萬元)
(a) 合約管理的顧 問費 ^(註2)	專業人員	—	—	—	—	3.6
	技術人員	—	—	—	—	3.6
					小計	7.2
(b) 駐工地人員員 工開支 ^(註3)	專業人員	1,590	38	1.6		167.1
	技術人員	3,750	14	1.6		134.5
					小計	301.6
包括—						
(i) 管理駐工地 人員的顧問 費						14.4
(ii) 駐工地人員 的薪酬						287.2
(c) 環境監察及審 核計劃	專業人員					0.8
	技術人員					0.8
					小計	1.6
總計						310.4

註

1. 我們是採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以估計顧問所提供駐工地人員的員工開支。(目前，總薪級第 38 點的月薪為 65,695 元，總薪級第 14 點的月薪為 22,405 元。)
2. 顧問在合約管理方面的員工開支，是根據 **720TH** 號工程計劃進行設計工作和建造工程的現有顧問合約計算得出。待財務委員會批准把 **720TH** 號工程計劃提升為甲級後，第二期工程顧問合約的施工階段才會展開。
3. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的開支。

《道路(工程、使用及補償)條例》

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－第二期

反對意見的詳情及當局的回應

有關的反對意見可分為A至F組6個組別，該6個組別的個案內容撮述如下－

A組 - 有關第二期工程擬收回的大埔泰亨村構築物的61份反對書

2. 反對者主要關注因工程計劃而須收地所涉及的重置和補償安排。當局已向反對者解釋補償方案及遷置屋宇的安排，並將會根據現行政策處理。至於建造牌樓的要求，路政署會與有關部門協調及聯絡。不過，反對者在知悉當局的回應後，仍然維持其反對意見。

B組 - 有關工程計劃附近的大埔泰亨村屋宇的16份反對書

3. 鑑於有關屋宇接近日後重新定線的大窩西支路，反對者主要關注居民會受到噪音及空氣質素等問題的影響，以及車輛震動影響屋宇結構安全。反對者亦對其日後申請興建小型屋宇獲批的機會或會受影響，表示關注。當局回應時解釋，該計劃已根據《環境影響評估條例》擬備環境影響評估報告，計劃會符合規定的環保標準。此外，當局表明所有興建小型屋宇的申請，均會根據既定政策處理。不過，反對者在知悉當局的回應後，仍然維持其反對意見。

C組 - 有關擬建大窩行人天橋的12份反對書

4. 反對者主要關注擬建的大窩行人天橋距離附近住戶太近，會影響其私人地段內現有的車輛通道、擔心會被侵犯私隱、造成垃圾滋擾，以及影響居民安全。部分反對者提議當局以升降機取代行人天橋的斜道。另外，有一名反對者提議以對摺行人天橋的斜路取代直斜路的設計。

5. 經仔細考慮後，當局接納修改設計的提議，把建議的一條直斜路改為對摺斜路。這不但可減少收地範圍，還可保留現有的車輛通道；上述修訂設計已納入修訂計劃內。

6. 當局亦指出，將會在行人天橋加裝不透明圍板，以及在行人路與反對者的房屋之間豎設隔音屏障，以減輕反對者對被侵犯私隱、垃圾滋擾，以及人身安全等潛在問題的憂慮。不過，反對者在知悉當局的回應後，仍然維持其反對意見。

D組 - 有關九龍坑行車橋對元嶺現有／將來的屋宇造成的負面影響的5份反對書

7. 反對者關注工程計劃對元嶺現有／將來的屋宇的負面影響，因此要求徵收整幅(而非部分)地段，或要求避免或縮減收地範圍。當局回應時解釋，九龍坑行車橋的設計符合相關的安全標準，並已依從徵收最少土地的原則來進行設計。

8. 當局已在可行情況下，盡量接納反對者對縮減收地範圍的要求，並已在修訂計劃予以反映。另外，當局向反對者解釋，由於工程計劃只需為現有的房屋作噪音評估，因此不能應他們的要求，為相關地段將來的屋宇進行完工後噪音監測。不過，反對者在知悉當局的回應後，仍然維持其反對意見。

