

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2025 年 2 月 7 日

總目 706－公路 運輸－道路 895TH－北都公路

請各委員向財務委員會建議，把 **895TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **900TH** 號工程計劃，稱為「北都公路－勘查研究」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 6 億 8,830 萬元。

問題

為推展北都公路工程，以驅動北部都會區發展，加強區內新發展區的交通連接，並充分釋放北部都會區的發展潛力，我們需要為北都公路進行勘查評估工作。

建議

2. 路政署署長建議把 **895TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **900TH** 號工程計劃；按付款當日價格計算，估計所需費用為 6 億 8,830 萬元，用以為北都公路進行勘查研究工作，包括相關工地勘測工程。運輸及物流局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 北都公路是一條連貫北部都會區內各個發展重心的主要東西走廊，總長度約為 23 公里，是目前香港最大型的單一道路工程項目。北

都公路的初步走線連接天水圍至新界北新市鎮近坪輦，由以下四個主要路段組成：

- (i) 天水圍段－約 5.5 公里長道路連接天水圍天慈路至新田公路近錦田；
- (ii) 新田段－約 7 公里長道路連接新田公路近錦田至粉嶺公路(白石凹段)近古洞北／粉嶺北新發展區(下稱「古洞北／粉嶺北」)；
- (iii) 古洞段－約 4.5 公里長道路連接粉嶺公路(白石凹段)近古洞北／粉嶺北至羅湖／文錦渡一帶；以及
- (iv) 新界北新市鎮段－約 6 公里長道路連接羅湖／文錦渡一帶及香園圍公路和沙頭角公路。

—— 北都公路的初步走線平面圖載於附件1。

4. **895TH** 號工程計劃(下稱「擬議工程計劃」)包括北都公路主幹道、交匯處和連接路，相關的建築、土木、結構、機電、環境及其他有關工程，以及設立交通管制及監察系統等。

5. 我們建議把擬議工程計劃的一部分(即 **900TH** 號工程計劃)(下稱「本項目」)提升為甲級的範圍包括：

- (i) 優化北都公路的走線及接駁位置；
- (ii) 進行北都公路初步設計工作；
- (iii) 進行相關工地勘測及其監督工作；
- (iv) 評估對環境、交通、文物、土地徵用和其他方面¹的影響，制定緩解措施；以及
- (v) 為擬議工程計劃刊憲，完成相關法定程序。

¹ 本項目亦包括評估對渠務、水務及公用設施的影響。

6. 我們將在獲得立法會財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款後隨即展開本項目。我們計劃於 25 個月內優先完成北都公路(新田段)(下稱「新田段」)的勘查研究工作，當中包括優化走線及接駁位置、按《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱《環評條例》)進行新田段環境影響評估(下稱「環評」)研究²，及進行有關《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)的刊憲程序³，並會同步完成新田段的工地勘測工作、其他影響評估及初步設計工作，務求壓縮時間。

理由

北部都會區的運輸需求

7. 北部都會區是香港經濟發展的新引擎。隨著北部都會區的逐步發展，北部都會區內的居住及就業人口將會逐步增加⁴，而區內東西方向及跨境連接的運輸需求在未來將會十分殷切。

8. 現時往返新界東北及新界西北之間的交通，主要利用九號幹線的粉嶺公路、新田公路以及元朗公路。在北都公路通車後，將可為穿梭北部都會區的市民提供另一道路選擇。北都公路在繁忙時段能有效分流約四成往返新界東西的交通流量，紓緩上述現有道路的交通壓力，加強整

² 北都公路橫跨新界北部多個區域，途經大量未發展的地方，包括林村郊野公園、濕地(例如南生圍)、主要河流(例如山貝河及錦田河)及多個山谷及斜坡等，因此我們需要進行橫跨雨季及早季的生態調查及大規模的樹木調查，以確定沿線及研究範圍內生態的基線情況。按環境保護署(下稱「環保署」)已優化的環評程序，一般項目的環評研究需時 18 個月，而較大型或者複雜的項目則需時 24 個月或更長的時間完成整個環評程序。我們已聯同環保署成立「環境研究管理小組」以促進環評下各項工作，並會善用由環保署建立的香港環境數據庫的各項創新技術評估措施，包括善用基線空氣質素資料和網上噪音評估模型，以及在環保署發出研究概要之前開始基線調查，並利用標準化方法補充現有生態資料等，目標將新田段的環評研究壓縮在約 15 個月內完成。

