

二零零二年一月二十五日會議
討論文件

立法會交通事務委員會

改善東涌道

目的

本文件旨在向委員匯報東涌道改善工程和各項短期改善措施的最新進展，以及二零零一年十二月七日在東涌道發生的事故。

東涌道改善工程

背景

2. 東涌道是一條不符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啓用後，往來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化。

3. 政府已決定把現有的東涌道由一條單線行車的鄉村道路，擴闊成雙線行車的不分隔道路，作為改善大嶼山南北交通的長遠解決辦法。在過渡期間，我們會實行交通管理措施，以加強道路安全，並確保東涌道的交通流量能夠維持在可接受的水平。

擴闊工程

4. 我們正致力沿東涌道現有路線建造一條較合乎標準的大嶼山南北通道，目標竣工日期是二零零六年。改善工程完成後，預計屆時東涌道的行車量為每小時 770 架次；而到了二零一六年，這條道路在早上繁忙時間的行車量便會接近設計容車量，達到每小時 980 架次。基於現時南大嶼山的保育規劃政策，我們預期在二零一六年後東涌道的交通流量不會有實質的增長，東涌道亦可維持穩定運作。

5. 擴闊東涌道的工程十分困難，因為這條道路地勢險峻，而且工程可能會影響郊野公園和其他環境易受破壞的地方（例如東涌河）。在考慮所有環境限制後，現時建議

的路線（附件甲所示）已是可行的最佳方案。這是一條長 7.2 公里的陸上路線，並有 16 座橋樑構築物。壩尾與大東山配水庫之間的東涌道會沿着現有路線擴闊。至於配水庫與伯公坳頂之間的路段，由於十分陡斜，因此只可以進行非沿線改善工程。基於同一理由，坳頂與嶼南道之間的路段也需要非沿線擴闊。

6. 以工程對生態、景觀和水質可能造成的影響而言，建議中的設計較其他方案（例如短隧道方案）優勝。這路線大致上依天然地勢而行，因此需要進行的土方工程和削坡工程最少；此外，東涌河和長沙河受污染的機會，以及工程佔用郊野公園土地的需要，也可減至最少。這設計亦不像其他方案般須途經大迴旋彎角和興建高架道路，因此所需的建造成本較少，施工時間也較短。為減輕這條路線對環境造成的滋擾，我們會在新建的斜坡和其他受影響的地方種植樹木和美化環境以作補償。在設計橋樑構築物和護土牆時，亦會採用適當的建築方法，以便與四周的環境融為一體。

7. 擴闊工程完成後，現有東涌道的部分路段（主要是南段）會廢置不用。我們計劃把這些路段用來裝設現有和新增的公用設施，又用作步行徑，並在新道路暫時封閉時，用作臨時交通改道路線。不過，由於廢置路段有急彎和陡峭的斜坡（有 2.5 公里路段的坡度達 15 至 20%），我們不贊成把廢置路段用作單程行車道而將新道路用作相反方向的行車道。因為即使施行安全車速限制可以解決部分問題，我們仍須預留足夠地方，以備路上有車輛拋錨和設施維修工程進行時，可讓其他車輛駛過。

工程計劃的進展和時間表

8. 在龍井頭與壩尾之間一段一公里長的東涌道上進行的擴闊工程，會在二零零二年年中施工，並在二零零三年完竣。這項工程會在土地預留區內進行，因此無須收回私人土地。我們會於二零零二年一月三十日舉行的工務小組委員會會議上提交撥款申請。如獲批准撥款，我們會在本年二月為工程進行招標工作，並在六月施工。

9. 至於龍井頭至長沙一段東涌道的擴闊工程，我們正進行初步設計工作，以便根據《環境影響評估條例》和《道

路（工程、使用及補償）條例》的規定，處理有關的法定程序，進行詳細設計和土地勘測工作及收地。詳細的工作計劃載於**附件乙**。

10. 我們清楚了解東通道改善工程的迫切性，並會採取一切可行措施提前推行。我們會盡可能同時進行所需的行政和法定程序，以及進行詳細設計和土地勘測工程，並會在不同地點同步施工。我們計劃在二零零三年年底為工程進行招標工作，然後在二零零四年年初施工，並在二零零五年年底至二零零六年年底期間分階段完成工程。改善工程會分路段進行，每完成一個路段的工程便會立即開放通車，務求可立刻改善該路段的交通情況。

