

二零零零年五月二十六日會議
討論文件

立法會交通事務委員會

大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路

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的委員會會議上，委員獲悉東涌道的安全問題和容車量問題，並得知政府計劃建造一條新的南北連接道路，以取代東涌道。這條新連接道路的建議路線現載於附件 A。會後，我們發出了一份補充文件，向委員提供有關這項工程計劃的進一步資料。

3. 當時，政府計劃在一九九九年十月根據《環境影響評估條例》的規定，把環境影響評估報告的定稿提交環境保護署署長，然後在二零零零年一月根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報刊登這項工程計劃，以期在二零零一年年底動工，並在二零零四年年初完成。

其後發展

4. 路政署在一九九九年十一月把環境影響評估報告的定稿提交環境保護署署長。環境保護署署長其後告知路政署，指該報告未能符合工程計劃研究概要及根據《環境影響評估條例》訂定的技術備忘錄的要求。因為他認為多個可能會嚴重影響環境的問題仍未被解決。

5. 環境保護署署長指出，工程可能對環境造成的不利影響包括失去生物賴以棲息的大量林地、破壞一些具有重要生態價值的地方(包括大蠔灣和大蠔河，其中大蠔河已劃為具特殊科學價值地點，是本港最具生態價值的淡水河道之一)、干擾一些受保護品種或稀有品種生物的生態環境或令

它們失去棲息地、進佔郊野公園及其擬擴展部分的土地、在視覺上影響梅窩和大蠔的景觀，以及在一些環境易受破壞地區施工對環境可能造成的綜合影響。

6. 我們曾在一九九九年七月向環境諮詢委員會介紹此工程計劃，當時該會表示極為關注這項工程計劃對環境會造成的影響。儘管我們已向該會解釋，工程計劃的環境影響評估初步報告已作出結論，指建議的路線不會帶來無法解決的環境問題，該會仍質疑以下事項：進行這項工程的理據是否充分、評估各個路線方案的準則，以及工程計劃對環境會造成的其他影響。該會並要求我們詳細考慮其他路線和方案，包括擴闊東涌道，以及比較這些路線和方案對環境會造成的影響。除了擴闊東涌道外，我們並考慮過在現有的東涌道下面建造一條隧道的方案。這兩個方案的可行性評估結果載述如下。

不同方案的比較

7. 我們曾在一九九六年十一月進行一項可行性研究，探討可否把東涌道改善為雙線行車的標準道路，以及可否在各個上坡路段增設一條慢車線。研究結果顯示，假如沿現有路線擴闊東涌道（沿線擴闊），擴闊後的道路仍然會在坡度方面不合標準：共有約四公里路段的坡度會超過 1:10，其中 500 米的坡度更達至 1:5。此外，約有十公頃郊野公園土地會受擴闊工程影響。

8. 假如要將路段的坡度改善至符合現行標準，便須如附件 B 所示，開闢一條橫跨東涌山谷，以及有多個急彎的迂迴路線（非沿線擴闊）。這做法會對環境造成嚴重影響，約有 13 公頃的天然林地和 20 公頃郊野公園土地將受波及。建議的道路擴闊和改善方案已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。該委員會表示關注到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。結果，我們發現隧道的長度須約為四公里，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達 8 千萬。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 50 億元左右。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。

10. 就各個方案對環境會造成的影響來說，與梅窩至大蠔灣的路線相比，擴闊東涌道的方案，不論是沿線或非沿線進行，均會導致失去較多林地。至於重要生態環境所遭受的破壞和損失，以擴闊東涌道和梅窩至大蠔灣連接路這兩個方案來說是相若的。

11. 在水質方面，大蠔河和東涌河會分別受到梅窩至大蠔灣連接路和擴闊東涌道兩個方案的影響。兩條河的生態特性十分相似，並且都是以棲息其中的魚類和無脊椎生物種類繁多見稱。不過，如擴闊東涌道，一段長約 1.6 公里的東涌河便會與施工地點相當接近（距離不足 100 米）；如興建梅窩至大蠔灣連接路，施工地點則會距離大蠔河至少 120 米。

12. 至於對郊野公園的影響，由於東涌道的非沿線擴闊方案路線迂迴，並涉及頗大型的土方工程，因而會對郊野公園造成較大影響。即使是採取沿線擴闊方案，影響範圍也較梅窩至大蠔灣連接路方案為大。

13. 就視覺和景觀所受的影響來說，東涌道的沿線擴闊工程，會比梅窩至大蠔灣連接路方案略為優勝。不過，長遠而言，梅窩至大蠔灣連接路方案對景觀的影響只會極為輕微，而東涌道的非沿線擴闊方案由於涉及大量削坡工程，對景觀的影響可能會嚴重得多。

14. 根據上文分析，從環境的角度來看，梅窩至大蠔灣連接路方案與東涌道沿線擴闊方案相若，但較東涌非沿線擴闊方案為佳。

15. 在東涌道下面建造隧道的方案，可避免對郊野公園造成影響，同時，所失去的生態環境以及在視覺和景觀上所受的影響，都會較梅窩至大蠔灣連接路方案為少。不過，失去的林地面積則與梅窩至大蠔灣方案相若。建造隧道入口、隧道管理大樓的相關地台，以及通往隧道的各條引道，均會

直接對隧道兩端的河道(包括東涌河在內)造成不良影響。如果興建隧道，便需要安裝通風設施，隧道兩端因而會積聚大量污濁空氣。耗用巨大資本和經常開支來建造隧道，理據是否充分頗成疑問，何況還會令塘福或長沙的土地用途受到影響。

16. 此外，施工時間表亦會大有影響。我們目前的計劃，是在二零零四年建成梅窩至大蠔灣連接路。假如我們採納沿線擴闊東涌道的方案，竣工日期會延遲至少一年半，原因是我們需要更多時間來申請撥款，進行相關的法定程序，以及根據《環境影響評估條例》擬備環境影響評估報告。與沿線擴闊相比，採用非沿線擴闊東涌道或建造隧道的方案，會再延遲一年半才能竣工，原因是我們須進行工程計劃可行性研究，而施工期也會較長。

17. 鑑於上述各項考慮因素，我們的結論是梅窩至大蠔灣的路線仍是最佳方案。我們會着手實行這個方案，並會就盡量減輕對環境所造成的影響和改善景觀，提出多項的建議，包括建造特別設計的排水系統，使工地和道路的徑流不會流進附近易受破壞的河道和大蠔灣，並會重新製造沼澤地及種植 15 公頃的林木。

目前情況

18. 從交通需要及交通安全的角度着眼，我們決定把工程付諸實行。事實上，去年夏季的一場暴雨，使大嶼山的運輸網絡陷於癱瘓，而本年一月和五月發生的兩宗交通意外，令東涌道須全面封閉，更清楚顯示貫通大嶼山南北部的通道亟待改善。離島區議會和大嶼山居民也大力促請當局早日完成這項工程。

19. 路政署現正與環境保護署密切聯絡，以修訂環境影響評估報告，並計劃在二零零零年六月把報告再次提交環境保護署署長。

20. 由於工程會影響 2.2 公頃郊野公園土地，除環境諮詢委員會外，我們還須徵詢郊野公園及海岸公園委員會的意見。當我們在一九九九年三月徵詢郊野公園及海岸公園委員會的意見時，該委員會表示不反對南面的連接路線，但對北

