

財務委員會 工務小組委員會討論文件

1998 年 7 月 22 日

**總目 706 – 公路
運輸 – 道路
580TH – 青衣北岸公路**

請各委員向財務委員會建議，把 **580TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 16 億 440 萬元，用以興建青衣北岸公路。

問題

青衣北部現有道路網的容車量，不足以應付大嶼山新香港國際機場和該區日後的發展引致增加的交通需求。

建議

2. 路政署署長建議把 **580TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 16 億 440 萬元，用以興建青衣北岸公路。這項建議獲運輸局局長支持。

工程計劃的範圍和性質

3. 這項工程計劃的建議範圍包括 –

(a) 築建一條長 2.2 公里的雙程雙線分隔行車高架道路，連接在青衣西北交匯處的一段青嶼幹線與青荃

路；

- (b) 築建一條長 0.6 公里的連接路，連接青衣北岸公路與担杆山交匯處；
- (c) 築建一條長 0.7 公里的接駁道路，連接青衣北岸公路與担杆山路；
- (d) 築建相關的行人路、行人隧道、隔音屏障、半開放式隔音罩，鋪築減音的公路路面，安裝照明設備，以及進行渠務和環境美化工程；
- (e) 設置交通管制及監察系統，設備包括閉路電視、自動事故偵察器、行車線使用訊號、可展示不同訊息的指示牌、緊急電話、可展示不同速度限制的指示牌、為方便日常運作和進行維修工作而設的無線電系統，以及廣播設備。這個系統會成為青馬管制區¹的交通管制及監察系統的一部分；以及
- (f) 在担杆山交匯處附近設立一個分區控制中心，設有吊臂車和在工作上所需的設備、發生故障的車輛的停放地方和相關的停車設施。

理由

4. 新機場在 1998 年 7 月啟用後，取道青衣北部來往大嶼山與荃灣區之間的車輛會大增。大嶼山東涌和大蠔新市鎮的發展計劃陸續完成後，交通量會持續增加。運輸署署長預測，到 2001 年，青衣北部現有道路交界處的交通量會達致飽和或超出其容車量。由於這些道路交界處毗鄰沒有土地可供使用，我們無法改善交界處，以配合交通需求。

¹ 青馬管制區在 1997 年設立，目的是確保通往機場的重要幹線兼唯一的通路交通安全，行車暢順。青馬管制區的範圍包括一段長 17 公里的快速公路，這段公路由美孚經青衣和馬灣，直達大嶼山北部的陰澳，並包括一條通往汀九的支路。青馬管制區的覆蓋範圍包括青葵公路、藍巴勒海峽大橋、長青隧道、青衣西北交匯處、汀九橋、青嶼幹線和北大嶼山公路的部分路段。在管制區行駛的車輛均受《青馬管制區條例》(香港法例第 498 章)的規則和規例所管制。

5. 我們建議築建青衣北岸公路，把大嶼山與荃灣區之間的直達交通引離青衣北部，與區內路面的交通分開。到 2002 年，在建有和沒有青衣北岸公路的情況下，青衣北部現有道路交界處的預計行車量／容車量比率² 列述如下 —

交界處	行車量／容車量比率	
	沒有青衣北岸公路	建有青衣北岸公路
担杆山交匯處	1.2	1.0
青衣道西與楓樹窩路交界處	0.9	0.8
青衣道西與寮肚路交界處	1.0	0.8
青衣道西與青康路交界處	1.2	1.0
青衣道西與長青公路交界處	0.5	0.4

如沒有青衣北岸公路，我們預期 2002 年後的交通情況會更為惡劣。區內各交界處的容車量不勝負荷，以致出現令人難以接受的車龍和交通延誤，青衣島區內的道路網全面嚴重擠塞。

6. 由於青衣北岸公路會成為通往新機場的幹線的基要部分，我們打算把這條公路納入青馬管制區的範圍內。我們需要在青衣北岸公路設置一個交通管制及監察系統，這個系統會與青馬管制區的交通管制及監察系統合併。交通管制及監察系統有助管理層有效率地處理日常的交通運作，並在發生事故時採取相當有效的管理和管制措施。建議的分區管制中心會由青馬管制區的營辦商管理，分區管制中心在救援工作、運作和管制工作方面，均須符合適用於青馬管制區的規定。

