

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

1999 年 6 月 16 日

## 總目 706－公路

### 運輸－道路

#### 37TR－西鐵(第一期)－元朗段主要基建工程

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **37TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「西鐵(第一期)－元朗段主要基建工程」；按付款當日價格計算，估計費用為 6 億 8,510 萬元；以及
- (b) 把 **37TR** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級，改稱為「西鐵(第一期)－元朗段主要基建工程－餘下工程」。

## 問題

西鐵(第一期)會在 2003 年通車。日後的元朗站、朗屏站和天水圍站所在地方附近一帶的現有道路網和交通轉駁設施，將不足以應付西鐵(第一期)通車後的交通需求。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **37TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 6 億 8,510 萬元，用以為九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)西鐵(第一期)工程計劃的元朗段進行主要基建工程。運輸局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

### 3. 37TR 號工程計劃的建議範圍包括 —

#### (a) 元朗站分段

- (i) 興建一個地面公共運輸交匯處，為元朗站提供交通轉駁設施；
- (ii) 沿元朗站北面外圍築建一條長 500 米，並設有行人路和單車徑的新通路。新通路其中一段長 300 米、闊 11 米的路段為雙線／三線單程道路，另一段長 200 米、闊 7.3 米至 11 米的路段為雙線／三線雙程道路；
- (iii) 擴闊新元朗中心東面的一段朗日路，把該段道路由闊 7.3 米的雙線單程道路改為闊 18 米的五線雙程道路(3 條南行車道和 2 條北行車道)，並修建朗日路與青山公路交界處；
- (iv) 築建一條長 31 米、闊 4 米的行人天橋，橫跨上文第(ii)項所述的通路；
- (v) 築建一條長 55 米、闊 4 米的行人天橋，橫跨青山公路，連通公共運輸交匯處與現有的行人天橋；

#### (b) 朗屏站分段

- (i) 興建一個地面公共運輸交匯處，為朗屏站提供交通轉駁設施；
- (ii) 為鳳池路與橫洲路之間的朗業街、安樂路、宏達路和媽橫路的有關路段重新定線，並闢設行人路和單車徑；
- (iii) 築建一條闊 7.3 米，並設有行人路的雙線單程通路，把朗屏站和該站北面的公共運輸交匯處與朗業街和宏業西街／宏業南街連接起來；
- (iv) 修建宏樂街與朗業街交界處；

**(c) 天水圍站分段**

- (i) 興建一個地面公共運輸交匯處，為天水圍站提供交通轉駁設施；
- (ii) 為天福路和屏廈路重新定線，並重新設計天福路與屏廈路交界處；
- (iii) 在相關公共運輸交匯處的進入路和出路關設新的燈號控制路口；
- (iv) 築建一條長 38 米、闊 6 米，附設自動梯和升降機的行人天橋，橫跨現時的天福路，另築建一條長 38 米、闊 6 米的行人天橋，橫跨現時的屏廈路，連通天水圍站和相關的公共運輸交匯處；以及

(d) 就上文第 3 段(a)(ii)、(a)(iii)和(c)(ii)項所述工程實施紓減環境影響措施。

4. 我們現建議把第 3 段所述的各個項目[(a)(iii)項和相關的紓減環境影響措施除外]提升為甲級。由於我們仍就第(a)(iii)項工程和相關的紓減環境影響措施進行最後階段的詳細設計工作，故這些項目須保留為乙級，稍後才提升為甲級。

**理由**

5. 九鐵在 1997 年 12 月完成「西鐵西部技術研究」。研究結果確定有需要提供上文第 3 段所述的各項主要基建設施，以配合西鐵(第一期)元朗站、朗屏站和天水圍站在 2003 年啓用。

**元朗站分段**

6. 我們需要興建公共運輸交匯處，並建造相關的行車通道、單車徑和行人通道，連通元朗站，以方便乘客轉乘其他交通工具。擬建的公共運輸交匯處會設置兩個共設有 15 個停車處的巴士站；兩個總共可容納 8 輛小巴的專線小巴士站；3 個總共可容納 20 輛的士的士站和一個可供 8 輛一般車輛上落乘客的地方。