³ 我們計劃先就新田段的道路工程刊憲及處理預期收到的公眾意見，致力於 9 個月內完成新田段的刊憲程序，比早前預計整段北都公路一同刊憲需時 11 個月早約 2 個月完成，以盡快展開新田段的下一步工作。

⁴ 北部都會區覆蓋元朗區和北區，現時居住人口合共約 98 萬及工作職位約 13 萬 4 千個。全面發展後，整個北部都會區預計能容納約 250 萬居住人口和提供約 65 萬個工作職位(即分別增加一倍半及近四倍)。

體新界北道路網絡的穩健性及抗禦力。

9. 除了分流交通流量外，北都公路亦設有多個交匯處，以接駁現有的主要幹道，並貫通北部都會區內各個發展重心，包括牛潭尾、新田科技城、古洞北／粉嶺北及新界北新市鎮，大幅提升新界北部地區的策略性道路網絡的運輸效能。此外，北都公路可增強各新發展區的通達性，以配合區內的發展項目，包括於《行政長官 2024 年施政報告》(下稱《施政報告》)中提及的「北都大學教育城」、第三所醫學院及綜合醫教研醫院、河套港深創科園、沙嶺數據中心、古洞北政府聯用辦公大樓，以及其他與經濟及房屋發展相關的工程等，充分釋放各新發展區的發展潛力。北都公路亦可進一步完善香港跨境客貨運的道路連接，市民及旅客可透過更通達的道路網絡，便捷地往返北部都會區內的各個主要陸路口岸⁵。

北都公路初步走線

10. 根據初步走線，北都公路東端將設有交匯處連接香園圍公路／沙頭角公路，方便市民前往香園圍及沙頭角口岸；而西端將接駁天水圍區內的主要道路，市民可經天水圍及洪水橋／廈村新發展區內的道路，前往港深西部通道及深圳灣口岸。往來天水圍市中心及新界北新市鎮的行車路程可由現時約 32 公里大幅縮短 9 公里(約三成)至約 23 公里。

11. 我們會於本項目中按最新的土地發展規劃資料檢視北都公路的初步走線以及其他可行的走線方案，就工程技術可行性、運輸需求及成本效益等範疇作初步評估，從而為北都公路敲定最適切的走線。例如，我們會檢視是否需要延伸北都公路或建議其他道路改善工程(包括提升相關接駁道路的設計等)，以配合相關發展區預期的運輸需求，及加強與主要跨境口岸的接駁。

12. 我們會在本項目中與相關政策局及部門協作，致力提升北都公路西端與洪水橋站(例如港鐵屯馬線及規劃中的港深西部鐵路(洪水橋至前海))和其他公共交通服務的接駁，方便市民轉乘其他交通工具。

13. 我們亦會於項目推展的各個階段，包括本項目及其後的設計及建造階段，與相關政府部門及持份者保持緊密聯繫，以期於重置受工程影

⁵ 北部都會區內的陸路口岸包括五個道路過境通道，即位於深圳灣、落馬洲、文錦渡、沙頭角及香園圍，及兩個位於羅湖及落馬洲支線的鐵路過境通道。

響的現有設施(包括行人路、單車徑、行人天橋、地下管線等)的同時，按需要一併優化相關設施及周邊環境，提升工程計劃的效益和市民的幸福感。

北都公路的推展方針

14. 我們會以政策創新的思維，按「全盤規劃、分段推展」的原則推展北都公路整個工程計劃。有別於以往按局部地區的個別運輸需要作規劃，分別展開不同工程項目的模式，本項目會為整條全長約 23 公里的北都公路進行前期工作，包括優化走線及完成環評和刊憲等法定程序，並進行初步設計及工地勘測工作。此舉將有助加快未來其他路段的推展時間。當新發展區的規劃逐步落實，相關路段預期有交通需求時，我們在獲得立法會批准撥款後，便能迅速展開詳細設計及建造工作。在完成本項目後，我們會積極推展北都公路新田段下一階段的工作，目標是讓新田段具備技術條件可在 2027 年招標，以適時向立法會尋求撥款，進行前期工程⁶及詳細設計工作和開展新田段的主體建造工程，爭取於 2036 年或之前開通新田段。

15. 按照目前的發展計劃，新田科技城的發展項目將包括擴闊部分新田公路及相關的新深路改善工程，將滿足新田科技城及牛潭尾一帶發展初期的運輸需要。隨著新田科技城及牛潭尾一帶的逐步發展，新田公路將於 2036 年在繁忙時間出現擠塞。

16. 在完成新田段的勘查研究工作後，我們將因應公共資源、工務工程推展的緩急輕重排序等因素，爭取盡早向立法會尋求撥款進行新田段下一階段的工作。我們將按《施政報告》訂出的目標，爭取於 2036 年或之前開通新田段，以增加區內道路容量，推動研究科技產業及經濟發展。為盡早釋放新田科技城內創科用地(包括以「片區模式」開發的土地)的發展潛力，我們計劃採用「設計及建造」⁷的合約模式，於詳細設計早期階段吸納承建商的意見，善用其技術專長及建造設備，共同協

⁶ 我們會於本項目中建議可行的前期工程，包括隧道出入口的工地平整、重置受影響的現有設施、地下管線遷移、移植或移除樹木、建造工程所需的臨時道路等，以便利主體工程的施工。

⁷ 在「設計及建造」模式中，政府會一併採購工程項目的詳細設計工作和建造工作，並由承建商負責詳細設計及承造工程。「設計及建造」模式一般適用於複雜性較高的大型工程項目，而承建商必須具備相關施工技術的專長和經驗，按工程項目的要求和設計參數等，提供配合他們建造設備的詳細設計、施工方案和維修保養安排，及承造工程項目，例子包括複雜性較高的運輸基建主幹道工程等。

作，提速提效，致力盡早開通部分新田段，為新田科技城及牛潭尾提供一條替代路線，紓緩新田公路預期的交通壓力。我們亦會在本項目中檢視最新的建築模式和創新科技，探討進一步壓縮新田段建造工程時間表的可行性。

17. 至於北都公路其餘路段，我們會密切與有關部門協作，按新發展區的最新規劃參數進行交通影響評估(包括檢視是否需要延伸北都公路或建議其他道路改善工程)，考慮現有及推展中的運輸基建項目，包括道路和鐵路的承載能力、整體的成本效益，以及公共資源安排等因素，擬訂較具體的推展時間表，爭取於新田段開通後 3 至 4 年分階段完成其餘路段。

18. 同時，政府正推展多個北部都會區相關的運輸基建工程項目，包括粉嶺繞道、粉嶺公路擴闊工程及北環線等，以優化連接區內外的道路及鐵路網絡，應付相關新發展區未來的運輸需求。

對財政的影響

19. 按付款當日價格計算，我們估計本項目的費用為 6 億 8,830 萬元，當中包括相關工地勘測工程的開支，分項數字如下－

	百萬元 (按付款當日 價格計算)
(a) 顧問費	290.5
(i) 優化走線及接駁位置	40.9
(ii) 評估對環境、交通、文物、土地徵用和其他方面的影響，制定緩解措施，以及為擬議工程計劃刊憲	139.2
(iii) 北都公路初步設計工作	110.4
(b) 工地勘測	310.6
(c) 工地勘測工程監督相關費用	24.6

	百萬元 (按付款當日 價格計算)
(d) 應急費用	62.6
	<hr/>
總計	688.3
	<hr/>

顧問費及工地勘測工程監督工作相關費用的分項數字載於附件 2。

20. 由於本項目涉及多個專業範疇，我們計劃委聘顧問進行有關工作，當中包括各項影響評估、初步設計(包括北都公路主幹道及其連接路的高架橋樑、隧道、分層道路交匯處的結構及土力設計和交通管制及監察系統的機電裝備設計等)，並就擬議工程計劃的推展及財務安排等提供專業意見。我們已就有關顧問工作進行同步招標，並參考回標價格，更新上述顧問費預算。我們只會在財委會批准撥款後，才批出有關合約。

21. 由於北都公路途經大量未經發展的地方，現有的工地勘測資料相對有限，我們需要於本項目下進行一定數量的勘測工程，例如垂直鑽孔、探井及設計隧道路段所需的水平定向鑽孔等，以評估不同的走線方案及完成相關的初步設計工作。有關勘測資料可讓承建商更充分掌握地質情況，減低施工不確定性和不必要的風險溢價，從而增加工程合約投標的競爭性，降低建造成本，同時亦有助減少在施工期間因未知的地質情況而出現工程延誤或產生額外開支的機會。

