

檔號：HPLB(PL)(CR)51/28/2

## 立法會參考資料摘要

### 中區填海第三期工程

#### 引言

在 2004 年 4 月完成的中區填海第三期工程進一步檢討，總結出該工程符合終審法院訂定的“凌駕性的公眾需要測試”。在考慮過這一點，以及其他行政及政策上的因素(見下文第 11 至 27 段)後，行政會議在 2004 年 4 月 27 日的會議上**建議**，行政長官**指令**，不按照《城市規劃條例》第 12(1)(a)條撤銷中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖編號 S/H24/6(中區大綱圖)，或按照《城市規劃條例》第 12(1)(b)條把該大綱圖發還城市規劃委員會(城規會)重新審議。

#### 背景及論據

##### 2004 年 1 月 9 日終審法院的判詞

2. 終審法院在 2004 年 1 月 9 日的判詞中，就《保護海港條例》有關海港須作為香港人的特別公有資產和天然財產而受到保護和保存的原則，給予了明確的詮釋，並訂定“凌駕性的公眾需要測試”，

以取代朱芬齡法官訂出的“三項測試”<sup>1</sup>。終審法院裁定，只能在符合“凌駕性的公眾需要”這項單一測試準則的情況下，才可以推翻《保護海港條例》第 3 條訂明的不准許進行填海的推定，該項測試是一項“嚴格”的測試，其重點如下：

- (a) 可凌駕不准許填海推定的**迫切**公眾需要，不一定是公眾不可或缺的需要。對於朱芬齡法官指出的“只有公眾不可或缺的需要，才可以推翻不准許填海的推定”，終審法院認為“太言過其實”；
- (b) 就城市規劃而言，**當前**的需要是指“在顧及規劃工作的時間表後，有關的需要會在確定和合理的時間內出現”；
- (c) 可以推翻《保護海港條例》中訂明不准許進行填海推定的公眾需要，應包括“社群的經濟、環境和社會需要”；
- (d) 至於有沒有填海以外的其他合理選擇，終審法院表明“所有情況”都應加以考慮，包括有關選擇對經濟、環境和社會方面所造成的影響，以及所需的成本、時間和引致的延誤；

---

1 高等法院 2003 年 7 月 8 日的判詞訂明，必須符合“有迫切性、具充分理由及有即時需要”、“沒有其他切實可行的選擇”及“對海港造成的損害減至最少”這三項測試準則，才可推翻不准許進行填海的推定。

- (e) 在提出司法覆核的時間方面，終審法院指出，由於任何填海方案都會涉及大量的公帑和第三者權利，為保持良好的管治，任何有關司法覆核的要求都應迅速提出，讓有關各方盡快確定本身的立場，否則法院有酌情權拒絕給予濟助；以及
- (f) 終審法院亦裁定，為符合“凌駕性的公眾需要測試”，決策者必須有確實而具說服力的資料，才可確定這項需要的存在。終審法院同時裁定，所建議的填海工程範圍不應超越凌駕性公眾需要所要求的最低限度。如超越的話，即表示建議的填海範圍根本不符合有關需要，而凌駕性的公眾需要也因此不能確立。當局就每項填海工程所提出的方案，都必須具備充分的理據。

### **2004年3月9日高等法院的判詞**

3. 中區填海第三期工程的司法覆核聆訊在2004年2月9至16日進行，由夏正民法官審理。申請人(保護海港協會)就中區填海第三期工程所提出的司法覆核申請，並非針對中區大綱圖本身，而是針對行政長官會同行政會議拒絕撤銷已核准的中區大綱圖或把大綱圖發還城規會重新審議的決定，以及針對房屋及規劃地政局局長和環境運輸及工務局局長的決定，儘管從高等法院就灣仔北分區計劃大綱草圖的裁決可以得知，中區大綱圖在錯誤詮釋《保護海港條例》第3條的情況下擬備，仍然繼續按上述大綱圖落實有關的工程計劃。聆訊期間，申請人要求把司法覆核的範圍擴大至包括行政長官會同行

政會議於 2003 年 12 月 2 日所作的決定<sup>2</sup>。

4. 2004 年 3 月 9 日，夏正民法官駁回申請人的司法覆核申請。他指出，該宗司法覆核案件的核心問題，並不是中區大綱圖，而是行政長官會同行政會議根據《城市規劃條例》所行使的權力和責任。就這個關鍵的問題，他有以下結論：

- (a) 根據《城市規劃條例》，城規會只可按照行政長官發出的指示行事。行政長官會同行政會議是規劃事宜的“源頭”，撤銷核准大綱圖或要求修改核准大綱圖的權力全屬行政長官會同行政會議(高等法院判詞第 57 及 58 段)；
- (b) 雖然城規會向行政長官會同行政會議作出建議，但決定分區計劃大綱圖“最後版本”的是行政長官會同行政會議，而非城規會(高等法院判詞第 61 段)；
- (c) 行政長官會同行政會議在根據《城市規劃條例》第 12 條行使其權力，決定應否撤銷某份核准圖，或把該核准圖發還城規會重新審議時，都必須考慮所得的或應獲提供的一切相關資料的實質內容(高等法院判詞第 63 段)；

---

<sup>2</sup> 鑑於 2003 年 11 月完成的中區填海第三期工程檢討的結論，行政長官會同行政會議在 2003 年 12 月 2 日決定當時無須根據《城市規劃條例》撤銷中區大綱圖，或把該大綱圖發還城規會重新審議。

(d) 行政長官會同行政會議在履行《城市規劃條例》所規定的職責時，不但依靠行政會議各成員的知識、經驗和專才，以便集思廣益，也會諮詢那些最適宜向他提供意見的公職人員(高等法院判詞第 64 段)；以及

(e) 在處理城市規劃事宜方面，立法機關已賦予行政長官會同行政會議明確的行政管轄權(高等法院判詞第 97 段)。

5. 在中區大綱圖和中區填海第三期工程的問題上，夏正民法官表示，有證據顯示兩者作為本港宏觀發展策略綱領的組成部分，已獲得行政長官會同行政會議的核准(高等法院判詞第 26 段)。雖然申請人在誓章中提出了多個有關填海的替代方案，但法官認為“管治香港，不是法官的責任”，而有關填海工程的理據，亦非由法庭判斷(高等法院判詞第 38 段)。關於行政長官會同行政會議於 2003 年 12 月 2 日決定不撤銷已核准的中區大綱圖或把大綱圖發還城規會重新審議一事，法官裁定，行政長官會同行政會議不過是根據《城市規劃條例》第 12 條行使其酌情權，並無越權，也沒有侵奪城規會的權力(高等法院判詞第 70 及 71 段)。

6. 關於申請人批評在 2003 年 11 月發出的工程檢討報告有欠妥善一事，法官認為，有證據顯示有關報告是一份全面的報告，而就該報告提供意見的獨立專家，亦認為中區填海第三期工程符合高等法院所訂的“三項測試”。法官進一步指出，在決定應否把已核准的圖則發還城規會時，行政長官會同行政會議要考慮多項行政及決策事宜。就中區大綱圖和中區填海第三期工程而言，時間已經過去，良好的管治應盡力避免延誤，並顧及所涉及的第三者權利。法官認為，

當局在決定為達到良好管治的目的，一份依法核准並相信仍然合法的圖則，應否予以擱置時，必須考慮上述事項。他表示：“即使使用更嚴格的審核標準，也會發現行政長官會同行政會議所作的決定(即 2003 年 12 月 2 日不撤銷已核准的中區大綱圖或把該大綱圖發還城規會重新審議的決定)並無不合理之處。”

7. 高等法院的判詞(只有英文本)載於附件 A。

### **當局就高等法院判決所作的回應及其後的發展**

8. 政府在歡迎高等法院裁決的同時，在 2004 年 3 月 9 日宣布中區填海第三期工程會繼續進行，不再拖延，並會與有關的承建商磋商，全面恢復先前暫停的工程。為呼籲有關方面結束法律爭議，政府公布會成立共建維港委員會，與有關人士和廣大市民共同建立一個充滿活力而又容易到達的海傍。

9. 2004 年 3 月 26 日，保護海港協會宣布決定就高等法院的裁決向上訴法庭提交上訴通知書。保護海港協會原本打算“越級”向終審法院提出上訴，但政府在徵詢資深大律師的意見後，認為保護海港協會的申請並不符合向終審法院直接提出上訴的準則，因此不予同意。就保護海港協會要求在上訴有結果前停止所有填海工程，政府在回應時重申，鑑於在兩宗有關中區填海第三期工程的訟案(分別是 2003 年 10 月法庭否決保護海港協會就第三期工程提出的暫緩令申請，以及 2004 年 3 月高等法院就司法覆核申請作出的判決)中，法庭都裁定政府勝訴，加上工程急不容緩，又要顧及公眾利益和第三者的權益，實在不應延遲進行填海工程。在這方面，應注意的一點是，夏正民法官在評論保護海港協會指政府在 2003 年 2 月“倉猝”批出中

區填海第三期工程合約時指出，“行政機關不能在每當有人以訴訟要脅時便作出讓步，至於應否如期按照核准圖落實工程計劃，還是暫緩施工較為謹慎，則始終屬於政策方面的考慮”(判詞第 91 段)。

10. 2004 年 3 月 9 日，當局致函中區填海第三期工程承建商，告知即時解封所有已暫停的海事工程。海事工程逐步恢復，海事打樁工程也在 2004 年 4 月 1 日重新展開。2004 年 4 月 15 日，保護海港協會發出新聞稿，正式表明該會已決定不會就高等法院有關中區填海第三期工程的裁決提出上訴。

### **進一步檢討中區填海第三期工程**

11. 根據終審法院所定下的單一“凌駕性公眾需要測試”，房屋及規劃地政局、環境運輸及工務局、拓展署、規劃署、運輸署及路政署等多個政策局和部門已完成了對中區填海第三期工程的進一步檢討。檢討得出的結論是，中區填海第三期工程符合終審法院所定下的單一測試。

12. 進一步檢討的報告書分成三個部分，載有多名專家提交的意見書，以及相關的證明文件及證據。該檢討報告書載於附件 B。報告書除了評估中區填海第三期工程的每一個工程項目是否符合單一測試外，還比早前所進行的工程檢討<sup>3</sup>增添了以下的專題項目：

---

<sup>3</sup> 上一份檢討報告書在 2003 年 11 月發出，該報告書已夾附於 2003 年 12 月 8 日立法會規劃地政及工程事務委員會與環境事務委員會聯席會議所討論的文件“政府對 2003 年 11 月 27 日公聽會上各團體所表達意見的回應”(CB(1)511/03-04(02))。

- (a) 詳細闡述興建中環灣仔繞道和相關道路基礎設施在運輸方面的理據。該檢討亦對其他替代興建中環灣仔繞道的建議方案，主要是交通管理措施，加以分析。這樣便符合夏正民法官的意見，即如何作出政策決定以完善地解決交通問題，實屬行政長官會同行政會議的權責，而非由城規會作出決定；
- (b) 全面地考慮由評論人士所建議的替代方案。這樣，檢討便能符合終審法院判詞中所指，須在考慮過所有的因素，在確定沒有其他合理可行的方案可以代替填海的情況下，填海符合凌駕性公眾需要的論據才可以成立。有關的分析和結論已得到獨立專家的支持；以及
- (c) 評估撤銷中區大綱圖，或把該大綱圖發還城規會重新審議所涉及的費用和時間，以及延誤工程所引致的後果。報告書中亦提供了當局所進行的宣傳工作資料。

13. 對於最具爭議和最多人持保留意見的主要填海工程項目，有關檢討結果和結論載於下文第 14 至 26 段。

### **中環灣仔繞道**

14. 中環灣仔繞道是策略性道路，西連林士街天橋，東接東區走廊。多項運輸研究顯示，有迫切性及即時的需要興建該繞道。有關研究包括 1999 年完成的《第三次整體運輸研究》，以及當局因應已修訂的土地用途規劃假設和人口預測變動，在 2003 年第四季再度運行《第三次整體運輸研究》交通模型所得的結果。

15. 眾所周知，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊交通擠塞的問題非

常嚴重。其他東西行的次要走廊，例如軒尼詩道和金鐘道，也極為擠塞，交通容量受到交通燈控制的交匯處限制。當局有必要興建中環灣仔繞道，把途經中環商業中心區的車輛引離中心區，以應付預期的交通增長，並藉此紓緩由東西行進出中環的現有道路網絡(有關道路的行車量已達其容車量)的擠塞情況。干諾道中－夏慤道－告士打道走廊是目前進出商業中心區唯一的策略性道路，沿途若發生任何輕微事故，都足以令交通出現嚴重擠塞或甚至交匯擠塞。如不及時興建中環灣仔繞道，到 2011/12 年，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊沿途的擠塞情況將令中環和灣仔一帶路面出現擠塞，造成區域性的交匯擠塞。

16. 檢討報告書中所反映的中環灣仔繞道的策略重要性，已獲得多位運輸規劃專家的確定，並得到交通諮詢委員會的全力支持。

17. 檢討報告書已解釋為何中環灣仔繞道不能以下述的交通管理措施取代，例如電子道路收費、劃一過海隧道收費、把地下鐵路伸延至堅尼地城、興建中環至半山區的山坡自動扶梯、在中環外圍設巴士轉車站和限制在中環上落客貨的時間。在電子道路收費方面，環境運輸及工務局已多次重申這並不是一個可供選擇的方案。該局一再指出，電子道路收費和中環灣仔繞道的作用截然不同。前者以收費方式解決個別地區的擠塞問題，而後者則是一條供東西行車輛使用的策略性主幹道，用以紓緩干諾道中－夏慤道－告士打道走廊沿途的交通擠塞情況。總括而言，電子道路收費不能取代興建中環灣仔繞道。事實上，只有建成中環灣仔繞道後，方可考慮在商業中心區實施電子道路收費計劃。政府在 2001 年就電子道路收費系統所作的研究及海外的經驗均一再證明，無論採用何種電子道路收費計劃，都必須增建一條可作替代的道路供車輛選用。

18. 中區填海第三期工程的填海範圍取決於中環灣仔繞道的定線和重置受擬議填海工程影響的各項現有設施(主要為冷卻用水抽水站)。進一步的檢討確定了 2003 年 11 月工程檢討報告書就中環灣仔繞道定線方案所作的結論，並確認中區填海第三期工程內中環灣仔繞道的填海範圍已是工程所需的最小範圍。由於該工程範圍內的中環灣仔繞道將以隧道方式興建，為了行車安全，避免該繞道出現急彎和保持最低視距是非常重要的。因此，不能為縮減填海範圍而把中環灣仔繞道的定線再向南移或往內陸移。

19. 中環灣仔繞道的填海工程符合凌駕性公眾需要的測試準則，同時亦無其他合理的替代方案。

### ***P2 道路網和機場鐵路掉頭隧道伸延段***

20. 中區填海第三期工程的填海範圍取決於中環灣仔繞道的定線，而施工時間則取決於興建中環灣仔繞道及另外兩大運輸基建項目的需要而定，即 P2 道路網(雙程雙線區內道路)和機場鐵路掉頭隧道伸延段。P2 道路網須最遲在 2006 年建成，以紓緩預計中區填海第一期工程帶來的交通流量增長，而機場鐵路掉頭隧道伸延段亦須盡快完成，以確保地鐵機場快線和東涌線的安全運作。部分需於填海土地上興建的 P2 道路網會在建造中環灣仔繞道的填海土地上興建，因此無須為工程而進行額外的填海。交通諮詢委員會和地下鐵路有限公司已分別重申他們對於這項主要基建項目的支持。

21. 這些交通運輸的需求肯定會在不久的將來出現，並無其他合理的替代方案。

## 冷卻用水抽水站

22. 我們在進行進一步檢討時，得到了獨立專家的支持，考慮了為重置抽水站而進行填海的需要。為此，我們研究過保護海港協會對中區填海第三期工程工程事宜提出的質疑。這些質疑主要包括填海範圍是否最小、冷卻用水抽水站的規模和數目可否盡量減少，以及抽水站可否重置於其他地方以縮減填海範圍。

23. 建議的填海無可避免地會影響中環沿岸的現有設施，包括為中環和金鐘多幢商廈冷卻系統供應海水的冷卻用水抽水站，受影響建築物計有中區政府合署、金鐘道政府合署、高等法院、美利大廈、立法會大樓、大會堂、警察總部、匯豐銀行總行大樓、太古廣場、海富中心和太子大廈群。由於這些建築物的設計只能容許海水冷卻系統，有需要在停用現有的冷卻用水抽水站前，將其重置於中區填海第三期工程中初期的填海範圍內，以確保有關的建築物能繼續運作。這些建築物的業主已強烈表明，從經濟或社會角度來說，這些建築物的服務即使只是中止一段短時間，也是無法接受的。

24. 中區填海第三期工程的進一步檢討肯定了 2003 年 11 月的檢討結果，就是政府計劃所採用的現有海堤設計，即採用堆石地基的海堤，是最為常用的設計，也是最具成本效益的海堤設計。建議的冷卻用水抽水站會採用堆石地基的海堤，這種地基不但用料合適，而且無須加設樁柱或其他類型的地基，是具成本效益和低建造風險的設計。

25. 在聽取了安建顧問公司、茂盛(亞洲)工程顧問有限公司，以及博威工程顧問有限公司等獨立顧問的專業意見後，拓展署與受影響業主一起磋商，重新研究了這些建築物的冷卻系統，以確定有沒有其

他無須填海或可減少填海的方案。此外，拓展署亦已經研究了保護海港協會就冷卻用水抽水站的規模、數目和選址提出的“其他方案”，大部分方案都已載於在中區填海第三期工程司法覆核訴訟中協會向法庭所提交的誓章內。因應保護海港協會提出的疑問，拓展署徵詢了多個專家的意見，在考慮過這些方案本身帶來的技術問題、建造風險、維修問題，以至成本、時間和延誤的影響等等後，認為這些方案全非合理方案。

26. 進一步檢討再次肯定除了填海，沒有其他合理的替代方案，既可配合必要的運輸基建項目，又可保證抽水站能繼續為區內多幢建築物提供有效的服務。檢討也確定，從工程角度來看，填海範圍已是最小的。香港理工大學海岸及環境工程講座教授暨土木結構工程系系主任李毓湘教授確認，進一步擬備的檢討報告書充分顯示中區填海第三期工程符合“有凌駕性的公眾需要測試”，而建議的填海工程並沒有超越凌駕性需要的最低要求。

### **其他行政及政策事宜**

27. 正如夏正民法官所說，行政長官會同行政會議在考慮應否根據《城市規劃條例》第 12 條行使酌情權時，須顧及多項行政及政策事宜。在這方面，以下的考慮因素明顯是既重要又相關的一

- (a) 中區大綱圖是通過妥善而嚴格的審核程序後核准的圖則。為回應在為期 21 個月(由 1998 年 5 月至 2000 年 2 月)的法定圖則訂定過程中所收到就填海範圍提出的反對，填海範圍已由 38 公頃大幅減至 23 公頃(其中 18 公頃的填海面積包括在中區填海第三期工程內)。填海範圍載示於行政長官會同行

政會議在 2000 年 2 月核准的中區大綱圖。須注意的一點是，擬議在龍景街以北進行的 5 公頃填海工程，已包括在持續進行的灣仔發展計劃第二期整體規劃及工程檢討中。法官在判詞中說：“舉例來說，假如中區大綱圖只是剛剛才核准，則行政長官會同行政會議作為合理的決策者，考慮到海港的獨特法律地位，以及《保護海港條例》第 3 條加諸其身上的持續保護海港責任，則可能必須指令把有關圖則發還城規會重新審議。可是，在這宗個案中，大綱圖核准後已過了一段時間，而長久以來大家都認同，對於城市規劃事宜，時間永遠是重要的因素，而良好的管治者絕對不容怠慢，而應盡力避免延緩。”；

- (b) 中區及灣仔填海計劃在九十年代開始制訂，中區填海第三期工程一直是計劃的固有部分。現在是中區填海工程的最後階段。當局有當前及迫切的需要提供土地興建必需的運輸基礎設施，包括中環灣仔繞道，P2 道路網及機場鐵路掉頭隧道伸延段。這些設施全都獲根據最新數據進行的整體運輸研究支持，當局並無其他合理的替代方案。正如運輸規劃專家包賢發先生所說：“中環灣仔繞道對於達致善用土地和環境及運輸發展方面的目標，至為重要。它既不是，亦不應只看作為一條為滿足日後交通增長需要而興建的道路。這是中環商業區以至整個港島北岸全面更新計劃中一個必要的組成部分。”再者，中環灣仔繞道和相關的道路網絡，亦獲交通諮詢委員會全力支持；
- (c) 中區填海第三期工程的合約造價為 38 億元，在 2003 年 2 月批出。合約期預計為 55 個月，其中部分海事工程至今已暫

停約 6 個月。假如中區大綱圖要撤銷或發還城規會重新審議，則目前的中區填海第三期工程合約將不能保留。我們已在司法覆核聆訊時告訴法官，根據截至 2004 年 1 月底的有限資料，終止中區填海第三期工程合約，估計可能導致超過 6 億元損失，確實數字有待承建商及顧問核實。即時損失的就業機會約有 400 個，預期在合約期內出現的另外約 1 100 個就業機會亦會落空；

- (d) 把中區大綱圖撤銷或發還城規會重新審議，便要展開新一輪的可行性研究、圖則擬備工作、公眾諮詢、詳細工程設計、撥款批准和工程核准等程序。假如出現上述的延緩，加上由此引起的不明朗因素，中區填海第三期工程合約將必須終止。根據估計，整個程序由開始至結束，快速進行也可能需時 39 個月，否則可能需時 59 個月，有關工程才可恢復進行。P2 道路網絡和中環灣仔繞道的落成日期將會大為延遲。預期到了 2006 年，中區填海第一期工程範圍的交通流量會增加一倍，而到了 2011 年，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊主要路段在繁忙時間的交通流量，則會超出容量 30%。這樣，中區的交通擠塞情況會惡化至不能容忍的程度。此外，現有的干諾道中－夏慤道－告士打道走廊過去多年一直被頻密地使用，在未來 15 至 20 年內很可能需要進行大型維修／重建工程。假如到時中環灣仔繞道仍未落成，則在上述走廊局部封閉以便進行所需維修／重建工程的期間，港島的東西行交通將會癱瘓；
- (e) 考慮到中區大綱圖已獲核准，而繼續履行中區填海第三期工程合約一事又始終沒有被裁定為無效或違法，加上建築工程

迫切和上述其他的考慮因素，不根據《城市規劃條例》第 12 條把已核准的中區大綱圖撤銷或發還城規會，有利於妥善的行政管理，因為撤銷或發還中區大綱圖的話，中區填海第三期工程合約便無可避免地須予終止，因而進一步推遲各項主要交通基建項目設施的完工日期；以及

- (f) 就行政長官會同行政會議把已核准圖則發還城規會重新審議一事，保護海港協會其中一個論點是認為圖則是在錯誤詮釋《保護海港條例》第 3 條的情況下擬備，所以應根據《城市規劃條例》規定，把圖則經由正式諮詢程序通過。要注意的是，以目前填海範圍而言，中區大綱圖是在經過包括公眾諮詢的法定圖則訂定程序後，在 2000 年 2 月獲行政長官會同行政會議核准，中區大綱圖始終沒有被裁定為無效或違法。再者，我們透過兩次獨立檢討，證明了中區填海第三期工程符合朱芬齡法官所訂的“三項測試”，也符合其後終審法院的“有凌駕性的公眾需要測試”。在進行這些討時，保護海港協會和其他團體／人士的意見已獲得考慮，並徵詢專家意見和進行非正式諮詢(包括在 2003 年 11 月 27 日及 12 月 8 日舉行的聯席會議)。行政長官會同行政會議在行使酌情權以決定是否根據《城市規劃條例》第 12 條，把已核准的圖則撤銷或發還城規會重新審議時，法例並無規定必須諮詢公眾。雖然如此，但政府已審慎聽取各有關團體的意見。

## 結論

28. 獲獨立專家支持的進一步檢討結果是，中區填海第三期工程符合終審院所訂的“凌駕性公眾需要測試”。

## **公眾諮詢**

29. 政府會繼續向專業團體和市民解釋中區填海第三期工程檢討的結果，力求說明中區填海第三期工程符合「凌駕性公眾需要」測試準則，並爭取社會人士支持繼續進行中區填海第三期工程。我們會把清楚顯示中區填海第三期工程符合“凌駕性公眾需要測試”的報告書上載房屋及規劃地政局的網頁。

## **財政及人手編制方面的影響**

30. 拓展署已表示，假如在 2004 年 4 月 1 日終止中區填海第三期工程合約，便極有可能會損失巨額的公帑。根據截至 2004 年 1 月 31 日所得的有限資料，估計損失可能會超過 6 億元，確實數字有待承建商及顧問核實。

31. 部分中區填海第三期的海事工程已停工超過 6 個月，而中區填海第三期工程的承建商已提交索償通知書，但索償額仍有待確定。雖然承建商已進行合約訂明的措施來緩減其損失，但局部停工已引致若干額外費用，例如在工地以外存放預製構件、停工期間駐工地人員的費用等。根據所得的有限資料，這方面的損失可能高達 1 億元，確實數字有待承建商確證。

32. 決定不撤銷中區大綱圖，或把該大綱圖發還城規會對公務員並無影響。

## **經濟方面的影響**

33. 干諾道中－夏慤道－告士打道走廊目前已經負荷過重，故此急需興建中環灣仔繞道來紓緩擠塞情況。建造中環灣仔繞道可令乘客時間成本大幅減省，帶來顯著的經濟效益。在繞道落成的第一年，取得的效益估計達 22 億元，效益會漸增，計至繞道落成的第 40 年，會增至 42 億元(兩者都按 2002 年的固定價格計算)。撇除繞道的建設成本和經常開支，在 40 年期間，累積的淨經濟效益估計達 1,220 億元(按 2002 年的固定價格計算)，以現值淨額計算則為 400 億元，經濟回報率達 28%。

34. 假如中區填海第三期工程合約因撤銷分區計劃核准圖或把圖則發還城規會而需要終止，便會即時損失 400 個職位，以及可在未來幾年工程施工期內創造的另外 1 100 個職位。

## 環境方面的影響

35. 中區填海第三期工程已完成《環境影響評估條例》訂明的法定環境影響評估程序。直至目前為止，挖泥工程及卸泥工程都是按照環評報告內的法定條文及建議進行，把對環境構成的影響減至可接受水平。環境保護署就中區填海第三期工程簽發的環境許可證中規定必須進行環境監察及審核計劃，有關結果顯示工程並無對環境構成任何不良影響。同樣地，當局會密切監察海事打樁及填海工程的復工情況，確保符合有關規定。假如撤銷分區計劃大綱核准圖或把圖則發還城規會重新審議，若當中涉及重大改動，因而對環境產生負面的影響，則中區填海第三期工程或須先行按照《環境影響評估條例》進行法定的環境影響評估程序，然後才可重新動工。

## **宣傳安排**

36. 在過去數月裏，政府已及時對法庭的裁決作出回應，澄清誤解及反駁指控，詳細的逐點回應載於附件 C。在房屋及規劃地政局就本身工作諮詢區議員的過程中，我們已向全港 18 個區議會解釋有關海港填海的事宜，並提供了有關的宣傳資料。我們一直參與以海港規劃為主題的社區活動，表明我們致力與市民一起促進此事。在共建維港委員會成立後，我們會在進行維護海傍的宣傳活動，及就海傍的建設工作建立社會共識時，聽取委員會的意見。

## **查詢**

37. 如有任何查詢，請致電 2848 2119 與房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)2 周錦玉小姐聯絡。

## 附件一覽表

- 附件 A 高等法院就保護海港協會反對中區(擴展部分)分區計劃大綱圖而提出的司法覆核申請所作的判詞
- 附件 B 運用終審法院所訂“凌駕性公眾需要測試準則”檢討中區填海第三期工程的報告
- 附件 C 政府的逐點回應

**房屋及規劃地政局**

**2004 年 4 月**