

(立法會秘書處譯本，只供參考用)

(綠色大嶼山協會用箋)

傳真及郵遞急件

中區臬臣道 8 號
立法會交通事務委員會
主席
劉健儀議員

劉健儀議員：

擴闊東涌道

綠色大嶼山協會得悉立法會交通事務委員會將於本星期五舉行會議，討論擬議大嶼山南北連接路以外的其他可行方案。政府現正把工作重點放在擴闊東涌道之上，並以此作為優先考慮的方案，因為興建隧道方案的成本高昂，而且建造雙管雙程隧道將對大嶼山南部的交通及發展構成重大壓力。本會已致函郊野公園及海岸公園委員會，就擴闊東涌道的方案提出若干關注事項。本會希望委員在進行討論時亦可考慮此等關注事項。

1. 坡度

由於東涌道坡度陡峭，以及必須符合路政署所訂的 10% 坡度的標準，政府先前曾否決沿線擴闊東涌道的建議。然而，必須注意的是，上述坡度僅屬一項指引，應可在適當時予以放寬。事實上，本港不少現有道路均未能符合該標準。即使在建造新道路時，政府亦曾放寬有關標準。在 90 年代初期建造昂坪路時，政府便曾因為該處地勢陡峭，加上為免進行不必要的開山填土工程，而在一小段路段放寬該標準。

本會雖明白當局有必要維持安全標準，但相信可利用其他方法消減坡度陡峭的危險，例如降低車速、限制使用道路、豎立警告標誌，以及在有需要時採取交通紓緩措施。

2. 沿線擴闊方案相對於非沿線擴闊方案

雖然政府指現時的建議屬沿線擴闊計劃，但據本會的理解，該計劃將會在大部分路段進行非沿線擴闊工程。換言之，政府將會建造一條新道路而非擴闊現有道路。倘有關道路越偏離現有路線，所需進行的土方工程及建造工程便愈多，對鄰近郊野公園造成的破壞亦愈大。

路政署為道路訂定的標準寬度是每條車道 3.5 米，另加 1 米寬的行人路。因此，有關行車道的寬度須為 8 米，另加施工用途的額外土地。東涌道現時寬 4 米，在某些地方更有 10 米寬。須予擴闊的主要路段將為橋樑部分。因此，有關橋樑一經擴闊，東涌道大部分路段將有接近兩條車道

的寬度。因此，本會認為並無必要進行任何非沿線擴闊工程。本會相信只要細心設計及小心處理建造工程，將有充裕空間為整條道路進行沿線擴闊工程。

3. 提高招標工程的開支預算

本會希望政府並非因為擴闊東涌道所涉及的成本最低而選用該方案。此外，對於大嶼山的政府道路工程的一般監察事宜，本會亦感關注。本會即將就路政署及其顧問公司（萬碩亞洲顧問工程公司）對大嶼山深屈一條道路的建造工程監管不力，向申訴專員提出投訴。

鑑於情況特殊，本會希望政府摒棄把工程合約批予投標價最低的公司的慣常做法。此外，本會亦希望委員建議政府考慮將投標價提高 20% 至 25%，以便在設計及進行建造工程方面更小心謹慎，包括進行妥善的監管，以及生態和景觀方面的監測和審核。

4. 評估所產生的額外交通流量

在原有的擴闊東涌道可行性研究中，當局曾考慮若干交通需求情況，所得結論是有必要保留禁區制度及封閉道路通行許可證制度，以免造成大嶼山南部交通流量過大及出現違例泊車的問題。大嶼山南部的違例泊車情況已日趨嚴重。本會認為道路擴闊工程一旦竣工，即須繼續實施封閉道路通行許可證制度及在某程度上實施禁區制度。

此外，本會亦認為政府應評估新擴闊道路所“製造”的額外交通流量，以及它對大嶼山南部構成的更大發展壓力。

委員未必知悉大嶼山南部的規劃管制現時存在的鬆散情況。雖然當局已就大嶼山南部訂定分區計劃大綱圖，但由於在法律上存有不合常規之處，此分區計劃大綱圖根本無法執行。有見及此，本會希望在道路擴闊工程竣工前，當局可修訂《城市規劃條例》，以便將大嶼山南部的分區計劃大綱圖予以實施。此項修訂應以獨立及簡單的方式作出，以免因為其他已提交立法會且較具爭議性的修訂而受到阻延。

本會希望事務委員會在商討有關事項時可考慮上述各點。

綠色大嶼山協會
(Fabian Pedrazzini 代行)

副本致：立法會交通事務委員會委員

2001 年 1 月 17 日

m2208