

喜靈洲監獄發展
土地平整及基建工程
可行性研究

第二輪公眾諮詢

諮詢摘要

二零零四年五月



香港特別行政區政府
土木工程署



計劃背景

香港監獄擠迫問題一直存在，而且許多設施都已過時及殘舊。這些問題預計會愈來愈嚴重。因此，政府建議興建一所提供 7,220 個懲教名額的新綜合監獄。新綜合監獄可集中港島和九龍現有的懲教設施和全港的羈押設施，並額外提供 2,600 個懲教名額，可供應付直至 2015 年的預計囚犯人數增長。爲了保安理由，綜合監獄將分爲多個獨立單位。單位之間設有圍牆，以便有效隔離。

好處

新綜合監獄不僅可解決監獄擠迫及設施殘舊的問題，還可應付直至 2015 年的預計囚犯人數增長。此外，計劃亦會對社會帶來以下好處：

- 集中懲教設施，可取得顯著的規模經濟效益。長遠而言，可節省懲教署在運作和人力方面的經常開支。
- 懲教人員可更快捷有效地推行囚犯更生計劃，協助囚犯改過自新，從而令社會整體得益。
- 騰出港島及九龍現有懲教設施用地作重新發展，以滿足其他的社區需要。

可行性研究

土木工程署已委託萬隆工程顧問有限公司（下稱顧問公司）展開喜靈洲興建新綜合監獄所需的土地平整及基建工程的可行性研究，此研究分兩階段進行。

目前，我們正進行此研究的第一階段。我們現選出一個最可取的土地平整及基建工程方案作公眾諮詢。本諮詢摘要會介紹有關的詳細資料。

第一階段研究完成後，我們會就研究結果向立法會財務委員會匯報。待財務委員會批准後，我們才會進行此研究的第二階段，就最可取的方案進行詳細評估，其中包括法定的環境影響評估。

首輪公眾諮詢

我們在 2003 年 12 月至 2004 年 2 月期間進行了首輪的公眾諮詢，就 8 個初步土地平整方案和 4 個初步固定渡海通道方案諮詢了 35 個組織和團體，當中包括地區組織、環保團體和其他個別團體。在諮詢過程中，我們收集了各組織和團體對這些初步方案的寶貴建議及其他有關此計劃在非技術性方面的意見。

公眾對土地平整及基建工程在技術性方面的意見和所關注的事項主要包括：

- 綜合監獄、固定渡海通道和相關的連接通道路線可能帶來的視覺和景觀影響
- 工程對陸上和海洋生態可能帶來的影響
- 工程對水質和水流可能帶來的影響
- 工程對規劃南大嶼山作為自然保育和旅遊用途的影響
- 工程對南大嶼山陸上交通可能帶來的影響
- 工程對漁業可能帶來的影響
- 如需在喜靈洲避風塘內進行填海，受影響船隻碇泊區的重置問題

公眾認為較可取的初步方案如下：

土地平整

(有關方案的位置，請參考附件 A)

- 在避風塘範圍內作土地平整的方案（方案 B、C 和 D）較可取或其所帶來的影響較小
- 方案 A、G 和 H 較不可取或會帶來較大的影響

固定渡海通道和相關連接通道路線

(有關方案的位置，請參考附件 B)

- 方案 2 較可取或其所帶來的影響較小
- 方案 1 和 4 較不可取或會帶來較大的影響

公眾對此計劃在非技術性方面所關注的事項，主要包括興建綜合監獄的需要和選址問題。我們已在首輪公眾諮詢中對上述問題作出回應。有關資料請參考隨本諮詢摘要夾附的資料小冊。

最可取方案

我們根據一套準則對 8 個初步土地平整方案和 4 個初步固定渡海通道方案作出評估，考慮因素包括視覺和景觀、生態及其他環境問題、土地使用、交通、社會因素、工程和造價。評估的主要結果請參考附件 A 和附件 B。

根據評估結果，我們認為在避風塘範圍內作土地平整的初步方案和固定渡海通道方案 2，配合繞過梅窩市中心的繞道，會比其他方案有較多優點。我們在評估各個方案的利弊及考慮了在首輪公眾諮詢中所得到的意見後，選出一個如圖 1 所示的最可取方案。

