

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2002 年 6 月 5 日

總目 707—新市鎮及市區發展

港島及離島發展

土木工程—土地發展

343CL—中環填海計劃第 III 期工程

請各委員向財務委員會建議，把 **343CL** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 35 億 6,150 萬元，用以進行中環填海計劃第 III 期工程。

問題

我們須進行建議的中環填海計劃第 III 期工程，以填取土地，用作築建殷切需要的中環至灣仔繞道；闢設其他基礎設施；以及闢建達到世界一流水準的海濱長廊，作為市民消閒的好地方。

建議

2. 拓展署署長建議把 **343CL** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 35 億 6,150 萬元，用以進行中環填海計劃第 III 期工程，填取約 18 公頃土地、築建道路網、建造雨水排放系統和污水收集系統，以及設置其他陸上和海上運輸設施。規劃地政局局長和運輸局局長均支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 343CL 號這項工程計劃的範圍如下－

- (a) 在中環天星碼頭至龍景街對開的海床填取約 18 公頃土地，包括築建長約 1.2 公里的海堤；
- (b) 築建總長度約為 1.1 公里的 P1 和 P2 主要幹路(其中 200 米為路塹式道路／隧道)，以及總長度約為 1.4 公里的其他地區幹路，即 D5、D6、D7、D8、D9 和 D11 道路；
- (c) 建造總長度約為 1.3 公里的緊急車輛通道和海濱長廊網絡；
- (d) 闢設三個地面公共運輸交匯處和落客設施；
- (e) 建造長約 300 米的行人天橋和長約 120 米的地面有蓋行人道；
- (f) 建造相關的行人徑和闢設路旁美化市容地帶；
- (g) 進行相關的雨水排放系統工程和污水收集系統工程；
- (h) 建造總長度約為 925 米的箱形雨水暗渠和進行腹地雨水排放系統改善工程，以配合擬議填海工程；
- (i) 建造長約 150 米的碼頭和相關設施，供中國人民解放軍駐香港部隊使用；
- (j) 翻新現有的 7 號渡輪碼頭，以及建造新的 8 號渡輪碼頭和相關構築物，以重置受擬議填海工程影響的天星渡輪碼頭；
- (k) 建造 9 號和 10 號兩個公眾碼頭和相關設施，以重置受擬議填海工程影響的皇后碼頭和其他公眾登岸梯級；

- (l) 在海旁建造作抽水站用途的構築物，以備日後為計劃在中環第 III 期填海區進行的發展項目設置冷卻水抽水系統；
- (m) 重置受擬議填海工程影響的政府和私人樓宇冷卻水抽水系統；
- (n) 把受擬建道路影響的添馬艦政府直升機坪遷往灣仔內港，並把灣仔內港受擬議直升機坪遷移計劃影響的公眾貨物裝卸區遷往柴灣內港；
- (o) 為已填造但暫時空置的發展用地進行臨時環境美化工程；
- (p) 就上述(a)至(o)項工程實施環境監察及審核計劃；以及
- (q) 為拓展署聘用臨時員工，專責進行與中環填海計劃第 III 期有關的工程。

—— 詳細繪示擬議工程的工地平面圖載於附件 1 (填海範圍和地下設施)和
—— 附件 2(道路和地面設施)。

理由

4. 我們須進行建議的中環填海計劃第 III 期工程，以填取所需土地，用作建造下述運輸基礎設施和進行下述發展項目－

- (a) 路政署負責的 **579TH** 號工程計劃「中環至灣仔繞道和東區走廊連接路」項下的中環至灣仔繞道；
- (b) 地鐵有限公司(下稱「地鐵公司」)的香港站越位／掉頭隧道延長部分；
- (c) 地鐵公司的北港島線；

