第1頁

討論文件

2002年3月1日

立法會 規劃地政及工程事務委員會

中區填海計劃第三期工程 - 項目第 343CL 號

目的

本文件旨在告知委員有關實行中區填海計劃第三期工程 (下稱"第三期工程")的建議,以提供所需用地,興建急需的中環至 灣仔繞道及其他基建設施。

背景

- 2. 我們在 2000 年 1 月大致完成全面的可行性研究,肯定上述工程的最小填海範圍方案是切實可行的。
- 3. 2000年4月,財務委員會通過將工務計劃項目第7671CL 號-中環填海計劃第三期工程-顧問費用及工地勘測工作升格為 甲級工程。我們其後聘用顧問於2000年7月為上述最小填海範圍 方案進行工地勘測和詳細設計工作。2002年1月,顧問公司完成了 工地勘測及詳細設計工作。我們現擬申請撥款,以展開第三期的建 造工程。

工程範圍及性質

- 4. 我們擬進行下列工程:
 - (a) 由中環"天星"渡輪碼頭至龍景街一帶面積約 18 公頃的海床的填海工程,當中包括建造長達 1.2 公里的海堤;
 - (b) 建造主要幹路 P1 及 P2, 總長度約為 1.1 公里,當中包括 一段長 200 米的路塹式道路/下通道,以及其他區域性幹 路,總長度約為 1.4 公里;
 - (c) 建造由緊急車輛通道及散步長廊組成的網絡,總長度約為 1.3公里;
 - (d) 建造地面上的公共交通轉駁處和方便落客的設施;
 - (e) 建造長 300 米的行人天橋和長 120 米的地面有蓋行人道;
 - (f) 建造相關行人徑和路旁美化市容設施;
 - (g) 建造相關的雨水渠及污水渠設施;
 - (h) 建造總長度約爲 925 米的箱形雨水暗渠和進行因填海工程 而須展開的腹地排水改善工程;
 - (i) 建造長 150 米的碼頭和相關設施,供中國人民解放軍駐香港部隊(以下簡稱駐軍)使用;
 - (j) 翻新 7 號渡輪碼頭,以及興建新的 8 號渡輪碼頭和相關建設,以重置"天星"渡輪碼頭;
 - (k) 興建兩個公眾碼頭和相關設施,以重置皇后碼頭和其他公 眾登岸梯級;
 - (l) 沿岸設置新的抽水站設施,以作日後第三期工程已規劃發 展的冷卻抽水系統;
 - (m) 重置受影響的政府及私人樓宇冷卻抽水系統;

- (n) 把受影響的添馬艦政府直升機場遷到灣仔內港,並把位於 灣仔內港的公眾貨物裝卸區遷到柴灣內港;以及
- (o) 爲未發展的填海土地進行臨時美化工程。

附件 1 及附件 2 載有工地的平面圖,顯示建議工程的詳情。附件 3 則載有以電腦合成圖片繪成的第三期工程的發展概念鳥瞰圖。

理由

- 5. 我們必須進行所建議的第三期工程,為下列運輸基建提供 所需的土地-
 - (a) 路政署主理的 579TH 號工程 中環至灣仔繞道;
 - (b) 地下鐵路有限公司(地鐵公司)的香港站延展掉車隧道;
 - (c) 地鐵公司的北港島線;以及
 - (d) 其他輔助道路網絡。
- 6. 中環至灣仔繞道是一條策略性道路,經由港島東區走廊連接路連貫林士街天橋與東區走廊。繞道與連接路同屬 579TH 項下的工程,兩條道路並行而互相補足,將可減輕現時港島干諾道中/夏慤道/告士打道的交通負荷。目前,港島北岸走廊在繁忙時間經常出現交通擠塞,告士打道/夏慤道的行車量/容車量比例 ¹ 約爲 1.1。我們估計到了 2011 年,告士打道最擠逼的路段,在繁忙時間的行車量/容車量比例會超過 1.4,但當繞道及連接路建成後,這個比例可下降至 0.9。屆時,交通擠塞的情況亦會得以紓緩。爲免

