

強烈要求從速落實大嶼至梅窩南北標準通道工程規劃

致：立法會交通事務委員會
列位議員

敬啟者：

我們是離島區議員及大嶼山地方團體代表，因大嶼山大嶼至梅窩南北通道規劃工程遲遲未能落實動工，近日更傳來不利消息，政府有意轉向再研究修補東涌道，故意拖延並可能擱置南北通道計劃。大嶼山居民甚為焦慮，為此特專函奉達列位立法會議員，表達我們的意見。

一、大嶼山南北通道規劃幾經修訂，延誤經年：

政府於三年前拋出由大嶼至南山興建一標準公路的構想，以貫通大嶼山南北交通，並將顧問報告多次諮詢地區團體及區議會，經多次修訂，終修改為現方案，並預計建築費十三億元；且興建有期，定二〇〇一年動工，二〇〇四年完成（見附件）。正當居民和社區人士翹首以待，盼政府早日公佈好消息之際，卻不斷傳來環保團體和環保署的無理阻攔，導致計劃一次又一次受阻延。現更有消息傳出，政府可能擱置南北通道計劃，轉向再研究修補東涌道。對有關當局一再拖延，置居民及遊客的人命安全不理，我們大嶼山地區團體，大嶼山各區居民，已到了忍無可忍的地步。

二、興建南北通道貫通大嶼山南北東西部刻不容緩：

青嶼幹線開通後，遊客和每日上、下班者，居民往來更喜歡取道陸路。據新大嶼山巴士(1973)有限公司提供的資料，單是 1999 年經東涌道的乘客量為 3,610,200 人次，（尚未計算其他工程車和私家車及公職車輛乘客量）。這數字充分證明，從速興建大嶼山南北標準公路，時不可待，勢不可逆，我們認為負責任之政府，更是責無旁貸。且今日東涌道之繁忙，令至交通意外不斷增加；更甚者，5 月 4 日發生的交通意外，導致 18 位遊客受傷的嚴重事件，應引起政府的重視，再拖延下去，導致的嚴重後果，不堪設想。

三、建議從速成立跨部門小組，促成工程早日動工；如期臻工：

為使工程能早日得到落實，我們建議政府多個部門，包括運輸局、環境署、路政署、拓展署及民政事務局，從速成立跨部門小組，互相協調，促使工程計劃早日動工，以免工程在各部門左推右搪，興建無期。

結論：

本年5月3日及5月4日，東涌道連續兩日發生撞車意外，有乘客更因此而受傷送院。可幸的是，並未有造成人命損失。是次意外，除了是一樁交通事故外，最重要的是突顯了東涌道的潛在危險——迂迴陡斜，路面狹窄，採用單線雙程行車，若不熟悉路面情況者，意外便隨時發生。

近年，特區政府致力發展大嶼山為旅遊新熱點，吸引外地遊客來港觀光，振興香港的旅遊業。然而，若只靠一條危機四伏的東涌道，令遊人望而生畏，見之卻步？振興旅遊豈不又是空話連篇？

綜合上述情況，我們強烈要求政府體察大嶼山居民交通的苦況，關注旅遊人士的安危，從速落實大嶼山南北通道工程，以息民怨，更為重要者，確保乘客生命安全。我們祈盼各位議員，切身處地體恤大嶼山居民的處境和保障旅遊人士的安全，為民請命，促使工程計劃早日動工。不勝銘感，佇候示覆。

敬頌

政安

離島區議會副主席周轉香
新界社團聯會離島地區委員會
香港農牧職工會離島辦事處
香港離島婦女聯會
大澳居民聯誼會
香港漁民互助社
大澳蝦艇體育會
大澳華商會
嶼山之友會
離島區青年聯會
離島區漁農副業協會 敬上

二千年五月十六日

副本抄送： 離島民政事務專員陳念德太平紳士
離島區議會主席林偉強太平紳士

離島臨時區議會
文件 IPDB 24/99 號

連接大蠔灣與梅窩的大嶼山南北連接路

引言

1. 1998 年 7 月，路政署委聘顧問為擬建連接大蠔灣與梅窩的南北連接路進行詳細的可行性研究。按照該委聘工作，顧問須研究各個可在大蠔灣與梅窩之間的可行路線方案，包括隧道方案。其後，顧問制訂若干路線方案，並於 1998 年 10 月 26 日的離島臨時區議會會議上提交議員審議。
2. 在該會議後，顧問對各路線方案進行詳細評估，並與梅窩鄉事委員會詳細討論各方案。本諮詢文件的主要目的是向離島臨時區議會提交方案評估結果，並請離島臨時區議會支持建議的最可取路線方案。

路線方案

3. 各路線方案見附圖 1 至 5。各方案均以將來北大嶼山公路的大蠔交匯處為起點，終點則在梅窩或接近梅窩的不同位置。本文件共提供 5 個「主線」(MA)方案和 5 個「南連接路」(SC)方案。其中兩個主線方案為橫跨陸地的路線，越過大蠔灣與梅窩之間大嶼山山脊的天然鞍形山凹(主線方案 MA1 和 MA2)，另外的主線方案則通過隧道，穿過天然鞍形山凹(主線方案 MA3 至 MA5)。南連接路方案連接主線方案及在南山附近的嶼南道(南連接路方案 SC1 至 SC3)或梅窩的銀鑷灣路(南連接路方案 SC4 和 SC5)。
4. 主線方案 MA1 至 MA4 在大地塘以西的梅窩邊緣匯合。由此匯合點起，擬建連接路可採用南連接路方案 SC1 至 SC4 其中的一個方案，共提供 16 個可行的組合；主線方案 MA5 在大地塘以東進入梅窩東部，然後連接南連接路方案 SC5。所以這些方案總共提供 17 個可行的組合。

路線方案評估

5. 在評估過程中，顧問考慮各有關的準則，包括工程、環境、土地用途、規劃、郊野公園、對當地居民的方便程度、墳墓、風水、造價、施工計劃、收回土地及清拆等問題，並參

考正在進行的環境、交通、土力工程及渠務研究結果。評估方法是客觀地比較各個方案，然後就各個有關準則評分，再把得分相加，得出各個方案的總分，供比較之用。顧問亦調整準則的權數，以研究各方案所得分數的敏感度。

6. 評估發現方案 MA1 + SC4 的得分最高，因此建議方案 MA1 + SC4 為最可取的連接路路線方案。方案 MA1 + SC4 的工程費用總額約為 13 億元，這方案的主要優點摘要如下：
 - 最方便鄰近鄉村和梅窩市鎮居民的方案，因為它連接梅窩的銀鑷灣路，而且擬建的公共交通交匯處鄰近市鎮和鄉村；
 - 最靈活的方案，因為方案路線與其他公共交通設施的接駁良好；
 - 最具成本效期的方案，因為其建築方法最簡單，將來所需的維修費用最少及建築時間最短（主線方案 MA3、MA4 和 MA5 均須開鑿隧道，造價分別比方案 MA1 之造價高 11 億元、15 億元及 9 億元）；
 - 方案在環保方面屬可接受，只要實施合適的緩解措施，便可符合現行的環保標準；
 - 連接梅窩市鎮，可避開南山附近的郊野公園及生態易受破壞的樹林棲息地；
 - 路線在大蠔沿山坡較高位置而過，越過天然鞍形山凹，可避開沿大蠔河道的擬議具特殊科學價值地點；
 - 方案可改善往郊野公園及擬建郊野公園延展部分的交通，方便郊遊人仕及郊野公園職員。
7. 方案 MA1 + SC4 的主要缺點是會影響位於鞍形山凹及梅窩邊緣約 2.8 公頃的現有郊野公園地。不過，受影響的範圍只涉及公園主體外圍繞窩田瀑布的小部分凸出的土地。這方案不會影響瀑布，而受影響的土地主要包括生態價值較低的灌木林，這些影響可以透過種植樹林來作出補救。
8. 落選方案的主要問題摘要如下：
 - MA2 須興建一條 60 米高的高架道路跨過窩田，嚴重影響景觀；
 - MA3 將影響窩田的風水林；

- MA4 將影響沿大蠔河道的擬議具特殊科學價值地點的上游區；
- MA5 將影響窩田附近的風水林和兩個瀑布；
- MA3、MA4 和 MA5 須開鑿 1 條兩線雙程行車的單管隧道（分別為 1 千米、1.4 千米及 1 千米長）；
- SC1 將影響南山的郊野公園、郊遊地點及林地；
- SC2 和 SC3 將影響南山的郊遊地點和林地，而且破壞鹿地塘後面山脊的風水；以及
- SC5 須在窩田和蝴蝶山之間興建一條 20 米高的高架道路，嚴重影響景觀，也影響窩田附近的瀑布及蝴蝶山的林地。

梅窩鄉事委員會諮詢

9. 在 1998 年 10 月的離島臨時區議會會議後，我們在 1998 年 11 月 4 日及 1999 年 1 月 28 日與梅窩鄉事委員會更詳細地討論各個方案，會後，梅窩鄉事委員會表示支持建議的最可取方案 MA1 + SC4。

連接路的運作

10. 擬建的連接路在落成後，將與嶼南道一樣以封閉道路形式運作。南大嶼山居民，包括梅窩居民，將可申請許可證使用連接路。此外，政府會鼓勵往南大嶼山之人仕利用公共交通或旅遊車，經過連接路，到達南大嶼山。我們會提供足夠旅遊車泊位，供旅遊車使用。

建議基建改善工程

11. 如建議的方案 MA1 + SC4 被接納後，我們建議進行下列相關的基建改善工程：
 - 在梅窩近連接路南端興建公共交通交匯處，並提供停車場及旅遊車泊位；
 - 擴闊銀鑷灣路旁的散步長廊，以延長現有沿銀河的單車徑，連接擬建的公共交通交匯處與梅窩碼頭的現有公共交通交匯處；以及
 - 在黃公田附近之鞍形山凹設置停車場及巴士站，興建行人路連接現有山徑，以方便遊人到郊野公園及擬建郊野公園延展部分。

未來展望

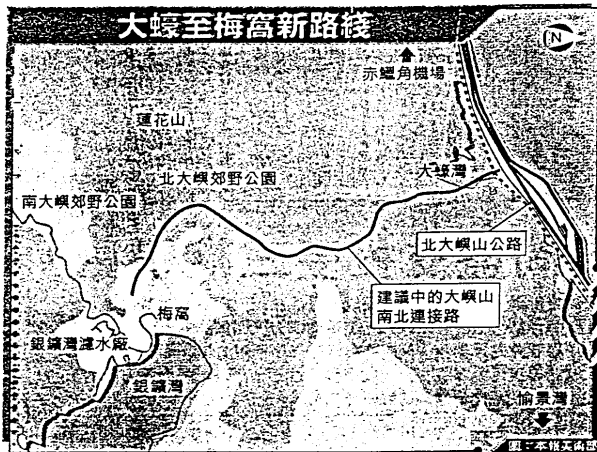
12. 本署現請離島臨時區議會支持建議的最可取方案 MA1 + SC4。
13. 路線方案評估將於 1999 年 3 月 23 日提交郊野公園及海岸公園委員會審議。若該委員會及這區議會支持建議的最可取方案 MA1 + SC4，顧問將會對這方案進行詳細設計。
14. 目前的施工計劃是於 2001 年尾動工，預計於 2004 年初竣工。不過，這是基於採納橫跨陸地（即不挖掘隧道）的路線方案而訂定的施工計劃，而且須視乎收回及清拆興建連接路所需的土地是否順利，並須按照《郊野公園條例》，將郊野公園的更改圖刊登憲報，以便從郊野公園刪去受影響的鞍形山凹範圍。本署請離島臨時區議會支持上述事項。

路政署（新界區）

1999 年 3 月

Jobno: 13099mou

應付梅窩日增人口 擬建大嶼山南北連接路



(記者陳軍報道)大嶼山未來將開發為重點旅遊區，政府亦致力開拓大型基建以全面配合，其中路政署建議興建一條連接大嶼灣與梅窩的大嶼山南北連接路，工程費用約十三億元，預計二零零一年尾施工，二零零四年初竣工。

工程費約13億

路政署去年中委託顧問公司，為擬

建中連接大嶼灣至梅窩的南北連接路進行可行性研究，有關報告近期完成，其中包括多個可行性方案，當中甚至包括隧道方案。

目前最可取的路線是橫跨陸地路綫，越過大嶼灣與梅窩之間的大嶼山山脊天然鞍形山凹，然後連接南山附近的嶼南道，整條道路將會是封閉式，預計替代目前的東涌道，以及應付梅窩日後增多的人口。

但該條路綫會影響位於鞍形山凹及梅窩邊緣約二點八公頃的郊野公園，有破壞大自然的景觀，不過對目前圍繞高田的瀑布自然相對報告中其他路綫，上述路綫亦較為便宜，最主要原因是不用開鑿隧道，費用已節省約十五億元。

整條路綫工程費用預計約為十三億元，路政署目前已向有關政府部門展開諮詢，若有關方案獲得通過，預計可於二零零一年年尾施工，約於二零零四年初竣工。