

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2006 年 5 月 29 日

總目 703－建築物

政府辦事處－政府內部服務

63KA－添馬艦發展工程

請各委員向財務委員會建議把 **63KA** 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 51 億 6,890 萬元，用以設計及建造添馬艦用地的政府總部大樓、立法會綜合大樓、休憩用地及相關設施。

問題

現有的中區政府合署和立法會綜合大樓未能提供足夠的辦公地方及現代化的工作環境，應付實際需要。

建議

2. 建築署署長建議把 **63KA** 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 51 億 6,890 萬元，用以設計及在添馬艦用地上建造政府總部大樓、立法會綜合大樓、不少於 2 公頃的休憩用地及相關設施。行政署長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **63KA** 號工程計劃的範圍包括下列設施的設計及建造－

- (a) 總建築樓面面積為 124 680 平方米的政府總部大樓，包括—
 - (i) 低座：內設行政長官辦公室、行政會議及其秘書處，以及附屬設施；以及
 - (ii) 辦公大樓：內設具制訂政策功能的核心辦事處，包括政務司司長辦公室，財政司司長辦公室和其他政策局的辦公室、以及附屬設施；
- (b) 總建築樓面面積為 36 230 平方米的立法會綜合大樓，包括—
 - (i) 低座：內設立法會會議廳和附屬設施；以及
 - (ii) 高座：內設議員辦公室、立法會秘書處的辦公室和附屬設施；
- (c) 面積最少有 2 公頃的休憩用地，將會有園景點綴及方便市民休憩的設計；
- (d) 500 個停車位¹、起卸及上落客貨區和其他附屬設施，例如機械機房等，供政府總部大樓及立法會綜合大樓使用。這些設施的總建築樓面面積為 41 000 平方米；以及
- (e) 兩條有蓋行人天橋，分別把—
 - (i) 添馬艦發展工程南面部分與金鐘連接(鄰近交通交匯處)；以及
 - (ii) 添馬艦發展工程東面部分與現時通往中信大廈的天橋系統連接。

¹ 該 500 個停車位中，380 個供政府總部大樓使用，120 個供立法會綜合大樓使用。

4. 添馬艦用地的工地平面圖載於附件 1。我們計劃約在 2007 年中開展工程，及約在 2010 年底完成工程。

理由

辦公地方不足

5. 一直以來，政府總部和立法會辦公地方嚴重不足。行政長官辦公室、政務司司長辦公室、財政司司長辦公室及 11 個政策局合共有超過 8 000 多名員工，而他們現佔用的辦公地方約共 166 000 多平方米(淨作業樓面面積)。中區政府合署及美利大廈只可容納其中的 2 100 名員工，共佔用樓宇內的 39 600 平方米(淨作業樓面面積)。目前 11 個政策局中，有 9 個政策局的辦公室是分布於 2 個或以上的地方。這情況不利於政策局的運作效率，亦引致辦公室的一些基本設施(如會議室)有重疊的情況出現。故此，政府有確實的需要將有關政策組別的辦公室作出合理重整。

6. 現時立法會共有 60 名議員及大約 330 名員工。由於立法會大樓面積不足以應付立法會的需要，故現時立法會的辦公室需要分佈於附近的商業樓宇(如花旗銀行大廈及太子大廈)和中區政府合署西座。立法會現時所使用的樓宇面積共計約有 9 410 平方米(淨作業樓面面積)。

現有建築物結構上的限制

7. 樓齡分別已超過 45 及 35 年的中區政府合署及美利大廈，由於建築物結構上的限制，難以有效率及具成本效益地進行大型的改裝或翻新工程以切合現代資訊科技、電訊和電子設備方面的需求。樓宇的電纜幹線、網絡室和伺服器室的負荷已接近飽和，而樓宇內亦沒有足夠地方可供擴充設施之用。相比現代化辦公室的 4 至 4.5 米樓層高度，中區政府合署的樓層高度只有大約 3 米，而走廊的天花板空間已裝滿各類設施和空調管槽。這些結構限制，會侷限翻新及提升工程的靈活性。因工程須暫時搬遷辦公室和設備，亦會嚴重妨礙政府總部的正常及有效運作。此外，由於建築物的老化在結構上造成嚴重限制，有效地維修改善現有設施有困難，亦難以滿足緊方的擴展空間的需要。

8. 至於立法會大樓，它早於 1911 年建成，從前曾經是舊最高法院。由於立法會大樓的外牆已列為法定古蹟，難以為大樓進行大型提升或翻新工程，以裝設新的資訊科技、電訊及電子設備。

9. 發展特定建造由政府總部大樓及立法會綜合大樓的建議，可長遠解決上述問題。

發展建議

10. 添馬艦用地面積約有 4.2 公頃。在目前已核准的及有效的《中區(擴展部分)分區計劃大綱圖編號 S/H24/6》中，大約 2.2 公頃劃作“政府、機構或社區”用地，餘下約 2 公頃劃作“休憩用地”。

11. 政府於 2002 年 4 月宣布計劃把添馬艦用地發展成香港的主要公民及社區設施地帶。該發展工程早於 2003 年 4 月及 5 月分別獲得立法會規劃地政及工程事務委員會及工務小組委員會支持，但由於嚴重急性呼吸系統綜合症爆發而在當年稍後期間擱置。隨著香港的經濟及公共財政情況改善，政府於 2005 年 10 月宣布重新開展添馬艦發展工程。因此，重新開展工程基本上是有關計劃的延續。

