

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2000 年 1 月 5 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－餘下工程

請各委員向財務委員會建議，把 37TR 號工程計劃「西鐵(第一期)－元朗段主要基建工程－餘下工程」提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 3,200 萬元。

問題

現有的朗日路和朗日路與青山公路交界處的容車量，將無法應付西鐵(第一期)元朗站在 2003 年啓用後和元朗站一帶的規劃發展所引致的交通需求。

建議

2. 路政署署長建議把 37TR 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 3,200 萬元，用以在九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)西鐵(第一期)工程計劃元朗站一帶進行主要基建工程。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 37TR 號工程計劃的擬議範圍如下－

- (a) 擴闊新元朗中心東面的一段朗日路，把該段道路由闊 7.3 米的雙線單程南行道路改為闊 15 米的四線雙程道路(三條南行線和一條北行線)，並修建朗日路與青山公路交界處；以及

- (b) 為新元朗中心第 5 座面向上文(a)項所述道路和交界處的住宅單位實施間接紓減環境影響措施，包括安裝隔音窗和空氣調節設備。

有關的工地圖則載於附件 1，以供委員參考。

理由

4. 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各項主要基建設施，以配合西鐵(第一期)元朗站在 2003 年啓用。

5. 目前，新元朗中心東面的一段朗日路為雙線單程南行道路，而朗日路與青山公路交界處則為優先通行路口。隨着元朗站在 2003 年啓用，以及第 12 和 15 區綜合發展區的規劃發展¹相繼完成，我們需要把上述一段朗日路擴闊為四線雙程道路(三條南行線和一條北行線)，並修建朗日路與青山公路交界處，把該處改為燈號控制路口。這些改善工程完成後，車輛可以由青山公路右轉入朗日路，直接駛往元朗站南面的公共運輸交匯處、第 15 區綜合發展區和元朗站北面的鄉村，亦可以由青山公路左轉入第 12 區綜合發展區。

6. 交通量增加會引致交通噪音超出《香港規劃標準與準則》所定的規限，而新元朗中心第 5 座面向經擴闊的朗日路和經修建交界處的住宅單位將受影響。我們曾研究實施直接的紓減環境影響措施，即沿道路工程範圍豎設路旁屏障和設置隔音罩，以紓減交通噪音影響。可是，據研究所得，這些措施並不可行，因為有關設施會妨礙緊急車輛出入。為此，我們需要為合資格的受影響單位實施間接紓減環境影響措施，在這些單位安裝隔音窗和空氣調節設備。我們估計合資格的住宅單位約有 180 個。

7. 我們已委託九鐵在進行鐵路計劃時，一併進行 **45TR** 號工程計劃下的工程，在元朗站一帶關建主要基礎設施，包括為元朗站建造公共交通轉駁設施；沿元朗站北面外圍建造新的通路、行人路和單車徑；興建連通元朗站與元朗市和舊墟的行人天橋；以及實施相關的紓減環境影響措施。以一份單一合約批出同區相關的工程，一方面可避免兩

¹ 第 12 和 15 區綜合發展區的規劃發展包括住宅和商業發展項目，分別定於 2005-06 和 2006-07 年度完成。發展區預計可容納人口約 17 000。

項工程計劃在配合上出現問題，另一方面則確保這些工程可同時完成。由於第 3 段所述的項目與這些工程有關，基於同樣的理由，我們打算委託九鐵一併進行 **37TR** 號工程計劃，使兩項工程計劃下各項工程的竣工日期可互相配合。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

8. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃所需的費用為 3,200 萬元(見下文第 9 段)，分項數字如下－

	百萬元	
(a) 擴闊新元朗中心東面的一段朗日路和修建朗日路與青山公路交界處	12.8	
(b) 為新元朗中心實施間接紓減環境影響措施	9.4	
(c) 支付予九鐵的間接費用 ²	3.7	
(d) 應急費用	2.6	
	小計	28.5 (按 1998 年 12 月價格計算)
(e) 價格調整準備金	3.5	
	總計	32.0 (按付款當日價格計算)

² 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 8 段(a)和(b)項的費用〕的 16.5% 計算。

9. 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)
2000-2001	10.1	1.05814	10.7
2001-2002	8.5	1.11104	9.4
2002-2003	5.7	1.16660	6.6
2003-2004	2.5	1.22493	3.1
2004-2005	1.7	1.28617	2.2
	28.5		32.0

10. 我們按政府對 2000 至 2005 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。九鐵會把有關道路工程納入元朗站工程合約內，而這份合約以總價合約形式制定，不會定有可調整價格的條文。

11. 我們估計擬議工程引致的每年經常開支為 6 萬元。

公眾諮詢

12. 路政署和九鐵的代表就 **37TR** 號工程計劃下的主要基建工程和西鐵(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 日諮詢廈村鄉事委員會；以及在 1998 年 1 月 17 日諮詢八鄉鄉事委員會。各議員和委員原則上支持進行工程計劃。

13. 我們在 1997 年 10 月 3 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布 **37TR** 號工程計劃下的擬議道路工程和西鐵(第一期)工程計劃。其後，我們沒有接獲反對進行上文第 3 段所載擬議道路工程的意見書。

14. 元朗站一帶主要基建工程的環境影響評估報告已在 1999 年 6 月 21 日完成。在 1999 年 6 月 25 日至 7 月 24 日期間，我們把這份報告存放在元朗民政事務處、環境保護署資源中心和九鐵沙田辦事處，供市民查閱。我們沒有接獲市民就這份報告提交的書面意見。另外，我們分別在 1999 年 6 月 24 日和 7 月 22 日，就這份報告諮詢元朗臨時區議會和其轄下的環境改善委員會。各議員和委員對報告的內容，包括建議為新元朗中心第 5 座實施的間接紓減環境影響措施，均沒有反對意見。我們亦曾在 1999 年 7 月 15 日諮詢元朗市分區委員會，委員對於建議的間接紓減環境影響措施，以及有關的道路工程，並無異議。

對環境的影響

15. 第 3 段 (a) 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。當局須就工程的施工和道路的通車申領環境許可證。環境諮詢委員會在 1999 年 7 月 19 日通過環境影響評估報告。環境保護署署長在 1999 年 8 月 20 日核准該份報告，並簽發環境許可證予九鐵。我們會實施該份核准報告提出的各項紓減環境影響措施，而環境保護署亦以實施該等措施作為簽發環境許可證的條件。

16. 核准的環境影響評估報告確定，建議的朗日路擴闊工程引致的主要環境問題，是道路通車後的交通噪音。我們已實施所有可直接紓減環境影響的措施。此外，我們會實施間接紓減環境影響措施，以減輕新元朗中心第 5 座已確定易受噪音影響的單位可能受到的噪音滋擾，有關措施包括為受影響的單位安裝隔音窗和空氣調節設備。我們估計實施上述間接措施所需的費用為 940 萬元，這筆費用已計算在整體工程計劃預算費內。

17. 至於擬議道路工程在施工期間造成的其他短期影響，我們會實施建造合約訂定的環境污染控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。在工程計劃施工期間實施的紓減環境影響措施，包括在操作中的設備旁豎設隔音屏障；避免同時進行高噪音的工序；以及在工地灑水以減少塵土飛揚的情況。

18. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾研究如何盡量減少建築和拆卸物料。這項工程計劃會產生約 3 800 立方米的建築和拆卸物料。

約有 2 660 立方米的建築和拆卸廢料會運往堆填區棄置，另約有 1 140 立方米的公眾填料會運往合適的公眾填土區。我們會在合約中規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交工程計劃工程師審批。計劃書並須列明適當的紓減環境影響措施，包括撥出地方供揀出廢料。工程計劃工程師須確保承建商按照提交的計劃書進行工地日常的廢物管理工作。我們會把公眾填料與建築和拆卸廢料分開，然後分別把填料和廢料運往適當的地方處置。至於建築和拆卸物料，則會在工地上分類，以便再用／循環再造，從而減少廢料數量。循環再造的物料包括紙張／紙板、木材和金屬。我們須在工地上再用／循環再造建築和拆卸物料，以減少廢料數量。此外，我們會採用運載記錄制度，監控建築和拆卸物料／廢料的處置，以確保物料／廢料運往指定的公眾填土設施和／或堆填區。我們並會記錄物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察。

土地徵用

19. 第 3 段(a)項所述的擬議主要基建工程會佔用約 10 230 平方米政府土地和約 550 平方米私人土地。有關的私人土地已在西鐵(第一期)工程計劃下收回，收回土地無須清理元朗區住戶的土地。地政總署署長已在 1999 年 5 月把有關土地交予九鐵。

20. 擬議道路工程所佔用土地的徵用和清理費用估計約為 196 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

21. 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)，為西鐵進行主要基建工程，以方便市民使用西鐵。

22. 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。

23. 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，以及各車站至天水圍站的鐵路路軌。

24. 我們在 1998 年 9 月把 **37TR** 號工程計劃列為工務計劃乙級工程項目。財務委員會在 1999 年 7 月 2 日批准把這項工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **45TR** 號工程計劃，稱為「西鐵(第一期)一元朗段主要基建工程」；按付款當日價格計算，核准的工程計劃預算費為 6 億 8,510 萬元。**45TR** 號工程計劃的範圍主要包括興建公共交通轉駁設施；進行道路改善工程；建造行人路、單車徑、行人天橋；以及就元朗站、朗屏站和天水圍站一帶的主要基建工程實施相關的紓減環境影響措施。

25. 1999 年 10 月 26 日，行政長官會同行政會議批准為新元朗中心第 5 座實施環境影響評估報告建議的間接紓減環境影響措施。由於進行 **37TR** 號工程計劃下的擬議道路工程，環境影響評估報告亦指出需要為第 12 和 15 區綜合發展區已規劃發展的住宅實施間接紓減環境影響措施。為確保發展商妥善實施這些措施，我們會把有關的要求列為規劃條件，按而審批發展商擬定的第 12 和 15 區綜合發展區總綱發展藍圖。

26. 我們計劃在 2000 年年初展開 **37TR** 號工程計劃下的建造工程，在 2003 年完成工程，以配合元朗站在 2003 年啟用。

27. 關於其他路段的主要基建工程，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，以便為荃灣段進行有關工程；另在 1999 年 6 月 11 日分別批准把 **39TR** 號工程計劃和 **40TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，以便為深水埗段和錦田段進行有關工程；又在 1999 年 7 月 2 日分別批准把 **37TR** 號工程計劃的一部分和 **38TR** 號工程計劃提升為甲級，以便為元朗段和屯門段進行有關工程。至於 **40TR** 號工程計劃的餘下部分，我們會在稍後提交文件予工務小組委員會審議。

運輸局

1999 年 12 月