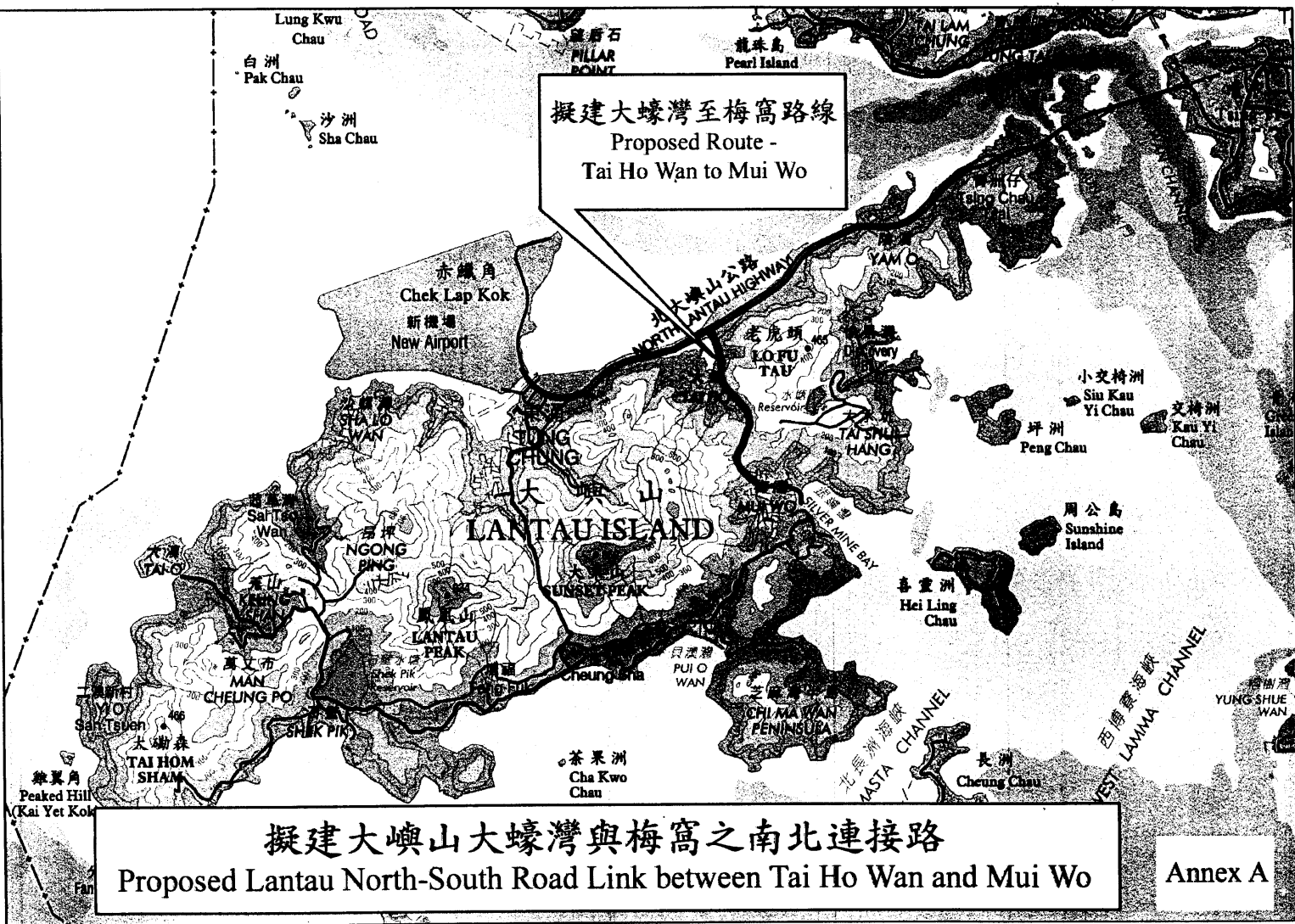
段伸展入郊野公園的設計則有所保留，並要求我們進一步提供有關建議路線和隧道方案的資料。我們其後曾詳細比較兩條路線，並在一九九九年六月該委員會的會議上，向其提供所需的資料。我們衡量過所有因素後，確認先前提出的路線建議。該委員會認為我們應着手進行工程的詳細環境影響評估，並在評估工作完成後向該委員會和其他諮詢組織提交詳細報告。

21. 待環境保護署接納上述環境影響評估報告後，我們計劃在二零零零年八、九月徵詢環境諮詢委員會和郊野公園及海岸公園委員會的意見。之後，我們會向立法會申請撥款，進行工程的詳細設計工作。根據我們最新的估計，建造工程會在二零零二年年底展開，在二零零四年年底完竣。