東涌道改善措施

11. 過去幾年，我們已完成多項改善工程，加強東涌道的安全措施。這些工程包括增設 7 個避車處、延長 4 個現有的避車處、於 25 處路段進行局部擴闊工程、在路彎前加設 20 個急彎提示的警告標誌，以及裝設逾 400 米的防撞欄，以盡量減低車輛偏離道路時墮下毗鄰斜坡的機會。此外，我們已改善東涌道北面入口的出入管制，有關措施包括在入口關設迴旋處並設置顯眼的交通標誌和髹上清晰的道路標記，指示沒有有效許可證的車輛應駛離該處；並且在東涌道的入口位置興建許可證檢查亭。

12. 在二零零二年，我們會在東涌道增設 4 個避車處，於 5 處路段進行局部擴闊工程。此外，我們會在 1.5 公里長斜坡的路段上鋪設防滑物料，使路面有較大的摩擦阻，提高重型車輛在急彎斜路上行駛的安全。我們還會闢建一條臨時連接路，在龍井頭把東涌道與松逸街連接起來，以減少現時在龍井頭與壩尾之間一段單線行車的東涌道上經常出現迎頭車輛互相爭路的情況。所有短期改善措施預計在二零零三年中竣工，我們會在竣工六個月之後會因應交通情況檢討現行禁區時段是否有需要進一步放寬。

二零零一年十二月七日在東涌道發生的事故

13. 二零零一年十二月七日下午十二時四十五分左右，一輛由東涌駛往大嶼山南部的運油車，在伯公坳以南約一公里的東涌道上翻側。翻側的運油車上的油缸破裂，引致油污流入山坡的泥土裏。意外發生後，警方基於安全理由封閉整條東涌道。運輸署緊急事故交通協調中心隨即啓動，監控事態的發展。晚上七時許，馬灣涌村與石門甲之間的一段東涌道重開。至於東涌道的其他路段，則在意外現場全部清理妥當後，在十二月八日凌晨二時左右重開。在道路封閉期間，當局安排了替代的巴士和渡輪服務維持往來大嶼山南、北部的交通。有關事故的過程及所採取的補救措施詳載於**附件丙**。