22. 為了盡早完成勘查研究中的大量評估及設計工作，我們會以創新科技優化工程管理。在本項目的顧問合約中，我們已訂明條款要求顧問在進行本項目時，設立電子平台，讓政府、顧問及相關持份者通過電子方式提交及回覆文件，以提升效率。同時，該平台亦可設立定期提示，提醒相關持份者按時回覆，及通知路政署及早介入複雜的個案，確保本項目及相關的法定程序可依時完成。

23. 我們亦通過「雙創新」思維，致力降低工程造價以達至更高成本效益。「技術創新」方面，為鼓勵顧問在勘查研究中廣泛應用創新科技，路政署招標文件的評審準則中已列明要求顧問在技術建議書中提出適合在本項目中應用的新技術，以獲取較高的技術評分。工程顧問建議可利用更先進科技進行部分勘查研究的工作，包括利用航拍無人機進行大規模交通及樹木調查取代人力工作，更廣泛使用並通過建築信息模

擬技術，提高團隊協作和生產力。另外，隨著北部都會區內新發展區的規劃和布局於近期進一步落實，在不影響整體土地規劃用途的大前提下，約三分之一原先擬以隧道形式興建的北都公路路段將可改以地面道路或高架橋形式興建，預計北都公路隧道路段的總長度可由約 15 公里減至約 10 公里(當中包括總長 6 公里的新界北新市鎮段的隧道路段的長度可由原先建議的約 2 公里減至現時預計約 0.5 公里)。由於設計地面道路或高架橋所需的工地勘測一般較設計隧道少，因此本項目需進行工地勘測的數量亦相應減少。

24. 發展局於 2024 年 11 月在立法會研究工務工程效益成本管理小組委員會提出減低工務工程項目成本的措施，當中包括在合適的工務工程合約採用框架採購模式。在「政策創新」的框架採購模式下，政府可與多個承建商訂立框架合約，並在批出工程指令前，要求各承建商就該工程指令提供技術建議及報價，從而選擇最合適的承建商進行該工程。有關採購模式正在部分大型基建工程，包括本項目的工地勘測工程中試行。經參考框架合約採購模式的市場價格，工地勘測的所需費用亦能夠有所下調。參考近年相近性質的運輸基建項目的勘查研究費用，並考慮到本項目的規模、工作內容及其獨特性，我們認為本項目的費用屬合理水平。本項目最新估計的價格較 2024 年 2 月諮詢立法會交通事務委員會時約 11 億 3,420 萬元(按付款當日價格計算)的初步估算為低，詳請載於附件 3。

25. 如獲批准撥款，我們計劃作出分期開支，安排如下－

年度	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2025-26	165.8
2026-27	261.6
2027-28	186.9
2028-29	74.0
	688.3

26. 我們按政府對 2025 至 2029 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。

如獲批准撥款，我們會以總價合約形式，委聘顧問進行本項目。至於項目下的工地勘測工程，由於所涉及的工程數量或會因實際的地質情況而變動，我們會以重新計算工程數量的合約推展工地勘測工程。本項目會採用「新工程合約」模式推展。合約會訂明可調整價格的條文，透過推動合約各方之間的互助互信，共同管理風險，以提升項目管理成效和成本效益。

27. 本項目不會引致任何經常開支。

公眾諮詢

28. 政府在 2022 年 12 月至 2023 年 3 月就《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》(下稱《策略性研究》)的初步建議進行公眾諮詢，當中包括擬議的北都公路，期間諮詢了立法會、交通諮詢委員會、新界鄉議局和區議會，並與專業團體、學術界別、智庫及綠色團體舉行專題小組會議，以及舉辦了兩場公眾論壇，收集社會各界的意見。公眾普遍支持擬議的北都公路，並就項目的規劃及推展提出意見，例如將擬議的北都公路向東伸延至沙頭角公路，並盡快展開項目以配合北部都會區的發展。

29. 政府在 2023 年 12 月 15 日向立法會交通事務委員會介紹《香港主要運輸基建發展藍圖》(下稱《藍圖》)，經仔細研究市民及持份者就《策略性研究》提出的意見並進行技術分析後，考慮到項目的運輸效益、覆蓋範圍、對環境的潛在影響，以及成本效益等因素，建議優化「三鐵三路」，包括北都公路的方案。委員亦支持《策略性研究》中提出的北部都會區運輸基建項目。

30. 我們在 2024 年 2 月 16 日就本項目諮詢立法會交通事務委員會。委員普遍支持盡快推展北都公路，但希望政府能降低費用及縮短所需時間，我們已在本文件回應委員的關注，以及於 2024 年 5 月 8 日向立法會交通事務委員會提交補充資料(立法會 CB(4)572/2024(01)號文件)，回應委員其他意見。

31. 我們亦於 2024 年 3 月 12 日及 4 月 17 日分別諮詢北區區議會和元朗區議會轄下的交通及運輸委員會，兩者對擬議工程計劃均表示支持，並就項目的走線及推展時間表等提出意見，包括將建議走線進一步向

東西方向延伸，以及盡快推展北都公路等。我們會在本項目跟進有關意見。

對環境的影響

32. 擬議的北都公路屬於《環評條例》附表 2 的指定工程項目，路政署須就北都公路的建造和營辦申領環境許可證。我們將在本項目下進行環評研究，以符合《環評條例》的規定。該環評研究會評估工程對環境所產生的影響並制定相應的緩解措施，當中將涵蓋空氣質素、水質、生態、漁業、文物、噪音、景觀及視覺影響等範疇。

33. 我們已在項目估算中包含實施適當的污染管制措施的成本，以減輕本項目下工地勘測工程所產生的短期環境影響。如往後有關工地勘測工程被確認為屬於《環評條例》的指定工程項目，我們會在進行相關工程前按《環評條例》的要求履行法定程序，以評估工程對環境的影響及制定相應的緩解措施，並就相關工程申領環境許可證。本項目的預算費用已考慮到有關所需費用。

34. 本項目包括相關的工地勘測工程只會產生極少量建築廢物。我們會要求顧問全面研究相關措施，以便於日後施工時盡量減少產生建築廢物，並盡可能再用或循環使用建築廢物。

對文物的影響

35. 本項目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／歷史建築或結構、具考古研究價值的地點、所有新擬議評級的文物地點／歷史建築或結構，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。至於本項目下相關的工地勘測工程，倘若其範圍涉及任何文物地點，我們會在進行該些工程前根據相關機制的要求，評估工程對文物的影響及制定相應的緩解措施，並在獲得古物古蹟辦事處同意後方會進行。所需的費用已計算在本項目的預算費用內。

土地徵用

36. 本項目包括相關的工地勘測工程無須徵用土地。本項目會審視在進行擬議工程計劃時所需要徵用及／或土地清理的需要和範圍。

背景資料

37. 政府一直提倡以「基建先行」及「創造容量」的規劃方針推動運輸基建項目。因應北部都會區預期的運輸和物流需求，我們建議推展北都公路。

38. 因應香港的長遠發展需求，政府於 2020 年 12 月展開《策略性研究》，全盤並客觀地分析全港主要運輸基建的供應和需求。《策略性研究》的分析結果指出，長遠而言，「北部都會區」內的東西方向及跨境連接的運輸需求在未來將會十分殷切。因此，《策略性研究》於 2022 年年底初步建議興建北都公路(天水圍至古洞段)，並連同《策略性研究》的其他初步建議進行公眾諮詢。在仔細研究市民及持份者提出的意見並進行技術分析後，《策略性研究》建議優化北都公路方案，在東面增建北都公路(新界北新市鎮段)，以加強北都公路整體的連貫性及覆蓋範圍。

39. 政府其後在 2023 年 12 月公布《藍圖》，包括已優化的北都公路建議走線。優化後的北都公路將由四個主要路段組成，貫通「北部都會區」內各個發展重心，打通新界北的東西脈絡，形成新的東西走廊。當中，新田段預計於 2034 至 2038 年開通，而北都公路其餘路段則預計於 2039 或以後開通，以應付逐步增加的運輸需求。

40. 本項目包括相關的工地勘測工程不會直接涉及任何移走或種植樹木的建議，並會審視施工階段時工程對樹木的影響，保護樹木的需要及種植樹木的建議。

41. 我們估計為進行本項目而開設的職位約有 165 個(60 個工人職位和 105 個專業或技術人員職位)⁸，合共提供 3 450 個人工作月的就業機會。

運輸及物流局

2025年2月

⁸ 開設的工人職位主要負責進行工地勘測工程，而開設的專業或技術人員職位主要負責進行本項目和監督相關工地勘測工程。



900TH – 北都公路 – 勘查研究

估計顧問費及工地勘測工程監督相關費用的分項數字
(按 2024 年 9 月價格計算)

		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 2)	估計費用 (百萬元)
(a) 顧問費 (註 1)					
(i) 優化走線及接駁位置	專業人員	132	38	2.0	24.6
	技術人員	185	14	2.0	12.4
					小計
					37.0 #
(ii) 評估對環境、交通、文物、土地徵用和其他有關方面的影響，制定緩解措施，以及為擬議工程計劃刊憲	專業人員	450	38	2.0	83.9
	技術人員	630	14	2.0	42.1
					小計
					126.0 #
(iii) 初步設計	專業人員	357	38	2.0	66.6
	技術人員	500	14	2.0	33.4
					小計
					100.0 #
(b) 工地勘測工程監督相關費用	專業人員	86	38	1.6	12.8
	技術人員	187	14	1.6	10.0
					小計
					22.8 #
					總計
					285.8 #

註

1. 我們須待選定顧問後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。
2. 我們是採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以估計員工開支總額。如駐工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點(目前，總薪級第 38 點的月薪為 93,255 元，總薪級第 14 點的月薪為 33,405 元)。
3. 我們須待工地勘測工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的開支。

備註

本附件的數字以固定價格顯示，以對應同一年度總薪級表的薪點。以#號標記的數字，在正文第 19 段中是按付款當日價格計算。

900TH – 北都公路 – 勘查研究

降低勘查研究估算費用的主要方法

運輸及物流局曾於 2024 年 2 月 16 日就北都公路的勘查研究諮詢立法會交通事務委員會。參考以往類似規模工程的勘查研究費用，並考慮到北都公路的初步走線、現場環境及當時相關發展區的規劃進度等因素，當時提交的文件中所列的初步估算費用為約 11 億 3,420 萬元(按付款當日價格計算)。

2. 考慮到北部都會區相關發展區最新的發展計劃，以及顧問費用的回標價格，勘測研究的預計所需費用下調至約 6 億 8,830 萬元(按付款當日價格計算)(分項數字見正文第 19 段)，較原先估算低約 4 億 4,590 萬元(即下調約四成)，主要原因如下－

主要價格調整分項及原因	下調金額 (百萬元)
<p>I. 顧問費</p> <ul style="list-style-type: none"> 為使勘查研究於財務委員會批准撥款後能盡早展開，及在核准項目預算中盡量反映投標報價，路政署已在 2024 年 2 月為勘查研究的顧問合約進行同步招標，文件中的顧問費已參考實際的回標價。工程顧問在提交的技術建議書中指出將會利用新科技進行部分工作，包括交通和環境影響評估及初步設計等(例如利用航拍無人機進行大規模交通及樹木調查及廣泛採用建築信息模擬技術，以協助規劃、管理及初步設計等)，以減省所需的人手，並設立電子平台供有關部門使用，提高審批效率。 	<p>38.8</p>
<p>II. 工地勘測費用</p> <ul style="list-style-type: none"> 我們一直與推展新發展區的相關政策局及部門保持緊密協作，而隨著北部都會區內新發展區的規劃和布局近期進一步落實，在不影響整體土地規劃用途的大前提下，約三分之一原先擬以隧道形式興建的北都公路路段將可改以地面道路或高架 	<p>338.2</p> <p>159.5</p>

主要價格調整分項及原因	下調金額 (百萬元)
<p>橋形式興建，預計北都公路隧道路段的總長度可由約 15 公里減至約 10 公里。由於設計地面道路或高架橋所需的工地勘測一般較設計隧道少，因此本項目需進行工地勘測的數量可相應減少。</p> <ul style="list-style-type: none"> 經與相關政策局及部門商討後，我們已委託土力工程處就本項目及其他大型基建工程的工地勘測採用框架合約採購模式，藉著較穩定的工程量，令承建商能更有效編定工作計劃，更願意投入資源開發創新科技提升生產力及工作效率和減低建造成本。我們已參照框架合約採購模式的市場價格，更新工地勘測的估算費用。 	178.7
<p>III. 其他相關費用，包括工程監督費用及應急費用等</p> <ul style="list-style-type: none"> 因應顧問費及工地勘測費用下調，其他相關費用，包括工程監督費用及應急費用等亦作相應修訂。 	68.9
總計	445.9