12. 重新開展的添馬艦發展工程範圍包括擬建的政府總部大樓、立法會綜合大樓、休憩用地及相關設施。為著要將添馬艦用地發展成為香港具代表性的主要公民及社區設施地帶，我們將會要求這新發展的設計凸顯香港作為大都會及亞洲國際城市的地位。發展設計的整體上應配合中區的都市面貌、海旁的天然環境及太平山的背景襯托。此外，設計方案亦應恰當地反映政府總部及立法會在憲制上的獨特角色。

13. 新的政府總部大樓及立法會綜合大樓將採用智慧型大廈的設計，盡量應用最新的資訊及電訊科技。隨著結合和調配資訊科技及電訊的基建設施、大廈和保安設施管理，以及中央管理共用的電腦設施，在同一環境下工作的員工的生產力及工作成效將有所提高。此外，在資訊保安、靈活貼近科技、環保及方便使用者等範圍，添馬艦的辦公大樓將可採取更具效益的措施。

14. 政府於提出現行建議時，已考慮到公眾希望盡量保留山脊線及維港景觀的期望。例如－

- (a) 我們收緊了添馬艦發展的建築物高度限制。根據《中區(擴展部分)分區計劃大綱圖編號 S/H24/6》，有關“政府、機構或社區”用地的建築物最高高度為主水平基準以上 180 米。從政府重新開展發展計劃之初，當局已提出將有關建築物高度限制收緊為主水平基準以上 130 米至 160 米，以確保山脊線以下有最少 20% 的「無建築物遮檔地帶」。附件 2 展示了落實這新的高度限制後的效果。
- (b) 我們亦會要求投標者充分考慮－
 - (i) 《香港規劃標準及準則》下的《城市設計指引》；
 - (ii) 城市規劃委員會就維多利亞港而定立的「理想和目標」，使維多利亞港成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達及象徵香港的海港；及
 - (iii) 由共建維港委員會所制定的《海港規劃原則》。有關原則強調「讓市民享用海港及有活力的海港」。

15. 為了減低用地上的密度，我們嚴謹地審視政府總部大樓的面積需求，並減少有關面積達 10% (淨作業樓面面積)，或 8.5% (總建築樓面面積)。將現建議與 2003 年的需求作比較，政府總部大樓及立法會綜合大樓兩者合計共減少 8% 的淨作業樓面面積，或 8.9% 的總建築樓面面積。

發展規模及地積比率

16. 政府總部大樓、立法會綜合大樓和整項發展工程的總建築樓面面積、總樓面面積和淨作業樓面面積載於附件 3。各種樓面面積量度單位的關係圖解載於附件 4。因應不同的用途，樓面面積會以不同的量度單位計算。一般而言，總建築樓面面積用作計算

建築成本，總樓面面積用作計算地積比率，而淨作業樓面面積則根據政府本身的用地面積標準用作計算所需的室內實用空間。以下各點值得注意－

- (a) 與 2003 年的建議比較，現時政府總部大樓及立法會綜合大樓面積**顯著**減低了約 8%(淨作業樓面面積)或 8.9%(總建築樓面面積)。若計算刪減了的展覽館在內，減幅達至 18% (總建築樓面面積)至 20% (淨作業樓面面積)左右。
- (b) 添馬艦的建築費用單位價格估計為每平方米約 11,600 元(扣除了平均裝修費用單位價格，以便作出比較)，這較私人市場甲級商業樓宇的平均單位價格(每平方米 13,000 元)**為低**。
- (c) 添馬艦的「政府、機構或社區」用地上的政府總部大樓及立法會綜合大樓的發展地積比率，由大約 6.2(以 2003 年面積需求及扣除展覽館計算)降低至現時的 5.7 左右，**遠低於**目前毗鄰商業發展項目的地積比率，後者由大約 13 至 18 不等。

政府總部大樓

17. 新的政府總部大樓可讓行政長官辦公室、行政會議及其秘書處、11 個政策局及其他政府總部主要辦公室得以集中於一個現代化的大樓內，並提供足夠和合乎標準的相關支援設施。新大樓的用地安排將會較方便和合理，這有助提高政府總部的運作效率。

18. 政府總部大樓應是現代化的政府辦公大樓，符合行政機關在職能及運作方面的要求。計設並不會是奢華或浮誇。政府總部大樓應－

- (a) 有效善用空間，便於靈活改動，以配合日後的轉變及科技發展;以及

- (b) 建築設計本身應具彈性，容許日後進行改建和擴建，以便更改辦公室設計、資訊科技網絡系統及其他辦公室設施。

19. 新大樓將可容納約 3 270 名員工。停車位的數目仍舊是 380 個，與現時中區政府合署及美利大廈合共提供的總數一樣。由於政府總部大樓需迎合政府總部的長遠需要，我們在預算所需面積時，加入了 10% 的作為擴展因素。整體而言，淨作業樓面面積仍比 2003 的估算下降了 10%，由 69 330 平方米降至 62 340 平方米。附件 5 比較了現有及規劃的辦公地方及設施安排。

