Appendix II of RNTPC
Paper No. A/NE-TKL/728B

Previous S.16 Application

Approved Application

Application No.	Uses/ Development	Date of Consideration
A/NE-TKL/23	Machinery, Metalwork and Building Material Workshop	6.9.1996

Appendix III of RNTPC
Paper No. A/NE-TKL/728B

Similar S.16 Applications within the "Industrial (Group D)" zone in the vicinity of the Site in the Ping Che and Ta Kwu Ling Area

Approved Application

Application No.	Uses/ Development	Date of Consideration
A/NE-TKL/681	Proposed Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years	10.6.2022

Appendix IV of RNTPC
Paper No. A/NE-TKL/728B

Government Departments' General Comments

1. Drainage

Comments of the Chief Engineer/Mainland North, Drainage Services Department:

- no objection to the application from public drainage viewpoint;
- should the application be approved, a condition should be included to request the applicant to submit and implement a drainage proposal for the application site (the Site) to ensure that the proposed development will not cause adverse drainage impact to the adjacent area. The drainage system should be properly maintained at all times during the planning approval period and rectify if they are found inadequate/ineffective during operation;
- no public stormwater system in the vicinity of the Site. The applicant should construct and maintain the proposed drainage works whether within or outside the lot boundary by lot owner at their own expense; and
- the Site is in an area where public sewerage connection is available. Environmental Protection Department should be consulted regarding the sewage impact assessment and sewage treatment/disposal facilities for the proposed development.

2. Fire Safety

Comments of the Director of Fire Services:

- no objection to the application;
- approval conditions on submission and implementation of fire service installations proposal should be included; and
- the applicant should be advised to clarify with the building authority whether the building plan for the proposed development should be submitted via the Centralized Processing System should the application be approved. Should the subject application be required to comply with the Buildings Ordinance (Cap. 123), detailed fire services requirements will be formulated upon receipt of formal submission of general building plans.

3. District Matters

Comments of the District Officer (North), Home Affairs Department:

- no objection to the proposed road widening subject to the following:

- any damage to existing drainage system or access road shall be made good as soon as possible from time to time by the developer at his own cost;

- his office would not take up the maintenance responsibility of any drainage facilities or concrete/bituminous structure constructed by the developer; and

- the existing access road which is subject to the road improvement scheme proposed by the applicant is managed by the District Land Officer/North of the Lands Department. If the road is widened into a two-lane two-way road, which will be in compliance with Highways Department standard in the future, his office will not be in the position to take up the maintenance responsibility to the road concerned.

4. Project Interface

Comments of the Project Manager/North of Civil Engineering and Development Department:

it is noted that the proposed temporary concrete batching plant on a five-year basis is located within the proposed New Territories North (NTN) New Town under the Planning and Engineering (P&E) Study for NTN New Town and Man Kam To. Please note that the P&E Study already commenced on 29.10.2021 for completion in about three years. While, the implementation programme of NTN New Town will be formulated under the P&E Study, the site formation works will likely commence soon after the completion of detailed design in next stage. Hence, the applicant is reminded that subject to the land use planning in the P&E Study, the proposed development, if approved, may need to be vacated earlier (say, the end of 2027) for the site formation works.

5. Other Departments

The following departments have no objection to/no comment on the application:

- Chief Engineer/Construction of Water Supplies Department;
- Director of Agriculture & Fisheries and Conservation;
- Chief Highway Engineer/New Territories East, Highways Department;
- Chief Building Surveyor/New Territories West of Buildings Department;
- Head of the Geotechnical Engineering Office of the Civil Engineering and Development Department;
- Commissioner of Police; and
- Director of Electrical and Mechanical Services.

Recommended Advisory Clauses

(a) to note the comments of the District Lands Officer/North, Lands Department on the followings:

(i) the application site (the Site) comprises Old Schedule Agricultural Lots held under the Block Government Lease which contains a restriction that no structures are allowed to be erected without the prior approval of the Government. No right of access via government land (GL) is granted to the Site;

(ii) Lots 175, 177, 178A, 178B and 178C in D.D.77 are covered by a Short Term Waiver (STW) No. 1299 for the purpose of warehouse and workshop for furniture manufacturing and wooden products. The adjoining GL falls within the Site is covered by a Short Term Tenancy (STT) No. 1439 for the purpose of storage of construction material. The applicant is not the waiveree and tenant of the STW and STT concerned. The proposed CBP is not permitted under the above mentioned STW and STT;

(iii) no consent is given for inclusion of GL (about 205m^2) for the proposed development. Any occupation of GL without Government's prior approval is an offence. The lot owner should apply for a formal approval prior to the actual occupation of the adjoining GL as mentioned in a(v) below;

(iv) the development parameters of the existing structures erected on site do not tally with those permitted under the STW. Portion of the existing structure is encroaching upon the adjoining lot (i.e. Lot 174 in D.D. 77). The lot owner concerned should immediately rectify the breaches. Her office reserves the right to take necessary enforcement action against the breaches without separate notice;

(v) the lot owner will need to apply to her office for STW and STT to permit the structure(s) and occupation of GL. Besides, given the proposed development is temporary in nature, only application for regularization or erection of temporary structure(s) will be considered. The applications will be considered by the LandsD acting in the capacity of the lessor and landlord at its sole discretion and there is no guarantee that such applications will be approved. If such, applications are approved, their commencement date would be the first date of the occupation and they will be subject to such terms and conditions, including among others the payment of fee/rent and administration fee, as may be imposed by the LandsD; and

(vi) the applicant should obtain consent from relevant government department(s) before commencement of the proposed road widening works. Transport Department should be consulted if any upgrading works may involve statutory procedures under the Roads (Works, Use and Compensation) Ordinance (Cap. 370);

(b) to note the comments of the Chief Building Surveyor/New Territories West, Buildings Department (BD) on the following:

(i) the Site shall be provided with means of obtaining access thereto from a street and emergency vehicular access in accordance with Regulations 5 and 41D of the Building (Planning) Regulations (B(P)R) respectively;

(ii) the Site is not abutting on a specified street having a width not less than 4.5m, the development intensity shall be determined by the Building Authority (BA) under B(P)R 19(3) at building plan submission stage;

(iii) if the existing structures are erected on lease land without approval of the BD (not being a New Territories Exempted House), they are unauthorized under the Buildings Ordinance (BO) and should not designated for any approved use under the application;

(iv) for unauthorized building works (UBW) erected on leased land, enforcement action may be taken by BA to effect their removal in accordance with BD's enforcement policy against UBW as and when necessary. The granting of any planning approval should not be construed as an acceptance of any existing building works or UBW on the Site under the BO;

(v) before any new building works (including containers/open sheds as temporary buildings, demolition, and land fillings, etc.) are to be carried out on the Site, prior approval and consent of the BA should be obtained unless they are exempted building works or commenced under the simplified requirement under the Minor Works Control Systems. Otherwise they are UBW. An Authorized Person should be appointed as the coordinator for the proposed building works in accordance with the BO;

(vi) any temporary shelters or converted containers for office, storage, toilet, green house or other uses are considered as temporary buildings are subject to the control of Part VII of the B(P)R; and

(vii) formal submission under the BO is required for any proposed new works, including any temporary structures and site formation works like site formation drainage and land filling works. Detailed comments under BO will be provided at the building plan submission stage;

(c) to note the comments of the Director of Fire Services on the following:

(i) in consideration of the design/nature of the proposal, the applicant is advised to submit relevant layout plans incorporated with the proposed fire service installations (FSIs) to his satisfaction;

(ii) the applicant should be advised that the layout plans should be drawn to scale and depicted with dimensions and nature of occupancy and the location of where the proposed FSIs to be installed should be clearly marked on the layout plans; and

(iii) the applicant is reminded that if the proposed structure(s) is required to comply with the Buildings Ordinance (BO) (Cap. 123), detailed fire service requirements will be formulated upon receipt of formal submission of general building plans;

(d) to note the following comments of the Commissioner for Transport:

(i) Ping Che Road is a public road under the Transport Department's management. The other adjacent vehicular access are local village tracks not managed by his department. The applicant should seek comments from the responsible parties; and

(ii) no queuing on public roads in the vicinity of the Site resulting from the operation of the concrete batching plant shall be allowed;

(e) to note the comments of the Chief Highway Engineer/New Territories East, Highways Department that the Ping Yuen Road and the access road leading to the Site are not maintained by his department;

(f) to note the following comments of the Director of Environmental Protection:

(i) the applicant should observe Air Pollution Control Ordinance for the operation of concrete batching plant, obtain the Specified Process license prior to its operation, and strictly follow the Specified Process Licence during operation; and

(ii) the applicant should follow the relevant mitigation measures and requirement in the "Code of Practice on Handling the Environmental Aspects of Temporary Uses and Open Storage Sites" to minimize any potential environmental nuisance;

(g) to note the comments of the Chief Town Planner/Urban Design and Landscape, Planning Department that approval of the application by the Town Planning Board does not imply approval of the tree works such as pruning, transplanting and felling. The applicant should seek approval for any proposed tree works from relevant authority prior to commencement of the works;

(h) to note the comments of the Director of Agriculture, Fisheries and Conservation that the applicant should avoid adverse impact on the woodland which falls within the "Green Belt" zone near the Site during construction and operation of the proposed development;

(i) to note the comments of the Chief Engineer/Mainland North, Drainage Services Department that the drainage system should be rectified if they are found inadequate/ineffective during operation. There is no public stormwater system in the vicinity of the Site. The applicant should construct and maintain the proposed drainage works whether within or outside the lot boundary by lot owner at their own expense. The Site is in an area where public sewerage connection is available. Environmental Protection Department should be consulted regarding the sewage impact assessment and sewage treatment/disposal facilities for the proposed use; and

(j) to note comments of Project Manager/North of Civil Engineering and Development Department that the proposed temporary concrete batching plant on a five-year basis is located within the proposed New Territories North (NTN) New Town under the Planning and Engineering (P&E) Study for NTN New Town and Man Kam To. The P&E Study already commenced on 29.10.2021 for completion in about three years. While, the implementation programme of NTN New Town will be formulated under the P&E Study, the site formation works will likely commence soon after the completion of detailed design in next stage. Hence, the applicant is reminded that subject to the land use planning in the P&E Study, the proposed development, if approved, may need to be vacated earlier (say, the end of 2027) for the site formation works.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230519-143727-25707
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/05/2023 14:37:27
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Chan Yuen Fat

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請! 重型車輛數目對周遭影響甚大, 有關運作實在是滋擾！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230519-145555-24718
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/05/2023 14:55:55
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Cindy Wong

意見詳情
Details of the Comment :

現時對面已有石屎廠，不明白為何在同一地方要再起多一間來污染民居、製造污染。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230519-145844-14702
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/05/2023 14:58:44
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 陳光榮

意見詳情
Details of the Comment :

反對! 運輸署有責任把關確保大型車輛出入不會影響交通! 環保處有責任把關，不應該讓污染行業繼續滋擾民居!

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230519-150436-55365
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/05/2023 15:04:36
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Ellen Kwan

意見詳情
Details of the Comment :

兩間石屎廠均會營運由上午七點至下午11點，仲要每日都係咁，實在對我們附近居民造成重大滋擾，請政府正視問題，唔應該批准石屎廠運作。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230519-150734-99926
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/05/2023 15:07:34
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	夫人 Mrs. 馬太

意見詳情
Details of the Comment :

坪原路全長大約2公里長都是單線雙程路， 運輸署是否知悉石屎廠的車輛會造成交通危險？！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230519-151419-37764
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/05/2023 15:14:19
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Felix Chan

意見詳情
Details of the Comment :

Objection! There are no waiting spaces for ice trucks, waste disposal trucks and testing vans. In view of the frequent delivery of raw materials and insufficient waiting spaces, the raw material delivery trucks would most likely queue along the public road.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-085206-97290
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 08:52:06
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Queenie Mak

意見詳情
Details of the Comment :

反對興建水泥廠，無論空氣交通環境通通都受到污染

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-145310-87669
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 14:53:10
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Kwok Sum LEE

意見詳情
Details of the Comment :

I Objected. The proposed business activities at the site creating environmental disaster for the surrounding areas. Affecting health to the people living and working there.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-145531-79866
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 14:55:31
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Siu Ling Fong

意見詳情
Details of the Comment :

坪輋路已經設有一間水泥廠，該路段車輛出入已經飽和。還有水泥廠塵埃會四處飛揚，嚴重影響該區環境。再加多一間水泥廠，會對環境空氣道路嚴重影響。本人反對在該處有臨時水泥廠。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-145647-51734
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 14:56:47
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss 馬太

意見詳情
Details of the Comment :

反對有關規劃理由如下:
1. 增加污染空氣影響附近居民運動人士健康
2. 增加重型車輛流量令坪輋路段不勝負荷

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230523-145747-20833
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 14:57:47
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Leung Wing Woo

意見詳情
Details of the Comment :

反對興建混凝土配料廠及附屬設施，因會造成環境污染，影響附近市民健康更會造成交通阻塞

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-145835-96700
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 14:58:35
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Renee Chung

意見詳情
Details of the Comment :

本人強烈反對在該址興建混凝土配料廠
在該路段有一座混凝土，工廠已經常有混凝土車胡亂停泊路邊，造成交通混亂及對附近市民造成危險
在環境上因混凝土的製造及輸送時會造成大量灰塵，會直接影響附近居民日常工作生活及健康

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-145921-98308
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 14:59:21
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 陸向榮

意見詳情
Details of the Comment :

強烈反對興建臨時混凝土配件廠，僻造成環境污染、空氣差、交通不便，大型車出入人多危險

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-150007-50275
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:00:07
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss 曾玉坦

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對在此興建石屎廠。原因此路段很窄，附近有居民，太多大型車輛容易造成交通事故。污染問題亦是另一考慮，對附近屋村居民影響很大。故此反對

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-151731-90691
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:17:31
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Philip Lee

意見詳情
Details of the Comment :

Another concrete plant in the same vicinity will create more and more pollution and traffic congestion.
Please do not approve the application to build a concrete plant.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-152240-77523
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:22:40
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Luke Seto

意見詳情
Details of the Comment :

本人強烈反對坪輋地再興建臨時混凝土廠。由於現時路段已有一所混凝土廠每天有大量的混凝土車泥頭車出入，導致此路段塵土飛揚、空氣污染非常嚴重，直接影響附近居民健康。
加上混凝土車每天出入次數繁多，兩邊路段經常違例泊滿了混凝土車，嚴重危害到途人之安全。本人堅決反對在興建混凝土廠！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-152333-17901
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:23:33
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Denise Chan

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對興建水泥廠。該地區興建兩間水泥廠對環境及附近市民健康造成影響。請貴處撤銷擬議建臨時混凝土配料廠！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-152432-79883
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:24:32
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Wong Lai Ping

意見詳情
Details of the Comment :

本人強烈反對！現在已經有一間混凝土廠，由早上營運至夜晚，對附近嘅居民造成極大滋擾！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-152517-79260
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:25:17
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. 黃美玲

意見詳情
Details of the Comment :

反對興建混凝土廠。此路段接近民居，而該路段又雙線單程行車，不適合大型車輛出入。容易發生意外。懇請局方撤回混凝土廠申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-152600-74232
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:26:00
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 梅子林

意見詳情
Details of the Comment :

本人不同意於上址興建混凝土廠，因為大型車進出時產生大量沙塵，嚴重影響環境衛生。另外附近居民經常有很多長者和小朋友使用該路段。本人強烈反對。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-154121-65476
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:41:21
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Khong Hing Leung

意見詳情
Details of the Comment :

I Totally disagreed to build the concrete factory as it will hazard to the local people and will incr ease traffic congestion.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-154205-73415
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:42:05
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Jack Wong

意見詳情
Details of the Comment :

本人先前已經反對興建嘉華水泥廠，但局方仍堅持批准。現在又再加多一間水泥廠，是否官方與財團就可以為所欲為，置居民健康生死不顧！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230523-154253-23413
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:42:53
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Louise Mark
意見詳情 **Details of the Comment :**	
反對於上址再加建混凝土廠!!!!!!!!!!!!!!!!!!!	

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-154421-01695
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:44:21
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Chloe Chiu

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對上述申請。因石屎廠每日有幾十架次大型車輛出入，令塵土飛揚，影響環境衛生。坪輋路段亦常有樹木被撞倒！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230523-154537-80758
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:45:37
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Sunny Tsang
意見詳情 **Details of the Comment :**	
混凝土車經常泊旅街道兩旁，令交通混亂。本人極度反對！	

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-154643-04530
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:46:43
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Gillian Oi

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對！該地應繼續保留現有儲存用途，而非興建成一所污染環境的行業工廠！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-154729-92853
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 15:47:29
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. H T Kwan

意見詳情
Details of the Comment :

本人強烈反對興建石屎廠！本人之前已作出多次反對現時營運的石屎廠申請。但政府仍漠視民意。現在還加多一間！我們普通市民表達的意見政府有否理會？

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-170922-18016
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 17:09:22
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Paul Tam

意見詳情
Details of the Comment :

本人堅決反對有關申請！所擬議的廠房會把周邊環境帶來不可修復的破壞，包括空氣和噪音污染。更甚者會造成下水道淤塞，影響本區雨季的排水功能，造成道路雨水氾濫。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-171015-38553
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 17:10:15
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	夫人 Mrs. 葉子婷

意見詳情
Details of the Comment :

反對石屎廠申請。將來大型車輛出入會嚴重影響本區交通，使原來經常擠塞的交通更加惡化，進一步影響區內交通暢通和安全。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230523-171103-26938
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/05/2023 17:11:03
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Peter Fung

意見詳情
Details of the Comment :

混凝土廠房將會對附近環境有嚴重影響，剝奪本區市民享受寧靜和呼吸新鮮空氣的權利，將來塵土飛揚絕對對健康有影響。我絕對反對有關申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-094408-82851
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 09:44:08
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Nelson Wang

意見詳情
Details of the Comment :

獲知又有另一間混凝土廠申請，我感覺十分驚訝和非常憤怒！對之前城規會通過了嘉華混凝土廠的申請決定已經表示極之失望！現在所提議的廠房會把周邊環境帶來不可修復的破壞！為何要在本區設立如此污染行業？！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-094844-54716
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 09:48:44
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Wingsia Xi

意見詳情
Details of the Comment :

反對A/NE-TKL/728土地計劃!本人希望當局拒絕有關申請。廠房必會對附近環境帶來天翻地覆的改變。混凝土處理過程除會對空氣造成污染外，清洗車輛所排出的廢氣水肯定會對附近地方造成污染。加上大型車輛經過時帶出的塵埃，也必定導致環境污煙瘴氣。希望當局願意為環保作出正確選擇，切勿讓有關議案通過。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-095313-61195
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 09:53:13
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 王明豐

意見詳情
Details of the Comment :

你好，本人為該區工作的人士。平時廠房對出的路段去坪輋路已經極度繁忙，經常有大車出入。現在再加上新的水泥廠房進駐，交通肯定會陷入癱瘓。該路段肯定會造成交通意外！希望有關當局考慮此實際狀況，反對有關申請！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-101133-80153
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 10:11:33
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 黎永田

意見詳情
Details of the Comment :

本人提出反對意見。處理混凝土過程中將會出現大量沙塵，嚴重影響附近人士身體健康，甚至導致各樣呼吸道疾病。根據過往視察運送混凝土的水泥車在行駛中會流出部份混凝土，長此以往必定損害附近一帶路段，而且同一路段在大型重型車輛長時間使用下必定會有一定程度的下陷，危害其他道路使用者。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-101729-61897
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 10:17:29
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	夫人 Mrs.. 鄧正娟

意見詳情
Details of the Comment :

本人來信強烈反對有關申請項目！一旦通過，區內的泥頭車田螺車大型車輛流量將會大量增加，嚴重影響區內居民生活及健康。而且區內已經有混凝土廠，貨物起卸區，帶來厭惡性設施。若再增建混凝土廠，區內交通及環境勢必造成沉重壓力。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-102052-81005
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 10:20:52
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Steven Po

意見詳情
Details of the Comment :

現時廠房對出路段已經路面凹凸不平，路面經常需要重鋪，令交通嚴重阻塞。田螺車行駛時又會流出石屎，對路面造成破壞，對其他駕駛者造成危險，再多一間水泥廠後果不堪設想。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230524-105543-92524
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 10:55:43
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. Ms. Law

意見詳情
Details of the Comment :

Objection! Another new concrete plant will create more pollution to the environment!

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230524-110405-50751
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	24/05/2023 11:04:05
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. SO Chi Him

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請, 石屎廠嚴重影響空氣, 大型車造成危險!

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230530-090424-94743
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	30/05/2023 09:04:24
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Chloe Wong

意見詳情
Details of the Comment :

本人是附近居民，經常飽受附近混凝土廠房的重型車輛所造成的交通及環境污染！本人極力反對有關申請！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230530-090602-00956
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	30/05/2023 09:06:02
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Peter Chan

意見詳情
Details of the Comment :

反對有關申請，此行業污染附近環境，對民生造成滋擾！政府需要正視！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230530-091003-82773
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	30/05/2023 09:10:03
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. Mrs. Shui

意見詳情
Details of the Comment :

堅決反對興建臨時混凝土配料廠，混凝土運輸車輛是重型交通工具，當載滿沙石，自不然會破壞路面，危害其他使用者安全！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230530-091445-22260
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	30/05/2023 09:14:45
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Zhong Xhi

意見詳情
Details of the Comment :

反對興建石屎廠。坪輋路附近一帶已經有唔同嘅村民又有貨櫃場又有儲存倉庫，交通極為繁忙！而且路窄彎多，絕對會危害其他道路使用者嘅安全！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230530-134948-95142
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	30/05/2023 13:49:48
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Wong Chun Man

意見詳情
Details of the Comment :

現時已經有一間混凝土廠，若再加上另一間混凝土廠，所產生的散射性微粒污染物會更加使空氣混濁，影響空氣質素，容易出現呼吸道疾病。本人極力反對！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230601-081753-37284
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	01/06/2023 08:17:53
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Lau Sing Wai

意見詳情
Details of the Comment :

反對！再加多間混凝土廠簡直不可理喻！空氣污染、大車造成危險！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230601-090337-87620
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	01/06/2023 09:03:37
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Mr. Mok

意見詳情
Details of the Comment :

請問運輸署如何確保申請人的田螺車是用10m3的大車?現時市況最常用只是7-8m3的田螺車。還有此等10m3的大車，在狹窄路段較難轉向，更而造成危險，我反對有關申請！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230601-100241-55810
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	01/06/2023 10:02:41
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Mr. CK Choi

意見詳情
Details of the Comment :

申請人有否就使用香園圍公路作出交通研究分析？由混凝土廠出坪原路，再去香園圍公路將會導致極高交通流量。本人反對有關申請！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230601-100627-27905
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	01/06/2023 10:06:27
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Emily Wong

意見詳情
Details of the Comment :

反對！坪原路是典型的單線雙程行車，經常有車輛停泊兩旁，導致行人需要行於行車線路上，造成行人危險！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230605-100024-09150
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 10:00:24
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Ray Cheng

意見詳情
Details of the Comment :

申請人並沒有將香園圍公路的交通作出分析。因為石屎廠必定會用香園圍公路來作主要運輸途徑。請運輸署跟進。本人反對有關申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-090605-16788
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 09:06:05
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Lam

意見詳情
Details of the Comment :

反對
有好多未發牌/申請牌照中的工廠
工廠環境污染嚴重

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230606-094301-16142
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 09:43:01
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Ma Kit Fong

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請。運輸署如何確保申請人必定會用某一類載重的田螺車(10m3)，而非市面上比較細小嘅田螺車(7m3)？

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-094705-41215
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 09:47:05
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Bonnie Lam

意見詳情
Details of the Comment :

申請人並沒有就香園圍公路作出交通研究。正常路線由石屎廠去香園圍公路會比較方便同直接，運輸署理應要求申請人將所有周邊所有重要公路作出交通研究。我反對此污染行業的申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-095054-65136
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 09:50:54
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Kwong Kong Yin

意見詳情
Details of the Comment :

本人為附近居民，並住在坪原路附近。我反對混凝土廠的申請。附近路段好多都是單線雙程行車，交通真的很危險！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-095450-20234
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 09:54:50
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 王生

意見詳情
Details of the Comment :

我已受夠了，再有石屎廠於民居附近。現在已有一間嘉華混凝土廠，為何政府仍要再批多一間石屎廠於同一地方？石屎廠沙塵滾滾，重型車輛造成行人危險！各個政府部門可否正視？

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-100158-83617
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 10:01:58
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Lawrence Fok

意見詳情
Details of the Comment :

I strongly object this application. The planned road improvement scheme by the approved TPB Application No. A/NE-TKL/681-1 is just for a temporary use of 5 years. It is not guaranteed that this planned road improvement scheme would be implemented by the other applicant. This applicant failed to provide a permanent road improvement measure to mitigate the traffic.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-140336-23727
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 14:03:36
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. 陸女士

意見詳情
Details of the Comment :

水泥廠運作影響健康，造成環境污染。重型車輛對交通對附近居民造成危險。懇請城規會不要批准有關申請

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路遠使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作，最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：陳木然

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中翱浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：李太

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Cheung Ling Ling

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方、影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Fok Chi Sing

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：朱偉達

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：何財發

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：黃子善

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：陸文

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險，並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，常載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： 林美珍

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：YEUNG LAI KEI

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：梁麗婷

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠，瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Eva Yung

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用、造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用、造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：MAK WING KIN

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、灘青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Bobby Poon

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：廖曉琳

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作，最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：方傑生

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作，最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出，附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作，最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：葉智行

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作，最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Luk Tung

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路遠使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：莊德正

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：趙善美

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：刘超

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易限擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路運使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作，最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Wong Kai Chun

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：電境新

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車，該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：王海洪

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險，並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Leung Mei Chun

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：胡方誠

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近…帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業…同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近…帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近…帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：[signature]

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量，在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出，附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：楊志強

日期：2023 年 6 月 2 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：黃泳儀

日期：2023 年 6 月 2 日

130

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	230914-111524-79146
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	14/09/2023 11:15:24
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Cherry Wong

意見詳情
Details of the Comment :

反對石矢廠的申請! 該廠房星期一至星期日每日都不停運作, 甚至晚上7點後仍繼續營運。運作時間實在太長, 令人難以忍受!

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi



FW: [Possible SPAM] 永久強烈反對新界坪輋擬議臨時混凝土配料廠
18/09/23 10:23

From:
Sent: Saturday, September 16, 2023 6:18 PM
To: tpbpd@pland.gov.hk
Subject: [Possible SPAM] 永久強烈反對新界坪輋擬議臨時混凝土配料廠

你好：

A/NE-TKL/728

Lots 173 RP, 174, 175, 177, 178 S.A, 178 s.B and 178 s.C in D.D. 77 and Adjoining Government Land, Ping Che, N. T.

這個申請之前已申請，但現在又重申請，請問要相隔多久才可？

我是永久強烈反對

祝工作順利

133

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230919-135130-52920
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/09/2023 13:51:30
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Daisy Chan

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請, 現正運作的石屎廠已導致周圍環境污煙瘴氣, 大型車輛使其他道路使用者險象環生

134

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230919-135020-79196
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/09/2023 13:50:20
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Lee Lam Tin

意見詳情
Details of the Comment :

反對混凝土廠在此地方運作，影響交通，環境！

135

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230919-141849-16645
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/09/2023 14:18:49
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. 李太

意見詳情
Details of the Comment :

本人是坪輋的居民，本人強烈反對有關混凝土廠的申請。混凝土車輛只會增加交通負荷!混凝土廠將加劇區內污染！

136

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230919-142432-80522
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	19/09/2023 14:24:32
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. David Lee

意見詳情
Details of the Comment :

大型車輛所產生的廢氣及塵埃，必定導致環境污煙瘴氣。希望當局願意為環保作出正確選擇，切勿讓有關議案通過。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230920-090444-95714
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 09:04:44
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Stanley Chan

意見詳情
Details of the Comment :

坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230920-094406-08322
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 09:44:06
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Howard Au

意見詳情
Details of the Comment :

There is no contingency plan to demonstrate there is enough parking spaces for the trucks if the concrete batching plant is suspended (i.e. equipment failure). This is to ensure the trucks will not queue outside the plant.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230920-094552-94074
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 09:45:52
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Chloe Wong Siu Mei

意見詳情
Details of the Comment :

反對有關申請！坪原路是典型的單線雙程行車, 經常有車輛停泊兩旁, 導致行人需要行於行車線路上, 造成行人危險！

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230920-113456-36914
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 11:34:56
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss 張麗群

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請! 申請人並沒有將香園圍公路的交通作出分析. 因為石屎廠必定會用香園圍公路來作主要運輸途徑. 請運輸署跟進.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230920-114729-32316
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 11:47:29
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Stephen Lee

意見詳情
Details of the Comment :

城規如果再批多間石屎廠簡直不可理喻！罔顧附近居民生命財產!

143

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230920-152801-90042
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 15:28:01
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Renee Chung

意見詳情
Details of the Comment :

反對石屎廠申請
嚴重影響本區交通
造成空氣污染

144

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	230921-101225-86053
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	21/09/2023 10:12:25
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 王貴明

意見詳情
Details of the Comment :

反對興建石矢蔽, 無論空氣交通環境通通都受到污染!

145

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	230921-101448-26500
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	21/09/2023 10:14:48
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Nam

意見詳情
Details of the Comment :

Objection to the proposed concrete batching plant operation. Terrible traffic condition is the maj or concern at Ping Yuen Road and all the roads nearby the vicinity.

146

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	230921-135142-34117
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	21/09/2023 13:51:42
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Leung Kin Man

意見詳情
Details of the Comment :

反對混凝土廠興建及運作! 將加劇區內污染!

Comment No.
147 - 176

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

Comments for the S16 Application A/NE-TKL/728
21/09/2023 10:08

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0223092110000.pdf

Dear Sir/ Madam,
Please refer to the attached comments for A/NE-TKL/728.
Thanks.

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Fok Chung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：黃淑儀

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！.

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：梁麗婷

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：李宏輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：何財發

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：刘

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Catherine Chan

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Fuk Chi

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Tsui Lam

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：嚴紫珍

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Lou Tin Ling

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Maybel

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

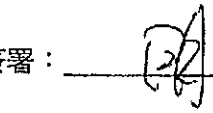
6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署： 

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

Comment No.
177 - 213

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728
21/09/2023 12:08

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0223092110010.pdf

Dear Sir/ Madam,
Further comments for A/NE-TKL/728.
Thanks.

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：李國輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：林[illegible]

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Sunny

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Mandy

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Chan Ka

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：鄧影楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：王子恆

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：鄺建誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：MAK WING YAN

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Cheung Wing Cheung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Lucy

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署： 

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：胡方誠

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-152818-72620
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 15:28:18
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Ko Kwok Yin

意見詳情
Details of the Comment :

附近一帶居民並其他行業已飽受石屎廠滋擾多年，石屎廠塵土飛揚，交通繁忙，石料車，石屎車，運泥車，各類重型車輛接連不斷, 使道路破爛, 行人與大車爭路引至危險!

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-153557-33893
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 15:35:57
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Lo Ka Yee

意見詳情
Details of the Comment :

Objection to the proposed concrete batching plant operation. Terrible traffic condition is the maj or concern at Ping Yuen Road and all the roads nearby the vicinity.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230922-165617-13337
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 16:56:17
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 刘超成

意見詳情
Details of the Comment :

反對臨時混凝土配料廠繼續於此處運作! 破壞環境!

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

強烈反對混凝土配料廠 A/NE-TKL/728
22/09/2023 22:57

From: [redacted]
To: "tpbpd@pland.gov.hk" <tpbpd@pland.gov.hk>, "tellme@1823.gov.hk" <tellme@1823.gov.hk>
File Ref:

你好：

A/NE-TKL/728

強烈反對該地點如做了混凝土配料廠,影響風水嘅問題！

強烈反對，不要批准！
祝工作順利

收到反對，請你們回覆我

229

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231013-093418-57078
提交限期 **Deadline for submission:**	27/10/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	13/10/2023 09:34:18
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Roy CM Chan

意見詳情
Details of the Comment :

坪原路全長大約2公里長都係單線雙程路， 運輸署有冇睇清楚石屎廠的車輛會造成交通危險？！

230

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231013-093706-64280
提交限期 **Deadline for submission:**	27/10/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	13/10/2023 09:37:06
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Joey Lam

意見詳情
Details of the Comment :

The Applicant has failed to provide an operational traffic management plan which would include details of vehicle access control arrangement, security management, queuing arrangement and monitoring measures.

231

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231016-094651-11223
提交限期 **Deadline for submission:**	27/10/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	16/10/2023 09:46:51
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Felix Wong Fai Tai

意見詳情
Details of the Comment :

The Applicant has failed to provide an emergency plan for the case when all loading / unloading and waiting spaces are fully occupied.

Comment No.
232 - 257

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 意見
17/10/2023 11:29

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

ANE-TKL728意見1.pdf

請城規會考慮, 謝謝!

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：Catherine Chan

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：Fuk Chi

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023　　簽署：Tsui Lam

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：楊海榮

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2020

簽署：蔡靜儀

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：趙善美

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：刘超

日期：2023 年 10 月 18 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年10月 八 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10月16日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Wong Kai Chun

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：MAK WING YAN

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023　　簽署：Cheung Wing Cheung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 4 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 [illegible] 月 [illegible] 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：李太

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Cheung Wing Cheung

日期：2023 年 10 月 1 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 [illegible] 月 [illegible] 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Fok Chi Sing

日期：2023 年 10 月 11 日

Comment No.
288 - 295

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 意見 2
17/10/2023 11:30

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

ANE-TKL728意見2.pdf

謝謝!

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：陸安

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 6 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：林美巧

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：YEUNG LAI KEI

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：梁麗婷

日期：2023 年10月11日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 1 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：陳木然

日期：2023 年 11 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：鄧境新

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：王海洪

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：林明敏

日期：2023 年10月17日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Eva Young

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： 

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年10月16日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：黃子善

日期：2023 年 10 月 7 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Bobby Poon

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： MAK WING HAN

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10月17日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：何財發

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Leung Mei Ann

日期：2023 年10月17日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

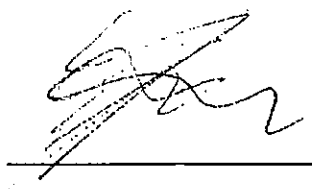
6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： 

日期：2023 年 10 月 2 日

Comment No.
286 - 311

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 意見 3
17/10/2023 11:31

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

ANE-TKL728意見3.pdf

謝謝!

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

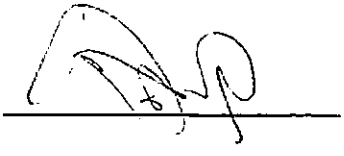
6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： 

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：朱偉達

日期：2023 年10 月0 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Shi Chi Lam

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：胡方誠

日期：2023 年 8 月 16日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：陳鴻泉

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 9 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

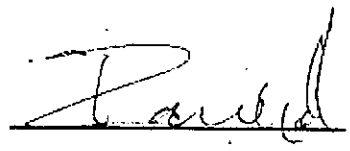
6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： 

日期：2023 年 6 月 1 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：黃泳儀

日期：2023 年 9 月 7 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：楊志強

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：廖曉琳

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 17 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：方傑生

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

日期：2023 年 10 月 11 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：莫智行

日期：2023 年 10 月 6 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Luk Tung

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

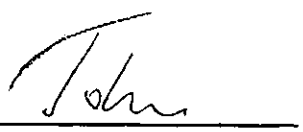
6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： 

日期：2023 年 10 月 [illegible] 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：莊堉正

日期：2023 年 10 月 16 日

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

17 OCT 2023

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

17 OCT 2023

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023　　簽署：李國輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

17 OCT 2023　　簽署：

Comment No.
313 - 379

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

Public comment for A/NE-TKL/728
13/10/2023 11:05

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0223101310250.pdf

Dear Sir/ Madam,
Please find enclosed the collected public comments for A/NE-TKL/728.
Thanks.

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：李宏輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：梁麗婷

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：何財發

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

320

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：胡有誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：鄧影楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：王子恆

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：盧運誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：MAK WING YAN

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Cheung Wing Cheung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Catherine Chan

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Fuk Chi

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Tsui Lam

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：李國輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：嚴紫珍

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Lau Tan Ling

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Maybel

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

362

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：林[illegible]

365

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Mandy

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：劉

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Fok Chung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

380

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231018-164900-45083
提交限期 **Deadline for submission:**	27/10/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	18/10/2023 16:49:00
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Jeffery Tsang

意見詳情
Details of the Comment :

附近一帶居民並其他行業已飽受石屎廠滋擾多年，石屎廠塵土飛揚，交通繁忙，石料車，石屎車，運泥車，各類重型車輛接連不斷, 使道路破爛, 行人與大車爭路引至危險!

381

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231020-164715-53667
提交限期 **Deadline for submission:**	27/10/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/10/2023 16:47:15
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Luk Yu Ting

意見詳情
Details of the Comment :

反對有關申請, 將造成環境污染, 影響居民!

382

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	231026-081858-31319
提交限期 **Deadline for submission:**	27/10/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	26/10/2023 08:18:58
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Cherrie Chan

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請, 現正運作的石屎廠已導致周圍環境污煙瘴氣, 大型車輛使其他道路使用者險象環生!

384

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	231123-160241-91587
提交限期 **Deadline for submission:**	12/12/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	23/11/2023 16:02:41
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Alex Xu

意見詳情
Details of the Comment :

附近一帶居民並其他行業已飽受石屎廠滋擾多年，石屎廠塵土飛揚，交通繁忙，石料車，石屎車，運泥車，各類重型車輛接連不斷, 使道路破爛, 行人與大車爭路引至危險!

385

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231122-144948-65867
提交限期 **Deadline for submission:**	12/12/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/11/2023 14:49:48
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Johnny Lam

意見詳情
Details of the Comment :

我是附近居民，我反對混凝土廠的申請! 附近路段好多都是單線雙程行車，大車會造成交通危險！

386

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231204-152505-47038
提交限期 **Deadline for submission:**	12/12/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	04/12/2023 15:25:05
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Wong Wang Fat

意見詳情
Details of the Comment :

由坪原路轉入混凝土配料廠的路段已被重型車輛造成破裂，使其他道路使用者極之不方便， 對行人亦會造成危險！此類工種根本不適宜在此處營運！

387

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231205-083755-35442
提交限期 **Deadline for submission:**	12/12/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/12/2023 08:37:55
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Mable Lam

意見詳情
Details of the Comment :

坪原路單線雙程行車已經麻煩加危險, 再加上田螺車,泥頭車,石料車,英泥長車於廠房出出入入, 造成嚴重交通負荷! 政府根本就不應該批准混凝土廠於此區運作!

388

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231205-130205-29170
提交限期 **Deadline for submission:**	12/12/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/12/2023 13:02:05
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Mr. Kwong

意見詳情
Details of the Comment :

反對興建混凝土配料廠，只會加劇交通問題!

389

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	231206-105102-78798
提交限期 **Deadline for submission:**	12/12/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/12/2023 10:51:02
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Calvin Yim

意見詳情
Details of the Comment :

反對！混凝土廠所產生的英泥水會使渠道淤塞，再加上旁邊的混凝土廠，渠務處及規劃處有否研究渠道規劃的影響？

Comment No.
390 - 411

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 Public Comments (1)
07/12/2023 15:27

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

ANE-TKL-728(1).pdf

Thanks!

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：Maybel

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：梁麗婷

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：何財發

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：胡方誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：林明敏

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

411

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

Comment No.

412 - 436

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 Public Comments (2)
07/12/2023 15:28

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

ANE-TKL-728(2).pdf

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：盧建誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：Tony

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：嚴紫珍

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：Lau Tak Long

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：鄧影楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：王子恒

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

424

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：Chan Ka

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：Sunny

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：Mandy

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2020

簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：Fok Sung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：Mary

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023

簽署：黃詠儀

Comment No.
437 - 454

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 Public Comments (3)
07/12/2023 15:28

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

ANE-TKL-728(3).pdf

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023　　簽署：陳勝添

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：胡方誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：黃泳儀

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：Peter Fung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：廖曉琳

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：楊志強

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

05 DEC 2023　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：李宏輝

05 DEC 2023

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023　　簽署：Shui Ching Lam

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：朱偉達

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

05 DEC 2023

簽署：

Comment No.
486 - 474

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 公众意见 (2)
03/01/2024 15:03

From: "[redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0224010314230.pdf

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路，附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：Lin Tan Ling

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：林[illegible]

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　簽署：黃詠儀

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：盧建誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：朱偉達

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：李宏輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：梁麗婷

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：YEUNG LAI KEI

Comment No.

475 - 493

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 公众意见 (3)
03/01/2024 15:04

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0224010314240.pdf

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：何財發

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：胡方誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：Sunny

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：陳勝泰

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：王子恆

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：陸安

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋文量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：廣建誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：朱偉達

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

Comment No.
494 - 519

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 公众意见 (4)
03/01/2024 15:06

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0224010314232.pdf

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：Mandy

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場，再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：Sui Ai Lan

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：廖曉琳

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：楊志強

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場，再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：莫智行

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：Fok Chung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

2 JAN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：方傑生

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

2 JAN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：胡方誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：Maybel

Comment No.
520 - 548

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 公众意见 (5)
03/01/2024 15:09

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0224010314241.pdf

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：黃泳儀

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：何財發

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：胡方誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：Sunny

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：陳錦泰

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：王子恆

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：陸安

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：嚴紫珍

2 JAN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：Lok Tung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：莊德正

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：林美珍

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：鄧影揚

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

2 JAN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：梁麗婷

Comment No.
549-580

☐ Urgent ☐ Return Receipt Requested ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&publi

A/NE-TKL/728 公众意见 (1)
03/01/2024 15:02

From: [redacted]
To: tpbpd@pland.gov.hk
Sent by: tpbpd@pland.gov.hk
File Ref:

1 attachment

SHKHO0224010314231.pdf

谢谢!

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：黃泳儀

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：何財發

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：胡方誠

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：Sunny

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：陳勝泰

559

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：王子恒

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：陸安

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場，再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！. 沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：Tony

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：嚴紫珍

2 JAN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：Luk Tung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：莊焯正

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024　　簽署：林美珍

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

2 JAN 2024　　簽署：鄧影楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

2 JAN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2 JAN 2024

簽署：梁麗婷

578

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	240104-141108-44111
提交限期 **Deadline for submission:**	05/01/2024
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	04/01/2024 14:11:08
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Marco Lau

意見詳情
Details of the Comment :

反對石屎廠申請 嚴重影響本區交通 造成空氣污染

579

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	240104-140843-54264
提交限期 **Deadline for submission:**	05/01/2024
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	04/01/2024 14:08:43
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. CHEUNG YAT KUNG

意見詳情
Details of the Comment :

坪原路單線雙程行車已經麻煩加危險, 再加上田螺車,泥頭車,石料車,英泥長車於廠房出出入入, 造成嚴重交通負荷! 政府根本就不應該批准混凝土廠於此區運作!

580

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	240104-141833-39087
提交限期 **Deadline for submission:**	05/01/2024
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	04/01/2024 14:18:33
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Lee Ming Man

意見詳情
Details of the Comment :

本人反對有關申請! 申請人並沒有將香園圍公路的交通作出分析. 因為石屎廠必定會用香園圍公路來作主要運輸途徑. 請運輸署跟進.

Comment No.
582 - 604

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy

From:	[redacted]
Sent:	2024-06-11 星期二 10:35:23
To:	tpbpd/PLAND <tpbpd@pland.gov.hk>
Subject:	A/NE-TKL/728 意见 (1)
Attachment:	SHKHO0224061110270.pdf

你好, 附上有关 A/NE-TKL/728 的意见, 谢谢！

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

584

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Shui Chi Lam

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：鄭影楊

590

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

591

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：王海洪

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Tsui Lam

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：方傑生

10 JUN 2024

599

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：李宏輝

600

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：梁麗婷

10 JUN 2024

601

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

602

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

603

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：黃泳儀

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：李國輝

Comment No. 605 - 644

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy

From: [redacted]
Sent: 2024-06-11 星期二 10:36:05
To: tpbpd/PLAND <tpbpd@pland.gov.hk>
Subject: A/NE-TKL/728 意见(2)
Attachment: SHKHO0224061110251.pdf

你好, 附上有关 A/NE-TKL/728 的意见, 谢谢！

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：_____

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：Mandy

607

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：梁麗婷

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

609

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：林美巧

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：莊德正

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

612

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場，再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：John

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

614

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Luk Tng

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：Wong Kai Chun

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠(A/NE-TKL/681)正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況A/NE-TKL/681的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：刘超

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第77約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：雷境新

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：陳木然

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場，再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

626

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：

627

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程；但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：嚴紫珍

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

629

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

630

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

633

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

634

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

635

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：Eva Yeung

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024

簽署：

637

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

638

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：Shi Ai Lan

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：鄧影楊

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

Comment No.
645 - 683

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy

From:	[redacted]
Sent:	2024-06-11 星期二 10:36:47
To:	tpbpd/PLAND <tpbpd@pland.gov.hk>
Subject:	A/NE-TKL/728 意见(3)
Attachment:	SHKHO0224061110260.pdf

你好, 附上有关 A/NE-TKL/728 的意见, 谢谢！

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

645

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：林明敏

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

646

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：王海洪

647

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

10 JUN 2024　　簽署：

650

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：Tsui Lam

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：方傑生

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024　　簽署：李宏輝

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：梁麗婷

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

657

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：黃泳儀

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：李國輝

659

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：林明敏

10 JUN 2024

660

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：Lau Tau Ling

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

661

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：_____

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

662

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

668

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

667

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路，附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：朱偉達

10 JUN 2024

670

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

671

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

672

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：YEUNG LAI KEI

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

678

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

678

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：盧運誠

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

679

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

680

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

681

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10 JUN 2024

簽署：

682

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：楊

10 JUN 2024

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

10 JUN 2024

685

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	240718-111213-72638
提交限期 **Deadline for submission:**	19/07/2024
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	18/07/2024 11:12:13
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Daniel CHan

意見詳情
Details of the Comment :

基於交通及環境污染, 本人反對有關申請

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy

686

From:	[redacted]
Sent:	2024-07-18 星期四 15:01:25
To:	tpbpd/PLAND <tpbpd@pland.gov.hk>
Subject:	A/NE-TKL/728 公众意见 (2)
Attachment:	SHKHO0224071814540.pdf — 28

Sample

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！ 更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署： MAK WING HAN

14 JUL 2024

(Sample)

686

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：MAK WING YAN

14 JUL 2024

Comments No.: 687-688

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy

From:	[redacted]
Sent:	2024-07-18 星期四 15:00:55
To:	tpbpd/PLAND <tpbpd@pland.gov.hk>
Subject:	A/NE-TKL/728 公众意见 (1)
Attachment:	SHKHO0224071814530.pdf — 29

687

Sample

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

2. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 申請人所提交的道路交通改善提議方案是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程。若果 A/NE-TKL/681 的道路改善工程沒有完成，那申請人有責任完成所有道路改善工程 。進行道路改善工程的期間，交通又如何安排？

5. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

6. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

7. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

8. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

9. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路這使用安全！

10. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

簽署：

14 JUL 2024

Sample 688

強烈反對新界坪輋丈量約份第 77 約地段設臨時混凝土配料廠

申請編號: A/NE-TKL/728

1. 擬議的混凝土廠對面已有一間厭惡性混凝土廠 (A/NE-TKL/681) 正在進行運作，現時又再增多一間，加添環境污染，道路擠塞問題！兩間混凝土廠於同一地方，並再加上附近一帶已有幾間混凝土廠、瀝青廠，各方厭惡性行業一同運作。他們所帶來的累計負面連鎖反應，對於環境污染並交通影響甚大！

2. 申請人並沒有提交任何道路交通改善提議方案，只是倚賴對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的所謂道路改善工程，但完全沒有日子完工時間！更何況 A/NE-TKL/681 的道路改善工程只能配合該混凝土廠所需用的交通流量。在完全沒有新的道路改善工程下，原本的道路根本沒有可能再容納更多的車輛流量！

3. 坪原路道路路面狹窄，亦是單線雙程行車。該路段又多彎位，大型車輛行經時，需用較多時間行駛，危害其他道路使用者安全！

4. 混凝土廠房對出路段兩旁均有很多很高的樹木，容易阻擋司機路線，對行人並其他司機容易造成危險。並且有好多樹木已遭受到車輛行經所破壞！

5. 混凝土廠車輛去香園圍公路、坪原路、坪輋路將會加添交通負荷！

6. 該地段位置範圍有限，混凝土廠未必能夠暢順在自己範圍內處理日常工作。最終會堵塞至該以外範圍的地方，影響行人使用，造成安全問題！

7. 每天往來坪輋路、坪原路、附近一帶路段已有很多不同類型大型車輛進出。附近亦設有多個貨櫃場、儲物場、再加上混凝土田螺車、石料車、各類運輸車輛，絕對會造成交通及行人道路安全嚴重問題！

8. 混凝土運輸車輛屬於重型交通工具，當載滿沙石於道路行駛多次，將嚴重破壞路面危害其他道路遣使用安全！

9. 坪原路附近一帶經常有車輛違例泊車，甚至有田螺車泊上行人路！再加上大型車輛進出，行人要走在馬路上，是否要造成人命傷亡運輸署才會正視？！

10. 混凝土所產生的空氣污染物使空氣污濁，經常有泥塵輕沙，隨風飄散，使空氣混濁，影響室內及室外空氣質素！使附近居民及工作者現有呼吸道疾病（如哮喘）的病況必定加劇！沙、石、混凝土內的有害的微細粒子在空氣中飄浮，當有大風吹時或落入居民或其他人的食物鏈中，將嚴重污染食物和食水，影響所有人的健康！

簽署：楊志強

14 JUL 2024

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230602-160103-84831
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	02/06/2023 16:01:03
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. MAK

意見詳情
Details of the Comment :

I support the application, on the grounds that strong demand for concrete is foreseeable in near f uture, in support of various housing developments and infrastructure construction in the locality, particularly to facilitate the nearby NDA development, such as Fanling North NDA and Kwu Tu ng North NDA.

Both NDAs can reach within 30 mins by vehicle through existing road network. Shorter delivery distance, lesser emission, more comfortable community.

Thank you.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230605-102930-27783
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 10:29:30
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Joe Mok

意見詳情
Details of the Comment :

本人支持混凝土廠的申請。混凝土生產和環境保護並不是對立的，以當今的技術及當局監督，混凝土生產可以在對環境影響可控的情況下營運。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230605-103720-43389
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 10:37:20
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 黃先生

意見詳情
Details of the Comment :

混凝土是建築的基本材料，香港房屋發展必定會使用。只要符合標準則可，支持混凝土廠申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230605-104718-05153
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 10:47:18
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. 梁先生

意見詳情
Details of the Comment :

混凝土是有時限性的產品，需要出廠後兩小時內使用。在北區設有混凝土廠可以滿足附近地區的需要。因此支持申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230605-105159-89350
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 10:51:59
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	女士 Ms. 黃女士
意見詳情 **Details of the Comment :**	
混凝土廠可以創造工作機會，保障基層本區就業，支持申請。	

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230605-105458-81420
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 10:54:58
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 陳先生

意見詳情
Details of the Comment :

成日話香港有土地問題，有人冇屋住，咁想問下如果冇石屎點樣起樓？只要廠方做好環保措施合乎標準，有乜問題？我支持呢項申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230605-111040-12830
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	05/06/2023 11:10:40
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss TY Ng

意見詳情
Details of the Comment :

The subject site falls within I(D) zone on OZP, on which industrial undertakings taken place the reon are in line with the planning intention of the zone. As long as the concrete production in the locality is tolerable in technical aspects, the TPB shall approve the application.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230606-122214-29465
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 12:22:14
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Mr. Tsui

意見詳情
Details of the Comment :

混凝土對香港房屋及基建工程非常重要，持續並且穩定的混凝土供應是必須的。有關申請值得支持。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230606-123547-28175
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 12:35:47
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Ted Cheung

意見詳情
Details of the Comment :

香港混凝土廠只有十幾間，並且由數間大公司壟斷，開多間廠引入競爭，混凝土才會合理公平的定價。

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	230606-150612-09829
提交限期 **Deadline for submission:**	06/06/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	06/06/2023 15:06:12
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. J Mak

意見詳情
Details of the Comment :

We shall strike a good balance between the genuine demand for concrete production and the co mpatibility of such use in the locality. In my opinion, as long as the use of concrete production i n the subject site is found technically viable along with stringent monitoring by the government during its operation, the TPB should approve the subject application.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-165159-41376
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 16:51:59
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Mak

意見詳情
Details of the Comment :

Concrete is one of essential materials for construction with its characteristics which must be use d within 1 to 2 hours from its production in plant. Local production of concrete is therefore inevi table.

To support continuous housing supply and its associated infrastructure development, stable conc rete supply within the territory in Hong Kong is necessary.

The subject site has been technically assessed and is proved to be a suitable location for setting u p a concrete batching plant with minimal impacts upon implementation of mitigating measures.

Having considered its strategic location near New Development Areas and its technically viable location, I support the subject application.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-173021-23707
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:30:21
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 李先生

意見詳情
Details of the Comment :

該廠地理位置合適，只要有環保設施和持續監察，建混凝土廠是可接受的。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-173123-20610
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:31:23
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 何先生

意見詳情
Details of the Comment :

混凝土有時限性，混合後會在短時間內凝固，所以混凝土廠所處的位置亦需考慮地域。此申請對將來新界的發展計劃有很大幫助，所以應該支持。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-173223-53684
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:32:23
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Timothy Lo

意見詳情
Details of the Comment :

The concrete plant is to be set up within an area currently zoned for industrial uses which does n ot contravene the planning intention of that zone. There is no grounds for disapproval provided t hat the plant has been demonstrated no significant adverse impacts to the locality.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-173322-32307
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:33:22
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	小姐 Miss Regina Kam

意見詳情
Details of the Comment :

Concrete is necessary for housing development. Unless alternative site available for adequate co ncrete supply, the subject plant is to be set up near an existing concrete batching plant with long history is considered reasonable.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-173421-49101
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:34:21
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 肥強

意見詳情
Details of the Comment :

成日話香港有土地問題，有人冇屋住，咁想問下如果冇石屎點樣起樓？只要廠方做好環保措施合乎標準，有乜問題？我支持呢項申請。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-173526-96523
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:35:26
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Joe

意見詳情
Details of the Comment :

本人支持混凝土廠的申請。混凝土生產和環境保護並不是對立的，以當今的技術及當局監督，混凝土生產可以在對環境影響可控的情況下營運。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-174945-30360
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:49:45
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 王先生

意見詳情
Details of the Comment :

香港交通擠塞是人所共知的問題。而混凝土出廠之後兩個鐘之內就要用，不然會廢咗武功。試想像下，如果北區起樓，要老遠運過嚟，係咪費時失事? 咁點解唔支持坪輋起間混凝土廠呢？

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230922-175540-41933
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:55:40
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. 林先生

意見詳情
Details of the Comment :

支持混凝土廠申請，有助房屋供應。

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230922-181057-29149
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 18:10:57
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Vincent Chu

意見詳情
Details of the Comment :

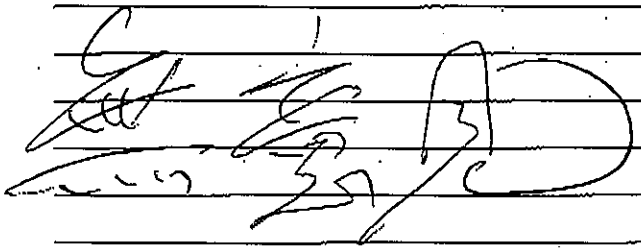
There was a new site for concrete batching plant in TKO initiated by the government, revealing i nsufficient concrete supply by existing plants in Hong Kong. If the impact from the proposed pl ant is under control, I do not object the application for concrete batching plant in Ping Che.

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

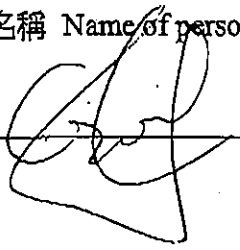
To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/NE-TKL/728

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)



「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment _____

簽署 Signature  日期 Date 25/5/2023

FZ Sq 1 129

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates
A/NE-TKL/728 Received on 21/08/2023

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 陳志強

簽署 Signature _____ 日期 Date 2023.9.7

131

就規劃申請/覆核提出意見 **Making Comment on Planning Application / Review**

參考編號 **Reference Number:**	230913-103359-69095
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	13/09/2023 10:33:59
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Lawrence Fok

意見詳情
Details of the Comment :

香園圍公路已通車, 車輛會由坪原路經坪洋交匯處, 運輸署請確保申請人提交的交通影響評估全部路段都有足夠負荷能力不會導致塞車.

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review

參考編號 **Reference Number:**	230920-113258-07302
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	20/09/2023 11:32:58
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Wallace Wong

意見詳情
Details of the Comment :

申請人提交的交通評估報告是以對面混凝土廠(A/NE-TKL/681)所提議的道路改善工程為基礎, 並加上申請人所提議的小模範道路交通改善方案. 假若A/NE-TKL/681的申請人不執行其道路改善工程, 運輸署如何監管?

就規劃申請/覆核提出意見 Making Comment on Planning Application / Review	
參考編號 **Reference Number:**	230922-174043-18911
提交限期 **Deadline for submission:**	22/09/2023
提交日期及時間 **Date and time of submission:**	22/09/2023 17:40:43
有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates:**	A/NE-TKL/728
「提意見人」姓名/名稱 **Name of person making this comment:**	先生 Mr. Peter Chau

意見詳情
Details of the Comment :

I have no objection if no adverse comment from the government.

312

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/NE-TKL/728 Received on 29/09/2023

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 侯志洋

簽署 Signature _____ 日期 Date 2023.10.14

383

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/NE-TKL/728 Received on 10/11/2023

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 何志強

簽署 Signature _____ 日期 Date 2023.11.23

致城市規劃委員會秘書：

455

專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/NE-TKL/728 Received on 08/12/2023

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 何志豪

簽署 Signature _____ 日期 Date 2023.12.19

581

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates
A/NE-TKL/728 Received on 09/05/2024

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 侯志強

簽署 Signature _____ 日期 Date 2024.5.27

684

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates
A/NE-TKL/728 Received on 21/06/2024

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 何文志-2號

簽署 Signature _____ 日期 Date 2024.7.2

2023年 5月 8 日
此文件在_____收到。城市規劃委員會只會在收到所有必要的資料及文件後才正式確認收到申請的日期。
This document is received on - 8 MAY 2023.
The Town Planning Board will formally acknowledge the date of receipt of the application only upon receipt of all the required information and documents.

Form No. S16-I
表格第 S16-I 號

APPLICATION FOR PERMISSION UNDER SECTION 16 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE (CAP.131)

根據《城市規劃條例》(第131章)第16條遞交的許可申請

Applicable to proposals not involving or not only involving:
適用於建議不涉及或不祇涉及:

(i) Construction of "New Territories Exempted House(s)";
興建「新界豁免管制屋宇」;

(ii) Temporary use/development of land and/or building not exceeding 3 years in rural areas; and
位於鄉郊地區土地上及/或建築物內進行為期不超過三年的臨時用途/發展;及

(iii) Renewal of permission for temporary use or development in rural areas
位於鄉郊地區的臨時用途或發展的許可續期

Applicant who would like to publish the notice of application in local newspapers to meet one of the Town Planning Board's requirements of taking reasonable steps to obtain consent of or give notification to the current land owner, please refer to the following link regarding publishing the notice in the designated newspapers: https://www.info.gov.hk/tpb/en/plan_application/apply.html

申請人如欲在本地報章刊登申請通知,以採取城市規劃委員會就取得現行土地擁有人的同意或通知現行土地擁有人所指定的其中一項合理步驟,請瀏覽以下網址有關在指定的報章刊登通知:
https://www.info.gov.hk/tpb/tc/plan_application/apply.html

General Note and Annotation for the Form
填寫表格的一般指引及註解

\# "Current land owner" means any person whose name is registered in the Land Registry as that of an owner of the land to which the application relates, as at 6 weeks before the application is made
「現行土地擁有人」指在提出申請前六星期,其姓名或名稱已在土地註冊處註冊為該申請所關乎的土地的擁有人的人

& Please attach documentary proof 請夾附證明文件

^ Please insert number where appropriate 請在適當地方註明編號

Please fill "NA" for inapplicable item 請在不適用的項目填寫「不適用」

Please use separate sheets if the space provided is insufficient 如所提供的空間不足,請另頁說明

Please insert a「✔」at the appropriate box 請在適當的方格內上加上「✔」號

2301035 18/4 by hand

For Official Use Only 請勿填寫此欄	Application No. 申請編號	A/NE-TKL/728
	Date Received 收到日期	- 8 MAY 2023

1. The completed form and supporting documents (if any) should be sent to the Secretary, Town Planning Board (the Board), 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong.
申請人須把填妥的申請表格及其他支持申請的文件 (倘有)，送交香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓城市規劃委員會(下稱「委員會」)秘書收。

2. Please read the "Guidance Notes" carefully before you fill in this form. The document can be downloaded from the Board's website at http://www.info.gov.hk/tpb/. It can also be obtained from the Secretariat of the Board at 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong (Tel: 2231 4810 or 2231 4835), and the Planning Enquiry Counters of the Planning Department (Hotline: 2231 5000) (17/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong and 14/F, Sha Tin Government Offices, 1 Sheung Wo Che Road, Sha Tin, New Territories).
請先細閱《申請須知》的資料單張，然後填寫此表格。該份文件可從委員會的網頁下載 (網址：http://www.info.gov.hk/tpb/)，亦可向委員會秘書處 (香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓 – 電話：2231 4810 或 2231 4835)及規劃署的規劃資料查詢處(熱線：2231 5000) (香港北角渣華道 333 號北角政府合署 17 樓及新界沙田上禾輋路 1 號沙田政府合署 14 樓)索取。

3. This form can be downloaded from the Board's website, and obtained from the Secretariat of the Board and the Planning Enquiry Counters of the Planning Department. The form should be typed or completed in block letters. The processing of the application may be refused if the required information or the required copies are incomplete.
此表格可從委員會的網頁下載，亦可向委員會秘書處及規劃署的規劃資料查詢處索取。申請人須以打印方式或以正楷填寫表格。如果申請人所提交的資料或文件副本不齊全，委員會可拒絕處理有關申請。

---

1. Name of Applicant 申請人姓名/名稱

(☐ Mr. 先生 / ☐ Mrs. 夫人 / ☐ Miss 小姐 / ☐ Ms. 女士 / ☑ Company 公司 / ☐ Organisation 機構)

Precise Leader Limited

2. Name of Authorised Agent (if applicable) 獲授權代理人姓名/名稱（如適用）

(☐ Mr. 先生 / ☐ Mrs. 夫人 / ☐ Miss 小姐 / ☐ Ms. 女士 / ☑ Company 公司 / ☐ Organisation 機構)

Llewelyn-Davies Hong Kong Limited

3. Application Site 申請地點

(a) Full address / location / demarcation district and lot number (if applicable) 詳細地址／地點／丈量約份及地段號碼（如適用）	Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories
(b) Site area and/or gross floor area involved 涉及的地盤面積及／或總樓面面積	☑Site area 地盤面積 4,434 sq.m 平方米 ☑About 約 ☑Gross floor area 總樓面面積 2,410 sq.m 平方米 ☑About 約
(c) Area of Government land included (if any) 所包括的政府土地面積（倘有）	205 sq.m 平方米 ☑About 約

(d)	Name and number of the related statutory plan(s) 有關法定圖則的名稱及編號	Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14
(e)	Land use zone(s) involved 涉及的土地用途地帶	"Industrial (Group D)"
(f)	Current use(s) 現時用途	Storage of construction materials (If there are any Government, institution or community facilities, please illustrate on plan and specify the use and gross floor area) (如有任何政府、機構或社區設施，請在圖則上顯示，並註明用途及總樓面面積)

4. "Current Land Owner" of Application Site 申請地點的「現行土地擁有人」

The applicant 申請人 –

☑ is the sole "current land owner"#& (please proceed to Part 6 and attach documentary proof of ownership).
是唯一的「現行土地擁有人」#& (請繼續填寫第 6 部分，並夾附業權證明文件)。

☐ is one of the "current land owners"#& (please attach documentary proof of ownership).
是其中一名「現行土地擁有人」#& (請夾附業權證明文件)。

☐ is not a "current land owner"#.
並不是「現行土地擁有人」#。

☐ The application site is entirely on Government land (please proceed to Part 6).
申請地點完全位於政府土地上（請繼續填寫第 6 部分）。

5. Statement on Owner's Consent/Notification
就土地擁有人的同意/通知土地擁有人的陳述

(a) According to the record(s) of the Land Registry as at ..... (DD/MM/YYYY), this application involves a total of ..... "current land owner(s)"#.
根據土地註冊處截至 ..... 年 ..... 月 ..... 日的記錄，這宗申請共牽涉 ..... 名「現行土地擁有人」#。

(b) The applicant 申請人 –

☐ has obtained consent(s) of ..... "current land owner(s)"#.
已取得 ..... 名「現行土地擁有人」#的同意。

Details of consent of "current land owner(s)"# obtained 取得「現行土地擁有人」#同意的詳情		
No. of 'Current Land Owner(s)' 「現行土地擁有人」數目	Lot number/address of premises as shown in the record of the Land Registry where consent(s) has/have been obtained 根據土地註冊處記錄已獲得同意的地段號碼／處所地址	Date of consent obtained (DD/MM/YYYY) 取得同意的日期 (日/月/年)

(Please use separate sheets if the space of any box above is insufficient. 如上列任何方格的空間不足，請另頁說明)

☐ has notified ..... "current land owner(s)"#
已通知 ..... 名「現行土地擁有人」#。

Details of the "current land owner(s)" # notified 已獲通知「現行土地擁有人」#的詳細資料		
No. of 'Current Land Owner(s)' 「現行土地擁有人」數目	Lot number/address of premises as shown in the record of the Land Registry where notification(s) has/have been given 根據土地註冊處記錄已發出通知的地段號碼／處所地址	Date of notification given (DD/MM/YYYY) 通知日期(日/月/年)

(Please use separate sheets if the space of any box above is insufficient. 如上列任何方格的空間不足，請另頁說明)

☐ has taken reasonable steps to obtain consent of or give notification to owner(s):
已採取合理步驟以取得土地擁有人的同意或向該人發給通知。詳情如下：

Reasonable Steps to Obtain Consent of Owner(s) 取得土地擁有人的同意所採取的合理步驟

☐ sent request for consent to the "current land owner(s)" on _____ (DD/MM/YYYY)#&
於_____(日/月/年)向每一名「現行土地擁有人」#郵遞要求同意書&

Reasonable Steps to Give Notification to Owner(s) 向土地擁有人發出通知所採取的合理步驟

☐ published notices in local newspapers on _____ (DD/MM/YYYY)&
於_____(日/月/年)在指定報章就申請刊登一次通知&

☐ posted notice in a prominent position on or near application site/premises on _____ (DD/MM/YYYY)&
於_____(日/月/年)在申請地點／申請處所或附近的顯明位置貼出關於該申請的通知&

☐ sent notice to relevant owners' corporation(s)/owners' committee(s)/mutual aid committee(s)/management office(s) or rural committee on _____ (DD/MM/YYYY)&
於_____(日/月/年)把通知寄往相關的業主立案法團/業主委員會/互助委員會或管理處，或有關的鄉事委員會&

Others 其他

☐ others (please specify)
其他（請指明）

_____

_____

_____

_____

Note: May insert more than one「✔」.
Information should be provided on the basis of each and every lot (if applicable) and premises (if any) in respect of the application.
註: 可在多於一個方格內加上「✔」號
申請人須就申請涉及的每一地段（倘適用）及處所（倘有）分別提供資料

6. Type(s) of Application 申請類別

☐ Type (i) 第(i)類 Change of use within existing building or part thereof 更改現有建築物或其部分內的用途

☐ Type (ii) 第(ii)類 Diversion of stream / excavation of land / filling of land / filling of pond as required under Notes of Statutory Plan(s) 根據法定圖則《註釋》內所要求的河道改道／挖土／填土／填塘工程

☐ Type (iii) 第(iii)類 Public utility installation / Utility installation for private project 公用事業設施裝置/私人發展計劃的公用設施裝置

☐ Type (iv) 第(iv)類 Minor relaxation of stated development restriction(s) as provided under Notes of Statutory Plan(s) 略為放寬於法定圖則《註釋》內列明的發展限制

☑ Type (v) 第(v)類 Use / development other than (i) to (iii) above 上述的(i)至(iii)項以外的用途／發展

Note 1: May insert more than one「✓」.
註 1： 可在多於一個方格內加上「✓」號
Note 2: For Development involving columbarium use, please complete the table in the Appendix.
註 2： 如發展涉及靈灰安置所用途，請填妥於附件的表格。

(i) For Type (i) application 供第(i)類申請

(a) Total floor area involved 涉及的總樓面面積	sq.m 平方米		
(b) Proposed use(s)/development 擬議用途/發展	(If there are any Government, institution or community facilities, please illustrate on plan and specify the use and gross floor area) (如有任何政府、機構或社區設施，請在圖則上顯示，並註明用途及總樓面面積)		
(c) Number of storeys involved 涉及層數		Number of units involved 涉及單位數目	
(d) Proposed floor area 擬議樓面面積	Domestic part 住用部分 ..... sq.m 平方米 ☐About 約		
	Non-domestic part 非住用部分..... sq.m 平方米 ☐About 約		
	Total 總計 ..... sq.m 平方米 ☐About 約		

(e) Proposed uses of different floors (if applicable) 不同樓層的擬議用途(如適用)
(Please use separate sheets if the space provided is insufficient)
(如所提供的空間不足，請另頁說明)

Floor(s) 樓層	Current use(s) 現時用途	Proposed use(s) 擬議用途

(ii) For Type (ii) application 供第(ii)類申請	
(a) Operation involved 涉及工程	☐ Diversion of stream 河道改道 ☐ Filling of pond 填塘 Area of filling 填塘面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填塘深度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Filling of land 填土 Area of filling 填土面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填土厚度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Excavation of land 挖土 Area of excavation 挖土面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of excavation 挖土深度 ..... m 米 ☐About 約 (Please indicate on site plan the boundary of concerned land/pond(s), and particulars of stream diversion, the extent of filling of land/pond(s) and/or excavation of land) (請用圖則顯示有關土地／池塘界線，以及河道改道、填塘、填土及／或挖土的細節及/或範圍))
(b) Intended use/development 有意進行的用途／發展	

(iii) For Type (iii) application 供第(iii)類申請	
(a) Nature and scale 性質及規模	☐ Public utility installation 公用事業設施裝置 ☐ Utility installation for private project 私人發展計劃的公用設施裝置 Please specify the type and number of utility to be provided as well as the dimensions of each building/structure, where appropriate 請註明有關裝置的性質及數量，包括每座建築物/構築物(倘有)的長度、高度和闊度

Name/type of installation 裝置名稱／種類	Number of provision 數量	Dimension of each installation /building/structure (m) (LxWxH) 每個裝置／建築物／構築物的尺寸 (米) (長 x 闊 x 高)

(Please illustrate on plan the layout of the installation 請用圖則顯示裝置的布局)

(iv) For Type (iv) application 供第(iv)類申請

(a) Please specify the proposed minor relaxation of stated development restriction(s) and **also fill in the proposed use/development and development particulars in part (v) below** –
請列明擬議略為放寬的發展限制**並填妥於第(v)部分的擬議用途/發展及發展細節** –

☐	Plot ratio restriction 地積比率限制	From 由 ..... to 至 .....
☐	Gross floor area restriction 總樓面面積限制	From 由 .....sq. m 平方米 to 至 .....sq. m 平方米
☐	Site coverage restriction 上蓋面積限制	From 由 .....% to 至 ..... %
☐	Building height restriction 建築物高度限制	From 由 .....m 米 to 至 ..... m 米 From 由 ..... mPD 米 (主水平基準上) to 至 .....mPD 米 (主水平基準上) From 由 ..... storeys 層 to 至 ..... storeys 層
☐	Non-building area restriction 非建築用地限制	From 由 .....m to 至 ..... m
☐	Others (please specify) 其他（請註明）	.....

(v) For Type (v) application 供第(v)類申請

(a) Proposed use(s)/development 擬議用途/發展	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years (Please illustrate the details of the proposal on a layout plan 請用平面圖說明建議詳情)

(b) Development Schedule 發展細節表

Proposed gross floor area (GFA) 擬議總樓面面積	2,410 sq.m 平方米	☑About 約
Proposed plot ratio 擬議地積比率	0.54	☑About 約
Proposed site coverage 擬議上蓋面積	Not more than 41 %	☐About 約
Proposed no. of blocks 擬議座數	N/A	
Proposed no. of storeys of each block 每座建築物的擬議層數	N/A storeys 層 ☐ include 包括.....storeys of basements 層地庫 ☐ exclude 不包括.....storeys of basements 層地庫	
Proposed building height of each block 每座建築物的擬議高度	..... mPD 米(主水平基準上) Not more than 13 m 米	☐About 約 ☐About 約

☐ Domestic part 住用部分

GFA 總樓面面積 ..... sq. m 平方米 ☐About 約

number of Units 單位數目 .....

average unit size 單位平均面積 .....sq. m 平方米 ☐About 約

estimated number of residents 估計住客數目 .....

☑ Non-domestic part 非住用部分 GFA 總樓面面積

☐ eating place 食肆 ..... sq. m 平方米 ☐About 約

☐ hotel 酒店 ..... sq. m 平方米 ☐About 約
(please specify the number of rooms
請註明房間數目) .....

☐ office 辦公室 ..... sq. m 平方米 ☐About 約

☐ shop and services 商店及服務行業 ..... sq. m 平方米 ☐About 約

☐ Government, institution or community facilities 政府、機構或社區設施
(please specify the use(s) and concerned land area(s)/GFA(s) 請註明用途及有關的地面面積／總樓面面積)
.....
.....
.....

☑ other(s) 其他
(please specify the use(s) and concerned land area(s)/GFA(s) 請註明用途及有關的地面面積／總樓面面積)
Temporary Concrete Batching Plant with Ancillary Facilities (GFA of about 2,410 sq. m.)
.....

☐ Open space 休憩用地 (please specify land area(s) 請註明地面面積)

☐ private open space 私人休憩用地 ..... sq. m 平方米 ☐ Not less than 不少於

☐ public open space 公眾休憩用地 ..... sq. m 平方米 ☐ Not less than 不少於

(c) Use(s) of different floors (if applicable) 各樓層的用途 (如適用) N/A

[Block number] [座數]	[Floor(s)] [層數]	[Proposed use(s)] [擬議用途]
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

(d) Proposed use(s) of uncovered area (if any) 露天地方（倘有）的擬議用途
N/A
.....
.....
.....
.....
.....

7. Anticipated Completion Time of the Development Proposal 擬議發展計劃的預計完成時間

Anticipated completion time (in month and year) of the development proposal (by phase (if any)) (e.g. June 2023)
擬議發展計劃預期完成的年份及月份 (分期 (倘有)) (例：2023 年 6 月)
(Separate anticipated completion times (in month and year) should be provided for the proposed public open space and Government, institution or community facilities (if any))
(申請人須就擬議的公眾休憩用地及政府、機構或社區設施 (倘有) 提供個別擬議完成的年份及月份)

Year 2025

8. Vehicular Access Arrangement of the Development Proposal 擬議發展計劃的行車通道安排

Any vehicular access to the site/subject building? 是否有車路通往地盤／有關建築物？	Yes 是	☑ There is an existing access. (please indicate the street name, where appropriate) 有一條現有車路。(請註明車路名稱(如適用)) An unnamed access road connected to Ping Yuen Road ☐ There is a proposed access. (please illustrate on plan and specify the width) 有一條擬議車路。（請在圖則顯示，並註明車路的闊度）
	No 否	☐
Any provision of parking space for the proposed use(s)? 是否有為擬議用途提供停車位？	Yes 是	☑ (Please specify type(s) and number(s) and illustrate on plan) 請註明種類及數目並於圖則上顯示) Private Car Parking Spaces 私家車車位: 3 Motorcycle Parking Spaces 電單車車位: Light Goods Vehicle Parking Spaces 輕型貨車泊車位: Medium Goods Vehicle Parking Spaces 中型貨車泊車位: Heavy Goods Vehicle Parking Spaces 重型貨車泊車位: 10 Others (Please Specify) 其他 (請列明): _____: _____:
	No 否	☐
Any provision of loading/unloading space for the proposed use(s)? 是否有為擬議用途提供上落客貨車位？	Yes 是	☑ (Please specify type(s) and number(s) and illustrate on plan) 請註明種類及數目並於圖則上顯示) Taxi Spaces 的士車位: Coach Spaces 旅遊巴車位: Light Goods Vehicle Spaces 輕型貨車車位: Medium Goods Vehicle Spaces 中型貨車車位: Heavy Goods Vehicle Spaces 重型貨車車位: 3 Others (Please Specify) 其他 (請列明): Tanker: 1 _____:
	No 否	☐

9. Impacts of Development Proposal 擬議發展計劃的影響

If necessary, please use separate sheets to indicate the proposed measures to minimise possible adverse impacts or give justifications/reasons for not providing such measures.
如需要的話，請另頁註明可盡量減少可能出現不良影響的措施，否則請提供理據/理由。

Does the development proposal involve alteration of existing building? 擬議發展計劃是否包括現有建築物的改動?	Yes 是	☐ Please provide details 請提供詳情 ....
	No 否	☑
Does the development proposal involve the operation on the right? 擬議發展是否涉及右列的工程? (Note: where Type (ii) application is the subject of application, please skip this section. 註：如申請涉及第(ii)類申請，請跳至下一條問題。)	Yes 是	☐ (Please indicate on site plan the boundary of concerned land/pond(s), and particulars of stream diversion, the extent of filling of land/pond(s) and/or excavation of land) (請用地盤平面圖顯示有關土地／池塘界線，以及河道改道、填塘、填土及／或挖土的細節及/或範圍) ☐ Diversion of stream 河道改道 ☐ Filling of pond 填塘 Area of filling 填塘面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填塘深度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Filling of land 填土 Area of filling 填土面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填土厚度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Excavation of land 挖土 Area of excavation 挖土面積..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of excavation 挖土深度 .....m 米 ☐About 約
	No 否	☑

Would the development proposal cause any adverse impacts?
擬議發展計劃會否造成不良影響？

On environment 對環境	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
On traffic 對交通	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
On water supply 對供水	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
On drainage 對排水	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
On slopes 對斜坡	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
Affected by slopes 受斜坡影響	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
Landscape Impact 構成景觀影響	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
Tree Felling 砍伐樹木	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
Visual Impact 構成視覺影響	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
Others (Please Specify) 其他 (請列明)	Yes 會 ☐	No 不會 ☐

_____

_____

Please state measure(s) to minimise the impact(s). For tree felling, please state the number, diameter at breast height and species of the affected trees (if possible)
請註明盡量減少影響的措施。如涉及砍伐樹木，請說明受影響樹木的數目、及胸高度的樹幹直徑及品種(倘可)

N/A
.....
.....
.....
.....
.....

10. Justifications 理由

The applicant is invited to provide justifications in support of the application. Use separate sheets if necessary.
現請申請人提供申請理由及支持其申請的資料。如有需要，請另頁說明。

Please refer to the attached planning statement.

11. Declaration 聲明

I hereby declare that the particulars given in this application are correct and true to the best of my knowledge and belief.
本人謹此聲明，本人就這宗申請提交的資料，據本人所知及所信，均屬真實無誤。

I hereby grant a permission to the Board to copy all the materials submitted in this application and/or to upload such materials to the Board's website for browsing and downloading by the public free-of-charge at the Board's discretion. 本人現准許委員會酌情將本人就此申請所提交的所有資料複製及/或上載至委員會網站，供公眾免費瀏覽或下載。

Signature 簽署 ..... ☐ Applicant 申請人 / ☑ Authorised Agent 獲授權代理人

DICKSON C.H. HUI ..... Name in Block Letters 姓名（請以正楷填寫）

Director ..... Position (if applicable) 職位 （如適用）

Professional Qualification(s) 專業資格
☑ Member 會員 / ☐ Fellow of 資深會員
☑ HKIP 香港規劃師學會 / ☐ HKIA 香港建築師學會 /
☐ HKIS 香港測量師學會 / ☐ HKIE 香港工程師學會 /
☐ HKILA 香港園境師學會/ ☑ HKIUD 香港城市設計學會
☐ RPP 註冊專業規劃師
Others 其他 ..... MRTPI

on behalf of 代表 Llewelyn-Davies Hong Kong Limited ..... Llewelyn-Davies Hong Kong Limited Authorized Signature

☑ Company 公司 / ☐ Organisation Name and Chop (if applicable) 機構名稱及蓋章（如適用）

Date 日期 14/4/2023 ..... (DD/MM/YYYY 日/月/年)

Remark 備註

The materials submitted in this application and the Board's decision on the application would be disclosed to the public. Such materials would also be uploaded to the Board's website for browsing and free downloading by the public where the Board considers appropriate.
委員會會向公眾披露申請人所遞交的申請資料和委員會對申請所作的決定。在委員會認為合適的情況下，有關申請資料亦會上載至委員會網頁供公眾免費瀏覽及下載。

Warning 警告

Any person who knowingly or wilfully makes any statement or furnish any information in connection with this application, which is false in any material particular, shall be liable to an offence under the Crimes Ordinance.
任何人在明知或故意的情況下，就這宗申請提出在任何要項上是虛假的陳述或資料，即屬違反《刑事罪行條例》。

Statement on Personal Data 個人資料的聲明

1. The personal data submitted to the Board in this application will be used by the Secretary of the Board and Government departments for the following purposes:
委員會就這宗申請所收到的個人資料會交給委員會秘書及政府部門，以根據《城市規劃條例》及相關的城市規劃委員會規劃指引的規定作以下用途：
   (a) the processing of this application which includes making available the name of the applicant for public inspection when making available this application for public inspection; and
   處理這宗申請，包括公布這宗申請供公眾查閱，同時公布申請人的姓名供公眾查閱；以及
   (b) facilitating communication between the applicant and the Secretary of the Board/Government departments.
   方便申請人與委員會秘書及政府部門之間進行聯絡。

2. The personal data provided by the applicant in this application may also be disclosed to other persons for the purposes mentioned in paragraph 1 above.
申請人就這宗申請提供的個人資料，或亦會向其他人士披露，以作上述第 1 段提及的用途。

3. An applicant has a right of access and correction with respect to his/her personal data as provided under the Personal Data (Privacy) Ordinance (Cap. 486). Request for personal data access and correction should be addressed to the Secretary of the Board at 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong.
根據《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)的規定，申請人有權查閱及更正其個人資料。如欲查閱及更正個人資料，應向委員會秘書提出有關要求，其地址為香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓。

For Developments involving Columbarium Use, please also complete the following:
如發展涉及靈灰安置所用途，請另外填妥以下資料:

Ash interment capacity 骨灰安放容量@

Maximum number of sets of ashes that may be interred in the niches
在龕位內最多可安放骨灰的數量 _____

Maximum number of sets of ashes that may be interred other than in niches
在非龕位的範圍內最多可安放骨灰的數量 _____

Total number of niches 龕位總數 _____

Total number of single niches
單人龕位總數 _____

Number of single niches (sold and occupied)
單人龕位數目 (已售並佔用) _____

Number of single niches (sold but unoccupied)
單人龕位數目 (已售但未佔用) _____

Number of single niches (residual for sale)
單人龕位數目 (待售) _____

Total number of double niches
雙人龕位總數 _____

Number of double niches (sold and fully occupied)
雙人龕位數目 (已售並全部佔用) _____

Number of double niches (sold and partially occupied)
雙人龕位數目 (已售並部分佔用) _____

Number of double niches (sold but unoccupied)
雙人龕位數目 (已售但未佔用) _____

Number of double niches (residual for sale)
雙人龕位數目 (待售) _____

Total no. of niches other than single or double niches (please specify type)
除單人及雙人龕位外的其他龕位總數 (請列明類別)
_____

Number. of niches (sold and fully occupied)
龕位數目 (已售並全部佔用) _____

Number of niches (sold and partially occupied)
龕位數目 (已售並部分佔用) _____

Number of niches (sold but unoccupied)
龕位數目 (已售但未佔用) _____

Number of niches (residual for sale)
龕位數目 (待售) _____

Proposed operating hours 擬議營運時間 _____
_____

@ Ash interment capacity in relation to a columbarium means –
就靈灰安置所而言，骨灰安放容量指：
- the maximum number of containers of ashes that may be interred in each niche in the columbarium;
每個龕位內可安放的骨灰容器的最高數目;
- the maximum number of sets of ashes that may be interred other than in niches in any area in the columbarium; and
在該靈灰安置所並非龕位的範圍內，總共最多可安放多少份骨灰；以及
- the total number of sets of ashes that may be interred in the columbarium.
在該骨灰安置所內，總共最多可安放多少份骨灰。

Gist of Application 申請摘要

(Please provide details in both English and Chinese as far as possible. This part will be circulated to relevant consultees, uploaded to the Town Planning Board's Website for browsing and free downloading by the public and available at the Planning Enquiry Counters of the Planning Department for general information.)
(請盡量以英文及中文填寫。此部分將會發送予相關諮詢人士、上載至城市規劃委員會網頁供公眾免費瀏覽及下載及於規劃署規劃資料查詢處供一般參閱。)

Application No. 申請編號	(For Official Use Only) (請勿填寫此欄)
Location/address 位置／地址	Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories 新界坪輋丈量約份第77約地段第173號餘段、第174號、第175號、第177號、第178A號、第178B號及第178C號及毗連政府土地
Site area 地盤面積	4,434 sq. m 平方米 ☑About 約 (includes Government land of 包括政府土地 205 sq. m 平方米 ☑About 約)
Plan 圖則	Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14 坪輋及打鼓嶺分區計劃大綱核准圖編號S/NE-TKL/14
Zoning 地帶	'Industrial (Group D)" 「工業(丁類)」
Applied use/ development 申請用途/發展	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years 臨時混凝土配料廠（為期五年）

			sq.m 平方米	Plot Ratio 地積比率
(i)	Gross floor area and/or plot ratio 總樓面面積及／或地積比率	Domestic 住用	N/A 不適用 ☐ About 約 ☐ Not more than 不多於	N/A 不適用 ☐About 約 ☐Not more than 不多於
		Non-domestic 非住用	2,410 ☑ About 約 ☐ Not more than 不多於	0.54 ☑About 約 ☐Not more than 不多於
(ii)	No. of block 幢數	Domestic 住用	N/A 不適用	
		Non-domestic 非住用	N/A 不適用	
		Composite 綜合用途	N/A 不適用	

(iii)	Building height/No. of storeys 建築物高度／層數	Domestic 住用	N/A 不適用 m 米 ☐ (Not more than 不多於)
			mPD 米(主水平基準上) ☐ (Not more than 不多於)
			Storeys(s) 層 ☐ (Not more than 不多於) *(☐Include 包括/☐ Exclude 不包括* ☐ *Carport 停車間* ☐ *Basement 地庫* ☐ *Refuge Floor 防火層* ☐ *Podium 平台)*
		Non-domestic 非住用	13 m 米 ☑ (Not more than 不多於)
			mPD 米(主水平基準上) ☐ (Not more than 不多於)
			Storeys(s) 層 ☐ (Not more than 不多於) *(☐Include 包括/☐ Exclude 不包括* ☐ *Carport 停車間* ☐ *Basement 地庫* ☐ *Refuge Floor 防火層* ☐ *Podium 平台)*
		Composite 綜合用途	N/A 不適用 m 米 ☐ (Not more than 不多於)
			mPD 米(主水平基準上) ☐ (Not more than 不多於)
			Storeys(s) 層 ☐ (Not more than 不多於) *(☐Include 包括/☐ Exclude 不包括* ☐ *Carport 停車間* ☐ *Basement 地庫* ☐ *Refuge Floor 防火層* ☐ *Podium 平台)*
(iv)	Site coverage 上蓋面積	Not more than 41 % 不多於41% ☐ About 約	
(v)	No. of units 單位數目	N/A 不適用	
(vi)	Open space 休憩用地	Private 私人	N/A 不適用 sq.m 平方米 ☐ Not less than 不少於
		Public 公眾	N/A 不適用 sq.m 平方米 ☐ Not less than 不少於

(vii) No. of parking spaces and loading / unloading spaces 停車位及上落客貨車位數目	Total no. of vehicle parking spaces 停車位總數	13
	Private Car Parking Spaces 私家車車位	3
	Motorcycle Parking Spaces 電單車車位	
	Light Goods Vehicle Parking Spaces 輕型貨車泊車位	
	Medium Goods Vehicle Parking Spaces 中型貨車泊車位	
	Heavy Goods Vehicle Parking Spaces 重型貨車泊車位	10
	Others (Please Specify) 其他 (請列明)	
	Total no. of vehicle loading/unloading bays/lay-bys 上落客貨車位／停車處總數	4
	Taxi Spaces 的士車位	
	Coach Spaces 旅遊巴車位	
	Light Goods Vehicle Spaces 輕型貨車車位	
	Medium Goods Vehicle Spaces 中型貨車位	
	Heavy Goods Vehicle Spaces 重型貨車車位	3
	Others (Please Specify) 其他 (請列明) Tanker 槽車	1

Submitted Plans, Drawings and Documents 提交的圖則、繪圖及文件

	Chinese 中文	English 英文
Plans and Drawings 圖則及繪圖		
Master layout plan(s)/Layout plan(s) 總綱發展藍圖／布局設計圖	☐	☑
Block plan(s) 樓宇位置圖	☐	☐
Floor plan(s) 樓宇平面圖	☐	☐
Sectional plan(s) 截視圖	☐	☐
Elevation(s) 立視圖	☐	☑
Photomontage(s) showing the proposed development 顯示擬議發展的合成照片	☐	☐
Master landscape plan(s)/Landscape plan(s) 園境設計總圖／園境設計圖	☐	☐
Others (please specify) 其他（請註明）	☐	☐

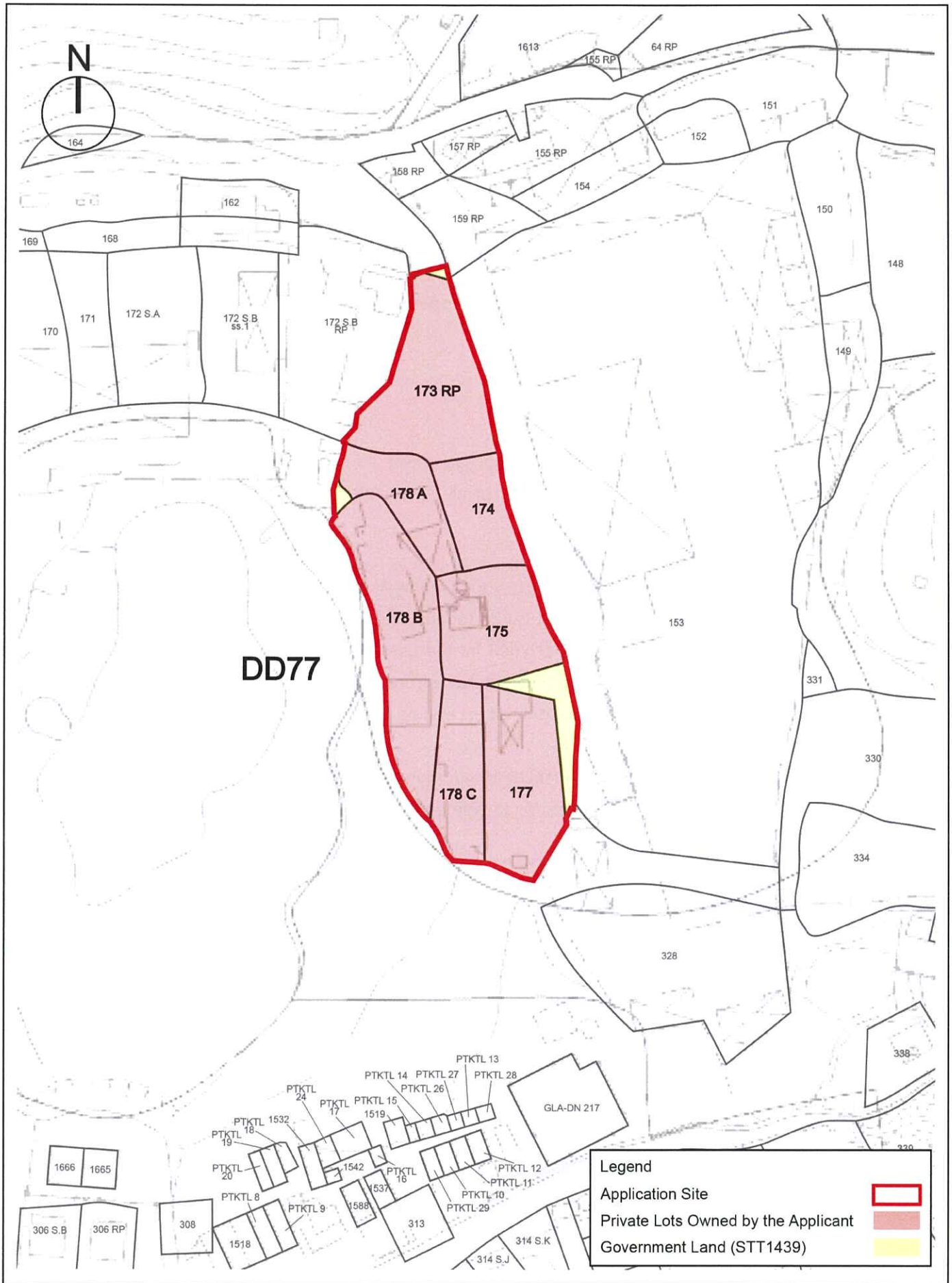
Extract of the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14坪輋及打鼓嶺分區計劃大綱核准圖編號S/NE-TKL/14摘要圖, Location Plan位置圖, Site and Surrounding Context申請地點及周圍狀況, Major Ongoing / Planned Developments in Northern New Territories新界北主要進行中或已規劃發展, Similar Applications in the Vicinity of the Application Site申請地點附近的類近申請, Landholding Plan土地圖, Schematic Diagram of Concrete Production 混凝土生產過程圖

Reports 報告書		
Planning Statement/Justifications 規劃綱領/理據	☐	☑
Environmental assessment (noise, air and/or water pollutions) 環境評估（噪音、空氣及／或水的污染）	☐	☑
Traffic impact assessment (on vehicles) 就車輛的交通影響評估	☐	☑
Traffic impact assessment (on pedestrians) 就行人的交通影響評估	☐	☐
Visual impact assessment 視覺影響評估	☐	☐
Landscape impact assessment 景觀影響評估	☐	☐
Tree Survey 樹木調查	☐	☐
Geotechnical impact assessment 土力影響評估	☐	☐
Drainage impact assessment 排水影響評估	☐	☐
Sewerage impact assessment 排污影響評估	☐	☐
Risk Assessment 風險評估	☐	☐
Others (please specify) 其他（請註明）	☐	☐

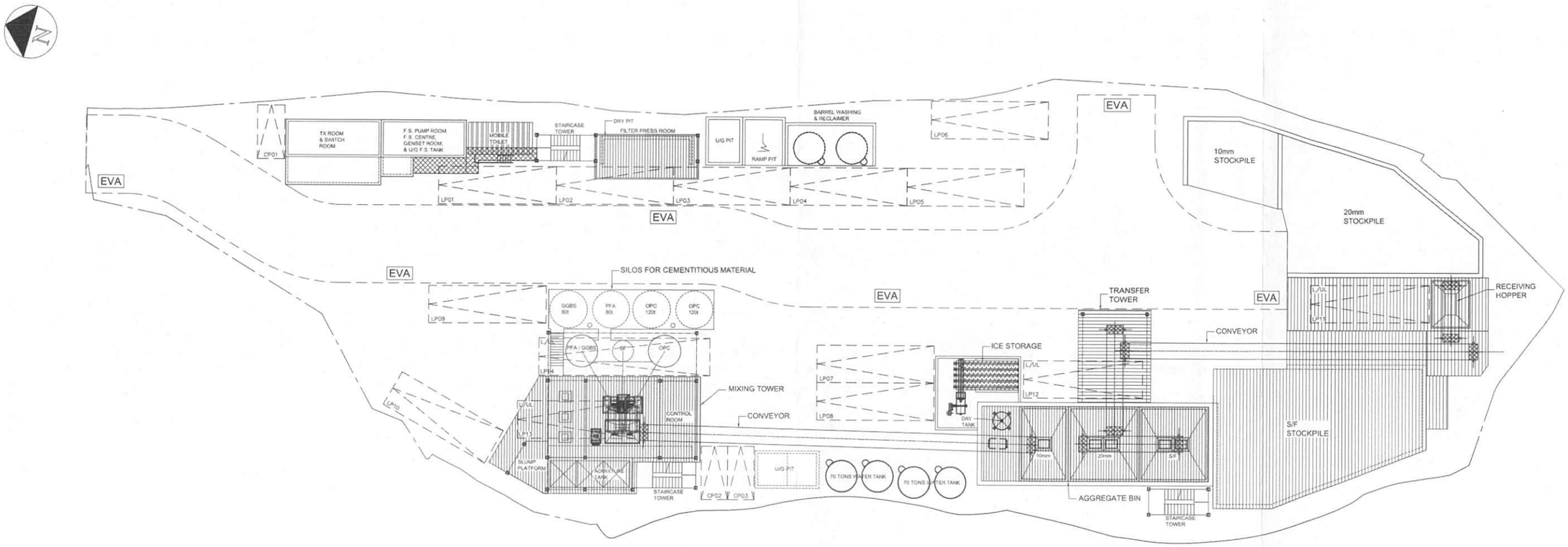
Note: May insert more than one「✔」. 註：可在多於一個方格內加上「✔」號

Note: The information in the Gist of Application above is provided by the applicant for easy reference of the general public. Under no circumstances will the Town Planning Board accept any liabilities for the use of the information nor any inaccuracies or discrepancies of the information provided. In case of doubt, reference should always be made to the submission of the applicant.

註： 上述申請摘要的資料是由申請人提供以方便市民大眾參考。對於所載資料在使用上的問題及文義上的歧異，城市規劃委員會概不負責。若有任何疑問，應查閱申請人提交的文件。



llewelyn davies	Title: Landholding Plan	Checked	DH	Drawn PW
		Rev	0	Date Apr 2023
		Scale NA		Figure 2.5



CARPARK PROVISION

10 NOS. HEAVY GOODS VEHICLE PARKING SPACE (11m x 3.5m) (LP01~LP10)

3 NOS. LOADING/UNLOADING BAYS (11m x 3.5m) (LP11~LP13)

1 NO. TANKER LOADING/UNLOADING BAYS (16m x 3.5m) (LP14)

3 NOS. PRIVATE CAR PARKING SPACES (5m x 2.5m) (CP01~CP03)

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Indicative Layout Plan

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Apr 2023
Scale N.A		Figure 3.1	

llewelyn davies
ARCHITECTS PLANNERS DESIGNERS
Llewelyn-Davies Hong Kong Ltd

2 August 2024

The Secretary
Town Planning Board
c/o Planning Department
15/F North Point Government Offices
333 Java Road, Hong Kong

By Hand and Email

Dear Sir

S16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and Adjoining Government Land in D.D. 77, Ping Che, New Territories (Application No. A/NE-TKL/728)

Reference is made to the captioned application submitted to the Town Planning Board (the Board) on 18 April 2023, the consideration of which by the Board is now scheduled to be on 16 August 2024.

As requested by the District Planning Office / Sha Tin, Tai Po and North, the Applicant herewith submits 70 hard copies of this consolidated Planning Statement together with a consolidated Application Form, which covers all previous submissions in one report and serves to supersede all previous submissions to facilitate processing of this planning application by the Planning Department and for easy reference of the Board. It should be noted that, this enclosed set of documents mainly serves to consolidate all previously submitted Further Information. It does not contain any new information nor make any revisions to the proposed development parameters. As all issues have been satisfactorily addressed, the Board is cordially invited to approve the captioned application at the meeting as scheduled on 16 August 2024.

Thank you for your kind attention. Should there be any queries, please do not hesitate to contact the undersigned at 2957 9651 or our Miss Cody Yu at 2957 9615.

Yours faithfully
for Llewelyn-Davies Hong Kong Ltd

Man Ho
Associate Director

Encl.
S:\13544 Temp Concrete Batching Plant (Ping Che)\Working\consolidated\20240716 - consolidated plnning statement.docx

cc (w/ encl)
DPO/STN - Ms. Ivy Wong / Ms. Sheren LEE / Ms. Katie Leung (by email)

Consolidated Planning Statement

Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and Adjoining Government Land in D.D. 77, Ping Che, New Territories

(Application No. A/NE-TKL/728)

Consolidated Planning Statement

July 2024

llewelyn davies
In association with

Edwin Lai International Ltd.
MVA Hong Kong Ltd.
Westwood Hong & Associates Ltd.

TABLE OF CONTENTS

Page

Executive Summary **ES1**

中文摘要 **ES3**

1 INTRODUCTION 1

1.1 Purpose of Submission 1

1.2 Report Structure 2

2 SITE AND DEVELOPMENT CONTEXT 3

2.1 Site and Surrounding Context 3

2.2 Accessibility 3

2.3 Planning and Development Context 4

2.4 Similar Applications 7

2.5 Land Status 8

3 DEVELOPMENT PROPOSAL 9

3.1 Schematic Layout and Development Schedule 9

3.2 Operation Hours and Process 10

3.3 Traffic and Parking Arrangement 12

3.4 Environmental Mitigation Measures 12

3.5 Implementation Programme 13

4 TRAFFIC CONSIDERATIONS 14

5 ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS 16

6 PLANNING JUSTIFICATIONS 19

6.1 Meeting Increasing Demand for Concrete 19

6.2 The Application Site is Easily Connected with Major Transportation Links 19

6.3 Compatible with the Surrounding Context 19

6.4 In Line with the Planning Intention of "I(D)" Zone 20
6.5 Similar Applications Have Been Approved 20
6.6 Long Term Planning for NTN will not be Pre-empted 21
6.7 Environmental Nuisances are Minimised 21
6.8 No Adverse Technical Impacts are Anticipated 21

7 CONCLUSION 22

List of Tables

		Page
Table 2.1	Approved Concrete Batching Plant / Asphalt Plant in Ping Che and Ta Kwu Ling	7
Table 3.1	Development Schedule of the Proposed CBP	10

List of Figures

		Following Page
Figure 1.1	Extract of the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14	1
Figure 2.1	Location Plan	3
Figure 2.2	Site and Surrounding Context	3
Figure 2.3	Major Ongoing / Planned Developments in Northern New Territories	5
Figure 2.4	Similar Applications in the Vicinity of the Application Site	7
Figure 2.5	Landholding Plan	8
Figure 3.1	Indicative Layout Plan	9
Figure 3.2	Indicative Section Plan	9
Figure 3.3	Schematic Diagram of Concrete Production	11

List of Appendices

Appendix A:	Traffic Impact Assessment
Appendix B:	Environmental Assessment
Appendix C:	Similar Applications Approved in the Past 5 Years on a Temporary Basis for a Period of 5 Years
Appendix D:	Previous Responses-to-Comments
Appendix E:	Previous Responses-to-Public-Comments

EXECUTIVE SUMMARY

PURPOSE OF SUBMISSION

This planning application was submitted in April 2023 to seek permission from the Town Planning Board (the Board) in support of a proposed temporary concrete batching plant (CBP) for a period of 5 years in "Industrial (Group D)" ("I(D)") zone on the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan ("OZP") No. S/NE-TKL/14 at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories (hereafter referred to as the "Application Site") under Section 16 (S16) of the Town Planning Ordinance (the Ordinance) (CAP. 131).

Subsequently, Further Information in response to departmental comments were submitted in August, September, November, December 2023 and March, May, June and July 2024. This Planning Statement serves as a consolidated report to cover all previous submissions in one report to facilitate processing of this planning application by Planning Department.

INDICATIVE DEVELOPMENT PROPOSAL

With a total site area of about 4,434m^2, the proposed CBP will be developed with a proposed total plot ratio of 0.54, i.e. the total gross floor area will be about 2,410m^2. The site coverage will be not more than 41%. Building height will be not more than 13m. These development parameters have complied with the restrictions as stipulated on OZP.

PLANNING JUSTIFICATIONS

Major justifications in support of this planning application are listed as follows:

- Meeting increasing demand for concrete;
- The Application Site is easily connected with major transportation links;
- Compatible with the surrounding context;
- In line with the planning intention of "I(D)" zone;
- Similar applications have been approved;
- Long term planning for New Territories North will not be pre-empted;

- Environmental nuisances are minimised; and
- No adverse technical impacts are anticipated.

In light of the supporting evidence presented in this Planning Statement, the Board is cordially invited to consider the planning application favourably.

行政摘要

(聲明：此中文譯本僅供參考，如中文譯本和英文原文有歧異，應以英文原文為準。)

申請目的

申請人於2023年4月根據城市規劃條例第16條(第131章)，向城市規劃委員會(下稱「城規會」)遞交規劃申請(下稱「本申請」)，擬議於坪輋及打鼓嶺分區計劃大綱核准圖編號S/NE-TKL/14屬「工業(丁類)」地帶、位於新界坪輋丈量約份第77約地段第173號餘段、第174號、第175號、第177號、第178 A號、第178 B號及第178 C號及毗連政府土地的申請地盤上(下稱「申請地盤」)，作臨時混凝土配料廠(為期五年)(下稱「擬議發展」)。

之後，申請人於2023年8月、9月、11月、12月以及2024年3月、5月、6月及7月遞交補充資料，以回應政府部門的意見。本規劃報告書整合了過往遞交的報告書及補充資料，以便規劃署處理是次規劃申請。

發展計劃概覽

申請地盤的總面積約為4,434平方米，擬議發展的總地積比率為0.54，總建築樓面面積為2, 410平方米，上蓋面積為不多於41%。擬議發展的建築物高度不會超過13米。擬議發展的發展參數符合分區計劃大綱圖上的發展限制。

規劃理據

以下為支持是次規劃申請的主要理據:

- 滿足對混凝土日漸增長的需求;
- 申請地盤與主要交通網絡連結;
- 擬議發展與周邊環境相容;
- 擬議發展符合「工業(丁類)」地帶的規劃意向;
- 類近申請已獲批;
- 擬議發展不會影響新界北的長遠規劃;
- 擬議發展對環境的影響會被減到最少; 及
- 預計在技術層面不會有負面影響。

基於以上發展理據，現懇請城規會接納是次規劃申請。

1 INTRODUCTION

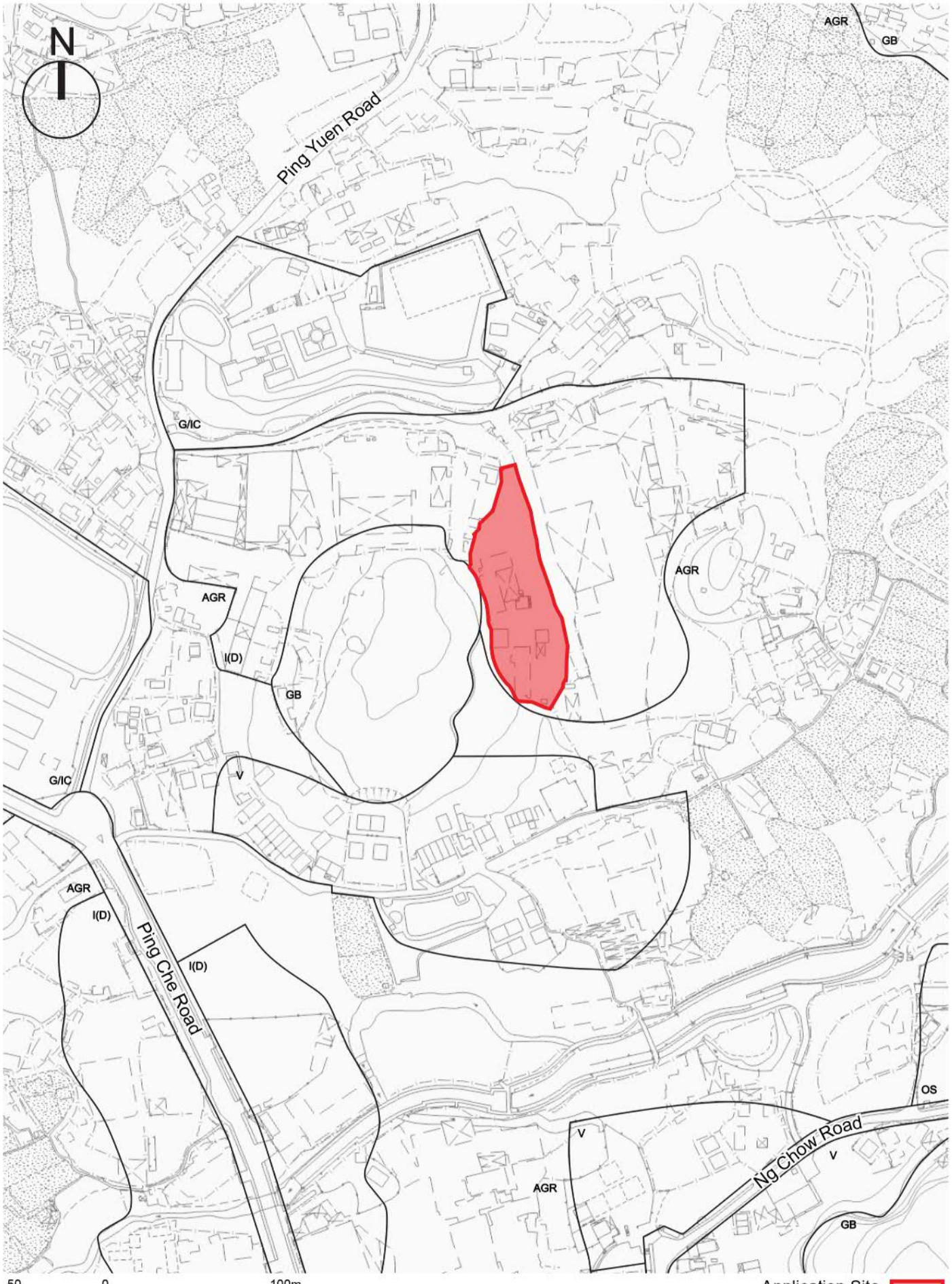
1.1 Purpose of Submission

1.1.1 The current submission is intended to serve as a consolidated Planning Statement in support of the subject planning application (No. A/NE-TKL/728). This consolidated Planning Statement, with latest indicative scheme and finalised technical assessments submitted previously, serves to supersede the earlier submissions to facilitate processing of this planning application by the Planning Department and for consideration by the Town Planning Board (the Board).

1.1.2 There are no material changes to the proposed scheme and other key development parameters, which are enclosed in this consolidated report again for easy reference. Full set of technical assessments are also enclosed in this consolidated report for easy reference.

1.1.3 This planning application was submitted in April 2023 to seek permission from the Board in support of a proposed temporary concrete batching plant (CBP) for a period of 5 years (the "Proposed Development") in "Industrial (Group D)" ("I(D)") zone on the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan ("OZP") No. S/NE-TKL/14 at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories (hereafter referred to as the "Application Site") (**Figure 1.1** refers) under Section 16 (S16) of the Town Planning Ordinance (the Ordinance) (CAP. 131). According to the Notes of the OZP, 'Concrete Batching Plant' is under Column 2 in "I(D)" zone, S16 planning approval is therefore required from the Board to facilitate operation of the proposed CBP. Temporary use or development of land exceeding three years also requires permission from the Board in accordance with the terms of the OZP. An approval period of 5 years is applied for in the current application, so that the Proposed Development can be scrutinised from time to time in response to changing planning context.

1.1.4 Other CBPs have also been approved in the vicinity of the Application Site. In view of increasing demand for concrete arising from different development projects in Hong Kong, a temporary CBP is therefore proposed at the Application Site.



llewelyn davies

Title

Extract of the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale NA		Figure 1.1	

1.2 Report Structure

1.2.1 This Planning Statement includes the following sections:

Section 2:	describes the Application Site and surrounding context and analyses its planning context;
Section 3:	depicts the development scheme;
Sections 4 – 5:	present key considerations from traffic and environmental aspects;
Section 6:	highlights justifications for the Proposed Development; and
Section 7:	concludes the Planning Statement.

1.2.2 Detailed technical assessments and other supplementary information are attached in **Appendices A to E**.

Appendix A:	Traffic Impact Assessment
Appendix B:	Environmental Assessment
Appendix C:	Similar Applications Approved in the Past 5 Years on a Temporary Basis for a Period of 5 Years
Appendix D:	Previous Responses-to-Comments
Appendix E:	Previous Responses-to-Public-Comments

2 SITE AND DEVELOPMENT CONTEXT

2.1 Site and Surrounding Context

2.1.1 The Application Site is located at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and the adjoining Government land in D.D. 77 in Ping Che, New Territories (**Figure 2.1** refers). The total site area is about 4,434m^2. The Application Site is currently used for storage of construction materials.

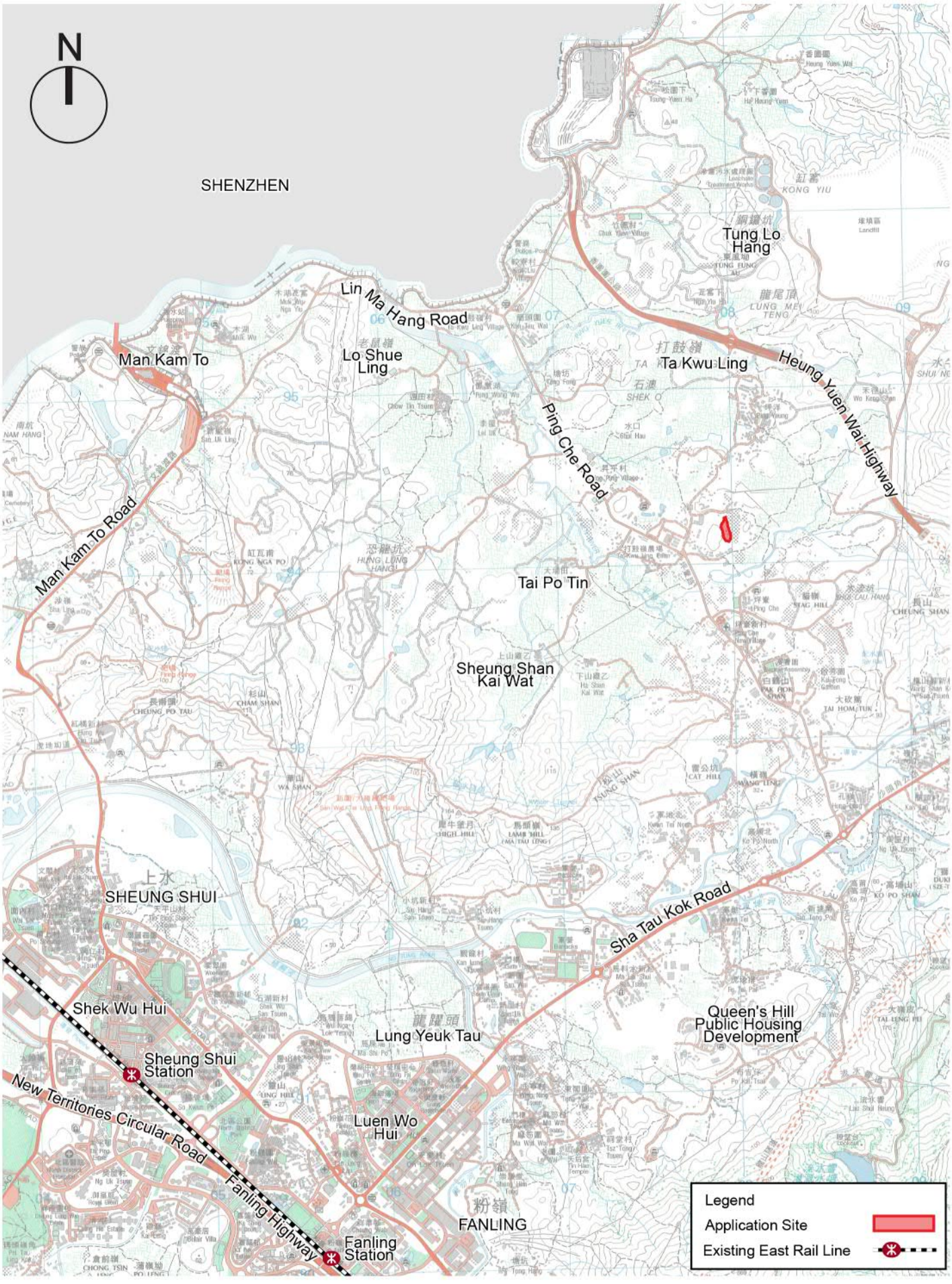
2.1.2 The Application Site is located in an area with various industrial, warehouse, storage and workshop uses. **Figure 2.2** shows the site and its surrounding context. To the immediate east of the Application Site is a temporary CBP approved in 2022 under Application No. A/NE-TKL/681. Ping Yeung Public School, which has been abandoned since 2007, is to the northwest of the Application Site, separated by an unnamed access road. Some scattered village houses and workshops / industrial sites are found to the west of the Application Site. A vegetated hilly area is found to the immediate south of the Application Site, with Ping Che Kat Tin village located to the further south.

2.2 Accessibility

2.2.1 The Application Site can be accessed by an unnamed access road through Ping Yuen Road which connects to Ping Che Road, a district distributor.

2.2.2 Ping Che Road is connected to major distributor roads, such as Sha Tau Kok Road which provides connection to Fanling and further to Sheung Shui; and Heung Yuen Wai Highway, Lin Ma Hang Road and Man Kam To Road which provide connection to the boundary areas. Heung Yuen Wai Highway also enables easy access to New Territories Circular Road, which is connected to Northwest New Territories and Tai Po.

2.2.3 The proximity to major distributor roads favours quick delivery of ready-mixed concrete from the proposed CBP to construction sites of New Development Areas (NDAs) / other large-scale development projects, such as Kwu Tung North NDA, Fanling North NDA, San Tin Technopole, etc.



llewelyn davies	Title: Location Plan	Checked	DH	Drawn PW
		Rev	0	Date Aug 2024
		Scale NA		Figure 2.1



Junction of Ping Yuen Road and the unnamed access road



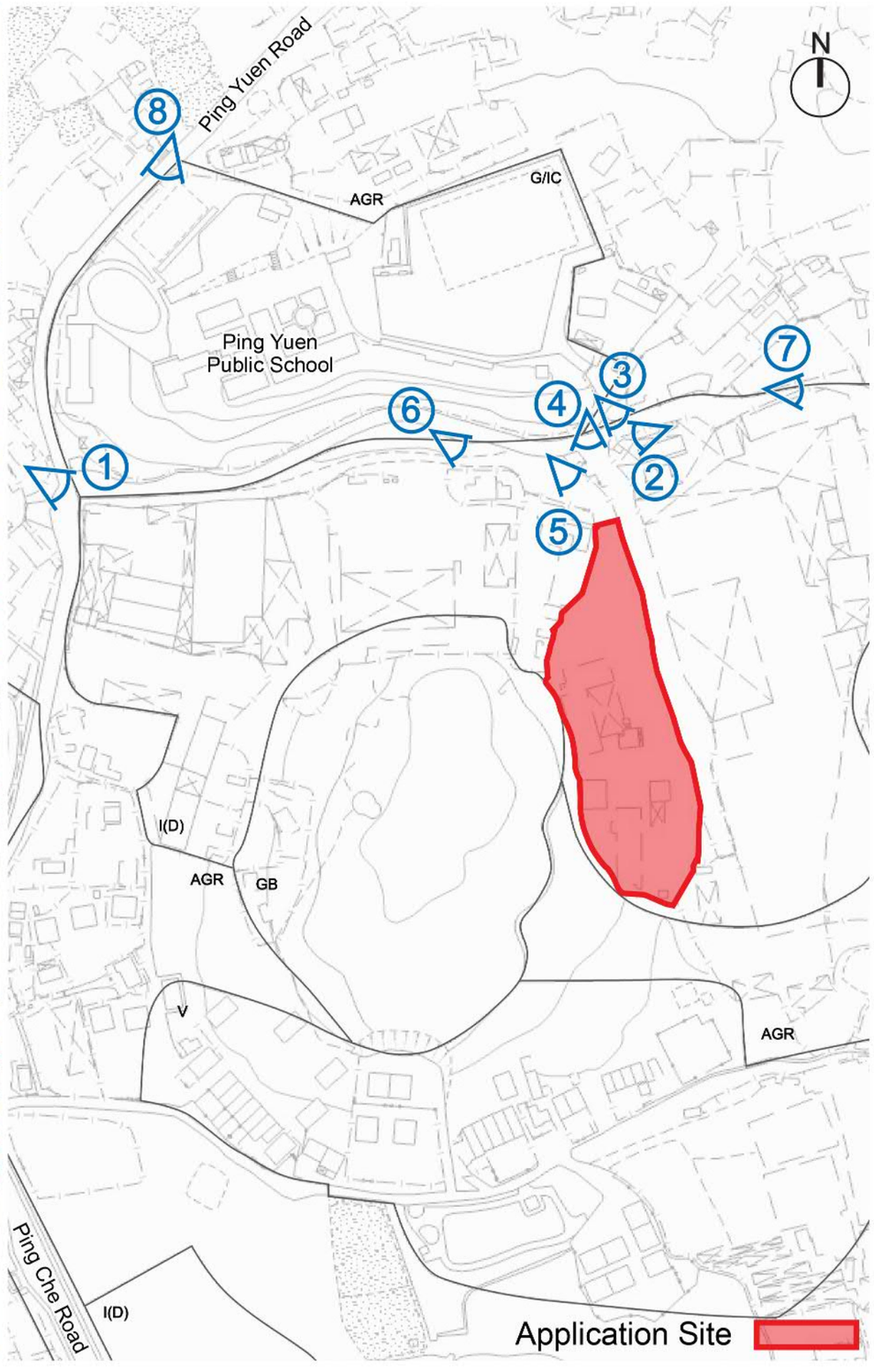
The unnamed access road



Temporary concrete batching plant approved under application no. A/NE-TKL/681



The Application Site (to the right of the access road)





Entrance of the Application Site



Existing workshops to the west of the Application Site



Existing workshops to the northeast of the Application Site



Vacant Ping Yeung Public School to the northwest of the Application Site

llewelyn davies

Title

Site and Surrounding Context

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale		Figure	2.2

2.3 Planning and Development Context

Statutory Planning Context

2.3.1 The Application Site, as indicated in **Figure 1.1**, falls within an area zoned "Industrial (Group D)" ("I(D)") on the approved Ping Che and Ta Kwu Ling OZP No. S/NE-TKL/14 (the OZP). Development in the subject "I(D)" zone is subject to a maximum plot ratio of 1.0, a maximum site coverage of 60% and a maximum building height of 13m.

2.3.2 "I(D)" zone is intended primarily for industrial uses that cannot be accommodated in conventional flatted factories due to extensive land and / or high ceiling requirements. It is also intended for the redevelopment of existing informal industrial uses, which are operated in workshop premises in rural area, to properly designed permanent industrial buildings. The Proposed Development is in line with this planning intention.

2.3.3 According to the Notes of the OZP, 'Asphalt Plant / Concrete Batching Plant' in "I(D)" zone is a Column 2 use that may be permitted with or without conditions on application to the Board. Temporary use or development of land exceeding three years also requires permission from the Board in accordance with the terms of the OZP. Therefore, this S16 planning application for proposed temporary CBP for a period of 5 years is made.

Territorial Planning Context

2.3.4 To tackle with the dire shortage of land, expedition of land and housing supply has always been a top priority on the Government's agenda.

2.3.5 In 2022 Policy Address, "Enhance quantity, speed, efficiency and quality" is one of the highlights. 30,000 units of Light Public Housing (LPH) will be introduced by 2027-2028 to boost overall public housing production. 13 sites have been identified by the Government for the construction of LPH, with 6 out of 13 located in New Territories. Besides, the Government has identified sufficient land for providing about 360,000 public housing units in the coming 10-year period from 2023-24 to 2032-33, which can meet the target under Long Term Housing Strategy. Stable supply of concrete is a pre-requisite of all these public housing projects.

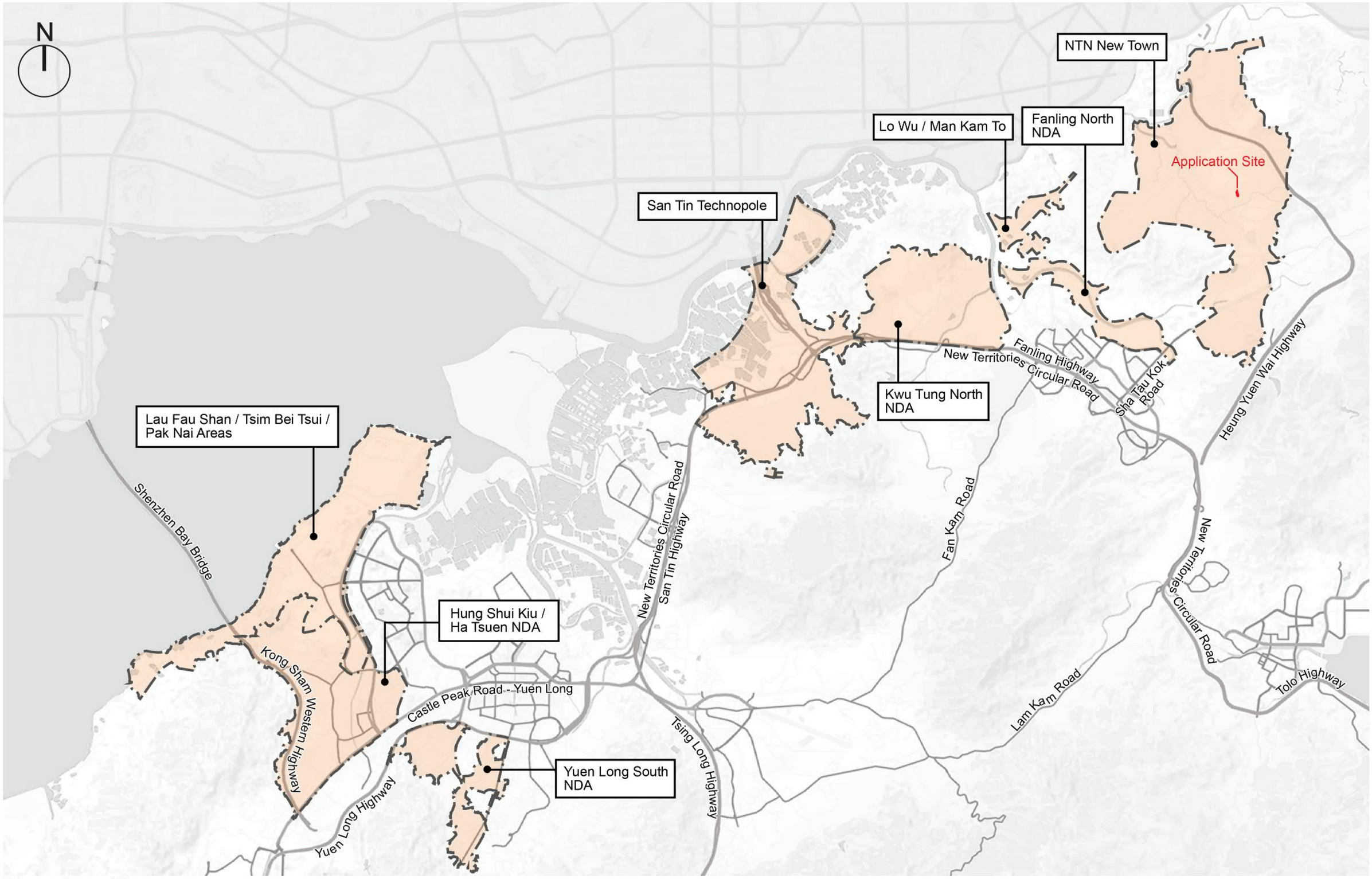
2.3.6 Regarding land supply, a multi-pronged approach has been adopted by the Government, such as redeveloping brownfield sites, putting forward development of Tseung Kwan O Area 137, expediting development of Kau Yi Chau Artificial Islands and Northern Metropolis, etc. Construction works in these sites require concrete as well.

2.3.7 According to 2023-24 Budget, efforts are made to support the above initiatives mentioned in the Policy Address. On top of these initiatives, the Budget stated that 12 residential sites will be under the 2023/24 Land Sale Programme, railway property development, private development and redevelopment projects as well as Urban Renewal Authority's projects to provide about 20,000 units.

2.3.8 Summarising Policy Address and Budget of the past few years, Hong Kong 2030+: Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030 and Northern Metropolis Development Strategy, major large-scale development projects are summarised as below:

- New Territories North (NTN) New Town
- Lo Wu / Man Kam To
- San Tin Technopole
- Kwu Tung North NDA
- Fanling North NDA
- Hung Shui Kiu / Ha Tsuen NDA
- Lau Fau Shan / Tsim Bei Tsui / Pak Nai Areas
- Tung Chung New Town Extension
- Yuen Long South NDA
- Tuen Mun East
- Tuen Mun West, including River Trade Terminal
- Kau Yi Chau Artificial Islands
- Tseung Kwan O Area 137
- Kai Tak Development
- Anderson Road Quarry Site Development

2.3.9 Steady and sufficient supply of concrete is a pre-requisite for all of the above projects. A significant number of these projects are located in Northern New Territories (**Figure 2.3** refers). The proposed CBP, given its strategic location in northeastern New Territories, will be able to deliver concrete to nearby construction sites to support the Government's continuous effort in expedition of



llewelyn davies

Title

Major Ongoing / Planned Developments in Northern New Territories

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale		Figure	2.3

land and housing supply.

NTN New Town

2.3.10 The Application Site is within the boundary of NTN New Town (the figure below refers), which covers areas of Heung Yuen Wai, Ping Che, Ta Kwu Ling, Hung Lung Hang and Queen's Hill. Preliminary Feasibility Study on Developing the New Territories North was completed in 2017, which suggested a few broad-brush developments plans for areas including the now NTN New Town, i.e. the then Heung Yuen Wai / Ta Kwu Ling / Queen's Hill Potential Development Area.

2.3.11 A more detailed planning and engineering study, namely Remaining Phase Development of the New Territories North - Planning and Engineering Study for NTN New Town and Man Kam To – Investigation, has commenced in 2021 and is anticipated to be completed in 2024. Given more lead time will be required for further planning studies and the temporary nature of the current application, the Proposed Development will not pre-empt the long-term planning of NTN New Town.



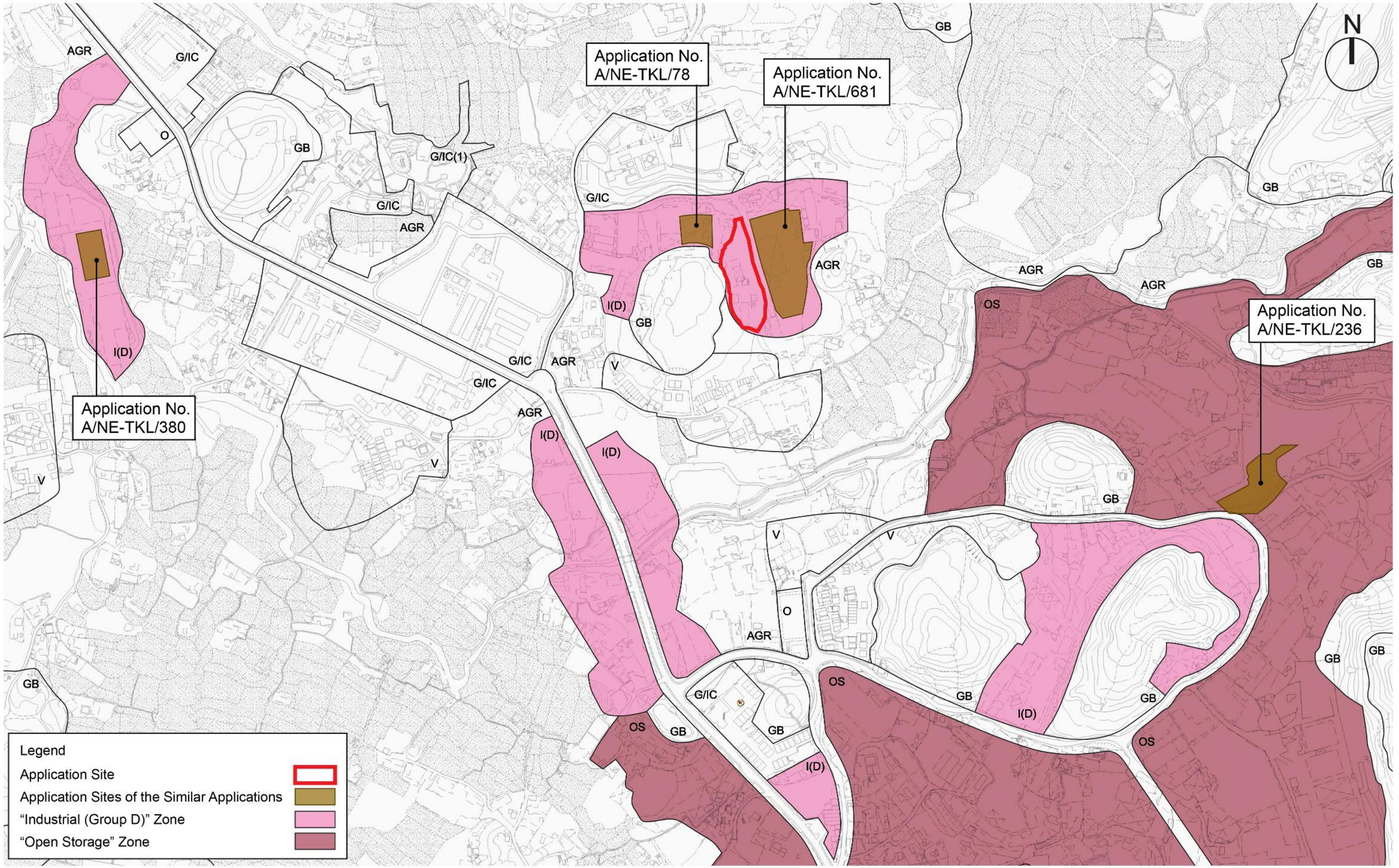
Location of the Application Site and the Boundary of NTN New Town

2.4 Similar Applications

2.4.1 There have been similar applications for 'Asphalt Plant / Concrete Batching Plant' use approved in the Ping Che and Ta Kwu Ling OZP since 1998. All of these application sites are zoned "I(D)" or "Open Storage" ("OS"). These applications demonstrate the suitability of establishment of CBP in the Ping Che and Ta Kwu Ling area. **Table 2.1** below lists out the nearby applications. Their locations are shown on **Figure 2.4**.

Table 2.1 Approved Concrete Batching Plant / Asphalt Plant in Ping Che and Ta Kwu Ling

Application No.	A/NE-TKL/78	A/NE-TKL/236	A/NE-TKL/380	A/NE-TKL/681
Location	D.D. 77 Lots 172A & 172B1, Ping Che, Fanling	D.D. 77 Lots 437, 439RP & 477RP, Ping Che, Ta Kwu Ling	Lots 22(Part), 24(Part) and 26 RP (Part) in D.D. 84, West of Ping Che Road, Ta Kwu Ling, New Territories	Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, New Territories
Zoning	"I(D)"	"OS"	"I(D)"	"I(D)"
Applied Use	Concrete Batching Plant	Temporary Asphalt Batching Plant for a Period of 3 Years	Temporary Concrete Batching Plant with Minor Relaxation of Building Height Restriction for a Period of 3 Years	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years
Decision (Date)	Approved with conditions (11.9.1998)	Approved with conditions on a temporary basis (11.7.2003)	Approved with conditions on a temporary basis (7.6.2013)	Approved with conditions on a temporary basis (10.6.2022)



llewelyn davies

Title

Similar Applications in the Vicinity of the Application Site

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale		Figure	2.4

2.4.2 The approved temporary CBP under Application No. A/NE-TKL/681, approved in June 2022, is located to the immediate east of Application Site of this planning application. It demonstrates that CBP is a suitable use to be accommodated in the subject "I(D)" zone.

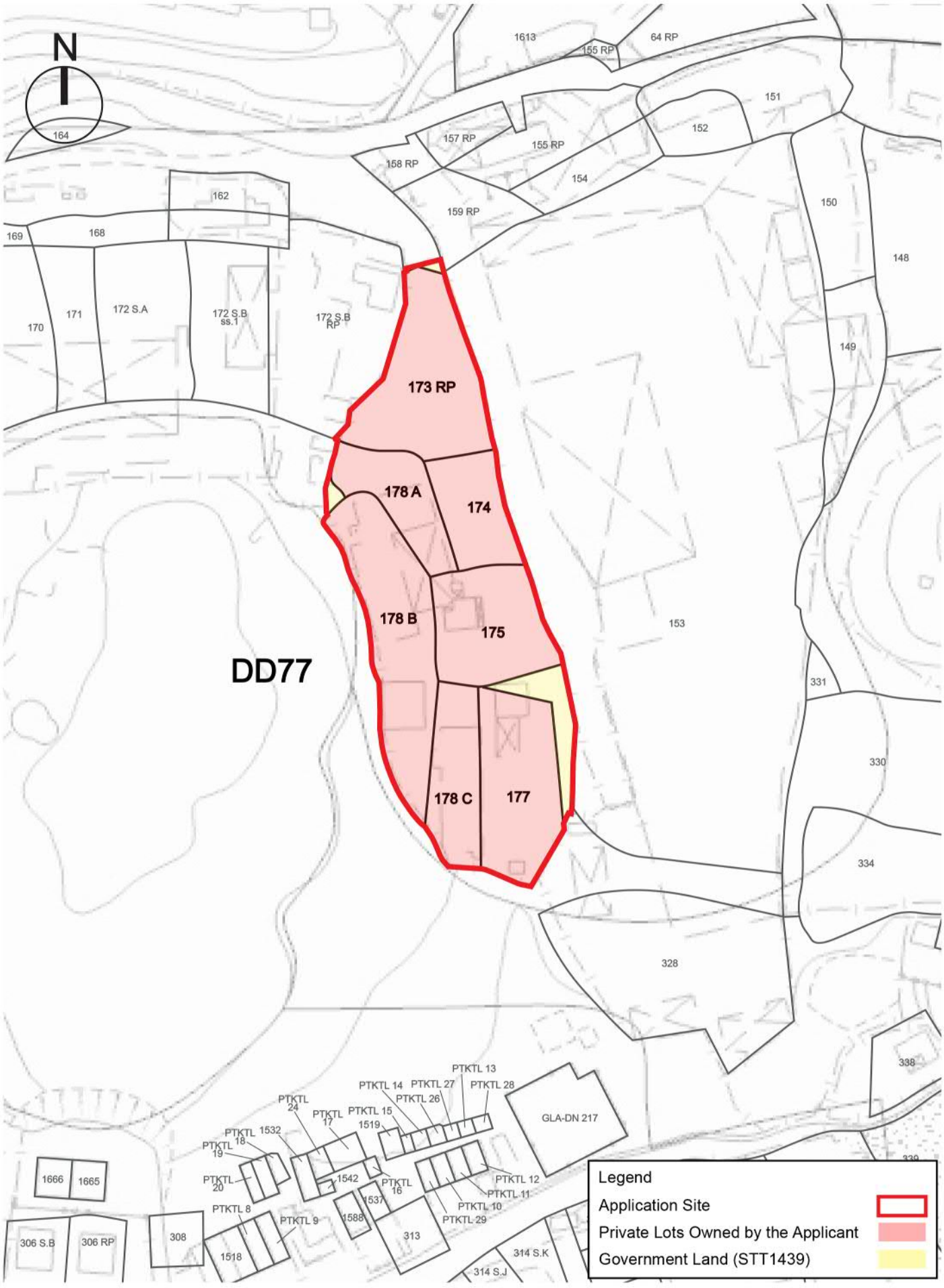
2.4.3 A list of approved CBP / asphalt plant in the the past 5 years on a temporary basis for a period of 5 years are listed in **Appendix C**. Therefore, an approval duration for a period of 5 years is suitable.

2.5 Land Status

2.5.1 The Landholding Plan of the Application Site as shown in **Figure 2.5** shows that the Applicant is the sole owner of all the private lots included in the Application Site.

2.5.2 Regarding Government land included in the Application Site with an area of about 205m^2, it is under a Short Term Tenancy (STT) (STT1439) first granted to the Applicant on 30 November 2006 for the use of storage of construction materials on a renewal basis. A single-storey structure with a total built-over area not exceeding 14m^2 and a height not exceeding 3.05m is allowed in the STT.

2.5.3 The above land status justifies the demarcation of the Application Site boundary and suitability of the site for implementation of the subject proposed use in a timely manner.



llewelyn davies	Title: Landholding Plan	Checked	DH	Drawn PW
		Rev	0	Date Aug 2024
		Scale NA		Figure 2.5

3 DEVELOPMENT PROPOSAL

3.1 Schematic Layout and Development Schedule

3.1.1 The proposed CBP will accommodate the following major equipments / facilities:

- 4 nos. of 70 tonnes water tanks
- 7 nos. of cemetitious material silos with total capacity of 500 tonnes
- 6 nos. of admixture tanks
- 1 no. of 600 tonnes aggregate bin
- Aggregate ground receiving hopper
- Aggregate storage
- Barrel washing and reclaimer
- Conveyor belts
- Dry pit
- Equipment storage
- Ice storage
- Mixing tower comprising a concrete mixer and weigh hoppers
- Mobile toilet
- Receiving hopper
- Slump platform
- Transfer tower
- Vehicle cleaning facilities

3.1.2 **Table 3.1** below lists out the development parameters of the proposed CBP. Layout plan and elevation plan of the CBP are shown in **Figures 3.1 and 3.2**. All the development parameters comply with the restrictions as set out in the Notes of the OZP.



11 NOS. HEAVY GOODS VEHICLE PARKING SPACE (11m x 3.5m) (LP01-LP11)

5 NOS. LOADING / UNLOADING BAYS (11m x 3.5m) (LP12-LP16)

1 NO. TANKER LOADING / UNLOADING BAYS (16m x 3.5m) (LP17)

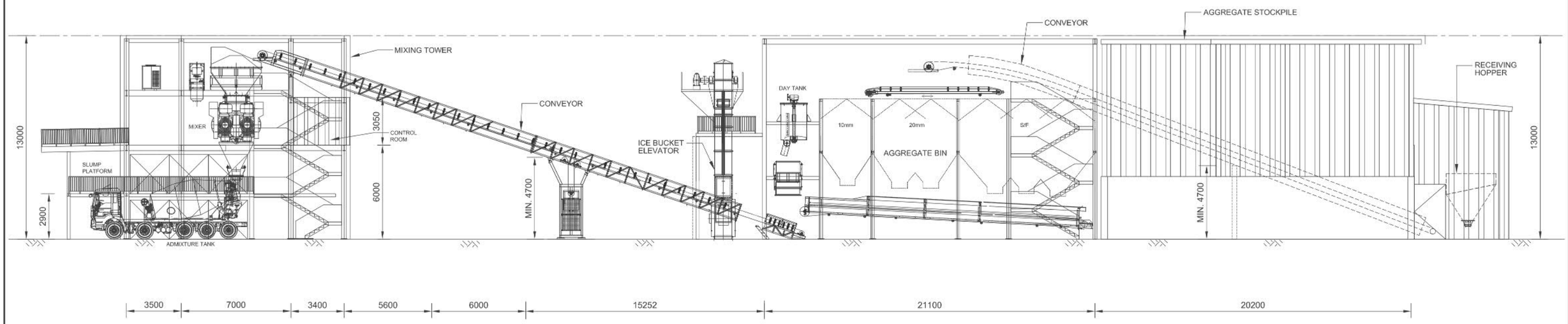
5 NOS. PRIVATE CAR PARKING SPACES (5m x 2.5m) (CP01-CP05)

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

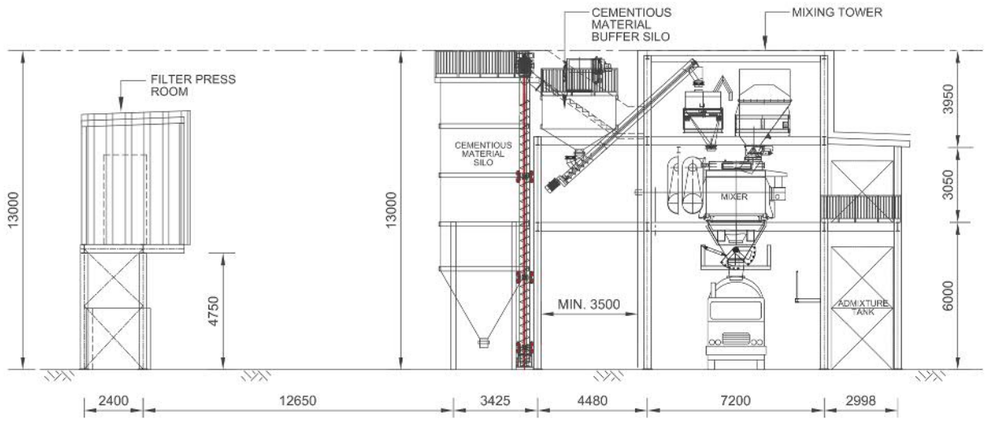
Title

Indicative Layout Plan

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale N.A		Figure 3.1	



WEST ELEVATION



NORTH ELEVATION

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Indicative Elevation Plan

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale N.A		Figure 3.2	

Table 3.1 Development Schedule of the Proposed CBP

Site Area	About 4,434m^2
Plot Ratio	0.54
Gross Floor Area	About 2,410m^2
Building Height	Not more than 13m
Site Coverage	Not more than 41%
Goods Vehicle Waiting Space	11[(1)]
Goods Vehicle Loading / Unloading (L/UL) Space	5
Tanker L/UL Space	1
Parking Space for Private Car	5

[(1)] Including one space for concrete testing

3.1.3 The proposed CBP will accommodate 1 production line. The maximum design concrete production capacity will be about 80m^3/hr. Maximum 10 concrete trucks, each with capacity of 8m^3, will be generated by the proposed CBP per hour. The production process will be carried out in an enclosed environment to minimise environmental nuisances.

3.1.4 Upon approval of this application, the Applicant will apply to Environmental Protection Department (EPD) for a licence for Specified Process (Cement Works) pursuant to Section 14 of Air Pollution Control Ordinance.

3.2 Operation Hours and Process

3.2.1 The proposed CBP will operate from 7am to 11pm daily. It should be highlighted that the peak hour of traffic flow of the proposed CBP is within 8 am to 6pm daily; after 6pm, due to minimal demand for concrete at night, the production output would significantly drop by 50%. The operation hour is in line with the market norm, e.g. the approved CBP (under Application No. A/NE-TKL/681) adjacent to the Application Site.

3.2.2 Three major steps are involved in concrete production:-

1st step: Delivery of raw materials

Trucks / tankers will carry raw materials for concrete production, including mainly aggregate, Ordinary Portland Cement (OPC), silica, Pulverised Fly Ash (PFA) / Ground Granulated Blast furnace Slag (GGBS), admixture and ice, to the Application Site. Aggregates will be unloaded directly from aggregate truck to the

receiving hopper inside an enclosed structure equipped with water sprinklers. Covered conveyor belts will carry aggregate to storage bins. Other materials will be pumped to silos via pipe.

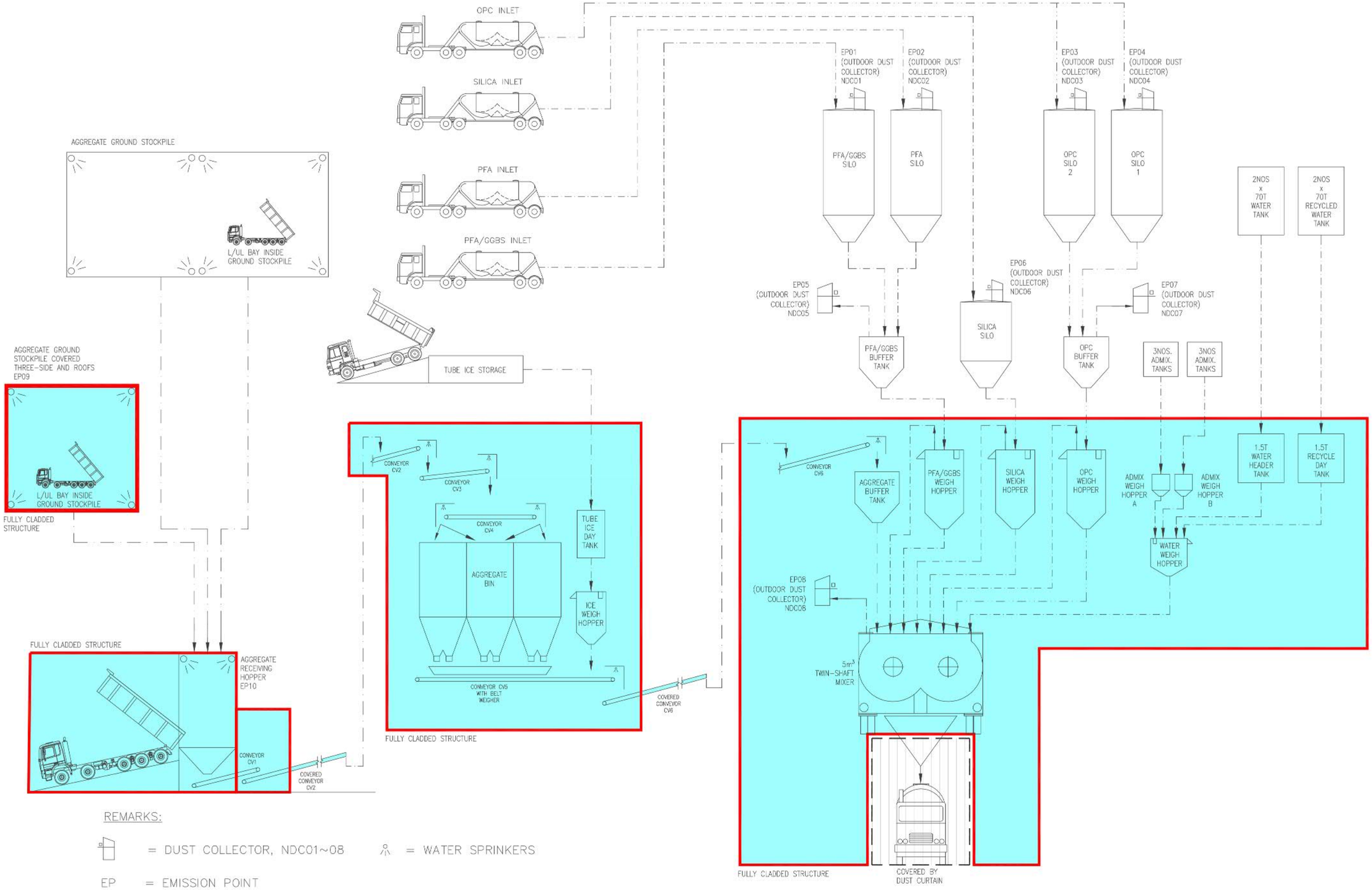
2nd step: Weighing and mixing of materials

Raw materials will be weighed in weighting bins and then be mixed in the mixer. All those facilities will be accommodated in fully cladded structure made use of noise-absorbing materials to reduce potential noise impacts. Dust collectors will be equipped in the silos and the tanks for storage of PFA/GGBS, OPC and silica, as well as the mixer, to reduce dust emission.