14. 鑑於處理上述運油車在東涌道翻側的交通意外時，遇到不少複雜問題，運輸署遂向離島區議會交通及運輸委員會建議，禁止運載危險品的車輛使用東涌道。在二零零二年

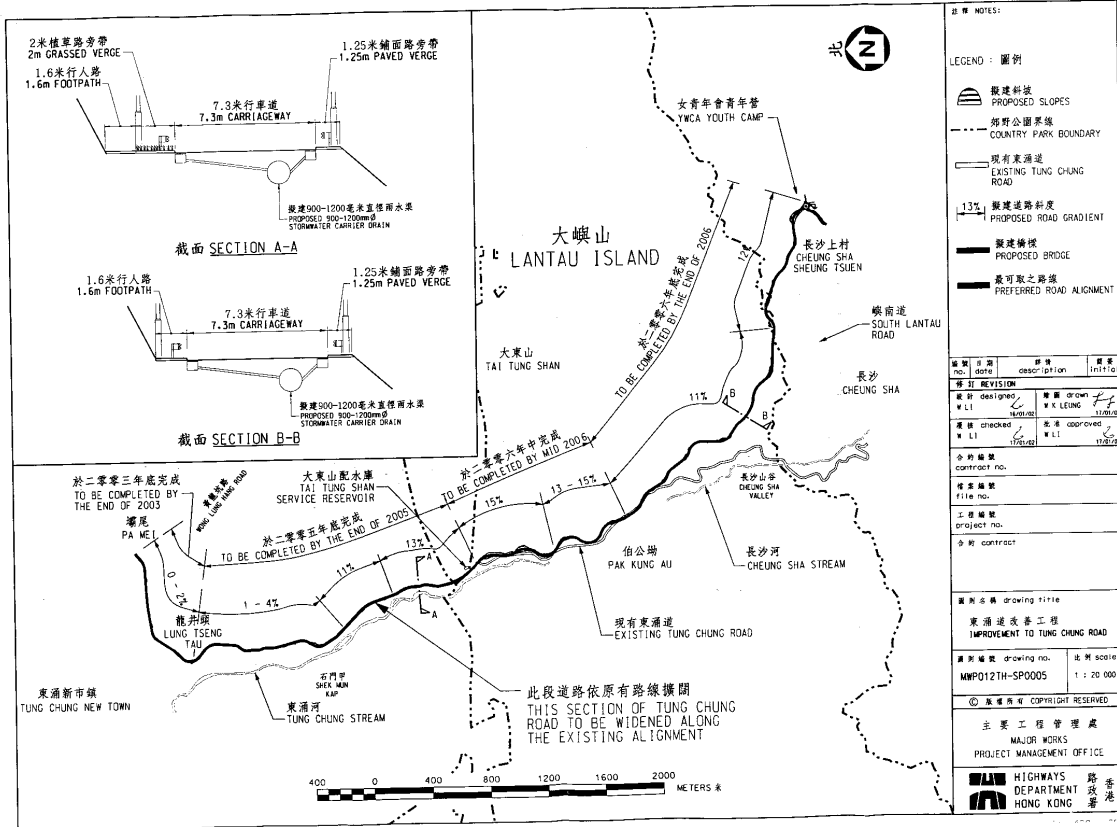
一月十四日離島區議會交通及運輸委員會的會議上，委員考慮到上述建議可能會使大嶼山居民須支付較高昂的燃油費，因而意見不一。委員提議當局詳細評估上述建議，並進一步徵詢地區委員會的意見。若建議獲接納，前往大嶼山南部的危險品車輛，便需要使用水上交通工具，在梅窩汽車渡輪碼頭處登岸，情況就像青嶼幹線通車前的安排一樣。

徵詢意見

15. 請委員細閱本文件內容。

運輸局

二零零二年一月



附註 NOTES:

LEGEND: 圖例

- 擬建斜坡 PROPOSED SLOPES
- 郊野公園界線 COUNTRY PARK BOUNDARY
- 現有東涌道 EXISTING TUNG CHUNG ROAD
- 擬建道路斜度 PROPOSED ROAD GRADIENT
- 擬建橋樑 PROPOSED BRIDGE
- 最可取之路線 PREFERRED ROAD ALIGNMENT

編號	日期	詳情	簽署
NO.	DATE	DESCRIPTION	SIGNATURE
修改 REVISION			
設計	11/01/03	繪圖	11/01/03
W.L.I.		W.L.K.	
校核	17/01/03	批准	17/01/03
W.L.I.		W.L.K.	
合約編號 CONTRACT NO.			
檔案編號 FILE NO.			
工程編號 PROJECT NO.			
合約 CONTRACT			
圖則名稱 DRAWING TITLE			
東涌道改善工程 IMPROVEMENT TO TUNG CHUNG ROAD			
圖則編號 DRAWING NO.	比例 SCALE		
NWPD12TH-SPO005	1:20 000		
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED			
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE			
HONG KONG HIGHWAYS DEPARTMENT		路政署	

**東涌道介乎龍井頭與長沙之間的改善工程
詳細時間表**

關鍵工作項目	需時	擬定時間
1. 計劃研究，環境影響評估及初步設計	12 個月	2001 年 4 月底至 2002 年 4 月
2. 根據《環境影響評估條例》提交環評報告及取得批准*	5 個月	2002 年 5 月至 2002 年 9 月
3. 提升詳細設計至甲級工程項目及挑選顧問公司*	5 個月	2002 年 5 月至 2002 年 9 月
4. 工程詳細設計*	12 個月	2002 年 10 月至 2003 年 9 月
5. 招標	4 個月	2003 年 10 月至 2004 年 1 月
6. 施工	35 個月	2004 年 2 月至 2006 年 12 月