20. 政府在決定哪些政策局辦公室遷入新政府總部大樓時已採取了嚴格限制。主要辦公室及各政策局合共有超過 8 000 多名員工，而由於只有約 3 270 屬於具制定政策功能的核心組別員工將會遷入新政府總部大樓，因此超過 5 000 多名員工仍會繼續於外置辦公室工作。這些員工的組成供參考如下－

- (a) 即使有些部門與其所屬的政策局進行了局署合併，我們不會在添馬艦為這些執行部門的大部分員工提供辦公地方。他們包括環境運輸及工務局轄下的環境保護署、工商及科技局轄下的政府資訊科技總監辦公室、及經濟發展及勞工局轄下的勞工處總部的員工。同樣地，現時為教育統籌局執行組別的大部分前教育署職員，亦不會遷入添馬艦。由於上述原因而需繼續於政府總部大樓以外辦公的員工預計約有 4 500 人。
- (b) 此外，我們亦縝密地篩出一些較少直接政策功能的政策局組別，包括經濟發展及勞工局的旅遊事務署轄下的旅行代理商註冊處；公務員事務局轄下的法定語文事務部及公務員培訓處；民政事務局轄下的公民教育資源中心；保安局轄下的禁毒處、長期監禁刑罰覆核委員會，及保安及護衛業管理委員會；工商及科技局轄下的公共廣播服務檢討委員會；及財經事務及庫務局轄下的保險業監理處和內幕交易審裁處等。由於這原因而需要繼續於添馬艦以外辦公的員工，預計約有 600 人左右。

立法會綜合大樓

21. 新立法會綜合大樓應凸顯立法機關的獨特地位。新大樓的外部建築形態、建築形式及內部設計應能充分反映立法機關的莊嚴和高度透明的形象。立法會綜合大樓必須是在工程計劃用地上的一座獨立建築物。新大樓在工程計劃用地上應有本身的獨有形象，有別於同一用地上其他建築物和設施。

22. 立法會綜合大樓必須由一幢低座及不少於一幢較高的建築物組成。用以設置主要會議設施及公眾可進入區域的低座，應提供空間感，避免產生噪音，以及營造合適的氣氛。較高的建築物樓高，由街道平面至有關建築物最高可用樓層的頂部計算，不得超過 86 米。

23. 附件 6 比較現有及規劃的立法會綜合大樓的地方安排。為配合未來發展(例如議席和人手的增加)，我們計劃興建大型足以容納 120 名議員的會議廳。而行政管理委員會同意，要求投標者應在大樓設計和結構上預留足夠彈性，以容許議會設施及辦公室未來擴展。整個立法會綜合大樓最多可預備容許 9 200 平方米作未來的擴展之用(每增加 15 個立法會議席，便需額外 2 300 平方米的面積)。新立法會綜合大樓將會提供 120 個車位，以供議員、職員及訪客之用。

休憩用地

24. 添馬艦用地的 4.2 公頃中的 2 公頃是劃作「休憩用地」用途，將會發展為文娛用地，供公眾使用。這休憩用地將迎合不同類型的使用需要，保持開放，公眾可以十分容易到達。它透過一個在 P2 道路沉底部分之上，闊度約 50 米至 60 米² 的廣闊行人平面連接台，良好地連接鄰近的海濱長廊。文娛用地及海濱長廊的休憩用地將來合共為公眾提供 10.8 公頃休憩用地，組成中環海旁的綜合公眾休憩地帶。

² 約為國際標準足球場〔64 米 x 100 米〕的闊度。

行人天橋

25. 擬建的兩座行人天橋，將提供安全便捷的有蓋通道，通往政府總部大樓、立法會綜合大樓、休憩用地及海濱長廊。

26. 連接金鐘及添馬艦的行人天橋大約為 10 米闊(以建築闊度而言，則約 12 米)，而連接現時通往中信大廈的天橋系統的行人天橋則約 6 米闊。作為參考，現時連接灣仔地鐵站及入境事務大樓的行人天橋約為 7 米闊。我們將會要求投標者建議天橋的詳細設計及接駁安排。完成興建有蓋天橋，不僅便利新政府總部大樓及立法會綜合大樓的員工，亦可便利市民往來商業中心區。若有了擬建的行人天橋，我們估計由金鐘地鐵站上蓋的建築物步行至添馬艦約需兩分鐘；而經過連接的平台至海濱長廊，則約需 10 分鐘。

27. 待行人天橋的具體路線有定案後，我們將根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)，就興建兩座行人天橋向當局提出有關申請。

地底發展

28. 正如投標資格預審文件所述，我們鼓勵申請人研究“地底停車場”方案。鑑於大眾十分希望盡量限制添馬艦有關建築物的高度，招標文件上會註明，在實際情況容許下，以下設施可建於地底—

- (a) 大部分停車位；
- (b) 機房；及
- (c) 部分共用設施，例如碎紙室、廢紙回收站、樓宇管理辦事處、維修保養設施等

29. 上述設施若建於地底，供參考估計的總建築樓面面積約達 25 830 平方米，換言之，政府總部大樓最多不超過 20%的總建築樓面面積可以建於地底。由於有關設施的位置對其功能和運作需要並無重大影響，政府初步確定這些設施適宜考慮建於地底。我

們希望指出，在地底興建設施，成本大約可以是地面興建同樣面積的兩倍。而同樣設施若建於地底，需要使用更多的空間，例如需要提供額外的逃生樓梯、通風及抽風系統及機房等。這種做法一般而言是成本效益較低的方案。

中區政府合署及美利大廈的未來用途

30. 中區政府合署及美利大廈在《中區分區計劃大綱核准圖編號S/H4/12》中現時被劃作“政府、機構或社區”用途，反映了現時作為政府辦公室的用途。政府對於該兩幅用地及有關建築物在總部搬遷後將來的用途未有定案。

31. 在確定中區政府合署及美利大廈的辦事處將會遷往添馬艦的政府總部大樓後，政府會積極考慮這兩幢大廈所騰出的土地的未來用途。政府將會就該兩幅用地進行詳細研究。在進行研究時，政府會考慮香港整體的土地用途的需求，及評估交通、環境及基建設施的影響，及適當地顧及該兩幅土地及其四周的歷史價值，保留樹木，保護山脊線，及考慮《城市設計指引》等因素。在決定適合的用途及發展規模時，政府會考慮公眾的需要和期望，以及當時的社會和經濟情況。

32. 如該兩幅土地的未來用途需要當局修訂分區計劃大綱圖的“政府、機構或社區”用途，我們須向城市規劃委員會(城規會)提出申請，及遵循《城市規劃(修訂)條例》所訂的有關法定規劃程序，包括把土地用途修訂建議向公眾展示及供公眾提出意見，由城規會考慮。修訂分區計劃大綱圖須提交行政長官會同行政會議作核准。

預製組件

33. 基於保安理由，政府將會強制規定，訂明政府總部大樓及立法會綜合大樓的混凝土結構組件(即地板、牆壁、橫樑及樓梯)及混凝土外牆不能採用預製組件。

環境及交通因素

34. 我們就工程各個組成部分的設計及建造訂明規定時，會鼓勵採用新的方法及技術。這些方法及技術應符合環保原則及長遠而言，有助高效率及具成效的方式管理及保養樓宇。

35. 在規劃地政及工程事務委員會轄下的「檢討中區海旁(包括添馬艦舊址)規劃小組委員會」召開了三次會議。一些議員及出席的團體代表在會議上就中環填海計劃第三期及添馬艦發展工程在環境及交通方面的事宜提出了疑問及意見。雖然添馬艦發展是中環填海計劃第三期的計劃範疇以外，我們亦分析了兩個計劃的環境及交通的受關注點。有關詳情分別見於附件 7 及附件 8。

36. 由於添馬艦發展工程只屬規模有限的辦公室發展項目，不會在施工及營運階段對環境造成明顯的長遠影響。此外，整個發展項目的設計可持續發展、能靈活適應轉變、切合環境的需要，以及實踐可持續發展及環保的概念。我們會規定加入有利環境的措施，務求節約能源，盡量減少污染及廢物。我們亦會採用最新及新興的再生能源應用技術，使有關工程在設計上符合可持續發展的原則及就使用周期而言成本不高。

37. 添馬艦發展工程的交通影響並不明顯。有關發展的地積比率為 5.7 倍，而繁忙時段的交通祇會是中心商業區交通總流量的 1.0% (上午繁忙時段)及 0.7% (下午繁忙時段)。

38. 當局將盡量設置方便行人的設施前往海旁。行人可以從添馬艦的南面及東面經行人天橋到達添馬艦和海旁。面積 2 公頃的休憩用地將透過一個闊 50 至 60 米的行人平面連接台，走往毗鄰的海濱長廊。市民亦可利用海濱長廊從西面(例如國際金融中心或天星碼頭)步行前往位於添馬艦的休憩用地、政府總部大樓及立法會綜合大樓。

39. 雖然進行「空氣流通評估」不是法例上的規定，但我們會要求投標者就其設計方案進行「空氣流通評估」，得以評估其設計方案對行人區域通風環境的影響及確保它有良好的空氣流通效果。

其他方案

40. 政府曾考慮有關原址重建中區政府合署／美利大廈及啟德用地的方案。有關分析載於附件 9。

對財政的影響

41. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 51 億 6,890 萬元(見下文第 45 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 地盤工程	33.6
(b) 打樁工程	229.5
(c) 地庫工程	331.4
(d) 建築工程	1,863.7
(e) 屋宇裝備	1,091.2
(f) 渠務工程	42.6
(g) 外部工程	92.4
(h) 園景工程	98.8
(i) 行人天橋	138.2
(j) 資訊科技基建及線路鋪設	95.0
(k) 空氣調節的冷卻水供應系統	58.0
(l) 家具和設備	289.6
(m) 顧問費	59.7
(i) 工料測量服務	13.0
(ii) 電機、資訊科技、電訊及機械工程服務	25.0
(iii) 結構工程及土力工程服務	9.7
(iv) 環境、園景及風險管理服務	12.0
(n) 外地視察及考察物料工廠／實驗室	0.3
(o) 應急費用	<u>413.4</u>
	小計 4,837.4 (按 2005 年 9 月價格計算)
(p) 價格調整準備	<u>331.5</u>
	總計 <u>5,168.9</u> (按付款當日價格計算)