- (d) 這項工程計劃下的其他輔助道路網；以及
- (e) 關建達到世界一流水準的海濱長廊，有關工程將會
在日後開立的其他工程計劃下進行。

5. 中環至灣仔繞道是一條重要道路，繞道連通東區走廊連接路，把林士街天橋與東區走廊連接起來。中環至灣仔繞道和東區走廊連接路同屬 **579TH** 號工程計劃的工程項目，兩條道路建成後，與港島現有的道路網並行，可作輔助道路，紓減干諾道中／夏慤道／告士打道行車走廊的交通負荷。目前，這條位於港島北岸的行車走廊每到繁忙時間便出現交通擠塞，告士打道／夏慤道的行車量／容車量比率¹達 1.1 左右。我們預測，如不築建中環至灣仔繞道和東區走廊連接路，到 2011 年，告士打道最擠塞的路段在繁忙時間的行車量／容車量比率將會高於 1.4。不過，待築建繞道和連接路的工程完成後，告士打道最擠塞路段的行車量／容車量比率可降至 0.9，屆時，交通擠塞的情況便得以紓緩。為免這些道路的交通在日後全面堵塞，路政署署長計劃在 2012 年建成中環至灣仔繞道和東區走廊連接路。

6. 目前，行走地鐵東涌線和機場快線的列車均為七卡列車。香港站現時設有一條越位短隧道，一旦有列車駛越月台範圍，隧道便可作緩衝區。不過，這條越位隧道只有大約 84 米長，就行走東涌線和機場快線的七卡列車而言，隧道只能配合東涌線每五分鐘一班的服務班次和機場快線每十分鐘一班的服務班次。長遠來說，東涌線和機場快線全面運作時須分別採用八卡和十卡列車。為此，地鐵公司須把現有的隧道延長約 500 米，使隧道可容納整列列車，並可供列車在車站以外掉頭。香港站越位／掉頭隧道延長部分建成後，東涌線和機場快線便可全面運作。屆時，東涌線和機場快線的服務班次可分別增至每 2.25 分鐘一班和每 4.5 分鐘一班。有關香港站越位／掉頭隧道延長部分建造工程的資料詳載於附件 3。

7. 2000 年 5 月公布的《鐵路發展策略 2000》建議建造北港島線，以紓緩現時港島線和荃灣線彌敦道走廊的擠迫情況。新建的北港島線會沿港島北岸行走，通車後會為乘客提供一條由東涌直通柴灣，以及由

¹ 行車量／容車量比率是一條道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

將軍澳直通上環的鐵路線。由於建議的北港島線是沿港島北岸行走，故我們須提供土地，以便把這條鐵路與香港站連接起來。有關北港島線保護工程的資料詳載於附件 4。

8. 一如附件 2 中環填海計劃第 III 期擬議道路設計圖所示，在中環第 III 期填海區築建的新道路會連通中環和灣仔的道路，改善現有的道路網。在中環填海計劃第 III 期完成前，往返中環第 I、II 期填海區的車輛，須取道中環現已擠塞的道路和路口。現時，夏慤道／紅棉路路口的剩餘容車量²為-11%。到 2006 年，當中環第 I 期填海區的主要發展項目全部完成後，中環的道路網便會不勝負荷，嚴重擠塞。第 I 期填海區內的民耀街和干諾道中沿路各路口的交通量，亦會超出容車量。屆時，一旦發生交通意外或壞車等事故，又或因進行道路工程以致路面行車地方減少，交通便可能會全面堵塞。為紓緩第 I、II 期填海區各發展項目引致的交通擠塞情況，我們須在這項工程計劃下在第 III 期填海區築建擬議新道路，並在 2007 年年底或之前建成這些道路，以疏導上述各個擠塞路口的交通，使夏慤道／紅棉路路口的剩餘容車量³可在 2012 年中環至灣仔繞道和東區走廊連接路通車前得以增加。

9. 建議沿民耀街和 D5 道路建造、伸延至海旁的行人天橋，會是日後大量渡輪乘客往返擬建新碼頭的主要通道。中環填海計劃第 III 期的道路工程在 2007 年完成後，填海區的交通會相當繁忙。為此，我們必須建造上述行人天橋，把渡輪乘客與交通極為繁忙的 P1 和 P2 道路分隔，以保障行人安全。