*註解： 第二和第三項工作同期進行。依據《道路（工程、使用及補償）條例》刊憲，處理反對意見及收地工作將與上列第二、第三和第四項工作同期進行。

二零零一年十二月七日在東涌道發生的事故

意外經過

二零零一年十二月七日下午十二時四十五分左右，一輛由東涌駛往大嶼山南部的運油車，在伯公坳以南約一公里的東涌道上翻側。翻側的運油車上的油缸破裂，引致油污流入山坡的泥土裏。雖然這段行車路甚為陡峭，但闊度約有 6 米，能見距離亦佳，若小心駕駛，仍可以讓兩輛朝相反方向行駛的車輛同時通過。在運油車衝下山坡處的行車路旁，已經設有安全欄。意外發生後，警方基於安全理由封閉整條東涌道。晚上七時許，馬灣涌村與石門甲之間的一段東涌道重開。至於東涌道的其他路段，則在意外現場全部清理妥當後，在十二月八日凌晨二時左右重開。

清理現場

2. 事故發生後，運輸署的緊急事故交通協調中心隨即啓動，監控事態的發展。得悉東涌道因上述事故而須封閉後，警方、消防處、運輸署、離島民政事務處、路政署、水務署和有關油公司的代表即時到達現場，處理肇事現場情況和採取補救措施。

3. 為免在吊起該輛翻側的運油車時發生爆炸，消防處建議先把運油車內的燃油泵走。有關油公司派出的一輛空運油車，在下午二時四十五分左右到達現場。一部有起吊設備的吊車也在下午大約三時三十分抵達，準備待運油車剩餘的燃油被泵去後，吊起該輛翻側的運油車。不過，經有關油公司的技術人員仔細檢驗後，發覺不能從運油車翻側的位置把燃油泵走。有關方面遂召來一部可吊重 200 公噸的起吊車，而該部起吊車約在晚上七時抵達現場。起吊車在現場設置妥當後就開始吊車，而運油車最後在翌日凌晨十二時十五分吊回路面。出事運油車內未漏出的燃油全部被泵至到場支援的空運油車後，大約在凌晨二時，該段道路已清理妥當並重新開放通車。

緊急交通措施

4. 東涌道封閉，導致新大嶼山巴士有六條路線須暫時停駛，當局遂在二零零一年十二月七日下午一時四十五分至翌日零時十分期間，安排了往來大嶼山南、北部的巴士和渡輪服務以作替代。在緊急交通措施方面，首班往來大澳與東涌的應急渡輪已在東涌道封閉後一小時內啓航，而行走愉景灣與梅窩的第一艘加班渡輪也在一個半小時內開出。根據離島民政事務處收到的意見，居民大致上滿意當日的緊急交通措施。

向公眾發布消息

5. 當局通過政府新聞處和電子傳媒發布有關封路和緊急交通措施的消息。在發生事故期間，共向傳媒發出六次新聞公布，提醒公眾東涌道已封閉，同時發布渡輪特別航班的時間表。緊急事故交通協調中心一直與離島民政事務處保持密切聯絡，由民政事務處不時把封路情況和緊急交通措施告知當地的主要組織和區議員。

6. 除通過傳媒發布消息外，地鐵東涌線沿線各站、中環和梅窩渡輪碼頭，以及東涌和大嶼山南部各主要巴士總站均有張貼告示，通知乘客東涌道已經封閉而途經東涌道的各線巴士亦暫停服務。

7. 離島民政事務處在事故發生後收集了公眾意見。市民認為，當局應在地鐵的車廂和車站內廣播有關消息，並應在梅窩、東涌和大澳碼頭的公眾登岸梯級處，張貼有關緊急渡輪服務的資料。運輸署會與有關方面聯絡，跟進這些建議。