42. 以上各分項數字的詳情如下－

- (a) 上述(a)項及(b)項包括圍板搭建；有特別照明及繪圖的有蓋通道；地盤清理和土地平整，例如打碎現有路面、保護和移植樹木、臨時工地的排污和改道；地形測量和額外的工地勘測；測量；岩土監測工程；打樁；地基工程，例如鑽孔樁、預鑽孔工字樁和小樁。
- (b) 上述(c)項包括地庫挖掘工程，例如降低地下水位、膜壁／隔牆、地庫分隔牆；防磨平底板和防水工程；地庫平底板等工序。
- (c) 上述(d)項包括政府總部大樓及立法會綜合大樓的高、低座的上蓋結構建築工程。
- (d) 上述(e)項包括電機裝置、通風及空氣調節系統；防火裝置；升降機和行人扶手電梯；窗戶清潔設備等。
- (e) 上述(d)項及(e)項包括樓宇的裝修工程。
- (f) 上述(f)項包括休憩用地的渠務工程，以及樓宇的地下排水渠工程，例如集水坑泵房和設備。
- (g) 上述(g)項包括文娛用地和其他休憩用地的建造工程；提供場外照明和標誌牌；以及公用設施改道和接駁。
- (h) 上述(j)項包括設置網絡基建、樓層線路、骨幹線路、線路貯藏室和網絡管理裝備等。
- (i) 上述(k)項包括設置設備、進行供水及排水管道建造工程，以及裝置海水冷卻系統。
- (j) 上述(l)項包括辦公室一般家具和設備、電子、保安及電訊設備等。有關估計費用是參考近期其他大型政府辦公大樓的核准家具和設備開支預算的趨勢計算所得。

43. 我們建議聘用顧問，負責工料測量服務、電機、資訊科技、電訊和機械工程服務、結構工程和土力工程服務，以及環境、園景及風險管理服務。按人工作月數估算的顧問費分項數字載於附件 10。

44. **63KA** 號工程計劃的總建築樓面面積約為 201 910 平方米。按 2005 年 9 月價格計算，建築費用單位價格(以建築工程和屋宇裝備兩項費用計算)估計約為每平方米 14,500 元。按照政府慣例，這項數字把辦公室照明、辦公室間隔、鋪設地毯和其他裝修項目的費用計算在內。但如採用私人市場的做法，須從 14,500 元中扣除平均裝修費用單位價格 2,900 元，工程的建築費用單位價格應約為每平方米 11,600 元。與私人市場甲級商業樓宇的平均建築費用單位價格(約為每平方米 13,000 元)比較，添馬艦工程的建築費用單位價格非常合理。

45. 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 2005 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)
2006 – 07	2.0	1.01500	2.0
2007 – 08	400.0	1.03023	412.1
2008 – 09	900.0	1.04568	941.1
2009 – 10	1,600.0	1.06136	1,698.2
2010 – 11	1,100.0	1.07728	1,185.0
2011 – 12	500.0	1.10152	550.8
2012 – 13	300.0	1.12906	338.7
2013 – 14	35.4	1.15729	41.0
	----- 4,837.4 -----		----- 5,168.9 -----

46. 我們根據政府就 2006 至 2014 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制訂按付款當日價格計算的預算。

47. 我們建議採用設計及建造方式進行 **63KA** 號工程，原因是我們非常重視有關工程的設計及其與建造過程的配合。採用設計及

建造方式，我們可以把設計及相關要求定為我們的重點考慮因素，從而確保投標者提交高質素的設計建議。此外，每名設計及建造工程投標者均須確保設計的實施計劃符合成本效益，並充分顧及建築技術的最新發展，以及政府和立法會所提出在實際功能方面的需求。我們打算以固定總價合約形式批出合約，因為我們可以預先清楚界定工程範圍，出現不明確情況的機會甚微。由於合約期超過 21 個月，故合約會為價格調整作出準備。

48. 添馬艦新發展項目會令經常開支每年增加約 4,850 萬元。另一方面，我們估計政府總部大樓及立法會綜合大樓落成後，外設的辦事處將可騰出約 5 820 平方米(淨作業樓面面積)的商業寫字樓，每年直接節省約 3,180 萬元租金。此外，其他政府辦公大樓(例如修頓中心、稅務大樓、灣仔大樓及花旗銀行大廈內的樓層)亦可騰出共約 12 750 平方米地方(淨作業樓面面積)，現時分散在不同地點辦公的部門可因隨改變而遷址或退租。估計每年可節省開支約達 3,610 萬元。因此，在政府總部及立法會遷往添馬艦後，每年增加的約 4,850 萬元經常開支可因直接節省的租金 3,180 萬元及可能節省的 3,610 萬元而得到抵銷。

公眾諮詢

49. 我們於 2005 年 10 月 21 日、11 月 22 日、12 月 17 日、2006 年 4 月 25 日及 5 月 11 日出席了立法會規劃地政及工程事務委員會會議，向議員闡釋重新開展的添馬艦發展工程。我們也在 2006 年 2 月 9 日、3 月 7 日及 4 月 3 日出席了事務委員會轄下的小組委員會會議，回應議員的提問及聽取團體代表的意見。此外，我們亦於 2006 年 3 月 23 日諮詢了中西區區議會。部分區議員促請政府早日落實添馬艦發展工程，部分區議員對工程有所保留及關注工程對環境和區內交通的影響，亦有部分區議員要求政府探討保留中區政府合署的可行性。

50. 鑑於添馬艦工程項目具地標性意義和獨特性質，由政務司司長擔任主席的添馬艦發展工程評審委員會同意在投標階段收到的設計模型可以展示給公眾觀看。評審委員會在評審標書時會考慮公眾的意見。