徵詢意見

22. 請委員閱覽文件的內容。

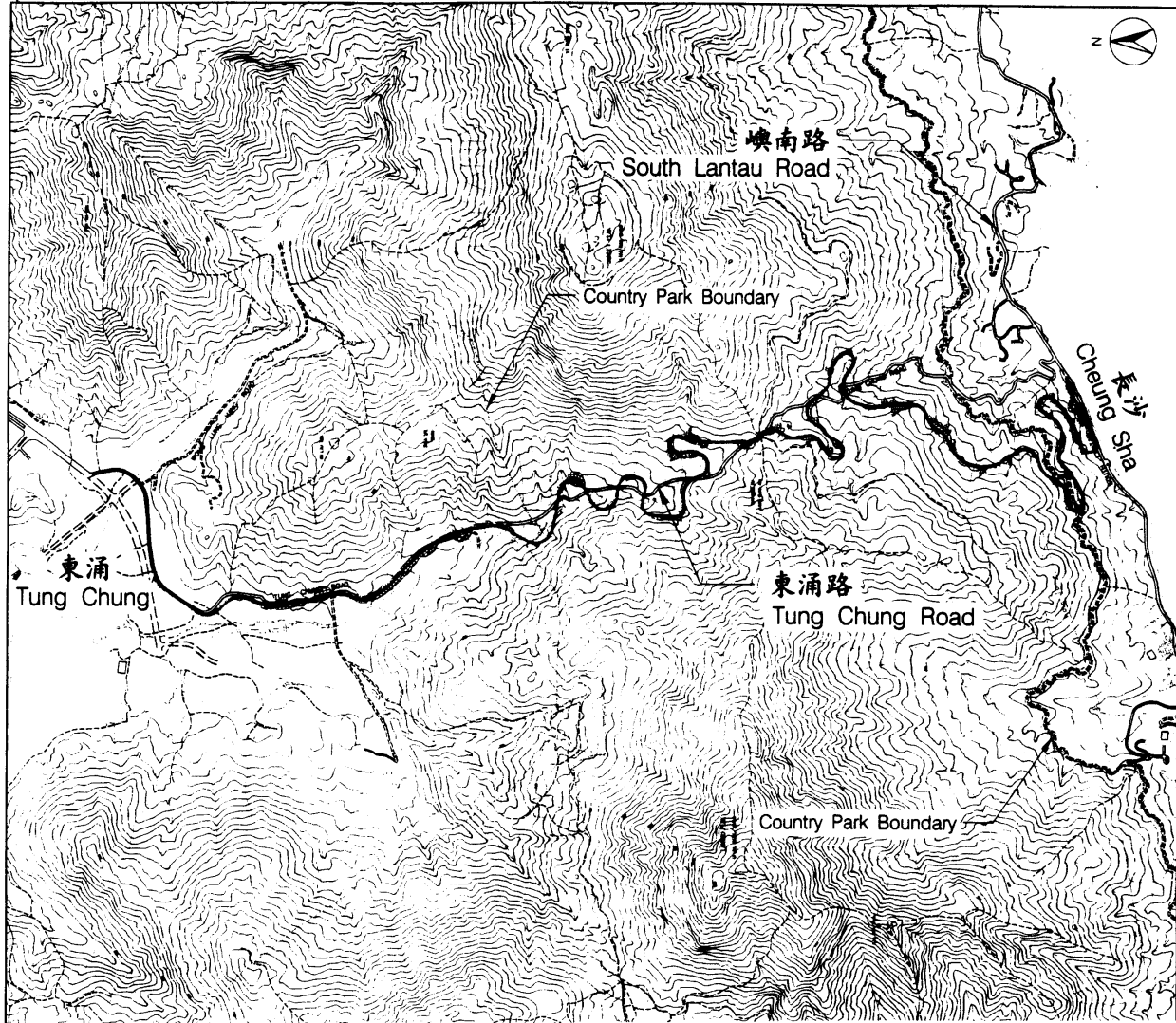
政府總部
運輸局
二零零零年五月



擬建大蠔灣至梅窩路線
Proposed Route -
Tai Ho Wan to Mui Wo

擬建大嶼山大蠔灣與梅窩之南北連接路
Proposed Lantau North-South Road Link between Tai Ho Wan and Mui Wo

Annex A



Notes: 註釋

Annex B

no.	date	description
REVISION		
drawn		Ivan Yip
checked		Li Wai
approved		
Li Wai		
contract no.		
file no.		
project no.		
Project 項目		
東涌路改善工程 Tung Chung Road Improvement		
drawing title 圖則名稱		
離開原有路線之方案 Off-Line Option		
drawing no. 圖號		scale 比例
TCR04		1:20 000
office 辦事處		
主要工程管理處 Major Works Project Management Office		
HIGHWAYS 路 DEPARTMENT 政 香港		