10. 為了如期在 2007 年建成中環第 III 期填海區的新道路網，並盡早動工築建中環至灣仔繞道，我們有需要在 2002 年 12 月初展開擬議工程，以期在 2007 年 6 月完成工程。

11. 我們計劃把中環現有的海旁地方重新發展為既有優美景致，又富動感，且達到國際水準的海濱長廊。這條長廊沿途會設置康樂和休憩設施，並會關設具吸引力的景點，此外，還有通道把海旁與區內現有

² 剩餘容車量是燈號控制路口的交通情況指標。若剩餘容車量為正數，即表示路口的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。若剩餘容車量為負數，則表示路口交通擠塞，以致出現車龍和延誤。

³ 我們預測，如不在中環第 III 期填海區進行擬議道路工程，夏慤道／紅棉路路口到 2006 年的剩餘容車量便會進一步降低至-20%。如在第 III 期填海區築建新道路，待這些道路落成通車後，有關路口的剩餘容車量可回升至-14%。政府現正研究其他方法，進一步改善這路口日後的交通情況。

區域和擬建區域連貫起來。中環腹地與日後海旁地區之間的行人路網絡圖載於附件 5。我們會在這項工程計劃下填取海濱長廊所需的土地，然後在其他工程計劃下，按分區計劃大綱圖的規定關設海濱長廊。

12. 1994 年中英軍事用地協議⁴訂立多項規定，其中一項訂明「香港英國政府將在中區－灣仔填海計劃內的最終永久性岸綫靠近威爾斯親王軍營處⁵預留一百五十米長岸綫，以供一九九七年後建軍用碼頭使用」。我們打算在這項工程計劃下為中國解放軍駐香港部隊關建上述碼頭設施。按照我們的規劃意向，上述軍用碼頭在無須作軍事用途期間，會開放予公眾使用，並作為日後海濱長廊的一部分。香港駐軍已原則上同意這個規劃意向。

13. 中環填海計劃第 III 期填海工程會影響海旁現有的多項設施，包括天星碼頭、皇后碼頭、數道公眾登岸梯級、鄰近政府和私人樓宇的數組冷卻水抽水系統，以及一個政府直升機坪。我們必須在中環第 III 期填海區或其他地方重置這些設施，以繼續提供有關服務。在重置工程施工期間，所有設施仍會如常運作，直至新關設的設施建成為止。我們並會在海旁建造作抽水站用途的構築物，以備日後為計劃進行的發展項目設置冷卻水抽水系統。

14. 皇后碼頭和多道公眾登岸梯級會遷往擬在這項工程計劃下建造的 9 號和 10 號碼頭重置。我們相信 9 號碼頭具優厚的發展潛力，而事實上，已有一家商營企業明確表示有興趣發展 9 號碼頭。為了可以就碼頭的發展定出不同的發展方案，我們建議加強碼頭樁柱的承托力，以便日後可按發展需要在碼頭上蓋加建一層。若日後落實進一步發展 9 號碼頭，我們會以公開競投方式批出碼頭的發展權。

15. 我們會按照中環填海計劃第 III 期經核准環境影響評估報告的規定，就擬議建造工程進行環境監察及審核計劃。我們會成立獨立的環境監測小組，執行監測工作，並確保工程符合環保規定。此外，我們會聘用獨立環境查核人，全面檢討和審核環境監察及審核計劃。我們並會遵照環境諮詢委員會訂明的條件，盡快把收集所得的環境監察及審核數據和報告上載到指定的網站，讓公眾查閱。

⁴ 1994 年 7 月 8 日，財務委員會批出撥款，以供在 1997 年 6 月 30 日之前重置部分防務設施。財務委員會 FCR(94-95)51 號文件附有 1994 年中英軍事用地協議的副本，而當時的保安司也曾向委員簡介這份協議。