對環境的影響

51. 有關工程是一項位處市區環境的辦公大樓發展項目。這類發展項目對環境可能造成的影響有限。它並非《環境影響評估條例》(第 499 章)訂明必須進行環境影響評估的“指定工程項目”。建築署署長在 1998 年 10 月完成初步環境審查。審查所得的結論是，這項工程計劃不會對環境造成長遠影響。環境保護署署長已審核審查結果，並同意無須進行環境影響評估。

52. 我們會規定承建商在施工期間，實施適當的紓減環境影響措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾。這些措施包括在進行有噪音的建築工程時，使用減音器或減音器，豎設隔音板或隔音屏障；經常清洗工地和在工地灑水；以及設置車輪清洗設施。

53. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾研究如何盡量減少產生建築和拆卸(下稱「拆卸」)物料。此外，為盡量減少運送到公眾填料接收設施棄置的拆卸物料，我們會要求承建商盡可能在工地或其他適合的建築工地循環再用惰性拆卸物料。我們亦會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的物料，以及使用木材以外其他物料搭建模板，以便盡量減少產生建築廢料。

54. 我們亦會要求承建商提交廢物管理計劃書(下稱「管理計劃」)，供當局批核。管理計劃須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生拆卸物料，並把物料再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與核准的管理計劃相符，並會利用運載記錄制度，監管公眾填料、拆卸物料和拆卸廢料分別運往公眾填料接收設施、篩選分類設施和堆填區棄置的情況。我們會要求承建商把公眾填料與拆卸廢料分開，以便運往適當的設施處理。我們並會記錄拆卸物料的棄置、再用和循環使用情況，藉此進行監察。

55. 我們估計這項工程計劃會產生約 341 853 公噸拆建物料，其中約 37 698 公噸(11.0%)會在工地再用，271 819 公噸(79.5%)會運往公眾填料接收設施³供日後再用，另外 5 547 公噸(1.6%)則會運往篩選分類設施³，以便篩選出惰性部分作為公眾填料再用。此外，我們會把 26 789 公噸(7.9%)運到堆填區棄置。在公眾填料接收設施和堆填區棄置拆建物料的費用，以及利用篩選分類設施處置拆建物料的費用，估計總額為 1,120 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；運送到篩選分類設施棄置的物料，每公噸收費 100 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元⁴)。

土地徵用

56. 這項工程計劃無須徵用土地。此外，視乎行人天橋的最終設計及路線，建造通往金鐘的行人天橋可能會影響少數商舖，因而須收回及清拆這些商舖。任何因收地及清拆商舖而引致的費用，將在分目 **1100CA**「就工務計劃工程而支付的償金及特惠津貼」項下撥款支付。

背景資料

57. 行政會議於 2002 年 4 月決定進行添馬艦發展工程，當時的工程範圍包括興建政府總部大樓、立法會綜合大樓、展覽館、文娛用地及其他相關設施。其後，我們展開有關工程的設計及建造合約的兩個階段採購工作。2002 年 12 月，我們評定其中五名參加資格預審的申請人通過預審並可參與第二階段的建造合約投標。

³ 篩選分類設施和公眾填料接收設施，已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 3 和附表 4 分別訂明。有關人士須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置公眾填料。

⁴ 這估算已計及發展、運作及修復填滿後的堆填區和其善後所需的成本。它並不包括目前堆填區的土地機會成本(估算為每立方米 90 元)，或當目前堆填區填滿時，需提供新的堆填區所需的成本(這可能較昂貴)。

58. 當局在 2003 年 5 月 7 日徵詢本小組委員會的意見，並獲得委員會支持有關工程。不過，由於嚴重急性呼吸系統綜合症爆發，政府在同月稍後時間決定擱置向財務委員會申請撥款。2003 年 11 月，政府考慮到其財政狀況和政治氣候，宣布決定擱置有關工程。我們並通知該五名通過預審的申請人，有關添馬艦工程的設計及建造合約工程投標及採購工作已經終止。

59. 正如行政長官在 2005 年 10 月 12 日的施政報告公布，政府認為現在是重新推出添馬艦發展工程的適當時機。我們會沿用設計及建造方式進行工程，進行兩個階段招標工作。我們已完成投標資格的預審工作，並於 2006 年 5 月公布結果。我們會就使用者需求作出最後整理，並在獲得立法會有關的撥款下，於 2006 年第三季開展第二階段的招標工作。

60. 負責監察預審資格和招標的工作而成立的評審委員會，由政務司司長擔任主席，成員包括兩名立法會議員、兩名高級政府人員和一名建築學教授。評審委員會的運作，會合乎世界貿易組織《政府採購協定》所規定的原則，並會確保評審和甄選標書的工作公正及獨立。

61. 我們最初在 1998 年 9 月把 **63KA** 號工程計劃提升為乙級。我們進行了工地勘測，並委聘顧問進行合約前的地形測量，以及與工程可行性初步研究準備工作有關的工作，包括初步環境評審、交通影響評估、地下公用設施改道、價值管理研習班，以及擬備預審文件及招標文件。有關工作所需費用合共 1,498 萬元。上述費用已在整體撥款分目 **3100GX**「為工務計劃丁級工程項目進行可行性研究、小規模勘測工作及支付顧問費」項下撥款支付。

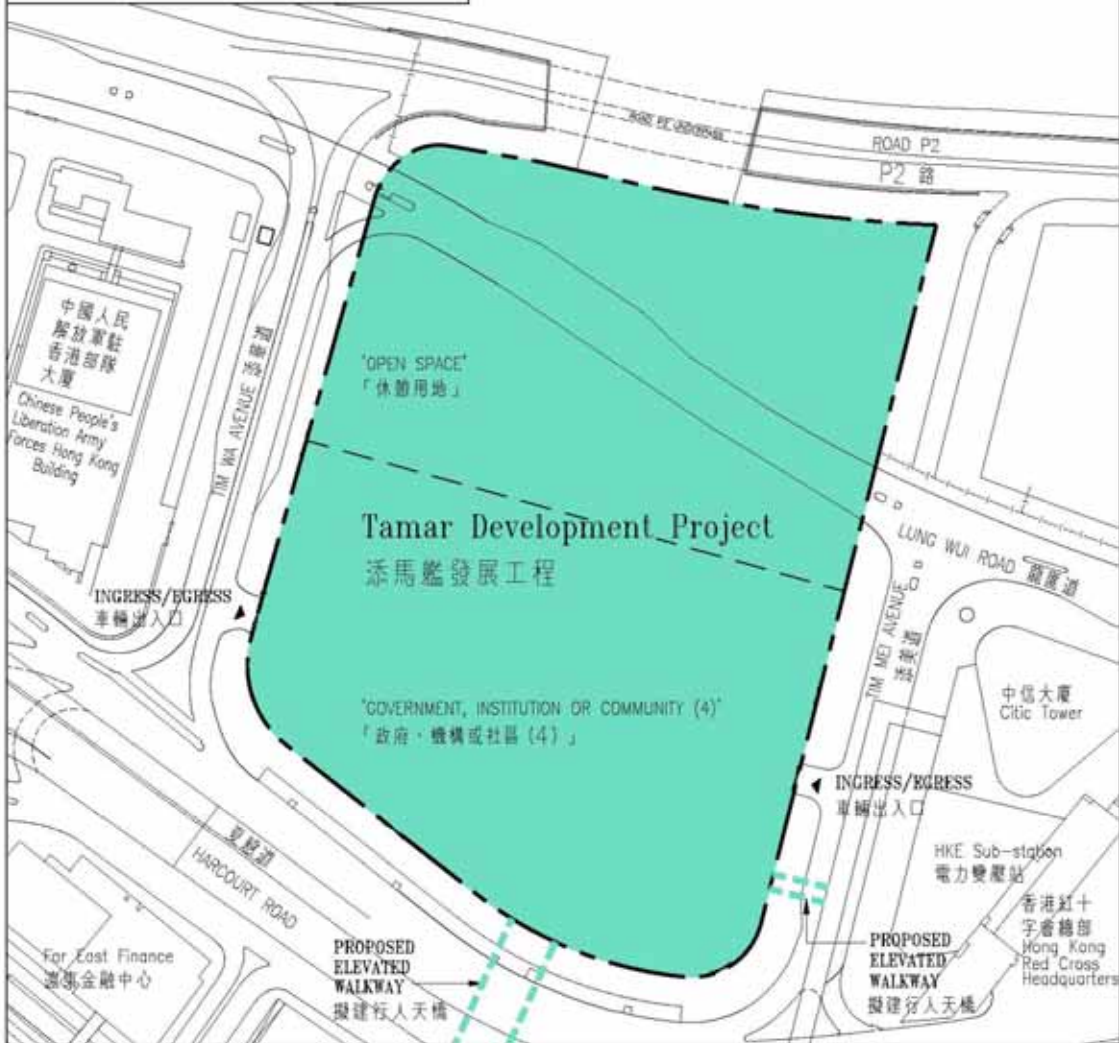
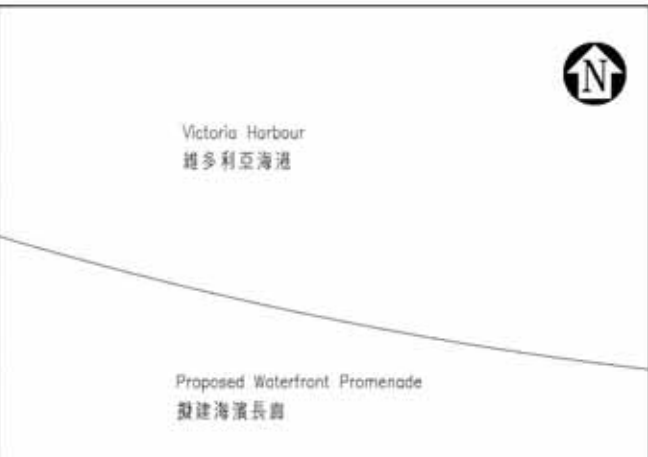
62. 進行擬議發展項目須移走 27 棵樹，這些樹全部會移植往別處。須移走的樹木全非珍貴樹木⁵。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃中，確保有一個仿如公園的主要綠化環境，配合這個海旁地點。我們預計在添馬艦用地上可種植約 400 棵樹木和 25 000 棵灌木，準確的數字視乎中標者的設計。


63. 我們估計為進行擬議 **63KA** 號工程計劃而開設的職位約有 2 700 個(2 420 個工人職位和另外 280 個專業／技術人員職位)，共需 73 000 個人工作月。