7. 元朗站會在現時朗日路的北面，以高架車站形式興建；有關的一段朗日路現時為一條東行車道，接通兩段青山公路的東行交通。西鐵(第一期)工程計劃須把毗連新元朗中心北面外圍的朗日路闢作專線，供巴士和專線小巴通往元朗站下面公共運輸交匯處的西面部分。因此，這段朗日路不再是供一般車輛通行的路線。為了提供連接路，接通兩段青山公路的東行交通，以及提供行車通道通往舊墟、新元朗中心和元朗站下面公共運輸交匯處的東面部分，我們需要沿元朗站北面外圍築建一條新的通路。擬建的新通路最終會連通舊墟發展計劃<sup>1</sup>下擬建的通路。

8. 為方便舊墟和元朗市鎮的居民徒步前往元朗站，我們需要築建兩條行人天橋，分別橫跨沿元朗站北面外圍築建的新通路和現時的青山公路。

### 朗屏站分段

9. 我們需要興建公共運輸交匯處，並建造相關的行車通道、單車徑和行人通道，連通朗屏站，以方便乘客轉乘其他交通工具。朗屏站會以高架車站形式興建。該站礙於地方所限，不能直接在車站下面或沿車站旁邊設置足夠的交通轉駁設施，以致這些設施要分別設於車站南端和北端地面。擬建的公共運輸交匯處會設置一個設有 5 個停車處的巴士站；6 個總共可容納 40 輛小巴的專線小巴士站；4 個總共可容納 24 輛的士的的士站；以及一個供 4 輛一般車輛上落乘客的地方。

10. 由於朗屏站受到現有道路和溝渠的限制，我們需要為現有的朗業街／安樂路和宏達路／媽橫路重新定線。經重新定線後，朗屏站下車站柱墩之間的西行行車道和車站柱墩北面的東行行車道可分別連通朗屏站北面和南面的公共運輸交匯處。有關工程亦會包括重建現有行人路和單車徑。

11. 為方便行人往來東頭工業區與公共運輸交匯處的北面部分，我們需要築建一條新的行車通道連行人路，連通公共運輸交匯處與朗業街和宏業西街／宏業南街。

---

<sup>1</sup> 1995 年 2 月，拓展署署長把 278CL 號工程計劃「舊墟發展計劃－元朗第 16 區土木工程第 1 期」列為乙級工務計劃；按 1998 年 12 月價格計算，估計費用為 2 億 1,030 萬元。有關工程會在 2000 年年初動工，預定在 2002 年年初完工。

12. 為提供一條行車通道由宏樂街通往公共運輸交匯處的南面部分，我們需要把宏樂街與朗業街交界處由現時的 T 字路口闢為燈號控制的十字路口。

### 天水圍站分段

13. 我們需要興建公共運輸交匯處，並建造相關的行車通道、單車徑和行人通道，連通天水圍站，以方便乘客轉乘其他交通工具。擬建的公共運輸交匯處會設置一個設有 9 個停車處的巴士站；6 個總共可容納 18 輛小巴的專線小巴士站；2 個總共可容納 23 輛的士的士站；以及一個可供 11 輛一般車輛上落乘客的地方。

14. 我們需要築建兩條行人天橋，一條橫跨天福路，連通天耀邨與天水圍站，另一條橫跨屏廈路，連通屏山與公共運輸交匯處。礙於實際環境所限，我們不能在橫跨天福路的行人天橋建造斜道，但會設置一道自動梯和一部供肢體弱能人士使用的升降機。

15. 由於要符合車站設計的要求，並且需要設置通路通往天水圍站和公共運輸交匯處，我們需要把天福路／屏廈路／天耀路交界處北移，並為天福路和屏廈路重新定線。我們也需要重新設計天福路／屏廈路／天耀路交界處，以提供車輛切線路段和迴車道，方便車輛駛往公共運輸交匯處。此外，我們需要在公共運輸交匯處的進入路和出路各關設一個燈號控制路口。

16. 我們打算委託九鐵在進行西鐵(第一期)工程計劃時，一併進行 **37TR** 號工程計劃。以一份單一合約批出同區相關的工程，一方面避免兩項工程計劃在配合上出現問題，另一方面則確保兩項工程計劃同時完成。根據經驗所得，這項安排可省回達 10% 的工程預算費。

### 對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃所需的費用為 6 億 8,510 萬元(見下文第 18 段)，分項數字如下—

	百萬元
(a) 元朗站分段	
(i) 興建公共運輸交匯處	45.9
(ii) 在車站北面築建新通路	11.5
(iii) 築建橫跨上文(a)(ii)項所述新通路的行人天橋	26.2
(iv) 築建橫跨青山公路的行人天橋	40.2
(b) 朗屏站分段	
(i) 興建公共運輸交匯處	27.3
(ii) 為朗業街、安樂路、宏達路和媽橫路重新定線	82.8
(iii) 築建通往公共運輸交匯處北面部分的通路	7.6
(iv) 修建宏樂街與朗業街交界處	10.5
(c) 天水圍站分段	
(i) 興建公共運輸交匯處	54.6
(ii) 為天福路和屏廈路重新定線，並修建天福路與屏廈路交界處	73.7
(iii) 為公共運輸交匯處關設兩個燈號控制路口	5.4

	百萬元	
(iv) 築建橫跨天福路的行人天橋	15.6	
(v) 築建橫跨屏廈路的行人天橋	32.1	
(d) 為上文(a)(ii)項所述的工程實施紓減環境影響措施	4.0	
(e) 為上文(c)(ii)項所述的工程實施紓減環境影響措施	35.5	
(f) 支付予九鐵的間接費用 <sup>2</sup>	78.0	
(g) 應急費用	55.1	
	<hr/>	
小計	606.0	(按 1998 年 12 月價格計算)
(h) 價格調整準備金	79.1	
	<hr/>	
總計	685.1	(按付款當日價格計算)
	<hr/>	

18. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 1998 年 12 月 價格計算)	價格 調整因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
1999-2000	13.3	1.02625	13.6
2000-2001	84.8	1.06217	90.1
2001-2002	105.6	1.09934	116.1
2002-2003	211.3	1.13782	240.4
2003-2004	191.0	1.17765	224.9
	<hr/>		<hr/>
	606.0		685.1
	<hr/>		<hr/>

<sup>2</sup> 我們會支付間接費用予九鐵，以供進行 37TR 號工程計劃下主要基建工程的技術研究、設計和建造工程監督工作。間接費用的數額是按工程計劃基本費用(即第 17 段(a)至(e)項的費用)的 16.5%計算。

19. 我們按政府對 1999 至 2004 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。九鐵會以總價合約形式為工程招標，而合約不會定有可調整價格的條文。

20. 我們估計擬議工程引致的每年經常開支為 2,040 萬元。

## 公眾諮詢

21. 路政署和九鐵的代表就 **37TR** 號工程計劃下的主要基建工程連同西鐵(第一期)工程計劃，在 1998 年 2 月 26 日諮詢元朗臨時區議會；在 1997 年 7 月 15 日諮詢十八鄉鄉事委員會；在 1997 年 9 月 29 日諮詢屏山鄉事委員會；在 1997 年 9 月 30 日諮詢厦村鄉事委員會；以及在 1998 年 1 月 17 日諮詢八鄉鄉事委員會。各鄉事委員會的委員原則上支持進行這項工程計劃，惟對擬議工程在施工期間可能會造成的噪音滋擾和交通影響表示關注。我們已在環境影響評估研究和交通影響評估研究中，處理他們所關注的問題。我們會實施多項紓減環境影響措施和交通改道計劃，盡量減低工程在施工期間所造成的影響。

22. 我們在 1997 年 10 月 3 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布 **37TR** 號工程計劃下的主要基建工程和西鐵(第一期)工程計劃。其後，我們接獲五份反對書，反對進行 **37TR** 號工程計劃下的擬議主要基建工程。其中三份反對書關於元朗站北面擬建的新通路，其餘兩份則關於朗屏站北面擬建的公共運輸交匯處。我們曾會晤反對者，向他們解釋為何需要築建擬議的新通路，以及在元朗站和朗屏站興建擬議公共運輸交匯處。可是，反對者拒絕撤回反對書。行政長官會同行政會議經考慮上述反對意見和就西鐵(第一期)鐵路計劃所提出而未有撤回的其他反對書後，在 1998 年 9 月 15 日批准進行西鐵(第一期)工程計劃和 **37TR** 號工程計劃下的主要基建工程。