最可取的土地平整方案是結合位於避風塘範圍內的初步方案 B、C 和 D 所擁有的優點而成，它的面積約 80 公頃。顧問公司建議重建部分現有防波堤，以彌補受填海影響的現有部分船隻碇泊區。

在固定渡海通道方面，我們就橋樑和隧道形式的優劣作出比較。橋樑形式雖會產生較大的視覺影響，但不需要在著陸上點額外填海以容納接駁道路，並且在施工時亦會對水質帶來較小的短期影響。另外，興建橋樑的造價和經常費用將較隧道明顯為低。顧問公司在考慮所有因素後，建議採用橋樑形式。

顧問公司根據 2003 年 9 月的物價水平，估計此最可取方案的土地平整及基建工程的建造費用約為 25 億元。顧問公司會在此研究的第二階段進行更詳細的工程費用評估。

總括而言，最可取方案的主要優點如下：

土地平整

- 較小的視覺影響
- 對喜靈洲天然地貌及植物的影響輕微
- 對陸上和海洋生態的影響輕微
- 對水質和水流的影響較小
- 喜靈洲和周公島的自然保育價值不受影響
- 能與喜靈洲現有的懲教設施有更佳的銜接
- 對現有航道沒有影響

固定渡海通道和相關連接通道路線（包括繞道）

- 固定渡海通道對陸上和海洋生態的影響輕微；繞道對梅窩的次生林和植林有小量的局部影響
- 對南大嶼郊野公園的影響輕微
- 對現時和計劃中的土地用途的影響輕微
- 考古地點不受影響
- 提供有效率的交通接駁

最可取方案的初步評估

本部分介紹最可取方案初步評估的主要結果。當進行此研究的第二階段時，我們將會作詳細的評估，以改進最可取方案，其間我們並會進行進一步的公眾諮詢。

視覺和景觀影響

土地平整

- 喜靈洲的地形將有效地遮蔽土地平整範圍
- 在坪洲、愉景灣、南丫島和港島南區不會看見土地平整範圍
- 在梅窩、芝麻灣和長洲只會看見部分土地平整範圍
- 對喜靈洲天然地貌及植物的影響輕微

固定渡海通道

- 在坪洲、梅窩和芝麻灣可容易地看見固定渡海通道；在梅窩的視覺影響會較大

當進行此研究的第二階段時，我們將會考慮各種的緩解措施，包括在土地平整範圍引入園林山丘；在固定渡海通道方面，採用輕型橋樑結構，加上配合自然環境的色調等。

生態

- 擬建土地平整方案對陸上和海洋生態的影響輕微。它不必在喜靈洲進行大型的地盤平整工程。在避風塘範圍內的海岸線、前濱和海床的生態價值一般也稍低。

- 擬建連接通道路線不需要在南大嶼郊野公園範圍內建設新道路。繞道對梅窩的次生林和植林有小量的局部影響。

顧問公司曾經進行實地勘察，並未發現早前記載居住於喜靈洲和周公島的鮑氏雙足蜥。顧問公司認為擬建土地平整方案將不會影響鮑氏雙足蜥的生境。但我們仍會在此研究的第二階段中進行詳細的陸上和海洋生態調查。

水質和水流影響

- 芝麻灣以東和大嶼山萬角咀以南最狹窄的水流區域不會受影響。新防波堤和固定渡海通道的橋墩可能對水質和水流會構成局部影響，但我們會透過實施有效的緩解措施，將影響減至最低
- 建造新防波堤和土地平整工程對水質會帶來短期影響

南大嶼山規劃的影響

- 南大嶼郊野公園和梅窩現有及計劃中的土地用途不受影響
- 對梅窩作為南大嶼山的旅遊門廊作用影響輕微，因為懲教署的日常運作車輛將使用繞道直達嶼南道
- 喜靈洲和周公島的自然保育價值將不受影響。現時的土地平整方案將不會影響現有的自然地貌。最可取方案位於避風塘內，而該處沿岸附近已建有懲教設施。

大嶼山陸上交通的影響

- 對東涌道和嶼南道的交通構成小量影響。我們預計懲教署的大部分員工會使用包船作為往來新綜合監獄的主要交通工具。顧問公司估計的陸上交通流量（包括進入及駛出新綜合監獄的車輛）為每日 700 架次，而在繁忙時間為每小時 67 架次，約佔東涌道和嶼南道總容量的 8%。
- 對梅窩市中心內道路構成的影響輕微

漁業影響

- 對捕漁區構成小量損失
- 因建造新防波堤所需的挖泥和有關工程可能對附近魚類養殖區的水質構成短期影響

我們會透過實施緩解措施，將影響控制於可接受的水平之內。另外，我們亦會在施工期間進行緊密的監察。

可持續發展初步評估

可持續發展初步評估是根據各項初步技術評估的結果而進行。有關的主要結果如下：

- 新綜合監獄可紓緩現有懲教院所的擠迫問題。
- 透過在喜靈洲集中懲教設施，可取得顯著的規模經濟效益，從而減少管理 7,220 個懲教名額所需的額外人力資源。
- 港島及九龍現有懲教設施用地可騰出作重新發展，以滿足其他的社區需要。
- 顧問公司認為只要在工程設計上配合相應的緩解措施，應不會對附近的景觀質素、天然地貌和植物、生態、環境、交通和康樂資源等構成明顯影響。
- 在視覺影響的考慮上，在避風塘範圍內的土地平整方案是較為可取的。橋樑形式的固定渡海通道雖會產生較大的視覺影響，但興建橋樑的造價和經常費用將較隧道明顯為低。
- 我們將會進行更深入研究以詳細評估各有關的影響和建議適當的緩解措施，將因工程而引起的影響減至可接受的水平之內。我們亦會仔細考慮其他方面的問題，例如懲教設施的保安和公眾意見等。

你的意見

你對最可取方案的意見對我們很重要。我們會根據你所提供的寶貴意見，對最可取方案作出改進。請於 2004 年 7 月 31 日前將你的意見以下列方式向我們提出：

- (a) 郵寄至 九龍何文田公主道 101 號
土木工程署大樓 2 樓
土木工程署拓展部
總工程師/拓展；或
- (b) 傳真至 2714 0079；或
- (c) 電郵至 ceinfo@ced.gov.hk

請提交意見或建議的人士注意，除非閣下要求政府將有關意見和建議的任何部分或閣下的身份保密，否則政府會在適當的情況下，發布閣下的意見和建議的全部或部分，以及閣下的身份。

本諮詢摘要、資料小冊及其他有關的資料載於土木工程署網頁 www.ced.gov.hk/chi/projects/hlcfs/hlcfs_f.htm 供公眾瀏覽。

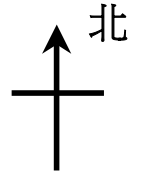
如有任何查詢，請電土木工程署拓展部 2762 5670。

建議使用A3紙張列印

2

1

圖 1 – 最可取方案



從香港島(數碼港)遠眺 (7)



7

從坪洲遠眺 (1)



擬建繞道

現有梅窩碼頭路

擬建固定渡海通道
及連接道路

擬建填海範圍
(約80公頃)

從渡輪眺望 (6)



6

從長洲北遠眺 (5)



5

擬建防波堤

遷移現有防波堤

從愉景灣遠眺 (2)



銀礦灣

從梅窩(銀礦灣)遠眺 (3)



芝麻灣

從芝麻灣遠眺 (4)



