

## A. 引言

審計署曾就路政署規劃和推行東涌道改善工程計劃的工作進行審查。

2. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就委員會的查詢作出書面回應。

## B. 工程計劃的規劃及環境影響評估

3. 東涌道是連接南北大嶼山由東涌至長沙的唯一車道。在2002年至2009年期間，政府進行東涌道改善工程計劃，逐步把東涌道從單線雙程道路提升至斜度較小的雙線不分隔道路。

4. 委員會察悉，路政署曾於1998年至2000年這3年間，動用900萬元研究連接大蠔灣至梅窩的道路方案("大蠔灣方案")，惟最終棄用該方案(主要原因是工程會影響具生態價值的地點)，並於2001年還原至連接東涌至長沙的沿線擴闊方案("採納方案")。委員會曾作出以下查詢：

- 路政署耗時3年研究大蠔灣方案的原因；及
- 路政署是否同意，該署大大低估了興建大蠔灣方案的擬議工程對周遭環境的不良影響。

5. **路政署署長**在2013年5月24日的函件(**附錄14**)中解釋：

- 路政署於1997年提出路線較短和坡度較理想的大蠔灣方案，是有鑑於1997年之前曾有其他在大蠔灣發展成功的例子。1999年7月，大蠔灣方案基於發展理據不足等因素而不獲環境諮詢委員會支持，路政署遂再次提交經修訂的環境影響評估報告("環評報告")，當中已包括多項緩解措施以緩減潛在的環境影響，以及比較不同走線的主要環境影響。其後在發展規劃方面亦出現了轉變(例如大蠔灣於1999年獲劃定為具特殊科學價值的地點)，環境保護署於2000年11月通知路

東涌道改善工程計劃

政署，經修訂的大蠔灣方案環評報告並不符合法例要求。路政署隨後已重新檢視其他道路方案，並在2001年初找出"採納方案"；

- 直至大蠔灣於1999年5月獲劃定為具特殊科學價值的地點後，該署才越益清楚大蠔灣方案並不可行。事後看來，在根據當時新制定的《環境影響評估條例》(第499章)評估有關在生態易受破壞地區推行大蠔灣方案所面對的困難及給予寬限方面，路政署應可採取較為保守的立場；及
- 路政署現時的慣常做法是先進行徹底研究，務求找出各個可行方案並加以比較，然後從中選出最後的方案。在這過程中，路政署會成立由各局及部門的成員所組成的工程督導／工作小組，商議各種規劃及工程事宜以及作出指導。在環評過程中，路政署會加強與有關各方的溝通。路政署亦會對位於具生態價值／生態易受破壞地點的工程項目加倍留意。當情況出現重大轉變時，亦會審慎及迅速地研究各個工程方案的可行性。

### C. 東涌道改善工程計劃的推展

6. 東涌道改善工程計劃分為兩個工程項目，由兩個政府部門推行，即土木工程拓展署負責的項目A(壩尾至龍井頭)，以及路政署負責的項目B(龍井頭至長沙上村)。就項目A批出的合約A在2002年5月動工，在2003年12月大致完成，費用為2,260萬元；有關工程按原來預算如期完成。至於就項目B批出的合約B，則在2004年6月動工，2009年6月大致完成，費用為7億4,350萬元。合約B延遲了36個月才完成，費用亦增加了32%。雙線不分隔的東涌道在2009年2月全面通車。

### 7. 委員會查詢：

- 鑑於運輸署在發出道路通行許可證時須考慮多項因素，例如當時的交通情況、道路的剩餘容車量、道路安全問題、市民所受滋擾，以及工程代理人建議的施

東涌道改善工程計劃

---

工詳情，路政署有否訂立機制，先行就合約B的挖掘工程計劃所需的道路通行許可證數目諮詢運輸署的意見；及

- 自東涌道改善工程計劃完工以後，路政署有否訂立機制，在批出建造工程前先行就工程所需的道路通行許可證數目諮詢運輸署。

8. **路政署署長**在同一函件中答稱：

- 在訂明合約B的挖掘工程計劃所需的道路通行許可證數目時，路政署已顧及所述的各項因素，並已諮詢運輸署；及
- 路政署正聯同運輸署就東涌道改善工程計劃進行完工後的檢討，而在進行檢討時亦已參考審計署長報告書所載審計署的意見。就日後需要道路通行許可證的相若合約而言，路政署會在設計階段參考交通情況、道路容量、道路安全考慮、市民所受滋擾、建議的施工詳情等因素，就許可證的數目上限諮詢運輸署，並會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。路政署認為，日後應盡可能避免在合約中訂明道路通行許可證的確實數目。在施工期間，承建商／工程師應就道路通行許可證的申請與運輸署保持緊密聯繫，確保有關申請能符合合約要求。

9. 審計署長報告書第3.21段顯示，在項目B施工後才發現工地的實際狀況與勘測結果有顯著差異。委員會查詢，土地狀況被發現與工地勘測結果有顯著差異是否屬於正常現象，以及有否任何機制避免這些情況再度發生。

10. **路政署署長**作出以下回應：

- 在一般情況下，工地勘測可大致確認地底的狀況。然而，在工地抽取具代表性的樣本往往有局限性，故此

東涌道改善工程計劃

---

地基種類或土方工程數量因不可預見的惡劣土地狀況而出現改變並不罕見；

- 東涌道改善工程計劃的一個頗獨特的因素是，其實際土地狀況有所改變，主要因為無法在草木叢生及難以到達的地方進行工地勘測，以及受制於合約生效前不可在郊野公園內砍伐樹木／灌木的規定；及
- 日後如推行相若的工程項目時，路政署會加強與有關各方的聯繫，以期在工地狀況許可的情況下盡量進行合約前工地勘測。路政署亦會進行風險評估，分析施工期間可能出現的各種改變，並在招標和預算中作出充足準備。

11. 委員會察悉路政署長的上述回覆，並希望政府當局繼續向其報告有關落實審計署各項建議的進展。