E組 - 有關使用九龍坑行車橋需步行一段長路程的26份反對書

9. 大部分反對者主要關注的事項是，如要使用擬建的九龍坑行車橋(連行人路)，便要步行一段長路程，因此要求重置現有的南華莆行人天橋。

10. 當局同意修訂九龍坑行車橋(連行人路)的設計，以縮短步行路程，並已在修訂計劃中反映。當局亦告知反對者，九龍坑行車橋附連的行人路擬用作代替現有的南華莆行人天橋，因此沒有必要重置現有的南華莆行人天橋。當局就九龍坑行車橋的設計作出修訂後，12 名反對者再要求在九龍坑行車橋加設行人樓梯，通往大窩西支路往大埔方向的巴士站。修訂計劃刊憲後，當局亦收到反對書，再次要求在九龍坑行車橋加設樓梯，通往大窩西支路往大埔方向的巴士站。經詳細考慮後，當局決定接納要求，並以修改項目形式將加建的樓梯納入計劃內。在知悉當局的回應後，其中 16 份反對書無條件撤回，而其他反對者則維持其反對意見。

F組 - 有關工程計劃對營業或運用土地的機會造成負面影響的 18 份反對書

11. 反對者主要反對當局徵收他們的廠房或營業用地，可能會對其運作造成負面影響，並且不滿當局沒有就徵收其土地作出重置安排。有反對者要求當局徵收其地段的全部土地，亦有反對者要求當局重置車輛出入口，以便車輛能夠在收地後餘下的地段進出。另外，他們關注於施工期間及完工後，車輛能否通往其廠房或相關地段，並要求當局提供更多土地，以供停泊車輛和起卸貨物。

12. 當局就反對者的意見，已相應地修訂擬議施工範圍和擬建橋頭行人天橋的設計，令行人天橋與反對者的廠房距離更遠，以及預留車輛出入口。上述變更已在修訂計劃中予以反映。由於道路計劃的設計必須以徵收最少土地為原則，所以當局不能接納反對者就增加土地供泊車及起卸貨物的要求。當局亦向反對者解釋申索補償的程序，以及其申索權利。在知悉當局的回應後，其中 4 份反對書無條件撤回，而其他反對者則維持其反對意見。

13. 經考慮未能調解的反對書及修改建議後，行政長官會同行政會議在 2011 年 7 月 5 日根據該《條例》授權進行這項工程計劃的擬議工程。這項工程計劃的授權公告及其修改圖則已在 2011 年 7 月 29 日刊登憲報。

**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－第二期**

收回和清理土地費用的分項數字

	百萬元
(I) 估計收回土地費用	135.7
(a) 農地特惠補償 將收回 75 幅農地地段 [總面積 200 336 平方呎或 18 611.9 平方米] 200 336 平方呎 x 每平方呎 395 元(丙區) (請參閱下文註釋)	79.1
(b) 屋地特惠補償及相關補償津貼 將收回 9 幅屋地地段 [總面積 6 238 平方呎或 579.56 平方米]	56.6
(II) 估計清理土地費用	5.1
(a) 青苗補償特惠津貼	2.8
(b) 農場構築物及農場雜項永久改善設施特惠津貼	0.2
(c) 原居村民雜項事宜(如遷移墳墓和神龕，以及躉符儀式)特惠津貼	0.16
(d) 住宅佔用人和商業經營特惠津貼	1.90
(III) 利息和應急費用	14.1
(a) 支付私人土地各項特惠補償的利息 @0.001 %	0.0007
(b) 上述開支的應急費用@ 10%	14.1
總計	154.9

註：

1. 前行政局在 1985 年和 1996 年批准就收回新界的土地訂定 4 個特惠補償分區，即「甲」、「乙」、「丙」和「丁」區。這些補償區的界線載於計算補償率的分區圖內。工程計劃「工務計劃項目第**720TH**號－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－第二期」須收回的土地，是現時位於特惠補償區「丙區」內的土地。
2. 根據 2013 年 3 月 15 日有關新訂收回土地特惠補償率的第 1568 號政府公告，「丙區」農地的特惠補償率為基本定率每平方呎 790 元的 50%，即每平方呎 395 元。
3. 當局會按專業估價和特惠補償向屋地業權人發放補償，並會根據現行政策向被收回屋宇的合資格地段業權人(即 1 間祠堂及 8 間村屋的業權人)發放補償。