⁵ 現已改稱為「中環軍營」。

16. 負責中環填海計劃第 III 期的拓展署人員的工作量已相當繁重，無法兼顧更多工作。然而，擬議工程進入施工階段後，工作量會持續上升，故拓展署須增聘臨時人員以應付新增的工作量。為此，我們建議由 2002 年 12 月起聘用非公務員合約僱員，以進行這項工程計劃。我們現正檢討拓展署是否需要增加內部人手，進行中環填海計劃第 III 期的工作。

對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 35 億 6,150 萬元(見下文第 18 段)，分項數字如下—

	百萬元
(a) 填海工程	456
(b) 海堤	444
(c) 道路工程	115
(d) 路塹式道路和隧道	149
(e) 公共運輸交匯處	32
(f) 行人天橋和有蓋行人道	90
(g) 填海區污水收集系統和 雨水排放系統工程	43
(h) 箱形暗渠	254
(i) 腹地雨水排放系統改善 工程	32
(j) 中國人民解放軍駐香港 部隊碼頭	39
(k) 渡輪碼頭和公眾碼頭	442
(l) 供日後發展時作抽水站 之用的海旁構築物	44
(m) 重置政府冷卻水抽水系 統	271

		百萬元	
(n)	重置私人樓宇冷卻水抽水系統 ⁶	348	
(o)	搬遷政府直升機坪和公眾貨物裝卸區	116	
(p)	環境美化工程	56	
(q)	環境監察及審核計劃	15	
(r)	顧問費	325	
	(i) 施工階段	44	
	(ii) 駐工地人員	273	
	(iii) 機電工程營運基金收費	8	
(s)	僱用非公務員合約僱員	20	
(t)	應急費用	329	
	小計	3,620	(按2001年9月價格計算)
(u)	價格調整準備	(58.5)	
	總計	3,561.5	(按付款當日價格計算)

由於內部人手不足，我們建議委聘顧問監管擬議工程。按人工作月數估計的顧問費分項數字載於附件 6。

18. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按 2001 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
	2002-03		75.0
2003-04	670.0	0.98378	659.1

⁶ 這是為受影響的私人樓宇業主重置冷卻水抽水系統估計所需的費用。我們會向有關樓宇的業主收回所需費用，而有關業主已就應承付款額的計算基準與拓展署原則上達成協議。收回的款項會悉數撥歸一般收入帳目。

年度	百萬元 (按 2001 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2004-05	740.0	0.98378	728.0
2005-06	770.0	0.98378	757.5
2006-07	670.0	0.98378	659.1
2007-08	545.0	0.98378	536.2
2008-09	150.0	0.98378	147.6
	<u>3,620.0</u>		<u>3,561.5</u>

19. 我們按政府對 2002 至 2009 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以重新計算工程數量的標準合約形式，為主要填海區的核心工程項目(上文第 3 段(a)至(g)項、(h)項(部分)、(i)至(m)項、(n)項(部分)和(o)項工程)招標。採用這種形式的合約是因為建議的填海工程及碼頭、道路、行人天橋和箱形暗渠建造工程涉及大量土方和地基工程，而所涉的工程數量或會因應實際的巖土情況而變動。至於腹地雨水排放系統改善工程(上文第 3 段(h)項部分工程)和遷移公眾貨物裝卸區的相關海事工程(上文第 3 段(n)項部分工程)，由於工程數量或會因應實際的巖土情況而變動，這兩項工程都會以重新計算工程數量的標準合約形式招標。此外，由於上述核心工程和雨水排放系統改善工程的施工期均超過 21 個月，這兩項工程的合約都會訂定可調整價格的條文；至於海事工程，由於施工期不超過 21 個月，故合約不會訂定可調整價格的條文。

20. 我們估計這項工程計劃引致的每年經常開支為 1,140 萬元。

公眾諮詢

21. 1998 年 5 月 29 日，我們根據《城市規劃條例》的規定，展示中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖(編號 S/H24/1)，供市民查閱。在兩個月的展示期內，我們共接獲 70 份反對書，大多反對擬議填海工程的規模。城市規劃委員會(下稱「城規會」)經審議反對書後，同意重新考慮建議的填海計劃，並要求政府進行研究，以決定填海規模最小而又切實可行的方案。

22. 城規會經考慮公眾的意見和當局所提出填海規模最小的方案後，決定針對反對事項，建議修訂有關的分區計劃大綱草圖。擬議修訂項目包括縮減建議的填海範圍，以及修訂有關地區的土地用途地帶區劃和布局設計。我們在 1999 年 6 月 10 日諮詢立法會規劃地政及工程事務委員會，議員對擬議修訂項目深表歡迎。我們根據中環填海計劃第 III 期填海規模最小的方案修訂大綱草圖，並在 1999 年 7 月 16 日展示經修訂的中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖(編號 S/H24/2)，供市民查閱。其後，我們接獲三份反對書，其中兩份後來獲反對者撤回，餘下的一份反對書主要關乎遷移天星碼頭的建議。行政長官會同行政會議在 2000 年 2 月 22 日核准經修訂的分區計劃大綱草圖。

23. 我們在 1999 年 9 月就遷移天星碼頭的建議諮詢城規會。城規會認同天星碼頭是本港一個主要的標記和旅遊景點，深具歷史意義，故同意在新建的中環海旁重建這個標記。我們與天星小輪有限公司仔細審研新天星碼頭的位置和設計後，決定新碼頭的外貌和一般布局採用復古而非現代化的設計，以重現碼頭的舊貌。城規會在 2002 年 1 月 4 日核准新碼頭的建議方案。有關的分區計劃大綱圖在 2002 年 2 月 22 日刊憲，其後，我們並沒有接獲反對書。

24. 我們先後在 2000 年 3 月 16 日和 21 日，就擬議中環填海計劃第 III 期徵詢中西區區議會和灣仔區議會的意見。兩區的議員均沒有對這項工程計劃提出反對意見。

25. 我們其後在 2000 年 3 月 29 日提交一份有關擬議工程的資料文件，供立法會規劃地政及工程事務委員會議員傳閱。我們並沒有接獲任何意見。

26. 2000 年 6 月 30 日，我們分別根據《前濱及海床(填海工程)條例》和《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布這項工程計劃的擬議填海和道路工程。其後，我們接獲三份根據《前濱及海床(填海工程)條例》和兩份根據《道路(工程、使用及補償)條例》提交的反對書。反對者全為商業機構，反對理由是擬議工程會影響他們設於擬議填海區附近的現有設施，他們並對如何重置有關設施表示關注。我們向反對者解釋重置安排，並與他們商討如何盡量避免在施工期間影響有關設施的運作。可是，他們堅持提出反對。行政長官會同行政會議其後在 2001 年 12 月 18 日基於公眾利益，駁回所有反對意見，並批准按原定計劃進行上述填海和道路工程。

27. 立法會規劃地政及工程事務委員會在 2002 年 3 月 1 日討論擬議工程，議員均支持進行有關工程計劃，並促請政府盡快展開工程，以紓緩中環和灣仔區的交通擠塞問題。

對環境的影響

28. 中環填海計劃第 III 期屬《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和設施的運作申領環境許可證。拓展署署長委聘的顧問已完成中環填海計劃第 III 期的環境影響評估。評估所得的結論是，這項工程計劃不會對環境造成長遠影響。至於施工期間的短期影響，我們會在工程合約訂定條文，規定承建商實施適當的監察計劃和紓減環境影響措施，控制噪音、塵埃、水質和工地流出的水，以符合既定的標準和準則。我們估計實施紓減環境影響措施和環境監察及審核計劃所需的費用分別為 9,000 萬元和 1,500 萬元，這些費用已計算在工程計劃預算費內。