¹ 行車量/容車量比例是連接路的表現指數,如指數在 1.0 或以下,即表示該 道路的容量相對於行車量是足夠的,因此交通可暢通無阻。如指數超過 1.0, 即會有輕微擠塞,超過 1.2 便會出現嚴重擠塞,行車速度會不斷減慢,使擠 塞情況進一步惡化。

日後出現交通擠塞,我們必須盡快興建中環至灣仔繞道以及東區走廊連接路。路政署署長現計劃於 2011 年啓用中環至灣仔繞道以及東區走廊連接路。

- 7. 目前,地鐵公司的東涌線及機場快線均使用有7個車卡的列車,而香港站卻只有一條長 50 米左右的掉車隧道在月台前方作為祭停地鐵列車用的緩衝區。這條隧道只能容納7卡的列車,因而東涌線的班次只能限於每5分鐘一班、機場快線則是每10分鐘一班。根據當局的估計,至2008年,東涌線應使用8卡列車,而機場快線更須用10卡列車,方能應付未來的乘客量。因此掉車隧道須延長大約500米,以容納整列卡車,並讓其掉車。當香港站延展掉車隧道及有關工程完成後,上述兩條鐵路便可以更高效率運作,屆時東涌線可提供每2.25分鐘一班的列車服務,而機場快線亦可提供每4.5分鐘一班的列車服務。
- 8. 2000年5月完成的第二次鐵路發展研究結果顯示,地鐵公司必須興建北港島線,以減輕現時港島線、荃灣線和彌敦道走廊的負荷。新建的北港島線可爲乘客提供另一往來港島至新界西北和將軍澳的直達路線。由於這條路線預算會沿港島北岸行走,因此我們必須提供土地興建北港島線,以連接香港站。
- 9. 此外,第三期工程計劃內擬建的新路將會連接並加強中環 與灣仔現有的道路網(請參閱附件 2 的中區填海計劃第三期工程道 路平面圖)。在第三期工程完成之前,來自已完成的中區填海計劃 第一期工程(第一期工程)和中區填海計劃第二期工程(第二期工

程)一帶的車輛均須駛經道路和路口已相當擠塞的中環。夏慤道與紅棉路路口的剩餘容量²為-11%。屆 2006 年,當第一期工程的各項主要發展計劃完成後,中環的交通將會遠遠超出道路網的負荷。民耀街位於第一期工程範圍的一段和干諾道中一帶的各個路口須應付超量的交通流量。遇有交通意外、車輛故障,或主要車道因道路工程而封閉,該處極有可能嚴重擠塞。為疏導第一期和第二期工程發展計劃所帶來的交通流量,我們必須在 2006 至 07 年度完成第三期工程的新路工程,以減輕上述路口在中環至灣仔繞道以及東區走廊連接路於 2011 年啟用前的交通負荷,讓夏慤道與紅棉路路口的剩餘容量得以回升。

- 10. 為了如期於 2006 至 07 年度建成第三期工程的道路網、於 2008 年完成地鐵香港站延展掉車隧道,並早日展開中環至灣仔繞道的工程,我們必須在 2002 年 8 月展開第三期工程的土木工程,以期於 2007 年 3 月竣工。
- 11. 1994年中英軍事用地協議³訂立多項規定,其中一項訂明 "香港政府將在中區—灣仔塡海計劃內的最終永久性岸線靠近威爾斯親王軍營處預留一百五十米長岸線,以供1997年後建軍用碼頭使用⁴"。我們打算在這項工程計劃下爲駐軍建造上述碼頭設

² 剩餘容量是交通燈控制路口的表現指標。剩餘容量相等於或高於 0,表示路口的容量足以應付該處的交通流量,而且交通暢順。剩餘容量低於 0,表示路口已不勝負荷,造成車龍和阻延。

³ 1994 年 7 月 8 日,當時的保安司向財務委員會申請撥款,在 1997 年 6 月 30 日之前重置若干軍用設施。財務委員會文件第 FCR(94-95)51 號附有 1994 年中英軍事用地協議副本,而保安司也曾經向委員簡介這份協議。

⁴ 現時改稱"中環軍營"。

施。根據我們的規劃意向,上述軍用船塢在無須作軍事用途期間,可開放予公眾使用,並作爲日後海濱公園的一部分(我們會在較後時間,按照分區計劃大綱圖的規定,在其他工程計劃下建造這個海濱公園)。香港駐軍原則上已同意這項規劃意向。

12. 第三期工程的填海工程會影響目前多項沿岸設施,包括 天星碼頭、皇后碼頭、數道公眾登岸梯級、鄰近數組政府和私人樓 宇的冷卻抽水站,以及一個政府直昇機場。我們必須在第三期工程 範圍內或其他地方重置這些設施,使其能夠繼續運作。在施工期 間,所有設施仍會繼續運作,直至重置的設施落成爲止。

公眾諮詢

- 13. 我們曾於 1999 年 6 月 10 日就第三期工程的最小填海範圍可行方案,徵詢立法會規劃地政及工程事務委員會的意見,並得各委員支持。其後,我們於 1999 年 7 月 16 日展示中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖(編號 S/H24/2),當中包括最小填海範圍的可行方案,以供公眾查閱。結果,我們接到三份反對書,其中兩份最後撤回,餘下一份主要關注天星碼頭的重置建議。上述分區計劃大綱草圖於 2000 年 2 月 22 日獲得行政長官會同行政會議通過。
- 14. 我們於 1999年 9月就天星碼頭重置的建議諮詢城規會。 城規會同意天星碼頭有其歷史意義,亦是本港重要地標和旅遊景點,因此認爲應在新的中區海旁重建這個標誌。其後我們與天星小 輪有限公司一起仔細研討新天星碼頭的位置及設計,最後認爲新碼 頭的外貌應以復古爲主題。新碼頭的建議方案遂以此準則備就,並

於 2002 年 1 月 4 日獲得城規會通過。

- 15. 在 2000 年 3 月 16 日,我們就第三期的擬建工程徵詢中西區區議會的意見;另於 2000 年 3 月 21 日徵詢灣仔區議會的意見。兩個區議會的議員對有關計劃均無異議。
- 16. 2000 年 3 月 29 日,我們向規劃地政及工程事務委員會委員提交一份有關擬建工程的資料概要。
- 17. 2000年 6 月 30 日,我們根據《前濱及海床(填海工程)條例》在憲報刊登上述工程項目下建議的填海工程,並根據《道路(工程、使用及補償)條例》在憲報刊登上述工程項目下建議的道路工程。我們接獲有關前者的反對書三份,後者的則兩份。所有反對意見均由商業機構提出,因爲他們現於填海範圍附近的設施將會受到建議的工程所影響,故此對重置有關設施的安排表示關注。我們已向反對者解釋重置設施的安排,並與他們討論如何在施工期間盡量避免影響設施的運作。不過,反對者最終並沒有撤回反對書。2001年 12 月 18 日,行政長官會同行政會議以公眾利益爲理由,駁回所有反對意見,授權進行上述填海和道路工程,無須修訂。

對環境的影響

18. 第三期工程是《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目,須有環境許可證方可施工和運作。拓展署署長聘 用的顧問已完成第三期工程的環境影響評估,結論是這項工程項目 不會對環境造成長期的負面影響。至於施工期間的短期影響,我們 會在工程合約訂定條文,規定承建商實施污染管制措施,控制噪音、塵埃、水質和工地流出的水,以符合既定的標準和指引。

- 19. 中環填海計劃第三期工程、灣仔發展計劃第二期及中環至灣仔繞道/東區走廊連接路是三個相關項目。我們已在 2001 年 6 月 8 日按《環境影響評估條例》把有關的環境影響評估報告一併提交環境保護署,以便評估這些項目對環境的累積影響。其後,第三期工程的環境影響評估報告於 2001 年 8 月 27 日獲環境諮詢委員會有條件(見下文第 20 段)通過,並於同年 8 月 31 日獲環境保護署署長按《環境影響評估條例》核准。
- 20. 我們會按照核准的環境影響評估報告的建議,爲第三期工程進行一項環境監察及審核計劃。計劃包括設立獨立的環境監測小組,負責執行監測工作,確保有關工程符合保護環境的規定;此外,亦會聘用獨立環境查核人,以檢討及審核環境監察及審核計劃的各個環節。我們遵照環境諮詢委員會訂明的條件收集環境數據後,會在技術上可行的情況下,盡快把有關數據和報告上載到指定的網站,以供市民查閱。
- 21. 我們估計這個工程計劃會產生約 12 000 立方米的拆建物料,當中約有 8 000 立方米會再用於工地上,其餘 4 000 立方米則會運往公眾填土區卸置。我們亦估計填海工程可吸納 186 萬立方米的公眾填料。
- 22. 我們估計,建造海堤及填海期間會掘出 64 萬立方米的海

泥,當中約有 162 000 立方米未受污染的海泥會運往東果洲的海上 卸泥區,其餘 478 000 立方米的受污染海泥則會運往東沙洲的淤泥 卸置區。

土地徵用

23. 上述建議的工程無須徵用土地。

下一步的工作

25. 24. 我們計劃在 2002 年 4 月尋求工務小組委員會通過撥款把上文第 4 段所述的工程提升爲甲級(估計費用爲\$36.35 億元)。

附件

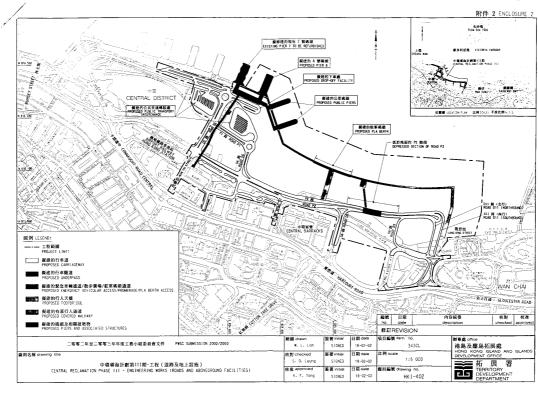
附件 1 - 圖則編號 HKI-401

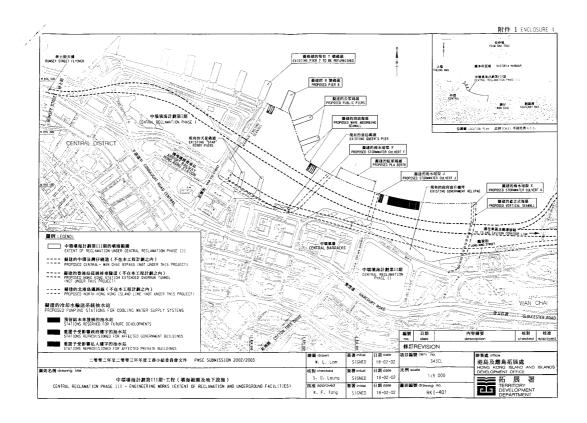
附件 2 - 圖則編號 HKI-402

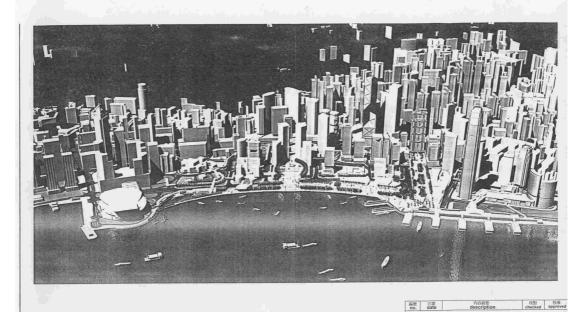
附件 3 - 圖則編號 HKI-403

拓展署

2002年2月







				修訂 REVISION	
二零零二年至二零零三年年度工務小組委員會文件 PWSC SUBMISSION 2002/2003	綺麗 drawn W.L. Lam		日期 date 18-02-02	項目編號 item no. 343CL	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS
順名榜 drawing title 中環境総計劃第 III期 - 工程 (馬歐洲) CENTRAL RECLAMATION PHASE III - ENGINEERING WORKS (AERIAL VIEW)	核對 checked S.O. Leung		日期 date 18-02-02	比例 scale 不按比例 NOT TO SCALE	DEVELOPMENT OFFICE 新展署
	核准 approved K.F. Tang	簽署 initial		國則編號 drawing no. HKI-403	TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT