

財務委員會參考文件

72LC – 喜靈洲監獄發展計劃 – 為土地平整和基礎設施工程而進行的可行性研究及初步工地勘測工作進度報告

目的

當局已就擬議的喜靈洲監獄發展計劃展開土地平整和基礎設施工程的可行性研究和初步工地勘測工作，本文件旨在告知各委員有關的進展情況。

背景資料

2. 財務委員會(下稱「財委會」)在 2003 年 5 月 16 日會議上，批准撥款 4,670 萬元，以便分兩個階段進行上述可行性研究。當局承諾會向財委會匯報第一階段可行性研究(估計所需費用為 700 萬元)的結果，並會提請財委會批准進行第二階段可行性研究。

3. 按照上述監獄發展計劃，港島和九龍區所有的懲教院所，以及本港所有的收押設施，均會遷往擬建的綜合監獄。可行性研究旨在探討這項建議所涉及的土地平整和基礎設施工程在技術上是否可行。此外，可行性研究亦包括進行公眾諮詢。

進展情況

4. 土木工程署在 2003 年 9 月委託萬隆工程顧問有限公司分兩個階段進行這項可行性研究，現正進行第一階段研究工作。另一方面，首輪公眾諮詢已在 2003 年 12 月至 2004 年 2 月期間進行。這輪諮詢旨在就有關土地平整工程的八個初步方案，以及有關興建一條連接喜靈洲與大嶼山的固定渡海通道的四個初步方案，徵詢公眾意見。

5. 土木工程署考慮在首輪公眾諮詢所得的意見，以及權衡各個初步方案的利弊後，已參照顧問的意見，擬定最可取的方案。最可取的方案包括在喜靈洲避風塘範圍內填造約 80 公頃土地；以及興建橋樑連接喜靈洲與梅窩，並築建繞過梅窩市中心、直達嶼南道的繞道。此外，當局會闢建防波堤，以重置受填海工程影響的碇泊處。

附件1和
附件2

6. 我們會在 2004 年 5 月 31 日展開另一輪公眾諮詢，蒐集公眾對最可取方案的意見。我們已為第二輪公眾諮詢擬備一套參考資料，有關資料包括載有方案的主要評估結果和最可取方案詳情的諮詢摘要，以及載有這項建議政策背景的資料冊。上述文件分別載於**附件 1**和**附件 2**，以供委員參考。

7. 第二輪公眾諮詢結束後，我們會進一步評估和修訂最可取方案。我們會在第一階段可行性研究完成後向委員匯報有關的研究結果，並在取得委員同意後才進行第二階段的研究。

保安局
2004 年 5 月

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：

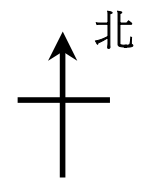
- (a) 郵寄至 九龍何文田公主道 101 號
土木工程署大樓 2 樓
土木工程署拓展部
總工程師/拓展；或
- (b) 傳真至 2714 0079；或
- (c) 電郵至 ceinfo@ced.gov.hk

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。

圖 1 - 最可取方案



建議使用A3紙張列印

從愉景灣遠眺 (2)



從坪洲遠眺 (1)



1

從香港島(數碼港)遠眺 (7)



從梅窩(銀礦灣)遠眺 (3)



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)

從芝麻灣遠眺 (4)



擬建防波堤

遷移現有防波堤

從長洲北遠眺 (5)



從渡輪眺望 (6)



7

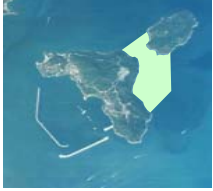



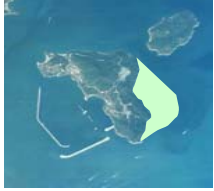
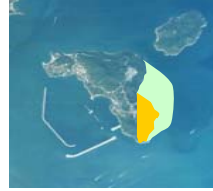

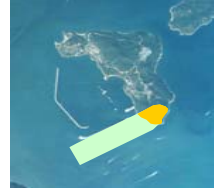
5

6

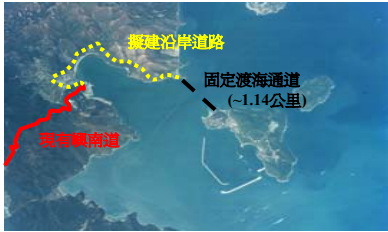
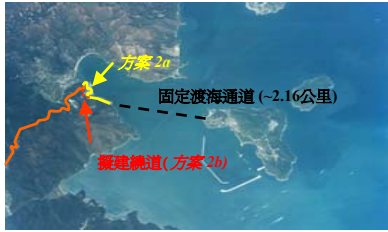


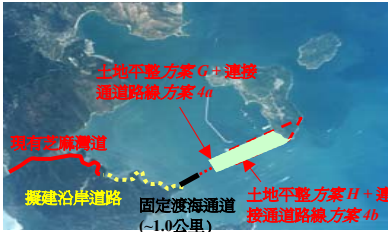
4

2

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 	第二選擇 <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) 	第一選擇 <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 	第一選擇 <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 	第二選擇 <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"> 對水流和水質構成較小影響 對現有懲教院所構成小影響 	第一選擇 <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 	第一選擇 <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 不配合現有自然特色 	第一選擇 <ul style="list-style-type: none"> 需要重置避風塘 (35 公頃) 配合現有土地用途 	第一選擇 <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 	第一選擇 <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 	第一選擇 <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 	第二選擇 <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 	第一選擇 <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 	第二選擇 <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 	第一選擇 <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"> 往梅窩的连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 		<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"> 往梅窩的连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 		<ul style="list-style-type: none"> 连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"> 在芝麻灣的连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 		<p>第一選擇(方案 2a)</p> <ul style="list-style-type: none"> 方案 2a 對陸上生境構成輕微影響; 方案 2b 則可能構成少量的局部影響 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 		<p>第一選擇</p> <ul style="list-style-type: none"> 连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) 對珊瑚構成少量影響 	
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 		<p>第二選擇(方案 2b) - 橋樑</p> <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 		<p>第二選擇(方案 3b) - 橋樑</p> <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 		<p>第一選擇 - 橋樑</p> <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 		<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 	
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 		<p>第一選擇(方案 2b), 第二選擇(方案 2a)</p> <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 		<p>第一選擇(方案 2b)</p> <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 		<p>第二選擇(方案 3b)</p> <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 		<p>第二選擇</p> <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 		<p>第二選擇(方案 2b)</p> <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 		<p>第一選擇(方案 3b)</p> <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"> 使用隧道连接嶼南道令交通分流, 對梅窩旅遊業的影響小 因连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 		<p>第一選擇(方案 2a) - 橋樑</p> <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) 		<p>第二選擇(方案 3a) - 橋樑</p> <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"> 建造隧道连接嶼南道, 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) 	
	<ul style="list-style-type: none"> 建造費用: 23.7 億港元 經常費用: 970 萬港元 		<ul style="list-style-type: none"> 建造費用: 25.3 億港元 (2a), 26.1 億港元 (2b) 經常費用: 1,000 萬港元 (2a), 1,040 萬港元 (2b) 		<ul style="list-style-type: none"> 建造費用: 23.3 億港元 (3a), 24.2 億港元 (3b) 經常費用: 960 萬港元 (3a), 990 萬港元 (3b) 		<ul style="list-style-type: none"> 建造費用: 28.8 億港元 經常費用: 1,480 萬港元 		<ul style="list-style-type: none"> 建造費用: 20.8 億港元 (4a), 23.7 億港元 (4b) 經常費用: 1,000 萬港元 (4a), 1,090 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

喜靈洲監獄發展計劃

資料小冊

二零零四年五月

香港特別行政區政府
保安局

序言

喜靈洲監獄發展計劃的土地平整及基建工程可行性研究，已完成第一階段的首輪諮詢。諮詢期間，公眾經常問到的問題，多關乎計劃的政策背景，而非關乎可行性研究。我們因此特別編印本資料冊，以回應和解答公眾的有關疑問。

引言

懲教服務的政策目標是羈押囚犯，而採用的方式要既能保障公眾和囚犯的安全，尊重人類尊嚴，又能讓囚犯有最好的機會改過自新，重投社會。服務的最終目的，是保護公眾和減少罪案。我們並致力在服務過程中提高效率 and 成本效益。

為達到上述目標，懲教署須有足夠的懲教院所，提供足夠的懲教名額和合適的支援設施。

目前，懲教署轄下有 24 個懲教院所，共提供約 11,000 個懲教名額。這些院所分布全港各區——港島 7 個、九龍 1 個及新界 16 個(包括大嶼山 6 個及喜靈洲 3 個)。不過，這些設施已不足以應付目前或預期的需要。

監獄發展計劃

為推行長遠的監獄發展計劃，我們建議在喜靈洲興建一所有 7,220 個懲教名額的綜合監獄。根據這項計劃，位於港島及九龍的懲教院所，以及全港所有收押設施，將會遷往擬議的綜合監獄。這所綜合監獄並可以提供 2,600 個額外的懲教名額。

擬議的綜合監獄會把多間獨立的懲教院所集中一處，但各個院所互不相連，維持獨立運作。為配合綜合監獄的運作，當局擬興建一條固定渡海通道，連接喜靈洲與大嶼山的陸路交通網絡。

鑑於擬議計劃規模龐大，政府已委託顧問分兩個階段就土地平整及基建工程進行可行性研究，及進行初步工地勘測工作。有關工作現正進行。

為甚麼需要興建擬議的綜合監獄?

監獄擠迫及在囚人口增加

過去十年，懲教署一直面對監獄嚴重擠迫的問題。截至二零零四年四月三十日為止，在囚人數達 13,238 人，收容率約為 115%。

高度設防監獄、收押所和女子監獄的擠迫情況最為嚴重，收容率分別達到 135%、155%及 183%。監獄擠迫不但有礙維持獄中秩序和紀律，還易使囚犯發生衝突，使懲教人員難以有效推行為囚犯重投社會作準備的更生計劃。

此外，預期在囚人口將會持續增加，到二零一五年會達至 14,000 人，到二零二四年更會達至 15,000 人。根據二零二四年的預期數字計算，在囚人口每年增加約 0.88%，而整體人口同期(即這 20 年間)每年預料會增長 1%。

設施殘舊

擬議的綜合監獄預計最早可以在二零一三年落成，屆時，現有的 24 個懲教院所中，有半數已超過 40 年歲，其中 8 個是從其他用途的建築物改建而成的。這些過時或改建而成的院所，環境欠佳，設施不合標準，為管理當局帶來運作及保安問題。缺乏空間和有關設施，也影響到重要的更生工作。

建議的好處

應付目前及日後的需要

新綜合監獄可解決監獄過於擠迫及設施殘舊的問題，並可以應付至少到二零一五年的在囚人口預測增長。

精簡懲教運作

特別設計的綜合監獄可讓當局加強及精簡懲教服務運作。不同懲教院所集中一處，讓懲教署可以集中調派候命和執行緊急職務的人員，從而加強應變安排，並減少有關的員工開支。一旦發生緊急事故，調動人手將會較為靈活，召達時間也會縮短。

符合規模經濟效益

把懲教院所集中一處，有顯著的規模經濟效益。運作精簡後，監獄的人手編制比例可以有所改善。支援設施及服務，例如探訪接待、監獄醫院、廚房、洗衣房、押解和運送服務及緊急應變單位

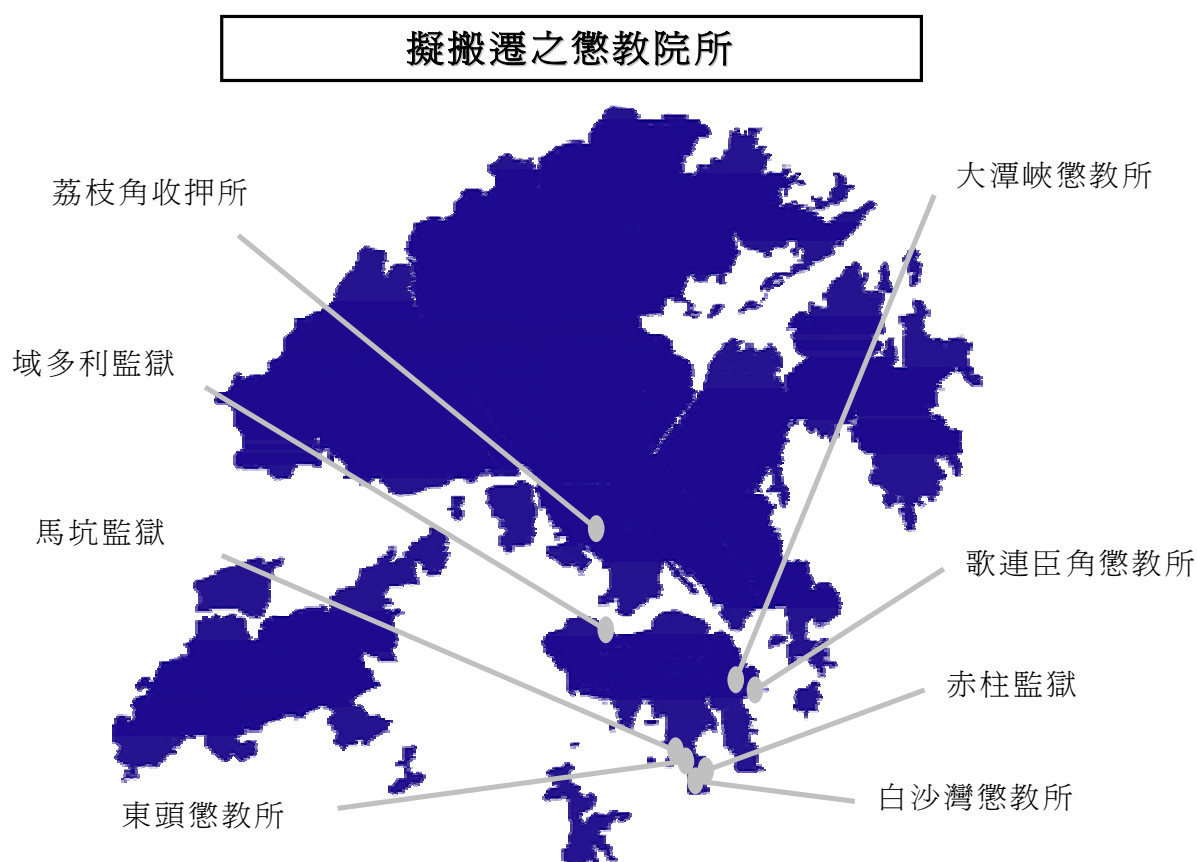
等均可合併，供各懲教院所共用。長遠來說，這樣可大大節省運作及人手開支。

改善更生服務

如果實施有關建議，當局可以翻新及提升已經過時或即將不能再用的裝置及系統，以降低維修成本。還可增設模擬辦公室、電腦室等，為在囚人士提供更佳的教育及職業訓練。這有助懲教署及其他非政府機構更有效推行更生計劃。

騰出市區用地作其他發展

現有懲教院所用地將可重新發展，以滿足其他社會需要，香港整體的規劃及土地使用將有所改善。



其他考慮方案

在不同地點興建獨立的新監獄

當局曾考慮興建 3 至 5 個新監獄以提供所需的懲教名額，但這有一定的困難和局限。除費用問題外，物色合適地點非常困難。我們亦將無法取得把監獄集中一處的規模經濟效益，並需要繼續耗費相當的資源改善和維修目前過時及不合標準的設施。

重建若干現有懲教院所以改善殘舊及不合標準的設施

由於舊建築物本身、周邊地形和環境的局限，要在原址改善現有設施受到很大限制。此外，要進行這些改善工程，還必須具備調遷設施，以維持懲教院所的保安和運作。這都使類似的重建和改善工作難以推行。

選址過程

政府在初步提出把監獄集中一處的概念後，曾按一套合理和客觀的準則，在全港各處仔細物色合適的地點。經過深入考慮後，不少地點因未能符合標準而被剔除。

當局選出共五個地點(即缸瓦甫、香園圍、蓮麻坑、東龍洲和喜靈洲)作初步評估，按其優點和缺點逐一考慮。毗鄰邊界的香園圍和蓮麻坑位於邊境禁區內，如用作發展懲教院所，除了有礙其日後作跨境發展外，它們亦各自有著不同的發展局限，例如地勢崎嶇、嚴重影響現有村落及常有水浸問題等。東龍洲則有高度的保育價值，並已獲郊野公園及海岸公園委員會同意，將其指定為郊野公園。最後當局選出缸瓦甫和喜靈洲作進一步研究。

當局接着從全港規劃的角度，詳細評估上述兩個選址，評估範圍包括成本效益、運作效益、規劃、工程和環境考慮因素，以及長遠而言可否作其他發展等。兩個選址均符合懲教署的運作要求，而在不同方面各有利弊。當局從全港整體規劃的角度，以及對兩個選址的其他發展潛力作考慮後，選定喜靈洲作可行性研究。

缸瓦甫位於邊境禁區的中央位置。基於邊境禁區的獨特策略性位置，其發展潛力巨大，可用作有利香港與珠江三角洲地區加強經濟融合的發展。規劃署在進行《香港 2030：規劃遠景與策略研究》時，公眾亦要求當局更審慎地利用邊境禁區的優勢，促進香港經濟的繁榮。在缸瓦甫建設大型的懲教院所將會窒礙其長遠的發展。有關香港 2030 研究的詳細資料，已上載有關網站 (www.info.gov.hk/hk2030/)。

總結

目前確有迫切需要興建新懲教設施，以解決監獄長期過份擠迫的問題、應付未來十年及以後在囚人口的增長，以及改善現時多間懲教院所的殘舊設施。鑑於計劃規模龐大，要物色一處「十全十美」的選址，即使並非絕無可能，亦非常困難。我們認為，與香港境內其他地點相比，喜靈洲是整體上最可取的選址。雖然當中涉及填海和建造工程，但當局會推行所有必要措施，盡量減少對環境的影響。我們亦明白公眾、特別是離島區居民，可能對擬議的發展計劃有強烈意見。因此，我們在進行可行性研究的同時，進行廣泛諮詢，以增加透明度，並就喜靈洲的土地平整及基建工程尋求一個最為人接受的工程方案。可行性研究第一階段工作現正進行。一俟工作完成，我們會向立法會財務委員會匯報研究結果和建議，然後再展開可行性研究第二階段工作。

常問問題

日後的在囚人口是如何預測的？

在囚人口的推算，是根據警務處和入境事務處推算被拘控的人數，以及罪案率、破案率、定罪率、犯人刑期和整體人口增長等因素來進行的。

把眾多囚犯集中一處安全嗎？

綜合監獄的保安是這個項目的規劃中重要的一環。根據綜合監獄的概念，建議在喜靈洲設立的綜合監獄會把懲教院所分為多個區域，各院所互不相連，獨立管理，但會共用一些公用設施，例如廚房和訪客室。一旦發生緊急事故，只會影響有關院所內的少數囚犯。懲教署已有既定的應變措施，調派人手和資源處理不同規模的緊急事故。我們有信心各院所的保安不會因而削弱。

爲什麼要有通往喜靈洲的固定渡海通道？

連接喜靈洲和大嶼山的固定渡海通道，是不可或缺的設施，以應付擬議監獄的運作及緊急事故需要。日常而言，這條通道是海上運輸之外的另一交通途徑，並切合特別的交通需要。在天氣惡劣、海上交通受影響時，固定渡海通道則是前往擬議監獄的安全通道，可確保監獄如常運作或以較小規模運作。如遇上緊急事故，固定渡海通道會是通往綜合監獄的最重要地面通道，確保大批紀律部隊人員能迅速抵達綜合監獄，支援監獄人員處理緊急情況。

爲什麼需要 80 公頃土地？

預算的土地需求包括監獄區域、收押區域、共用及支援設施的用地，道路網絡以及推行境觀美化緩解措施的土地。有關土地要求反映設施的規模，以及計劃中以矮層建築物爲主的發展方向。

目前仍屬計劃的構思階段，有關土地需求是初步的估算。在計劃的設計階段，我們會不斷檢討具體的土地需求，確保善用土地。

選址的考慮準則是甚麼？

當局根據以下一套客觀準則，在全港各處物色適合本計劃的地點：

- 盡量選擇平地以減少挖填，及讓各項設施可在同一範圍興建。
- 盡量避免選擇鄉村、墓地和風水地。
- 避免選擇拉姆薩爾濕地*，和盡量避免選擇濕地和具有生態價值的地點。
- 避免選擇具有特殊科學價值的地點，以及盡量避免選擇具有保育價值的地點，包括考古遺址。
- 避免選擇郊野公園和擬議中並已處於計劃後期的郊野公園。
- 避免選擇已發展地區和已通過落實的新發展區，並盡量遠離已計劃發展和可能發展的地區。
- 盡量避免選擇私人土地。
- 盡可能在陸上興建。如情況不許可，則應選擇設有固定渡海通道的島嶼。

* 指《關於具有國際意義的濕地公約》(拉姆薩爾公約)載列的「具有國際意義的濕地」。

擬議計劃會不會嚴重影響喜靈洲和周邊地區的環境？

擬議計劃是《環境影響評估條例》下的指定工程項目。當局進行詳盡的可行性研究時，必須同時進行全面的環境影響評估，詳細評估計劃可能對環境的影響。擬議計劃必須通過環境影響評估，並取得環境保護署簽發的環境許可證，才可進行。

為甚麼要花費 120 億元興建監獄？

提供足夠的懲教名額和支援設施，是確保公眾安全和維持治安的制度中基本和不可或缺的部分。粗略估計，興建新綜合監獄要耗資約 120 億元，當中包括提供基礎設施、收地、平整地盤及所有支援設施的費用。這項成本預算只是在構思階段供初步參考之用，會在可行性研究完成後作出調整。

本計劃的好處在於能減少人手需求及其他經常性開支，同時並可騰出港島和九龍市區八幅用地供其他發展。全面的成本效益分析將會包括在有關的可行性研究內。

保安局

二零零四年五月