

工程項目第 265RS 號
連接新界西北及新界東北之單車徑-伸延部分- 西貢段

目的

本文件是向西貢區議會轄下的交通及運輸委員會（交委會），匯報土木工程拓展署就上述工程項目西貢區部分的最新研究結果及建議。

背景

2. 我們曾於 2010 年 7 月 22 日就擬議的西貢段單車徑諮詢交委會的意見。交委會表示希望我們繼續研究單車徑的路線安排，並在本項目有最新發展時向交委會作出匯報。

跟進事項

3. 自上次向交委會匯報後，我們繼續積極研究建議走線在地形限制、環境影響、工程技術及成本效益等多方面的可行性，並諮詢多個環保組織及各相關政府部門。就西貢區部分的建議走線而言，澳頭至大網仔路迴旋處的一段西沙路是一段長約一千多米的斜路，它的斜度及長度並不適合一般單車使用者。此外，由於建議走線需要橫過現時假日交通繁忙的大網仔路迴旋處，除需要大規模改建迴旋處、周邊道路及路邊的斜坡外，更會引起其它相關交通問題。我們亦曾考慮在迴旋處上興建高架橋樑以供單車使用，但在諮詢有關政府部門後，認為會產生重大的景觀影響。

4. 另外，沿大網仔路的建議走線亦面對空間不足的問題。單車徑除需要佔用多個現有的燒烤場外，亦在經過大環時會與現有民居太接近。我們就此曾經研究沿海岸走線的可能性，但在海岸邊興建高架橋樑亦會對附近環境及景觀造成重大的影響。

5. 在上述限制及考慮到各建議的單車徑走線所引起的環境影響問題之下，在西貢區有關範圍內並沒有可行的單車徑走線。

6. 此外，毗鄰的大埔區部分的單車徑走線亦同樣遇到地形限制及環境影響等問題。若按西沙路的建議走線方案，即使在路線設計上盡量調節以避開樹木，仍需砍伐超過 1,600 棵樹木，當中包括西沙路現有多處馬路兩旁樹木的樹冠連接而成的特色樹篷。若進行沿企嶺下海的另一方案，會進入海岸保護區、自然保護區、具特殊科學價值地點及綠化地帶，對有關地區的生態、景觀及樹木帶來更大的影響。此外該方案從海傍接上西沙路的路段亦較陡斜，不能符合運輸署制訂的單車徑安全標準。基於以上原因，我們認為在大埔區部分的單車徑走線亦不可行。就此，我們於本年 6 月及 7 月已諮詢了西貢北約鄉事委員會及大埔區議會，他們理解項目的影響及困難，並接納了我們取消興建本項目的大埔區部分的建議。

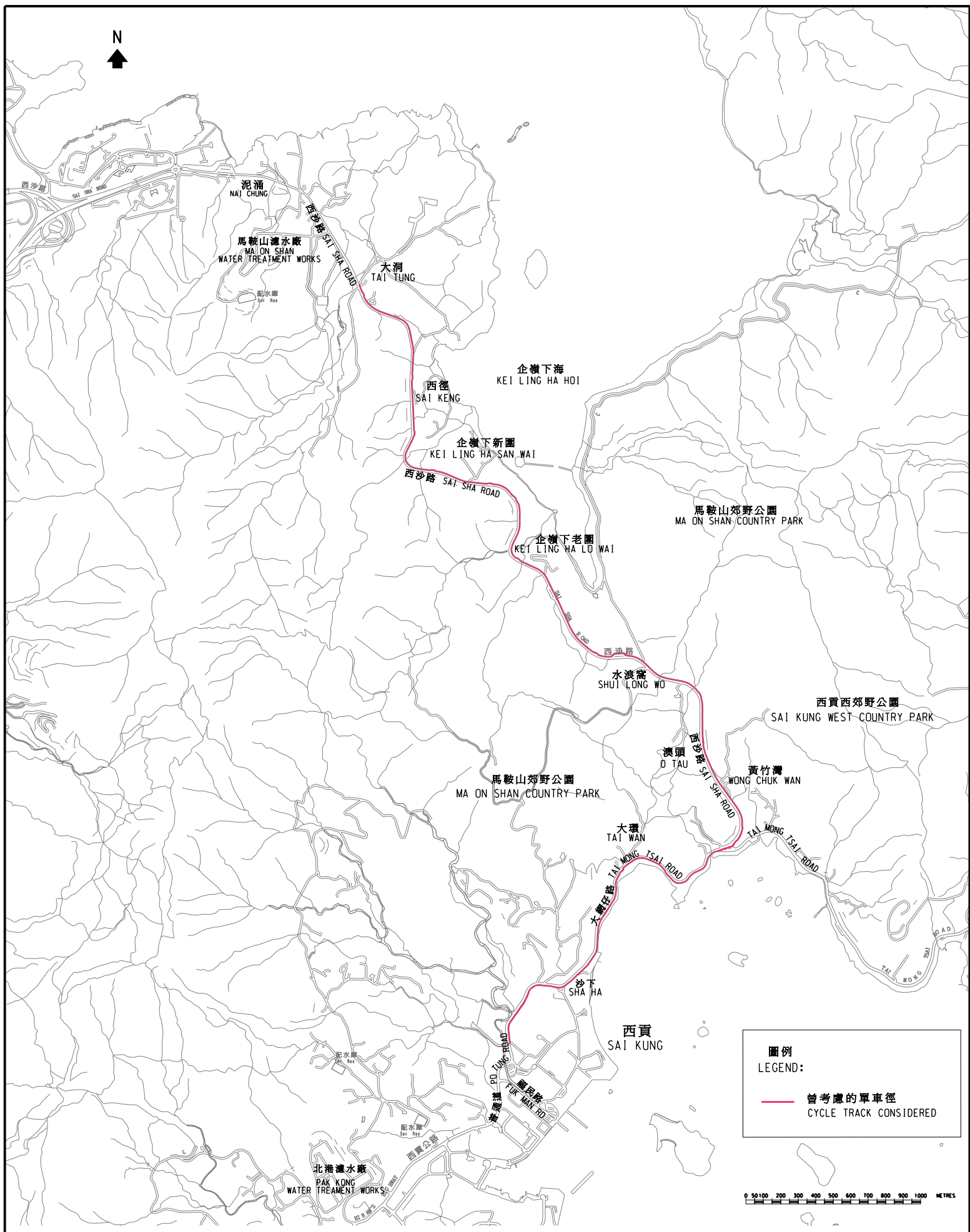
研究結果

7. 綜合以上各方面的考慮因素，我們建議取消西貢段的單車徑伸延部分。

附件

8. 本文件附圖以供參考。

土木工程拓展署
新界西拓展處
2014 年 7 月



圖例
LEGEND:

— 曾考慮的單車徑
 CYCLE TRACK CONSIDERED

連接新界西北及新界東北之單車徑-伸延部分(西貢段)
 CYCLE TRACKS CONNECTING NWNT AND NENT - EXTENSION
 (SAI KUNG SECTION)