² 上文所提到的容車量是指道路的設計容量。如交通量／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，道路交通暢順。行車量／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。

7. 由於青衣北岸公路會令附近居民受到交通噪音滋擾，噪音水平會超出「香港規劃標準與準則」所定的最高規限，我們會實施消減噪音措施，在青衣北岸公路沿路合適的路段裝設隔音屏障和半開放式隔音罩，以及鋪築減音公路路面。實施有關措施的位置見附圖。

財政影響

8. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 16 億 440 萬元(見下文第 9 段)，分項數字如下—

百萬元

(a) 高架道路	599.9
(b) 道路工程、渠務工程和土方工程	239.0
(c) 隔音屏障、半開放式隔音罩和鋪築減音公路路面	131.8
(d) 行人路、行人隧道、照明設備和環境美化工程	27.4
(e) 交通管制及監察系統	93.5
(i) 設備和裝置	79.3
(ii) 監督工作方面的顧問費	7.5
(iii) 駐工地人員方面的員工開支	6.7
(f) 分區管制中心、吊臂車和工作上所需的設備	9.4
(g) 應急費用	<u>99.5</u>
小計	1,200.5 (按 1997 年 12 月 價格計算)
(h) 通脹準備金	<u>403.9</u>
總計	1,604.4 (按付款當日價格 計算)

估計顧問費的分項數字載於附件。

9. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 1997 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)
1998-99	0.6	1.06000	0.6
1999-2000	268.4	1.14878	308.3
2000-01	278.1	1.24642	346.6
2001-02	318.8	1.35237	431.1
2002-03	173.4	1.46732	254.4
2003-04	111.4	1.59204	177.4
2004-05	49.8	1.72736	86.0
	1,200.5		1,604.4

10. 我們按政府對 1998 至 2005 年期間工資和建造價格趨勢所作的預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於橋樑構築物、護土結構的地基工程範圍和土方工程數量，會視乎工地的實際情況而定，故我們會以重新計算工程數量的標準合約形式，為工程招標。由於合約期會超過 21 個月，故合約也會定有可因應通脹調整投標價格的條文。

11. 我們估計建議的工程引致的每年經常開支為 190 萬元。

公眾諮詢

12. 我們在 1996 年 9 月 19 日諮詢葵青區議會，議員對建議的工程表示支持。1996 年 12 月 6 日，我們就這項工程計劃在環境方面的問題進一步諮詢葵青區議會轄下的環境及規劃委員會。該委員會原則上支持這項建議，但對於建議工程可能造成的噪音滋擾和青荃路現時的交通噪音問題表示關注。我們已審慎考慮他們的意見，並會採取下文第 14 段建議的消減噪音措施，以解決他們所關注的問題。在 1998 年 2 月 6

日的委員會會議上，委員普遍對建議的消減噪音措施表示滿意。不過，他們相

信青衣北岸公路通車後，青荃路的噪音水平會提高，故對於沒有任何措施消減現時青荃路交通噪音的問題，他們仍表示關注，他們要求政府在青衣北岸公路落成前，在青荃路實施適當的消減噪音措施。我們向委員會解釋，青衣北岸公路通車後，青荃路的噪音水平只會輕微上升，不足一分貝。此外，青荃路現時的橋樑結構強度，不足以承受因加設隔音屏障或半開放式隔音罩而增加的負荷。

13. 我們根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在 1997 年 4 月 4 日在憲報公布建議的工程。其後，我們收到一份反對書，有關人士反對當局清拆其祖墳。我們向反對者解釋，建議的工程不會影響其祖墳。反對者於是撤回反對書。運輸局局長在 1997 年 10 月 24 日授權有關方面進行建議工程，工程計劃無須修改。

環境影響

14. 我們在 1997 年 9 月完成有關工程計劃的環境影響評估研究。這項研究探討工程計劃對空氣、噪音、水質和生態造成的影响，以及廢物的問題，並建議一些紓減環境影響措施，以確保工程計劃的環保效益符合既定的標準和準則。這些措施包括重新種植樹木，以減少施工範圍內植物品種和生長地方的損失，以及減低對生態功能造成的破壞；設置半開放式隔音罩、隔音屏障，以及鋪築減音公路路面，以減低青衣北岸公路的交通噪音影響。我們建議在這項工程計劃項下實施下述消減噪音措施 –

- (a) 在長安邨毗鄰的一段青衣北岸公路豎設一個長約 435 米的半開放式隔音罩。這個隔音罩由一個闊約 22 米的鋼筋混凝土上蓋和一幅高 6 米的隔音板組成，完全覆蓋行車道的上方和毗鄰長安邨的一方；
- (b) 沿長安邨毗鄰的連接路豎設隔音屏障。屏障大概長 400 米、高 7 米，有一個闊 3 米的懸臂傾斜伸出連接路上；以及
- (c) 在整條青衣北岸公路和長安邨毗鄰的一段青荃路鋪築減音公路路面。

15. 我們亦曾研究能否把半開放式隔音罩伸延至青荃路，但結論是由於受到道路空間和結構強度的限制，這項建議並不可行。環境保護署署長相信，當局已為工程計劃建議最切實可行的消減噪音措施，而這些措施會在進行工程計劃時實施。

16. 至於建築工程所造成的短期影響，我們會實施合約所定的環境污染管制措施和環境監測及審核計劃，控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的準則和標準。

土地徵用

17. 建議的道路工程將須收回約 3 899 平方米的私人土地和清理約 276 000 平方米的政府土地。土地清理工作會影響 102 戶共 281 人。房屋署署長會根據現行的清理土地政策，安置受影響的家庭。徵用和清理土地所需的費用預算共 3,520 萬元，這筆費用會在總目 701「土地徵用」分目 **1100CA**「就工務計劃工程而支付的補償金及特惠津貼」項下撥款支付。

背景資料

18. 我們在 1995 年 9 月把這項工程計劃提升為乙級，編定為 **580TH** 號工程計劃。1996 年 2 月，我們委聘顧問就這項工程計劃進行環境和渠務影響評估研究，所需的 120 萬元費用已在分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。我們並在同一個分目項下撥款支付地盤勘測工作所需的 840 萬元費用，以便由有關部門進行土木工程的詳細設計。我們在 1997 年 3 月委聘顧問進行交通管制及監察系統的勘測和詳細設計，所需的 490 萬元費用也在同一個分目項下撥款支付。

19. 我們利用內部資源為工程計劃下的土木工程進行的詳細設計和擬備招標文件工作，已大致完成。我們計劃待撥款申請一獲批准，便盡快展開建造工程，無論如何，工程最遲會在 1999 年 1 月動工。建造工程

由動工至完工，大概需時 41 個月。我們的目標是在 2002 年 5 月或以前完成建造工程。交通管制及監察系統的詳細設計工作現正進行。我們計劃在 2001 年 6 月着手進行交通管制及監察系統的裝置工程，在 2002 年 3 月完工。

運輸局
1998 年 7 月

580TH-青衣北岸公路

估計顧問費的分項數字(按 1997 年 12 月價格計算)

顧問的員工開支	預計的人	總薪級	估計費用		
	工作月數	平均薪點	倍數 (百萬元)		
(a) 交通管制及監察系統建造階段的工程計劃監督工作	專業人員 技術人員	28.0 42.0	40 16	3.0 3.0	5.0 2.5
(b) 顧問委聘的駐工地人員就交通管制及監察系統建造工程進行的實地監督工作	專業人員 技術人員	28.0 76.0	40 16	2.1 2.1	3.5 3.2
顧問的員工開支總額			14.2		

註

- 採用倍數 3 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。(在 1997 年 12 月 1 日，總薪級第 40 點的月薪為 59,210 元，總薪級第 16 點的月薪為 19,860 元。)如工地人員由顧問提供，則採用倍數 2.1。
- 上述數字是根據路政署署長擬定的預算計算出來。我們須待透過一貫的費用總價競投方式選定顧問後，才能知道實際的人工作月數和實際所需的費用。