## 對環境的影響

23. 上文第 3 段(a)(ii)、(a)(iii)和(c)(ii)項所述的道路改善工程屬《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目。有關道路設施的建造工程和啓用，均須申領環境許可證。九鐵擬備環境影響評估報告，並在 1999 年 5 月 19 日把報告提交環境保護署署長。我們會徵詢環境諮詢委員會和市民的意見。我們會實施獲通過的環境影響評估報

告訂定的各項紓減環境影響措施，或作為核准條件而強制實施的各項措施。建議在元朗站實施的紓減環境影響措施包括在車站北面的新通路豎設隔音屏障，估計所需費用為 400 萬元。建議在天水圍站實施的紓減環境影響措施包括在屏廈路／天福路豎設隔音屏障和鋪築低噪音路面；在天耀路鋪築低噪音路面；以及在屏廈路／天福路毗鄰的學校安裝隔音設備，估計所需費用為 3,550 萬元。我們已把這筆費用計算在工程計劃預算費內。

24. 至於元朗站、朗屏站和天水圍站建造工程所造成的短期影響，我們會實施建造合約訂定的環境污染管制措施和環境監測與審核計劃，控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準。

## 土地徵用

25. 上文第 3 段所述的擬議主要基建工程項目[第 3 段(a)(iii)項的工程和(d)項的相關紓減環境影響措施除外]會佔用 32 個地段約 14 750 平方米的私人土地，有關土地已在西鐵(第一期)工程計劃下收回。建議的工程項目亦會佔用約 132 260 平方米的政府土地。收回土地工作不會對元朗和天水圍的家庭造成影響，但會影響朗屏區 33 個家庭共 91 名人士。房屋署署長會按照現行政策安置受影響的合資格家庭。地政總署署長已在 1999 年 5 月把工程計劃所需的大部分土地交予九鐵。

26. 擬議工程項目所佔用土地的徵用和清理費用估計約為 6,600 萬元。九鐵會按照與政府簽訂的《西鐵工程項目協議》承擔這筆費用。

## 背景資料

27. 1998 年 2 月 27 日，財務委員會批准從資本投資基金撥款 290 億元注資九鐵，用以進行西鐵(第一期)的建造工程。我們並知會財務委員會，政府將需動用約 31 億 3,500 萬元(按 1997 年 12 月價格計算<sup>3</sup>)，為西鐵進行主要基建工程，以方便市民使用西鐵。

---

<sup>3</sup> 這是擬備財務委員會文件時估計的主要基建工程費用。由於大部分主要基建工程的詳細設計已經落實，而部分工程亦已透過招標程序批出，我們現時可以較準確預計工程費用。最新估計的基建工程費用為 31 億 1,900 萬元(按付款當日價格計算)。

28. 行政長官會同行政會議在 1998 年 9 月批准建造西鐵(第一期)鐵路後，九鐵便展開西鐵(第一期)的建造工程。到 2003 年年底，西鐵第一期會為屯門、元朗、天水圍、錦田、荃灣西、美孚和深水埗區提供一條本地客運鐵路線。

29. 西鐵(第一期)元朗段的工程項目包括建造元朗站、朗屏站和天水圍站，以及把各車站至天水圍站的鐵路路軌。

30. 我們在 1998 年 9 月把 **37TR** 號工程計劃列為乙級。

31. 財務委員會在 1999 年 3 月 12 日批准把 **42TR** 號工程計劃提升為甲級，以便進行西鐵(第一期)荃灣段的主要基建工程。1999 年 5 月 12 日，工務小組委員會建議財務委員會批准把 **39TR** 和 **40TR** 兩項工程計劃提升為甲級，以便分別進行西鐵(第一期)深水埗段和錦田段的主要基建工程。我們並會在這次會議呈請委員通過 **38TR** 號工程計劃的撥款申請，以便進行屯門段的主要基建工程。

32. 我們計劃以興建元朗站、朗屏站和天水圍站的工程合約，委託九鐵進行 **37TR** 號工程計劃的工程。我們打算在 1999 年 7 月展開有關工程，在 2003 年 10 月或以前完成工程。至於 **37TR** 號工程計劃的餘下部分，我們計劃在 2000 年年初展開建造工程，在 2003 年完成工程，以配合元朗站在 2003 年啓用。