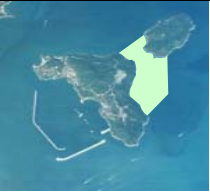




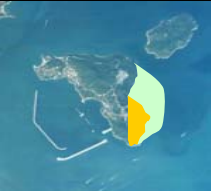


4

擬建綜合監獄

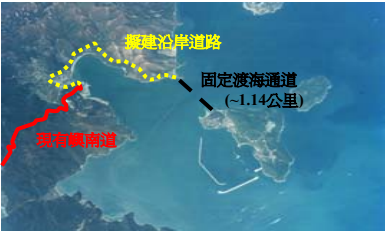
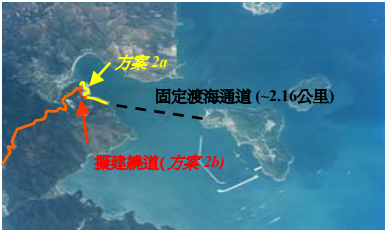
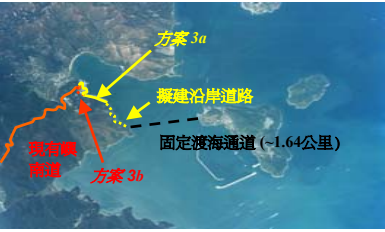
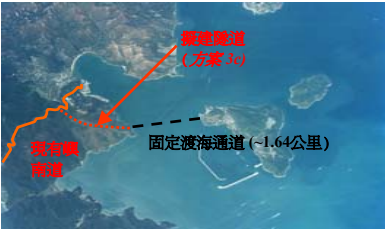
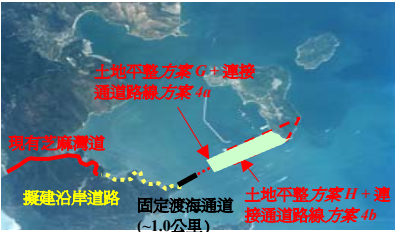
擬建綜合監獄

擬建綜合監獄

各土地平整方案初步評估的主要結果

評估準則	方案 A	方案 B	方案 C	方案 D	方案 E	方案 F	方案 G	方案 H
視覺和景觀	 <ul style="list-style-type: none">在坪洲、愉景灣和港島南區可容易地看見土地平整範圍對天然海岸線視覺景物構成嚴重損失（2.8 公里）連接固定渡海通道的新道路對天然視覺景物構成中度損失	 <p>第二選擇</p> <ul style="list-style-type: none">在梅窩可看見部分土地平整範圍對避風塘內的天然海岸線視覺景物構成中度損失（2.4 公里）	 <p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">方案 C 在視覺上較方案 B 和方案 D 遠離梅窩對避風塘內的天然海岸線視覺景物構成輕微損失（1.0 公里）連接固定渡海通道的新道路對天然視覺景物構成少量損失	 <ul style="list-style-type: none">方案 D 在視覺上較方案 B 和方案 C 接近梅窩對避風塘內的天然海岸線視覺景物構成中度損失（1.5 公里）	 <ul style="list-style-type: none">在港島南區、南丫島和渡輪上可容易地看見土地平整範圍對天然海岸線視覺景物構成中度損失（2.1 公里）連接固定渡海通道的新道路對天然視覺景物構成中度損失	 <ul style="list-style-type: none">在港島南區、南丫島和渡輪上可容易地看見土地平整範圍對天然海岸線視覺景物構成中度損失（2.1 公里）對已植林斜坡和小山頂的景物構成嚴重損失（36 公頃）連接固定渡海通道的新道路對天然視覺景物構成中度損失	 <ul style="list-style-type: none">距離梅窩最遠，但在芝麻灣和渡輪上可容易地看見土地平整範圍對天然海岸線視覺景物構成輕微損失（0.4 公里）	 <ul style="list-style-type: none">距離梅窩最遠，但在芝麻灣和渡輪上可容易地看見土地平整範圍對天然海岸線視覺景物構成輕微損失（0.7 公里）對已植林斜坡和小山頂的景物構成嚴重損失（16.4 公頃）
生態	<ul style="list-style-type: none">對高生態價值的海岸線構成影響（2.8 公里）對珊瑚構成較大影響	<ul style="list-style-type: none">對低生態價值的海岸線構成影響（2.4 公里）對珊瑚不構成影響	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">對低生態價值的海岸線構成影響（1.0 公里）對珊瑚不構成影響	<p>第二選擇</p> <ul style="list-style-type: none">對低生態價值的海岸線構成影響（1.5 公里）對珊瑚不構成影響	<ul style="list-style-type: none">對高生態價值的海岸線構成影響（2.1 公里）對珊瑚構成少量影響	<ul style="list-style-type: none">對陸上生境構成嚴重影響（36 公頃）對高生態價值的海岸線構成影響（2.1 公里）對珊瑚構成少量影響	<ul style="list-style-type: none">對高生態價值的海岸線構成影響（0.4 公里）對珊瑚構成少量影響	<ul style="list-style-type: none">對陸上生境構成嚴重影響（16.4 公頃）對高生態價值的海岸線構成影響（0.7 公里）對珊瑚構成少量影響
其他環境方面	<ul style="list-style-type: none">- 水流和水質- 建築期的空氣質素和噪音 <ul style="list-style-type: none">對水流和水質構成較小影響對現有懲教院所構成小影響	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">方案 B 對水流和水質較其他方案構成的影響最小對現有懲教院所構成大影響	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">方案 C 對水流和水質較其他方案構成的影響最小對現有懲教院所構成大影響	<ul style="list-style-type: none">對水流和水質構成較小影響對現有懲教院所構成最大影響	<ul style="list-style-type: none">對水流和水質構成較小影響對現有懲教院所構成中度影響	<ul style="list-style-type: none">對水流和水質構成較小影響對現有懲教院所構成中度影響	<ul style="list-style-type: none">對水流和水質構成嚴重影響第一選擇對現有懲教院所構成最小影響	<ul style="list-style-type: none">對水流和水質構成大影響第二選擇對現有懲教院所構成小影響
土地使用	<ul style="list-style-type: none">對周公島的自然保育價值構成影響（4.5 公里）不配合現有自然特色	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">需要重置避風塘（35 公頃）配合現有土地用途	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">需要重置避風塘（35 公頃）配合現有土地用途	<ul style="list-style-type: none">需要重置避風塘（50 公頃）配合現有土地用途	<ul style="list-style-type: none">不配合現有自然特色	<ul style="list-style-type: none">對喜靈洲的自然保育價值構成嚴重影響不配合現有自然特色	<ul style="list-style-type: none">不配合現有自然特色	<ul style="list-style-type: none">對喜靈洲的自然保育價值構成影響不配合現有自然特色
交通	<ul style="list-style-type: none">往固定渡海通道的行車路程較長（4.5 公里）需要擴闊現有道路（0.7 公里）和建造新道路（1.5 公里）對海上交通構成小影響	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">直接接駁固定渡海通道（不需要擴闊現有道路和建造新道路）對海上交通不構成影響	<ul style="list-style-type: none">往固定渡海通道的行車路程較長（3.9 公里）需要擴闊現有道路（1.0 公里）和建造新道路（0.3 公里）對海上交通不構成影響	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">直接接駁固定渡海通道（不需要擴闊現有道路和建造新道路）對海上交通不構成影響	<ul style="list-style-type: none">往固定渡海通道的行車路程較長（4.0 公里）需要擴闊現有道路（0.7 公里）和建造新道路（1.0 公里）對海上交通構成小影響	<ul style="list-style-type: none">往固定渡海通道的行車路程較長（3.7 公里）需要擴闊現有道路（0.6 公里）和建造新道路（0.9 公里）對海上交通構成小影響	<ul style="list-style-type: none">直接接駁固定渡海通道（方案 4）需要擴闊現有道路（1.0 公里）和建造新道路（0.6 公里）以連接現有懲教院所對海上交通構成最大影響	<ul style="list-style-type: none">直接接駁固定渡海通道（方案 4）需要擴闊現有道路（1.0 公里）和建造新道路（0.6 公里）以連接現有懲教院所對海上交通構成最大影響
社會因素	<ul style="list-style-type: none">對兩個具高質素的沙灘和水上活動構成影響對捕漁區構成大量損失（82 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響	<p>第二選擇</p> <ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成少量損失（35 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成少量損失（35 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響方案 C 在保安問題上較方案 B 和方案 D 對當地居民構成最小關注	<ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成中度損失（50 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響	<ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成大量損失（85 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響	<ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成中度損失（45 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響	<ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成大量損失（84 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響	<ul style="list-style-type: none">對捕漁區構成中度損失（69 公頃）對現有魚類養殖區可能構成短期影響
工程／造價	<ul style="list-style-type: none">需要重置現有海底水管建造費用：14 億港元經常費用：1,010 萬港元	<ul style="list-style-type: none">需要重置現有防波堤（1.82 公里）需考慮現有懲教院所和避風塘對工程構成的限制建造費用：15.2 億港元經常費用：980 萬港元	<ul style="list-style-type: none">需要重置現有防波堤（1.46 公里）需考慮現有懲教院所和避風塘對工程構成的限制方案布局很適合規劃監獄設施建造費用：14.6 億港元經常費用：1,000 萬港元	<p>第二選擇</p> <ul style="list-style-type: none">需要重置現有防波堤（1.75 公里）需考慮現有懲教院所和避風塘對工程構成的限制方案布局很適合規劃監獄設施建造費用：14.9 億港元經常費用：1,000 萬港元	<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none">對工程構成最少的困難和限制建造費用：15.3 億港元經常費用：1,020 萬港元	<ul style="list-style-type: none">需要大量斜坡平整和挖掘工程建造費用：16.5 億港元經常費用：1,020 萬港元	<ul style="list-style-type: none">需考慮現有懲教院所和海上交通對工程構成的限制方案布局不大適合規劃監獄設施建造費用：15.3 億港元經常費用：1,010 萬港元	<ul style="list-style-type: none">需考慮現有懲教院所和海上交通對工程構成的限制需要大量斜坡平整和挖掘工程方案布局不大適合規劃監獄設施建造費用：15.7 億港元經常費用：1,010 萬港元

各固定渡海通道方案初步評估的主要結果

評估準則	方案 1		方案 2a 及方案 2b *		方案 3a 及方案 3b *		方案 3c		方案 4	
										
	固定渡海通道形式		固定渡海通道形式		固定渡海通道形式		固定渡海通道形式		固定渡海通道形式	
	橋樑	隧道	橋樑	隧道	橋樑	隧道	橋樑	隧道	橋樑	隧道
視覺和景觀	<ul style="list-style-type: none">往梅窩的連接通道路線對視覺景物構成嚴重損失（4.1 公里）在愉景灣、坪洲、梅窩和芝麻灣可容易地看見橋樑形式的固定渡海通道		第二選擇(方案 2a) - 隧道 <ul style="list-style-type: none">方案 2b 的繞道對視覺景物構成輕微損失（0.4 公里）在坪洲、梅窩和芝麻灣可容易地看見橋樑形式的固定渡海通道		<ul style="list-style-type: none">往梅窩的連接通道路線對視覺景物構成中度損失（方案 3a：1.0 公里；方案 3b：1.4 公里）在坪洲、梅窩和芝麻灣可容易地看見橋樑形式的固定渡海通道		第一選擇 - 隧道 <ul style="list-style-type: none">連接嶼南道的隧道的隧道口和通風井對視覺景物構成輕微損失在坪洲、梅窩和芝麻灣可容易地看見橋樑形式的固定渡海通道		<ul style="list-style-type: none">在芝麻灣的連接通道路線對視覺景物構成嚴重損失（2.2 公里）在芝麻灣和長洲可容易地看見橋樑形式的固定渡海通道在芝麻灣和長洲可看見隧道口和通風井	
生態	<ul style="list-style-type: none">對陸上生境構成嚴重影響對珊瑚構成較大影響		第一選擇(方案 2a) <ul style="list-style-type: none">方案 2a 對陸上生境構成輕微影響；方案 2b 則可能構成小量的局部影響對珊瑚不構成影響		<ul style="list-style-type: none">對陸上生境構成中度影響對低生態價值的海岸線構成影響（1.0 公里）對珊瑚不構成影響		第一選擇 <ul style="list-style-type: none">連接嶼南道的隧道的隧道口和通風井對陸上生境構成輕微影響對珊瑚不構成影響		<ul style="list-style-type: none">對陸上生境構成嚴重影響對低生態價值的海岸線構成影響（2.0 公里）對珊瑚構成小量影響	
其他環境方面	<ul style="list-style-type: none">日常交通運作在空氣質素和噪音問題上構成中度影響對四個已知的考古地點構成影響對水流和水質構成較小影響		第二選擇(方案 2b) - 橋樑 <ul style="list-style-type: none">日常交通運作在空氣質素和噪音問題上構成中度影響，而方案 2b 較方案 2a 所構成的影響小對水流和水質構成較小影響		第二選擇(方案 3b) - 橋樑 <ul style="list-style-type: none">日常交通運作在空氣質素和噪音問題上構成中度影響，而方案 3b 較方案 3a 所構成的影響小對水流和水質構成較小影響		第一選擇 - 橋樑 <ul style="list-style-type: none">日常交通運作在空氣質素和噪音問題上構成中度影響對水流和水質構成較小影響		<ul style="list-style-type: none">日常交通運作在空氣質素和噪音問題上構成小影響對兩個已知的考古地點構成影響與其他橋樑形式比較，此橋樑形式的固定渡海通道對水流和水質構成最大影響	
土地使用	<ul style="list-style-type: none">在梅窩的新道路不配合現有自然特色對私家地段構成嚴重影響（3.3 公頃）和需要收回土地		第一選擇(方案 2b), 第二選擇(方案 2a) <ul style="list-style-type: none">對南大嶼郊野公園構成輕微影響需要重置現有直昇機坪對私家地段不構成影響方案 2b 較方案 2a 配合梅窩旅遊業的發展和現有土地用途		<ul style="list-style-type: none">需要在南大嶼郊野公園建造新道路（1.0 公里）需要重置現有直昇機坪對私家地段不構成影響方案 3b 較方案 3a 配合梅窩旅遊業的發展和現有土地用途		<ul style="list-style-type: none">需要在南大嶼郊野公園建造隧道口和通風井對私家地段不構成影響對一個墓地構成影響（7.3 公頃）較配合梅窩旅遊業的發展和現有土地用途		<ul style="list-style-type: none">需要在南大嶼郊野公園建造新道路（2.0 公里）對私家地段構成嚴重影響（2.4 公頃）和需要收回土地不配合郊野公園的規劃和芝麻灣半島現有自然環境	
交通	<ul style="list-style-type: none">對梅窩市的交通構成嚴重影響距離東涌道*: 12.3 公里		第一選擇(方案 2b) <ul style="list-style-type: none">對梅窩市的交通構成輕微影響，而方案 2b 較方案 2a 所構成的影響小距離東涌道*: 9.5 公里		第二選擇(方案 3b) <ul style="list-style-type: none">對梅窩市的交通構成輕微影響，而方案 3b 較方案 3a 所構成的影響小距離東涌道*: 9.8 公里		第二選擇 <ul style="list-style-type: none">對梅窩市的交通構成輕微影響距離東涌道*: 9.7 公里		<ul style="list-style-type: none">對芝麻灣的交通構成輕微影響；需要擴闊芝麻灣路以提高該道路的標準距離東涌道*: 9.7 公里	
社會因素	<ul style="list-style-type: none">在北梅窩建造新道路，一些當地社區視為改善基礎設施		第二選擇(方案 2b) <ul style="list-style-type: none">使用繞道令交通分流，方案 2b 較方案 2a 對梅窩旅遊業構成的影響小		第一選擇(方案 3b) <ul style="list-style-type: none">使用繞道令交通分流，方案 3b 較方案 3a 對梅窩旅遊業構成的影響小		<ul style="list-style-type: none">使用隧道連接嶼南道令交通分流，對梅窩旅遊業的影響小因連接嶼南道的隧道會途經一個墓地，可能構成風水問題		<ul style="list-style-type: none">對芝麻灣的自然海岸線和沙灘作為康樂設施構成影響	
工程／造價	<ul style="list-style-type: none">建造新連接通道，需要大量斜坡平整和挖掘工程建造費用：12.3 億港元經常費用：360 萬港元		第一選擇(方案 2a) - 橋樑 <ul style="list-style-type: none">建造繞道，需要小量斜坡平整和挖掘工程建造費用：8.1 億港元（2a）9.0 億港元（2b）經常費用：210 萬港元（2a）240 萬港元（2b）		第二選擇(方案 3a) - 橋樑 <ul style="list-style-type: none">建造新連接通道，需要中量斜坡平整和挖掘工程建造費用：7.8 億港元（3a）8.7 億港元（3b）經常費用：230 萬港元（3a）260 萬港元（3b）		<ul style="list-style-type: none">建造隧道連接嶼南道，需要大量斜坡平整和挖掘工程建造費用：13.9 億港元經常費用：770 萬港元		<ul style="list-style-type: none">建造新連接通道，需要大量斜坡平整和挖掘工程建造費用：11.5 億港元（4a）12.7 億港元（4b）經常費用：430 萬港元（4a）460 萬港元（4b）	

註解： * 方案 2a 和方案 2b 的不同處在於方案 2b 需要興建一條長約 350 米的繞道。方案 3a 和方案 3b 的分別亦相若。
** 從東涌道和嶼南道的交會點至固定渡海通道的東面末端