3rd step: loading of ready-mixed concrete and distribution

Ready-mixed concrete will be unloaded to concrete mixer trucks by gravity under the mixing tower and covered with flexible dust curtain. The mixer trucks will be washed within the site before leaving.

3.2.2 **Figure 3.3** depicts the concrete production process within the proposed CBP.



REMARKS:

= DUST COLLECTOR, NDC01~08

= WATER SPRINKERS

EP = EMISSION POINT

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Schematic Diagram of Concrete Production

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Aug 2024
Scale N.A		Figure 3.3	

3.3 Traffic and Parking Arrangement

3.3.1 Regarding provision of internal transport facilities, there will be 5 parking spaces for private car, 5 L/UL spaces for goods vehicles (including 1 concrete truck, 3 aggregate trucks and 1 ice truck), 1 L/UL space for tanker and 11 goods vehicle waiting spaces (including 1 space for concrete testing). The layout of these internal transport facilities is reflected in **Figure 3.1**.

3.3.2 An internal road with minimum width of 7.3m will be provided within the CBP to link up the transport facilities inside the CBP and serve as emergency vehicular access. The ingress and egress will be at the northern boundary of the Application Site.

3.4 Environmental Mitigation Measures

3.4.1 Environmental sensitive design has been adopted in the proposed CBP to minimise potential environmental impacts. Some of the major control measures to reduce air quality and noise impacts include:

- Raw materials such as crushed rock, sand, stone aggregate shall be adequately wetted prior to and during the loading, unloading and handling operations;
- Effective manual or automatic water spraying system shall be provided and used at all unloading areas, stock piles and material discharge points;
- Aggregate receiving hopper shall be enclosed with gates at front opening;
- Aggregates with a nominal size less than or equal to 5mm should be stored in totally enclosed structures and should not be handled in open area;
- All access roads and route roads within the Application Site shall be paved and adequately wetted;
- Wheel washing facilities should be provided at the Application Site exit;
- Enclosed / semi-enclosed design should be adopted in concrete mixer (electric), water / admixture pump, air compressor (stationary), filter fan (mixing unit) – blower, filter fan (silo) – blower and truck for concrete collection ;
- Conveyor shall be enclosed with polymeric vinyl material; and
- 4m high barrier with minimum surface density of 10kg/m^2 shall be provided along Application Site boundary.

3.4.2 More mitigation measures to minimise air quality, noise, waste and water quality impacts are detailed in the Environmental Assessment enclosed under **Appendix B**.

3.5 Implementation Programme

3.5.1 Upon approval of this planning application, the Applicant will proceed to submitting General Building Plans to Buildings Department for vetting. The Applicant will also apply to EPD for the licence for Specified Process (Cement Works) under the Air Pollution Control Ordinance and Discharge Licence under Water Pollution Control Ordinance. After completion of construction of the CBP, the Applicant will obtain fire services certificate from Fire Services Department (FSD). In parallel, the Applicant will also submit short-term waiver application to the Lands Department for approval prior to implementation of the subject Proposed Development.

3.5.2 It is assumed that the above procedures will take about 2 years. It is anticipated that the proposed CBP will come to full operation in 2026.

4 TRAFFIC CONSIDERATIONS

4.1 In order to evaluate the acceptability of the Proposed Development in traffic terms, a Traffic Impact Assessment (TIA) has been prepared. For details of the report, please refer to **Appendix A** for consideration.

4.2 To adopt a conservative approach, maximum concrete production rate of 80m^3/hr is adopted to obtain the maximum traffic generation. With a capacity of 8m^3 per concrete truck, maximum 10 nos. of concrete truck and 8 nos. of raw materials truck / tanker would be generated by the proposed CBP per hour. While the actual concrete production rate will fluctuate, in any cases, the one-way traffic generation of the proposed CBP would be limited to 18 veh/hr by the Applicant at all time.

4.3 To justify the proposed provision of L/UL spaces, assessment of utilisation of L/UL spaces has been conducted with servicing time of concrete trucks and raw material trucks taken into account. In comparison with the adjacent approved CBP (under S16 Application No. A/NE-TKL/681), the subject proposed CBP has derived a more detailed servicing time breakdown of different types of activities that would be carried out by the concrete truck (see table below). In this regard, it is reasonable to believe that the subject TIA could achieve better and more accurate estimation of the actual servicing time of the concrete truck.

	Concrete Truck			**Aggregate Trucks**	**Cement / PFA / GGBS Tanker, Admixture Trucks**	**Ice Trucks**
	Empty and Wash Drum	**Concrete Loading**	**Testing for Quality Control**			
Subject Application	4 mins	3 mins	3 mins	5 mins	6 mins	10 mins
A/NE-TKL/681	4 mins			5 mins	6 mins	10 mins

4.4 Traffic surveys have been conducted to assess the current traffic condition. 6 critical junctions are identified in the TIA:

J1) Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern)
J2) Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern)
J3) Ping Yuen Road / Access Road
J4) Sha Tau Kok Road / Ping Che Road
J5) Lin Ma Hang Road / Ping Che Road
J6) Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road

6 critical road links are also identified:

L1) Sha Tau Kok Road *(to the West of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)*
L2) Sha Tau Kok Road *(to the East of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)*
L3) Ping Che Road
L4) Lin Ma Hang Road
L5) Ping Yuen Road
L6) Unnamed Access Road

4.5 In the TIA, committed traffic improvement schemes to be carried out by the Applicant of adjacent approved CBP (i.e. S16 Application No. A/NE-TKL/681) on Ping Yuen Road and the Access Road are taken into account. Besides, the Applicant proposes to further improve the Access Road, by widening the approximately 95m long single track Access Road section to a 2-lane carriageway with minimum width of 7m. Furthermore, the Applicant proposes to widen a portion of Ping Yuen Road to allow manoeuvring of a container and 11m-long heavy goods vehicle simultaneously. Details are shown on Drawing 5.2 of the TIA.

4.6 As the Proposed Development is tentatively scheduled for completion in 2026, 2029 is adopted as the design year for traffic forecast. By applying growth rate of +1.12% per annum to observed traffic flow, with the above improvement schemes in place, it is found that all critical junctions and road links will be operating without capacity problem with the Proposed Development in design year 2029.

4.7 Regarding the control mechanism on the road improvement scheme proposed by the Applicant, the Applicant suggested to the Board to impose relevant approval conditions on this planning application to ensure the road improvement scheme will be implemented before commencement of operation of the proposed temporary CBP, or else the planning approval will cease to have effect. This ensures the road improvement works will be implemented to the satisfaction of relevant Government departments, and allows opportunity for Government departments to review and confirm management and maintenance responsibilities of the improved access road and Ping Yuen Road at detailed design stage after planning approval is secured. The Applicant will keep close liaison with relevant Government departments and local stakeholders before operation of the proposed CBP on implementation of the improvement schemes and to ensure impacts on existing road users will be minimised as far as practical during implementation of the improvement works.

4.8 In short, the Proposed Development is technically feasible in traffic aspect.

5 ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS

5.1 In order to evaluate the acceptability of the Proposed Development in environmental aspect, an Environmental Assessment (EA) Report has been prepared. For details of the report, please refer to **Appendix B** for consideration.

Air quality

5.2 An air quality impact assessment has been conducted to assess potential air quality impacts brought by the proposed CBP.

5.3 A number of air sensitive receivers (ASRs) have been identified within the 500m assessment area. The predicted air quality concentrations from vehicular emissions and industrial emissions have been quantitatively assessed separately for Respirable Suspended Particulates (RSP), Fine Suspended Particulates (FSP) and Nitrogen Dioxide (NO_2). Results show that RSP, FSP and NO_2 concentrations at all representative ASRs comply with the relevant Air Quality Objectives.

5.4 Nevertheless, mitigation measures should be provided, implemented and maintained during the operation phase of the proposed CBP. Some of the major measures include:

- Dust collectors shall be installed at the silos and silos shall be equipped with high level alarms to warn over filling;
- The conveyor shall be fully enclosed;
- Closure device shall be provided on mixer trucks for preventing spillage of concrete from the concrete discharge outlet of mixer trucks;
- Water sprayings shall be provided regularly at aggregate storage to suppress dust emissions;
- All access road and route roads within the Application Site shall be paved and adequately wetted;
- Wheel washing facilities should be provided at the Application Site exit; and
- A high standard of housekeeping shall be maintained to minimise generation of fugitive emissions.

5.5 With implementation of recommended control measures, the operation of the proposed CBP will not cause any unacceptable air quality impacts.

Noise

5.6 To assess potential noise impacts from the Proposed Development, 7 noise sensitive receivers (NSRs) have been identified. Construction noise, fixed noise sources and road traffic noise from the Proposed Development have been discussed.

5.7 As construction works will be carried out during non-restricted hours, construction noises generated from the construction of the proposed CBP to the nearby NSRs are not anticipated. For fixed noise sources, with adoption of a number of noise reduction measures, the predicted noise levels at the representative NSRs will be within acceptable limit. Regarding road traffic noise assessment, results indicate that the noise contribution to the overall road traffic noise level due to the proposed CBP is considered to be not significant.

5.8 Mitigation measures for noises from construction phase and operation phase are suggested. For construction phase, construction works shall be carried out during daytime of normal working days and follow EPD's "Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts"; and mitigation measures recommended in ProPECC PN1/24 shall be implemented where applicable. Good on-site practices are recommended.

5.9 For operation phase, the design of the proposed CBP should ensure potential industrial noise impacts at NSRs shall comply with the relevant criteria. Enclosed design will be adopted where appropriate, and 4m high barrier will be provided along the Application Site boundary.

5.10 With the provision of noise mitigation measures during construction and operation phases, adverse noise impacts from the proposed CBP are not anticipated.

Water quality

5.11 To identify potential water quality impacts, the watercourses located to the south of the Application Site were identified as water sensitive receivers, and water quality impacts in construction and operation phases have been assessed.

5.12 During construction phase, water quality impact can be properly controlled with implementation of good site practices. Portable toilets shall be provided for

construction workers on-site. The contractor shall apply for a Discharge Licence from EPD under the Water Pollution Control Ordinance during construction phase. All site discharges should be treated in accordance with the terms and conditions of the Discharge Licence.

5.13 During operation phase, as the sewage and wastewater will be collected by two proposed sewage storage tanks of container toilets for offsite disposal, no adverse water quality impacts are anticipated. Wastewater generated from water sprinklers and wheel washing facilities will be collected and diverted to sedimentation tank for silt removal, then be reused onsite. Moreover, there will be no adverse water quality impacts due to runoff with the provision and implementation of the recommended mitigation measures for non-point sources.

Waste management

5.14 Major waste during construction phase would be construction and demolition materials; while that of operation phase would mainly be commercial and industrial wastes. Mitigation measures and good site practices are recommended, such as development of a Waste Management Plan by the contractor before the commencement of any construction works, adoption of good housekeeping practices, establishment of a trip-ticket system, encouragement of the reuse and recycling of municipal solid waste, transferring cementitious cake to Public Fill Reception Facilities for reuse, etc. With these measures in place, adverse waste management implication is not anticipated in construction and operation phases.

Land contamination

5.15 Site history has been studied and a site appraisal has been carried out for the land contamination assessment. Findings show that no potential contamination is anticipated. Information from EPD supported that there were no chemical spillage or leakage records at the Application Site; and FSD confirmed neither records of dangerous goods license, fire incidents nor incidents of spillage / leakage of dangerous goods were found on site. Thus, potential contamination is not anticipated and associated impact is not expected in the Application Site.

5.16 In short, the Proposed Development is fully acceptable in environmental terms.

6 PLANNING JUSTIFICATIONS

6.1 Meeting Increasing Demand for Concrete

6.1.1 As discussed in section 2.3, the Government has adopted a multi-pronged approach to boost housing and land supply in Hong Kong. There are a lot of large-scale development projects that are underway or planned. It is undoubted that in the future, demand for ready-mixed concrete will rise significantly. With maximum production capacity at 80m^3/hour, the proposed CBP will support the Government's continuous effort in expediting land and housing supply.

6.2 The Application Site is Easily Connected with Major Transportation Links

6.2.1 The Application Site is well-supported by transportation links. It can be accessed by Ping Che Road, which is a major road in Ping Che and a district distributor that provides connection to Heung Yuen Wai Highway, Lin Ma Hang Road, Man Kam To Road, New Territories Circular Road, etc. to reach different parts of the New Territories.

6.2.2 Many of the major projects are located in Northern New Territories, as shown in **Figure 2.3**. In particular, the Application Site is located within NTN New Town and is in close proximity to Kwu Tung North NDA and Fanling North NDA. Given the locational advantages, the Application Site is an appropriate location for CBP.

6.3 Compatible with the Surrounding Context

6.3.1 There are existing rural industrial uses, open storage and workshops found in the subject "I(D)" zone. Along Ping Che Road, the uses are mainly rural settlements, repair, maintenance and logistics centre. To the immediate east of the Application Site is the temporary CBP approved in June 2022 under Application No. A/NE-TKL/681.

6.3.2 With reference to **Appendix C**, all the application sites of the similar applications are located in areas zoned "I" or "OS". It demonstrates that CBP is a compatible use in "Industrial" zones.

6.3.3 Although to the northwest of the Application Site is a "Government, Institution or Community" ("G/IC") zone where Ping Yeung Public School is located, it has been

abandoned since 2007, the proposed CBP is therefore not incompatible with the "G/IC" zone. To the south of the Application Site is Ping Che Kat Tin village, but it is separated from the Application Site by a vegetated hilly area. Furthermore, the approval of Application No. A/NE-TKL/681 has proven the compatibility of a CBP with the surroundings in the subject "I(D)" zone. Therefore, the Proposed Development is fully compatible with the surroundings.

6.4 In Line with the Planning Intention of "I(D)" Zone

6.4.1 The Application Site completely falls within "I(D)" zone. According to the Notes of the OZP, it is intended primarily for industrial uses that cannot be accommodated in conventional flatted factories due to extensive land and / or high ceiling requirements. It is also intended for the redevelopment of existing informal industrial uses, which are operated in workshop premises in rural area, to properly designed permanent industrial buildings.

6.4.2 There is provision for 'Concrete Batching Plant' use in the Notes of the OZP for "I(D)" zone. The proposed development schedule fully complies with the development restrictions as stipulated in the Notes of the OZP. Given similar applications (i.e. A/NE-TKL/681 and A/NE-TKL/78) have been approved in the subject "I(D)" zone, the use of CBP is in line with the planning intention.

6.5 Similar Applications Have Been Approved

6.5.1 Section 2.4 and **Appendix C** list out the CBP / asphalt plants approved in the Ping Che and Twa Kwu Ling OZP and similar approved applications on a temporary basis in the past 5 years respectively. The former has proven that CBP is a compatible use in "I(D)" and "Open Storage" zones in Ping Che and Ta Kwu Ling; while the latter has proven the suitability of an approval period of 5 years. Approval of this planning application would not set an unfavourable precedent.

6.5.2 A temporary CBP adjacent to the Application Site was approved in 2022 under Application No. A/NE-TKL/681, which proves that the CBP is a compatible use in the subject "I(D)" zone. Therefore, this application should be given favourable consideration.

6.6 Long Term Planning for NTN will not be Pre-empted

6.6.1 The Application Site falls within the boundary of NTN New Town. Some broad land use plans were formulated for the NTN New Town in December 2017. However, it is a broad-brush plan, detailed engineering and feasibility study and planning process have yet to be gone through to implement the NTN New Town development. The proposed CBP will operate on a temporary basis only, thus there will be no conflicts with the implementation schedule of NTN New Town.

6.6.2 Subject to the long-term planning framework of the NTN New Town to be published by the Government, the Applicant will monitor and review the site and planning context from time to time. If the development programme allows, the Applicant will submit renewal application to the Board in future.

6.7 Environmental Nuisances are Minimised

6.7.1 As detailed in Section 3.4 and Section 5, potential environmental impacts in terms of air quality, noise, water quality, waste management and land contamination have been assessed. With the adoption of sensitive design, implementation of mitigation measures and good site practices, significant environmental impacts are not anticipated.

6.8 No Adverse Technical Impacts are Anticipated

6.8.1 A TIA and EA have been prepared to demonstrate that the Proposed Development has taken traffic and environmental impacts into account. The proposed CBP will not have adverse technical impacts to the surroundings and is technically feasible. With reference to the TIA, the proposed CBP will not induce adverse traffic impacts on nearby critical junctions and road links. According to the EA, with proposed control measures in place, no significant environmental impacts are anticipated.

7 CONCLUSION

7.1 This planning application was submitted in April 2023 to seek permission from the Board in support of a proposed temporary CBP for a period of 5 years in "I(D)" zone on the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling OZP at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories under S16 of the Ordinance (CAP. 131).

7.2 The Proposed Development is supported by the following planning justifications:

- Meeting increasing demand for concrete;
- The Application Site is easily connected with major transportation links;
- Compatible with the surrounding context;
- In line with the planning intention of "I(D)" zone;
- Similar applications have been approved;
- Long term planning for NTN will not be pre-empted;
- Environmental nuisances are minimised; and
- No adverse technical impacts are anticipated.

7.3 In light of the justifications presented in this Planning Statement, the Board is cordially invited to consider the planning application favourably.

Appendix A

Traffic Impact Assessment

(Consolidated report based on Further Information submitted on 18 August 2023, 10 November 2023 and 21 June 2024)

(No objection from traffic engineering perspective from Transport Department received in July 2024)

30/07/2024

Reference number CHK50696510/MSH/L2401223/yyl

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE FANLING

TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT (REV.D)



SYSTRA MVA

IDENTIFICATION TABLE	
Project	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling
Study	Traffic Impact Assessment (Rev.D)
Date	30/07/2024
File name	CHK50696510_Revised TIA Report_v5_20240730 (L2401223).docx
Reference number	CHK50696510/MSH/L2401223/yyl
Version	5

MVA Hong Kong Limited
22/F Genesis • 33-35 Wong Chuk Hang Road • Hong Kong
T. +852 2529 7037 • F. +852 2527 8490 • E. info@mvaasia.com • www.mvaasia.com

TABLE OF CONTENTS

1.	**INTRODUCTION**	**1**
1.1	Background	1
1.2	Study Objectives	1
1.3	TIA Report Structure	1
2.	**PROPOSED DEVELOPMENT**	**2**
2.1	Proposed Development Parameters	2
2.2	Estimation of Development Traffic	2
2.3	Parking and Servicing Facilities	3
2.4	Operation Requirements of Waiting Spaces	3
2.5	Vehicular Access Arrangement and Internal Traffic Layout	5
3.	**EXISTING TRAFFIC CONTEXT**	**7**
3.1	Existing Road Network	7
3.2	Existing Junction Performance	7
3.3	Existing Public Transport Services	9
4.	**TRAFFIC FORECAST**	**10**
4.1	Design Year	10
4.2	Traffic Forecast	10
5.	**TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT**	**13**
5.1	Committed Traffic Improvement Scheme	13
5.2	Road Improvement Scheme	13
5.3	Year 2029 Junction Operational Performance	13
5.4	Road Link Assessment	14
6.	**CONCLUSION**	**17**
6.1	Summary	17
6.2	Conclusion	18

ANNEX A	**SWEPT PATH ANALYSIS**
ANNEX B	**JUNCTION CAPACITY CALCULATION SHEET**
ANNEX C	**COMPARISON OF PARKING SPACES PROVISION FOR PRIVATE CAR**
ANNEX D	**LOADING & UNLOADING FLOW FORECAST**
ANNEX E	**CONCRETE TRUCK SERVICE TIME & LOGISTIC FLOW**
ANNEX F	**OPERATION TIME-SPACE ASSESSMENT**

LIST OF DRAWINGS

Drawing 1.1	Site Location Plan
Drawing 2.1	Master Layout Plan
Drawing 3.1	Critical Junction and Road Link
Drawing 3.2	Existing Layout of Unnamed Access Road (L6)
Drawing 3.3	Existing Junction Layout of Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern) (J1) and Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern) (J2)
Drawing 3.4	Existing Junction Layout of Ping Yuen Road / Access Road (J3)
Drawing 3.5	Existing Junction Layout of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road (J4)
Drawing 3.6	Existing Junction Layout of Lin Ma Hang Road / Ping Che Road (J5)
Drawing 3.7	2022 Observed Traffic Flow
Drawing 3.8	Existing Junction Layout of Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road (J6)
Drawing 4.1	Proposed Access Routing
Drawing 4.2	2029 Reference Traffic Flow
Drawing 4.3	2029 Design Traffic Flow
Drawing 5.1	Committed Road Improvement Scheme at Ping Yuen Road and Access Road (L6)
Drawing 5.2	Proposed Road Improvement Scheme at Access Road (L6)

LIST OF TABLES

Table 2.1	Development Parameters of the Application Site	2
Table 2.2	Estimation of Development Traffic Generation of Proposed Development	2
Table 2.3	Provision of Parking and Servicing Facilities	3
Table 2.4	Utilization of Proposed Loading/Unloading Spaces	4
Table 2.5	Operation Parameters Adopted for Queue Theory Assessment	5
Table 2.6	Assessment Results of Concrete Truck Waiting Spaces	5
Table 2.7	Maximum Time-Space Occupancy Rate of each Road Section in peak hour	6
Table 3.1	Identified Critical Junction	7
Table 3.2	Identified Critical Road Links	7
Table 3.3	Traffic Flow Comparison	8
Table 3.4	Current Junction Operational Performance	8
Table 3.5	Current Road Link Operational Performance	9
Table 3.6	Existing Public Transport Services in the Vicinity	9
Table 4.1	Comparison of AADT from ATC 2017 to 2021	10
Table 4.2	Average Annual Growth Rate from ATC 2017 to 2019 and ATC 2017 to 2021	10
Table 4.3	2019 & 2031 Population and Employment in NENT (Other Area) from 2019-Based TPEDM	11
Table 4.4	Adopted Growth Rate for Traffic Forecast	11
Table 4.5	Planned Key Future Developments in the Vicinity	11
Table 4.6	Adopted Trip Ends of Planned Developments at Government Land in D.D. 82, Ping Che	12
Table 4.7	Adopted Trip Ends of Planned Key Future Developments in the Vicinity	12
Table 5.1	Year 2029 Junction Operational Performance	14
Table 5.2	Road Link Performance in Year 2029 Reference Scenario	15
Table 5.3	Road Link Performance in Year 2029 Design Scenario	16

1. INTRODUCTION

1.1 Background

1.1.1 The Application Site is located at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178 s.A, 178 s.B, 178 s.C in D.D, 77 Ping Che Fanling and STT No. 1439 which is situated to the east of Ping Yuen Road and to the north of Ping Che Kat Tin Village. The total site area is approximately 4,434m^2. The site location plan is shown in **Drawing 1.1**.

1.1.2 Under the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14 (the OZP), the zoning of the Application Site falls within an area zoned "Industrial (Group D)" ("I(D)"). The Applicant intends to develop a Concrete Batching Plant (CBP) at the Site. According to the Notes of the OZP, 'Asphalt Plant / Concrete Batching Plan' in "I(D)" zone is a Column 2 use that may be permitted with or without conditions on application to the Town Planning Board. Therefore, Section 16 planning application (Application No. A/NE-TKL/728) for proposed temporary CBP for a period of 5 years is made.

1.1.3 MVA Hong Kong Limited (MVA) was commissioned by Precise Leader Limited as a traffic consultant to undertake the Traffic Impact Assessment (TIA) in support of the Section 16 Planning Application for proposed development.

1.2 Study Objectives

1.2.1 The objective of this TIA is to assess the traffic impact due to the proposed redevelopment on the area with a view to supporting this planning application. The following tasks were carried out and included in this report:

- Outline the proposed development parameters and internal facilities;
- Examine the existing traffic conditions in the vicinity of the application site by traffic surveys and assessments at key road links and junctions;
- Estimate the potential traffic generation/attraction of the proposed development;
- Produce traffic forecasts for the local road network at the adopted design year; and
- Investigate the traffic impact on the local road network upon operation of the proposed redevelopment.

1.3 TIA Report Structure

1.3.1 Following this introductory chapter, there are five further chapters:

- Chapter 2 – Proposed development, introduces the proposed development parameters, internal facilities provision, access arrangement, etc.;
- Chapter 3 – Existing Traffic Context, reviews the current traffic condition in the vicinity;
- Chapter 4 – Traffic Forecasting, describes the traffic forecasting methodology;
- Chapter 5 – Traffic Impact Assessment, describes the assessments conducted; and
- Chapter 6 – Conclusions, summarizes and concludes the study findings of this TIA report.

2. PROPOSED DEVELOPMENT

2.1 Proposed Development Parameters

2.1.1 The layout of the proposed CBP is shown in **Figure 2.1**. The indicative development schedule of the proposed CBP is shown in **Table 2.1**.

Table 2.1 Development Parameters of the Application Site

Development Parameters	Overall Development
Site Area	4,434 m^2
Total GFA	2,410 m^2
Maximum Concrete Production Rate	80 m^3/hr
Operation Period	07:00 – 23:00 Daily

2.2 Estimation of Development Traffic

2.2.1 Estimates of traffic volume induced by the proposed plant are derived from the demand of concrete and limited to the concrete production rate. As a conservative approach, the maximum concrete production rate (i.e. 80 m^3/hr) is adopted to obtain the maximum traffic generation of the proposed development.

2.2.2 With a capacity of 8 m^3 per concrete truck and the maximum concrete production rate of 80 m^3/hr, maximum 10 numbers of concrete trucks would be generated by the proposed CBP per hour. Delivery of raw materials is also required during the operation period. A maximum of 8 numbers of raw materials truck/tanker would be generated by the proposed plant per hour.

2.2.3 Based on the maximum of 10 nos. concrete trucks per hour and maximum of 8 nos. of raw material trucks/tankers per hour, it is anticipated that the maximum development traffic would be 18 vehicles/hr (one-way).

2.2.4 The traffic generation of proposed development was summarised in **Table 2.2**.

Table 2.2 Estimation of Development Traffic Generation of Proposed Development

Vehicle Types	Peak Hour Development Traffic (pcu/hr)		
	Generation	Attraction	Total
Concrete Trucks	25	25	50
Raw Material Trucks / Tankers (Aggregate Trucks, Cement/PFA/GGBS Tankers, Admixture Trucks and/or Ice Trucks)	20	20	40
Total	**45**	**45**	**90**

2.2.5 A detailed Loading & Unloading Vehicle Flow Forecast is tabulated in **Annex D** to summarise the estimated arrival trips of different goods vehicles types during the operating hours at full capacity.

2.3 Parking and Servicing Facilities

2.3.1 It is proposed to provide the parking and loading/unloading facilities in accordance with the requirements of the Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG) and the operation needs. The respective requirement and proposed provision are summarized in **Table 2.3**.

Table 2.3 Provision of Parking and Servicing Facilities

Component	HKPSG Requirements	Operation Needs		Proposed Development	
				HKPSG Required	Proposed Provision
Parking Spaces (5m x 2.5m) [(1)]					
Private Car	1 per 1000 – 1200m^2 GFA	-		3	5
Loading / Unloading Spaces for Goods Vehicles					
Goods Vehicles	1 goods vehicle bay per 700 – 900 m^2 GFA	Concrete Trucks	1	3 - 4	5
		Aggregate Trucks	3		
		Ice Trucks	1		
Loading / Unloading Spaces (16m x 3.5m)					
Container	1 bay	Cement/PFA/GGBS Tanker, Admixture Trucks	1	1	1
Waiting Spaces (11m x 3.5m) [(2)]					
Goods Vehicle	-	Concrete Trucks	9	-	10
Parking Spaces for Concrete Testing (11m x 3.5m)					
Goods Vehicle	-	Concrete Trucks	1	-	1

Remark: (1) Comparison of parking spaces provision for private car is attached in **Annex C**.
(2) Details of the waiting spaces refers to the **Chapter 2.4**.

2.3.2 Several approved s.16 planning application for CBP are referenced to justify the adequacy of PC parking spaces and the comparison table is summarised in **Annex C**. It is estimated 8-10 workers are required for the Operation of the Subject CBP. 5 nos. of car parking spaces are proposed and the provision rate is 1 parking space per 1.6-2 workers, which is higher than the provision ratio of 1 parking space per 2-3 workers in other CBP. Therefore, it is considered that PC parking space provision are adequate.

2.4 Operation Requirements of Waiting Spaces

2.4.1 In order to meet the operational needs, different raw materials will be transported to the proposed CBP by trucks for concrete production. Considering the high utilisation of loading/ unloading bays for Concrete Trucks and to ensure adequate waiting spaces even under maximum production rate of the proposed CBP, it is required to provide additional waiting spaces for marshalling and stand-by purpose.

2.4.2 **Table 2.4** summarizes the estimation of utilisation time of the loading / unloading spaces for different types of operational trucks.

Table 2.4 Utilization of Proposed Loading/Unloading Spaces

	Concrete Trucks			Aggregate Trucks	Cement/ PFA/GGBS Tanker, Admixture Trucks	Ice Trucks
	Empty and Wash Drum	Concrete Loading	Testing for Quality Control			
Estimated Peak Hourly Demand (1) (veh)	10	10	10	6	2	1
Estimated Servicing Time (min)	4	3	3	5	6	10
Demand on L/UL Space (veh-min) **[A]**	40	30	30	30	12	10
No. of L/UL Space (2)	3 (LP04 – LP06)	1 (LP12)	1 (LP11)	3 (LP14 – LP16)	1 (LP17)	1 (LP13)
Supply on L/UL Space (Veh-min) **[B]**	180	60	60	180	60	60
Utilization Rate **[A] / [B]**	0.22	0.5	0.5	0.17	0.2	0.17

Remarks: (1) The Estimated Peak Arrival Trips of different vehicle types are based on their own day-peak arrival trips, while each day-peak arrival trips may not be at the same hour, details please refer to the **Annex D**.
(2) Location of the Proposed Loading / Unloading Spaces please refer to **Drawing 2.1**.

2.4.3 As shown in **Table 2.4**, it is identified that the utilisation of L/UL bays for Aggregate Trucks, Cement/PFA/GGBS Tanker and Admixture Trucks / Ice Trucks are 0.17-0.22 only. It is anticipated the proposed L/UL spaces for these raw materials are adequate to meet the operational needs.

2.4.4 For the concrete trucks, each truck has to gone through 3 steps, Step 1 is to empty and wash the drum; Step 2 is concrete loading and Step 3 is testing for quality control. The logistic flow and the estimated service time for each step is illustrated in **Annex E**.

2.4.5 As shown in **Table 2.4**, it is anticipated that utilisation rate of the L/UL space for concrete loading and concrete testing for quality control would be as high as 0. 5 and likely having concrete trucks waiting for concrete loading. Therefore, it is proposed to provide waiting spaces within the proposed CBP in addition to the transport provision requirements stipulated in the HKPSG, for marshalling purpose.

2.4.6 In order to estimate the number of the waiting spaces required for the concrete trucks to facilitate the smooth operation, an assessment based on Queuing Theory was conducted to assess the chance of queuing of concrete truck. A multiple channels queuing system (M/M/N) has been adopted in the assessment.

2.4.7 The assessment is conducted for the Scenario at peak production rate (i.e. 80m^3/hr) based on the parameters summarised in **Table 2.5** and the results of assessment are summarized in **Table 2.6**.

Table 2.5 Operation Parameters Adopted for Queue Theory Assessment

No. of Concrete Truck Loading Bay	1 no.
Average Arrival Rate of Concrete Trucks	10 veh/hour
Average Service Rate of Loading Bay	20 veh/hour

Table 2.6 Assessment Results of Concrete Truck Waiting Spaces

Expected No. of Vehicle(s) in the system (n)	Probability	Expected Concrete Trucks wating for Loading Concrete	Cumulative Probability
n = 0	50.00%	-	50.00%
n = 1	25.00%	No Queue	75.00%
n = 2	12.50%	1 Concrete Truck or less	87.50%
n = 3	6.25%	2 Concrete Trucks or less	93.75%
n = 4	3.13%	3 Concrete Trucks or less	96.88%
n = 5	1.56%	4 Concrete Trucks or less	98.44%
n = 6	0.78%	5 Concrete Trucks or less	99.22%

2.4.8 The results of the assessment indicated that the system has over 99% of chance having 5 nos. concrete trucks or less waiting for concrete loading. As the spaces allocated for empty and wash drum can also be utilised for waiting, a total of 10 nos. waiting spaces would be available for the concrete trucks waiting for concrete loading. Therefore, it is considered that the proposed waiting space is adequate for the concrete trucks.

2.4.9 As the service time for the concrete testing is the same as concrete loading, no queuing is anticipated for the L/UL space for concrete testing.

2.5 Vehicular Access Arrangement and Internal Traffic Layout

2.5.1 The proposed vehicular access serving the proposed development would be located at the existing access road along the northern side of application site.

2.5.2 The proposed transport facilities within the development are linked up by an internal road with minimum 7.3m wide.

2.5.3 The layout of the proposed parking and servicing facilities is illustrated in **Drawing 2.1**.

2.5.4 Swept path analysis for the vehicular access and the proposed transport facilities has been conducted and the results are attached in **Annex A**.

2.5.5 In order to facilitate the smooth operation of the application site, traffic measures and management schemes would be implemented to control the ingress and egress traffic, such as

- Installation of traffic light at the site access to apply traffic control with ingress vehicles having higher priority to enter the application site;
- A temporary stopping place to be provided within the application site for the egress vehicles to wait the ingress vehicles to enter the application site; and

- Installation of flashing warning light at the site access to provide visual warning to the pedestrians in the vicinity.

2.5.6 As to investigate the performance of the internal road, a time-space assessment has been conducted by sections in relation to the operation process for consecutive 3 peak hours. The assessment is attached in **Annex F** and the results are summarised in **Table 2.7**.

Table 2.7 Maximum Time-Space Occupancy Rate of each Road Section in peak hour

	Road Section A	**Road Section B**	**Road Section C**	**Road Section D**	**Road Section E**
Road Section Total Occupied Time in Peak Hour	975s	540s	420s	340s	140s
Time-Space Occupancy Rate	0.27	0.15	0.12	0.09	0.04

2.5.7 The results indicated that all road sections are operating with adequate capacity.

3. EXISTING TRAFFIC CONTEXT

3.1 Existing Road Network

3.1.1 The Application Site is located to the east of Ping Yuen Road. An access road is located to the east of Ping Yuen Road connecting with the Application Site and Ping Yuen Road. The existing road network in vicinity of the Application Site is shown in **Drawing 3.1**.

3.1.2 Ping Che Road is a District Distributor running in north-south direction. It is a single 2-lane carriageway, connecting Sha Tau Kok Road at its southern end and Lin Ma Hang Road at its northern end.

3.1.3 Ping Yuen Road is a feeder road, connecting Ping Che Road at its southern end and Ping Yeung Village to the North. The section of Ping Yuen Road between Ping Che Road and the access road is about 6m wide. Vehicle passing bays are provided occasionally at Ping Yuen Road.

3.1.4 The unnamed access road is a single track access road ranging from around 4.8m to 7.2m wide. Vehicle passing bays are provided along the access road. The existing layout of the unnamed access road is shown in **Drawing 3.2**.

3.2 Existing Junction Performance

3.2.1 A total of six local junctions and six road links, as indicated in **Drawing 3.1**, have been identified for assessment purpose in this study. These identified junctions and road links are also listed in **Table 3.1** and **Table 3.2** respectively**.** The existing layout of the critical junctions are shown in **Drawings 3.3** to **3.6**.

Table 3.1 Identified Critical Junction

Ref. (1)	Critical Junction	Type	Drawing No.
J1	Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern)	Priority	3.3
J2	Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern)	Priority	3.3
J3	Ping Yuen Road / Access Road	Priority	3.4
J4	Sha Tau Kok Road / Ping Che Road	Roundabout	3.5
J5	Lin Ma Hang Road / Ping Che Road	Priority	3.6
J6	Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road	Signal	3.8

Remark: (1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.

Table 3.2 Identified Critical Road Links

Ref. (1)	Critical Road Link
L1	Sha Tau Kok Road (to the west of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)
L2	Sha Tau Kok Road (to the east of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)
L3	Ping Che Road
L4	Lin Ma Hang Road
L5	Ping Yuen Road
L6	Unnamed Access Road

Remark: (1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.

Traffic Surveys

3.2.2 A series of manual classified traffic surveys were conducted at the identified junctions and road links to establish the current traffic condition in the vicinity. The surveys were carried out during the AM and PM peak hour periods on a typical weekday in end of November 2022.

3.2.3 Furthermore, to identify the traffic impact due to the resume of the cross-boundary traffic in 2023Q1, a supplementary traffic survey was conducted at the J1, J2 & J4 during AM and PM peak periods at a typical weekday in early of June 2023. The traffic flow comparison of two surveys are tabulated in **Table 3.3**.

Table 3.3 Traffic Flow Comparison

Road Link	AM				PM			
	Junction In/Out Flow (veh/hr)		Diff.	Diff. %	Junction In/Out Flow (veh/hr)		Diff.	Diff. %
	Nov/2022	Jun/2023			Nov/2022	Jun/2023		
Ping Yuen Road (L5)	272	255	-17	-6.25%	209	222	13	6.22%
Ping Che Road at North of J1	336	315	-21	-6.25%	299	309	10	3.34%
Ping Che Road at South of J1	569	551	-18	-3.16%	559	537	-22	-3.94%
Total	**1,177**	**1,121**	**-56**	**-4.76%**	**1,067**	**1,068**	**1**	**0.09%**

3.2.4 As shown in **Table 3.3**, it is identified that the traffic pattern in November 2022 (before resume of the cross-boundary traffic) is generally in line with the traffic pattern in June 2023 (after resume of the cross-boundary traffic). Therefore, no adjustment is required before adopting the observed traffic flow obtained in November 2022.

3.2.5 The results of the traffic survey have indicated that the AM and PM peak hours occur during 08:15 – 09:15 and 17:30 – 18:30 respectively. The observed weekday peak hour traffic flows are shown in **Drawing 3.7.**

3.2.6 Junction capacity assessments were conducted for the identified junctions with respect to the observed traffic flows in order to evaluate their current operational performance during the weekday peak hours and the results are summarized in **Table 3.4** and **Table 3.5**.

Table 3.4 Current Junction Operational Performance

Ref. (1)	Junction	RC/DFC (2)	
		AM Peak	PM Peak
J1	Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern)	0.46	0.42
J2	Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern)	0.32	0.26
J3	Ping Yuen Road / Access Road	0.20	0.18
J4	Sha Tau Kok Road / Ping Che Road	0.43	0.48
J5	Lin Ma Hang Road / Ping Che Road	0.24	0.22
J6	Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road	34%	47%

Remarks: (1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.
(2) Reserve Capacity (R.C.) indicated in %, provides an indication of signal junction performance. The performance of priority junction and roundabout is measured in terms of design flow/capacity ratio (DFC) and indicated in decimal number.

Table 3.5 Current Road Link Operational Performance

Ref.(1)	Road link	Dir.	Capacity (veh/hr)	Traffic Flows (6) (veh/hr)		V/C	
				AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak
L1	Sha Tau Kok Road (to the west of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)	EB	2520(2)	675	605	0.27	0.24
		WB	2520(2)	600	710	0.24	0.28
L2	Sha Tau Kok Road (to the east of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)	2-ways	1530(3)	975	1035	0.64	0.68
L3	Ping Che Road	2-ways	1530(3)	1040	990	0.68	0.65
L4	Lin Ma Hang Road	2-ways	720(4)	215	175	0.30	0.24
L5	Ping Yuen Road	2-ways	720(4)	290	220	0.40	0.31
L6	Unnamed Access Road	2-ways	100(5)	115	100	1.15	1.00

Remarks: (1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.
(2) For dual 2-lane carriageway (7.3m), the design flow is 2800 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per lane is adopted, the design flow would be 2520 veh/hr.
(3) For single 2-lane carriageway (7.3m), the design flow is 1700 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per carriageway is adopted, the design flow would be 1530 veh/hr.
(4) For 2-lane single carriageway, the 2-way design flow is 800 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per carriageway is adopted, the design flow would be 720 veh/hr.
(5) For single track access road, the 2-way design flow is 100 veh/hr.
(6) The design traffic flow is converted from pcu/hr to veh/hr by applying the pcu factor based on the vehicle type breakdown of each road link obtained in the traffic survey. The figures are rounded up to nearest 5.

3.2.7 The results of the junction operational performance in **Table 3.4** and **Table 3.5** have indicated all of the existing junctions and road links are operating within capacity during the weekday peak hour periods except the single track access road L6 which is overloaded during AM peak and at capacity during PM peak.

3.3 Existing Public Transport Services

3.3.1 There are bus stops along Ping Che Road for bus routes connecting to urban areas. The public transport services near the proposed CBP are summarized in **Table 3.6**.

Table 3.6 Existing Public Transport Services in the Vicinity

Route No.	Origin – Destination	Peak Frequency (minutes)
Franchised Bus		
79K	Sheung Shui – Ta Kwu Ling (Tsung Yuen Ha)	20 – 30
Green Mini-Bus (GMB)		
52K	Fanling – Ping Che	4 – 10
Red Mini-Bus (RMB)		
-	Sheung Shui – Ping Che / Ping Yeung	-

4. TRAFFIC FORECAST

4.1 Design Year

4.1.1 The proposed CBP is scheduled for completion in 2026. Year 2029 is therefore selected as the design year in this TIA (i.e. 3 years after the planned completion).

4.2 Traffic Forecast

4.2.1 To forecast the 2029 traffic flows, an appropriate growth factor has to be identified. The derived growth factors were made to the historical growth trend and the population and employment projections with reference to the following information:

- Historical traffic data of the Annual Traffic Census (ATC) reports published annually by Transport Department; and
- 2019-based Territorial Population and Employment Data Matrices (TPEDM) planning data published by Planning Department.

Traffic growth trend from Annual Traffic Census

4.2.2 The recent 5 years Annual Average Daily Traffic (AADT) at the traffic count stations near the proposed development were extracted from Annual Traffic Census (ATC) and the results are summarised in **Table 4.1.** The average traffic growth rates from 2017 to 2019 and from 2017 to 2021 are compared in **Table 4.2**.

Table 4.1 Comparison of AADT from ATC 2017 to 2021

ATC Station	Annual Average Daily Traffic (Veh/Day)				
	2017	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
No. 6653: Ping Che Road (from Sha Tau Kok Road to Lin Ma Hang Road)	11,360	11,430	11,820	11,030	11,870
No. 5660: Sha Tau Kok Road (from On Kui Street to Ping Che Road)	33,050	33,870	33,630	23,740	22,980
No. 5860: Sha Tau Kok Road (from Ping Che Road to Shun Lung Street)	6,460	6,620	6,570	6,300	5,970
Total	**50,870**	**51,920**	**52,020**	**41,070**	**40,820**

Table 4.2 Average Annual Growth Rate from ATC 2017 to 2019 and ATC 2017 to 2021

	2017 – 2019	**2017 - 2021**
Average Annual Growth Rate (%)	**1.12%**	-5.35%

Planning Data from 2019-Based TPEDM

4.2.3 Reference has also been made to the 2019-Based Territorial Population and Employment Data Matrix (TPEDM) planning data published by Planning Department for years 2019 and 2031 in the relevant Planning Data District (i.e. NENT(Other Area)).

4.2.4 It is understood that Kwu Tung North New Development Area (KTN NDA) is a part of NENT(Other Area) Planning Data District. In order to better understand the growth trend of the general NENT(Other Area), the population and employment of KTN NDA is excluded from the NENT(Other Area) Data. The population and employment data in 2019 & 2031 as well as the annual growth rate between 2019/2031 are summarized in **Table 4.3**.

Table 4.3 2019 & 2031 Population and Employment in NENT (Other Area) from 2019-Based TPEDM

Planning Data District	Year	Population	Employment
NENT (Other Area)	2019	105,400	36,050
	2031	109,000(1)	26,850(1)
2019 – 2031 Annual Growth Rate (% p.a.)		**0.28%**	-2.43%

Note: (1) 131,600 population and 38,700 employment of KTN NDA is excluded.

4.2.5 As shown in **Table 4.3**, the population and employment growth rate in NENT(Other Area) has an increasing trend of 0.28% and -2.43% per annum from 2019 to 2031 respectively.

4.2.6 Taking into account the ATC and TPEDM planning data and by comparing the annual growth rates, the higher annual growth rate is adopted for conservative. The adopted growth rates are summarized in **Table 4.4**.

Table 4.4 Adopted Growth Rate for Traffic Forecast

	Traffic Growth Rate
ATC	**1.12 % p.a.**
2019-Based TPEDM	0.28 % p.a.
Adopted Traffic Growth Rate	**1.12 % p.a.**

4.2.7 Other planned future new developments in the vicinity of the proposed CBP which will be completed before the design year (i.e. Year 2029) have also been considered. The identified planned development confirmed by the Planning Department is listed in **Table 4.5**.

Table 4.5 Planned Key Future Developments in the Vicinity

Development	Application No.	Proposed Use	GFA
Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, N.T.	A/NE-TKL/681	Industrial	2,414 m^2
Government Land in D.D. 82, Ping Che, Ta Kwu Ling, N.T.	A/NE-TKL/692	Residential	14,924 m^2

4.2.8 Regarding to the findings in the Traffic Impact Assessment report of the Planning Application A/NE-TKL/681 of the identified planned development at Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, which is located adjacent to the proposed CBP, as listed in **Table 4.5**, the net change of the traffic flow (one-way) of the planned development would be -3 pcu/hr after the redevelopment of the existing concrete plant. To be conservative, it is assumed that there would be no changes on the traffic flow after the redevelopment. Therefore, 0 pcu/hr of net changes is adopted for the planned development at Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che.

4.2.9 While for another planned development at Government Land in D.D. 82, Ping Che, Ta Kwu Ling, N.T., the Trip Ends are tabulated in **Table 4.6**.

Table 4.6 Adopted Trip Ends of Planned Developments at Government Land in D.D. 82, Ping Che

	AM Peak		PM Peak	
	Generation	**Attraction**	**Generation**	**Attraction**
Planned Flat No.	596 Flat (1)			
Trip Rate Adopted (1)	0.0242 pcu/hr/flat	0.0226 pcu/hr/flat	0.0177 pcu/hr/flat	0.0201 pcu/hr/flat
Trip Ends (2)	**15 pcu/hr**	**14 pcu/hr**	**11 pcu/hr**	**12 pcu/hr**

Note: (1) Mean Trip Rate of "Subsidised Housing: Public Rental" of 30 sq.m as stipulated in Table 1, Annex C, Vol. 1, TPDM is adopted.
(2) Roundup to nearest 1 pcu/hr.

4.2.10 The adopted trip ends of identified planned development is listed in **Table 4.7**.

Table 4.7 Adopted Trip Ends of Planned Key Future Developments in the Vicinity

Development	**AM Peak**		**PM Peak**	
	Generation (pcu/hr)	**Attraction (pcu/hr)**	**Generation (pcu/hr)**	**Attraction (pcu/hr)**
Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, N.T.	0 (1)	0 (1)	0 (1)	0 (1)
Government Land in D.D. 82, Ping Che, Ta Kwu Ling, N.T.	15	14	11	12

Note: (1) Refer to section 4.2.8, 0 pcu/hr of net changes is adopted.

4.2.11 By applying the adopted growth rate +1.12% per annum to observed traffic flow, the 2029 reference traffic forecast has been derived.

4.2.12 As stipulated in **Section 2.2.3** and **Annex D**, the one-way traffic generation of the proposed CBP would be 18 veh/hr during AM Peak and 17 veh/hr during PM Peak. As a conservative approach, 18 veh/hr of one-way traffic generation of the proposed CBP is adopted in both AM and PM Peak. The development traffic is then assigned to the road network based on the proposed access routing as shown in **Drawing 4.1**, to derive the 2029 design traffic forecast.

4.2.13 The 2029 Reference Traffic Forecast and 2029 Design Traffic Forecast are illustrated in **Drawings 4.2 and 4.3** respectively.

5. TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT

5.1 Committed Traffic Improvement Scheme

5.1.1 It is identified that there would be committed traffic improvement schemes to be carried out by the applicant of the adjacent approved concrete batching plant (S16 application no. A/NE-TKL/681) at Ping Yuen Road and the access road to enhance traffic performance. The committed traffic improvement scheme is shown in **Drawing 5.1**.

a) Road Improvement Scheme on the Access Road

Section of access road between Ping Yuen Road and the application site is planned to be improved by extending the eastern bay from 12m to 20m. An intermediate passing bay between the easternmost and westernmost passing bay would be introduced as indicated in **Drawing 5.1**.

b) Road Improvement Scheme on the Ping Yuen Road

Section of Ping Yuen Road between Ping Che Road and the access road would be locally widened to provide sufficient spaces for maneuvering of heavy vehicles in both directions concurrently.

5.2 Road Improvement Scheme

5.2.1 It is stipulated in TPDM that a single track road when provided with adequate passing places can accommodate 2-way flows of 100 vehicles per hour, this should not be used as a design figure. This flow would only be acceptable as an isolated peak flow but not a regular daily occurrence. The normal daily 2-way traffic flow should not exceed 500 vehicles per day. The effect of long vehicles using the road should be considered when estimating traffic flows as they tend to reduce the capacity.

5.2.2 Therefore, in order to improve the performance of the Road Link L6 outside the proposed CBP, a road improvement scheme was proposed to widen the approx. 95m long single track access road section to a minimum of 7m wide 2-lane carriageway. The proposed road improvement scheme is illustrated in **Drawing 5.2**.

5.3 Year 2029 Junction Operational Performance

5.3.1 To assess the traffic impact of the proposed CBP on the surrounding road network at the design year 2029, operational performance of the identified key local junctions has been assessed for both reference and design scenarios. The results of the assessments are summarised in **Table 5.1**. The detailed calculation sheets are attached in **Annex B**.

Table 5.1 Year 2029 Junction Operational Performance

Ref. (1)	Junction	2029 Reference Scenario (Without Proposed Development) RC/DFC (2)		2029 Design Scenario (With Proposed Development) RC/DFC (2)	
		AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak
J1	Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern)	0.51	0.46	0.58	0.52
J2	Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern)	0.35	0.29	0.42	0.36
J3	Ping Yuen Road / Access Road	0.21	0.19	0.32	0.29
J4	Sha Tau Kok Road / Ping Che Road	0.48	0.53	0.51	0.57
J5	Lin Ma Hang Road / Ping Che Road	0.27	0.25	0.27	0.25
J6	Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road	24%	36%	24%	35%

Note: (1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.
(2) Reserve Capacity (R.C.) indicated in %, provides an indication of signal junction performance. The performance of priority junction is measured in terms of design flow/capacity ratio (DFC) and indicated in decimal number.

5.3.2 Based on the above results, all of the assessed junctions will be operating with adequate capacity with the proposed CBP at both AM and PM peak hours in year 2029.

5.4 Road Link Assessment

5.4.1 The volume/capacity (V/C) ratios of the critical road links based on year 2029 traffic forecasts have been assessed. The assessment results of reference scenario are summarized in **Table 5.2**.

Table 5.2 Road Link Performance in Year 2029 Reference Scenario

Ref.[1]	Road link	Dir.	Capacity (veh/hr)	Traffic Flows [6] (veh/hr)		V/C	
				AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak
L1	Sha Tau Kok Road (to the west of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)	EB	2520[2]	730	655	0.29	0.26
		WB	2520[2]	650	770	0.26	0.31
L2	Sha Tau Kok Road (to the east of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)	2-ways	1530[3]	1055	1120	0.69	0.73
L3	Ping Che Road	2-ways	1530[3]	1125	1075	0.74	0.70
L4	Lin Ma Hang Road	2-ways	720[4]	235	190	0.33	0.26
L5	Ping Yuen Road	2-ways	720[4]	315	240	0.44	0.33
L6	Unnamed Access Road	2-ways	100[5]	125	110	1.25	1.10

Note:
(1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.
(2) For dual 2-lane carriageway (7.3m), the design flow is 2800 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per lane is adopted, the design flow would be 2520 veh/hr.
(3) For single 2-lane carriageway (7.3m), the design flow is 1700 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per carriageway is adopted, the design flow would be 1530 veh/hr.
(4) For 2-lane single carriageway, the 2-way design flow is 800 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per carriageway is adopted, the design flow would be 720 veh/hr.
(5) For single track access road, the 2-way design flow is 100 veh/hr.
(6) The design traffic flow is converted from pcu/hr to veh/hr by applying the pcu factor based on the vehicle type breakdown of each road link obtained in the traffic survey. The figures are rounded up to nearest 5.

5.4.2 The volume/capacity (V/C) ratios of the critical road links based on year 2029 traffic forecasts have been assessed. The assessment results of design scenario are summarized in **Table 5.3**.

Table 5.3 Road Link Performance in Year 2029 Design Scenario

Ref.[1]	Road link	Dir.	Capacity (veh/hr)	Traffic Flows [5] (veh/hr)		V/C	
				AM Peak	PM Peak	AM Peak	PM Peak
L1	Sha Tau Kok Road (to the west of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)	EB	2520[2]	732	657	0.29	0.26
		WB	2520[2]	652	772	0.26	0.31
L2	Sha Tau Kok Road (to the east of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)	2-ways	1530[3]	1087	1152	0.71	0.75
L3	Ping Che Road	2-ways	1530[3]	1161	1111	0.76	0.73
L4	Lin Ma Hang Road	2-ways	720[4]	235	190	0.33	0.26
L5	Ping Yuen Road	2-ways	720[4]	351	276	0.49	0.38
L6	Unnamed Access Road	2-ways	720[4]	161	146	0.22	0.20

Note:
(1) Refer to **Drawing 3.1** for junction reference.
(2) For dual 2-lane carriageway (7.3m), the design flow is 2800 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per lane is adopted, the design flow would be 2520 veh/hr.
(3) For single 2-lane carriageway (7.3m), the design flow is 1700 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per carriageway is adopted, the design flow would be 1530 veh/hr.
(4) For 2-lane single carriageway, the 2-way design flow is 800 veh/hr. With consideration of high heavy vehicle content, 10% reduction in design flow per carriageway is adopted, the design flow would be 720 veh/hr.
(5) The design traffic flow is converted from pcu/hr to veh/hr by applying the pcu factor based on the vehicle type breakdown of each road link obtained in the traffic survey. The figures are rounded up to nearest figures.

5.4.3 The assessment results indicated that all critical road links would be operated with adequate capacity in year 2029 for the Design Scenario with the proposed improvement scheme at Road Link L6.

6. CONCLUSION

6.1 Summary

6.1.1 The Application Site located at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178 s.A, 178 s.B, 178 s.C in D.D, 77 Ping Che Fanling and STT No. 1439 which is situated to the east of Ping Yuen Road and to the north of Ping Che Kat Tin Village and covers a total site area of approximately 4,434m^2. The proposed vehicular access serving the proposed development would be located at existing access road along the northern side of application site.

6.1.2 While the Application Site is tentatively scheduled for completion in 2026. Year 2029 is therefore selected as a design year in this TIA for assessment purpose (i.e. 3 years after the planned completion). Taking into account the ATC and projection of population distribution 2019-based Territorial Population and Employment Data Matrix, the higher growth rate +1.12% per annum from year 2022 to 2029 is adopted for the traffic forecast. The adopted growth rate would ensure a reasonable estimation of future traffic flows.

6.1.3 In accordance with the requirements of the HKPSG and the operation needs, it is proposed to provide 5 parking spaces, 5 HGV loading/unloading spaces and 1 container loading/unloading space.

6.1.4 In addition to the transport provision requirements stipulated in the HKPSG, a total of 11 waiting spaces is proposed within the proposed CBP for marshalling and stand-by purpose to ensure adequate waiting spaces even under maximum production rate of the proposed CBP.

6.1.5 According to the information provided by the Applicant, the one-way traffic generation generated from the proposed development would be 18 veh/hr during AM and PM Peak at year 2029.

6.1.6 A time-space assessment on the internal road section has been conducted and the results indicated that all road sections will be operated with adequate capacity.

6.1.7 In order to review the existing and future traffic condition, traffic count surveys at identified critical junctions and road links were conducted which includes,

- J1 – Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern);
- J2 – Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern);
- J3 – Ping Yuen Road / Access Road;
- J4 – Sha Tau Kok Road / Ping Che Road;
- J5 – Ping Che Road / Lin Ma Hang Road;
- J6 – Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road;
- L1 – Sha Tau Kok Road (to the west of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout);
- L2 – Sha Tau Kok Road (to the east of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout);
- L3 – Ping Che Road;
- L4 – Lin Ma Hang Road;
- L5 – Ping Yuen Road; and
- L6 – Unnamed Access Road.

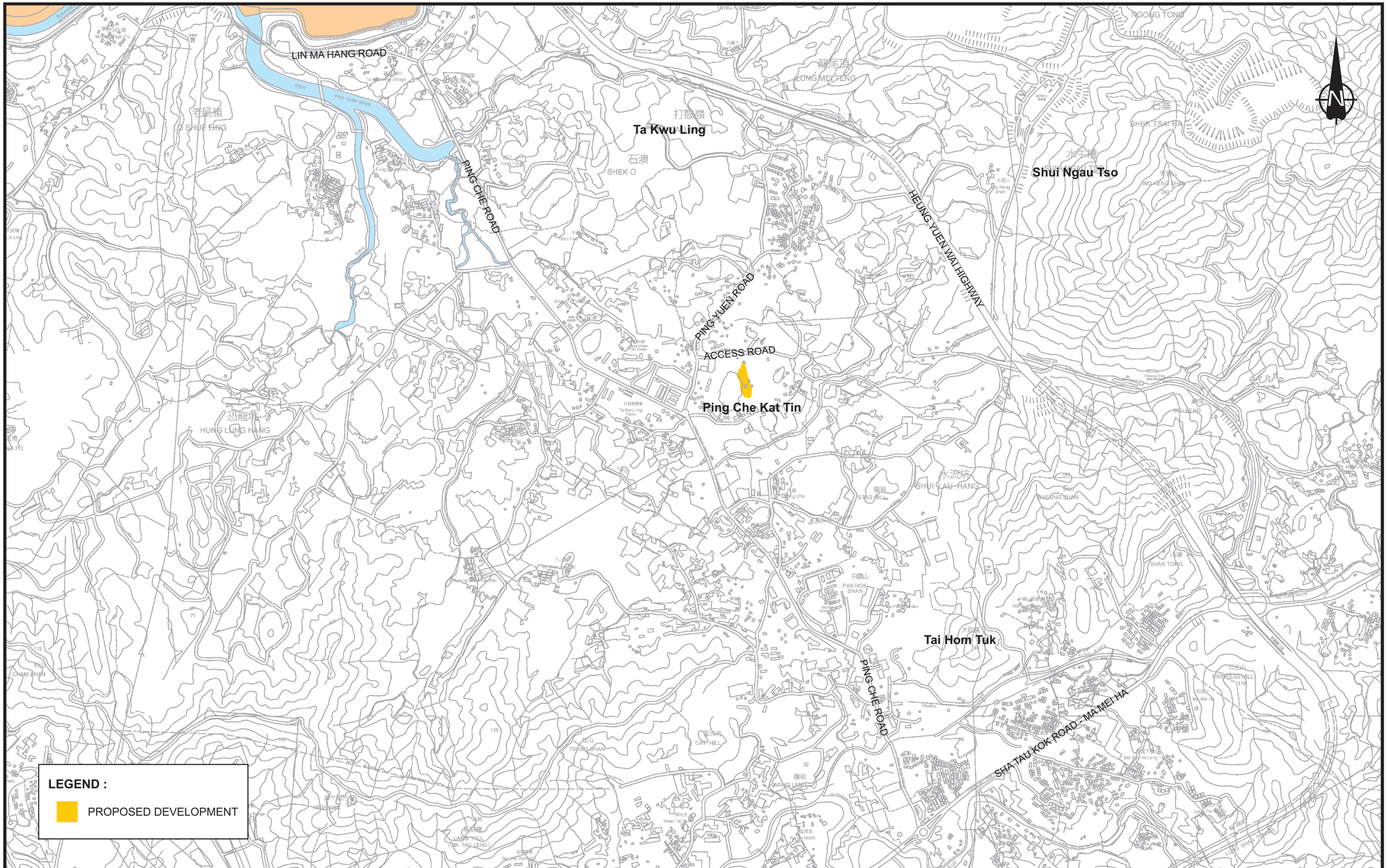
6.1.8 In order to improve the performance of the Road Link L6 outside the proposed CBP, a road improvement scheme was proposed to widen the approx. 95m long single track access road section to a min. 7m wide 2-lane carriageway.

6.1.9 Based on the assessment results, all the assessed junctions and road links in year 2029 are operating with adequate capacity with the proposed improvement scheme at Road Link L6.

6.2 Conclusion

6.2.1 Based on the analysis conducted above, it is anticipated that the proposed CBP would not cause any significant traffic impact to the surrounding road network within the application period.

6.2.2 Hence, it can be concluded that the proposed CBP is acceptable from a traffic engineering point of view.



Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

SITE LOCATION PLAN

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	NTS	JAN 2023	1.1	-

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F11.CDR/LLH/10JAN23

Original Size : A3



LEGEND:

11 NOS. HEAVY GOODS VEHICLE PARKING SPACE (11m x 3.5m) (LP01-LP11)

5 NOS. LOADING / UNLOADING BAYS (11m x 3.5m) (LP12-LP16)

1 NO. TANKER LOADING / UNLOADING BAYS (16m x 3.5m) (LP17)

5 NOS. PRIVATE CAR PARKING SPACES (5m x 2.5m) (CP01-CP05)

Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
C	REVISED LAYOUT	KSC	26APR24
B	REVISED LAYOUT	KSC	26OCT23
A	REVISED LAYOUT	KSC	09AUG23

Project Title: TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title: **MASTER LAYOUT PLAN**

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:500(A3)	MAR 2023	**2.1**	C

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F21-C.DGN/LHO/26APR24

Original Size : A3

L4
LIN MA HANG ROAD
J5
PING CHE ROAD
Ta Kwu Ling
Shui Ngau Tso
HEUNG YUEN WAI HIGHWAY
PING YUEN ROAD
J3
L6
ACCESS ROAD
L5
J2
Ping Che Kat Tin
J1
J6
MA SIK ROAD
SHA TAU KOK ROAD - LUNG YEUK TAU
SUI WAN ROAD
Tai Hom Tuk
PING CHE ROAD
SHA TAU KOK ROAD - MA MEI HA
L3
L2
J4
L1

LEGEND :

- PROPOSED DEVELOPMENT
- CRITICAL JUNCTION
- CRITICAL ROAD LINK

Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
A	INCORPORATED WITH TD'S COMMENTS	KSC	10AUG23

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

CRITICAL JUNCTIONS AND ROAD LINK

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
YHW	KSC	NTS	JAN 2023	3.1	A

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F31-A.CDR/LLH/10AUG23

Original Size : A3

ACCESS ROAD

PING YUEN ROAD

坪輋隔田
Ping Che Kat Tin

LEGEND:

PROPOSED DEVELOPMENT

PROPOSED VEHICULAR ACCESS

Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

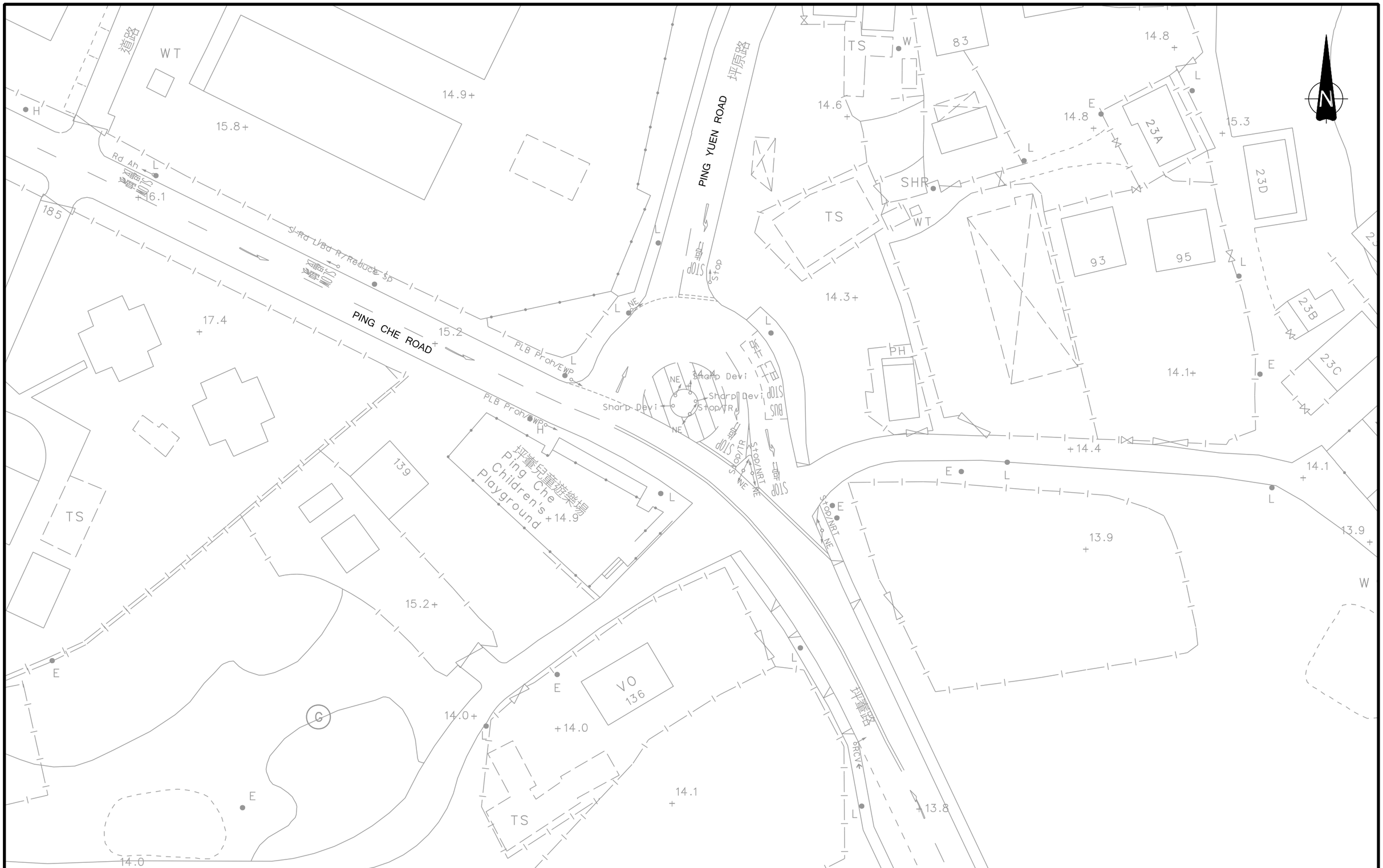
EXISTING LAYOUT OF UNNAMED ACCESS ROAD(L6)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:1000(A3)	APR 2023	**3.2**	-

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F32.DGN/CKC/17APR23

Original Size : A3



Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
A	MINOR AMENDMENTS	KSC	17JUN24

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

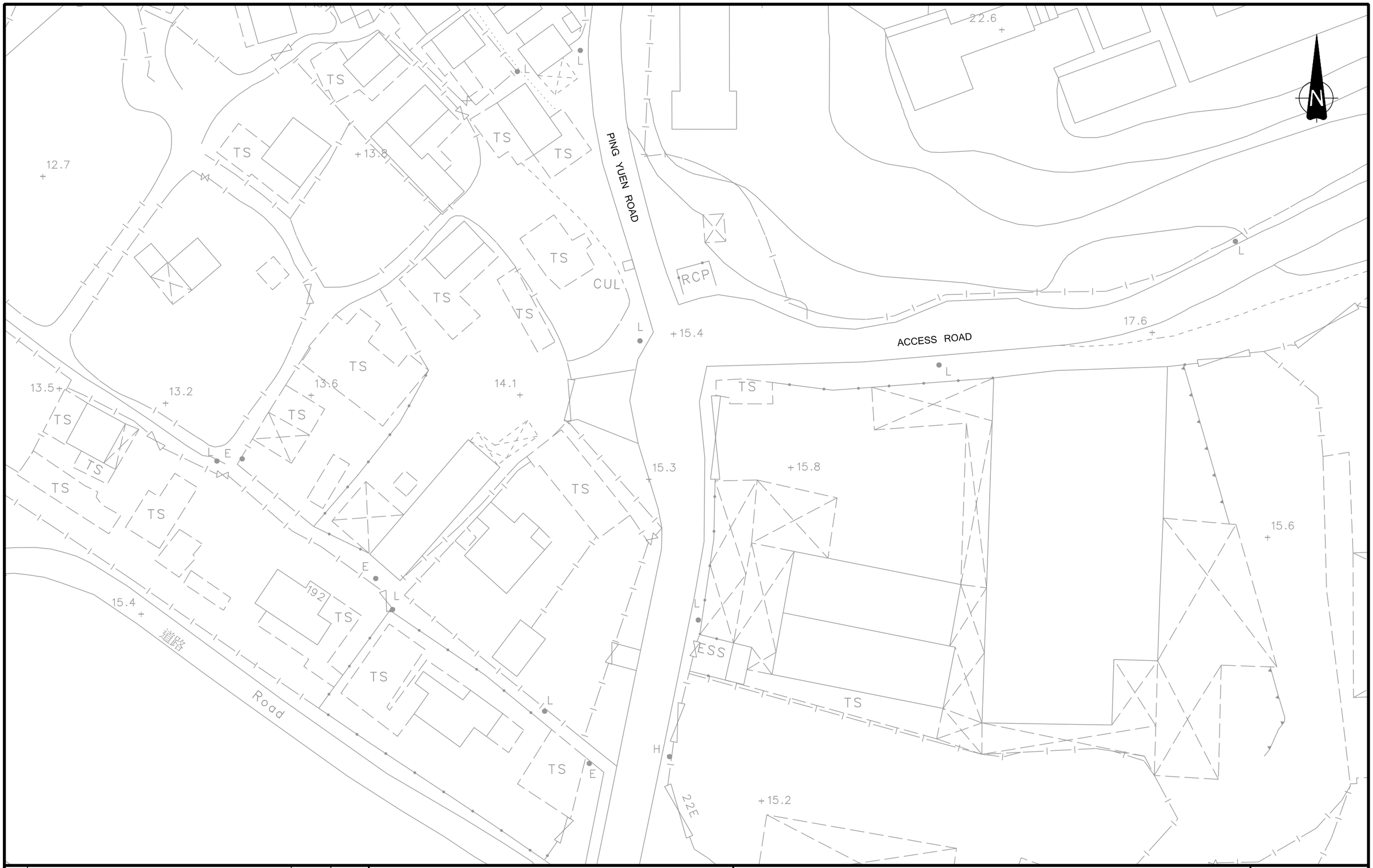
EXISTING JUNCTION LAYOUT OF PING YUEN ROAD / PING CHE ROAD (SOUTHERN) (J1) AND PING YUEN ROAD / PING CHE ROAD (NORTHERN (J2)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:500(A3)	APR 2023	**3.3**	A

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F33-A.DGN/TKH/17JUN24

Original Size : A3



Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR
PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT
AT PING CHE ROAD

Drawing Title

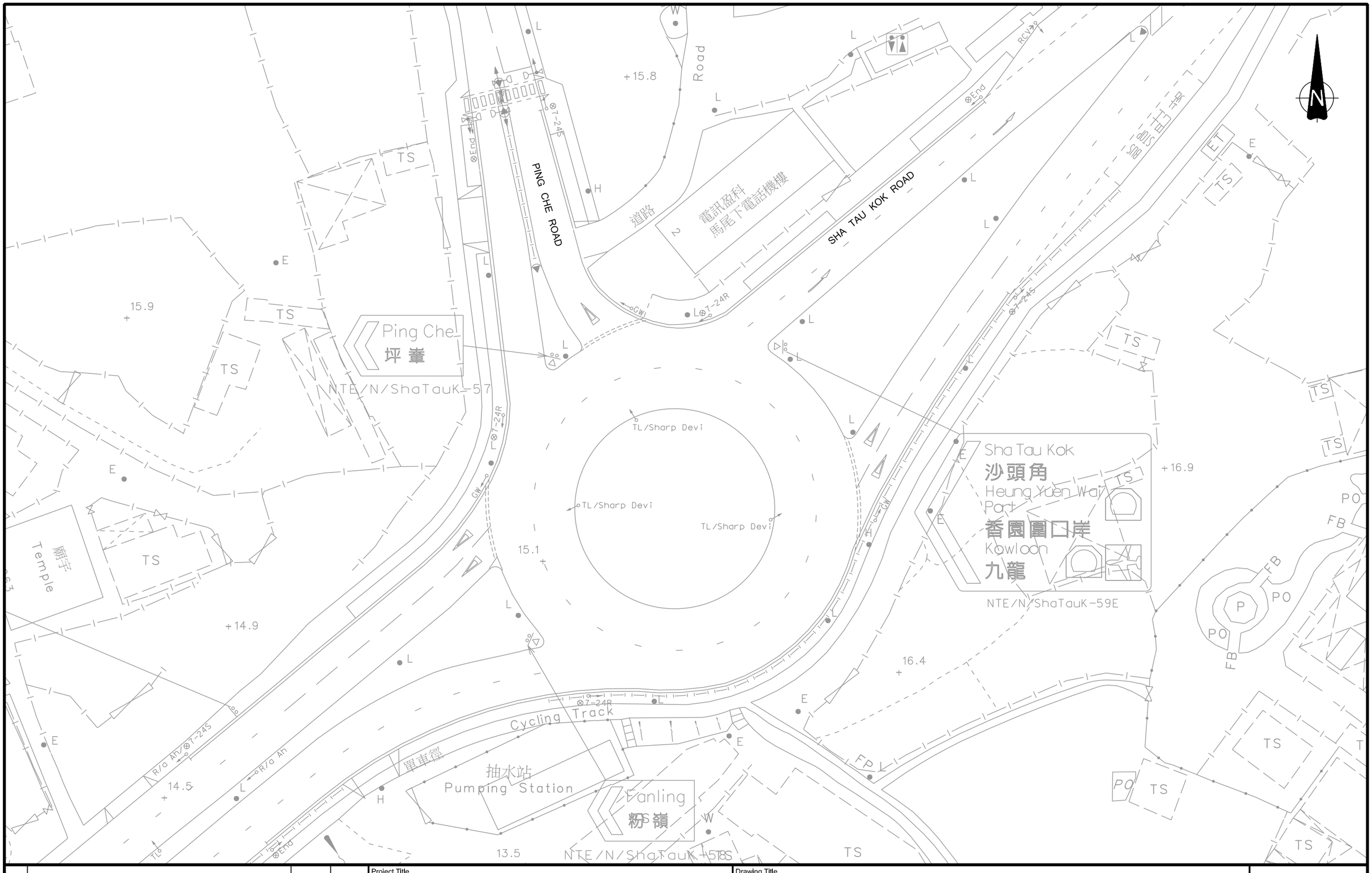
EXISTING JUNCTION LAYOUT OF PING YUEN ROAD / ACCESS ROAD (J3)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:500(A3)	APR 2023	**3.4**	-

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F34.DGN/CKC/17APR23

Original Size : A3



Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

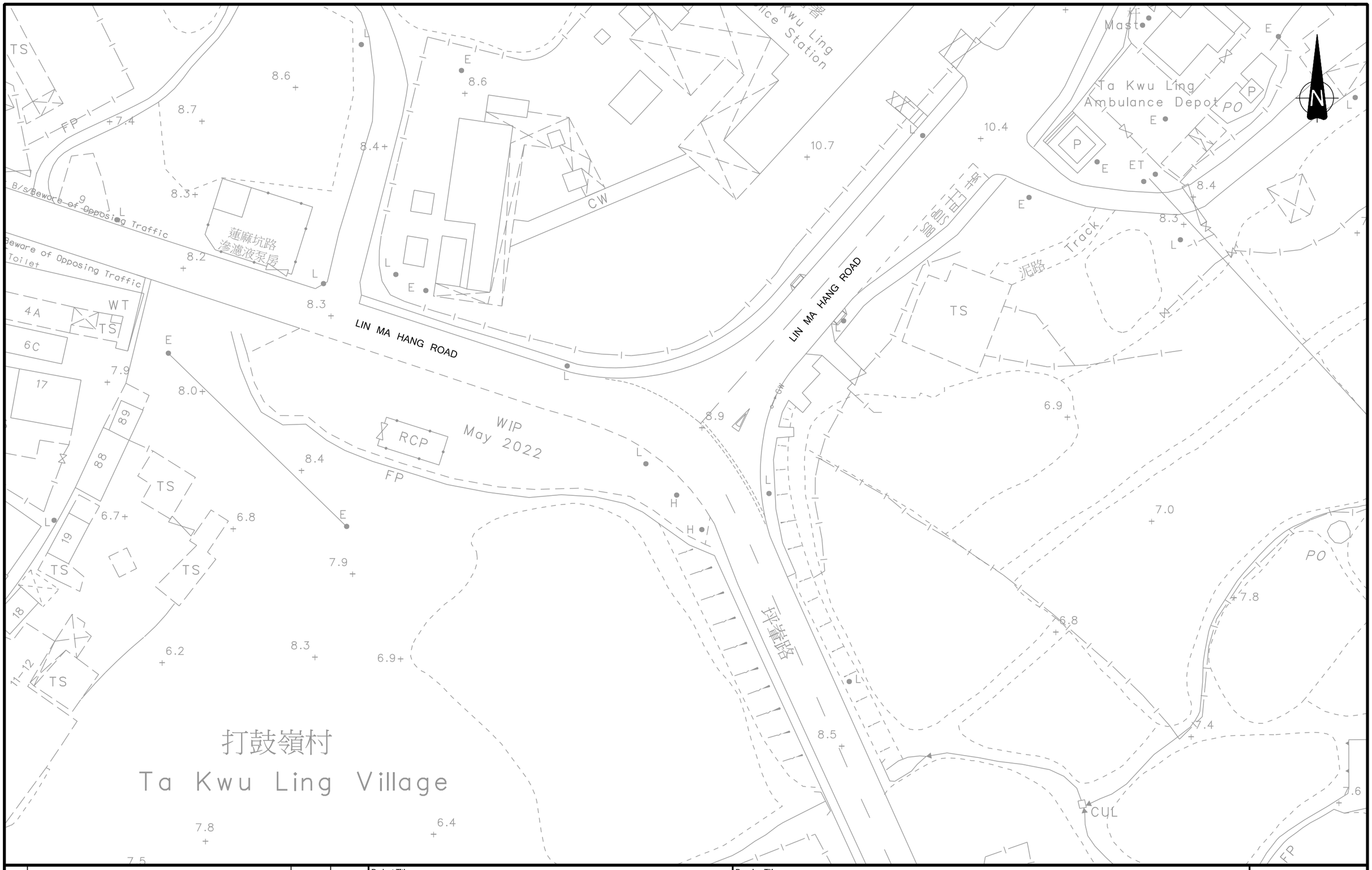
Drawing Title

EXISTING JUNCTION LAYOUT OF SHA TAU KOK ROAD / PING CHE ROAD (J4)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:500(A3)	APR 2023	**3.5**	-

CHK50696510/TIA/F35.DGN/CKC/17APR23

Original Size : A3



Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

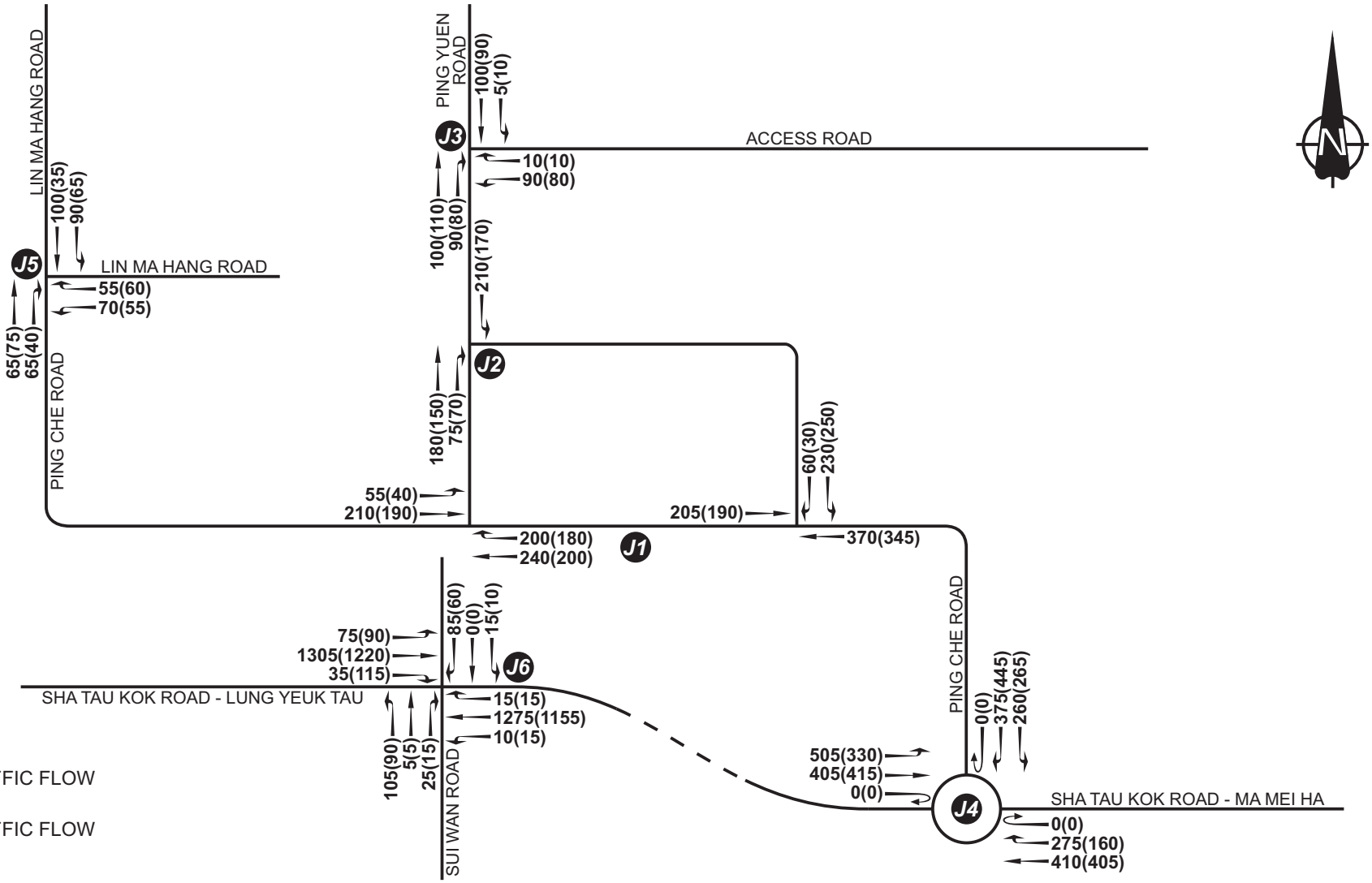
EXISTING JUNCTION LAYOUT OF LIN MA HANG ROAD / PING CHE ROAD (J5)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:500(A3)	APR 2023	**3.6**	-

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F36.DGN/CKC/17APR23

Original Size : A3



LEGEND :

200	AM PEAK TRAFFIC FLOW IN PCU/HR
(180)	PM PEAK TRAFFIC FLOW IN PCU/HR

Rev.	Description	Checked	Date
A	INCORPORATED WITH TD'S COMMENTS	KSC	2AUG23
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

2022 OBSERVED TRAFFIC FLOW

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	NTS	APR 2023	3.7	A

SYSTRA MVA

龍躍頭文物徑(北段)
Lung Yeuk Tau Heritage Trail(North)
新屋村
San Uk Tsuen
宣道園
Suen Dou Camp
NTE/N/ShaTauK-TL11
NTE/N/ShaTauK-TR11
NTE/N/ShaTauK-TL12
NTE/N/ShaTauK-TR12
聯和墟
Luen Wo Hui
NTE/N/ShaTauK-TL13
NTE/N/ShaTauK-TR13
SHR
SHA TAU KOK ROAD
沙頭角公路
Cycling Track
單車徑
SUI WAN ROAD
掌雲路
新屋村休憩處
San Uk Tsuen
Sitting-out Area
龍躍頭
LUNG YEUK TAU
WIP May 2023
WIP Cy/Ped F/W & Cy/Ped 2023
Ped Xing
斜路
Ramp
Rd Nar Bdg
PTr Sta
VO
TS
P
GW
End

Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

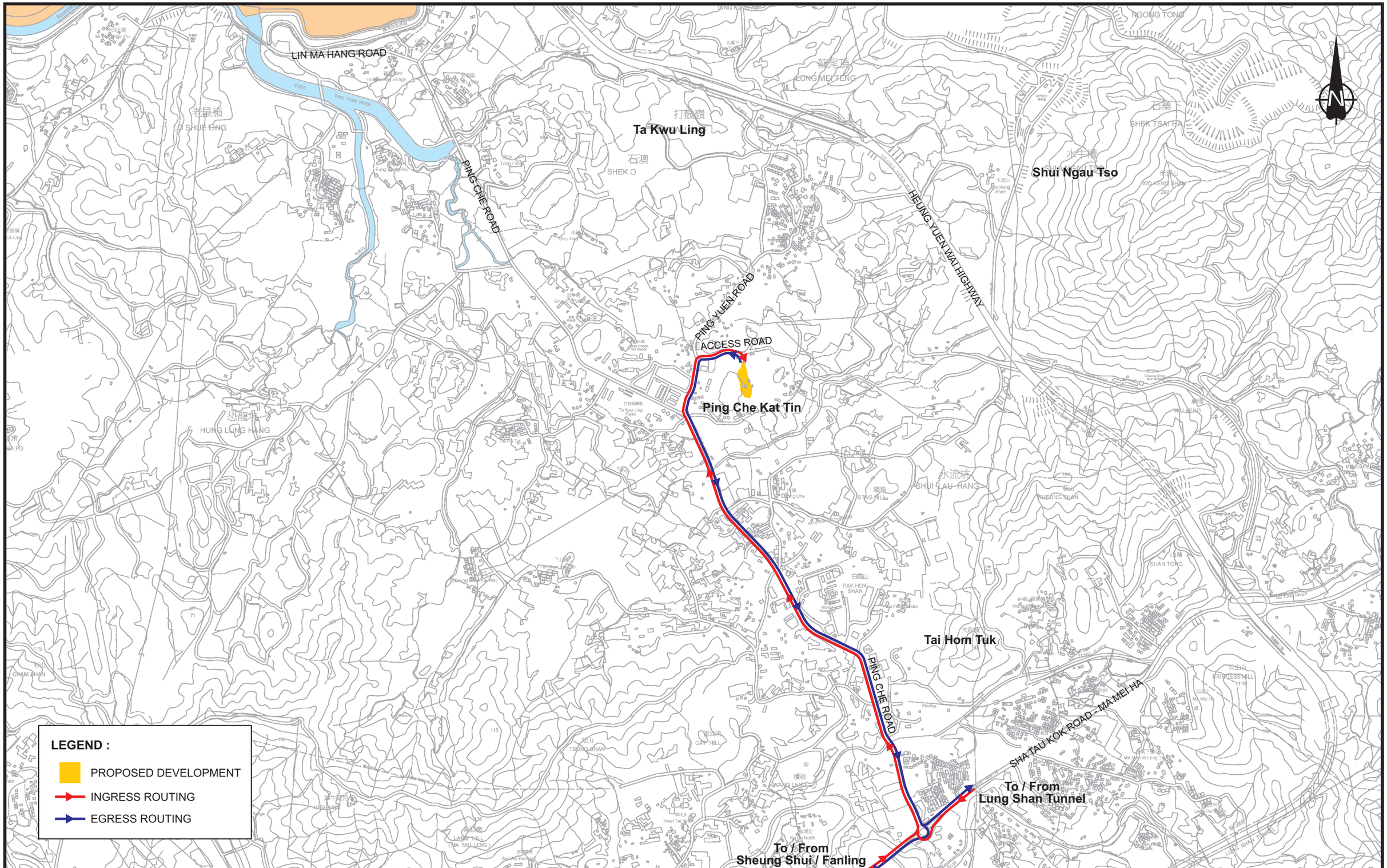
EXISTING JUNCTION LAYOUT OF SHA TAU KOK ROAD / SUI WAN ROAD (J6)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:500(A3)	JUN 2023	3.8	-

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F38.DGN/KCM/20JUN23

Original Size : A3



Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

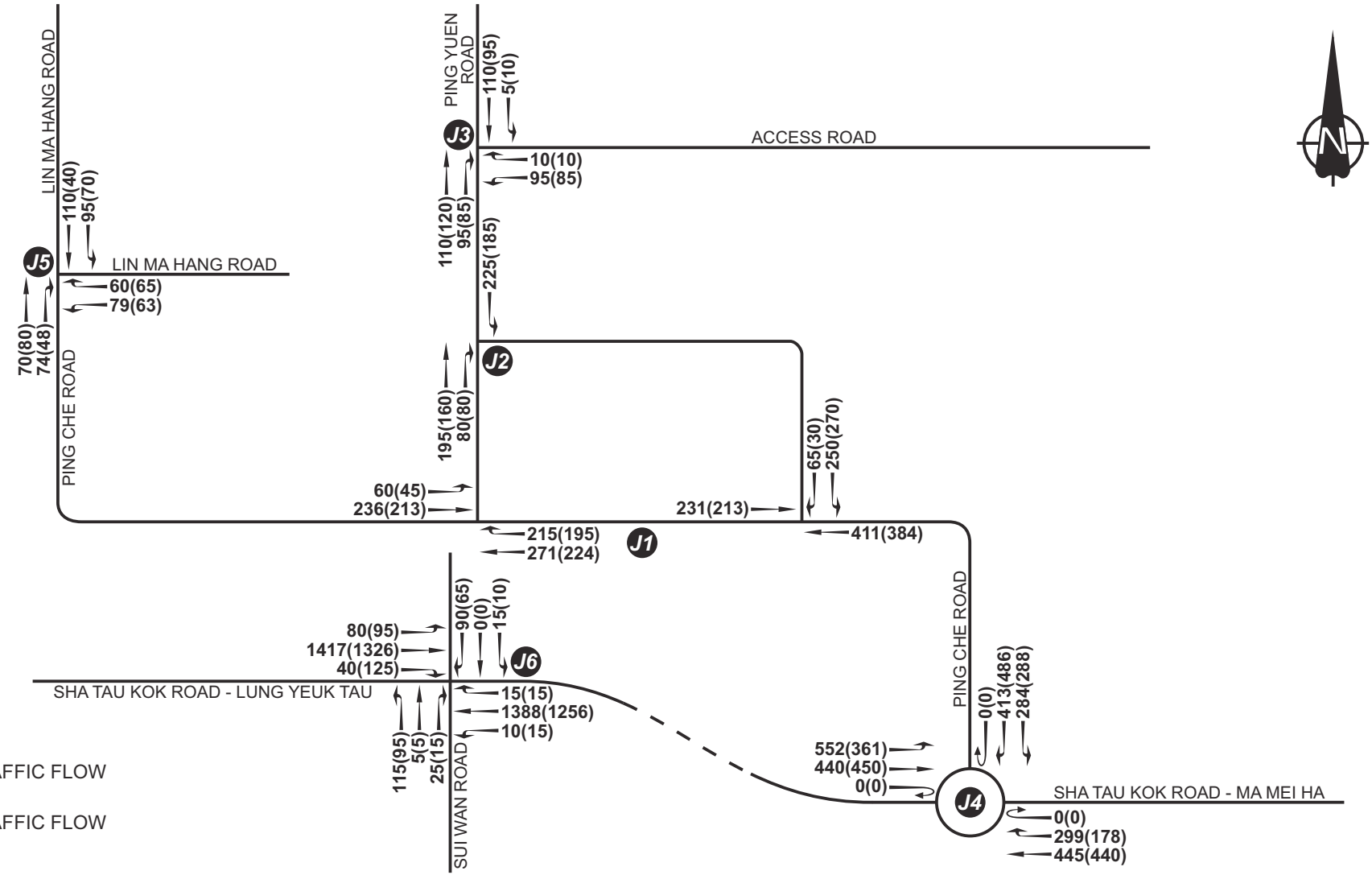
PROPOSED ACCESS ROUTING

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	NTS	MAR 2023	4.1	-

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F41.CDR/LLH/22MAR23

Original Size : A3



LEGEND :

215	AM PEAK TRAFFIC FLOW IN PCU/HR
(195)	PM PEAK TRAFFIC FLOW IN PCU/HR

Rev.	Description	Checked	Date
A	INCORPORATED WITH TD'S COMMENTS	KSC	2AUG23
B	REVISED DESIGN YEAR	KSC	26APR24
-	-	-	-

Project Title

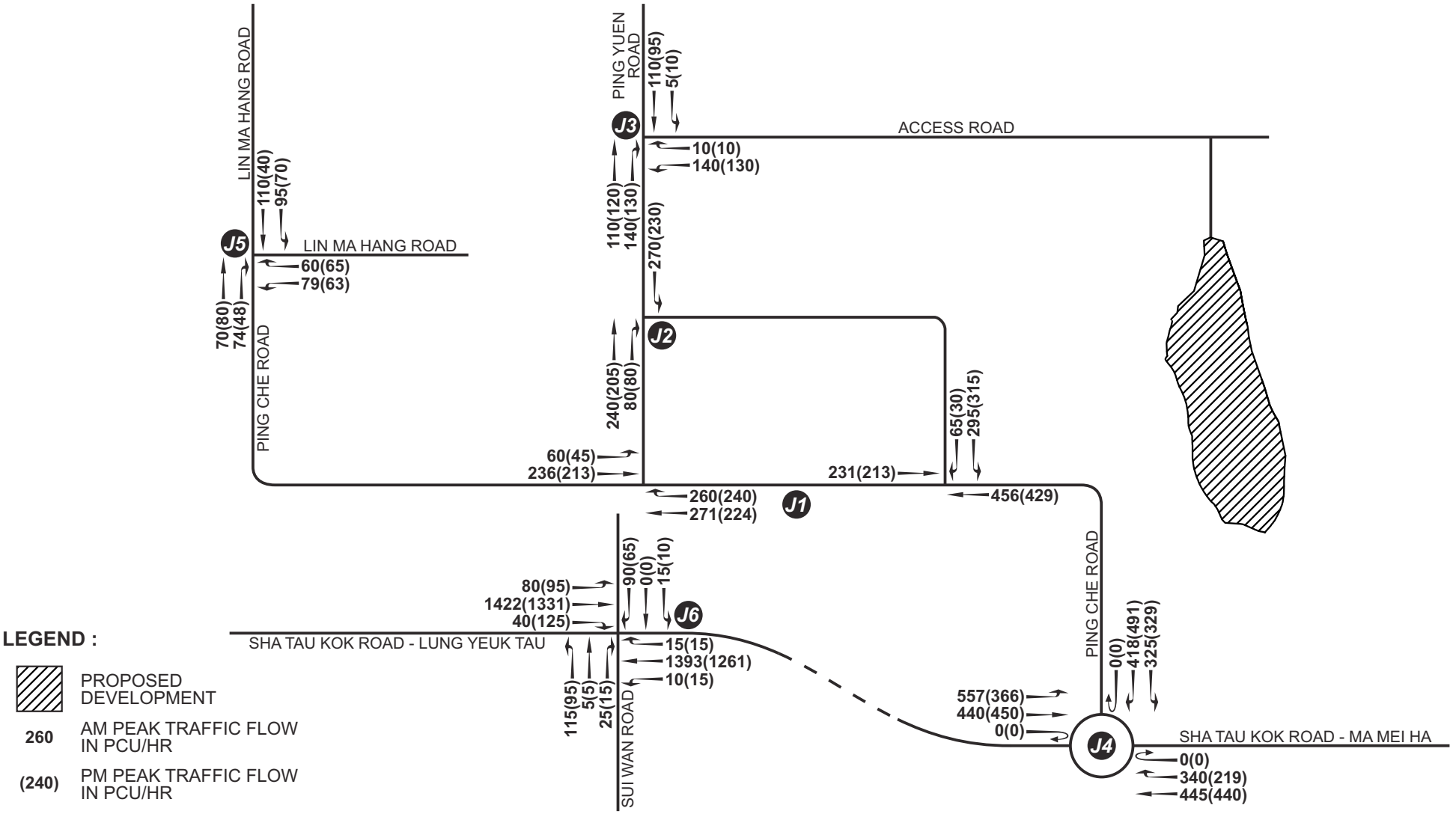
TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

2029 REFERENCE TRAFFIC FLOW

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
CHL	KSC	NTS	APR 2023	4.2	B

SYSTRA MVA



Rev.	Description	Checked	Date
A	INCORPORATED WITH TD'S COMMENTS	KSC	2AUG23
B	REVISED DESIGN YEAR	KSC	26APR24
C	MINOR AMENDMENTS	KSC	25JUL24

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

2029 DESIGN TRAFFIC FLOW

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
YHW	KSC	NTS	APR 2023	4.3	C

SYSTRA MVA

APPROX. 65m ROAD LINK SECTION REQUIRED
1-LANE 2-WAY OPERATION

7m

2m

ACCESS ROAD

CARRIAGEWAY TO BE REPAVED

20m EXTENDED PASSING BAY*

2m FOOTPATH TO BE INDICATED BY ROAD MARKING

PING YUEN ROAD

Add "Give way" road marking

Local widening at the junction to provide sufficient maneuvering spaces

Local widening to provide sufficient maneuvering spaces

Add road marking on existing passing bay

LEGEND:

- PROPOSED DEVELOPMENT
- PROPOSED VEHICULAR ACCESS
- PLANNED ROAD IMPROVEMENT SCHEME BY OTHER STUDY
- INDICATIVE LOCATION OF FIRST VEHICLE WAITING IN THE PASSING BAYS

Remark:

* To be replaced by the proposed road improvement scheme under the subject TIA if both CBPs are in place)

Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
A	MINOR AMENDMENTS	KSC	09AUG23

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

COMMITTED ROAD IMPROVEMENT SCHEME AT PING YUEN ROAD AND ACCESS ROAD (L6)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
MTC	KSC	1:1000(A3)	APR 2023	5.1	A

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F51-A.DGN/CPW/09AUG23

Original Size : A3

APPROX. 95m ROAD SECTION TO BE WIDENED TO A MIN. 7m WIDE 2 LANE SINGLE CARRIAGEWAY

7m

2m

ACCESS ROAD

CARRIAGEWAY TO BE REPAVED

2m FOOTPATH TO BE INDICATED BY ROAD MARKING

PING YUEN ROAD

坪輋隔田
Ping Che Kat Tin

N

LEGEND:

- PROPOSED DEVELOPMENT
- PRIVATE LOT
- PROPOSED VEHICULAR ACCESS
- PLANNED ROAD IMPROVEMENT SCHEME BY OTHER STUDY
- PROPOSED ROAD IMPROVEMENT SCHEME

Rev.	Description	Checked	Date
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
A	INCORPORATED TD'S COMMENTS	KSC	14JUN24

Project Title

TRAFFIC CONSULTANCY SERVICES FOR PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT PING CHE ROAD

Drawing Title

PROPOSED ROAD IMPROVEMENT SCHEME AT ACCESS ROAD (L6)

Designed	Checked	Scale	Date	Drawing No.	Rev.
YHW	KSC	1:1000(A3)	AUG 2023	5.2	A

SYSTRA MVA

CHK50696510/TIA/F52-A.DGN/CKC/14JUN24

Original Size : A3

Annex A - Swept Path Analysis

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Fire Vehicle	12	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

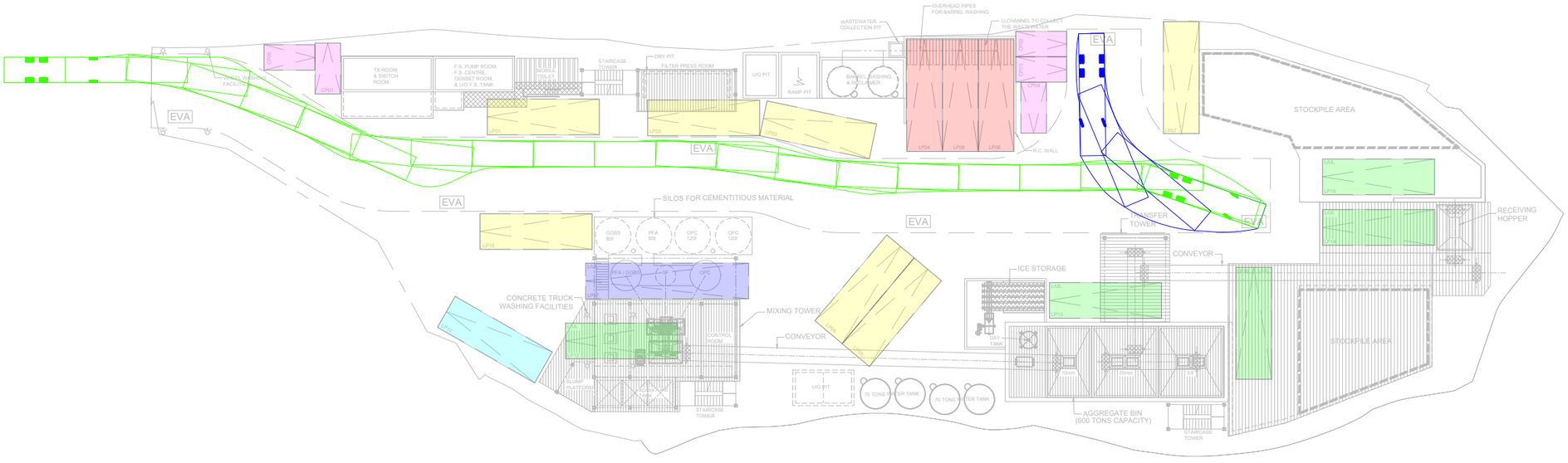
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK1 - Swept Path Analysis for Emergency Vehicle Assess (1 of 2)

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Fire Vehicle	12	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

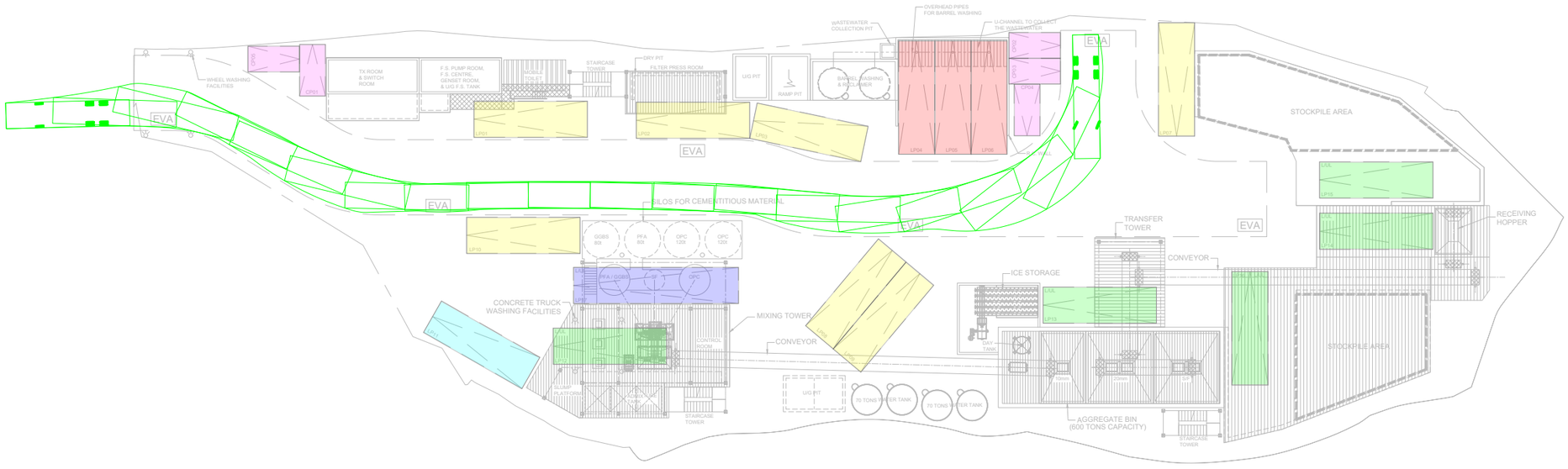
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK2 - Swept Path Analysis for Emergency Vehicle Assess (2 of 2)

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

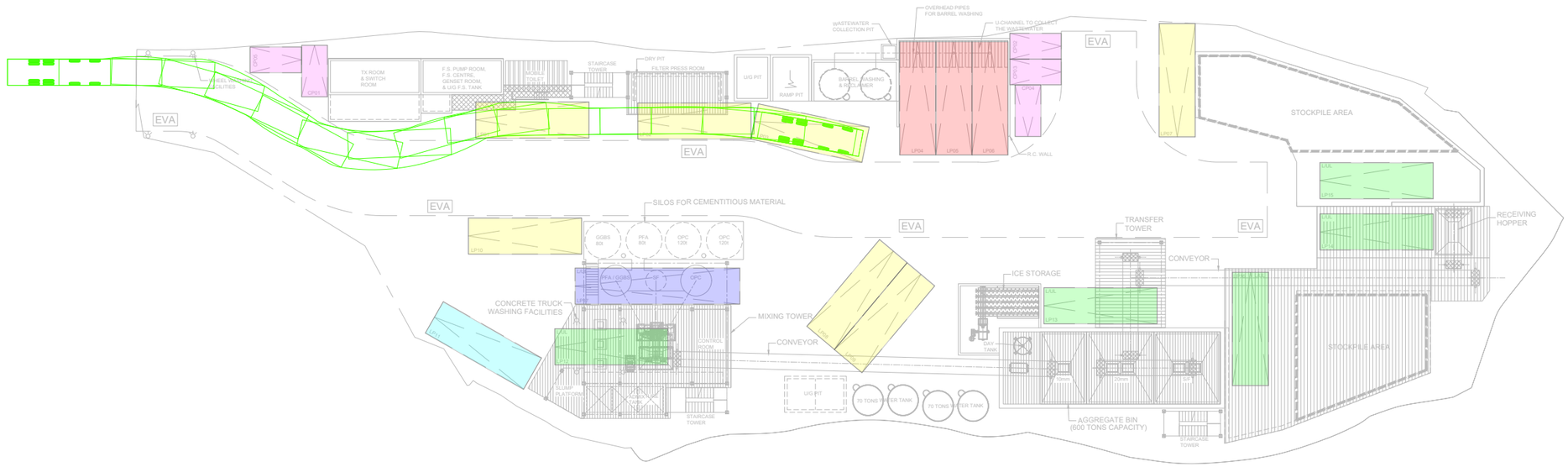
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK3 - Swept Path Analysis for LP01~LP03 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

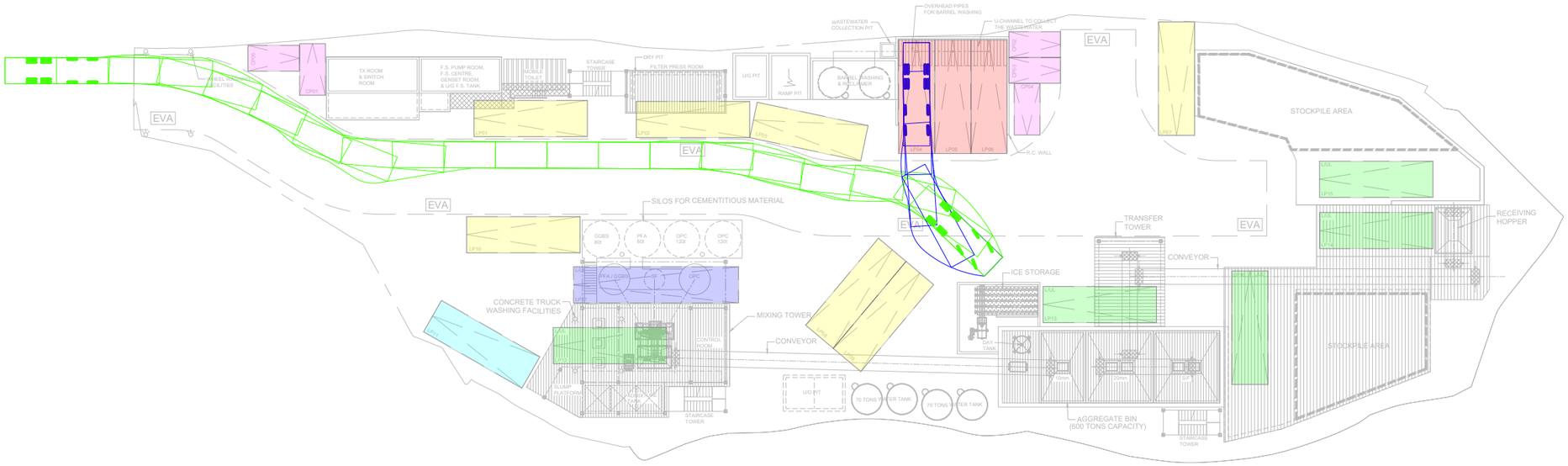
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK4 - Swept Path Analysis for LP04 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

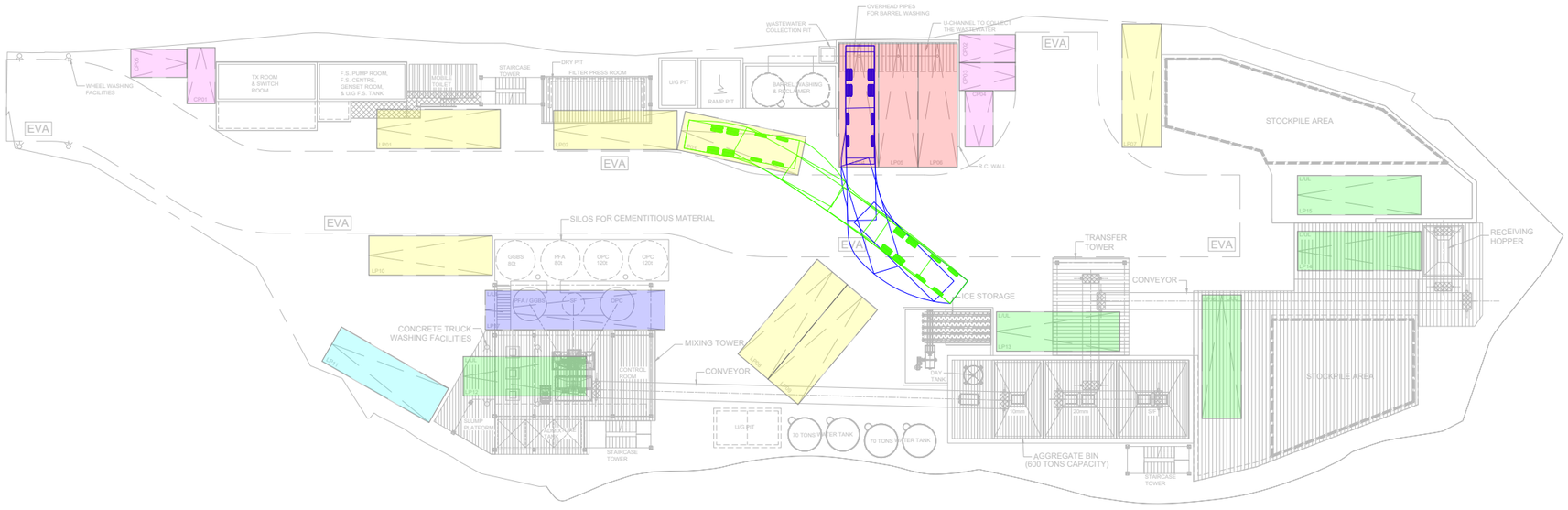
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK5 - Swept Path Analysis for LP03 to LP04

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

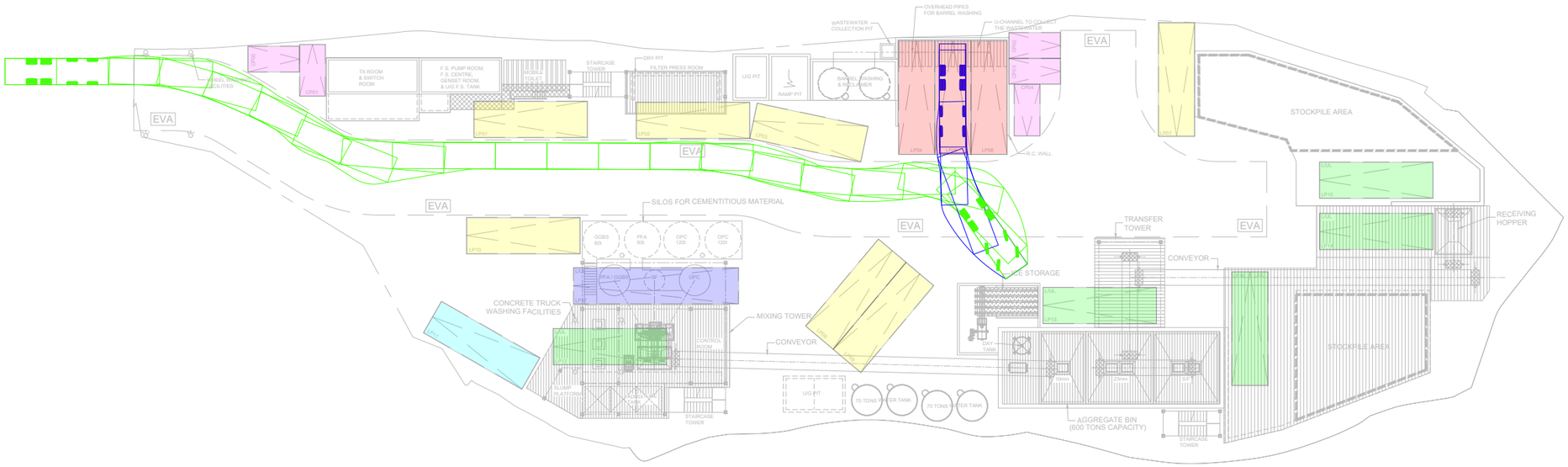
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK6 - Swept Path Analysis for LP05 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

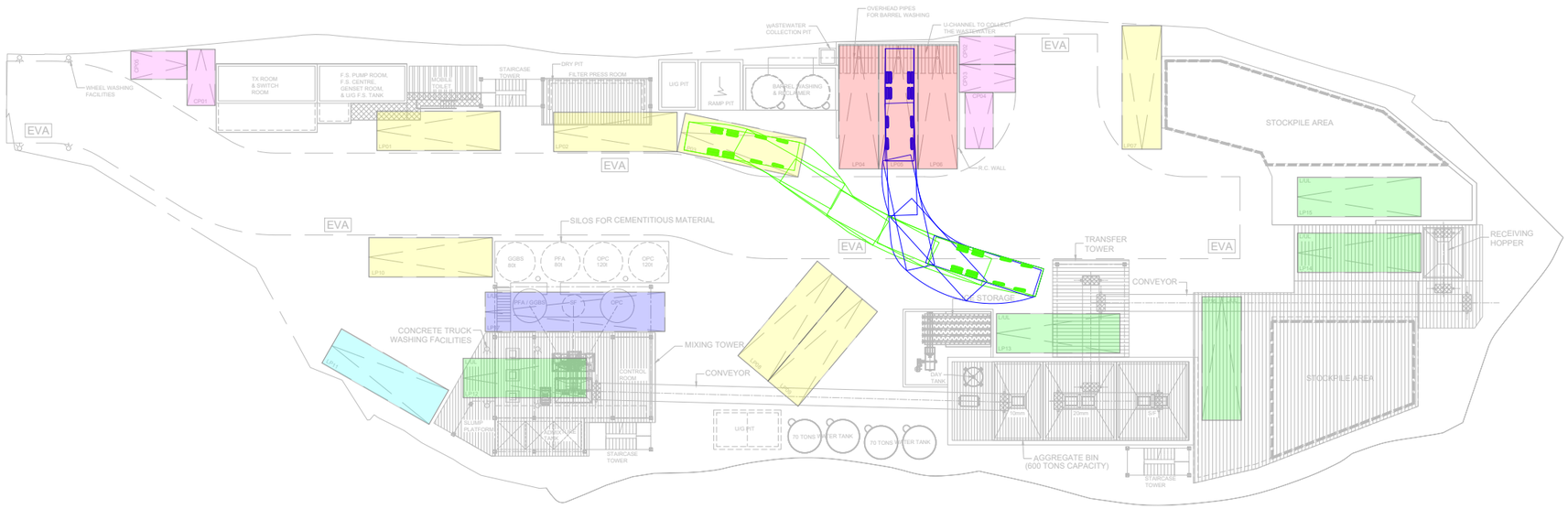
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK7 - Swept Path Analysis for LP03 to LP05

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

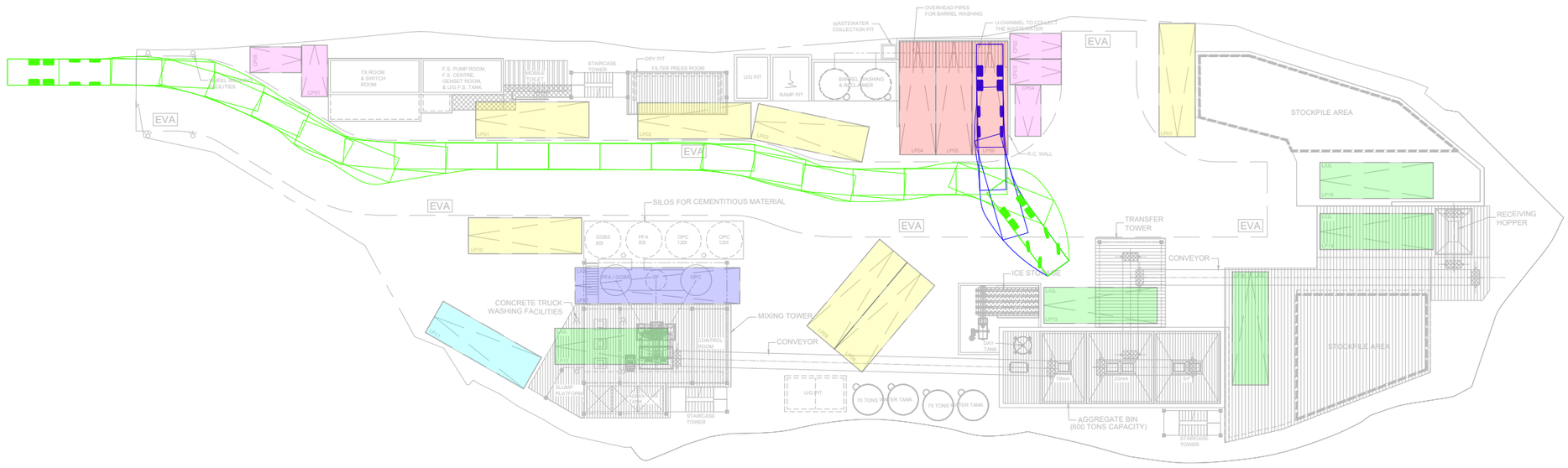
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK8 - Swept Path Analysis for LP06 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

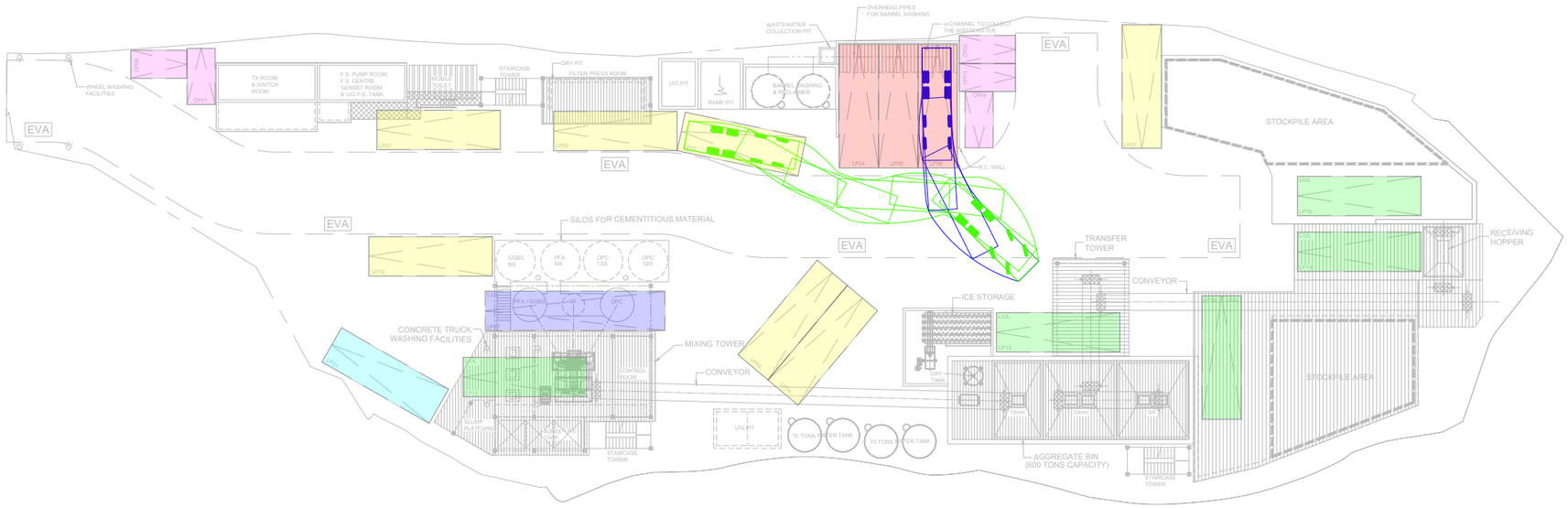
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK9 - Swept Path Analysis for LP03 to LP06

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

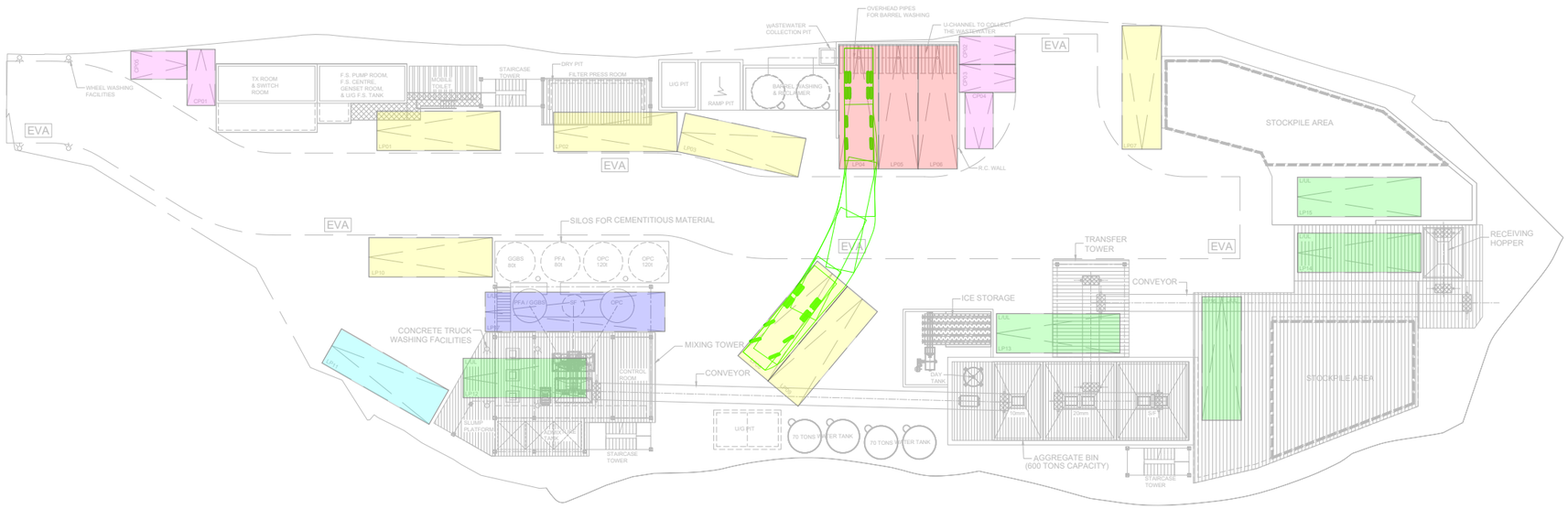
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK10 - Swept Path Analysis for LP04 to LP08

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

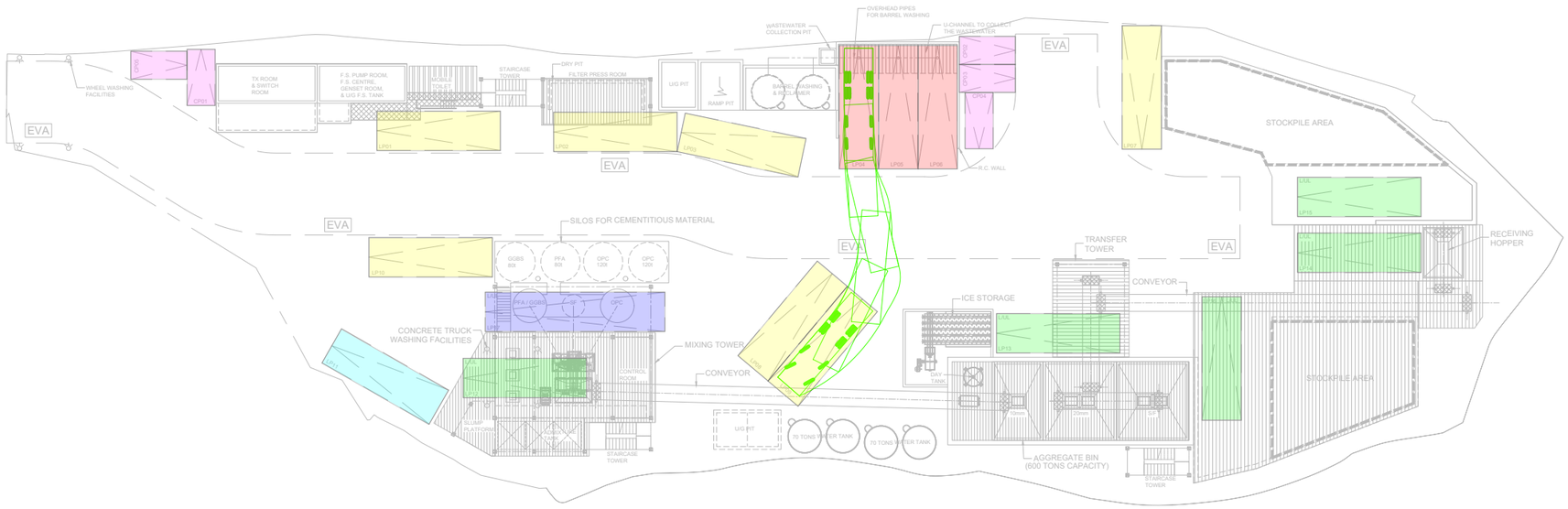
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK11 - Swept Path Analysis for LP04 to LP09

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

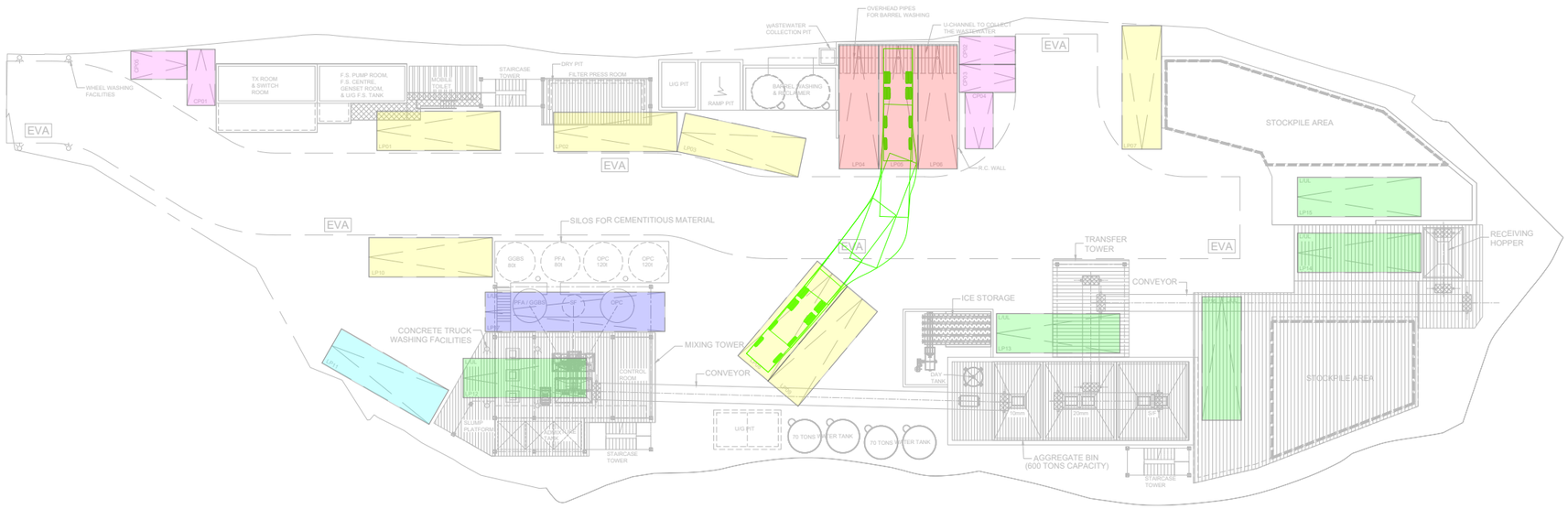
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK12 - Swept Path Analysis for LP05 to LP08

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

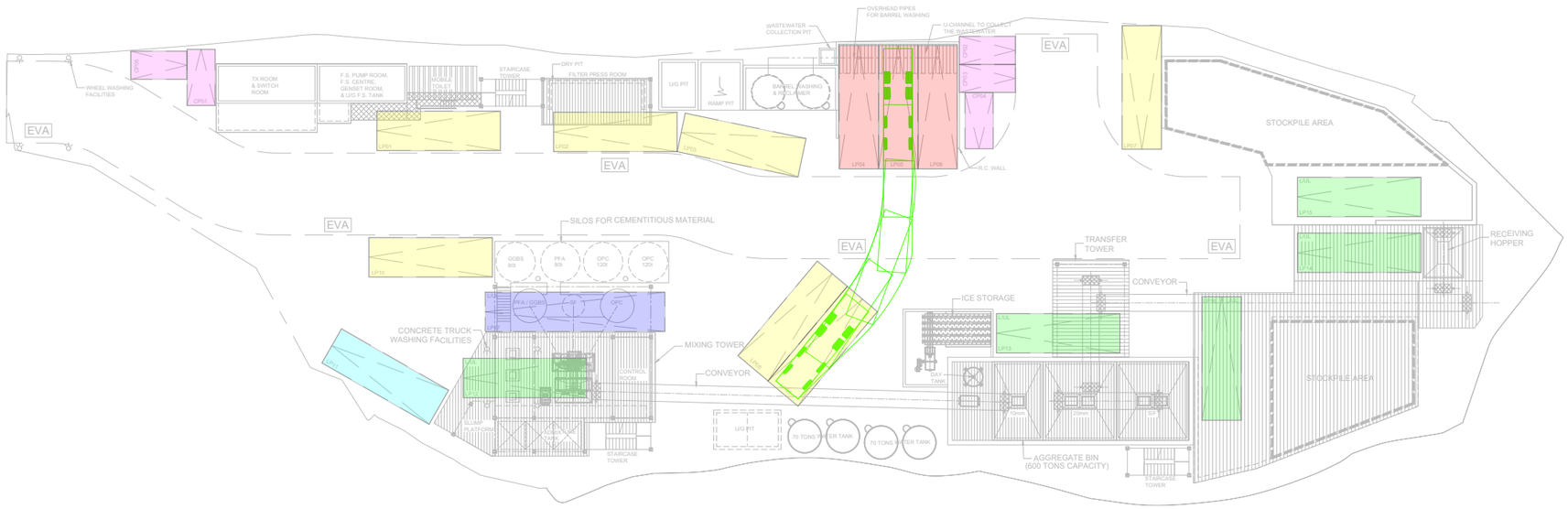
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK13 - Swept Path Analysis for LP05 to LP09

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

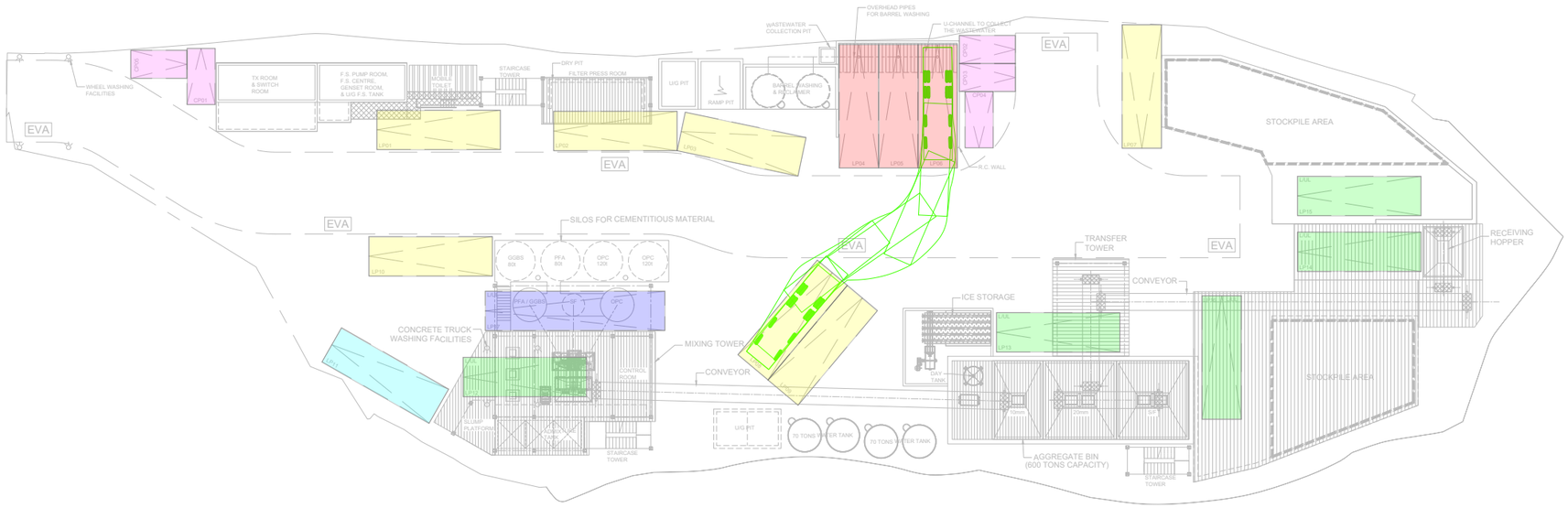
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK14 - Swept Path Analysis for LP06 to LP08

A3 **1:500**

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

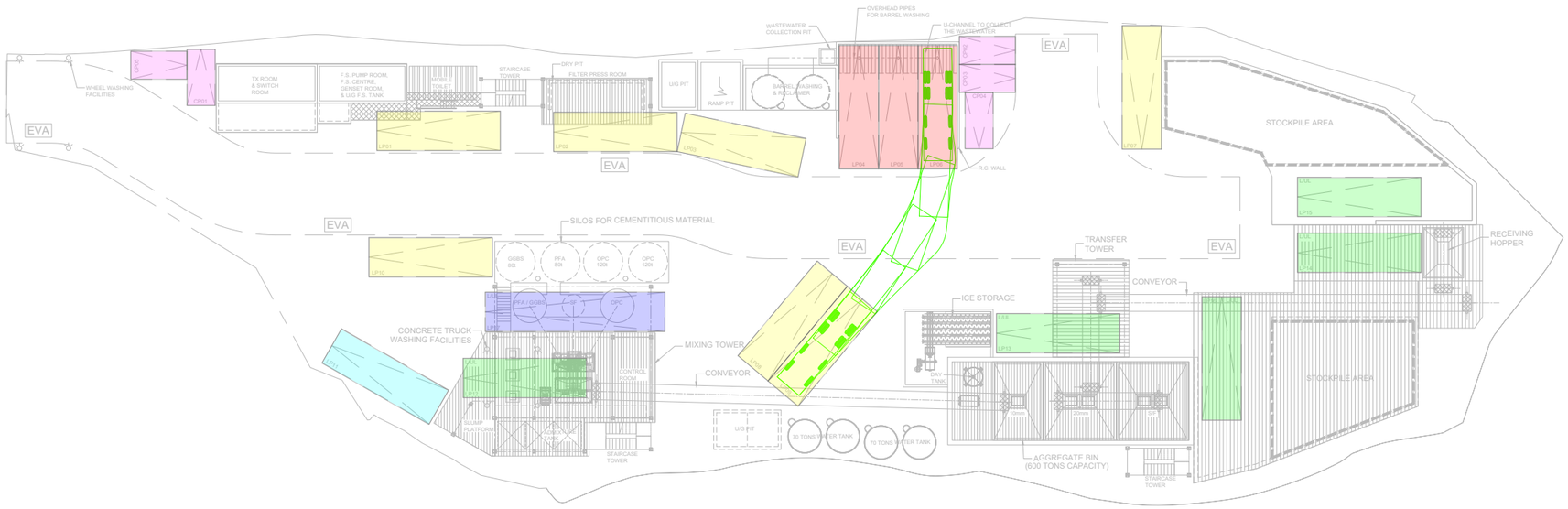
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK15 - Swept Path Analysis for LP06 to LP09

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

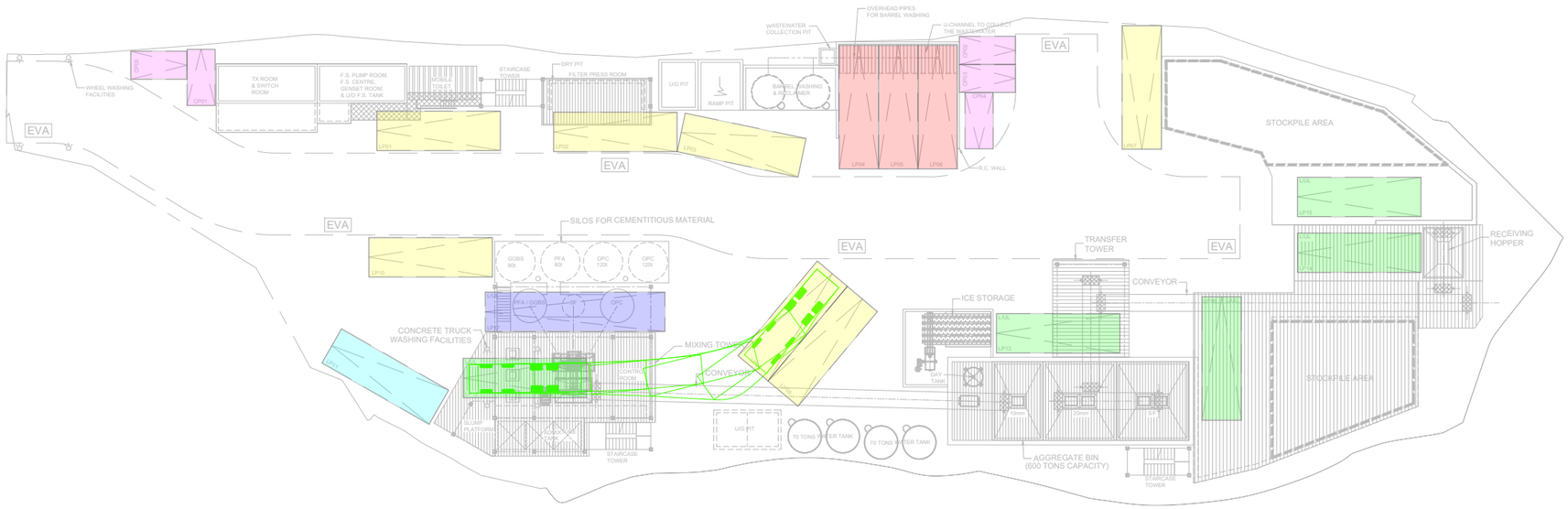
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK16 - Swept Path Analysis for LP08 to LP12

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

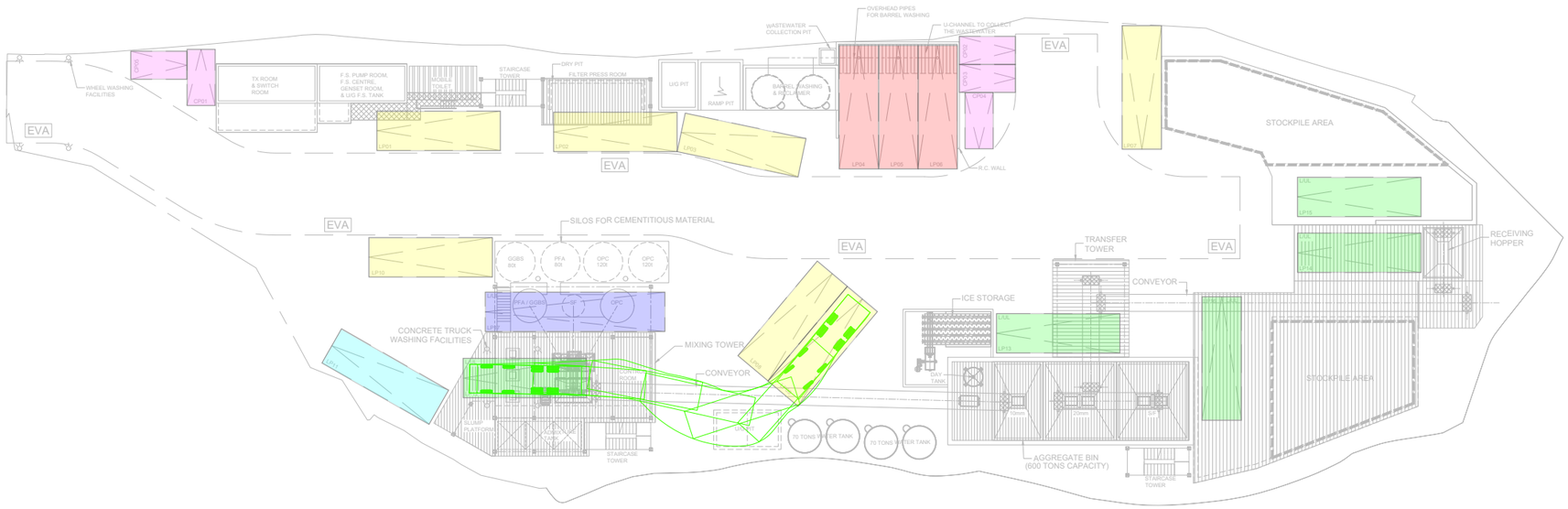
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK17 - Swept Path Analysis for LP09 to LP12

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

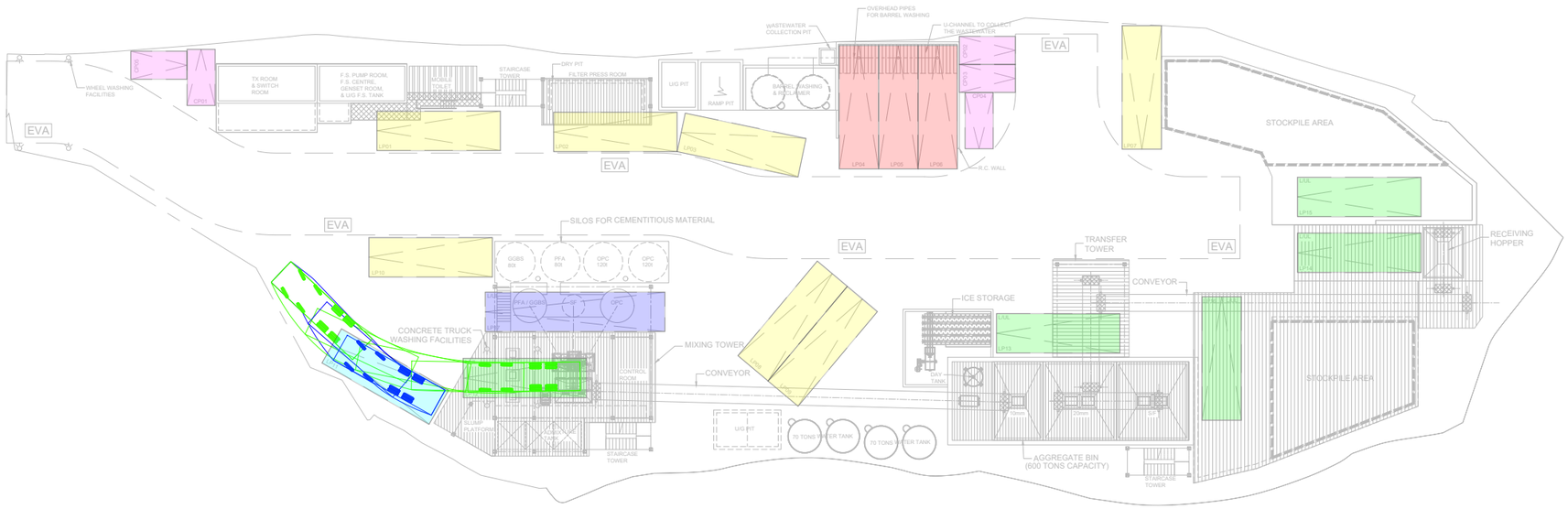
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK18 - Swept Path Analysis for LP12 to LP11

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	10	2.5	10

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

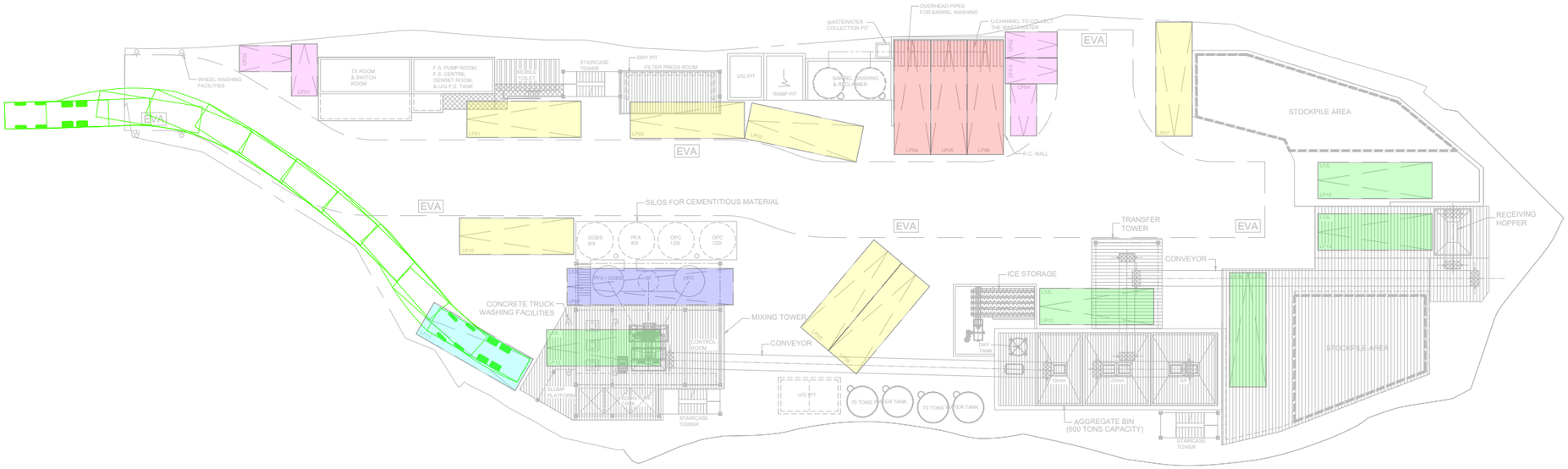
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK19 - Swept Path Analysis for LP11 Exit

A3 **1:500**

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

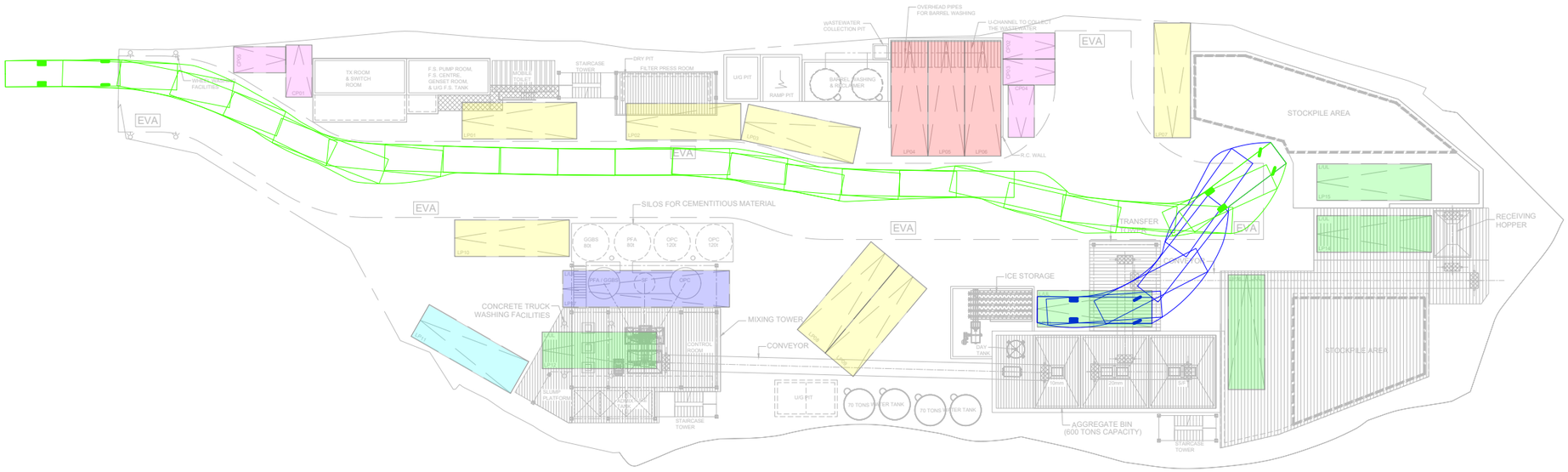
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK20 - Swept Path Analysis for LP13 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

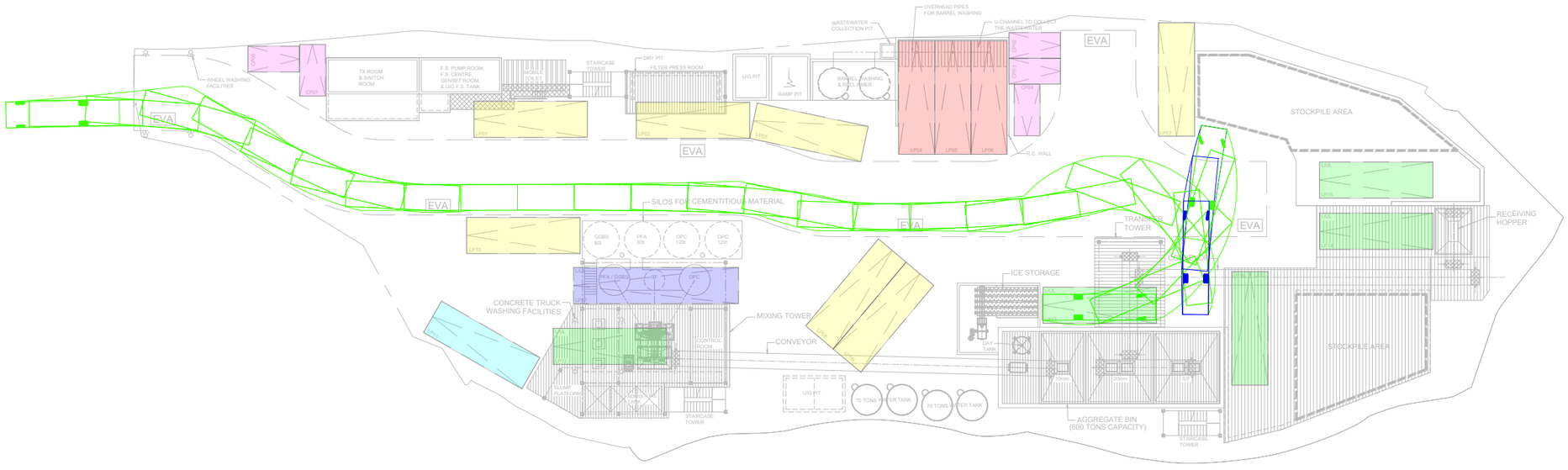
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK21 - Swept Path Analysis for LP13 Exit

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

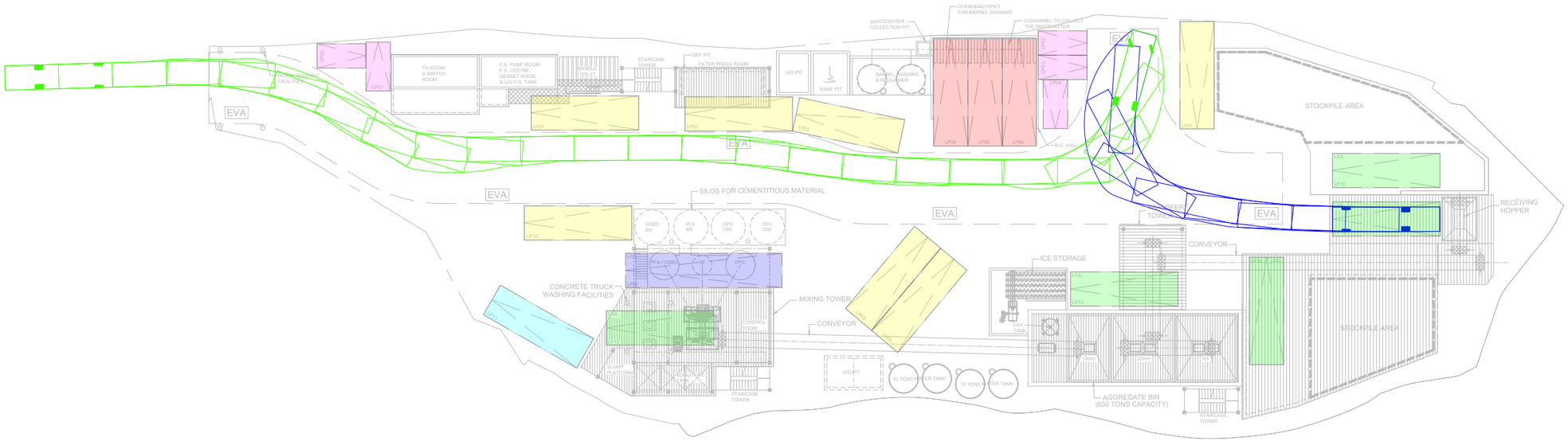
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK22 - Swept Path Analysis for LP14 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

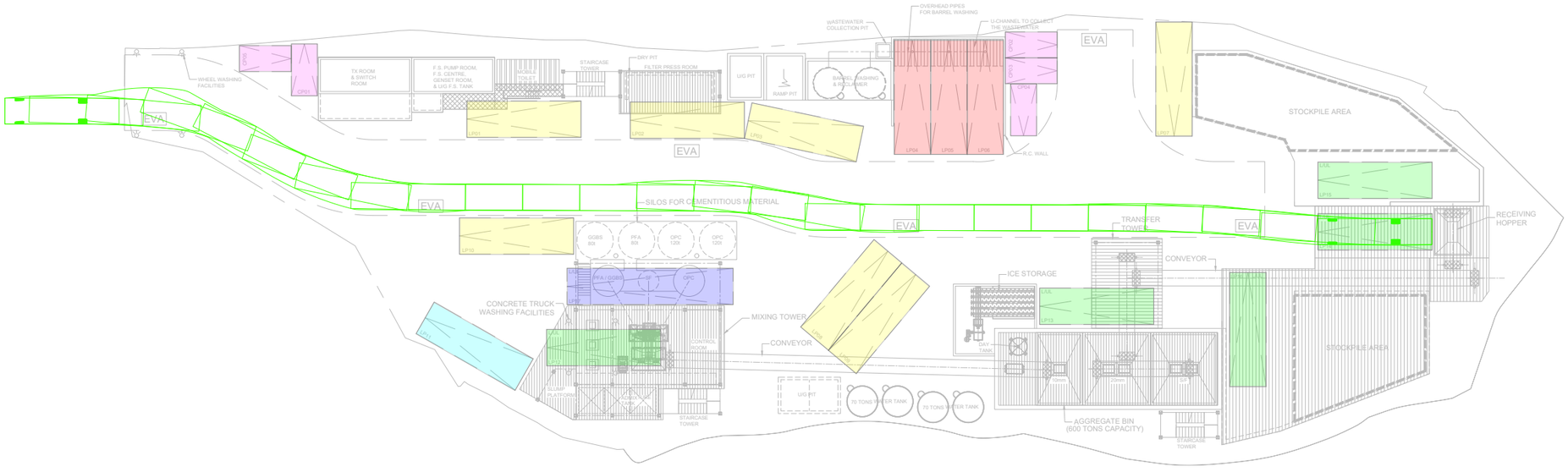
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK23 - Swept Path Analysis for LP14 Exit

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

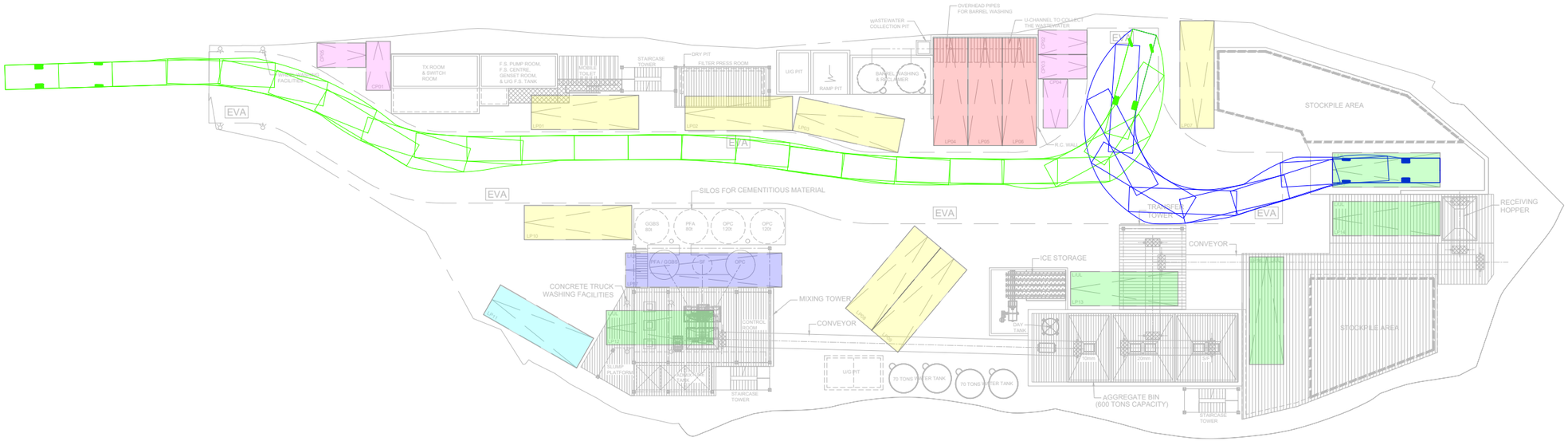
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK24 - Swept Path Analysis for LP15 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

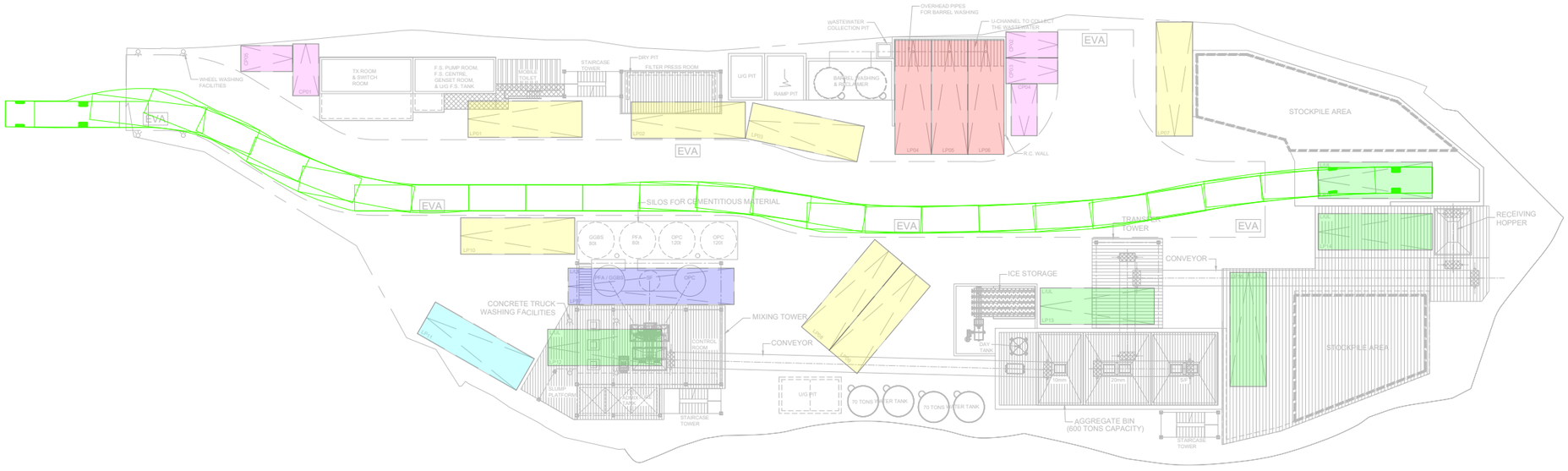
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK25 - Swept Path Analysis for LP15 Exit

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

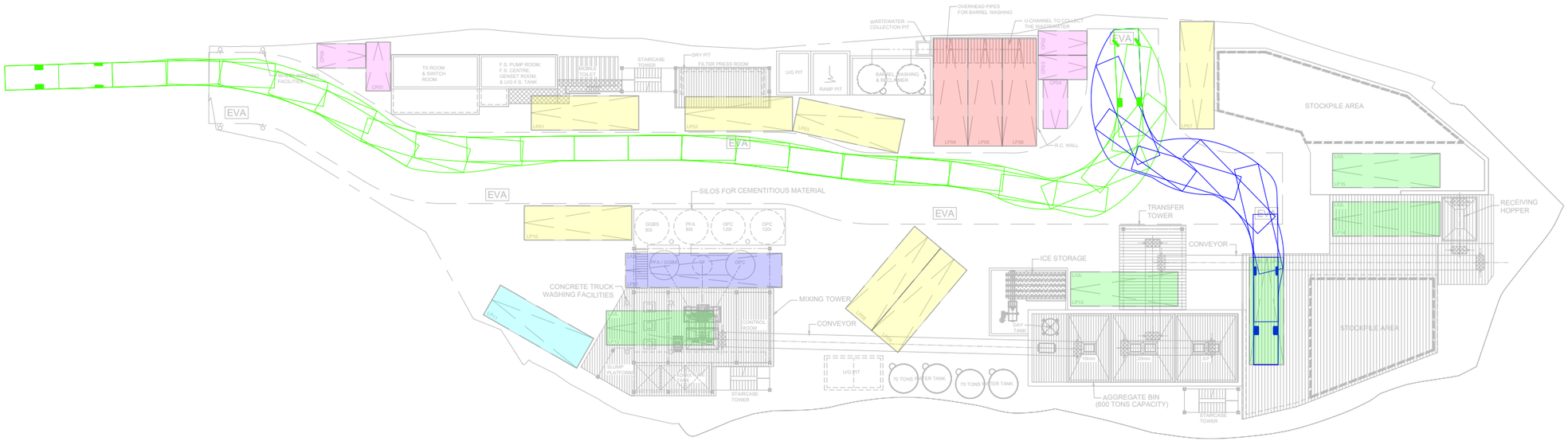
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK26 - Swept Path Analysis for LP16 Entry

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

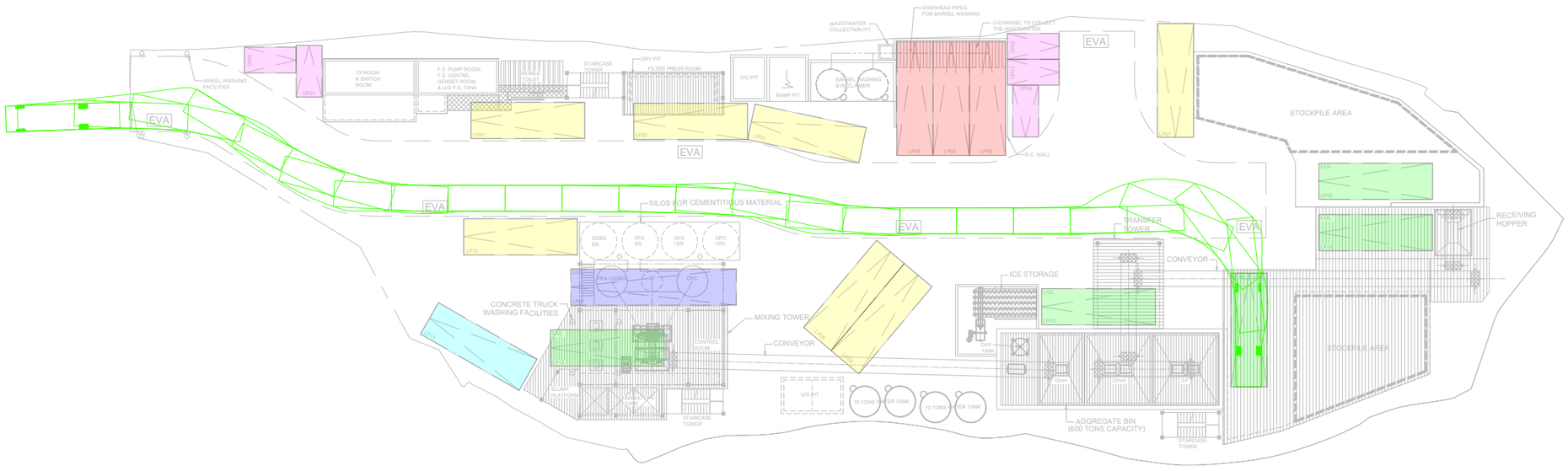
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK27 - Swept Path Analysis for LP16 Exit

A3

1:500

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Tanker	16	2.5	11.65

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

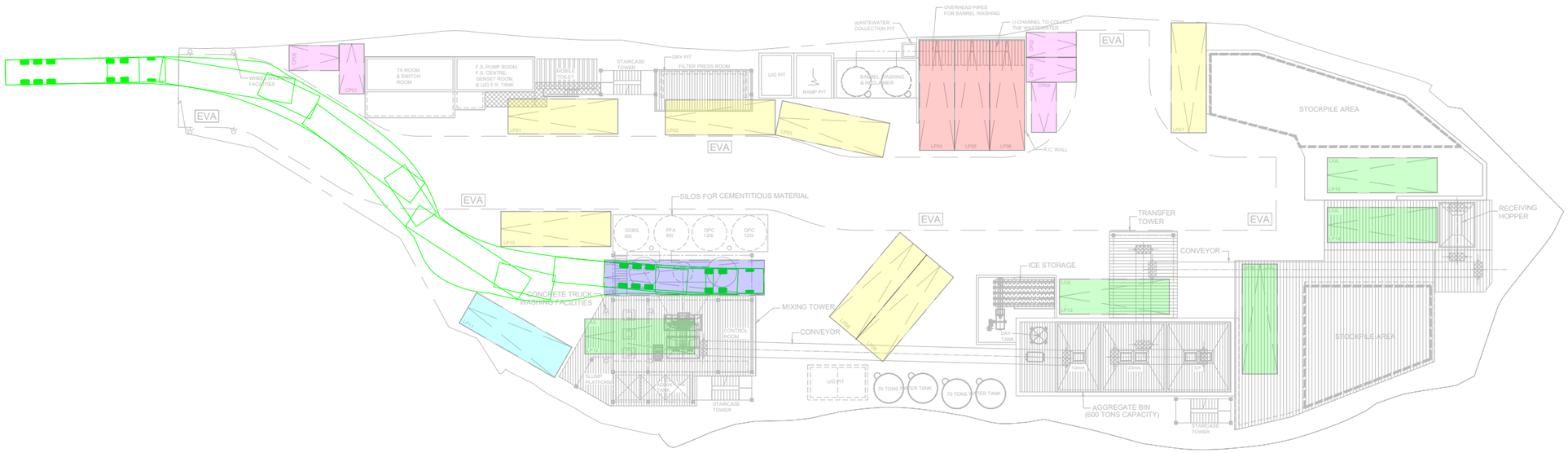
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK28 - Swept Path Analysis for LP17 Entry

A3 **1:500**

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Tanker	16	2.5	11.65

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

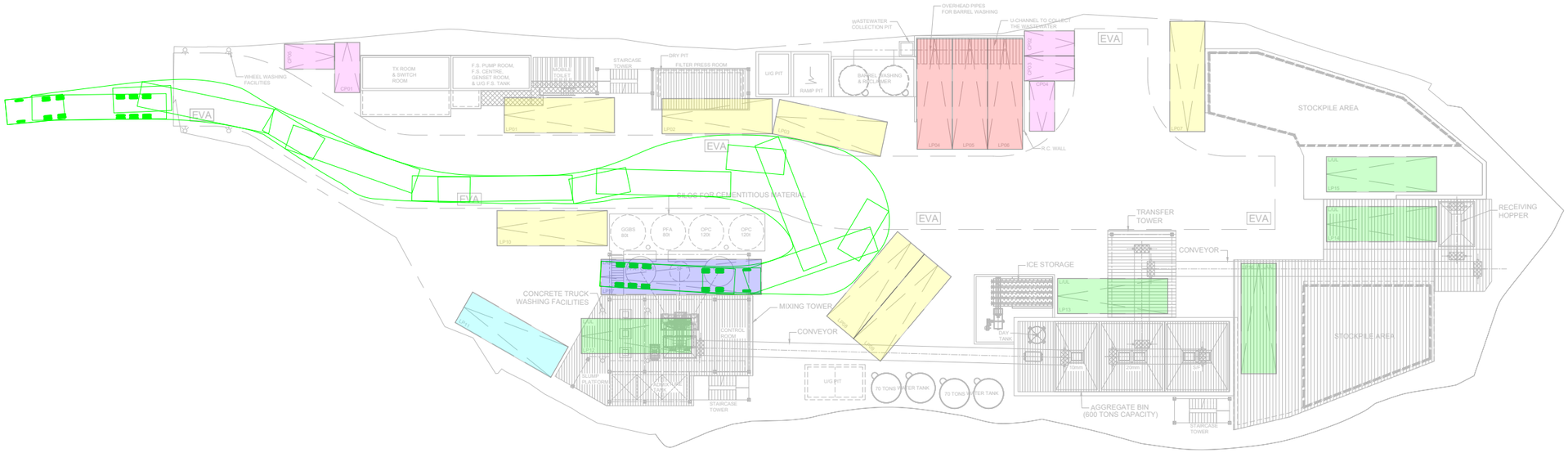
5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Vehicle path (Forward)

Vehicle path (Reverse)



SK29 - Swept Path Analysis for LP17 Exit

A3

1:500

Blow Up D (SK34)

Blow Up C (SK33)

Blow Up B (SK32)

Blow Up A (SK31)

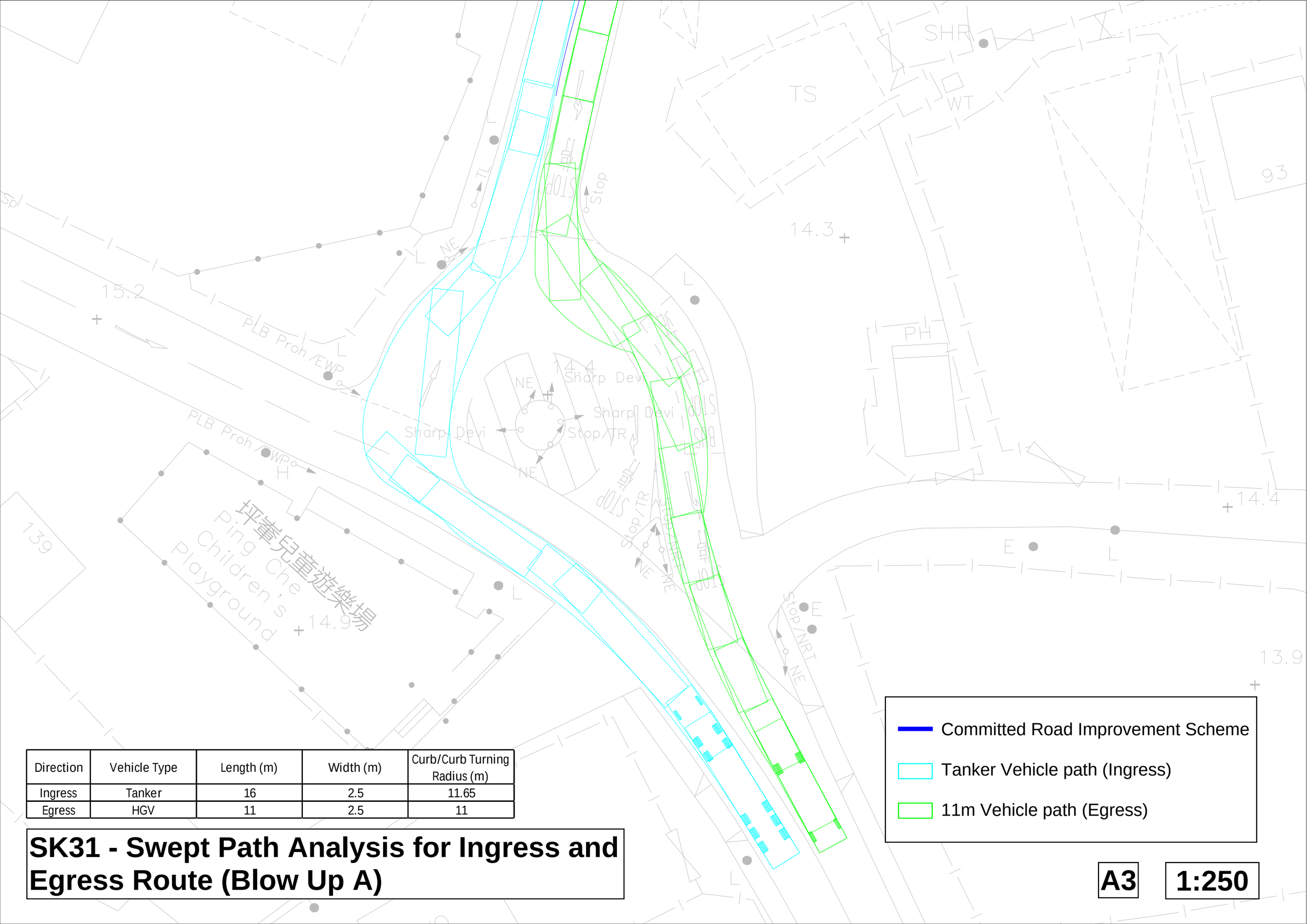
Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	Tanker	16	2.5	11.65
Egress	HGV	11	2.5	11

- Subject Site
- Committed Road Improvement Scheme
- Proposed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Ingress)
- 11m Vehicle path (Egress)

SK30 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route

A3

1:1000



Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	Tanker	16	2.5	11.65
Egress	HGV	11	2.5	11

SK31 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up A)

- Committed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Ingress)
- 11m Vehicle path (Egress)

A3 **1:250**

Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	Tanker	16	2.5	11.65
Egress	HGV	11	2.5	11

SK32 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up B)

Committed Road Improvement Scheme

Tanker Vehicle path (Ingress)

11m Vehicle path (Egress)

A3

1:250

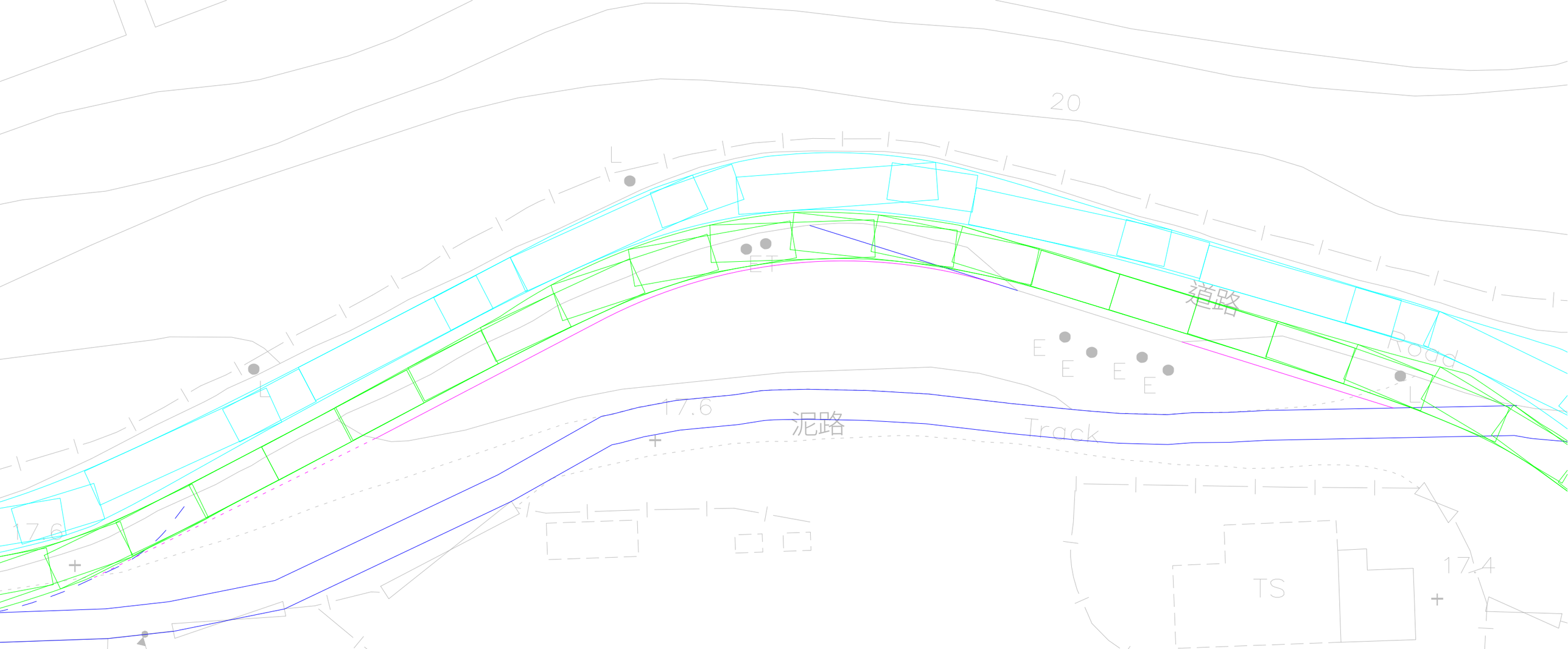
Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	Tanker	16	2.5	11.65
Egress	HGV	11	2.5	11

- Committed Road Improvement Scheme
- Proposed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Ingress)
- 11m Vehicle path (Egress)

SK33 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up C)

A3

1:250



Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	Tanker	16	2.5	11.65
Egress	HGV	11	2.5	11

Committed Road Improvement Scheme

Proposed Road Improvement Scheme

Tanker Vehicle path (Ingress)

11m Vehicle path (Egress)

SK34 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up D)

A3

1:250

Blow Up D (SK39)

Blow Up C (SK38)

Blow Up B (SK37)

Blow Up A (SK36)

Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	HGV	11	2.5	11
Egress	Tanker	16	2.5	11.65

- Subject Site
- Committed Road Improvement Scheme
- Proposed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Egress)
- 11m Vehicle path (Ingress)

SK35 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route

A3

1:1000

Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	HGV	11	2.5	11
Egress	Tanker	16	2.5	11.65

SK36 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up A)

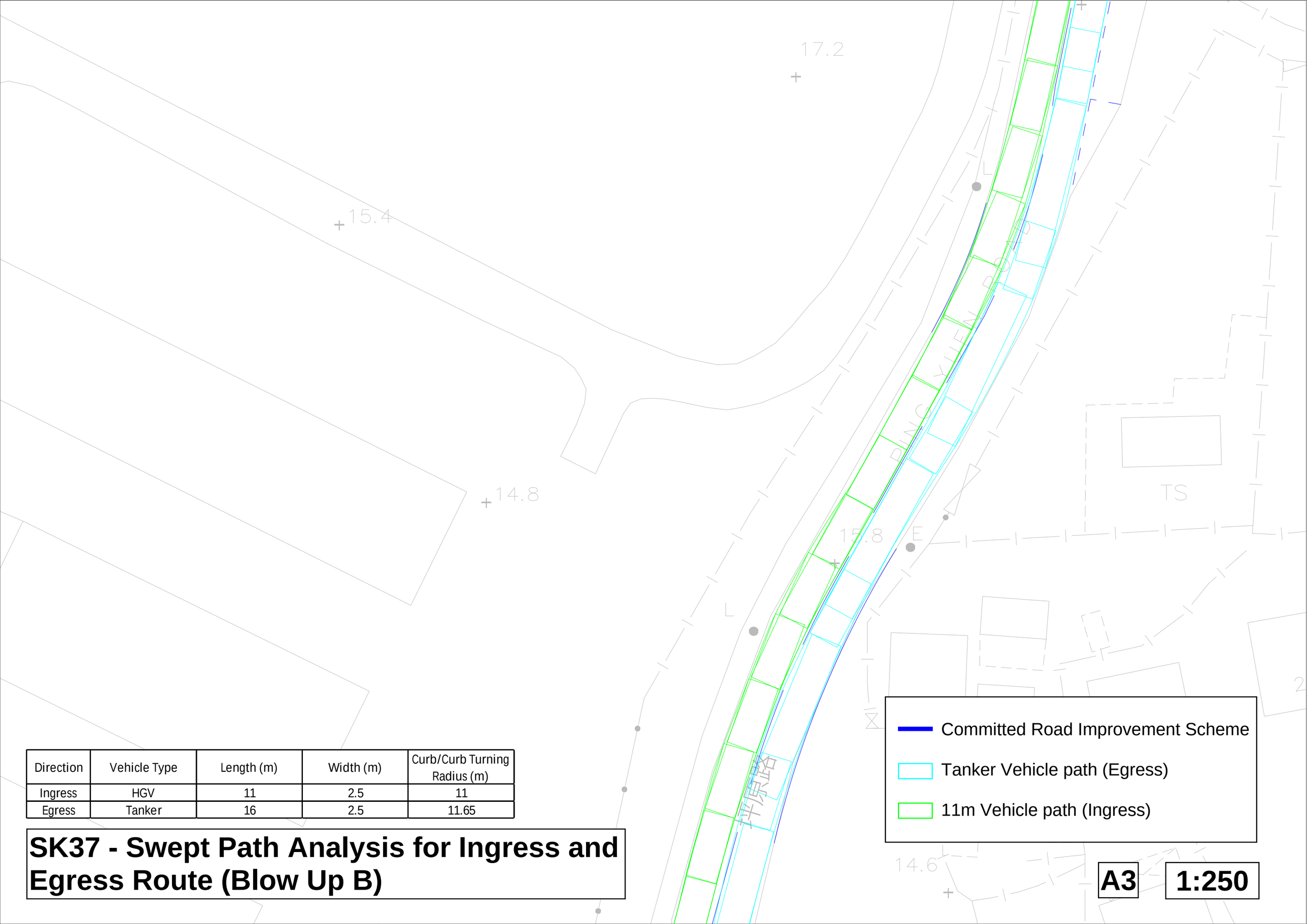
Committed Road Improvement Scheme

Tanker Vehicle path (Egress)

11m Vehicle path (Ingress)

A3

1:250



Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	HGV	11	2.5	11
Egress	Tanker	16	2.5	11.65

SK37 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up B)

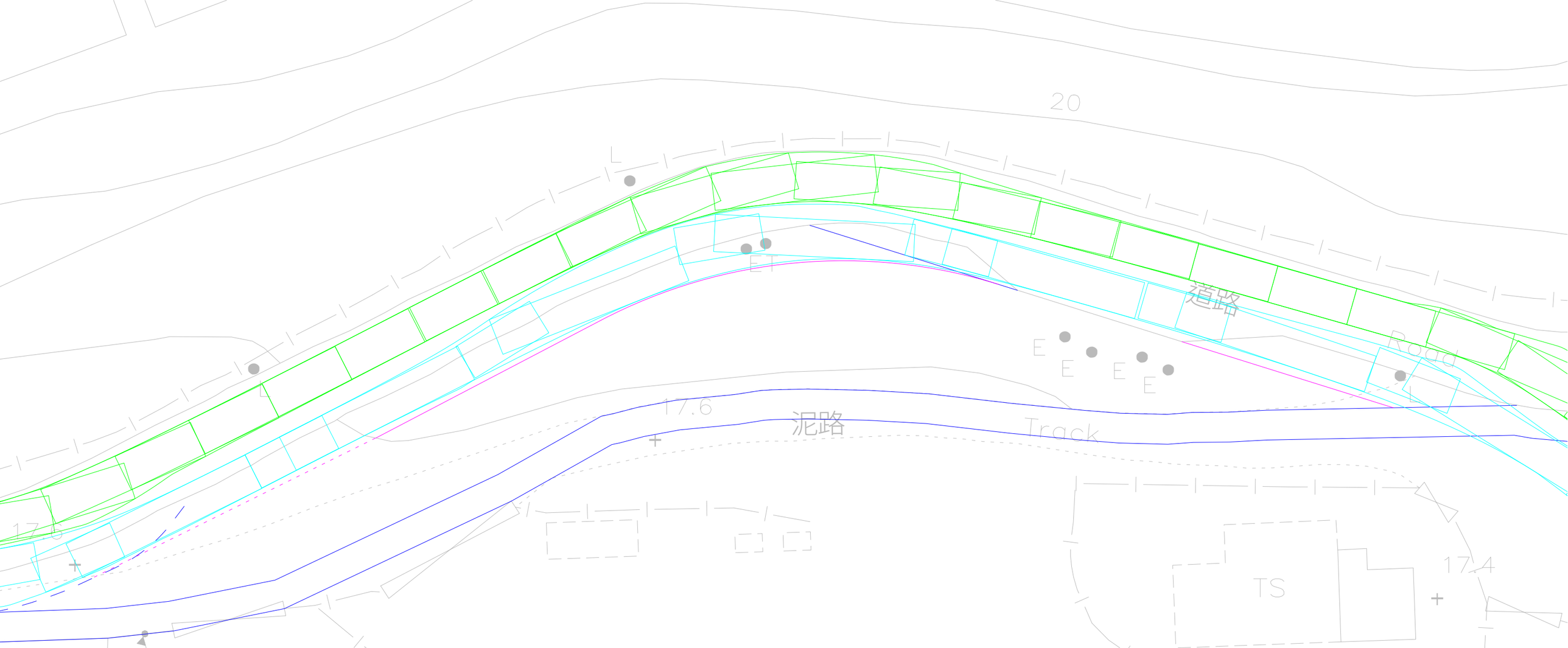
A3 **1:250**

Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	HGV	11	2.5	11
Egress	Tanker	16	2.5	11.65

SK38 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up C)

- Committed Road Improvement Scheme
- Proposed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Egress)
- 11m Vehicle path (Ingress)

A3 **1:250**



Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	HGV	11	2.5	11
Egress	Tanker	16	2.5	11.65

Committed Road Improvement Scheme

Proposed Road Improvement Scheme

Tanker Vehicle path (Egress)

11m Vehicle path (Ingress)

SK39 - Swept Path Analysis for Ingress and Egress Route (Blow Up D)

A3

1:250

N

WASTEWATER COLLECTION PIT

BARREL WA & RECLAIM

DRY PIT

FILTER PRESS ROOM

U/G PIT

RAMP PIT

STAIRCASE TOWER

MOBILE TOILET

F.S. PUMP ROOM, F.S. CENTRE, GENSET ROOM, & U/G F.S. TANK

TX ROOM & SWITCH ROOM

CP05

CP01

LP01

LP02

LP03

EVA

SILOS FOR CEMENTITIOUS MATERIAL

OPC 120t

OPC 120t

PFA 80t

GGBS 80t

WHEEL WASHING FACILITIES

EVA

EVA

LP10

LP11

CONCRETE TRUCK WASHING FACILITIES

CONTROL ROOM

MIXING TOW

CONV

TS

TS

17.3

Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	Tanker	16	2.5	11.65
Waiting	HGV	11	2.5	11

- Stop Line
- Committed Road Improvement Scheme
- Proposed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Ingress)
- 11m Vehicle path (Waiting)

SK40 - Swept Path Analysis for Site Ingress Route

A3

1:250

N

WASTEWATER COLLECTION PIT

BARREL WA & RECLAIM

DRY PIT

FILTER PRESS ROOM

U/G PIT

RAMP PIT

LP03

STAIRCASE TOWER

MOBILE TOILET

F.S. PUMP ROOM, F.S. CENTRE, GENSET ROOM, & U/G F.S. TANK

TX ROOM & SWITCH ROOM

CP01

CP05

LP01

LP02

EVA

WHEEL WASHING FACILITIES

EVA

SILOS FOR CEMENTITIOUS MATERIAL

GGBS 80t

PFA 80t

OPC 120t

OPC 120t

OPC

SF

PFA /GGBS

L/UL

LP10

LP11

LP12

CONCRETE TRUCK WASHING FACILITIES

CONTROL ROOM

ADMIXTURE TANK

SLUMP PLATFORM

STAIRCASE TOWER

MIXING TOW

CONV

TS

TS

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
HGV	11	2.5	11

Committed Road Improvement Scheme

Proposed Road Improvement Scheme

11m Vehicle path (Egress)

SK41 - Swept Path Analysis for Site Egress Route

A3

1:250

N

Direction	Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Ingress	HGV	11	2.5	11
Waiting	Tanker	16	2.5	11.65

- Stop Line
- Committed Road Improvement Scheme
- Proposed Road Improvement Scheme
- Tanker Vehicle path (Ingress)
- 11m Vehicle path (Waiting)

SK42 - Swept Path Analysis for Site Ingress Route

A3 1:250

N

WASTEWATER COLLECTION PIT

BARREL WA & RECLAIM

DRY PIT

FILTER PRESS ROOM

U/G PIT

RAMP PIT

STAIRCASE TOWER

MOBILE TOILET

TX ROOM & SWITCH ROOM

F.S. PUMP ROOM, F.S. CENTRE, GENSET ROOM, & U/G F.S. TANK

LP01

LP02

LP03

CP01

CP05

WHEEL WASHING FACILITIES

EVA

SILOS FOR CEMENTITIOUS MATERIAL

GGBS 80t

PFA 80t

OPC 120t

OPC 120t

OPC

SF

PFA /GGBS

LP10

LP17

LP12

LP11

CONCRETE TRUCK WASHING FACILITIES

CONTROL ROOM

ADMIXTURE TANK

SLUMP PLATFORM

STAIRCASE TOWER

MIXING TOW

CONV

TS

17.3

Vehicle Type	Length (m)	Width (m)	Curb/Curb Turning Radius (m)
Tanker	16	2.5	11.65

Committed Road Improvement Scheme

Proposed Road Improvement Scheme

Tanker Vehicle path (Egress)

SK43 - Swept Path Analysis for Site Egress Route

A3

1:250

Annex B - Junction Capacity Calculation Sheet

Year 2022 Base Scenario

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J1 - Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern) Design Year: 2022

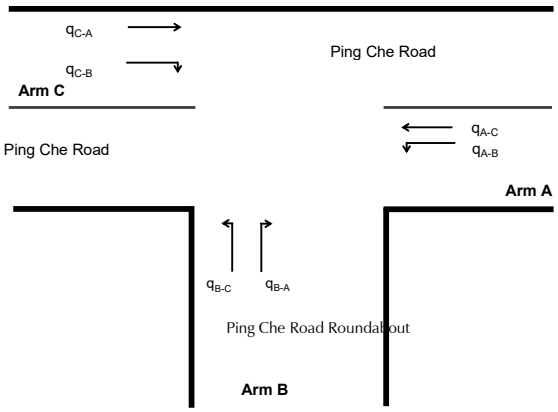
Description: 2022 Observe Flow Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Che Road

Arm B : Ping Che Road Roundabout

Arm C : Ping Che Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	205	190
q_{A-B}	=	0	0
q_{B-A}	=	60	30
q_{B-C}	=	230	250
q_{C-A}	=	370	345
q_{C-B}	=	0	0

Geometric Configurations

W =	major road width	=	7
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	3
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	4.7
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	2.1
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	28
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	34
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	0
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	210

Capacity Assessment

$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.892	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	1.014	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.762	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.759	
		AM Peak	**PM Peak**
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.793	0.893
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	452	459
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.133	0.065
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	698	702
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.330	0.356
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	525	528
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C}) + (f)(Q_{B-A})]$	=	627	664
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.462	0.421

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.133**	**0.065**	**0.462**	**0.421**
RFC_{B-C}	=	**0.330**	**0.356**		
RFC_{C-B}	=	**0.000**	**0.000**		
RFC_{B-AC}	=	**0.462**	**0.421**		

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J2 - Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern) Design Year: 2022

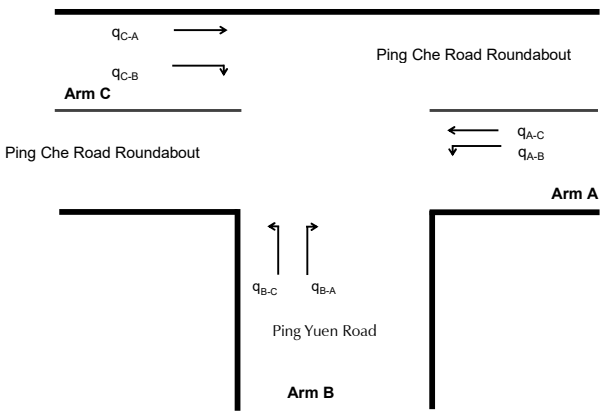
Description: 2022 Observe Flow Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Che Road Roundabout

Arm B : Ping Yuen Road

Arm C : Ping Che Road Roundabout



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	75	70
q_{A-B}	=	180	150
q_{B-A}	=	0	0
q_{B-C}	=	210	170
q_{C-A}	=	0	0
q_{C-B}	=	0	0

Geometric Configurations

W =	major road width	=	13.5
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	3.5
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	3.5
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	0
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	28
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	28
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	0
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	0

Capacity Assessment

		AM Peak	PM Peak
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.823	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.904	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.586	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.534	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	1.000	1.000
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	493	495
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	648	651
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.324	0.261
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	407	411
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C}) + (f)(Q_{B-A})]$	=	648	651
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.324	0.261

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.000**	**0.000**	**0.324**	**0.261**
RFC_{B-C}	=	**0.324**	**0.261**		
RFC_{C-B}	=	**0.000**	**0.000**		
RFC_{B-AC}	=	**0.324**	**0.261**		

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J3 - Ping Yuen Road / Access Road — Design Year: 2022

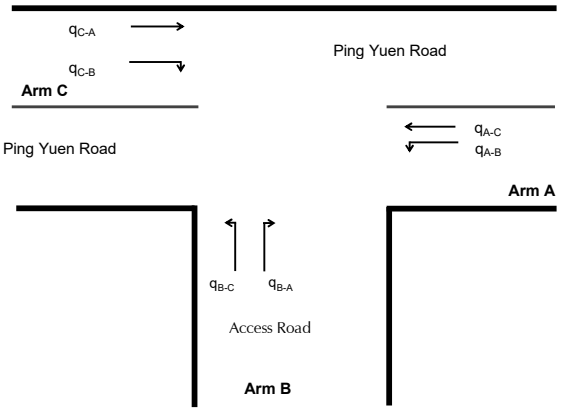
Description: 2022 Observe Flow — Designed By: MTC — Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Yuen Road

Arm B : Access Road

Arm C : Ping Yuen Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	100	90
q_{A-B}	=	5	10
q_{B-A}	=	10	10
q_{B-C}	=	90	80
q_{C-A}	=	100	110
q_{C-B}	=	90	80

Geometric Configurations

W =	major road width	=	5.2
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	4
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	4
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	0
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	19
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	19
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	65
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	18

Capacity Assessment

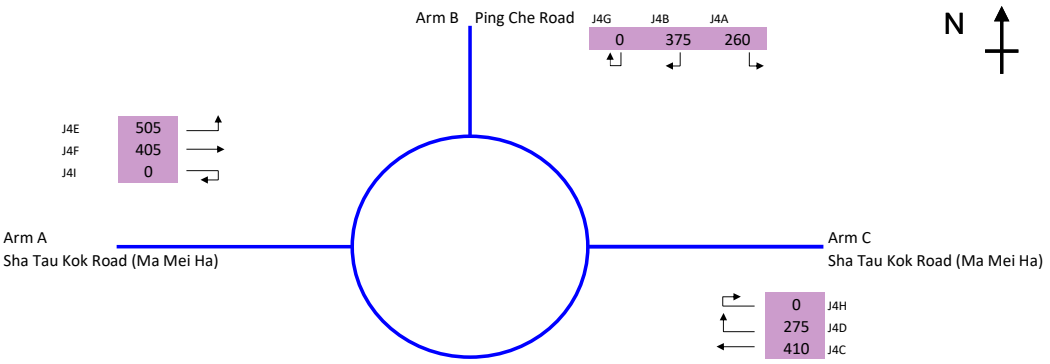
		AM Peak	PM Peak
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.865	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.939	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.624	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.821	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.900	0.889
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	466	470
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.021	0.021
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	671	673
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.134	0.119
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	446	447
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.202	0.179
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	643	642
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.156	0.140

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.021**	**0.021**	**0.202**	**0.179**
RFC_{B-C}	=	**0.134**	**0.119**		
RFC_{C-B}	=	**0.202**	**0.179**		
RFC_{B-AC}	=	**0.156**	**0.140**		

Roundabout Capacity Calculation

Job Title:	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling		
Junction:	J4 - Sha Tau Kok Road / Ping Che Road		Designed by: MTC
Scheme:	2022 Observe Flow (AM)		Checked by: KSC
Design Year:	2022	Job No.: CHK50696510	Date: MAR, 2023
Arm A	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm B	Ping Che Road		
Arm C	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm D			
Arm E			

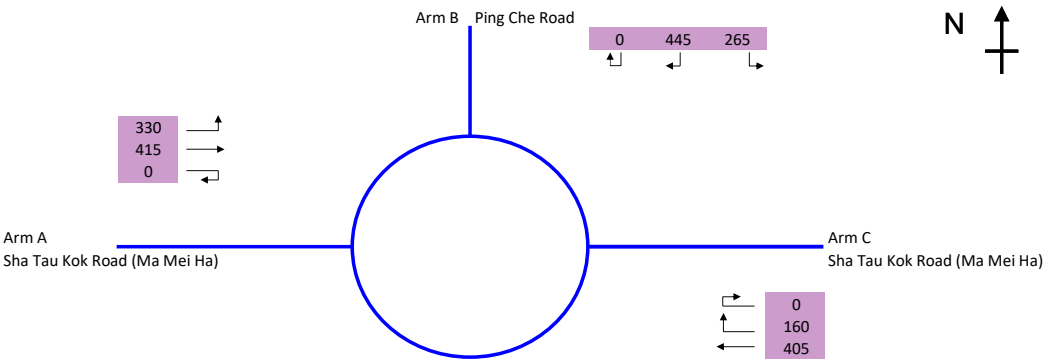


		ENTRY ARM	A	B	C	D
INPUT PARAMETERS						
V	Approach Half Width (m)		7.30	4.10	7.40	
E	Entry Width (m)		7.90	8.10	8.20	
L	Effective Length of Flare (m)		1.00	5.00	1.00	
R	Entry Radius (m)		60.00	40.00	75.00	
D	Inscribed Circle Diameter (m)		53.00	53.00	53.00	
A	Entry Angle (degree)		15.00	10.00	10.00	
Q	Entry Flow (pcu/hour)		910	635	685	
Qc	Circulating Flow Across Entry (pcu/hour)		275	405	375	
OUTPUT PARAMETERS						
S	= 1.6 (E - V) / L	Sharpness of flare	0.96	1.28	1.28	
K	= 1 - 0.00347 (A-30) - 0.978 (1/R - 0.05)		1.08	1.09	1.11	
X2	= V + ((E-V) / (1+2S))		7.51	5.22	7.62	
M	= EXP ((D-60) /10)		0.50	0.50	0.50	
F	= 303 * X2		2274	1583	2310	
Td	= 1 + (0.5 / (1+M))		1.33	1.33	1.33	
Fc	= 0.21*Td (1 + 0.2*X2)		0.70	0.57	0.71	
Qe	= K (F - Fc*Qc)		2258	1478	2260	
DFC	= Q / Qe	Design Flow / Capacity 0.43	0.40	**0.43**	0.30	
		Total Entry Flows 2,230				

All the above formulas are in accordance to T.P.D.M. Vol.2 Chp.4 Sec 4.5.9

Roundabout Capacity Calculation

Job Title:	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling		
Junction:	J4 - Sha Tau Kok Road / Ping Che Road	Designed by:	MTC
Scheme:	2022 Observe Flow (PM)	Checked by:	KSC
Design Year:	2022 Job No.: CHK50696510	Date:	MAR, 2023
Arm A	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm B	Ping Che Road		
Arm C	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm D			
Arm E			



		ENTRY ARM	A	B	C	D
INPUT PARAMETERS						
V	Approach Half Width (m)		7.30	4.10	7.40	
E	Entry Width (m)		7.90	8.10	8.20	
L	Effective Length of Flare (m)		1.00	5.00	1.00	
R	Entry Radius (m)		60.00	40.00	75.00	
D	Inscribed Circle Diameter (m)		53.00	53.00	53.00	
A	Entry Angle (degree)		15.00	10.00	10.00	
Q	Entry Flow (pcu/hour)		745	710	565	
Qc	Circulating Flow Across Entry (pcu/hour)		160	415	445	
OUTPUT PARAMETERS						
S	= 1.6 (E - V) / L Sharpness of flare		0.96	1.28	1.28	
K	= 1 - 0.00347 (A-30) - 0.978 (1/R - 0.05)		1.08	1.09	1.11	
X2	= V + ((E-V) / (1+2S))		7.51	5.22	7.62	
M	= EXP ((D-60) /10)		0.50	0.50	0.50	
F	= 303 * X2		2274	1583	2310	
Td	= 1 + (0.5 / (1+M))		1.33	1.33	1.33	
Fc	= 0.21*Td (1 + 0.2*X2)		0.70	0.57	0.71	
Qe	= K (F - Fc*Qc)		2345	1471	2206	
DFC	= Q / Qe	Design Flow / Capacity 0.48	0.32	**0.48**	0.26	
		Total Entry Flows 2,020				

All the above formulas are in accordance to T.P.D.M. Vol.2 Chp.4 Sec 4.5.9

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 MVA HONG KONG LIMITED

Junction: J5 - Ping Che Road / Lin Ma Hang Road

Design Year: 2022

Description: 2022 Observe Flow

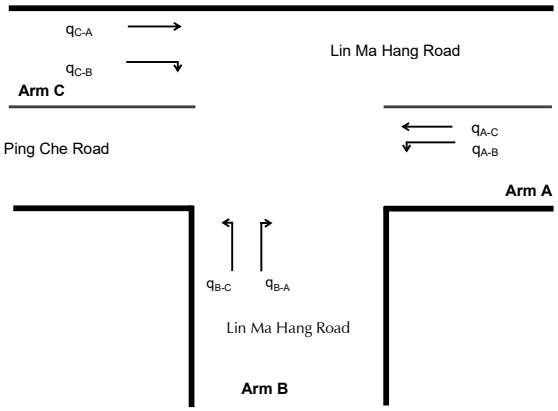
Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Lin Ma Hang Road

Arm B : Lin Ma Hang Road

Arm C : Ping Che Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	100	35
q_{A-B}	=	90	65
q_{B-A}	=	55	60
q_{B-C}	=	70	55
q_{C-A}	=	65	75
q_{C-B}	=	65	40

Geometric Configurations

W =	major road width	=	6.4
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	2.75
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	2.75
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	2.1
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	40
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	40
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	125
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	32

Capacity Assessment

		AM Peak	PM Peak
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.789	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.849	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.858	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.779	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.560	0.478
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	435	458
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.127	0.131
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	600	618
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.117	0.089
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	593	615
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.110	0.065
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	514	523
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.243	0.220

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.127**	**0.131**	**0.243**	**0.220**
RFC_{B-C}	=	**0.117**	**0.089**		
RFC_{C-B}	=	**0.110**	**0.065**		
RFC_{B-AC}	=	**0.243**	**0.220**		

TRAFFIC SIGNALS CALCULATION

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

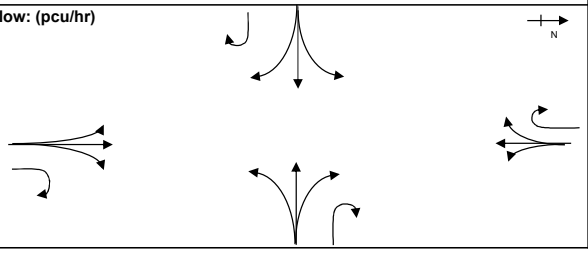
Junction: J6 - Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road Design Year: 2022

Description: 2022 Observed Flow Designed By: YHW Checked By: KSC

Approach	Movements	Phase	Stage	Width (m)	Radius (m) Left	Radius (m) Right	Gradient (%)	Pro. Turning (%) AM	Pro. Turning (%) PM	Revised Saturation Flow (pcu/hr) AM	Revised Saturation Flow (pcu/hr) PM	AM Peak Flow (pcu/hr)	AM Peak y Value	AM Peak Critical y	PM Peak Flow (pcu/hr)	PM Peak y Value	PM Peak Critical y
Sha Tau Kok		B	1	3.300	8			2%	3%	1940	1935	619	0.319		563	0.291	
Road		B	1	3.300						2085	2085	666	0.319		607	0.291	
WB		B	1	3.300		15				1685	1685	15	0.009		15	0.009	
Siu Wan Road		C	4	6.300	13	13		78% / 19%	82% / 14%	2020	2020	135	0.067	0.067	110	0.054	
Sha Tau Kok		A	1	3.300	10			11%	14%	1910	1905	660	0.346	0.346	625	0.328	
Road		A	1	3.300						2085	2085	720	0.345		685	0.329	0.329
EB		E	2	3.300		18				1925	1925	35	0.018		115	0.060	
Access Road		D	3	3.700	13	10		15% / 85%	14% / 86%	1735	1735	100	0.058	0.058	70	0.040	0.040
Pedestrian Crossing		Fp	1,2,4	MIN GREEN + FLASH =			39	+	5	=	44						
		Gp	2	MIN GREEN + FLASH =			6	+	5	=	11			*			*
		Hp	2,3,4	MIN GREEN + FLASH =			27	+	9	=	36						
		Ip	4	MIN GREEN + FLASH =			5	+	5	=	10						*
		Jp	1,2,3	MIN GREEN + FLASH =			34	+	7	=	41						
		Kp	2,3	MIN GREEN + FLASH =			11	+	6	=	17						

Notes:

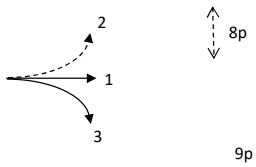
Flow: (pcu/hr)



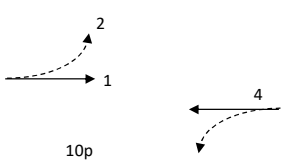
Group	A,Gp,D,Ip	A,Gp,D,C	Group	A,Gp,D,C	A,Gp,D,Ip
y	0.403	0.470	y	0.423	0.369
L (sec)	54	41	L (sec)	41	54
C (sec)	136	136	C (sec)	136	136
y pract.	0.543	0.629	y pract.	0.629	0.543
R.C. (%)	35%	34%	R.C. (%)	49%	47%

Stage / Phase Diagrams

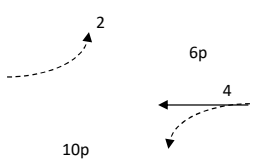
1.



2.



3.



4.

5.

I/G= 5		I/G= 6	11	I/G= 5		I/G= 9	I/G=
I/G= 9		I/G= 9	11	I/G= 8		I/G= 9	10 I/G=

Date: AUG, 2023 **Junction:** J6 - Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road J6

Year 2029 Reference Scenario

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J1 - Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern) Design Year: 2029

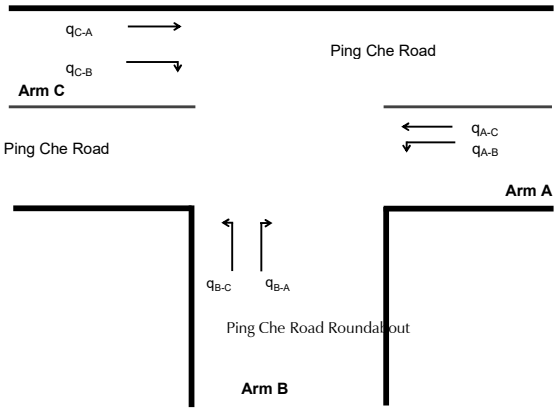
Description: 2029 Reference Flow Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Che Road

Arm B : Ping Che Road Roundabout

Arm C : Ping Che Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	231	213
q_{A-B}	=	0	0
q_{B-A}	=	65	30
q_{B-C}	=	250	270
q_{C-A}	=	411	384
q_{C-B}	=	0	0

Geometric Configurations

W =	major road width	=	7
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	3
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	4.7
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	2.1
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	28
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	34
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	0
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	210

Capacity Assessment

$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.892	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	1.014	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.762	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.759	
		AM Peak	**PM Peak**
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.794	0.900
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	439	447
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.148	0.067
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	691	696
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.362	0.388
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	519	523
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	617	659
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.510	0.455

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.148**	**0.067**	**0.510**	**0.455**
RFC_{B-C}	=	**0.362**	**0.388**		
RFC_{C-B}	=	**0.000**	**0.000**		
RFC_{B-AC}	=	**0.510**	**0.455**		

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 MVA HONG KONG LIMITED

Junction: J2 - Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern) Design Year: 2029

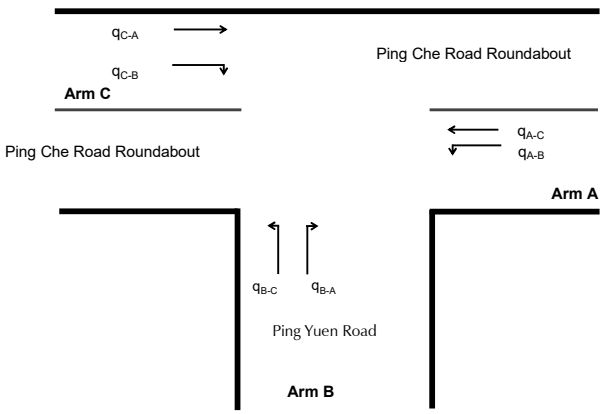
Description: 2029 Reference Flow Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Che Road Roundabout

Arm B : Ping Yuen Road

Arm C : Ping Che Road Roundabout



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	80	80
q_{A-B}	=	195	160
q_{B-A}	=	0	0
q_{B-C}	=	225	185
q_{C-A}	=	0	0
q_{C-B}	=	0	0

Geometric Configurations

W =	major road width	=	13.5
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	3.5
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	3.5
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	0
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	28
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	28
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	0
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	0

Capacity Assessment

		AM Peak	PM Peak
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.823	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.904	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.586	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.534	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	1.000	1.000
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	491	493
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	646	648
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.348	0.285
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	405	409
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	646	648
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.348	0.285

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.000**	**0.000**	**0.348**	**0.285**
RFC_{B-C}	=	**0.348**	**0.285**		
RFC_{C-B}	=	**0.000**	**0.000**		
RFC_{B-AC}	=	**0.348**	**0.285**		

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 MVA HONG KONG LIMITED

Junction: J3 - Ping Yuen Road / Access Road

Design Year: 2029

Description: 2029 Reference Flow

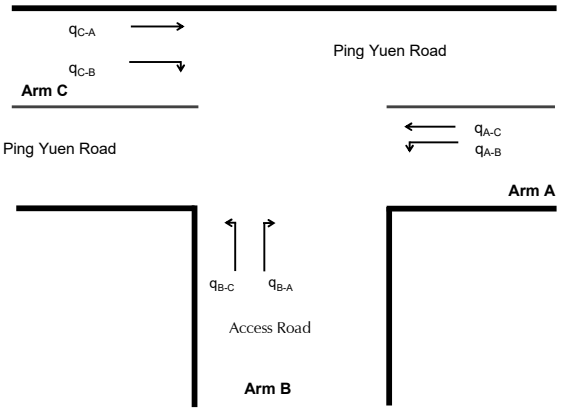
Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Yuen Road

Arm B : Access Road

Arm C : Ping Yuen Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	110	95
q_{A-B}	=	5	10
q_{B-A}	=	10	10
q_{B-C}	=	95	85
q_{C-A}	=	110	120
q_{C-B}	=	95	85

Geometric Configurations

W =	major road width	=	5.2
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	4
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	4
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	0
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	19
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	19
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	65
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	18

Capacity Assessment

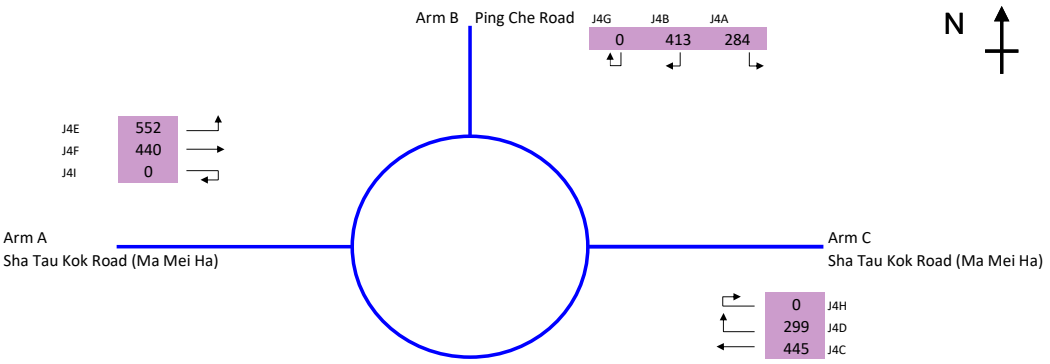
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.865		
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.939		
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.624		
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.821		
		AM Peak	**PM Peak**	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.905	0.895	
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	460	466	
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.022	0.021	
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	668	672	
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.142	0.127	
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	444	446	
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.214	0.191	
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	641	642	
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.164	0.148	

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.022**	**0.021**	**0.214**	**0.191**
RFC_{B-C}	=	**0.142**	**0.127**		
RFC_{C-B}	=	**0.214**	**0.191**		
RFC_{B-AC}	=	**0.164**	**0.148**		

Roundabout Capacity Calculation

Job Title:	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling		
Junction:	J4 - Sha Tau Kok Road / Ping Che Road		Designed by: MTC
Scheme:	2029 Reference Flow (AM)		Checked by: KSC
Design Year:	2029	Job No.: CHK50696510	Date: APR, 2024
Arm A	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm B	Ping Che Road		
Arm C	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm D			
Arm E			

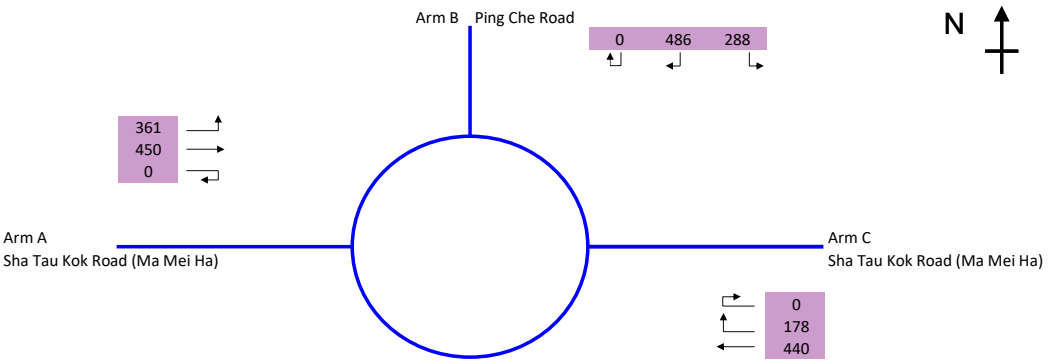


		ENTRY ARM	A	B	C	D
INPUT PARAMETERS						
V	Approach Half Width (m)		7.30	4.10	7.40	
E	Entry Width (m)		7.90	8.10	8.20	
L	Effective Length of Flare (m)		1.00	5.00	1.00	
R	Entry Radius (m)		60.00	40.00	75.00	
D	Inscribed Circle Diameter (m)		53.00	53.00	53.00	
A	Entry Angle (degree)		15.00	10.00	10.00	
Q	Entry Flow (pcu/hour)		992	697	744	
Qc	Circulating Flow Across Entry (pcu/hour)		299	440	413	
OUTPUT PARAMETERS						
S	= 1.6 (E - V) / L	Sharpness of flare	0.96	1.28	1.28	
K	= 1 - 0.00347 (A-30) - 0.978 (1/R - 0.05)		1.08	1.09	1.11	
X2	= V + ((E-V) / (1+2S))		7.51	5.22	7.62	
M	= EXP ((D-60) /10)		0.50	0.50	0.50	
F	= 303 * X2		2274	1583	2310	
Td	= 1 + (0.5 / (1+M))		1.33	1.33	1.33	
Fc	= 0.21*Td (1 + 0.2*X2)		0.70	0.57	0.71	
Qe	= K (F - Fc*Qc)		2239	1456	2231	
DFC	= Q / Qe	Design Flow / Capacity 0.48	0.44	**0.48**	0.33	
		Total Entry Flows 2,433				

All the above formulas are in accordance to T.P.D.M. Vol.2 Chp.4 Sec 4.5.9

Roundabout Capacity Calculation

Job Title:	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling		
Junction:	J4 - Sha Tau Kok Road / Ping Che Road	Designed by:	MTC
Scheme:	2029 Reference Flow (PM)	Checked by:	KSC
Design Year:	2029	Job No.: CHK50696510	Date: APR, 2024
Arm A	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm B	Ping Che Road		
Arm C	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm D			
Arm E			



		ENTRY ARM	A	B	C	D
INPUT PARAMETERS						
V	Approach Half Width (m)		7.30	4.10	7.40	
E	Entry Width (m)		7.90	8.10	8.20	
L	Effective Length of Flare (m)		1.00	5.00	1.00	
R	Entry Radius (m)		60.00	40.00	75.00	
D	Inscribed Circle Diameter (m)		53.00	53.00	53.00	
A	Entry Angle (degree)		15.00	10.00	10.00	
Q	Entry Flow (pcu/hour)		811	774	618	
Qc	Circulating Flow Across Entry (pcu/hour)		178	450	486	
OUTPUT PARAMETERS						
S	= 1.6 (E - V) / L	Sharpness of flare	0.96	1.28	1.28	
K	= 1 - 0.00347 (A-30) - 0.978 (1/R - 0.05)		1.08	1.09	1.11	
X2	= V + ((E-V) / (1+2S))		7.51	5.22	7.62	
M	= EXP ((D-60) /10)		0.50	0.50	0.50	
F	= 303 * X2		2274	1583	2310	
Td	= 1 + (0.5 / (1+M))		1.33	1.33	1.33	
Fc	= 0.21*Td (1 + 0.2*X2)		0.70	0.57	0.71	
Qe	= K (F - Fc*Qc)		2331	1449	2173	
DFC	= Q / Qe	Design Flow / Capacity 0.53	0.35	**0.53**	0.28	
		Total Entry Flows 2,203				

All the above formulas are in accordance to T.P.D.M. Vol.2 Chp.4 Sec 4.5.9

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 MVA HONG KONG LIMITED

Junction: J5 - Ping Che Road / Lin Ma Hang Road

Design Year: 2029

Description: 2029 Reference Flow

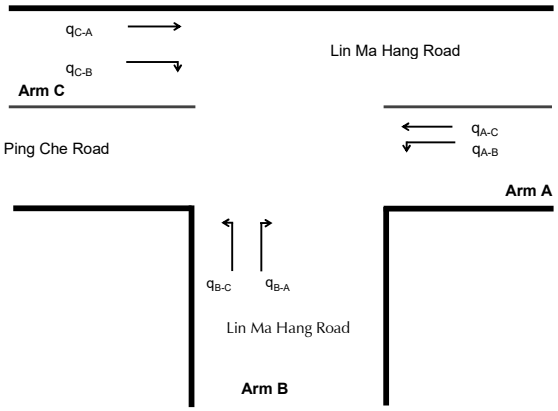
Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Lin Ma Hang Road

Arm B : Lin Ma Hang Road

Arm C : Ping Che Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	110	40
q_{A-B}	=	95	70
q_{B-A}	=	60	65
q_{B-C}	=	79	63
q_{C-A}	=	70	80
q_{C-B}	=	74	48

Geometric Configurations

W =	major road width	=	6.4
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	2.75
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	2.75
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	2.1
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	40
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	40
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	125
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	32

Capacity Assessment

		AM Peak	PM Peak
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.789	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.849	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.858	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.779	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.568	0.492
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	428	453
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.140	0.143
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	597	617
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.132	0.102
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	589	613
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.126	0.078
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	510	521
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.272	0.246

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.140**	**0.143**	**0.272**	**0.246**
RFC_{B-C}	=	**0.132**	**0.102**		
RFC_{C-B}	=	**0.126**	**0.078**		
RFC_{B-AC}	=	**0.272**	**0.246**		

TRAFFIC SIGNALS CALCULATION

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J6 - Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road Design Year: 2029

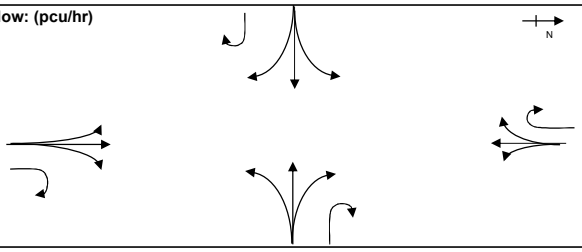
Description: 2029 Reference Flow Designed By: YHW Checked By: KSC

Approach	Movements	Phase	Stage	Width (m)	Radius (m) Left	Radius (m) Right	Gradient (%)	Pro. Turning (%) AM	Pro. Turning (%) PM	Revised Saturation Flow (pcu/hr) AM	Revised Saturation Flow (pcu/hr) PM	AM Peak Flow (pcu/hr)	AM Peak y Value	AM Peak Critical y	PM Peak Flow (pcu/hr)	PM Peak y Value	PM Peak Critical y
Sha Tau Kok		B	1	3.300	8			1%	2%	1940	1935	674	0.347		612	0.316	
Road		B	1	3.300						2085	2085	724	0.347		659	0.316	
WB		B	1	3.300		15				1685	1685	15	0.009		15	0.009	
Siu Wan Road		C	4	6.300	13	13		79% / 17%	83% / 13%	2020	2020	145	0.072	0.072	115	0.057	
Sha Tau Kok		A	1	3.300	10			11%	14%	1915	1905	716	0.374		678	0.356	
Road		A	1	3.300						2085	2085	781	0.375	0.375	743	0.356	0.356
EB		E	2	3.300		18				1925	1925	40	0.021		125	0.065	
Access Road		D	3	3.700	13	10		14% / 86%	13% / 87%	1735	1735	105	0.061	0.061	75	0.043	0.043

Pedestrian Crossing	Fp	1,2,4	MIN GREEN + FLASH =	39	+	5	=	44		
	Gp	2	MIN GREEN + FLASH =	6	+	5	=	11	*	*
	Hp	2,3,4	MIN GREEN + FLASH =	27	+	9	=	36		
	Ip	4	MIN GREEN + FLASH =	5	+	5	=	10		*
	Jp	1,2,3	MIN GREEN + FLASH =	34	+	7	=	41		
	Kp	2,3	MIN GREEN + FLASH =	11	+	6	=	17		

Notes:

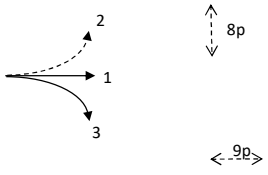
Flow: (pcu/hr)



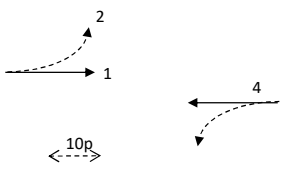
Group	A,Gp,D,Ip	A,Gp,D,C	Group	A,Gp,D,C	A,Gp,D,Ip
y	0.435	0.507	y	0.457	0.400
L (sec)	54	41	L (sec)	41	54
C (sec)	136	136	C (sec)	136	136
y pract.	0.543	0.629	y pract.	0.629	0.543
R.C. (%)	25%	24%	R.C. (%)	38%	36%

Stage / Phase Diagrams

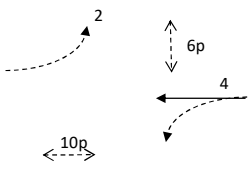
1.



2.



3.



4.

5.

I/G= 5		I/G= 6	11	I/G= 5		I/G= 9		I/G=	
I/G= 9		I/G= 9	11	I/G= 8		I/G= 9	10	I/G=	

Date: APR, 2024

Junction: J6 - Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road J6

Year 2029 Design Scenario

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J1 - Ping Yuen Road / Ping Che Road (Southern) Design Year: 2029

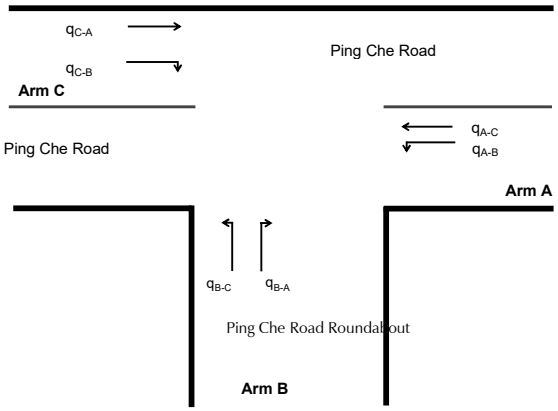
Description: 2029 Design Flow Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Che Road

Arm B : Ping Che Road Roundabout

Arm C : Ping Che Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	231	213
q_{A-B}	=	0	0
q_{B-A}	=	65	30
q_{B-C}	=	295	315
q_{C-A}	=	456	429
q_{C-B}	=	0	0

Geometric Configurations

W =	major road width	=	7
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	3
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	4.7
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	2.1
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	28
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	34
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	0
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	210

Capacity Assessment

$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.892	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	1.014	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.762	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.759	
		AM Peak	**PM Peak**
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.819	0.913
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	432	440
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.151	0.068
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	691	696
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.427	0.453
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	519	523
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	623	662
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.578	0.521

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.151**	**0.068**	**0.578**	**0.521**
RFC_{B-C}	=	**0.427**	**0.453**		
RFC_{C-B}	=	**0.000**	**0.000**		
RFC_{B-AC}	=	**0.578**	**0.521**		

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J2 - Ping Yuen Road / Ping Che Road (Northern) Design Year: 2029

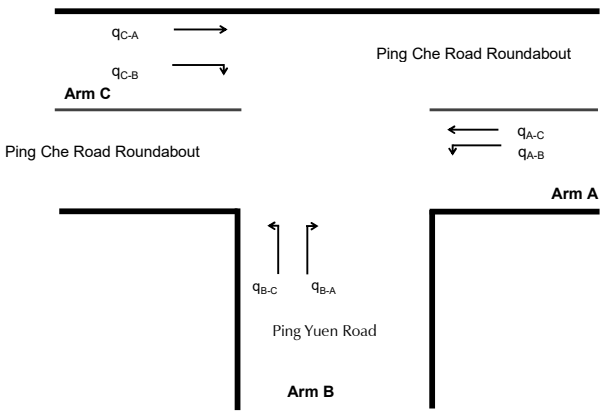
Description: 2029 Design Flow Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Che Road Roundabout

Arm B : Ping Yuen Road

Arm C : Ping Che Road Roundabout



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	80	80
q_{A-B}	=	240	205
q_{B-A}	=	0	0
q_{B-C}	=	270	230
q_{C-A}	=	0	0
q_{C-B}	=	0	0

Geometric Configurations

W =	major road width	=	13.5
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	3.5
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	3.5
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	0
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	28
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	28
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	0
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	0

Capacity Assessment

$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.823	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.904	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.586	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.534	
		AM Peak	**PM Peak**
f = proportion of minor road traffic turning left	=	1.000	1.000
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	488	490
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	643	645
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.420	0.356
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	400	404
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.000	0.000
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	643	645
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.420	0.356

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.000**	**0.000**	**0.420**	**0.356**
RFC_{B-C}	=	**0.420**	**0.356**		
RFC_{C-B}	=	**0.000**	**0.000**		
RFC_{B-AC}	=	**0.420**	**0.356**		

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J3 - Ping Yuen Road / Access Road — Design Year: 2029

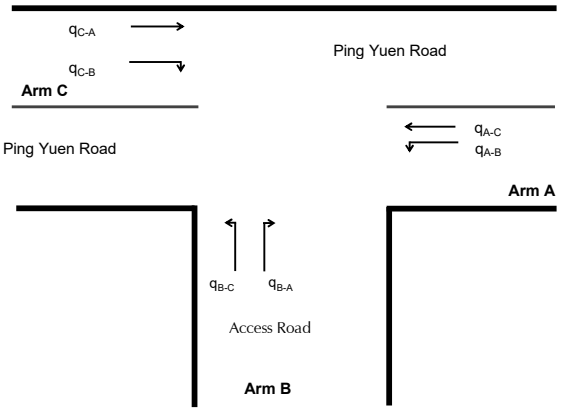
Description: 2029 Design Flow — Designed By: MTC — Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Ping Yuen Road

Arm B : Access Road

Arm C : Ping Yuen Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	110	95
q_{A-B}	=	5	10
q_{B-A}	=	10	10
q_{B-C}	=	140	130
q_{C-A}	=	110	120
q_{C-B}	=	140	130

Geometric Configurations

W =	major road width	=	5.2
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	4
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	4
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	0
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	19
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	19
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	65
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	18

Capacity Assessment

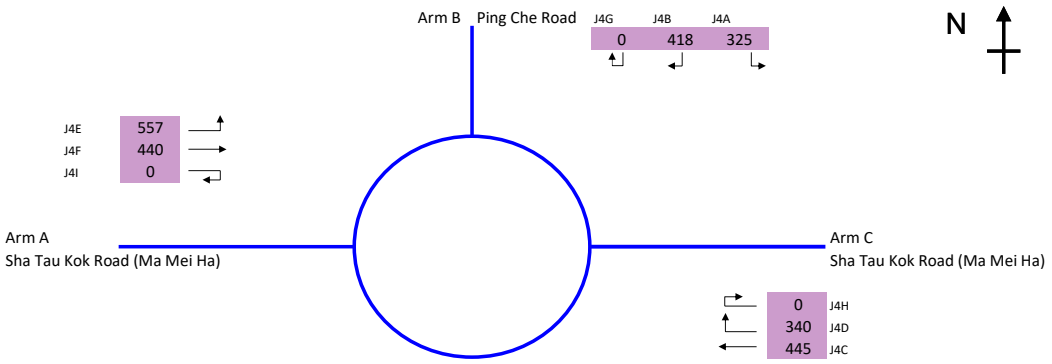
		AM Peak	PM Peak
$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.865	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.939	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.624	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.821	
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.933	0.929
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	444	449
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.023	0.022
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	668	672
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.210	0.194
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	444	446
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.316	0.292
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	646	649
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.232	0.216

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.023**	**0.022**	**0.316**	**0.292**
RFC_{B-C}	=	**0.210**	**0.194**		
RFC_{C-B}	=	**0.316**	**0.292**		
RFC_{B-AC}	=	**0.232**	**0.216**		

Roundabout Capacity Calculation

Job Title:	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling		
Junction:	J4 - Sha Tau Kok Road / Ping Che Road		Designed by: MTC
Scheme:	2029 Design Flow (AM)		Checked by: KSC
Design Year:	2029	Job No.: CHK50696510	Date: JUL, 2024
Arm A	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm B	Ping Che Road		
Arm C	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm D			
Arm E			

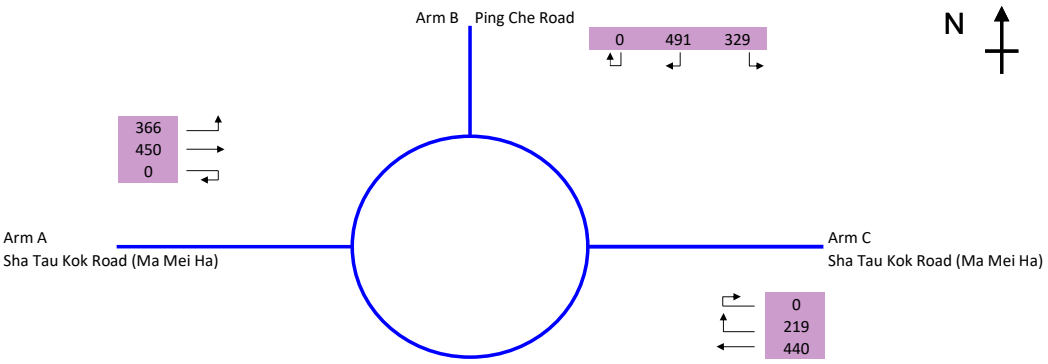


		ENTRY ARM	A	B	C	D
INPUT PARAMETERS						
V	Approach Half Width (m)		7.30	4.10	7.40	
E	Entry Width (m)		7.90	8.10	8.20	
L	Effective Length of Flare (m)		1.00	5.00	1.00	
R	Entry Radius (m)		60.00	40.00	75.00	
D	Inscribed Circle Diameter (m)		53.00	53.00	53.00	
A	Entry Angle (degree)		15.00	10.00	10.00	
Q	Entry Flow (pcu/hour)		997	743	785	
Qc	Circulating Flow Across Entry (pcu/hour)		340	440	418	
OUTPUT PARAMETERS						
S	= 1.6 (E - V) / L	Sharpness of flare	0.96	1.28	1.28	
K	= 1 - 0.00347 (A-30) - 0.978 (1/R - 0.05)		1.08	1.09	1.11	
X2	= V + ((E-V) / (1+2S))		7.51	5.22	7.62	
M	= EXP ((D-60) /10)		0.50	0.50	0.50	
F	= 303 * X2		2274	1583	2310	
Td	= 1 + (0.5 / (1+M))		1.33	1.33	1.33	
Fc	= 0.21*Td (1 + 0.2*X2)		0.70	0.57	0.71	
Qe	= K (F - Fc*Qc)		2208	1456	2227	
DFC	= Q / Qe	Design Flow / Capacity 0.51	0.45	**0.51**	0.35	
		Total Entry Flows 2,525				

All the above formulas are in accordance to T.P.D.M. Vol.2 Chp.4 Sec 4.5.9

Roundabout Capacity Calculation

Job Title:	Traffic Consultancy Services for Proposed Concrete Batching Plant at Ping Che Fanling		
Junction:	J4 - Sha Tau Kok Road / Ping Che Road	Designed by:	MTC
Scheme:	2029 Design Flow (PM)	Checked by:	KSC
Design Year:	2029	Job No.: CHK50696510	Date: JUL, 2024
Arm A	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm B	Ping Che Road		
Arm C	Sha Tau Kok Road (Ma Mei Ha)		
Arm D			
Arm E			



			A	B	C	D
	ENTRY ARM					
INPUT PARAMETERS						
V	Approach Half Width (m)		7.30	4.10	7.40	
E	Entry Width (m)		7.90	8.10	8.20	
L	Effective Length of Flare (m)		1.00	5.00	1.00	
R	Entry Radius (m)		60.00	40.00	75.00	
D	Inscribed Circle Diameter (m)		53.00	53.00	53.00	
A	Entry Angle (degree)		15.00	10.00	10.00	
Q	Entry Flow (pcu/hour)		816	820	659	
Qc	Circulating Flow Across Entry (pcu/hour)		219	450	491	
OUTPUT PARAMETERS						
S	= 1.6 (E - V) / L	Sharpness of flare	0.96	1.28	1.28	
K	= 1 - 0.00347 (A-30) - 0.978 (1/R - 0.05)		1.08	1.09	1.11	
X2	= V + ((E-V) / (1+2S))		7.51	5.22	7.62	
M	= EXP ((D-60) /10)		0.50	0.50	0.50	
F	= 303 * X2		2274	1583	2310	
Td	= 1 + (0.5 / (1+M))		1.33	1.33	1.33	
Fc	= 0.21*Td (1 + 0.2*X2)		0.70	0.57	0.71	
Qe	= K (F - Fc*Qc)		2300	1449	2170	
DFC	= Q / Qe	Design Flow / Capacity 0.57	0.35	**0.57**	0.30	
		Total Entry Flows 2,295				

All the above formulas are in accordance to T.P.D.M. Vol.2 Chp.4 Sec 4.5.9

DESIGN SHEET - PRIORITY JUNCTION CAPACITY

Job No.: CHK50696510 MVA HONG KONG LIMITED

Junction: J5 - Ping Che Road / Lin Ma Hang Road

Design Year: 2029

Description: 2029 Design Flow

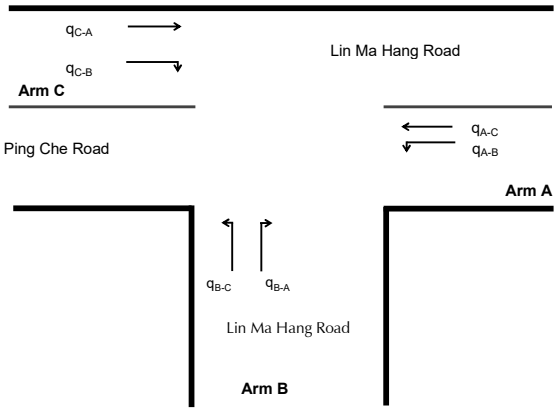
Designed By: MTC Checked By: KSC

Approach Arms

Arm A : Lin Ma Hang Road

Arm B : Lin Ma Hang Road

Arm C : Ping Che Road



Design Flow

		AM Peak	PM Peak
q_{A-C}	=	110	40
q_{A-B}	=	95	70
q_{B-A}	=	60	65
q_{B-C}	=	79	63
q_{C-A}	=	70	80
q_{C-B}	=	74	48

Geometric Configurations

W =	major road width	=	6.4
W_{CR} =	central reserve width	=	0
W_{B-A} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-A	=	2.75
W_{B-C} =	lane width available to vehicle waiting in stream B-C	=	2.75
W_{C-B} =	lane width available to vehicle waiting in stream C-B	=	2.1
V_{rB-A} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-A	=	40
V_{rB-C} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream B-C	=	40
V_{rC-B} =	visibility to the right for vehicles waiting in stream C-B	=	125
V_{lB-A} =	visibility to the left for vehicles waiting in stream B-A	=	32

Capacity Assessment

$D = [1 + 0.094(w_{B-A} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-A} - 120)] [1 + 0.0006(V_{lB-A} - 150)]$	=	0.789	
$E = [1 + 0.094(w_{B-C} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rB-C} - 120)]$	=	0.849	
$F = [1 + 0.094(w_{C-B} - 3.65)] [1 + 0.0009(V_{rC-B} - 120)]$	=	0.858	
$Y = (1 - 0.0345W)$	=	0.779	
		AM Peak	**PM Peak**
f = proportion of minor road traffic turning left	=	0.568	0.492
$Q_{B-A} = D [627 + 14W_{CR} - Y (0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B} + 0.229q_{C-A} + 0.52q_{C-B})]$	=	428	453
$RFC_{B-A} = q_{B-A}/Q_{B-A}$	=	0.140	0.143
$Q_{B-C} = E [745 - Y(0.364q_{A-C} + 0.144q_{A-B})]$	=	597	617
$RFC_{B-C} = q_{B-C}/Q_{B-C}$	=	0.132	0.102
$Q_{C-B} = F [745 - 0.364Y(q_{A-C} + q_{A-B})]$	=	589	613
$RFC_{C-B} = q_{C-B}/Q_{C-B}$	=	0.126	0.078
$Q_{B-AC} = (Q_{B-C})(Q_{B-A})/[(1-f)(Q_{B-C})+(f)(Q_{B-A})]$	=	510	521
$RFC_{B-AC} = (q_{B-A} + q_{B-C}) / Q_{B-AC}$	=	0.272	0.246

Results Summary

		AM	PM	AM	PM
RFC_{B-A}	=	**0.140**	**0.143**	**0.272**	**0.246**
RFC_{B-C}	=	**0.132**	**0.102**		
RFC_{C-B}	=	**0.126**	**0.078**		
RFC_{B-AC}	=	**0.272**	**0.246**		

TRAFFIC SIGNALS CALCULATION

Job No.: CHK50696510 **MVA HONG KONG LIMITED**

Junction: J6 - Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road Design Year: 2029

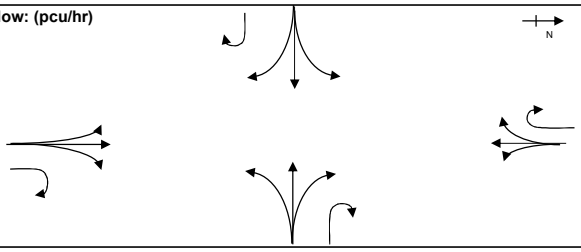
Description: 2029 Design Flow Designed By: YHW Checked By: KSC

Approach	Movements	Phase	Stage	Width (m)	Radius (m) Left	Radius (m) Right	Gradient (%)	Pro. Turning (%) AM	Pro. Turning (%) PM	Revised Saturation Flow (pcu/hr) AM	Revised Saturation Flow (pcu/hr) PM	AM Peak Flow (pcu/hr)	AM Peak y Value	AM Peak Critical y	PM Peak Flow (pcu/hr)	PM Peak y Value	PM Peak Critical y
Sha Tau Kok		B	1	3.300	8			1%	2%	1940	1935	676	0.348		614	0.317	
Road		B	1	3.300						2085	2085	727	0.349		662	0.318	
WB		B	1	3.300		15				1685	1685	15	0.009		15	0.009	
Siu Wan Road		C	4	6.300	13	13		79% / 17%	83% / 13%	2020	2020	145	0.072	0.072	115	0.057	
Sha Tau Kok		A	1	3.300	10			11%	14%	1915	1905	719	0.375		681	0.357	
Road		A	1	3.300						2085	2085	783	0.376	0.376	745	0.357	0.357
EB		E	2	3.300		18				1925	1925	40	0.021		125	0.065	
Access Road		D	3	3.700	13	10		14% / 86%	13% / 87%	1735	1735	105	0.061	0.061	75	0.043	0.043

Pedestrian Crossing	Fp	1,2,4	MIN GREEN + FLASH =	39	+	5	=	44			
	Gp	2	MIN GREEN + FLASH =	6	+	5	=	11		*	*
	Hp	2,3,4	MIN GREEN + FLASH =	27	+	9	=	36			
	Ip	4	MIN GREEN + FLASH =	5	+	5	=	10			*
	Jp	1,2,3	MIN GREEN + FLASH =	34	+	7	=	41			
	Kp	2,3	MIN GREEN + FLASH =	11	+	6	=	17			

Notes:

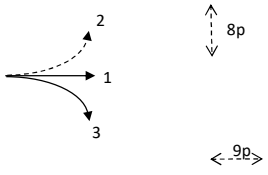
Flow: (pcu/hr)



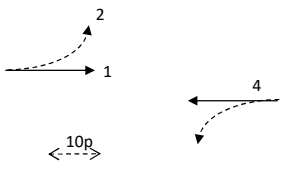
Group	A,Gp,D,Ip	A,Gp,D,C	Group	A,Gp,D,C	A,Gp,D,Ip
y	0.436	0.508	y	0.457	0.401
L (sec)	54	41	L (sec)	41	54
C (sec)	136	136	C (sec)	136	136
y pract.	0.543	0.629	y pract.	0.629	0.543
R.C. (%)	24%	24%	R.C. (%)	37%	35%

Stage / Phase Diagrams

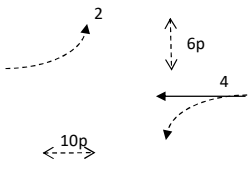
1.



2.



3.



4.

5.

I/G= 5		I/G= 6	11	I/G= 5		I/G= 9		I/G=			
I/G= 9		I/G= 9	11	I/G= 8		I/G= 9	10	I/G=			

Date: JUL, 2024

Junction: J6 - Sha Tau Kok Road / Sui Wan Road J6

Annex C - Comparison Of Parking Spaces Provision For Private Car

	Subject Application	Reference Case		
Application No.	A/NE-TKL/728	A/NE-TKL/681	A/TKO/126	A/TY/136
Location	Subject Concrete Batching Plant in Ping Che, Fanling	Adjoining Concrete Batching Plant in Ping Che, Fanling	Proposed Concrete Batching Plant in Tseung Kwan O	Proposed Concrete Batching Plant in Sai Tso Wan Road, Tsing Yi
Date of TPB Approval	-	10 Jun 2022	20 May 2022	2 Aug 2019
Site Area	4,434 m^2	7,044 m^2	4,900 m^2	7,287 m^2
GFA	2,410 m^2	2,414 m^2	2,058 m^2	3,492 m^2
Concrete Production Capacity	80 m^3/hr	100 m^3/hr	2 production lines to output 192 m^3/hr in total	3 production lines to output 240 m^3/hr in total
No. of Workers at Plant	8 - 10	Unknown (didn't mention in RNTPC Paper)	20 – 30	10
No. of Private Car Parking Spaces	5 (1 space: 1.6 - 2 workers)	3	10 (1 space: 2 to 3 workers; average 1 space: 2.5 workers)	4 (1 space: 2.5 workers)

Loading & Unloading Flow Forecast

Concrete Batching Plant in D.D. 77 Ping Che, Fanling

Prepared on 28 Feb 2024

No. of Production Line: 1 Line

Max. Production Capacity: 80 m3/hr/line

Operating Hours		Stock Opening	7am	8am	9am	10am	11am	12 nn	1pm	2pm	3pm	4pm	5pm	6pm	7pm	8pm	9pm	10pm	Stock Balance	Daily Total
Materials Input																				
Aggregates																				
No. of Vehicles	no.		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5		**93**
% Stock		77%	100%	91%	82%	74%	65%	56%	47%	38%	30%	21%	12%	30%	47%	57%	68%	83%	83%	
Cement																				
No. of Vehicles	no.		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1		**17**
% Stock		82%	96%	88%	79%	71%	63%	54%	46%	37%	29%	21%	12%	53%	64%	75%	85%	100%	100%	
PFA/GGBS/CSF																				
No. of Vehicles	no.		0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1		**6**
% Stock		74%	70%	85%	100%	90%	80%	70%	60%	50%	41%	31%	21%	16%	36%	55%	75%	96%	96%	
Admixture																				
No. of Vehicles	no.		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		**1**
% Stock		2%	100%	96%	92%	88%	84%	80%	76%	72%	68%	64%	60%	58%	56%	54%	52%	50%	50%	
Ice																				
No. of Vehicles	no.		1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1		**6**
% Stock		75%	99%	87%	76%	93%	82%	70%	59%	47%	36%	24%	13%	36%	30%	53%	76%	100%	100%	
Total No. of In-bound Vehicles (A)		no.	9	8	8	8	7	7	7	7	7	7	7	9	8	8	8	8		**123**

Operating Hours			7am	8am ***Peak***	9am ***Peak***	10am ***Peak***	11am ***Peak***	12 nn ***Peak***	1pm ***Peak***	2pm ***Peak***	3pm ***Peak***	4pm ***Peak***	5pm ***Peak***	6pm	7pm	8pm	9pm	10pm	Daily Total
Production Output	8 m3/vehicle	m3	32	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	40	40	40	40	32	**1,024**
No. of Out-bound Vehicles (B)		no.	4	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	5	5	5	4	**128**
No. of Vehicles (A) + (B)		**no.**	**13**	**18**	**18**	**18**	**17**	**17**	**17**	**17**	**17**	**17**	**17**	**14**	**13**	**13**	**13**	**12**	**251**

7 Nos. HGV Waiting Spaces (11m x 3.5m) (LP01~LP03, LP07~LP10)

3 Nos. HGV Waiting Spaces (Empty & Wash Drum) (11m x 3.5m) (LP04~LP06)

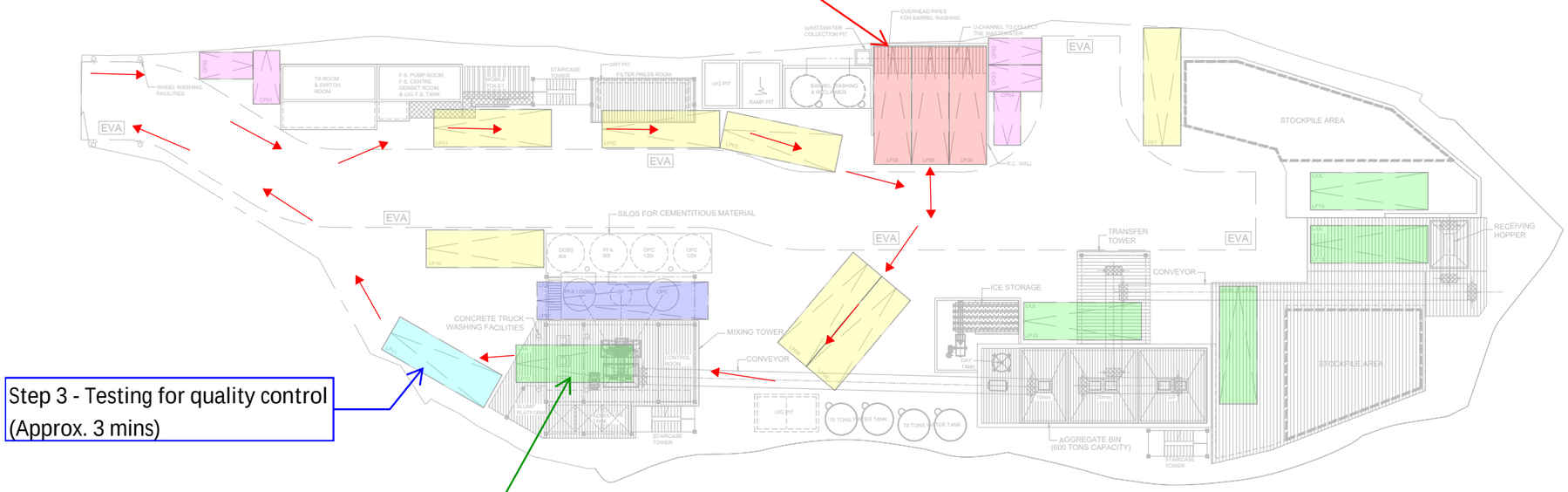
1 No. HGV Waiting Spaces (Concrete Testing) (11m x 3.5m) (LP11)

5 Nos. Loading/Unloading Bays (11m x 3.5m) (LP12~LP16)

1 No. Tanker Loading/Unloading Bays (16m x 3.5m) (LP17)

5 Nos. PC Parking Spaces (5m x 2.5m) (CP01~CP05)

Step 1 - Empty and wash drum
(Approx. 4 mins)
(3 spaces available for simultaneous waiting and servicing)



Step 3 - Testing for quality control
(Approx. 3 mins)

Step 2 - Concrete loading
(Approx. 3 mins to full load (8 m3))

Total Service Time for Concrete Truck (Each)

Procedure	Time
Manoeuvring from site access to Washing Bay	1.5 min
Empty and Wash Drum (Step 1)	4 min
Manoeuvring from Washing Bay to Loading Bay	0.5 min
Concrete Loading (Step 2)	3 min
Manoeuvring from Loading Bay to Testing Bay	0.5 min
Testing for Quality Control (Step 3)	3 min
Manoeuvring from Testing Bay to site access	0.5 min
Total Processing Time	**13 min**

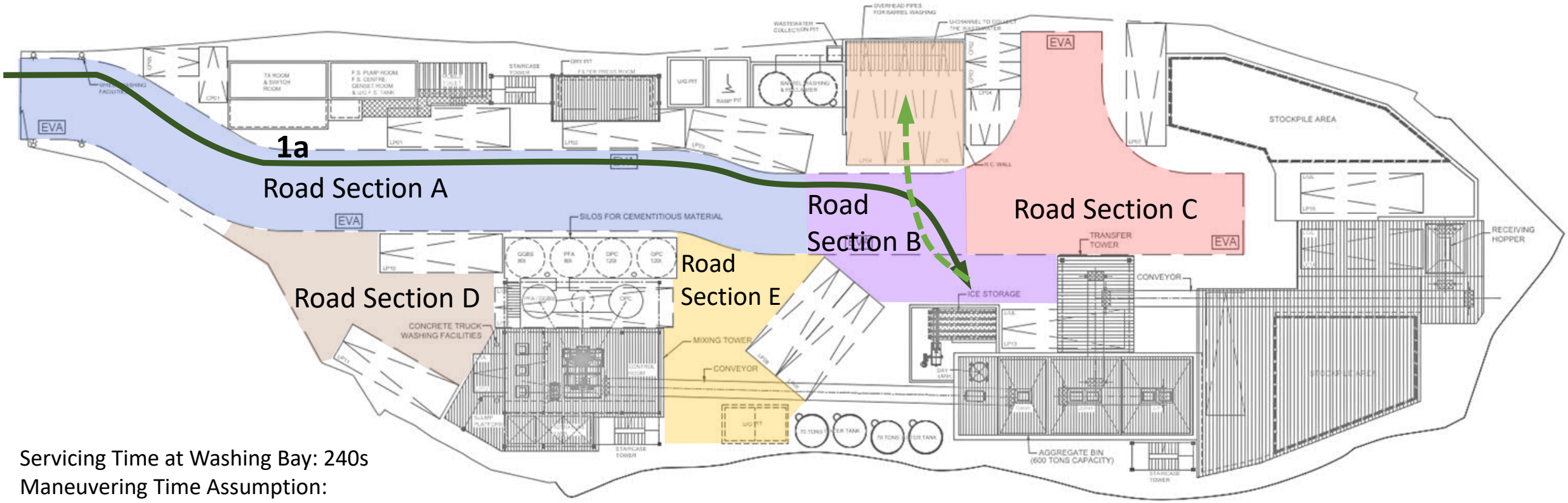
Annex E - Concrete Truck Service Time & Logistic Flow

A3 1:500

Annex F

Operation Time-Space Assessment

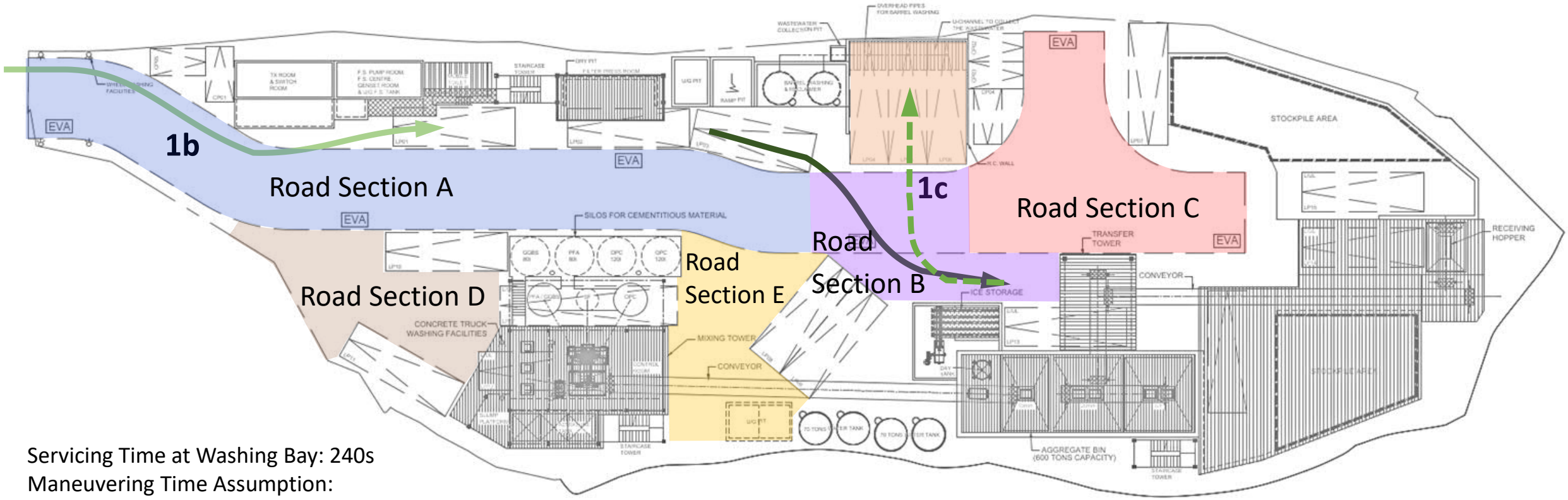
Concrete Truck Operation Flow (from Entrance to Washing Bay)



Servicing Time at Washing Bay: 240s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
1a	From Entrance to Washing Bay LP04-LP06	40s	-	30s		-	-	-	-

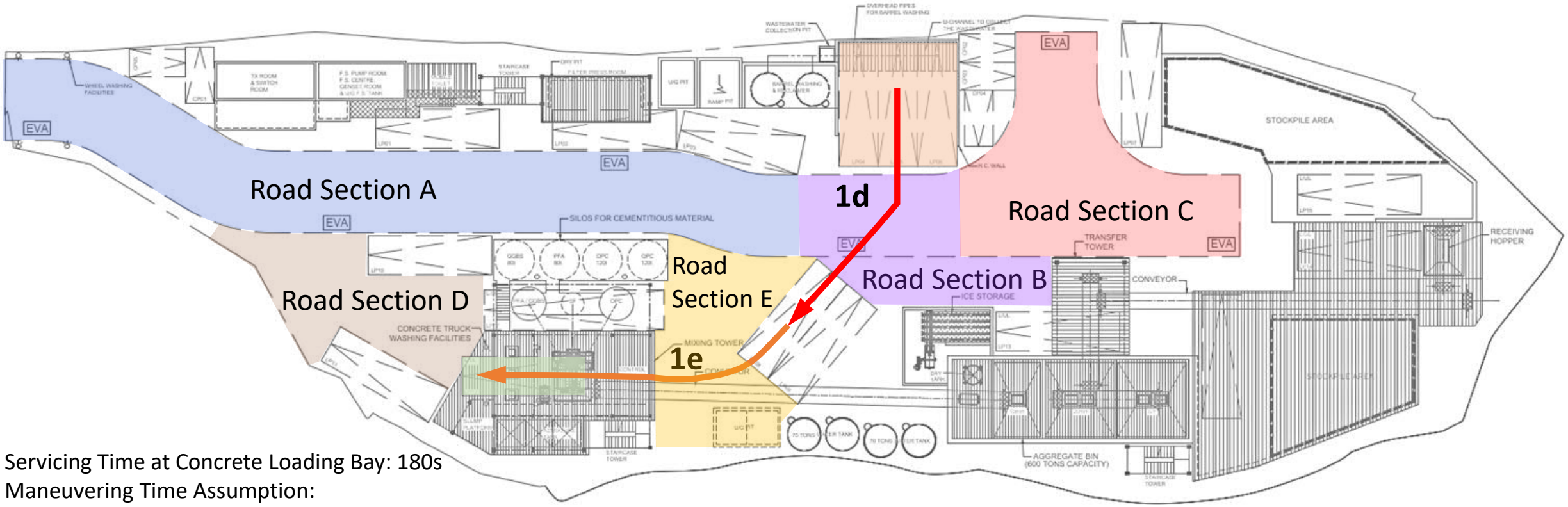
Concrete Truck Operation Flow (from Entrance to Washing Bay through Waiting Bay)



Servicing Time at Washing Bay: 240s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
1b	From Entrance to Waiting Bay LP01-LP03	20s	-	-	-	-	-	-	-
1c	From Waiting Bay LP01-LP03 to Washing Bay LP04-LP06	-	-	30s		-	-	-	-

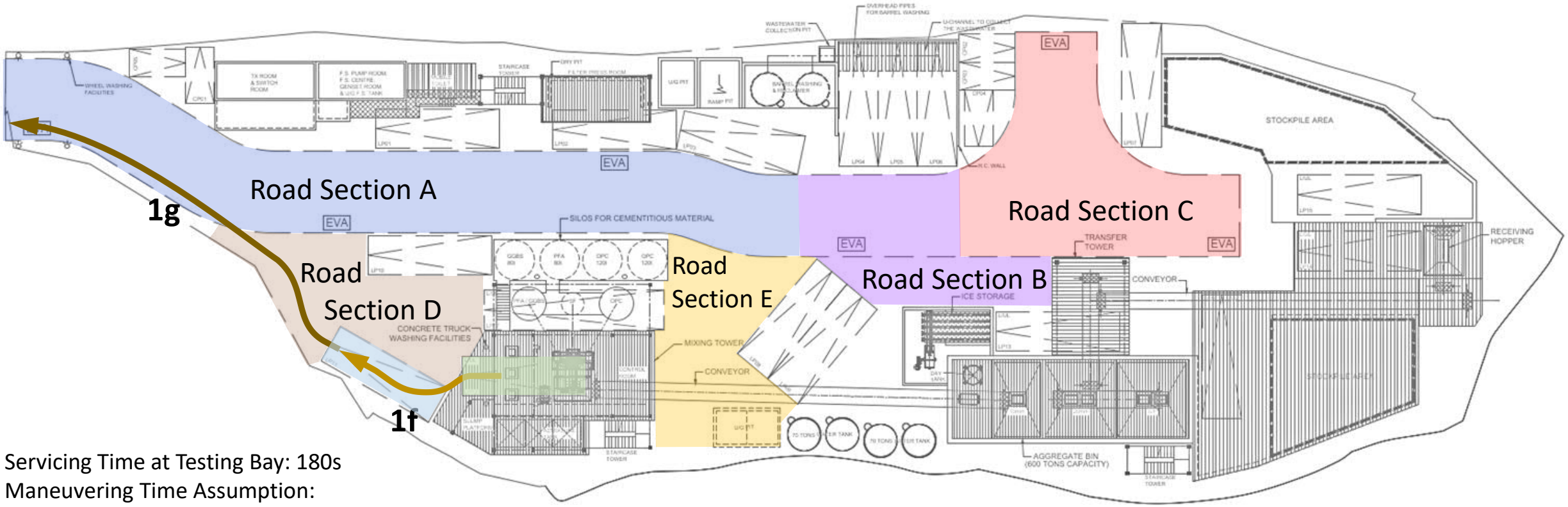
Concrete Truck Operation Flow (from Washing Bay to Concrete Loading Bay through Waiting Bay)



Servicing Time at Concrete Loading Bay: 180s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
1d	From Washing Bay LP04-LP06 to Waiting Bay LP08-LP09	-	-	10s		-	-	-	-
1e	From Waiting Bay LP08-LP09 to Concrete Loading Bay LP12	-	-	-	-	-	-	-	10s

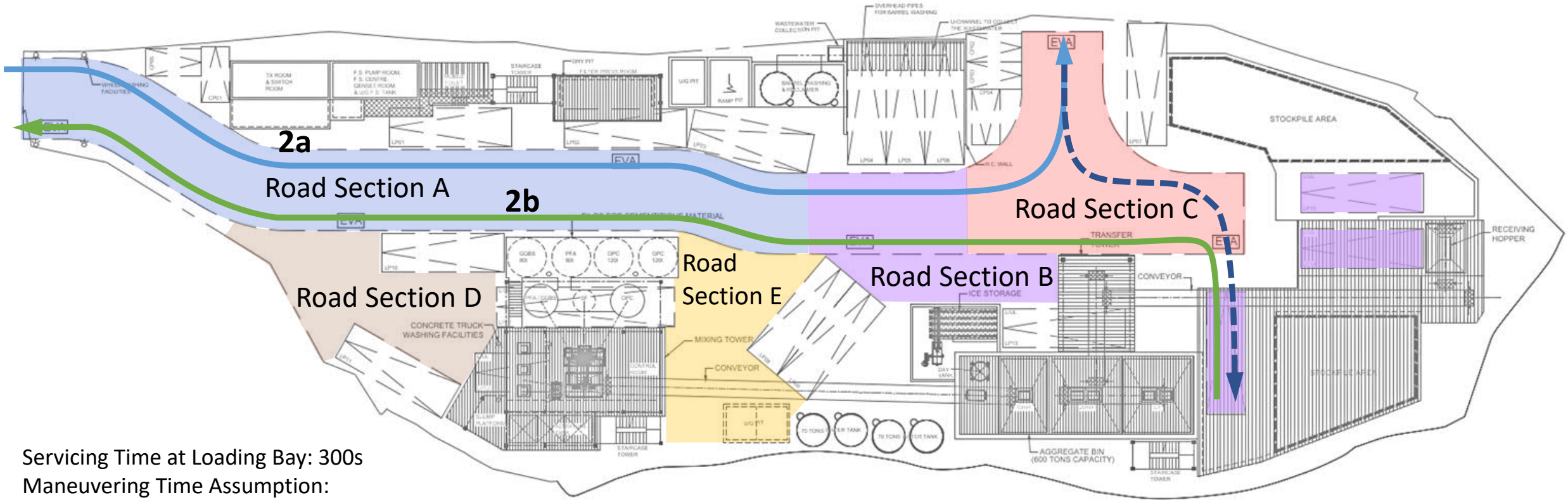
Concrete Truck Operation Flow (from Concrete Loading Bay to Testing Bay and Exit)



Servicing Time at Testing Bay: 180s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
1f	From Concrete Loading Bay LP12 to Testing Bay LP11	-	-	-	-	-	-	15s	-
1g	From Testing Bay LP11 to Exit	-	15s	-	-	-	-	10s	-

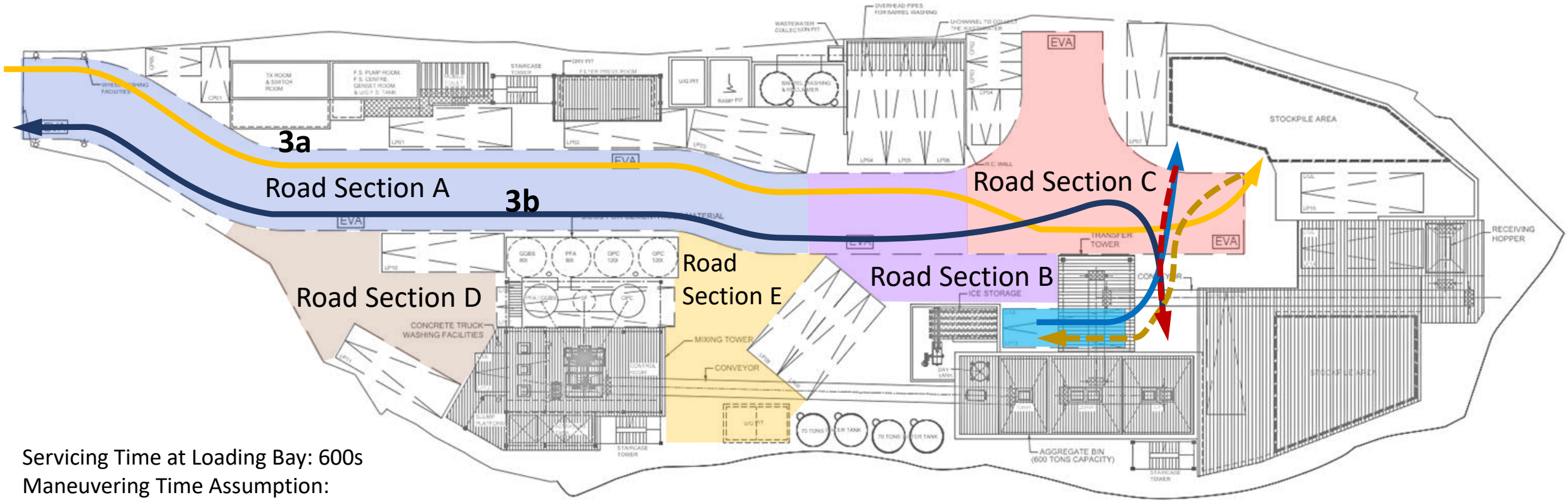
Aggregate Truck Operation Flow



Servicing Time at Loading Bay: 300s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
2a	From Entrance to Loading Bay LP14-LP16	40s	-	10s	-	40s		-	-
2b	From Loading Bay LP14-LP16 to Exit	-	40s	-	10s	-	20s	-	-

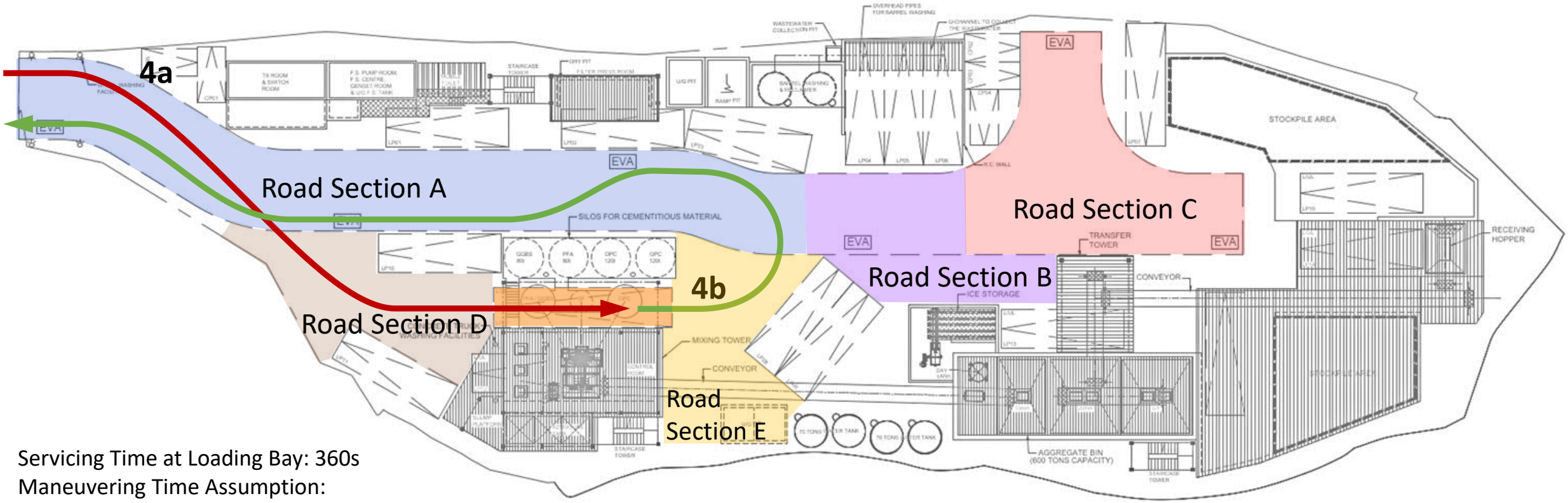
Ice Truck Operation Flow



Servicing Time at Loading Bay: 600s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
3a	From Entrance to Loading Bay LP13	40s	-	10s	-	30s		-	-
3b	From Loading Bay LP13 to Exit	-	40s	-	10s	30s		-	-

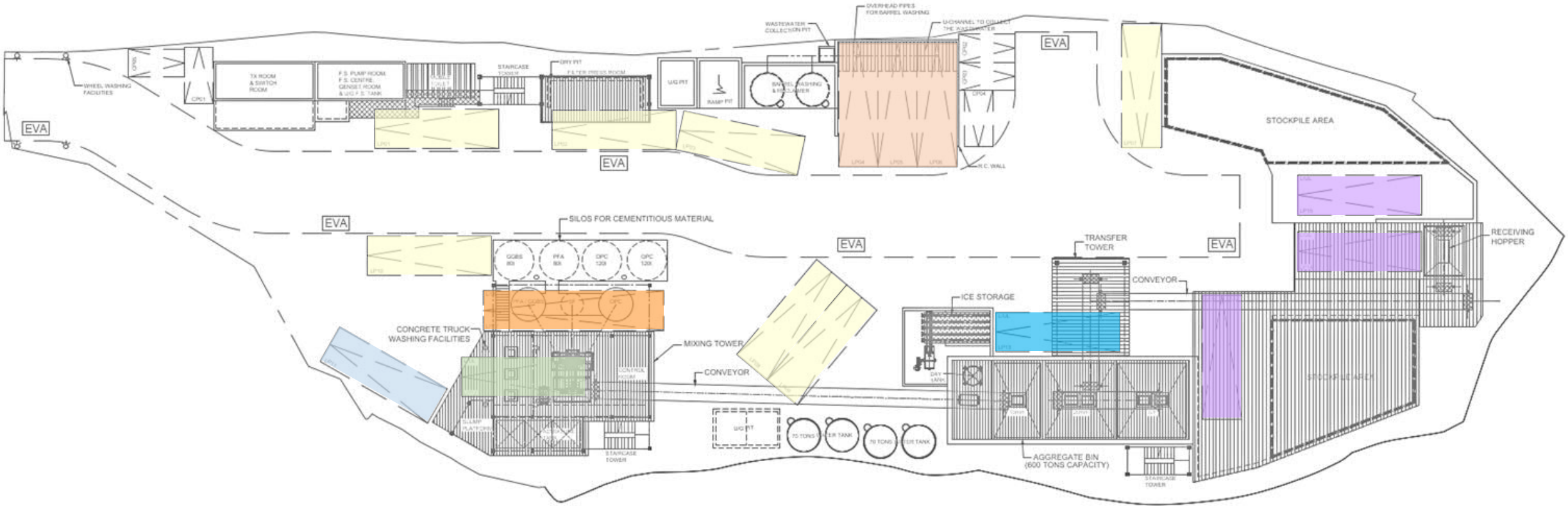
Cement / PFA / GGBS Tanker, Admixture Trucks Operation Flow



Servicing Time at Loading Bay: 360s
Maneuvering Time Assumption:
Average speed : Forward – 8km/h ; Reverse – 5km/h

Movement	Description	Road Section A		Road Section B		Road Section C		Road Section D	Road Section E
		Inbound	Outbound	Inbound	Outbound	Inbound	Outbound		
4a	From Entrance to Loading Bay LP17	20s		-	-	-	-	20s	-
4b	From Loading Bay LP17 to Exit	45s		-	-	-	-	-	20s

Servicing Time for Loading/Unloading Activities



	Waiting Spaces	Concrete Trucks			Aggregate Trucks	Cement/ PFA/GGBS Tanker, Admixture Trucks	Ice Trucks
		Empty and Wash Drum	Concrete Loading	Testing for Quality Control			
No. of L/UL Space	7 (LP01-LP03 ; LP07-LP10)	3 (LP04 – LP06)	1 (LP12)	1 (LP11)	3 (LP14 – LP16)	1 (LP17)	1 (LP13)
Estimated Servicing Time (min)	-	4	3	3	5	6	10

Time-Space Assessment Parameters

- Assessment Hours : 08:00am – 11:00am
- Ingress Vehicles Frequency :
    - Frequency based on the Loading & Unloading Flow Forecast as tabulated in **Annex D**
    - Concrete Truck –
        - 10 veh/hr (8:00am – 11:00am)
        - Average Frequency 6 min/veh
    - Aggregate Truck –
        - 6 veh/hr (8:00am – 11:00am)
        - Average Frequency 10 min/veh
    - Cement / PFA / GGBS Tanker, Admixture Trucks –
        - 2 veh/hr (8:00am – 10:00am) ; 1 veh/hr (10:00am – 11:00am)
    - Ice Truck –
        - 1 veh/hr (10:00am – 11:00am)
- Rules adopted on maneuvering sequence:
    - Vehicles would be waited at waiting space / own loading space if ahead road sections being occupied by other vehicles.
    - Concrete Trucks would have priority to occupy road sections.

Operation Time-Space Assessment Result

Road Section Occupancy Rate

Time Period	Description	Road Section A	Road Section B	Road Section C	Road Section D	Road Section E
08:00 | 09:00	Occupied Time (s)	960	520	360	340	140
	Occupancy Rate	0.27	0.14	0.10	**0.09**	**0.04**
09:00 | 10:00	Occupied Time (s)	960	520	360	340	140
	Occupancy Rate	0.27	0.14	0.10	**0.09**	**0.04**
10:00 | 11:00	Occupied Time (s)	975	540	420	320	120
	Occupancy Rate	**0.27**	**0.15**	**0.12**	0.09	0.03
Maximum Hourly Occupancy Rate		**0.27**	**0.15**	**0.12**	**0.09**	**0.04**

Maximum Number of Bay Occupied

Description	Waiting Bay (LP01-LP03, LP07-LP10)	Washing Bay (LP04-LP06)	Concrete Loading Bay (LP12)	Concrete Testing Bay (LP11)	Aggregate Loading Bay (LP14-LP16)	Ice Loading Bay (LP13)	Cement / Admixture Loading Bay (LP17)
No. of Bay	7	3	1	1	3	1	1
Maximum Number of Bay Occupied simultaneously	**1 Bay**	**3 Bays**	**1 Bay**	**1 Bay**	**1 Bay**	**1 Bay**	**1 Bay**

Loading Bay Occupancy Rate

Time Period	Description	Waiting Bay (LP01-LP03, LP07-LP10)	Washing Bay (LP04-LP06)	Concrete Loading Bay (LP12)	Concrete Testing Bay (LP11)	Aggregate Loading Bay (LP14-LP16)	Ice Loading Bay (LP13)	Cement / Admixture Loading Bay (LP17)
No. of Bay		7	3	1	1	3	1	1
Total Time Available per hour (sec)		25200 sec	10800 sec	3600 sec	3600 sec	10800 sec	3600 sec	3600 sec
08:00 | 09:00	Occupied Time (sec)	450 sec	2400 sec	1800 sec	1800 sec	1800 sec	0 sec	720 sec
	Occupancy Rate	**0.02**	**0.22**	**0.50**	**0.50**	**0.17**	0	**0.20**
09:00 | 10:00	Occupied Time (sec)	450 sec	2400 sec	1800 sec	1800 sec	1800 sec	0 sec	720 sec
	Occupancy Rate	**0.02**	**0.22**	**0.50**	**0.50**	**0.17**	0	**0.20**
10:00 | 11:00	Occupied Time (sec)	290 sec	2400 sec	1800 sec	1800 sec	1800 sec	600 sec	360 sec
	Occupancy Rate	0.01	**0.22**	**0.50**	**0.50**	**0.17**	**0.17**	0.10
Maximum Hourly Occupancy Rate		**0.02**	**0.22**	**0.50**	**0.50**	**0.17**	**0.17**	**0.20**

Appendix B

Environmental Assessment

(Consolidated report based on Further Information submitted on 18 August 2023, 29 September 2023, 10 November 2023, 8 December 2023, 25 March 2024 and 9 May 2024)

(No objection from environmental perspective from Environmental Protection Department received in June 2024)

Report No: 22505-A1 Rev C

PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT AT D.D.77, PING CHE

ENVIRONMENTAL AIR QUALITY IMPACT ASSESSMENT

Prepared by:

Westwood Hong & Associates Ltd
2404, Tung Wai Commercial Building,
109-111, Gloucester Road
Hong Kong
Tel: 2838 2738
Fax: 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

Dr Westwood Hong	EurIng, PhD, ACGI, CEng, RPE, FIOA, FIMechE, FCIBSE, FHKIQEP, FHKIE, FHKIEIA, FHKIOA, FMOIA
Ir K K Iu	FHKIOA, MIOA, MCIBSE, MHKIE, MASA, APEC Engineer FMOIA, MIEAust, MHKIQEP, C Eng, RPE, CPEng
Ms Kit Wong	BEng, MHKIEIA
Mr Samuel Lee	BSc

MAY 2024

WHA

CONTENTS

AIMS **1**

SUMMARY **1**

1 INTRODUCTION **2**

2 SITE LOCATION **2**

Site Location 2
Building Layout 2

3 ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS **3**

The Air Pollution Control Ordinance (APCO) 3
Air Pollution Control (Construction Dust) Regulation 3
Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation 4
Air Pollution Control (Fuel Restriction) Regulation 4
Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts 4
Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG) 4
A Guidance Note on the Technical, Management and Monitoring Requirements for Specified Process – Cement Works (Concrete Batching Plant) BPM 3/2(16) 5

4 IDENTIFICATION OF AIR POLLUTION SOURCES **6**

Construction Phases 6
Operation Phase 6

5 EMISSION CONTROL MEASURES **7**

6 IDENTIFICATION OF AIR SENSITIVE RECEIVERS **8**

7 EXISTING AND FUTURE AIR QUALITY IN NORTH DISTRICT **9**

8 AIR QUALITY IMPACT ASSESSMENT METHODOLOGY **12**

PATH-v2.1 12
Computer Modeling for Industrial Chimney 12
Source Description and Emission Inventory 12
Ozone Limiting Method for Cumulative NO_2 Assessment 13
Particle Size Distribution 13
Concurrent Project 14

9 INDUSTRIAL CHIMNEY EMISSIONS ASSESSMENT **15**

10 OPEN ROADS EMISSIONS **16**

EMFAC-HK Model 16
Assessment Year 16
Traffic Data 16
Road Assumption 17
Exhaust / Evaporation Technology Fraction 17
Vehicle Population 18
Accrual Rate 18
Diurnal Variation of Daily Vehicle Kilometre-Travelled (VKT) 18
Daily Trips 18
Speed 18
Temperature and Humidity 18

VEHICULAR EMISSION FACTOR 19
PREDICTION OF VEHICULAR EMISSION FROM OPEN ROAD BY CALINE4 19
PREDICTED POLLUTANTS CONCENTRATIONS FROM VEHICULAR EMISSIONS 20
SO_2 CONCENTRATION DUE TO VEHICULAR EMISSION 20

11 ASSESSMENT RESULTS 21

PREDICTED NO_2 RESULTS 21
PREDICTED RSP RESULTS 21
PREDICTED FSP RESULTS 21

12 MITIGATION MEASURES 22

13 CONCLUSION 23

14 REFERENCES 24

FIGURES

APPENDICES

AIMS

To assess the air quality impacts from the proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77 in Ping Che.

To assess the air quality impact with respect to the air quality requirements stipulated in the Hong Kong Planning Standards & Guidelines (HKPSG).

SUMMARY

The concentration of Nitrogen Dioxide (NO_2), Respirable Suspended Particulates (RSP) and Fine Suspended Particulates (FSP) have been predicted for the identified representative ASRs.

The cumulative concentrations of NO_2, RSP and FSP are within the stipulated HKAQO limits.

With the implementation of mitigation measures, adverse impacts from the proposed CBP are not anticipated.

1 INTRODUCTION

1.1 Westwood Hong & Associates Ltd. was commissioned to prepare an air quality impact assessment report to predict the air impact caused by the proposed Concrete Batching Plant (CBP) at D.D. 77 in Ping Che (the "proposed CBP").

1.2 This environmental air impact assessment report supports the S16 Planning Application for the proposed CBP.

1.3 This report has been prepared based on the architectural drawings in Appendix 1.

2 SITE LOCATION

Site Location

2.1 The site with an area of approximately 4,434m^2 located at Ping Che, Ta Kwu Ling. The site location is shown in Figure 1. The site is mainly surrounded by open storages, an existing concrete batching plant and some village houses. The planning application (A/NE-TKL/681) for enlargement of the adjoining concrete batching plant has been approved by TPB on 2022.

Building Layout

2.2 The proposed CBP will comprise one production line for concrete production. The maximum hourly production rate of the proposed CBP will be about 80m^3/hour and the operation time will be between 07:00 to 23:00, i.e. 16 hours every day.

2.3 The indicative layout plan and schematic diagram of the proposed CBP is provided in Appendix 1. The major components are including:-

- An aggregate ground receiving hopper
- Seven cementitious material silos
- A mixing tower
- Conveyors
- Aggregate overhead ("O/H") bin
- Aggregate Storage (for emergency use)
- Wheel washing facilities
- Water silos
- A settlement tank
- Ice storage

3 ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS

The Air Pollution Control Ordinance (APCO)

3.1 The APCO provides statutory control of air pollutants from a variety of stationary and mobile sources, are shown in Table 3.1.

Table 3.1 Hong Kong Air Quality Objectives

Pollutant	Averaging Time	AQO concentration ($\mu g/m^3$)	Number of exceedances allowed
Sulphur Dioxide	10 minute	500	3
	24 hour	50	3
Respirable Suspended Particulate, RSP (PM10) (ii)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
Fine Suspended Particulates, FSP (PM2.5) (iii)	24 hour	50	35
	Annual	25	NA
Nitrogen Dioxide	1 hour	200	18
	Annual	40	NA
Carbon Monoxide	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
Ozone	8 hour	160	9
Lead	Annual	0.5	NA

Notes (i) All measurements of the concentration of gaseous air pollutants, i.e., sulphur dioxide, nitrogen dioxide, ozone and carbon monoxide, are to be adjusted to a reference temperature of 293 Kelvin and a reference pressure of 101.325 kilopascal.

(ii) Respirable suspended particulates means suspended particles in air with a nominal aerodynamic diameter of 10 micrometres or less.

(iii) Fine suspended particulates means suspended particles in air with a nominal aerodynamic diameter of 2.5 micrometres or less.

3.2 Under Section 14 of the APCO, a licence shall be obtained to operate a Specified Process (SP) of Schedule 1 of APCO. In accordance with Schedule 1 of APCO, a cement works in which the total silo capacity exceeds 50 tonnes and in which cement is handled is classified as a SP.

Air Pollution Control (Construction Dust) Regulation

3.3 Enacted under Section 43 of the APCO, the Air Pollution Control (Construction Dust) Regulation defines notifiable and regulatory works to ensure effective dust abatement measures have been properly implemented to reduce dust emissions for a number of construction activities.

3.4 The Regulation requires that any notifiable work shall give advance notice to EPD, and the contractor shall ensure that the notifiable and regulatory works are carried out in accordance with the Schedule of the Regulation. Dust control and suppression measures are also provided in the Schedule.

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

3.5 This Regulation requires Non-road Mobile Machinery (NRMM), except those exempted, to comply with the prescribed emission standards. All regulated machines sold or leased for use in Hong Kong must be approved or exempted with a proper label in a prescribed format issued by EPD. Only approved or exempted NRMMs with a proper label are allowed to be used in specified activities and locations including construction sites, container terminals and back up facilities, restricted areas of the airport, designated waste disposal facilities and specified processes.

Air Pollution Control (Fuel Restriction) Regulation

3.6 This Regulation was enacted in 1990 to impose legal control on the type of fuels allowed for use and their sulphur contents in commercial and industrial processes to reduce sulphur dioxide (SO_2) emissions. In June 2008, the Regulation was amended to tighten the control requirements of liquid fuels, i.e. using liquid fuel with a sulphur content of less than 0.005% by weight. The Regulation does not apply to any fuel-using equipment that is used or operated in premises used solely as a dwelling, or is used or operated in or on a vessel, motor vehicle, railway locomotive or aircraft.

Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts

3.7 The Recommended Pollution Control Clauses (RPCC) are generally good engineering practice to minimize inconvenience and environmental nuisance to nearby residents and other sensitive receivers. Some modifications may be necessary to suit specific site conditions.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

3.8 The AQOs shall be achieved as soon as reasonably practicable and every planning effort should be made to reduce the air pollution emitters in those areas with exceedances of AQOs. For dusty use, the buffer distance recommended in the HKPSG is 100m. Since adequate buffer distance cannot be provided for the proposed CBP, quantitative assessment is required to ensure the AQOs can be achieved.

A Guidance Note on the Technical, Management and Monitoring Requirements for Specified Process – Cement Works (Concrete Batching Plant) BPM 3/2(16)

3.9 The BPM recommends a number of control measures. In addition, emission from non-fugitive fixed emission points in the specified and associated processes shall not:-

- Exceed the concentration limits set out in Table 3.2
- Appear to be as dark as or darker than Shade 1 on the Ringelmann Chart when compared in the appropriate manner with the Ringelmann Chart or an approved device.

Table 3.2 Concentration Limit

Pollutant	**Concentration Limit (mg/m^3)**
Particulate Matter	10

Notes

(i) The air pollutant concentration is expressed at reference conditions of 273K temperature, 101.3KPa pressure, and without correction for water vapour content. Introduction of dilution air to achieve the emission concentration limit shall not be permitted.

4 IDENTIFICATION OF AIR POLLUTION SOURCES

Construction Phases

4.1 During construction stage, no site formation work will be required and it will only involve the erection of steel structures. Since all the structures of the proposed CBP will be precast and the construction will mainly involve assembling works, it is anticipated that potential dust impact generated will be negligible.

Operation Phase

4.2 The works and equipment of the proposed CBP for concrete production will be solely driven by the mains electricity supply. Therefore, particulate matters, i.e. Respirable Suspended Particulates (RSP), Fine Suspended Particulates (FSP), and Nitrogen Dioxide (NO_2) will be the major air pollution concerns during the operation of the CBP. Particulate Matters (PM) including RSP and FSP are the major pollutants that will be generated during the operating activities of the CBP including transferring and handling of dusty materials, fugitive dust emissions from vehicle movements and dust emissions from Dust Collectors (DCs), as well as vehicular emissions from open road networks within the 500m assessment area. On the other hand, NO_2 will be emitted from tailpipe emission during the vehicle travelling within the CBP and also from open road networks within the assessment area. The Emission Points (EPs) are listed in Table 4.1 and illustrated in Figure 3a.

Table 4.1 Summary of Identified RSP, FSP and NO_2 Emission Points

Emission Point	Description	Pollutants
EP01 – EP08	Dust Collectors (DCs)	RSP and FSP
EP09	Aggregate Storage	RSP and FSP
EP10	Aggregate Ground Receiving Hopper	RSP and FSP
EP11	Paved Roads	RSP, FSP and NO_2

4.3 The proposed product catalogues of the DCs to be adopted in the proposed CBP are provided in Appendix 11.

5 EMISSION CONTROL MEASURES

5.1 The major potential emission sources during concrete production rate are fugitive dust emissions generated from loading, unloading, handling, transferring and storing activities. As no diesel generator is required, there will be no emission associated with combustion of Ultra-Low Sulphur Diesel (ULSD). RSP and FSP are the major air/ dust emissions that will arise from the production of concrete.

5.2 The mitigation measures to be implemented for each EP are summarised in Table 5.1.

Table 5.1 Summary of Emission Point Sources

Emission Point	Descriptions	Mitigation Measures
EP01 – EP08	Dust Collectors (DCs)	● Dust collectors shall be installed at the silos and silos shall be equipped with high level alarms to warn of over filling. Seating of pressure relief valves of all silos shall be checked at least once a week. Dust accumulated shall be properly handled. ● During unloading of cement/ PFA/ GGBS/ silica fume from tankers to the relevant silos via the pneumatic system, dust-laden air will be vented to the dust collector, in order to abate the dust emissions and comply with the BPM3/2(16) limit. ● Mixing tower (i.e. EP08) shall be 3-side enclosed with top enclosure and covered with flexible curtain at front opening side and gates at the rear opening side. ● The weight hopper shall be fully enclosed.
EP09	Aggregate Storage	● The aggregate stockpile areas will be enclosed on 3-sides with rigid wall sufficiently higher than the top of the stockpile to prevent whipping. Water sprayings shall be provided regularly to suppress dust emissions. ● For the stockpile areas, flexible curtain shall be installed in the opening and water sprayings are provided regularly in the stockpile areas and also at the openings to suppress dust emissions.
EP10	Aggregate Ground Receiving Hopper	● The receiving hopper shall be enclosed on top and 3 sides, plastic curtain shall be installed at the front. In no case shall these hoppers be used for material storage. ● Water spraying device shall be operated during the unloading of aggregate/ crushed fines/ sand.
EP11	Paved Haul Roads	● All haul roads within the Site shall be paved and adequately wetted. ● Vehicle cleaning facilities should be provided at the exit of the Site to wash off any dust/ mud on the vehicles, including the wheels, prior to leaving the Site.
N/A	Conveyor	● The conveyor shall be fully enclosed.

6 IDENTIFICATION OF AIR SENSITIVE RECEIVERS

6.1 Site surveys were conducted on 3 April 2024 and 17 February 2023 to identify the Air Sensitive Receivers (ASRs). Some of the structures which were vacant/ abandoned houses identified during the site visits are not considered as ASRs.

6.2 A number of representative ASRs have been identified within the 500m assessment area, which are summarised in Table 6.1 and illustrated in Figure 2.

Table 6.1 Identified Representative ASRs

ASR no.	Descriptions	No. of Storeys	Receptor Heights above Ground Level (mAG)	Distance from the Site (m)
ASR 1	Ping Che Kat Tin Children's Playground	1	1.5	40
ASR 2	Village House	2	1.5, 4.5	31
ASR 3	Village House, No. 505 Ping Che	3	1.5, 4.5, 7.5	72
ASR 4	Village House	3	1.5, 4.5, 7.5	81
ASR 5	Village House	3	1.5, 4.5, 7.5	110
ASR 6	Village House, Ping Che Kat Tin 40	3	1.5, 4.5, 7.5	72
ASR 7	Village House, Ping Che Kat Tin 32D	3	1.5, 4.5, 7.5	100
ASR 8	Village House, Ping Che Kat Tin 23E	3	1.5, 4.5, 7.5	139
ASR 9	Village House, Ping Che Kat Tin 22B	3	1.5, 4.5, 7.5	165
ASR 10	Wisen Industries Ltd., Ping Che No. 506	1	1.5	89
ASR 11	Village House, Ping Che No. 507	1	1.5	84
ASR 12	Storage of Duran (Hong Kong) Ltd.	2	1.5, 4.5	107
ASR 13	新文華電焊公司	1	1.5	76
ASR 14	Guadalupe Missioners, No. 508 Ping Che	1	1.5	37
ASR 15	Village House, No. 156 Ping Yeung	2	1.5, 4.5	320
ASR 16	Temporary Structure for storage	1	1.5	194
ASR 17	Village House	2	1.5, 4.5	178
ASR 18	Village House	1	1.5	180
ASR 19	Ocean Express Motor Work Factory	1	1.5	232
ASR 20	Adjoining CBP (Site Office)	2	1.5, 4.5	30

7 EXISTING AND FUTURE AIR QUALITY IN NORTH DISTRICT

7.1 The year of occupation of the proposed Development is 2025. Therefore, the latest year of 2025 hourly background concentrations of NO_2, RSP and FSP has been adopted for the purpose of this assessment. The data were extracted from the PATH-v2.1 released by EPD in July 2021 (Grids 38_56, 38_57, 39_56 and 39_57) (Figure 1).

7.2 Based on EPD's "*Guidelines on Choice of Models and Model Parameters*"[3], the adjustment of RSP and FSP levels with the following factors should be applied in order to compare with AQOs:-

- 10^{th} highest daily RSP concentration: add 11.0μg/m^3
- Annual RSP concentration: add 10.3μg/m^3
- 19^{th} and 36^{th} highest daily FSP concentration: Nil
- Annual FSP concentration: add 3.5μg/m^3

7.3 The nearest Air Quality Monitoring Station (AQMS) to the proposed Development is the North AQMS. The air quality monitoring data of the latest years (i.e. 2020 to 2022) from this station are summarised in Table 7.1 below.

Table 7.1 Summary of AQMS data in Year 2020 to Year 2022

Pollutant	Year	Highest 1-hour Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$)	Annual Conc. ($\mu g/m^3$)	Highest 24-hour Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$)	Highest 8-hour Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$)	Highest 10-minute Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$)
NO_2	2020	112	-	-	-	-
	2021	135	36	-	-	-
	2022	115	31	-	-	-
	AQOs	**200 (18)**	**40**	N/A	N/A	N/A
RSP	2020	-	-	55	-	-
	2021	-	25	62	-	-
	2022	-	23	50	-	-
	AQOs	N/A	**50**	**100 (9)**	N/A	N/A
FSP	2020	-	-	23	-	-
	2021	-	15	25	-	-
	2022	-	14	25	-	-
	AQOs	N/A	**25**	**50 (35)**	N/A	N/A
SO_2	2020	-	-	8	-	19
	2021	-	-	7	-	18
	2022	-	-	7	-	27
	AQOs	N/A	N/A	**50 (3)**	N/A	**500 (3)**
CO	2020	1830	-	-	1238	-
	2021	2150	-	-	1550	-
	2022	1710	-	-	1304	-
	AQOs	**30000 (0)**	N/A	N/A	**10000 (0)**	N/A
O_3	2020	-	-	-	**<u>166</u>**	-
	2021	-	-	-	**<u>187</u>**	-
	2022	-	-	-	**<u>197</u>**	-
	AQOs	N/A	N/A	N/A	**160 (9)**	N/A

Notes: (i) <u>Underlined</u> and **bold** values mean exceedance of the AQOs.

(ii) Values in ( ) mean the number of exceedances allowed

(iii) In consideration of the numbers of exceedances allowance in the AQOs, 19th highest 1-hour NO_2, 10th highest 24-hour RSP, 36th highest 24-hour FSP, 4th highest 24-hour SO_2, 4th highest 10-minute SO_2, highest 1-hour CO, highest 8-hour CO and 10th highest 8-hour O_3 concentrations are presented in above table.

(iv) N/A – Not applicable since there are no AQOs for these parameters

(v) North General Air Quality Monitoring Stations commissioned on 10 July 2020. No sufficient data to calculate annual averages in 2020.

7.4 The future background concentration data predicted by PATH-v2.1 in Year 2025 at Grids (Grids 38_56, 38_57, 39_56 and 39_57) are summarised in Table 7.2 below.

Table 7.2 Summary of PATH-v2.1 background in Year 2025

Pollutant	PATH Grid	Highest 1-hour Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$) [1]	Annual Conc. ($\mu g/m^3$)	Highest 24-hour Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$) [2]	Highest 8-hour Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$) [3]	Highest 10-minute Conc. beyond the allowed exceedance ($\mu g/m^3$) [4]
NO_2	Grid (38_56)	107	13	-	-	-
	Grid (38_57)	106	13	-	-	-
	Grid (39_56)	94	11	-	-	-
	Grid (39_57)	91	11	-	-	-
	AQOs	**200 (18)**[5]	**40**	N/A	N/A	N/A
RSP[6]	Grid (38_56)	-	29	69	-	-
	Grid (38_57)	-	29	70	-	-
	Grid (39_56)	-	28	67	-	-
	Grid (39_57)	-	28	69	-	-
	AQOs	N/A	**50**	**100 (9)**	N/A	N/A
FSP[7]	Grid (38_56)	-	17	27	-	-
	Grid (38_57)	-	17	27	-	-
	Grid (39_56)	-	16	25		
	Grid (39_57)	-	16	25		
	AQOs	N/A	**25**	**50 (35)**	N/A	N/A
SO_2	Grid (38_56)	-	-	13	-	80
	Grid (38_57)	-	-	13	-	86
	Grid (39_56)	-	-	11	-	74
	Grid (39_57)	-	-	12	-	84
	AQOs	N/A	N/A	**50 (3)**	N/A	**500 (3)**
CO	Grid (38_56)	908	-	-	835	-
	Grid (38_57)	911	-	-	837	-
	Grid (39_56)	880	-	-	817	-
	Grid (39_57)	894	-	-	826	-
	AQOs	**30000 (0)**	N/A	N/A	**10000 (0)**	N/A
O_3	Grid (38_56)	-	-	-	**203**	-
	Grid (38_57)	-	-	-	**204**	-
	Grid (39_56)	-	-	-	**202**	-
	Grid (39_57)	-	-	-	**201**	-
	AQOs	N/A	N/A	N/A	**160 (9)**	N/A

Notes:

[1] 19th highest 1-hour concentration of NO_2; highest 1-hour concentration of CO

[2] 4th highest 24-hour concentration of SO_2; 10th highest 24-hour concentration of RSP; 36th highest 24-hour concentration of FSP.

[3] 10th highest 8-hour concentration of O_3; highest 8-hour concentration of CO

[4] 4th highest 10-minute concentration of SO_2

[5] Values in ( ) mean the number of exceedances allowed.

[6] According to Section 2.8 of EPD's "Guideline on Choices of Models and Model Parameters", adjustments of PATH v2.1's output of RSP concentrations by adding 11.0$\mu g/m^3$ and 10.3$\mu g/m^3$ into 10th highest daily RSP concentration and annual RSP concentration have been followed respectively.

[7] According to Section 2.8 of EPD's "Guideline on Choices of Models and Model Parameters", adjustments of PATH-v2.1's output of FSP concentrations by adding 3.5$\mu g/m^3$ into annual FSP concentration have been followed.

8 AIR QUALITY IMPACT ASSESSMENT METHODOLOGY

PATH-v2.1

8.1 Hourly meteorological data for a full year are extracted from PATH-v2.1[5], with meteorology data of Year 2015 at Grids 38_56, 38_57, 39_56 and 39_57. The lowest and the highest mixing heights are capped at 131m and 1941m respectively to align with the real meteorological data recorded by the Hong Kong Observatory in Year 2015. Hourly wind speeds lower than 1m/s (i.e. calm wind condition) are corrected to 1m/s.

8.2 The hourly background concentrations of NO_2, RSP and FSP in year 2025 are extracted from the PATH-v2.1 to predict the total air quality concentrations at the identified ASRs and adjusted appropriately as mentioned in Section 7.2.

Computer Modeling for Industrial Chimney

8.3 The dispersions of NO_2, RSP and FSP were modeled using AERMOD software to predict both concentration and deposition of pollutants from point and area sources. The model is based on the principle of Gaussian dispersion.

8.4 Landuse types surrounding the Rezoning site have to be identified to determine Albedo, Bowen ratio and surface roughness for AERMET setup. According to "AERMOD Implementation Guide" (revised in August 2015) released by USEPA, Albedo and Bowen ratio is determined with the use of 10km by 10km region while surface roughness is determined by a circle in 1km radius. The circle is further divided by 12 sectors. The centroid of the region and circle are located at the project site and details of determination of Albedo, Bowen ratio and surface roughness are shown in Appendix 3. These data together with the meteorological data (Section 8.1) were processed using AERMET to generate the Surface File and Profile File for use in AERMOD.

Source Description and Emission Inventory

8.5 Emissions from the CBPs, chimneys and open roads are assessed. Table 8.1 shows a summary of the emission sources and the associated air pollutants of concern.

Table 8.1 Summary of Emission Sources

Sources	NO_x/NO_2	RSP	FSP
Dust emission due to the operation of the proposed and adjoining CBPs	No	Yes	Yes
Chimney within assessment area	Yes	Yes	Yes
Open Roads	Yes	Yes	Yes

Ozone Limiting Method for Cumulative NO_2 Assessment

8.6 Ozone Limiting Method (OLM) was adopted for the conversion of Nitrogen Oxides (NO_x) to NO_2, using the predicted O_3 levels from the PATH-v2.1 model. To determine industrial emission impacts, a conservative 10% of NO_x can be assumed to be NO_2, which is referenced from the percentage of industrial coal and shipping respectively in table 4.5 of the Heathrow Airport EIA report[4]. The NO_2/NO_x conversion was calculated as follows:

$$[NO_2]_{predicted} = [NO_2]_{vehicular} + 0.1 \times [NO_x]_{chimney} + MIN \{[NO]_{vehicular} + 0.9 \times [NO_x]_{chimney}, \text{ or } (46/48) \times [O_3]_{bkgd}\}$$

where

$[NO_2]_{predicted}$	is the predicted NO_2 concentration
$[NO_2]_{vehicular}$	is the initial NO_2 concentration from vehicular emissions
$[NO]_{vehicular}$	is the initial NO concentration from vehicular emissions
$[NO_x]_{chimney}$	is the initial NO_x concentration from marine emissions
MIN	means the minimum of the two values within the brackets
$[O_3]_{bkgd}$	is the representative O_3 background concentration
(46/48)	is the molecular weight of NO_2 divided by the molecular weight of O_3

Particle Size Distribution

8.7 Particle size distributions are varied for different types of emissions. Therefore, individual particle size distributions for each emission type have been assumed as listed in Table 8.2.

Table 8.2 Particle Size Distribution for Different Emission Types

Emission Activity	Particle Size Distribution [1]	Reference	Applied to Emission Point
Area sources for material loading / unloading including aggregate storage, and feed hopper	**Mean Particle Size (μm) / RSP (%) / FSP (%)** 1.25 / 15.1% / 100% 3.75 / 42.0% / 7.5 / 42.9% / **100% / 100%**	Section 13.2.4.3 Aggregate Handling and Storage Piles, AP-42, USEPA.	**EP09**: Aggregate Storage **EP10**: Aggregated Ground Receiving Hopper
Area sources for truck movements such as Paved Road	**Mean Particle Size (μm) / RSP (%) / FSP (%)** 1.25 / 24.2% / 100% 6.25 / 75.8% / **100% / 100%**	Table 13.2.1-1 and page 13.2.1-12 of Section 13.2.1.3 of AP-42, USEPA	**EP11**: Paved Roads
Point sources for dust collectors	**Mean Particle Size (μm) / RSP (%) / FSP (%)** 0.5 / 7.8% / 26.7% 1.5 / 13.7% / 46.7% 2.25 / 7.8% / 26.7% 2.75 / 5.9% / 3.5 / 13.7% / 4.5 / 9.8% / 5.5 / 7.8% / 8 / 33.3% / **100% / 100%**	Table B.2.2 - Category: 3, Appendix B2, AP-42	**EP01 – EP08**: Dust Collectors

Notes:

[1] Calculation of particle size distribution is provided in Appendix 4.

Concurrent Project

8.8 The planned adjoining CBP under the Application no. A/NE-TKL/681 is located east of the proposed CBP. All the emission points including the open roads from this planned CBP will be considered in the assessment. The detailed emission rates are provided in Appendix 5.

9 INDUSTRIAL CHIMNEY EMISSIONS ASSESSMENT

Industrial Chimney within Assessment Area

9.1 With reference to the Regional Office (North) of EPD's record, there is no emission identified within 500m assessment area that is governed under SP Licence. In accordance with the approved EIA Report "North East New Territories New Development Area (EIA-213/2013)", there was one existing chimney identified within 500m assessment area. According to the site surveys conducted on 3 April 2024 and 17 February 2023, it is confirmed that the mentioned chimney had already been removed. However, for conservative purpose, the emission from this chimney will be included in the assessment. The location of chimney is illustrated in Figure 3i and the details of the chimney are provided in Appendix 5.

10 OPEN ROADS EMISSIONS

10.1 Air pollutant concentration at the identified ASRs due to the emission from the road networks is assessed. The emission rate of each road within 500m and within the proposed CBP is calculated from the latest EMFAC-HK issued by EPD. Based on the emission rate of each road, the air pollutant concentration was modeled with CALINE 4.

EMFAC-HK Model

10.2 The EMFAC-HK Model version 4.3[6] is adopted in the assessment.

Assessment Year

10.3 The current application of the proposed CBP is temporarily for 5 years, and the permission would be started from the approval of the planning application. Hence, the design year of 2029 would be adopted in the assessment.

10.4 Vehicular emission impact should assess the worst scenario of the future road traffic within 5 years of the planning permission period of the proposed CBP according to the vehicular tailpipe emissions calculated from EMFAC-HK v4.3. Traffic forecast for Year 2029 with emission factors of Year 2024 are adopted as the worst assessment scenario.

Traffic Data

10.5 Vehicular emissions from the surrounding roads within the assessment area are considered. The 500m assessment area from the project site is illustrated in Figure 1. The computer plot of the simulation model for the vehicular emission assessment is presented in Figure 4. The 2029 traffic forecast is provided in Appendix 6. The endorsement from Transport Department (TD) is provided in Appendix 6. Traffic Consultant has also confirmed that the traffic forecast is based on TD's approved methodology and 2029 is the maximum traffic projection.

10.6 The traffic data predicted by the project traffic consultant, MVA Asia Ltd., includes hourly traffic flow with a composition of 18 vehicle classes according to "Guideline on Modelling Vehicle Emissions" [7] as shown in Table 10.1 below.

Table 10.1 Vehicle Classification in EMFAC-HK Model

Vehicle Class	Description	Gross Vehicle Weight
PC	Private Cars	All
Taxi	Taxi	All
LGV3	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	<=2.5t
LGV4	Light Goods Vehicles (2.5 – 3.5t)	>2.5 – 3.5t
LGV6	Light Goods Vehicles (3.5 – 5.5t)	>3.5 – 5.5t
HGV7	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5 – 15t)	>5.5 – 15t
HGV8	Medium & Heavy Goods Vehicles (15 – 24t)	>15-24t
PLB	Public Light Buses	All
PV4	Private Light Buses (<=3.5t)	<=3.5t
PV5	Private Light Buses (>3.5t)	>3.5t
NFB6	Non-franchised Buses (<6.4t)	<=6.36t
NFB7	Non-franchised Buses (6.4 – 15t)	>6.36 – 15t
NFB8	Non-franchised Buses (15 – 24t)	>15t-24t
FBSD	Single Deck Franchised Buses	All
FBDD	Double Deck Franchised Buses	All
MC	Motor Cycles	All
HGV9	Heavy Goods Vehicles (>24t)	>24t
NFB9	Non-franchised Buses (>24t)	>24t

10.7 The estimated 18-class distribution as defined in EMFAC-HK was derived by sectoring the relevant classes in the Transport Department's Annual Traffic Census record or vehicle distribution obtained from manual traffic count surveys, in proportion to the recorded distribution in EPD document: "2018 Vehicle Licensed Number by Age and Technology Group Fraction" [8].

Road Assumption

10.8 All concerned roadways are assumed with cold start as a conservative approach.

10.9 There are heavy good vehicles parking located onsite carpark and parking spaces provided at 136 Ping Che Road, with separation distance about 450m to the Project Site. Although cold starts are assumed at all concerned roadways instead of the exact locations where the start emissions are emitted, the result generated from the method adopted are on a conservative side and would not underestimate the actual impact at the proposed Development from start emission that would actually be emitted at its exact locations. Hence, total emission factors including both "Running Exhaust" and "Start Exhaust" emission factors are adopted for all concerned roadways.

Exhaust / Evaporation Technology Fraction

10.10 Vehicle classes are grouped with different exhaust technology indexes and technology fractions. Each technology group represents a distinct emission control technology. Exhaust technology fractions have made reference to "2018 Licensed Vehicle by Age and Technology Group Fractions".

Vehicle Population

10.11 According to the Guideline on Modelling Vehicle Emissions, the vehicle population has made reference to the latest vehicle age distribution (in 2018) as provided by EPD.

Accrual Rate

10.12 Default values and compositions have been adopted with reference to the EMFAC-HK Guideline.

Diurnal Variation of Daily Vehicle Kilometre-Travelled (VKT)

10.13 VKT represents the total distance travelled on a weekday. Default VKT data of EMFAC-HK model are adopted in the assessment.

Daily Trips

10.14 The daily trips are used to estimate the cold start emissions for all types of vehicles.

10.15 Vehicle Trip of each vehicle types is the default data of EMFAC-HK model. The VKT is estimated based on the default VKT data of EMFAC-HK model and the relevant data as published in the Annual Traffic Census 2022 by TD (rural and local roads in Hong Kong). Details of the trip estimation are as shown in Appendix 7. According to the Mobile Source Group of EPD, the default VKT and trips in the model are based on EPD's estimated data for Hong Kong.

Trips per Estimated VKT for Rural and Local Road =
Trips (Default) / [VKT (Default) x estimated % of VKT for rural and local roads in HK]

Speed

10.16 According to the traffic data (Appendix 6), the traffic speeds are in the range of 10kph to 30kph. Hence, the running exhaust emission factors are determined according to the particular speed of the roads.

Temperature and Humidity

10.17 According to the 2023 hourly ambient temperature and relative humidity data obtained from the Ta Kwu Ling Meteorological Stations of Hong Kong Observatory, the combination of annual lowest temperature and relative humidity data (i.e. 1.6℃ and 17%) are adopted in the EMFAC-HK model.

Vehicular Emission Factor

10.18 EMFAC mode is adopted to derive vehicle emission factors. Under EMFAC mode, EMFAC-HK calculates the running exhaust emission (in g/km) and starting exhaust emission (in g/trip) for each vehicle type.

10.19 Combinations of annual lowest temperature and humidity, as mentioned in Section 10.17, for each vehicle class at different speeds is adopted. For cold start emission on local roads, the maximum starting emission (g/trip) among different durations (from 5min to 720min) is adopted. The total emission factor for each road is obtained using the following formula. The emission factors for each vehicle class and speed are presented in Appendix 8.

Total Emission Factor (g/VKT) = "Running Exhaust" Emission Factor (g/VKT) + "Start Exhaust" Emission Factor (g/trips) x (No. of trips / VKT)

10.20 The composite emission factors for different road links are calculated by multiplying the corresponding traffic flow for each hour. The composite emission factor for each road is obtained using the following formula. The road segment coordinates, hourly emission factors of each vehicle class for each road, and the composite emission factors input to CALINE4 are presented in Appendix 9.

Composite Emission Factor (g/mile-veh) = $\sum$ (Emission rate)$_i$ × i%

where
i = type of vehicle among 18 vehicle classes

Prediction of Vehicular Emission from Open Road by CALINE4

10.21 CALINE4 is used to assess vehicular emission impact from the open road network. Grid-specific meteorological data for Year 2015 extracted from EPD's PATH model is adopted in CALINE4 model, including relevant temperature, wind speed, direction, mixing height and stability classes. The mixing height is capped to between 131m and 1941m as per the real meteorological data. Hourly wind speeds lower than 1m/s (i.e. calm wind condition) are corrected to 1m/s.

10.22 According to EPD's "Guidelines on Choice of Models and Model Parameters", the surface roughness height is closely related to the land use characteristics, and the surface roughness is estimated as 3 to 10 percent of the average height of physical structures within 1km study area, as summarised in the Table 10.2 below.

Table 10.2 Summary of Surface Roughness Height

Parameters	Assumptions
Surface Roughness (cm)	50

Predicted Pollutants Concentrations from Vehicular Emissions

10.23 The vehicular emissions from the traffic flows predicted in Year 2029 (by using emission factors in Year 2024) have been assessed using the CALINE4 software. The predicted concentrations are provided in Appendix 9.

SO_2 Concentration due to Vehicular Emission

10.24 SO_2 is formed primarily from the combustion of sulphur-containing fossil fuels. SO_2 emission from vehicular exhaust is due to the sulphur content in diesel oil. According to EPD's "2020 Hong Kong Air Pollutant Emission Inventory Report"[9], the vehicle emissions of SO_2 stayed at a very low level in the past few years and only constitutes <1% of the total SO_2 emission because of the introduction of Euro V diesel in December 2007, which capped the sulphur content at 0.001%. Therefore, SO_2 would not be a critical air pollutant of concern in the air impact assessment for road traffic.

11 ASSESSMENT RESULTS

11.1 The predicted air quality concentrations from vehicular emissions and industrial emissions have been quantitatively assessed separately for NO_2, RSP and FSP.

11.2 A summary of the predicted results of NO_2, RSP and FSP at all predetermined ASRs are presented in Table 11.1. The contour plots are presented in Figures 6a – 6f for the ground floor level (i.e. 1.5 mAG).

11.3 For contour plots, the assessment points used for generating the contour plots is provided in Figure 5.

Predicted NO_2 Results

11.4 The predicted results of the 19th highest 1-hour average and annual average NO_2 concentration at all representative ASR levels are summarised in Appendix 10. The results indicate that NO_2 concentrations at all representative ASRs comply with the relevant AQOs.

Predicted RSP Results

11.5 The predicted results of the 10th highest 24-hours average and annual average RSP concentration at all representative ASR levels are summarised in Appendix 10. The results indicate that RSP concentrations at all representative ASRs comply with the relevant AQOs.

Predicted FSP Results

11.6 The predicted results of the 36th highest 24-hours average and annual average FSP concentration at all representative ASR levels are summarised in Appendix 10. The results indicate that FSP concentrations at all representative ASRs comply with the relevant AQOs.

Table 11.1 Summary of Predicted Cumulative Concentration

Pollutant	**Cumulative Concentration** ($\mu g/m^3$)		**AQO** ($\mu g/m^3$)
NO_2	19th highest, 1-hour average	93.679 – 99.308	200
	Annual	11.258 – 12.224	40
RSP	10th highest, 24-hours average	67.076 – 92.044	100
	Annual	27.909 – 40.316	50
FSP	36th highest, 24-hours average	25.391 – 31.227	50
	Annual	15.910 – 19.475	25

12 MITIGATION MEASURES

12.1 The following mitigation measures should be provided, implemented and maintained during the operation phase of the proposed CBP:-

- Cementitious material storage silos shall be equipped with high level alarms to warn of over-filling.
- Seating of pressure relief valves of all silos shall be checked at least once a week during the process of filling dusty materials into the silos to ensure no dust-laden air leakage from the pressure relief valves.
- A high standard of housekeeping shall be maintained to minimise generation of fugitive emissions. All spillages or deposits of materials shall be cleaned up as soon as possible.
- For loading ready-mixed concrete into the mixer drum of mixer trucks, the loading point shall be fitted with a flexible sleeve/ chute which is long enough to enter the mixer drum hatch of the mixer trucks. The flexible sleeve/ chute should be made of material capable of withstanding continuous exposure to concrete ingredients such as cement slurries and abrasive aggregates.
- The raw materials such as crushed rock, sand, stone aggregate shall be adequately wetted prior to and during the loading, unloading and handling operations. Effective manual or automatic water spraying system shall be provided and used at all unloading areas, stock piles and material discharge points.
- All receiving hoppers for unloading materials shall be enclosed on three sides up to 3m above the unloading point.
- Aggregates with a nominal size less than or equal to 5mm should be stored in totally enclosed structures such as storage bins and should not be handled in open area. Where there is sufficient buffer area surrounding the concrete batching plant, ground stockpiling may be used. The stockpile shall be enclosed at least on top and three sides and with flexible curtain to cover the entrance side.
- Aggregates with a nominal size greater than 5mm should preferably be stored in a totally enclosed structure. If open stockpiling is used, the stockpile shall be enclosed on three sides with the enclosure wall sufficiently higher than the top of the stockpile to prevent wind whipping.
- Closure device shall be provided on mixer trucks for preventing spillage of concrete from the concrete discharge outlet of mixer trucks.
- Dust accumulated in dust collectors shall be properly handled to prevent generating fugitive dust emissions.
- Malfunctioning or breakdown of the process or air pollution control equipment shall be dealt with promptly. Sufficient numbers of spare filter bags shall be kept in stock to allow rapid repair of dust collectors.
- All access road and route roads within the Site shall be paved and adequately wetted.

- Wheel washing facilities should be provided at the site exit that:-
  - All vehicle cleaning activities shall be carried out within the site boundary. During cleaning, the whole vehicle body shall be located within the site boundary, and there should be no splashing of wash water to public area outside the site boundary at all times.
  - Effective wheel washing facilities and/ or arrangement, such as installation of adequate number of pressurized water spray nozzles, should be in place and operated to thoroughly wash down muddy materials from the vehicle body and wheels before vehicles leaving the site exit. Where necessary, manual hosing by trained labour shall also be supplemented to ensure thorough removal of dust and no muddy water on the vehicle body and wheels.
  - Effective vehicle stopping device should be installed at the cleaning area at the exit of the cleaning area inside the site boundary to ensure sufficient time for cleaning of the vehicles.
  - A slurry water handling system should be provided and operated effectively to intercept all wash water from the vehicle cleaning process. There should be a peripheral U-channel or suitable alternative to ensure no discharge of spillage of the wash water beyond the site boundary and to prevent dust deposit accumulation on the public roads.

- There should be no visible run-off of sediment-laden water from the wheel washing facilities to areas outside the Site.
- Closure device shall be provided on mixer trucks for preventing spillage of concrete from the concrete discharge outlet of mixer trucks.
- 12 times of watering per day shall be carried out for the paved roads.

13 CONCLUSION

13.1 With the implementation of recommended dust control measures, the cumulative air quality impact results indicate that the operation of the proposed CBP will not cause any unacceptable air quality impacts and will fully comply with the AQOs.

14 REFERENCES

[1] Hong Kong Government, "Hong Kong Planning Standards & Guidelines" (Chapter 9), March 2014

[2] EPD, “Guidelines on the Estimation of PM2.5 for Air Quality Assessment in Hong Kong”

[3] EPD, “Guidelines on Choice of Models and Model Parameters”

[4] Heathrow Airport EIA Report, dated 15 November 2007, by Cambridge Environmental Research Consultants

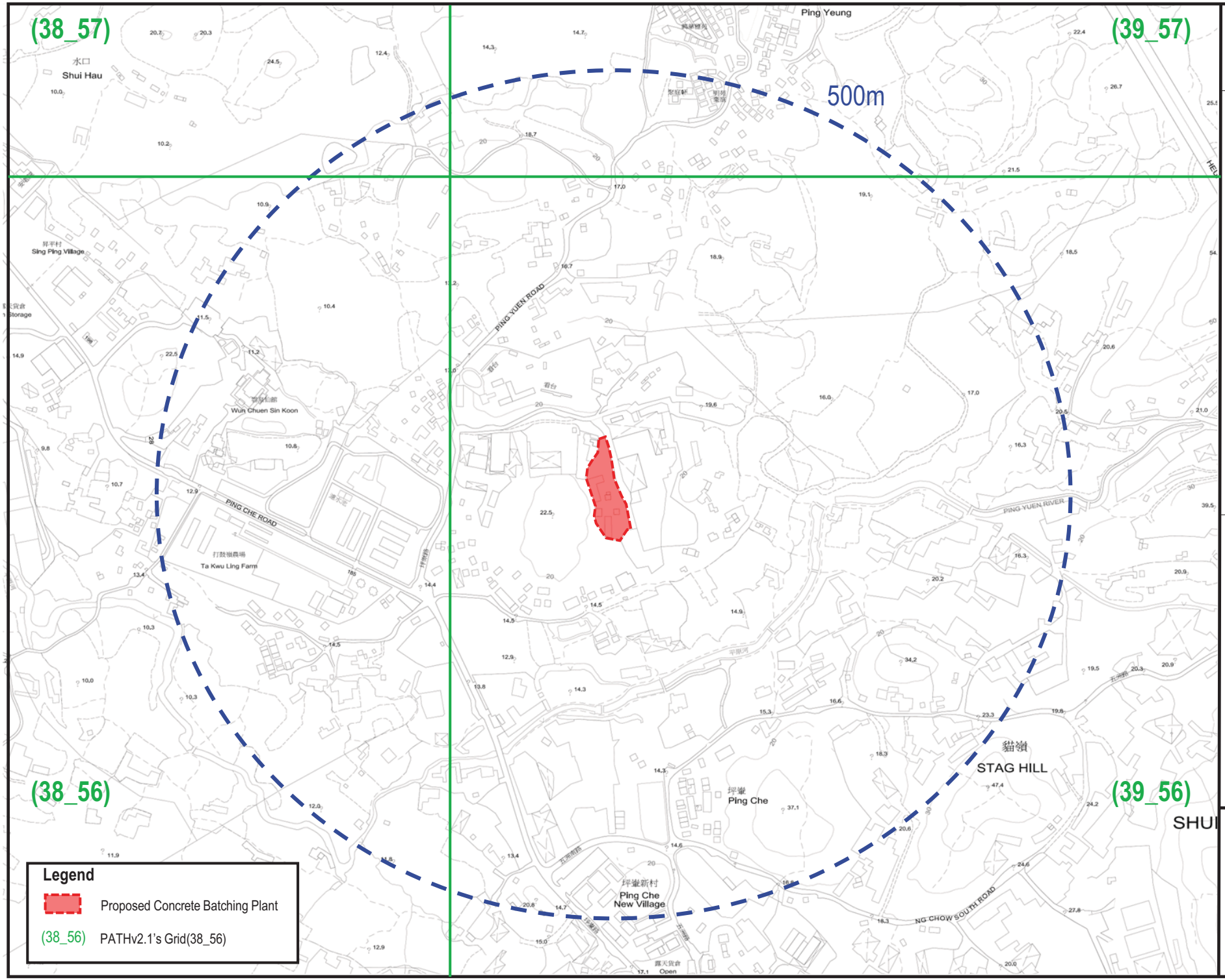
[5] EPD, PATH-v2.1, in July 2021

[6] EPD, EMFAC-HK Model Version 4.3, dated January 2021

[7] EPD, “Guideline on Modelling Vehicle Emissions”, dated January 2021

[8] EPD, “2018 Licensed Vehicle by Age and Technology Group Fractions”, dated January 2021

[9] EPD, “2020 Hong Kong Air Pollutant Emission Inventory Report”, dated August 2022



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

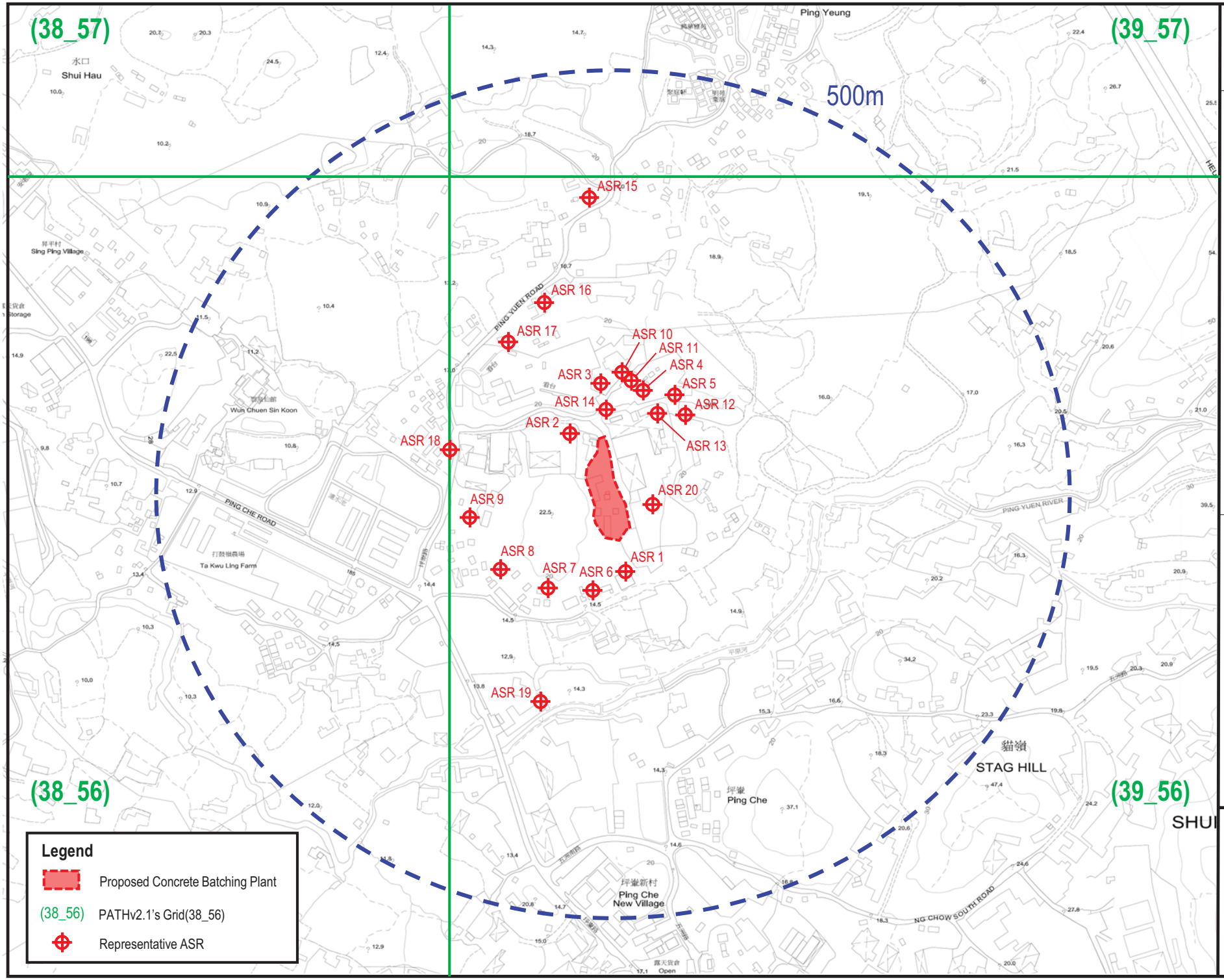
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Site Location

FIGURE

1



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

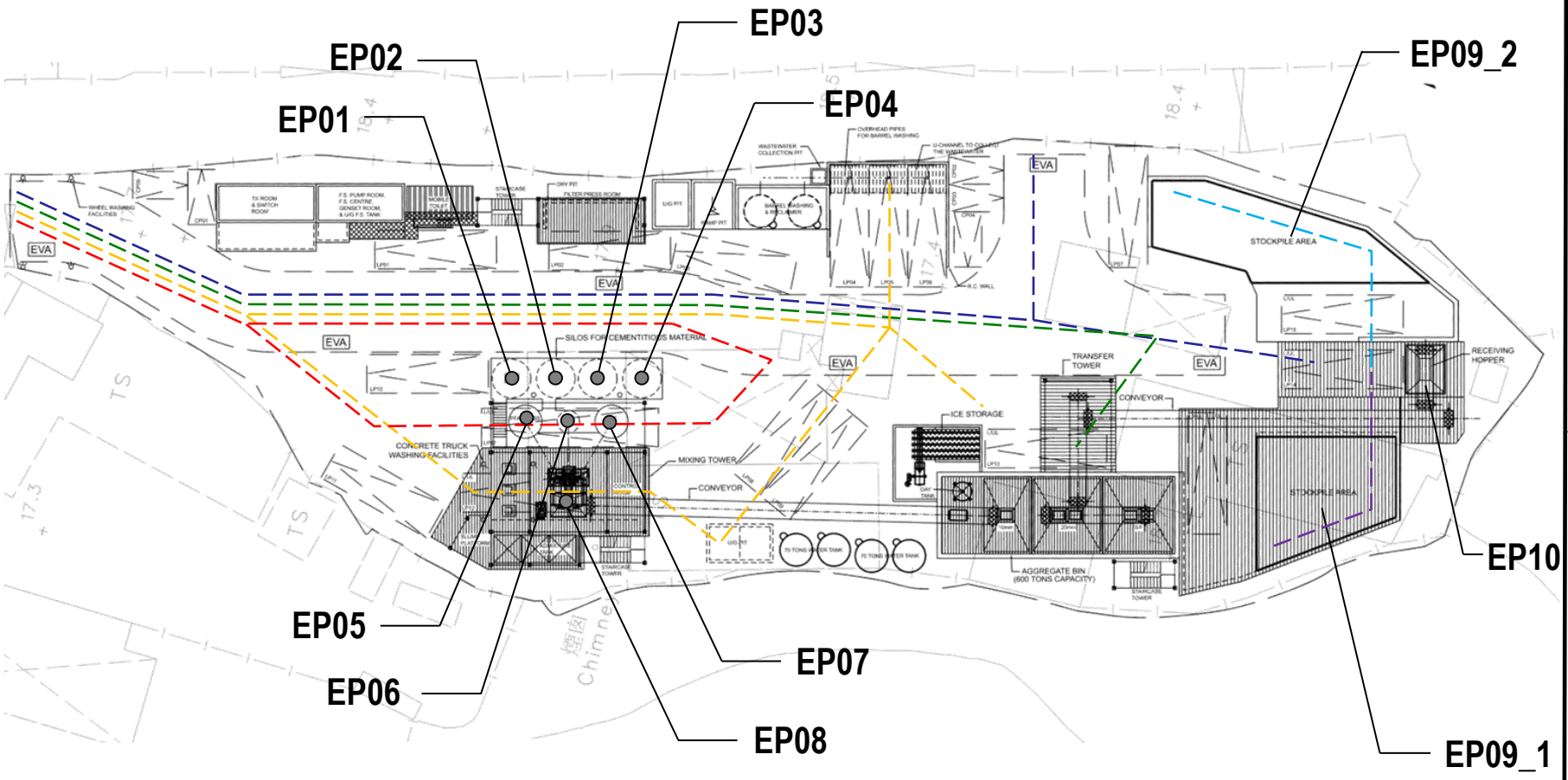
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Identified Representative ASRs

FIGURE

2



Legend

- Paved Road, EP11_R1, from aggregate trucks
- Paved Road, EP11_R2, from ice trucks
- Paved Road, EP11_R3, from concrete trucks
- Paved Road, EP11_R4, from admixture/cement/PFA trucks
- Paved Road, EP11_R5, from loaders for stockpile
- Paved Road, EP11_R6, from loaders for stockpile

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

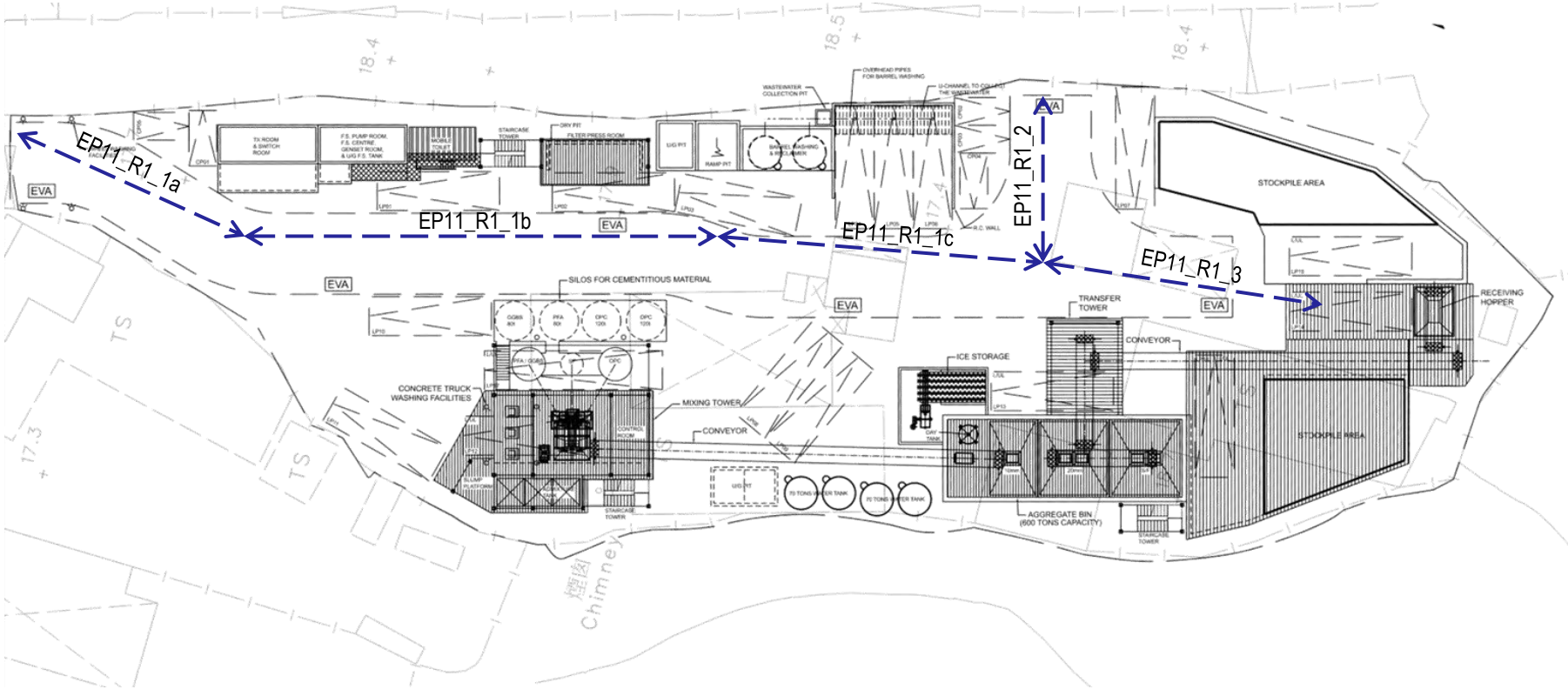
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant

FIGURE

3a



Legend

- Paved Road, EP11_R1, from aggregate trucks
- Start/End ↔ Start/End — Two-way road segment

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

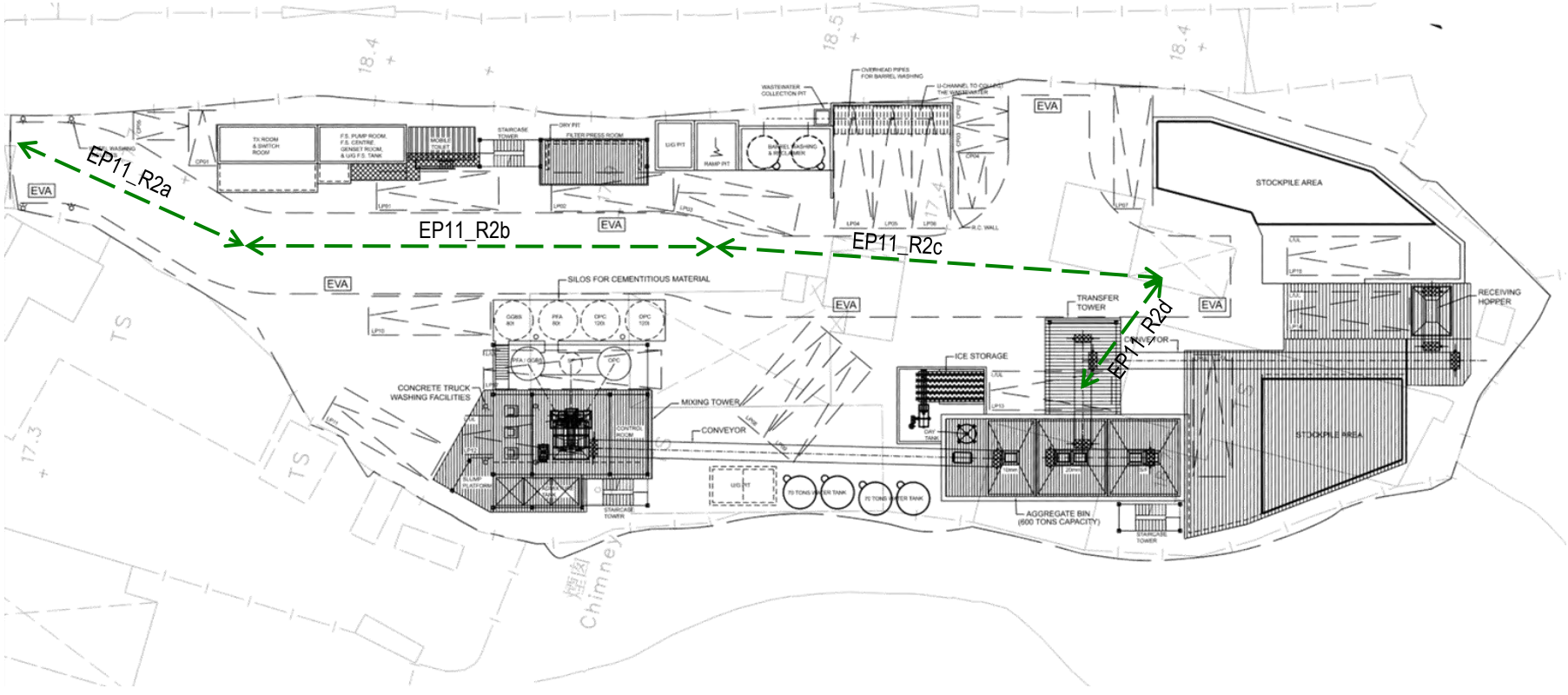
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant (EP11_R1)

FIGURE

3b



Legend

- Paved Road, EP11_R2, from ice trucks
- Two-way road segment (Start/End ↔ Start/End)

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

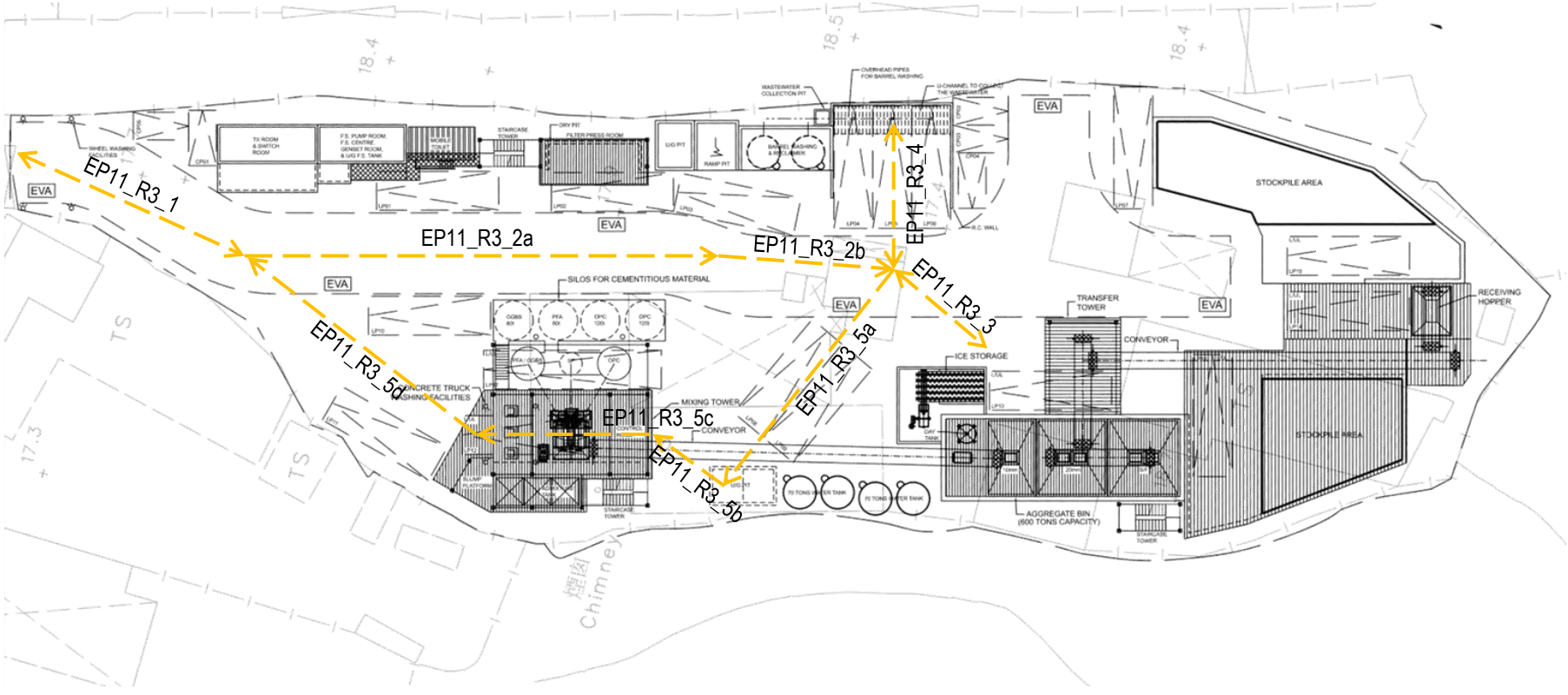
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant (EP11_R2)

FIGURE

3c



Legend

- Paved Road, EP11_R3, from concrete trucks
- Two-way road segment (Start/End ⟷ Start/End)
- One-way road segment (Start → End)

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

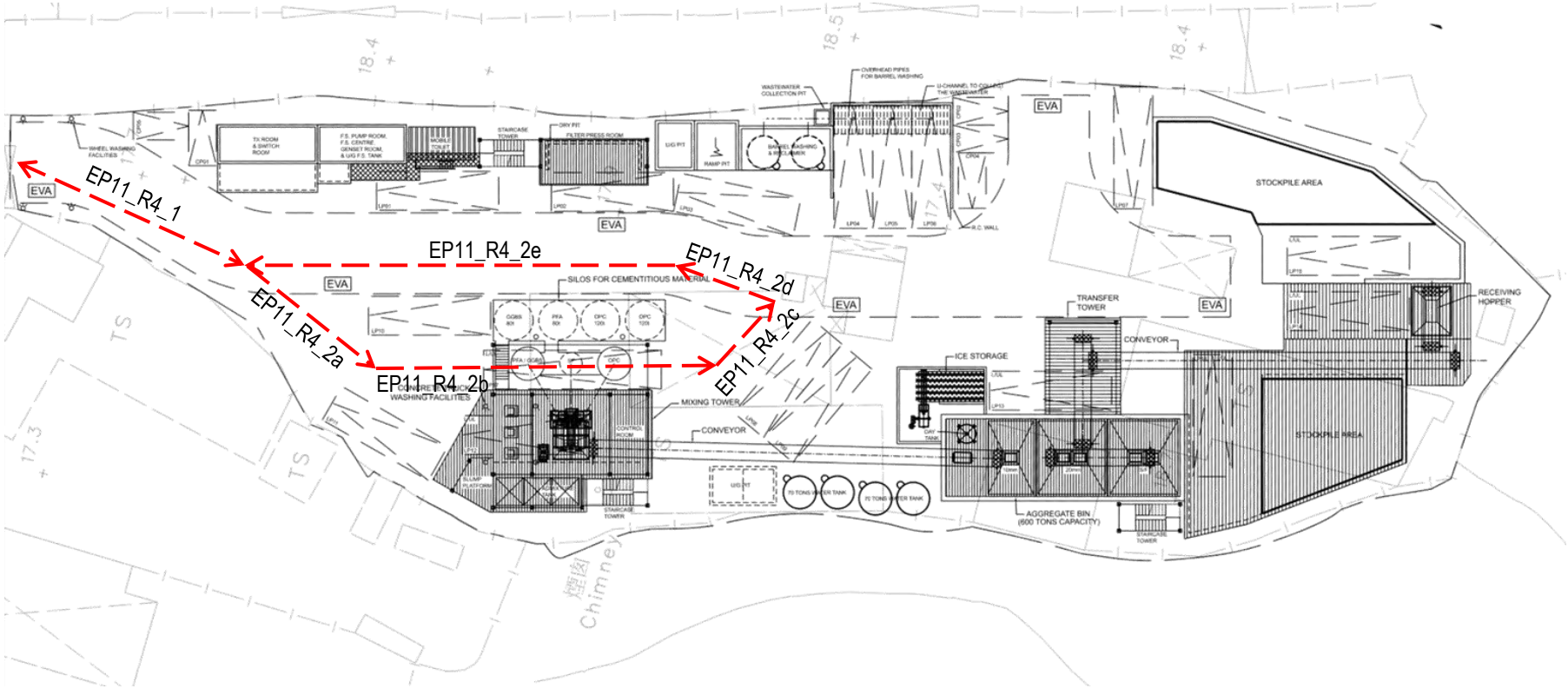
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant (EP11_R3)

FIGURE

3d



Legend

- Paved Road, EP11_R4, from admixture/cement/PFA trucks
- Start/End ↔ Start/End: Two-way road segment
- Start → End: One-way road segment

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

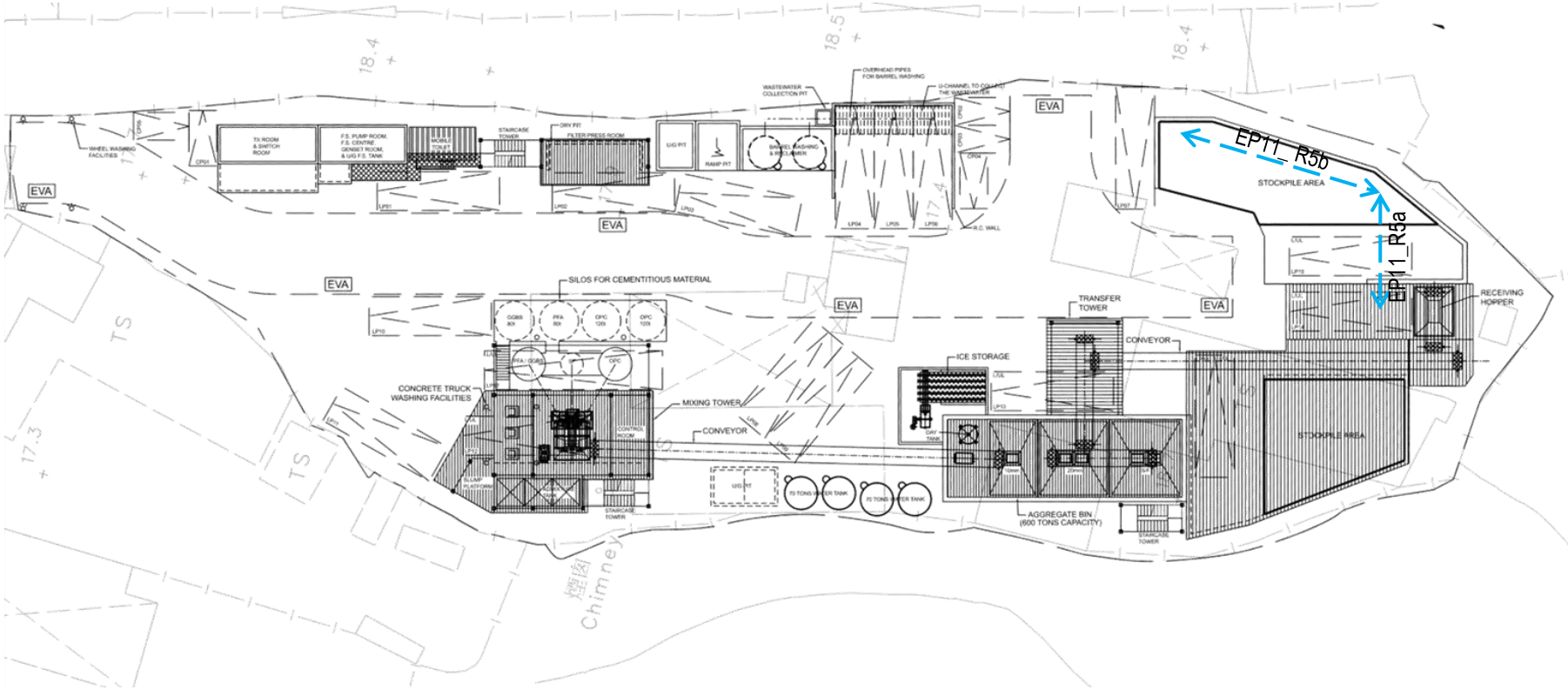
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant (EP11_R4)

FIGURE

3e



Legend

- Paved Road, EP11_R5, from loaders for stockpile
- Two-way road segment (Start/End ↔ Start/End)

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

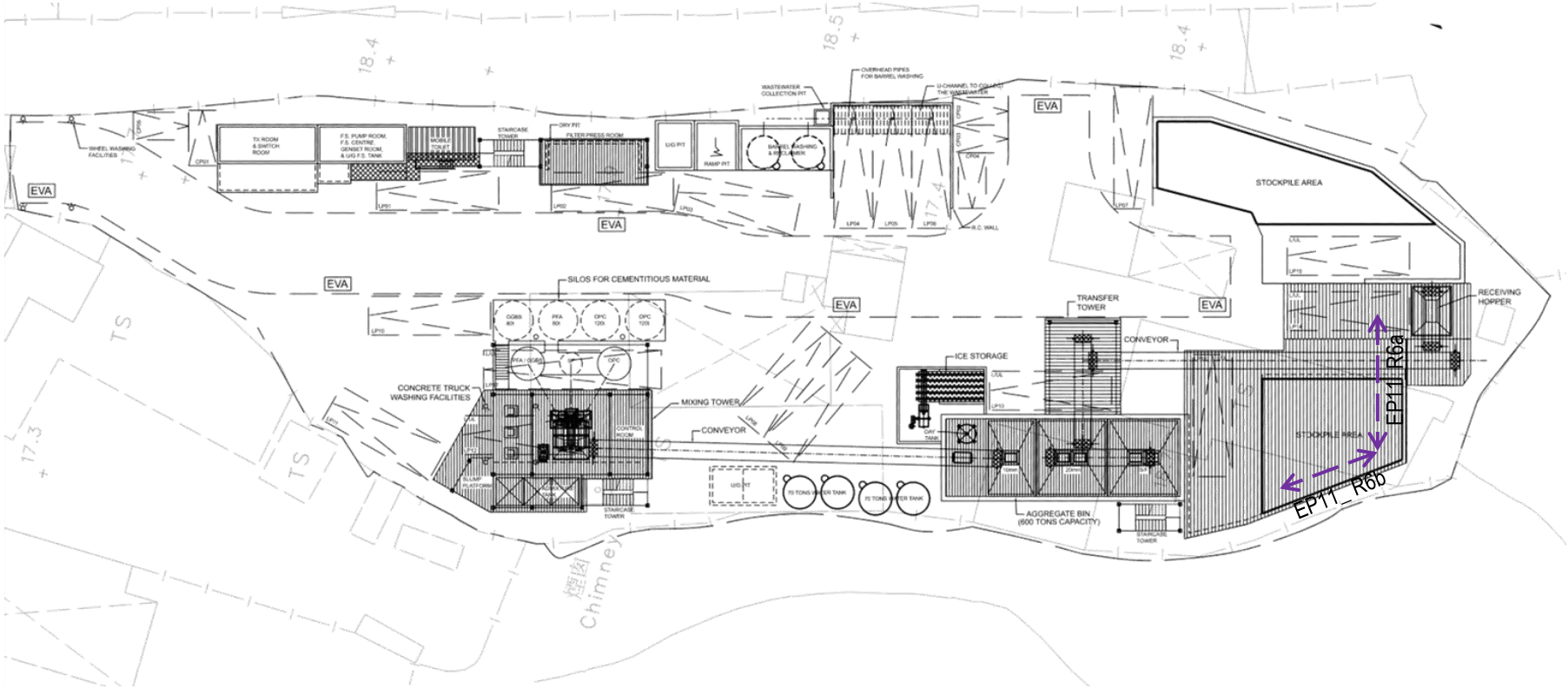
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant (EP11_R5)

FIGURE

3f



Legend

- Paved Road, EP11_R6, from loaders for stockpile
- Two-way road segment (Start/End ↔ Start/End)

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

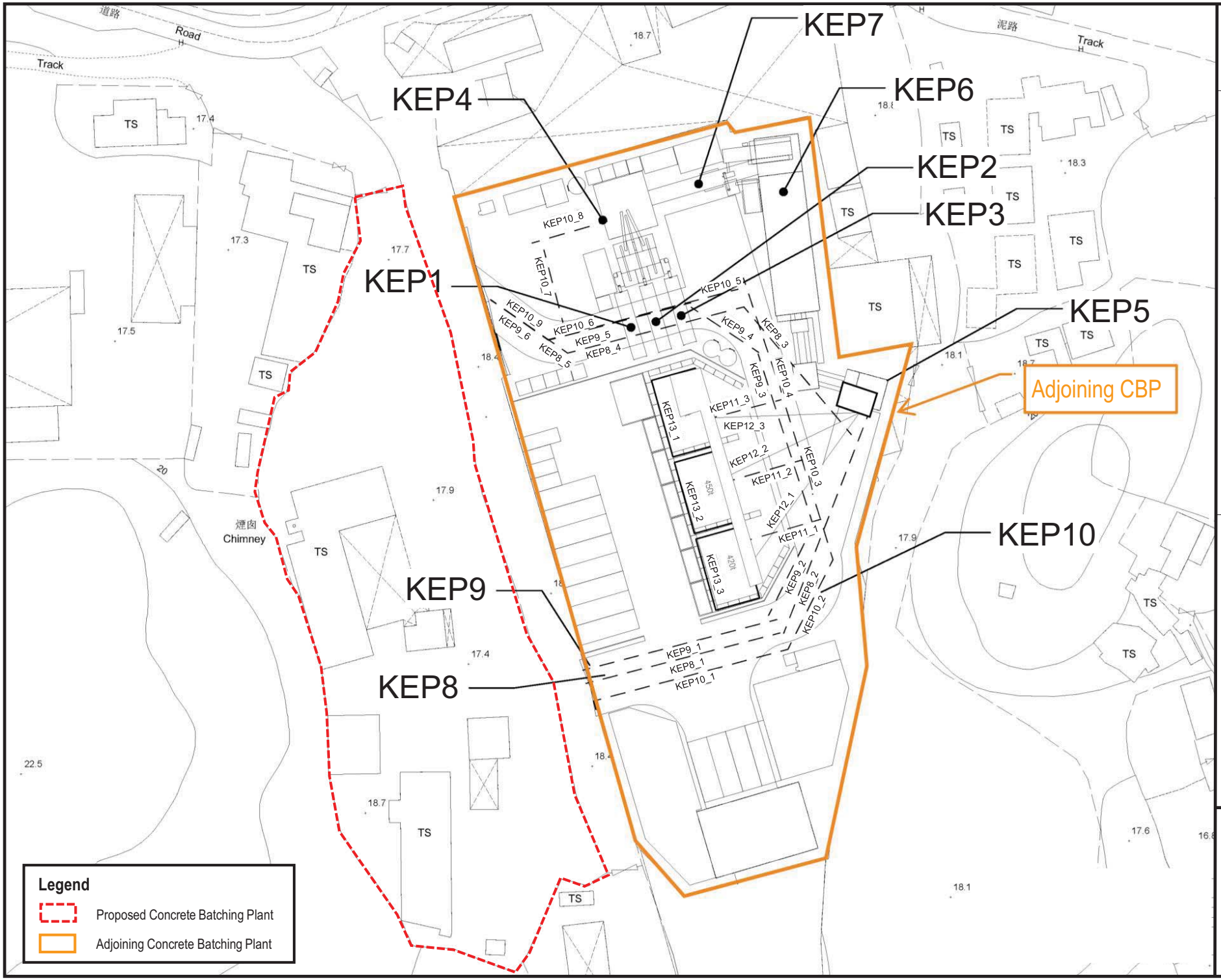
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Points within the Proposed Concrete Batching Plant (EP11_R6)

FIGURE

3g



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

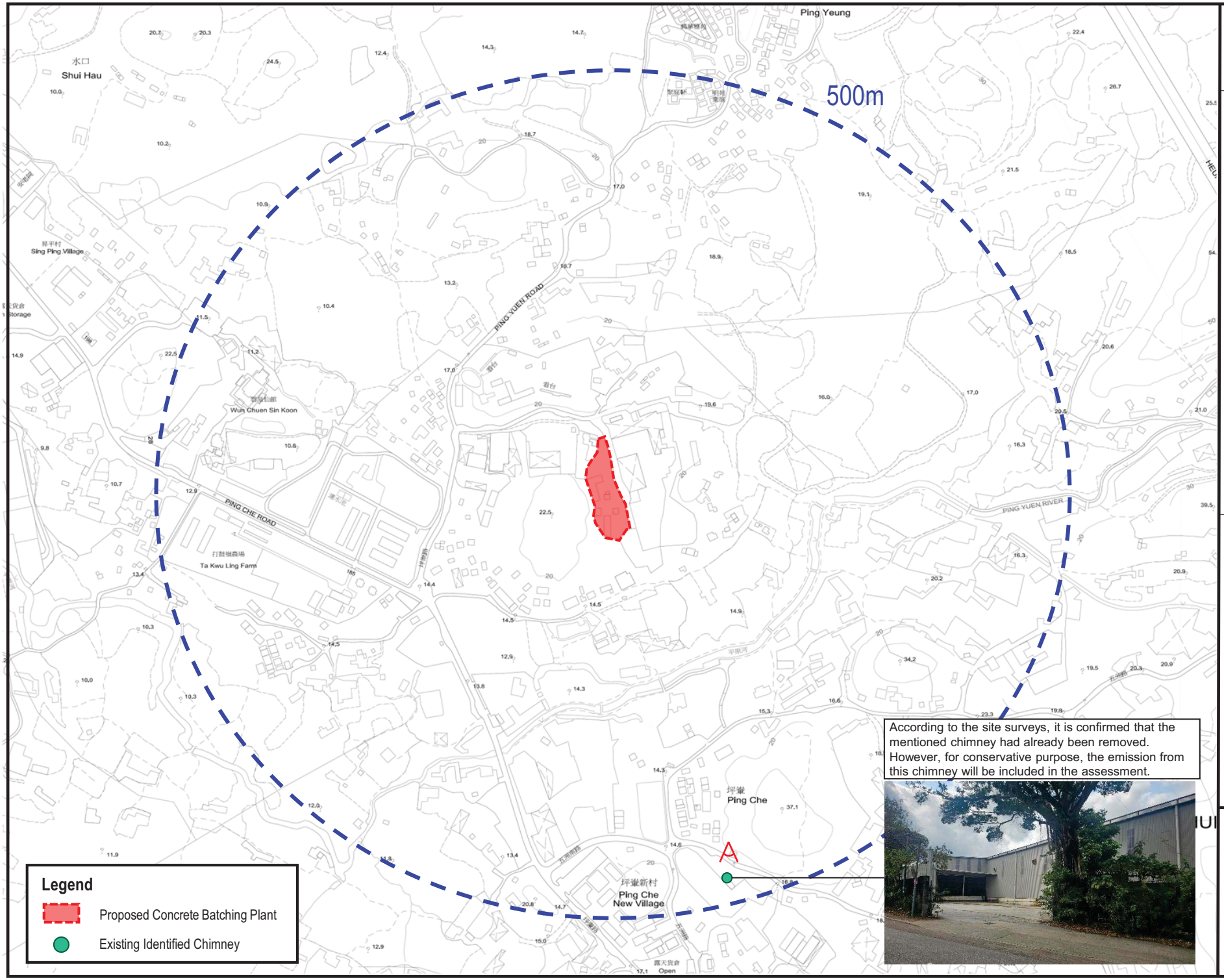
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Emission Sources of the Adjoining Concrete Batching Plant

FIGURE

3h



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

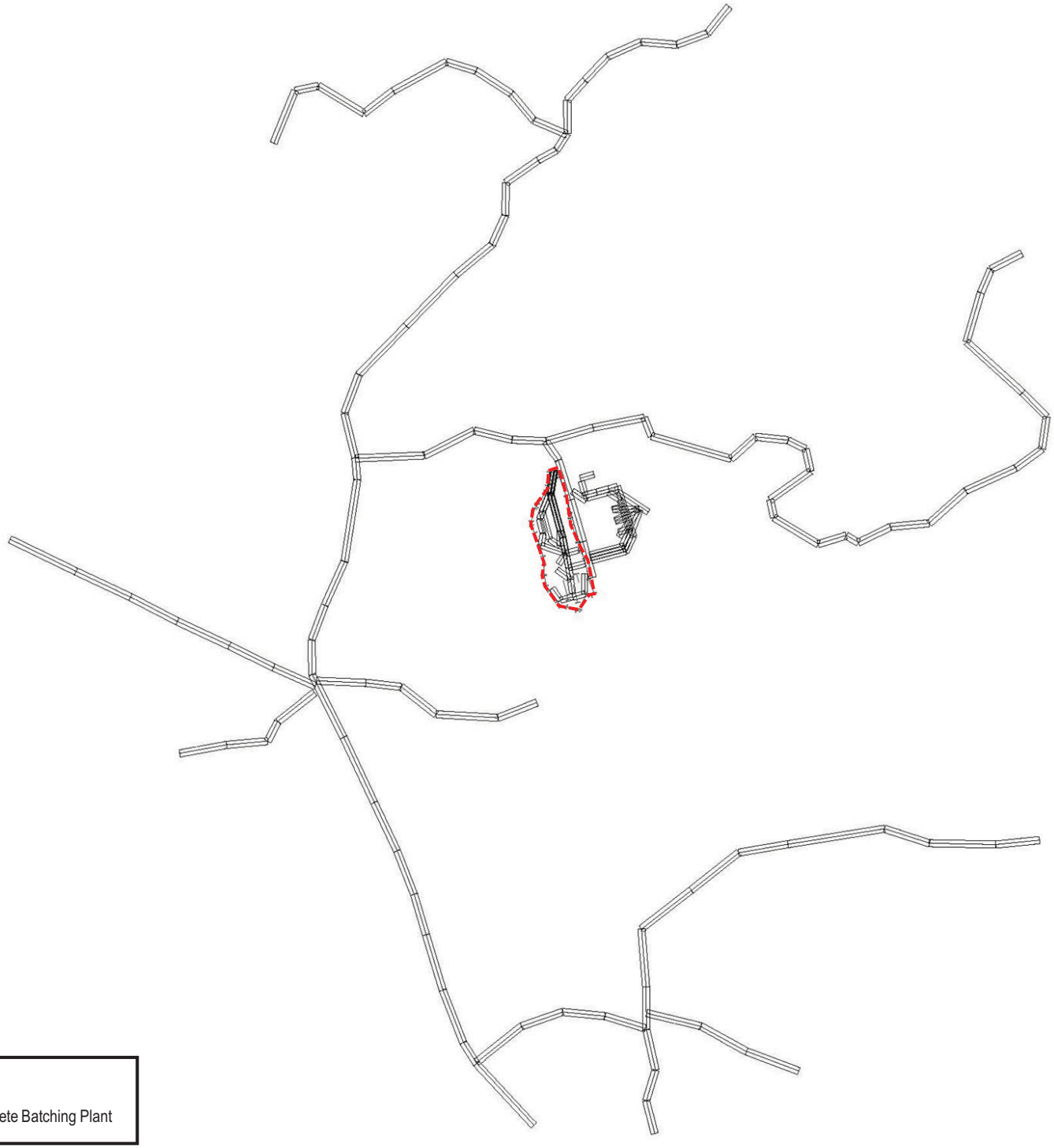
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Chimney Identified within 500m Assessment Area

FIGURE

3i



Legend

Proposed Concrete Batching Plant

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

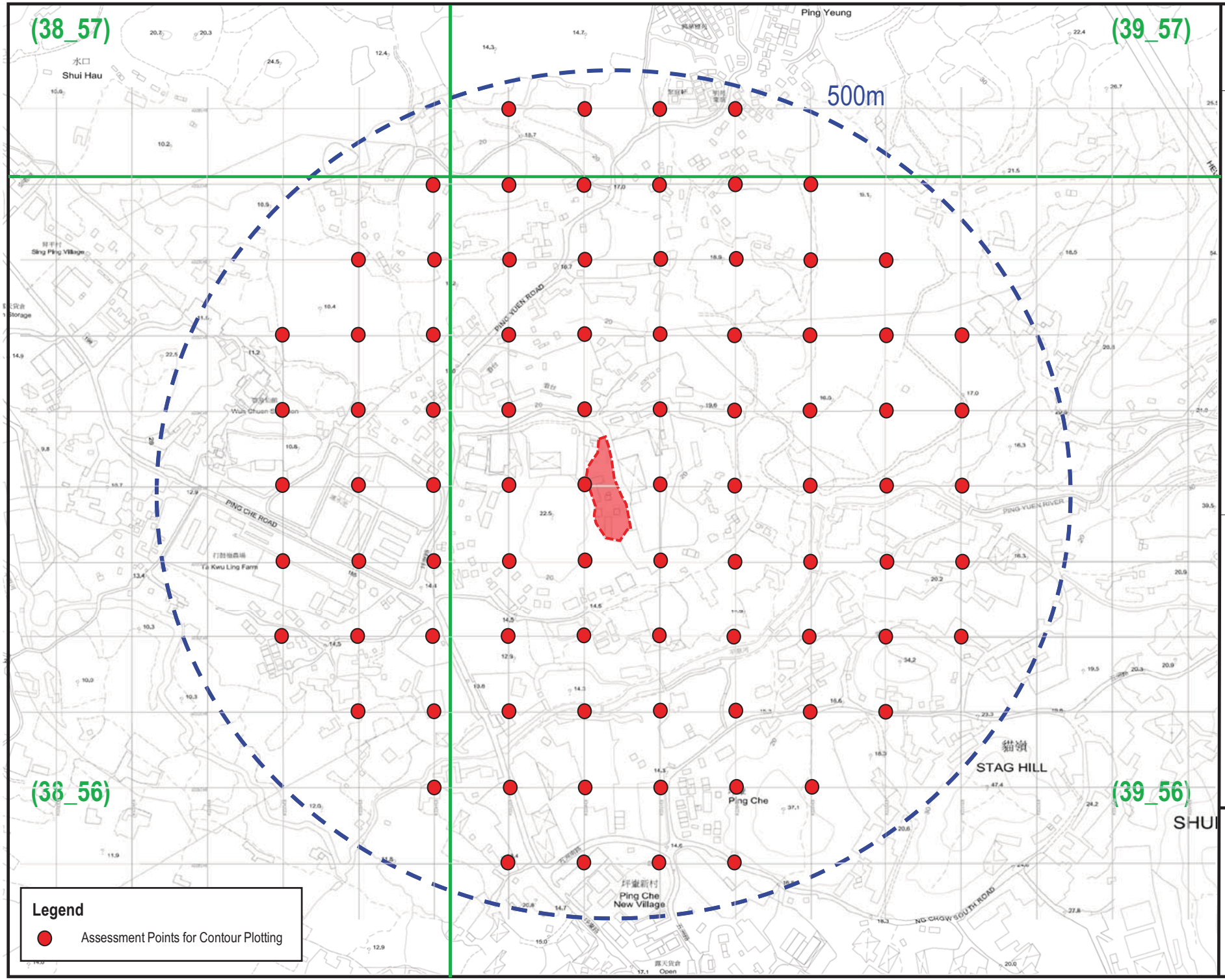
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Computer Plot of Road Scheme

FIGURE

4



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

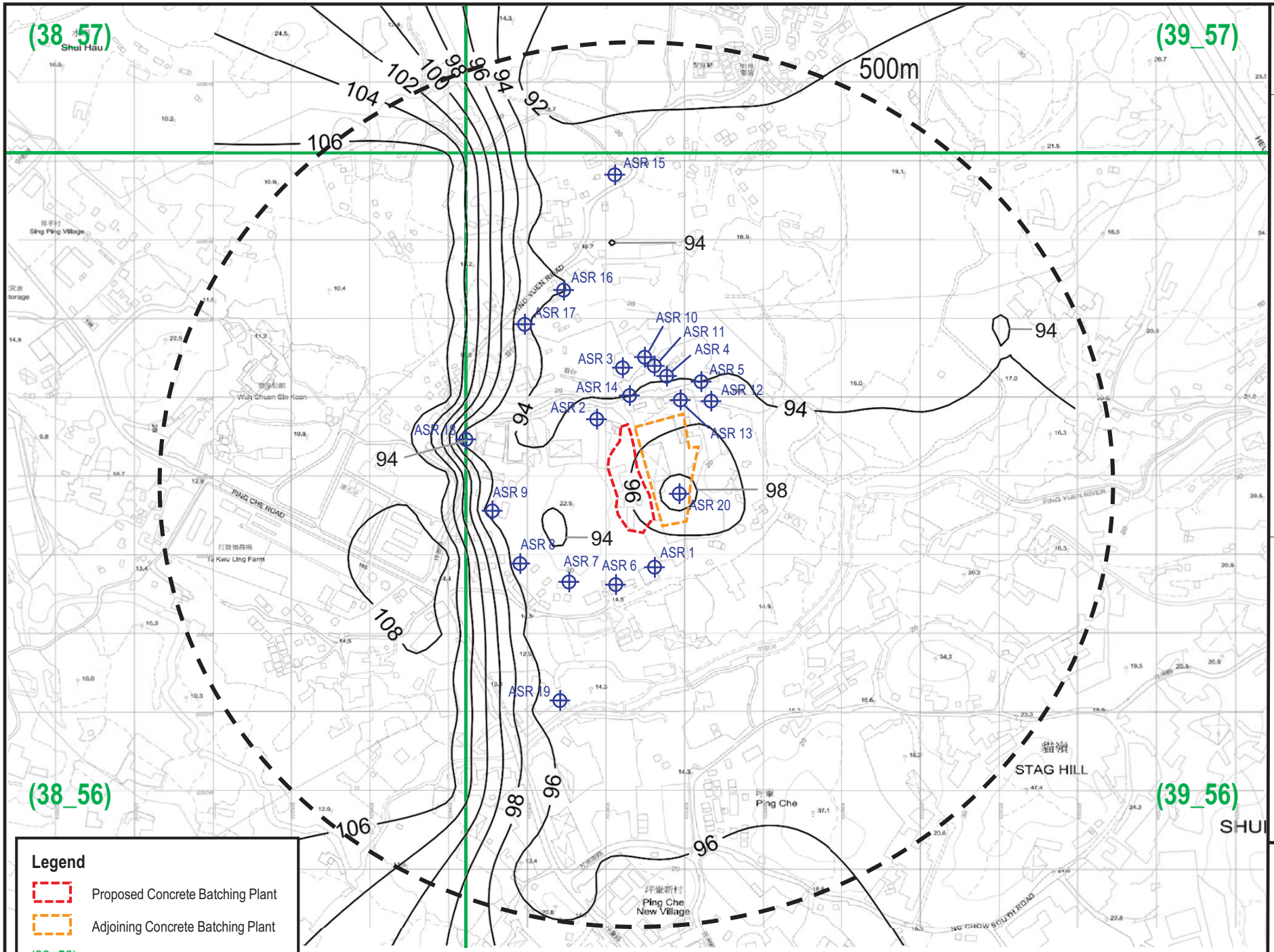
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Assessment Points for Contour Plotting

FIGURE

5



Legend

- Proposed Concrete Batching Plant
- Adjoining Concrete Batching Plant
- (38_56) PATHv2.1's Grid(38_56)
- Representative ASR

Notes:

1) The HKAQO limit for 1-hr average NO_2 is 200ug/m^3
2) The contour plot is refer to the 19th highest 1-hr average NO_2 concentration

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

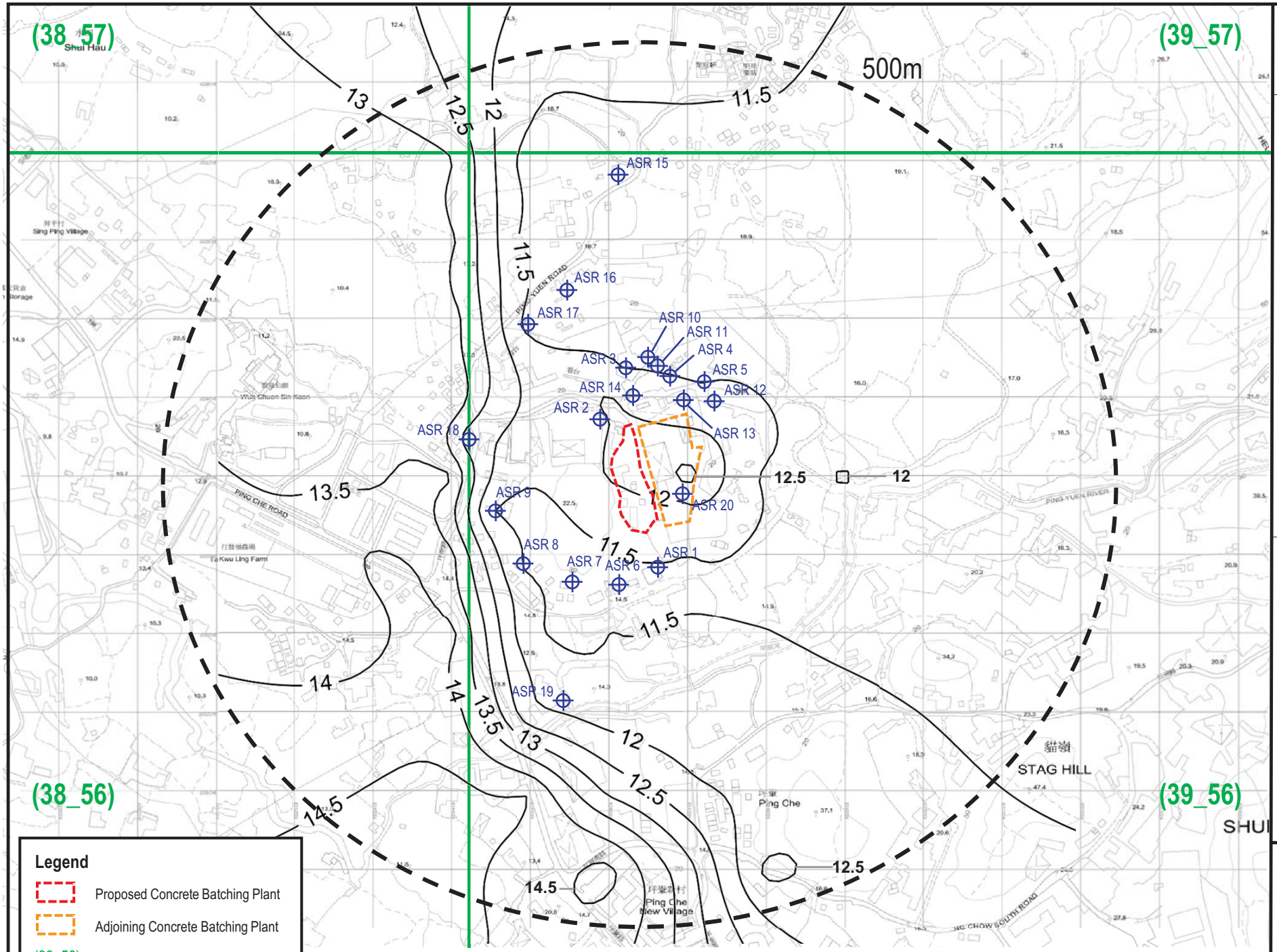
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Predicted 19th Highest 1-hr Average NO_2 Concentrations at 1.5 mAG, Cumulative Concentration (in ug/m^3)

FIGURE

6a



Legend

- Proposed Concrete Batching Plant
- Adjoining Concrete Batching Plant
- (38_56) PATHv2.1's Grid(38_56)
- Representative ASR

Notes:

1) The HKAQO limit for annual average NO_2 is 40ug/m^3
2) The contour plot is refer to the annual average concentration of NO_2

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

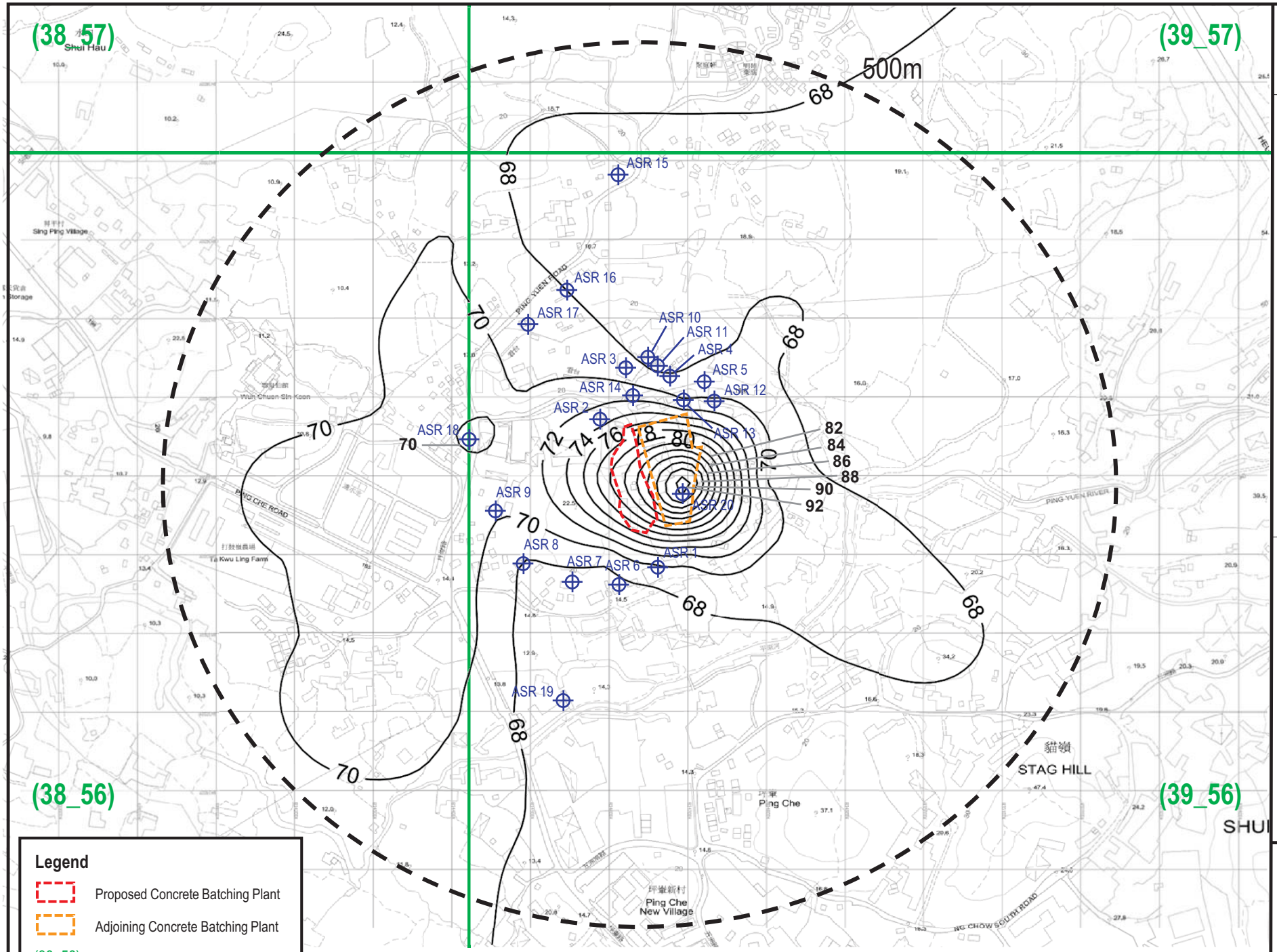
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Predicted Annual Average NO_2 Concentrations at 1.5 mAG, Cumulative Concentration (in ug/m^3)

FIGURE

6b



Legend

- Proposed Concrete Batching Plant
- Adjoining Concrete Batching Plant
- (38_56) PATHv2.1's Grid(38_56)
- Representative ASR

Notes:

1) The HKAQO limit for 24-hr average RSP is 100ug/m^3
2) The contour plot is refer to the 10th highest 24-hr average RSP concentration

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

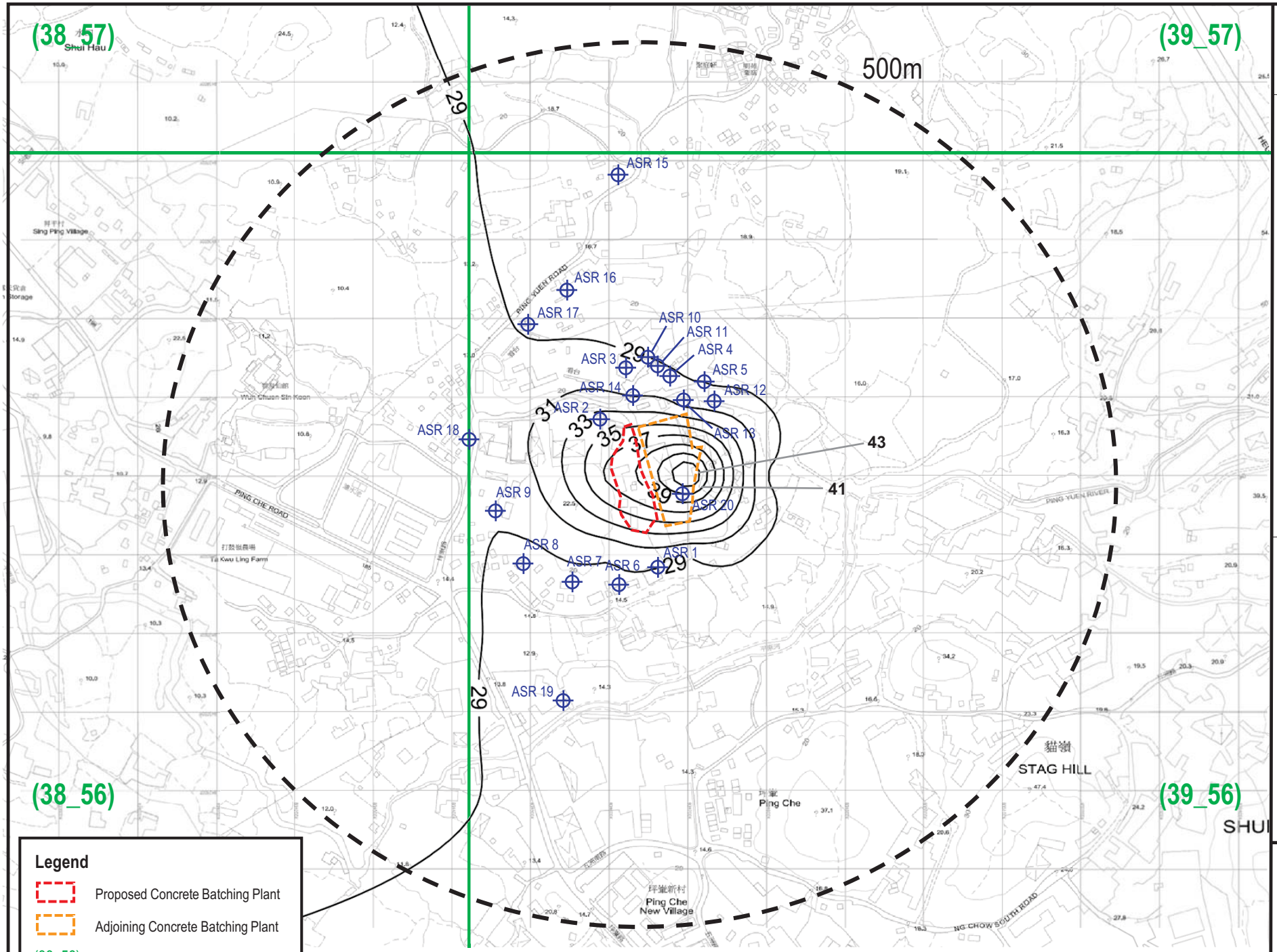
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Predicted 10th Highest 24-hr Average RSP Concentrations at 1.5 mAG, Cumulative Concentration (in ug/m^3)

FIGURE

6c



Legend

- Proposed Concrete Batching Plant
- Adjoining Concrete Batching Plant
- (38_56) PATHv2.1's Grid(38_56)
- Representative ASR

Notes:

1) The HKAQO limit for annual average RSP is 50ug/m^3
2) The contour plot is refer to the annual average concentration of RSP

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

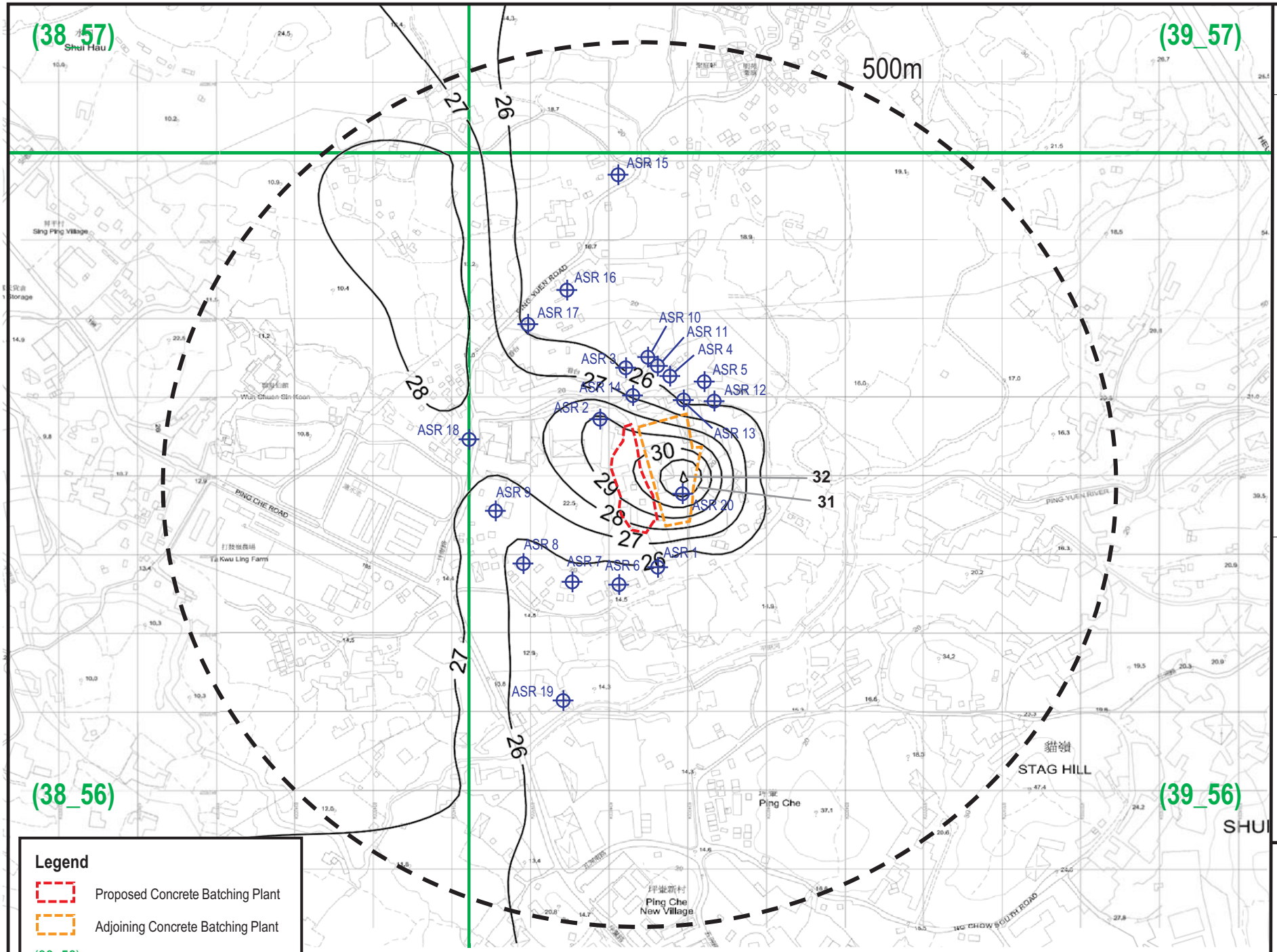
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Predicted Annual Average RSP Concentrations at 1.5 mAG, Cumulative Concentration (in ug/m^3)

FIGURE

6d



Legend

- Proposed Concrete Batching Plant
- Adjoining Concrete Batching Plant
- (38_56) PATHv2.1's Grid(38_56)
- Representative ASR

Notes:

1) The HKAQO limit for 24-hr average FSP is 50ug/m^3
2) The contour plot is refer to the 36th highest 24-hr average FSP concentration

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

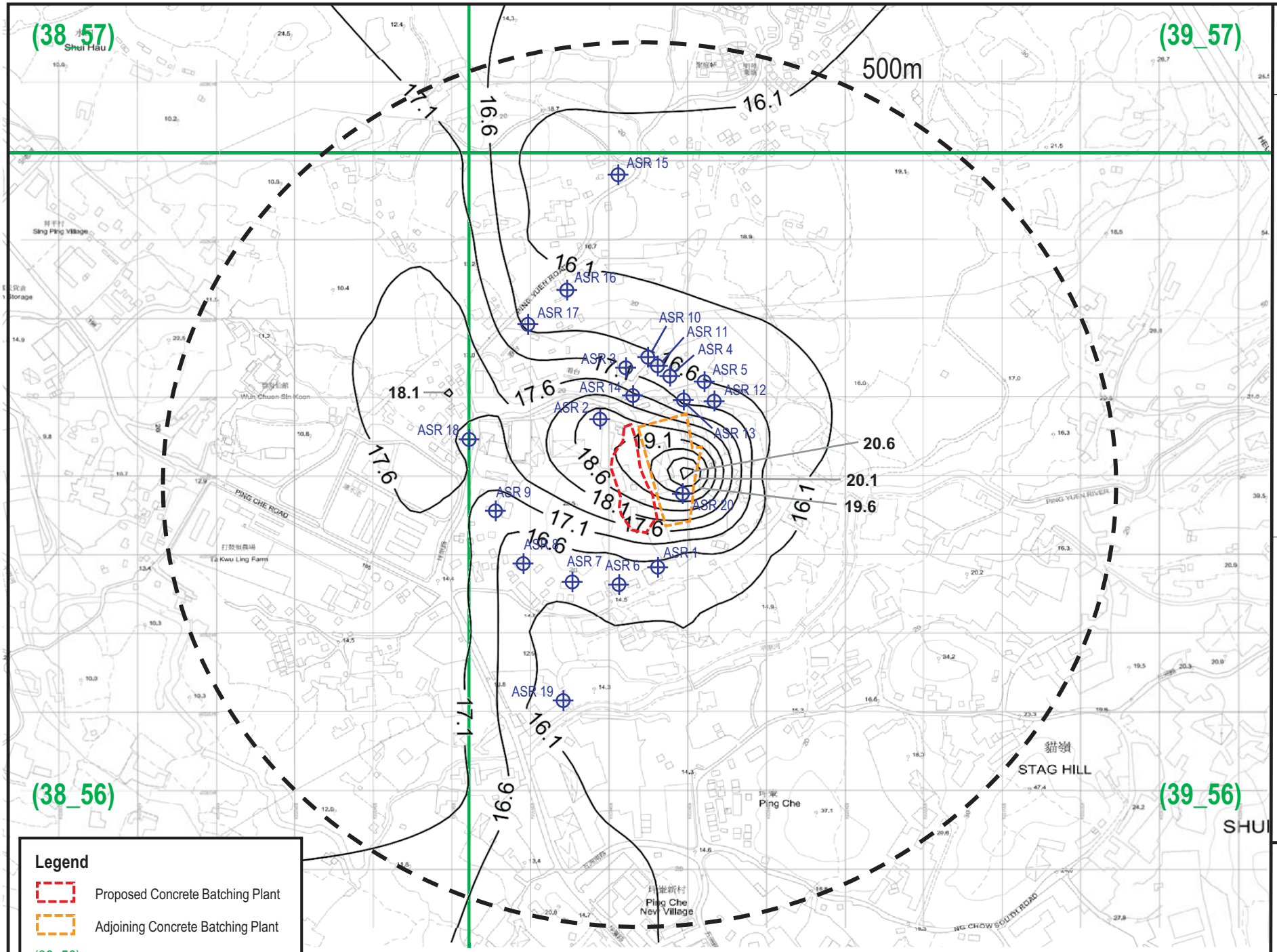
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Predicted 36th Highest 24-hr Average FSP Concentrations at 1.5 mAG, Cumulative Concentration (in ug/m^3)

FIGURE

6e



Legend

- Proposed Concrete Batching Plant
- Adjoining Concrete Batching Plant
- (38_56) PATHv2.1's Grid(38_56)
- Representative ASR

Notes:

1) The HKAQO limit for annual average FSP is 25ug/m^3
2) The contour plot is refer to the annual average concentration of FSP

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Predicted Annual Average FSP Concentrations at 1.5 mAG, Cumulative Concentration (in ug/m^3)

FIGURE

6f

APPENDIX 1

ARCHITECTURAL DRAWINGS



11 NOS. HEAVY GOODS VEHICLE PARKING SPACE (11m x 3.5m) (LP01-LP11)

5 NOS. LOADING / UNLOADING BAYS (11m x 3.5m) (LP12-LP16)

1 NO. TANKER LOADING / UNLOADING BAYS (16m x 3.5m) (LP17)

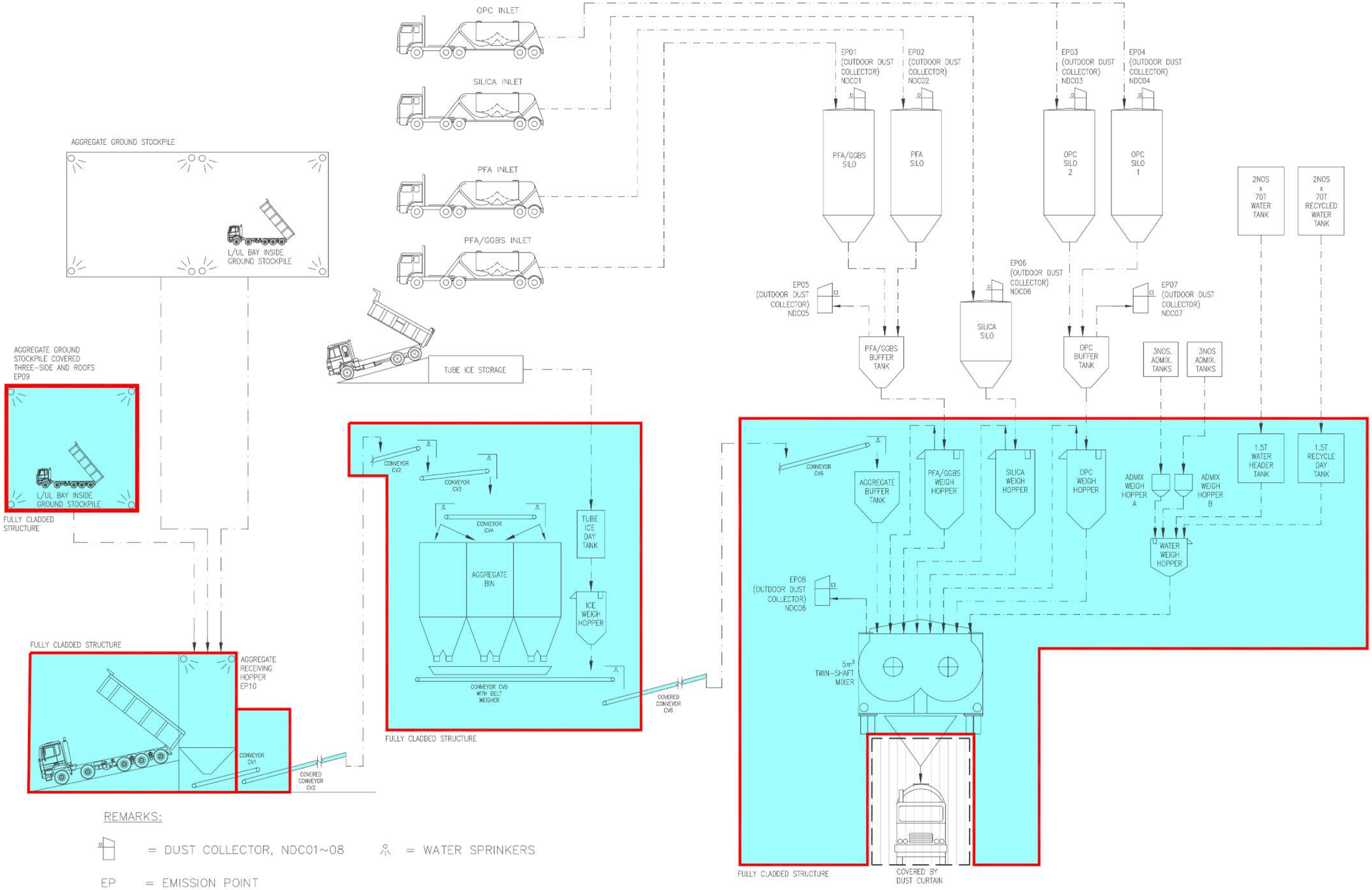
5 NOS. PRIVATE CAR PARKING SPACES (5m x 2.5m) (CP01-CP05)

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Indicative Layout Plan

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Jun 2024
Scale N.A		Figure 3.1	



REMARKS:

= DUST COLLECTOR, NDC01~08

= WATER SPRINKERS

EP = EMISSION POINT

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Schematic Diagram of Concrete Production

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Jul 2024
Scale N.A		Figure 3.3	

APPENDIX 2

PHOTOGRAPHS OF IDENTIFIED ASRs



Plate 1: The Project Site



Plate 2: Abandoned Village House, adjoining the proposed Development



Plate 3: Identified ASR 2, Village House

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-1a**



Plate 4: Identified ASR 3, Village House, No. 505 Ping Che



Plate 5: Identified ASR 4, Village House



Plate 6: Identified ASR 5, Village House

Westwood Hong & Associates Ltd PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	TITLE: **Photos Taken On Site**	FIGURE **A2-1b**



Plate 7: Identified ASR 6, Village House, Ping Che Kat Tin 40



Plate 8: Identified ASR 7, Village House Kat Tin 32D



Plate 9: Identified ASR 8, Village House, Ping Che Kat Tin 23E

Westwood Hong & Associates Ltd PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	TITLE: **Photos Taken On Site**	FIGURE **A2-1c**



Plate 10: Identified ASR 9, Village House, Ping Che Kat Tin 22B



Plate 11: Identified ASR 10, Wisen Industrial Ltd, Ping Che no. 506



Plate 12: Identified ASR 11, Village House, Ping Che No. 507

Westwood Hong & Associates Ltd PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	TITLE: **Photos Taken On Site**	FIGURE **A2-1d**



Plate 13: Identified ASR 12, Storage of Duran (Hong Kong) Ltd.



Plate 14: Identified ASR 13, 新文華電焊公司



Plate 15: Identified ASR 14, Guadalupe Missioners, No. 508 Ping Che

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-1e**



Plate 16: Identified ASR 15, Village House, no. 156 Ping Yeung





Plate 17: Identified ASR 16, Temporary Structure for Storage



Plate 18: Identified ASR 17, Village House

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-1f**



Plate 19: Identified ASR 18, Village House



Plate 20: Identified ASR 19, Ocean Express Motor Work Factory

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-1g**

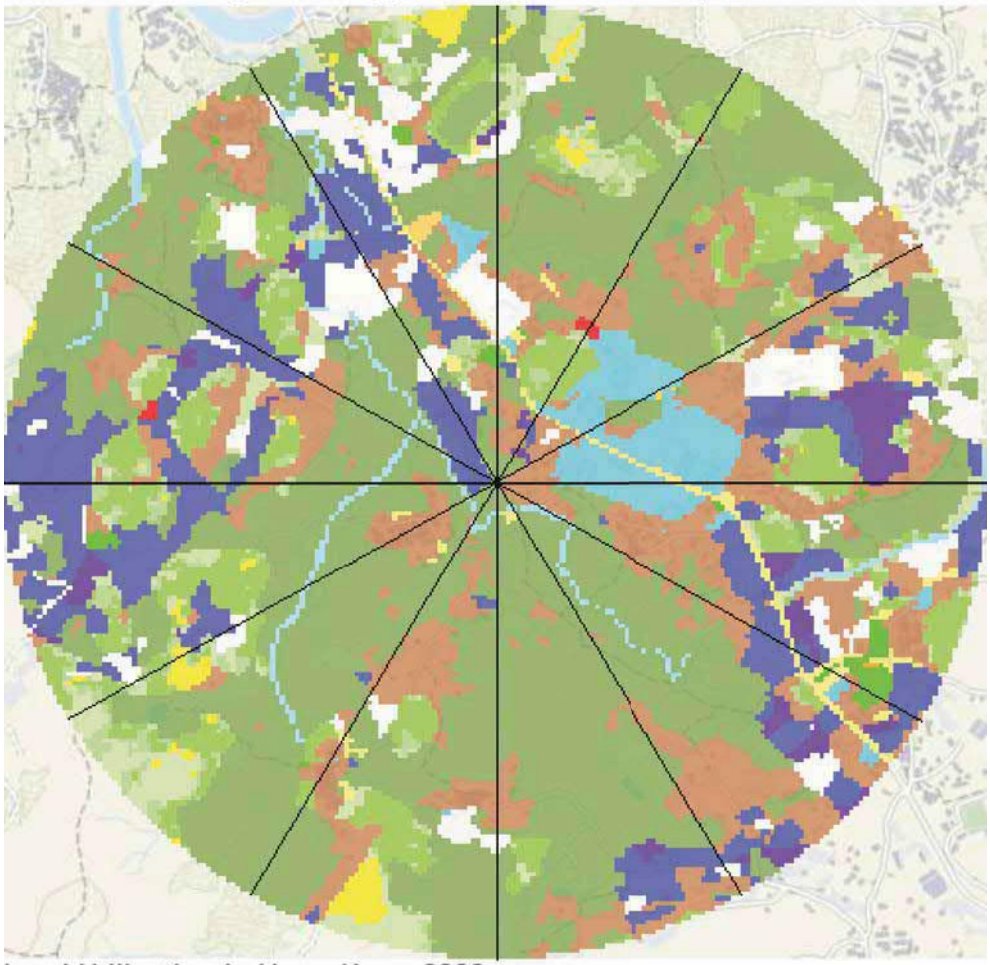
APPENDIX 3

CALCULATION FOR LANDUSE IN AERMET

Grid (38,56) -
Circle of 1km in Radius for Surface Roughness Determination

Angle	Group	Roughness
0	0 - 30	0.245599
30	30 - 60	0.333042
60	60 - 90	0.440574
90	90 - 120	0.357555
120	120 - 150	0.188415
150	150 - 180	0.186149
180	180 - 210	0.210685
210	210 - 240	0.179684
240	240 - 270	0.268010
270	270 - 300	0.269249
300	300 - 330	0.249433
330	330 - 360	0.280696

Center: X=833905, Y=843205, , Z=11.0; Met Year=2015;



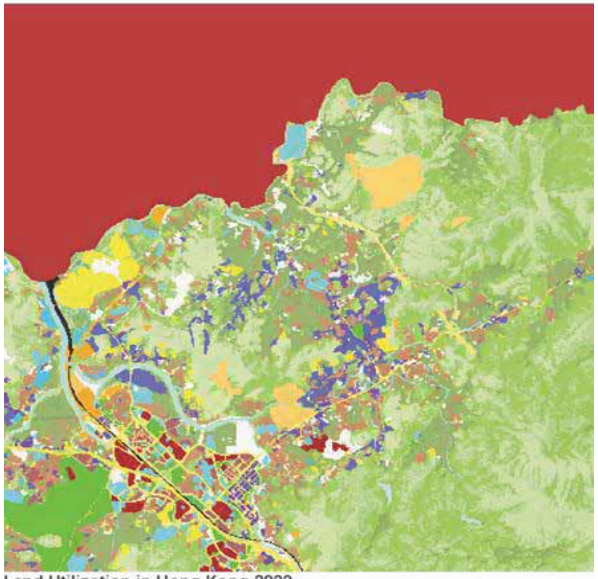
Land Utilization in Hong Kong 2022

Grid (38,56) -
10km by 10km Region for Albedo Value and Bowen Ratio Determination

Code	Co	Hong Kong Planning Department Classification	Roughness	Albedo	Bowen Ratio	Grid Count	Percent	Albedo x Perc	b^n/Sn
1		Private Residential	1	0.18	1.5	6514	0.65%	0.00117252	1.002644691
2		Public Residential	1	0.18	1.5	7809	0.78%	0.00140562	1.003171295
3		Rural Settlement	0.375	0.165	0.9	53848	5.38%	0.00888492	0.994342611
11		Commercial/Business and Office	0.7	0.18	1.5	769	0.08%	0.00013842	1.000311851
21		Industrial Land	0.7	0.18	1.5	6420	0.64%	0.0011556	1.002606477
22		Industrial Estates/Science and Technology Parks	0.7	0.18	1.5	0	0.00%	0	1
23		Warehouse and Open Storage	0.7	0.18	1.5	25522	2.55%	0.00459396	1.010402009
31		Government, Institutional and Community Facilities	0.7	0.18	1.5	16115	1.61%	0.0029007	1.006555464
32		Open Space and Recreation	0.7	0.18	1.5	24484	2.45%	0.00440712	1.009976848
41		Roads and Transport Facilities	0.7	0.18	1.5	27329	2.73%	0.00491922	1.011142577
42		Railways	0.7	0.18	1.5	2300	0.23%	0.000414	1.000933005
43		Airport	0.07	0.18	1.5	0	0.00%	0	1
44		Port Facilities	0.7	0.18	1.5	52	0.01%	0.00000936	1.000021084
51		Cemeteries/Funeral Facilities	0.7	0.18	1.5	15827	1.58%	0.00284886	1.006437931
52		Utilities	0.7	0.18	1.5	5461	0.55%	0.00098298	1.002216698
53		Vacant Land/Construction in Progress	0.2	0.18	1	21665	2.17%	0.0038997	1
54		Others	0.2	0.18	1	14181	1.42%	0.00255258	1
61		Agricultural Land	0.1575	0.18	0.55	104323	10.43%	0.01877814	0.939536933
62		Fish Ponds/Gei Wais	0.001	0.1	0.1	2261	0.23%	0.0002261	0.994807384
71		Woodland	1.05	0.1625	0.75	160195	16.02%	0.026031688	0.954960568
72		Shrubland	0.3	0.18	1.25	102232	10.22%	0.01840176	1.023074605
73		Grassland	0.065	0.185	0.8	112613	11.26%	0.020833405	0.975184237
74		Mangrove/Swamp	0.065	0.14	0.225	30	0.00%	0.0000042	0.999955251
81		Badland	0.15	0.1625	0.75	0	0.00%	0	1
83		Rocky Shore	0.05	0.2	4.75	0	0.00%	0	1
91		Reservoirs	0.001	0.1	0.1	584	0.06%	0.0000584	0.998656194
92		Streams and Nullahs	0.001	0.1	0.1	7651	0.77%	0.0007651	0.982537195
99		SZ Residential *	1	0.18	1.5	281815	28.18%	0.0507267	1.121050452
0		Open Sea *	0.001	0.1	0.1	0	0.00%	0	1
				0.176111	1.030257	1000000			

* Outside Hong Kong border, not belong to PlanD categories.

Center: X=833905, Y=843205, , Z=11.0; Met Year=2015;

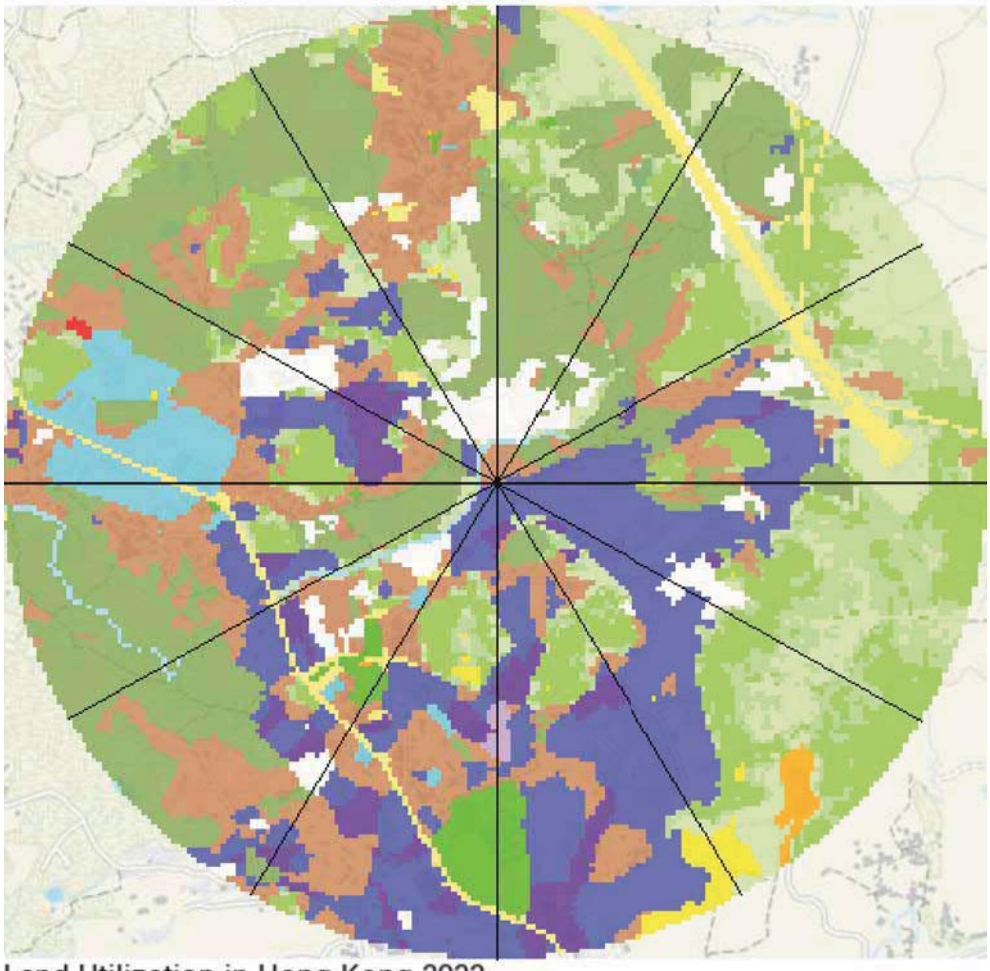


Land Utilization in Hong Kong 2022

Grid (39,56) -
Circle of 1km in Radius for Surface Roughness Determination

Angle	Group	Roughness
0	0 - 30	0.183925
30	30 - 60	0.239018
60	60 - 90	0.348545
90	90 - 120	0.474996
120	120 - 150	0.464314
150	150 - 180	0.547158
180	180 - 210	0.572523
210	210 - 240	0.277244
240	240 - 270	0.227313
270	270 - 300	0.402892
300	300 - 330	0.312270
330	330 - 360	0.213256

Center: X=834935, Y=843205, , Z=15.0; Met Year=2015;



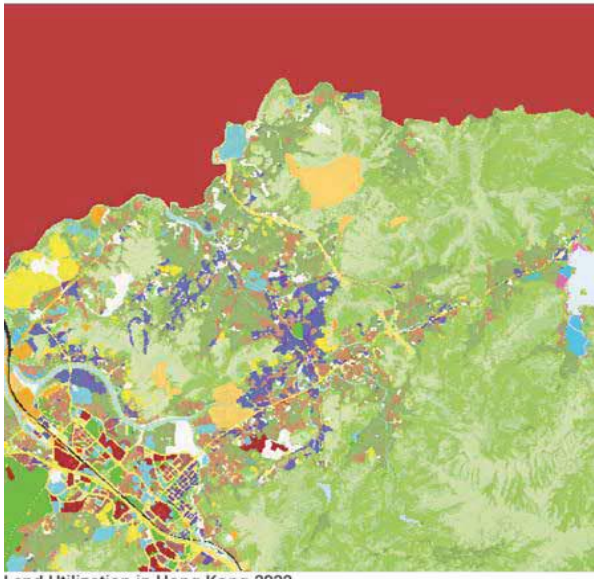
Land Utilization in Hong Kong 2022

Grid (39,56) -
10km by 10km Region for Albedo Value and Bowen Ratio Determination

Code	Co	Hong Kong Planning Department Classification	Roughness	Albedo	Bowen Ratio	Grid Count	Percent	Albedo x Perc	b^n/Sn
1		Private Residential	1	0.18	1.5	5508	0.55%	0.00099144	1.002235797
2		Public Residential	1	0.18	1.5	7809	0.78%	0.00140562	1.003171295
3		Rural Settlement	0.375	0.165	0.9	47813	4.78%	0.007889145	0.994975065
11		Commercial/Business and Office	0.7	0.18	1.5	716	0.07%	0.00012888	1.000290355
21		Industrial Land	0.7	0.18	1.5	5619	0.56%	0.00101142	1.002280906
22		Industrial Estates/Science and Technology Parks	0.7	0.18	1.5	0	0.00%	0	1
23		Warehouse and Open Storage	0.7	0.18	1.5	23824	2.38%	0.00428832	1.009706607
31		Government, Institutional and Community Facilities	0.7	0.18	1.5	14623	1.46%	0.00263214	1.005946728
32		Open Space and Recreation	0.7	0.18	1.5	15665	1.57%	0.0028197	1.006371825
41		Roads and Transport Facilities	0.7	0.18	1.5	26488	2.65%	0.00476784	1.01079784
42		Railways	0.7	0.18	1.5	1570	0.16%	0.0002826	1.000636783
43		Airport	0.07	0.18	1.5	0	0.00%	0	1
44		Port Facilities	0.7	0.18	1.5	52	0.01%	0.00000936	1.000021084
51		Cemeteries/Funeral Facilities	0.7	0.18	1.5	15276	1.53%	0.00274968	1.006213107
52		Utilities	0.7	0.18	1.5	5321	0.53%	0.00095778	1.002159809
53		Vacant Land/Construction in Progress	0.2	0.18	1	20354	2.04%	0.00366372	1
54		Others	0.2	0.18	1	14173	1.42%	0.00255114	1
61		Agricultural Land	0.1575	0.18	0.55	102583	10.26%	0.01846494	0.940514782
62		Fish Ponds/Gei Wais	0.001	0.1	0.1	2899	0.29%	0.0002899	0.993347035
71		Woodland	1.05	0.1625	0.75	186072	18.61%	0.0302367	0.947877904
72		Shrubland	0.3	0.18	1.25	117863	11.79%	0.02121534	1.026649275
73		Grassland	0.065	0.185	0.8	120946	12.09%	0.02237501	0.97337261
74		Mangrove/Swamp	0.065	0.14	0.225	833	0.08%	0.00011662	0.998758223
81		Badland	0.15	0.1625	0.75	0	0.00%	0	1
83		Rocky Shore	0.05	0.2	4.75	14	0.00%	0.0000028	1.000021814
91		Reservoirs	0.001	0.1	0.1	584	0.06%	0.0000584	0.998656194
92		Streams and Nullahs	0.001	0.1	0.1	6375	0.64%	0.0006375	0.985428231
99		SZ Residential *	1	0.18	1.5	252919	25.29%	0.04552542	1.107992511
0		Open Sea *	0.001	0.1	0.1	4101	0.41%	0.0004101	0.990601543
				0.175482	0.998263	1000000			

* Outside Hong Kong border, not belong to PlanD categories.

Center: X=834935, Y=843205, , Z=15.0; Met Year=2015;

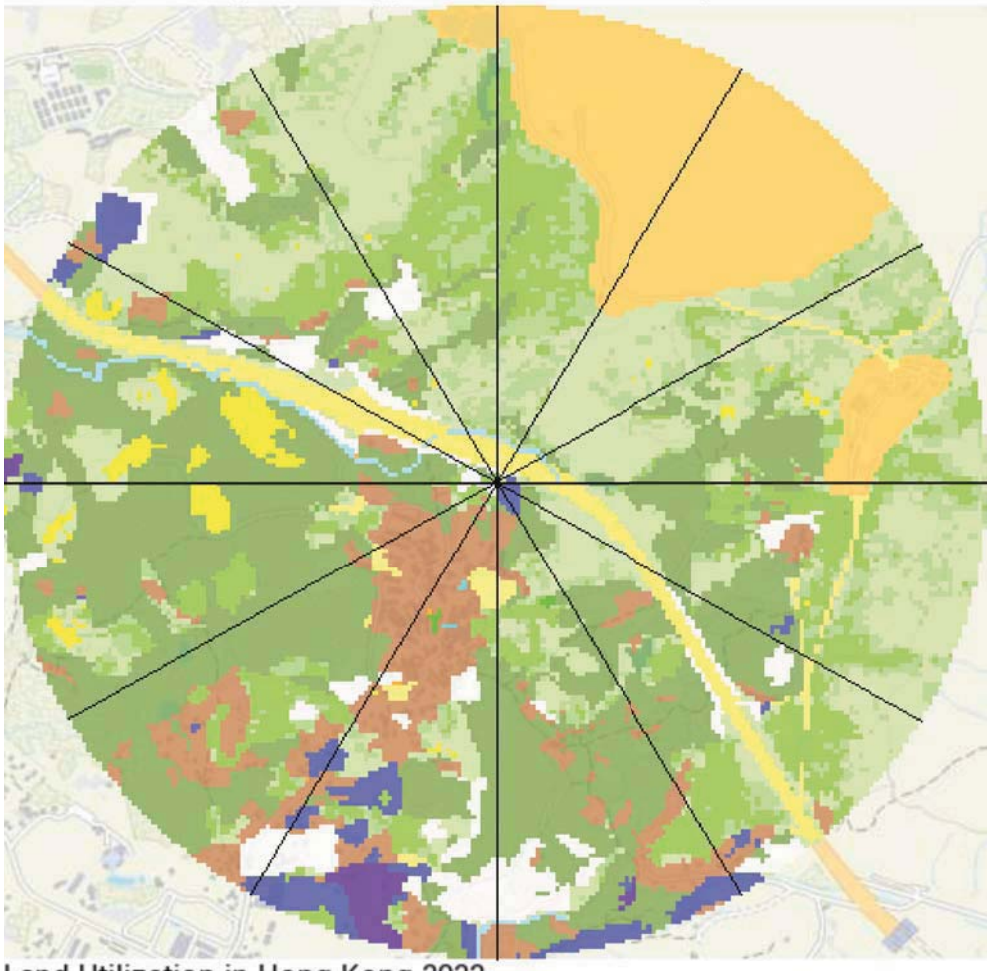


Land Utilization in Hong Kong 2022

Grid (39,57) -
Circle of 1km in Radius for Surface Roughness Determination

Angle	Group	Roughness
0	0 - 30	0.274715
30	30 - 60	0.157428
60	60 - 90	0.165324
90	90 - 120	0.209454
120	120 - 150	0.229389
150	150 - 180	0.231828
180	180 - 210	0.316983
210	210 - 240	0.284678
240	240 - 270	0.224562
270	270 - 300	0.194256
300	300 - 330	0.240388
330	330 - 360	0.194028

Center: X=834935, Y=844215, , Z=18.0; Met Year=2015;



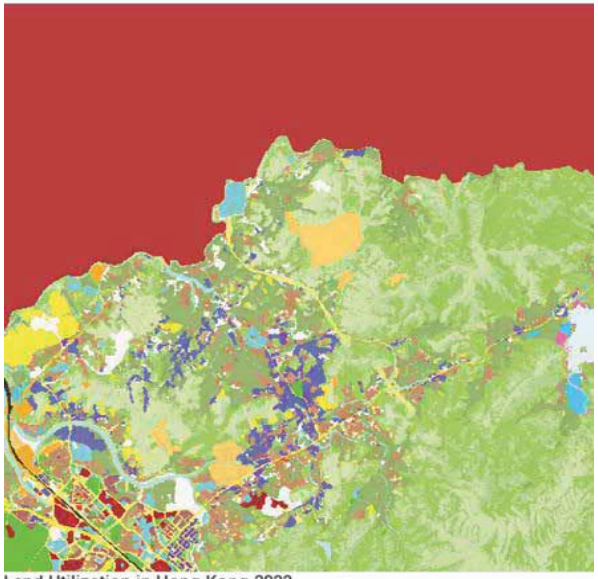
Land Utilization in Hong Kong 2022

Grid (39,57) -
10km by 10km Region for Albedo Value and Bowen Ratio Determination

Code	Co	Hong Kong Planning Department Classification	Roughness	Albedo	Bowen Ratio	Grid Count	Percent	Albedo x Perc	b^n/Sn
1		Private Residential	1	0.18	1.5	4326	0.43%	0.00077868	1.001755581
2		Public Residential	1	0.18	1.5	6227	0.62%	0.00112086	1.002528021
3		Rural Settlement	0.375	0.165	0.9	43850	4.39%	0.00723525	0.995390597
11		Commercial/Business and Office	0.7	0.18	1.5	597	0.06%	0.00010746	1.000242092
21		Industrial Land	0.7	0.18	1.5	5141	0.51%	0.00092538	1.00208667
22		Industrial Estates/Science and Technology Parks	0.7	0.18	1.5	0	0.00%	0	1
23		Warehouse and Open Storage	0.7	0.18	1.5	23270	2.33%	0.0041886	1.009479825
31		Government, Institutional and Community Facilities	0.7	0.18	1.5	12099	1.21%	0.00217782	1.004917775
32		Open Space and Recreation	0.7	0.18	1.5	11902	1.19%	0.00214236	1.004837509
41		Roads and Transport Facilities	0.7	0.18	1.5	22100	2.21%	0.003978	1.009001047
42		Railways	0.7	0.18	1.5	1210	0.12%	0.0002178	1.000490733
43		Airport	0.07	0.18	1.5	0	0.00%	0	1
44		Port Facilities	0.7	0.18	1.5	52	0.01%	0.00000936	1.000021084
51		Cemeteries/Funeral Facilities	0.7	0.18	1.5	13771	1.38%	0.00247878	1.005599278
52		Utilities	0.7	0.18	1.5	5063	0.51%	0.00091134	1.002054978
53		Vacant Land/Construction in Progress	0.2	0.18	1	19232	1.92%	0.00346176	1
54		Others	0.2	0.18	1	14103	1.41%	0.00253854	1
61		Agricultural Land	0.1575	0.18	0.55	93091	9.31%	0.01675638	0.945867064
62		Fish Ponds/Gei Wais	0.001	0.1	0.1	2899	0.29%	0.0002899	0.993347035
71		Woodland	1.05	0.1625	0.75	156993	15.70%	0.025511363	0.955840643
72		Shrubland	0.3	0.18	1.25	98761	9.88%	0.01777698	1.022282508
73		Grassland	0.065	0.185	0.8	99980	10.00%	0.0184963	0.977937133
74		Mangrove/Swamp	0.065	0.14	0.225	832	0.08%	0.00011648	0.998759713
81		Badland	0.15	0.1625	0.75	0	0.00%	0	1
83		Rocky Shore	0.05	0.2	4.75	14	0.00%	0.0000028	1.000021814
91		Reservoirs	0.001	0.1	0.1	327	0.03%	0.0000327	0.999247338
92		Streams and Nullahs	0.001	0.1	0.1	6140	0.61%	0.000614	0.985961598
99		SZ Residential *	1	0.18	1.5	353919	35.39%	0.06370542	1.154308895
0		Open Sea *	0.001	0.1	0.1	4101	0.41%	0.0004101	0.990601543
				0.175984	1.049638	1000000			

* Outside Hong Kong border, not belong to PlanD categories.

Center: X=834935, Y=844215, , Z=18.0; Met Year=2015;



Land Utilization in Hong Kong 2022

APPENDIX 4

CALCULATION OF EMISSION RATE FOR EMISSION POINTS

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Dust Collectors (DCs)

Method: USEPA AP-42 Table 11.12-1 of Section 11.12 Version 6/06

Table A4-1: EP1 to EP7 Emissions from Dust Collectors for GGBS/ PFA/ OPC, Silica Silos

				Remark
TSP Emission Concentration	=	10	mg/m^3	Maximum Limit at EP1 to EP7, [Note 1]
RSP Emission Concentration	=	10	mg/m^3	[Note 1]
FSP Emission Concentration	=	10	mg/m^3	[Note 1]
Flow rate of Dust Collector	=	1750	m^3/hour	[Note 2]
	=	0.486	m^3/s	
Max. TSP Emission Rate	=	**4.861E-03**	g/s	
Max. RSP Emission Rate	=	**4.861E-03**	g/s	
Max. FSP Emission Rate	=	**4.861E-03**	g/s	
Maximum Cementitious Materials Loading Rate	=	111	tonnes/hour	[Note 3]
Uncontrolled TSP Emission Factor of Cement supplement unloading to elevated storage Silo (pneumatic)	=	1.57	kg/Mg	[Notes 4, 5]
Unmitigated Total TSP Emission Rate	=	174.27	kg/hour	
Flow rate of the Dust Collector	=	1750	m^3/hour	[Note 2]
Control Efficiency (η%)	=	99.99	%	[Note 2]
Mitigated TSP Emission Rate of Dust Collector	=	0.017427	kg/hour	
	or	17.427	g/hour	
	=	0.0048408	g/s	
	=	10.0	mg/m^3	

Table A4-2: EP8 Emission from Dust Collector for 5m^3 Concrete Mixer

				Remark
TSP Emission Concentration	=	10	mg/m^3	Maximum Limit at EP8, [Note 1]
RSP Emission Concentration	=	10	mg/m^3	[Note 1]
FSP Emission Concentration	=	10	mg/m^3	[Note 1]
Flow rate of Dust Collector	=	2550	m^3/hour	[Note 2]
	=	0.708	m^3/s	
Max. TSP Emission Rate	=	**7.083E-03**	g/s	
Max. RSP Emission Rate	=	**7.083E-03**	g/s	
Max. FSP Emission Rate	=	**7.083E-03**	g/s	
Maximum Aggregate / Aggregate fines loading rate	=	2500	tonnes/hour	[Note 3]
Maximum Cementitious Materials loading rate	=	865	tonnes/hour	[Note 3]
Uncontrolled TSP Emission Factor of Weight Hopper Loading	=	0.0026	kg/Mg	[Note 4]
Uncontrolled TSP Emission Factor of Mixer Loading	=	0.286	kg/Mg	[Note 4]
Unmitigated Total TSP Emission Rate	=	253.89	kg/hour	
Flow rate of the Dust Collector (EP8)	=	2550	m^3/hour	[Note 2]
Control Efficiency (η%)	=	99.99	%	[Note 2]
Mitigated TSP Emission Rate of Dust Collector	=	0.025389	kg/hour	
	or	25.389	g/hour	
	=	0.0070525	g/s	
	=	10.0	mg/m^3	

Note:

[1] The concentration limit for emission recommended in "A Guidance Note on the Technical, Management and Monitoring Requirements for Specified Process - Cement Works (Concrete Batching Plant)" (BPM3/2(16) published by EPD in February 2016

[2] The flow rates of Dust Collector (DC) are advised by the Applicant.

[3] IT is the largest amount of material loading rates in silos that will lead to the maximum allowed emission concentration of 10mg/m3 of TSP.

[4] Refer to USEPA AP-42 Table 11.12-1 of Section 11.12 version 6/06.

[5] The silos of Cement/ PFA/ GGBS will be interchangeage, therefore the maximum emission factor among these raw materials are selected (i.e. 1.57kg/Mg of Cement supplement) as a conservative approach.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Aggregate Ground Receiving Hopper

Method: USEPA AP-42 Table 11.12-1 of Section 11.12 Version 6/06

Table A4-3: EP10 Emission from Aggregate Ground Receiving Hopper

				Remark
Maximum aggregate loading rate	=	32000	kg/hr	[Note 1]
	=	32	tonnes/hr	
Maximum crushed fine loading rate	=	75000	kg/hr	[Note 1]
	=	75	tonnes/hr	
Uncontrolled TSP Emission Factor (Aggregate)	=	0.0035	kg/Mg	[Note 2]
Uncontrolled RSP Emission Factor (Aggregate)	=	0.0017	kg/Mg	[Note 2]
Uncontrolled TSP Emission Factor (Sand/ Stone Fine)	=	0.0011	kg/Mg	[Note 2]
Uncontrolled RSP Emission Factor (Sand/ Stone Fine)	=	0.00051	kg/Mg	[Note 2]
	=			
Unmitigated Total TSP Emission Rate from Ground Aggregate Receiving Hopper	=	0.1945	kg/hr	[Note 3]
Unmitigated Total RSP Emission Rate from Ground Aggregate Receiving Hopper	=	0.09265	kg/hr	[Note 3]
Unmitigated Total FSP Emission Rate from Ground Aggregate Receiving Hopper	=	0.02918	kg/hr	[Note 3]
Mitigation Measures: with three-side enclosure + water spraying				
Receiving Area	=	34.5	m^2	[Note 4]
Control Efficiency	=	90	%	
Mitigated TSP Emission Rate	=	0.01945	kg/hr	
	=	0.005403	g/s	
	=	**1.5660E-04**	$g/m^2/s$	
Mitigated RSP Emission Rate	=	0.009265	kg/hr	
	=	0.002574	g/s	
	=	**7.4597E-05**	$g/m^2/s$	
Mitigated FSP Emission Rate	=	0.002918	kg/hr	
	=	0.000810	g/s	
	=	**2.3490E-05**	$g/m^2/s$	

Note:

[1] The loading rates are advised by the Applicant.

[2] Refer to USEPA AP-42 Table 11.12-1 of Section 11.12 version 6/06.

[3] The estimated actual emission rates of RSP and FSP, where it is assumed that emission rates of FSP=TSPx15% in accordance with Page B.2-13, Appendix B2 of AP-42 (ver 9/90)

[4] Assume 90% dust removal efficiency with mitigation measures of three sides enclosed and waster spraying.

With reference to the Approved EIA report " Road Works at West Kowloon" in 2009, it was assumed 95% dust removal efficiency could be achieved for unloading aggregates to receiving hopper with enclosures on three sides in addition to a top cover and equipped with water spraying system. For conservatism, dust removal efficiency with 90% is adopted in assessment

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Transfer Points in Stockpiling Areas (Emergency use only)

Method: USEPA AP-42, Section 13.2.4.3

TSP, RSP and FSP Emission Factor, $E = k\ (0.0016)\ (U/2.2)^{1.3} / (M/2)^{1.4}$

where

k	=	particle size multiplier	=	0.74	(for TSP)	
	=	particle size multiplier	=	0.35	(for RSP)	
	=	particle size multiplier	=	0.053	(for FSP)	
U	=	mean wind speed	=	2.4	m/s	[Note 1]

Table A4-4A: EP09_1 Emission from Aggregate Storage

				Remark
Aggregate Import Rate	=	450	tonnes/day	[Note 2]
Aggregated Impact Rate	=	45000	kg/hr	[Note 3]
	or	45	Mg/hr	
Moisture Content, M	=	4.8	%	[Note 4]
Area	=	122	m^2	
TSP Emission Factor, E	=	0.00039	kg/Mg	
TSP Emission Rate	=	0.01751	kg/hr	
Mitigation Measures: with three-side with cover on top and with watering				
Control Efficiency	=	90	%	
TSP Emission Rate	=	0.00175	kg/hr	
	or	4.86509E-04	g/s	
	=	**3.9878E-06**	$g/m^2/s$	
RSP Emission Factor, E	=	0.00018	kg/Mg	
RSP Emission Rate	=	0.0083	kg/hr	
Mitigation Measures: with three-side with cover on top and with watering				
Control Efficiency	=	90	%	
RSP Emission Rate	=	0.00083	kg/hr	
	or	2.30106E-04	g/s	
	=	**1.8861E-06**	$g/m^2/s$	
FSP Emission Factor, E	=	0.0000279	kg/Mg	
FSP Emission Rate	=	0.00125440	kg/hr	
Mitigation Measures: with three-side with cover on top and with watering				
Control Efficiency	=	90	%	
FSP Emission Rate	=	0.00013	kg/hr	
	or	3.48446E-05	g/s	
	=	**2.8561E-07**	$g/m^2/s$	

Table A4-4B: EP09_2 Emission from Aggregate Storage

				Remark
Aggregate Import Rate	=	450	tonnes/day	[Note 2]
Aggregated Impact Rate	=	45000	kg/hr	[Note 3]
	or	45	Mg/hr	
Moisture Content, M	=	4.8	%	[Note 4]
Area	=	141	m^2	
TSP Emission Factor, E	=	0.00039	kg/Mg	
TSP Emission Rate	=	0.01751	kg/hr	
Mitigation Measures: with three-side with cover on top and with watering				
Control Efficiency	=	90	%	
TSP Emission Rate	=	0.00175	kg/hr	
	or	4.87E-04	g/s	
	=	**3.4504E-06**	$g/m^2/s$	
RSP Emission Factor, E	=	0.00018	kg/Mg	
RSP Emission Rate	=	0.008	kg/hr	
Mitigation Measures: with three-side with cover on top and with watering				
Control Efficiency	=	90	%	
RSP Emission Rate	=	0.00083	kg/hr	
	or	2.30E-04	g/s	
	=	**1.6320E-06**	$g/m^2/s$	
FSP Emission Factor, E	=	0.0000279	kg/Mg	
FSP Emission Rate	=	0.00125440	kg/hr	
Mitigation Measures: with three-side with cover on top and with watering				
Control Efficiency	=	90	%	
FSP Emission Rate	=	0.000125	kg/hr	
	or	3.48446E-05	g/s	
	=	**2.4712E-07**	$g/m^2/s$	

Note:

[1] The average wind speed is estimated based on the annual average of hourly wind speed extracted from Grid 39_56 of PATH v.2.1

[2] The material loading rates are advised by the Applicant

[3] During emergency use, the operation hours of the loading and unloading activities in these Aggregate Storage will only last for 10 hours a day.

[4] As there is a water spraying system in each transfer point, hence the moisture content for coal of 4.8% is chosen which is commonly adopted in other approved SPL applications and in other approved EIA studies. Also, the moisture content of the aggregates will be kept high as mitigation measures such as watering will be provided. Therefore, 4.8% moisture content is considered appropriate.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Paved Roads EP11_R1

Method: Emission factor is derived with referenced to USEPA AP-42, Section 13.2.1.3

Emission Factor (g/VKT), $E = k\,(sL)^{0.91}\,(W)^{1.02}$

Table A4-5: EP11_R1_1 to EP11_R1_3 From Aggregate Trucks

				Remark
Mitigation measures: water spraying and wheel washing				
Control Efficiency	=	91.7	%	[Note 1]
Average Loaded Weight of Dump Truck	=	30	tons	
Average Unladden Weight of Loader	=	7	tons	
Average Truck Weight	=	18.5	tons	[Note 3]
k	=	3.23	g/VKT (for TSP)	[Note 4]
	=	0.62	g/VKT (for RSP)	[Note 4]
	=	0.15	g/VKT (for FSP)	[Note 4]
sL = road surface silt loading	=	12	g/m^2	[Note 5]
W	=	18.5	tons	
EP11_R1_1a				
Trucks Travelling Frequency	=	12	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	23.6	m	
Area of paved road travelled	=	70.8	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT	
	=	0.05045	g/veh/m	
	=	0.60539	g/m/hr	
	=	0.00017	g/m/s	
	=	0.003970	g/s	
	=	5.6054E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT	
	=	0.00968	g/veh/m	
	=	0.11620	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.000762	g/s	
	=	1.0760E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT	
	=	0.00234	g/veh/m	
	=	0.02811	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000184	g/s	
	=	2.6031E-06	$g/s/m^2$	
EP11_R1_1b				
Trucks Travelling Frequency	=	12	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	44.4	m	
Area of paved road travelled	=	133.2	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT	
	=	0.05045	g/veh/m	
	=	0.60539	g/m/hr	
	=	0.00017	g/m/s	
	=	0.007469	g/s	
	=	5.6054E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT	
	=	0.00968	g/veh/m	
	=	0.11620	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.001434	g/s	
	=	1.0760E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT	
	=	0.00234	g/veh/m	
	=	0.02811	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000347	g/s	
	=	2.6031E-06	$g/s/m^2$	

EP11_R1_1c					
Trucks Travelling Frequency	=	12	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	29.9	m		
Area of paved road travelled	=	89.7	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT		
	=	0.05045	g/veh/m		
	=	0.60539	g/m/hr		
	=	0.00017	g/m/s		
	=	0.005026	g/s		
	=	5.6054E-05	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT		
	=	0.00968	g/veh/m		
	=	0.11620	g/m/hr		
	=	0.00003	g/m/s		
	=	0.000965	g/s		
	=	1.0760E-05	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT		
	=	0.00234	g/veh/m		
	=	0.02811	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000233	g/s		
	=	2.6031E-06	$g/s/m^2$		
EP11_R1_2					
Trucks Travelling Frequency	=	12	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	16.3	m		
Area of paved road travelled	=	49.0	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT		
	=	0.05045	g/veh/m		
	=	0.60539	g/m/hr		
	=	0.00017	g/m/s		
	=	0.002745	g/s		
	=	5.6054E-05	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT		
	=	0.00968	g/veh/m		
	=	0.11620	g/m/hr		
	=	0.00003	g/m/s		
	=	0.000527	g/s		
	=	1.0760E-05	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT		
	=	0.00234	g/veh/m		
	=	0.02811	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000127	g/s		
	=	2.6031E-06	$g/s/m^2$		
EP11_R1_3					
Trucks Travelling Frequency	=	12	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	24.8	m		
Area of paved road travelled	=	74.5	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT		
	=	0.05045	g/veh/m		
	=	0.60539	g/m/hr		
	=	0.00017	g/m/s		
	=	0.004174	g/s		
	=	5.6054E-05	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT		
	=	0.00968	g/veh/m		
	=	0.11620	g/m/hr		
	=	0.00003	g/m/s		
	=	0.000801	g/s		
	=	1.0760E-05	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT		
	=	0.00234	g/veh/m		
	=	0.02811	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000194	g/s		
	=	2.6031E-06	$g/s/m^2$		

Note:

[1] Percentage of dust mitigation efficiency is calculated with reference to Cowherd et al., "Control of Open Fugitive Dust Sources, EPA-450/3-88-008, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC.", assuming potential average hourly daytime evaporation rate = 0.31407 mm/hour (as obtained from Hong Kong Observatory), average hourly daytime traffic rate per hour = 56 per hour, application intensity = 3.4 L/m^2 (as estimated by Engineer), and 12 watering events per day.

[2] The vehicle numbers within the site is advised by the applicant, which equals the daily highest number of vehicle of corresponding route (appendix 6)

[3] The average truck weight is referenced to adjoining CBP's application (A/NE-TKL/681) and advised by the applicant

[4] Particle size multiplier is referred to Table 13.2.1-1, Section 13.2.1 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for RSP (PM10)and FSP (PM2.5).

[5] Road surface silt loading is referred to Table 13.2.1-3 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for concrete batching.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Paved Roads EP11_R2

Method: Emission factor is derived with referenced to USEPA AP-42, Section 13.2.1.3

Emission Factor (g/VKT), $E = k\,(sL)^{0.91}\,(W)^{1.02}$

Table A4-6: EP11_R2 From Ice Trucks

				Remark
Mitigation measures: water spraying and wheel washing				
Control Efficiency	=	91.7	%	[Note 1]
Average Loaded Weight of Ice Truck	=	30	tons	
Average Unladden Weight of Loader	=	7	tons	
Average Truck Weight	=	18.5	tons	[Note 3]
k	=	3.23	g/VKT (for TSP)	[Note 4]
	=	0.62	g/VKT (for RSP)	[Note 4]
	=	0.15	g/VKT (for FSP)	[Note 4]
sL = road surface silt loading	=	12	g/m^2	[Note 5]
W	=	18.5	tons	
EP11_R2a				
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	23.2	m	
Area of paved road travelled	=	69.6	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT	
	=	0.05045	g/veh/m	
	=	0.10090	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.000651	g/s	
	=	9.3424E-06	g/s/m^2	
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT	
	=	0.00968	g/veh/m	
	=	0.01937	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000125	g/s	
	=	1.7933E-06	g/s/m^2	
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT	
	=	0.00234	g/veh/m	
	=	0.00469	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000030	g/s	
	=	4.3386E-07	g/s/m^2	
EP11_R2b				
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	44.6	m	
Area of paved road travelled	=	133.7	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT	
	=	0.05045	g/veh/m	
	=	0.10090	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.001249	g/s	
	=	9.3424E-06	g/s/m^2	
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT	
	=	0.00968	g/veh/m	
	=	0.01937	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000240	g/s	
	=	1.7933E-06	g/s/m^2	
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT	
	=	0.00234	g/veh/m	
	=	0.00469	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000058	g/s	
	=	4.3386E-07	g/s/m^2	

EP11_R2c					
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	41.8	m		
Area of paved road travelled	=	125.4	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT		
	=	0.05045	g/veh/m		
	=	0.10090	g/m/hr		
	=	0.00003	g/m/s		
	=	0.001171	g/s		
	=	9.3424E-06	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT		
	=	0.00968	g/veh/m		
	=	0.01937	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000225	g/s		
	=	1.7933E-06	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT		
	=	0.00234	g/veh/m		
	=	0.00469	g/m/hr		
	=	0.00000	g/m/s		
	=	0.000054	g/s		
	=	4.3386E-07	$g/s/m^2$		
EP11_R2d					
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	16.9	m		
Area of paved road travelled	=	50.7	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	607.82	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	50.45	g/VKT		
	=	0.05045	g/veh/m		
	=	0.10090	g/m/hr		
	=	0.00003	g/m/s		
	=	0.000474	g/s		
	=	9.3424E-06	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	116.67	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.68	g/VKT		
	=	0.00968	g/veh/m		
	=	0.01937	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000091	g/s		
	=	1.7933E-06	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	28.23	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.34	g/VKT		
	=	0.00234	g/veh/m		
	=	0.00469	g/m/hr		
	=	0.00000	g/m/s		
	=	0.000022	g/s		
	=	4.3386E-07	$g/s/m^2$		

Note:

[1] Percentage of dust mitigation efficiency is calculated with reference to Cowherd et al., "Control of Open Fugitive Dust Sources, EPA-450/3-88-008, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC.", assuming potential average hourly daytime evaporation rate = 0.31407 mm/hour (as obtained from Hong Kong Observatory), average hourly daytime traffic rate per hour = 56 per hour, application intensity = 3.4 L/m^2 (as estimated by Engineer), and 12 watering events per day.

[2] The vehicle numbers within the site is advised by the applicant, which equals the daily highest number of vehicle of corresponding route (appendix 6)

[3] The average truck weight is referenced to adjoining CBP's application (A/NE-TKL/681) and advised by the applicant

[4] Particle size multiplier is referred to Table 13.2.1-1, Section 13.2.1 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for RSP (PM10)and FSP (PM2.5).

[5] Road surface silt loading is referred to Table 13.2.1-3 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for concrete batching.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Paved Roads EP11_R3

Method: Emission factor is derived with referenced to USEPA AP-42, Section 13.2.1.3

Emission Factor (g/VKT), $E = k\,(sL)^{0.91}\,(W)^{1.02}$

Table A4-7: EP11_R3_1 to EP11_R3_5 From Concrete Trucks

				Remark
Mitigation measures: water spraying and wheel washing				
Control Efficiency	=	91.7	%	[Note 1]
Average Loaded Weight of Concrete Truck	=	30	tons	
Average Unladden Weight of Truck	=	12	tons	
Average Truck Weight	=	21	tons	[Note 3]
k	=	3.23	g/VKT (for TSP)	[Note 4]
	=	0.62	g/VKT (for RSP)	[Note 4]
	=	0.15	g/VKT (for FSP)	[Note 4]
sL = road surface silt loading	=	12	g/m^2	[Note 5]
W	=	21	tons	
EP11_R3_1				
Trucks Travelling Frequency	=	20	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	22.9	m	
Area of paved road travelled	=	68.7	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	1.14823	g/m/hr	
	=	0.00032	g/m/s	
	=	0.007304	g/s	
	=	1.0632E-04	g/s/m^2	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.22040	g/m/hr	
	=	0.00006	g/m/s	
	=	0.001402	g/s	
	=	2.0408E-05	g/s/m^2	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.05332	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000339	g/s	
	=	4.9374E-06	g/s/m^2	
EP11_R3_2a				
Trucks Travelling Frequency	=	10	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	44.8	m	
Area of paved road travelled	=	134.3	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	0.57412	g/m/hr	
	=	0.00016	g/m/s	
	=	0.007142	g/s	
	=	5.3159E-05	g/s/m^2	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.11020	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.001371	g/s	
	=	1.0204E-05	g/s/m^2	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.02666	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000332	g/s	
	=	2.4687E-06	g/s/m^2	

EP11_R3_2b				
Trucks Travelling Frequency	=	10	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	15.9	m	
Area of paved road travelled	=	47.7	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	0.57412	g/m/hr	
	=	0.00016	g/m/s	
	=	0.002533	g/s	
	=	5.3159E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.11020	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.000486	g/s	
	=	1.0204E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.02666	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000118	g/s	
	=	2.4687E-06	$g/s/m^2$	
EP11_R3_3				
Trucks Travelling Frequency	=	20	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	12.2	m	
Area of paved road travelled	=	36.7	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	1.14823	g/m/hr	
	=	0.00032	g/m/s	
	=	0.003902	g/s	
	=	1.0632E-04	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.22040	g/m/hr	
	=	0.00006	g/m/s	
	=	0.000749	g/s	
	=	2.0408E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.05332	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000181	g/s	
	=	4.9374E-06	$g/s/m^2$	
EP11_R3_4				
Trucks Travelling Frequency	=	20	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	13.4	m	
Area of paved road travelled	=	40.1	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	1.14823	g/m/hr	
	=	0.00032	g/m/s	
	=	0.004263	g/s	
	=	1.0632E-04	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.22040	g/m/hr	
	=	0.00006	g/m/s	
	=	0.000818	g/s	
	=	2.0408E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.05332	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000198	g/s	
	=	4.9374E-06	$g/s/m^2$	

EP11_R3_5a				
Trucks Travelling Frequency	=	10	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	24.7	m	
Area of paved road travelled	=	74.0	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	0.57412	g/m/hr	
	=	0.00016	g/m/s	
	=	0.003934	g/s	
	=	5.3159E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.11020	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.000755	g/s	
	=	1.0204E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.02666	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000183	g/s	
	=	2.4687E-06	$g/s/m^2$	
EP11_R3_5b				
Trucks Travelling Frequency	=	10	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	12.0	m	
Area of paved road travelled	=	36.1	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	0.57412	g/m/hr	
	=	0.00016	g/m/s	
	=	0.001919	g/s	
	=	5.3159E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.11020	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.000368	g/s	
	=	1.0204E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.02666	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000089	g/s	
	=	2.4687E-06	$g/s/m^2$	
EP11_R3_5c				
Trucks Travelling Frequency	=	10	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	14.2	m	
Area of paved road travelled	=	42.7	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
	=	0.05741	g/veh/m	
	=	0.57412	g/m/hr	
	=	0.00016	g/m/s	
	=	0.002270	g/s	
	=	5.3159E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
	=	0.01102	g/veh/m	
	=	0.11020	g/m/hr	
	=	0.00003	g/m/s	
	=	0.000436	g/s	
	=	1.0204E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
	=	0.00267	g/veh/m	
	=	0.02666	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000105	g/s	
	=	2.4687E-06	$g/s/m^2$	

	EP11_R3_5d				
	Trucks Travelling Frequency	=	10	veh/hr	[Note 2]
	Distance of paved road travelled	=	27.2	m	
	Area of paved road travelled	=	81.7	m^2	
	TSP Emission Factor of paved road	=	691.71	g/VKT	
	TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	57.41	g/VKT	
		=	0.05741	g/veh/m	
		=	0.57412	g/m/hr	
		=	0.00016	g/m/s	
		=	0.004342	g/s	
		=	5.3159E-05	$g/s/m^2$	
	RSP Emission Factor of paved road	=	132.77	g/VKT	
	RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	11.02	g/VKT	
		=	0.01102	g/veh/m	
		=	0.11020	g/m/hr	
		=	0.00003	g/m/s	
		=	0.000833	g/s	
		=	1.0204E-05	$g/s/m^2$	
	FSP Emission Factor of paved road	=	32.12	g/VKT	
	FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.67	g/VKT	
		=	0.00267	g/veh/m	
		=	0.02666	g/m/hr	
		=	0.00001	g/m/s	
		=	0.000202	g/s	
		=	2.4687E-06	$g/s/m^2$	

Note:

[1] Percentage of dust mitigation efficiency is calculated with reference to Cowherd et al., "Control of Open Fugitive Dust Sources, EPA-450/3-88-008, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC.", assuming potential average hourly daytime evaporation rate = 0.31407 mm/hour (as obtained from Hong Kong Observatory), average hourly daytime traffic rate per hour = 56 per hour, application intensity = 3.4 L/m^2 (as estimated by Engineer), and 12 watering events per day.

[2] The vehicle numbers within the site is advised by the applicant, which equals the daily highest number of vehicle of corresponding route (appendix 6)

[3] The average truck weight is referenced to adjoining CBP's application (A/NE-TKL/681) and advised by the applicant

[4] Particle size multiplier is referred to Table 13.2.1-1, Section 13.2.1 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for RSP (PM10)and FSP (PM2.5).

[5] Road surface silt loading is referred to Table 13.2.1-3 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for concrete batching.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Paved Roads EP11_R4

Method: Emission factor is derived with referenced to USEPA AP-42, Section 13.2.1.3

Emission Factor (g/VKT), $E = k\,(sL)^{0.91}\,(W)^{1.02}$

Table A4-8: EP11_R4_1 to EP11_R4_2 From Cement/PFA Tanker

				Remark
Mitigation measures: water spraying and wheel washing				
Control Efficiency	=	91.7	%	[Note 1]
Average Loaded Weight of Tanker	=	38	tons	
Average Unladden Weight of Tanker	=	12	tons	
Average Truck Weight	=	25	tons	[Note 3]
k	=	3.23	g/VKT (for TSP)	[Note 4]
	=	0.62	g/VKT (for RSP)	[Note 4]
	=	0.15	g/VKT (for FSP)	[Note 4]
sL = road surface silt loading	=	12	g/m^2	[Note 5]
W	=	25	tons	
EP11_R4_1				
Trucks Travelling Frequency	=	4	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	22.4	m	
Area of paved road travelled	=	67.2	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	826.34	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	68.59	g/VKT	
	=	0.06859	g/veh/m	
	=	0.27434	g/m/hr	
	=	0.00008	g/m/s	
	=	0.001706	g/s	
	=	2.5402E-05	g/s/m^2	
RSP Emission Factor of paved road	=	158.62	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	13.17	g/VKT	
	=	0.01317	g/veh/m	
	=	0.05266	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000328	g/s	
	=	4.8760E-06	g/s/m^2	
FSP Emission Factor of paved road	=	38.37	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	3.19	g/VKT	
	=	0.00319	g/veh/m	
	=	0.01274	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000079	g/s	
	=	1.1797E-06	g/s/m^2	
EP11_R4_2a				
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	19.4	m	
Area of paved road travelled	=	58.1	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	826.34	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	68.59	g/VKT	
	=	0.06859	g/veh/m	
	=	0.13717	g/m/hr	
	=	0.00004	g/m/s	
	=	0.000738	g/s	
	=	1.2701E-05	g/s/m^2	
RSP Emission Factor of paved road	=	158.62	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	13.17	g/VKT	
	=	0.01317	g/veh/m	
	=	0.02633	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000142	g/s	
	=	2.4380E-06	g/s/m^2	
FSP Emission Factor of paved road	=	38.37	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	3.19	g/VKT	
	=	0.00319	g/veh/m	
	=	0.00637	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000034	g/s	
	=	5.8983E-07	g/s/m^2	

EP11_R4_2b				
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	27.8	m	
Area of paved road travelled	=	83.5	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	826.34	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	68.59	g/VKT	
	=	0.06859	g/veh/m	
	=	0.13717	g/m/hr	
	=	0.00004	g/m/s	
	=	0.001061	g/s	
	=	1.2701E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	158.62	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	13.17	g/VKT	
	=	0.01317	g/veh/m	
	=	0.02633	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000204	g/s	
	=	2.4380E-06	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	38.37	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	3.19	g/VKT	
	=	0.00319	g/veh/m	
	=	0.00637	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000049	g/s	
	=	5.8983E-07	$g/s/m^2$	
EP11_R4_2c				
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	12.3	m	
Area of paved road travelled	=	36.8	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	826.34	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	68.59	g/VKT	
	=	0.06859	g/veh/m	
	=	0.13717	g/m/hr	
	=	0.00004	g/m/s	
	=	0.000467	g/s	
	=	1.2701E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	158.62	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	13.17	g/VKT	
	=	0.01317	g/veh/m	
	=	0.02633	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000090	g/s	
	=	2.4380E-06	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	38.37	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	3.19	g/VKT	
	=	0.00319	g/veh/m	
	=	0.00637	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000022	g/s	
	=	5.8983E-07	$g/s/m^2$	
EP11_R4_2d				
Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	14.6	m	
Area of paved road travelled	=	43.8	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	826.34	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	68.59	g/VKT	
	=	0.06859	g/veh/m	
	=	0.13717	g/m/hr	
	=	0.00004	g/m/s	
	=	0.000556	g/s	
	=	1.2701E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	158.62	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	13.17	g/VKT	
	=	0.01317	g/veh/m	
	=	0.02633	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000107	g/s	
	=	2.4380E-06	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	38.37	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	3.19	g/VKT	
	=	0.00319	g/veh/m	
	=	0.00637	g/m/hr	
	=	0.00000	g/m/s	
	=	0.000026	g/s	
	=	5.8983E-07	$g/s/m^2$	

	EP11_R4_2e				
	Trucks Travelling Frequency	=	2	veh/hr	[Note 2]
	Distance of paved road travelled	=	38.4	m	
	Area of paved road travelled	=	115.1	m^2	
	TSP Emission Factor of paved road	=	826.34	g/VKT	
	TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	68.59	g/VKT	
		=	0.06859	g/veh/m	
		=	0.13717	g/m/hr	
		=	0.00004	g/m/s	
		=	0.001462	g/s	
		=	1.2701E-05	$g/s/m^2$	
	RSP Emission Factor of paved road	=	158.62	g/VKT	
	RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	13.17	g/VKT	
		=	0.01317	g/veh/m	
		=	0.02633	g/m/hr	
		=	0.00001	g/m/s	
		=	0.000281	g/s	
		=	2.4380E-06	$g/s/m^2$	
	FSP Emission Factor of paved road	=	38.37	g/VKT	
	FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	3.19	g/VKT	
		=	0.00319	g/veh/m	
		=	0.00637	g/m/hr	
		=	0.00000	g/m/s	
		=	0.000068	g/s	
		=	5.8983E-07	$g/s/m^2$	

Note:

[1] Percentage of dust mitigation efficiency is calculated with reference to Cowherd et al., "Control of Open Fugitive Dust Sources, EPA-450/3-88-008, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC.", assuming potential average hourly daytime evaporation rate = 0.31407 mm/hour (as obtained from Hong Kong Observatory), average hourly daytime traffic rate per hour = 56 per hour, application intensity = 3.4 L/m^2 (as estimated by Engineer), and 12 watering events per day.

[2] The vehicle numbers within the site is advised by the applicant, which equals the daily highest number of vehicle of corresponding route (appendix 6)

[3] The average truck weight is referenced to adjoining CBP's application (A/NE-TKL/681) and advised by the applicant

[4] Particle size multiplier is referred to Table 13.2.1-1, Section 13.2.1 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for RSP (PM10)and FSP (PM2.5).

[5] Road surface silt loading is referred to Table 13.2.1-3 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for concrete batching.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Emissions from Paved Roads EP11_R5,6

Method: Emission factor is derived with referenced to USEPA AP-42, Section 13.2.1.3

Emission Factor (g/VKT), $E = k (sL)^{0.91} (W)^{1.02}$

Table A4-9: EP11_R5 to EP11_R6 From Loaders

				Remark
Mitigation measures: water spraying and wheel washing				
Control Efficiency	=	91.7	%	[Note 1]
Average Loaded Weight of Tanker	=	20	tons	
Average Unladden Weight of Tanker	=	16.5	tons	
Average Truck Weight	=	18.25	tons	[Note 3]
k	=	3.23	g/VKT (for TSP)	[Note 4]
	=	0.62	g/VKT (for RSP)	[Note 4]
	=	0.15	g/VKT (for FSP)	[Note 4]
sL = road surface silt loading	=	12	g/m^2	[Note 5]
W	=	18.25	tons	
EP11_R5a				
Trucks Travelling Frequency	=	14	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	12.1	m	
Area of paved road travelled	=	36.2	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	599.44	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	49.75	g/VKT	
	=	0.04975	g/veh/m	
	=	0.69655	g/m/hr	
	=	0.00019	g/m/s	
	=	0.002333	g/s	
	=	6.4495E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	115.06	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.55	g/VKT	
	=	0.00955	g/veh/m	
	=	0.13370	g/m/hr	
	=	0.00004	g/m/s	
	=	0.000448	g/s	
	=	1.2380E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	27.84	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.31	g/VKT	
	=	0.00231	g/veh/m	
	=	0.03235	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000108	g/s	
	=	2.9951E-06	$g/s/m^2$	
EP11_R5b				
Trucks Travelling Frequency	=	14	veh/hr	[Note 2]
Distance of paved road travelled	=	19.8	m	
Area of paved road travelled	=	59.4	m^2	
TSP Emission Factor of paved road	=	599.44	g/VKT	
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	49.75	g/VKT	
	=	0.04975	g/veh/m	
	=	0.69655	g/m/hr	
	=	0.00019	g/m/s	
	=	0.003831	g/s	
	=	6.4495E-05	$g/s/m^2$	
RSP Emission Factor of paved road	=	115.06	g/VKT	
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.55	g/VKT	
	=	0.00955	g/veh/m	
	=	0.13370	g/m/hr	
	=	0.00004	g/m/s	
	=	0.000735	g/s	
	=	1.2380E-05	$g/s/m^2$	
FSP Emission Factor of paved road	=	27.84	g/VKT	
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.31	g/VKT	
	=	0.00231	g/veh/m	
	=	0.03235	g/m/hr	
	=	0.00001	g/m/s	
	=	0.000178	g/s	
	=	2.9951E-06	$g/s/m^2$	

EP11_R6a					
Trucks Travelling Frequency	=	14	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	12.3	m		
Area of paved road travelled	=	37.0	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	599.44	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	49.75	g/VKT		
	=	0.04975	g/veh/m		
	=	0.69655	g/m/hr		
	=	0.00019	g/m/s		
	=	0.002389	g/s		
	=	6.4495E-05	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	115.06	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.55	g/VKT		
	=	0.00955	g/veh/m		
	=	0.13370	g/m/hr		
	=	0.00004	g/m/s		
	=	0.000459	g/s		
	=	1.2380E-05	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	27.84	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.31	g/VKT		
	=	0.00231	g/veh/m		
	=	0.03235	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000111	g/s		
	=	2.9951E-06	$g/s/m^2$		
EP11_R6b					
Trucks Travelling Frequency	=	14	veh/hr	[Note 2]	
Distance of paved road travelled	=	14.1	m		
Area of paved road travelled	=	42.4	m^2		
TSP Emission Factor of paved road	=	599.44	g/VKT		
TSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	49.75	g/VKT		
	=	0.04975	g/veh/m		
	=	0.69655	g/m/hr		
	=	0.00019	g/m/s		
	=	0.002733	g/s		
	=	6.4495E-05	$g/s/m^2$		
RSP Emission Factor of paved road	=	115.06	g/VKT		
RSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	9.55	g/VKT		
	=	0.00955	g/veh/m		
	=	0.13370	g/m/hr		
	=	0.00004	g/m/s		
	=	0.000525	g/s		
	=	1.2380E-05	$g/s/m^2$		
FSP Emission Factor of paved road	=	27.84	g/VKT		
FSP Emission Factor (Controlled) of paved road	=	2.31	g/VKT		
	=	0.00231	g/veh/m		
	=	0.03235	g/m/hr		
	=	0.00001	g/m/s		
	=	0.000127	g/s		
	=	2.9951E-06	$g/s/m^2$		

Note:

[1] Percentage of dust mitigation efficiency is calculated with reference to Cowherd et al., "Control of Open Fugitive Dust Sources, EPA-450/3-88-008, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC.", assuming potential average hourly daytime evaporation rate = 0.31407 mm/hour (as obtained from Hong Kong Observatory), average hourly daytime traffic rate per hour = 56 per hour, application intensity = 3.4 L/m^2 (as estimated by Engineer), and 12 watering events per day.

[2] The vehicle numbers within the site is advised by the applicant, which equals the daily highest number of vehicle of corresponding route (appendix 6)

[3] The average truck weight is referenced to adjoining CBP's application (A/NE-TKL/681) and advised by the applicant

[4] Particle size multiplier is referred to Table 13.2.1-1, Section 13.2.1 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for RSP (PM10)and FSP (PM2.5).

[5] Road surface silt loading is referred to Table 13.2.1-3 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for concrete batching.

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Calculation of Dust Removal Efficiency with different Watering Interval Time - EP11 Paved Roads

The Removal efficiency is estimated based on Equation 3-2 of USEPA's "Control of Open Fugitive Dust Sources" (EPA-45/3-88-008)

	C	=100-(0.8*p*d*t)/i
Where	C	average control efficiency, in present
	p	potential average hourly daytime evaporation rate, in mm/h
	d	average hourly daytime traffic rate in vehicles per hour
	i	application intensity in liter/sqm
	t	time between application in h

According to "The Year's Weather - 2017" issued by Hong Kong Observatory,
the total evaporation recorded in Hong Kong is 1227.3 mm

p	0.31407 mm/h	(0.0065*annual evaporation in inches)
d	56 per hours	Peak hourly traffic as estimated by Engineer at an active construction site
i	3.4 L/m^2	Minimum Application intensity and that requirement would be stated in the tender document

Times of Watering per day (24hrs)	Average control efficiency (%)
6	83.4
8	87.6
12	91.7
24	95.9

Job Title : Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No.: 22505

Calculation of Particle Size Distribution

Area sources for material loading / unloading including aggregate storage, and feed hopper

Aerodynamic particle size (μm)	<30	<15	<10	<5	<2.5
TSP					
Particle Size Multiplier (k)*	0.74	0.48	0.35	0.2	0.053
Emission factor (E)*	0.00039	0.00025	0.00018	0.00011	0.00003
Proportion of below aerodynamic particle size	100%	65%	47%	27%	7%
Average aerodynamic particle size (μm)	22.5	12.5	7.5	3.75	1.25
Proportion of average aerodynamic particle size (%)	35%	18%	20%	20%	7%
RSP					
Average aerodynamic particle size (μm)	-	-	7.5	3.75	1.25
Normalize proportion for RSP	-	-	42.9%	42.0%	15.1%
FSP					
Average aerodynamic particle size (μm)	-	-	-	-	1.25
Normalize proportion for FSP	-	-	-	-	100%

Note:

[1] Based on USEPA AP-42, Section 13.2.4.3, Emission Factor, $E = k\ (0.0016)\ (U/2.2)^{1.3} / (M/2)^{1.4}$

[2] k is particle size multiplier as given in USEPA AP-42 Section 13.2.4.3

[3] U is 2.4m/s, average wind speed estimated based on the annual average of hourly wind speed extracted from Grid 39_56 of PATH v.2.1

[4] M is 4.8%, moisture content of the aggregates

Area sources for truck movements such as Paved Road

Aerodynamic particle size (μm)	<30	<15	<10	<2.5
TSP				
Particle Size Multiplier (k)*	3.23	0.77	0.62	0.15
Emission factor (E)*	607.82	144.90	116.67	28.23
Proportion of below aerodynamic particle size	100%	24%	19%	5%
Average aerodynamic particle size (μm)	22.5	12.5	6.25	1.25
Proportion of average aerodynamic particle size (%)	76%	5%	15%	5%
RSP				
Average aerodynamic particle size (μm)	-	-	6.25	1.25
Normalize proportion for RSP	-	-	75.8%	24.2%
FSP				
Average aerodynamic particle size (μm)	-	-	-	1.25
Normalize proportion for FSP	-	-	-	100%

Note:

[1] Based on USEPA AP-42, Section 13.2.1.3, Emission Factor (g/VKT), $E = k\ (sL)^{0.91}\ (W)^{1.02}$

[2] k is particle size multiplier as given in USEPA AP-42 Section 13.2.1.3

[3] sL is 12g/m^3, road surface loading referred to Table 13.2.1-3 of USEPA AP 42 (ver 1/11) for concrete batching.

[4] W is average truck weight referenced to adjoining CBP's application (A/NE-TKL/681) and advised by the applicant (W does not effect the particle proportion)

Point sources for Dust Collectors

Aerodynamic particle size (μm)	<30	<10	<6	<5	<4	<3	<2.5	<2	<1
TSP									
Cumulative % <= Stated Size (Uncontrolled)	100%	51%	34%	30%	25%	18%	15%	11%	4%
Average aerodynamic particle size (μm)	20	8	5.5	4.5	3.5	2.75	2.25	1.5	0.5
Proportion of average aerodynamic particle size (%)	49%	17%	4%	5%	7%	3%	4%	7%	4%
RSP									
Average aerodynamic particle size (μm)	-	8	5.5	4.5	3.5	2.75	2.25	1.5	0.5
Normalize proportion for RSP	-	33.3%	7.8%	9.8%	13.7%	5.9%	7.8%	13.7%	7.8%
FSP									
Average aerodynamic particle size (μm)	-	-	-	-	-	-	2.25	1.5	0.5
Normalize proportion for FSP	-	-	-	-	-	-	26.7%	46.7%	26.7%

Note:

[1] Based on Table B.2.2 - Category: 3, Appendix B2, AP-42

APPENDIX 5

SUMMARY OF EMISSION RATES INPUT TO AERMOD

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77 in Ping Che
Job No.: 22505

Summary Table of Emission Rates

Table A5.1, Summary Table of Emission Rates from the Proposed CBP:-

No.	EP ID	Descriptions	Source Type	Fugitive / Non-fugitive	X (m)	Y (m)	X-Width	Y-Length	Ground mPD	Height (mAG)	Angle	Exhaust Gas Flowrate (m^3/hr)	Diameter (m)	Exit Temperature (K)	Exit Velocity (m/s)	Emission Limit (mg/m^3)	RSP		FSP		Operation hour
																	Emission Rates (g/s)	Emission Rates ($g/m^2/s$)	Emission Rates (g/s)	Emission Rates ($g/m^2/s$)	
1	EP1	Dust Collector of GGBS Silo	Point	Non-Fugitive	834620.8	843314.5	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
2	EP2	Dust Collector of PFA Silo	Point	Non-Fugitive	834621.8	843310.7	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
3	EP3	Dust Collector of OPC Silo	Point	Non-Fugitive	834622.8	843307.0	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
4	EP4	Dust Collector of OPC Silo	Point	Non-Fugitive	834623.8	843303.3	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
5	EP5	Dust Collector of PFA/GGBS Silo	Point	Non-Fugitive	834617.5	843312.3	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
6	EP6	Dust Collector of Micro Silica Silo	Point	Non-Fugitive	834618.4	843308.6	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
7	EP7	Dust Collector of OPC Silo	Point	Non-Fugitive	834619.5	843304.8	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	N/A	0.004861	N/A	0700 to 2300
8	EP8	Dust Collector for $5m^2$ Concrete Mixer	Point	Non-Fugitive	834611.8	843306.9	0.15	0.27	18.0	13.0	N/A	2550.0	0.22708	293.15	17.49	10.0	0.007083	N/A	0.007083	N/A	0700 to 2300
9	EP9_1	Aggregate Storage	Area	Fugitive	834632.3	843254.9	11.0	11.0	18.0	0.00	165.8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.8861E-06	N/A	2.8561E-07	0700 to 1700
10	EP9_2	Aggregate Storage	Area	Fugitive	834643.8	843260.3	25.0	5.6	18.0	0.00	75.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.6320E-06	N/A	2.4712E-07	0700 to 1700
11	EP10	Aggregate Ground Receiving Hopper	Area	Fugitive	834640.4	843231.9	4.85	7.08	18.0	1.5	-13.5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	7.4597E-05	N/A	2.3490E-05	0700 to 2300
12	EP11_R1_1a	Paved Roads	Area	Fugitive	834624.4	843362.4	3.00	23.61	18.0	0.0	-170.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0760E-05	N/A	2.6031E-06	0700 to 2300 [1]
13	EP11_R1_1b	Paved Roads	Area	Fugitive	834620.6	843339.1	3.00	44.41	18.0	0.0	165.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0760E-05	N/A	2.6031E-06	0700 to 2300 [1]
14	EP11_R1_1c	Paved Roads	Area	Fugitive	834632.1	843296.2	3.00	30.05	18.0	0.0	168.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0760E-05	N/A	2.6031E-06	0700 to 2300 [1]
15	EP11_R1_2	Paved Roads	Area	Fugitive	834638.0	843266.9	3.00	16.32	18.0	0.0	76.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0760E-05	N/A	2.6031E-06	0700 to 2300 [1]
16	EP11_R1_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834638.0	843266.9	3.00	24.67	18.0	0.0	172.8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0760E-05	N/A	2.6031E-06	0700 to 2300 [1]
17	EP11_R2a	Paved Roads	Area	Fugitive	834623.9	843362.3	3.00	23.21	18.0	0.0	-170.6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.7933E-06	N/A	4.3386E-07	0700 to 0800, 1000 to 1100, 1800 to 1900, 2000 to 2300 [2]
18	EP11_R2b	Paved Roads	Area	Fugitive	834620.1	843339.4	3.00	44.56	18.0	0.0	165.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.7933E-06	N/A	4.3386E-07	0700 to 0800, 1000 to 1100, 1800 to 1900, 2000 to 2300 [2]
19	EP11_R2c	Paved Roads	Area	Fugitive	834631.8	843296.4	3.00	41.79	18.0	0.0	168.5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.7933E-06	N/A	4.3386E-07	0700 to 0800, 1000 to 1100, 1800 to 1900, 2000 to 2300 [2]
20	EP11_R2d	Paved Roads	Area	Fugitive	834639.9	843255.4	16.90	3.00	18.0	0.0	-144.6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.7933E-06	N/A	4.3386E-07	0700 to 0800, 1000 to 1100, 1800 to 1900, 2000 to 2300 [2]
21	EP11_R3_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834623.4	843362.3	3.00	22.90	18.0	0.0	-170.6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.0408E-05	N/A	4.9374E-06	0700 to 2300
22	EP11_R3_2a	Paved Roads	Area	Fugitive	834619.7	843339.7	3.00	44.80	18.0	0.0	164.6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0204E-05	N/A	2.4687E-06	0700 to 2300
23	EP11_R3_2b	Paved Roads	Area	Fugitive	834631.5	843296.5	3.00	16.00	18.0	0.0	169.7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0204E-05	N/A	2.4687E-06	0700 to 2300
24	EP11_R3_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834634.5	843280.9	3.00	12.20	18.0	0.0	-147.8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.0408E-05	N/A	4.9374E-06	0700 to 2300
25	EP11_R3_4	Paved Roads	Area	Fugitive	834634.5	843280.9	3.00	13.40	18.0	0.0	74.7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.0408E-05	N/A	4.9374E-06	0700 to 2300
26	EP11_R3_5a	Paved Roads	Area	Fugitive	834634.3	843280.8	24.80	3.00	18.0	0.0	-160.7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0204E-05	N/A	2.4687E-06	0700 to 2300
27	EP11_R3_5b	Paved Roads	Area	Fugitive	834611.0	843288.9	12.00	3.00	18.0	0.0	-81.4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0204E-05	N/A	2.4687E-06	0700 to 2300
28	EP11_R3_5c	Paved Roads	Area	Fugitive	834612.8	843300.8	14.20	3.00	18.0	0.0	-104.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0204E-05	N/A	2.4687E-06	0700 to 2300
29	EP11_R3_5d	Paved Roads	Area	Fugitive	834609.3	843314.6	27.20	3.00	18.0	0.0	-67.6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.0204E-05	N/A	2.4687E-06	0700 to 2300
30	EP11_R4_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834622.9	843362.0	3.00	22.40	18.0	0.0	-170.8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	4.8760E-06	N/A	1.1797E-06	0700 to 2300
31	EP11_R4_2a	Paved Roads	Area	Fugitive	834619.3	843339.9	3.00	19.40	18.0	0.0	-157.5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.4380E-06	N/A	5.8983E-07	0700 to 2300
32	EP11_R4_2b	Paved Roads	Area	Fugitive	834611.9	843322.0	3.00	27.90	18.0	0.0	165.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.4380E-06	N/A	5.8983E-07	0700 to 2300
33	EP11_R4_2c	Paved Roads	Area	Fugitive	834619.1	843295.1	3.00	12.30	18.0	0.0	123.7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.4380E-06	N/A	5.8983E-07	0700 to 2300
34	EP11_R4_2d	Paved Roads	Area	Fugitive	834629.3	843288.3	14.60	3.00	18.0	0.0	-89.7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.4380E-06	N/A	5.8983E-07	0700 to 2300
35	EP11_R4_2e	Paved Roads	Area	Fugitive	834629.5	843302.9	38.40	3.00	18.0	0.0	-105.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.4380E-06	N/A	5.8983E-07	0700 to 2300
36	EP11_R5a	Paved Roads	Area	Fugitive	834641.8	843238.2	3.00	12.10	18.0	0.0	74.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.2380E-05	N/A	2.9951E-06	0700 to 1700
37	EP11_R5b	Paved Roads	Area	Fugitive	834653.4	843241.5	3.00	19.80	18.0	0.0	-0.5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.2380E-05	N/A	2.9951E-06	0700 to 1700
38	EP11_R6a	Paved Roads	Area	Fugitive	834641.7	843238.6	12.40	3.00	18.0	0.0	164.8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.2380E-05	N/A	2.9951E-06	0700 to 1700
39	EP11_R6b	Paved Roads	Area	Fugitive	834629.8	843235.3	14.10	3.00	18.0	0.0	-125.4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1.2380E-05	N/A	2.9951E-06	0700 to 1700

Remark:

[1] As advised by the applicant, the number of aggregate truck varies from time to time during the operating hours of the plant, in tandem with actual concrete production and delivery of various materials to the site, with a view to ensuring smooth plant operation.

[2] As advised by the applicant, the operation hours of ice trucks are different from others as ice is not an essential ingredient of concrete and is only needed if the concrete is subject to temperature control at the request of customer. Hence, the traffic flow of ice truck was forecasted to reflect the estimated ice demand.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77 in Ping Che
Job No.: 22505

Summary Table of Emission Rates

Table A5.2, Summary Table of Emission Rates from the Adjoining CBP:-

No.	EP ID	Descriptions	Source Type	Fugitive / Non-fugitive	X (m)	Y (m)	X-Width	Y-Length	Ground mPD	Height (mAG)	Angle	Exhaust Gas Flowrate (m^3/hr)	Diameter (m)	Exit Temperature (K)	Exit Velocity (m/s)	Emission Limit (mg/m^3)	RSP			FSP			Operation hour
																	Emission Rates (g/s)	Emission Rates (kg/hr)	Emission Rates (g/m^2/s)	Emission Rates (g/s)	Emission Rates (kg/hr)	Emission Rates (g/m^2/s)	
1	KEP1	Dust Collector (DC-1) of Cement/ PFA/ GGBS 200T Silo	Point	Non-Fugitive	834667.3	843338.2	0.15	0.27	18.2	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	0.017500	N/A	0.004861	0.017500	N/A	0700 to 2300
2	KEP2	Dust Collector (DC-2) of Cement/ PFA/ GGBS 100T Silo and 30T Silica Silo	Point	Non-Fugitive	834671.7	843339.5	0.15	0.27	18.2	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	0.017500	N/A	0.004861	0.017500	N/A	0700 to 2300
3	KEP3	Dust Collector (DC-3) of Cement/ PFA/ GGBS 120T Silo	Point	Non-Fugitive	834676.1	843340.6	0.15	0.27	18.2	13.0	N/A	1750.0	0.22708	293.15	12.00	10.0	0.004861	0.017500	N/A	0.004861	0.017500	N/A	0700 to 2300
4	KEP4	Dust Collector (DC-4) of the $4m^2$ Concrete Mixer	Point	Non-Fugitive	834663.8	843358.2	0.15	0.27	18.2	13.0	N/A	2550.0	0.22708	293.15	17.49	10.0	0.007083	0.025500	N/A	0.007083	0.025500	N/A	0700 to 2300
5	KEP5	Aggregate Ground Receiving Hopper	Area	Fugitive	834704.1	843324.7	7.08	4.85	18.2	1.5	15.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.009213	0.000075	N/A	0.002901	0.000023	0700 to 2300
6	KEP6	Dust Collector (DC-5) within the enclosed area connecting aggregate ground receiving hopper to the concrete mixer	Point	Non-Fugitive	834694.4	843364.2	0.15	0.27	18.2	12.35	N/A	2550.0	0.22708	293.15	17.49	10.0	0.007083	0.025500	N/A	0.007083	0.025500	N/A	0700 to 2300
7	KEP7	Dust Collector (DC-6) in CV4 Conveyor within the enclosed area	Point	Non-Fugitive	834680.8	843363.0	0.15	0.27	18.2	12.35	N/A	2550.0	0.22708	293.15	17.49	10.0	0.007083	0.025500	N/A	0.007083	0.025500	N/A	0700 to 2300
8	KEP8_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834658.7	843276.9	3.00	35.30	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.006837	0.000018	N/A	0.001654	0.000004	0700 to 2300
9	KEP8_2	Paved Roads	Area	Fugitive	834692.5	843284.9	3.00	41.70	18.2	0.0	21.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.008076	0.000018	N/A	0.001954	0.000004	0700 to 2300
10	KEP8_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834685.8	843340.8	35.70	3.00	18.2	0.0	33.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.006914	0.000018	N/A	0.001673	0.000004	0700 to 2300
11	KEP8_4	Paved Roads	Area	Fugitive	834655.5	843335.1	3.00	32.10	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.006217	0.000018	N/A	0.001504	0.000004	0700 to 2300
12	KEP8_5	Paved Roads	Area	Fugitive	834641.5	843341.8	16.50	3.00	18.2	0.0	35.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.003196	0.000018	N/A	0.000773	0.000004	0700 to 2300
13	KEP9_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834658.2	843279.3	3.00	35.30	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.002804	0.000007	N/A	0.000678	0.000002	0700 to 2300
14	KEP9_2	Paved Roads	Area	Fugitive	834689.9	843288.2	3.00	17.10	18.2	0.0	26.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.001358	0.000007	N/A	0.000329	0.000002	0700 to 2300
15	KEP9_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834688.0	843333.1	31.10	3.00	18.2	0.0	72.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.002470	0.000007	N/A	0.000598	0.000002	0700 to 2300
16	KEP9_4	Paved Roads	Area	Fugitive	834676.9	843340.5	14.30	3.00	18.2	0.0	33.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.001136	0.000007	N/A	0.000275	0.000002	0700 to 2300
17	KEP9_5	Paved Roads	Area	Fugitive	834652.1	843337.4	3.00	25.90	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.002057	0.000007	N/A	0.000498	0.000002	0700 to 2300
18	KEP9_6	Paved Roads	Area	Fugitive	834641.5	843341.7	12.40	3.00	18.2	0.0	34.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.000985	0.000007	N/A	0.000238	0.000002	0700 to 2300
19	KEP10_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834660.1	843273.9	3.00	35.30	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.011670	0.000031	N/A	0.002823	0.000007	0700 to 2300
20	KEP10_2	Paved Roads	Area	Fugitive	834693.4	843282.2	3.00	17.10	18.2	0.0	26.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.005653	0.000031	N/A	0.001368	0.000007	0700 to 2300
21	KEP10_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834691.8	843326.5	31.10	3.00	18.2	0.0	72.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.010282	0.000031	N/A	0.002488	0.000007	0700 to 2300
22	KEP10_4	Paved Roads	Area	Fugitive	834685.4	843346.4	20.90	3.00	18.2	0.0	72.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.006910	0.000031	N/A	0.001672	0.000007	0700 to 2300
23	KEP10_5	Paved Roads	Area	Fugitive	834665.1	843340.9	3.00	21.00	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.006943	0.000031	N/A	0.001680	0.000007	0700 to 2300
24	KEP10_6	Paved Roads	Area	Fugitive	834652.1	843337.5	3.00	13.40	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.004430	0.000031	N/A	0.001072	0.000007	0700 to 2300
25	KEP10_7	Paved Roads	Area	Fugitive	834650.2	843351.4	13.70	3.00	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.004529	0.000031	N/A	0.001096	0.000007	0700 to 2300
26	KEP10_8	Paved Roads	Area	Fugitive	834649.2	843354.5	3.00	13.70	18.2	0.0	74.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.004529	0.000031	N/A	0.001096	0.000007	0700 to 2300
27	KEP10_9	Paved Roads	Area	Fugitive	834641.4	843341.8	12.40	3.00	18.2	0.0	34.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.004100	0.000031	N/A	0.000992	0.000007	0700 to 2300
28	KEP11_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834686.5	843301.9	3.00	14.10	18.2	0.0	74.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.000546	0.000004	N/A	0.000132	8.6771E-07	0700 to 1700
29	KEP11_2	Paved Roads	Area	Fugitive	834683.4	843312.4	3.00	13.90	18.2	0.0	74.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.005380	0.000004	N/A	0.000130	8.6771E-07	0700 to 1700
30	KEP11_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834680.4	843323.6	3.00	13.40	18.2	0.0	75.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.000519	0.000004	N/A	0.000126	8.6771E-07	0700 to 1700
31	KEP12_1	Paved Roads	Area	Fugitive	834686.8	843297.3	3.00	33.00	18.2	0.0	36.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.003152	0.000009	N/A	0.000762	2.1394E-06	0700 to 1700
32	KEP12_2	Paved Roads	Area	Fugitive	834683.1	843313.2	3.00	26.20	18.2	0.0	64.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.011009	0.000039	N/A	0.002664	9.4133E-06	0700 to 1700
33	KEP12_3	Paved Roads	Area	Fugitive	834680.7	843323.7	3.00	26.50	18.2	0.0	88.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.002531	0.000009	N/A	0.000612	2.1394E-06	0700 to 1700
34	KEP13_1	Aggregate Storage	Area	Fugitive	834670.6	843328.8	14.00	8.00	18.2	0.0	74.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.000933	2.3141E-06	N/A	0.000000	3.5042E-07	0700 to 1700
35	KEP13_2	Aggregate Storage	Area	Fugitive	834674.7	843314.4	13.00	8.00	18.2	0.0	74.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.000933	2.4921E-06	N/A	0.000000	3.7737E-07	0700 to 1700
36	KEP13_3	Aggregate Storage	Area	Fugitive	834678.5	843300.9	13.00	8.00	18.2	0.0	74.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.000850	2.2706E-06	N/A	0.000000	3.4383E-07	0700 to 1700

Job Title: **Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77 in Ping Che**

Job No.: **22505**

Summary Table of Emission Rate for the Identified Chimney

Table A5.3. Summary Table of Emission Rate for the Identified Chimney

No.	ID	Descriptions	Source Type	Fugitive/ Non-Fugitive	X (m)	Y (mPD)	Ground mPD [2] (m)	Height (mAG)	Exhaust Gas Flowrate (m^3/hr)	Exhaust Gas Flowrate (m^3/s)	Diameter (m)	Exit Temperature (K)	Exit Velocity (m/s)	Emission Rate (g/s)		
														RSP	FSP [3]	NO_x
1	C1	Removed Chimney [1]	Point	Non-Fugitive	834800	842780.0	15.4	22	11945.9	3.31831	0.65	373.00	10.00	0.05453	0.05453	0.54530

Notes:

[1] According to the site surveys, it is confirmed that the mentioned chimney had already been removed. However, for conservative purpose, the emission from this chimney will be included in the assessment.

[2] With reference to the Appendix 3-7 of the Approved EIA "North East New Territories New Development Areas Planning and Engineering Study - Investigation", no mPD level of the Chimney was given. Therefore, 15.4mPD level as revealed from the basemap of Survey Mapping Office (SMO) of Lands Department is assumed. The proposed adjoining CBP under Application A/NE-TKL/681 also adopted this ground level.

[3] Refer to the above mentioned Approved EIA, there was no FSP emission available for the chimneys. As a conservative approach, FSP emission rates is assumed to be same as that of RSP.

APPENDIX 6

YEAR 2029 TRAFFIC FORECAST

(provided by MVA Asia Ltd)

Westwood Hong & Associates Ltd.
2404, Tung Wai Commercial Building,
109-111 Gloucester Road,
Wanchai, Hong Kong

Our Ref: CHK50696510/MSH/L2400740/yyl

BY EMAIL
(email: kitwong@wha.com.hk)

Attn: Ms. Kit Wong

Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant at Various Lots in D.D. 77, Ping Che, New Territories (Application No.: A/NE-TKL/728)
Traffic Forecast for Noise Impact Assessment

3rd May 2024

Dear Madam,

We refer to our submission of the Technical Note on Traffic Forecast for Environmental Assessment Study (Our Ref.: CHK50696510/MSH/L2301176/yyl) dated 2nd August 2023 and the endorsement from Transport Department (TD's email dated 15th September 2023) regarding the captioned project.

We write to confirm that the latest Year 2029 traffic forecast for the Environmental Noise Impact Assessment Report and the Environmental Air Quality Impact Assessment Report prepared by Westwood Hong & Associates Limited is based on the Transport Department's approved methodology, and the predicted traffic flow in Year 2029 is the maximum traffic projection upon occupation of the proposed development.

Should you have any queries, please feel free to contact the undersigned at 2864 6467.

Thank you for your kind attention.

Yours faithfully,

Alex Ma
Associate

MVA Hong Kong Limited
22/F Genesis • 33-35 Wong Chuk Hang Road • Hong Kong
T. +852 2529 7037 • F. +852 2527 8490 • E. info@mvaasia.com • www.mvaasia.com

Kit Wong

From: Kam Fai TAM <kamfaitam@td.gov.hk>
Sent: 15 September 2023 11:22
To: MA Alex
Cc: codyyu@llewelynd.com; CHING Gary; kcsho@pland.gov.hk; mcylit@pland.gov.hk; mwlau@pland.gov.hk; smkwong@td.gov.hk; sswlee@pland.gov.hk
Subject: RE: Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant at Various Lots in D.D. 77, Ping Che, New Territories - Traffic Forecast for Environmental Assessment

Dear Alex,

I have no objection in principle on the R-to-C and to the revised technical note on traffic forecasting methodology from a traffic engineering viewpoint. Thanks.

Kind regards,

TAM Kam-fai, Eric
E/N2, TENTE
Transport Department
Tel: 2399 2405

From: MA Alex <ama@systra.com>
To: "kcsho@pland.gov.hk" <kcsho@pland.gov.hk>, "codyyu@llewelynd.com" <codyyu@llewelynd.com>, Kam Fai TAM <kamfaitam@td.gov.hk>
Cc: "smkwong@td.gov.hk" <smkwong@td.gov.hk>, "sswlee@pland.gov.hk" <sswlee@pland.gov.hk>, "mcylit@pland.gov.hk" <mcylit@pland.gov.hk>, CHING Gary <gching@systra.com>, "mwlau@pland.gov.hk" <mwlau@pland.gov.hk>
Date: 03/08/2023 10:21 AM
Subject: RE: Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant at Various Lots in D.D. 77, Ping Che, New Territories - Traffic Forecast for Environmental Assessment

---

Dear Ken,

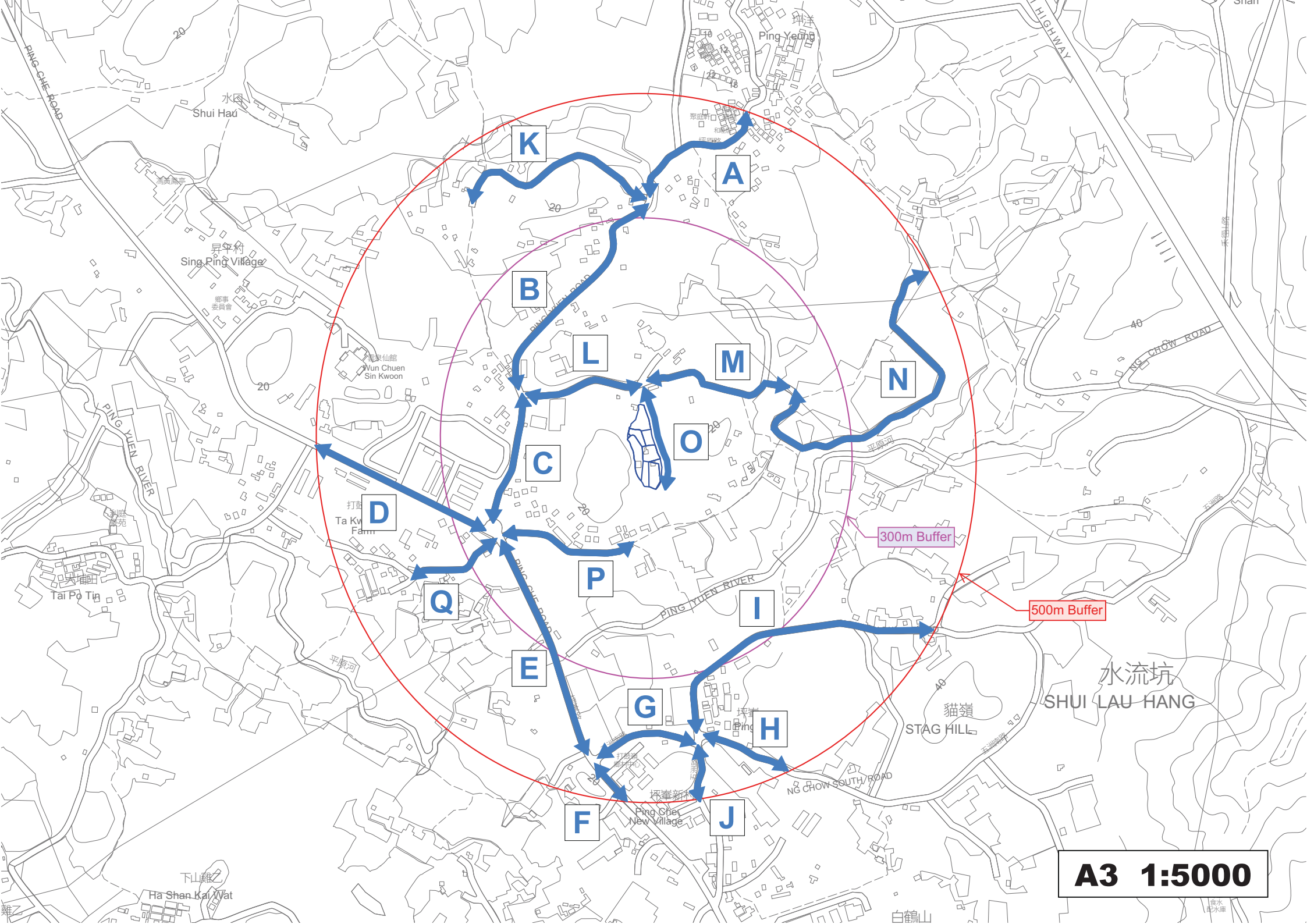
Further to our conversation this morning, the email sent to your side dated 2.8.2023 was **NOT** a submission of FI. The purpose of that email was only seeking advices from TD and cc to your side for your reference as requested by TD in the comments of last submission of the TN (Please refer to the comment item (a) as listed in the RtC Table in previous email).

Should you have any queries, please feel free to contact us.

Thank you very much.

Regards,

Alex Ma
Principal Traffic Engineer
Tel: +852 2864 6467 (Direct Line) • Gen: +852 2529 7037 • Fax: +852 2527 8490


A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
300m Buffer
500m Buffer
PING CHE ROAD
PING YUEN RIVER
NG CHOW ROAD
NG CHOW SOUTH ROAD
Ping Yeung
Shui Hau
水口
Sing Ping Village
昇平村
Wun Chuen Sin Kwoon
Tai Po Tin
大埔田
Ping Che New Village
坪輋新村
STAG HILL
貓嶺
SHUI LAU HANG
水流坑
Ha Shan Kai Wat
下山雞乙
白鶴山
A3 1:5000

Road Link No.	Road Name	Section	Vehicle Class Description			Private Cars	Taxi	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (15t-24t)	Public Light Buses	Private Light Buses (<=3.5t)	Private Light Buses (>3.5t)	Non-franchised Buses (<6.4t)	Non-franchised Buses (6.4-15t)	Non-franchised Buses (15-24t)	Single Deck Franchised Buses	Double Deck Franchised Buses	Motor Cycles	Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	Nonfranchised Buses (>24t)
			Dir.	Hour	Total (veh)	PC	TAXI	LGV(3)	LGV(4)	LGV(6)	HGV(7)	HGV(8)	PLB	PrLB(4)	PrLB(5)	NFB(6)	NFB(7)	NFB(8)	FBSD	FBDD	MC	HGV(9)	NFB(9)
A	Ping Yuen Road	North of 156A Ping Yeung	2-way	00:00-01:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	10	6	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	17	10	0	0	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				08:00-09:00	41	22	0	0	3	1	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0
				09:00-10:00	28	16	0	0	2	1	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
				10:00-11:00	27	17	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				11:00-12:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				12:00-13:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				13:00-14:00	31	23	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				14:00-15:00	30	23	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				15:00-16:00	28	22	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				16:00-17:00	35	27	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				17:00-18:00	57	46	1	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				18:00-19:00	33	25	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				19:00-20:00	20	16	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				20:00-21:00	15	12	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				21:00-22:00	10	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				22:00-23:00	8	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				23:00-00:00	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	Ping Yuen Road	Ping Yeung Public School - 156A Ping Yeung	2-way	00:00-01:00	13	10	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	13	9	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	38	25	3	0	5	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	70	46	6	0	9	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				08:00-09:00	166	107	14	0	22	5	1	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				09:00-10:00	107	69	8	0	13	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				10:00-11:00	104	68	7	0	12	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				11:00-12:00	117	77	8	0	13	3	1	2	10	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				12:00-13:00	107	72	7	0	11	2	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				13:00-14:00	110	74	6	0	11	2	1	3	9	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0
				14:00-15:00	101	69	5	0	9	2	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0
				15:00-16:00	92	63	4	0	8	1	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0
				16:00-17:00	106	73	4	0	9	1	2	3	9	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0
				17:00-18:00	172	119	6	0	13	2	3	6	14	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0
				18:00-19:00	97	66	4	0	8	1	2	3	8	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0
				19:00-20:00	64	44	3	0	5	1	1	2	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
				20:00-21:00	48	33	2	0	4	1	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				21:00-22:00	38	26	2	0	3	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				22:00-23:00	28	20	1	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				23:00-00:00	24	17	1	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
C	Ping Yuen Road	Ping Che Road - Ping Yeung Public School	2-way	00:00-01:00	22	13	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				01:00-02:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	8	6	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	23	14	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				06:00-07:00	65	40	1	0	9	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				07:00-08:00	150	75	3	0	17	5	5	10	5	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0
				08:00-09:00	328	178	6	0	40	12	12	24	12	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0
				09:00-10:00	218	110	4	0	24	7	8	15	8	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0
				10:00-11:00	205	103	3	0	22	6	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0
				11:00-12:00	219	111	4	0	24	6	8	17	8	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0
				12:00-13:00	201	100	3	0	21	5	8	15	7	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0
				13:00-14:00	199	98	3	0	20	4	8	16	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0
				14:00-15:00	181	87	3	0	17	3	7	14	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0
				15:00-16:00	161	75	2	0	15	2	6	13	6	0	1	0	0	0	0	0	4	37	0
				16:00-17:00	178	83	3	0	16	2	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	6	38	0
				17:00-18:00	259	130	4	0	24	2	12	24	11	0	2	0	0	0	0	0	10	40	0
				18:00-19:00	154	74	2	0	14	1	7	13	6	0	1	0	0	0	0	0	5	31	0
				19:00-20:00	113	51	2	0	10	1	4	9	4	0	1	0	0	0	0	0	3	28	0
				20:00-21:00	93	39	1	0	8	1	3	7	3	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0
				21:00-22:00	78	31	1	0	6	1	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	27	0
				22:00-23:00	66	25	1	0	5	1	2	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0
				23:00-00:00	37	22	1	0	4	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
D	Ping Che Road	West of Ping Yuen Road	2-way	00:00-01:00	28	15	2	0	2	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	12	6	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	11	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	30	14	3	0	3	2	1	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	83	39	8	0	7	5	3	5	13	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
				07:00-08:00	156	72	15	0	13	10	5	9	24	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0
				08:00-09:00	368	167	36	0	31	24	11	21	58	1	7	0	0	0	0	2	5	5	0
				09:00-10:00	232	108	22	0	20	15	7	13	35	1	4	0	0	0	0	1	3	3	0
				10:00-11:00	221	105	20	0	19	14	7	13	32	0	4	0	0	0	0	1	3	3	0
				11:00-12:00	242	119	21	0	20	15	7	14	34	0	4	0	0	0	0	1	4	3	0
				12:00-13:00	224	112	19	0	19	13	7	13	30	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0
				13:00-14:00	224	114	18	0	19	13	7	13	29	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0
				14:00-15:00	203	106	16	0	17	11	6	12	25	0	3	0	0	0	0	1	3	3	0
				15:00-16:00	182	97	13	0	15	10	6	11	21	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0
				16:00-17:00	204	111	14	0	17	11	6	12	23	0	2	0	0	0	0	1	4	3	0
				17:00-18:00	328	182	22	0	27	17	10	20	35	0	3	0	0	0	0	1	6	5	0
				18:00-19:00	184	100	13	0	15	10	6	11	20	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0
				19:00-20:00	124	67	9	0	10	7	4	8	14	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0
				20:00-21:00	95	51	7	0	8	5	3	6	11	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0
				21:00-22:00	74	40	6	0	6	4	2	4	9	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
				22:00-23:00	57	30	4	0	5	3	2	3	7	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
				23:00-00:00	51	26	4	0	4	3	2	3	6	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
E	Ping Che Road	Ping Yuen Road - Ng Chow South Road	2-way	00:00-01:00	52	28	4	0	5	2	2	3	6	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
				01:00-02:00	17	9	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	21	11	2	0	2	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	18	10	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	19	10	2	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	53	27	4	0	5	3	2	3	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
				06:00-07:00	145	73	12	0	14	8	4	8	20	0	1	0	0	0	0	2	1	2	0
				07:00-08:00	296	134	22	0	25	15	8	15	38	0	3	0	0	0	0	4	2	30	0
				08:00-09:00	671	310	51	1	58	37	18	34	92	1	6	1	1	1	0	10	5	45	0
				09:00-10:00	443	201	32	1	38	22	12	22	56	1	4	1	1	1	0	6	3	42	0
				10:00-11:00	425	197	31	1	37	20	11	22	51	1	3	0	0	0	0	6	3	42	0
				11:00-12:00	465	222	34	1	41	21	13	25	53	1	4	0	0	0	0	7	3	40	0
				12:00-13:00	436	210	31	1	39	18	12	24	47	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0
				13:00-14:00	439	216	31	1	40	17	12	24	44	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0
				14:00-15:00	408	201	29	1	37	14	12	23	38	1	3	0	0	0	0	6	3	40	0
				15:00-16:00	370	183	25	1	34	12	11	21	32	1	2	0	0	0	0	6	3	39	0
				16:00-17:00	417	211	29	1	39	12	12	24	34	1	3	0	0	0	1	7	3	40	0
				17:00-18:00	653	347	46	1	64	18	20	40	51	1	4	0	0	0	1	11	5	44	0
				18:00-19:00	374	191	26	1	35	11	11	22	30	1	2	0	0	0	1	6	3	34	0
				19:00-20:00	258	128	17	0	24	8	7	15	21	0	2	0	0	0	0	4	2	30	0
				20:00-21:00	202	97	13	0	18	6	6	11	17	0	1	0	0	0	0	3	1	29	0
				21:00-22:00	163	75	10	0	14	5	4	9	14	0	1	0	0	0	0	2	1	28	0
				22:00-23:00	130	57	8	0	11	4	3	6	11	0	1	0	0	0	0	2	1	26	0
				23:00-00:00	91	48	7	0	9	4	3	5	10	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0

Road Link No.	Road Name	Section	Vehicle Class Description			Private Cars	Taxi	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (15t-24t)	Public Light Buses	Private Light Buses (<=3.5t)	Private Light Buses (>3.5t)	Non-franchised Buses (<6.4t)	Non-franchised Buses (6.4-15t)	Non-franchised Buses (15-24t)	Single Deck Franchised Buses	Double Deck Franchised Buses	Motor Cycles	Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	Nonfranchised Buses (>24t)
			Dir.	Hour	Total (veh)	PC	TAXI	LGV(3)	LGV(4)	LGV(6)	HGV(7)	HGV(8)	PLB	PrLB(4)	PrLB(5)	NFB(6)	NFB(7)	NFB(8)	FBSD	FBDD	MC	HGV(9)	NFB(9)
F	Ping Che Road	South of Ng Chow South Road	2-way	00:00-01:00	63	27	5	0	10	4	3	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0
				01:00-02:00	20	9	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
				02:00-03:00	26	11	2	0	4	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0
				03:00-04:00	21	9	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
				04:00-05:00	22	10	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
				05:00-06:00	65	27	5	0	11	4	4	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0
				06:00-07:00	181	74	15	0	31	11	10	19	2	0	1	1	0	1	0	8	3	5	0
				07:00-08:00	366	136	27	1	59	21	18	35	4	0	3	2	1	2	1	15	6	35	0
				08:00-09:00	836	316	63	2	141	51	43	83	10	1	6	4	2	5	2	35	14	58	0
				09:00-10:00	543	203	40	1	87	31	27	53	6	1	4	3	1	3	1	23	9	50	0
				10:00-11:00	521	197	39	1	81	29	26	50	6	1	4	2	1	3	1	22	9	49	0
				11:00-12:00	572	220	44	1	87	31	29	56	6	1	4	3	2	3	1	25	10	49	0
				12:00-13:00	532	206	41	1	78	28	26	51	6	1	4	3	2	3	1	23	10	48	0
				13:00-14:00	536	210	42	1	76	27	26	52	6	1	4	3	2	3	1	24	10	48	0
				14:00-15:00	492	195	39	1	67	24	24	47	5	1	3	2	2	3	1	22	10	46	0
				15:00-16:00	445	176	35	1	58	21	21	42	5	1	3	2	2	3	1	20	9	45	0
				16:00-17:00	497	201	40	1	64	23	24	48	5	1	3	2	2	3	1	23	10	46	0
				17:00-18:00	780	328	65	1	99	35	39	77	8	1	5	4	3	5	2	37	17	54	0
				18:00-19:00	445	182	36	1	56	20	22	43	5	1	3	2	2	3	1	20	9	39	0
				19:00-20:00	307	122	24	0	39	14	15	29	3	0	2	1	1	2	1	14	6	34	0
				20:00-21:00	238	92	18	0	30	11	11	22	2	0	1	1	1	1	1	10	5	32	0
				21:00-22:00	194	72	14	0	24	9	9	17	2	0	1	1	1	1	0	8	4	31	0
				22:00-23:00	152	55	11	0	19	7	7	13	1	0	1	1	0	1	0	6	3	27	0
				23:00-00:00	111	47	9	0	17	6	6	12	1	0	1	1	0	1	0	5	2	3	0
G	Ng Chow South Road	Ping Che Road - Ng Chow Road	2-way	00:00-01:00	7	4	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	24	12	2	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				07:00-08:00	42	22	3	0	5	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				08:00-09:00	102	51	8	0	12	11	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0
				09:00-10:00	62	32	5	0	7	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				10:00-11:00	58	30	5	0	7	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
				11:00-12:00	63	33	6	0	8	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
				12:00-13:00	55	30	5	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				13:00-14:00	56	30	6	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				14:00-15:00	48	27	5	0	6	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				15:00-16:00	42	24	5	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				16:00-17:00	45	26	5	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				17:00-18:00	71	42	9	0	9	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0
				18:00-19:00	41	24	5	0	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
				19:00-20:00	27	16	3	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				20:00-21:00	21	12	3	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				21:00-22:00	17	10	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				22:00-23:00	14	8	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				23:00-00:00	11	7	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H	Ng Chow South Road	East of Ng Chow Road	2-way	00:00-01:00	13	8	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	15	9	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	43	25	3	0	3	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				07:00-08:00	83	48	6	0	6	5	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				08:00-09:00	197	114	14	0	13	13	11	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0
				09:00-10:00	123	70	9	0	9	8	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0
				10:00-11:00	113	65	9	0	8	7	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0
				11:00-12:00	122	70	10	0	10	8	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0
				12:00-13:00	110	63	9	0	9	7	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0
				13:00-14:00	109	62	9	0	10	7	5	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0
				14:00-15:00	96	55	8	0	9	6	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0
				15:00-16:00	84	47	8	0	8	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0
				16:00-17:00	92	52	9	0	10	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0
				17:00-18:00	143	81	14	0	16	8	6	12	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0
				18:00-19:00	82	46	8	0	9	5	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0
				19:00-20:00	55	32	5	0	6	3	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
				20:00-21:00	43	25	4	0	4	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				21:00-22:00	34	20	3	0	3	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				22:00-23:00	27	15	2	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				23:00-00:00	23	14	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
I	Ng Chow Road	North of Ng Chow South Road	2-way	00:00-01:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	15	11	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	24	19	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				08:00-09:00	60	43	1	0	8	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				09:00-10:00	42	30	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				10:00-11:00	44	31	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				11:00-12:00	50	36	1	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				12:00-13:00	51	36	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0
				13:00-14:00	54	39	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0
				14:00-15:00	51	37	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0
				15:00-16:00	49	35	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0
				16:00-17:00	57	42	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0
				17:00-18:00	95	71	1	0	10	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	1	0
				18:00-19:00	52	38	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0
				19:00-20:00	33	25	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
				20:00-21:00	24	19	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				21:00-22:00	17	14	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				22:00-23:00	14	11	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
				23:00-00:00	11	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
J	Ng Chow Road	South of Ng Chow South Road	2-way	00:00-01:00	9	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	23	12	2	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				07:00-08:00	42	22	4	0	4	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				08:00-09:00	99	50	10	0	9	8	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0
				09:00-10:00	65	33	6	0	6	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				10:00-11:00	64	33	6	0	6	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				11:00-12:00	72	38	7	0	7	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				12:00-13:00	69	37	6	0	7	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				13:00-14:00	69	38	6	0	7	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				14:00-15:00	66	36	6	0	7	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				15:00-16:00	60	33	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				16:00-17:00	70	39	6	0	8	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				17:00-18:00	113	65	9	0	13	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0
				18:00-19:00	63	36	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				19:00-20:00	41	24	3	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				20:00-21:00	31	18	3	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				21:00-22:00	24	14	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				22:00-23:00	19	10	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				23:00-00:00	16	9	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Road Link No.	Road Name	Section	Vehicle Class Description			Private Cars	Taxi	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (15t-24t)	Public Light Buses	Private Light Buses (<=3.5t)	Private Light Buses (>3.5t)	Non-franchised Buses (<6.4t)	Non-franchised Buses (6.4-15t)	Non-franchised Buses (15-24t)	Single Deck Franchised Buses	Double Deck Franchised Buses	Motor Cycles	Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	Nonfranchised Buses (>24t)
			Dir.	Hour	Total (veh)	PC	TAXI	LGV(3)	LGV(4)	LGV(6)	HGV(7)	HGV(8)	PLB	PrLB(4)	PrLB(5)	NFB(6)	NFB(7)	NFB(8)	FBSD	FBDD	MC	HGV(9)	NFB(9)
K	Unnamed Road	-	2-way	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				08:00-09:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				09:00-10:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				10:00-11:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				11:00-12:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				12:00-13:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				13:00-14:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				14:00-15:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				15:00-16:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				16:00-17:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				17:00-18:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				18:00-19:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				19:00-20:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				20:00-21:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				21:00-22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L	Unnamed Road	-	2-way	00:00-01:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				01:00-02:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				06:00-07:00	21	9	0	0	2	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				07:00-08:00	69	16	0	0	5	1	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0
				08:00-09:00	132	37	0	0	11	2	13	25	0	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0
				09:00-10:00	97	24	0	0	7	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	40	0
				10:00-11:00	95	23	0	0	6	1	8	15	0	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0
				11:00-12:00	100	26	0	0	7	1	9	17	0	0	1	0	0	0	0	0	1	38	0
				12:00-13:00	97	25	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0
				13:00-14:00	98	26	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0
				14:00-15:00	94	24	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0
				15:00-16:00	88	22	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	2	37	0
				16:00-17:00	96	25	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0
				17:00-18:00	135	41	0	0	9	2	12	24	0	0	2	0	0	0	0	0	5	40	0
				18:00-19:00	84	23	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	3	31	0
				19:00-20:00	64	15	0	0	3	1	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0
				20:00-21:00	55	11	0	0	3	1	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	28	0
				21:00-22:00	47	9	0	0	2	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	27	0
				22:00-23:00	41	7	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0
				23:00-00:00	14	6	0	0	1	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
M	Unnamed Road	-	2-way	00:00-01:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	25	9	2	0	6	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				07:00-08:00	46	17	3	0	10	4	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
				08:00-09:00	109	39	7	0	25	9	7	14	0	0	1	0	0	1	0	0	2	4	0
				09:00-10:00	70	25	5	0	15	6	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0
				10:00-11:00	66	25	4	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				11:00-12:00	74	28	5	0	15	5	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0
				12:00-13:00	69	26	5	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0
				13:00-14:00	70	26	5	0	14	5	5	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0
				14:00-15:00	63	25	5	0	12	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				15:00-16:00	57	22	4	0	10	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				16:00-17:00	66	26	5	0	12	4	4	9	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0
				17:00-18:00	104	42	8	0	18	6	7	14	0	0	1	1	0	1	0	0	2	4	0
				18:00-19:00	58	23	4	0	10	3	4	8	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0
				19:00-20:00	38	16	3	0	7	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				20:00-21:00	29	12	2	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				21:00-22:00	22	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				22:00-23:00	16	7	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				23:00-00:00	15	6	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
N	Unnamed Road	-	2-way	00:00-01:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	17	7	1	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				07:00-08:00	34	13	3	0	7	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				08:00-09:00	82	31	6	0	17	6	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0
				09:00-10:00	54	20	4	0	11	4	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				10:00-11:00	51	19	4	0	10	4	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				11:00-12:00	56	21	4	0	11	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				12:00-13:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				13:00-14:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				14:00-15:00	50	19	4	0	9	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				15:00-16:00	45	17	3	0	8	3	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				16:00-17:00	51	19	4	0	9	3	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				17:00-18:00	82	31	6	0	15	5	6	12	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0
				18:00-19:00	46	17	3	0	8	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0
				19:00-20:00	30	12	2	0	6	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				20:00-21:00	23	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
				21:00-22:00	17	7	1	0	3	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				22:00-23:00	14	5	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
				23:00-00:00	12	5	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)	-	2-way	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0
				08:00-09:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0
				09:00-10:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0
				10:00-11:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0
				11:00-12:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				12:00-13:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				13:00-14:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				14:00-15:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				15:00-16:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				16:00-17:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				17:00-18:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0
				18:00-19:00	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0
				19:00-20:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0
				20:00-21:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0
				21:00-22:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0
				22:00-23:00	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Road Link No.	Road Name	Section	Vehicle Class Description			Private Cars	Taxi	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (15t-24t)	Public Light Buses	Private Light Buses (<=3.5t)	Private Light Buses (>3.5t)	Non-franchised Buses (<6.4t)	Non-franchised Buses (6.4-15t)	Non-franchised Buses (15-24t)	Single Deck Franchised Buses	Double Deck Franchised Buses	Motor Cycles	Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	Nonfranchised Buses (>24t)
			Dir.	Hour	Total (veh)	PC	TAXI	LGV(3)	LGV(4)	LGV(6)	HGV(7)	HGV(8)	PLB	PrLB(4)	PrLB(5)	NFB(6)	NFB(7)	NFB(8)	FBSD	FBDD	MC	HGV(9)	NFB(9)
P	Unnamed Road	-	2-way	00:00-01:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	9	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				08:00-09:00	23	18	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				09:00-10:00	16	12	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				10:00-11:00	15	12	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				11:00-12:00	17	14	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				12:00-13:00	16	13	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				13:00-14:00	18	14	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				14:00-15:00	17	13	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				15:00-16:00	15	12	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				16:00-17:00	18	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				17:00-18:00	31	24	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				18:00-19:00	17	13	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				19:00-20:00	11	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				20:00-21:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				21:00-22:00	7	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				22:00-23:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				23:00-00:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Q	Unnamed Road	-	2-way	00:00-01:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	4	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	5	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				08:00-09:00	12	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				09:00-10:00	8	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				10:00-11:00	7	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				11:00-12:00	8	5	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				12:00-13:00	7	5	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				13:00-14:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				14:00-15:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				15:00-16:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				16:00-17:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				17:00-18:00	13	11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				18:00-19:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				19:00-20:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				20:00-21:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				21:00-22:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				22:00-23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				23:00-00:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R1_1	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				08:00-09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				09:00-10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				10:00-11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				11:00-12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				12:00-13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				13:00-14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				14:00-15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				15:00-16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				16:00-17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				17:00-18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				18:00-19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				19:00-20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				20:00-21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				21:00-22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				22:00-23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R1_2	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				08:00-09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				09:00-10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				10:00-11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				11:00-12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				12:00-13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				13:00-14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				14:00-15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				15:00-16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				16:00-17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				17:00-18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				18:00-19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				19:00-20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				20:00-21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				21:00-22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				22:00-23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R1_3	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				08:00-09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				09:00-10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				10:00-11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				11:00-12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				12:00-13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				13:00-14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				14:00-15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				15:00-16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				16:00-17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				17:00-18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				18:00-19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				19:00-20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
				20:00-21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				21:00-22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				22:00-23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Road Link No.	Road Name	Section	Vehicle Class Description			Private Cars	Taxi	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (15t-24t)	Public Light Buses	Private Light Buses (<=3.5t)	Private Light Buses (>3.5t)	Non-franchised Buses (<6.4t)	Non-franchised Buses (6.4-15t)	Non-franchised Buses (15-24t)	Single Deck Franchised Buses	Double Deck Franchised Buses	Motor Cycles	Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	Nonfranchised Buses (>24t)
			Dir.	Hour	Total (veh)	PC	TAXI	LGV(3)	LGV(4)	LGV(6)	HGV(7)	HGV(8)	PLB	PrLB(4)	PrLB(5)	NFB(6)	NFB(7)	NFB(8)	FBSD	FBDD	MC	HGV(9)	NFB(9)
R2_1	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				08:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				09:00-10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				10:00-11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				11:00-12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				12:00-13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				13:00-14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				14:00-15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				15:00-16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				16:00-17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				17:00-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				18:00-19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				19:00-20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				20:00-21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				21:00-22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				22:00-23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R3_1	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
				08:00-09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				09:00-10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				10:00-11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				11:00-12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				12:00-13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				13:00-14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				14:00-15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				15:00-16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				16:00-17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				17:00-18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				18:00-19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				19:00-20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				20:00-21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				21:00-22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				22:00-23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R3_2	On Site Paved Roads	-	1-way	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
				08:00-09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				09:00-10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				10:00-11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				11:00-12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				12:00-13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				13:00-14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				14:00-15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				15:00-16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				16:00-17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				17:00-18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				18:00-19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
				19:00-20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
				20:00-21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
				21:00-22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
				22:00-23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R3_3	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
				08:00-09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				09:00-10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				10:00-11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				11:00-12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				12:00-13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				13:00-14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				14:00-15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				15:00-16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				16:00-17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				17:00-18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				18:00-19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				19:00-20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				20:00-21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				21:00-22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				22:00-23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R3_4	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
				08:00-09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				09:00-10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				10:00-11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				11:00-12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				12:00-13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				13:00-14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				14:00-15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				15:00-16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				16:00-17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				17:00-18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
				18:00-19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				19:00-20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				20:00-21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				21:00-22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
				22:00-23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Road Link No.	Road Name	Section	Vehicle Class Description			Private Cars	Taxi	Light Goods Vehicles (<=2.5t)	Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	Medium & Heavy Goods Vehicles (15t-24t)	Public Light Buses	Private Light Buses (<=3.5t)	Private Light Buses (>3.5t)	Non-franchised Buses (<6.4t)	Non-franchised Buses (6.4-15t)	Non-franchised Buses (15-24t)	Single Deck Franchised Buses	Double Deck Franchised Buses	Motor Cycles	Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	Nonfranchised Buses (>24t)
			Dir.	Hour	Total (veh)	PC	TAXI	LGV(3)	LGV(4)	LGV(6)	HGV(7)	HGV(8)	PLB	PrLB(4)	PrLB(5)	NFB(6)	NFB(7)	NFB(8)	FBSD	FBDD	MC	HGV(9)	NFB(9)
R3_5	On Site Paved Roads	-	1-way	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				07:00-08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				08:00-09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				09:00-10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				10:00-11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				11:00-12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				12:00-13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				13:00-14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				14:00-15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				15:00-16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				16:00-17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				17:00-18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
				18:00-19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	
				19:00-20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	
				20:00-21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	
				21:00-22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	
				22:00-23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R4_1	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				07:00-08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				08:00-09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				09:00-10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				10:00-11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				11:00-12:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				12:00-13:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				13:00-14:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				14:00-15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				15:00-16:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				16:00-17:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				17:00-18:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				18:00-19:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				19:00-20:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				20:00-21:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				21:00-22:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				22:00-23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R4_2	On Site Paved Roads	-	1-way	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				07:00-08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				08:00-09:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				09:00-10:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				10:00-11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				11:00-12:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				12:00-13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				13:00-14:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				14:00-15:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				15:00-16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				16:00-17:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				17:00-18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
				18:00-19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				19:00-20:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				20:00-21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				21:00-22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				22:00-23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R5	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				07:00-08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				08:00-09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				09:00-10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				10:00-11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				11:00-12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				12:00-13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				13:00-14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				14:00-15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				15:00-16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				16:00-17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				17:00-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				18:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				19:00-20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				20:00-21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				21:00-22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R6	On Site Paved Roads	-	2-ways	00:00-01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				01:00-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				02:00-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				03:00-04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				04:00-05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				05:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				06:00-07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				07:00-08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				08:00-09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				09:00-10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				10:00-11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				11:00-12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				12:00-13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				13:00-14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				14:00-15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				15:00-16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				16:00-17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				17:00-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				18:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				19:00-20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				20:00-21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				21:00-22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				22:00-23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				23:00-00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Annex C - Traffic Forecast Data for AQIA
(average speed)

Road ID	Road Name	Direction	Design speed Limit (km/hr)	Average Speed (km/hr)																							
				00:00-01:00	01:00-02:00	02:00-03:00	03:00-04:00	04:00-05:00	05:00-06:00	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-00:00
A	Ping Yuen Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
B	Ping Yuen Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	23	24	24	24	24	24	24	24	24	23	24	25	25	25	25	25
C	Ping Yuen Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	24	21	23	23	23	23	23	24	24	24	22	24	25	25	25	25	25
D	Ping Che Road	2-way	50	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
E	Ping Che Road	2-way	50	30	30	30	30	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30	30
F	Ping Che Road	2-way	50	30	30	30	30	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30	30
G	Ng Chow South Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
H	Ng Chow South Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	23	24	24	24	24	24	24	25	25	24	25	25	25	25	25	25
I	Ng Chow Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	24	25	25	25	25	25	25
J	Ng Chow Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	24	25	25	25	25	25	25
K	Unnamed Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
L	Unnamed Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
M	Unnamed Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
N	Unnamed Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
P	Unnamed Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Q	Unnamed Road	2-way	50	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25

APPENDIX 7

TRIP AND VKT FOR VARIOUS TYPES OF VEHICLES IN HONG KONG

Job Title: Ping Che
Job No.: 22505

Trip for all types of vehicles in Hong Kong (Year 2029)

Model Year: 2028	Notation	Trips (Default) [a]			VKT (Default) [a]			Estimated VKT for Rural and Local Roads [b]	Trips per Estimated VKT for Rural and Local Road
		Petrol	Diesel	LPG	Petrol	Diesel	LPG		
Private Cars	PC	1037042	17168.78	0	19912580	321950	0	2901632	0.363
Taxi	Taxi	7.100225	0	73201.55	762.9125	0	7865438	1128013	0.065
Light Goods Vehicles (<=2.5t)	LGV3	75.44994	2324.441	0	1253.462	39817.19	0	5890	0.407
Light Goods Vehicles (2.5-3.5t)	LGV4	5362.318	224433.3	0	88761.66	3830420	0	562011	0.409
Light Goods Vehicles (3.5-5.5t)	LGV6	0	82517.19	0	0	2044210	0	293140	0.281
Medium & Heavy Goods Vehicles (5.5-15t)	HGV7	0	53089.14	0	0	1139074	0	163343	0.325
Medium & Heavy Goods Vehicles (15-24t)	HGV8	0	104365.7	0	0	2245950	0	322069	0.324
Public Light Buses	PLB	0	12836.86	4456.033	0	773746.4	268535.4	149463	0.116
Private Light Buses (<=3.5t)	PV4	234.9773	1201.423	0	4792.816	39910.89	0	6411	0.224
Private Light Buses (>3.5t)	PV5	12.28123	9788.577	1412.028	227.2572	277870.8	26281.01	43648	0.257
Non-franchised Buses (<=6.4t)	NFB6	0	10185.96	0	0	313531.6	0	44960	0.227
Non-franchised Buses (6.4-15t)	NFB7	0	7066.587	0	0	212181.1	0	30427	0.232
Non-franchised Buses (15-24t)	NFB8	0	15512.9	0	0	464606.8	0	66625	0.233
Franchised Bus (SD)	SDFB	0	2933.662	0	0	49208.72	0	7057	0.416
Franchised Bus (DD)	DDFB	0	62351.05	0	0	1276354	0	183029	0.341
Motor Cycles	MC	427575.5	0	0	1184522	0	0	169860	2.517
Medium & Heavy Goods Vehicles (>24t)	HGV9	0	27264.96	0	0	586087.4	0	84045	0.324
Non-franchised Buses (>24t)	NFB9	0	7.220364	0	0	215.7907	0	31	0.233

Note:
(a) Default data extracted directly from EMFAC-HK model v4.3
(b) Estimated VKT for rural and local roads = VKT (Default) x 14.34%, which is the estimated % of VKT for rural and local roads in Hong Kong as detailed in the table below.

Estimation of Vehicle-km for Local and Rural Roads in Hong Kong Territory

Region	Average Daily Vehicle-km (1)		
	Major Road Network [2]	Minor Road Network [2]	All Road Network
Hong Kong Island	4,694,332	1,008,295	5,702,627
Kowloon	6,942,512	1,041,185	7,983,697
New Territories	21,261,219	3,457,253	24,718,472
Subtotal:	32,898,063	5,506,733	38,404,796
% Share:	**85.66%**	**14.34%**	**100.00%**

Note:

(1) The data is extracted from Section 3.4 on page 11 of "The Annual Traffic Census 2022" published by Transport Department.
.
(2) According to Appendices H and G of the Annual Traffic Census 2022, almost all (over 99%) of the trafficable lengths of minor road networks in Hong Kong belong to local distributions or rural roads with possible cold-start trips, whereas the remaining minority (less than 1%) of the minor road networks belong to district distributors with stopping/ parking restrictions and hence no cold-start trips. For the major road networks in Hong Kong, however, a small portion (about 10%) of the trafficable lengths belong to local distributors or rural roads with possible cold-start trips, whereas the remaining large portion (about 90%) belong to expressways; trunk roads; primary or district ditributors, all of which have stopping/ parking restrictions and hence on cold-start trips. Therefore, the % of daily vehicle-km for local and rural roads in Hong Kong can be approximately by the % daily vehicle-km for minor road networks in Hong Kong, which is on the low side and will in return result in conservative estimates for the no. of trips.

(3) "The Annual Traffic Census 2022" can be found from the website - https://www.td.gov.hk/en/publications_and_press_releases/publications/free_publications/atci2/index.html

APPENDIX 8

SUMMARY OF EMISSION FACTORS EXTRACTED FROM EMFAC-HK

NOx Emission Factors Extracted from EMFAC-HK

Year: 2024 **Temp:** 2 **RH:** 17

Running Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0609	1.0059	2.3846	2.2052	2.7636	4.4444	7.5282	1.8529	1.4552	1.9003	4.0118	5.9398	12.5338	10.7509	13.3623	0.4619	9.5780	11.0696
21	0.0457	0.6420	1.5970	1.4438	1.9029	2.9729	4.0940	1.3592	0.9291	1.2187	2.4751	3.9554	7.0243	6.2263	7.0982	0.4031	5.3676	6.0108
22	0.0448	0.6245	1.5534	1.4004	1.8563	2.8954	3.9372	1.3296	0.8971	1.1847	2.4013	3.8517	6.7713	6.0174	6.8293	0.3988	5.1743	5.7817
23	0.0440	0.6084	1.5123	1.3592	1.8124	2.8228	3.7932	1.3014	0.8666	1.1530	2.3328	3.7545	6.5382	5.8247	6.5825	0.3946	4.9963	5.5718
24	0.0432	0.5935	1.4736	1.3202	1.7710	2.7546	3.6604	1.2745	0.8375	1.1234	2.2690	3.6632	6.3228	5.6464	6.3550	0.3905	4.8318	5.3788
25	0.0425	0.5797	1.4369	1.2831	1.7319	2.6903	3.5375	1.2488	0.8096	1.0956	2.2095	3.5773	6.1230	5.4809	6.1445	0.3866	4.6793	5.2008
29	0.0398	0.5341	1.3066	1.1508	1.5943	2.4653	3.1255	1.1569	0.7090	0.9996	2.0060	3.2771	5.4503	4.9226	5.4386	0.3724	4.1661	4.6098
30	0.0392	0.5247	1.2776	1.1212	1.5638	2.4159	3.0387	1.1362	0.6862	0.9788	1.9623	3.2112	5.3078	4.8042	5.2895	0.3691	4.0574	4.4866

Starting Emission (g/trip)

Soak Time (5min - 720min)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
maximum	0.1571	1.5291	0.0420	0.0037	1.3327	2.1672	6.5480	4.4136	0.1318	1.7996	0.8346	2.5458	10.3760	11.4408	25.3091	0.2387	7.1973	4.8981

Total Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.1180	1.1051	2.4017	2.2067	3.1387	5.1488	9.6501	2.3636	1.4847	2.3626	4.2009	6.5311	14.9498	15.5073	21.9841	1.0628	11.9129	12.2125
21	0.1028	0.7412	1.6141	1.4453	2.2780	3.6773	6.2159	1.8699	0.9586	1.6810	2.6642	4.5467	9.4403	10.9827	15.7200	1.0040	7.7025	7.1537
22	0.1019	0.7237	1.5705	1.4019	2.2314	3.5998	6.0591	1.8403	0.9266	1.6470	2.5904	4.4430	9.1873	10.7738	15.4511	0.9997	7.5092	6.9246
23	0.1011	0.7076	1.5294	1.3607	2.1875	3.5272	5.9151	1.8121	0.8961	1.6153	2.5219	4.3458	8.9542	10.5811	15.2043	0.9955	7.3312	6.7147
24	0.1003	0.6927	1.4907	1.3217	2.1461	3.4590	5.7823	1.7852	0.8670	1.5857	2.4581	4.2545	8.7388	10.4028	14.9768	0.9914	7.1667	6.5217
25	0.0996	0.6789	1.4540	1.2846	2.1070	3.3947	5.6594	1.7595	0.8391	1.5579	2.3986	4.1686	8.5390	10.2373	14.7663	0.9875	7.0142	6.3437
29	0.0969	0.6333	1.3237	1.1523	1.9694	3.1697	5.2474	1.6676	0.7385	1.4619	2.1951	3.8684	7.8663	9.6790	14.0604	0.9733	6.5010	5.7527
30	0.0963	0.6239	1.2947	1.1227	1.9389	3.1203	5.1606	1.6469	0.7157	1.4411	2.1514	3.8025	7.7238	9.5606	13.9113	0.9700	6.3923	5.6295

NO2 Emission Factors Extracted from EMFAC-HK

Year: 2024 **Temp:** 2 **RH:** 17

Running Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0032	0.0264	0.2089	0.1895	0.7738	1.3607	1.2823	0.2248	0.2692	0.4691	1.1233	1.9042	1.3310	0.3393	0.8191	0.0231	1.4129	1.2492
21	0.0024	0.0167	0.1402	0.1251	0.5328	0.9081	0.6545	0.1399	0.1686	0.2897	0.6930	1.2705	0.6919	0.1909	0.4009	0.0202	0.7587	0.5960
22	0.0024	0.0163	0.1364	0.1214	0.5198	0.8843	0.6262	0.1358	0.1625	0.2811	0.6724	1.2373	0.6630	0.1841	0.3853	0.0199	0.7289	0.5669
23	0.0023	0.0158	0.1328	0.1180	0.5075	0.8619	0.6002	0.1320	0.1567	0.2731	0.6532	1.2062	0.6365	0.1778	0.3712	0.0197	0.7015	0.5404
24	0.0023	0.0154	0.1294	0.1147	0.4959	0.8408	0.5764	0.1285	0.1511	0.2656	0.6353	1.1770	0.6121	0.1720	0.3582	0.0195	0.6763	0.5162
25	0.0022	0.0151	0.1262	0.1116	0.4849	0.8210	0.5544	0.1251	0.1458	0.2587	0.6187	1.1494	0.5896	0.1667	0.3463	0.0193	0.6530	0.4940
29	0.0021	0.0139	0.1148	0.1005	0.4464	0.7516	0.4813	0.1137	0.1266	0.2349	0.5617	1.0532	0.5146	0.1487	0.3069	0.0186	0.5749	0.4210
30	0.0021	0.0136	0.1123	0.0980	0.4379	0.7363	0.4660	0.1113	0.1222	0.2297	0.5494	1.0320	0.4988	0.1449	0.2987	0.0185	0.5584	0.4060

Starting Emission (g/trip)

Soak Time (5min - 720min)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
maximum	0.0079	0.0413	0.0021	0.0002	0.3732	0.6336	0.7378	0.2282	0.0066	0.2000	0.2337	0.6211	0.7866	0.4036	1.4492	0.0119	0.5947	0.8300

Total Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0061	0.0291	0.2098	0.1896	0.8789	1.5666	1.5214	0.2512	0.2707	0.5205	1.1762	2.0484	1.5142	0.5071	1.3128	0.0531	1.6058	1.4429
21	0.0053	0.0194	0.1411	0.1252	0.6379	1.1140	0.8936	0.1663	0.1701	0.3411	0.7459	1.4147	0.8751	0.3587	0.8946	0.0502	0.9516	0.7897
22	0.0053	0.0190	0.1373	0.1215	0.6249	1.0902	0.8653	0.1622	0.1640	0.3325	0.7253	1.3815	0.8462	0.3519	0.8790	0.0499	0.9218	0.7606
23	0.0052	0.0185	0.1337	0.1181	0.6126	1.0678	0.8393	0.1584	0.1582	0.3245	0.7061	1.3504	0.8197	0.3456	0.8649	0.0497	0.8944	0.7341
24	0.0052	0.0181	0.1303	0.1148	0.6010	1.0467	0.8155	0.1549	0.1526	0.3170	0.6882	1.3212	0.7953	0.3398	0.8519	0.0495	0.8692	0.7099
25	0.0051	0.0178	0.1271	0.1117	0.5900	1.0269	0.7935	0.1515	0.1473	0.3101	0.6716	1.2936	0.7728	0.3345	0.8400	0.0493	0.8459	0.6877
29	0.0050	0.0166	0.1157	0.1006	0.5515	0.9575	0.7204	0.1401	0.1281	0.2863	0.6146	1.1974	0.6978	0.3165	0.8006	0.0486	0.7678	0.6147
30	0.0050	0.0163	0.1132	0.0981	0.5430	0.9422	0.7051	0.1377	0.1237	0.2811	0.6023	1.1762	0.6820	0.3127	0.7924	0.0485	0.7513	0.5997

RSP Emission Factors Extracted from EMFAC-HK

Year: 2024 **Temp:** 2 **RH:** 17

Running Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0099	0.0000	0.0333	0.0279	0.0704	0.1267	0.2291	0.0389	0.0250	0.0688	0.1195	0.0943	0.4629	0.2806	0.3515	0.0152	0.2784	0.3166
21	0.0059	0.0000	0.0240	0.0202	0.0500	0.0642	0.1437	0.0254	0.0166	0.0448	0.0776	0.0620	0.2903	0.1927	0.2408	0.0093	0.1746	0.1986
22	0.0056	0.0000	0.0234	0.0197	0.0489	0.0618	0.1395	0.0245	0.0161	0.0433	0.0748	0.0605	0.2819	0.1882	0.2351	0.0090	0.1696	0.1929
23	0.0054	0.0000	0.0228	0.0191	0.0480	0.0596	0.1357	0.0237	0.0155	0.0418	0.0722	0.0590	0.2741	0.1840	0.2298	0.0086	0.1649	0.1876
24	0.0051	0.0000	0.0222	0.0186	0.0471	0.0576	0.1321	0.0230	0.0150	0.0404	0.0697	0.0576	0.2669	0.1800	0.2248	0.0083	0.1606	0.1826
25	0.0049	0.0000	0.0216	0.0182	0.0462	0.0558	0.1287	0.0222	0.0145	0.0391	0.0673	0.0564	0.2601	0.1763	0.2201	0.0080	0.1565	0.1780
29	0.0042	0.0000	0.0195	0.0164	0.0434	0.0497	0.1172	0.0197	0.0128	0.0345	0.0591	0.0520	0.2369	0.1635	0.2039	0.0069	0.1425	0.1621
30	0.0040	0.0000	0.0190	0.0160	0.0428	0.0485	0.1148	0.0192	0.0124	0.0336	0.0573	0.0510	0.2319	0.1607	0.2003	0.0066	0.1395	0.1586

Starting Emission (g/trip)

Soak Time (5min - 720min)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
maximum	0.0113	0.0000	0.0017	0.0003	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0061	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0153	0.0000	0.0000

Total Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0140	0.0000	0.0340	0.0280	0.0704	0.1267	0.2291	0.0389	0.0264	0.0688	0.1195	0.0943	0.4629	0.2806	0.3515	0.0537	0.2784	0.3166
21	0.0100	0.0000	0.0247	0.0203	0.0500	0.0642	0.1437	0.0254	0.0180	0.0448	0.0776	0.0620	0.2903	0.1927	0.2408	0.0478	0.1746	0.1986
22	0.0097	0.0000	0.0241	0.0198	0.0489	0.0618	0.1395	0.0245	0.0175	0.0433	0.0748	0.0605	0.2819	0.1882	0.2351	0.0475	0.1696	0.1929
23	0.0095	0.0000	0.0235	0.0192	0.0480	0.0596	0.1357	0.0237	0.0169	0.0418	0.0722	0.0590	0.2741	0.1840	0.2298	0.0471	0.1649	0.1876
24	0.0092	0.0000	0.0229	0.0187	0.0471	0.0576	0.1321	0.0230	0.0164	0.0404	0.0697	0.0576	0.2669	0.1800	0.2248	0.0468	0.1606	0.1826
25	0.0090	0.0000	0.0223	0.0183	0.0462	0.0558	0.1287	0.0222	0.0159	0.0391	0.0673	0.0564	0.2601	0.1763	0.2201	0.0465	0.1565	0.1780
29	0.0083	0.0000	0.0202	0.0165	0.0434	0.0497	0.1172	0.0197	0.0142	0.0345	0.0591	0.0520	0.2369	0.1635	0.2039	0.0454	0.1425	0.1621
30	0.0081	0.0000	0.0197	0.0161	0.0428	0.0485	0.1148	0.0192	0.0138	0.0336	0.0573	0.0510	0.2319	0.1607	0.2003	0.0451	0.1395	0.1586

FSP Emission Factors Extracted from EMFAC-HK

Year: 2024 **Temp:** 2 **RH:** 17

Running Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0091	0.0000	0.0305	0.0257	0.0647	0.1166	0.2107	0.0358	0.0231	0.0633	0.1099	0.0868	0.4259	0.2581	0.3234	0.0123	0.2562	0.2913
21	0.0054	0.0000	0.0221	0.0186	0.0460	0.0591	0.1322	0.0233	0.0153	0.0412	0.0714	0.0571	0.2671	0.1773	0.2216	0.0075	0.1607	0.1828
22	0.0052	0.0000	0.0215	0.0181	0.0450	0.0569	0.1284	0.0226	0.0148	0.0398	0.0688	0.0556	0.2594	0.1732	0.2163	0.0072	0.1560	0.1775
23	0.0050	0.0000	0.0209	0.0176	0.0441	0.0548	0.1248	0.0218	0.0143	0.0384	0.0664	0.0543	0.2522	0.1693	0.2114	0.0069	0.1517	0.1726
24	0.0048	0.0000	0.0203	0.0171	0.0433	0.0530	0.1215	0.0211	0.0138	0.0372	0.0641	0.0530	0.2455	0.1656	0.2068	0.0067	0.1477	0.1680
25	0.0046	0.0000	0.0198	0.0167	0.0425	0.0513	0.1184	0.0205	0.0134	0.0360	0.0619	0.0519	0.2393	0.1622	0.2025	0.0064	0.1440	0.1637
29	0.0039	0.0000	0.0179	0.0151	0.0399	0.0458	0.1079	0.0182	0.0118	0.0318	0.0543	0.0478	0.2179	0.1504	0.1876	0.0055	0.1311	0.1491
30	0.0037	0.0000	0.0175	0.0147	0.0394	0.0446	0.1056	0.0177	0.0115	0.0309	0.0527	0.0470	0.2133	0.1478	0.1843	0.0053	0.1284	0.1460

Starting Emission (g/trip)

Soak Time (5min - 720min)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
maximum	0.0105	0.0000	0.0014	0.0003	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0057	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0122	0.0000	0.0000

Total Emission (g/VKT)

Speed (km/hr)	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
10	0.0129	0.0000	0.0311	0.0258	0.0647	0.1166	0.2107	0.0358	0.0244	0.0633	0.1099	0.0868	0.4259	0.2581	0.3234	0.0430	0.2562	0.2913
21	0.0092	0.0000	0.0227	0.0187	0.0460	0.0591	0.1322	0.0233	0.0166	0.0412	0.0714	0.0571	0.2671	0.1773	0.2216	0.0382	0.1607	0.1828
22	0.0090	0.0000	0.0221	0.0182	0.0450	0.0569	0.1284	0.0226	0.0161	0.0398	0.0688	0.0556	0.2594	0.1732	0.2163	0.0379	0.1560	0.1775
23	0.0088	0.0000	0.0215	0.0177	0.0441	0.0548	0.1248	0.0218	0.0156	0.0384	0.0664	0.0543	0.2522	0.1693	0.2114	0.0376	0.1517	0.1726
24	0.0086	0.0000	0.0209	0.0172	0.0433	0.0530	0.1215	0.0211	0.0151	0.0372	0.0641	0.0530	0.2455	0.1656	0.2068	0.0374	0.1477	0.1680
25	0.0084	0.0000	0.0204	0.0168	0.0425	0.0513	0.1184	0.0205	0.0147	0.0360	0.0619	0.0519	0.2393	0.1622	0.2025	0.0371	0.1440	0.1637
29	0.0077	0.0000	0.0185	0.0152	0.0399	0.0458	0.1079	0.0182	0.0131	0.0318	0.0543	0.0478	0.2179	0.1504	0.1876	0.0362	0.1311	0.1491
30	0.0075	0.0000	0.0181	0.0148	0.0394	0.0446	0.1056	0.0177	0.0128	0.0309	0.0527	0.0470	0.2133	0.1478	0.1843	0.0360	0.1284	0.1460

APPENDIX 9

HOURLY EMISSION FACTOR OF EACH VEHICLE CLASS
AND
COMPOSITE EMISSION FACTORS FOR EACH ROAD

Road Link Input to CALINE4

Road Link No.	Start Coordinate		End Coordinate		Road ID	Road Name
	X	Y	X	Y		
1	834603.0	842721.8	834547.2	842782.2	F	Ping Che Road
2	834547.2	842782.2	834534.1	842802.8	E	Ping Che Road
3	834534.1	842802.8	834514.1	842854.2	E	Ping Che Road
4	834514.1	842854.2	834497.9	842908.3	E	Ping Che Road
5	834497.9	842908.3	834486.2	842947.9	E	Ping Che Road
6	834486.2	842947.9	834469.6	842990.4	E	Ping Che Road
7	834469.6	842990.4	834447.4	843037.6	E	Ping Che Road
8	834447.4	843037.6	834417.5	843101.5	E	Ping Che Road
9	834417.5	843101.5	834386.8	843162.7	E	Ping Che Road
10	834386.8	843162.7	834386.5	843196.8	C	Ping Yuen Road
11	834386.5	843196.8	834399.3	843230.6	C	Ping Yuen Road
12	834399.3	843230.6	834418.7	843273.4	C	Ping Yuen Road
13	834418.7	843273.4	834431.2	843353.4	C	Ping Yuen Road
14	834431.2	843353.4	834429.3	843374.8	C	Ping Yuen Road
15	834429.3	843374.8	834418.7	843418.4	B	Ping Yuen Road
16	834418.7	843418.4	834432.9	843456.1	B	Ping Yuen Road
17	834432.9	843456.1	834479.3	843503.6	B	Ping Yuen Road
18	834479.3	843503.6	834527.9	843553.5	B	Ping Yuen Road
19	834527.9	843553.5	834563.3	843582.9	B	Ping Yuen Road
20	834563.3	843582.9	834576.2	843611.4	B	Ping Yuen Road
21	834576.2	843611.4	834576.8	843643.5	B	Ping Yuen Road
22	834576.8	843643.5	834608.3	843665.3	B	Ping Yuen Road
23	834608.3	843665.3	834626.4	843675.2	B	Ping Yuen Road
24	834626.4	843675.2	834637.0	843691.6	B	Ping Yuen Road
25	834637.0	843691.6	834636.9	843724.0	A	Ping Yuen Road
26	834636.9	843724.0	834654.3	843743.4	A	Ping Yuen Road
27	834654.3	843743.4	834676.4	843766.6	A	Ping Yuen Road
28	834676.4	843766.6	834709.0	843781.1	A	Ping Yuen Road
29	834709.0	843781.1	834743.9	843778.2	A	Ping Yuen Road
30	834743.9	843778.2	834774.1	843789.3	A	Ping Yuen Road
31	834774.1	843789.3	834795.2	843815.4	A	Ping Yuen Road
32	834390.8	843156.8	834439.4	843154.6	P	Unnamed Road
33	834439.4	843154.6	834473.8	843150.7	P	Unnamed Road
34	834473.8	843150.7	834507.9	843123.8	P	Unnamed Road
35	834507.9	843123.8	834568.3	843120.4	P	Unnamed Road
36	834568.3	843120.4	834606.4	843135.1	P	Unnamed Road
37	834429.6	843374.2	834496.9	843376.9	L	Unnamed Road
38	834496.9	843376.9	834545.3	843401.3	L	Unnamed Road
39	834545.3	843401.3	834582.6	843392.2	L	Unnamed Road
40	834582.6	843392.2	834616.0	843390.8	L	Unnamed Road
41	834616.0	843390.8	834661.7	843404.0	M	Unnamed Road
42	834661.7	843404.0	834711.8	843413.6	M	Unnamed Road
43	834711.8	843413.6	834718.9	843395.6	M	Unnamed Road
44	834718.9	843395.6	834796.5	843373.3	M	Unnamed Road
45	834796.5	843373.3	834820.5	843394.8	M	Unnamed Road
46	834820.5	843394.8	834852.3	843391.4	M	Unnamed Road
47	834852.3	843391.4	834869.5	843382.8	M	Unnamed Road
48	834869.5	843382.8	834874.3	843361.1	N	Unnamed Road
49	834874.3	843361.1	834834.8	843333.2	N	Unnamed Road
50	834834.8	843333.2	834838.5	843315.9	N	Unnamed Road
51	834838.5	843315.9	834881.6	843289.8	N	Unnamed Road
52	834881.6	843289.8	834908.9	843298.2	N	Unnamed Road
53	834908.9	843298.2	834920.9	843291.3	N	Unnamed Road
54	834920.9	843291.3	834952.3	843306.6	N	Unnamed Road
55	834952.3	843306.6	834990.0	843310.0	N	Unnamed Road
56	834990.0	843310.0	835025.7	843341.8	N	Unnamed Road
57	835025.7	843341.8	835074.6	843364.0	N	Unnamed Road
58	835074.6	843364.0	835100.3	843382.6	N	Unnamed Road
59	835100.3	843382.6	835104.8	843414.0	N	Unnamed Road
60	835104.8	843414.0	835081.3	843437.6	N	Unnamed Road
61	835081.3	843437.6	835026.7	843487.3	N	Unnamed Road
62	835026.7	843487.3	835040.8	843535.4	N	Unnamed Road
63	835040.8	843535.4	835050.6	843558.4	N	Unnamed Road
64	835050.6	843558.4	835080.8	843573.9	N	Unnamed Road
65	834615.6	843390.3	834627.8	843372.1	O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)
66	834627.8	843372.1	834639.9	843333.4	O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)
67	834639.9	843333.4	834651.6	843292.4	O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)
68	834651.6	843292.4	834661.2	843257.4	O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)
69	834636.4	843990.6	834603.9	843704.4	K	Unnamed Road
70	834603.9	843704.4	834582.2	843730.3	K	Unnamed Road
71	834582.2	843730.3	834547.6	843752.8	K	Unnamed Road
72	834547.6	843752.8	834518.8	843761.7	K	Unnamed Road
73	834518.8	843761.7	834466.8	843733.3	K	Unnamed Road
74	834466.8	843733.3	834438.1	843711.4	K	Unnamed Road
75	834438.1	843711.4	834393.8	843738.3	K	Unnamed Road
76	834393.8	843738.3	834370.8	843733.6	K	Unnamed Road
77	834370.8	843733.6	834349.9	843682.5	K	Unnamed Road
78	834390.0	843151.6	834349.0	843169.9	D	Ping Che Road
79	834349.0	843169.9	834305.9	843191.1	D	Ping Che Road
80	834305.9	843191.1	834255.1	843215.0	D	Ping Che Road
81	834255.1	843215.0	834209.4	843238.8	D	Ping Che Road
82	834209.4	843238.8	834156.0	843264.0	D	Ping Che Road
83	834156.0	843264.0	834091.7	843295.4	D	Ping Che Road
84	834389.0	843145.0	834353.1	843116.9	Q	Unnamed Road
85	834353.1	843116.9	834343.3	843097.8	Q	Unnamed Road
86	834343.3	843097.8	834303.1	843094.2	Q	Unnamed Road
87	834303.1	843094.2	834257.3	843085.9	Q	Unnamed Road
88	834547.3	842783.8	834591.1	842818.6	G	Ng Chow South Road
89	834591.1	842818.6	834631.3	842832.6	G	Ng Chow South Road
90	834631.3	842832.6	834672.5	842828.5	G	Ng Chow South Road
91	834672.5	842828.5	834712.1	842816.4	G	Ng Chow South Road
92	834721.0	842713.7	834712.9	842745.8	J	Ng Chow Road
93	834712.9	842745.8	834722.0	842775.7	J	Ng Chow Road
94	834722.0	842775.7	834713.1	842815.1	J	Ng Chow Road
95	834713.1	842815.1	834712.8	842857.2	I	Ng Chow Road
96	834712.8	842857.2	834708.4	842913.8	I	Ng Chow Road
97	834708.4	842913.8	834757.0	842951.4	I	Ng Chow Road
98	834757.0	842951.4	834803.5	842988.1	I	Ng Chow Road
99	834803.5	842988.1	834851.6	842996.4	I	Ng Chow Road
100	834851.6	842996.4	834946.0	843011.4	I	Ng Chow Road
101	834946.0	843011.4	834990.0	842997.1	I	Ng Chow Road
102	834990.0	842997.1	835054.8	842995.8	I	Ng Chow Road
103	835054.8	842995.8	835097.5	843000.0	I	Ng Chow Road
104	834713.5	842831.4	834786.3	842818.5	H	Ng Chow South Road
105	834766.3	842818.5	834810.9	842793.8	H	Ng Chow South Road
106	834810.9	842793.8	834861.9	842774.6	H	Ng Chow South Road
107	834624.4	843362.4	834620.6	843339.1	R1_1	On Site Paved Roads
108	834620.6	843339.1	834632.1	843296.2	R1_1	On Site Paved Roads
109	834632.1	843296.2	834638.0	843266.9	R1_1	On Site Paved Roads
110	834638.0	843266.9	834641.3	843242.3	R1_3	On Site Paved Roads
111	834638.0	843266.9	834653.8	843271.0	R1_2	On Site Paved Roads
112	834623.9	843362.3	834620.1	843339.4	R2_1	On Site Paved Roads
113	834620.1	843339.4	834631.8	843296.4	R2_1	On Site Paved Roads
114	834631.8	843296.4	834639.9	843255.4	R2_1	On Site Paved Roads
115	834639.9	843255.4	834626.2	843265.3	R2_1	On Site Paved Roads
116	834623.4	843362.3	834619.7	843339.7	R3_1	On Site Paved Roads
117	834619.7	843339.7	834631.5	843296.5	R3_2	On Site Paved Roads
118	834631.5	843296.5	834634.5	843280.9	R3_2	On Site Paved Roads
119	834634.5	843280.9	834627.9	843270.6	R3_3	On Site Paved Roads
120	834634.3	843280.8	834611.0	843288.9	R3_5	On Site Paved Roads
121	834611.0	843288.9	834612.8	843300.8	R3_5	On Site Paved Roads
122	834612.8	843300.8	834609.3	843314.6	R3_5	On Site Paved Roads
123	834609.3	843314.6	834619.6	843339.8	R3_5	On Site Paved Roads
124	834634.5	843280.9	834647.4	843284.4	R3_4	On Site Paved Roads
125	834622.9	843362.0	834619.3	843339.9	R4_1	On Site Paved Roads
126	834619.3	843339.9	834611.9	843322.0	R4_2	On Site Paved Roads
127	834611.9	843322.0	834619.1	843295.1	R4_2	On Site Paved Roads
128	834619.1	843295.1	834629.3	843288.3	R4_2	On Site Paved Roads
129	834629.3	843288.3	834629.5	843302.9	R4_2	On Site Paved Roads
130	834629.5	843302.9	834619.3	843339.9	R4_2	On Site Paved Roads
131	834658.7	843276.9	834692.8	843286.0	KEP8_1	On Site Paved Roads of adjoining CBP
132	834692.5	843284.9	834707.4	843323.7	KEP8_2	On Site Paved Roads of adjoining CBP
133	834715.4	843321.4	834685.8	843340.8	KEP8_3	On Site Paved Roads of adjoining CBP
134	834655.5	843335.1	834686.4	843343.4	KEP8_4	On Site Paved Roads of adjoining CBP
135	834641.5	843341.8	834654.9	843332.4	KEP8_5	On Site Paved Roads of adjoining CBP
136	834658.2	843279.3	834692.3	843288.3	KEP9_1	On Site Paved Roads of adjoining CBP
137	834689.9	843288.2	834697.3	843303.5	KEP9_2	On Site Paved Roads of adjoining CBP
138	834688.0	843333.1	834697.4	843303.6	KEP9_3	On Site Paved Roads of adjoining CBP
139	834676.9	843340.5	834688.9	843332.8	KEP9_4	On Site Paved Roads of adjoining CBP
140	834652.1	843337.4	834676.9	843344.1	KEP9_5	On Site Paved Roads of adjoining CBP
141	834641.5	843341.7	834654.9	843332.3	KEP9_6	On Site Paved Roads of adjoining CBP
142	834660.1	843273.9	834693.9	843282.9	KEP10_1	On Site Paved Roads of adjoining CBP
143	834693.4	843282.2	834701.0	843297.6	KEP10_2	On Site Paved Roads of adjoining CBP
144	834691.8	843326.5	834701.2	843297.1	KEP10_3	On Site Paved Roads of adjoining CBP
145	834685.4	843346.4	834691.8	843326.5	KEP10_4	On Site Paved Roads of adjoining CBP
146	834665.1	843340.9	834685.4	843346.4	KEP10_5	On Site Paved Roads of adjoining CBP
147	834652.1	843337.5	834665.1	843340.9	KEP10_6	On Site Paved Roads of adjoining CBP
148	834650.2	843351.4	834653.8	843337.9	KEP10_7	On Site Paved Roads of adjoining CBP
149	834649.2	843354.5	834662.4	843358.3	KEP10_8	On Site Paved Roads of adjoining CBP
150	834641.4	843341.8	834654.8	843332.4	KEP10_9	On Site Paved Roads of adjoining CBP
151	834686.5	843301.9	834700.0	843305.6	KEP11_1	On Site Paved Roads of adjoining CBP
152	834683.4	843312.4	834696.5	843316.3	KEP11_2	On Site Paved Roads of adjoining CBP
153	834680.4	843323.6	834693.1	843327.1	KEP11_3	On Site Paved Roads of adjoining CBP
154	834686.8	843297.3	834706.1	843323.9	KEP12_1	On Site Paved Roads of adjoining CBP
155	834683.1	843313.2	834706.4	843324.6	KEP12_2	On Site Paved Roads of adjoining CBP
156	834680.7	843323.7	834706.4	843324.4	KEP12_3	On Site Paved Roads of adjoining CBP
157	834641.8	843238.2	834653.4	843241.5	R5	On Site Paved Roads
158	834653.4	843241.5	834653.2	843261.3	R5	On Site Paved Roads
159	834641.7	843238.6	834629.8	843235.3	R6	On Site Paved Roads
160	834629.8	843235.3	834621.6	843246.8	R6	On Site Paved Roads

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
A	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
B	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	23	9	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	24	10	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	11	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	12	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	13	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	14	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	15	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	16	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	17	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	23	18	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	24	19	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
C	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	24	8	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	21	9	0.103	0.741	1.614	1.445	2.278	3.677	6.216	1.870	0.959	1.681	2.664	4.547	9.440	10.983	15.720	1.004	7.702	7.154
	23	10	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	23	11	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	23	12	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	23	13	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	23	14	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	24	15	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	16	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	17	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	22	18	0.102	0.724	1.571	1.402	2.231	3.600	6.059	1.840	0.927	1.647	2.590	4.443	9.187	10.774	15.451	1.000	7.509	6.925
	24	19	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
D	30	1	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	2	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	3	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	4	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	5	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	6	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	7	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	8	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	9	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	10	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	11	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	12	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	13	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	14	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	15	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	16	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	17	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	18	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	19	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	20	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	21	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	22	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	23	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	24	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
E	30	1	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	2	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	3	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	4	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	5	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	6	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	7	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	8	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	29	9	0.097	0.633	1.324	1.152	1.969	3.170	5.247	1.668	0.739	1.462	2.195	3.868	7.866	9.679	14.060	0.973	6.501	5.753
	30	10	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	11	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	12	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	13	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	14	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	15	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	16	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	17	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	29	18	0.097	0.633	1.324	1.152	1.969	3.170	5.247	1.668	0.739	1.462	2.195	3.868	7.866	9.679	14.060	0.973	6.501	5.753
	30	19	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	20	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	21	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	22	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	23	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	24	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
F	30	1	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	2	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	3	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	4	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	5	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	6	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	7	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	8	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	29	9	0.097	0.633	1.324	1.152	1.969	3.170	5.247	1.668	0.739	1.462	2.195	3.868	7.866	9.679	14.060	0.973	6.501	5.753
	30	10	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	11	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	12	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	13	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	14	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	15	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	16	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	17	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	29	18	0.097	0.633	1.324	1.152	1.969	3.170	5.247	1.668	0.739	1.462	2.195	3.868	7.866	9.679	14.060	0.973	6.501	5.753
	30	19	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	20	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	21	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	22	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	23	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
	30	24	0.096	0.624	1.295	1.123	1.939	3.120	5.161	1.647	0.716	1.441	2.151	3.802	7.724	9.561	13.911	0.970	6.392	5.629
G	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
H	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	23	9	0.101	0.708	1.529	1.361	2.188	3.527	5.915	1.812	0.896	1.615	2.522	4.346	8.954	10.581	15.204	0.995	7.331	6.715
	24	10	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	11	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	12	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	13	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	14	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	24	15	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	24	18	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
I	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	24	18	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
J	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	24	18	0.100	0.693	1.491	1.322	2.146	3.459	5.782	1.785	0.867	1.586	2.458	4.254	8.739	10.403	14.977	0.991	7.167	6.522
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
K	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
L	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
M	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
N	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
O	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
P	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
Q	25	1	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	2	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	3	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	4	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	5	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	6	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	7	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	8	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	9	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	10	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	11	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	12	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	13	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	14	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	15	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	16	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	17	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	18	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	19	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	20	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	21	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	22	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	23	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
	25	24	0.100	0.679	1.454	1.285	2.107	3.395	5.659	1.759	0.839	1.558	2.399	4.169	8.539	10.237	14.766	0.987	7.014	6.344
R1_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R2_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	9	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	10	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	12	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	13	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	14	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	15	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	16	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	17	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R3_4	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R6	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP8_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_7[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_8[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_9[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	18	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	19	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	20	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	21	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	22	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	23	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NOx Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP11_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	9	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	10	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	11	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	12	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	13	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	14	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	15	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	16	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	10	17	0.118	1.105	2.402	2.207	3.139	5.149	9.650	2.364	1.485	2.363	4.201	6.531	14.950	15.507	21.984	1.063	11.913	12.212
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
A	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
B	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	23	9	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	24	10	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	11	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	12	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	13	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	14	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	15	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	16	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	17	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	23	18	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	24	19	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
C	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	24	8	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	21	9	0.005	0.019	0.141	0.125	0.638	1.114	0.894	0.166	0.170	0.341	0.746	1.415	0.875	0.359	0.895	0.050	0.952	0.790
	23	10	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	23	11	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	23	12	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	23	13	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	23	14	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	24	15	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	16	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	17	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	22	18	0.005	0.019	0.137	0.121	0.625	1.090	0.865	0.162	0.164	0.332	0.725	1.382	0.846	0.352	0.879	0.050	0.922	0.761
	24	19	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
D	30	1	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	2	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	3	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	4	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	5	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	6	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	7	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	8	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	9	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	10	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	11	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	12	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	13	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	14	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	15	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	16	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	17	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	18	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	19	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	20	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	21	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	22	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	23	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	24	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
E	30	1	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	2	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	3	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	4	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	5	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	6	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	7	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	8	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	29	9	0.005	0.017	0.116	0.101	0.551	0.958	0.720	0.140	0.128	0.286	0.615	1.197	0.698	0.316	0.801	0.049	0.768	0.615
	30	10	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	11	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	12	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	13	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	14	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	15	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	16	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	17	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	29	18	0.005	0.017	0.116	0.101	0.551	0.958	0.720	0.140	0.128	0.286	0.615	1.197	0.698	0.316	0.801	0.049	0.768	0.615
	30	19	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	20	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	21	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	22	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	23	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	24	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
F	30	1	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	2	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	3	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	4	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	5	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	6	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	7	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	8	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	29	9	0.005	0.017	0.116	0.101	0.551	0.958	0.720	0.140	0.128	0.286	0.615	1.197	0.698	0.316	0.801	0.049	0.768	0.615
	30	10	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	11	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	12	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	13	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	14	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	15	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	16	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	17	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	29	18	0.005	0.017	0.116	0.101	0.551	0.958	0.720	0.140	0.128	0.286	0.615	1.197	0.698	0.316	0.801	0.049	0.768	0.615
	30	19	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	20	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	21	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	22	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	23	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
	30	24	0.005	0.016	0.113	0.098	0.543	0.942	0.705	0.138	0.124	0.281	0.602	1.176	0.682	0.313	0.792	0.048	0.751	0.600
G	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
H	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	23	9	0.005	0.018	0.134	0.118	0.613	1.068	0.839	0.158	0.158	0.324	0.706	1.350	0.820	0.346	0.865	0.050	0.894	0.734
	24	10	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	11	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	12	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	13	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	14	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	24	15	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	24	18	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
I	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	24	18	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
J	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	24	18	0.005	0.018	0.130	0.115	0.601	1.047	0.815	0.155	0.153	0.317	0.688	1.321	0.795	0.340	0.852	0.049	0.869	0.710
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
K	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
L	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
M	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
N	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
O	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
P	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
Q	25	1	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	2	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	3	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	4	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	5	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	6	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	7	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	8	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	9	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	10	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	11	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	12	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	13	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	14	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	15	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	16	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	17	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	18	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	19	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	20	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	21	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	22	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	23	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
	25	24	0.005	0.018	0.127	0.112	0.590	1.027	0.793	0.152	0.147	0.310	0.672	1.294	0.773	0.334	0.840	0.049	0.846	0.688
R1_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R2_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	9	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	10	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	12	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	13	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	14	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	15	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	16	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	17	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R3_4	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R6	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP8_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_7[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_8[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_9[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	18	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	19	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	20	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	21	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	22	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	23	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

NO2 Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP11_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	9	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	10	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	11	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	12	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	13	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	14	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	15	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	16	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	10	17	0.006	0.029	0.210	0.190	0.879	1.567	1.521	0.251	0.271	0.520	1.176	2.048	1.514	0.507	1.313	0.053	1.606	1.443
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
A	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
B	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	23	9	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	24	10	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	11	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	12	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	13	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	14	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	15	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	16	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	17	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	23	18	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	24	19	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
C	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	24	8	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	21	9	0.010	0.000	0.025	0.020	0.050	0.064	0.144	0.025	0.018	0.045	0.078	0.062	0.290	0.193	0.241	0.048	0.175	0.199
	23	10	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	23	11	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	23	12	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	23	13	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	23	14	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	24	15	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	16	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	17	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	22	18	0.010	0.000	0.024	0.020	0.049	0.062	0.140	0.025	0.017	0.043	0.075	0.061	0.282	0.188	0.235	0.048	0.170	0.193
	24	19	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
D	30	1	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	2	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	3	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	4	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	5	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	6	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	7	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	8	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	9	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	10	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	11	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	12	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	13	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	14	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	15	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	16	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	17	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	18	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	19	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	20	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	21	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	22	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	23	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	24	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
E	30	1	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	2	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	3	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	4	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	5	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	6	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	7	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	8	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	29	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.050	0.117	0.020	0.014	0.035	0.059	0.052	0.237	0.164	0.204	0.045	0.143	0.162
	30	10	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	11	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	12	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	13	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	14	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	15	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	16	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	17	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	29	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.050	0.117	0.020	0.014	0.035	0.059	0.052	0.237	0.164	0.204	0.045	0.143	0.162
	30	19	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	20	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	21	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	22	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	23	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	24	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
F	30	1	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	2	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	3	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	4	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	5	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	6	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	7	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	8	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	29	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.050	0.117	0.020	0.014	0.035	0.059	0.052	0.237	0.164	0.204	0.045	0.143	0.162
	30	10	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	11	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	12	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	13	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	14	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	15	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	16	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	17	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	29	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.050	0.117	0.020	0.014	0.035	0.059	0.052	0.237	0.164	0.204	0.045	0.143	0.162
	30	19	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	20	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	21	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	22	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	23	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
	30	24	0.008	0.000	0.020	0.016	0.043	0.049	0.115	0.019	0.014	0.034	0.057	0.051	0.232	0.161	0.200	0.045	0.140	0.159
G	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
H	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	23	9	0.010	0.000	0.023	0.019	0.048	0.060	0.136	0.024	0.017	0.042	0.072	0.059	0.274	0.184	0.230	0.047	0.165	0.188
	24	10	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	11	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	12	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	13	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	14	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	24	15	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	24	18	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
I	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	24	18	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
J	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	24	18	0.009	0.000	0.023	0.019	0.047	0.058	0.132	0.023	0.016	0.040	0.070	0.058	0.267	0.180	0.225	0.047	0.161	0.183
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
K	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
L	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
M	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
N	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
O	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
P	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
Q	25	1	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	2	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	3	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	4	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	5	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	6	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	7	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	8	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	9	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	10	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	11	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	12	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	13	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	14	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	15	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	16	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	17	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	19	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	20	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	21	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	22	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	23	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
	25	24	0.009	0.000	0.022	0.018	0.046	0.056	0.129	0.022	0.016	0.039	0.067	0.056	0.260	0.176	0.220	0.047	0.157	0.178
R1_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R2_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	9	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	10	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	12	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	13	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	14	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	15	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	16	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	17	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R3_4	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R6	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP8_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_7[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_8[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_9[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	18	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	19	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	20	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	21	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	22	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	23	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

RSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2024

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP11_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	9	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	10	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	11	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	12	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	13	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	14	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	15	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	16	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	10	17	0.014	0.000	0.034	0.028	0.070	0.127	0.229	0.039	0.026	0.069	0.120	0.094	0.463	0.281	0.352	0.054	0.278	0.317
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
A	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
B	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	23	9	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	24	10	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	11	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	12	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	13	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	14	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	15	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	16	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	17	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	23	18	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	24	19	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
C	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	24	8	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	21	9	0.009	0.000	0.023	0.019	0.046	0.059	0.132	0.023	0.017	0.041	0.071	0.057	0.267	0.177	0.222	0.038	0.161	0.183
	23	10	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	23	11	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	23	12	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	23	13	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	23	14	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	24	15	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	16	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	17	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	22	18	0.009	0.000	0.022	0.018	0.045	0.057	0.128	0.023	0.016	0.040	0.069	0.056	0.259	0.173	0.216	0.038	0.156	0.178
	24	19	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
D	30	1	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	2	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	3	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	4	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	5	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	6	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	7	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	8	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	9	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	10	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	11	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	12	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	13	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	14	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	15	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	16	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	17	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	18	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	19	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	20	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	21	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	22	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	23	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	24	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
E	30	1	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	2	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	3	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	4	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	5	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	6	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	7	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	8	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	29	9	0.008	0.000	0.018	0.015	0.040	0.046	0.108	0.018	0.013	0.032	0.054	0.048	0.218	0.150	0.188	0.036	0.131	0.149
	30	10	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	11	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	12	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	13	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	14	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	15	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	16	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	17	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	29	18	0.008	0.000	0.018	0.015	0.040	0.046	0.108	0.018	0.013	0.032	0.054	0.048	0.218	0.150	0.188	0.036	0.131	0.149
	30	19	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	20	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	21	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	22	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	23	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	24	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
F	30	1	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	2	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	3	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	4	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	5	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	6	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	7	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	8	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	29	9	0.008	0.000	0.018	0.015	0.040	0.046	0.108	0.018	0.013	0.032	0.054	0.048	0.218	0.150	0.188	0.036	0.131	0.149
	30	10	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	11	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	12	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	13	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	14	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	15	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	16	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	17	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	29	18	0.008	0.000	0.018	0.015	0.040	0.046	0.108	0.018	0.013	0.032	0.054	0.048	0.218	0.150	0.188	0.036	0.131	0.149
	30	19	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	20	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	21	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	22	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	23	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
	30	24	0.008	0.000	0.018	0.015	0.039	0.045	0.106	0.018	0.013	0.031	0.053	0.047	0.213	0.148	0.184	0.036	0.128	0.146
G	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
H	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	23	9	0.009	0.000	0.021	0.018	0.044	0.055	0.125	0.022	0.016	0.038	0.066	0.054	0.252	0.169	0.211	0.038	0.152	0.173
	24	10	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	11	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	12	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	13	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	14	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	24	15	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	24	18	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
I	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	24	18	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
J	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	24	18	0.009	0.000	0.021	0.017	0.043	0.053	0.122	0.021	0.015	0.037	0.064	0.053	0.246	0.166	0.207	0.037	0.148	0.168
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
K	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
L	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
M	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
N	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
O	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
P	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
Q	25	1	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	2	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	3	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	4	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	5	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	6	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	7	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	8	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	9	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	10	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	11	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	12	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	13	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	14	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	15	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	16	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	17	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	18	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	19	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	20	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	21	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	22	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	23	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
	25	24	0.008	0.000	0.020	0.017	0.043	0.051	0.118	0.021	0.015	0.036	0.062	0.052	0.239	0.162	0.203	0.037	0.144	0.164
R1_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R1_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R2_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	9	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	10	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	12	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	13	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	14	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	15	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	16	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	17	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_3	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R3_4	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R3_5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_1	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R4_2	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
R5	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
R6	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP8_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP8_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP9_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP9_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_4[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_5[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_6[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_7[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP10_8[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP10_9[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	18	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	19	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	20	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	21	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	22	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	23	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP11_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

FSP Emission Factors for Each Individual Road of Year 2023

Road No.	Speed (km/hr)	Total Emission Factor (g/VKT) / Hour ending	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9
KEP11_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_1[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_2[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
KEP12_3[1]	0	1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	10	8	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	9	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	10	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	11	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	12	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	13	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	14	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	15	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	16	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	10	17	0.013	0.000	0.031	0.026	0.065	0.117	0.211	0.036	0.024	0.063	0.110	0.087	0.426	0.258	0.323	0.043	0.256	0.291
	0	18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0	24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
A	25	00:00 - 01:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	05:00 - 06:00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.142789
	25	06:00 - 07:00	10	6	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.670783
	25	07:00 - 08:00	17	10	0	0	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3.129889
	25	08:00 - 09:00	41	22	0	0	3	1	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	3.241903
	25	09:00 - 10:00	28	16	0	0	2	1	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2.869676
	25	10:00 - 11:00	27	17	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.551707
	25	11:00 - 12:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.243133
	25	12:00 - 13:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.243133
	25	13:00 - 14:00	31	23	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.783438
	25	14:00 - 15:00	30	23	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.773973
	25	15:00 - 16:00	28	22	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.569681
	25	16:00 - 17:00	35	27	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.355261
	25	17:00 - 18:00	57	46	1	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.141143
	25	18:00 - 19:00	33	25	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.427686
	25	19:00 - 20:00	20	16	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.129673
	25	20:00 - 21:00	15	12	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.099284
	25	21:00 - 22:00	10	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.055014
	25	22:00 - 23:00	8	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.278705
	25	23:00 - 00:00	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.651522
B	25	00:00 - 01:00	13	10	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.584164
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.541680
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.637036
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.637036
	25	05:00 - 06:00	13	9	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.730866
	25	06:00 - 07:00	38	25	3	0	5	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.016177
	25	07:00 - 08:00	70	46	6	0	9	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.934474
	23	08:00 - 09:00	166	107	14	0	22	5	1	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.063067
	24	09:00 - 10:00	107	69	8	0	13	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.133003
	24	10:00 - 11:00	104	68	7	0	12	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.132962
	24	11:00 - 12:00	117	77	8	0	13	3	1	2	10	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.085391
	24	12:00 - 13:00	107	72	7	0	11	2	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.069981
	24	13:00 - 14:00	110	74	6	0	11	2	1	3	9	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1.132700
	24	14:00 - 15:00	101	69	5	0	9	2	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1.144041
	24	15:00 - 16:00	92	63	4	0	8	1	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1.172652
	24	16:00 - 17:00	106	73	4	0	9	1	2	3	9	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	1.147735
	23	17:00 - 18:00	172	119	6	0	13	2	3	6	14	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	1.170272
	24	18:00 - 19:00	97	66	4	0	8	1	2	3	8	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	1.191033
	25	19:00 - 20:00	64	44	3	0	5	1	1	2	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1.041582
	25	20:00 - 21:00	48	33	2	0	4	1	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1.004371
	25	21:00 - 22:00	38	26	2	0	3	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1.068419
	25	22:00 - 23:00	28	20	1	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.959287
	25	23:00 - 00:00	24	17	1	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1.012995
C	25	00:00 - 01:00	22	13	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.248869
	25	01:00 - 02:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.969377
	25	02:00 - 03:00	8	6	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.517096
	25	03:00 - 04:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.710930
	25	04:00 - 05:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.710930
	25	05:00 - 06:00	23	14	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.158060
	25	06:00 - 07:00	65	40	1	0	9	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.903244
	24	07:00 - 08:00	150	75	3	0	17	5	5	10	5	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	3.607734
	21	08:00 - 09:00	328	178	6	0	40	12	12	24	12	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	3.191716
	23	09:00 - 10:00	218	110	4	0	24	7	8	15	8	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	3.611548
	23	10:00 - 11:00	205	103	3	0	22	6	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	3.749010
	23	11:00 - 12:00	219	111	4	0	24	6	8	17	8	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	3.566226
	23	12:00 - 13:00	201	100	3	0	21	5	8	15	7	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	3.719564
	23	13:00 - 14:00	199	98	3	0	20	4	8	16	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	3.782503
	24	14:00 - 15:00	181	87	3	0	17	3	7	14	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	3.870029
	24	15:00 - 16:00	161	75	2	0	15	2	6	13	6	0	1	0	0	0	0	0	4	37	0	4.102092
	24	16:00 - 17:00	178	83	3	0	16	2	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	6	38	0	3.970479
	22	17:00 - 18:00	259	130	4	0	24	2	12	24	11	0	2	0	0	0	0	0	10	40	0	3.583822
	24	18:00 - 19:00	154	74	2	0	14	1	7	13	6	0	1	0	0	0	0	0	5	31	0	3.848407
	25	19:00 - 20:00	113	51	2	0	10	1	4	9	4	0	1	0	0	0	0	0	3	28	0	4.185111
	25	20:00 - 21:00	93	39	1	0	8	1	3	7	3	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	4.706101
	25	21:00 - 22:00	78	31	1	0	6	1	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	27	0	5.094973
	25	22:00 - 23:00	66	25	1	0	5	1	2	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	5.388521
	25	23:00 - 00:00	37	22	1	0	4	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.974844
D	30	00:00 - 01:00	28	15	2	0	2	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.657864
	30	01:00 - 02:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.766159
	30	02:00 - 03:00	12	6	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.705574
	30	03:00 - 04:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.766159
	30	04:00 - 05:00	11	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.846540
	30	05:00 - 06:00	30	14	3	0	3	2	1	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1.713182
	30	06:00 - 07:00	83	39	8	0	7	5	3	5	13	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1.777571
	30	07:00 - 08:00	156	72	15	0	13	10	5	9	24	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	1.906514
	30	08:00 - 09:00	368	167	36	0	31	24	11	21	58	1	7	0	0	0	0	2	5	5	0	1.895915
	30	09:00 - 10:00	232	108	22	0	20	15	7	13	35	1	4	0	0	0	0	1	3	3	0	1.836250
	30	10:00 - 11:00	221	105	20	0	19	14	7	13	32	0	4	0	0	0	0	1	3	3	0	1.852972
	30	11:00 - 12:00	242	119	21	0	20	15	7	14	34	0	4	0	0	0	0	1	4	3	0	1.788323
	30	12:00 - 13:00	224	112	19	0	19	13	7	13	30	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	1.787535
	30	13:00 - 14:00	224	114	18	0	19	13	7	13	29	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	1.772604
	30	14:00 - 15:00	203	106	16	0	17	11	6	12	25	0	3	0	0	0	0	1	3	3	0	1.765871
	30	15:00 - 16:00	182	97	13	0	15	10	6	11	21	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	1.791786
	30	16:00 - 17:00	204	111	14	0	17	11	6	12	23	0	2	0	0	0	0	1	4	3	0	1.721467
	30	17:00 - 18:00	328	182	22	0	27	17	10	20	35	0	3	0	0	0	0	1	6	5	0	1.680950
	30	18:00 - 19:00	184	100	13	0	15	10	6	11	20	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	1.760432
	30	19:00 - 20:00	124	67	9	0	10	7	4	8	14	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	1.685306
	30	20:00 - 21:00	95	51	7	0	8	5	3	6	11	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1.629114
	30	21:00 - 22:00	74	40	6	0	6	4	2	4	9	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1.578780
	30	22:00 - 23:00	57	30	4	0	5	3	2	3	7	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1.662086
	30	23:00 - 00:00	51	26	4	0	4	3	2	3	6	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1.758077

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
E	30	00:00 - 01:00	52	28	4	0	5	2	2	3	6	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2.060887
	30	01:00 - 02:00	17	9	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.632949
	30	02:00 - 03:00	21	11	2	0	2	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.510691
	30	03:00 - 04:00	18	10	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.550838
	30	04:00 - 05:00	19	10	2	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.522064
	30	05:00 - 06:00	53	27	4	0	5	3	2	3	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2.127962
	30	06:00 - 07:00	145	73	12	0	14	8	4	8	20	0	1	0	0	0	0	2	1	2	0	1.947484
	30	07:00 - 08:00	296	134	22	0	25	15	8	15	38	0	3	0	0	0	0	4	2	30	0	2.731577
	29	08:00 - 09:00	671	310	51	1	58	37	18	34	92	1	6	1	1	1	0	10	5	45	0	2.527205
	30	09:00 - 10:00	443	201	32	1	38	22	12	22	56	1	4	1	1	1	0	6	3	42	0	2.703345
	30	10:00 - 11:00	425	197	31	1	37	20	11	22	51	1	3	0	0	0	0	6	3	42	0	2.694837
	30	11:00 - 12:00	465	222	34	1	41	21	13	25	53	1	4	0	0	0	0	7	3	40	0	2.595552
	30	12:00 - 13:00	436	210	31	1	39	18	12	24	47	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	2.654901
	30	13:00 - 14:00	439	216	31	1	40	17	12	24	44	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	2.617772
	30	14:00 - 15:00	408	201	29	1	37	14	12	23	38	1	3	0	0	0	0	6	3	40	0	2.655618
	30	15:00 - 16:00	370	183	25	1	34	12	11	21	32	1	2	0	0	0	0	6	3	39	0	2.742932
	30	16:00 - 17:00	417	211	29	1	39	12	12	24	34	1	3	0	0	0	1	7	3	40	0	2.680797
	29	17:00 - 18:00	653	347	46	1	64	18	20	40	51	1	4	0	0	0	1	11	5	44	0	2.448382
	30	18:00 - 19:00	374	191	26	1	35	11	11	22	30	1	2	0	0	0	1	6	3	34	0	2.627724
	30	19:00 - 20:00	258	128	17	0	24	8	7	15	21	0	2	0	0	0	0	4	2	30	0	2.816084
	30	20:00 - 21:00	202	97	13	0	18	6	6	11	17	0	1	0	0	0	0	3	1	29	0	3.045786
	30	21:00 - 22:00	163	75	10	0	14	5	4	9	14	0	1	0	0	0	0	2	1	28	0	3.258895
	30	22:00 - 23:00	130	57	8	0	11	4	3	6	11	0	1	0	0	0	0	2	1	26	0	3.533839
	30	23:00 - 00:00	91	48	7	0	9	4	3	5	10	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	2.035684
F	30	00:00 - 01:00	63	27	5	0	10	4	3	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	3.252465
	30	01:00 - 02:00	20	9	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3.312551
	30	02:00 - 03:00	26	11	2	0	4	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	3.129011
	30	03:00 - 04:00	21	9	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3.240850
	30	04:00 - 05:00	22	10	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3.100581
	30	05:00 - 06:00	65	27	5	0	11	4	4	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	3.257442
	30	06:00 - 07:00	181	74	15	0	31	11	10	19	2	0	1	1	0	1	0	8	3	5	0	3.224392
	30	07:00 - 08:00	366	136	27	1	59	21	18	35	4	0	3	2	1	2	1	15	6	35	0	3.769298
	29	08:00 - 09:00	836	316	63	2	141	51	43	83	10	1	6	4	2	5	2	35	14	58	0	3.642383
	30	09:00 - 10:00	543	203	40	1	87	31	27	53	6	1	4	3	1	3	1	23	9	50	0	3.761037
	30	10:00 - 11:00	521	197	39	1	81	29	26	50	6	1	4	2	1	3	1	22	9	49	0	3.756531
	30	11:00 - 12:00	572	220	44	1	87	31	29	56	6	1	4	3	2	3	1	25	10	49	0	3.716821
	30	12:00 - 13:00	532	206	41	1	78	28	26	51	6	1	4	3	2	3	1	23	10	48	0	3.728502
	30	13:00 - 14:00	536	210	42	1	76	27	26	52	6	1	4	3	2	3	1	24	10	48	0	3.748407
	30	14:00 - 15:00	492	195	39	1	67	24	24	47	5	1	3	2	2	3	1	22	10	46	0	3.765925
	30	15:00 - 16:00	445	176	35	1	58	21	21	42	5	1	3	2	2	3	1	20	9	45	0	3.836038
	30	16:00 - 17:00	497	201	40	1	64	23	24	48	5	1	3	2	2	3	1	23	10	46	0	3.776501
	29	17:00 - 18:00	780	328	65	1	99	35	39	77	8	1	5	4	3	5	2	37	17	54	0	3.658653
	30	18:00 - 19:00	445	182	36	1	56	20	22	43	5	1	3	2	2	3	1	20	9	39	0	3.716492
	30	19:00 - 20:00	307	122	24	0	39	14	15	29	3	0	2	1	1	2	1	14	6	34	0	3.935880
	30	20:00 - 21:00	238	92	18	0	30	11	11	22	2	0	1	1	1	1	1	10	5	32	0	4.053400
	30	21:00 - 22:00	194	72	14	0	24	9	9	17	2	0	1	1	1	1	0	8	4	31	0	4.210991
	30	22:00 - 23:00	152	55	11	0	19	7	7	13	1	0	1	1	0	1	0	6	3	27	0	4.319017
	30	23:00 - 00:00	111	47	9	0	17	6	6	12	1	0	1	1	0	1	0	5	2	3	0	3.264289
G	25	00:00 - 01:00	7	4	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.844130
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.037484
	25	06:00 - 07:00	24	12	2	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.235363
	25	07:00 - 08:00	42	22	3	0	5	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.165227
	25	08:00 - 09:00	102	51	8	0	12	11	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	2.298636
	25	09:00 - 10:00	62	32	5	0	7	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.267922
	25	10:00 - 11:00	58	30	5	0	7	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2.136514
	25	11:00 - 12:00	63	33	6	0	8	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2.024740
	25	12:00 - 13:00	55	30	5	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.820559
	25	13:00 - 14:00	56	30	6	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.807561
	25	14:00 - 15:00	48	27	5	0	6	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.658763
	25	15:00 - 16:00	42	24	5	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.537467
	25	16:00 - 17:00	45	26	5	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.488034
	25	17:00 - 18:00	71	42	9	0	9	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	1.301190
	25	18:00 - 19:00	41	24	5	0	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1.492260
	25	19:00 - 20:00	27	16	3	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1.246768
	25	20:00 - 21:00	21	12	3	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1.213863
	25	21:00 - 22:00	17	10	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1.294740
	25	22:00 - 23:00	14	8	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1.471245
	25	23:00 - 00:00	11	7	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.525512
H	25	00:00 - 01:00	13	8	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.723391
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.969377
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.397156
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.397156
	25	05:00 - 06:00	15	9	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.111480
	25	06:00 - 07:00	43	25	3	0	3	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.162847
	25	07:00 - 08:00	83	48	6	0	6	5	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.242980
	23	08:00 - 09:00	197	114	14	0	13	13	11	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	2.363986
	24	09:00 - 10:00	123	70	9	0	9	8	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	2.330704
	24	10:00 - 11:00	113	65	9	0	8	7	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	2.246749
	24	11:00 - 12:00	122	70	10	0	10	8	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	2.159939
	24	12:00 - 13:00	110	63	9	0	9	7	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	2.163929
	24	13:00 - 14:00	109	62	9	0	10	7	5	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	2.150745
	24	14:00 - 15:00	96	55	8	0	9	6	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	2.046467
	25	15:00 - 16:00	84	47	8	0	8	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	2.037565
	25	16:00 - 17:00	92	52	9	0	10	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	1.925915
	24	17:00 - 18:00	143	81	14	0	16	8	6	12	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	1.935052
	25	18:00 - 19:00	82	46	8	0	9	5	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	1.932824
	25	19:00 - 20:00	55	32	5	0	6	3	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1.880540
	25	20:00 - 21:00	43	25	4	0	4	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.987568
	25	21:00 - 22:00	34	20	3	0	3	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.029567
	25	22:00 - 23:00	27	15	2	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.283266
	25	23:00 - 00:00	23	14	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.040075

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
I	25	00:00 - 01:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.478109
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	05:00 - 06:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.541680
	25	06:00 - 07:00	15	11	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.226426
	25	07:00 - 08:00	24	19	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.906075
	25	08:00 - 09:00	60	43	1	0	8	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.312842
	25	09:00 - 10:00	42	30	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.380625
	25	10:00 - 11:00	44	31	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.357629
	25	11:00 - 12:00	50	36	1	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1.252086
	25	12:00 - 13:00	51	36	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1.241367
	25	13:00 - 14:00	54	39	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1.181305
	25	14:00 - 15:00	51	37	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1.065924
	25	15:00 - 16:00	49	35	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	1.093130
	25	16:00 - 17:00	57	42	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.995659
	24	17:00 - 18:00	95	71	1	0	10	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	1	0	0.923008
	25	18:00 - 19:00	52	38	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	1.039310
	25	19:00 - 20:00	33	25	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0.820281
	25	20:00 - 21:00	24	19	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.831000
	25	21:00 - 22:00	17	14	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.468675
	25	22:00 - 23:00	14	11	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.534766
	25	23:00 - 00:00	11	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.463530
J	25	00:00 - 01:00	9	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.828903
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.037484
	25	06:00 - 07:00	23	12	2	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.569567
	25	07:00 - 08:00	42	22	4	0	4	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.370374
	25	08:00 - 09:00	99	50	10	0	9	8	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2.446471
	25	09:00 - 10:00	65	33	6	0	6	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.462841
	25	10:00 - 11:00	64	33	6	0	6	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.359012
	25	11:00 - 12:00	72	38	7	0	7	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.278416
	25	12:00 - 13:00	69	37	6	0	7	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.227322
	25	13:00 - 14:00	69	38	6	0	7	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.180500
	25	14:00 - 15:00	66	36	6	0	7	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.191981
	25	15:00 - 16:00	60	33	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.176642
	25	16:00 - 17:00	70	39	6	0	8	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.103127
	24	17:00 - 18:00	113	65	9	0	13	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2.082220
	25	18:00 - 19:00	63	36	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.080624
	25	19:00 - 20:00	41	24	3	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.021681
	25	20:00 - 21:00	31	18	3	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.039406
	25	21:00 - 22:00	24	14	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.041212
	25	22:00 - 23:00	19	10	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.435826
	25	23:00 - 00:00	16	9	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.108724
K	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	08:00 - 09:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.795964
	25	09:00 - 10:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	10:00 - 11:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	11:00 - 12:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	12:00 - 13:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	13:00 - 14:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	14:00 - 15:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	15:00 - 16:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	16:00 - 17:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	17:00 - 18:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.795964
	25	18:00 - 19:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	19:00 - 20:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	20:00 - 21:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
L	25	00:00 - 01:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4.689410
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.634057
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.634057
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.634057
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.634057
	25	05:00 - 06:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4.689410
	25	06:00 - 07:00	21	9	0	0	2	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4.185811
	25	07:00 - 08:00	69	16	0	0	5	1	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	6.943812
	25	08:00 - 09:00	132	37	0	0	11	2	13	25	0	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	6.161288
	25	09:00 - 10:00	97	24	0	0	7	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	40	0	6.857483
	25	10:00 - 11:00	95	23	0	0	6	1	8	15	0	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	6.899258
	25	11:00 - 12:00	100	26	0	0	7	1	9	17	0	0	1	0	0	0	0	0	1	38	0	6.590802
	25	12:00 - 13:00	97	25	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	6.637842
	25	13:00 - 14:00	98	26	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	6.571744
	25	14:00 - 15:00	94	24	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	6.692972
	25	15:00 - 16:00	88	22	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	2	37	0	6.786904
	25	16:00 - 17:00	96	25	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	6.571758
	25	17:00 - 18:00	135	41	0	0	9	2	12	24	0	0	2	0	0	0	0	0	5	40	0	5.782182
	25	18:00 - 19:00	84	23	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	3	31	0	6.324615
	25	19:00 - 20:00	64	15	0	0	3	1	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	6.922487
	25	20:00 - 21:00	55	11	0	0	3	1	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	28	0	7.484853
	25	21:00 - 22:00	47	9	0	0	2	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	27	0	7.954828
	25	22:00 - 23:00	41	7	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	8.205095
	25	23:00 - 00:00	14	6	0	0	1	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4.405354

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
M	25	00:00 - 01:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.630022
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	05:00 - 06:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.630022
	25	06:00 - 07:00	25	9	2	0	6	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.894080
	25	07:00 - 08:00	46	17	3	0	10	4	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2.944398
	25	08:00 - 09:00	109	39	7	0	25	9	7	14	0	0	1	0	0	1	0	0	2	4	0	2.994813
	25	09:00 - 10:00	70	25	5	0	15	6	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	3.090754
	25	10:00 - 11:00	66	25	4	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.007782
	25	11:00 - 12:00	74	28	5	0	15	5	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	3.081266
	25	12:00 - 13:00	69	26	5	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	3.058764
	25	13:00 - 14:00	70	26	5	0	14	5	5	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	3.093113
	25	14:00 - 15:00	63	25	5	0	12	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	2.904328
	25	15:00 - 16:00	57	22	4	0	10	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.109903
	25	16:00 - 17:00	66	26	5	0	12	4	4	9	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	2.971226
	25	17:00 - 18:00	104	42	8	0	18	6	7	14	0	0	1	1	0	1	0	0	2	4	0	2.954073
	25	18:00 - 19:00	58	23	4	0	10	3	4	8	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	3.067136
	25	19:00 - 20:00	38	16	3	0	7	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.681629
	25	20:00 - 21:00	29	12	2	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.809048
	25	21:00 - 22:00	22	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.946649
	25	22:00 - 23:00	16	7	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.923417
	25	23:00 - 00:00	15	6	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3.107628
N	25	00:00 - 01:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.124776
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.113819
	25	05:00 - 06:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.124776
	25	06:00 - 07:00	17	7	1	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.873062
	25	07:00 - 08:00	34	13	3	0	7	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.654148
	25	08:00 - 09:00	82	31	6	0	17	6	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	2.910999
	25	09:00 - 10:00	54	20	4	0	11	4	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.045190
	25	10:00 - 11:00	51	19	4	0	10	4	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.002054
	25	11:00 - 12:00	56	21	4	0	11	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.036852
	25	12:00 - 13:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.108076
	25	13:00 - 14:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.108076
	25	14:00 - 15:00	50	19	4	0	9	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.135086
	25	15:00 - 16:00	45	17	3	0	8	3	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.203686
	25	16:00 - 17:00	51	19	4	0	9	3	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.180735
	25	17:00 - 18:00	82	31	6	0	15	5	6	12	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	3.107989
	25	18:00 - 19:00	46	17	3	0	8	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	3.332038
	25	19:00 - 20:00	30	12	2	0	6	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.784326
	25	20:00 - 21:00	23	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2.887628
	25	21:00 - 22:00	17	7	1	0	3	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3.287208
	25	22:00 - 23:00	14	5	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3.318155
	25	23:00 - 00:00	12	5	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.758214
O	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	11.288214
	25	08:00 - 09:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	11.288214
	25	09:00 - 10:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	11.288214
	25	10:00 - 11:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	11.288214
	25	11:00 - 12:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	12:00 - 13:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	13:00 - 14:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	14:00 - 15:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	15:00 - 16:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	16:00 - 17:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	17:00 - 18:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	11.288214
	25	18:00 - 19:00	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	11.288214
	25	19:00 - 20:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	11.288214
	25	20:00 - 21:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	11.288214
	25	21:00 - 22:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	11.288214
	25	22:00 - 23:00	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	11.288214
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
P	25	00:00 - 01:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	05:00 - 06:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	06:00 - 07:00	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.806396
	25	07:00 - 08:00	9	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.519222
	25	08:00 - 09:00	23	18	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.053596
	25	09:00 - 10:00	16	12	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.242514
	25	10:00 - 11:00	15	12	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.564936
	25	11:00 - 12:00	17	14	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.517326
	25	12:00 - 13:00	16	13	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.539643
	25	13:00 - 14:00	18	14	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.549289
	25	14:00 - 15:00	17	13	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.572173
	25	15:00 - 16:00	15	12	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.411715
	25	16:00 - 17:00	18	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.475756
	25	17:00 - 18:00	31	24	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.465124
	25	18:00 - 19:00	17	13	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.494315
	25	19:00 - 20:00	11	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.418392
	25	20:00 - 21:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.515194
	25	21:00 - 22:00	7	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.565900
	25	22:00 - 23:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	23:00 - 00:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
Q	25	00:00 - 01:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	06:00 - 07:00	4	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.444714
	25	07:00 - 08:00	5	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.187822
	25	08:00 - 09:00	12	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.444714
	25	09:00 - 10:00	8	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.444714
	25	10:00 - 11:00	7	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.166678
	25	11:00 - 12:00	8	5	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.040875
	25	12:00 - 13:00	7	5	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.894231
	25	13:00 - 14:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.802484
	25	14:00 - 15:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.802484
	25	15:00 - 16:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.478109
	25	16:00 - 17:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.515194
	25	17:00 - 18:00	13	11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.378679
	25	18:00 - 19:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.515194
	25	19:00 - 20:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	20:00 - 21:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	21:00 - 22:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	22:00 - 23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
	25	23:00 - 00:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.160254
R1_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R2_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	0	08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	0	11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R3_4	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R6	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP8_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_7[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_8[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_9[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	19.171908
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NOx Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP11_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	19.171908
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	08:00 - 09:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	09:00 - 10:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	10:00 - 11:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	11:00 - 12:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	12:00 - 13:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	13:00 - 14:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	14:00 - 15:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	15:00 - 16:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	16:00 - 17:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.530270
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
A	25	00:00 - 01:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	05:00 - 06:00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.431102
	25	06:00 - 07:00	10	6	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.443535
	25	07:00 - 08:00	17	10	0	0	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.515238
	25	08:00 - 09:00	41	22	0	0	3	1	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0.529672
	25	09:00 - 10:00	28	16	0	0	2	1	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0.463935
	25	10:00 - 11:00	27	17	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.415641
	25	11:00 - 12:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.363063
	25	12:00 - 13:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.363063
	25	13:00 - 14:00	31	23	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.269084
	25	14:00 - 15:00	30	23	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.272062
	25	15:00 - 16:00	28	22	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.245597
	25	16:00 - 17:00	35	27	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.200726
	25	17:00 - 18:00	57	46	1	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.168186
	25	18:00 - 19:00	33	25	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.212397
	25	19:00 - 20:00	20	16	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.209470
	25	20:00 - 21:00	15	12	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.166938
	25	21:00 - 22:00	10	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.135042
	25	22:00 - 23:00	8	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.166763
	25	23:00 - 00:00	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.219631
B	25	00:00 - 01:00	13	10	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.041059
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.042475
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.051053
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.051053
	25	05:00 - 06:00	13	9	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.054257
	25	06:00 - 07:00	38	25	3	0	5	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.109116
	25	07:00 - 08:00	70	46	6	0	9	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.097192
	23	08:00 - 09:00	166	107	14	0	22	5	1	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.119547
	24	09:00 - 10:00	107	69	8	0	13	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.132160
	24	10:00 - 11:00	104	68	7	0	12	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.133837
	24	11:00 - 12:00	117	77	8	0	13	3	1	2	10	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.124245
	24	12:00 - 13:00	107	72	7	0	11	2	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.120374
	24	13:00 - 14:00	110	74	6	0	11	2	1	3	9	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.129632
	24	14:00 - 15:00	101	69	5	0	9	2	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.134358
	24	15:00 - 16:00	92	63	4	0	8	1	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.134122
	24	16:00 - 17:00	106	73	4	0	9	1	2	3	9	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.137930
	23	17:00 - 18:00	172	119	6	0	13	2	3	6	14	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0.142547
	24	18:00 - 19:00	97	66	4	0	8	1	2	3	8	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.145653
	25	19:00 - 20:00	64	44	3	0	5	1	1	2	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0.124321
	25	20:00 - 21:00	48	33	2	0	4	1	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0.126216
	25	21:00 - 22:00	38	26	2	0	3	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.144695
	25	22:00 - 23:00	28	20	1	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.091961
	25	23:00 - 00:00	24	17	1	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.098779
C	25	00:00 - 01:00	22	13	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.336663
	25	01:00 - 02:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.248226
	25	02:00 - 03:00	8	6	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.188210
	25	03:00 - 04:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.213931
	25	04:00 - 05:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.213931
	25	05:00 - 06:00	23	14	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.322380
	25	06:00 - 07:00	65	40	1	0	9	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.285912
	24	07:00 - 08:00	150	75	3	0	17	5	5	10	5	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	0.483721
	21	08:00 - 09:00	328	178	6	0	40	12	12	24	12	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	0.447360
	23	09:00 - 10:00	218	110	4	0	24	7	8	15	8	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.489556
	23	10:00 - 11:00	205	103	3	0	22	6	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.503883
	23	11:00 - 12:00	219	111	4	0	24	6	8	17	8	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.482412
	23	12:00 - 13:00	201	100	3	0	21	5	8	15	7	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	0.502958
	23	13:00 - 14:00	199	98	3	0	20	4	8	16	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	0.509210
	24	14:00 - 15:00	181	87	3	0	17	3	7	14	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	0.512427
	24	15:00 - 16:00	161	75	2	0	15	2	6	13	6	0	1	0	0	0	0	0	4	37	0	0.538129
	24	16:00 - 17:00	178	83	3	0	16	2	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	6	38	0	0.522673
	22	17:00 - 18:00	259	130	4	0	24	2	12	24	11	0	2	0	0	0	0	0	10	40	0	0.488375
	24	18:00 - 19:00	154	74	2	0	14	1	7	13	6	0	1	0	0	0	0	0	5	31	0	0.512009
	25	19:00 - 20:00	113	51	2	0	10	1	4	9	4	0	1	0	0	0	0	0	3	28	0	0.541192
	25	20:00 - 21:00	93	39	1	0	8	1	3	7	3	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	0.603645
	25	21:00 - 22:00	78	31	1	0	6	1	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	27	0	0.654564
	25	22:00 - 23:00	66	25	1	0	5	1	2	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	0.683267
	25	23:00 - 00:00	37	22	1	0	4	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.295706
D	30	00:00 - 01:00	28	15	2	0	2	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.246712
	30	01:00 - 02:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.245417
	30	02:00 - 03:00	12	6	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.223648
	30	03:00 - 04:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.245417
	30	04:00 - 05:00	11	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.243253
	30	05:00 - 06:00	30	14	3	0	3	2	1	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0.251211
	30	06:00 - 07:00	83	39	8	0	7	5	3	5	13	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.251068
	30	07:00 - 08:00	156	72	15	0	13	10	5	9	24	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	0.256913
	30	08:00 - 09:00	368	167	36	0	31	24	11	21	58	1	7	0	0	0	0	2	5	5	0	0.255048
	30	09:00 - 10:00	232	108	22	0	20	15	7	13	35	1	4	0	0	0	0	1	3	3	0	0.249878
	30	10:00 - 11:00	221	105	20	0	19	14	7	13	32	0	4	0	0	0	0	1	3	3	0	0.253392
	30	11:00 - 12:00	242	119	21	0	20	15	7	14	34	0	4	0	0	0	0	1	4	3	0	0.243080
	30	12:00 - 13:00	224	112	19	0	19	13	7	13	30	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	0.242581
	30	13:00 - 14:00	224	114	18	0	19	13	7	13	29	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	0.241546
	30	14:00 - 15:00	203	106	16	0	17	11	6	12	25	0	3	0	0	0	0	1	3	3	0	0.237986
	30	15:00 - 16:00	182	97	13	0	15	10	6	11	21	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	0.244492
	30	16:00 - 17:00	204	111	14	0	17	11	6	12	23	0	2	0	0	0	0	1	4	3	0	0.232750
	30	17:00 - 18:00	328	182	22	0	27	17	10	20	35	0	3	0	0	0	0	1	6	5	0	0.231430
	30	18:00 - 19:00	184	100	13	0	15	10	6	11	20	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	0.240760
	30	19:00 - 20:00	124	67	9	0	10	7	4	8	14	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0.239832
	30	20:00 - 21:00	95	51	7	0	8	5	3	6	11	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.229850
	30	21:00 - 22:00	74	40	6	0	6	4	2	4	9	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.219257
	30	22:00 - 23:00	57	30	4	0	5	3	2	3	7	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.236545
	30	23:00 - 00:00	51	26	4	0	4	3	2	3	6	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.256306

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
E	30	00:00 - 01:00	52	28	4	0	5	2	2	3	6	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.252241
	30	01:00 - 02:00	17	9	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.257765
	30	02:00 - 03:00	21	11	2	0	2	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.221229
	30	03:00 - 04:00	18	10	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.243889
	30	04:00 - 05:00	19	10	2	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.232431
	30	05:00 - 06:00	53	27	4	0	5	3	2	3	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.267999
	30	06:00 - 07:00	145	73	12	0	14	8	4	8	20	0	1	0	0	0	0	2	1	2	0	0.242573
	30	07:00 - 08:00	296	134	22	0	25	15	8	15	38	0	3	0	0	0	0	4	2	30	0	0.335009
	29	08:00 - 09:00	671	310	51	1	58	37	18	34	92	1	6	1	1	1	0	10	5	45	0	0.313028
	30	09:00 - 10:00	443	201	32	1	38	22	12	22	56	1	4	1	1	1	0	6	3	42	0	0.334217
	30	10:00 - 11:00	425	197	31	1	37	20	11	22	51	1	3	0	0	0	0	6	3	42	0	0.327195
	30	11:00 - 12:00	465	222	34	1	41	21	13	25	53	1	4	0	0	0	0	7	3	40	0	0.316196
	30	12:00 - 13:00	436	210	31	1	39	18	12	24	47	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	0.319923
	30	13:00 - 14:00	439	216	31	1	40	17	12	24	44	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	0.314700
	30	14:00 - 15:00	408	201	29	1	37	14	12	23	38	1	3	0	0	0	0	6	3	40	0	0.321438
	30	15:00 - 16:00	370	183	25	1	34	12	11	21	32	1	2	0	0	0	0	6	3	39	0	0.329459
	30	16:00 - 17:00	417	211	29	1	39	12	12	24	34	1	3	0	0	0	1	7	3	40	0	0.316118
	29	17:00 - 18:00	653	347	46	1	64	18	20	40	51	1	4	0	0	0	1	11	5	44	0	0.292050
	30	18:00 - 19:00	374	191	26	1	35	11	11	22	30	1	2	0	0	0	1	6	3	34	0	0.311291
	30	19:00 - 20:00	258	128	17	0	24	8	7	15	21	0	2	0	0	0	0	4	2	30	0	0.337105
	30	20:00 - 21:00	202	97	13	0	18	6	6	11	17	0	1	0	0	0	0	3	1	29	0	0.366184
	30	21:00 - 22:00	163	75	10	0	14	5	4	9	14	0	1	0	0	0	0	2	1	28	0	0.391154
	30	22:00 - 23:00	130	57	8	0	11	4	3	6	11	0	1	0	0	0	0	2	1	26	0	0.417005
	30	23:00 - 00:00	91	48	7	0	9	4	3	5	10	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	0.244087
F	30	00:00 - 01:00	63	27	5	0	10	4	3	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0.388196
	30	01:00 - 02:00	20	9	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.387095
	30	02:00 - 03:00	26	11	2	0	4	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0.384702
	30	03:00 - 04:00	21	9	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.376179
	30	04:00 - 05:00	22	10	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.359443
	30	05:00 - 06:00	65	27	5	0	11	4	4	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0.402009
	30	06:00 - 07:00	181	74	15	0	31	11	10	19	2	0	1	1	0	1	0	8	3	5	0	0.395897
	30	07:00 - 08:00	366	136	27	1	59	21	18	35	4	0	3	2	1	2	1	15	6	35	0	0.457212
	29	08:00 - 09:00	836	316	63	2	141	51	43	83	10	1	6	4	2	5	2	35	14	58	0	0.445793
	30	09:00 - 10:00	543	203	40	1	87	31	27	53	6	1	4	3	1	3	1	23	9	50	0	0.455213
	30	10:00 - 11:00	521	197	39	1	81	29	26	50	6	1	4	2	1	3	1	22	9	49	0	0.453047
	30	11:00 - 12:00	572	220	44	1	87	31	29	56	6	1	4	3	2	3	1	25	10	49	0	0.449599
	30	12:00 - 13:00	532	206	41	1	78	28	26	51	6	1	4	3	2	3	1	23	10	48	0	0.449165
	30	13:00 - 14:00	536	210	42	1	76	27	26	52	6	1	4	3	2	3	1	24	10	48	0	0.448198
	30	14:00 - 15:00	492	195	39	1	67	24	24	47	5	1	3	2	2	3	1	22	10	46	0	0.448527
	30	15:00 - 16:00	445	176	35	1	58	21	21	42	5	1	3	2	2	3	1	20	9	45	0	0.454643
	30	16:00 - 17:00	497	201	40	1	64	23	24	48	5	1	3	2	2	3	1	23	10	46	0	0.446302
	29	17:00 - 18:00	780	328	65	1	99	35	39	77	8	1	5	4	3	5	2	37	17	54	0	0.432579
	30	18:00 - 19:00	445	182	36	1	56	20	22	43	5	1	3	2	2	3	1	20	9	39	0	0.441791
	30	19:00 - 20:00	307	122	24	0	39	14	15	29	3	0	2	1	1	2	1	14	6	34	0	0.463219
	30	20:00 - 21:00	238	92	18	0	30	11	11	22	2	0	1	1	1	1	1	10	5	32	0	0.480639
	30	21:00 - 22:00	194	72	14	0	24	9	9	17	2	0	1	1	1	1	0	8	4	31	0	0.507141
	30	22:00 - 23:00	152	55	11	0	19	7	7	13	1	0	1	1	0	1	0	6	3	27	0	0.516334
	30	23:00 - 00:00	111	47	9	0	17	6	6	12	1	0	1	1	0	1	0	5	2	3	0	0.397776
G	25	00:00 - 01:00	7	4	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.216853
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.308427
	25	06:00 - 07:00	24	12	2	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.343356
	25	07:00 - 08:00	42	22	3	0	5	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.352756
	25	08:00 - 09:00	102	51	8	0	12	11	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.377663
	25	09:00 - 10:00	62	32	5	0	7	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.367435
	25	10:00 - 11:00	58	30	5	0	7	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0.326979
	25	11:00 - 12:00	63	33	6	0	8	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0.304724
	25	12:00 - 13:00	55	30	5	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.279582
	25	13:00 - 14:00	56	30	6	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.275100
	25	14:00 - 15:00	48	27	5	0	6	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.235285
	25	15:00 - 16:00	42	24	5	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.211025
	25	16:00 - 17:00	45	26	5	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.201313
	25	17:00 - 18:00	71	42	9	0	9	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.158857
	25	18:00 - 19:00	41	24	5	0	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.193015
	25	19:00 - 20:00	27	16	3	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.181249
	25	20:00 - 21:00	21	12	3	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.144222
	25	21:00 - 22:00	17	10	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.164940
	25	22:00 - 23:00	14	8	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.197075
	25	23:00 - 00:00	11	7	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.226536
H	25	00:00 - 01:00	13	8	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.319441
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.248226
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.325366
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.325366
	25	05:00 - 06:00	15	9	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.362525
	25	06:00 - 07:00	43	25	3	0	3	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.344379
	25	07:00 - 08:00	83	48	6	0	6	5	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.364148
	23	08:00 - 09:00	197	114	14	0	13	13	11	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	0.383232
	24	09:00 - 10:00	123	70	9	0	9	8	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0.375317
	24	10:00 - 11:00	113	65	9	0	8	7	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.359068
	24	11:00 - 12:00	122	70	10	0	10	8	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.344115
	24	12:00 - 13:00	110	63	9	0	9	7	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0.350441
	24	13:00 - 14:00	109	62	9	0	10	7	5	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0.339820
	24	14:00 - 15:00	96	55	8	0	9	6	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.331016
	25	15:00 - 16:00	84	47	8	0	8	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.320538
	25	16:00 - 17:00	92	52	9	0	10	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.297327
	24	17:00 - 18:00	143	81	14	0	16	8	6	12	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	0.300186
	25	18:00 - 19:00	82	46	8	0	9	5	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.294721
	25	19:00 - 20:00	55	32	5	0	6	3	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0.288757
	25	20:00 - 21:00	43	25	4	0	4	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.317684
	25	21:00 - 22:00	34	20	3	0	3	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.328966
	25	22:00 - 23:00	27	15	2	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.350472
	25	23:00 - 00:00	23	14	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.306453

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
I	25	00:00 - 01:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.036755
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	05:00 - 06:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.042475
	25	06:00 - 07:00	15	11	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.178377
	25	07:00 - 08:00	24	19	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.121694
	25	08:00 - 09:00	60	43	1	0	8	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.191845
	25	09:00 - 10:00	42	30	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.205690
	25	10:00 - 11:00	44	31	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.198328
	25	11:00 - 12:00	50	36	1	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.178939
	25	12:00 - 13:00	51	36	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.168153
	25	13:00 - 14:00	54	39	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.159265
	25	14:00 - 15:00	51	37	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.143274
	25	15:00 - 16:00	49	35	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.146739
	25	16:00 - 17:00	57	42	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.130299
	24	17:00 - 18:00	95	71	1	0	10	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	1	0	0.112003
	25	18:00 - 19:00	52	38	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.138744
	25	19:00 - 20:00	33	25	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0.086590
	25	20:00 - 21:00	24	19	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.085437
	25	21:00 - 22:00	17	14	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.032528
	25	22:00 - 23:00	14	11	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.037750
	25	23:00 - 00:00	11	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.030222
J	25	00:00 - 01:00	9	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.275064
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.308427
	25	06:00 - 07:00	23	12	2	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.402544
	25	07:00 - 08:00	42	22	4	0	4	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.394419
	25	08:00 - 09:00	99	50	10	0	9	8	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0.397077
	25	09:00 - 10:00	65	33	6	0	6	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.398388
	25	10:00 - 11:00	64	33	6	0	6	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.384660
	25	11:00 - 12:00	72	38	7	0	7	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.363116
	25	12:00 - 13:00	69	37	6	0	7	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.359864
	25	13:00 - 14:00	69	38	6	0	7	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.346222
	25	14:00 - 15:00	66	36	6	0	7	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.336672
	25	15:00 - 16:00	60	33	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.332347
	25	16:00 - 17:00	70	39	6	0	8	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.320351
	24	17:00 - 18:00	113	65	9	0	13	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0.319843
	25	18:00 - 19:00	63	36	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.316909
	25	19:00 - 20:00	41	24	3	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.313510
	25	20:00 - 21:00	31	18	3	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.306962
	25	21:00 - 22:00	24	14	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.301173
	25	22:00 - 23:00	19	10	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.369251
	25	23:00 - 00:00	16	9	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.351101
K	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	08:00 - 09:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.065351
	25	09:00 - 10:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	10:00 - 11:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	11:00 - 12:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	12:00 - 13:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	13:00 - 14:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	14:00 - 15:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	15:00 - 16:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	16:00 - 17:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	17:00 - 18:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.065351
	25	18:00 - 19:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	19:00 - 20:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	20:00 - 21:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
L	25	00:00 - 01:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.721532
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.642573
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.642573
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.642573
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.642573
	25	05:00 - 06:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.721532
	25	06:00 - 07:00	21	9	0	0	2	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.686393
	25	07:00 - 08:00	69	16	0	0	5	1	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	0.955374
	25	08:00 - 09:00	132	37	0	0	11	2	13	25	0	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	0.876997
	25	09:00 - 10:00	97	24	0	0	7	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	40	0	0.938259
	25	10:00 - 11:00	95	23	0	0	6	1	8	15	0	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.943427
	25	11:00 - 12:00	100	26	0	0	7	1	9	17	0	0	1	0	0	0	0	0	1	38	0	0.913136
	25	12:00 - 13:00	97	25	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.910055
	25	13:00 - 14:00	98	26	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.900852
	25	14:00 - 15:00	94	24	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.907846
	25	15:00 - 16:00	88	22	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	2	37	0	0.923024
	25	16:00 - 17:00	96	25	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	0.889843
	25	17:00 - 18:00	135	41	0	0	9	2	12	24	0	0	2	0	0	0	0	0	5	40	0	0.816154
	25	18:00 - 19:00	84	23	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	3	31	0	0.870776
	25	19:00 - 20:00	64	15	0	0	3	1	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	0.939745
	25	20:00 - 21:00	55	11	0	0	3	1	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	28	0	0.984954
	25	21:00 - 22:00	47	9	0	0	2	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	27	0	1.034310
	25	22:00 - 23:00	41	7	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	1.047410
	25	23:00 - 00:00	14	6	0	0	1	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.714528

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
M	25	00:00 - 01:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.476852
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	05:00 - 06:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.476852
	25	06:00 - 07:00	25	9	2	0	6	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.464226
	25	07:00 - 08:00	46	17	3	0	10	4	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.461775
	25	08:00 - 09:00	109	39	7	0	25	9	7	14	0	0	1	0	0	1	0	0	2	4	0	0.461928
	25	09:00 - 10:00	70	25	5	0	15	6	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.467848
	25	10:00 - 11:00	66	25	4	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.458034
	25	11:00 - 12:00	74	28	5	0	15	5	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.469650
	25	12:00 - 13:00	69	26	5	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.458382
	25	13:00 - 14:00	70	26	5	0	14	5	5	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.475444
	25	14:00 - 15:00	63	25	5	0	12	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.439253
	25	15:00 - 16:00	57	22	4	0	10	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.478252
	25	16:00 - 17:00	66	26	5	0	12	4	4	9	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	0.455136
	25	17:00 - 18:00	104	42	8	0	18	6	7	14	0	0	1	1	0	1	0	0	2	4	0	0.455555
	25	18:00 - 19:00	58	23	4	0	10	3	4	8	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	0.472414
	25	19:00 - 20:00	38	16	3	0	7	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.425186
	25	20:00 - 21:00	29	12	2	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.441609
	25	21:00 - 22:00	22	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.468034
	25	22:00 - 23:00	16	7	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.446401
	25	23:00 - 00:00	15	6	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.475617
N	25	00:00 - 01:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.251636
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.093947
	25	05:00 - 06:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.251636
	25	06:00 - 07:00	17	7	1	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.430715
	25	07:00 - 08:00	34	13	3	0	7	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.416245
	25	08:00 - 09:00	82	31	6	0	17	6	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	0.441407
	25	09:00 - 10:00	54	20	4	0	11	4	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.453595
	25	10:00 - 11:00	51	19	4	0	10	4	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.451554
	25	11:00 - 12:00	56	21	4	0	11	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.467053
	25	12:00 - 13:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.480872
	25	13:00 - 14:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.480872
	25	14:00 - 15:00	50	19	4	0	9	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.463541
	25	15:00 - 16:00	45	17	3	0	8	3	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.481676
	25	16:00 - 17:00	51	19	4	0	9	3	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.486858
	25	17:00 - 18:00	82	31	6	0	15	5	6	12	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	0.476745
	25	18:00 - 19:00	46	17	3	0	8	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.498965
	25	19:00 - 20:00	30	12	2	0	6	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.432880
	25	20:00 - 21:00	23	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.451131
	25	21:00 - 22:00	17	7	1	0	3	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.495259
	25	22:00 - 23:00	14	5	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.509007
	25	23:00 - 00:00	12	5	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.465415
O	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1.361386
	25	08:00 - 09:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	1.361386
	25	09:00 - 10:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	1.361386
	25	10:00 - 11:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	1.361386
	25	11:00 - 12:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	12:00 - 13:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	13:00 - 14:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	14:00 - 15:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	15:00 - 16:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	16:00 - 17:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	17:00 - 18:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1.361386
	25	18:00 - 19:00	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	1.361386
	25	19:00 - 20:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1.361386
	25	20:00 - 21:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1.361386
	25	21:00 - 22:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1.361386
	25	22:00 - 23:00	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	1.361386
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
P	25	00:00 - 01:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	05:00 - 06:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	06:00 - 07:00	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.196415
	25	07:00 - 08:00	9	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.112746
	25	08:00 - 09:00	23	18	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.193561
	25	09:00 - 10:00	16	12	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.215845
	25	10:00 - 11:00	15	12	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.083714
	25	11:00 - 12:00	17	14	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.074825
	25	12:00 - 13:00	16	13	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.078991
	25	13:00 - 14:00	18	14	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.072258
	25	14:00 - 15:00	17	13	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.076028
	25	15:00 - 16:00	15	12	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.022325
	25	16:00 - 17:00	18	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.029496
	25	17:00 - 18:00	31	24	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.027403
	25	18:00 - 19:00	17	13	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030751
	25	19:00 - 20:00	11	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.025617
	25	20:00 - 21:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.032163
	25	21:00 - 22:00	7	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.035593
	25	22:00 - 23:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	23:00 - 00:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
Q	25	00:00 - 01:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	06:00 - 07:00	4	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.286373
	25	07:00 - 08:00	5	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.230730
	25	08:00 - 09:00	12	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.286373
	25	09:00 - 10:00	8	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.286373
	25	10:00 - 11:00	7	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.191649
	25	11:00 - 12:00	8	5	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.168713
	25	12:00 - 13:00	7	5	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.167139
	25	13:00 - 14:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.147266
	25	14:00 - 15:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.147266
	25	15:00 - 16:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.036755
	25	16:00 - 17:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.032163
	25	17:00 - 18:00	13	11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.022931
	25	18:00 - 19:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.032163
	25	19:00 - 20:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	20:00 - 21:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	21:00 - 22:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	22:00 - 23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
	25	23:00 - 00:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.008160
R1_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R2_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	0	08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	0	11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R3_4	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R6	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP8_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_7[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_8[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_9[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	2.584327
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For NO2 (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	NO2 Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP11_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2.584327
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	08:00 - 09:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	09:00 - 10:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	10:00 - 11:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	11:00 - 12:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	12:00 - 13:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	13:00 - 14:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	14:00 - 15:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	15:00 - 16:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	16:00 - 17:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.448427
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
A	25	00:00 - 01:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	05:00 - 06:00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.078703
	25	06:00 - 07:00	10	6	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.062049
	25	07:00 - 08:00	17	10	0	0	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.072191
	25	08:00 - 09:00	41	22	0	0	3	1	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0.074744
	25	09:00 - 10:00	28	16	0	0	2	1	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0.067686
	25	10:00 - 11:00	27	17	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.060728
	25	11:00 - 12:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.054762
	25	12:00 - 13:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.054762
	25	13:00 - 14:00	31	23	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.046119
	25	14:00 - 15:00	30	23	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.046674
	25	15:00 - 16:00	28	22	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.042093
	25	16:00 - 17:00	35	27	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.037883
	25	17:00 - 18:00	57	46	1	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.033548
	25	18:00 - 19:00	33	25	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.039301
	25	19:00 - 20:00	20	16	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.031632
	25	20:00 - 21:00	15	12	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.032325
	25	21:00 - 22:00	10	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.033756
	25	22:00 - 23:00	8	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.038572
	25	23:00 - 00:00	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.046598
B	25	00:00 - 01:00	13	10	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016165
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.017492
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018242
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018242
	25	05:00 - 06:00	13	9	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.017318
	25	06:00 - 07:00	38	25	3	0	5	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.023643
	25	07:00 - 08:00	70	46	6	0	9	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021461
	23	08:00 - 09:00	166	107	14	0	22	5	1	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.024312
	24	09:00 - 10:00	107	69	8	0	13	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.026413
	24	10:00 - 11:00	104	68	7	0	12	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.026742
	24	11:00 - 12:00	117	77	8	0	13	3	1	2	10	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.026128
	24	12:00 - 13:00	107	72	7	0	11	2	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.026260
	24	13:00 - 14:00	110	74	6	0	11	2	1	3	9	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.028431
	24	14:00 - 15:00	101	69	5	0	9	2	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.029268
	24	15:00 - 16:00	92	63	4	0	8	1	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.030014
	24	16:00 - 17:00	106	73	4	0	9	1	2	3	9	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.029666
	23	17:00 - 18:00	172	119	6	0	13	2	3	6	14	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0.031285
	24	18:00 - 19:00	97	66	4	0	8	1	2	3	8	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.030657
	25	19:00 - 20:00	64	44	3	0	5	1	1	2	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0.027605
	25	20:00 - 21:00	48	33	2	0	4	1	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0.026252
	25	21:00 - 22:00	38	26	2	0	3	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.026805
	25	22:00 - 23:00	28	20	1	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.026134
	25	23:00 - 00:00	24	17	1	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.027449
C	25	00:00 - 01:00	22	13	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.051948
	25	01:00 - 02:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.049097
	25	02:00 - 03:00	8	6	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.040446
	25	03:00 - 04:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.044154
	25	04:00 - 05:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.044154
	25	05:00 - 06:00	23	14	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.050320
	25	06:00 - 07:00	65	40	1	0	9	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.044077
	24	07:00 - 08:00	150	75	3	0	17	5	5	10	5	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	0.082248
	21	08:00 - 09:00	328	178	6	0	40	12	12	24	12	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	0.074288
	23	09:00 - 10:00	218	110	4	0	24	7	8	15	8	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.082902
	23	10:00 - 11:00	205	103	3	0	22	6	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.086304
	23	11:00 - 12:00	219	111	4	0	24	6	8	17	8	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.082157
	23	12:00 - 13:00	201	100	3	0	21	5	8	15	7	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	0.085846
	23	13:00 - 14:00	199	98	3	0	20	4	8	16	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	0.087490
	24	14:00 - 15:00	181	87	3	0	17	3	7	14	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	0.088954
	24	15:00 - 16:00	161	75	2	0	15	2	6	13	6	0	1	0	0	0	0	0	4	37	0	0.094324
	24	16:00 - 17:00	178	83	3	0	16	2	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	6	38	0	0.091566
	22	17:00 - 18:00	259	130	4	0	24	2	12	24	11	0	2	0	0	0	0	0	10	40	0	0.084134
	24	18:00 - 19:00	154	74	2	0	14	1	7	13	6	0	1	0	0	0	0	0	5	31	0	0.088848
	25	19:00 - 20:00	113	51	2	0	10	1	4	9	4	0	1	0	0	0	0	0	3	28	0	0.095701
	25	20:00 - 21:00	93	39	1	0	8	1	3	7	3	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	0.107169
	25	21:00 - 22:00	78	31	1	0	6	1	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	27	0	0.115731
	25	22:00 - 23:00	66	25	1	0	5	1	2	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	0.121744
	25	23:00 - 00:00	37	22	1	0	4	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.046224
D	30	00:00 - 01:00	28	15	2	0	2	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034160
	30	01:00 - 02:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.037570
	30	02:00 - 03:00	12	6	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034970
	30	03:00 - 04:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.037570
	30	04:00 - 05:00	11	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.036964
	30	05:00 - 06:00	30	14	3	0	3	2	1	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034115
	30	06:00 - 07:00	83	39	8	0	7	5	3	5	13	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.035489
	30	07:00 - 08:00	156	72	15	0	13	10	5	9	24	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	0.037428
	30	08:00 - 09:00	368	167	36	0	31	24	11	21	58	1	7	0	0	0	0	2	5	5	0	0.037221
	30	09:00 - 10:00	232	108	22	0	20	15	7	13	35	1	4	0	0	0	0	1	3	3	0	0.036391
	30	10:00 - 11:00	221	105	20	0	19	14	7	13	32	0	4	0	0	0	0	1	3	3	0	0.037076
	30	11:00 - 12:00	242	119	21	0	20	15	7	14	34	0	4	0	0	0	0	1	4	3	0	0.036324
	30	12:00 - 13:00	224	112	19	0	19	13	7	13	30	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	0.036487
	30	13:00 - 14:00	224	114	18	0	19	13	7	13	29	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	0.036465
	30	14:00 - 15:00	203	106	16	0	17	11	6	12	25	0	3	0	0	0	0	1	3	3	0	0.036528
	30	15:00 - 16:00	182	97	13	0	15	10	6	11	21	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	0.037443
	30	16:00 - 17:00	204	111	14	0	17	11	6	12	23	0	2	0	0	0	0	1	4	3	0	0.036457
	30	17:00 - 18:00	328	182	22	0	27	17	10	20	35	0	3	0	0	0	0	1	6	5	0	0.036114
	30	18:00 - 19:00	184	100	13	0	15	10	6	11	20	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	0.037081
	30	19:00 - 20:00	124	67	9	0	10	7	4	8	14	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0.036183
	30	20:00 - 21:00	95	51	7	0	8	5	3	6	11	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.034985
	30	21:00 - 22:00	74	40	6	0	6	4	2	4	9	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.033478
	30	22:00 - 23:00	57	30	4	0	5	3	2	3	7	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.035185
	30	23:00 - 00:00	51	26	4	0	4	3	2	3	6	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.037187

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
E	30	00:00 - 01:00	52	28	4	0	5	2	2	3	6	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.039911
	30	01:00 - 02:00	17	9	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.033105
	30	02:00 - 03:00	21	11	2	0	2	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.029513
	30	03:00 - 04:00	18	10	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.031990
	30	04:00 - 05:00	19	10	2	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030306
	30	05:00 - 06:00	53	27	4	0	5	3	2	3	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.040794
	30	06:00 - 07:00	145	73	12	0	14	8	4	8	20	0	1	0	0	0	0	2	1	2	0	0.037898
	30	07:00 - 08:00	296	134	22	0	25	15	8	15	38	0	3	0	0	0	0	4	2	30	0	0.055175
	29	08:00 - 09:00	671	310	51	1	58	37	18	34	92	1	6	1	1	1	0	10	5	45	0	0.050603
	30	09:00 - 10:00	443	201	32	1	38	22	12	22	56	1	4	1	1	1	0	6	3	42	0	0.054748
	30	10:00 - 11:00	425	197	31	1	37	20	11	22	51	1	3	0	0	0	0	6	3	42	0	0.054597
	30	11:00 - 12:00	465	222	34	1	41	21	13	25	53	1	4	0	0	0	0	7	3	40	0	0.052477
	30	12:00 - 13:00	436	210	31	1	39	18	12	24	47	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	0.053864
	30	13:00 - 14:00	439	216	31	1	40	17	12	24	44	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	0.053365
	30	14:00 - 15:00	408	201	29	1	37	14	12	23	38	1	3	0	0	0	0	6	3	40	0	0.054545
	30	15:00 - 16:00	370	183	25	1	34	12	11	21	32	1	2	0	0	0	0	6	3	39	0	0.056467
	30	16:00 - 17:00	417	211	29	1	39	12	12	24	34	1	3	0	0	0	1	7	3	40	0	0.055015
	29	17:00 - 18:00	653	347	46	1	64	18	20	40	51	1	4	0	0	0	1	11	5	44	0	0.050482
	30	18:00 - 19:00	374	191	26	1	35	11	11	22	30	1	2	0	0	0	1	6	3	34	0	0.054046
	30	19:00 - 20:00	258	128	17	0	24	8	7	15	21	0	2	0	0	0	0	4	2	30	0	0.058480
	30	20:00 - 21:00	202	97	13	0	18	6	6	11	17	0	1	0	0	0	0	3	1	29	0	0.063247
	30	21:00 - 22:00	163	75	10	0	14	5	4	9	14	0	1	0	0	0	0	2	1	28	0	0.068411
	30	22:00 - 23:00	130	57	8	0	11	4	3	6	11	0	1	0	0	0	0	2	1	26	0	0.073812
	30	23:00 - 00:00	91	48	7	0	9	4	3	5	10	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	0.039538
F	30	00:00 - 01:00	63	27	5	0	10	4	3	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0.062447
	30	01:00 - 02:00	20	9	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.062927
	30	02:00 - 03:00	26	11	2	0	4	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0.062954
	30	03:00 - 04:00	21	9	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.061166
	30	04:00 - 05:00	22	10	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.058978
	30	05:00 - 06:00	65	27	5	0	11	4	4	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0.062126
	30	06:00 - 07:00	181	74	15	0	31	11	10	19	2	0	1	1	0	1	0	8	3	5	0	0.062534
	30	07:00 - 08:00	366	136	27	1	59	21	18	35	4	0	3	2	1	2	1	15	6	35	0	0.074700
	29	08:00 - 09:00	836	316	63	2	141	51	43	83	10	1	6	4	2	5	2	35	14	58	0	0.071959
	30	09:00 - 10:00	543	203	40	1	87	31	27	53	6	1	4	3	1	3	1	23	9	50	0	0.074448
	30	10:00 - 11:00	521	197	39	1	81	29	26	50	6	1	4	2	1	3	1	22	9	49	0	0.074438
	30	11:00 - 12:00	572	220	44	1	87	31	29	56	6	1	4	3	2	3	1	25	10	49	0	0.073308
	30	12:00 - 13:00	532	206	41	1	78	28	26	51	6	1	4	3	2	3	1	23	10	48	0	0.073839
	30	13:00 - 14:00	536	210	42	1	76	27	26	52	6	1	4	3	2	3	1	24	10	48	0	0.074106
	30	14:00 - 15:00	492	195	39	1	67	24	24	47	5	1	3	2	2	3	1	22	10	46	0	0.074663
	30	15:00 - 16:00	445	176	35	1	58	21	21	42	5	1	3	2	2	3	1	20	9	45	0	0.076284
	30	16:00 - 17:00	497	201	40	1	64	23	24	48	5	1	3	2	2	3	1	23	10	46	0	0.074794
	29	17:00 - 18:00	780	328	65	1	99	35	39	77	8	1	5	4	3	5	2	37	17	54	0	0.072464
	30	18:00 - 19:00	445	182	36	1	56	20	22	43	5	1	3	2	2	3	1	20	9	39	0	0.073752
	30	19:00 - 20:00	307	122	24	0	39	14	15	29	3	0	2	1	1	2	1	14	6	34	0	0.078365
	30	20:00 - 21:00	238	92	18	0	30	11	11	22	2	0	1	1	1	1	1	10	5	32	0	0.081311
	30	21:00 - 22:00	194	72	14	0	24	9	9	17	2	0	1	1	1	1	0	8	4	31	0	0.085141
	30	22:00 - 23:00	152	55	11	0	19	7	7	13	1	0	1	1	0	1	0	6	3	27	0	0.088189
	30	23:00 - 00:00	111	47	9	0	17	6	6	12	1	0	1	1	0	1	0	5	2	3	0	0.064267
G	25	00:00 - 01:00	7	4	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.042083
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.046117
	25	06:00 - 07:00	24	12	2	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.051744
	25	07:00 - 08:00	42	22	3	0	5	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.049964
	25	08:00 - 09:00	102	51	8	0	12	11	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.052318
	25	09:00 - 10:00	62	32	5	0	7	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.051726
	25	10:00 - 11:00	58	30	5	0	7	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0.049683
	25	11:00 - 12:00	63	33	6	0	8	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0.046898
	25	12:00 - 13:00	55	30	5	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.042696
	25	13:00 - 14:00	56	30	6	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.041933
	25	14:00 - 15:00	48	27	5	0	6	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.039667
	25	15:00 - 16:00	42	24	5	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.036895
	25	16:00 - 17:00	45	26	5	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.035735
	25	17:00 - 18:00	71	42	9	0	9	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.032187
	25	18:00 - 19:00	41	24	5	0	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.035981
	25	19:00 - 20:00	27	16	3	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.029480
	25	20:00 - 21:00	21	12	3	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.029462
	25	21:00 - 22:00	17	10	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.032955
	25	22:00 - 23:00	14	8	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.037946
	25	23:00 - 00:00	11	7	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.037492
H	25	00:00 - 01:00	13	8	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.039747
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.049097
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.062650
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.062650
	25	05:00 - 06:00	15	9	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.049221
	25	06:00 - 07:00	43	25	3	0	3	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.051530
	25	07:00 - 08:00	83	48	6	0	6	5	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.052327
	23	08:00 - 09:00	197	114	14	0	13	13	11	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	0.056082
	24	09:00 - 10:00	123	70	9	0	9	8	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0.054669
	24	10:00 - 11:00	113	65	9	0	8	7	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.052926
	24	11:00 - 12:00	122	70	10	0	10	8	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.050744
	24	12:00 - 13:00	110	63	9	0	9	7	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0.050414
	24	13:00 - 14:00	109	62	9	0	10	7	5	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0.050167
	24	14:00 - 15:00	96	55	8	0	9	6	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.047655
	25	15:00 - 16:00	84	47	8	0	8	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.046982
	25	16:00 - 17:00	92	52	9	0	10	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.044326
	24	17:00 - 18:00	143	81	14	0	16	8	6	12	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	0.044591
	25	18:00 - 19:00	82	46	8	0	9	5	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.044690
	25	19:00 - 20:00	55	32	5	0	6	3	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0.043523
	25	20:00 - 21:00	43	25	4	0	4	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.045658
	25	21:00 - 22:00	34	20	3	0	3	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.046466
	25	22:00 - 23:00	27	15	2	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.052503
	25	23:00 - 00:00	23	14	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.047484

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
I	25	00:00 - 01:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016992
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	05:00 - 06:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.017492
	25	06:00 - 07:00	15	11	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.033325
	25	07:00 - 08:00	24	19	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.026888
	25	08:00 - 09:00	60	43	1	0	8	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.034086
	25	09:00 - 10:00	42	30	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.035401
	25	10:00 - 11:00	44	31	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.035822
	25	11:00 - 12:00	50	36	1	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.033563
	25	12:00 - 13:00	51	36	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.034148
	25	13:00 - 14:00	54	39	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.033056
	25	14:00 - 15:00	51	37	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.030371
	25	15:00 - 16:00	49	35	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.031945
	25	16:00 - 17:00	57	42	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.029759
	24	17:00 - 18:00	95	71	1	0	10	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	1	0	0.029341
	25	18:00 - 19:00	52	38	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.030938
	25	19:00 - 20:00	33	25	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0.027274
	25	20:00 - 21:00	24	19	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.026909
	25	21:00 - 22:00	17	14	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.019808
	25	22:00 - 23:00	14	11	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.020947
	25	23:00 - 00:00	11	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.021344
J	25	00:00 - 01:00	9	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.042603
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.046117
	25	06:00 - 07:00	23	12	2	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.058462
	25	07:00 - 08:00	42	22	4	0	4	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.052779
	25	08:00 - 09:00	99	50	10	0	9	8	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0.054945
	25	09:00 - 10:00	65	33	6	0	6	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.055719
	25	10:00 - 11:00	64	33	6	0	6	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.053353
	25	11:00 - 12:00	72	38	7	0	7	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.051718
	25	12:00 - 13:00	69	37	6	0	7	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.050754
	25	13:00 - 14:00	69	38	6	0	7	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.049887
	25	14:00 - 15:00	66	36	6	0	7	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.050355
	25	15:00 - 16:00	60	33	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.049974
	25	16:00 - 17:00	70	39	6	0	8	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.048520
	24	17:00 - 18:00	113	65	9	0	13	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0.048338
	25	18:00 - 19:00	63	36	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.048285
	25	19:00 - 20:00	41	24	3	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.046437
	25	20:00 - 21:00	31	18	3	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.047131
	25	21:00 - 22:00	24	14	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.046734
	25	22:00 - 23:00	19	10	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.054430
	25	23:00 - 00:00	16	9	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.047988
K	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	08:00 - 09:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.019491
	25	09:00 - 10:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	10:00 - 11:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	11:00 - 12:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	12:00 - 13:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	13:00 - 14:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	14:00 - 15:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	15:00 - 16:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	16:00 - 17:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	17:00 - 18:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.019491
	25	18:00 - 19:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	19:00 - 20:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	20:00 - 21:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
L	25	00:00 - 01:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.103609
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.110808
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.110808
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.110808
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.110808
	25	05:00 - 06:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.103609
	25	06:00 - 07:00	21	9	0	0	2	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.093020
	25	07:00 - 08:00	69	16	0	0	5	1	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	0.154171
	25	08:00 - 09:00	132	37	0	0	11	2	13	25	0	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	0.136810
	25	09:00 - 10:00	97	24	0	0	7	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	40	0	0.152561
	25	10:00 - 11:00	95	23	0	0	6	1	8	15	0	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.153917
	25	11:00 - 12:00	100	26	0	0	7	1	9	17	0	0	1	0	0	0	0	0	1	38	0	0.146954
	25	12:00 - 13:00	97	25	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.148756
	25	13:00 - 14:00	98	26	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.147386
	25	14:00 - 15:00	94	24	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.150191
	25	15:00 - 16:00	88	22	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	2	37	0	0.152198
	25	16:00 - 17:00	96	25	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	0.147993
	25	17:00 - 18:00	135	41	0	0	9	2	12	24	0	0	2	0	0	0	0	0	5	40	0	0.130604
	25	18:00 - 19:00	84	23	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	3	31	0	0.142519
	25	19:00 - 20:00	64	15	0	0	3	1	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	0.155595
	25	20:00 - 21:00	55	11	0	0	3	1	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	28	0	0.167844
	25	21:00 - 22:00	47	9	0	0	2	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	27	0	0.178076
	25	22:00 - 23:00	41	7	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	0.183901
	25	23:00 - 00:00	14	6	0	0	1	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.098314

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
M	25	00:00 - 01:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.052637
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	05:00 - 06:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.052637
	25	06:00 - 07:00	25	9	2	0	6	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.060356
	25	07:00 - 08:00	46	17	3	0	10	4	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.063682
	25	08:00 - 09:00	109	39	7	0	25	9	7	14	0	0	1	0	0	1	0	0	2	4	0	0.065492
	25	09:00 - 10:00	70	25	5	0	15	6	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.068372
	25	10:00 - 11:00	66	25	4	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.067126
	25	11:00 - 12:00	74	28	5	0	15	5	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.068271
	25	12:00 - 13:00	69	26	5	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.068068
	25	13:00 - 14:00	70	26	5	0	14	5	5	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.068378
	25	14:00 - 15:00	63	25	5	0	12	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.064918
	25	15:00 - 16:00	57	22	4	0	10	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.069955
	25	16:00 - 17:00	66	26	5	0	12	4	4	9	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	0.066966
	25	17:00 - 18:00	104	42	8	0	18	6	7	14	0	0	1	1	0	1	0	0	2	4	0	0.065970
	25	18:00 - 19:00	58	23	4	0	10	3	4	8	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	0.069584
	25	19:00 - 20:00	38	16	3	0	7	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.058388
	25	20:00 - 21:00	29	12	2	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.062237
	25	21:00 - 22:00	22	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.062526
	25	22:00 - 23:00	16	7	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.063761
	25	23:00 - 00:00	15	6	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.067045
N	25	00:00 - 01:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.046681
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021990
	25	05:00 - 06:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.046681
	25	06:00 - 07:00	17	7	1	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.061745
	25	07:00 - 08:00	34	13	3	0	7	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.057432
	25	08:00 - 09:00	82	31	6	0	17	6	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	0.064680
	25	09:00 - 10:00	54	20	4	0	11	4	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.068352
	25	10:00 - 11:00	51	19	4	0	10	4	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.067449
	25	11:00 - 12:00	56	21	4	0	11	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.067773
	25	12:00 - 13:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.069469
	25	13:00 - 14:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.069469
	25	14:00 - 15:00	50	19	4	0	9	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.070863
	25	15:00 - 16:00	45	17	3	0	8	3	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.072835
	25	16:00 - 17:00	51	19	4	0	9	3	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.071235
	25	17:00 - 18:00	82	31	6	0	15	5	6	12	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	0.069201
	25	18:00 - 19:00	46	17	3	0	8	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.075754
	25	19:00 - 20:00	30	12	2	0	6	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.061145
	25	20:00 - 21:00	23	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.063062
	25	21:00 - 22:00	17	7	1	0	3	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.072194
	25	22:00 - 23:00	14	5	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.070799
	25	23:00 - 00:00	12	5	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.059153
O	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.251862
	25	08:00 - 09:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0.251862
	25	09:00 - 10:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0.251862
	25	10:00 - 11:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0.251862
	25	11:00 - 12:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	12:00 - 13:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	13:00 - 14:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	14:00 - 15:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	15:00 - 16:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	16:00 - 17:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	17:00 - 18:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.251862
	25	18:00 - 19:00	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0.251862
	25	19:00 - 20:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.251862
	25	20:00 - 21:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.251862
	25	21:00 - 22:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.251862
	25	22:00 - 23:00	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0.251862
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
P	25	00:00 - 01:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	05:00 - 06:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	06:00 - 07:00	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.026465
	25	07:00 - 08:00	9	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021144
	25	08:00 - 09:00	23	18	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.031328
	25	09:00 - 10:00	16	12	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034952
	25	10:00 - 11:00	15	12	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018517
	25	11:00 - 12:00	17	14	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018044
	25	12:00 - 13:00	16	13	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018265
	25	13:00 - 14:00	18	14	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.017041
	25	14:00 - 15:00	17	13	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.017191
	25	15:00 - 16:00	15	12	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013560
	25	16:00 - 17:00	18	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014549
	25	17:00 - 18:00	31	24	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014074
	25	18:00 - 19:00	17	13	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014552
	25	19:00 - 20:00	11	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014539
	25	20:00 - 21:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014556
	25	21:00 - 22:00	7	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014565
	25	22:00 - 23:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	23:00 - 00:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
Q	25	00:00 - 01:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	06:00 - 07:00	4	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.033206
	25	07:00 - 08:00	5	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.029464
	25	08:00 - 09:00	12	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.033206
	25	09:00 - 10:00	8	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.033206
	25	10:00 - 11:00	7	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.027328
	25	11:00 - 12:00	8	5	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.025724
	25	12:00 - 13:00	7	5	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.025186
	25	13:00 - 14:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.023850
	25	14:00 - 15:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.023850
	25	15:00 - 16:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016992
	25	16:00 - 17:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014556
	25	17:00 - 18:00	13	11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014531
	25	18:00 - 19:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014556
	25	19:00 - 20:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	20:00 - 21:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	21:00 - 22:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	22:00 - 23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
	25	23:00 - 00:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.014493
R1_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R2_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	0	08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	0	11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R3_4	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R6	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP8_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_7[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_8[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_9[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.448041
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For RSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	RSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP11_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.448041
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	08:00 - 09:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	09:00 - 10:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	10:00 - 11:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	11:00 - 12:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	12:00 - 13:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	13:00 - 14:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	14:00 - 15:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	15:00 - 16:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	16:00 - 17:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.368701
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
A	25	00:00 - 01:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	05:00 - 06:00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.072544
	25	06:00 - 07:00	10	6	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.057198
	25	07:00 - 08:00	17	10	0	0	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.066529
	25	08:00 - 09:00	41	22	0	0	3	1	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0.068868
	25	09:00 - 10:00	28	16	0	0	2	1	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0.062384
	25	10:00 - 11:00	27	17	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.055993
	25	11:00 - 12:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.050516
	25	12:00 - 13:00	31	21	0	0	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.050516
	25	13:00 - 14:00	31	23	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.042579
	25	14:00 - 15:00	30	23	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.043096
	25	15:00 - 16:00	28	22	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.038886
	25	16:00 - 17:00	35	27	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.034750
	25	17:00 - 18:00	57	46	1	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.030869
	25	18:00 - 19:00	33	25	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.036035
	25	19:00 - 20:00	20	16	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.029263
	25	20:00 - 21:00	15	12	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.029902
	25	21:00 - 22:00	10	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.031243
	25	22:00 - 23:00	8	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.035668
	25	23:00 - 00:00	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.043043
B	25	00:00 - 01:00	13	10	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.015038
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016249
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016925
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016925
	25	05:00 - 06:00	13	9	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016078
	25	06:00 - 07:00	38	25	3	0	5	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.021891
	25	07:00 - 08:00	70	46	6	0	9	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.019884
	23	08:00 - 09:00	166	107	14	0	22	5	1	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.022442
	24	09:00 - 10:00	107	69	8	0	13	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.024354
	24	10:00 - 11:00	104	68	7	0	12	3	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.024657
	24	11:00 - 12:00	117	77	8	0	13	3	1	2	10	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.024025
	24	12:00 - 13:00	107	72	7	0	11	2	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.024136
	24	13:00 - 14:00	110	74	6	0	11	2	1	3	9	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.026055
	24	14:00 - 15:00	101	69	5	0	9	2	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.026805
	24	15:00 - 16:00	92	63	4	0	8	1	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0.027465
	24	16:00 - 17:00	106	73	4	0	9	1	2	3	9	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.027100
	23	17:00 - 18:00	172	119	6	0	13	2	3	6	14	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0.028431
	24	18:00 - 19:00	97	66	4	0	8	1	2	3	8	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.027978
	25	19:00 - 20:00	64	44	3	0	5	1	1	2	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0.025116
	25	20:00 - 21:00	48	33	2	0	4	1	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0.023919
	25	21:00 - 22:00	38	26	2	0	3	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.024566
	25	22:00 - 23:00	28	20	1	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.023869
	25	23:00 - 00:00	24	17	1	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.025026
C	25	00:00 - 01:00	22	13	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.047912
	25	01:00 - 02:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.045298
	25	02:00 - 03:00	8	6	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.037359
	25	03:00 - 04:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.040762
	25	04:00 - 05:00	7	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.040762
	25	05:00 - 06:00	23	14	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.046417
	25	06:00 - 07:00	65	40	1	0	9	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.040674
	24	07:00 - 08:00	150	75	3	0	17	5	5	10	5	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	0.075761
	21	08:00 - 09:00	328	178	6	0	40	12	12	24	12	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	0.068370
	23	09:00 - 10:00	218	110	4	0	24	7	8	15	8	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.076278
	23	10:00 - 11:00	205	103	3	0	22	6	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.079405
	23	11:00 - 12:00	219	111	4	0	24	6	8	17	8	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.075551
	23	12:00 - 13:00	201	100	3	0	21	5	8	15	7	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	0.078890
	23	13:00 - 14:00	199	98	3	0	20	4	8	16	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	0.080354
	24	14:00 - 15:00	181	87	3	0	17	3	7	14	7	0	1	0	0	0	0	0	4	38	0	0.081724
	24	15:00 - 16:00	161	75	2	0	15	2	6	13	6	0	1	0	0	0	0	0	4	37	0	0.086634
	24	16:00 - 17:00	178	83	3	0	16	2	7	15	7	0	1	0	0	0	0	0	6	38	0	0.084017
	22	17:00 - 18:00	259	130	4	0	24	2	12	24	11	0	2	0	0	0	0	0	10	40	0	0.077118
	24	18:00 - 19:00	154	74	2	0	14	1	7	13	6	0	1	0	0	0	0	0	5	31	0	0.081533
	25	19:00 - 20:00	113	51	2	0	10	1	4	9	4	0	1	0	0	0	0	0	3	28	0	0.087902
	25	20:00 - 21:00	93	39	1	0	8	1	3	7	3	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	0.098493
	25	21:00 - 22:00	78	31	1	0	6	1	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	27	0	0.106328
	25	22:00 - 23:00	66	25	1	0	5	1	2	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	0.111954
	25	23:00 - 00:00	37	22	1	0	4	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.042401
D	30	00:00 - 01:00	28	15	2	0	2	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.031484
	30	01:00 - 02:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034616
	30	02:00 - 03:00	12	6	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.032229
	30	03:00 - 04:00	10	5	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034616
	30	04:00 - 05:00	11	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034059
	30	05:00 - 06:00	30	14	3	0	3	2	1	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0.031435
	30	06:00 - 07:00	83	39	8	0	7	5	3	5	13	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.032595
	30	07:00 - 08:00	156	72	15	0	13	10	5	9	24	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	0.034372
	30	08:00 - 09:00	368	167	36	0	31	24	11	21	58	1	7	0	0	0	0	2	5	5	0	0.034175
	30	09:00 - 10:00	232	108	22	0	20	15	7	13	35	1	4	0	0	0	0	1	3	3	0	0.033418
	30	10:00 - 11:00	221	105	20	0	19	14	7	13	32	0	4	0	0	0	0	1	3	3	0	0.034042
	30	11:00 - 12:00	242	119	21	0	20	15	7	14	34	0	4	0	0	0	0	1	4	3	0	0.033326
	30	12:00 - 13:00	224	112	19	0	19	13	7	13	30	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	0.033464
	30	13:00 - 14:00	224	114	18	0	19	13	7	13	29	0	3	0	0	0	0	1	4	3	0	0.033445
	30	14:00 - 15:00	203	106	16	0	17	11	6	12	25	0	3	0	0	0	0	1	3	3	0	0.033531
	30	15:00 - 16:00	182	97	13	0	15	10	6	11	21	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	0.034358
	30	16:00 - 17:00	204	111	14	0	17	11	6	12	23	0	2	0	0	0	0	1	4	3	0	0.033424
	30	17:00 - 18:00	328	182	22	0	27	17	10	20	35	0	3	0	0	0	0	1	6	5	0	0.033120
	30	18:00 - 19:00	184	100	13	0	15	10	6	11	20	0	2	0	0	0	0	1	3	3	0	0.034027
	30	19:00 - 20:00	124	67	9	0	10	7	4	8	14	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0.033202
	30	20:00 - 21:00	95	51	7	0	8	5	3	6	11	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.032056
	30	21:00 - 22:00	74	40	6	0	6	4	2	4	9	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.030737
	30	22:00 - 23:00	57	30	4	0	5	3	2	3	7	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.032271
	30	23:00 - 00:00	51	26	4	0	4	3	2	3	6	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0.034092

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
E	30	00:00 - 01:00	52	28	4	0	5	2	2	3	6	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.036774
	30	01:00 - 02:00	17	9	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030509
	30	02:00 - 03:00	21	11	2	0	2	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.027206
	30	03:00 - 04:00	18	10	1	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.029486
	30	04:00 - 05:00	19	10	2	0	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.027934
	30	05:00 - 06:00	53	27	4	0	5	3	2	3	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.037586
	30	06:00 - 07:00	145	73	12	0	14	8	4	8	20	0	1	0	0	0	0	2	1	2	0	0.034860
	30	07:00 - 08:00	296	134	22	0	25	15	8	15	38	0	3	0	0	0	0	4	2	30	0	0.050759
	29	08:00 - 09:00	671	310	51	1	58	37	18	34	92	1	6	1	1	1	0	10	5	45	0	0.046571
	30	09:00 - 10:00	443	201	32	1	38	22	12	22	56	1	4	1	1	1	0	6	3	42	0	0.050366
	30	10:00 - 11:00	425	197	31	1	37	20	11	22	51	1	3	0	0	0	0	6	3	42	0	0.050225
	30	11:00 - 12:00	465	222	34	1	41	21	13	25	53	1	4	0	0	0	0	7	3	40	0	0.048280
	30	12:00 - 13:00	436	210	31	1	39	18	12	24	47	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	0.049552
	30	13:00 - 14:00	439	216	31	1	40	17	12	24	44	1	3	0	0	0	0	7	3	40	0	0.049094
	30	14:00 - 15:00	408	201	29	1	37	14	12	23	38	1	3	0	0	0	0	6	3	40	0	0.050176
	30	15:00 - 16:00	370	183	25	1	34	12	11	21	32	1	2	0	0	0	0	6	3	39	0	0.051937
	30	16:00 - 17:00	417	211	29	1	39	12	12	24	34	1	3	0	0	0	1	7	3	40	0	0.050609
	29	17:00 - 18:00	653	347	46	1	64	18	20	40	51	1	4	0	0	0	1	11	5	44	0	0.046461
	30	18:00 - 19:00	374	191	26	1	35	11	11	22	30	1	2	0	0	0	1	6	3	34	0	0.049710
	30	19:00 - 20:00	258	128	17	0	24	8	7	15	21	0	2	0	0	0	0	4	2	30	0	0.053793
	30	20:00 - 21:00	202	97	13	0	18	6	6	11	17	0	1	0	0	0	0	3	1	29	0	0.058205
	30	21:00 - 22:00	163	75	10	0	14	5	4	9	14	0	1	0	0	0	0	2	1	28	0	0.062946
	30	22:00 - 23:00	130	57	8	0	11	4	3	6	11	0	1	0	0	0	0	2	1	26	0	0.067902
	30	23:00 - 00:00	91	48	7	0	9	4	3	5	10	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	0.036333
F	30	00:00 - 01:00	63	27	5	0	10	4	3	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0.057352
	30	01:00 - 02:00	20	9	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.057936
	30	02:00 - 03:00	26	11	2	0	4	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0.057618
	30	03:00 - 04:00	21	9	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.056314
	30	04:00 - 05:00	22	10	2	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0.054304
	30	05:00 - 06:00	65	27	5	0	11	4	4	7	1	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0.057059
	30	06:00 - 07:00	181	74	15	0	31	11	10	19	2	0	1	1	0	1	0	8	3	5	0	0.057422
	30	07:00 - 08:00	366	136	27	1	59	21	18	35	4	0	3	2	1	2	1	15	6	35	0	0.068620
	29	08:00 - 09:00	836	316	63	2	141	51	43	83	10	1	6	4	2	5	2	35	14	58	0	0.066120
	30	09:00 - 10:00	543	203	40	1	87	31	27	53	6	1	4	3	1	3	1	23	9	50	0	0.068387
	30	10:00 - 11:00	521	197	39	1	81	29	26	50	6	1	4	2	1	3	1	22	9	49	0	0.068372
	30	11:00 - 12:00	572	220	44	1	87	31	29	56	6	1	4	3	2	3	1	25	10	49	0	0.067330
	30	12:00 - 13:00	532	206	41	1	78	28	26	51	6	1	4	3	2	3	1	23	10	48	0	0.067808
	30	13:00 - 14:00	536	210	42	1	76	27	26	52	6	1	4	3	2	3	1	24	10	48	0	0.068055
	30	14:00 - 15:00	492	195	39	1	67	24	24	47	5	1	3	2	2	3	1	22	10	46	0	0.068554
	30	15:00 - 16:00	445	176	35	1	58	21	21	42	5	1	3	2	2	3	1	20	9	45	0	0.070047
	30	16:00 - 17:00	497	201	40	1	64	23	24	48	5	1	3	2	2	3	1	23	10	46	0	0.068677
	29	17:00 - 18:00	780	328	65	1	99	35	39	77	8	1	5	4	3	5	2	37	17	54	0	0.066544
	30	18:00 - 19:00	445	182	36	1	56	20	22	43	5	1	3	2	2	3	1	20	9	39	0	0.067718
	30	19:00 - 20:00	307	122	24	0	39	14	15	29	3	0	2	1	1	2	1	14	6	34	0	0.071968
	30	20:00 - 21:00	238	92	18	0	30	11	11	22	2	0	1	1	1	1	1	10	5	32	0	0.074667
	30	21:00 - 22:00	194	72	14	0	24	9	9	17	2	0	1	1	1	1	0	8	4	31	0	0.078195
	30	22:00 - 23:00	152	55	11	0	19	7	7	13	1	0	1	1	0	1	0	6	3	27	0	0.081007
	30	23:00 - 00:00	111	47	9	0	17	6	6	12	1	0	1	1	0	1	0	5	2	3	0	0.059005
G	25	00:00 - 01:00	7	4	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.038827
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.042523
	25	06:00 - 07:00	24	12	2	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.047318
	25	07:00 - 08:00	42	22	3	0	5	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.045849
	25	08:00 - 09:00	102	51	8	0	12	11	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.048048
	25	09:00 - 10:00	62	32	5	0	7	6	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.047539
	25	10:00 - 11:00	58	30	5	0	7	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0.045492
	25	11:00 - 12:00	63	33	6	0	8	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0.042956
	25	12:00 - 13:00	55	30	5	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.039052
	25	13:00 - 14:00	56	30	6	0	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.038355
	25	14:00 - 15:00	48	27	5	0	6	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.036222
	25	15:00 - 16:00	42	24	5	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.033620
	25	16:00 - 17:00	45	26	5	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.032582
	25	17:00 - 18:00	71	42	9	0	9	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0.029212
	25	18:00 - 19:00	41	24	5	0	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0.032771
	25	19:00 - 20:00	27	16	3	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.026896
	25	20:00 - 21:00	21	12	3	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.026781
	25	21:00 - 22:00	17	10	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.029896
	25	22:00 - 23:00	14	8	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.034368
	25	23:00 - 00:00	11	7	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.034619
H	25	00:00 - 01:00	13	8	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.036686
	25	01:00 - 02:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	6	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.045298
	25	03:00 - 04:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.057793
	25	04:00 - 05:00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.057793
	25	05:00 - 06:00	15	9	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.045400
	25	06:00 - 07:00	43	25	3	0	3	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.047309
	25	07:00 - 08:00	83	48	6	0	6	5	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.048144
	23	08:00 - 09:00	197	114	14	0	13	13	11	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	0.051506
	24	09:00 - 10:00	123	70	9	0	9	8	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0.050270
	24	10:00 - 11:00	113	65	9	0	8	7	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.048654
	24	11:00 - 12:00	122	70	10	0	10	8	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0.046659
	24	12:00 - 13:00	110	63	9	0	9	7	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0.046423
	24	13:00 - 14:00	109	62	9	0	10	7	5	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0.046193
	24	14:00 - 15:00	96	55	8	0	9	6	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.043874
	25	15:00 - 16:00	84	47	8	0	8	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.043224
	25	16:00 - 17:00	92	52	9	0	10	5	4	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.040790
	24	17:00 - 18:00	143	81	14	0	16	8	6	12	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	0.041085
	25	18:00 - 19:00	82	46	8	0	9	5	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0.041113
	25	19:00 - 20:00	55	32	5	0	6	3	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0.040155
	25	20:00 - 21:00	43	25	4	0	4	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.042118
	25	21:00 - 22:00	34	20	3	0	3	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.042864
	25	22:00 - 23:00	27	15	2	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.048411
	25	23:00 - 00:00	23	14	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.043806

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
I	25	00:00 - 01:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.015798
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	05:00 - 06:00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016249
	25	06:00 - 07:00	15	11	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030804
	25	07:00 - 08:00	24	19	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.024895
	25	08:00 - 09:00	60	43	1	0	8	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.031501
	25	09:00 - 10:00	42	30	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.032710
	25	10:00 - 11:00	44	31	1	0	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.032889
	25	11:00 - 12:00	50	36	1	0	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.030838
	25	12:00 - 13:00	51	36	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.031199
	25	13:00 - 14:00	54	39	1	0	6	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.030218
	25	14:00 - 15:00	51	37	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0.027728
	25	15:00 - 16:00	49	35	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.028974
	25	16:00 - 17:00	57	42	1	0	6	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.027045
	24	17:00 - 18:00	95	71	1	0	10	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	1	0	0.026592
	25	18:00 - 19:00	52	38	1	0	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0.028083
	25	19:00 - 20:00	33	25	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0.024690
	25	20:00 - 21:00	24	19	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.024533
	25	21:00 - 22:00	17	14	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.017851
	25	22:00 - 23:00	14	11	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.018774
	25	23:00 - 00:00	11	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.018971
J	25	00:00 - 01:00	9	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.039303
	25	01:00 - 02:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	03:00 - 04:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	04:00 - 05:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	05:00 - 06:00	8	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.042523
	25	06:00 - 07:00	23	12	2	0	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.053887
	25	07:00 - 08:00	42	22	4	0	4	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.048656
	25	08:00 - 09:00	99	50	10	0	9	8	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0.050554
	25	09:00 - 10:00	65	33	6	0	6	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.051218
	25	10:00 - 11:00	64	33	6	0	6	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.049041
	25	11:00 - 12:00	72	38	7	0	7	5	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.047555
	25	12:00 - 13:00	69	37	6	0	7	5	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.046664
	25	13:00 - 14:00	69	38	6	0	7	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.045869
	25	14:00 - 15:00	66	36	6	0	7	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.046293
	25	15:00 - 16:00	60	33	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.045930
	25	16:00 - 17:00	70	39	6	0	8	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.044615
	24	17:00 - 18:00	113	65	9	0	13	6	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0.044516
	25	18:00 - 19:00	63	36	5	0	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.044387
	25	19:00 - 20:00	41	24	3	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.042835
	25	20:00 - 21:00	31	18	3	0	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.043475
	25	21:00 - 22:00	24	14	2	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.043109
	25	22:00 - 23:00	19	10	2	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.050177
	25	23:00 - 00:00	16	9	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.044255
K	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	08:00 - 09:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018053
	25	09:00 - 10:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	10:00 - 11:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	11:00 - 12:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	12:00 - 13:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	13:00 - 14:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	14:00 - 15:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	15:00 - 16:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	16:00 - 17:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	17:00 - 18:00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.018053
	25	18:00 - 19:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	19:00 - 20:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	20:00 - 21:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
L	25	00:00 - 01:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.095387
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.102044
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.102044
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.102044
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.102044
	25	05:00 - 06:00	8	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.095387
	25	06:00 - 07:00	21	9	0	0	2	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.085654
	25	07:00 - 08:00	69	16	0	0	5	1	6	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	29	0	0.141889
	25	08:00 - 09:00	132	37	0	0	11	2	13	25	0	0	2	0	0	0	0	0	0	42	0	0.125923
	25	09:00 - 10:00	97	24	0	0	7	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	40	0	0.140411
	25	10:00 - 11:00	95	23	0	0	6	1	8	15	0	0	1	0	0	0	0	0	1	40	0	0.141563
	25	11:00 - 12:00	100	26	0	0	7	1	9	17	0	0	1	0	0	0	0	0	1	38	0	0.135163
	25	12:00 - 13:00	97	25	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.136725
	25	13:00 - 14:00	98	26	0	0	6	1	8	16	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.135468
	25	14:00 - 15:00	94	24	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	2	38	0	0.138039
	25	15:00 - 16:00	88	22	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	2	37	0	0.139871
	25	16:00 - 17:00	96	25	0	0	6	1	7	15	0	0	1	0	0	0	0	0	3	38	0	0.135926
	25	17:00 - 18:00	135	41	0	0	9	2	12	24	0	0	2	0	0	0	0	0	5	40	0	0.119880
	25	18:00 - 19:00	84	23	0	0	5	1	7	13	0	0	1	0	0	0	0	0	3	31	0	0.130851
	25	19:00 - 20:00	64	15	0	0	3	1	5	9	0	0	1	0	0	0	0	0	2	28	0	0.142918
	25	20:00 - 21:00	55	11	0	0	3	1	3	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	28	0	0.154302
	25	21:00 - 22:00	47	9	0	0	2	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	27	0	0.163687
	25	22:00 - 23:00	41	7	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	0	0.169015
	25	23:00 - 00:00	14	6	0	0	1	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.090527

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
M	25	00:00 - 01:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.048475
	25	01:00 - 02:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	03:00 - 04:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	05:00 - 06:00	9	3	1	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.048475
	25	06:00 - 07:00	25	9	2	0	6	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.055585
	25	07:00 - 08:00	46	17	3	0	10	4	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0.058450
	25	08:00 - 09:00	109	39	7	0	25	9	7	14	0	0	1	0	0	1	0	0	2	4	0	0.060143
	25	09:00 - 10:00	70	25	5	0	15	6	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.062832
	25	10:00 - 11:00	66	25	4	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.061682
	25	11:00 - 12:00	74	28	5	0	15	5	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.062751
	25	12:00 - 13:00	69	26	5	0	14	5	4	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.062555
	25	13:00 - 14:00	70	26	5	0	14	5	5	9	0	0	1	0	0	1	0	0	1	3	0	0.062841
	25	14:00 - 15:00	63	25	5	0	12	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.059649
	25	15:00 - 16:00	57	22	4	0	10	4	4	8	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.064265
	25	16:00 - 17:00	66	26	5	0	12	4	4	9	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	0.061540
	25	17:00 - 18:00	104	42	8	0	18	6	7	14	0	0	1	1	0	1	0	0	2	4	0	0.060588
	25	18:00 - 19:00	58	23	4	0	10	3	4	8	0	0	1	1	0	1	0	0	1	2	0	0.063929
	25	19:00 - 20:00	38	16	3	0	7	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.053549
	25	20:00 - 21:00	29	12	2	0	5	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.057015
	25	21:00 - 22:00	22	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.057594
	25	22:00 - 23:00	16	7	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.058738
	25	23:00 - 00:00	15	6	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.061751
N	25	00:00 - 01:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.043041
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	04:00 - 05:00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.020308
	25	05:00 - 06:00	6	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.043041
	25	06:00 - 07:00	17	7	1	0	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.056876
	25	07:00 - 08:00	34	13	3	0	7	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.052633
	25	08:00 - 09:00	82	31	6	0	17	6	5	10	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	0.059347
	25	09:00 - 10:00	54	20	4	0	11	4	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.062778
	25	10:00 - 11:00	51	19	4	0	10	4	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.061938
	25	11:00 - 12:00	56	21	4	0	11	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.062252
	25	12:00 - 13:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.063806
	25	13:00 - 14:00	54	20	4	0	10	4	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.063806
	25	14:00 - 15:00	50	19	4	0	9	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.065079
	25	15:00 - 16:00	45	17	3	0	8	3	3	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.066872
	25	16:00 - 17:00	51	19	4	0	9	3	4	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.065421
	25	17:00 - 18:00	82	31	6	0	15	5	6	12	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	0.063507
	25	18:00 - 19:00	46	17	3	0	8	3	3	7	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0.069560
	25	19:00 - 20:00	30	12	2	0	6	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.056017
	25	20:00 - 21:00	23	9	2	0	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0.057687
	25	21:00 - 22:00	17	7	1	0	3	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.066492
	25	22:00 - 23:00	14	5	1	0	3	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.065195
	25	23:00 - 00:00	12	5	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.054492
O	25	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	07:00 - 08:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.231746
	25	08:00 - 09:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0.231746
	25	09:00 - 10:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0.231746
	25	10:00 - 11:00	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0.231746
	25	11:00 - 12:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	12:00 - 13:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	13:00 - 14:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	14:00 - 15:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	15:00 - 16:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	16:00 - 17:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	17:00 - 18:00	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0.231746
	25	18:00 - 19:00	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0.231746
	25	19:00 - 20:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.231746
	25	20:00 - 21:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.231746
	25	21:00 - 22:00	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0.231746
	25	22:00 - 23:00	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0.231746
	25	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
P	25	00:00 - 01:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	01:00 - 02:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	03:00 - 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	04:00 - 05:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	05:00 - 06:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	06:00 - 07:00	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.024513
	25	07:00 - 08:00	9	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.019637
	25	08:00 - 09:00	23	18	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.028981
	25	09:00 - 10:00	16	12	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.032308
	25	10:00 - 11:00	15	12	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.017199
	25	11:00 - 12:00	17	14	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016768
	25	12:00 - 13:00	16	13	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.016970
	25	13:00 - 14:00	18	14	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.015837
	25	14:00 - 15:00	17	13	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.015972
	25	15:00 - 16:00	15	12	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.012639
	25	16:00 - 17:00	18	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	17:00 - 18:00	31	24	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013104
	25	18:00 - 19:00	17	13	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	19:00 - 20:00	11	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	20:00 - 21:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	21:00 - 22:00	7	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	22:00 - 23:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	23:00 - 00:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
Q	25	00:00 - 01:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	25	05:00 - 06:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	06:00 - 07:00	4	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030639
	25	07:00 - 08:00	5	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.027220
	25	08:00 - 09:00	12	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030639
	25	09:00 - 10:00	8	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.030639
	25	10:00 - 11:00	7	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.025245
	25	11:00 - 12:00	8	5	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.023782
	25	12:00 - 13:00	7	5	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.023312
	25	13:00 - 14:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.022091
	25	14:00 - 15:00	8	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.022091
	25	15:00 - 16:00	6	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.015798
	25	16:00 - 17:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	17:00 - 18:00	13	11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	18:00 - 19:00	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013541
	25	19:00 - 20:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	20:00 - 21:00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	21:00 - 22:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	22:00 - 23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
	25	23:00 - 00:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.013542
R1_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R1_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R2_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	0	08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	0	11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_3	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R3_4	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R3_5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_1	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R4_2	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
R5	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
R6	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	08:00 - 09:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	09:00 - 10:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	10:00 - 11:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	11:00 - 12:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	12:00 - 13:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	13:00 - 14:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	14:00 - 15:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	15:00 - 16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	16:00 - 17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP8_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP8_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP9_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP9_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_4[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_5[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_6[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_7[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP10_8[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP10_9[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	17:00 - 18:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	18:00 - 19:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	19:00 - 20:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	20:00 - 21:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	21:00 - 22:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	10	22:00 - 23:00	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0.412314
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP11_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Calculations of the Composite Emission Factors For FSP (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)

Road No.	Speed (km/hr)	Hour	Total Vehicle	PC	Taxi	LGV3	LGV4	LGV6	HGV7	HGV8	PLB	PV4	PV5	NFB6	NFB7	NFB8	FBSD	FBDD	MC	HGV9	NFB9	FSP Composite Emission Factor (g/mile-veh)
KEP11_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	08:00 - 09:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	10:00 - 11:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	11:00 - 12:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	15:00 - 16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	10	16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.412314
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_1[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_2[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	08:00 - 09:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	09:00 - 10:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	10:00 - 11:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	11:00 - 12:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	12:00 - 13:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	13:00 - 14:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	14:00 - 15:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	15:00 - 16:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	16:00 - 17:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
KEP12_3[1]	0	00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	10	07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	09:00 - 10:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	10:00 - 11:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	11:00 - 12:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	12:00 - 13:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	13:00 - 14:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	14:00 - 15:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	15:00 - 16:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	10	16:00 - 17:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.339089
	0	17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000
	0	23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000000

Note: [1] Traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) are referenced to the approved EA report under the Application no. A/NE-TKL/681

APPENDIX 10

SUMMARY OF PREDICTED CONCENTRATION RESULT

NO_2, Summary Table

ASR ID	Location		Floor	Flagpole Height	NO_2 ($\mu g/m^3$)			
					19th Highest Hourly (AQO = 200)		Annual (AQO = 40)	
	X	Y		mAG	PATH - v2.1	Total	PATH - v2.1	Total
ASR1-1	834655.1	843185.9	G/F	1.5	93.588	94.309	10.989	11.483
ASR2-1	834588.6	843370.4	G/F	1.5	93.588	95.283	10.989	11.944
ASR2-2	834588.6	843370.4	1/F	4.5	93.588	95.085	10.989	11.818
ASR3-1	834622.1	843435.3	G/F	1.5	93.588	93.853	10.989	11.496
ASR3-2	834622.1	843435.3	1/F	4.5	93.588	93.828	10.989	11.466
ASR3-3	834622.1	843435.3	2/F	7.5	93.588	93.824	10.989	11.427
ASR4-1	834678.9	843425.3	G/F	1.5	93.588	93.840	10.989	11.527
ASR4-2	834678.9	843425.3	1/F	4.5	93.588	93.814	10.989	11.473
ASR4-3	834678.9	843425.3	2/F	7.5	93.588	93.810	10.989	11.418
ASR5-1	834721.2	843419.4	G/F	1.5	93.588	93.824	10.989	11.480
ASR5-2	834721.2	843419.4	1/F	4.5	93.588	93.817	10.989	11.431
ASR5-3	834721.2	843419.4	2/F	7.5	93.588	93.813	10.989	11.388
ASR6-1	834612.1	843160.2	G/F	1.5	93.588	94.372	10.989	11.464
ASR6-2	834612.1	843160.2	1/F	4.5	93.588	94.339	10.989	11.447
ASR6-3	834612.1	843160.2	2/F	7.5	93.588	94.311	10.989	11.437
ASR7-1	834553.2	843164.1	G/F	1.5	93.588	94.462	10.989	11.451
ASR7-2	834553.2	843164.1	1/F	4.5	93.588	94.431	10.989	11.432
ASR7-3	834553.2	843164.1	2/F	7.5	93.588	94.385	10.989	11.420
ASR8-1	834491.1	843188.4	G/F	1.5	93.588	94.487	10.989	11.458
ASR8-2	834491.1	843188.4	1/F	4.5	93.588	94.439	10.989	11.437
ASR8-3	834491.1	843188.4	2/F	7.5	93.588	94.375	10.989	11.423
ASR9-1	834448.9	843257.8	G/F	1.5	93.588	95.256	10.989	11.518
ASR9-2	834448.9	843257.8	1/F	4.5	93.588	95.019	10.989	11.487
ASR9-3	834448.9	843257.8	2/F	7.5	93.588	94.650	10.989	11.454
ASR10-1	834651	843448.9	G/F	1.5	93.588	93.832	10.989	11.428
ASR11-1	834661.3	843438.8	G/F	1.5	93.588	93.835	10.989	11.456
ASR12-1	834729.2	843396.8	G/F	1.5	93.588	95.587	10.989	11.723
ASR12-2	834729.2	843396.8	1/F	4.5	93.588	94.971	10.989	11.507
ASR13-1	834696.9	843395.1	G/F	1.5	93.588	94.978	10.989	11.617
ASR14-1	834630.3	843400.3	G/F	1.5	93.588	93.996	10.989	11.881
ASR15-1	834606.4	843682.2	G/F	1.5	93.588	93.683	10.989	11.292
ASR15-2	834606.4	843682.2	1/F	4.5	93.588	93.679	10.989	11.258
ASR16-1	834547.4	843541.1	G/F	1.5	93.588	94.080	10.989	11.317
ASR17-1	834498.4	843491.3	G/F	1.5	93.588	94.065	10.989	11.367
ASR17-2	834498.4	843491.3	1/F	4.5	93.588	93.945	10.989	11.348
ASR18-1	834423.6	843349	G/F	1.5	93.588	93.718	10.989	12.224
ASR19-1	834541.5	843013.6	G/F	1.5	93.588	95.391	10.989	11.848
ASR20-1	834688.7	843275.3	G/F	1.5	93.588	99.308	10.989	12.032
ASR20-2	834688.7	843275.3	1/F	4.5	93.588	96.719	10.989	11.646

RSP, Summary Table

ASR ID	Location		Floor	Flagpole Height	RSP (µg/m^3)			
					10th Highest 24-hour (AQO = 100)		Annual (AQO = 50)	
	X	Y		mAG	PATH - v2.1	Total	PATH - v2.1	Total
ASR1-1	834655.1	843185.9	G/F	1.5	66.989	69.181	27.642	29.135
ASR2-1	834588.6	843370.4	G/F	1.5	66.989	73.370	27.642	34.016
ASR2-2	834588.6	843370.4	1/F	4.5	66.989	73.106	27.642	33.866
ASR3-1	834622.1	843435.3	G/F	1.5	66.989	69.027	27.642	29.478
ASR3-2	834622.1	843435.3	1/F	4.5	66.989	68.932	27.642	29.377
ASR3-3	834622.1	843435.3	2/F	7.5	66.989	68.880	27.642	29.332
ASR4-1	834678.9	843425.3	G/F	1.5	66.989	68.338	27.642	29.264
ASR4-2	834678.9	843425.3	1/F	4.5	66.989	68.278	27.642	29.202
ASR4-3	834678.9	843425.3	2/F	7.5	66.989	68.121	27.642	29.205
ASR5-1	834721.2	843419.4	G/F	1.5	66.989	69.310	27.642	29.033
ASR5-2	834721.2	843419.4	1/F	4.5	66.989	69.331	27.642	28.977
ASR5-3	834721.2	843419.4	2/F	7.5	66.989	69.401	27.642	28.967
ASR6-1	834612.1	843160.2	G/F	1.5	66.989	67.637	27.642	28.619
ASR6-2	834612.1	843160.2	1/F	4.5	66.989	67.575	27.642	28.564
ASR6-3	834612.1	843160.2	2/F	7.5	66.989	67.528	27.642	28.493
ASR7-1	834553.2	843164.1	G/F	1.5	66.989	67.302	27.642	28.476
ASR7-2	834553.2	843164.1	1/F	4.5	66.989	67.259	27.642	28.434
ASR7-3	834553.2	843164.1	2/F	7.5	66.989	67.178	27.642	28.399
ASR8-1	834491.1	843188.4	G/F	1.5	66.989	67.785	27.642	28.409
ASR8-2	834491.1	843188.4	1/F	4.5	66.989	67.710	27.642	28.361
ASR8-3	834491.1	843188.4	2/F	7.5	66.989	67.578	27.642	28.324
ASR9-1	834448.9	843257.8	G/F	1.5	66.989	70.192	27.642	29.067
ASR9-2	834448.9	843257.8	1/F	4.5	66.989	70.108	27.642	28.986
ASR9-3	834448.9	843257.8	2/F	7.5	66.989	70.047	27.642	28.922
ASR10-1	834651	843448.9	G/F	1.5	66.989	67.587	27.642	29.016
ASR11-1	834661.3	843438.8	G/F	1.5	66.989	67.706	27.642	29.132
ASR12-1	834729.2	843396.8	G/F	1.5	66.989	70.246	27.642	29.443
ASR12-2	834729.2	843396.8	1/F	4.5	66.989	70.073	27.642	29.361
ASR13-1	834696.9	843395.1	G/F	1.5	66.989	70.216	27.642	29.754
ASR14-1	834630.3	843400.3	G/F	1.5	66.989	71.719	27.642	30.907
ASR15-1	834606.4	843682.2	G/F	1.5	66.989	67.104	27.642	27.924
ASR15-2	834606.4	843682.2	1/F	4.5	66.989	67.076	27.642	27.909
ASR16-1	834547.4	843541.1	G/F	1.5	66.989	67.950	27.642	28.292
ASR17-1	834498.4	843491.3	G/F	1.5	66.989	69.418	27.642	28.640
ASR17-2	834498.4	843491.3	1/F	4.5	66.989	69.338	27.642	28.590
ASR18-1	834423.6	843349	G/F	1.5	66.989	69.419	27.642	29.882
ASR19-1	834541.5	843013.6	G/F	1.5	66.989	67.286	27.642	28.041
ASR20-1	834688.7	843275.3	G/F	1.5	66.989	92.044	27.642	40.316
ASR20-2	834688.7	843275.3	1/F	4.5	66.989	71.987	27.642	32.534

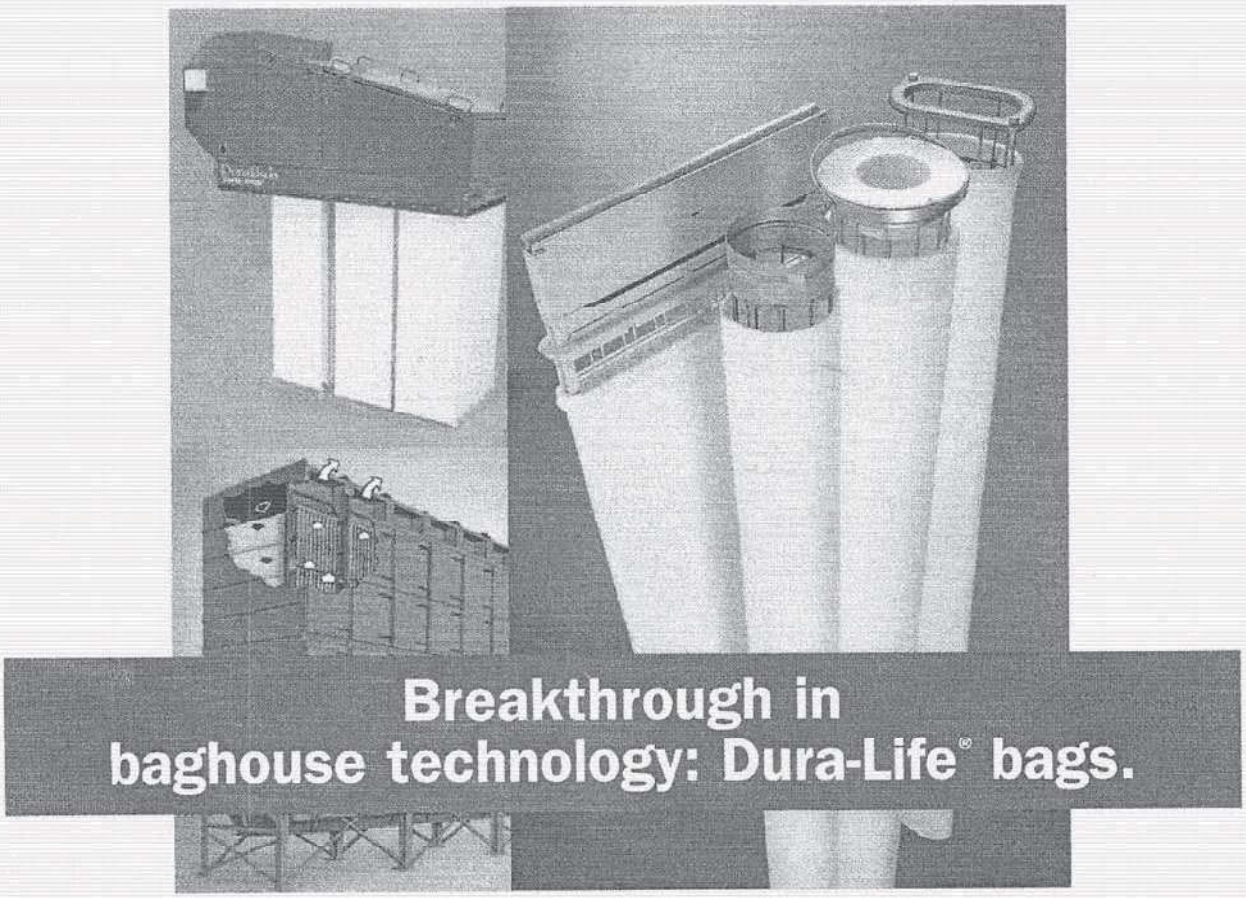
FSP, Summary Table

ASR ID	Location		Floor	Flagpole Height	FSP (µg/m^3)			
					36th Highest 24-hour (AQO = 50)		Annual (AQO = 25)	
	X	Y		mAG	PATH - v2.1	Total	PATH - v2.1	Total
ASR1-1	834655.1	843185.9	G/F	1.5	25.354	25.890	15.700	16.498
ASR2-1	834588.6	843370.4	G/F	1.5	25.354	29.427	15.700	19.055
ASR2-2	834588.6	843370.4	1/F	4.5	25.354	29.344	15.700	19.012
ASR3-1	834622.1	843435.3	G/F	1.5	25.354	25.859	15.700	16.968
ASR3-2	834622.1	843435.3	1/F	4.5	25.354	25.765	15.700	16.879
ASR3-3	834622.1	843435.3	2/F	7.5	25.354	25.700	15.700	16.872
ASR4-1	834678.9	843425.3	G/F	1.5	25.354	25.663	15.700	16.790
ASR4-2	834678.9	843425.3	1/F	4.5	25.354	25.602	15.700	16.741
ASR4-3	834678.9	843425.3	2/F	7.5	25.354	25.579	15.700	16.784
ASR5-1	834721.2	843419.4	G/F	1.5	25.354	25.615	15.700	16.619
ASR5-2	834721.2	843419.4	1/F	4.5	25.354	25.566	15.700	16.577
ASR5-3	834721.2	843419.4	2/F	7.5	25.354	25.548	15.700	16.617
ASR6-1	834612.1	843160.2	G/F	1.5	25.354	25.565	15.700	16.286
ASR6-2	834612.1	843160.2	1/F	4.5	25.354	25.531	15.700	16.249
ASR6-3	834612.1	843160.2	2/F	7.5	25.354	25.514	15.700	16.238
ASR7-1	834553.2	843164.1	G/F	1.5	25.354	25.793	15.700	16.230
ASR7-2	834553.2	843164.1	1/F	4.5	25.354	25.750	15.700	16.198
ASR7-3	834553.2	843164.1	2/F	7.5	25.354	25.677	15.700	16.198
ASR8-1	834491.1	843188.4	G/F	1.5	25.354	25.683	15.700	16.211
ASR8-2	834491.1	843188.4	1/F	4.5	25.354	25.641	15.700	16.169
ASR8-3	834491.1	843188.4	2/F	7.5	25.354	25.613	15.700	16.157
ASR9-1	834448.9	843257.8	G/F	1.5	25.354	26.103	15.700	16.678
ASR9-2	834448.9	843257.8	1/F	4.5	25.354	26.053	15.700	16.602
ASR9-3	834448.9	843257.8	2/F	7.5	25.354	26.012	15.700	16.556
ASR10-1	834651	843448.9	G/F	1.5	25.354	25.594	15.700	16.679
ASR11-1	834661.3	843438.8	G/F	1.5	25.354	25.624	15.700	16.743
ASR12-1	834729.2	843396.8	G/F	1.5	25.354	25.697	15.700	16.782
ASR12-2	834729.2	843396.8	1/F	4.5	25.354	25.609	15.700	16.734
ASR13-1	834696.9	843395.1	G/F	1.5	25.354	25.653	15.700	16.826
ASR14-1	834630.3	843400.3	G/F	1.5	25.354	26.845	15.700	17.652
ASR15-1	834606.4	843682.2	G/F	1.5	25.354	25.405	15.700	15.924
ASR15-2	834606.4	843682.2	1/F	4.5	25.354	25.391	15.700	15.910
ASR16-1	834547.4	843541.1	G/F	1.5	25.354	25.447	15.700	16.193
ASR17-1	834498.4	843491.3	G/F	1.5	25.354	25.683	15.700	16.443
ASR17-2	834498.4	843491.3	1/F	4.5	25.354	25.637	15.700	16.397
ASR18-1	834423.6	843349	G/F	1.5	25.354	27.261	15.700	17.346
ASR19-1	834541.5	843013.6	G/F	1.5	25.354	25.509	15.700	16.002
ASR20-1	834688.7	843275.3	G/F	1.5	25.354	31.227	15.700	19.475
ASR20-2	834688.7	843275.3	1/F	4.5	25.354	26.770	15.700	17.573

APPENDIX 11

CATALOGUE OF DUST COLLECTOR

Donaldson.
FILTRATION SOLUTIONS



Breakthrough in baghouse technology: Dura-Life® bags.

▶ **Dura-Life® bags are standard on Donaldson Torit® DCE® bag collectors and available as replacement for all brands of baghouse collectors.**

Dura-Life® : The filter which

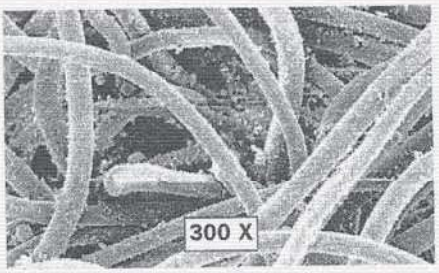
Dura-Life® – A breakthrough for bag users.

▶ Polyester bags are woven with a needling process that creates larger pores where dust can embed into the fabric, inhibiting cleaning and reducing bag life. Dura-Life bags are engineered with a unique hydro-entanglement process that uses water to blend the fibres, resulting in:

- ▶ More uniform material with smaller pore size
- ▶ Better surface loading of dust that prevents penetration deep into media
- ▶ Improved pulse cleaning and lower pressure drops
- ▶ Bags with longer life and greater value



Dura-Life® Bag-Clean Air Side



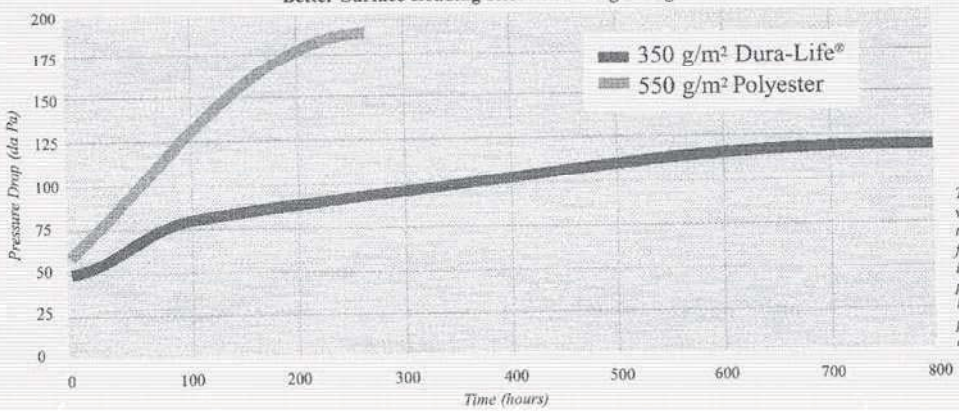
Polyester Bag-Clean Air Side

These photos were taken with a scanning electron microscope of bag media within a collector that was filtering fly ash. The bags were removed after 2.700 hours of use. Air-to-media ratio was 1.4 m /min. Pressure drop was 152 da Pa on polyester bags and 51 da Pa on Dura-Life®.

Dura-Life® bags last 2-3 times longer than standard polyester.

▶ Pressure drop increases at a faster rate with polyester bags due to dust embedding in the media, shortening bag life and forcing more frequent bag changes. Dura-Life bags, with surface loading of dust, better pulse cleaning and a lower pressure drop, perform far longer than polyester bags.

Better Surface Loading Results in Longer Bag Life



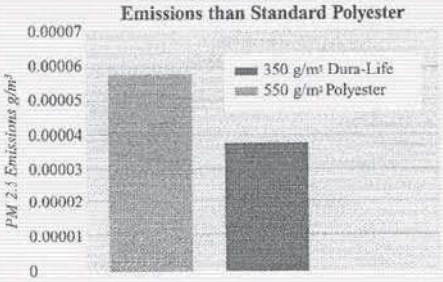
These results were derived in accelerated lab tests, which correlate to field tests results, showing that Dura-Life® will provide 2-3 times more life than standard 550 g/m² polyester bags in most applications.

lasts 2 to 3 times longer.

Dura-Life®
provides 30% fewer emissions.

Dura-Life bags have been shown to produce lower emissions than the 550g/m² polyester material used in most standard bags. Dura-Life media is more efficient at capturing dust, even 2.5 micron or smaller particles, reducing the amount of dust that escapes into the air. This helps to keep the workplace and environment cleaner. Dura-Life media has been tested and received EPA PM 2.5 performance verification from the Environmental Technology Verification (ETV) Program via ASTM D 6830-02.

Dura-Life® Media Provides Lower Emissions than Standard Polyester



These flat sheet results are based on independent lab tests accomplished 2001 using ASTM D 6830-02 EPA PM 2.5 performance verification from the Environmental Technology Verification (ETV) Program comparing Dura-Life media from PGI vs. standard 550 g/m² polyester.

Dura-Life® bags are
the clear choice for savings.

With Dura-Life, there are fewer bag changes, resulting in labour and replacement bag savings and less production downtime. Unique Dura-Life technology traps dust on the surface of the bag, allowing dust to be easily pulsed off during cleaning resulting in lower pressure drop and annual energy savings.

Labour and Bag Cost Savings Due to Fewer Bag Changes

Number of Dura-Life Bags	Maintenance & Bag Cost Savings
500	€ 4.195,–
400	€ 3.355,–
300	€ 2.517,–
200	€ 1.678,–
100	€ 839,–
60	€ 504,–
30	€ 252,–

Labour & Bag Cost Savings of 4.195,– € or more per Dura-Life change-out

These calculations are based on the following assumptions: standard polyester bags are replaced annually, Dura-Life® bags provide twice the life of standard polyester bags, time-and-a-half labour rate equals 55,–€/hr including benefits, and a three-person crew can replace 40 bags/h. Labour and bag cost savings can further increase with larger collectors.

Annual Energy Savings of 5.040,– € or more

Annual Energy Savings Due to Reduced Pressure Drop

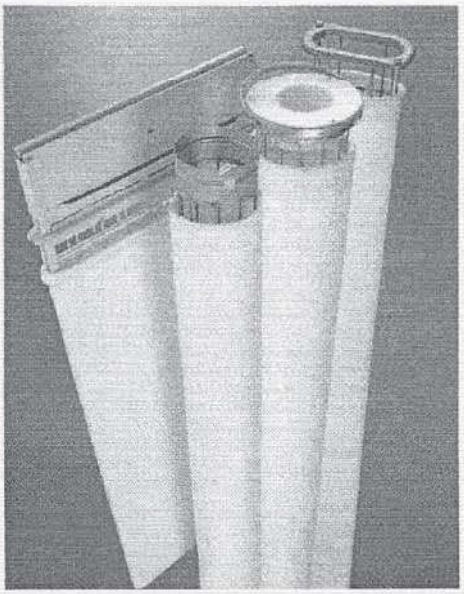
	Standard Polyester Bags	Dura-Life Bags
Filter Bags	500	500
da Pa	125	75
m³/h	97.000	97.000
Motor KW	90	90
Consumed KW *	45	27
Annual Energy Use	€ 12.600,–	€ 7.560,–

* *Consumed KW to overcome the operating Delta P*

This is one example; energy savings can further increase with larger collectors. These energy savings are calculated based on the following assumptions: Baghouse collector runs 2 shifts per day, 5 days a week (4.000 hours per year) and energy costs are 7 cents/Euro per kilowatt hour.

Breakthrough in baghouse technology: Dura-Life® bags.

- Advanced hydroentanglement technology extends bag life
- Maintenance costs are reduced with longer bag life
- Energy savings result from lower pressure drop
- Smaller particles are captured with greater efficiency
- 99.9% efficiency helps provide a cleaner, safer environment



Media of the Year 2002

Donaldson. *And everything just got better.*

Total Filtration Management

Donaldson offers a wide variety of solutions to reduce your energy costs, improve your productivity, guarantee production quality and help preserve the environment.

Filtration, Sterile Filtration, Process Filtration, Refrigerant Drying, Adsorption Drying, Condensate Drains, Condensate Purification Systems, Water Chillers, Air / Oil Seperation, Dust and Fume Removal, Process Air and Gas Processing, Oil Mist Separation

Total Filtration Service

A comprehensive range of services especially designed to keep your production at peak performance and at the lowest total cost of ownership.

Donaldson Europe B.V.B.A.
Research Park Zone 1 • Interleuvenlaan 1
B-3001 Leuven • Belgium
Phone +32 (0)16 38 38 11 • Fax +32 (0)16 40 00 77
IAF-europe@donaldson.com
www.donaldson.com

Donaldson. FILTRATION SOLUTIONS

Donaldson® Ultrafilter

Donaldson. Torit® DCE®

GB - 2010/1

www.donaldson.com • www.duralifebags.com

Report No: 22505-N2

PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT
AT D.D.77, PING CHE

ENVIRONMENTAL NOISE IMPACT ASSESSMENT

Prepared by:

Westwood Hong & Associates Ltd
2404, Tung Wai Commercial Building,
109-111, Gloucester Road
Hong Kong
Tel: 2838 2738
Fax: 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

Dr Westwood Hong	EurIng, PhD, ACGI, CEng, RPE, FIOA, FIMechE, FCIBSE, FHKIE, FHKIEIA, FHKIOA, FMOIA, FHKIQEP
Ir K K Iu	FHKIOA, MIOA, MCIBSE, MHKIE, MASA, APEC Engineer FMOIA, MIEAust, MHKIQEP, C Eng, RPE, CPEng
Ms Kit Wong	BEng, MHKIEIA
Mr Samuel Lee	BSc

MAY 2024

WHA

CONTENTS

AIMS **1**

SUMMARY **1**

1. INTRODUCTION **2**

2. SITE LOCATION, DEVELOPMENT DESCRIPTION **2**

Site Location 2
Development Description 2

3. ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS **3**

Noise Control Ordinance (Cap. 400) 3
Hong Kong Planning Standards & Guidelines (HKPSG) 4

4. IDENTIFICATION OF NSRS **5**

5. NOISE CRITERIA **6**

Construction Noise 6
Fixed Noise Sources 6

6. CONSTRUCTION NOISE IMPACT ASSESSMENT **8**

Powered Mechanical Equipment 8
Assessment Methodology 9
Predicted Noise Levels from PMEs 9

7. FIXED NOISE SOURCES IMPACT ASSESSMENT **10**

Operation Mode and Fixed Noise Sources 10
Assessment Methodology 12
Predicted Noise Levels 13

8. ROAD TRAFFIC NOISE ASSESSMENT **14**

Traffic Forecast 14
Predicted Road Traffic Noise Levels 14

9. NOISE MITIGATION MEASURES AND CONCLUSION **15**

Construction Phase 15
Operation Phase 15

10. REFERENCES **17**

AIMS

To assess noise impacts from the proposed concrete batching plant at D.D.77 in Ping Che.

To recommend noise mitigation measures on the proposed Development according to relevant requirements in the Hong Kong Planning Standards & Guidelines (HKPSG).

SUMMARY

Noise assessments have been conducted to predict the noise impacts from the proposed CBP.

With the provision of noise mitigation measures during construction and operation phases, adverse noise impacts from the proposed CBP are not anticipated.

1. INTRODUCTION

1.1 Westwood Hong & Associates Ltd (WHA) was commissioned to conduct an environmental noise impact assessment for the proposed concrete batching plant at D.D. 77 in Ping Che (the "proposed CBP"). Figure 1 shows the location of the proposed Development.

1.2 This environmental noise impact assessment report supports the S16 Planning Application for the proposed Development.

1.3 This report has been prepared based on the architectural drawings provided by the Client (Appendix 1).

1.4 This report comprises the following assessments:-

- Construction noise impact from the proposed Development
- Fixed noise sources from the proposed Development
- Road traffic noise from the proposed Development

2. SITE LOCATION, DEVELOPMENT DESCRIPTION

Site Location

2.1 The site is existing used as a storage of construction material.

2.2 The site with an area of approximately 4,434m^2 located at Ping Che, Ta Kwu Ling. The site location is shown in Figure 1. The site is mainly surrounded by open storages, an existing concrete batching plant and some village houses. The planning application (A/NE-TKL/681) for enlargement of the adjoining concrete batching plant has been approved by TPB on 2022.

Development Description

2.3 The proposed CBP will comprise one production line for concrete production. The maximum hourly production rate of the proposed CBP will be about 80m^3/hour and the operation time will be between 07:00 to 23:00, i.e. 16 hours every day.

2.4 The indicative layout plan and schematic diagram of the proposed CBP are provided in Appendix 1. The major components are including:-

- An aggregate ground receiving hopper
- Seven cementitious material silos
- A mixing tower
- Conveyors
- Aggregate overhead ("O/H") bin
- Aggregate Storage (for emergency use)
- Wheel washing facilities
- Water tanks
- A settlement tank
- Ice storage

3. ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS

Noise Control Ordinance (Cap. 400)

3.1 The main piece of legislation controlling environmental noise nuisance is the Noise Control Ordinance ("NCO"). The NCO enables regulations and Technical Memoranda ("TMs") to be made, which introduce detailed control criteria, measurement procedures and other technical matters. The relevant TMs include:-

- Technical Memorandum on Noise from Percussive Pilling ("PP-TM").
- Technical Memorandum on Noise from Construction Work other than Percussive Pilling ("GW-TM").
- Technical Memorandum for the Assessment of Noise from Places other than Domestic premises, Public places or Construction Sites ("IND-TM").

3.2 The Contractor shall comply with the following requirements under the NCO:-

- Hand-held breakers having a mass of above 10kg and any air compressor capable of supplying compressed air at 500kPa or above must be fitted with a Noise Emission Label issued under the Noise Control (Hand Held Percussive Breakers) Regulation and Noise Control (Air Compressors) Regulation of NCO.
- Construction Noise Permit ("CNP") must be applied by the Contractor from EPD for any percussive pilling at any time or any other construction activities conducted within restricted hours (for all days 1900-0700 of the next days and all times on Public Holidays or Sundays) as defined in NCO.

3.3 There is no statutory control for noise arising from construction activities (other than percussive pilling) during normal working hours (0700 to 1900 from Monday to Saturday, not including public holidays). Nevertheless, Professional Persons Environmental Consultative Committee (ProPECC) Practice Note PN1/24 Minimizing Noise from Construction Activities (ProPECC PN1/24) recommends a

guideline to minimise the potential construction noise impact during normal hours, the Leq(30min) should not exceed 75dB(A) at dwelling; 70dB(A) at School except examination periods, at which the noise level should not over 65dB(A).

3.4 Fixed noise during the site operation is governed under IND-TM. The IND-TM stipulated the day, evening and night time Acceptable Noise Levels ("ANLs") for Noise Sensitive Receiver ("NSR") according to its corresponding Area Sensitivity Rating ("ASR"), which is determined by influencing Factors ("IFs") in accordance with the IND-TM as summarized in Table 3.1 below.

Table 3.1 ANLs for Day, Evening and Night Time Periods

	ANLs dB(A), Leq (30 mins)		
Time Period	**ASR "A"**	**ASR "B"**	**ASR "C"**
Day (0700 to 1900 hours) and evening (1900 to 2300 hours)	60	65	70
Night (2300 to 0700 hours)	50	55	60

Hong Kong Planning Standards & Guidelines (HKPSG)

3.5 As recommended in Table 3.1 of Chapter 9 Environment of HKPSG, the standards of road traffic noise in terms of L10(1hour) for the following uses relying on opened windows for ventilation are:-

- All domestic premises including temporary housing accommodation (residential): 70dB(A)
- Hotels and hostels: 70dB(A)
- Offices: 70dB(A)
- Educational institutions including kindergartens, child care centres and all others where unaided voice communication is required (school): 65dB(A)
- Places of public worship and courts of law: 65dB(A)
- Hospitals, clinics, convalescence homes and residential care homes for the elderly: 55dB(A).

3.6 HKPSG recommend the following noise criteria for planned fixed noise sources:

- 5dB(A) below the appropriate ANLs of IND-TM; or
- Lower than the prevailing background noise levels if the background is 5dB(A) lower than the ANLs.

4. IDENTIFICATION OF NSRS

4.1 Site survey is conducted on 17 Feb 2023 to identify the NSRs. The first layer NSRs within 300m from the boundary of the Site were identified. All identified NSRs were existing NSRs and no planned NSR was identified within the assessment area. The locations of these NSRs are shown in Figure 2 and summarized in Table 4.1. The photos of NSRs are provided in Appendix 2.

4.2 According to the IND-TM, the NSR located within industrial zone or within 100m from the industrial zone is considered as ASR "C", whereas NSR located between 100m and 250m is considered as ASR "B". the responding ASR for the identified NSRs are summarized in Table 4.1.

Table 4.1 Representative Identified NSRs

NSR ID	Description	Approx. Distance to the Site	No. of storeys	ASR
NSR 1	Village House	110	2	C
NSR 2	Village House No. 507 Ping Che	84	3	C
NSR 3	Village House no. 505, Ping Che	72	3	C
NSR 4	Guadalupe Missioners No. 508, Ping Che	78	3	C
NSR 5	Village House	31	2	C
NSR 6	Village House No. 42, Ping Che	60	3	C
NSR 7	Village House, No. 171, Ping Che	105	3	B

5. NOISE CRITERIA

Construction Noise

5.1 All identified NSRs are classified as dwelling, according to ProPECC PN1/24 which mentioned in Section 3.3, the noise criteria Leq(30min) at dwelling is 75dB(A).

Fixed Noise Sources

5.2 The prevailing background noise measurement was conducted on 17 Feb 2023, the noise measurement locations are provided in Figure 3. The noise criteria for the planned fixed noise source were determined with reference to the prevailing background noise levels and the ANL-5, as summarsied in Table 5.2.

5.3 The noise measuring instruments used by WHA during the survey are listed in Table 5.1.

Table 5.1 Noise Measuring Instruments Used for Noise Surveys

Manufacturer	Type
Ono Sokki	Precision Integrating Sound Level Meter
Ono Sokki	Foam Windshield
Brüel and Kjær	Noise Calibrator Type 4231

5.4 The sound level meter was checked prior to and following the noise measurements during the survey using the Noise Calibrator. The calibration levels before and after the noise measurements agreed to within 1.0dB(A).

Table 5.2 Noise Criteria of the Representative Identified NSRs

NSR ID	ASR	Time Period	ANL-5	Measurement Location (refer to Figure 3)	Prevailing background noise measurement L90(1hour)	Noise Criteria, dB(A)
NSR 1	C	Day	65	A	66	65
		Evening	65	A	65	65
NSR 2	C	Day	65	A	66	65
		Evening	65	A	65	65
NSR 3	C	Day	65	A	66	65
		Evening	65	A	65	65
NSR 4	C	Day	65	A	66	65
		Evening	65	A	65	65
NSR 5	C	Day	65	A	66	65
		Evening	65	A	65	65
NSR 6	C	Day	65	B	66	65
		Evening	65	B	65	65
NSR 7	B	Day	60	C	61	60
		Evening	60	C	60	60

6. CONSTRUCTION NOISE IMPACT ASSESSMENT

Powered Mechanical Equipment

6.1 The noise sources during construction will be arising from various construction activities, particularly with the use of Powered Mechanical Equipment (PME). The detailed list of equipment, utilization rate and the SWL are shown in Table 6.1.

Table 6.1 Summary of PME during Construction Phase

PME	Utilization Rate (% of Time)	SWL	Reference [1]
Foundation Stage			
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	100	100	CNP102
Air compressor, air flow >10m^3/min and <= 30m^3/min	100	102	CNP002
Concrete lorry mixer	50	109	CNP044
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	50	112	CNP048
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight <=38 tonne	50	105	Other PME
Drill, percussive, hand-held (electric)	100	103	CNP064
Cutter, circular, steel (electric)	100	112	Other PME
Excavator/ Loader, wheeled/tracked	50	112	CNP081
Superstructure Stage			
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	100	100	CNP102
Air compressor, air flow >10m^3/min and <= 30m^3/min	100	102	CNP002
Concrete lorry mixer	50	109	CNP044
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	50	112	CNP048
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight <=38 tonne	50	105	Other PME
Drill, percussive, hand-held (electric)	100	103	CNP064
Cutter, circular, steel (electric)	100	112	Other PME

Note:

[1] Sound Power Levels of the PME are referenced from GW-TM and the EPD's guideline "Sound power levels of other commonly used PME"

6.2 The utilization rate of the proposed PME during construction phase are advised by the Applicant and also referenced to the adjoining planned CBP (Planning no.: A/NE-TKL/681) with similar scale.

6.3 The construction works will be carried out during non-restricted hours, i.e. daytime between 0700 and 1900 of any day not being Sunday or general holiday. Given the mitigation measures in Section 9 will be implemented as far as practicable, the noise generated from the construction of the proposed CBP to the nearby NSRs is not anticipated.

Assessment Methodology

6.4 The notional source position of the fixed noise source has been adopted for each identified NSR. The locations of notional source position are provided in Appendix 3.

6.5 For the assessment of noise from PMEs, the noise level at NSR was predicted using the standard acoustic principles:

Predicted Noise Level = Sound Power Level of PME – Distance Attenuation + Façade Correction

Where Distance Attenuation = 20 log D + 8 [where D is the distance in meters]
Façade Correction = 3dB(A)

6.6 With regard to the screening effect, a 5dB(A) reduction has been adopted for NSRs without direct line-of-sight to the PME.

6.7 The adjoining planned CBP would be the concurrent project. The cumulative impact from both construction sites will be considered.

Predicted Noise Levels from PMEs

6.8 The predicted façade noise levels from PMEs during construction phase at the representative NSRs are in the range of 70 – 75dB(A) Leq(30min) during day and evening time periods. These predicted noise levels are within the stipulated noise limits as mentioned in Section 5.

6.9 Sample calculations and summary of the predicted noise levels are given in Appendix 3.

7. FIXED NOISE SOURCES IMPACT ASSESSMENT

Operation Mode and Fixed Noise Sources

7.1 The major fixed noise sources listed below have been considered under different scenarios. Based on normal practices of CBP, there are two operation scenarios during daytime and evening-time:-

- Scenario 1, no Cement/ PFA/ GGBS/ Admixture tanker will enter the Site, as well as no associated PME will be in operation, which including air blower (mounted on unloading tank), filter fan (silo) – blower, pump (mounted on unloading tank). Only concrete truck will travel within the Site. The loader for emergency use will be assessed as a worst case scenario.

- Scenario 2, no concrete truck will enter the Site, and loader will not be in operation. There is only the travel of Cement/ PFA/ GGBS/ Admixture tanker within the Site. The associated PME including air blower (mounted on unloading tank), filter fan (silo) – blower, pump (mounted on unloading tank) will be in operation.

7.2 Each concrete lorry mixer can carry concrete with volume 8 – 10m^3. As confirmed by the Applicant, the maximum of 10 concrete lorry mixers (for concrete trucks) per hour for the maximum concrete production rate of 80m^3/hr is practical in terms of business operation. The plant lists are summarised in Table 7.1.

Table 7.1 Summary of PMEs during Operation Phase

Fixed Noise Source	Quantity	Quantity in Time period	Utilisation Rate (%)
Scenario 1			
Concrete Mixer (electric)	1	30mins	100%
Conveyor / Screw Conveyors	3	30mins	100%
Water / Admixture Pump	1	30mins	100%
Air Compressor (Stationary)	2	30mins	100%
Filter Fan (Mixing unit) - Blower	1	30mins	100%
Concrete Lorry Mixer for concrete collection	5	30mins	20%
Loader	1	30mins	16.7%
Concrete Lorry Mixer	10	1 hour	-
Scenario 2			
Concrete Mixer (electric)	1	30mins	100%
Conveyor / Screw Conveyors	3	30mins	100%
Air Blower (mounted on unloading tank)	2	30mins	100%
Water / Admixture Pump	1	30mins	100%
Air Compressor (Stationary)	2	30mins	100%
Filter Fan (Mixing Unit) - Blower	1	30mins	100%
Filter Fan (Silo) - Blower	2	30mins	100%
Pump on Unloading Tank	2	30mins	100%
Aggregate Truck	12	1 hour	-
Cement / PFA / GGBS / Admixture Tanker	2	1 hour	-

7.3 The detailed lists of equipment, utilisation rate and number of items as shown in Appendix 4 have been confirmed by the Applicant and it is considered to be practicable for business-as-usual operation of concrete batching plant. Loader will be used only if emergency case (i.e. daytime only) to transport aggregate from storage area to hopper. Vehicle washing facility will be applied on site during operation, however, the operation time of this facility is rather short each time (i.e. approximately 1 minute for each vehicle) and its function is not continuous. Aggregate will be stored in aggregate storage areas, which is served as an emergency use. No action will be taken on the aggregates storage except whenever there are insufficient aggregates provided for concrete production. As a result, insignificant noise will be generated due to the occasionally use of the aggregate storage.

7.4 The number of concrete lorry mixers was assumed based on the normal operation practice limitation, that approximate 6 minutes are needed for filling up 1 concrete lorry mixer with newly produced concrete. Thus, 5 concrete lorry mixers per 30 minutes as the maximum allowed traffic flow were assumed.

Assessment Methodology

7.5 Although the proposed CBP is an industrial use and the noise impact therefore references to IND-TM, the characteristics of concrete batching, involving concrete lorry mixer and concrete mixer, are also similar to construction activities. Therefore, the noise impact is proposed to be estimated in accordance with the guidelines given in GW-TM. As such, all items of PME, except truck movement, have been considered at the proposed positions. While due to the long travelling distance of conveyor/ screw conveyor, as a conservative approach, the closest distance between conveyor/ screw conveyor and each NSRs has been adopted and assessed based on the standard acoustic principle. The location of the PME is indicated in Appendix 4.

7.6 The truck movement will be considered as stationary source. The notional source position of the haul road segment has been adopted for each identified NSR. The locations of notional source position are provided in Appendix 4.

7.7 SWLs of PME are obtained from Table 3 of GW-TM and from "Sound Power Levels of Other Commonly used PME" available on EPD's website. Reference is also made to the "British Standard 5228 Code of Practice for Noise and Vibration Control on Construction and Open Site – Part 1: Noise" amended in February 2014 (BS 5228-1: 2009+A1:2014). The "Aggregates Truck" to be adopted during the operation phase is lorry, which will be used to transport raw materials to the Site. Its weight is between 5.5 tonnes and 38 tonnes, thus, the SWL of 105dB(A) with reference to EPD's "Sound Power Levels of Other Commonly used PME" was adopted in the calculation.

7.8 The loading / unloading raw materials would be operated during the operation hours (i.e. 0700 – 2300) only.

7.9 Tonality, impulsiveness and intermittency of the proposed CBP are not anticipated.

7.10 With regard to the Screening effect, a 10dB(A) reduction was adopted for NSRs without direct line-of-sight to the PME whereas a 5dB(A) reduction was adopted for NSRs without direct line-of sight only to the "noisy" part of the PME.

7.11 In order to minimise the potential operation noise level, a number of noise reduction measures will be adopted in the design of the CBP which have been confirmed by the Applicant, including:-

Mechanical and Electrical (M&E) Equipment

- The enclosure for the concrete mixing plant shall be with acoustic panels with an overall Noise Reduction (NR) of at least 10dB(A); an example of such an acoustic panel is provided in Appendix 7.
- The entire conveyor except the opening for aggregates unloading shall be provided with a noise enclosure with an overall NR of at least 10dB(A); an example of such enclosure to be made by a polymeric vinyl material such as "Wavebar" with a Sound Transmission Class (STC) of 30 is provided in Appendix 7.
- Air compressor, filter fan (i.e. blower) and the concrete collection activities should be located or carried out inside the enclosed concrete mixing plant and openings of the enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2) shall be properly sealed to minimise noise leakage, thus to achieve an overall Noise Reduction (NR) of at least 10dB(A).
- Water/ admixture pump and filter fan (i.e. blower) at silo should be located inside the semi-enclosed structure and openings of the enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2) shall be properly sealed to minimise noise leakage, thus to achieve an overall NR of at least 10dB(A).
- All ventilation openings/ openings of the semi-enclosure would adopt silencers (if applicable) and orient the direction of openings away from the nearby NSRs as far as practicable.
- Any amplifier/ PA system would be avoided inside the site.
- To plan and manage well the logistics arrangement as far as practicable in order to avoid the associated vehicles from queuing up inside the site and along the access road outside the concrete batching plant.

On-site Truck Movement

- The proposed 4m high barrier with minimum surface density of 10kg/m^2 at the site boundary to screen the vehicle movement noise as well as the noisy part of the plants, the location of the proposed 4m high barrier is provided in Figure 4. The 4m high barrier shall be sufficient to block the line-of sight of vehicles moving within the Site and the noisy part of plants.

7.12 The adjoining planned CBP would be the concurrent project. The cumulative impact from the two proposed CBPs will be considered.

Predicted Noise Levels

7.13 The predicted façade noise levels during operation phase at the representative NSRs are in the range of 54 – 65dB(A) Leq(30min) during day and evening time periods. These predicted noise levels are within the stipulated noise limits as mentioned in Section 5.

7.14 Sample calculations and summary of the predicted noise levels are given in Appendix 4.

8. ROAD TRAFFIC NOISE ASSESSMENT

8.1 In determining whether or not the road traffic noise impact due to the proposed CBP is considered significant, road traffic noise impacts with and without the operation of the proposed CBP in the design year have been assessed. The road traffic noise levels of the nearby NSRs should comply with the stipulated noise criteria, or the road traffic noise impact due to the proposed CBP is considered significant if the traffic noise levels with the proposed CBP are higher than those without the proposed CBP by 1.0dB(A) or more.

Traffic Forecast

8.2 The current application of the proposed CBP is temporarily for 5 years, and the permission would be started from the approval of the planning application. Hence, the design year of 2029 would be adopted in the assessment.

8.3 The traffic forecast for Year 2029 was provided by the Traffic Consultant (MVA Asia Ltd). The definition of heavy vehicles in the U.K. Department of Transport's "Calculation of Road Traffic Noise" (CRTN)[2] has been adopted. The traffic forecast is provided in Appendix 5. The endorsement from Transport Department (TD) is provided in Appendix 5. Traffic Consultant has also confirmed that the traffic forecast is based on TD's approved methodology and 2029 is the maximum traffic projection.

Predicted Road Traffic Noise Levels

8.4 Road traffic noise levels have been predicted and provided in Appendix 6.

8.5 The results indicate that the noise contribution to the overall road traffic noise level due to the proposed CBP would be less than 1.0dB(A) or the predicted noise levels of the NSRs comply with the noise criteria. Therefore, the road traffic noise impact due to the proposed CBP on the representative NSRs is not considered significant.

9. NOISE MITIGATION MEASURES AND CONCLUSION

Construction Phase

9.1 The construction works shall be carried out during daytime of normal working days and follow the EPD's "Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts". Thus, the potential noise impacts could be minimized. Besides implementing the mitigation measures recommended in ProPECC PN1/24 where applicable, the following measures and on-site practice are recommended for minimizing the potential construction noise impacts during daytime:-

- Quality PME and quiet construction method should be adopted if possible.
- The Contractor shall devise and execute working methods to minimise the noise impacts on the surrounding sensitive uses, and providing experienced personnel with suitable training to ensure that those methods are implemented.
- Noisy equipment and noisy activities should be located as far away from the nearby NSRs as is practical.
- PME should be kept to a minimum and the parallel use of noisy equipment/ machinery should be avoided.
- Use noise barriers or enclosure for the PME if appropriate.
- Implement good house-keeping and provide regular maintenance to the PME.
- Spot check resultant noise levels at nearby NSRs.

9.2 With the implementation of the above mitigation measures, adverse construction noise impacts on the nearby NSRs are not anticipated.

Operation Phase

9.3 The design of the proposed CBP should ensure that the potential industrial noise impacts at the NSRs shall comply with the relevant criteria. Measures as described in Section 7.11 and summarised in Table 9.1 will be taken into account in the plant design to avoid noisy activities during the operation of the CBP. Therefore, adverse industrial noise impact is not anticipated.

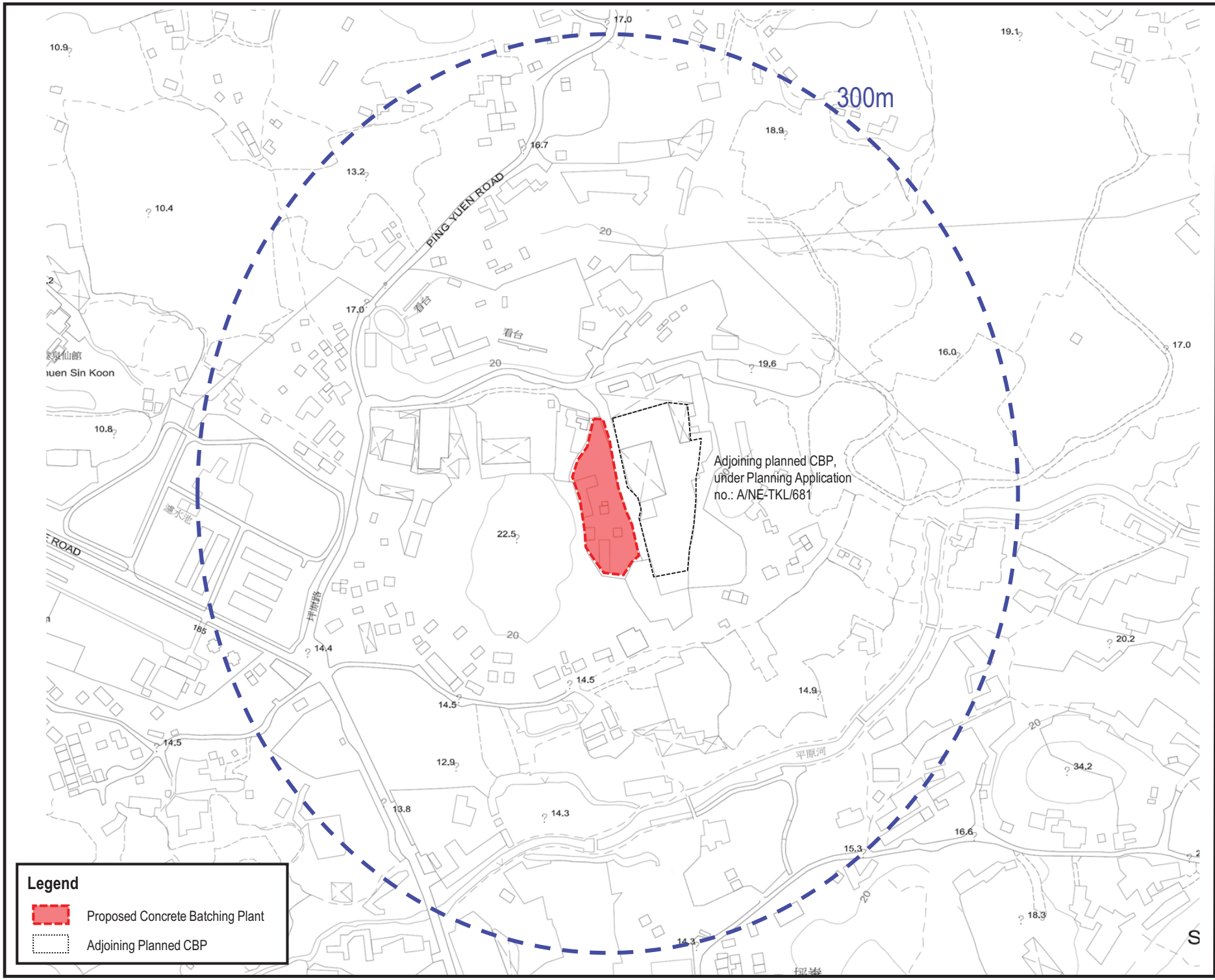
Table 9.1 Proposed Noise Mitigation Measures during Operation Phase

Noise Sources	Proposed Mitigation Measures
For individual plants	
Concrete mixer (electric)	Enclosure with acoustic panels. The enclosure for the concrete mixing plant shall be with acoustic panels with an overall Noise Reduction (NR) of at least 10dB(A).
Conveyor / Screw Conveyors	Enclosed with polymeric vinyl material such as "Wavebar" with a Sound Transmission Class ("STC") of 30, 4m high noise barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
Air Blower (mounted on unloading tank)	N/A
Water / Admixture Pump	Semi-enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2), 4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
Air Compressor (Stationary)	Semi-enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2), 4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
Filter Fan (mixing unit) – Blower	Semi-enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2), 4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
Filter Fan (Silo) – Blower	Semi-enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2), 4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
Pump (mounted on unloading tank)	N/A
Truck (Concrete Collection)	Enclosure (minimum surface density of 10kg/m^2), 4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
Loader	Quieter loader would be used. 4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
For General Site	
-	4m high barrier (minimum surface density of 10kg/m^2).
	All ventilation openings/ openings of the semi-enclosure would adopt silencers (if appliable) and orient the direction of openings away from the nearby NSRs as far as practicable.
	Any amplifier/ PA system would be avoided inside the site
	The logistics arrangement would be planned and managed well as far as practicable to avoid the associated vehicles from queuing up

10. REFERENCES

[1] "Hong Kong Planning Standards & Guidelines" of March 2014 of Hong Kong Government.

[2] "Calculation of Road Traffic Noise" of the Department of Transport, Welsh Office, UK.



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

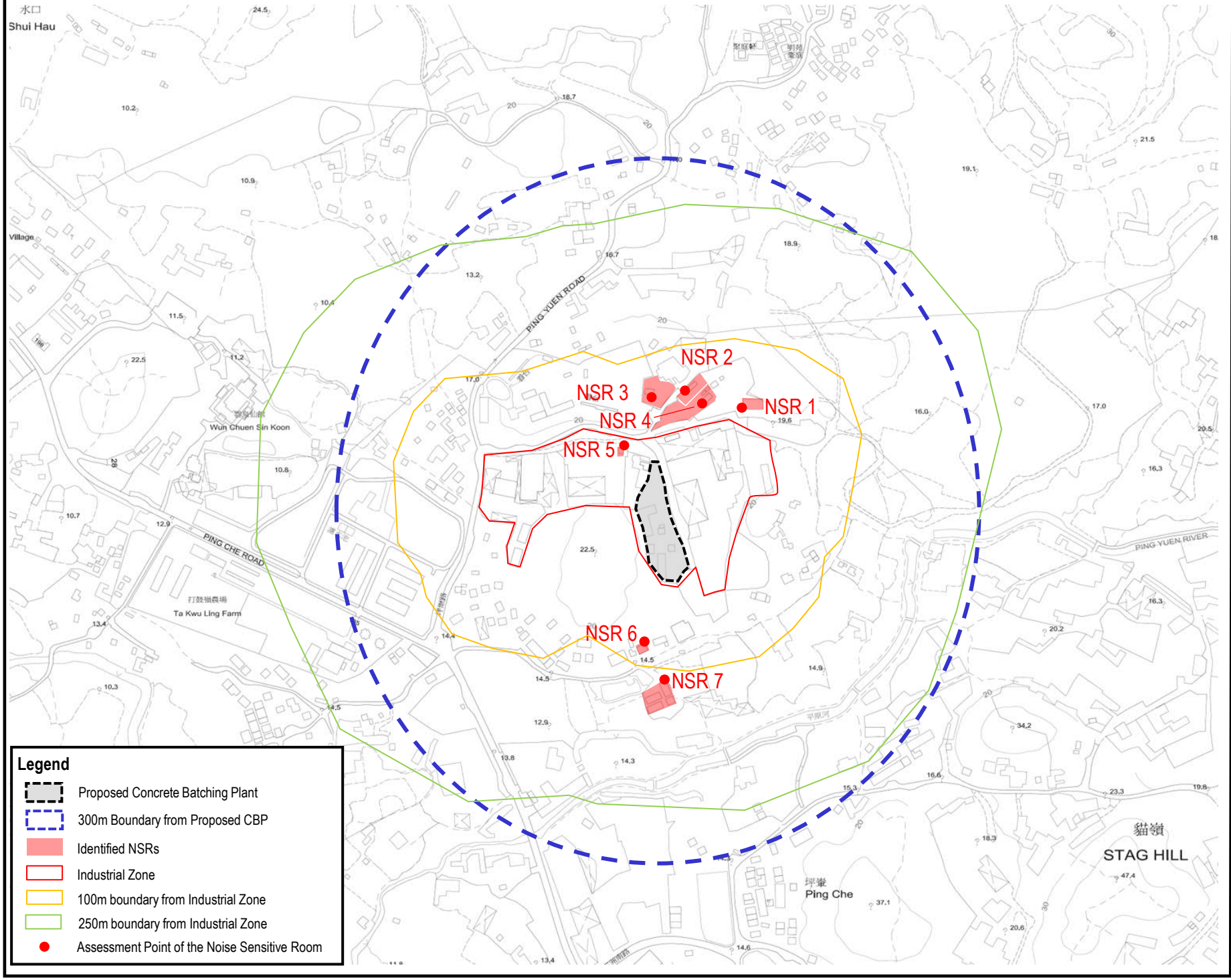
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Site Location

FIGURE

1



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

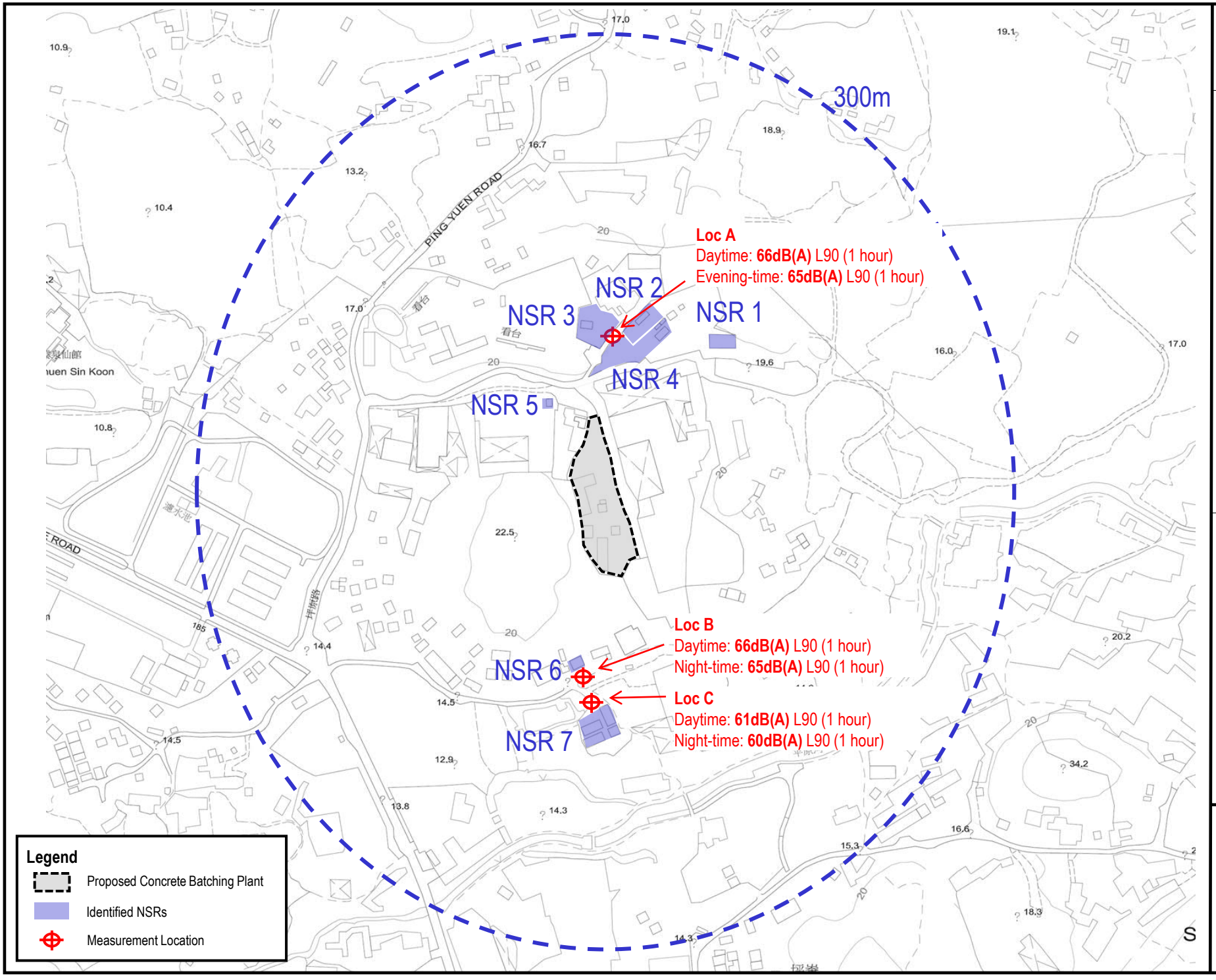
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Representative Noise Sensitive Receivers

FIGURE

2



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

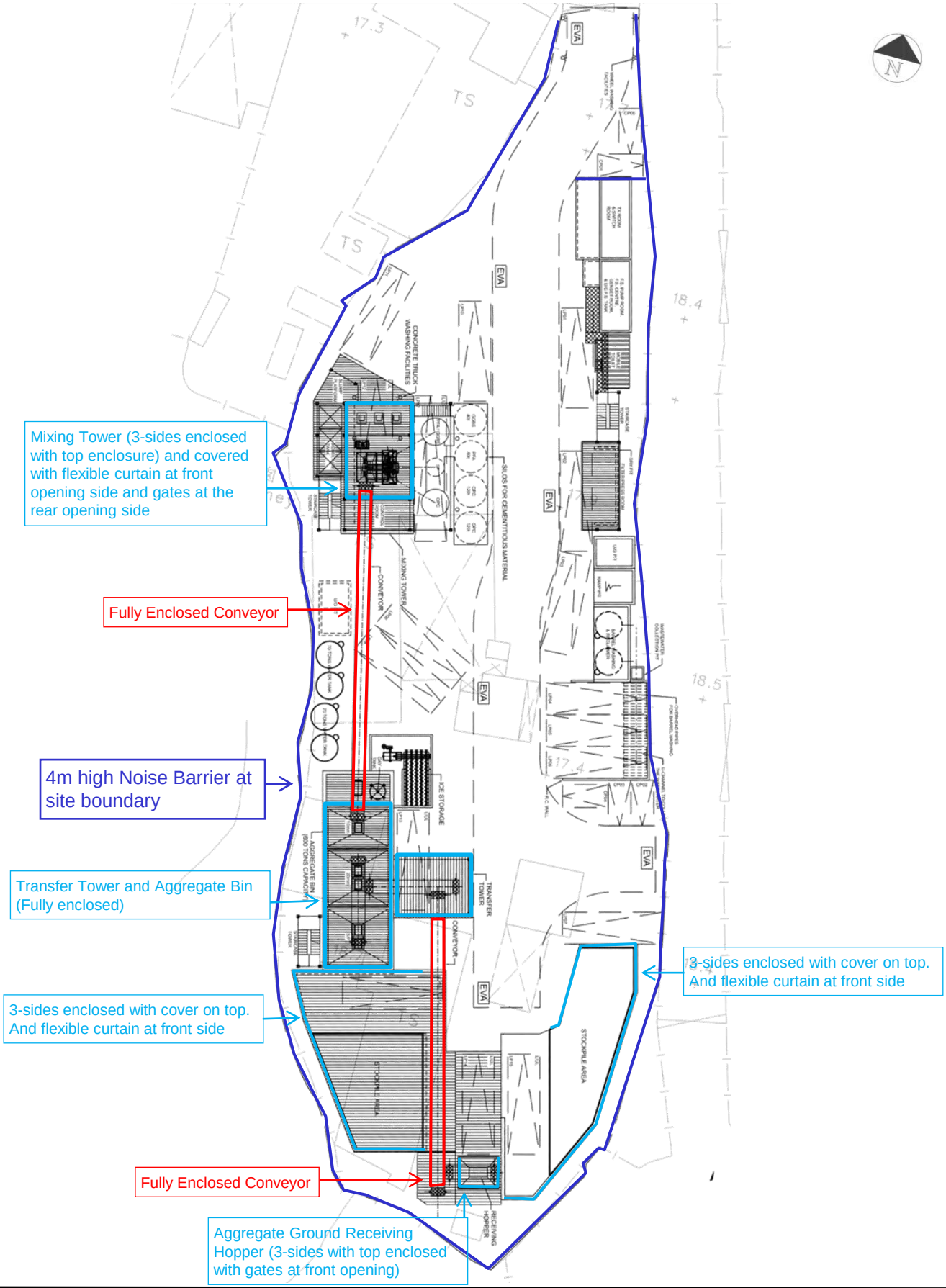
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Noise Measurement

FIGURE

3



Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che	**Noise Mitigation Measures during Operation Stage**	**4**

APPENDIX 1

ARCHITECTURAL DRAWINGS



11 NOS. HEAVY GOODS VEHICLE PARKING SPACE (11m x 3.5m) (LP01-LP11)

5 NOS. LOADING / UNLOADING BAYS (11m x 3.5m) (LP12-LP16)

1 NO. TANKER LOADING / UNLOADING BAYS (16m x 3.5m) (LP17)

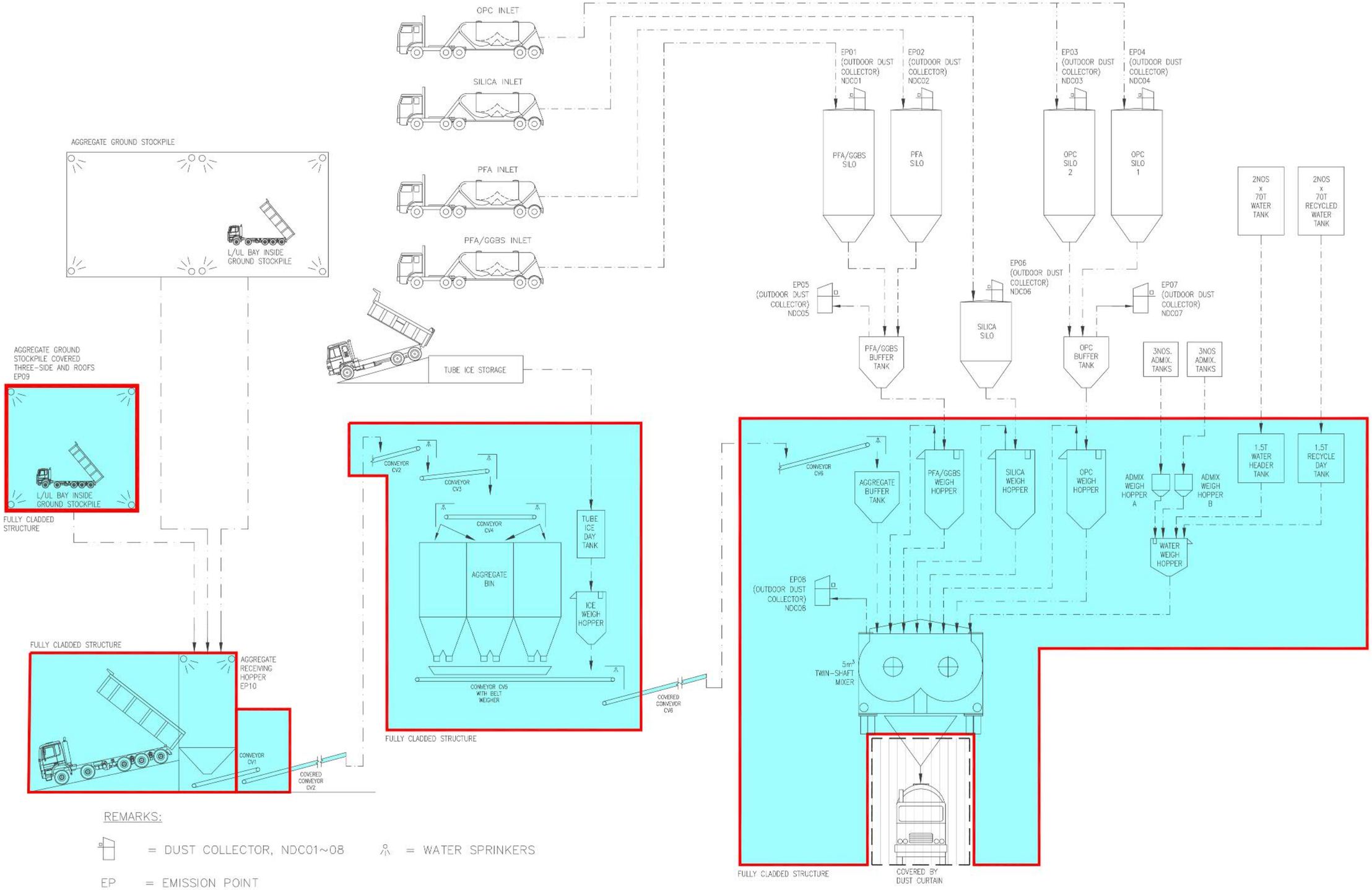
5 NOS. PRIVATE CAR PARKING SPACES (5m x 2.5m) (CP01-CP05)

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Indicative Layout Plan

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Jun 2024
Scale N.A		Figure 3.1	



REMARKS:

= DUST COLLECTOR, NDC01~08

= WATER SPRINKERS

EP = EMISSION POINT

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Schematic Diagram of Concrete Production

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Jul 2024
Scale N.A		Figure 3.3	

APPENDIX 2

PHOTOS TAKEN ON SITE



Plate 1: The Project Site



Plate 2: Identified NSR 1, Village House

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-1**

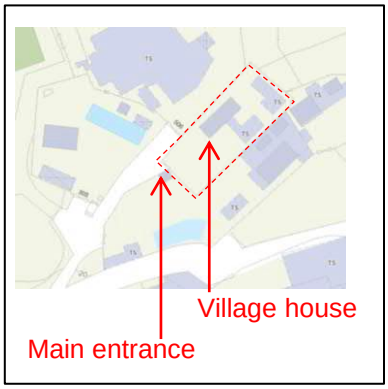




Plate 3: Identified NSR 2, Village House

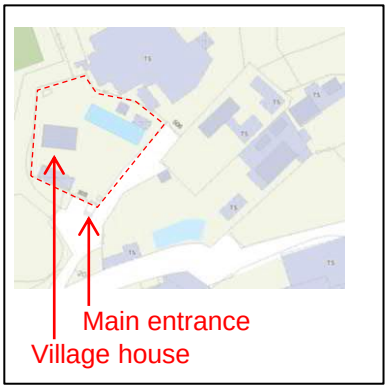
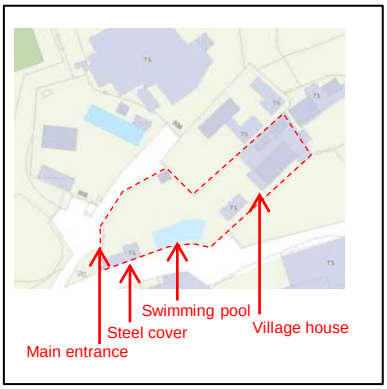




Plate 4: Identified NSR 3, Village House, No. 505 Ping Che

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-2**





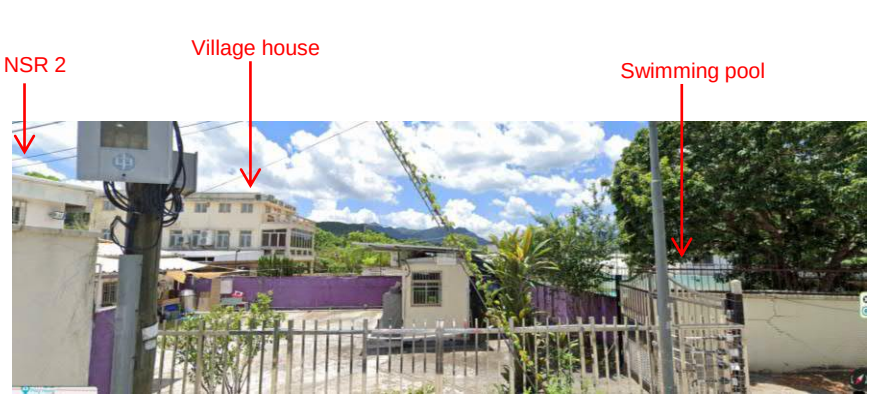




Plate 5: Identified NSR 4, Guadalupe Missioners, No. 508 Ping Che



Plate 6: Identified NSR 5, Village House

Westwood Hong & Associates Ltd PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	TITLE: **Photos Taken On Site**	FIGURE **A2-3**



Plate 7: Identified NSR 6, Village House at Ping Che No. 42

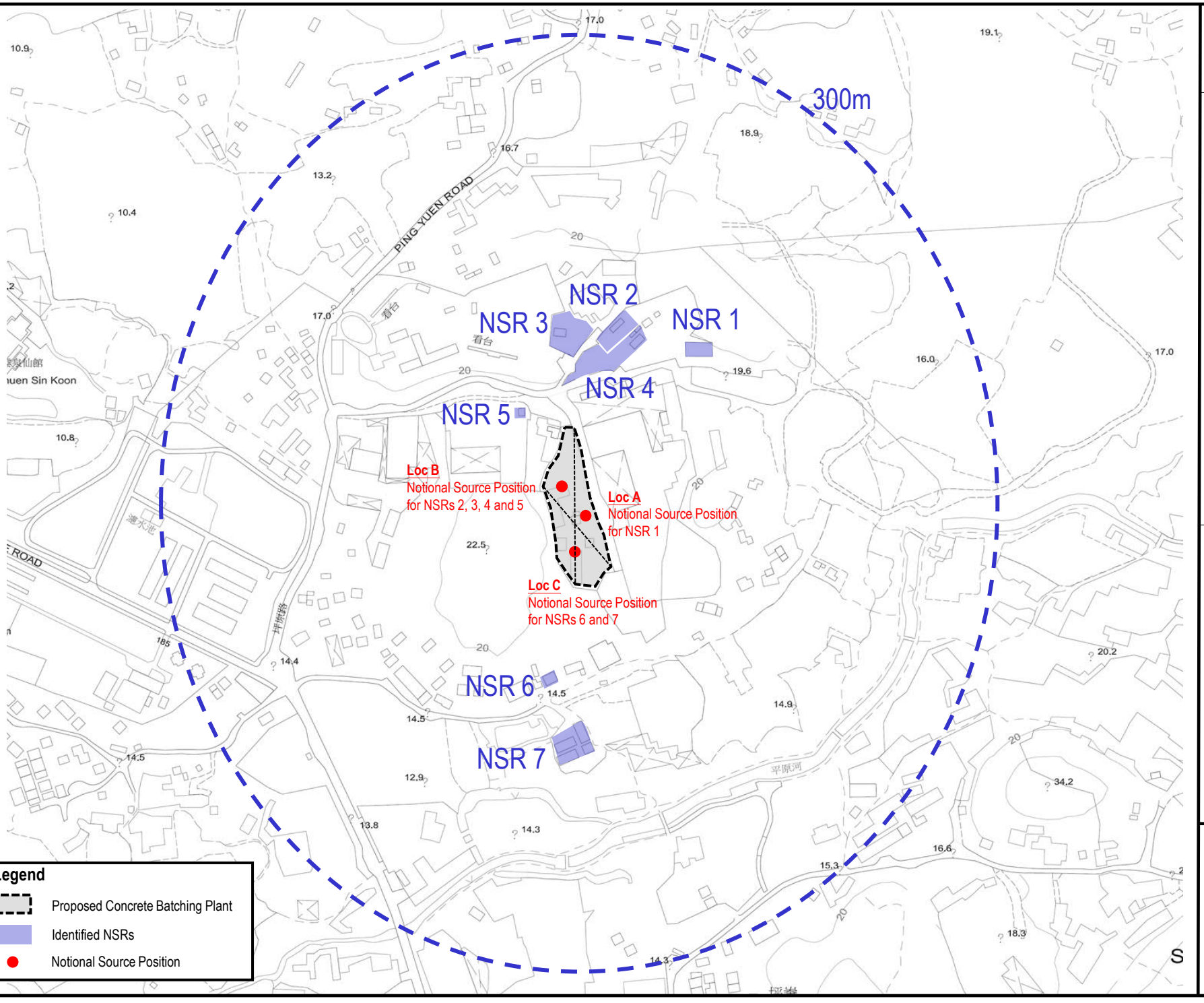


Plate 8: Identified NSR 7, Village House at Ping Che No. 171

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Photos Taken On Site**	**A2-4**

APPENDIX 3

PREDICTED FAÇADE NOISE LEVELS FOR CONSTRUCTION NOISE



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Notional Source Positions

FIGURE

A3-1

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 1

X: 834719.4
Y: 843423.2

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction					Predicted Façade Noise Level
						No. of PME correction, dB(A)	Distance Correction, m	% on time Correction, dB(A)	Screening, dB(A)	Façade Correction	
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	51.5
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	53.5
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	57.5
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	60.5
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	53.5
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	54.5
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	63.5
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	60.5
										TOTAL	**68**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	51.5
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	53.5
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	57.5
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	60.5
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	149.9	50	0	-51.52	-3.0	0	3	53.5
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	54.5
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	149.9	100	0	-51.52	0.0	0	3	63.5
										TOTAL	**67**

Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	68	67		
From the adjoining planned CBP [1]	73	73		
TOTAL	**74**	**74**	75	**YES**

Note:

[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN2 is considered.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 2

X: 834659.3
Y: 843439.8

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction: No. of PME correction, dB(A)	Correction: Distance Correction, m	Correction: % on time Correction, dB(A)	Correction: Screening, dB(A)	Correction: Façade Correction	Predicted Façade Noise Level
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	52.7
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	54.7
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	58.7
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	61.7
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	54.7
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	55.7
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	64.7
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	61.7
										TOTAL	**69**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	52.7
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	54.7
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	58.7
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	61.7
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	130.5	50	0	-50.31	-3.0	0	3	54.7
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	55.7
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	130.5	100	0	-50.31	0.0	0	3	64.7
										TOTAL	**68**

Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	69	68		
From the adjoining planned CBP [1]	74	74		
TOTAL	**75**	**75**	75	**YES**
Note:				

[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN3 is considered.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 3

X: 834620.6
Y: 843434.1

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction					Predicted Façade Noise Level
						No. of PME correction, dB(A)	Distance Correction, m	% on time Correction, dB(A)	Screening, dB(A)	Façade Correction	
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	53.5
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	55.5
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	59.5
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	62.5
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	55.5
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	56.5
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	65.5
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	62.5
										TOTAL	**70**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	53.5
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	55.5
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	59.5
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	62.5
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	118.3	50	0	-49.46	-3.0	0	3	55.5
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	56.5
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	118.3	100	0	-49.46	0.0	0	3	65.5
										TOTAL	**69**

Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	70	69		
From the adjoining planned CBP [1]	71	71		
TOTAL	**73**	**73**	75	**YES**

Note:

[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN4 is considered.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 4

X: 834676.4
Y: 843426.3

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction					Predicted Façade Noise Level
						No. of PME correction, dB(A)	Distance Correction, m	% on time Correction, dB(A)	Screening, dB(A)	Façade Correction	
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	53.1
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	55.1
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	59.1
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	62.1
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	55.1
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	56.1
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	65.1
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	62.1
										TOTAL	**69**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	53.1
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	55.1
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	59.1
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	62.1
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	124.7	50	0	-49.91	-3.0	0	3	55.1
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	56.1
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	124.7	100	0	-49.91	0.0	0	3	65.1
										TOTAL	**68**

Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	69	68		
From the adjoining planned CBP [1]	70	70		
TOTAL	**73**	**72**	75	**YES**

Note:

[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN5 is considered.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 5

X: 834586.6
Y: 843376.2

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction					Predicted Façade Noise Level
						No. of PME correction, dB(A)	Distance Correction, m	% on time Correction, dB(A)	Screening, dB(A)	Façade Correction	
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	53.3
Air Compressor, air flow > $10m^3$/min and ≤ $30m^3$/min	CNP 002	102	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	55.3
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	59.3
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	62.3
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	55.3
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	56.3
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	65.3
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	62.3
										TOTAL	**70**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	53.3
Air Compressor, air flow > $10m^3$/min and ≤ $30m^3$/min	CNP 002	102	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	55.3
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	59.3
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	62.3
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	68.4	50	0	-44.70	-3.0	-5	3	55.3
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	56.3
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	68.4	100	0	-44.70	0.0	-5	3	65.3
										TOTAL	**69**

Remark:-

The NSR 5 is screened by the existing structure

Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	70	69		
From the adjoining planned CBP [1]	73	73		
TOTAL	**75**	**74**	75	**YES**

Note:

[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN6 is considered.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 6

X: 834609.7
Y: 843160.2

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction					Predicted Façade Noise Level
						No. of PME correction, dB(A)	Distance Correction, m	% on time Correction, dB(A)	Screening, dB(A)	Façade Correction	
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	55.3
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	57.3
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	61.2
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	64.2
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	57.2
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	58.3
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	67.3
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	64.2
										TOTAL	**71**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	55.3
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	57.3
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	61.2
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	64.2
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	97.2	50	0	-47.75	-3.0	0	3	57.2
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	58.3
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	97.2	100	0	-47.75	0.0	0	3	67.3
										TOTAL	**71**

Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	71	71		
From the adjoining planned CBP [1]	66	66		
TOTAL	**73**	**72**	75	**YES**

Note:

[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN6 is considered.