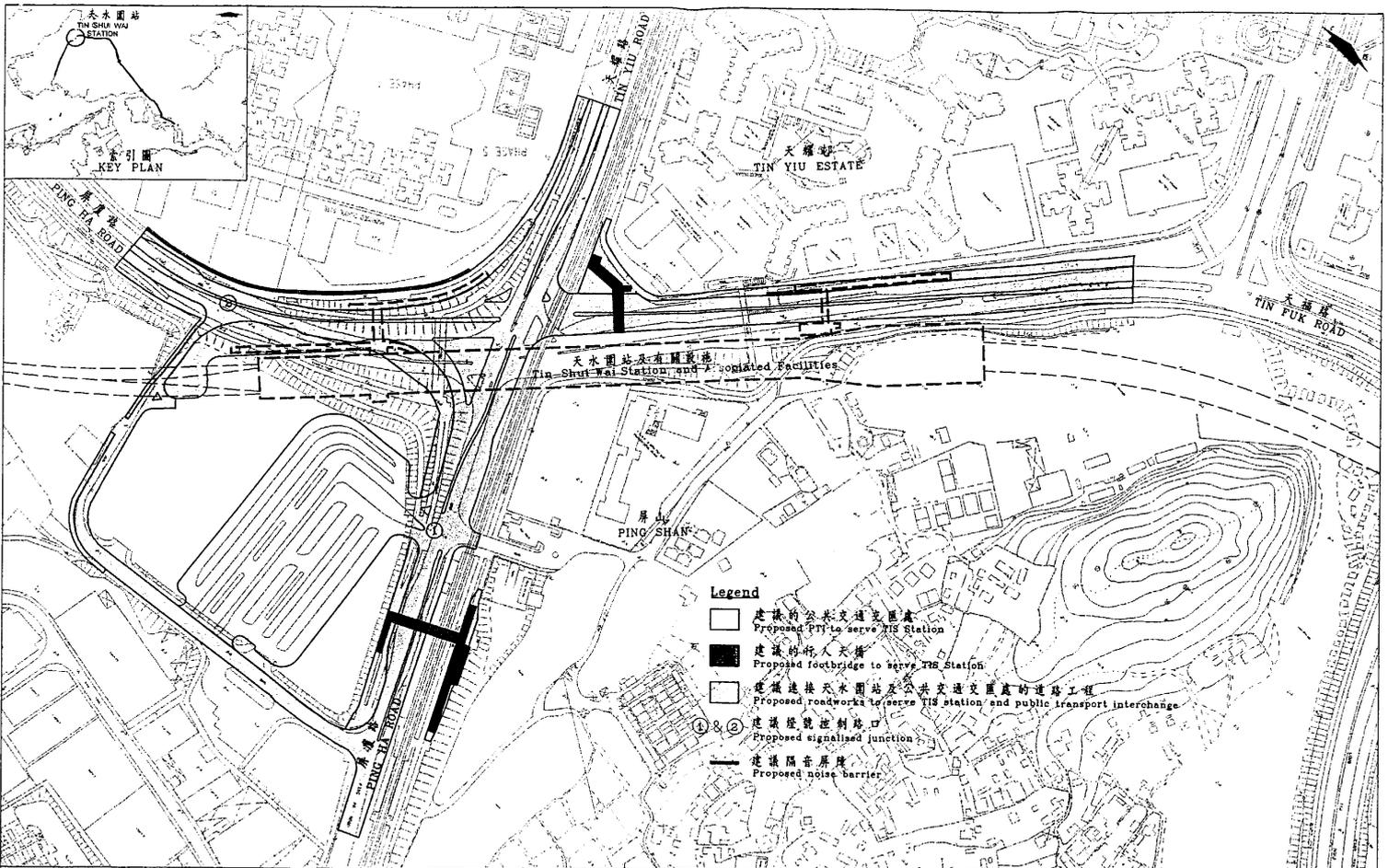
— — — — —

運輸局

1999 年 6 月







project no. 工程編號  
37TR  
九鐵西鐵(第一期)  
元朗段的主要公共基礎設施工程  
KCRC West Rail (Phase I)  
Essential Public Infrastructure Works for Yuen Long Section

drawn by K S YAU	date 9/6/99	drawing no. RW9715	scale 1:2 500 (at A3 size)
approved K W FUNG	date 9/6/99	 路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT	
office 鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE			