



**HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE**

3 & 6/F, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG
Web site: <http://www.hyd.gov.hk>

**路政署
主要工程管理處**
香港九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署三及六樓
網址: <http://www.hyd.gov.hk>

本署檔案 Our Ref. : () in HyD MWO 11/1/718TH/1/1C
來函檔號 Your Ref. : CB(4)/PAC/R60
電話 Tel. : 2762 3600
圖文傳真 Fax : 2714 5128

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大廈
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書

(經辦人：蘇美利女士)

蘇女士：

**政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十號報告書第六章**

東涌道改善工程計劃

你於二零一三年五月六日的來函檔號 CB(4)/PAC/R60，本署已經收悉，並特此答覆如下：

工程計劃的規劃及環境影響評估

- (一) 在1996年研究開始時，路政署理解到要制定一條穿越南北大嶼山郊野公園的改善走線以替代當時未能符合標準的東涌路會是一項非常艱鉅的任務，其中須要平衡多方面的技術、地理限制以及環保的要求。及後環境影響評估（環評）條例在1998年4月生效，這令到東涌路改善工程計劃成為首批在環評條例實施下進行的工程項目。當時，路政署、顧問公司以至整個建造業界在新法例方面的經驗仍處於起步階段。有鑑於早期曾有其他工程項目能成功於高生態價值地點完成（例如1997年前建造穿越大蠔灣的北大嶼山公路），因此路政署當年在進行研究大蠔灣方案時，期待能盡一切努力提出緩解措施以解決各方面的環境影響問題，並滿足法例上的要求。直至開展



ISO 9001:2008 Certificate No.: CC 1881
ISO 14001:2004 Certificate No.: CC 2834

大蠔灣方案研究後約一年，即1999年5月，大蠔灣被規劃為具特殊科學價值地點。至此，大蠔灣方案才被定為一個可能不會被接納的方案。回顧當時的情況，在新的環評條例下，路政署確是可採取較為保守的立場來評估位於生態敏感地區進行工程所面對的困難。

- (二) 顧問X在1996/97年進行的可行性研究中，認為大蠔灣方案是一個可行的方案時，已考慮到技術和環境等因素，包括預計生效的環評條例。然而，這建議均是於環評條例生效及大蠔灣被指定成為具特殊科學價值地點之前，及當時本港顧問公司於新條例下於生態敏感地區工作的實際經驗尚淺。誠如上文（一）中解釋，基於該等背景原因，路政署才繼續進行大蠔灣方案的勘測及初步設計包括環評工作。在東涌道改善工程計劃完成後，顧問X已被另一家公司收購，因此路政署再沒有機會聘用顧問X。
- (三) 事實上，路政署在開始研究改良路線初期已有檢視沿現有東涌道走線的改善方案，但由於部分改良後路段的坡度仍超過規劃標準，再加上考慮到郊野公園及海岸公園委員會關注該工程對南大嶼山郊野公園的影響，該方案在當時不被接納。在1997年，路政署進行探討其他道路走線時採用了路線較短和坡度理想的大蠔灣方案，是有鑑於在1997年之前曾有其他在大蠔灣發展成功的例子。然而，在1999年7月，環境諮詢委員基於發展理據不足、評估標準及不同方案的比較和對環境影響採取紓緩措施等因素，不支持大蠔灣方案。路政署遂再次提交經修訂後的環評報告，其中已包括多項緩解措施以緩減預期的環境影響，以及比較不同路線的環境影響。但其後的發展變更，包括在1999年中大蠔灣被指定成為具特殊科學價值地點後，環境保護署最終在2000年11月通知路政署，經修訂後的大蠔灣方案環評報告無法滿足法例的要求。路政署得悉後立刻再檢視其他道路方案，並在2001年初提出「採納方案」。很明顯，在該段時間內，我們須要用相當的時間及努力才能結合當中的變化和徹底研究各不同替代走線。路政署認為，我們是有確切需要經研究其他可行的替代走線方案後，最終才能得出「採納方案」，因為就道路設計標準和工程困難度而言，「採納方案」是較「大蠔灣方案」為遜色的。但此方案經研究後，可兼顧各持份者的意見，及能盡早施工以照顧市民的關注。
- (四) 今天在制定道路走線時，路政署會先進行徹底研究，務求找出各可行方案並加以比較，從而選出最後的方案。作為這過程的一部分，我們會成立由各部門組成的工程督導/工作小組，審議並指導各規劃及工程事宜。在進行道路工程計劃時，路政署會繼續參考環境保護署不時發出的技術備忘錄和指引。在環評過程中路政署會加強與各相關部門/人士的溝通。我們亦會特別對涉及具生態價值/敏感地

點的工程項目加倍留意。當情況出現重大改變時，審慎研究各個工程方案的可行性。

東涌道改善工程計劃的推展

- (五) 路政署在合約B中已考慮各種因素，並諮詢運輸署的意見後詳列審批道路通行許可證的數目以配合挖掘工程時間表。
- (六) 路政署正與運輸署合作進行東涌道改善工程計劃完工後的檢討，並在檢討中參考審計報告書所載的意見。對於將來類似需要道路通行許可證的合約，路政署會在設計階段參考交通情況、道路容量、道路安全的考慮、對公眾造成的滋擾、建議施工細節等，諮詢運輸署許可證審批的數目上限，並評估其對工程計劃的影響，然後才會在合約文件中採用相關要求。我們會盡可能避免在合約中指定一個確實道路通行許可證的數目。在施工過程中，承建商/工程師會就道路通行許可證的數目與運輸署保持密切聯繫，以確保其審批能符合合約中的要求。
- (七) 一般來說，地盤勘測是可以提供地下狀況的大體認知。但是在地盤抽取的樣辦往往是有局限性的，施工期間出現未曾預期的實際情形引致地基種類或泥土量變化並不罕見。除實際土地狀況的變化之外，在東涌道改善工程計劃裏還有另一個較獨特的因素，就是在合約開展前，我們無法在草木叢生的山嶺，以及在郊野公園範圍內砍伐樹木或灌木以進行工地勘測。對於將來類似東涌道改善工程計劃的工程項目，路政署會在工地狀況許可的情況下，盡量進行合約前工地勘測。此外，路政署亦會進行風險評估，分析施工期間可能出現的各種變數，並在招標和預算中作出充足準備。

本覆函及其英文譯本的電子檔案會於稍後按要求傳送至電子帳號「sywan@legco.gov.hk」。

路政署署長

(郭譚玉英女士 代行)

副本送： 運輸及房屋局局長 (經辦人：杜永恆先生)
財經事務及庫務局局長 (經辦人：曾婉珮女士)
審計署署長 (經辦人：黃德榮先生)

二零一三年五月廿四日