

立法會交通事務委員會

錦田繞道

目的

本文件旨在徵詢委員對建議的「錦田繞道」工程的意見。

背景

2. 錦田公路由凹頭迴旋處至荃錦公路是一條雙線不分隔行車道。它貫穿新界中部並作為新界東西行交通主要幹線。我們預計隨着錦田及凹頭的人口增長¹及規劃發展，及在2003年西鐵(第一期)工程計劃中的新建道路啟用後，交通將大幅增長，超出錦田公路的負荷。因此，我們迫切需要將錦田公路擴闊為雙程雙線分隔行車道，以增加交通容量。

3. 錦田公路第一階段擴闊工程(由凹頭迴旋處至錦田市中心以西)現正進行，在2001年底完成。第二階段擴闊工程(由錦田市中心以東至荃錦公路)正在設計階段，在2003年初開始施工，以在2005年底完成。

4. 至於穿過市中心的錦田公路餘段，現時的行車量已超出容車量一行車量對容車量的比例²在繁忙時間超過1.2。在錦田公路第一、二階段擴闊工程完成後，該餘段會成為樽頸，導致嚴重的交通擠塞。不過，沿線擴闊該餘段並不可行，因為會涉及大規模收地³，及對市中心造成嚴重的環境影響。因此，我們提議在市中心以北興建錦田繞道，連接在市中心東西兩端的錦田公路。這樣，錦田繞道及在第一、二階段擴闊後的錦田公路，會形成一條介乎凹頭和荃錦/林錦公路的連續雙程雙線分隔行車道。而錦田公路穿過市中心的現有路

¹ 新界西北的人口預計由1996年的83萬人增加至2011年的143萬人。

² 行車量／容車量的比例少於1.0時，表示道路有足夠的容車量以應付考慮中的行車量。行車量／容車量的比例高過1.0時，顯示開始出現交通擠塞；超過1.2表示交通擠塞情況更嚴重，交通量進一步增加，交通行駛速度則逐漸下降。

³ 錦田市中心內一段錦田公路的土地現作為社區、住宅及商業用途。

段，會用作區內的鄉郊道路。在有和沒有錦田繞道的情況下，錦田公路穿過市中心的一段的行車量對容車量比例如下

錦田公路市中心段

	行車量／容車量比例		
	年度		
	1999	2003	2011
有錦田繞道	-	0.23	0.50
沒有錦田繞道	1.20	1.33	2.00

建議

5. 我們建議興建錦田繞道，以連接市中心東西兩端的錦田公路。工程計劃的範圍包括—

- (a) 興建一條 1.3 公里長的雙程雙線分隔行車道；
- (b) 提供行人及騎單車者設施，包括在繞道北面設置一條行人路及單車徑，興建兩條行人／騎單車者隧道，及兩個有交通燈號控制的行人過路處；
- (c) 在錦田公路及繞道的兩端交界興建迴旋處；
- (d) 在繞道與江太路的交界，及繞道與往錦慶圍通路的交界，興建有交通燈號控制的道路交匯處；
- (e) 興建一道約 1.4 公里長的隔音屏障，和使用低嘈音鋪路物料；
- (f) 重置 1.3 公頃沼澤地，以補償失去的彩鷺棲

息地；以及

- (g) 設置避車處、消防龍頭水管、興建護土牆及進行相關的渠務、斜坡及環境美化工程。

—— 工地圖則見附件 1。

6. 繞道兩端會興建迴旋處，以連接現有的錦田公路，及其他西鐵(第一期)工程中興建的新道路。為通往錦慶圍及其他位於繞道北面的鄉村，我們會興建兩個燈號控制道路交匯處。

7. 當地村民一般會步行及騎單車往返錦田區。為提高騎單車者及行人的安全，我們將設置行人及騎單車者設施，包括在繞道北面設置行人路及單車徑，興建兩條行人／單車隧道，及兩個設有交通燈號的行人過路處。

8. 建議中的繞道的交通，會令在繞道附近的一些居民面對超過既定標準及準則中的限制噪音水平。為了緩解噪音影響，我們將會設置 1.4 公里長的隔音屏障(高 1 米至 8 米)，和使用低嘈音鋪路物料。繞道並會影響一種本地稀有雀鳥(彩鷓)的飼養及棲息地的現有沼澤生態環境。我們將為彩鷓重置適當的沼澤地，並在沼澤地種植樹木和設置排水設施。

9. 為了盡量減少施工期間的交通影響，我們會在有需要時實施臨時改道安排。

對財政的影響

10. 按付款當日價格計算(見下文第 11 段)，估計這項工程計劃的建設費用為 2 億 9,080 萬元，分項數字如下：

	<u>百萬元</u>	
(a) 道路工程、相關的行人路及單車徑		86.1
(b) 行人/騎單車者隧道		36.6
(c) 渠務工程及設置消防龍頭水管		38.8
(d) 環境緩解措施		49.9
(i) 隔音屏障	27.0	
(ii) 減音鋪路物料	7.9	
(iii) 重置沼澤地	15.0	
(e) 環境美化工程		7.2
(f) 顧問費		29.6
(i) 施工階段	2.1	
(ii) 駐工地人員費用(包括環境監測及審核計劃 ⁴)	27.5	
(g) 應急費用		<u>21.7</u>
	小計	<u>269.9</u> (按 2000 年 9 月價格計算)
(h) 通脹準備金		<u>20.9</u>
	總計	<u>290.8</u> (按付款當日

