

二零零零年十一月二十四日會議
討論事項

立法會交通事務委員會 大嶼山南北連接路

目的

本文件旨在向委員簡述大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路工程計劃的最新情況。

背景

2. 在一九九九年七月二十八日和二零零零年五月二十六日的交通事務委員會會議上，委員曾討論大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路這項工程計劃。

3. 概括地說，東涌道是一條不符合標準的單線行車鄉村道路，沿路有不少急彎和陡峭的斜坡。在青嶼幹線和新機場啟用後，往返大嶼山南北部的交通需求大增，東涌道的交通情況因而更形惡劣。我們實有需要改善大嶼山的南北通道，以促進東涌道的交通安全，並解決這條道路的容車量問題。我們在檢討大嶼山的道路網、地形和交通需求等事項後，認為從交通工程的角度來看，新建一條大蠔灣至梅窩的南北連接路，是可行的做法。這條連接路會是一條不分隔的雙線行車道。我們在諮詢環境保護署署長，並進行實地勘測和初步設計後，從 17 個可行的路線方案組合中，選出了一條長度約為 6 公里的陸上路線，這條路線會把位於大蠔的北大嶼山公路與梅窩的銀鑛灣路連接起來，有關路線如附件所載。估計這項工程計劃的費用總額約為 13 億元。

4. 路政署已根據《環境影響評估條例》的規定，在一九九九年十一月把環境影響評估報告提交環境保護署(環保署)署長。環保署署長其後告知路政署，根據上述條例，該報告在研究概要和技術備忘錄方面並不符合有關規定，因為他認為許多可能會嚴重影響環境的問題仍未能解決。

最新情況

5. 在再一步諮詢環保署署長後，路政署擬備了經修訂的環境影響評估報告，並在二零零零年九月把經修訂的報告重新提交環保署署長。該報告內有更多資料和一連串緩解措施，目的是紓緩這項工程計劃對環境所造成的影響。

6. 二零零零年十一月十三日，環保署署長答覆路政署，表示該份經修訂的環境影響評估報告不獲接受。該署長認為，這項工程計劃可能會對環境造成不良影響，包括失去生物賴以棲息的大量林地、破壞一些具有生態價值的地方(包括大蠔灣和大蠔河，其中大蠔河已劃為特別具科學研究價值的地點，是本港最具生態價值的淡水河道之一)，以及干擾多個具有甚高生態價值的動物和鳥類品種。

7. 我們認同這項工程計劃在環境影響方面備受關注，而我們一直都有考慮一切相關因素，力求找出一條最合適的路線。運輸局和路政署認為，在考慮過交通安排及環境影響的因素後，建議的連接梅窩與大蠔的陸上路線，似乎是最佳的折衷辦法。不過，環保署是環境影響評估方面的法定權威，該署認為就環保來說，這個沿大蠔山谷建造道路的擬議陸路方案不可接受。

其他路線

8. 除梅窩至大蠔的路線外，我們也曾探討其他方案是否可行。一九九六年十一月，我們曾研究可否改善東涌道，將之改建為一條合乎標準的雙線行車道，並在多個上坡路段加建一條慢車線。我們發現，沿現有路線擴闊東涌道(沿線擴闊)，並不符合交通工程方面的安全標準，因為這條道路的坡度仍然會很高。如採用一條迂迴路線(非沿線擴闊)，可解決坡度陡峭的問題，但這條橫跨東涌山谷、有多個急彎的路線，會嚴重影響 13 公頃天然林地和 20 公頃郊野公園土地。建議的道路擴闊和改善方案曾在一九九七年三月提交郊野公園及海岸公園委員會轄下的郊野公園委員會審議。該委員會表示關注工程對郊野公園的影響，並建議當局考慮其他南北路線。

9. 我們也考慮過在東涌道下面建造一條單管雙線雙程隧道的方案。我們發現隧道的長度須約為 4 公里，建造工程會耗資約 30 億元，而每年的營運和維修保養費用則為 8,000 萬元。不過，從交通安全和隧道保養維修的角度來看，這樣長的單管雙線雙程隧道殊不理想。如要解決交通安全和維修保養的問題，便須建造一條雙管隧道，而工程費用則會增至約 50 億元。此外，我們須在隧道南端設置一個連接嶼南道的交匯處，但這樣做會使塘福或長沙的鄉村地區受到影響。

