

喜靈洲監獄發展計劃—  
土地平整及基建工程可行性研究及初步工地勘測工作

政府就議員在二零零二年七月九日會議上  
所提事項的回應

## 選址

我們就缸瓦甫及喜靈洲兩個選址進行了初步評估，評估摘要載於附件 A。從初步評估看來，兩個選址都符合懲教署的運作需要，而在不同方面都各有長短。我們已衡量所有有關因素，包括從整體規劃角度考慮兩個選址日後作其他發展用途的相對潛力，結果選定喜靈洲作進一步可行性研究及工地勘測。

## 選址方案

2. 當局曾根據一套客觀準則（見二零零二年七月九日會議上討論的立法會 CB(1)2178/01-02(01)號文件附件 II），為建議的監獄發展計劃在全港各區物色地點，並選出喜靈洲和缸瓦甫兩個可行地點作進一步研究。

3. 監獄發展計劃需要的土地面積，應足以提供 7,220 個懲教名額及所有相關設施。市區沒有合適地點可作此用途，即使假設有這麼大幅土地，用作監獄發展將會犧牲其他發展的可能，因此涉及的機會成本高昂。事實上，綜合監獄計劃的其中一個好處，正是可以騰出港島和九龍市區有價值的懲教用地，供重新發展，以滿足社會的需要。此外，公眾會否贊成在市區地點進行規模如此龐大的監獄發展計劃，也是一個疑問。

## 對監獄訪客的影響

4. 目前，大嶼山已有六間懲教院所，喜靈洲則有三間。現時由中環前往喜靈洲和大嶼山的交通時間和費用載於附件 B。這些資料對於評估擬議的新綜合監獄對訪客造成的影響，頗具參考價值（假設他們乘搭現有的交通工具）。

5. 建議的可行性研究其中一個範疇，是進行詳細的交通影響評估，包括研究訪客可使用的新交通模式，例如由市區直接乘搭海上交通工

具往喜靈洲。按我們的初步看法，這項計劃建議的交通基建設施(例如固定渡海通道及碼頭)，應可以支持發展新的交通模式，縮短訪客前往喜靈洲的交通時間，而其價格亦應具競爭力。這是否可行，當然仍須視乎上述研究的結果而定。

6. 此外，懲教署在二零零一年四月開展了一項新措施，試行視像探訪計劃，通過視像會議系統，把偏遠的院所和市區的探訪中心聯繫起來，方便偏遠院所的犯人與親友接觸。隨着資訊科技迅速發展，我們相信當綜合監獄在二零一三年投入服務後，類似的計劃將可為訪客提供一個實際有效的探訪選擇。

### 對交通的影響

7. 為估計員工、訪客及因應其他運作需要而可能產生的交通量，我們進行了一項初步交通影響評估。這項初步評估不應左右可行性研究所涵蓋的詳細和全面的交通影響評估的結果，其目的僅為確認日後需要徹底處理的交通問題。

8. 初步的交通影響評估顯示，發展監獄所產生的額外交通量，不會對大嶼山的道路網絡造成不能接受的影響。在施工期間不會有陸路連接喜靈洲，建議的固定渡海通道會在施工期接近完結時才建成。建築設備、工人、填海和建築工程用的物料，會經海運送往工地。因此，在興建擬議的綜合監獄期間，應不會對大嶼山南部的交通產生不良影響。

9. 根據初步的交通影響評估，當建議的綜合監獄在二零一三年投入服務後，渡輪可能會是較具經濟效益和方便的交通工具。每天到喜靈洲工作和探訪犯人的人次，應可支持營辦由中環和荃灣直接往返喜靈洲的渡輪服務，從而大大減低經大嶼山道路網絡的陸上交通需求。

10. 提供東涌至喜靈洲的公共巴士服務，可令途經東涌道與嶼南道的私家車數目進一步減少。我們相信，基於現正計劃進行的東涌道道路擴闊工程將於二零零六年或之前完成，建議的綜合監獄竣工後產生的額外交通量，不會對大嶼山的道路網絡產生不能接受的影響。

11. 我們必須強調，以上所述的交通影響評估，僅為一個初步的評估，並應該在可行性研究涵蓋的詳細交通影響評估中再行審議。我們會視乎可行性研究得出的結果及建議，持開放態度，研究各項方法，應付建議的發展計劃所產生的交通需求。

## 興建固定渡海通道的理據

12. 連接喜靈洲和大嶼山的固定渡海通道，是不可或缺的設施，以應付綜合監獄的緊急事故和日常運作需要 —

- 固定渡海通道日常可提供海上交通以外的通道，以及應付特別的交通需要。同設海陸通道，可確保有足夠的運輸量，應付擬議的綜合監獄的整體運作需要。
- 在天氣惡劣時(例如大霧或有暴風雨的日子)，海上交通會受到影響，但固定渡海通道則可提供安全的通道，確保擬議的綜合監獄能如常運作或以較小的規模運作。
- 遇有緊急情況，固定渡海通道是通往綜合監獄的極重要陸路連繫，可確保大批紀律部隊人員能迅速抵達現場，支援監獄職員及處理事故。

## 集中羈留設施

13. 綜合監獄設施的一大優點，是發揮顯著的規模效益，以節省成本。現時港島、九龍和新界共有四間收押所<sup>1</sup> (羈留設施)，每天都有還押犯從這些收押所被押送到分布全港的法庭或其他懲教院所。把羈留設施集中於擬議的綜合監獄，可以節省經常開支，其中尤以車輛操作維修費用及押送人員開支最為顯著。

## 對海洋生物的影響和公眾諮詢

14. 由於尚未進行環境影響評估，我們無法在現階段作出深入評估，但我們已嘗試初步評估有關計劃對海洋生態和魚類資源可能造成的影響。現把評估摘要表列於附件 C。

15. 我們必須強調，擬議的發展計劃是《環境影響評估條例》下的指定工程項目，因此必須按照法例規定進行環境影響評估，我們會把有關工作納入監獄發展計劃的可行性研究範疇內。除了評估擬議發展計劃對海洋生態及附近捕魚區和魚類養殖區可能產生的影響外，我們還須根據環境影響評估研究制訂緩解措施，盡量減少該計劃造成的影響，把影響減至可以接受的程度。

---

<sup>1</sup> 該四間收押所分別為荔枝角收押所、壁屋懲教所、大欖女懲教所和大潭峽懲教所。

16. 受擬議計劃影響的魚類養殖戶和漁民，倘他們符合領取特惠津貼資格，便可按既定準則領取有關津貼。

17. 公眾諮詢是法定的環境影響評估程序的重要一環。擬議發展計劃的工程項目簡介和環境影響評估報告都定有公眾查閱期，公眾人士和環境諮詢委員會的委員可在期間向環境保護署署長提出意見。在進行此等法定諮詢之前，我們已開始與有關人士會晤，向他們簡介擬議的綜合監獄發展計劃，以盡早了解他們的意見和可能關注的事項。我們在八月十二日出席了離島區議會的會議，該區議會對擬議發展計劃普遍表示支持。我們稍後會約見漁民組織和環保團體。

## 懲教院所集中計劃 選址考慮要點

	缸瓦甫	喜靈洲
地盤詳情及一般工程問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 為北區的陸地，部分位於邊境禁區。</li> <li>• 以挖掘和移平山丘的方式進行地盤平整工程。</li> <li>• 需要基礎設施，包括食水供應、排水及污水處理系統。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 為大嶼山對開的孤島。</li> <li>• 主要靠填海造地的方式進行地盤平整工程，因開山的方法並無成本效益，而且會製造大量過剩的泥土。</li> <li>• 需要基礎設施，包括食水供應、排水及污水處理系統。</li> </ul>
運作成效 (包括往法庭應訊 / 外出求診、家人探訪 / 法律探訪、非政府機構的支援、膳食和日用品供應、運送懲教工業所需原料和產品，以及惡劣天氣時的接駁交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 容易經由陸路交通到達。</li> <li>• 經由陸路往市中心區的法庭應訊需時約40分鐘。</li> <li>• 經由水路前往不適用於此情況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 需要一條通往大嶼山的渡海通道(有特別工程設計，以避免天氣惡劣時須予停用)以及輔助通路。工程可行。</li> <li>• 道路交通亦須依賴青馬大橋。</li> <li>• 經由陸路往市中心區的法庭應訊需時約95分鐘。</li> <li>• 假定在中區或灣仔設有安全穩妥的上落及轉押區，經由水路前往需時約60分鐘，否則便需時較長。不過，在惡劣天氣下不能作水路運送。</li> </ul>

	缸瓦甫	喜靈洲
緊急應變 (包括應急 支援(隨時 候召/上班 候命職務))	<p><b><u>陸路</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>警方的新界北衝鋒隊整小隊人員可於30分鐘內抵達。</li><li>警察機動部隊駐新界北總區大隊及快速應變部隊(共3小隊)可於60分鐘內到達。</li><li>如須進一步增援,警方其他總區的機動部隊小隊/大隊應可於動員後60至90分內抵達。</li></ul> <p><b><u>水路</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>不適用</li></ul> <p><b><u>空運</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>不適用</li></ul>	<p><b><u>陸路</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>警方一隊衝鋒隊小隊(由葵青、荃灣及沙田各區調派)可於90分鐘內抵達。</li><li>警方新界南總區機動部隊小瀝源分區的大隊約需100分鐘作出應變。</li><li>如須進一步增援,警方其他總區/警察機動部隊總部應可增派機動部隊小隊/大隊。抵達時間應在動員後90至100分鐘。</li><li>警方需較長時間應變,但可透過加強懲教署的緊急應變組以補不足(預留較多人手隨時候命,於等待增援時可以控制緊急情況)。</li></ul> <p><b><u>水路</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>水警總區需時1至2小時從警方控制的碼頭(位於香港仔的水警海港區總部)將警察機動部隊運往該島。</li></ul> <p><b><u>空運</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>政府飛行服務隊需時1.5小時從指定地點將一小隊警察機動部隊人員運往該島。晚上十時後,政府飛行服務隊須召喚機師出動,故應變所需時間會較長。</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>消防員可於7分鐘抵達。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>梅窩的消防員可於16分鐘抵達。</li></ul>

	缸瓦甫	喜靈洲
規劃環境及其他考慮因素	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 缸瓦甫有部分地方位於邊境禁區。由於其非常重要及有利的地點優勢，缸瓦甫具備相當的長遠發展潛力。</li> <li>• 邊境地區的長期發展潛力現已納入正在進行的「香港2030：規劃遠景與策略」作研究。</li> <li>• 風水林地、天然林地以及乾濕農地都會受到影響。</li> <li>• 須進行環境評估及文化遺產影響評估。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在「新界西南發展策略檢討研究」中，有建議將喜靈洲和周公島用作自然保育用途，因該兩島有重要的生物棲息地（育有罕見的鮑氏雙足蜥 (Bogadek's Burrowing lizard)，及具有自然景觀價值。填海則會影響自然保育的目的。</li> <li>• 須進行環境影響評估、文化遺產影響評估及海洋考古調查。</li> </ul>
收地及清拆行動	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 難免要進行大量的收地及清拆行動，包括村屋、遷移超逾100個墳墓及清拆大量的天然風水林地。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 須進行有限度的收地，視乎選取的渡海通道的路線而定。如取A路線，便須清拆私人建築及農地；B路線只涉及政府土地，故只須進行小規模清拆行動；C路線則只須進行小規模的土地清拆行動。</li> </ul>
資本投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 資本投資總額約為160億元</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 資本投資總額約為160億元。</li> </ul>

到訪大嶼山及喜靈洲現有懲教院所約需的時間及費用

目的地	交通	約需費用	約需時間
大嶼山	中環至東涌(乘坐地鐵) 東涌至懲教院所, 例如石壁監獄(乘坐巴士)	35港元	1.5小時
喜靈洲	中環至坪洲(乘坐渡輪) 坪洲至喜靈洲(乘坐街渡)	30港元	1.5小時

備註:

1) 大嶼山現有懲教院所:

芝蔴灣戒毒所  
芝蔴灣懲教所  
蔴埔坪監獄  
塘福中心  
石壁監獄  
沙咀勞教中心

2) 喜靈洲現有懲教院所:

喜靈洲懲教所  
喜靈洲戒毒所  
勵新懲教所



喜靈洲監獄發展計劃

對海洋生態及漁業的潛在影響如下：

階段	性質		受影響的生物及生境	現有資料 / 初步評估
施工階段	暫時性生境損失及滋擾	海洋	海牀生物、珊瑚、中華白海豚及漁業資源	過往調查發現有部分生態價值不高的珊瑚。該處亦不是海豚或江豚的主要生境。
		潮間帶	岩石及沙質海岸生物	擁有天然海岸線，但在潮間區並無發現生態價值高的生境。
	海洋水質改變（因挖泥及填土等工程所致）		海洋生物及魚類養殖區	影響幅度取決於填海工程範圍及固定渡海通道的建築結構，有待環境影響評估確定。可能須制定緩解措施，以減少對在生態及漁業角度易受影響的生物及生境所造成的影響。
運作階段	永久生境損失	海洋	海牀生物、珊瑚及漁業資源	難免有部分生境損失。須有緩解措施，以減少影響。將會在環境影響評估確定其嚴重程度及可接受性。
		潮間帶	岩石及沙質海岸生境	難免有部分生境損失。須有緩解措施，以減少影響。將會在環境影響評估確定其嚴重程度及可接受性。
	海水動力及水質方面的改變（因填海及橋墩所致）		海洋生物及魚類養殖區	將會在環境影響評估利用水質數學模型，評估影響。