29. 我們在 2001 年 6 月 8 日根據《環境影響評估條例》的規定，把中環填海計劃第 III 期、灣仔發展計劃第 II 期和中環至灣仔繞道／東區走廊連接路三項相關工程計劃的環境影響評估報告提交環境保護署(下稱「環保署」)。我們一次過提交三份報告，是讓環保署可審研這三項工程計劃對環境造成的累積影響。2001 年 8 月 27 日，環境諮詢委員會有條件通過中環填海計劃第 III 期的環境影響評估報告(附帶條件見上文第 15 段)。環保署署長在 2001 年 8 月 31 日根據《環境影響評估條例》核准有關評估報告。

30. 我們在工程計劃的策劃和設計階段，設計擬建道路的平水和制定施工程序時，已設法盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們估計這項工程計劃會產生約 12 000 立方米建築和拆卸物料，其中約 8 000 立方米(佔 67%)會在這項工程計劃的工地再用，另 4 000 立方米(佔 33%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸廢料運往堆填區棄置理論上應收取費用，就這項工程計劃而言，所需費用估計為 500,000 元(根據每立方米 125 元的單位價格⁷計算)。建築和拆卸廢料包括易腐爛的物料(例如

⁷ 有關單位價格已計及堆填區的關設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，關設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。理論上應收取的估計費用只供參考之用，這項工程計劃預算費並沒有計算這部分的費用。

木材)，這些物料並不能再用。我們估計有關填海區可供卸置約 186 萬立方米公眾填料。

31. 我們估計海堤築建工程和填海工程會產生約 640 000 立方米疏浚海泥。我們會把約 162 000 立方米非污染泥料運往果洲東部或長洲南面的海上卸泥區卸置，另會把約 478 000 立方米污染泥料運往東沙洲的污染泥料卸置設施卸置。

32. 我們會規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交工程師審批。計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，以避免產生、減少、再用和循環再造建築和拆卸物料，有關措施包括撥出地方供分揀廢料。我們會規定承建商須確保工地日常的運作符合經核准廢物管理計劃書的規定。為了進一步把建築和拆卸物料的數量減至最少，我們會鼓勵承建商使用木材以外的物料搭建模板，以及使用可循環再造的物料進行臨時工程。我們並會規定承建商把公眾填料與建築和拆卸廢料分開，然後運往適當的地方處置，以及在工地把建築和拆卸物料分類，以便再用／循環再造紙張／紙板，木材和金屬。我們會採用運載記錄制度，以確保建築和拆卸廢料運往指定的堆填區。我們並會記錄建築和拆卸物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察。

土地徵用

33. 擬議工程無須徵用土地。

背景資料

34. 我們在 1990 年把 **343CL** 號工程計劃提升為乙級，以便進行中環填海計劃第 I、II 和 III 期、灣仔填海計劃第 I 期，以及灣仔發展計劃第 II 期。

35. 財務委員會已批准把 **343CL** 號工程計劃下大部分原來項目提升為甲級，詳情如下－

提升為甲級 的日期	編號	工程計劃名稱 (核准工程計劃預算費)
1990 年 6 月	353CL	中區及灣仔填海計劃第 I 組第 I 期工程 – 顧問費及地盤勘測 (1 億 1,600 萬元)
1990 年 12 月	170GG	添馬艦海軍設施遷往昂船洲第 I 期工程 (3 億 5,800 萬元)
1993 年 7 月	386CL	中環填海計劃第 I 期 – 土木工程 (26 億 4,400 萬元)
1994 年 7 月	444CL	中環填海計劃第 II 期(添馬艦基地填海計劃) (3 億 2,530 萬元)
2000 年 4 月	671CL	中環填海計劃第 III 期 – 顧問費及工地勘測 (3,570 萬元)