有關東涌道的臨時措施

10. 除北大嶼山公路，以及機場、愉景灣和東涌新市鎮的道路外，大嶼山所有其他道路，包括東涌道，都屬封閉道路，要駛進這些道路車輛均受一個制度規管，即必須持有封閉道路通行許可證。

11. 由於東涌道不合乎標準，這條道路除列為封閉道路外，還被當局劃為禁區。除行走區內路線的專利巴士、大嶼山的士和緊急服務車輛外，其他車輛如要在上午 7 時 30 分至下午 7 時期間使用石門甲以南的東涌道，均須持有東涌道禁區許可證（許可證）。凡車輛總重逾 5.5 公噸的貨車，更全日禁止駛進東涌道。上述許可證會視乎需要，發給當地居民、在大嶼山提供各種服務（例如運送易腐壞的貨品／體積龐大的貨物、進行維修保養工作、提供校巴服務）或進行工程的公司和公用事業機構、政府部門等。

12. 在新的南北連接路竣工前，我們會繼續在東涌道的多個路段進行改善工程，以促進道路安全。舉例來說，位於伯公坳和長沙引水道附近的路段，剛剛已擴闊為雙線行車道。不過，由於地形上的限制，進行該等工程並不能大幅提高東涌道的容車量，最終的解決方法仍是興建新的南北連接路。為確保道路安全，我們必須沿用東涌道許可證制度，以管制這條道路的交通流量。

13. 運輸署一直以來也有檢討東涌道的交通情況和許可證制度。該署根據最近調查東涌道交通流量的結果，認為可試行放寬有關制度，把禁區時段由上午 7 時 30 分至下午 7

時，縮短為上午 8 時至下午 6 時。實行這項措施後，在早上繁忙時段，東涌道的交通情況可能更為擠塞，但實際情形須視乎這條道路的使用量而定。運輸署現計劃就放寬禁區時段的建議和其他促進安全的措施，徵詢離島區議會的意見。該署會繼續密切監察有關情況，檢討上述放寬措施。

14. 同時，運輸署已制定應變計劃，處理會影響車輛使用東涌道的事故。計劃包括公布有關消息，以及加開往來中環至梅窩和東涌至梅窩的渡輪服務。此外，運輸署也已經就提供緊急渡輪服務一事，與港九電船拖輪商會簽訂合約。在愉景灣隧道通車後，如發生緊急事故，乘客可選乘由愉景灣發展商營辦的屋邨巴士前往愉景灣，然後由愉景灣乘渡輪前往梅窩。

未來路向

15. 我們仍然認為，我們需要興建一條安全的大嶼山南北連接路。政府會貫徹承諾，興建一條在環保方面可以接受的道路，既可滿足大嶼山居民的需要，亦可支持環境保育政策，保護大嶼山重要的生態區。我們就梅窩至大嶼山的連接路所進行的研究，正好反映我們有意尋求解決方法。大嶼山大部分的地方都是鄉郊地區，興建一條雙線行車的陸上道路來連接南北兩岸，本來頗能配合當地環境。

16. 由於我們無法找到一個可接納的簡單方法來解決問題，我們不得不考慮一些涉及建造一條頗長的隧道的方案。基於安全理由，較長的隧道必須採用雙管形式。雙管隧道的容車量會大大高於因大嶼山南部的鄉郊發展而增長的交通需求。我們現已立即與環保署和規劃署探討替代方案的最佳路線，以期找出一個既環保又符合安全標準的方案，從而應付大嶼山居民的交通需求。

17. 我們希望盡快建議一條路線，以便與大嶼山居民再進行磋商。工程原定在二零零四年完成，但由於須尋求另一個方案，竣工日期會延遲。在新路線落實後，我們才可以訂定新的時間表。

徵詢意見

18. 請委員閱覽本文件內容。

運輸局

二零零零年十一月