⁴ 我們將委聘顧問公司實施環境監測及審核計劃，以確保及時和有效地實施建議的緩解措施。顧問費用估計為 150 萬元。

價格計算)

11. 我們估計這項工程計劃的每年經常開支為 540 萬元。

公眾諮詢

12. 我們分別於 1998 年 12 月 19 日及 1998 年 12 月 29 日諮詢八鄉鄉事委員會及錦田鄉事委員會。我們亦分別於 1999 年 1 月 5 日及 1999 年 1 月 28 日諮詢元朗臨時區議會的交通及運輸委員會及環境改善委員會。這些委員會均通過興建繞道的方案，並要求當局優先進行這項計劃。

13. 我們根據道路(工程、使用及補償)條例分別在 1999 年 4 月 30 日及 1999 年 5 月 7 日將建議的工程刊憲。我們收到 7 份反對書。有一位反對者無條件撤銷反對書。至於其餘 6 份未解決的反對書，有 4 位反對者願意在帶有條件的情況下，撤銷其反對書。未解決的反對書詳情如下：

- (a) 有條件地撤銷的 4 份反對書涉及收地事宜。有關的條件是要修改道路計劃的一些項目，包括稍為修改繞道定線及施工範圍。這些修改已獲採納在道路計劃中。
- (b) 一位反對者要求遷移道路定線以免收回其地段，並准許在地段上豎設集裝箱作為臨時住宅。由於該等要求涉及工地限制及不適當使用有關地段，所以不獲受理。反對者亦認為收地的補償率太低。我們向反對者解釋現行的收地政策，並指出若他與政府之間未能就收地的補償達成協議，他可將個案轉交土地審裁處裁決。他不同意現行收地政策，並維持其反對。
- (c) 一位反對者關注道路計劃的工程對一種本地稀有雀鳥(彩鷓)棲息的沼澤生態環境的潛在影響。我們已處理有關問題，並建議在工程計劃中重置永久的沼澤地，以補償失去的生態環境。我們會管理有關沼澤地，並定期巡查有關

地區，以確保不會有未經授權的使用情況。雖然反對者沒有否定我們的建議，並原則上同意進行詳細設計，但他仍維持反對。

14. 工程計劃連同第十三段所述的修訂項目，獲行政長官會同行政會議於 2000 年 3 月 28 日授權進行。

對環境的影響

15. 我們於 1996 年 3 月完成這項工程計劃的環境影響評估(環評)。環評報告的檢討報告，稱為「第二階段額外檢討工作文件(環境)」，於 1999 年 2 月擬備。所有有關的政府部門均通過環評報告及該進一步檢討。

16. 環評及其檢討的結論，是當實施建議的緩解措施後，由工程計劃產生的環境影響可緩解至符合既定的標準及準則。我們將實施環評報告及其檢討的建議。主要措施包括為彩鵲的棲息地設立一個永久的緩解地點；興建隔音屏障和使用低嘈音鋪路物料以減少噪音影響；並美化路旁地方以減少視覺影響。至於短期的建築影響，我們將實施環境監測及審核計劃，以確保及時和有效地實施建議的緩解措施。我們估計，實施環境緩解措施的費用為 4,990 萬元，而環境監測及審核計劃的費用為 150 萬元。我們已將這筆費用納入工程計劃的整體預算內。

17. 我們已在規劃及設計階段考慮盡可能減少拆建物料。約有 5000 立方米的拆建物料將會棄置在堆填區。我們在工程的詳細設計階段已盡可能減少拆建物料的數量。方法是將繞道的水平與毗鄰地面的水平配合，並盡用由工地開挖的物料來形成繞道下的土堤。我們將要求承建商實施適當的措施以減少拆建物料，並循環再用和再造拆建物料。我們將透過運載記錄制度，控制拆建物料棄置在指定堆填區的程序。我們將記錄拆建物料的棄置、循環再用及再造過程，以便予以監察。

18. 我們已評估在繞道施工及運作階段對空氣素質的影響。我們的評估顯示，在適當的塵埃抑制措施下，可將施工

期間的空氣素質有效控制至符合香港空氣素質指標。我們的評估亦總結，在運作階段能夠符合空氣素質指標，而道路交通廢氣不會對繞道一帶的居民造成不可接受的影響。

土地徵用

19. 我們須收回約 73 665 平方米的農地。有關工程計劃的清拆工作將影響 84 個家庭。房屋署署長將根據現有政策為這些家庭安排入住公共房屋或臨時房屋區。我們會將估計為 2 億 2,000 萬元(按 1999 年 12 月價格計算)的收地費用在基本工程儲備基金總目 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。

未來路向

20. 我們準備在 2001 年 1 月 10 日的工務小組委員會會議上，請小組委員會向財務委員會建議通過把工程計劃提升為甲級。我們計劃於 2001 年 6 月開始施工，2003 年 1 月竣工。

徵詢意見

21. 我們邀請委員在我們向工務小組委員會遞交建議前，就工程計劃提供意見。

運輸局

二零零零年十二月