36. 財務委員會在 1994 年 2 月，批准由總目 **708** 下的一個項目「為香港會議展覽中心進行擴建工程而給予貿易發展局的建設補助金」撥款進行灣仔填海計劃第 I 期。

37. 1994 年 7 月，由於為確定灣仔發展計劃第 II 期是否可行的初步可行性研究尚未完成，故我們只把 **343CL** 號工程計劃下的中環填海計劃第 III 期工程保留為乙級，我們當時打算為灣仔發展計劃第 II 期另外開立一個工務計劃項目。其後，上述初步可行性研究完成後，我們為有關發展計劃開立 **677CL** 號工程計劃「灣仔發展計劃第 II 期工程」，並在 2000 年 9 月把工程計劃提升為乙級。

38. 1995 年 2 月，我們委聘顧問就建議的中環填海計劃第 III 期工程進行研究檢討、工地勘測和設計工作，以及在工程施工期間提供顧問服務；所需費用已在整體撥款分目 **7100CX**「為工務計劃丁級工程項目進行新市鎮及市區工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。顧問就原定填海區範圍進行的工地勘測和設計工作已在 1997 年完成。

39. 由於有眾多人士認為分區計劃大綱圖所示擬議填海工程的規模過大，提出反對(見上文第 21 段)，我們遂在 1998 年 7 月進行檢討研究，以制定填海規模最小而又切實可行的方案。1998 年 11 月，檢討結果提出一項填海規模最小的方案，填海範圍由 32 公頃縮減至約 18 公頃。在提出這個方案時，我們已考慮到《保護海港條例》中訂明不准在海港內進行填海工程的推定。

40. 1999 年 1 月，我們展開全面的可行性研究和工地勘測工作，以確定中環填海計劃第 III 期填海規模最小的方案在工程方面是否可行，並決定填海區的土地用途；所需費用已在整體撥款分目 **7100CX**「為工務計劃丁級工程項目進行新市鎮及市區工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。顧問已在 2000 年 1 月完成研究工作。由於中環填海計劃第 III 期的填海區範圍和填海區基礎設施與原來計劃相比，已有很大改動，我們於是在 2000 年 7 月在 **671CL** 號工程計劃下展開所需的額外工地勘測工作，並修訂有關的詳細設計，以配合有關改動。

41. 我們按填海規模最小的方案所定出填海區範圍的詳細設計工作和施工圖則繪製工作已大致完成。我們計劃以三份合約進行擬議工程，並在 2002 年 7 月至 12 月期間為有關合約招標。另外，我們計劃分階段進行工程，有關工程會在 2002 年 12 月初展開，在 2007 年 6 月完成。

42. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 910 個，包括 185 個專業／技術人員職位和 725 個工人職位，共需 39 600 個人工作月。

規劃地政局
2002 年 5 月

[0241a.doc](#)

343CL – 中環填海計劃第 III 期工程

香港站越位／掉頭隧道延長部分建造工程

機場鐵路(下稱「機鐵」)香港站東面現有的越位隧道長 84 米，在當年建造隧道時，這個長度已是極限。機鐵(包括機場快線和東涌線)要全面運作，這條隧道便須延長共 500 米，其中長約 40 米的一段是為保障列車安全而建造，另外長 460 米的一段是供列車掉頭，以縮短列車服務班次相隔的時間，從而增加載客量，應付未來的需要。全長 500 米的香港站越位／掉頭隧道延長部分(下稱「越位／掉頭隧道延長部分」)將會位於中環填海計劃第 III 期範圍內(見附件 A 的圖則)。

2. 若把本附件第 1 段所述越位／掉頭隧道延長部分的建造工程納入中環填海計劃第 III 期的工程合約內，首段長 40 米和另外一段長 460 米的隧道的造價估計分別為 6,200 萬元和 7 億 1,000 萬元。由於首段長 40 米的隧道是為保障列車安全而建造，故地鐵有限公司(下稱「地鐵公司」)同意把這段隧道的建造工程納入中環填海計劃第 III 期的工程合約內，並承擔建造費用。

3. 至於另外一段長 460 米的隧道，我們仍未與地鐵公司就隧道建造工程的財務安排達成協議。為免阻延中環填海計劃第 III 期的進度，我們在擬備這期填海計劃的合約文件時，會訂明政府可以在合約期內某個日期之前，選擇是否把越位／掉頭隧道延長部分的建造工程納入合約內。我們要在 2003 年 3 月或之前作出決定，以便承建商有足夠時間一併編排越位／掉頭隧道延長部分建造工程與合約所訂其他工程的施工時間。由於合約訂有這項安排，我們尚有數個月的時間與地鐵公司磋商該段長 460 米隧道建造工程的財務安排。

4. 我們會繼續與地鐵公司磋商越位／掉頭隧道延長部分建造工程的施工計劃和財務安排。

343CL – 中環填海計劃第 III 期工程

北港島線保護工程

港島線延線包括北港島線和西港島線，是《鐵路發展策略 2000》(下稱「《策略 2000》」)建議建造的六條優先鐵路之一。北港島線是機場鐵路東涌線的延線，沿港島北岸延伸，至炮台山站與現有地鐵港島線的東半部連接。根據《策略 2000》所定的目標，港島線延線會在 2008 至 2012 年間建成。行政會議在 2001 年 1 月 9 日批准進行這項計劃後，地鐵有限公司(下稱「地鐵公司」)在 2001 年 7 月應我們的邀請，就港島線延線提交工程項目建議書。我們現正評審有關建議書。

2. 北港島線香港站至日後添馬站的一段將會位於中環填海計劃第 III 期範圍內(見附件 A 的圖則)，因此，我們最好把在擬建北港島線與 D8、D9 和 D11 道路相交地點地下進行的前期保護工程，納入中環填海計劃第 III 期的工程合約內，以免日後施工對交通造成影響；有關前期工程的造價約為 1 億 4,000 萬元。

3. 為免阻延中環填海計劃第 III 期的進度，我們在擬備這期填海計劃的合約文件時，會訂明政府可以在合約期內某個日期之前，選擇是否把北港島線的前期保護工程納入合約內。我們要在 2003 年 3 月或之前作出決定，以便承建商有足夠時間一併編排北港島線前期保護工程與合約所訂其他工程的施工時間。由於合約訂有這項安排，我們尚有數個月的時間與地鐵公司磋商有關的財務安排。

343CL – 中環填海計劃第 III 期工程

估計顧問費的分項數字

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 ^(註 1)	估計費用 (百萬元)
(a) 施工階段的顧問 費 ^(註 2)					
(i) 合約管理	專業人員	202	—	—	29.3
	技術人員	220	—	—	10.3
(ii) 擬備工程完 成後的修訂 圖則	專業人員	13	—	—	1.9
	技術人員	54	—	—	2.5
(b) 駐工地人員方面 的員工開支 ^(註 3)	專業人員	880	38	1.7	90.4
	技術人員	5 506	14	1.7	182.6
				小計	317.0
(c) 機電工程營運基 金收費 ^(註 4)					8.0
顧問的員工開支總額					325.0

註

- 顧問所提供駐工地人員的員工開支，是以倍數 1.7 乘以總薪級平均薪點估算得出。(在 2001 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 60,395 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,510 元。)
- 顧問在施工階段的員工開支(包括用於合約管理和擬備工程完成後的修訂圖則方面的開支)，是根據現有的中環填海計劃第 III 期勘測、設計和建造工程監管工作顧問合約計算得出。

3. 顧問在工地監管工作方面的員工開支，是根據拓展署署長擬定的預算計算得出。我們須在建造工程完成後，才能知道實際的人工工作月數和實際所需的費用。

4. 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，政府部門須就機電工程署提供的設計和技術顧問服務繳付費用。機電工程署就這項工程計劃提供的服務包括審核顧問就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。