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Construction Noise Impact Assessment

NSR: NSR 7

X: 834631.3
Y: 843119.5

PME	Ref.	SWL, dB(A)	No. of PME	Horizontal Distance, m	% of time	Correction					Predicted Façade Noise Level
						No. of PME correction, dB(A)	Distance Correction, m	% on time Correction, dB(A)	Screening, dB(A)	Façade Correction	
Foundation Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	52.3
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	54.3
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	58.3
Crane, mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	61.3
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	54.3
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	55.3
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	64.3
Excavator/ Loader, wheeled/ tracked	CNP 081	112	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	61.3
										TOTAL	**69**
Superstructure Stage											
Generator, silenced, 75dB(A) at 7m	CNP 102	100	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	52.3
Air Compressor, air flow > 10m^3/min and ≤30m^3/min	CNP 002	102	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	54.3
Concrete Lorry Mixer	CNP 044	109	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	58.3
Crane, Mobile/ barge mounted (diesel)	CNP 048	112	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	61.3
Lorry, 5.5tonne < gross vehicle weight ≤38 tonne	Other PME	105	1	136.1	50	0	-50.68	-3.0	0	3	54.3
Drill, percussive, hand-held (electric)	CNP 064	103	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	55.3
Cutter, circular, steel (electric)	Other PME	112	1	136.1	100	0	-50.68	0.0	0	3	64.3
										TOTAL	**68**

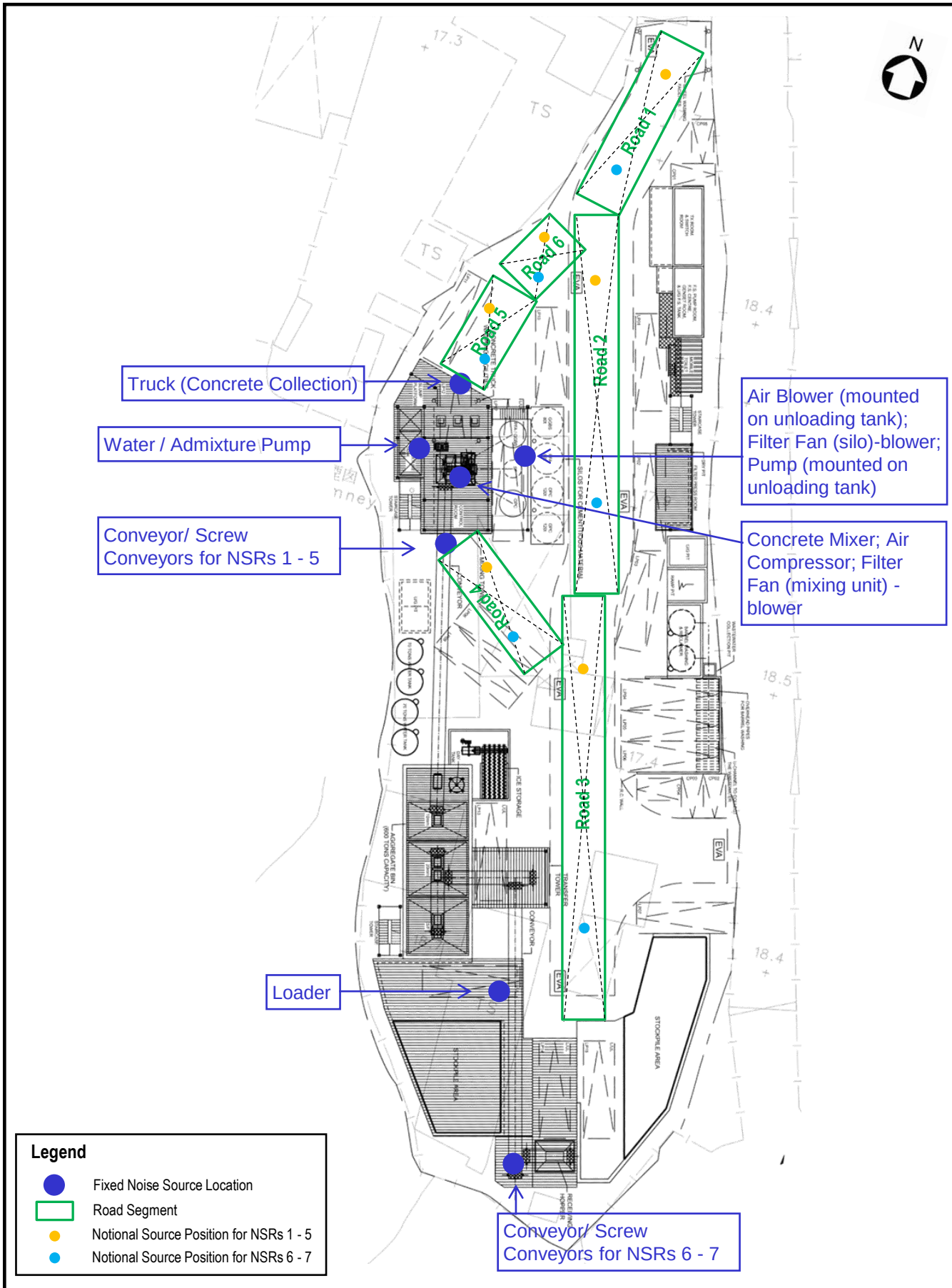
Cumulative Construction Noise Impact				
	Foundation Stage	**Superstruction Stage**	**Noise Limit**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	69	68		
From the adjoining planned CBP [1]	66	66		
TOTAL	**70**	**70**	75	**YES**

Note:

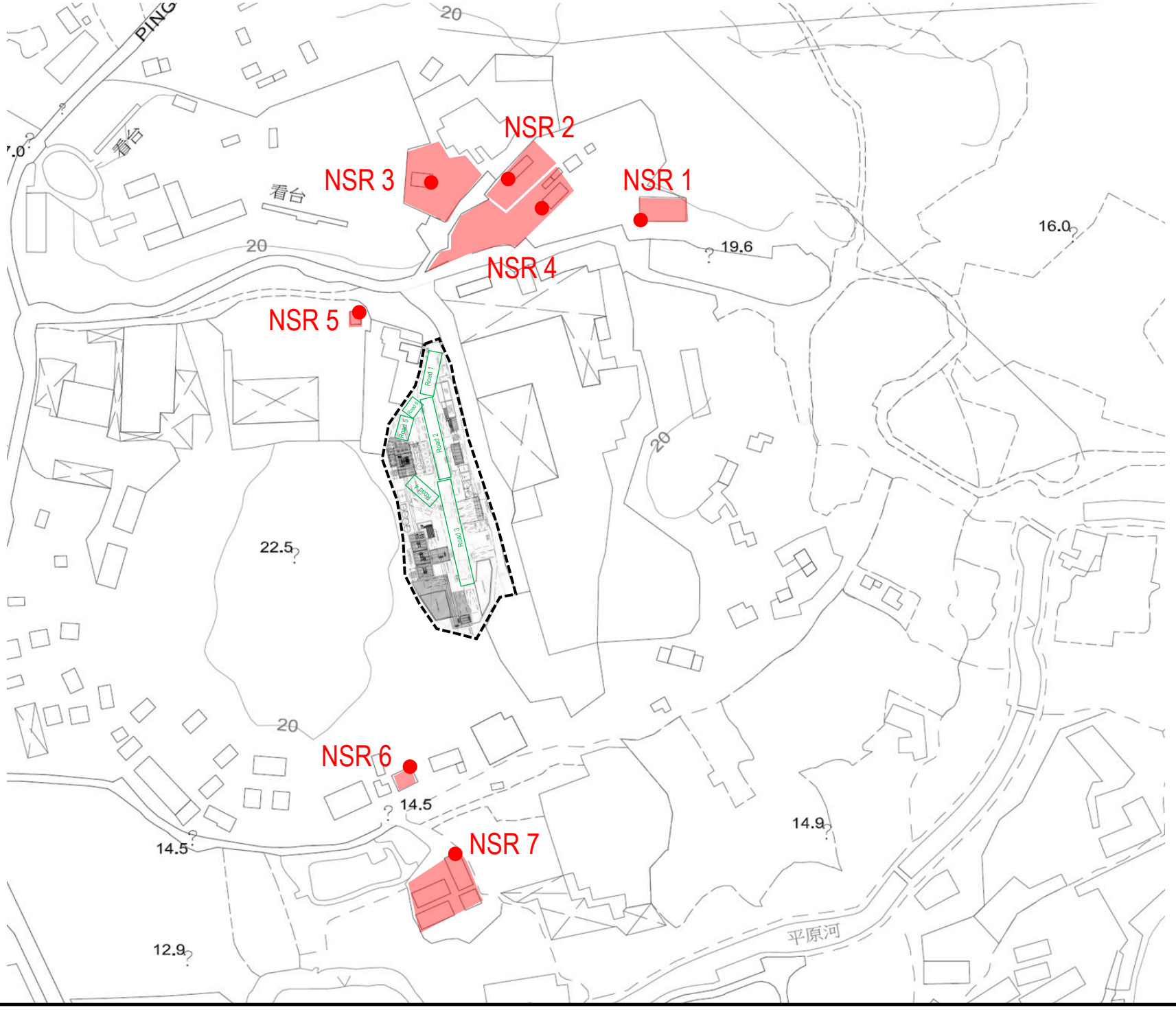
[1] The completion year of the adjoining planned CBP (Planning Application No.: A/NE-TKL/681) is Year 2023. The completion year of the proposed CBP is 2025. It should be no overlapping of the construction period. As a conservative approach, the maximum noise level during superstrucutre stage for that planned CBP is considered in the cumulative assessment. The Appendix K of their EA, noise level for CN6 is considered.

APPENDIX 4

PREDICTED FAÇADE NOISE LEVELS FOR FIXED NOISE SOURCES



Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che	**Location of Fixed Noise Sources**	**A4-1**



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Identified NSRs and Location of Haul Roads

FIGURE

A4-2

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 1

X: 834719.4

Y: 843423.2

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	156.8	30	100%	0	0.00	-51.9	-10	3	37.1	**57**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	162.1	30	100%	5	0.00	-52.2	-10	3	35.6		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	159.1	30	100%	0	0.00	-52.0	-10	3	29.0		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	152.2	30	100%	3	0.00	-51.6	-10	3	44.4		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	152.2	30	100%	0	0.00	-51.6	-10	3	36.4		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	151.6	6	20.00%	7	-6.99	-51.6	-10	3	50.4		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	191.1	5	16.67%	0	-7.78	-53.6	-5	3	34.6		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	117.3	0.5	1.67%	7	-17.78	-49.4	0	3	51.8		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	134.9	1	3.33%	7	-14.77	-50.6	-5	3	48.6		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	161.4	1	3.33%	7	-14.77	-52.2	-5	3	47.1		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	160.7	0.5	1.67%	7	-17.78	-52.1	-5	3	44.1		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	145.0	0.5	1.67%	7	-17.78	-51.2	-5	3	45.0		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	134.5	0.5	1.67%	7	-17.78	-50.6	-5	3	45.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	57		
From the adjoining planned CBP [1]	59		
TOTAL	**61**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN2 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 2

X: 834659.3

Y: 843439.8

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	140.7	30	100%	0	0.00	-51.0	-10	3	38.0	**60**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	146.7	30	100%	5	0.00	-51.3	-10	3	36.4		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	140.5	30	100%	0	0.00	-51.0	-10	3	30.0		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	137.2	30	100%	3	0.00	-50.7	-10	3	45.3		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	137.2	30	100%	0	0.00	-50.7	-10	3	37.3		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	132.6	6	20.00%	7	-6.99	-50.4	-10	3	51.6		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	188.9	5	16.67%	0	-7.78	-53.5	-5	3	34.7		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	91.0	0.5	1.67%	7	-17.78	-47.2	0	3	54.0		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	116.6	1	3.33%	7	-14.77	-49.3	-5	3	49.9		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	154.6	1	3.33%	7	-14.77	-51.8	-5	3	47.4		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	148.1	0.5	1.67%	7	-17.78	-51.4	-5	3	44.8		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	122.5	0.5	1.67%	7	-17.78	-49.8	0	3	51.4		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	111.0	0.5	1.67%	7	-17.78	-48.9	0	3	52.3		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	60		
From the adjoining planned CBP [1]	60		
TOTAL	**63**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN3 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 3

X: 834620.6

Y: 843434.1

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	127.9	30	100%	0	0.00	-50.1	-10	3	38.9	**61**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	133.8	30	100%	5	0.00	-50.5	-10	3	37.2		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	126.0	30	100%	0	0.00	-50.0	-10	3	31.0		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	125.5	30	100%	3	0.00	-50.0	-10	3	46.0		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	125.5	30	100%	0	0.00	-50.0	-10	3	38.0		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	118.6	6	20.00%	7	-6.99	-49.5	-10	3	52.5		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	181.7	5	16.67%	0	-7.78	-53.2	-5	3	35.0		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	77.8	0.5	1.67%	7	-17.78	-45.8	0	3	55.4		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	105.1	1	3.33%	7	-14.77	-48.4	0	3	55.8		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	146.8	1	3.33%	7	-14.77	-51.3	0	3	52.9		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	137.0	0.5	1.67%	7	-17.78	-50.7	0	3	50.5		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	107.1	0.5	1.67%	7	-17.78	-48.6	-5	3	47.6		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	96.3	0.5	1.67%	7	-17.78	-47.7	-5	3	48.5		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	61		
From the adjoining planned CBP [1]	58		
TOTAL	**63**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN4 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 4

X: 834676.4

Y: 843426.3

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	134.8	30	100%	0	0.00	-50.6	-10	3	38.4	**59**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	140.7	30	100%	5	0.00	-51.0	-10	3	36.8		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	135.6	30	100%	0	0.00	-50.6	-10	3	30.4		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	130.9	30	100%	3	0.00	-50.3	-10	3	45.7		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	130.9	30	100%	0	0.00	-50.3	-10	3	37.7		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	127.7	6	20.00%	7	-6.99	-50.1	-10	3	51.9		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	178.9	5	16.67%	0	-7.78	-53.1	-5	3	35.2		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	88.0	0.5	1.67%	7	-17.78	-46.9	0	3	54.3		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	111.0	1	3.33%	7	-14.77	-48.9	-5	3	50.3		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	145.6	1	3.33%	7	-14.77	-51.3	-5	3	48.0		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	141.1	0.5	1.67%	7	-17.78	-51.0	-5	3	45.2		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	118.8	0.5	1.67%	7	-17.78	-49.5	-5	3	46.7		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	107.4	0.5	1.67%	7	-17.78	-48.6	-5	3	47.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	59		
From the adjoining planned CBP [1]	59		
TOTAL	**62**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN5 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 5

X: 834586.6

Y: 843376.2

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	75.4	30	100%	0	0.00	-45.5	-10	3	43.5	**64**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	80.3	30	100%	5	0.00	-46.1	-10	3	41.7		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	71.2	30	100%	0	0.00	-45.1	-10	3	35.9		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	75.1	30	100%	3	0.00	-45.5	-10	3	50.5		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	75.1	30	100%	0	0.00	-45.5	-10	3	42.5		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	65.7	6	20.00%	7	-6.99	-44.3	-10	3	57.7		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	131.8	5	16.67%	0	-7.78	-50.4	-5	3	37.8		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	41.6	0.5	1.67%	7	-17.78	-40.4	-5	3	55.8		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	59.5	1	3.33%	7	-14.77	-43.5	-5	3	55.7		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	99.4	1	3.33%	7	-14.77	-47.9	-5	3	51.3		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	85.8	0.5	1.67%	7	-17.78	-46.7	-5	3	49.5		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	54.2	0.5	1.67%	7	-17.78	-42.7	-5	3	53.5		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	47.9	0.5	1.67%	7	-17.78	-41.6	-5	3	54.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	64		
From the adjoining planned CBP [1]	59		
TOTAL	**65**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN6 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 6

X: 834609.7

Y: 843160.2

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	146.2	30	100%	0	0.00	-51.3	-10	3	37.7	**57**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	140.3	30	100%	5	0.00	-50.9	-10	3	36.8		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	148.4	30	100%	0	0.00	-51.4	-10	3	29.6		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	148.7	30	100%	3	0.00	-51.4	-10	3	44.6		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	148.7	30	100%	0	0.00	-51.4	-10	3	36.6		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	155.6	6	20.00%	7	-6.99	-51.8	-10	3	50.2		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	95.5	5	16.67%	0	-7.78	-47.6	-5	3	40.6		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	184.0	0.5	1.67%	7	-17.78	-53.3	-5	3	42.9		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	147.3	1	3.33%	7	-14.77	-51.4	-5	3	47.9		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	104.8	1	3.33%	7	-14.77	-48.4	-5	3	50.8		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	130.6	0.5	1.67%	7	-17.78	-50.3	-5	3	45.9		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	159.7	0.5	1.67%	7	-17.78	-52.1	-5	3	44.1		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	172.3	0.5	1.67%	7	-17.78	-52.7	-5	3	43.5		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	57		
From the adjoining planned CBP [1]	50		
TOTAL	**57**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN6 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 1

NSR: NSR 7

X: 834631.3

Y: 843119.5

									Correction							
Fixed noise sources	**Source Type**	**Ref. Code**	**SWL, dB(A)**	**Quantity (no. per 30 minutes)**	**At-source NMM**	**Distance**	**Operation (in 30mins)**	**% on Time**	**Quanity**	**Time**	**Distance**	**Screening Effect from NMM, dB(A)**	**Façade**	**CNL**	**Total CNP**	**Criterion, dB(A)**
Concrete mixer (electric)	Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	187.5	30	100%	0	0.00	-53.5	-10	3	35.5	**54**	**60**
Conveyor / Screw Conveyors	Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	181.9	30	100%	5	0.00	-53.2	-10	3	34.6		
Water / Admixture Pump	Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	190.4	30	100%	0	0.00	-53.6	-10	3	27.4		
Air Compressor (stationary)	Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	189.5	30	100%	3	0.00	-53.6	-10	3	42.5		
Filter Fan (mixing unit) - blower	Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	189.5	30	100%	0	0.00	-53.6	-10	3	34.4		
Truck (Concrete Collection)	Stationary	CNP 044	109	5.0	Semi-enclosure	197.2	6	20.00%	7	-6.99	-53.9	-10	3	48.1		
Excavator / Loader	Stationary	Other PME	98	1.0	4m high noise barrier	133.3	5	16.67%	0	-7.78	-50.5	-5	3	37.7		
Rd1 - Concrete trcuk **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	224.7	0.5	1.67%	7	-17.78	-55.0	-5	3	41.2		
Rd2 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	186.7	1	3.33%	7	-14.77	-53.4	-5	3	45.8		
Rd3 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	141.6	1	3.33%	7	-14.77	-51.0	-5	3	48.2		
Rd4 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	170.8	0.5	1.67%	7	-17.78	-52.6	-5	3	43.6		
Rd5 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	201.4	0.5	1.67%	7	-17.78	-54.1	-5	3	42.1		
Rd6 - Concrete truck **	Stationary	CNP 044	109	5.0	4m high noise barrier	213.5	0.5	1.67%	7	-17.78	-54.6	-5	3	41.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the loader and concrete truck

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	**Criterion, dB(A)**	**Compliance**
From the Proposed CBP (results in above table)	54		
From the adjoining planned CBP [1]	49		
TOTAL	**55**	**60**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN6 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 1

X: 834719.4
Y: 843423.2

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	156.8	30	100%	0	0.00	-51.9	-10	3	37.1	**56**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	162.1	30	100%	5	0.00	-52.2	-10	3	35.6		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	159.1	30	100%	3	0.00	-52.0	0	3	49.0		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	152.2	30	100%	0	0.00	-51.6	-10	3	29.4		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	152.2	30	100%	3	0.00	-51.6	-10	3	44.4		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	151.6	30	100%	0	0.00	-51.6	-10	3	36.4		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	191.1	30	100%	3	0.00	-53.6	-10	3	37.4		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	159.1	30	100%	3	0.00	-52.0	0	3	42.0		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	117.3	0.5	2%	8	-17.78	-49.4	0	3	48.6		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	117.3	0.5	2%	0	-17.78	-49.4	0	3	47.8		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	134.9	1	3%	8	-14.77	-50.6	-5	3	45.4		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	134.9	1	3%	0	-14.77	-50.6	-5	3	44.6		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	161.4	1	3%	8	-14.77	-52.2	-5	3	43.9		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	161.4	1	3%	0	-14.77	-52.2	-5	3	43.1		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	160.7	0.5	2%	0	-17.78	-52.1	-5	3	40.1		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	145.0	0.5	2%	0	-17.78	-51.2	-5	3	41.0		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	134.5	0.5	2%	0	-17.78	-50.6	-5	3	41.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	56		
From the adjoining planned CBP [1]	55		
TOTAL	**59**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN2 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 2

X: 834659.3
Y: 843439.8

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	140.7	30	100%	0	0.00	-51.0	-10	3	38.0	**58**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	146.7	30	100%	5	0.00	-51.3	-10	3	36.4		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	140.5	30	100%	3	0.00	-51.0	0	3	50.1		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	137.2	30	100%	0	0.00	-50.7	-10	3	30.3		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	137.2	30	100%	3	0.00	-50.7	-10	3	45.3		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	132.6	30	100%	0	0.00	-50.4	-10	3	37.6		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	188.9	30	100%	3	0.00	-53.5	-10	3	37.5		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	140.5	30	100%	3	0.00	-51.0	0	3	43.1		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	91.0	0.5	2%	8	-17.78	-47.2	0	3	50.8		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	91.0	0.5	2%	0	-17.78	-47.2	0	3	50.0		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	116.6	1	3%	8	-14.77	-49.3	-5	3	46.7		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	116.6	1	3%	0	-14.77	-49.3	-5	3	45.9		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	154.6	1	3%	8	-14.77	-51.8	-5	3	44.2		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	154.6	1	3%	0	-14.77	-51.8	-5	3	43.4		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	148.1	0.5	2%	0	-17.78	-51.4	-5	3	40.8		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	122.5	0.5	2%	0	-17.78	-49.8	0	3	47.5		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	111.0	0.5	2%	0	-17.78	-48.9	0	3	48.3		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	58		
From the adjoining planned CBP [1]	56		
TOTAL	**60**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN3 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 3

X: 834620.6
Y: 843434.1

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	127.9	30	100%	0	0.00	-50.1	-10	3	38.9	**60**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	133.8	30	100%	5	0.00	-50.5	-10	3	37.2		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	126.0	30	100%	3	0.00	-50.0	0	3	51.0		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	125.5	30	100%	0	0.00	-50.0	-10	3	31.0		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	125.5	30	100%	3	0.00	-50.0	-10	3	46.0		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	118.6	30	100%	0	0.00	-49.5	-10	3	38.5		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	181.7	30	100%	3	0.00	-53.2	-10	3	37.8		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	126.0	30	100%	3	0.00	-50.0	0	3	44.0		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	77.8	0.5	2%	8	-17.78	-45.8	0	3	52.2		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	77.8	0.5	2%	0	-17.78	-45.8	0	3	51.4		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	105.1	1	3%	8	-14.77	-48.4	0	3	52.6		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	105.1	1	3%	0	-14.77	-48.4	0	3	51.8		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	146.8	1	3%	8	-14.77	-51.3	0	3	49.7		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	146.8	1	3%	0	-14.77	-51.3	0	3	48.9		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	137.0	0.5	2%	0	-17.78	-50.7	0	3	46.5		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	107.1	0.5	2%	0	-17.78	-48.6	-5	3	43.6		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	96.3	0.5	2%	0	-17.78	-47.7	-5	3	44.5		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	60		
From the adjoining planned CBP [1]	54		
TOTAL	**61**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN4 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 4

X: 834676.4
Y: 843426.3

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	134.8	30	100%	0	0.00	-50.6	-10	3	38.4	**58**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	140.7	30	100%	5	0.00	-51.0	-10	3	36.8		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	135.6	30	100%	3	0.00	-50.6	0	3	50.4		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	130.9	30	100%	0	0.00	-50.3	-10	3	30.7		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	130.9	30	100%	3	0.00	-50.3	-10	3	45.7		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	127.7	30	100%	0	0.00	-50.1	-10	3	37.9		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	178.9	30	100%	3	0.00	-53.1	-10	3	38.0		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	135.6	30	100%	3	0.00	-50.6	0	3	43.4		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	88.0	0.5	2%	8	-17.78	-46.9	0	3	51.1		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	88.0	0.5	2%	0	-17.78	-46.9	0	3	50.3		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	111.0	1	3%	8	-14.77	-48.9	-5	3	47.1		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	111.0	1	3%	0	-14.77	-48.9	-5	3	46.3		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	145.6	1	3%	8	-14.77	-51.3	-5	3	44.7		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	145.6	1	3%	0	-14.77	-51.3	-5	3	44.0		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	141.1	0.5	2%	0	-17.78	-51.0	-5	3	41.2		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	118.8	0.5	2%	0	-17.78	-49.5	-5	3	42.7		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	107.4	0.5	2%	0	-17.78	-48.6	-5	3	43.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	58		
From the adjoining planned CBP [1]	55		
TOTAL	**60**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN5 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 5

X: 834586.6
Y: 843376.2

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	75.4	30	100%	0	0.00	-45.5	-10	3	43.5	**62**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	80.3	30	100%	5	0.00	-46.1	-10	3	41.7		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	71.2	30	100%	3	0.00	-45.1	0	3	56.0		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	75.1	30	100%	0	0.00	-45.5	-10	3	35.5		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	75.1	30	100%	3	0.00	-45.5	-10	3	50.5		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	65.7	30	100%	0	0.00	-44.3	-10	3	43.7		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	131.8	30	100%	3	0.00	-50.4	-10	3	40.6		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	71.2	30	100%	3	0.00	-45.1	0	3	49.0		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	41.6	0.5	2%	8	-17.78	-40.4	-5	3	52.6		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	41.6	0.5	2%	0	-17.78	-40.4	-5	3	51.8		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	59.5	1	3%	8	-14.77	-43.5	-5	3	52.5		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	59.5	1	3%	0	-14.77	-43.5	-5	3	51.7		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	99.4	1	3%	8	-14.77	-47.9	-5	3	48.1		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	99.4	1	3%	0	-14.77	-47.9	-5	3	47.3		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	85.8	0.5	2%	0	-17.78	-46.7	-5	3	45.6		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	54.2	0.5	2%	0	-17.78	-42.7	-5	3	49.5		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	47.9	0.5	2%	0	-17.78	-41.6	-5	3	50.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	62		
From the adjoining planned CBP [1]	55		
TOTAL	**63**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN6 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 6

X: 834609.7
Y: 843160.2

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	146.2	30	100%	0	0.00	-51.3	-10	3	37.7	**56**	**65**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	140.3	30	100%	5	0.00	-50.9	-10	3	36.8		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	148.4	30	100%	3	0.00	-51.4	0	3	49.6		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	148.7	30	100%	0	0.00	-51.4	-10	3	29.6		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	148.7	30	100%	3	0.00	-51.4	-10	3	44.6		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	155.6	30	100%	0	0.00	-51.8	-10	3	36.2		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	95.5	30	100%	3	0.00	-47.6	-10	3	43.4		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	148.4	30	100%	3	0.00	-51.4	0	3	42.6		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	184.0	0.5	2%	8	-17.78	-53.3	-5	3	39.7		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	184.0	0.5	2%	0	-17.78	-53.3	-5	3	38.9		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	147.3	1	3%	8	-14.77	-51.4	-5	3	44.6		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	147.3	1	3%	0	-14.77	-51.4	-5	3	43.9		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	104.8	1	3%	8	-14.77	-48.4	-5	3	47.6		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	104.8	1	3%	0	-14.77	-48.4	-5	3	46.8		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	130.6	0.5	2%	0	-17.78	-50.3	-5	3	41.9		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	159.7	0.5	2%	0	-17.78	-52.1	-5	3	40.2		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	172.3	0.5	2%	0	-17.78	-52.7	-5	3	39.5		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	56		
From the adjoining planned CBP [1]	46		
TOTAL	**56**	**65**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN6 is considered

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Fixed Noise Impact Assessment

Scenario 2

NSR: NSR 7

X: 834631.3
Y: 843119.5

Fixed noise sources		Source Type	Ref. Code	SWL, dB(A)	Quantity (no. per 30 minutes)	At-source NMM	Distance	Operation (in 30mins)	% on Time	Correction					CNL	Total CNP	Criterion, dB(A)
										Quanity	Time	Distance	Screening Effect from NMM, dB(A)	Façade			
Concrete mixer (electric)		Stationary	CNP 045	96	1.0	Semi-enclosure	187.5	30	100%	0	0.00	-53.5	-10	3	35.5	**54**	**60**
Conveyor / Screw Conveyors		Stationary	CNP 041	90	3.0	Semi-enclosure	181.9	30	100%	5	0.00	-53.2	-10	3	34.6		
Air Blower (mounted on unloading tank)		Stationary	Other PME	95	2.0	NA	190.4	30	100%	3	0.00	-53.6	0	3	47.4		
Water / Admixture Pump		Stationary	CNP 281	88	1.0	Semi-enclosure	189.5	30	100%	0	0.00	-53.6	-10	3	27.4		
Air Compressor (Stationary)		Stationary	CNP 001	100	2.0	Semi-enclosure	189.5	30	100%	3	0.00	-53.6	-10	3	42.5		
Filter Fan (mixing unit) - blower		Stationary	Other PME	95	1.0	Semi-enclosure	197.2	30	100%	0	0.00	-53.9	-10	3	34.1		
Filter Fan (silo) - blower		Stationary	Other PME	95	2.0	Semi-enclosure	133.3	30	100%	3	0.00	-50.5	-10	3	40.5		
Pump (mounted on unloading tank)		Stationary	CNP 281	88	2.0	N/A	190.4	30	100%	3	0.00	-53.6	0	3	40.4		
Rd1	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	224.7	0.5	2%	8	-17.78	-55.0	-5	3	38.0		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	224.7	0.5	2%	0	-17.78	-55.0	-5	3	37.2		
Rd2	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	186.7	1	3%	8	-14.77	-53.4	-5	3	42.6		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	186.7	1	3%	0	-14.77	-53.4	-5	3	41.8		
Rd3	Aggregates Truck **	Stationary	Other PME	105	6.0	4m high noise barrier	141.6	1	3%	8	-14.77	-51.0	-5	3	45.0		
	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	141.6	1	3%	0	-14.77	-51.0	-5	3	44.2		
Rd4	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	170.8	0.5	2%	0	-17.78	-52.6	-5	3	39.6		
Rd5	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	201.4	0.5	2%	0	-17.78	-54.1	-5	3	38.1		
Rd6	Cement / PFA / GGBS / Admixture tanker **	Stationary	CNP 141	112	1.0	4m high noise barrier	213.5	0.5	2%	0	-17.78	-54.6	-5	3	37.6		

* The 4m high noise barrier can partially screen the noise impact from the trucks

** The mobile source is assumed to be a stationary source

Cumulative Fixed Noise Sources Impact

	Noise Levels	Criterion, dB(A)	Compliance
From the Proposed CBP (results in above table)	54		
From the adjoining planned CBP [1]	45		
TOTAL	**54**	**60**	**YES**

Note:
[1] Referring to the Appendix L of the EA in Planning Application No.: A/NE-TKL/681, the predicted maximum noise level for IN6 is considered

APPENDIX 5

YEAR 2029 TRAFFIC FORECAST
(provided by MVA Asia Ltd)

Westwood Hong & Associates Ltd.
2404, Tung Wai Commercial Building,
109-111 Gloucester Road,
Wanchai, Hong Kong

Our Ref: CHK50696510/MSH/L2400740/yyl

BY EMAIL
(email: kitwong@wha.com.hk)

Attn: Ms. Kit Wong

Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant at Various Lots in D.D. 77, Ping Che, New Territories (Application No.: A/NE-TKL/728)
Traffic Forecast for Noise Impact Assessment

3rd May 2024

Dear Madam,

We refer to our submission of the Technical Note on Traffic Forecast for Environmental Assessment Study (Our Ref.: CHK50696510/MSH/L2301176/yyl) dated 2nd August 2023 and the endorsement from Transport Department (TD's email dated 15th September 2023) regarding the captioned project.

We write to confirm that the latest Year 2029 traffic forecast for the Environmental Noise Impact Assessment Report and the Environmental Air Quality Impact Assessment Report prepared by Westwood Hong & Associates Limited is based on the Transport Department's approved methodology, and the predicted traffic flow in Year 2029 is the maximum traffic projection upon occupation of the proposed development.

Should you have any queries, please feel free to contact the undersigned at 2864 6467.

Thank you for your kind attention.

Yours faithfully,

Alex Ma
Associate

MVA Hong Kong Limited
22/F Genesis • 33-35 Wong Chuk Hang Road • Hong Kong
T. +852 2529 7037 • F. +852 2527 8490 • E. info@mvaasia.com • www.mvaasia.com

Kit Wong

From: Kam Fai TAM <kamfaitam@td.gov.hk>
Sent: 15 September 2023 11:22
To: MA Alex
Cc: codyyu@llewelynd.com; CHING Gary; kcsho@pland.gov.hk; mcylit@pland.gov.hk; mwlau@pland.gov.hk; smkwong@td.gov.hk; sswlee@pland.gov.hk
Subject: RE: Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant at Various Lots in D.D. 77, Ping Che, New Territories - Traffic Forecast for Environmental Assessment

Dear Alex,

I have no objection in principle on the R-to-C and to the revised technical note on traffic forecasting methodology from a traffic engineering viewpoint. Thanks.

Kind regards,

TAM Kam-fai, Eric
E/N2, TENTE
Transport Department
Tel: 2399 2405

From: MA Alex <ama@systra.com>
To: "kcsho@pland.gov.hk" <kcsho@pland.gov.hk>, "codyyu@llewelynd.com" <codyyu@llewelynd.com>, Kam Fai TAM <kamfaitam@td.gov.hk>
Cc: "smkwong@td.gov.hk" <smkwong@td.gov.hk>, "sswlee@pland.gov.hk" <sswlee@pland.gov.hk>, "mcylit@pland.gov.hk" <mcylit@pland.gov.hk>, CHING Gary <gching@systra.com>, "mwlau@pland.gov.hk" <mwlau@pland.gov.hk>
Date: 03/08/2023 10:21 AM
Subject: RE: Section 16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant at Various Lots in D.D. 77, Ping Che, New Territories - Traffic Forecast for Environmental Assessment

---

Dear Ken,

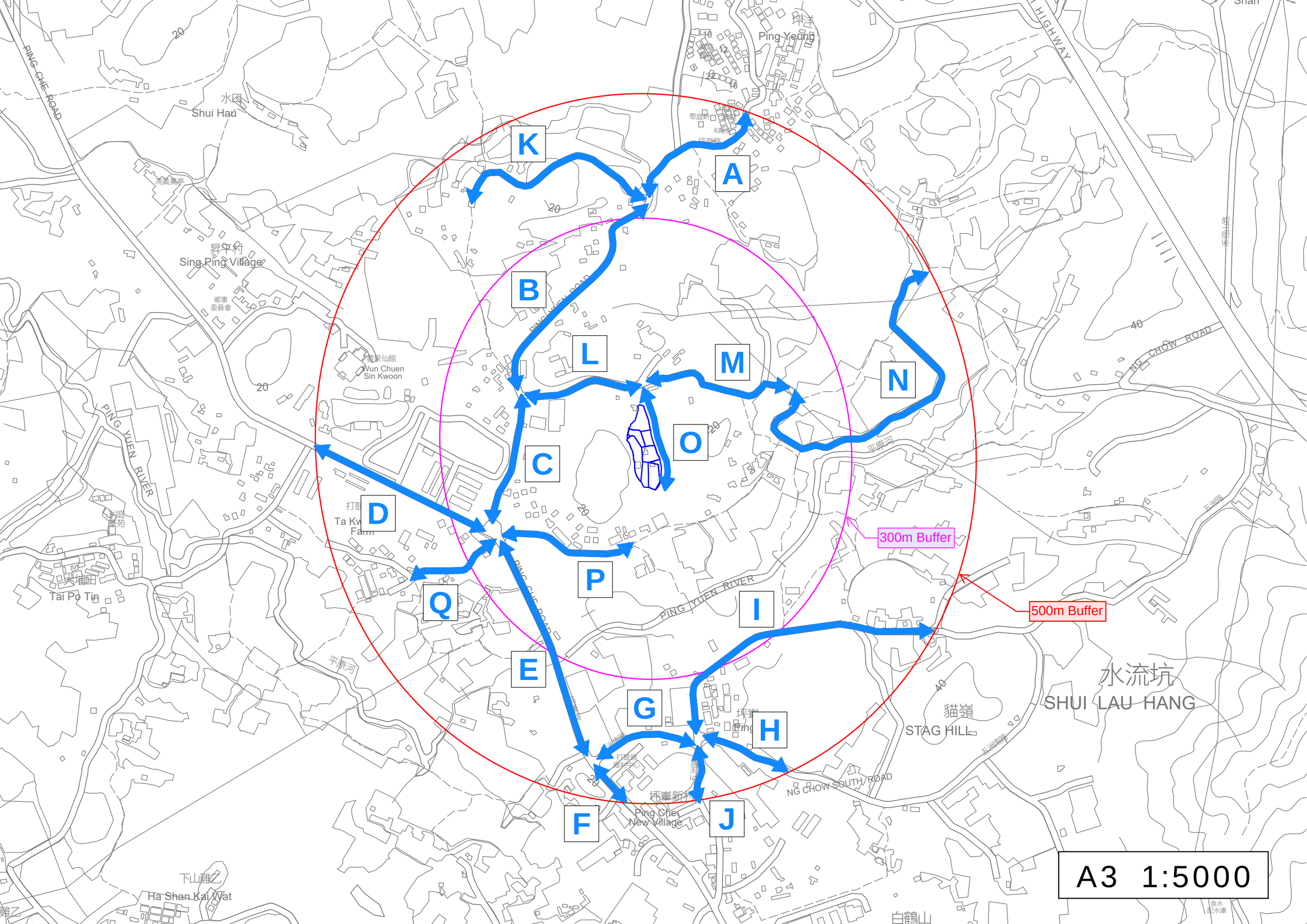
Further to our conversation this morning, the email sent to your side dated 2.8.2023 was **NOT** a submission of FI. The purpose of that email was only seeking advices from TD and cc to your side for your reference as requested by TD in the comments of last submission of the TN (Please refer to the comment item (a) as listed in the RtC Table in previous email).

Should you have any queries, please feel free to contact us.

Thank you very much.

Regards,

Alex Ma
Principal Traffic Engineer
Tel: +852 2864 6467 (Direct Line) • Gen: +852 2529 7037 • Fax: +852 2527 8490


A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
300m Buffer
500m Buffer
A3 1:5000
PING CHE ROAD
PING YUEN RIVER
NG CHOW ROAD
NG CHOW SOUTH ROAD
TAI PO ROAD
Shui Hau
水口
Sing Ping Village
昇平村
Wun Chuen Sin Kwoon
Ping Yeung
坪洋
Ping Cheung
坪輋
Ping Cheung New Village
坪輋新村
Tai Po Tin
Ha Shan Kai Wat
下山雞乙
SHUI LAU HANG
水流坑
STAG HILL
貓嶺
白鶴山

Traffic Forecast without the proposed CBP

Road ID	Road Name	Direction	2029 Traffic Flow			
			AM		PM	
			Traffic Volume (veh/hr)	Heavy Vehicle %	Traffic Volume (veh/hr)	Heavy Vehicle %
B	Ping Yuen Road	2-way	166	27.1%	172	22.7%
C	Ping Yuen Road	2-way	292	37.0%	225	36.0%
D	Ping Che Road	2-way	368	43.5%	328	36.0%
E	Ping Che Road	2-way	635	42.4%	619	35.7%
I	Ng Chow Road	2-way	60	26.7%	95	17.9%
L	Unnamed Road	2-way	96	61.5%	101	54.5%
M	Unnamed Road	2-way	109	56.0%	104	50.0%
N	Unnamed Road	2-way	82	52.4%	82	52.4%
O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)	2-way	0	-	0	-
P	Unnamed Road	2-way	23	21.7%	31	9.7%
Q	Unnamed Road	2-way	12	50.0%	13	7.7%

Traffic Forecast with the proposed CBP

Road ID	Road Name	Direction	2029 Traffic Flow			
			AM		PM	
			Traffic Volume (veh/hr)	Heavy Vehicle %	Traffic Volume (veh/hr)	Heavy Vehicle %
B	Ping Yuen Road	2-way	166	27.1%	172	22.7%
C	Ping Yuen Road	2-way	328	43.9%	259	44.4%
D	Ping Che Road	2-way	368	43.5%	328	36.0%
E	Ping Che Road	2-way	671	45.5%	653	39.1%
I	Ng Chow Road	2-way	60	26.7%	95	17.9%
L	Unnamed Road	2-way	132	72.0%	135	65.9%
M	Unnamed Road	2-way	109	56.0%	104	50.0%
N	Unnamed Road	2-way	82	52.4%	82	52.4%
O	Unnamed Road (Access Road of Proposed Development)	2-way	36	100.0%	34	100.0%
P	Unnamed Road	2-way	23	21.7%	31	9.7%
Q	Unnamed Road	2-way	12	50.0%	13	7.7%

APPENDIX 6

PREDICTED FAÇADE NOISE LEVELS FOR ROAD TRAFFIC NOISE



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Assessment Points for Road Traffic Noise

FIGURE

A6-1

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Road Traffic Noise Assessment

Table A6-1 Basic Noise Levels with and without the proposed Development

2029 AM Peak

Location		With Development			Without Development			Basic Noise Level with CBP	Basic Noise Level without CBP	Contribution	Remark
		Traffic Flow (1 hour)	% HV	Speed	Traffic Flow (1 hour)	% HV	Speed				
B	**Ping Yuen Road**	166	27.1	50	166	27.1	50	67.3	67.3	0.0	Comply
C	**Ping Yuen Road**	328	43.9	50	292	37	50	**71.9**	**70.8**	**1.1**	refer to Tables A6-2
D	**Ping Che Road**	368	43.5	50	368	43.5	50	72.3	72.3	0.0	Comply
E	**Ping Che Road**	671	45.5	50	635	42.4	50	75.1	74.6	0.5	Comply
I	**Ng Chow Road**	60	26.7	50	60	26.7	50	62.8	62.8	0.0	Comply
L	**Unnamed Road**	132	72	50	96	61.5	50	69.7	67.8	2.0	Comply
M	**Unnamed Road**	109	56	50	109	56	50	68.0	68.0	0.0	Comply
N	**Unnamed Road**	82	52.4	50	82	52.4	50	66.5	66.5	0.0	Comply
O	**Unnamed Road (Access Road of Proposed CBP)**	36	100	50	0	0	50	65.4	N/A	N/A	Comply
P	**Unnamed Road**	23	21.7	50	23	21.7	50	58.0	58.0	0.0	Comply
Q	**Unnamed Road**	12	50	50	12	50	50	58.0	58.0	0.0	Comply

2029 PM Peak

Location		With Development			Without Development			Basic Noise Level with CBP	Basic Noise Level without CBP	Contribution	Comply
		Traffic Flow (1 hour)	% HV	Speed	Traffic Flow (1 hour)	% HV	Speed				
B	**Ping Yuen Road**	172	22.7	50	172	22.7	50	66.9	66.9	0.0	Comply
C	**Ping Yuen Road**	259	44.4	50	225	36	50	**70.9**	**69.5**	**1.3**	refer to Table A6-2
D	**Ping Che Road**	328	36	50	328	36	50	71.2	71.2	0.0	Comply
E	**Ping Che Road**	653	39.1	50	619	35.7	50	74.5	73.9	0.5	Comply
I	**Ng Chow Road**	95	17.9	50	95	17.9	50	63.6	63.6	0.0	Comply
L	**Unnamed Road**	135	65.9	50	101	54.5	50	69.5	67.5	2.0	Comply
M	**Unnamed Road**	104	50	50	104	50	50	67.4	67.4	0.0	Comply
N	**Unnamed Road**	82	52.4	50	82	52.4	50	66.5	66.5	0.0	Comply
O	**Unnamed Road (Access Road of Proposed CBP)**	34	100	50	0	0	50	65.1	N/A	N/A	Comply
P	**Unnamed Road**	31	9.7	50	31	9.7	50	57.3	57.3	0.0	Comply
Q	**Unnamed Road**	13	7.7	50	13	7.7	50	53.0	53.0	0.0	Comply

Job Title: Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che
Job No: 22505

Road Traffic Noise Assessment

Table A6-2 Predicted Noise Levels with and without the proposed Development

Predicted Noise Levels with CBP, dB(A)

	NSR 1	NSR 2	NSR 3	NSR 4	NSR 501	NSR 502	NSR 6	NSR 7
G/F	68	66	65	68	68	66	60	61
1/F	68	65	65	68	68	66	60	61
2/F		65	65	68			60	61

Predicted Noise Levels without CBP, dB(A)

	NSR 1	NSR 2	NSR 3	NSR 4	NSR 501	NSR 502	NSR 6	NSR 7
G/F	68	66	66	69	70	68	61	62
1/F	68	66	66	68	70	68	61	62
2/F		66	66	68			61	62

APPENDIX 7

CATALOGUE OF NOISE PANELS
AND
ACOUSIC MAT

VIBRO-ACOUSTICS®

FAN ENCLOSURES

PS1a

2 inch TONGUE & GROOVE PANEL SHEET

PERFORMANCE

- Construction 2" Thick, 18 ga solid galvanized steel outside sheet, 22 ga perforated galvanized steel inside sheet, 2.5 lb/cuft insulation

Octave Band	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Transmission Loss (dB)	-	20	25	39	52	53	56	-
Absorption (coefficient)	-	0.30	0.70	0.90	0.99	0.90	0.80	-

ADVANTAGES

- Panels are self-aligning and interlocking
- Easily installed in minimum of time
- Good quality seal – resists moisture, air and noise leakage
- Excellent installed appearance
- Ideal for long length (strong and low cost)

APPLICATIONS

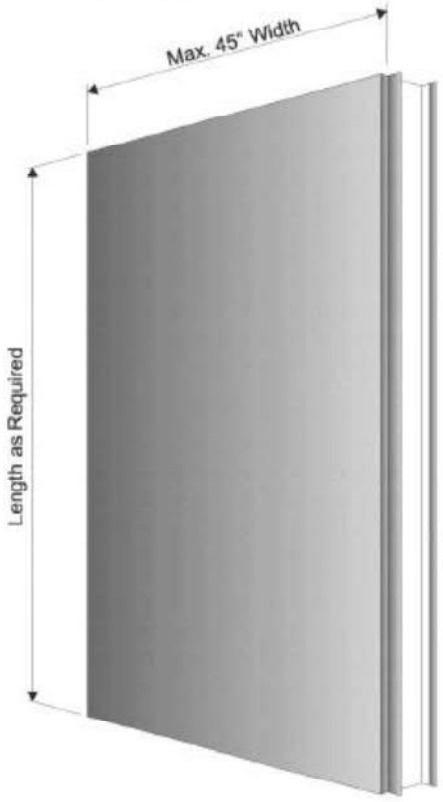
- Around noisy equipment
- Rooms and booths
- Air handling units and plenums
- Testing facilities
- Plant separating walls
- Barrier walls

CONSTRUCTION

- Roll formed inner and outer skins
- Maximum 16 ga galvanized or stainless steel
- Thermal/Acoustical material sandwiched between skins
- Internal stiffening of panel
- Joints 10 thicknesses of metal

OPTIONS

- Various panel sizes and thicknesses
- Alternate materials
- Doors, windows, access panels, openings, etc.
- Thermal breaks
- Insulation covering – Mylar, Tedlar, Fiberglass cloth





Solid / Perforated | Solid / Solid | Septum | Added Mass Core

Vibro-Acoustics Silencers and Systems for Industrial Fans

Phone: 1-800-565-8401 hdsil@vibro-acoustics.com Fax: 1-888-811-2264

www.vibro-acoustics.com

VIBRO-ACOUSTICS®

FAN ENCLOSURES

PS1b

4 inch TONGUE & GROOVE PANEL SHEET

PERFORMANCE

- Construction 4" Thick, 18 ga solid outside sheet, 22 ga perforated inside sheet, 3 lb./cuft insulation

Octave Band	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Transmission Loss	18	21	27	37	48	54	54	54
Absorption	-	0.70	0.90	0.99	0.99	0.90	0.80	-

ADVANTAGES

- Panels are self-aligning and interlocking
- Easily installed in minimum of time
- Good quality seal – resists moisture, air and noise leakage
- Excellent installed appearance
- Ideal for long length (strong and low cost)

APPLICATIONS

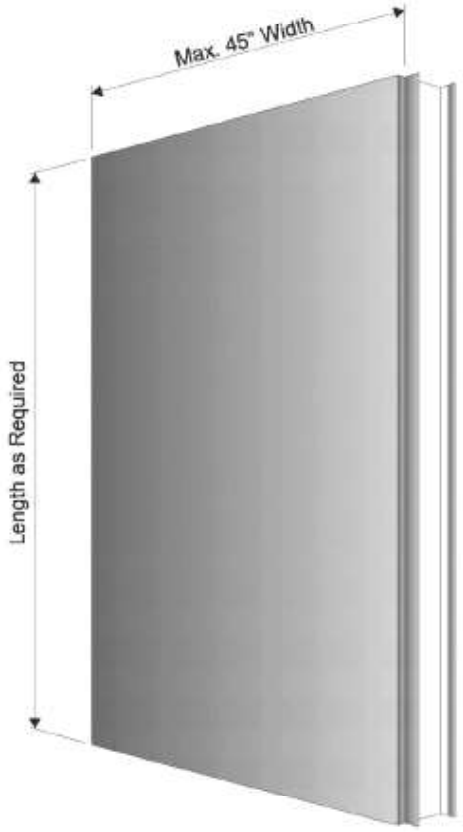
- Around noisy equipment
- Rooms and booths
- Air handling units and plenums
- Testing facilities
- Plant separating walls
- Barrier walls

CONSTRUCTION

- Roll formed inner and outer skins
- Maximum 16 ga galvanized or stainless steel
- Thermal/Acoustical material sandwiched between skins
- Internal stiffening of panel
- Joints 10 thickness of metal

OPTIONS

- Various panel sizes and thicknesses
- Alternate materials
- Doors, windows, access panels, openings, etc.
- Thermal breaks
- Insulation covering – Mylar, Tedlar, Fiberglass cloth





Solid / Perforated | Solid / Solid | Septum | Added Mass Core

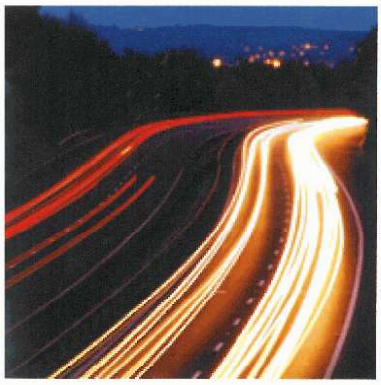
Vibro-Acoustics Silencers and Systems for Industrial Fans

Phone: 1-800-565-8401 hdsil@vibro-acoustics.com Fax: 1-888-811-2264

www.vibro-acoustics.com

WAVEBAR®

High performance noise control







Wavebar
Effective noise control

Wavebar Quadzero
With 4 x zero fire rating

Wavebar Eco
The eco friendly alternative

Three highly effective, tough, flexible and easy to install sound barrier products ideal for everyday and awkward installations. Wavebar enjoys an unparalleled 40+ year reputation in effective, proven noise control. It is the most well known flexible acoustic barrier and is specified by acoustic engineers and architects throughout the world.

Pyrotek SOUNDGUARD

WAVEBAR®

High performance noise control

WAVEBAR® – Effective Noise Control

Wavebar is an economical, easy to install sound barrier that greatly reduces noise transmission through walls, partitions, floors and ceilings in buildings, vehicles and marine applications. It provides high transmission loss, boasts high tensile strength and uses the latest manufacturing technology to ensure it will never crack and will remain flexible during its lifetime.

Architects have specified Wavebar in many of Australia's most iconic buildings, from the Sydney Opera House to the Sydney Olympic Skate Park and St Vincent's Hospital. Wavebar Quadzero has reduced unwanted noise in over 80% of roofs under the Governments Sydney Airport Noise Insulation Project – SANIP.

Its limp nature combines with its high mass providing a resonance free barrier to both high and low frequency noise. The internal damping characteristics of Wavebar means it is especially well suited to use in stiff structures where coincidence and resonance effects are a concern.

Made of a special polymeric vinyl material, Wavebar is very flexible and easy to install even in awkward places. It can be draped or joined into curtains and form enclosures to greatly reduce noise transmission from one area to another.

Because it is so flexible and versatile, Wavebar is easy to use and is a highly effective means of reducing unwanted noise.



Wavebar (top) & foil faced Wavebar Quadzero (bottom).



Installing Wavebar is easy.

Features & Benefits

- Easy to cut and fabricate around pipes, penetrations, ducting and cabling
- High tensile strength
- Highly tear resistant enabling long vertical drops and providing an economical noise-barrier system even in limited space
- Chemically resistant to oils, alkalis & acids.

Ideal for

- Shutting out noise from homes and offices
- Portable screens
- Use in partitions
- Under floor, above false ceilings
- Soft enclosures for machines, jack hammers, drill rigs, blasting, pile drivers etc
- Strip curtains
- In vehicles as under-carpet insulation.

WAVEBAR QUADZERO® – Foil Faced with a 4 ZERO Fire Rating

Enjoying Wavebar performance, Quadzero has a foil facing which deters fire from propagating through the loaded vinyl barrier. This gives Wavebar Quadzero an enviable zero rating across all four standards in the Building Code fire rating. Wavebar Quadzero is tested to AS 1530.3, 1999.

- Ignitability index 0
- Spread of flame index 0
- Heat evolved index 0
- Smoke developed index 0 - 1

As a result, Wavebar Quadzero is highly recommended for use in all major buildings that need to meet the code and because it is easily joined using aluminium-reinforced tape, the need to use adhesives or mechanical fastenings is eliminated.

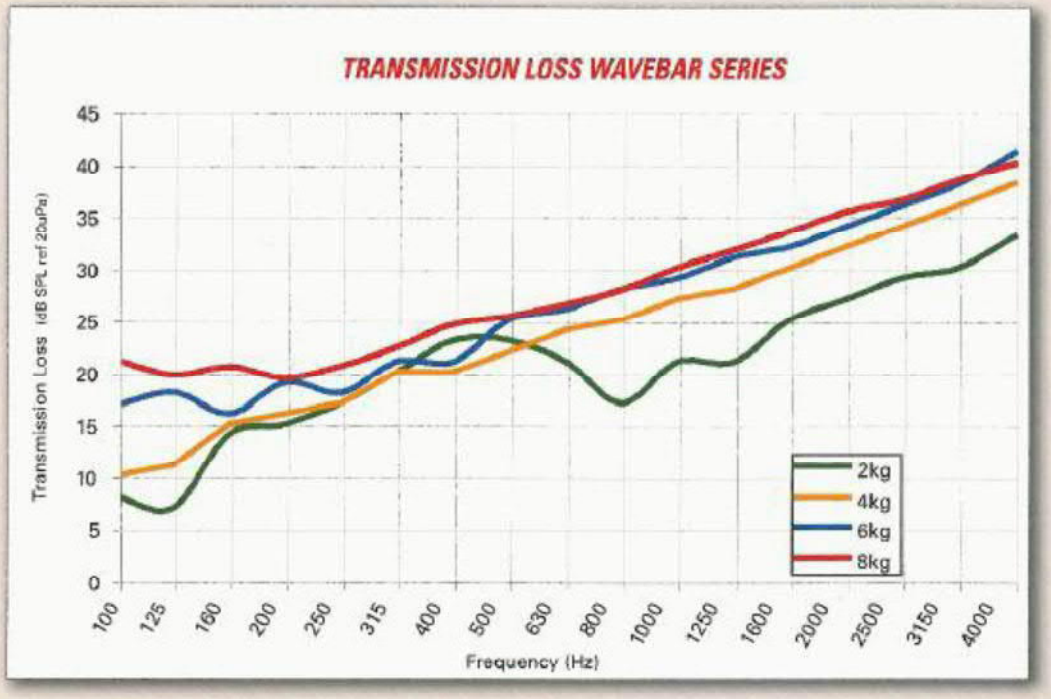


TECHNICAL DATA

SOUND TRANSMISSION LOSS (dB) AS1276

FREQUENCIES	2kg	4kg	6kg	8kg
100	8	10	16.8	21.1
125	7	11	18	19.7
160	14	15	16	20.5
200	15	16	19	19.4
250	17	17	18	20.6
315	20	20	21	22.4
400	23	20	21	24.5
500	23	22	25	25.3
630	21	24	26	26.5
800	17	25	28	27.9
1000	21	27	29	30.0
1250	21	28	31	31.7
1600	25	30	32	33.5
2000	27	32	34	35.4
2500	29	34	36	36.5
3150	30	36	38	38.4
4000	33	38	41	40.0
5000	35	40	43	41.6
STC	23	26	29	30
Rw <Test Method>	23 (C -1: C_{tr} -3)	26 (C-2: C_{tr} -5)	29 (C0: C_{tr} -3)	30 (C -1: C_{tr} -3)

TRANSMISSION LOSS WAVEBAR SERIES



MISCELLANEOUS PROPERTIES – WAVEBAR RANGE

PROPERTY / PRODUCT	2kg	4kg	6kg	8kg
Specific Gravity (g/cm³)	2.4	2.4	2.4	2.4
Recommended Service Temperature (°C)	-10 to 70	-10 to 70	-10 to 70	-10 to 70
Upper Intermittent Temperature Exposure (°C) (Standard Wavebar)	100	100	100	100
Upper Intermittent Temperature Exposure (°C) (Wavebar Eco)	70	70	70	70
FMVSS-302	Complies	Complies	Complies	Complies
SAEJ369a	Complies	Complies	Complies	Complies
AS 1530.3 1989 (foil faced products)	Complies	Complies	Complies	Complies

PRODUCT SPECIFICATIONS

STANDARD PRODUCT	THICKNESS (mm - nominal)	ROLL WIDTH (mm)	ROLL LENGTH (lineal m)	WEIGHT (kg)	Rw	CEILING ATTENUATION CLASS (CAC)[1]
WAVEBAR 2kg	1.6	1380	10	28*	23 (C -1; C_{tr} -3)	44
WAVEBAR 4kg	2.0	1380	5 or 10	56*	26 (C -2; C_{tr} -5)	48
WAVEBAR 6kg	2.5	1380	5	42*	29 (C0; C_{tr} -3)	--
WAVEBAR 8kg	3.5	1380	5	52*	30 (C -1; C_{tr} -3)	50

Dimensional Tolerance +/- 5% | *Other weights available on request.

CHEMICAL RESISTANCE

PRODUCT	ACETONE	MEK	PETROL	UNLEADED PETROL	DIESEL	10% HCL SOLUT.	10% NaOH SOLUTION	CARBON TETRA-CHLORIDE	SODIUM HYDROXIDE 10% CONC
WAVEBAR	Swells*	Swells*	Good	Good	Good	Good	Good	Swells	Good
QUADZERO	Swells*	Swells*	Good	Good	Good	Poor**	Poor**	Swells	Good
WAVEBAR ECO	Swells*	Swells*	Swells*	Good	Good	Good	Good	Good	Good

* Swells and then returns to normal on drying | ** Aluminium facing reacts with acid and alkali materials.

[1]Room-to-room transmission loss via ceiling void is expressed in terms of **Ceiling Attenuation Class (CAC)**



WAVEBAR ECO – The Eco Friendly Alternative

With the same performance characteristics as Wavebar, Wavebar Eco offers a series of environmental benefits across its life - in manufacture, in use and in disposal.

Wavebar Eco is a demonstration of the commitment to the environment that Pyrotek is undertaking across all aspects of the business. It is one of a range of eco friendly company initiatives and product variants that are re-engineered for equal or enhanced performance with reduced environmental impact.

The materials and processes used to make Wavebar Eco use no Ozone Depleting Substances (ODS) and in its final form, it has no Ozone Depleting Potential (ODP). In addition, Wavebar Eco does not contain any volatile organic compounds (VOC's) because it is based on thermoplastic polymer technology. Wavebar Eco is 100% recyclable and meets or exceeds the criteria for the Australian Green Star projects especially Mat-7 (PVC minimisation) and EMI-9 (Insulant ODP).

EMISSION DATA – Test Method ASTMD 5116

Total Volatile Organic Compound Emission Rate:
<0.01mg/m2/hr (7 days)

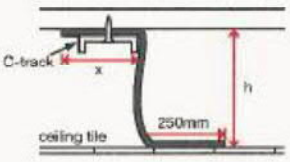
When Wavebar Eco is used in the typical manner in an office building, the resulting airborne total volatile organic compound concentration can be expected to be less than 0.25mg/m3 as specified by Green Building Council of Australia Green Star Office Interiors IEQ-11.



INSTALLING WAVEBAR

Above Ceiling Installation

Make sure the ceiling slab is level. If not, fill the area with a caulking compound. First measure the height between the ceiling and the ceiling slab (h). Add the width of the C-track or batten (x) and add a minimum of 250mm for the ceiling overlap. The length (L) you would need to cut is given by L = h + x + 250.



Cut Wavebar to fit using sharp scissors or a knife.

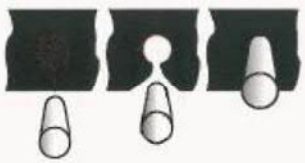
Joining Wavebar

At joins, overlap Wavebar at least 50mm. Join the overlap with screws at 100mm intervals. If using Wavebar Quadzero, use 75mm wide reinforcing tape to join the overlap down the full length of the drape.



Handling Obstructions

For pipe, cable and ducting, measure and mark out the appropriate diameters or other dimensions. Cut Wavebar to allow the obstructions to pass through. Using Wavebar Quadzero for this work is recommended because of its ease of taping.



Pyrotek Soundguard is Australia's vibration & noise control specialist, applying the latest technologies and manufacturing techniques to deliver a wide range of vibration, fire and sound control solutions for commercial and domestic uses across transport, marine, industrial and construction sectors.

All Australasian plants are accredited to AS / NZS ISO9001:2000 standards.

Products are independently tested by:

- CSIRO
- Australian Wool Testing Authority
- Regional Melbourne Institute of Technology.
- Warringtons
- International Marine Organisation

Pyrotek Soundguard Product Range

Insulcoat® Water based temperature reducing coating	**Silentstep™** Acoustic underlay
Sorberflex® Composite noise barrier	**Sorberfoam™** Acoustic grade foams
Sorberglass® Marine grade glasswool board	**Sorbermel®** Fire retardant melamine foam
Sorberscreen® Perforated acoustic metal screen	**Sorbertex®** Sound absorbers
Soundalloy® Damped aluminium sandwich laminate	**Soundamp™** Acoustic damping products
Soundbond® Synthetic rubber adhesive	**Soundlag®** Acoustic pipe wrap
Soundmat® Decoupled flexible noise barrier floormat	**Soundpaint®** Water based vibration damping compound
Soundsteel® Noiseless steel sandwich laminate	**Soundune®** Decoupled noise barrier
Subdue® Damped plywood airborne noise barrier	**Sylomer®** Vibration isolation
Wavebar® Flexible noise barrier	**Wavebar® Eco** The environment friendly flexible noise barrier
Wavebar® Quadzero® Foil faced flexible noise barrier	**Customised design options are also available.**

Brochures and data sheets are available on request or you can get pre-installation advice from a Pyrotek specialist by calling Pyrotek Soundguard.

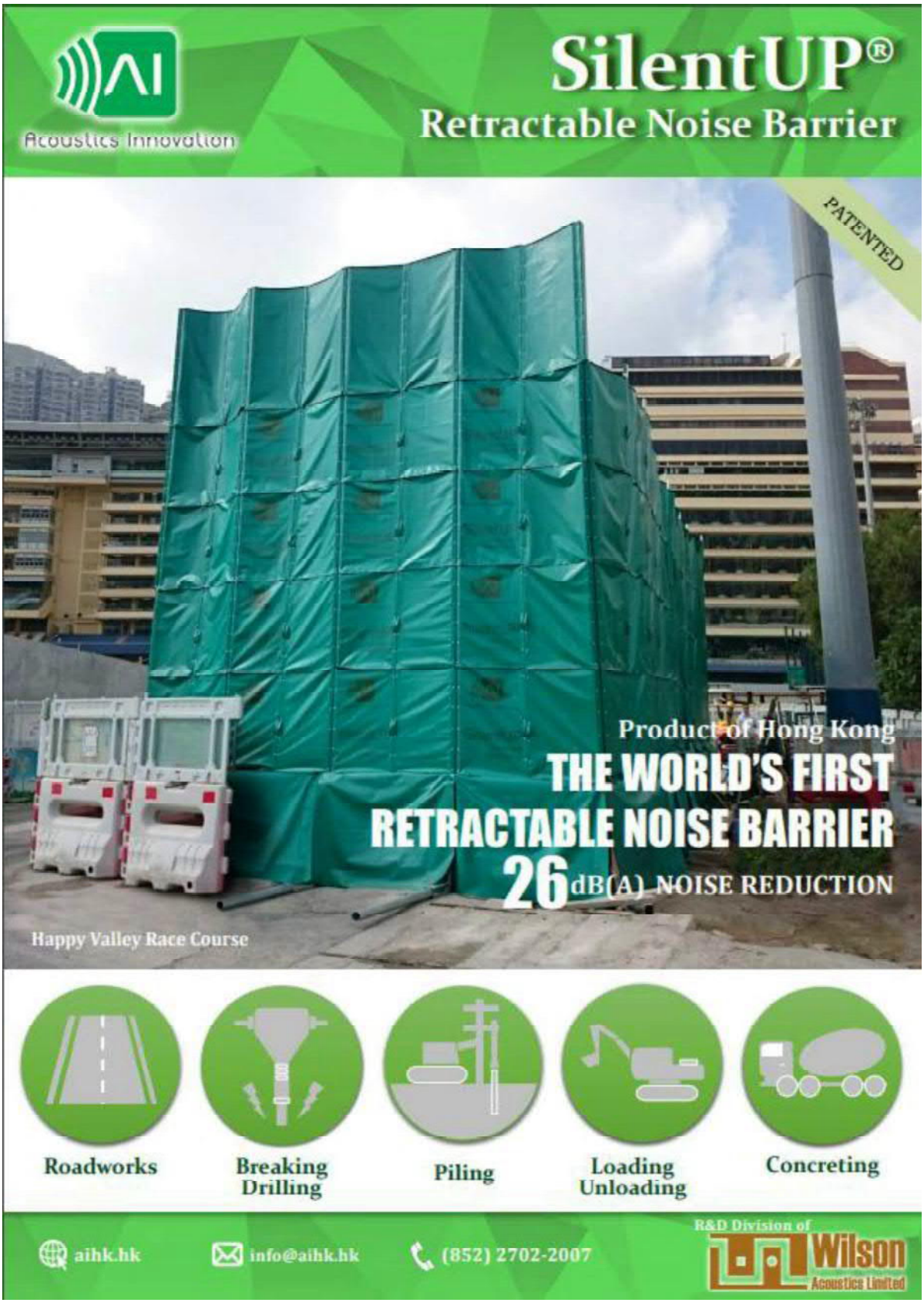
MASON Acoustics Limited
Unit 1710, Floor 17, Fortress Tower
250 King's Road, North Point, Hong Kong
tel : 2967 9639
fax : 2967 1772
email : mail@mason-hk.com

WARRANTY: The goods are warranted by the manufacturer against defective workmanship and materials. Its obligations pursuant to this express warranty being limited to the repair or replacement of the defective goods or materials at its option. Services supplied by the company are expressly warranted to be rendered with due care and skill. To the extent permitted by law all implied conditions and warranties, other than those implied by the Trade Practices Act, are expressly excluded.

DISCLAIMER: The information presented herein is supplied in good faith and to the best of our knowledge was accurate at the time of publication. Users are advised to make their own determination as to the suitability of this information in relation to their particular purpose and specific requirement. Subject to conditions in Sec.68A of the Trade Practices Act, applying in Australia, our liability is expressly limited to the replacement of defective goods. We shall not be liable for incidental or consequential damages, or directly or indirectly for labour, nor for any loss caused by application of these goods not in accordance with written advice.

NOTES: Specifications are subject to change without notice. The data listed in this brochure are typical or average values based on tests conducted by independent laboratories or by the manufacturer. They are indicative only of the results obtained in such tests and should not be considered as guaranteed maximums or minimums. Materials must be tested under actual service conditions to determine their suitability for a particular purpose. The conclusions drawn from standard test results are as interpreted in writing by qualified independent testing authorities. Even so, always seek the opinion of your own acoustic engineer as to the meaning of any data presented by the manufacturer and its application to any given project or use.

COPYRIGHT © 2008 All rights reserved. No content or part thereof this brochure may be reproduced or transmitted in any form or by any means with out the written permission of Pyrotek PTY.


Acoustics Innovation
SilentUP®
Retractable Noise Barrier
PATENTED
Product of Hong Kong
THE WORLD'S FIRST
RETRACTABLE NOISE BARRIER
26 dB(A) NOISE REDUCTION
Happy Valley Race Course
Roadworks
Breaking
Drilling
Piling
Loading
Unloading
Concreting
aihk.hk
info@aihk.hk
(852) 2702-2007
R&D Division of
Wilson
Acoustics Limited

Acoustics Innovation

SilentUP®

Product Description

SilentUP® is a patented retractable noise barrier for construction works and outdoor music events. It can be easily installed and mobilized by people without using any machines. No concrete foundation is required and the installation process is quiet enough to be conducted even at night time. The panels are installed upwards from ground level and connected by magnetic gap sealing.

Our product has been widely used in Hong Kong. Visit our website for the job references aihk.hk/SilentUP/reference.

Benefits

- Quiet and manual installation
- Flexible construction site planning
- Facilitate Construction Noise Permit (CNP) application process
- Minimize noise complaints
- No concrete foundation required

Technical Information

SilentUP® noise barrier material conforms to the flammability requirement specifications.

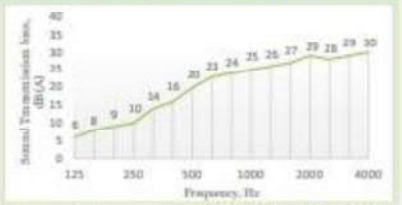
BS EN ISO 15025:2002 6 TYPE B
GB8624-1997 TYPE B

Product Specification

Modular Size	1m(H) x1.35m(W)
Modular Weight	6kg
Maximum Height	10m
Insertion Loss*	26 dB(A)
STC	23
Standard Colour	Grey
Panel Thickness	100mm on edges

* Tested with white noise source

Sound Transmission Loss



Testing method in accordance with BS EN ISO 10140-2: 2010



Client Feedback

"Some of our contractors have used the retractable noise barriers to facilitate CNP application. They have found this innovative product useful - lightweight, easy to manoeuvre, and fit for purpose."

Richard Kwan
Environment Manager
MTR Corporation Ltd

"We are impressed by SilentUP's quick installation and relocation, it is definitely one of the best innovations and practicable approaches for the noise mitigation measures for the construction activities."

Lighting Chan
Environmental Compliance Support Manager,
Leighton Asia Ltd

"We are happy with Acoustics Innovation's professional service (SilentUP Noise Barrier) in helping us achieve our noise mitigation goals."

Ronald Fung
Project QA & Environmental Manager
Kier - Laing O'Rourke - Kaden Joint Venture

"SilentUP is definitely a useful tool to minimize the noise pollution. We successfully obtained a CNP and most importantly no complaint has been received from the NSRs."

Clarence Yeung
Environmental Officer
Chun Wo Construction and Engineering Co. Ltd

Installation videos available at aihk.hk/youtube

aihk.hk info@aihk.hk (852) 2702-2007

R&D Division of Wilson Acoustics Limited

Report No: 22505-WR1 Rev B

PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT
AT D.D.77, PING CHE

WATER QUALITY ASSESSMENT

Prepared by:

Westwood Hong & Associates Ltd
2404, Tung Wai Commercial Building
109-111, Gloucester Road
Wanchai, Hong Kong
Tel: 2838 2738
Fax: 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

Dr Westwood Hong	EurIng, PhD, ACGI, CEng, RPE, FIOA, FIMechE, FCIBSE, FHKIQEP, FHKIE, FHKIEIA, FHKIOA, FMOIA
Ir K K Iu	FHKIOA, MIOA, MCIBSE, MHKIE, MASA, APEC Engineer FMOIA, MIEAust, MHKIQEP, C Eng, RPE, CPEng
Ms Kit Wong	BEng, MHKIEIA
Mr Samuel Lee	BSc

DECEMBER 2023

WHA

CONTENTS

1. INTRODUCTION **1**

2. ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS **1**

WATER POLLUTION CONTROL ORDINANCE (CAP. 358) 1
CONSTRUCTION SITE DRAINAGE (PROPECC PN2/23) 1
DRAINAGE PLANS (PROPECC PN 1/23) 1

3. WATER SENSITIVE RECEIVER **2**

4. WATER QUALITY IMPACTS DURING CONSTRUCTION PHASE **2**

POTENTIAL WATER QUALITY IMPACTS 2
MITIGATION MEASURES 2

5. WATER QUALITY IMPACTS DURING OPERATION PHASE **5**

POTENTIAL WATER QUALITY IMPACTS 5
MITIGATION MEASURES 7

6. CONCLUSION **9**

FIGURES

1. INTRODUCTION

1.1 Westwood Hong & Associates Ltd (WHA) was commissioned to conduct a Water Quality Assessment on the proposed concrete batching plant at D.D.77 in Ping Che (the "proposed Development").

1.2 This assessment is to identify the potential water quality impact arising from the proposed Development during construction and operation phases.

2. ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS

Water Pollution Control Ordinance (Cap. 358)

2.1 The Water Pollution Control Ordinance ("WPCO") provides a mechanism for setting effluent standards. These are included in the Technical Memorandum Standards for Effluents Discharged in to Drainage and Sewerage Systems, Inland and Coastal Waters (WPCO Cap 358, S.21). All discharges into government drainage/sewerage systems, marine, and inland waters are required to comply with the standards stipulated in the Technical Memorandum.

Construction Site Drainage (ProPECC PN 2/23)

2.2 Under ProPECC Practice Note PN 2/23 Construction Site Drainage (ProPECC PN 2/23), some basic environmental guidelines for the handling and disposal of construction site discharges are provided to prevent or minimise pollution problems associated with construction activities. Ten types of discharges from construction sites are identified and good practice for dealing with such discharges is listed in ProPECC PN 2/23. Licensing of construction site discharges is also discussed in ProPECC PN2/23. The Project Site falls within the Deep Bay Water Control Zone.

Drainage Plans (ProPECC PN 1/23)

2.3 Under Professional Persons Environmental Consultative Committee Practice Note 1/23 Drainage Plans subject to Comment by the Environmental Protection Department ("ProPECC PN 1/23"), various guidelines for preparing drainage plans are included. This practice note includes guidelines and recommendations for handling, treatment and disposal of effluent discharges to storm drains and foul sewers.

3. WATER SENSITIVE RECEIVER

3.1 The water sensitive receivers (WSRs) within 500m from the boundary of Project Site were identified as the watercourses located to the south. The locations of WSRs are presented in Figure 1.

4. WATER QUALITY IMPACTS AND MITIGATION MEASURES DURING CONSTRUCTION PHASE

Potential Water Quality Impacts

4.1 The current usage of the Project Site is an open storage of construction material, with a few structures of village houses. Hence, only minor demolition works will be required and no potential wastewater will likely be generated from the demolition works.

4.2 No extensive land formation works will be required while minor excavation works will be carried out. All the structures of the proposed Development will be precast, and only minor excavation works will be required. Therefore, adverse water quality impacts arising from these construction works are not anticipated.

4.3 On the other hand, muddy runoff from the Project Site may be generated during the construction phases, especially during the rainy season. In addition, potential sewage impacts will also be generated by the construction workers on-site.

4.4 Wash water from vehicles and equipment; silt from any on-site stockpiles of soil, cement and grouting materials; and spillage of fuels, oil and lubricants from construction vehicles and plant may generate water quality impacts. If these pollution sources are not properly controlled, it would lead to increase amounts of suspended solids, grease and oil, pH, Biochemical Oxygen Demand ("BOD"), etc. in the drainage system.

Mitigation Measures

4.5 During construction phase, it is recommended that portable toilets should be provided for construction workers. These will be supplied, maintained and emptied (at a sewage treatment facility) by a specialist contractor.

4.6 The construction contractor shall follow good site practice and be responsible for the design construction, operation and maintenance of all the mitigation measures as specified in ProPECC PN 2/23 for construction site drainage:-

- Wastewater generated from construction activities including concreting, plastering, internal decoration, cleaning of works and similar activities should not be discharged into the storm water drainage system. If the wastewater is to be discharged into foul sewers, it should undergo the removal of settleable solids in a silt removal facility, and pH adjustment as necessary.

- Surface run-off from construction sites shall be discharged into storm water drains via adequately designed sand/silt removal facilities such as sand traps, silt traps, sedimentation tanks and sediment basins. Channels or earth bunds or sand bad barriers shall be provided on site to properly direct surface run-off to such silt removal facilities. Perimeter channels at site boundaries shall be provided where necessary to intercept surface run-off from outside the Site so that it will not wash across the Project Site.

- Silt removal facilities, channels and manholes shall be maintained and the deposited silt and grit should be removed regularly, at the onset of and after each rainstorm to ensure that these facilities are functioning properly at all times.

- In order to prevent soil erosion, temporarily exposed slope surfaces shall be covered, e.g. by tarpaulin, and temporary access roads shall be protected by crushed stone or gravel. Intercepting channels shall be provided (e.g. along the crest) to prevent surface run-off from washing across exposed soil surfaces. Arrangements shall always be in place to ensure that adequate surface protection measures can be safely carried out well before the arrival of a rainstorm.

- Earthworks final surfaces shall be well compacted and the subsequent permanent work or surface protection shall be carried out immediately after the final surfaces are formed to prevent erosion caused by rainstorms. Appropriate drainage like intercepting channels shall be provided where necessary.

- Measures shall be taken to minimise the ingress of rainwater into trenches. If excavation of trenches in the rainy season is necessary, they shall be dug and backfilled in short sections of length. Rainwater pumped out from trenches shall be discharged into storm water drains via silt removal facilities.

- Open stockpiles of construction materials (e.g. aggregates, sand and fill material) on sites shall be covered with tarpaulin or similar impermeable fabric during rainstorms. Measures shall be taken to prevent the washing away of construction materials, soil, silt or debris into any drainage system.

- Manholes shall always be adequately covered and temporarily sealed to prevent silt, construction materials or debris from getting into the drainage system, and to prevent surface run-off from getting into foul sewers.

- Discharge of surface run-off into foul sewers shall always be prevented in order not to unduly overload the foul sewerage system.

- All vehicles and plants should be cleaned before they leave the construction site to minimize the deposition of earth, mud, debris on roads. A wheel washing bay should be provided at every site exit if practicable and wash-water should have sand and silt settled out or removed before discharging into storm drains. The section of construction road between the wheel washing bay and the public road should be paved to reduce vehicle tracking of soil and to prevent site run-off from entering public road drains.

- Before commencing any demolition works, all sewer and drainage connections should be sealed to prevent building debris, soil, sand, etc. from entering public sewer / drains.

4.7 In addition, the EPD's Recommended Pollution Control Clauses (RPCC) for Construction Contract in Code of Practice (COP) should be incorporated in the relevant works contract. The RPCC are generally good engineering practice to minimize inconvenience and environmental nuisance to nearby residents and other sensitive receivers. The general requirements as summarised as follows:

- The Contractor shall observe and comply with the WPCO and its subsidiary regulation.

- The Contractor shall carry out the construction works in such a manner to minimise adverse impacts on the water quality during execution of the works. In particular the Contractor shall arrange the method of working to minimise the effects on the water quality within and outside the Project Site, on the transport routes and at the loading, dredging and dumping areas.

- The Contractor shall follow the practices, and be responsible for the design, construction, operation and maintenance of all the mitigation measures as specified in the ProPECC PN 2/23 "Construction Site Drainage" issued by the Director of Environmental Protection. The design of the mitigation measures shall be submitted by the Contractor to the Engineer for approval.

- The Contractor shall not discharge directly/ indirectly/ cause/ permit/ suffer to be discharged into any public sewer, stormwater drain, channel, stream-course/ sea any trade effluent/ foul/ contaminated water/ cooling/ hot water without the prior written consent of the Engineer in consultation with the Director of Environmental Protection and Director of Water Supplies, who may as a condition of granting his consent require to the Contractor to provide, operate and maintain at the Contractor's own expense to the satisfaction of the Engineer suitable works for the treatment and disposal of such trade effluent/ foul/ contaminated/ cooling/ hot water. The design of such treatment work shall be submitted to the Engineer for approval not less than one month before commencement of the relevant works.

- If any office or site toilet facilities are erected, foul water effluent shall be directed to a foul sewer or to a sewage treatment and disposal facilities either directly or indirectly by means of pumping or other means approved by the Engineer.

- The Contractor shall not permit any sewage, waste water or effluent containing sand, cement, silt or any other suspended or dissolved material to flow from the Site onto any adjoining land or allow any waste matter which is not part of the final product from waste processing plants to be deposited anywhere within the Site or onto any adjoining land. He shall arrange removal of such matter from the site or any building erected or to be erected thereon in a proper manner to the satisfaction of the Engineer in consultation with the Director of Environmental Protection.

5. WATER QUALITY IMPACTS AND MITIGATION MEASURES DURING OPERATION PHASE

Potential Water Quality Impacts

5.1 Water sprinklers will be installed for dust suppression and the entire site will be paved. Over wetting of the ground and the roads should be avoided by the plant management in order to minimise surface runoff generation. All the surface runoff will be collected by the peripheral surface u-channel and diverted to sedimentation tank for silt removal prior to on-site reuse.

5.2 Wheel washing facilities will be also provided at the site entrance. All the vehicles will be cleaned properly before leaving the Site. Wastewater generated from the wheel washing facilities will be also collected and diverted to sedimentation tank for silt removal prior to on-site reuse.

5.3 Wastewater generated from the surface runoff due to the use of water sprinkler and wheel washing facilities will be first diverted to a sump pit for collection. After that, the wastewater will be diverted to a sedimentation tank for sedimentation and the slurry generated will be dewatered to produce cement cake. The cement cake arising from the treatment process is inert materials and will be reused in the Public Fill Reception Facilities. All the treated effluent from the sedimentation tank will be reused on-site for wheel washing facilities and concrete production. The silo capacity of the proposed CBP will be 450 tonnes, and only have one concrete production line, which is having similar scale as the adjoining proposed CBP (under Planning Application A/NE-TKL/681). It is estimated that $60m^3$ wastewater per day will be generated from the proposed Development with $50m^3$ treated effluent for onsite reuse and $10m^3$ cement cake. The applicant should ensure sufficient capacity and effective operation of the sedimentation tank. The design of the sedimentation tank, including the capacity, treatment methodology, etc., will be provided to EPD for approval during detailed design stage in accordance with Practice Note for Professional Persons – Drainage Plans subject to Comment by EPD (ProPECC PN 1/23).

5.4 Sewage from toilet and grey water from washing sinks will be generated by the on-site staff and truck drivers at the sanitary facilities, which will be another major sources of wastewater generation arising from the proposed Development.

5.5 As advised by the Applicant, the maximum number of visits by the truck drivers will be 27 times per hour. Therefore, the total number of times of vehicles visiting the Site during 16 hours of CBP's operation will be 432 visits per day (i.e. 27 truck visits x 16 hours). According to the site observation to the CBP with similar scale, not all the truck drivers use the toilet at the Site for each time of visit, it is assumed that not more than 40 toilet visits are required for the truck drivers.

5.6 In order to assess the acceptability of the sewage impact arising from the proposed CBP, the anticipated sewage generation is estimated based on the assumption as shown in Table 5.1.

Table 5.1 Parameters for Estimating Wastewater Generation

Parameter	Value	Justification
Generation From On-site Staff		
No of Site Staff	22	As advised by the Applicant base on the scale and nature of the proposed CBP
Unit Flow Factor (UFF) of Staff	0.23 m^3/day/staff	Refer to "Commercial Employee + J9 Construction" in Table T-2 of GESF [Note 1].
Generation From Truck Drivers		
Total no. of toilet visit	40 visits/day	According to site observation to the CBP with similar scale, approximately not more than 40 truck drivers (i.e. non-site staff) use the toilet on-site each day
Volume per flushing	7.5 L/flush	Refer to BEAM Plus New Buildings Version 1.2, July 2012
Volume per hand washing	1.4 L/visit	Refer to BEAM Plus New Buildings Version 1.2, July 2012
Volume per visit from micturition	0.2 L/visit	Refer to p.3081 of "Magill's Medical Guide", 6th ed., various medical editors, Salem Press, USA, 2011
Volume per visit from driver	9.1 L/visit	Refer to "Magill's Medical Guide", 6th ed., various medical editors, Salem Press, USA, 2011

Note:

[1] With reference to Notes of Table T-2 of Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF), for job type J9, the "per-employee" unit flow factor takes into account the flows of site staff. Thus, sewage generation from visitors has been considered.

5.7 As shown in Table 5.1, the total sewage generated from onsite workers and truck drivers is 5.060m^3/day (0.23x22) and 0.364m^3/day (9.1/1000x40) respectively. Therefore, total sewage generated from the Site will be 5.424m^3/day.

5.8 Considering the small account of sewage generated from the toilets of the Site, two container toilets connected to temporary sewage storage tanks with a sufficient capacity is proposed to handle the sewage. Each temporary sewage storage tank is about 3,000L (i.e. 3m^3), which will be located underneath of the container toilet. The indicative location of the temporary toilets is shown in Figure 2. The utilisation of two temporary sewage storage tanks will have sufficient capacity to handle the sewage generation for one day.

5.9 A licensed contractor will be employed by the Applicant to collect and disposed of the sewage daily. As such, there will be no adverse impacts with the provision of the recommended mitigation measures.

5.10 Non-point/diffuse source pollution, such as dust, tyre scraps, oil, etc. might be washed from road surface, proposed footpath and/or open areas into watercourses during rainstorms. In order to minimise this pollution loading, silt/sand traps should be provided for the drainage systems in accordance with the relevant government guidelines. Paved perimeter u-channel would be provided to prevent discharge of spillage of wastewater beyond the site boundary, and accumulation of deposits on nearby public roads. Good practices stated in Practice Note for Professional Persons – Drainage Plans subject to Comment by EPD (ProPECC PN 1/23) should be also referenced when designing on-site drainage. With the provision and implementation of the aforementioned mitigation measures for non-point source pollution, adverse water quality impact is not anticipated.

Mitigation Measures

5.11 Wastewater generated from sprinklers and wheel washing facilities will be collected and diverted to the sedimentation tank for silt removal. The wastewater will be firstly diverted and collected in a sump pit for further treatment by sedimentation and dewatering. The slurry/cement cake arising from the wastewater treatment process is inert material and so it will be disposed of at Public Fill Reception Facilities for further reuse. The treated effluent will be reused onsite.

5.12 A contingency plan should be prepared by the Applicant to state the details of action in case of emergency, such as tank leakage and overflow, by making reference to the DSD's Contingency Plan for Incidents Possibly Encountered in Sewage Treatment Facilities have a Potential of Generating an Environmental Nuisance. The contingency plan will be provided to EPD for approval during submission of the design of the

sedimentation tank in detailed design stage in accordance with Practice Note for Professional Persons – Drainage Plans subject to Comment by EPD (ProPECC PN 1/23). The general practices are summarised as follows:

- In case of emergency, site staff shall check the impact on the hydraulic condition and performance of the wastewater treatment facilities.
- In case of power failure, emergency generators or alternative power supply to the wastewater treatment facilities should be provided.
- In case of fire outbreak, the site staffs should check and isolate the power supply to the equipment on fire and fight the fire under safe condition. If the fire cannot be controlled, the site staffs should dial 999 or the local Fire Station.
- In case of wastewater overflow or pipe leakage, site staffs should arrange diversion of part of the influent to standby tanks.

5.13 Sewage generated during the operation phase will be stored in a temporary sewage storage tank connected to container toilets for offsite disposal. Results of estimated sewage generation from the proposed CBP indicated that there will be no adverse water quality impact.

5.14 Non-point/diffuse source pollution, such as dust, tyre scraps, oil, etc. might be washed from road surface and /or open areas into water courses during rainstorms. In order to minimise this pollution loading, silt/sand traps should be provided for the drainage systems in accordance with the relevant government guidelines. Such design should be incorporated in the detailed design. With the provided silt/sand traps, debris/oil can be trapped and removed before being discharged. As mentioned in Section 5.10, a drainage plan and corresponding pollution control measures will be submitted to Building Authority with reference to EPD's ProPECC PN 1/23 and the corresponding standards stated in the Technical Memorandum Standards for Effluents Discharged Into Drainage and Sewerage System, Inland and Coastal Waters under Cap 358, S21 of WPCO should be compiled with if any effluent shall be discharged in the future.

5.15 With the provision and implementation of the above mitigation measures, adverse water quality impact due to runoff is not anticipated.

6. CONCLUSION

6.1 During construction phase, water quality impact can be properly controlled with the implementation of good site practice. Portable toilets will be provided for constructions workers on-site. With the implementation of the mitigation measures, adverse water quality impacts from the proposed CBP is not anticipated during the construction phase.

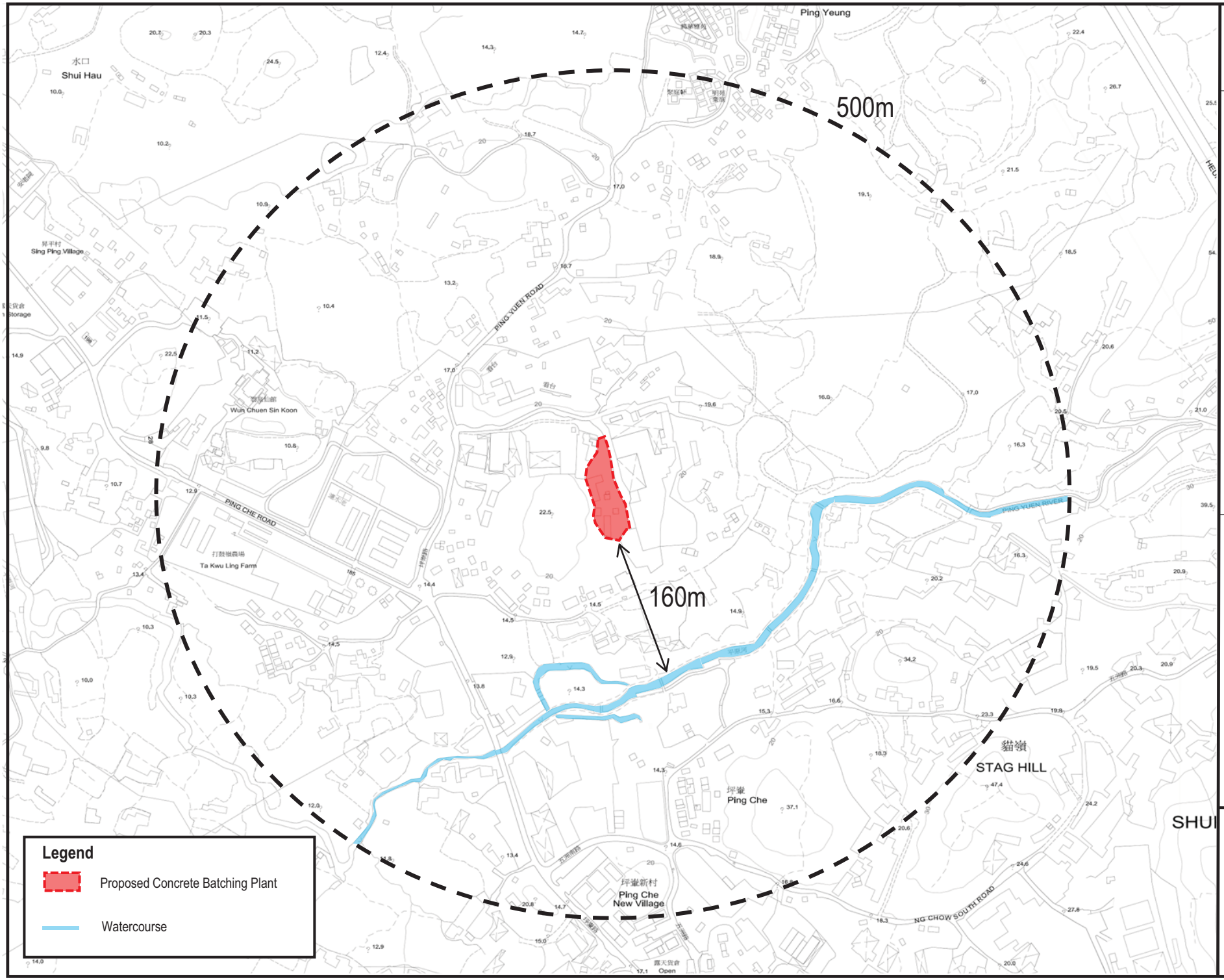
6.2 The contractor shall apply for a Discharge Licence from EPD under the WPCO during construction phase. All site discharges should be treated as necessary in accordance with the terms and conditions of the Discharge Licence.

6.3 During operation, no adverse water quality impact is anticipated from the toilets, etc., as the sewage and wastewater will be collected by two proposed sewage storage tanks of container toilets for offsite disposal. Results of sewage generation from the proposed CBP indicated that there will be no adverse water quality impact due to sewage.

6.4 The wastewater generated from water sprinklers and wheel washing facilities will be collected and diverted to sedimentation tank for silt removal. The treated effluent will be reused onsite.

6.5 Moreover, there will be no adverse water quality impact due to runoff with the provision and implementation of the recommended mitigation measures for non-point sources.

6.6 Therefore, no adverse water quality impacts are anticipated during the construction and operation phases of the proposed Development.



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

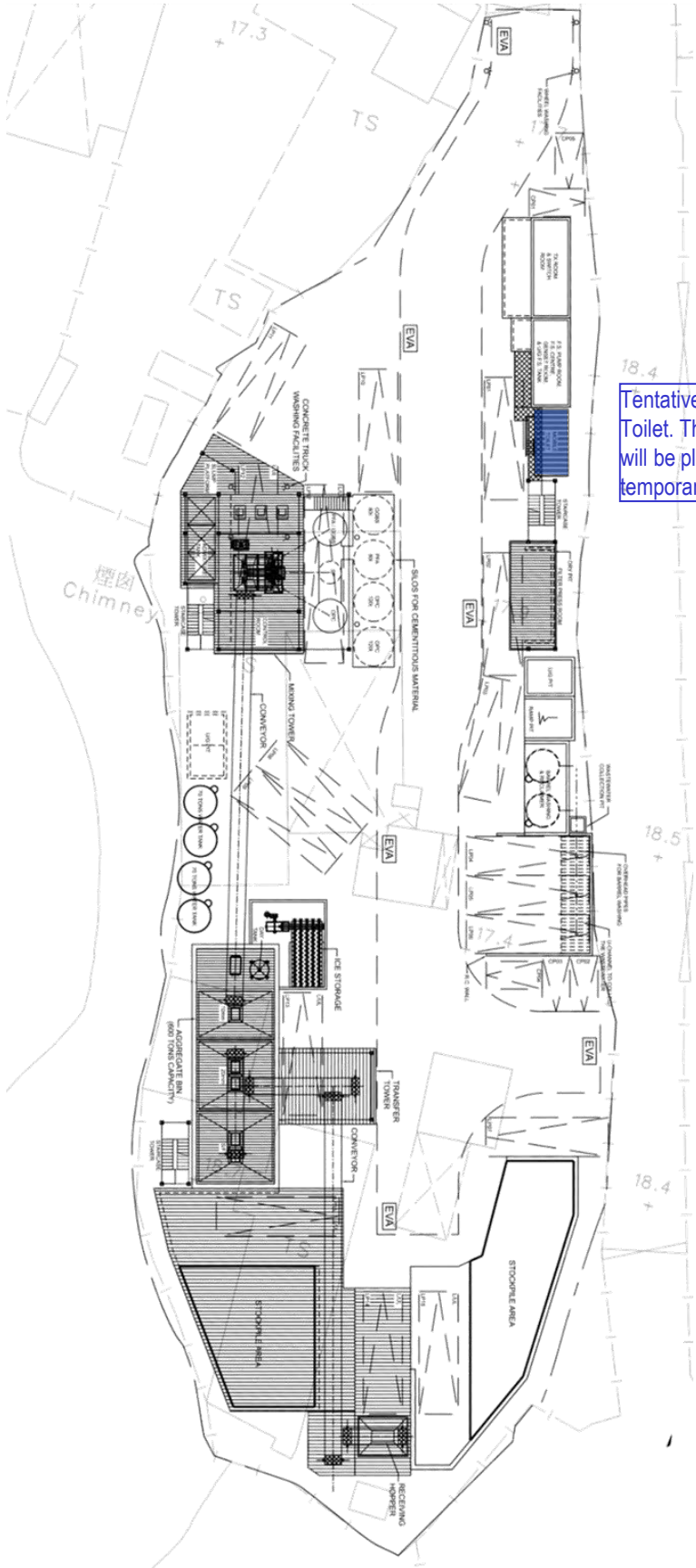
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Water Sensitive Receivers

FIGURE

1



Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D.77, Ping Che	**Locations of the Temporary Toilets**	**2**

Report No: 22505-W1 Rev D

PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT
AT D.D.77, PING CHE

WASTE ASSESSMENT

Prepared by:

Westwood Hong & Associates Ltd
2404, Tung Wai Commercial Building
109-111, Gloucester Road
Wanchai, Hong Kong
Tel: 2838 2738
Fax: 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

Dr Westwood Hong	EurIng, PhD, ACGI, CEng, RPE, FIOA, FIMechE, FCIBSE, FHKIQEP, FHKIE, FHKIEIA, FHKIOA, FMOIA
Ir K K Iu	FHKIOA, MIOA, MCIBSE, MHKIE, MASA, APEC Engineer FMOIA, MIEAust, MHKIQEP, C Eng, RPE, CPEng
Ms Kit Wong	BEng, MHKIEIA
Mr Samuel Lee	BSc

JANUARY 2024

WHA

1. INTRODUCTION

1.1 Westwood Hong & Associates Ltd (WHA) was commissioned to conduct a Waste Assessment on the proposed concrete batching plant at D.D.77 in Ping Che (the "proposed Development").

1.2 This report identifies the key waste management issues arising during construction and operation phase of the proposed Development. The major wastes would be construction and demolition (C&D) materials generated during construction phase. For wastes arising during operation phase of the proposed development would be mainly C&I wastes. Mitigation measures and good site practice, including waste handling, storage and disposal, are recommended with reference to the applicable legislation and guidelines.

2. ENVIRONMENTAL LEGISLATION AND STANDARDS

2.1 In carrying out the assessment, references have been made to the following relevant legislation, documents and guidelines that are applicable to waste management and disposal in Hong Kong:-

- The Waste Disposal Ordinance (Cap. 354) (WDO) setting out requirements for storage, handling and transportation of all types of wastes.
- Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation (Cap. 354C).
- Waste Disposal (Charges for Disposal of Chemical Waste) Regulation (Cap. 354J).
- Waste Disposal (Charges for Disposal of Construction Waste) Regulation (Cap. 354N).
- Land (Miscellaneous Provisions) Ordinance (Cap. 28).
- Public Cleansing and Prevention of Nuisances Regulation (Cap. 132BK).
- Building Department Practice Note for Authorised Persons, Registered Structural Engineers and Registered Geotechnical Engineers Waste Minimisation – Construction and Demolition Waste (ADV-19).
- Building Department Practice Note for Authorised Persons, Registered Structural Engineers and Registered Geotechnical Engineers Waste Minimisation – Provision of Fitments and Fittings in New Buildings (APP-114).
- Building Department Practice Note for Registered Contractors (PNRC 17), Control of Environmental Nuisance from Construction Sites.
- EPD Code of Practice on the Packaging, Labelling and Storage of Chemical Wastes.

- EPD Recommended Pollution Control Clauses (RPCC) for Construction Contracts in Code of Practice (COP).
- Monitoring of Solid Waste in Hong Kong 2022.
- Environmental, Transport and Works Bureau (ETWB) Technical Circular (Works) No. 19/2005 Environmental Management on Construction Sites.
- Environmental, Transport and Works Bureau (ETWB) Technical Circular (Works) No. 22/2003A, Additional Measures to improve Site Cleanliness and Control Mosquito Breeding on Construction Sites.
- Civil Engineering and Development Department ("CEDD") Technical Circulars (CEDD TC No. 11/2019), Management of Construction and Demolition Materials.
- Development Bureau Technical Circular (Works) No. 6/2010, Trip Ticket System for Disposal of Construction & Demolition Materials ("DEVB TC(W) No. 6/2010").
- Project Administration Handbook ("PAH") for Civil Engineering Works.
- Work Bureau Technical Circular No. 2/1993, Public Dumps.
- Works Bureau Technical Circular No. 12/2000, Fill Management.
- Works Branch Technical Circular No. 16/96, Wet Soil in Public Dumps (WB(W) 211/32/01).

3. ASSESSMENT METHODOLOGY

3.1 The assessment methodology for reviewing the waste management implications during construction and operation phases include:-

- Identification/estimation of the types and quantities of waste arising from Project;
- Addressing impacts caused by handling (including stockpiling, labelling, packaging, and storage), collection, transportation and reuse/disposal of wastes in detail and propose appropriate mitigation measures;
- Adoption of waste management hierarchy with priorities towards waste reduction, on-site or off-site reuse, and recycling;
- Estimation of the types and quantities of wastes required to be disposed of and their disposal method; and
- Assessment of the impacts on the capacity of waste collection, transfer, and disposal facilities.

4. POTENTIAL WASTE MANAGEMENT IMPACTS DURING CONSTRUCTION PHASE

4.1 The construction activities of the proposed CBP will involve:-

- Removal of the existing pavement and structures, minor excavation work.
- Construction of a CBP, which is a metal structure constructed by welding.

4.2 The key potential waste sources during the construction phase including:-

- Inert Construction and Demolition (C&D) materials (e.g. waste concrete, surplus soil, waste asphalt, etc.).
- Non-inert C&D materials (e.g. wood and plastics).
- Chemical wastes such as waste battery and waste lubricating oil from vehicles / plant maintenance.
- General refuse generated by site workers.

Inert C&D Materials

4.3 Inert C&D materials are those which do not decompose, such as debris, rubble, earth and concrete, and which are suitable for land reclamation and site formation.

4.4 The major source on inert C&D materials during construction will be minor removal of the existing pavement and structures, and construction of the proposed CBP. No reprofiling of the Site will be required for the proposed Development.

4.5 Removal of the existing pavement would be limited to the site area. As a conservative approach, it is assumed that the existing pavement of the whole site will be removed for assessment purpose as the worst-case scenario. Site inspection revealed that the existing site is entirely paved. And there are existing structures of village houses in the site. The estimated generation of inert C&D material:-

- Removal of existing pavement: assuming a typical slab thickness of 0.2m, approximately 887m^3 (4,434m^2 x 0.2m) or 2,129 tonnes waste of concrete (based on a concrete density of 2,400kg/m^3) of paving to be disposed of.
- Base on site observations, there are total 5 existing structures of village houses in the site, with height about 5m high (Figure 1). Assuming a typical slab thickness of 0.2m, the estimated generation of inert C&D material from existing structures are as shown in the Table 4.1.

Table 4.1 Estimated Generation of Inert C&D Material from Existing Structures

Existing structure	Total Surface Area (m^2)	Total Quantity of Inert C&D material (m^3)	Total Quantity of Inert C&D material (tonnes)
Village House A	851	170	408
Village House B	261	52	125
Village House C	189	38	91
Village House D	618	124	298
Village House E	56	11	27
Total	-	**395**	**949**

Note: The concrete density of 2,400kg/m^3 is adopted.

4.6 Minor excavation materials may be generated during the construction phase for site formation, and the associated waste generated is considered as insignificant which should be less than 2 tonnes.

4.7 The total estimated inert C&D materials generated during construction phase is provided in Table 4.2.

Table 4.2 Total Estimated Inert C&D Materials Generated During Construction

Inert C&D Material Type	Estimated Inert C&D Materials Generation (Tonnes)	Estimated Total Quantity of Inert C&D Materials (m^3)
Removal of existing pavement	2,129	887
Removal of existing structure of the village house	949	395
Excavated Materials due to site formation	2	1
Total	3,080	1283

4.8 The three major construction activities will be carried out simultaneously. It is estimated that total 3,080 tonnes of inert C&D materials may be generated throughout a 1-year construction period, equivalent to around 9.8 tonnes per day (tpd) (3,080 tonnes ÷ ((6/7) x 365 days) = 9.8 tpd) on average assuming 6 working days per week.

4.9 As no backfilling shall be required for the construction, not much of the inert C&D material is expected to be re-used onsite. Hence, the inert C&D material of 9.8tpd will be delivered to Public Fill Reception Facilities. The Fill Bank at Tuen Mun Area 38 is considered as the tentative destination for inert C&D materials generated from this project. Moreover, the delivery of inert C&D materials in Public Fill Reception Facilities would be agreed with relevant authorities in advance, which is subject to the designation by the Public Fill Committee according to DEVB TC(W) No.6/2010.

Non-Inert C&D Materials

4.10 Non-inert C&D materials (or C&D waste), are those which can decompose such as bamboo, timber, vegetation, packaging waste and other organic material, which are unsuitable for land reclamation.

4.11 The site is currently used as storage only, no metal waste is estimated to be generated during site clearance, except for the removal of a few metal ceilings of the existing temporary structures (Figure 1). Assuming a steel plate thickness of 0.01m, approximately 7.4m^3 (735m^2 x 0.01m) or 58 tonnes waste of metal (based on a steel plate density of 7,850kg/m^3) to be disposed of.

4.12 For the non-inert C&D materials other than metals such as timber formwork, package waste, etc., such kinds of waste are expected to be no more than 2 tonnes in total.

4.13 On-site sorting should be carried out for non-inert C&D materials generated from the works. Recyclable materials, such as metal, paper product, timber and plastic, should be collected by local recyclers for recycling. All non-inert C&D materials should be recycled as far as possible and landfill disposal should be adopted as the last resort. This nearest disposal facility is North East New Territories Landfill (NENT). Considering the amount of non-inert waste will be relatively small, it is assumed that all these kinds of waste will be disposed at landfill.

4.14 According to Civil Engineering and Development Department's (CEDD) Technical Circular No. 11/2019 and Section 4.1.3 of PAH in 2022, a Construction and Demolition Materials Management Plan (C&DMMP) is required if a project generates more than 50,000m^3 of C&D materials or requires more than 50,000m^3 of imported fill. The total quantity of inert C&D materials estimated for the Project is less than 50,000m^3, while that of non-inert C&D materials is expected to be insignificant. Therefore C&DMMP is likely not required. During the detailed design stage, the Contractor will further review the estimated amount of total C&D materials generate. Whenever the estimated amount is greater than 50,000m^3, the PAH in 2022 would be followed for the preparation and submission of a C&DMMP if required under the relevant guidelines.

General Refuse

4.15 General refuse from workers is similar to domestic waste, which including food packaging and organic materials.

4.16 It is estimated that the number of construction workers for this project size would be around 50 per day over the 1-year construction period.

4.17 According to the approved Environmental Impact Assessment reports, the generation rate of 0.65kg/person/day is adopted in the assessment. The total general refuse will be:-

General Refuse/Day	= No. of workers/day x per capita generation rate
	= 50 workers x 0.65kg/workers/day
	= 32.5kg/day
Total General Refuse	= General Refuse/Day x Duration of construction contract
	= 32.5kg/day x (6 working days/7 days per week x 365 days)
	= 10,168kg
	= 10.2 tonnes

4.18 Therefore, total 10.2 tonnes of general refuse will be generated throughout the construction period.

4.19 On-site sorting for general refuse should be carried out. Recyclable materials, such as metal, paper and plastic, should be collected by local recyclers for recycling. The food waste would generate unpleasant odour and causing environmental hygiene concerns, it will be recycled and separated from other waste to facilitate on-site or off-site recycling. All general refuse should be recycled as far as possible and landfill disposal should be adopted as the last resort. This nearest disposal facility is North West New Territories Transfer Station (NWNTRTS).

4.20 According to Plate 3.2 of Waste Statistics for 2022, the recovery rate of C&I waste is 45%. It is estimated that 45% of general refuse (i.e. 4.6 tonnes) could be reused and recycled. The surplus general refuse of 5.6 tonnes would be disposed of at the NWNTRTS.

Chemical Waste

4.21 No hazardous materials or hazardous wastes are expected to be generated during the construction phase. Since majority of maintenance/repairing for construction equipment will be carried out off-site during construction stage, only several hundred kilograms of chemical wastes including waste batteries, lubricating oil, waste paints and waste lamp may be generated due to the small scale of the works. As a conservative approach, it is assumed that 1 tonne of chemical waste will be generated during the construction phase.

4.22 The Contractor shall register as a Chemical Waste Producer under the WDO. All chemical waste shall be stored at a properly designed chemical waste storage area located within the construction site in accordance with EPD's Code of Practice on the Packaging, Labelling and Storage of Chemical Wastes. A licensed chemical waste collector shall be employed by the Applicant to collect and dispose of all chemical wastes, e.g. at the Chemical Waste Treatment Centre (CWTC) at Tsing Yi, or other facility approved by EPD.

Summary

4.23 The types and estimated quantities of different types of wastes generated during construction phase are summarised in Table 4.3.

Table 4.3 Estimated Amount of Different Types of Wastes to be Generated During Construction Phase

Waste Type	Estimated Quantity (Tonnes)	Key Sources of Waste Generation	Management Option	
			Reuse/ Treatment	Disposal
Inert C&D Material				
Removing Paving and existing structure	3,078	Site clearance	On-site reuse of inert C&D materials will be considered and maximized	The surplus inert C&D material will be delivered to Public Fill Reception Facilities. [1]
Excavated Material	2	Minor excavation under site formation works		
Non-inert C&D Material				
Removing existing structure (metal ceilings)	58	Site clearance	To be reused as far as practicable. The remaining to be recycled by recyclers	-
Building Waste (timber, packaging, etc.)	2	During construction	To be recycled as far as practicable and the amount of recycling assumed to be negligible for the worst-case scenario.	About 2 tonnes to be disposed of at landfill.[2]
General Refuse	10.2	Construction workers and site office	About 4.6 tonnes to be recycled by recyclers	About 5.6 tonnes to be disposed of at NWNTRTS. [3]
Chemical Waste	1	Waste batteries, lubricating oil and waste paints, etc.	All to be collected by the licensed chemical waste collector and treated in the CWTC.	

Note:-

[1] Assuming 6 working days per week, the total working days over the 1 year of construction period would be 312days. Referenced to the approved Environmental Impact Assessment report (AEIAR-197/2016, "Additional Gas-fired Generation Units Project"), bulk factor of 1.3 for artificial hard material, and capacity of construction truck is $6m^3$. The total inert C&D material is 3080 tonnes. It is estimated that up to around 3 vehicle-trips per day would be needed for off site delivery of the inert C&D materials by dump trucks (3080x1.3/312/6).

[2] Assuming 6 working days per week, the total working days over the 1 year of construction period would be 312days. Referenced to the approved Environmental Impact Assessment report (AEIAR-197/2016, "Additional Gas-fired Generation Units Project"), bulk factor of 1.1 for other material, and capacity of construction truck is $6m^3$. The total non-inert C&D material is 60 tonnes. It is estimated that up to around 1 vehicle-trips per day would be needed for off site delivery of the non-inert C&D materials by dump trucks (60x1.1/312/6).

[3] The general waste will be delivered to designated landfill by approx. 1 dump truck per day.

4.24 In view of the estimated number of dump trucks arising from transportation of all C&D materials and general waste, the impacts arising from increased traffic loading would be limited. The storage, handling, transport and disposal of all C&D materials and general waste, if not managed properly, would have the potential to create visual, dust and water quality impacts. With proper implementation of good construction site practice and mitigation measures recommended in above sections and Section 6, potential dust, noise and water quality impacts associated with on-site handling and transportation of all C&D materials and general waste are not anticipated.

5. POTENTIAL WASTE MANAGEMENT IMPACTS DURING OPERATION PHASE

5.1 During the operation phase, commercial and industrial (C&I) waste from onsite staff and truck drivers will be generated, and the major type of wastes generated during operation will be cementitious cake. Chemical wastes will be also generated from the maintenance of the plant equipment.

5.2 According to Plate 2.7 of Waste Statistic for 2022, the most recent per capita disposal rates of C&I waste to be 0.59kg/person/day. The estimated total staffs of the proposed CBP would be 22 people, the quantity of C&I waste disposed will be about 4.7 tonnes per year on assuming 7 working days per week.

5.3 According to the Plate 3.2 of Waste Statistics for 2022, the recovery rate of C&I waste is 45%. It is therefore estimated that 45% of C&I waste (i.e. 2.1 tonnes per year) could be reused and recycled.

5.4 The surplus C&I waste of 2.6 tonnes per year (i.e. 0.007 tpd on assuming 7 working days per week) would be disposed of at the NWNTRTS.

5.5 Several hundred kilograms of chemical wastes including waste batteries and lubricating oil may be generated due to maintenance of the plant equipment per year. As a conservative approach, it is assumed that 1 tonne of chemical waste will be generated. The applicant should register with EPD as a chemical waste producer as appropriate in accordance with the Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation. The handling of chemical waste during the operation of the proposed CBP should follow the requirements of collection, storage, handling, labelling of containers of chemical waste governed under Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation (Cap. 354C). A licensed chemical waste collector shall be employed by the Applicant to collect and dispose of all chemical wastes, e.g. at the Chemical Waste Treatment Centre (CWTC) at Tsing Yi, or other facility approved by EPD. Hence, no adverse impact from chemical wastes is anticipated.

5.6 Besides, cementitious cake, the major type of waste, will be also generated from the sedimentation tank for recycling the wastewater from runoff and wheel washing facilities. According to the adjoining proposed CBP (Application no. A/NE-TKL/681) with similar scale, the quantity of cementitious cake generated from the sedimentation tank is about 15 tonnes per day in average (extracted page is provided in Appendix 1). It is assumed that the proposed CBP will generate similar amount of cementitious cake during its operation. There is no opportunities for recycling the cementitious cake onsite. The cementitious cake will be delivered to Public Fill Reception Facilities. Hence, the estimated quantity of cementitious cake would be reused offsite is about 5,475 tonnes per year (15 tonnes x 365 days).

5.7 For the delivery of cementitious cake at Public Fill Reception Facilities, a trip-ticket system will be established in accordance with the Waste Disposal (Charges for Disposal of Construction Waste) Regulation, DevB TC(W) No. 6/2010 and Works Branch Technical Circular No. 16/96 in order to monitor the delivery of public fill at Public Filling Reception Facilities, and to control fly-tipping. A trip-ticket system will be included as one of the Contractual requirements for the contractor to strictly implement.

5.8 The type and estimated quantities of different types of wastes generated during the operation phase are summarised in Table 5.1.

Table 5.1 Estimated Amount of Different Types of Wastes to be Generated During Operation Phase

Waste Type	Estimated Quantity (Tonnes/Year)	Key Sources of Waste Generation	Management Option	
			Reuse/ Treatment	Disposal
C&I Waste	4.7	Site staff	About 2.1 tonnes to be recycled per year.	About 2.6 tonnes to be disposed of at NWNTRTS per year.
Cementitious Cake	5,475	Sedimentation tank	All to be delivered to Public Fill Reception Facilities.	Nil
Chemical Waste	1	Waste batteries and lubricating oil, etc.	All to be collected by the licensed chemical waste collector and treated in the CWTC.	

6. MITIGATION MEASURES

Construction Phase

6.1 Waste management shall be controlled through contractual requirements as well as through statutory requirements.

6.2 A Waste Management Plan (WMP) should be developed by the contractor before the commencement of any construction works. The objectives of the WMP is to identify any potential environmental impacts from the generation of waste at the Site; to recommend appropriate waste handling, collection, sorting, disposal and recycling measures in accordance with requirements of the current regulations; and to categorise and permit segregation of C&D materials where practicable (i.e. inert material / non-inert material) for disposal considerations i.e. public fill / landfill. The WMP will be submitted as part of the Environmental Management Plan in accordance with ETWC TC(W) No. 19/2005 and should be submitted to the Engineer/ Architect for approval prior to the commencement of construction works.

6.3 The contractors should adopt good housekeeping practices with reference to the WMP such as waste segregation prior to disposal. Besides the provision of stockpiling and segregating areas at site, effective collection of site wastes is required to prevent waste materials being blown around by wind, flushed or leached into nearby waters, or creating odour nuisance or pest and vermin problems. Waste storage areas should be well maintained and cleaned regularly.

6.4 A trip-ticket system should be established in accordance with DevB TC(W) No. 6/2010 and the Waste Disposal (Charges for Disposal of Construction Waste) Regulation to monitor the disposal of public fill at public filling facilities and landfills, and to control fly-tipping. A trip-ticket system should be included as one of the contractual requirements for the contractor to strictly implement.

6.5 Whenever there are excess recyclable construction materials, including bricks, plastics and metals, reuse and recycling should be carried out as far as practicable to minimise the amount of waste disposal. Other inert non-recyclable materials such as concrete, asphalt, etc. should be treated as public fill. Non-inert and non-recyclable wastes should be disposed at designated landfill site.

6.6 General refuse should be stored in enclosed bins or compaction units separate from C&D material. A reputable waste collector should be employed by the construction contractor to remove general refuse from the Site, separately from C&D materials. Preferably an enclosed and covered area should be provided to reduce the occurrence of "wind-blown" materials.

6.7 For chemical waste, the Contractor should follow the 'trip-ticket' system of which the arrangement of production, collection and disposal in accordance with the Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation.

6.8 In addition, the EPD's RPCC for Construction Contract in COP should be incorporated in the relevant works contract. The RPCC are generally good engineering practice to minimize inconvenience and environmental nuisance to nearby residents and other sensitive receivers. The general requirements as summarised as follows:-

- The Contractor shall observe and comply with the Waste Disposal Ordinance and its subsidiary.
- The Contractor shall submit a WMP to the Engineer for approval according to the ADV-19 with appropriate mitigation measures including allocation of an area for waste segregation and shall ensure that the day-to-day site operations comply with the approved waste management plan.
- The Contractor shall minimise the generation of waste. Avoidance and minimisation of waste generation can be achieved through changing or improving design and practices, careful planning and good site management.
- The Contractor shall ensure that different types of wastes are segregated on-site and stored in different containers, skips or stockpiles to facilitate reuse / recycling of waste materials and, as the last resort, disposal at different outlets as appropriate.
- The Contractor shall ensure that Construction and Demolition (C&D) materials are sorted into public fill (inert portion) and C&D waste (non-inert portion). The public fill which comprises soil, rock, concrete, brick, cement plaster/mortar, inert building debris, aggregates and asphalt shall be reused in earth filling, reclamation or site formation works. The C&D waste which comprises metal, timber, paper, glass, junk and general garbage shall be reused and recycled and, as the last resort, disposal of at landfills.
- The Contractor shall record the amount of waste generated, recycled and disposed of (including the disposal sites).
- The Contractor shall use a trip ticket system for the disposal of C&D materials to any designated public filling facility and/or landfill.
- Training shall be provided for workers about the concepts of site cleanliness and appropriate waste management procedure, including waste reduction, reuse and recycling.

- The Contractor shall observe and comply with the Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation.
- The Contractor shall apply for registration as chemical waste producer under the Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation when chemical waste is produced. All chemical waste shall be properly stored, labelled, packaged and collected in accordance with the Regulation.
- Mitigation measures listed in Practice Note for Registered Contractors No. 17 Control of Environmental Nuisance from Construction Sites shall be adopted. The C&D materials shall be delivered to the appropriate designated outlets by dump trucks fitted with covered box type dump bed to minimize potential nuisance during transportation of waste. Refuse pending removal should be stored in receptacles provided with close fitting covers to avoid waste materials be flushed or leached under inclement weather conditions such as heavy rainfall.

Operation Phase

6.9 The plant management shall encourage reuse and recycling of MSW in line with government policy. The waste management hierarchy shall be adopted by the building management to manage MSW in a sustainable manner. The waste management hierarchy is a concept which shows the desirability of various waste management methods and comprises the following in descending order of preference:-

- Avoidance
- Minimisation
- Recycling/reuse

6.10 MSW such as general refuse, food waste, food packaging, paper, can, plastic bottles, etc., which shall be collected and stored in appropriate waste receptacles with a secure lid to minimize the potential adverse impact due to wind blowing away garbage and to improve hygiene. Recyclable and non-recyclable waste shall be regularly collected by waste collectors and taken off-site for recycling or disposal, respectively.

6.11 For the cementitious cake, the Contractor should temporarily store the cementitious cake onsite in a waste hopper with impervious sheeting covering before transferred to Public Fill Reception Facilities for reuse.

6.12 For chemical waste, the Contractor should follow the ‘trip-ticket’ system of which the arrangement of production, collection and disposal in accordance with the Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation.

7. CONCLUSION

7.1 With the implementation of control measures in Section 6, adverse waste management implication is not anticipated during construction and operation phases.

N

Structure A



Temporary Office



Containers used as temporary office, will be transferred to other open storage sites, not considered as waste.

Structure B



Structure C



Structure D



Structure E



Legend

- Proposed Development
- Existing Structures to be removed

Remark: The areas represented above represent only the surface area of the roof/ ceiling

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Location of Existing Structure in the Project Site**	**1**

APPENDIX 1

EXTRACTED PAGE FROM EA REPORT OF
ADJOINING PROPOSED CBP (Application no. A/NE-TKL/681)

Extracted page of planning application for adjoining proposed CBP (Application no.: A/NE-TKL/681)

6.2.30 Plate 3.2 of Waste Statistics for 2020 identifies that in 2020, the recovery rate of MSW is 28%. It is therefore estimated that 28% of MSW (i.e. 3.2 tonnes per year) could be reused and recycled by the recyclers.

6.2.31 The surplus MSW of 8.4 tonnes per year (i.e. 0.023 tpd on assuming 7 working days per week) would be disposed of at the NWNTRTS.

6.2.32 Since MSW will be collected on a regular basis by registered waste collectors and will be disposed at a landfill managed by EPD, no adverse waste impacts from handling, transportation or disposal are anticipated. Nevertheless, to minimise MSW generation mitigation measures proposed in ***Section 6.3*** should be implemented.

6.2.33 Several hundred kilograms of chemical wastes including waste batteries and lubricating oil may be generated due to maintenance of the plant equipment per year. As a conservative approach, it is assumed that 1 tonnes of chemical waste will be generated per year during the operation phase. The Applicant shall register as a Chemical Waste Producer under the WDO. The handling of chemical waste during the operation of the proposed CBP should follow the requirements of collection, storage, handling, labelling of containers of chemical waste governed under Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation (Cap. 354C). A licensed collector shall be employed by the Applicant to handle and dispose of all chemical wastes, e.g. at the Chemical Waste Treatment Centre (CWTC) at Tsing Yi, or other facility approved by EPD. Hence, no adverse impact from chemical wastes is anticipated.

6.2.34 Besides, cementitious cake, the major type of waste, will be also generated from the sedimentation tank for recycling the wastewater from runoff and wheel washing facilities. As estimated by the Applicant based on their experience from a concrete batching plant with similar capacity, the quantity of cementitious cake generated from the sedimentation tank is about 15 tonnes per day in average. It is assumed that the proposed CBP will generate similar amount of cementitious cake during its operation. There is no opportunities for recycling the cementitious cake onsite. The cementitious cake will be therefore reused at Public Fill Reception Facilities. Hence, the estimated quantity of cementitious cake would be reused offsite is about 5,475 tonnes per year.

6.2.35 The type and estimated quantities of different types of wastes generated during the construction phase are summarised in ***Table 6-3***.

Table 6-3 Estimated amount of different types of wastes to be generated during operation phase

Waste Type	Estimated Quantity (Tonnes / Year)	Key Sources Of Waste Generation	Management Option	
			Reuse / Treatment	Disposal
MSW	11.6	Site staff	About 3.2 tonnes to be recycled by recyclers per year.	About 8.4 tonnes to be disposed of at NWNTRTS per year.
Cementitious Cake	5,475	Sedimentation tank	Nil	All to be reused at Public Fill Reception Facilities.

Report No: 22505-C1 Rev D

PROPOSED CONCRETE BATCHING PLANT
AT D.D.77, PING CHE

LAND CONTAMINATION ASSESSMENT

Prepared by:

Westwood Hong & Associates Ltd
2404, Tung Wai Commercial Building
109-111, Gloucester Road
Wanchai, Hong Kong
Tel: 2838 2738
Fax: 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

Dr Westwood Hong	EurIng, PhD, ACGI, CEng, RPE, FIOA, FIMechE, FCIBSE, FHKIQEP, FHKIE, FHKIEIA, FHKIOA, FMOIA
Ir K K Iu	FHKIOA, MIOA, MCIBSE, MHKIE, MASA, APEC Engineer FMOIA, MIEAust, MHKIQEP, C Eng, RPE, CPEng
Ms Kit Wong	BEng, MHKIEIA
Mr Samuel Lee	BSc

JANUARY 2024

WHA

CONTENTS

FIGURES **1**

APPENDICES **1**

1. INTRODUCTION **1**

2. GUIDELINES AND EVALUATION CRITERIA **1**

3. BUILDING LAYOUT **1**

DEVELOPMENT LAYOUT 1

4. SITE HISTORY **1**

PAST AND PRESENT SITE CONDITION / ACTIVITIES 1

5. SITE APPRAISAL FINDINGS **2**

SITE WALKOVER FINDINGS 2
REVIEW OF PAST LAND USES 3
REVIEW OF INFORMATION FROM RELEVANT GOVERNMENT DEPARTMENTS 3

6. LAND CONTAMINATION ASSESSMENT **4**

FIGURES

APPENDICES

1. INTRODUCTION

1.1 Westwood Hong & Associates Ltd (WHA) was commissioned to conduct a Land Contamination Assessment on the proposed concrete batching plant at D.D. 77 in Ping Che (the "proposed Development"). The location of the proposed Development is provided in Figure 1.

2. GUIDELINES AND EVALUATION CRITERIA

2.1 This assessment was prepared in accordance with the following guidelines:-

- The Guidance Manual for Use of Risk-Based Remediation Goals (RBRGs) for Contaminated Land Management, EPD, Revised in April 2023 ("Guidance Manual");
- The Guidance Note for Contaminated Land Assessment and Remediation, EPD, Revised in April 2023 ("Guidance Note"); and
- Practice Guide for Investigation and Remediation of Contaminated Land, EPD, Revised in April 2023 ("Practice Guide").

3. BUILDING LAYOUT

Development Layout

3.1 The site area is about 4,434m^2, with mainly steel structure with 1 – 2 storeys. The building layouts are shown in Appendix 1.

4. SITE HISTORY

Past and Present Site Condition / Activities

4.1 The total site area is about 4,434m^2. The site was developed from a farmland. According to the aerial photos, the project site had been used for agricultural purpose at least since Year 1964. A few warehouses were appeared to be storage of material were identified since 1973. The Applicant has owned the lot since Year 1997, and used as storage of construction material until now. The aerial photos also indicate that the majority layout has not been changed since 1973, but with more construction material storage since 1997.

4.2 The site is currently used as storage of construction material, e.g. steel pipe, equipment plant, concrete box, etc. It is for storage only, no repairing activity is involved. And there is fuel-driven machinery (i.e. lifters) in the project site for loading and unloading.

5. SITE APPRAISAL FINDINGS

5.1 The site appraisal comprises site walkover, review of historical aerial photographs, review of past and present site use and review of historical spillage and leakage records.

Site Walkover Findings

5.2 A walkover of the project site was conducted on 27 June 2023 and 17 February 2023. Site observations were summarised in Table 5.1. The photos taken on site are provided in Appendix 2, and the site walkover checklist is provided in Appendix 5.

Table 5.1 Site Observations

Type of Existing Business	Description of Site Walkover Findings	Off-site Property Affected
Storage of construction material	At the time of site appraisal, the site was used as construction material storage (e.g. steel pipe, concrete box, equipment plant, etc.). No repairing activities were conducted in the site. The daily operation involves loading and unloading construction material only. The site was in a clean condition. No signs of chemical spills / oil stains were observed within the site. There are fuel-driven machinery (i.e. lifters) within the existing workshop. Diesel would be used as the fuel. No lubricating oil would be used in the site. The diesel would be stored in the oil container. Small quantity of diesel is stored in the oil container which is used for the fuel of lifters in the site (View 16 in Appendix 2). The location of the oil container is illustrated in Figure 2. The oil container is stayed inside the temporary structure at a particular location, where located on top of a wooden pallet on paved ground. The lifter will move to that location for diesel filling by using a pump. The procedure is proper and in a tidy manner. Photos are provided in View 16 of Appendix 2. As advised by the site owner, the oil replenishment by the road tanker will be conducted for about every 6-month, which fills about 200L. During the process, the road tanker stops outside the temporary structure, and fill up the oil container by using a pipe. Hence, the oil container stays in a stationary location for fuel storage. As no chemical waste would be made, the site owner is not required to register as chemical waste producer. The ground surrounding and underneath of the oil container is in a clean condition, no leakage and stain of diesel were observed, which no sign of contamination is observed. Hence, no land contamination is anticipated. However, the oil container of diesel may have potential land contamination issue, there are spillage and leakage potential for oil refilling during the routine oil replenishment and the fueling of the lifter. The area of this temporary structure is considered as a potential land contamination area (Figure 2).	No

	The site located to the north are some village houses and an access road, to the immediate east is an access road and a concrete batching plant, to the south and west are landscaped area. These usage / areas would not have off-site contamination affecting the site.	

Review of Past Land Uses

5.3 A review of past land uses of the project site was conducted by reviewing the aerial photographs. The aerial photographs were obtained from the Surveys and Mapping Office of the Lands Department. The referenced aerial photographs are attached in Appendix 3 and summarized in Table 5.2.

Table 5.2 Land Use History for the Project Site

Date	Ref. no	Height (ft)	Land Use
1964	1964-2811R	12500	The project site was used as farmland. Ping Che area was mainly farmland and vegetation.
1973	07694	2000	A few warehouses were appeared to be storage of construction material. Most of the area in project site was paved. Land contamination is not anticipated. Ping Che area was mainly farmland and vegetation.
1986	A05549	4000	The project site was used as storage of construction material. Most of the area in project site was paved. Land contamination is not anticipated. Ping Che area is developed.
1995	CN10456	3000	No significant changes to the project site.
1998	A48535	4000	No significant changes to the project site, with more construction material storage.
2010	CW86511	3000	No significant changes to the project site.
2019	E085159C	6900	No significant changes to the project site.

Review of Information from Relevant Government Departments

5.4 The EPD Regional Office (North) has confirmed that there were no record of chemical spillage and chemical leakage incident on the project site (Appendix 4). Inspection in Territory Control Office on 10 January 2023 confirmed that there is no record of chemical waste producer on project site. In addition, the FSD TST East Office has confirmed that neither records of dangerous goods license, fire incidents nor incidents of spillage / leakage of dangerous goods were found on site (Appendix 4).

6. LAND CONTAMINATION ASSESSMENT

6.1 Potential land contamination impacts associated with the project have been reviewed. Based on the observation from the site inspection and the review of historical aerial photographs, the project site was mainly farmland and vegetated, and became storage use until now, as such no potential contamination is anticipated. Information from EPD supported that there were no chemical spillage or leakage records at the project site, and FSD confirmed that neither records of dangerous goods license, fire incidents nor incidents of spillage / leakage of dangerous goods were found on site. Inspection in Territory Control Office confirmed that there is no record of chemical waste producer on project site. Therefore, land contamination is not anticipated and associated impact is not expected in the project site. However, the oil container may have potential contamination issues, and there are spillage and leakage potential for oil refilling during the routine oil replenishment and the fueling of fuel-driven machinery (i.e. lifters). For conservatism, a detailed land contamination assessment will be carried out in the later stage to identify the needs of Contamination Assessment Plan and / or Site Investigation to determine the presence and extent of contamination on site.

6.2 As the oil container has been identified as a potential land contamination source, the sampling and testing plan will be devised in the Contamination Assessment Plan for detailed land contamination assessment within the Project Site in subsequent stage.

6.3 Detailed land contamination shall be carried out and submitted in the form of a Contamination Assessment Plan (CAP) in the subsequent stage. Subject to the assessment outcome, the Contamination Assessment Report (CAR), the Remediation Action Plan (RAP), and the Remediation Report may be required in later stages to identify and remediate the potential land contamination issues within the Project Site. The land contamination assessment and remediation works shall be completed according to EPD guidelines before any construction woks for the development.

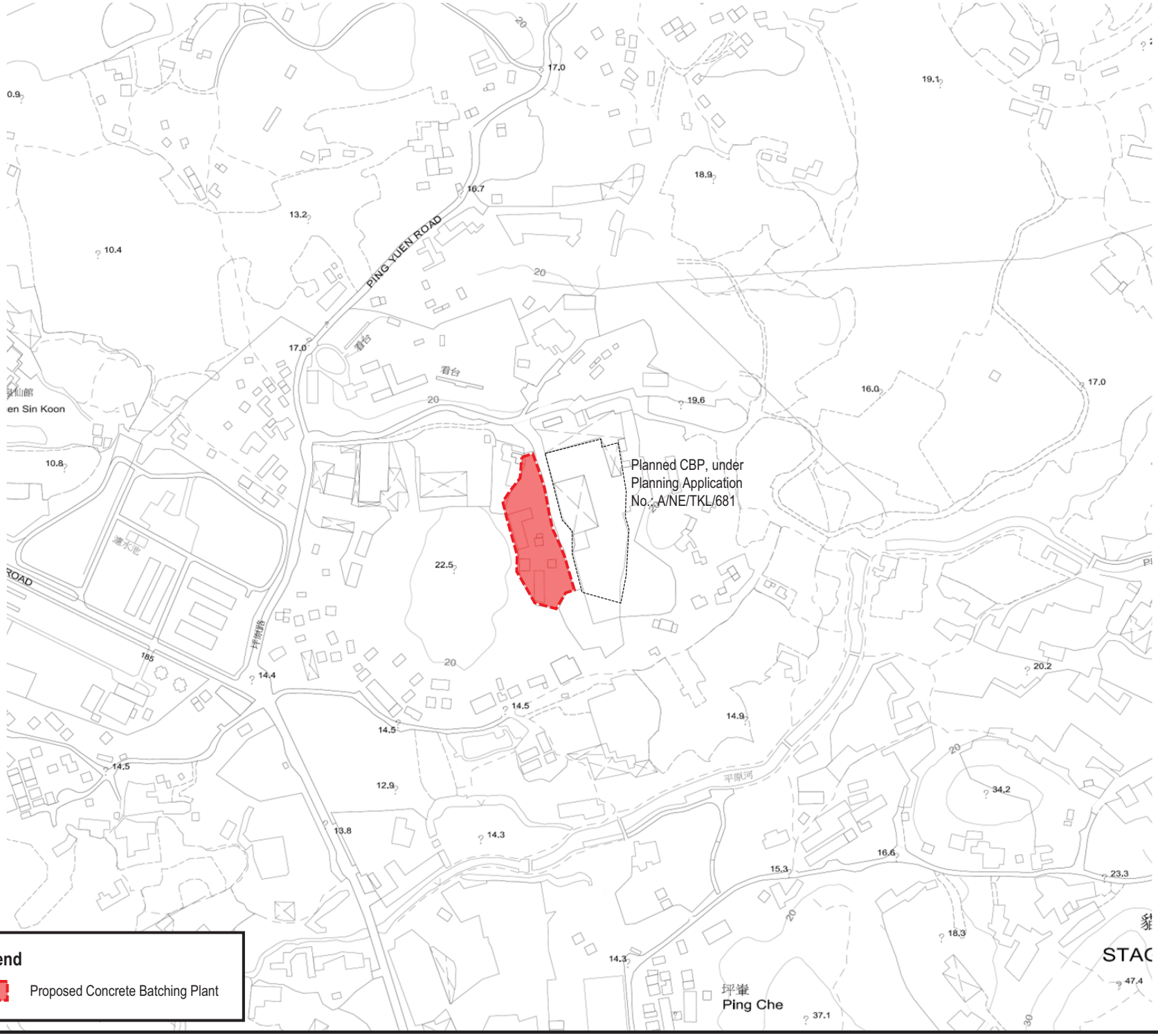
The Land Contamination Level of RBRGs

6.4 The relevant Risk-Based Remediation Goals (RBRGs) would be adopted for the land contamination assessment. Four different post-restoration land uses have been developed for RBRGs, namely “Urban Residential”, “Rural Residential”, “Industrial” and “Public Parks”, to reflect the settings of which people could be exposed to contaminated soil or groundwater. Definition of post-restoration land uses are given in EPD’s Guidance Note.

6.5 According to the "Industrial" defined in EPD's Guidance Manual, *the site where activities involve manufacturing, chemical or petrochemical processing, storage of raw materials, transport operations, energy production or transmission etc. Receptors include those at sites where part of the operation is carried out directly on land and the workers are more likely to be exposed to soil than those working in multi-storey factory buildings*. The proposed Development is a concrete batching plant with industrial uses, "Industrial" will be adopted for the assessment.

Sampling Methodology

6.6 The oil container in the temporary structure has been identified as a potential land contamination source. Hence, hotspot sampling will be adopted for this location. Additionally, the temporary structure is identified as a potential land contamination area, regular grid sampling will be proposed (Figure 2). The number of sampling points will be further reviewed in the CAP during subsequent stage.



Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

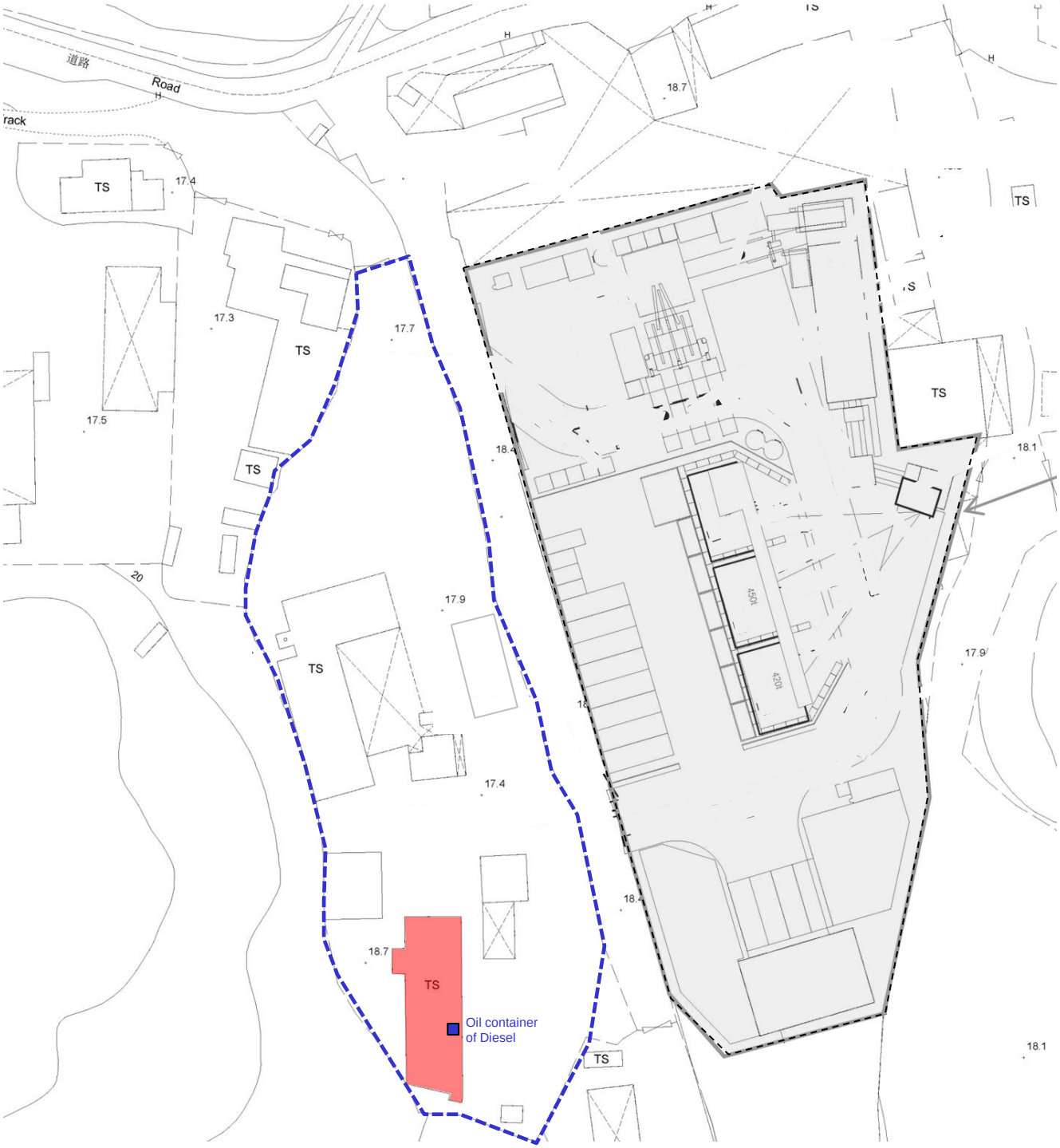
Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Site Location

FIGURE

1



Legend

- Potential Land Contamination Area, regular grid sampling will be adopted
- Location of oil container, hotspot sampling will be adopted
- Proposed Development
- The adjoining planned CBP

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant
At D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Location of Potential Land Contamination Area

FIGURE

2

APPENDIX 1

ARCHITECTURAL DRAWING



11 NOS. HEAVY GOODS VEHICLE PARKING SPACE (11m x 3.5m) (LP01-LP11)

5 NOS. LOADING / UNLOADING BAYS (11m x 3.5m) (LP12-LP16)

1 NO. TANKER LOADING / UNLOADING BAYS (16m x 3.5m) (LP17)

5 NOS. PRIVATE CAR PARKING SPACES (5m x 2.5m) (CP01-CP05)

EDWIN LAI INTERNATIONAL LTD.

Title

Indicative Layout Plan

Checked	DH	Drawn	PW
Rev	0	Date	Jun 2024
Scale N.A		Figure 3.1	

APPENDIX 2

PHOTOGRAPHS TAKEN ON SITE

View 1 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material only.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 2 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material only.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-2**

View 3 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material only.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 4 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material only.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-3**

View 5 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material only.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 6 – Photo taken on 17th February 2023 and 27th June 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Building of toilet.
Paved and in clean condition.
No sign of contamination.





Observation:

The abandoned oil drum was empty and already broken. The ground was in clean condition, no sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-4**

View 7 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Temporary site office.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 8 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-5**

View 9 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 10 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-6**

View 11 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 12 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-7**

View 13 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

View 14 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Loading and unloading the construction material.



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-8**

View 15 – Photo taken on 17th February 2023 (Existing condition of the project site**):**



Observation:

Storage of construction material.

Paved and in clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-9**

View 16 – Photo taken on 27th June 2023 (the oil container of the diesel**):**







The oil container is stayed inside the temporary structure at a particular location. The lifter will move to that location for diesel filling by using a pump. The procedure is proper and in a tidy manner.







Observation:

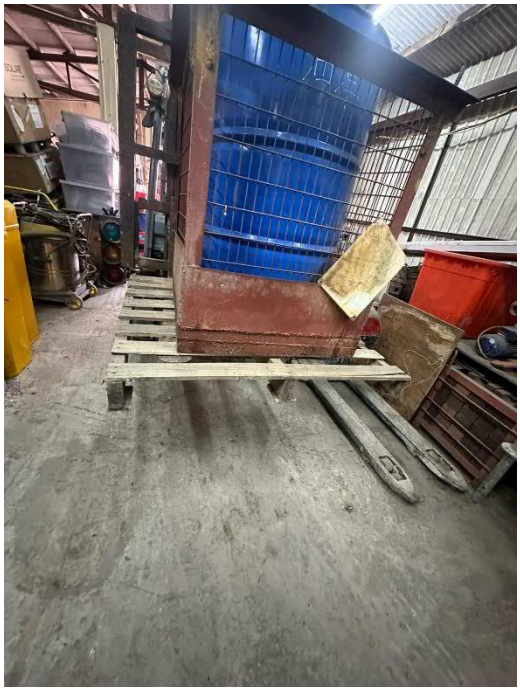
Storage of small quantity of diesel, which is used for the fuel of lifters.

The container was located on top of a wooden pallet on paved ground. The ground surrounding the oil container is in a clean condition, no leakage and stain of diesel were observed.

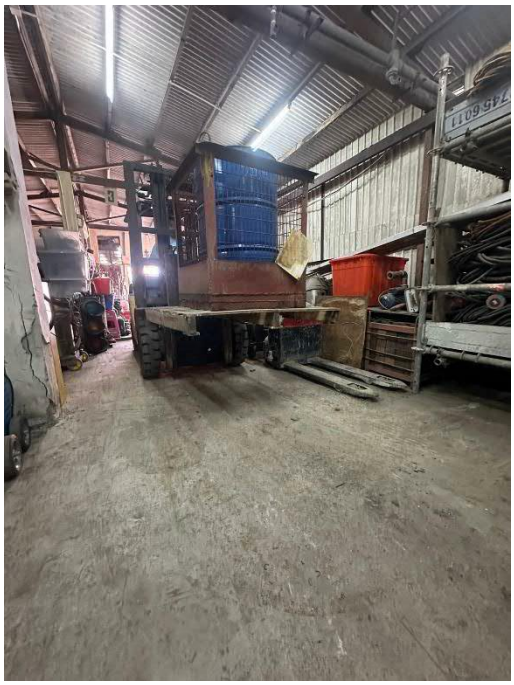
Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-10**

View 16 – Photo taken on 27th June 2023 (the oil container of the diesel**):**





Observation:
The paving conditions underneath the wooden pallet is in clean condition, no leakage and stain of diesel were observed.



Observation:

The ground near to and underneath of the oil container and wooden pallet is paved, and in a clean condition. No sign of contamination.

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant At D.D. 77, Ping Che	**Photographs taken on Site**	**A2-11**

APPENDIX 3

REFERENCED AERIAL PHOTOGRAPHS



N

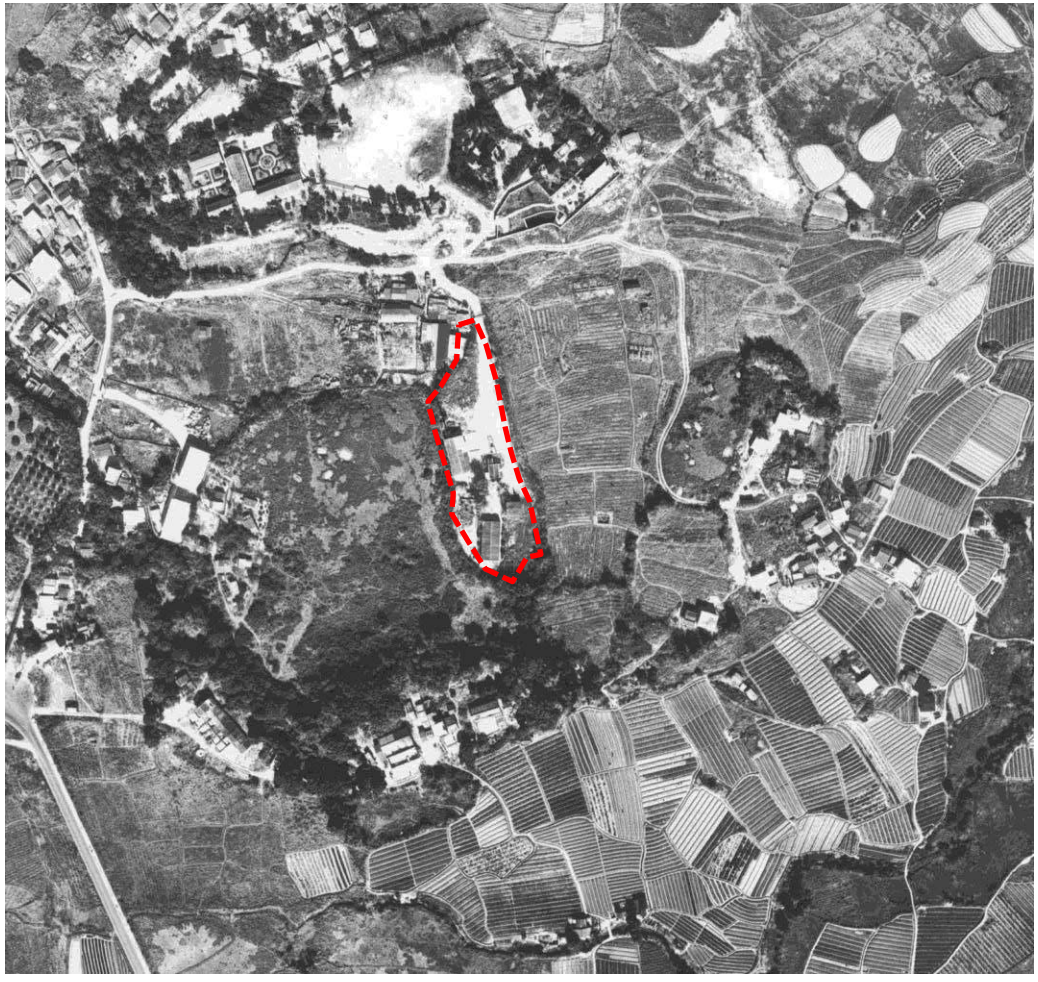
Year 1964 (ref: 1964-2811R, height: 12500ft) – The project site was used as farmland. Ping Che area was mainly farmland and vegetation.

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Referenced Aerial Photographs**	**A3-1**

N



Year 1973 (ref: 07694, height: 2000ft) – A few warehouses were appeared to be storage of construction material. Most of the area in project site was paved. Land Contamination is not anticipated. Ping Che area was mainly farmland and vegetation.

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che	**Referenced Aerial Photographs**	**A3-2**



N

Year 1986 (ref: A05549, height: 4000ft) – The project site was used as storage of construction material. Most of the area in project site was paved. Land contamination is not anticipated. Ping Che area is developed.

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Referenced Aerial Photographs

FIGURE

A3-3



N

Year 1995 (ref: CN10456, height: 3000ft) – No significant changes to the project site.

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Referenced Aerial Photographs

FIGURE

A3-4



N

Year 1998 (ref: A48535, height: 4000ft) – No significant changes to the project site, with more construction material storage

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Referenced Aerial Photographs

FIGURE

A3-5



N

Year 2010 (ref: CW86511, height: 3000ft) – No significant changes to the project site.

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Referenced Aerial Photographs

FIGURE

A3-6



N

Year 2019 (ref: E085159C, height: 6900ft) – No significant changes to the project site.

Legend

The Project Site

Westwood Hong & Associates Ltd

PROJECT: 22505

Proposed Concrete Batching Plant at D.D. 77, Ping Che

TITLE:

Referenced Aerial Photographs

FIGURE

A3-7

APPENDIX 4

ENQUIRY LETTERS
AND
LETTERS OF THE EPD AND THE FSD

WESTWOOD HONG & ASSOCIATES LTD

Consultants in EIA • Acoustics • Noise • Vibration

2404 Tung Wai Commercial Building
109-111 Gloucester Road, Hong Kong
Tel : 2838 2738
Fax : 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

29 December 2022

22505/227247/WH/KW/mgt

Environmental Protection Department Regional Office (North)
10/F, Shatin Government Offices
No. 1 Sheung Wo Che Road
Sha Tin
New Territories

Dear Sirs,

Request for Information about Chemical Waste Producer and Chemical Spillage Incident at D.D.77 in Ping Che

Westwood Hong & Associates Ltd is the consulting firm conducting an environmental study for the captioned development in Ping Che (Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178 s.A, 178 s.B, 178 s.C in D.D.77 Ping Che, Fanling).

We would like to obtain information for the subject site from corresponding regional office. Please kindly advise if any of the following information is available:-

1. Records of Chemical Waste Producer;
2. Chemical spillage incident(s); and
3. Chemical leakage incident(s)

The area of interest of our study is attached with this letter.

If you have any queries, please do not hesitate to contact our Ms Kit Wong at 2838 2738.

Yours faithfully,

Ir. K. K. Iu
Project Director
Encl.

CERTIFIED COMPANY HKQAA
ISO 9001 : 2000
Certificate No.: CC 781



Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Development at Ping Che	**Site Location**	**1**

Kit Wong

From: herrickho@epd.gov.hk
Sent: 03 January 2023 14:49
To: WHA
Cc: shchu@epd.gov.hk
Subject: Re: Request for Information about Chemical Waste Producer and Chemical Spillage Incident at D.D.77 in Ping Che

Dear Ms Kit WONG,

Your letter (Ref. 22505/227247/WH/KW/mgt) dated 29 Dec 2022 refers.

Please be informed **that NO incident of chemical spillage & leakage** has been recorded in concerned location by EPD in last 5 years.

Thanks & Regards,
Herrick HO / EPD
2158 5831

WESTWOOD HONG & ASSOCIATES LTD

Consultants in EIA • Acoustics • Noise • Vibration

2404 Tung Wai Commercial Building
109-111 Gloucester Road, Hong Kong
Tel : 2838 2738
Fax : 2591 6189
E-mail: wha@wha.com.hk

29 December 2022

22505/227248/WH/KW/mgt

Management Group
Fire Service Department
9/F, Fire Services Headquarters Building
1 Hong Chong Road, Tsim Sha Tsui East
Kowloon, Hong Kong

Dear Sirs,

Request Information for D.D. 77 in Ping Che

Westwood Hong & Associates Ltd is the consulting firm conducting an environmental study for the captioned development at D.D.77 in Ping Che (Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178 s.A, 178 s.B, 178 s.C in D.D.77 Ping Che, Fanling).

We would like to make an inquiry of information for the following on the captioned development:-

1. Historical spillage records; and
2. Dangerous Goods (DG) records

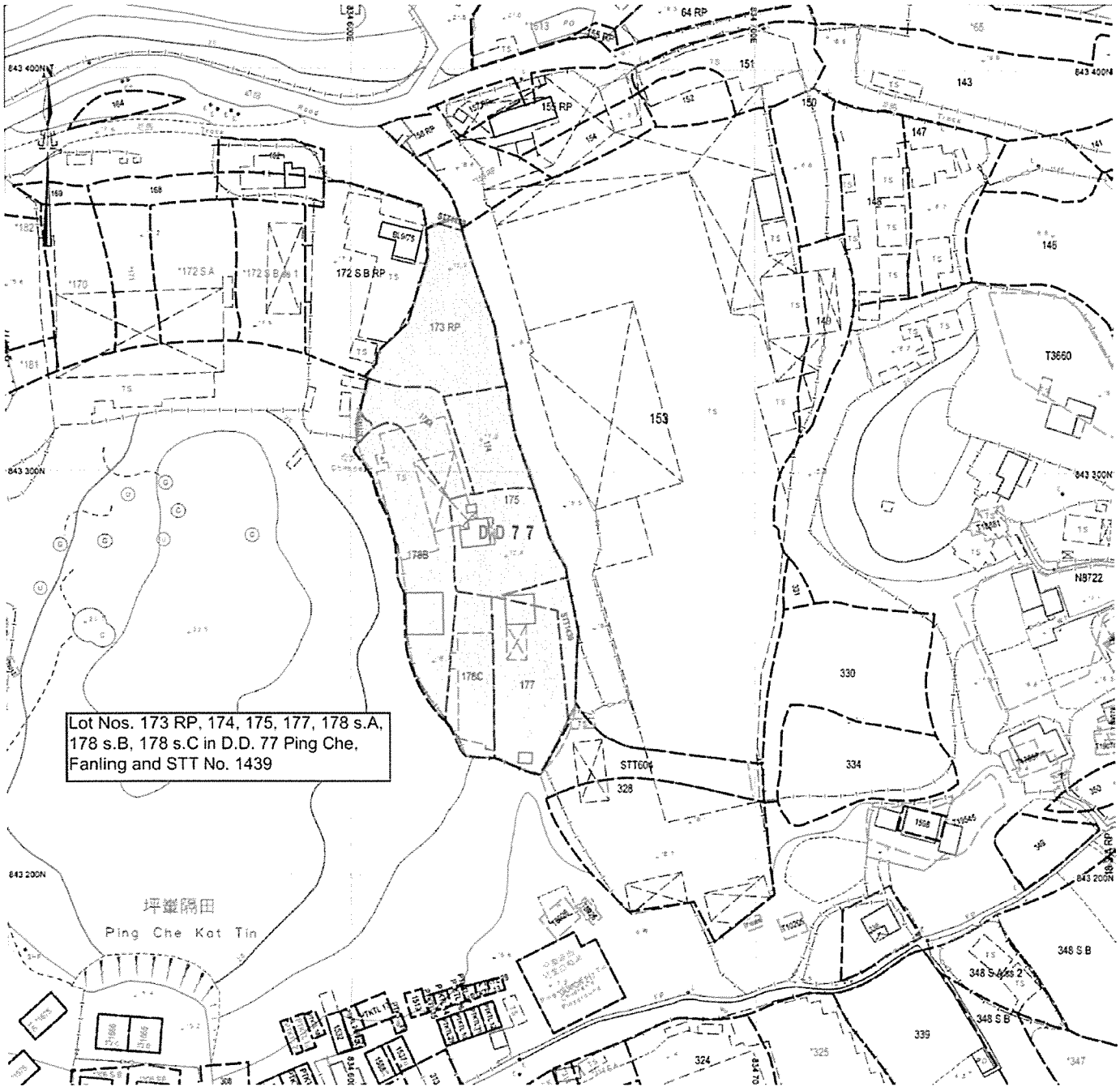
The area of interest of our study is highlighted in the Figure 1 attached. The Appointment Letter is also provided in Annex 1 for your reference.

If you have any queries, please do not hesitate to contact our Ms Kit Wong at 2838 2738.

Yours faithfully,

Ir. K K Iu
Project Director
Encl.

Q CERTIFIED COMPANY HKQAA
ISO 9001 : 2000
Certificate No.: CC 781



Westwood Hong & Associates Ltd	TITLE:	FIGURE
PROJECT: 22505 Proposed Development at Ping Che	**Site Location**	**1**

消 防 處
香港九龍尖沙咀東部康莊道 1 號
消防處總部大廈

FIRE SERVICES DEPARTMENT
FIRE SERVICES HEADQUARTERS BUILDING,
No.1 Hong Chong Road,
Tsim Sha Tsui East, Kowloon,
Hong Kong.

W HONG
Date Received
06 FEB 2023
Job No

本處檔號 **OUR REF.** : (199) in FSD GR 6-5/4 R Pt. 44
來函檔號 **YOUR REF.** : 22505/227248/WH/KW/mgt
電子郵件 **E-mail** : hkfsdenq@hkfsd.gov.hk
圖文傳真 **FAX NO.** : 2739 5879
電 話 **TEL NO.** : 2733 7741

Action
M.D.

16 January 2023

Westwood Hong & Associates Ltd
2404 Tung Wai Commercial Building,
109-111 Gloucester Road, Hong Kong.
(Attn: Ir. K K Iu, Project Director)

Dear Ir. K K Lu,

D.D. 77 in Ping Che
Request for Information of Dangerous Goods & Incident Records

I refer to your letter of 29.12.2022 regarding the captioned request and reply below in response to your questions:-

Please be advised that neither records of dangerous goods license, fire incidents nor incidents of spillage / leakage of dangerous goods were found in connection with the given conditions of your request at the subject location.

If you have further questions, please feel free to contact the undersigned.

Yours sincerely,

(NG Wing-chit)
for Director of Fire Services

APPENDIX 5

SITE WALKOVER CHECKLIST

Site Walkover Checklist

General site Details

Site Owner / Client:	*Precise Leader Limited*
Property Address:	*Lot Nos. 173RP, 174, 175, 177, 178 s.A, 178s.B, 178s.C at D.D. 77 in Ping Che together with adjoining Government land occupied under STT No. 1439*

Person Conducting the Questionnaire:

Name:	*Ms Kit Wong*
Position:	*Associate*

Authorized Owner / Client Representative (If Applicable):

Name:	*Mr. Jobby Mak*
Position:	*Property Manager*
Telephone:	*2611 0160 / 6017 2130*

Site Activities

Briefly describe activities carried out on-site, including types of products/chemicals/materials handled. Obtain a flow schematic if possible:

Number of employees:

Full-time:	3
Part-time:	Nil
Temporary/Seasonal:	Nil

Maximum no. of people on site at any time:	3
Typical hours of operation:	8 am – 6 pm daily, except Sun and public holidays
Number of shifts:	1 day shift plus 1 night shift security guard
Days per week:	6 (Mon – Sat)
Weeks per year:	52
Scheduled plant shut-down:	N/A

Detail the main sources of energy at the site:

Gas	~~Yes~~ / No
Electricity	Yes / ~~No~~
Coal	~~Yes~~ / No
Oil	~~Yes~~ / No
Other	~~Yes~~ / No

Site Description

This section is intended to gather information on site setting and environmental receptors on, adjacent or close to the site.

What is the total site area:	Approximately 4,434m^2 (including Government land of 205 m^2 held under STT No. 1439)
What area of the site is covered by buildings (%):	Approx. 25%
Please list all current and previous owners/ occupiers if possible.	Current occupier / owner Hanison Construction Company Limited who transferred the site ownership to Precise Leader Limited (PLL) internally. PLL is a wholly-owned subsidiary of HCCL. Previous owner Hong Kong Sodium Silicate Manufactory Limited
Is a site plan available? If yes, please attach	As attached
Area there any other parties on site as tenants or sub-tenants?	No
If yes, identify those parties:	N/A

Describe surrounding land use (residential, industrial, rural, etc.) and identify neighbouring facilities and types of industry.

North:	*Immediate to the north is village house and landscape area.*
East:	*Immediate to the east is a concrete batching plant*
South:	*To the immediate south is a curtain wall workshop and to further south is the village houses of Ping Che Kak Tin Village*
West:	*Immediate to the west is landscape area*

Describe the topography of the area (flat terrain, rolling hills, mountains, by a large body of water, vegetation, etc.).	*The Site is situated on a flat terrain and paved with concrete.*
State the size and location of the nearest residential communities.	*The nearest residential communities is the village house at 30m to the north of the site.*
Are there any sensitive habitats nearby, such as nature reserves, parks, wetlands or sites of special scientific interest?	*No*

Questionnaire with Existing/ Previous Site Owner or Occupier

		Yes/ No	Notes
1.	What are the main activities/ operations at the above address?		Storage of construction machinery and materials
2.	How long have you been occupying the site?		Over 25 years (since 1997)
3.	Were you the first occupant on-site? (if yes, what was the usage of the site prior to occupancy.)	No	
4.	Prior to your occupancy, who occupied the site?		Hong Kong Sodium Silicate Manufacturing Limited
5.	What were the main activities/ operations during their occupancy?		Manufacture of sodium silicate, for storage of material.
6.	Have there been any major changes in operations carried out at the site in the last 10 years?	No	
7.	Have any polluting activities been carried out in the vicinity of the site in the past?	No	
8.	To the best of your knowledge, has the site ever been used as a petrol filling station/ car service garage?	No	
9.	Are there any boreholes/ wells or natural springs either on the site or in the surrounding area?	No	
10.	Do you have any registered hazardous installations as defined under relevant ordinances? (if yes, please provide details.)	No	
11.	Are any chemicals used in your daily operations? (if yes, please provide details). - Where do you store these chemicals?	Yes	Diesel in small quantity which is stored in oil container and is for the fuel of lifters used in the site. The oil container is stayed inside the temporary structure at a particular location, where located on top of a wooden pallet on paved ground.
12.	Material inventory lists, including quantities and locations available? (if yes, how often are these inventories updated?)	N/A	

13.	Has the facility produced a separate hazardous substance inventory?	No	
14.	Have there ever been any incidents or accidents (e.g. spills, fires, injuries, etc.) involving any of these materials? (if yes, please provide details).	No	
15.	How are materials received (e.g. rail, truck, etc.) and stored on site (e.g. drums, tanks, carboys, bags, silos, cisterns, vaults and cylinders)?	N/A	
16.	Do you have any underground storage tanks? (If yes, please provide details.) - How many underground storage tanks do you have on-site? - What are the tanks constructed of? - What are the contents of these tanks? - Are the pipelines above or below ground? - If the pipelines are below ground, has any leak and integrity testing been performed? - Have there been any spills associates with these tanks?	No	
17.	Are there any disused underground storage tanks?	No	
18.	Do you have regular check for any spillage and monitoring of chemicals handled? (if yes, please provide details.)	No	
19.	How are the wastes disposed of?	No	
20.	Have you ever received any notices of violation of environmental regulations or received public complaints? (If yes, please provide details.)	No	
21.	Have any spills occurred on-site? (If yes, please provide details.) - When did the spill occur? - What were the substances spilled? - What was the quantity of material spilled? - Did you notify the relevant departments of the spill? - What were the actions taken to clean up the spill? - What were the areas affected?	No	
22.	Do you have any records of major renovation of your site or re-arrangement of underground utilities, pipe work/ underground tanks (If yes, please provide details).	No	
23.	Have disused underground tanks been removed or otherwise secured (e.g. concrete, sand, etc.)?	No	
24.	Are there any known contaminations on-site? (if yes, please provide details.)	No	
25.	Has the site ever been remediated? (if yes, please provide details.)	No	

Observation

		Yes/ No	Notes
1.	Are chemical storage areas provided with secondary containment (i.e. bund walls and floors)?	Yes	The oil container is stayed inside the temporary structure at a particular location, where located on top of a wooden pallet on paved ground.
2.	What are the conditions of the bund wall and floors?	N/A	The ground surrounding the oil container is in a clean condition, no leakage and stain of diesel were observed.
3.	Are any surface water drains located near to drum storage and unloading areas?	No	
4.	Are any solid or liquid waste (other than wastewater) generated at the site? (If yes, please provide details).	No	
5.	Is there a storage site for the wastes?	No	
6.	Is there an on-site landfill?	No	
7.	Were any stressed vegetation noted on site during the site reconnaissance? (If yes, please indicate location and approximate size.)	No	
8.	Were any stained surfaces noted on-site during the site reconnaissance? (if yes, please provide details.)	No	
9.	Are there any potential off-site sources of contamination?	No	
10.	Does the site have any equipment which might contain polychlorinated biphenyls (PCBs)?	No	
11.	Are there any sumps, effluent pits, interceptors or lagoons on site?	No	
12.	Any noticeable odours during site walkover?	No	
13.	Are any of the following chemicals used on site: fuels, lubricating oils, hydraulic fluids, cleaning solvents, used chemical solutions, acids, anti-corrosive paints, thinners, coal, ash, oily tanks and bilge sludge, metal wastes, wood preservatives and polyurethane foam?	Yes	Diesel in small quantity which is stored in oil container and is for the fuel of lifters used in the site.

Appendix C

Similar Applications Approved in the Past 5 Years on a Temporary Basis for a Period of 5 Years

Application No.	A/TY/136	A/TY/135	A/TY/139	A/NE-FTA/192	A/TY/143	A/TY/144	A/TY/145	A/NE-TKL/681
Lot No.	Tsing Yi Town Lot 108 RP (Part), Sai Tso Wan Road, Tsing Yi, New Territories	Tsing Yi Town Lot 108 RP (Part), Sai Tso Wan Road, Tsing Yi, New Territories	Tsing Yi Town Lot 108 RP (Part), Sai Tso Wan Road, Tsing Yi, New Territories	Lots 20 RP (Part), 21 and 23 RP (Part) in D.D. 88 and adjoining Government Land, East of Man Kam To Road, Sheung Shui, New Territories	Tsing Yi Town Lot 108 RP (Part)	Tsing Yi Town Lot 108 RP (Part)	Tsing Yi Town Lot 98, Tsing Tim Street, Tsing Yi, New Territories	Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, N.T.
Zoning	“Industrial”	“Industrial”	“Industrial”	“Open Storage”	“Industrial”	“Industrial”	“Industrial”	“Industrial (Group D)”
Applied Use	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years	Temporary Asphalt Plant for a Period of 5 Years	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years	Renewal of Planning Approval for Temporary Asphalt Plant for a Period of 5 Years	Renewal of Planning Approval for Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years	Renewal of Planning Approval for Temporary Asphalt Plant for a Period of 5 Years	Renewal of Planning Approval for Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years
Decision (Date)	Approved with conditions on a temporary basis (2.8.2019)	Approved with conditions on a temporary basis (2.8.2019)	Approved with conditions on a temporary basis (6.9.2019)	Approved with conditions on a temporary basis (18.10.2019)	Approved with conditions on a temporary basis (1.9.2020)	Approved with conditions on a temporary basis (1.9.2020)	Approved with conditions on a temporary basis (24.9.2021)	Approved with conditions on a temporary basis (10.6.2022)

Appendix D

Previous Responses-to-Comments

Table of Contents

1.	Environmental Protection Department	1
2.	Transport Department	14
3.	Fire Services Department	17
4.	Lands Department	17
5.	Urban Design & Landscape Section, Planning Department	18
6.	Civil Engineering and Development Department	18
7.	Drainage Services Department	19

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.	**Comments from Environmental Protection Department**	
	<u>Waste Management Perspective</u> *Section 2*	
1.1	Please review and incorporate all relevant Ordinances, Regulations, Guidelines, and Technical Circulars on waste management for this Project. For instance, (i) Monitoring of Solid Waste in Hong Kong 2021; (ii) ETWB TCW No. 19/2005 Environmental Management on Construction Sites; (iii) DEVB TCW No. 6/2010 Trip Ticket System for Disposal of Construction & Demolition Materials; (iv) Project Administration Handbook for Civil Engineering Works; (v) WBTC No. 2/1993 Public Dumps; and (vi) WBTC No.12/2000 Fill Management.	The relevant Ordinances, Regulations, Guidelines, and Technical Circulars on waste management are included in Section 2 of the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 3	
1.2	It appears that C&DMMP is not mentioned in this chapter. Please clarify if a C&DMMP shall be prepared for the Project. If affirmative, please supplement and further elaborate.	C&DMMP is not required for the Project, please refer to Section 3.13 of the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 3.5	
1.3	The calculation of inert C&D materials generated from the site clearance of the existing village house structure does not tally with the provided information (81m^2), please review and rectify.	The calculation of inert C&D materials is provided in Section 3.5 of the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 3.10	
1.4	Please consider revising the last sentence as follow: "Moreover, the ~~**reuse**~~ **disposal** of inert C&D materials in public ~~**filling**~~ **fill** reception facilities would be agreed with relevant authorities **in advance** ~~**before disposal.**~~"	Section 3.10 is revised, please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 3.12	
1.5	"Non-inert waste" shall be written as "non-inert C&D materials".	Section 3.12 is revised, please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	Section 3.13 to 3.18	
1.6	Please reference the generation rate (i.e., 0.65 kg/person/day) adopted in approved Environmental Impact Assessment Reports instead of 0.94kg/person/day from "Monitoring of Solid Waste in Hong Kong – Waste Statistics for 2021".	The generation rate of general refuse is revised (Sections 3.16 – 3.17). Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 3.17	
1.7	Food waste is the main source of generating unpleasant odour and causing environmental hygiene concerns. Please include food waste as recyclable and separate them from other wastes to facilitate on-site or off-site recycling.	Food waste is included in general refuse (Section 3.18). Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Table 3.2	
1.8	(a) Surplus inert C&D material shall be delivered to public fill reception facilities as agreed by relevant authorities. Please review and rectify. (b) Please revise the quantity for general refuse.	Table 3.2 is revised. Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Sections 4.1 to 4.4 and Table 4.1	
1.9	In view of the nature of the proposed development, it is more appropriate to adopt the disposal and recovery rates for commercial and industrial (C&I) waste rather than the combination of domestic and C&I sectors. Please review and update the entire submission accordingly.	Sections 4.1 – 4.4 and Table 4.1 are revised to adopt C&I waste. Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 4.6	
1.10	The applicant is required to clearly state the requirements for the disposal of cementitious cake at the Public Fill Reception Facilities in the operation phase.	A trip-ticket system for public fill reception facilities is included in Section 4.7. Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
	Section 5.8	
1.11	Please address the control measures to be adopted for stockpiling, transportation of wastes and inclement weather (e.g. heavy rain).	Additional control measures are included in Section 5.8 of the revised Waste Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.12	*Section 5.9* The last sentence shall be revised as follow: "The waste management hierarchy is a concept which shows the desirability of various waste management methods and comprises the following in **descending** order of preference." <u>Land Contamination Perspective</u>	Section 5.9 is revised. Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
1.13	*Section 2* As the revised versions of the Guidance Manual, Guidance Note, and Practice Guide were issued in April 2023, please quote the most updated guidelines as appropriate. The updated guidelines are available on EPD's webpage: https://www.epd.gov.hk/epd/english/environmentinhk/waste/guide_ref/contaminated_land.html (a) Guidance Manual for Use of Risk-based Remediation Goals (RBRGs) for Contaminated Land Management (Guidance Manual), EPD, **<u>Revised in April 2023</u>** (b) Guidance Note for Contaminated Land Assessment and Remediation (Guidance Note), EPD, **<u>Revised in April 2023</u>** (c) Practice Guide for Investigation and Remediation of Contaminated Land (Practice Guide), EPD, **<u>Revised in April 2023</u>**	The guidelines are revised (Section 2). Please refer to the revised Land Contamination Assessment under **Appendix B**.
1.14	*Section 4.1* "Arial photos" shall be written as "**aerial** photos", please revise accordingly.	The typo is rectified (Section 4.1). Please refer to the revised Land Contamination Assessment under **Appendix B**.
1.15	*Appendix 2* There was an oil drum in Photo 6, please clearly state its status and elaborate.	The abandoned oil drum was empty and already broken. Additional photos are provided in Appendix 2. Please refer to the revised Land Contamination Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	Appendix 4	
1.16	Please supplement the response from EPD on the record of chemical waste producer registration within the Project Site.	Inspection in Territory Control Office confirmed that there is no record of chemical waste producer on project site.
	Appendix 5	
1.17	It is noticed that diesel will be used regularly in daily operations. Given its potentially contaminating nature, the applicant shall incorporate such observation in the main text and supplement the storage condition of the oil container in Appendix 2.	Small quantity of diesel is stored in the oil container which is used for the fuel of lifters in the site. Table 5.1 is updated. Photo is provided in Appendix 2. Please refer to the revised Land Contamination Assessment under **Appendix B**.
	Section 6	
1.18	Please clearly state if there are chemical waste producers on the Project Site.	Section 6 is revised. Please refer to the revised Land Contamination Assessment under **Appendix B**.
	<u>Water Quality Perspective</u>	
	Section 5.12 of the Planning Statement (main text)	
1.19	Please revise as "The Contractor shall apply for a Discharge Licence from EPD **under the WPCO** during construction phase."	Section 5.12 is revised. Please refer to replacement page of the planning statement under **Appendix C**.
	Content page of Appendix B	
1.20	Please check the order as Figures is placed first.	Content page is amended. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 1.2	
1.21	Please revise as "arising from the proposed Development during **construction and operation phases.**"	Section 1.2 is revised. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 2.2	
1.22	Please revise as "**Ten ~~T~~types** of discharges..." and "The Project Site **falls ~~is~~** within **~~the catchment of~~** the Deep Bay WCZ."	Section 2.2 is revised. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	Section 4	
1.23	Please revise as "WATER QUALITY IMPACTS **AND MITIGATION MEASURES** DURING CONSTRUCTION PHASE"	Title of Section 4 is revised. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 4.2	
1.24	Please revise as "~~**Since a**~~**All** the structures of the proposed Development..."	Section 4.2 is revised. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 4.6	
1.25	Please add "Before commencing any demolition works, all sewer and drainage connections should be sealed to prevent building debris, soil, sand etc. from entering public sewers/drains" as one of the good site practices.	Section 4.6 is revised. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 5	
1.26	Please revise as "WATER QUALITY IMPACTS **AND MITIGATION MEASURES** DURING OPERATION PHASE".	Title of Section 5 is revised. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 5.12 last bullet	
1.27	Please revise the typo "arrange diversion of par~~**k**~~**t** of the influent".	The typo is rectified. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 5.14	
1.28	Pleaser revise the typo "ProPECC PN 5/9**3**".	The typo is rectified. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 6.2	
1.29	Please revise the typo "construction phase~~**s**~~."	The typo is rectified. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.
	Section 6.6	
1.30	Please revise the typo "construction~~**,**~~ and operation phases".	The typo is rectified. Please refer to the revised Water Quality Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	Air Quality Perspective	
	Section 3	
1.31	Please include the discussion of the following legislation and regulation: (a) Air Pollution Control (Fuel Restriction) Regulations (i.e. using liquid fuel with a sulphur content of less than 0.005% by weight) (b) Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts	The discussion of the legislations and regulations are included in Sections 3.6 and 3.7. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 3.6	
1.32	Please discuss the buffer distance requirements for dusty use in HKPSG.	The discussion of the buffer distance requirements for dusty use in HKPSG is included in Section 3.8. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Table 6.1	
1.33	Please clarify where ASR1 is.	Ping Che Kat Tin Children's Playground is currently identified as ASR1.
1.34	Please check whether Ping Che Kat Tin Children's Playground should be identified as ASRs.	Ping Che Kat Tin Children's Playground is currently identified as ASR1.
	Table 7.1	
1.35	Please also present other air pollutants e.g. SO2 and CO.	Data for SO2 and CO are included in Table 7.1. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.36	The exceedance in O3 is not underlined. Please revise.	The exceedance in O3 is underlined. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.37	Please also present the data for year 2020.	Data for year 2020 are included in Table 7.1. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Table 7.2	
1.38	Please also present other air pollutants e.g. SO2 and CO.	Data for SO2 and CO are included in Table 7.2. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.39	Please check the values for O3 for all grids.	Values for O3 for all grids are revised. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 8.6	
1.40	Please delete the word “tailpipe”.	Section 8.6 is revised accordingly. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Table 8.2	
1.41	Please explain how the numbers in the two small tables are calculated.	Calculation of particle size distribution is provided in Appendix 4. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 10.17	
1.42	Please clarify whether the start emissions from the on-site carpark for the heavy goods vehicles should be assessed by precise instead of broad-brush approach.	Although cold starts are assumed at all concerned roadways instead of the exact locations where the start emissions are emitted, the result generated from the method adopted are on a conservative side and would not underestimate the actual impact at the proposed Development from start emission that would actually be emitted at its exact locations. Hence, broad-brush approach is adopted instead of precise approach. Please refer to section 10.9 in the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 10.22	
1.43	Please refer to the most updated “Hong Kong Air Pollutant Emission Inventory Report”.	The most updated “2020 Hong Kong Air Pollutant Emission Inventory Report” published in August 2022 is referred to in Section 10.24. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 11	
1.44	Please provide tables to show the ranges of the concentration of the air pollutants at ASRs.	The ranges of the concentration of the air pollutants at ASRs are provided in Table 11.1. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.45	Please clarify whether there is any exceedance zone on the contour plots.	Figures 6a to 6f are revised to show the exceedance zone. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Figure 6a to 6f	
1.46	The concrete batching plants should not cover the contours. Please amend.	Figures 6a to 6f are revised to not cover the contours by the concrete batching plants. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.47	Please show the ASRs in these figures.	Figures 6a to 6f are revised to show the ASRs. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Appendix 4	
1.48	While Note [3] in Table A4-4 mentions that the operation hours of the activities in EP09_1 to EP09_3 is only 10 hours, the operation hours shown in Table A5.1 are 0700 to 2300.	The operation hours of the activities in EP09_1 to EP09_3 are revised to 0700 to 1700 in Table A5.1. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.49	Please explain and check Note [4] to Table A4-4 which seems to have duplicating sentences.	Note [4] to Table A4-4 is revised. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.50	Please explain how the routes (EP11_R1 to EP11_R7) are split, e.g. the difference between EP11_R1_1a and EP11_R1_1b. Please show the extents of different sections in Figure 3a if necessary.	The extents of different sections of the routes are shown in Figures 3b to 3h. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.51	Please explain how the average truck weight is calculated.	The average truck weight is referenced from the adjoining concrete batching plant, which the planning application (A/NE-TKL/681) has been reviewed and approved recently in June 2022. The weight is also considered to be aligned with the norm on the market. Please refer to Note [3] of Table A4-5 to Table A4-9 of the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.52	Table A4-5 to Table A4-9: There are two consecutive rows for “TSP Emission Rate”. Please check.	The rows are deleted in Table A4-5 to Table A4-9 of the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.53	While it assumes there will be 12 times of watering per day for the paved roads, no such mitigation measures are mentioned in Section 12. Please supplement.	Mitigation measure of 12 times of watering per day for the paved roads is included in Section 12 of the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Appendix 5	
1.54	Please explain why the operation hours of EP11_R2a to EP11_R2d are different from others.	As an experienced operator of concrete batching plant, it should be highlighted that the operation hours of ice trucks are different from other trucks as ice is not an essential ingredient of concrete. Ice is only needed if the concrete is subject to temperature control at the request of customer. Hence, the traffic flow of ice truck was forecasted to reflect the estimated ice demand. Please refer to Remark [2] of Table A5.1 in the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.55	Since EP11_R5 to EP11_R7 are the routes from the Emergency Aggregate Storages EP09_1 to EP09_3, please check if it is necessary to adjust the operations hours for EP11_R5 to EP11_R7 according to the operation hours of EP09_1 to EP09_3.	The operations hours for EP11_R5 to EP11_R7 are adjusted to 0700 to 1700, which tally with the operation hours of EP09_1 to EP09_3. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.56	Please provide a figure to show the locations of the emission sources of the adjoining CBP.	The locations of the emission sources of the adjoining concrete batching plant are shown in Figure 3i. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Appendix 6	
1.57	Please explain how the number of trucks are calculated from the traffic data shown in Appendix 4 and ensure that the two appendices are consistent in terms of the number of truck as well as the vehicle class of the trucks.	The vehicle number within the site is advised by the applicant, which equals the daily highest number of vehicle of corresponding route, according to the traffic forecast provided in Appendix 6. Please see Note [2] of Table A4-5 to Table A4-9 in the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.58	Please explain why the number of vehicles is reduced during the hours 2000-2300 for R1.	As an experienced operator of concrete batching plant, it should be highlighted that the number of aggregate truck varies from time to time during the operating hours of the plant. In reality, the number of vehicles for delivering materials to the site would not be kept constant throughout the day so as to ensure a smooth operation along the production line for optimising the actual concrete production of the plant. As there would be no concrete production over the night time, reduction of number of vehicles during the hours of 2000 to 2300 would be a reasonable and cost effective operation model. Please refer to Remark 1 of Table A5.1 in the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.59	Please provide a figure to show the routes of the on-site paved roads.	The extents of different sections of the routes are shown in Figures 3b to 3h. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Appendix 10	
1.60	Please check the height of ASR2-2.	Height of ASR2-2 is revised in Appendix 10. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Comments on EMFAC / modelling	
	Section 10.7	
1.61	There are HGVs parking spaces provided at 136 Ping Che Road, it may not correct to say “It was validated by site survey that no bus terminus or heavy vehicle parking is located within the 500m assessment area”. Please clarify.	Section 10.9 is revised to include HGVs parking spaces provided at 136 Ping Che Road. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 10.18	
1.62	Please present the calculation of composite emission factors in formula for better presentation.	The calculation of composite emission factors in formula is presented in Section 10.20. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	Appendix 8	
1.63	Please provide the calendar year, temperature and RH adopted in EMFAC model. Please also indicate the start emission factors extracted are the maximum value among soak time 5 min – 720 min.	Appendix 8 is revised to provide the calendar year, temperature and RH adopted in EMFAC model and indicate the start emission factors extracted are the maximum value among soak time 5 min – 720 min. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Appendix 9 - "Calculations of the Composite Emission Factors For NOx (multiplying the flow data and the emission factors from EMFAC-HK)"	
1.64	Please revise "Flow Rate" to "Total Vehicle" and provide unit for the composite emission factors.	Appendix 9 is revised accordingly. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Section 7.3	
1.65	The extracted ozone from PATHv2.1 presented in table 7.2 is not correct.	Values for O3 for all grids are revised. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
	Others	
1.66	Please provide road segment coordinates for CALINE4 model input in the Appendix.	The road segment coordinates for CALINE4 model input are provided in Appendix 9. Please refer to the revised Air Quality Impact Assessment under **Appendix B**.
1.67	Please use the updated AERMOD and AERMET version for the assessment.	The updated AERMOD and AERMET version are adopted for the assessment.
	<u>Noise Perspective</u>	
	Fixed Noise	
	Table 9.1	
1.68	For Concrete mixer (electric), please also state the specification of the proposed mitigation measures, e.g. the mitigation performance as mentioned in Section 7.10.	Specification of the proposed mitigation measures for concrete mixer is mentioned in Table 9.1. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.69	For the loader, please review if the 4m high barrier could also provide screening effect on this noise source. Update, if any, should be made in the corresponding calculation part (See comment 1.72).	The 4m high barrier could partially screen the identified NSRs. Table 9.1 is revised. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
1.70	For assessment on the screening effect of the 4m high barrier (if needed), please review if it could provide effective mitigation effect on the highest floor of those 2-3 storey NSRs.	The 4m high barrier could partially screen the identified NSRs. Table 9.1 is revised. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
	Appendix 4	
1.71	Regarding the calculation for NSR 7, the noise criterion column should be 60dB(A) instead of 65dB(A).	The calculation table is revised. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
1.72	Regarding the loader, please review if the % on time and any correction for the mitigation. Please also review if there is any quieter loader to be used on site.	The calculation table is revised with consideration of the % of time and correction for mitigation for the loader. Quieter loader will be adopted. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
1.73	For calculation of haul road, (a) Please review the angle of view as some figures were quite unrealistic and too narrow. Please provide the relevant drawings to support the justification. (b) Please review if it is realistic that all six road segments would be occupied by concrete lorry simultaneously.	A figure showing the identified NSRs and the segment for haul roads is provided in Figure A4-2. Correction of % of time is considered for the six road segments. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
	Others	
1.74	While the assessment results showed compliance with the standard of HKPSG, please consider to adopt the below measures as far as practicable: (a) for all ventilation openings / openings of the semi-enclosure, please consider to also adopt silencers (if applicable) and orient the direction of openings away from the nearby NSRs as far as practicable; and (b) any amplifier / PA system should be avoided inside the site.	The recommended measures will be adopted as far as practicable. Please refer to Section 7.11 and Section 9 of the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.75	Please clarify if the loading / unloading raw materials would also only be operated during the proposed time period.	It is confirmed that the loading / unloading raw material would be operated during the proposed operation time period (i.e. 0700 – 2300).
	Traffic Noise	
	Section 8.2	
1.76	Please review the year of traffic forecast as the current application is temporarily for 5 years only but the design year in current assessment is set as 15 years (i.e. Year 2040).	Noted. As the current subject planning application would be on a temporary basis for a period of 5 years, the traffic forecast in support of the proposed concrete batching planting has been revised to only cover the validity period of the planning permission. As such, the Design Year of 2028 would be adopted in both Traffic Impact Assessment and Noise Impact Assessment, which is a period of 5 years from the day of obtaining the planning approval (i.e. expected to be obtained by Year 2023). Please refer to Section 8.2 of the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
	Table A6-1	
1.77	For 2040 AM peak, the road C would contribute 1.0 dB(A) which is considered as significant impact and should be reviewed in detailed assessment.	The overall noise results are provided in Appendix 6. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
1.78	For 2040 PM peak, the road C should only have 0.9 dB(A) contribution. Please review.	Table A6-1 is revised. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
	Others	
1.79	Please consider to incorporate the area of industrial zone into the Figure 2 and include the 100m and 250m boundary for the I-zone.	Figure 2 is revised to include the industrial zone and boundaries for I-zone. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.80	Please document TD's agreement on the traffic forecast data in the report once available. In case TD has no comment on the methodology for traffic forecast only, the consultant should provide written confirmation from the respective competent party (e.g. traffic consultant) that TD's endorsed methodology has been strictly adopted in preparing the traffic forecast data, and hence the validity of traffic data can be confirmed.	The updated traffic forecast data has already been discussed and issued to TD for endorsement. TD's agreement and corresponding written confirmation will be provided once available.
1.81	The overall traffic noise levels to representative NSRs should also be provided to justify the conclusion.	The overall noise results are provided in Appendix 6. Please refer to the revised Noise Impact Assessment under **Appendix B**.
2.	**Comments from Transport Department**	
2.1	The subject concrete plant only provides 3 parking spaces for PC, 3 L/UL spaces. Please justify whether it is adequate for the operational needs of the subject concrete plant;	The layout has been revised to provide 4 parking spaces for PC. In order to justify the adequacy of PC parking spaces, several approved s.16 planning applications for concrete batching plant are referenced. As stipulated in Annex C of the revised Traffic Impact Assessment (TIA) report under **Appendix D**, referenced applications generally provide PC parking space in a ratio of 1 parking space to 2-3 workers, which is in line with the subject application. Therefore, it is considered that the currently proposed PC parking space provision is adequate. As the 3 L/UL spaces are for designated use only, it is considered sufficient for the operation of concrete batching plant. In case the L/UL space are occupied, the truck can use the 14 waiting spaces provided.
2.2	And the waiting area would only allow 10 trucks in Table 2.3, which seems may not fulfil the needs of the 12 no. of trucks per hour as in Table 2.4. This may lead to local congestion to the nearby village track, in particular the adjacent concrete plant may also generate the concerned concrete truck flow which would have cumulative effect in paralysing the nearby village track. Please revisit the waiting area. And please seek comments from the maintenance and management party of the concerned village track;	The layout has been revised to provide 14 waiting spaces. Including the L/UL bay for the concrete truck, the subject concrete batching plant could accommodate 15 no. of concrete trucks per hour without queuing outside the site area. The concerned village track is purely situated on Government land with no other private lots. The subject planning application has been circulated to relevant Government departments, including LandsD, HAD and HyD. There are no specific comments in relation to the concerned village track.

<table>
<tr><th></th><th>Departmental Comments</th><th>Responses to Comments</th></tr>
<tr><td>2.3</td><td>The assumption of 10m^3 concrete truck in Para 2.2.2 may underestimate the no. of vehicles. Please adopt more conservative approach in assuming the use of smaller volume concrete truck (e.g. 5m^3 concrete truck and 7m^3 concrete truck) which would have more no. of vehicles;</td><td>The volume of the concrete truck has been revised to 8m^3 by making reference to the approved TIA reports in support of other recently approved concrete batching plants in Ping Che (A/NE-TKL/681) and Tseung Kwan O (A/TKO/126). Details of reference cases are listed below along with the subject application for information.

<table>
<tr><th></th><th>Subject Application</th><th colspan="2">Reference Case</th></tr>
<tr><td>Application No.</td><td>A/NE-TKL/728</td><td>A/NE-TKL/681</td><td>A/TKO/126</td></tr>
<tr><td>Location</td><td>Subject Concrete Batching Plant in Ping Che, Fanling</td><td>Adjoining Concrete Batching Plant in Ping Che, Fanling</td><td>Proposed Concrete Batching Plant in Tseung Kwan O</td></tr>
<tr><td>Date of TPB Approval</td><td>-</td><td>10 Jun 2022</td><td>20 May 2022</td></tr>
<tr><td>Adopted Concrete Truck Volume</td><td>8m^3</td><td>8m^3</td><td>8m^3</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>2.4</td><td>It is noted in Para 3.2.2 that the survey was carried out in November 2022 by the applicant, which was before the resuming of cross-boundary traffic in 2023 Q1, and the surveyed figures may NOT accurately reflect the real situation. Therefore, please revisit the survey data and update the figures in the related tables and the onward forecast results;</td><td>A supplementary traffic survey was conducted at the key road links / junctions during AM and PM peak periods on a typical weekday in early June 2023 to identify the traffic impact due to the resume of the cross-boundary traffic in 2023Q1. It is identified that the traffic volume and pattern for the surveys in November 2022 (before resume of the cross-boundary traffic) and the surveys in June 2023 (after resume of the cross-boundary traffic) are generally the same. Therefore, no adjustments are required for the traffic data obtained in November 2022.</td></tr>
<tr><td>2.5</td><td>Among the applicant’s assessed road, please note only the Ping Che Road is at the public road under TD. The others adjacent accesses are</td><td>Noted. The parameters of the local village tracks used in the revised TIA report under Appendix D are based on factual information.</td></tr>
</table>

	Departmental Comments	Responses to Comments
	the local village track under the other management parties. Please seek their separate comments on the information of the local track;	
2..6	Table 3.3 – For the junction capacity assessment, please add Sui Wan Road / Sha Tau Kok Road for our review;	Noted. Junction assessment of Sui Wan Road / Sha Tau Kok Road Junction has been added to the revised TIA report under **Appendix D**.
2.7	Section 4 – Please list out the traffic generations from the other developments, including the adjacent temporary batching plant A/NE-TKL/681, Transition Housing at ex-Sing Ping School, etc. to check whether they have been included in your forecast future road and junction performance for our review;	As mentioned in Section 4.2.8 of the revised TIA report under **Appendix D**, the net change of the traffic flow (one-way) of the adjacent temporary concrete batching plant (A/NE-TKL/681-1) would be -3 pcu/hr after the redevelopment of the existing concrete batching plant. To be conservative, it is assumed that there would be no changes on the traffic flow after the redevelopment. The Transition Housing at ex-Sing Ping School has been considered in the revised TIA report under **Appendix D**.
2.8	Table 3.4 – Performance of L6 as shown in Dwg 3.1 is missing. Please check;	The performance of L6 has been included in the revised TIA report under **Appendix D**.
2.9	For the above L6 and the other affected local track which may only have single lane. Please follow TPDM to check the requirements of the passing places, maximum vehicular flows per day, etc. for our review;	Noted, for the requirement of the single track access road please refer to Section 3.2.7 of the revised TIA report under **Appendix D**. Nevertheless, a detailed assessment on the 1-lane 2-way road section has been conducted to evaluate the performance of the concerned access road. Furthermore, an improvement scheme is proposed in Section 5.4 of the revised TIA report to further improve the performance of the concerned assess road.
2.10	Also, for the same local track, please demonstrate that the passing places could accommodate the use of the concerned concrete truck. Please in particular note that since the adjacent site A/NE-TKL/681 would share the same local track, the applicant should demonstrate the passing places could accommodate the concrete trucks from the 2 concrete plants; and	Noted. The Swept Path of the concerned local track is included in the Annex A of the revised TIA Report under **Appendix D**. As shown in SK31 and SK32, both passing bays could accommodate two concrete trucks to wait the vehicles of opposite direction passing by.

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.11	Annex A – For the swept path analysis, please add the swept path from Ping Che Road to the subject concrete plant too.	Noted. The Swept Path from Ping Che Road to the proposed concrete batching plant is included in Annex A of the revised TIA report under **Appendix D**.
3.	**Comments from Fire Services Department**	
3.1	Based on the submitted information, please advised the applicant to clarify with the building authority whether the captioned building plan should be submitted via the Centralised Processing System. Moreover, should the subject application be required to comply with the Buildings Ordinance (Cap. 123), detailed fire services requirements will be formulated upon receipt of formal submission of general building plans.	Noted. Arrangement with submission of general building plans will be confirmed in the detailed design stage upon approval of the planning application.
4.	**Comments from Lands Department**	
4.1	The application site comprises Old Schedule Agricultural Lots held under the Block Government Lease which contains the restriction that no structures are allowed to be erected without the prior approval of the Government. **No** right of access via Government land (GL) is granted to the application site.	Noted. The Applicant will apply for LandsD's approval upon approval of the planning application.
4.2	Lot Nos. 175, 177, 178 S.A, 178 S.B and 178 S.C in D.D. 77 are covered by a Short Term Waiver (STW) No. 1299 for the purpose of warehouse and workshop for furniture manufacturing and wooden products. The adjoining GL falls within the application site is covered by a Short Term Tenancy (STT) No. 1439 for the purpose of storage of construction materials. The applicant is not the waiveree and tenant of the STW and STT concerned. The proposed concrete batching plant is not permitted under the above mentioned STW and STT.	Noted. The Applicant will apply for LandsD's approval upon approval of the planning application.
4.3	No consent is given for inclusion of GL (about 205m^2 mentioned in 3(c) of the planning application form) for the proposed use. Any occupation of GL without Government's prior approval is an offence. The lot owner should apply for a formal approval prior to the actual occupation of the adjoining GL as mentioned in item 3.5 below.	Noted. The Applicant will apply for LandsD's approval upon approval of the planning application.

	Departmental Comments	Responses to Comments
4.4	The development parameters of the existing structures erected on the site do not tally with these permitted under the STW. Portion of the existing structure is encroaching upon the adjoining lot (i.e. Lot No. 174 in D.D. 77). The lot owner concerned should immediately rectify the breaches. This office reserves the right to take necessary enforcement action against the breaches without separate notice.	Noted.
4.5	Should planning approval be given to the subject planning application, the lot owner will need to apply to this office for STW and STT to permit the structure(s) and occupation of GL. Besides, given the proposed use is temporary in nature, only application for regularization or erection of temporary structure(s) will be considered. The applications will be considered by the LandsD acting in the capacity of the lessor and landlord at its sole discretion and there is no guarantee that such applications will be approved. If such applications are approved, their commencement date would be the first date of the occupation and they will be subject to such terms and conditions, including among others the payment of fee / rent and administrative fee, as may be imposed by LandsD.	Noted. The Applicant will apply for LandsD's approval upon approval of the planning application.
5.	**Comments from Urban Design & Landscape Section, Planning Department**	
5.1	The applicant should be advised that approval of the application does not imply approval of tree works such as pruning, transplanting and felling under lease. The applicant is reminded to seek approval for any proposed tree works from relevant departments prior to commencement of the works.	Noted.
6.	**Comments from Civil Engineering and Development Department**	
6.1	It is noted that the Proposed Temporary Concrete Batching Plant on a 5-year basis (the subject development) is located within the proposed New Territories North (NTN) New Town under the Planning and Engineering (P&E) Study for NTN New Town and Man Kam To. Please note that the	Noted.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	P&E Study already commenced on 29 Oct 2021 for completion in about 3 years. While the implementation programme of NTN New Town will be formulated under the P&E Study, the site formation works will likely commence soon after the completion of detailed design in next stage. Hence, please be reminded that subject to the land use planning in the P&E Study, the subject development, if approved, may need to be vacated earlier (say, end of 2027) for the site formation works.	
6.2	The subject development would be located to the north of Ping Che Kat Tin village. Relevant departments should be consulted on the interface issues / mitigation measures as appropriate.	Noted. The application has been circulated to relevant departments. No adverse comments on the interface with Ping Che Kat Tin village have been received.
7.	**Comments from Drainage Services Department**	
7.1	Should the application be approved, a condition should be included to request the applicant to submit and implement a drainage proposal for the site to ensure that it will not cause adverse drainage impact to the adjacent area. The drainage system should be properly maintained at all times during the planning approval period and rectify if they are found inadequate / ineffective during operation.	Noted.
7.2	Please be advised that no public stormwater system in the vicinity of subject site. The applicant should construct and maintain the proposed drainage works whether within or outside the lot boundary by lot owner at their own expense.	Noted.
7.3	The site is in an area where public sewerage connection is available. EPD should be consulted regarding the sewage impact assessment and sewage treatment / disposal facilities for the proposed development.	Noted.

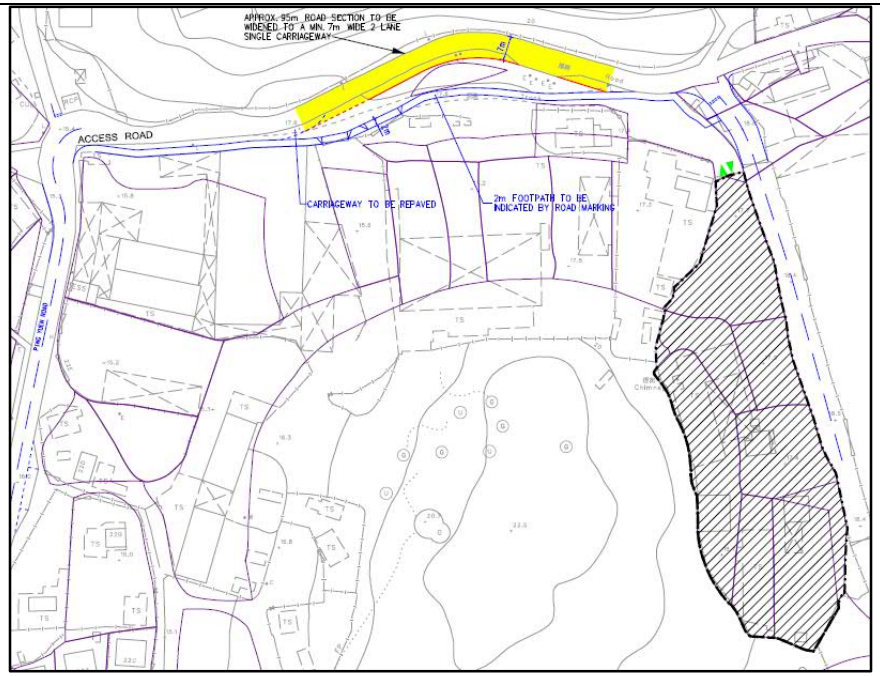
	Departmental Comments	Responses to Comments
1.	**Comments from Environmental Protection Department**	
	<u>Waste Management Perspective</u>	
1.1	General – This chapter does not include the assessment methodology for reviewing the waste management implications during the construction and operational phases. The Consultant shall incorporate an additional section after describing the relevant environmental legislation and standards (i.e., Section 2) to mention the assessment procedures briefly. The assessment methodology shall include but not be limited to (i) identification / estimation of the types and quantities of waste arising from the Project; (ii) addressing impacts caused by handling (including stockpiling, labelling, packaging, and storage), collection, transportation and reuse/disposal of wastes in detail and propose appropriate mitigation measures; (iii) adoption of waste management hierarchy with priorities towards waste reduction, on-site or off-site reuse, and recycling; (iv) estimation of the types and quantities of wastes required to be disposed of and their disposal method; and (v) assessment of the impacts on the capacity of waste collection, transfer, and disposal facilities.	The assessment methodology is included in Section 3.
1.2	RtoC 1.3, Section 3.5 – The Consultant is advised to indicate the location of existing village houses graphically.	The locations of existing village houses are illustrated in Figure 1.
1.3	RtoC 1.3, Section 3.5 – According to the site photos and base map shown in the land contamination chapter, there are few building structures within the Project Site. Please clarify whether those buildings were also incorporated in estimating the quantity of inert C&D materials in this Study. The Consultant is advised to review and update Table 3.1 as appropriate.	The Table 4.1 and Table 4.2 are revised to include the existing structures.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.4	Section 3.10 – Please note that the disposal site of inert C&D materials is subject to the designation by the Public Fill Committee according to DEVB TC(W) No. 6/2010.	Section 4.10 is revised.
1.5	Section 3.12 – Temporary building structures made of metals were observed in the site photos, please review and clarify whether they will be removed during site clearance and update the first sentence as appropriate.	Section 4.12 is revised.
1.6	RtoC 1.8, Table 3.2 – Please update the quantity of Inert C&D Materials from site clearance per comment 1.2 and 1.3 above.	Table 4.3 is revised.
1.7	Section 4.5 – Subject to operational needs, if chemical waste is to be produced, the land occupier should register with EPD as a chemical waste producer as appropriate in accordance with the Waste Disposal (Chemical Waste) (General) Regulation.	Section 5.5 is revised.
1.8	RtoC 1.10, Section 4.7 – Please revise “pubic fill reception facilities” as “public fill reception facilities”.	The typo is rectified.
1.9	RtoC 1.10, Section 4.7 – Please clarify the relevance of disposal of solid wastes at landfills in this paragraph. If not, please remove it to avoid confusion.	The irrelevant items are removed.

Table of Contents

1. Transport Department 1
2. Environmental Protection Department 4

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.	**Comments from Transport Department**	
1.1	Justification on parking spaces and L/UL spaces that are adequate for the operational needs of the subject concrete plant, has not been addressed. The applicant shall provide with quantitative analysis on the number of concrete trucks (unloaded + loaded), number of raw materials trucks (loaded + unloaded) for which are adequate for the operational needs at peak capacity.	The detailed justification is supplemented in Section 2.4 of the revised Traffic Impact Assessment (TIA) Report enclosed under **Appendix C**.
	Please note that the traffic rate for delivery of raw materials should be aligned with the schematic diagram submitted and quantify for each type of delivery trucks.	Noted.
1.2	Please advise the adequacy of the loading and unloading bays for the delivery of each raw material, including cementitious materials OPC, Silica, PFA, GGBS, 10mm stockpile, 20mm stockpile, S/F stockpile, ice storage.	The utilisation of the loading / unloading (L/UL) bays for each raw material are assessed and summarised in **Table 2.4** of the revised TIA Report. It is identified that the utilisation rate of the L/UL bays for raw material are 0.17 – 0.30 only. Therefore, it is considered that the L/UL bays for each raw material are adequate.
1.3	Please advise the frequency of the raw material delivery with breakdown and daily time slot for the concrete batching plant at full capacity.	The frequency of the raw material delivery with breakdown and daily time slot for the concrete batching plant at full capacity is provided in Annex D of the revised TIA Report.
1.4	The access road between Ping Yuen Road and the application site is a "Single Track Access Road", please advise and substantiate the design flows can comply with the relevant sections of TPDM, in particular section 3.11.3. "Whilst it has been found that a single track road when provided with adequate passing places can accommodate 2-way flows of 100 vehicles per hour, this should not be used as a design figure. This flow would only be acceptable as an isolated peak flow but not a regular daily occurrence. The normal daily 2-way traffic flow should not exceed 500 vehicles per day. The effect of long vehicles using the road should be considered when estimating traffic flows as they tend to reduce the capacity."	It is proposed to upgrade the single track access road to a single 2-lane carriageway with minimal 7m in width. The concerned access road would operate with adequate capacity with the proposed road improvement scheme in design year 2028. Please refer to Figure 5.2 of the revised TIA Report for the proposed road improvement scheme.

	Departmental Comments	Responses to Comments
		 Proposed Road Improvement Scheme (Extract from Figure 5.2 of the revised TIA Report) As seen from the above plan, the proposed road works fall on Government land. Therefore, Lands Department will be consulted on lands matters. Regarding the maintenance responsibility, Highways Department will be consulted. Home Affairs Department will also be consulted if necessary. Replies from these departments will be provided once available. Regarding the implementation and planning control of the proposed road improvement works, should Town Planning Board deems it appropriate, approval condition(s) can be imposed on the subject S16 planning application:-

	Departmental Comments	Responses to Comments
		• "*the implementation of traffic management measures, as proposed by the applicant, before commencement of operation of the proposed development to the satisfaction of the Commissioner for Transport or of the Town Planning Board.", and* • *"if the above approval condition is not complied with before commencement of operation of the proposed development, the approval given shall cease to have effect and shall on the same date be revoked without further notice."* With the above approval condition(s) in place, it can be ensured that the road improvement works will be implemented before commencement of operation of the Proposed Development. Before implementation, the Applicant will sort out and confirm maintenance responsibilities of the improved access road. Therefore, detailed maintenance and management responsibilities can be confirmed at a later stage upon approval of the subject S16 planning application.
1.5	Please include the traffic attraction to the site in Table 2.2 with full day time breakdown for the proposed production rate of 120 m3/hr (i.e. two way traffic).	The 2-way traffic of the proposed site is illustrated in Table 2.2 of the revised TIA Report. The detailed traffic flow is also illustrated in Annex D.
1.6	It is estimated that 12 veh/hr for the raw materials delivery, however, only 3 loading / unloading spaces are provided. Please advise the service time for the unloading activities on-site for each raw material and substantiate the adequacy.	2 additional L/UL spaces are proposed in the revised indicative layout plan (see **Appendix B**). The service time for the unloading activities on-site for each raw material is summarised in Table 2.4 of the revised TIA Report.
1.7	Please substantiate the service time for concrete trucks on-site, including activities for inspection, loading and washing etc.	The service time for concrete trucks on-site is summarised in Table 2.4 and Annex E of the revised TIA Report.

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.	**Comments from Environmental Protection Department**	
	Land Contamination	
2.1	Section 5.4 – Please revise "Review of Historical Spillage and Leakage Record" as "Review of Information from Relevant Government Departments".	Section 5.4 is revised. Please refer to the revised Land Contamination Assessment enclosed under **Appendix D**.
2.2	RtoC 1.16, Appendix 4 – Please supplement enquiry letters to EPD and FSD (with locational plans) for clarity.	The enquiry letters are included in Appendix 4 under the revised Land Contamination Assessment.
2.3	RtoC 1.17, Table 5.1 and Appendix 5 – The first paragraph under the column of "Description of Site Walkover Findings" is irrelevant to the site walkover and shall be removed to avoid confusion.	The irrelevant items are removed.
2.4	RtoC 1.17, Table 5.1 and Appendix 5 – According to the Practice Guide, diesel refilling is potentially polluting because of possible leakage from pipework, tanks, offset fill pipes, and overfilling portable containers. The pump for filling diesel is mentioned in Table 5.1, please graphically locate and supplement site photos to illustrate the site conditions at that particular location.	The oil container stays inside the temporary structure at a particular location. It is on top of a wooden pallet on paved ground. Photos are provided in Figure A2-10 of Appendix 2 of the revised Land Contamination Assessment. The ground surrounding of the oil container is in a clean condition, no leakage and stain of diesel are observed. No sign of contamination is observed. Table 5.1 is revised.
	Noise Perspective	
2.5	Appendix 4 - Given that the correction from angles of view could be unrealistically high in this calculation for mobile source, please consider to apply the calculation method for "stationary source" to the mobile source by applying a notional source to the haul road and any other appropriate correction factors (e.g. screening, distance attenuation, on-time %).	The mobile sources are assumed to be the stationary source in the revised Environmental Noise Impact Assessment S7.6 enclosed under **Appendix D**. With the provision of noise mitigation measures, all the identified NSRs will comply with the noise limit.
2.6	Appendix 4 – When the assessment method for mobile source is changed, please also revise the quantity of mobile sources from "no. per hours" to "no. per 30 minutes".	The assessment method is revised.

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.7	Appendix 4 – Please critically review all the distances in between the NSR and the noise sources. Some distance descriptions in existing tables are incorrect. For example, for NSR2, the distance in between the road segment 2 and NSR2 are unlikely only 6 meters.	The notional source position to the haul road is used in the assessment. The distances between the sources and the NSRs are revised.
2.8	Appendix 4 – For scenario 2, it looks like impractical that the 20 no. of aggregates trucks and 4 no. of tankers would occupy the road for only 3 minutes. Please confirm with the Project Engineer / Operator if the numbers of trucks / tankers and the on-time % are practical and realistic.	The quantity of the trucks/ tankers are revised.
2.9	Appendix 4 – The two columns, namely “Noise Reduction from NMM” and “Screening effect” actually refer to the same kind of correction. Please reorganize to avoid duplication.	The two columns are combined.

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.10	As the currently proposed 4-m high noise barrier at the site boundary could not cover the main entrance / exit at the north, where the most NSRs located at, please consider to re-align the main entrance direction to East so that the noise barrier screening could be applied to the NSRs at north.	As seen in the below location plan, Lot No. 173 RP is the only lot within the Application Site that abuts an access road. Other lots with direct access to road are third party lots. This makes the proposed location of the main entrance at the north of the site boundary the only one location considered as practical.  Location Plan (Application Site in pink) Additional noise barrier inside the site boundary is proposed to mitigate the potential noise impact (Figure 4).

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.11	Please consider to plan and manage well the logistics arrangement as far as practicable in order to avoid the associated vehicles from queuing up inside the site and along the access road outside the concrete batching plant.	Noted. The logistics arrangement would be planned and managed well (Section 7.11 and Table 9.1).
2.12	As the traffic noise results of NSR4 and NSR5 are a bit marginal, please clarify if the angle of view now applied in the NSR4 and NSR5 are valid and are supported with the previous site visit. Please see the attachment "Extract from Noise Model" for reference.	After reviewing the aerial photos and survey map, the location of NSR 4 is revised. Additional assessment point is assigned for NSR 5 to reflect the real situation. All the identified NSRs will comply with the noise limit (Appendix 6).
2.13	Table A6-2 - Please correct the traffic noise results to the nearest integer.	Table A6-2 is revised.
2.14	Table A6-2 - Please clarify if the 2/F of NSR1 and NSR5 are available in the real situation, as the model result and result in Table A6-2 are not consistent. Please see the attachment "Extract from Noise Model" for reference. <u>Air Quality Perspective</u>	The noise model is revised.
2.15	Section 7.3 and Table 7.1 - AQMS Data for year 2022 has been released. Please update.	Section 7.3 and Table 7.1 are revised to include year 2022 AQMS data. Please refer to the revised Environmental Air Quality Impact Assessment enclosed under **Appendix D**.
2.16	Section 8.5 - Please show the location of the chimney in a figure.	The location of the existing chimney is shown in Figure 3g.
2.17	Section 8.9 - Please also include the emissions from the **<u>open roads</u>** in the adjoining CBP in the EMFAC calculations.	The open roads in the adjoining CBP are included in the EMFAC calculations, by adopting the traffic flow and speed of paved roads in the planned adjoining CBP (IDs: KEP8 to KEP12) from the approved EA report under the planning application no. A/NE-TKL/681.
2.18	Section 10.9 - Please quote the distance between the carpark and the Project site in order to explain why the start emissions from the parking space at 136 Ping Che Road are not assessed by precise approach.	Section 10.9 is revised. The separation distance is about 450m.

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.19	Figure 3b to 3h - There are no starting and ending points of different segments. Please show clearly the extents of different road segments.	Figures 3b to 3e are revised.
2.20	Figure 6 - Some contours do not contain the concentration labels. Please improve the readability of the figures and provide labels for all contours. Please show clearly the exceedance zone.	Figures 6 are revised.
2.21	Appendix 6 - Please check whether the road branches from Ng Chow Road should be included in the assessment.	As advised by the traffic consultant, those road branches seem to be connecting from Ng Chow Road to private lots only, therefore it is anticipated that no through traffic flow would be observed at those road branches. Nevertheless, the traffic flow using those road branches have been generally included in the traffic flow of Ng Chow Road.
2.22	Appendix 6 - We note that the traffic data for the current application is much smaller than the data for Application No. A/NE-TKL/681. Please review and confirm that the current traffic data is valid for the current application which proposes to add another CBP adjacent to the one for Application No. A/NE-TKL/681.	The design year of the traffic data for Application No. A/NE-TKL/681 is year 2038, while the design year of the traffic data for the current application is year 2028. This may explain the difference between the traffic data of these two applications. The traffic data at Year 2028 is considered to be more accurate to reflect the temporary nature of the subject proposed concrete batching plant. Furthermore, the current traffic data was prepared strictly based on the methodology endorsed by the Transport Department. Therefore, the current traffic data is considered as valid for the current application. An email correspondence showing Transport Department has no in-principle objection to the traffic forecasting methodology is enclosed under **Appendix E** of this further information for reference.
	Air Model	
2.23	Please revise the model setting to handle the bugs of AERMET version 22112 (a) Add a column of data to the onsite data file to represent u*. Just put in -9.0 (b) Add USTR to the variables in the input control file.	Model settings of AERMET are revised.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	· READ 1 OSYR OSMO OSDY OSHR WS01 WD01 TT01 RH01 SLVP MHGT TSKC USTR	
2.24	Section 10.22 - The Consultant could make reference to the dataset download from PATH v2.1 Data Dissemination System which stability class and the cloud cover is now available. Please revise the paragraph to match with the updated modelling guidelines.	Section 10.22 is revised.
2.25	Please justify the option of disable the dry depletion processes in the model setting.	Dry depletion processes are adopted in the assessment for calculating RSP and FSP emission from the proposed CBP and the adjoining CBP.
2.26	The adopted “mslp” is not correct which should adopt the value provided from AERMET with adjusted the base elevation of the station.	Onsite files for AERMET are revised.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	Waste Management Perspective	
1.	*Section 2.1* - According to Section 5.7, Works Branch Technical Circular No. 16/96, Wet Soil in Public Dumps, has been referred to; please review its relevance and update Section 2 as appropriate.	The Works Branch Technical Circular No. 16/96 is included in Section 2.1. Please refer to the revised Waste Assessment under **Appendix B**.
2.	*Response-to-Comment (1.3) - Table 4.1* - (a) The term "Total Waste of Concrete" is confusing, please review and clarify whether it means "Total Quantity of Concrete" instead. (b) The Consultant is advised to incorporate an additional row to indicate the total quantity of inert C&D material anticipated from the removal of existing building structures.	Table 4.1 is revised.
3.	*Response-to-Comment (1.3) - Table 4.2* - (a) The total quantity of inert C&D materials generated from the removal of existing building structures does not tally between Table 4.1 and Table 4.2 & Table 4.3, please review and update as appropriate. (b) To facilitate the review of the requirement for C&DMMP as mentioned in Section 4.13, the Consultant shall incorporate an additional column to estimate total quantity of inert C&D materials in "m^3".	Table 4.1, Table 4.2 and Table 4.3 are revised. Table 4.2 is revised to include a column showing the total quantity of inert C&D materials in "m^3".
4.	*Section 4.8* - Please review and update the calculation as per the comments above.	Section 4.8 is revised.
5.	*Section 4.9* - According to Section 4.10, no backfilling is required in this Project, please review the relevance of the first sentence of Section 4.9 and update as appropriate.	Section 4.9 is revised.
6.	*Section 4.10* - Since surplus inert C&D materials will be delivered to Public Fill Reception Facilities for beneficial reuse in other projects, please avoid using the terms "dispose" and "disposal" in this connection. Please thoroughly review and update the entire submission.	Section 4.10 is revised.

	Departmental Comments	Responses to Comments
7.	*Response-to-Comment (1.5) - Section 4.12* - Please review whether it is appropriate to assume the entire surface area (same as the assumption for calculating concrete quantity) of the existing building structure is made of metal plates.	The calculation in Section 4.12 is revised.
8.	*Section 4.21* - In view of the nature of the proposed development, please review whether the adoption of the recovery rate from the domestic sector is reasonable in the estimation.	The recovery rate of C&I waste is considered, please see section 4.21.
9.	*Sections 4.23 and 5.5* - Please specify that a "licensed chemical waste collector" will be employed to collect and dispose of chemical waste generated.	Sections 4.23 and 5.5 are revised.
10.	*Table 4.3* - Please review and update the waste quantity for recycling and disposal of general refuse as per Comment (7) above.	Table 4.3 is revised.
11.	*Section 6.2* - Please specify that the Waste Management Plan will be submitted as part of the Environmental Management Plan in accordance with ETWB TC(W) No.19/2005 and should be submitted to the Engineer/Architect for approval prior to the commencement of construction works. <u>Land Contamination Perspective</u>	Section 6.2 is revised.
12.	*Response-to-Comment (2.4) - Table 5.1* - (a) It is understood that the oil container was stored on top of a wooden pallet on paved ground on the date of the site walkover. Please confirm with the site owner or land occupier on their routine practice and whether this is a stationary location for fuel storage. (b) Please clarify whether the site owner is required to register as a chemical waste producer for this Project Site.	The routine practice is provided in Table 5.1, please refer to the revised Land Contamination Assessment under **Appendix B**. The oil container is kept at a stationary location for fuel storage. As no chemical waste would be made, the site owner is not required to register as chemical waste producer.

	Departmental Comments	Responses to Comments
13.	*Response-to-Comment (2.4) – Appendix 4 –* (a) Some dark stain patch was observed on the ground on the top right photo for View 16, please review and clarify whether there is land contamination potential for this particular location. (b) During the site walkover, the lifter transferred the oil container from its original location, please clearly show the paving condition and provide sufficient information that it shall not be substantiated as a contamination hotspot.	The oil container of diesel may have potential land contamination issue. The area of the temporary structure is considered as a potential contamination area. A detailed land contamination assessment will be carried out in the later stage to identify the needs of Contamination Assessment Plan and / or Site Investigation to determine the presence and extent of contamination on site.
14.	*Table 5.2* - Please elaborate on the evaluation of land contamination potential for the historical material storage in the 1970s, including but not limited to the paving condition and the nature of the storage materials.	Table 5.2 is revised to include the paving condition and nature of the storage materials.
15.	*Section 5.4* – For clarity, please specify the date of inspection of the registry of chemical waste producers.	The date of inspection is included in Section 5.4.
16.	*Appendix 5* - The description of the (i) chemical storage area, (ii) provision of secondary containment, and (iii) the types of chemicals used on site does not tally between Appendix 5 and Table 5.1.	The site walkover checklist in Appendix 5 (under revised Land Contamination Assessment in **Appendix B**) is updated.
	<u>Water Quality Perspective</u>	
17.	Please note the ProPECC PN 1/23 and PN 2/23 have superseded the ProPECC PN 5/93 and PN 1/94 respectively. Please update the relevant sections in the Report. https://www.epd.gov.hk/epd/english/resources_pub/publications/pub_propeccpns.html	The PN 1/23 and PN 2/23 have been included in the revised Water Quality Assessment in **Appendix B**.

Table of Contents

1. Environmental Protection Department 1
2. Lands Departrment 4
3. Home Affairs Department 8

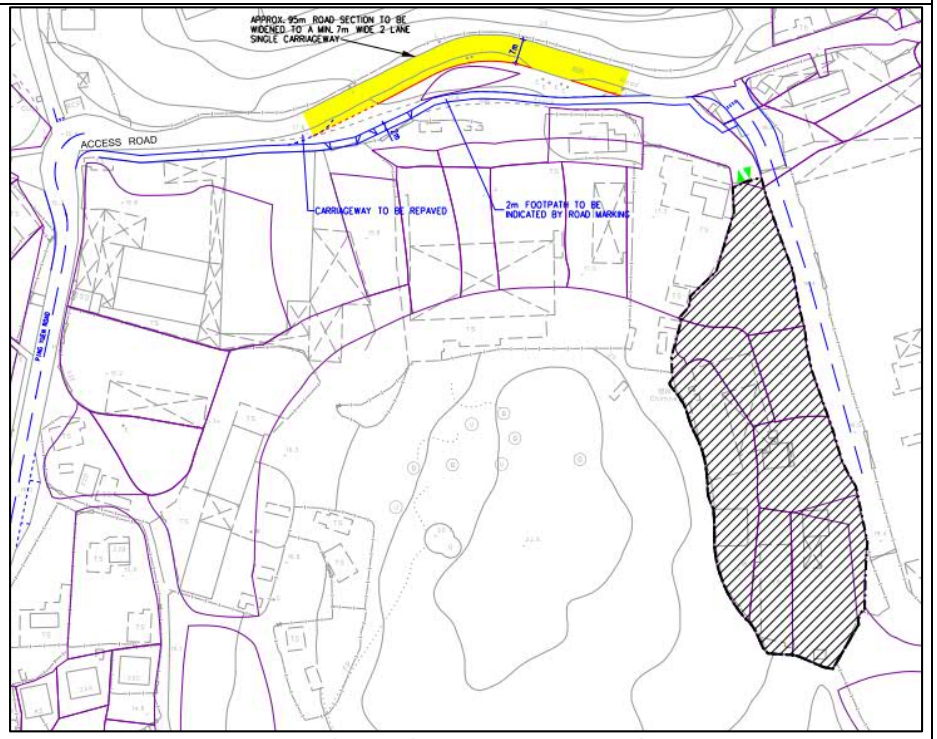
	Departmental Comments	Responses to Comments
1.	**Comments from Environmental Protection Department**	
	Waste Management Perspective	
1.1	RtoC (1) Section 2.1 - According to Section 6.2, ETWB TC(W) No.19/2005 "Environmental Management on Construction Sites" has been referred to, please review its relevance and update Section 2 as appropriate.	The guideline is included in Section 2.1. Please refer to the revised Waste Assessment enclosed under **Appendix B**.
1.2	Figure 1 - Please specify that the areas provided in Figure 1 represent only the surface area of the roof/ceiling instead of the total surface areas of the building structures.	A remark is included in Figure 1. Please refer to **Appendix B**.
1.3	RtoC (2) Table 4.1 - The previous comment has not been duly addressed. The Consultant is advised to incorporate an additional row (but not an additional column) to demonstrate the total quantity of inert C&D materials from the removal of the five existing village houses.	Additional row for the total quantity of inert C&D materials is included in Table 4.1. Please refer to **Appendix B**.
1.4	RtoC (3) Table 4.2 – (a) The type of inert C&D materials and the corresponding construction activities are inconsistent between Table 4.2 and Section 4.5. Please review whether 2,129 tonnes of inert C&D materials shall be generated from removing existing paving materials (site clearance) instead of excavated materials. (b) Please clarify the difference between inert C&D materials generated under "Paving" and "Excavated Materials".	The 2,129 tonnes are referring to removing existing paving materials. The excavated materials are referring to the site formation. Table 4.2 is revised, please see **Appendix B**.
1.5	RtoC (4) Table 4.1 - Please clarify whether the three major construction activities will be carried out simultaneously. If not, the Consultant is advised to review and update the wording/calculation as appropriate.	The three major construction activities will be carried out simultaneously.
1.6	RtoC (5) Section 4.9 – (a) The newly incorporated sentence in Section 4.9 is duplicated with Section 4.10, please review its relevance and update the paragraph as appropriate.	The paragraph has been updated, please refer to **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
	(b) Please clarify whether the Fill Bank at Tuen Mun Area 38 or the Fill Bank at Tseung Kwan O Area 137 is considered the tentative destination for inert C&D materials generated from this project.	Fill Bank at Tuen Mun Area 38 is considered as the tentative destination for inert C&D materials generated from the project site.
1.7	RtoC (8) – Section 4.21 & Section 5.2 – The Monitoring of Solid Waste in Hong Kong 2022 is recently published in December 2023. The Consultant is advised to refer to the latest information in the quantity estimation.	The data in The Monitoring of Solid Waste in Hong Kong 2022 is adopted. The estimated quantity is updated, please refer to **Appendix B**.
1.8	RtoC (10) – Table 4.3 (a) The Consultant is advised to elaborate on the daily requirements of dump trucks for evaluating (i) the impacts caused by handling (including stockpiling, labelling, packaging and storage), collection, transportation and reuse/disposal of wastes in detail and propose appropriate mitigation measures; (ii) assessment of the impacts on the capacity of waste collection, transfer and disposal facilities. (b) Please review and update the waste quantity for recycling and disposal of general refuse as per Comment 2.13 above.	The daily requirements of dump trucks are included in Table 4.3, please refer to **Appendix B**.
1.9	Section 5.3 to Section 5.4 & Table 5.1 – Please review and update the waste quantity for recycling and disposal of general refuse during the operation phase as per Comment 2.13 above.	The data in The Monitoring of Solid Waste in Hong Kong 2022 is adopted. The estimated quantity is updated, please refer to **Appendix B**.
1.10	Section 5.7 – Wet Soil in Public Dumps shall be quoted as “Works Branch Technical Circular No. 16/96” instead of “WB(W)211/32/01”, please review and update as appropriate. <u>Land Contamination Perspective</u>	Section 5.7 is updated, please refer to **Appendix B**.
1.11	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – Please clarify whether there is any fuel-driven machinery within the existing workshop. If affirmative, please briefly elaborate on the arrangement for the disposal and storage of spent lubricating oil and diesel for clarity.	There is fuel-driven machinery (i.e. lifters) within the existing workshop. Diesel would be used as the fuel. No lubricating oil would be used in the site. The diesel would be stored in the oil container.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.12	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – According to Table 5.1, the "oil container of diesel" and the corresponding "the area of this temporary structure" are considered as potential land contamination sources. The Consultant is advised to graphically indicate their locations to avoid confusion.	The identified potential land contamination area is illustrated in Figure 2. Please refer to the revised Land Contamination Assessment enclosed under **Appendix B**.
1.13	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – Pursuant to the sub-comment above, please be advised that detailed land contamination shall be carried out and submitted in the form of a Contamination Assessment Plan (CAP) in the subsequent stage. Subject to the assessment outcome, the Contamination Assessment Report (CAR), the Remediation Action Plan (RAP), and the Remediation Report may be required in later stages to identify and remediate the potential land contamination issues within the Subject Site. The land contamination assessment and remediation works shall be completed according to EPD guidelines before any construction works for the development. The Consultant shall specify the submission requirements and forthcoming tasks in the appropriate sections of this report.	The requirements are mentioned in Section 6.3, please refer to **Appendix B**.
1.14	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – The Consultant shall elaborate on the future land use of the proposed development to identify the most appropriate sets of RBRGs for compliance checking. Please incorporate additional sub-sections to review such issues in this submission.	The future land use and identified RBRG are provided in Sections 6.4 – 6.5. Please refer to **Appendix B**.
1.15	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – The Consultant is advised to clarify whether regular grid or hotspot sampling will be adopted.	The oil container in the temporary structure has been identified as a potential land contamination source. Hence, hotspot sampling will be adopted in this area (Figure 2 refers). The no. of sampling will be further reviewed in the CAP during subsequent stage (Section 6.6 refers).
1.16	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – The Consultant is advised to supplement site photos to clearly illustrate the paving and surface conditions of the storage location of the oil container.	Additional site photos showing the underneath of the wooden pallet are provided in Appendix 4. Please refer to **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.17	RtoC (12) and (13) Table 5.1 and Appendix 4 – Please further elaborate on the spillage and leakage potential for oil refilling during the routine oil replenishment and the fueling of fuel-driven machinery such as the lifters.	The spillage and leakage potential of the fuel-driven machinery is provided in Section 6.1. Please refer to **Appendix B**.
1.18	RtoC (15) Appendix 5 - In addition to the site description on the ground surrounding the oil container, please elaborate on the site and paving conditions underneath the wooden pallet for clarity. The Consultant shall supplement sufficient photographic records in Appendix 4 for further vetting.	Additional site photos showing the underneath of the wooden pallet are provided in Appendix 4. Please refer to **Appendix B**.
1.19	Section 6.1 - Given that the storage location of the oil container has been identified as a potential land contamination source, the Consultant shall devise a sampling and testing plan in the Contamination Assessment Plan for detailed land contamination assessment within the Project Site in subsequent stage. The Consultant is advised to specify the requirement and update the conclusion section for clarity.	The requirements are provided in Section 6.2, please refer to **Appendix B**.
2.	**Lands Department**	
2.1	Please be informed that the applicant did not contact this office in regard to the proposed road widening works. In response to your mail dated 21.11.2023, this office approached the applicant's representative, Mr. Man HO on 24.11.2023, Mr. HO advised the applicant would consult B/DS for the proposed roadworks only <u>after</u> the planning approval is given.	By following the common submission mechanism under the Town Planning Ordinance, the S16 planning application was first submitted to the Town Planning Board in May 2023 with subsequent Supplementary Submissions submitted to the Town Planning Board in the period from August 2023 to December 2023. For all Section 16 planning applications submitted under the Town Planning Ordinance, submission documents would be circulated to Government departments for review and comments <u>via</u> Planning Department. For better understanding of planning application, it is not uncommon to have direct dialogue between Government departments and the Applicant's authorised representatives (e.g. planning consultants / other technical consultants) if necessary. We believe that the mentioned letter dated 21.11.2023 was an internal circulation memo issued by Planning Department to obtain comments from Lands Department on our submitted Supplementary

	Departmental Comments	Responses to Comments
		Information dated 10.11.2023 to the Town Planning Board, which follows the common circulation procedures as mentioned in the above paragraphs. In relation to the proposed roadworks, please allow us to take this opportunity to reiterate our views as below. The same should have already been included in our previous submission submitted to Town Planning Board and Planning Department for departmental consideration. • As proposed under the submitted Traffic Impact Assessment (TIA), it is proposed to upgrade the single track access road to a single 2-lane carriageway with minimal 7m in width. The concerned access road would operate with adequate capacity with the proposed road improvement scheme in design year 2028. Please refer to Figure 5.2 of the revised TIA Report for the proposed road improvement scheme;

	Departmental Comments	Responses to Comments
		 Proposed Road Improvement Scheme (Extract from Figure 5.2 of the revised TIA dated 10.11.2023) • As seen from the above plan, the proposed road works fall on Government land. Therefore, we suggested to Planning Department that relevant Government departments (e.g. Lands Department) may be necessary to be consulted on lands matters. Regarding the maintenance responsibility, Highways Department will be consulted. Home Affairs Department will also be consulted if necessary; • Regarding the programme of the proposed roadworks, it should be clarified that only the detailed design and implementation issue of the proposed roadworks would be carried out after the planning

	Departmental Comments	Responses to Comments
		approval. The preliminary design and technical feasibility of which has already been clearly explained in the submitted TIA for departmental consideration and comment; • Regarding the control of the proposed road improvement works after the subject S16 planning approval, we suggested to the Town Planning Board that relevant approval condition(s) can be imposed on the subject S16 planning application so that B/DS would still have proper control on the implementation of the proposed roadworks. Our suggested planning approval conditions include:- 1. "*the implementation of traffic management measures, as proposed by the applicant, before commencement of operation of the proposed development to the satisfaction of the Commissioner for Transport or of the Town Planning Board.", and* 2. *"if the above approval condition is not complied with before commencement of operation of the proposed development, the approval given shall cease to have effect and shall on the same date be revoked without further notice."* • With the above approval condition(s) in place, it can be ensured that the road improvement works will be implemented before commencement of operation of the Proposed Development. Before implementation, the Applicant will sort out and confirm maintenance responsibilities of the improved access road. Therefore, detailed maintenance and management responsibilities can be confirmed at a later stage upon approval of the subject S16 planning application. We hope the above clarifies.

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.2	The proposed road widening works falls outside the subject application site. This office has no records on the B/Ds looking after the existing "Single Track Access Road", therefore the applicant should obtain consent from relevant Government department(s) before commencement of road widening works. Any upgrading road works may involve statutory procedures under Cap. 370, TD should be consulted.	Noted.
2.3	Any requirement/conditions regarding the planning proposal including but not limited to the proposed road widening works will be included in the Short Term Waiver (STW)/Short Term Tenancy (STT) only if relevant Bureaux/departments imposing such requirement agree to take up the approving and monitoring authority under the STW/STT.	Noted.
3.	**Home Affairs Department**	
3.1	This office has no objection to road widening issue subject to the following: (i) any damages to existing drainage system or access road shall be made good as soon as possible from time to time by the developer at his own cost; and (ii) NDO would not take up the maintenance responsibility of any drainage facilities or concrete / bituminous structure constructed by the developer.	Noted.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.	**Comments from Environmental Protection Department**	
	Waste Management Perspective	
1.1	Response-to-Comment (1.6) – Section 4.20: Please revise the second sentence as follows: "It is estimated that 45% of general refuse (i.e., 4.6 tonnes) ~~of general refuse~~ could be reused and recycled ~~by the recyclers~~."	Section 4.20 is revised accordingly. Please refer to the replacement pages of the Waste Assessment enclosed under **Appendix B**.
1.2	Response-to-Comment (1.8) – Table 4.3: Please specify that the excavated material is anticipated during the minor excavation under site formation works.	Table 4.3 is revised accordingly. Please refer to **Appendix B**.
1.3	Response-to-Comment (1.8) – Table 4.3: Certain bulk factors are normally adopted for different types of C&D materials, such as soil, rock, and non-inert C&D materials. The Consultant shall review whether further elaboration and updates on the current assumption are required in footnotes [1] and [2]. The Consultant is also advised to clarify the calculation for the anticipated daily quantity of inert and non-inert C&D materials.	The assumptions and calculations of the footnotes [1] and [2] of Table 4.3 are revised with the consideration of bulk factors as referenced to the approved EIA report (AEIAR-197/2016, "Additional Gas-fired Generation Units Project"). Please refer to **Appendix B**.
1.4	Section 5.6: The Consultant is advised to extract and append the relevant application of CBP as a reference source and for further vetting on calculating the quantity of cementitious cake.	Extracted page is provided in Appendix 1 under **Appendix B**.
1.5	Response-to-Comment (1.9) – Section 5.6 and Table 5.1: Please note that the cementitious cake shall be delivered to the PFRF instead. The Consultant is advised to update the wording to avoid confusion.	Section 5.6 and Table 5.1 are revised accordingly. Please refer to **Appendix B**.
1.6	Response-to-Comment (1.10) – Section 5.7: Please review whether the disposal of public fill at the landfill is a relevant and appropriate waste management approach for this project.	The cementitious cake will be delivered to Public Filling Reception Facilities. The wording in Section 5.7 is revised. Please refer to **Appendix B**.

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.7	Response-to-Comment (1.10) – Section 5.7: Since cementitious cake will be delivered to Public Fill Reception Facilities for beneficial reuse in other projects, please avoid using the terms "dispose" and "disposal" in this connection. Please thoroughly review and update the entire submission.	The wordings "dispose" and "disposal" are revised to "deliver" and "delivery" respectively for the discussion of cementitious cake. Please refer to **Appendix B**.
1.8	Response-to-Comment (1.10) – Section 5.7: Please revise "Public Filling Facilities" to "Public Fill Reception Facilities".	Section 5.7 is revised accordingly. Please refer to **Appendix B**.
	<u>Land Contamination Assessment Perspective</u>	
1.9	Response-to-Comment (1.15 and 1.19) – Section 6.6: According to Figure 2, the temporary structure filled with pink colour is identified as a potential land contamination area; please review and clarify whether regular grid sampling will be proposed, in addition to the hotspot sampling approach to be adopted for the storage and refuelling location of the diesel tank.	Additionally, the temporary structure is identified as a potential land contamination area, regular grid sampling will be proposed. Section 6.6 and Figure 2 are revised. Please refer to the replacement pages of the Land Contamination Assessment enclosed under **Appendix C**.
1.10	Response-to-Comment (1.15 and 1.19) – Section 6.6: "The ~~no. of sampling~~ number of sampling points will be further reviewed in the CAP during subsequent stage."	Section 6.6 is revised accordingly. Please refer to **Appendix C**.
	<u>Air Quality Perspective</u>	
1.11	Section 6: Please check whether there are any air sensitive uses in the adjacent CBP which should be identified as one of the ASRs.	The site office at the adjoining CBP is included as a representative ASR in Section 6 of the revised Environmental Air Quality Impact Assessment enclosed under **Appendix D**.

<table>
<tr><th></th><th>Departmental Comments</th><th>Responses to Comments</th></tr>
<tr><td>1.12</td><td>Section 9:
Please clarify whether site visit has been conducted to confirm the chimney emissions within the assessment area. If affirmative, please provide the details of the site visit. Please be reminded that it is the responsibility of the Project Proponent and their consultant to confirm the validity of the emission data used in the AQIA. Any errors found in their emission data used may render the AQIA results invalid.</td><td>According to the site surveys conducted on 3 April 2024 and 17 February 2023, it is confirmed that the mentioned chimney had already been removed. However, for conservative purpose, the emission from this chimney will be included in the assessment. The above elaboration is supplemented in Section 9 in Appendix D.</td></tr>
<tr><td>1.13</td><td>Figure 3f and Appendix 5:
Please use consistent ID for the emission sources in the adjacent CBP in Figure 3f and Appendix 5.</td><td>Figure 3f is revised. Please refer to Appendix D.</td></tr>
<tr><td>1.14</td><td>Figure 6a to 6f and Appendix 10:
Please ensure the contour plots are consistent with the discrete results shown in Appendix 10, e.g. 19th highest hourly NO2 of ASR18 is 93.718 in Appendix 10 but it is 104 in Figure 6a.</td><td>The contour plots are revised. Please refer to Appendix D.</td></tr>
<tr><td>1.15</td><td>Appendix 4 and EMFAC worksheets:
Inconsistencies have been observed between Appendix 4 and the EMFAC worksheets for the daily highest number of vehicles. Examples are extracted as follows. Please explain and rectify if necessary.
<table>
<tr><th>Road ID</th><th>Appendix 4</th><th>EMFAC worksheets</th></tr>
<tr><td>EP11_R1_2</td><td>10</td><td>20</td></tr>
<tr><td>EP11_R1_3</td><td>10</td><td>20</td></tr>
<tr><td>EP11_R3_3</td><td>15</td><td>30</td></tr>
<tr><td>EP11_R3_4</td><td>15</td><td>30</td></tr>
<tr><td>EP11_R3_5</td><td>15</td><td>30</td></tr>
<tr><td>EP11_R4_3</td><td>3</td><td>6</td></tr>
<tr><td>EP11_R4_4</td><td>3</td><td>6</td></tr>
<tr><td>EP11_R4_5</td><td>3</td><td>6</td></tr>
</table></td><td>The numbers of vehicles in Appendix 4 are revised to tally with the daily highest numbers of vehicles in EMFAC worksheets. Please refer to Appendix D.</td></tr>
</table>

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.16	There is no data for EP11_R5,6,7 in Appendix 5, EMFAC Worksheets and Figure 3a to 3e. Please check and supplement if necessary.	EP11_R5,6 are included in the assessment and relevant figures are revised. EP11_R7 is omitted. Please refer to **Appendix D**.
1.17	EMFAC worksheets: For R2_1, the "Average Speed" column is not consistent with "Total Vehicles" column. Please check.	The EMFAC worksheets are revised. Please refer to **Appendix D**.
1.18	Typo is noted in the report of the road link " **Road KEP12_1**". Please review and update the corresponding part accordingly.	Typos in Appendix 7 are revised. Please refer to **Appendix D**.
1.19	The Mass fraction of the particle size of EP01-EP08 should be reviewed and revised according to AP42 guidelines.	The mass fraction of the particle size of EP01-EP08 are revised according to AP42 guidelines. Please refer to **Appendix D**.
1.20	Syntax "DDEP" should be included in the model file for turning on the "dry deposition" calculations.	Syntax "DDEP" is included in the model files.
1.21	The contour shown in Figures 6a, 6b and 6c are incorrect. Please review and revise.	The contour plots are revised. Please refer to **Appendix D**.

Table of Contents

1. Transport Department 1
2. Environmental Protection Department 7
3. Sha Tin, Tai Po and North District Planning Office, Planning Departrment 7

	Departmental Comments	Responses to Comments
1.	**Comments from Transport Department**	
1.1	Please advise any tree felling / impact required for the proposed road improvement scheme, please supplement with a drawing on the existing tree survey if necessary.	Noted. If any trees may be affected by the proposed road improvement scheme, the Applicant will carry out the tree survey at subsequent detailed design stage for relevant Government departments' approval before commencement of operation of the proposed concrete batching plant. Regarding the control of making relevant submissions for approval and implementation of the proposed road improvement works after the subject S16 planning approval, we suggested to the Town Planning Board that relevant approval condition(s) can be imposed on the subject S16 planning application so that B/DS would still have proper control on the implementation of the proposed roadworks. Our suggested planning approval conditions include:- *1. "the implementation of traffic management measures, as proposed by the applicant, before commencement of operation of the proposed development to the satisfaction of the Commissioner for Transport or of the Town Planning Board.", and* *2. "if the above approval condition is not complied with before commencement of operation of the proposed development, the approval given shall cease to have effect and shall on the same date be revoked without further notice."* With the above approval condition(s) in place, it can be ensured that the road improvement works will be implemented to the satisfaction of relevant Government departments before commencement of operation of the Proposed Development.
1.2	It should be noted that access road between Ping Che Road and the site is not under the management of TD. Please advise and clarify the management and maintenance parties of the proposed road improvement scheme.	In relation to the access road between Ping Che Road and the Site, the Applicant would be responsible for design and construction of the proposed road improvement scheme. Regarding the management and maintenance parties, it is noted that the road is not under the management of TD and it is reasonable to believe that the current management arrangement would be respected in future after

	Departmental Comments	Responses to Comments
		implementation of the proposed road improvement scheme. In this regard, the Applicant has also sought comments from Lands Department and Home Affairs Department. Both departments have no in-principle objection to the proposed road improvement scheme. Before implementation, the Applicant will continue to liaise with relevant Government departments for confirmation of the maintenance responsibilities of the improved access road. Therefore, detailed maintenance and management responsibilities can be confirmed at a later stage upon approval of the subject S16 planning application.
1.3	Please advise and clarify the proposed road improvement scheme would be undergone the statutory procedures with Cap. 370 under the minor works or major works item.	Whether the proposed road improvement scheme would be classified as minor works or major works item under Cap. 370 can be further discussed and confirmed at a later stage after approval to the subject S16 planning application is secured. It is noted that TD has concerns on the implementation details of the proposed road improvement scheme. With the above approval condition(s) as mentioned in Item 1.1 in place, it can be ensured that the road improvement works will be implemented before commencement of operation of the Proposed Development. Before implementation, the Applicant will sort out and confirm management and maintenance responsibilities of the improved access road and other details, such as impacts on trees and the statutory procedures under Cap. 370. Therefore, details of implementation can be confirmed at a later stage upon approval of the subject S16 planning application and before operation of the proposed concrete batching plant.
1.4	Please confirm with PlanD on the Planned Key Future Developments in the Vicinity as shown in Table 4.5.	Please refer to email from PlanD received in Jan 2024 (see **Attachment 3**), PlanD has confirmed the Planned Key Future Developments in the Vicinity as shown in Table 4.5 with minor comments regarding to the Application No. as quoted below. “Please note that “A/NE-TKL/681-1” and “A/NE-TKL/692-2” are the application numbers of EOT application. The Applications No. should

<table>
<tr><th></th><th>Departmental Comments</th><th>Responses to Comments</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>be written as “A/NE-TKL/681” and “A/NE-TKL/692”.”

The Applications No. in Table 4.5 have been revised accordingly (extracted below). Please refer to the revised Traffic Impact Assessment (TIA) in Attachment 2 for details.

Table4.5 Planned Key Future Developments in the Vicinity
<table><tr><th>Development</th><th>Application No.</th><th>Proposed Use</th><th>GFA</th></tr><tr><td>Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, N.T.</td><td>A/NE-TKL/681</td><td>Industrial</td><td>2,414 m^2</td></tr><tr><td>Government Land in D.D. 82, Ping Che, Ta Kwu Ling, N.T.</td><td>A/NE-TKL/692</td><td>Residential</td><td>14,924 m^2</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>1.5</td><td>Please clarify the values used in Table 4.6.</td><td>Regarding to the findings in the TIA report of the Planning Application A/NE-TKL/681 of the identified planned development at Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che, which is located adjacent to the proposed CBP, the net change of the traffic flow (one-way) of the planned development would be -3 pcu/hr after the redevelopment of the existing concrete plant. To be conservative, it is assumed that there would be no changes on the traffic flow after the redevelopment. Therefore, 0 pcu/hr of net changes is adopted for the planned development at Lot 153 (Part) in D.D. 77, Ping Che.

While for another planned development at Government Land in D.D. 82, Ping Che, Ta Kwu Ling, N.T., the Trip Ends are tabulated in Table 4.6 (extracted below). Please refer to Attachment 2 for details.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>Departmental Comments</th><th>Responses to Comments</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>

Table 4.6 Adopted Trip Ends of Planned Developments at Government Land in D.D. 82, Ping Che

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">AM Peak</th><th colspan="2">PM Peak</th></tr>
<tr><th></th><th>Generation</th><th>Attraction</th><th>Generation</th><th>Attraction</th></tr>
<tr><td>Planned Flat No.</td><td colspan="4">596 Flat(1)</td></tr>
<tr><td>Trip Rate Adopted(1)</td><td>0.0242 pcu/hr/flat</td><td>0.0226 pcu/hr/flat</td><td>0.0177 pcu/hr/flat</td><td>0.0201 pcu/hr/flat</td></tr>
<tr><td>Trip Ends(2)</td><td>15 pcu/hr</td><td>14 pcu/hr</td><td>11 pcu/hr</td><td>12 pcu/hr</td></tr>
</table>

Note: (1) Mean Trip Rate of "Subsidised Housing: Public Rental" of 30 sq.m as stipulated in Table 1, Annex C, Vol. 1, TPDM is adopted.
(2) Roundup to nearest 1 pcu/hr.

Table 4.7 Adopted Trip Ends of Planned Key Future Developments in the Vicinity

<table>
<tr><th rowspan="2">Development</th><th colspan="2">AM Peak</th><th colspan="2">PM Peak</th></tr>
<tr><th>Generation (pcu/hr)</th><th>Attraction (pcu/hr)</th><th>Generation (pcu/hr)</th><th>Attraction (pcu/hr)</th></tr>
<tr><td>Lot 153 (Part) in D.D.77, Ping Che, N.T.</td><td>0 (1)</td><td>0 (1)</td><td>0 (1)</td><td>0 (1)</td></tr>
<tr><td>Government Land in D.D. 82, Ping Che, Ta Kwu Ling, N.T.</td><td>15</td><td>14</td><td>11</td><td>12</td></tr>
</table>

Note: (1) Refer to section 4.2.9, 0 pcu/hr of net changes is adopted.

</td></tr>
<tr><td>1.6</td><td>Please verify the values in Table 2.5.</td><td>

The value has been reviewed and updated as below. Please refer to **Attachment 2** for the full revised TIA.

Table 2.5 Operation Parameters Adopted for Queue Theory Assessment

<table>
<tr><td>No. of Concrete Truck Loading Bay</td><td>1 no.</td></tr>
<tr><td>Average Arrival Rate of Concrete Trucks</td><td>10 veh/hour</td></tr>
<tr><td>Average Service Rate of Concrete Loading Bay</td><td>20 veh/hour</td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>Departmental Comments</th><th>Responses to Comments</th></tr>
<tr><td>1.7</td><td>Our previous comment has not been fully addressed. Please supplement with a time-space assessment in relation to the operation process.

"Justification on parking spaces and L/UL spaces that are adequate for the operational needs of the subject concrete plant, has not been addressed. The applicant shall provide with quantitative analysis on the number of concrete trucks (unloaded + loaded), number of raw materials trucks (loaded + unloaded) for which are adequate for the operational needs at peak capacity. Please note that the traffic rate for delivery of raw materials should be aligned with the schematic diagram submitted and quantify for each type of delivery trucks."</td><td>A time-space assessment for the internal access road in relation to the operation process has been conducted. For the details of the assessment please refer to Annex F of the TIA in Attachment 2.</td></tr>
<tr><td>1.8</td><td>R-to-C regarding 2 additional L/UL spaces are proposed in the revised indication layout plan. However, the spaces are located inside the stockpile. Please clarify.</td><td>The 2 additional L/UL spaces are located in the covered area next to the stockpile. The drawing of the layout has been updated. Please refer to Attachment 2.</td></tr>
<tr><td>1.9</td><td>The estimated servicing time presented in Table 2.4 and Annex E seem rather short, please demonstrate the appropriateness such as by a reference source.</td><td>The estimated servicing time of the concrete truck and raw material truck has been referenced from the TIA report of the approved planning application for concrete batching plant at the adjacent site (Application No. A/NE-TKL/681).

<table>
<tr><th rowspan="2"></th><th colspan="3">Concrete Trucks</th><th rowspan="2">Aggregate Trucks</th><th rowspan="2">Cement/ PFA/GGBS Tanker, Admixture Trucks</th><th rowspan="2">Ice Trucks</th></tr>
<tr><th>Empty and Wash Drum</th><th>Concrete Loading</th><th>Testing for Quality Control</th></tr>
<tr><td>Subject Application</td><td>4 min</td><td>3 min</td><td>3 min</td><td>5 min</td><td>6 min</td><td>10 min</td></tr>
<tr><td>A/NE-TKL/681</td><td colspan="3">4 min</td><td>5 min</td><td>6 min</td><td>10 min</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>Departmental Comments</th><th>Responses to Comments</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
The total estimated processing time presented in Annex E of the TIA in Attachment 2 for the concrete truck has been updated to consider the manoeuvring time from point to point in the CBP as follows.

<table>
<tr><th>Procedure</th><th>Time</th></tr>
<tr><td>Manoeuvring from site access to Washing Bay</td><td>1.5 min</td></tr>
<tr><td>Empty and Wash Drum</td><td>4 min</td></tr>
<tr><td>Manoeuvring from Washing Bay to Loading Bay</td><td>0.5 min</td></tr>
<tr><td>Concrete Loading</td><td>3 min</td></tr>
<tr><td>Manoeuvring from Loading Bay to Testing Bay</td><td>0.5 min</td></tr>
<tr><td>Testing for Quality Control</td><td>3 min</td></tr>
<tr><td>Manoeuvring from Testing Bay to site access</td><td>0.5 min</td></tr>
<tr><td>Total Processing Time</td><td>13 min</td></tr>
</table>

The estimated processing time is in line with the TIA reports of the approved planning applications for concrete batching plant in Tsing Yi (Applications No. A/TY/136 & A/TY/143) as summarised below.

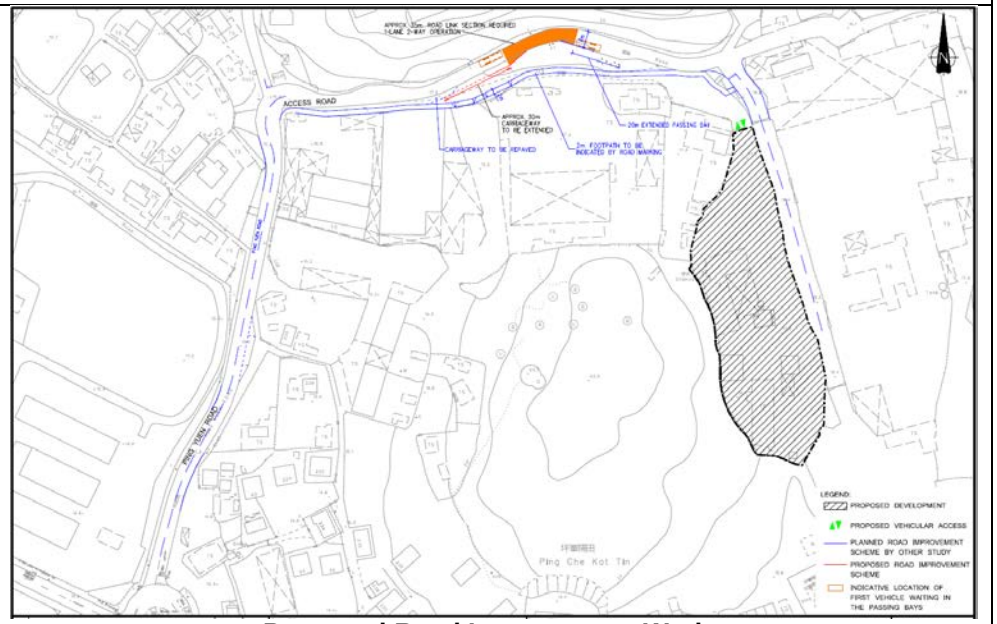
<table>
<tr><td></td><td colspan="3">Time</td></tr>
<tr><td></td><td>Subject Application</td><td>A/TY/136</td><td>A/TY/143</td></tr>
<tr><td>Total Processing Time</td><td>13 min</td><td>About 15 min</td><td>About 15 min</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

	Departmental Comments	Responses to Comments
2.	**Comments from Environmental Protection Department**	
2.1	We note that the applicant has submitted the R-to-C table, replacement pages of waste and land contamination assessment, and revised AQIA and NIA to address our previous comments given in FI(3) and FI(5). Having reviewed the above information, we have no objection to the application. The applicant is reminded to observe Air Pollution Control Ordinance for the operation of concrete batching plant, obtain the specified process (SP) licence prior to its operation, and strictly follow the SP licence during operation.	Noted.
2.2	The applicant is also advised to follow the relevant mitigation measures and requirement in the revised "Code of Practice on Handling the Environmental Aspects of Temporary Uses and Open Storage Sites" (the CoP) to minimize any potential environmental nuisance.	Noted.
3.	**Sha Tin, Tai Po and North District Planning Office, Planning Department**	
3.1	You may also need to take into account Wun Chuen Sin Koon which attracts high traffic flow during festive periods (i.e. Chung Yeung Festival and Ching Ming Festival) in the TIA.	The TIA aims to assess the traffic impact of the subject application on typical weekdays which is the operation peak of the proposed temporary concrete batching plant. The traffic forecast adopted in the TIA was developed based on traffic survey conducted on a typical weekday, which has already included the traffic for all developments in the area including Wun Chuen Sin Koon. As the festive periods (i.e. Chung Yeung Festival and Ching Ming Festival) are public holidays, the development traffic of the proposed temporary concrete batching plant are expected to be minimal and therefore, no significant traffic impacts are anticipated.

Appendix E

Previous Responses-to-Public-Comments

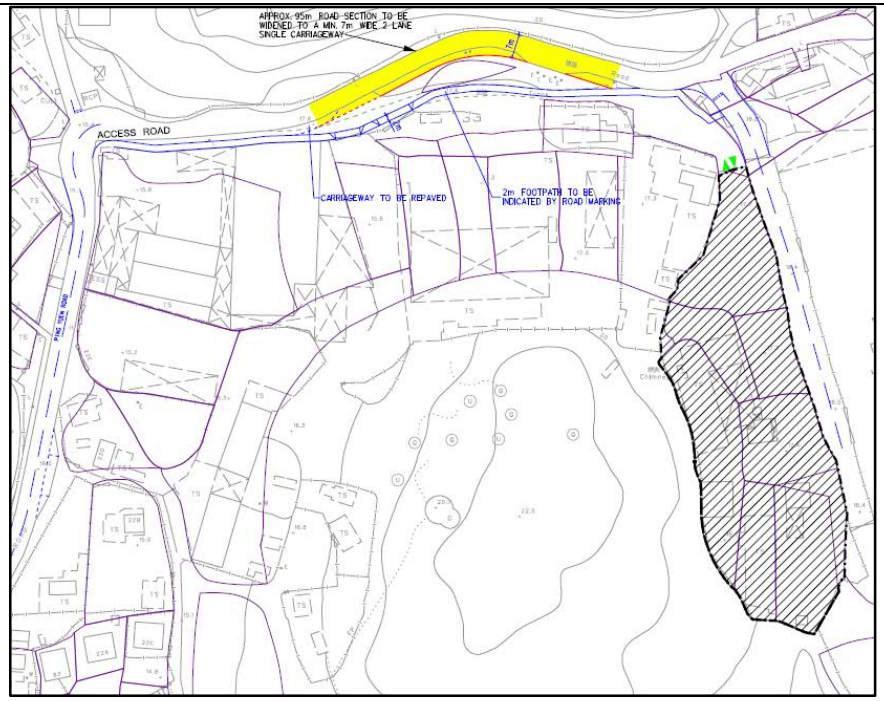
	Public Comments	Applicant's Responses
1.	**Traffic issues:** • The Proposed Development will lead to more HGVs on the road, leading to traffic jam and threatening pedestrians' safety • Ping Yuen Road is too narrow for HGVs • There are insufficient waiting spaces proposed for different types of vehicles • The Applicant has not proposed road improvement measures	Scheme Design As an experienced operator of concrete batching plant, the Proposed Development will provide 14 waiting spaces for goods vehicles. Together with one loading / unloading bay for concrete truck, the Proposed Development will be able to accommodate 15 concrete trucks per hour, which is considered to be in line with the production capacity of the plant. As demonstrated by the Traffic Impact Assessment (TIA) (see **Appendix D**), it will not lead to any queuing problem outside the Application Site. With reference to other approved concrete batching plants, the Applicant has also increased the number of parking space for private cars to a total of 4 nos. Therefore, the internal parking and servicing facilities in the Proposed Development would be sufficient to meet operational needs. Traffic Impact Assessment The Applicant has conducted a TIA (see **Appendix D**) for the Proposed Development. According to the junction and road link assessments, all critical junctions and road links will operate without capacity problem in design year of 2028. Traffic jam is therefore not anticipated. Additional Traffic Improvement Works To improve traffic conditions in the surrounding area, in addition to the committed traffic improvement works under the approved concrete batching plant situated opposite to the subject Application Site (Application No. A/NE-TKL/681), the Applicant hereby commits further traffic improvement works by extending the western passing bay by about 30m of the local village track connecting the Application Site to Ping Yuen Road. It would significantly shorten the road section, which requires 1-lane 2-ways operation, to about 35m long.

	Public Comments	Applicant's Responses
1.	**Traffic Issues (Con't)**	 **Proposed Road Improvement Works** With this road improvement scheme in place, the utilisation capacity of this local village track would reduce from 78% during AM peak hour and 75% during PM peak hour to 48% and 46% respectively. Therefore, no adverse traffic impacts are anticipated.
2.	**Environmental issues:** The operation of the proposed concrete batching plant will cause pollution.	The Applicant has conducted an Environment Assessment (EA) (see **Appendix B**) for the Proposed Development. In the Air Quality Impact Assessment, a number of air sensitive receivers (ASRs) have been identified within the 500m assessment area. The predicted air quality concentrations from vehicular emissions and industrial emissions have been quantitatively assessed separately for Respirable Suspended Particulates, Fine Suspended Particulates and Nitrogen Dioxide. Assessment results show that concentration of these substances

	Public Comments	Applicant's Responses
		at all representative ASRs comply with the relevant Air Quality Objectives. For Noise Impact Assessment, construction noise, fixed noise sources and road traffic noise have been discussed. With sufficient noise mitigation measures during construction and operation phases, adverse noise impacts are not anticipated. For Water Quality Assessment, during construction phase, water quality impacts can be properly controlled with implementation of good site practices. During operation phase, sewage and waste water will be handled properly to ensure no adverse water quality impacts. Regarding waste management, with mitigation measures and good site practices, adverse impacts are not anticipated.
3.	**Drainage issues:** The Proposed Development may block sewers and cause flooding.	The subject planning application has been circulated to Drainage Services Department and there is no in-principle objection from drainage perspective on the S16 planning application. At implementation stage of the proposed concrete batching plant, a drainage proposal to ensure the Proposed Development will not cause adverse drainage impacts to the adjacent area will be implemented to the satisfaction of relevant Government departments.
4.	**Nuisance to Residents** The Proposed Development will cause nuisances to nearby residents.	Relevant impact assessments have been conducted and it is concluded that there will be no adverse impacts (e.g. traffic and environmental impacts) induced by the proposed concrete batching plant.
5.	**Compatibility** There is already an existing concrete batching plant next to the Application Site.	From long-term planning point of view, with more ongoing construction works for different development projects in Hong Kong, there is an urgent need to increase concrete supply. This is a prerequisite to ensure steady housing supply. The need for the proposed concrete batching plant is therefore justified.

	Public Comments	Applicant's Responses
		The Applicant has also conducted relevant impact assessments for the Proposed Development, which have also considered the possible cumulative impacts arising from the adjacent concrete batching plant. Having two concrete batching plants in the same area is confirmed to be technically feasible and no adverse impacts are anticipated.

	Public Comments	Applicant's Responses
1.	**Traffic issues:** • The Proposed Development will lead to more HGVs on the road, leading to traffic jam. • Ping Yuen Road is too narrow for HGVs, threatening pedestrians' safety. • Vehicles may queue outside the site due to small site area. • There are no contingency plans to ensure the trucks will not queue outside the plant in case the plant is suspended. • The traffic performance is reliant on the road improvement works committed by the Applicant of application no. A/NE-TKL/681. There is no guarantee the Applicant would implement the committed works. • No information on interim traffic arrangement. • No operational traffic management plans which include details of vehicle access control arrangement, security arrangement, queuing arrangement and monitoring measures. • Trees along the roads outside the proposed concrete batching plant will block the sight line of drivers.	Updated Scheme Design Under the latest revised scheme (Nov 2023), two more loading / unloading (L/UL) bays are proposed at the Application Site. In total, there are 13 waiting spaces for goods vehicle, 1 parking space for concrete testing for goods vehicle, 1 L/UL bay for container, 5 L/UL bays for goods vehicles and 4 private car parking spaces to serve the proposed temporary concrete batching plant. With consideration to the operation scale of the proposed concrete batching plant, these provision is considered sufficient to accommodate all vehicles and such that there will not be vehicle queuing outside the plant. Updated Road Improvement Works The Applicant has critically reviewed the traffic condition and now proposes to further improve the road improvement proposal to support the subject planning application. Under the updated proposal, the approximately 95m-long single track access road section connecting the Application Site will be widen to a 2-lane carriageway with minimum width of 7m (see below figure).

	Public Comments	Applicant's Responses
		 Proposed Road Improvement Works <u>Assessment on Traffic Performance</u> Updated junction and link road assessments have been conducted in the latest updated TIA (Nov 2023). As demonstrated, all critical junctions (including junctions along Ping Yuen Road) and road links will operate with sufficient capacity with operation of the subject proposed development in design year 2028 when improvement works are in place. Therefore, Ping Yuen Road will be able to accommodate HGVs from and to the Proposed Development. Safety issues are also not anticipated. For details, please refer to the revised TIA Report under **Appendix C,** which includes a traffic forecast, junction and road link assessments, road improvement works, etc. It concludes that the Proposed Development will not cause adverse traffic impact.

	Public Comments	Applicant's Responses
		Traffic Management Plan at Operation Stage Upon implementation of the Proposed Development, an experienced operator will ensure the efficient implementation of traffic management plan. For example, vehicle access control arrangement, security arrangement, monitoring measures, etc. will be carried out. In case the plant is suspended, vehicles drivers will be notified in advance and so they would not drive to the plant and wait in the nearby area. Planning Control Should the Town Planning Board deems it appropriate, approval condition(s) can be imposed on the subject S16 planning application:- • "*the implementation of traffic management measures, as proposed by the applicant, before commencement of operation of the proposed development to the satisfaction of the Commissioner for Transport or of the Town Planning Board.", and* • *"if the above approval condition is not complied with before commencement of operation of the proposed development, the approval given shall cease to have effect and shall on the same date be revoked without further notice."* Since all road improvement works should have already in place before commencement of operation of the Proposed Development, adverse traffic impact is not anticipated. The Applicant / future operator will also keep close liaison with all relevant stakeholders and Government departments to minimise impacts possibly to be induced by the construction of the proposed road improvement works at subsequent implementation stage.
2.	**Environmental issues:** The operation of the proposed concrete batching plant will cause pollution, thus affects public health and pollutes food chain.	The Applicant has conducted a comprehensive Environment Assessment (EA) for the Proposed Development (see **Appendix D**). The EA includes air quality, noise, waste and water quality assessments. In the Air Quality Impact Assessment, a number of air sensitive receivers

	Public Comments	Applicant's Responses
		(ASRs) have been identified within the 500m assessment area. The predicted air quality concentrations from vehicular emissions and industrial emissions have been quantitatively assessed separately for Respirable Suspended Particulates, Fine Suspended Particulates and Nitrogen Dioxide. Assessment results show that concentration of these substances at all representative ASRs comply with the relevant Air Quality Objectives. For Noise Impact Assessment, construction noise, fixed noise sources and road traffic noise have been discussed. With sufficient noise mitigation measures during construction and operation phases, adverse noise impacts are not anticipated. Regarding waste management, with mitigation measures and good site practices, adverse impacts are not anticipated. For Water Quality Assessment, Environmental Protection Department has confirmed it has no adverse comments on the report. The Proposed Development therefore will have no negative impacts on water quality. Findings in the EA suggest that the Proposed Development is acceptable in environmental aspect. Therefore, it will not affect public health and will not pollute the food chain.
3.	**Nuisance to Residents** • The Proposed Development will cause nuisances to nearby residents. The operation hours are too long. • Approved temporary concrete batching plant under application no. A/NE-TKL/681 and nearby NIMBY industries bring about accumulative impacts.	As abovementioned, TIA and EA have been conducted and it is concluded that there will be no adverse impacts induced by the proposed concrete batching plant. In particular, the EA has concluded that the proposed concrete batching plant will not cause noise impacts to nearby sensitive receiver during operation hours. In the TIA and EA, existing developments in the assessment area have been taken into account, instead of the Proposed Development being individually assessed. Accumulative impacts are therefore not anticipated.

	Public Comments	Applicant's Responses
4.	**Others:** • The proposed concrete batching plant will affect fung shui.	There are no known fung shui woodlands near the application site. Therefore, adverse impacts on fung shui are not anticipated.

Consolidated Application Form

Form No. S16-I
表格第 S16-I 號

APPLICATION FOR PERMISSION UNDER SECTION 16 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE (CAP.131)

根據《城市規劃條例》(第131章)第16條遞交的許可申請

Applicable to proposals not involving or not only involving:
適用於建議不涉及或不祇涉及:

(i) Construction of "New Territories Exempted House(s)";
興建「新界豁免管制屋宇」;

(ii) Temporary use/development of land and/or building not exceeding 3 years in rural areas; and
位於鄉郊地區土地上及/或建築物內進行為期不超過三年的臨時用途/發展;及

(iii) Renewal of permission for temporary use or development in rural areas
位於鄉郊地區的臨時用途或發展的許可續期

Applicant who would like to publish the notice of application in local newspapers to meet one of the Town Planning Board's requirements of taking reasonable steps to obtain consent of or give notification to the current land owner, please refer to the following link regarding publishing the notice in the designated newspapers:
https://www.info.gov.hk/tpb/en/plan_application/apply.html

申請人如欲在本地報章刊登申請通知,以採取城市規劃委員會就取得現行土地擁有人的同意或通知現行土地擁有人所指定的其中一項合理步驟,請瀏覽以下網址有關在指定的報章刊登通知:
https://www.info.gov.hk/tpb/tc/plan_application/apply.html

General Note and Annotation for the Form
填寫表格的一般指引及註解

\# "Current land owner" means any person whose name is registered in the Land Registry as that of an owner of the land to which the application relates, as at 6 weeks before the application is made
「現行土地擁有人」指在提出申請前六星期,其姓名或名稱已在土地註冊處註冊為該申請所關乎的土地的擁有人的人

& Please attach documentary proof 請夾附證明文件

^ Please insert number where appropriate 請在適當地方註明編號

Please fill "NA" for inapplicable item 請在不適用的項目填寫「不適用」

Please use separate sheets if the space provided is insufficient 如所提供的空間不足,請另頁說明

Please insert a「✔」at the appropriate box 請在適當的方格內上加上「✔」號

For Official Use Only 請勿填寫此欄	Application No. 申請編號	
	Date Received 收到日期	

1. The completed form and supporting documents (if any) should be sent to the Secretary, Town Planning Board (the Board), 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong.
申請人須把填妥的申請表格及其他支持申請的文件 (倘有)，送交香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓城市規劃委員會(下稱「委員會」)秘書收。

2. Please read the "Guidance Notes" carefully before you fill in this form. The document can be downloaded from the Board's website at http://www.info.gov.hk/tpb/. It can also be obtained from the Secretariat of the Board at 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong (Tel: 2231 4810 or 2231 4835), and the Planning Enquiry Counters of the Planning Department (Hotline: 2231 5000) (17/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong and 14/F, Sha Tin Government Offices, 1 Sheung Wo Che Road, Sha Tin, New Territories).
請先細閱《申請須知》的資料單張，然後填寫此表格。該份文件可從委員會的網頁下載 (網址：http://www.info.gov.hk/tpb/)，亦可向委員會秘書處 (香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓 – 電話：2231 4810 或 2231 4835)及規劃署的規劃資料查詢處(熱線：2231 5000) (香港北角渣華道 333 號北角政府合署 17 樓及新界沙田上禾輋路 1 號沙田政府合署 14 樓)索取。

3. This form can be downloaded from the Board's website, and obtained from the Secretariat of the Board and the Planning Enquiry Counters of the Planning Department. The form should be typed or completed in block letters. The processing of the application may be refused if the required information or the required copies are incomplete.
此表格可從委員會的網頁下載，亦可向委員會秘書處及規劃署的規劃資料查詢處索取。申請人須以打印方式或以正楷填寫表格。如果申請人所提交的資料或文件副本不齊全，委員會可拒絕處理有關申請。

1. Name of Applicant 申請人姓名/名稱

(☐ Mr. 先生 / ☐ Mrs. 夫人 / ☐ Miss 小姐 / ☐ Ms. 女士 / ☑ Company 公司 / ☐ Organisation 機構)

Precise Leader Limited

2. Name of Authorised Agent (if applicable) 獲授權代理人姓名/名稱（如適用）

(☐ Mr. 先生 / ☐ Mrs. 夫人 / ☐ Miss 小姐 / ☐ Ms. 女士 / ☑ Company 公司 / ☐ Organisation 機構)

Llewelyn-Davies Hong Kong Limited

3. Application Site 申請地點

(a) Full address / location / demarcation district and lot number (if applicable) 詳細地址／地點／丈量約份及地段號碼（如適用）	Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories
(b) Site area and/or gross floor area involved 涉及的地盤面積及／或總樓面面積	☑ Site area 地盤面積 4,434 sq.m 平方米 ☑ About 約 ☑ Gross floor area 總樓面面積 2,410 sq.m 平方米 ☑ About 約
(c) Area of Government land included (if any) 所包括的政府土地面積（倘有）	205 sq.m 平方米 ☑ About 約

(d) Name and number of the related statutory plan(s) 有關法定圖則的名稱及編號	Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14
(e) Land use zone(s) involved 涉及的土地用途地帶	"Industrial (Group D)"
(f) Current use(s) 現時用途	Storage of construction materials (If there are any Government, institution or community facilities, please illustrate on plan and specify the use and gross floor area) (如有任何政府、機構或社區設施，請在圖則上顯示，並註明用途及總樓面面積)

4. "Current Land Owner" of Application Site 申請地點的「現行土地擁有人」

The applicant 申請人 –

☑ is the sole "current land owner"#& (please proceed to Part 6 and attach documentary proof of ownership).
是唯一的「現行土地擁有人」#& (請繼續填寫第 6 部分，並夾附業權證明文件)。

☐ is one of the "current land owners"#& (please attach documentary proof of ownership).
是其中一名「現行土地擁有人」#& (請夾附業權證明文件)。

☐ is not a "current land owner"#.
並不是「現行土地擁有人」#。

☐ The application site is entirely on Government land (please proceed to Part 6).
申請地點完全位於政府土地上（請繼續填寫第 6 部分）。

5. Statement on Owner's Consent/Notification
就土地擁有人的同意/通知土地擁有人的陳述

(a) According to the record(s) of the Land Registry as at ..... (DD/MM/YYYY), this application involves a total of ..... "current land owner(s)"#.
根據土地註冊處截至 ..... 年 ..... 月 ..... 日的記錄，這宗申請共牽涉 ..... 名「現行土地擁有人」#。

(b) The applicant 申請人 –

☐ has obtained consent(s) of ..... "current land owner(s)"#.
已取得 ..... 名「現行土地擁有人」#的同意。

Details of consent of "current land owner(s)"# obtained 取得「現行土地擁有人」#同意的詳情		
No. of 'Current Land Owner(s)' 「現行土地擁有人」數目	Lot number/address of premises as shown in the record of the Land Registry where consent(s) has/have been obtained 根據土地註冊處記錄已獲得同意的地段號碼／處所地址	Date of consent obtained (DD/MM/YYYY) 取得同意的日期 (日/月/年)

(Please use separate sheets if the space of any box above is insufficient. 如上列任何方格的空間不足，請另頁說明)

☐ has notified ..... "current land owner(s)"#
已通知 ..... 名「現行土地擁有人」#。

Details of the "current land owner(s)"# notified 已獲通知「現行土地擁有人」#的詳細資料		
No. of 'Current Land Owner(s)' 「現行土地擁有人」數目	Lot number/address of premises as shown in the record of the Land Registry where notification(s) has/have been given 根據土地註冊處記錄已發出通知的地段號碼／處所地址	Date of notification given (DD/MM/YYYY) 通知日期(日/月/年)

(Please use separate sheets if the space of any box above is insufficient. 如上列任何方格的空間不足，請另頁說明)

☐ has taken reasonable steps to obtain consent of or give notification to owner(s):
已採取合理步驟以取得土地擁有人的同意或向該人發給通知。詳情如下：

Reasonable Steps to Obtain Consent of Owner(s) 取得土地擁有人的同意所採取的合理步驟

☐ sent request for consent to the "current land owner(s)" on _____ (DD/MM/YYYY)#&
於_____(日/月/年)向每一名「現行土地擁有人」#郵遞要求同意書&

Reasonable Steps to Give Notification to Owner(s) 向土地擁有人發出通知所採取的合理步驟

☐ published notices in local newspapers on _____ (DD/MM/YYYY)&
於_____(日/月/年)在指定報章就申請刊登一次通知&

☐ posted notice in a prominent position on or near application site/premises on _____ (DD/MM/YYYY)&
於_____(日/月/年)在申請地點／申請處所或附近的顯明位置貼出關於該申請的通知&

☐ sent notice to relevant owners' corporation(s)/owners' committee(s)/mutual aid committee(s)/management office(s) or rural committee on _____ (DD/MM/YYYY)&
於_____(日/月/年)把通知寄往相關的業主立案法團/業主委員會/互助委員會或管理處，或有關的鄉事委員會&

Others 其他

☐ others (please specify)
其他（請指明）

_____

_____

_____

_____

Note: May insert more than one「✔」.
Information should be provided on the basis of each and every lot (if applicable) and premises (if any) in respect of the application.
註: 可在多於一個方格內加上「✔」號
申請人須就申請涉及的每一地段（倘適用）及處所（倘有）分別提供資料

6. Type(s) of Application 申請類別

☐ Type (i) 第(i)類 Change of use within existing building or part thereof 更改現有建築物或其部分內的用途

☐ Type (ii) 第(ii)類 Diversion of stream / excavation of land / filling of land / filling of pond as required under Notes of Statutory Plan(s) 根據法定圖則《註釋》內所要求的河道改道／挖土／填土／填塘工程

☐ Type (iii) 第(iii)類 Public utility installation / Utility installation for private project 公用事業設施裝置/私人發展計劃的公用設施裝置

☐ Type (iv) 第(iv)類 Minor relaxation of stated development restriction(s) as provided under Notes of Statutory Plan(s) 略為放寬於法定圖則《註釋》內列明的發展限制

☑ Type (v) 第(v)類 Use / development other than (i) to (iii) above 上述的(i)至(iii)項以外的用途／發展

Note 1: May insert more than one「✓」.
註 1： 可在多於一個方格內加上「✓」號
Note 2: For Development involving columbarium use, please complete the table in the Appendix.
註 2： 如發展涉及靈灰安置所用途，請填妥於附件的表格。

(i) For Type (i) application 供第(i)類申請

(a) Total floor area involved 涉及的總樓面面積	sq.m 平方米		
(b) Proposed use(s)/development 擬議用途/發展	(If there are any Government, institution or community facilities, please illustrate on plan and specify the use and gross floor area) (如有任何政府、機構或社區設施，請在圖則上顯示，並註明用途及總樓面面積)		
(c) Number of storeys involved 涉及層數		Number of units involved 涉及單位數目	
(d) Proposed floor area 擬議樓面面積	Domestic part 住用部分 ..... sq.m 平方米 ☐About 約		
	Non-domestic part 非住用部分..... sq.m 平方米 ☐About 約		
	Total 總計 ..... sq.m 平方米 ☐About 約		

(e) Proposed uses of different floors (if applicable) 不同樓層的擬議用途(如適用) (Please use separate sheets if the space provided is insufficient) (如所提供的空間不足，請另頁說明)	Floor(s) 樓層	Current use(s) 現時用途	Proposed use(s) 擬議用途

(ii) For Type (ii) application 供第(ii)類申請	
(a) Operation involved 涉及工程	☐ Diversion of stream 河道改道 ☐ Filling of pond 填塘 Area of filling 填塘面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填塘深度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Filling of land 填土 Area of filling 填土面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填土厚度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Excavation of land 挖土 Area of excavation 挖土面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of excavation 挖土深度 ..... m 米 ☐About 約 (Please indicate on site plan the boundary of concerned land/pond(s), and particulars of stream diversion, the extent of filling of land/pond(s) and/or excavation of land) (請用圖則顯示有關土地／池塘界線，以及河道改道、填塘、填土及／或挖土的細節及/或範圍))
(b) Intended use/development 有意進行的用途／發展	

(iii) For Type (iii) application 供第(iii)類申請	
(a) Nature and scale 性質及規模	☐ Public utility installation 公用事業設施裝置 ☐ Utility installation for private project 私人發展計劃的公用設施裝置 Please specify the type and number of utility to be provided as well as the dimensions of each building/structure, where appropriate 請註明有關裝置的性質及數量，包括每座建築物/構築物(倘有)的長度、高度和闊度

Name/type of installation 裝置名稱／種類	Number of provision 數量	Dimension of each installation /building/structure (m) (LxWxH) 每個裝置／建築物／構築物的尺寸 (米) (長 x 闊 x 高)

(Please illustrate on plan the layout of the installation 請用圖則顯示裝置的布局)

(iv) For Type (iv) application 供第(iv)類申請

(a) Please specify the proposed minor relaxation of stated development restriction(s) and **also fill in the proposed use/development and development particulars in part (v) below** –
請列明擬議略為放寬的發展限制**並填妥於第(v)部分的擬議用途/發展及發展細節** –

☐	Plot ratio restriction 地積比率限制	From 由 ..... to 至 .....
☐	Gross floor area restriction 總樓面面積限制	From 由 .....sq. m 平方米 to 至 .....sq. m 平方米
☐	Site coverage restriction 上蓋面積限制	From 由 .....% to 至 ..... %
☐	Building height restriction 建築物高度限制	From 由 .....m 米 to 至 ..... m 米 From 由 ..... mPD 米 (主水平基準上) to 至 .....mPD 米 (主水平基準上) From 由 ..... storeys 層 to 至 ..... storeys 層
☐	Non-building area restriction 非建築用地限制	From 由 .....m to 至 ..... m
☐	Others (please specify) 其他（請註明）	.....

(v) For Type (v) application 供第(v)類申請

(a) Proposed use(s)/development 擬議用途/發展	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years (Please illustrate the details of the proposal on a layout plan 請用平面圖說明建議詳情)

(b) Development Schedule 發展細節表

Proposed gross floor area (GFA) 擬議總樓面面積	2,410 sq.m 平方米	☑About 約
Proposed plot ratio 擬議地積比率	0.54	☑About 約
Proposed site coverage 擬議上蓋面積	Not more than 41 %	☐About 約
Proposed no. of blocks 擬議座數	N/A	
Proposed no. of storeys of each block 每座建築物的擬議層數	N/A storeys 層	
	☐ include 包括.....storeys of basements 層地庫	
	☐ exclude 不包括.....storeys of basements 層地庫	
Proposed building height of each block 每座建築物的擬議高度	..... mPD 米(主水平基準上)	☐About 約
	Not more than 13 m 米	☐About 約

☐ Domestic part 住用部分

GFA 總樓面面積 ..... sq. m 平方米 ☐About 約
number of Units 單位數目 .....
average unit size 單位平均面積 .....sq. m 平方米 ☐About 約
estimated number of residents 估計住客數目 .....

☑ Non-domestic part 非住用部分 GFA 總樓面面積

☐ eating place 食肆 ..... sq. m 平方米 ☐About 約
☐ hotel 酒店 ..... sq. m 平方米 ☐About 約
(please specify the number of rooms 請註明房間數目) .....
☐ office 辦公室 ..... sq. m 平方米 ☐About 約
☐ shop and services 商店及服務行業 ..... sq. m 平方米 ☐About 約

☐ Government, institution or community facilities 政府、機構或社區設施 (please specify the use(s) and concerned land area(s)/GFA(s) 請註明用途及有關的地面面積／總樓面面積)
.....
.....
.....

☑ other(s) 其他 (please specify the use(s) and concerned land area(s)/GFA(s) 請註明用途及有關的地面面積／總樓面面積)
Temporary Concrete Batching Plant with Ancillary Facilities (GFA of about 2,410 sq. m.)
.....

☐ Open space 休憩用地 (please specify land area(s) 請註明地面面積)
☐ private open space 私人休憩用地 ..... sq. m 平方米 ☐ Not less than 不少於
☐ public open space 公眾休憩用地 ..... sq. m 平方米 ☐ Not less than 不少於

(c) Use(s) of different floors (if applicable) 各樓層的用途 (如適用) N/A

[Block number] [座數]	[Floor(s)] [層數]	[Proposed use(s)] [擬議用途]
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

(d) Proposed use(s) of uncovered area (if any) 露天地方（倘有）的擬議用途
N/A
.....
.....
.....
.....
.....

7. Anticipated Completion Time of the Development Proposal
擬議發展計劃的預計完成時間

Anticipated completion time (in month and year) of the development proposal (by phase (if any)) (e.g. June 2023)
擬議發展計劃預期完成的年份及月份 (分期 (倘有)) (例：2023 年 6 月)
(Separate anticipated completion times (in month and year) should be provided for the proposed public open space and Government, institution or community facilities (if any))
(申請人須就擬議的公眾休憩用地及政府、機構或社區設施 (倘有) 提供個別擬議完成的年份及月份)

Year 2026

8. Vehicular Access Arrangement of the Development Proposal
擬議發展計劃的行車通道安排

Any vehicular access to the site/subject building? 是否有車路通往地盤／有關建築物？	Yes 是	☑ There is an existing access. (please indicate the street name, where appropriate) 有一條現有車路。(請註明車路名稱(如適用)) An unnamed access road connected to Ping Yuen Road ☐ There is a proposed access. (please illustrate on plan and specify the width) 有一條擬議車路。（請在圖則顯示，並註明車路的闊度）
	No 否	☐
Any provision of parking space for the proposed use(s)? 是否有為擬議用途提供停車位？	Yes 是	☑ (Please specify type(s) and number(s) and illustrate on plan) 請註明種類及數目並於圖則上顯示) Private Car Parking Spaces 私家車車位: 5 Motorcycle Parking Spaces 電單車車位: Light Goods Vehicle Parking Spaces 輕型貨車泊車位: Medium Goods Vehicle Parking Spaces 中型貨車泊車位: Heavy Goods Vehicle Parking Spaces 重型貨車泊車位: 11 Others (Please Specify) 其他 (請列明):
	No 否	☐
Any provision of loading/unloading space for the proposed use(s)? 是否有為擬議用途提供上落客貨車位？	Yes 是	☑ (Please specify type(s) and number(s) and illustrate on plan) 請註明種類及數目並於圖則上顯示) Taxi Spaces 的士車位: Coach Spaces 旅遊巴車位: Light Goods Vehicle Spaces 輕型貨車車位: Medium Goods Vehicle Spaces 中型貨車車位: Heavy Goods Vehicle Spaces 重型貨車車位: 5 Others (Please Specify) 其他 (請列明): Tanker: 1
	No 否	☐

9. Impacts of Development Proposal 擬議發展計劃的影響

If necessary, please use separate sheets to indicate the proposed measures to minimise possible adverse impacts or give justifications/reasons for not providing such measures.
如需要的話，請另頁註明可盡量減少可能出現不良影響的措施，否則請提供理據/理由。

Does the development proposal involve alteration of existing building? 擬議發展計劃是否包括現有建築物的改動?	Yes 是	☐ Please provide details 請提供詳情 ....
	No 否	☑
Does the development proposal involve the operation on the right? 擬議發展是否涉及右列的工程? (Note: where Type (ii) application is the subject of application, please skip this section. 註：如申請涉及第(ii)類申請，請跳至下一條問題。)	Yes 是	☐ (Please indicate on site plan the boundary of concerned land/pond(s), and particulars of stream diversion, the extent of filling of land/pond(s) and/or excavation of land) (請用地盤平面圖顯示有關土地／池塘界線，以及河道改道、填塘、填土及／或挖土的細節及/或範圍) ☐ Diversion of stream 河道改道 ☐ Filling of pond 填塘 Area of filling 填塘面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填塘深度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Filling of land 填土 Area of filling 填土面積 ..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of filling 填土厚度 ..... m 米 ☐About 約 ☐ Excavation of land 挖土 Area of excavation 挖土面積..... sq.m 平方米 ☐About 約 Depth of excavation 挖土深度 .....m 米 ☐About 約
	No 否	☑

Would the development proposal cause any adverse impacts? 擬議發展計劃會否造成不良影響？	On environment 對環境	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	On traffic 對交通	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	On water supply 對供水	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	On drainage 對排水	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	On slopes 對斜坡	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	Affected by slopes 受斜坡影響	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	Landscape Impact 構成景觀影響	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	Tree Felling 砍伐樹木	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	Visual Impact 構成視覺影響	Yes 會 ☐	No 不會 ☑
	Others (Please Specify) 其他 (請列明)	Yes 會 ☐	No 不會 ☐
	_____		
	_____		

Please state measure(s) to minimise the impact(s). For tree felling, please state the number, diameter at breast height and species of the affected trees (if possible)
請註明盡量減少影響的措施。如涉及砍伐樹木，請說明受影響樹木的數目、及胸高度的樹幹直徑及品種(倘可)

N/A
.....
.....
.....
.....
.....

10. Justifications 理由

The applicant is invited to provide justifications in support of the application. Use separate sheets if necessary.
現請申請人提供申請理由及支持其申請的資料。如有需要，請另頁說明。

Please refer to the attached planning statement.

11. Declaration 聲明

I hereby declare that the particulars given in this application are correct and true to the best of my knowledge and belief.
本人謹此聲明，本人就這宗申請提交的資料，據本人所知及所信，均屬真實無誤。

I hereby grant a permission to the Board to copy all the materials submitted in this application and/or to upload such materials to the Board's website for browsing and downloading by the public free-of-charge at the Board's discretion. 本人現准許委員會酌情將本人就此申請所提交的所有資料複製及/或上載至委員會網站，供公眾免費瀏覽或下載。

Signature 簽署 ..... ☐ Applicant 申請人 / ☑ Authorised Agent 獲授權代理人

DICKSON C.H. HUI ..... Director .....

Name in Block Letters 姓名（請以正楷填寫） Position (if applicable) 職位 （如適用）

Professional Qualification(s) 專業資格
☑ Member 會員 / ☐ Fellow of 資深會員
☑ HKIP 香港規劃師學會 / ☐ HKIA 香港建築師學會 /
☐ HKIS 香港測量師學會 / ☐ HKIE 香港工程師學會 /
☐ HKILA 香港園境師學會/ ☑ HKIUD 香港城市設計學會
☐ RPP 註冊專業規劃師
Others 其他 ..... MRTPI

Llewelyn-Davies Hong Kong Limited
Authorized Signature

on behalf of 代表 Llewelyn-Davies Hong Kong Limited .....

☑ Company 公司 / ☐ Organisation Name and Chop (if applicable) 機構名稱及蓋章（如適用）

Date 日期 14/4/2023 ..... (DD/MM/YYYY 日/月/年)

Remark 備註

The materials submitted in this application and the Board's decision on the application would be disclosed to the public. Such materials would also be uploaded to the Board's website for browsing and free downloading by the public where the Board considers appropriate.
委員會會向公眾披露申請人所遞交的申請資料和委員會對申請所作的決定。在委員會認為合適的情況下，有關申請資料亦會上載至委員會網頁供公眾免費瀏覽及下載。

Warning 警告

Any person who knowingly or wilfully makes any statement or furnish any information in connection with this application, which is false in any material particular, shall be liable to an offence under the Crimes Ordinance.
任何人在明知或故意的情況下，就這宗申請提出在任何要項上是虛假的陳述或資料，即屬違反《刑事罪行條例》。

Statement on Personal Data 個人資料的聲明

1. The personal data submitted to the Board in this application will be used by the Secretary of the Board and Government departments for the following purposes:
委員會就這宗申請所收到的個人資料會交給委員會秘書及政府部門，以根據《城市規劃條例》及相關的城市規劃委員會規劃指引的規定作以下用途：
   (a) the processing of this application which includes making available the name of the applicant for public inspection when making available this application for public inspection; and
   處理這宗申請，包括公布這宗申請供公眾查閱，同時公布申請人的姓名供公眾查閱；以及
   (b) facilitating communication between the applicant and the Secretary of the Board/Government departments.
   方便申請人與委員會秘書及政府部門之間進行聯絡。

2. The personal data provided by the applicant in this application may also be disclosed to other persons for the purposes mentioned in paragraph 1 above.
申請人就這宗申請提供的個人資料，或亦會向其他人士披露，以作上述第 1 段提及的用途。

3. An applicant has a right of access and correction with respect to his/her personal data as provided under the Personal Data (Privacy) Ordinance (Cap. 486). Request for personal data access and correction should be addressed to the Secretary of the Board at 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong.
根據《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)的規定，申請人有權查閱及更正其個人資料。如欲查閱及更正個人資料，應向委員會秘書提出有關要求，其地址為香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓。

For Developments involving Columbarium Use, please also complete the following:
如發展涉及靈灰安置所用途，請另外填妥以下資料:

Ash interment capacity 骨灰安放容量@

Maximum number of sets of ashes that may be interred in the niches
在龕位內最多可安放骨灰的數量 _____
Maximum number of sets of ashes that may be interred other than in niches
在非龕位的範圍內最多可安放骨灰的數量 _____

Total number of niches 龕位總數 _____

Total number of single niches
單人龕位總數 _____

Number of single niches (sold and occupied)
單人龕位數目 (已售並佔用) _____
Number of single niches (sold but unoccupied)
單人龕位數目 (已售但未佔用) _____
Number of single niches (residual for sale)
單人龕位數目 (待售) _____

Total number of double niches
雙人龕位總數 _____

Number of double niches (sold and fully occupied)
雙人龕位數目 (已售並全部佔用) _____
Number of double niches (sold and partially occupied)
雙人龕位數目 (已售並部分佔用) _____
Number of double niches (sold but unoccupied)
雙人龕位數目 (已售但未佔用) _____
Number of double niches (residual for sale)
雙人龕位數目 (待售) _____

Total no. of niches other than single or double niches (please specify type)
除單人及雙人龕位外的其他龕位總數 (請列明類別)
_____

Number. of niches (sold and fully occupied)
龕位數目 (已售並全部佔用) _____
Number of niches (sold and partially occupied)
龕位數目 (已售並部分佔用) _____
Number of niches (sold but unoccupied)
龕位數目 (已售但未佔用) _____
Number of niches (residual for sale)
龕位數目 (待售) _____

Proposed operating hours 擬議營運時間 _____
_____

@ Ash interment capacity in relation to a columbarium means –
就靈灰安置所而言，骨灰安放容量指：
- the maximum number of containers of ashes that may be interred in each niche in the columbarium;
每個龕位內可安放的骨灰容器的最高數目;
- the maximum number of sets of ashes that may be interred other than in niches in any area in the columbarium; and
在該靈灰安置所並非龕位的範圍內，總共最多可安放多少份骨灰；以及
- the total number of sets of ashes that may be interred in the columbarium.
在該骨灰安置所內，總共最多可安放多少份骨灰。

Gist of Application 申請摘要

(Please provide details in both English and Chinese as far as possible. This part will be circulated to relevant consultees, uploaded to the Town Planning Board's Website for browsing and free downloading by the public and available at the Planning Enquiry Counters of the Planning Department for general information.)
(請盡量以英文及中文填寫。此部分將會發送予相關諮詢人士、上載至城市規劃委員會網頁供公眾免費瀏覽及下載及於規劃署規劃資料查詢處供一般參閱。)

Application No. 申請編號	(For Official Use Only) (請勿填寫此欄)
Location/address 位置／地址	Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and adjoining Government land in D.D. 77, Ping Che, New Territories 新界坪輋丈量約份第77約地段第173號餘段、第174號、第175號、第177號、第178A號、第178B號及第178C號及毗連政府土地
Site area 地盤面積	4,434 sq. m 平方米 ☑About 約 (includes Government land of 包括政府土地 205 sq. m 平方米 ☑About 約)
Plan 圖則	Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14 坪輋及打鼓嶺分區計劃大綱核准圖編號S/NE-TKL/14
Zoning 地帶	'Industrial (Group D)" 「工業(丁類)」
Applied use/ development 申請用途/發展	Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years 臨時混凝土配料廠（為期五年）

		sq.m 平方米	Plot Ratio 地積比率
(i) Gross floor area and/or plot ratio 總樓面面積及／或地積比率	Domestic 住用	N/A 不適用 ☐ About 約 ☐ Not more than 不多於	N/A 不適用 ☐About 約 ☐Not more than 不多於
	Non-domestic 非住用	2,410 ☑ About 約 ☐ Not more than 不多於	0.54 ☑About 約 ☐Not more than 不多於
(ii) No. of block 幢數	Domestic 住用	N/A 不適用	
	Non-domestic 非住用	N/A 不適用	
	Composite 綜合用途	N/A 不適用	

(iii)	Building height/No. of storeys 建築物高度／層數	Domestic 住用	N/A 不適用	m 米 ☐ (Not more than 不多於)
				mPD 米(主水平基準上) ☐ (Not more than 不多於)
				Storeys(s) 層 ☐ (Not more than 不多於) *(☐Include 包括/☐ Exclude 不包括* ☐ *Carport 停車間* ☐ *Basement 地庫* ☐ *Refuge Floor 防火層* ☐ *Podium 平台)*
		Non-domestic 非住用	13	m 米 ☑ (Not more than 不多於)
				mPD 米(主水平基準上) ☐ (Not more than 不多於)
				Storeys(s) 層 ☐ (Not more than 不多於) *(☐Include 包括/☐ Exclude 不包括* ☐ *Carport 停車間* ☐ *Basement 地庫* ☐ *Refuge Floor 防火層* ☐ *Podium 平台)*
		Composite 綜合用途	N/A 不適用	m 米 ☐ (Not more than 不多於)
				mPD 米(主水平基準上) ☐ (Not more than 不多於)
				Storeys(s) 層 ☐ (Not more than 不多於) *(☐Include 包括/☐ Exclude 不包括* ☐ *Carport 停車間* ☐ *Basement 地庫* ☐ *Refuge Floor 防火層* ☐ *Podium 平台)*
(iv)	Site coverage 上蓋面積		Not more than 41 % 不多於41%	☐ About 約
(v)	No. of units 單位數目		N/A 不適用	
(vi)	Open space 休憩用地	Private 私人	N/A 不適用	sq.m 平方米 ☐ Not less than 不少於
		Public 公眾	N/A 不適用	sq.m 平方米 ☐ Not less than 不少於

(vii) No. of parking spaces and loading / unloading spaces 停車位及上落客貨車位數目	Total no. of vehicle parking spaces 停車位總數	16
	Private Car Parking Spaces 私家車車位	5
	Motorcycle Parking Spaces 電單車車位	
	Light Goods Vehicle Parking Spaces 輕型貨車泊車位	
	Medium Goods Vehicle Parking Spaces 中型貨車泊車位	
	Heavy Goods Vehicle Parking Spaces 重型貨車泊車位	11
	Others (Please Specify) 其他 (請列明)	
	Total no. of vehicle loading/unloading bays/lay-bys 上落客貨車位／停車處總數	6
	Taxi Spaces 的士車位	
	Coach Spaces 旅遊巴車位	
	Light Goods Vehicle Spaces 輕型貨車車位	
	Medium Goods Vehicle Spaces 中型貨車位	
	Heavy Goods Vehicle Spaces 重型貨車車位	5
	Others (Please Specify) 其他 (請列明) Tanker 槽車	1

Submitted Plans, Drawings and Documents 提交的圖則、繪圖及文件

	Chinese 中文	English 英文
Plans and Drawings 圖則及繪圖		
Master layout plan(s)/Layout plan(s) 總綱發展藍圖／布局設計圖	☐	☑
Block plan(s) 樓宇位置圖	☐	☐
Floor plan(s) 樓宇平面圖	☐	☐
Sectional plan(s) 截視圖	☐	☐
Elevation(s) 立視圖	☐	☑
Photomontage(s) showing the proposed development 顯示擬議發展的合成照片	☐	☐
Master landscape plan(s)/Landscape plan(s) 園境設計總圖／園境設計圖	☐	☐
Others (please specify) 其他（請註明）	☐	☐

Extract of the Approved Ping Che and Ta Kwu Ling Outline Zoning Plan No. S/NE-TKL/14坪輋及打鼓嶺分區計劃大綱核准圖編號S/NE-TKL/14摘要圖, Location Plan位置圖, Site and Surrounding Context申請地點及周圍狀況, Major Ongoing / Planned Developments in Northern New Territories新界北主要進行中或已規劃發展, Similar Applications in the Vicinity of the Application Site申請地點附近的類近申請, Landholding Plan土權圖, Schematic Diagram of Concrete Production 混凝土生產過程圖

Reports 報告書		
Planning Statement/Justifications 規劃綱領/理據	☐	☑
Environmental assessment (noise, air and/or water pollutions) 環境評估（噪音、空氣及／或水的污染）	☐	☑
Traffic impact assessment (on vehicles) 就車輛的交通影響評估	☐	☑
Traffic impact assessment (on pedestrians) 就行人的交通影響評估	☐	☐
Visual impact assessment 視覺影響評估	☐	☐
Landscape impact assessment 景觀影響評估	☐	☐
Tree Survey 樹木調查	☐	☐
Geotechnical impact assessment 土力影響評估	☐	☐
Drainage impact assessment 排水影響評估	☐	☐
Sewerage impact assessment 排污影響評估	☐	☐
Risk Assessment 風險評估	☐	☐
Others (please specify) 其他（請註明）	☐	☐

Note: May insert more than one「✔」. 註：可在多於一個方格內加上「✔」號

Note: The information in the Gist of Application above is provided by the applicant for easy reference of the general public. Under no circumstances will the Town Planning Board accept any liabilities for the use of the information nor any inaccuracies or discrepancies of the information provided. In case of doubt, reference should always be made to the submission of the applicant.

註： 上述申請摘要的資料是由申請人提供以方便市民大眾參考。對於所載資料在使用上的問題及文義上的歧異，城市規劃委員會概不負責。若有任何疑問，應查閱申請人提交的文件。

此為空白頁。

This is a blank page.

llewelyn davies
ARCHITECTS PLANNERS DESIGNERS
Llewelyn-Davies Hong Kong Ltd

9 August 2024

The Secretary
Town Planning Board
c/o Planning Department
15/F North Point Government Offices
333 Java Road, Hong Kong

By Hand and Email

Dear Sir

S16 Planning Application for Proposed Temporary Concrete Batching Plant for a Period of 5 Years at Lot Nos. 173 RP, 174, 175, 177, 178A, 178B and 178C and Adjoining Government Land in D.D. 77, Ping Che, New Territories (Application No. A/NE-TKL/728)

Reference is made to the captioned application submitted to the Town Planning Board (the Board) on 18 April 2023 and the consolidated planning statement submitted to the Board on 2 August 2024.

As requested by the District Planning Office / Sha Tin, Tai Po and North, the Applicant herewith submits 70 hard copies of this Further Information, which includes replacement pages of the Planning Statement and Traffic Impact Assessment (TIA), for the Board's consideration. The replacement pages are to rectify minor textual discrepancies among Section 4.5 of Planning Statement, Section 5.2.2 and Drawing 5.2 of TIA regarding the proposed road improvement scheme. There are no changes to the proposed development scheme. As all issues have been satisfactorily addressed, the Board is cordially invited to approve the captioned application at the meeting as scheduled on 16 August 2024.

Thank you for your kind attention. Should there be any queries, please do not hesitate to contact the undersigned at 2957 9651 or our Miss Cody Yu at 2957 9615.

Yours faithfully
for Llewelyn-Davies Hong Kong Ltd

Man Ho
Associate Director

Encl.
S:\13544 Temp Concrete Batching Plant (Ping Che)\RtoC\FI (11)\20240809 - cover letter.docx

cc (w/ encl)
DPO/STN - Ms. Ivy Wong / Ms. Sheren LEE / Ms. Katie Leung (by email)

Replacement page of Planning Statement

6 critical road links are also identified:

L1) Sha Tau Kok Road *(to the West of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)*
L2) Sha Tau Kok Road *(to the East of Sha Tau Kok Road / Ping Che Road Roundabout)*
L3) Ping Che Road
L4) Lin Ma Hang Road
L5) Ping Yuen Road
L6) Unnamed Access Road

4.5 In the TIA, committed traffic improvement schemes to be carried out by the Applicant of adjacent approved CBP (i.e. S16 Application No. A/NE-TKL/681) on Ping Yuen Road and the Access Road are taken into account. Besides, the Applicant proposes to further improve the Access Road, by widening the about 95m long single track Access Road section to a 2-lane single carriageway with minimum width of 7m. Furthermore, the Applicant proposes to widen a portion of Ping Yuen Road to allow manoeuvring of a container and 11m-long heavy goods vehicle simultaneously. Details are shown on Drawing 5.2 of the TIA.

4.6 As the Proposed Development is tentatively scheduled for completion in 2026, 2029 is adopted as the design year for traffic forecast. By applying growth rate of +1.12% per annum to observed traffic flow, with the above improvement schemes in place, it is found that all critical junctions and road links will be operating without capacity problem with the Proposed Development in design year 2029.

4.7 Regarding the control mechanism on the road improvement scheme proposed by the Applicant, the Applicant suggested to the Board to impose relevant approval conditions on this planning application to ensure the road improvement scheme will be implemented before commencement of operation of the proposed temporary CBP, or else the planning approval will cease to have effect. This ensures the road improvement works will be implemented to the satisfaction of relevant Government departments, and allows opportunity for Government departments to review and confirm management and maintenance responsibilities of the improved access road and Ping Yuen Road at detailed design stage after planning approval is secured. The Applicant will keep close liaison with relevant Government departments and local stakeholders before operation of the proposed CBP on implementation of the improvement schemes and to ensure impacts on existing road users will be minimised as far as practical during implementation of the improvement works.

4.8 In short, the Proposed Development is technically feasible in traffic aspect.

Replacement page of Traffic Impact Assessment

5. TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT

5.1 Committed Traffic Improvement Scheme

5.1.1 It is identified that there would be committed traffic improvement schemes to be carried out by the applicant of the adjacent approved concrete batching plant (S16 application no. A/NE-TKL/681) at Ping Yuen Road and the access road to enhance traffic performance. The committed traffic improvement scheme is shown in **Drawing 5.1**.

a) Road Improvement Scheme on the Access Road

Section of access road between Ping Yuen Road and the application site is planned to be improved by extending the eastern bay from 12m to 20m. An intermediate passing bay between the easternmost and westernmost passing bay would be introduced as indicated in **Drawing 5.1**.

b) Road Improvement Scheme on the Ping Yuen Road

Section of Ping Yuen Road between Ping Che Road and the access road would be locally widened to provide sufficient spaces for maneuvering of heavy vehicles in both directions concurrently.

5.2 Road Improvement Scheme

5.2.1 It is stipulated in TPDM that a single track road when provided with adequate passing places can accommodate 2-way flows of 100 vehicles per hour, this should not be used as a design figure. This flow would only be acceptable as an isolated peak flow but not a regular daily occurrence. The normal daily 2-way traffic flow should not exceed 500 vehicles per day. The effect of long vehicles using the road should be considered when estimating traffic flows as they tend to reduce the capacity.

5.2.2 Therefore, in order to improve the performance of the Road Link L6 outside the proposed CBP, a road improvement scheme was proposed to widen the approx. 95m long single track access road section to a minimum of 7m wide 2-lane single carriageway. The proposed road improvement scheme is illustrated in **Drawing 5.2**.

5.3 Year 2029 Junction Operational Performance

5.3.1 To assess the traffic impact of the proposed CBP on the surrounding road network at the design year 2029, operational performance of the identified key local junctions has been assessed for both reference and design scenarios. The results of the assessments are summarised in **Table 5.1**. The detailed calculation sheets are attached in **Annex B**.