行政署長
2006 年 5 月

⁵ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木；或
- (e) 樹幹直徑逾一米的樹木(在高出地面一米的水平量度)。



63KA	Tamar Development Project 添馬艦發展工程	drawn by S.C. LI / Y.L. LAM	date 05-2006	drawing no. AB/6104/SK001A	scale 1:2000
		approved Winnie W.Y. Ho	date 05-2006	 ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT	
		office PROJECT MANAGEMENT BRANCH			



*香港主水平基準以上

保護山脊線

**政府總部大樓和立法會綜合大樓
的樓面面積**

2006 年的估算	淨作業樓面 面積 (NOFA)	總樓面 面積 (GFA)	總建築樓面 面積 (CFA)
政府總部大樓	62 340 平方米	99 744 平方米	124 680 平方米 ^{註 1}
立法會綜合大樓	16 090 平方米	26 243 平方米	36 230 平方米 ^{註 1}
其它建築地方^{註 2}	不適用	不適用	41 000 平方米 ^{註 2}
總計	78 430 平方米	125 987 平方米	201 910 平方米

註 1: 包括個別大樓的機房(空氣處理機組、升降機房等)及隔火層等。

註 2: “其它建築地方”包括大部分停車位、公用機房、上落客貨區等。這些設施同時供政府總部大樓、立法會綜合大樓及公眾休憩用地使用。

各個樓面面積單位的關係
淨作業樓面面積(NOFA)、總樓面面積(GFA)及
總建築樓面面積(CFA)

總建築樓面面積 = 總樓面面積 + 停車場、機械機房、隔火層等



總樓面面積 = 淨作業樓面面積 + 電梯大堂、升降機槽、
樓梯、天井、走廊、牆身厚度、
水電管道、垃圾房、洗手間等



淨作業樓面面積 = 建築物內所有房間和可使用空間的
總面積，即所有實用空間



現有和規劃的辦公用地安排 – 政府總部大樓

設施	遷往政府總部大樓的組別 現有面積 (平方米)	新政府總部大樓 所需的面積 (根據 2003 年 工務小組委員會 文件) (平方米)	新政府總部大樓 所需面積 (2006 年估算) (平方米)
1. 行政長官辦公室	1 160	1 566	1 580
2. 行政會議及其秘書處	880	1 188	1 150
3. 政務司司長辦公室 和財政司司長辦公室 (包括行政署及其他辦事處) ^{註 1}	6 880	7 433	6 770
4. 各政策局 ^{註 2}	42 890	47 952	38 660
5. 共用及附屬設施	3 050 ^{註 3}	7 892	8 510 ^{註 4}
	} ^{註 6}		} ^{註 6}
小計	54 860	66 031	56 670
預留作擴展		3 302 (5%)	5 670 (10%)
總計	54 860 ^{註 5}	69 333	62 340

註 1：其他辦事處包括中央政策組、持續發展組，經濟分析及方便營商處等，而並不包括律政司司長辦公室。

註 2：11 個政策局的辦公地方，包括中區政府合署，美利大廈，租用的商業樓宇，和政府擁有的辦公樓宇。

註 3：數字只包括位於中區政府合署/美利大廈的共用及附屬設施。

註 4：位於新政府總部大樓的共用及附屬設施包括多用途廳，新聞發佈室，會議室，樓宇管理辦事處等。現時中區政府合署及美利大廈並無提供某些設施，或提供的設施並不足夠。於新政府總部大樓的共用及附屬設施分項載於附錄。

註 5： 有關政策局的現有面積分佈如下 —

		遷往政府總部大樓的組別現使用面積 (平方米)
(a)	中區政府合署/美利大廈	39 610
(b)	租用的商業樓宇	5 520
(c)	政府擁有的辦公樓宇	9 730
	總數	54 860

註 6： 將會遷往政府總部大樓有關政策局組別的「現有面積」(第 4 項)和現有「共用及附屬設施」面積(第 5 項)合共 45 940 平方米。在遷往政府總部大樓後，該些組別及「共用及附屬設施」所佔面積則為 47 170 平方米，相比現有面積增加了 1 230 平方米。增加了的面積，主要是因為政策局辦公用地面積的減少及增加政府總部大樓「共用及附屬設施」面積的合共後果。

在更新使用者要求之時，我們嚴謹地削減政策局的辦公室用地及其附屬設施要求。在辦公室用地方面，主要職能與制定政策無關的組別會被篩出，不會遷往政府總部大樓。我們亦實質地減低各政策局的附屬設施面積，包括貯物室、檔案室及會議室等。

另一方面，我們亦加強政府總部大樓的共用設施，被加大面積的設施包括新聞發佈室(+750 平方米)，會議設施(+820 平方米)及共用伺服器室(+1 000 平方米)。此外，我們亦將原本建議設於低座大樓的宴會廳，及設於辦公大樓的多用途廳合而為一，從而節省了約 1 355 平方米。

政府總部大樓的共用和附屬設施分項

	<u>平方米</u> (淨作業樓 面面積)
共用和附屬設施	
(a) 多用途廳，用作舉行大型酒會時可容納 1 000 人，亦可放置 480 張座椅。多用途廳可間隔為若干面積較小的會議廳，以便舉行中等規模的活動、會議、研討會等	1 330
(b) 多用途廳的附屬支援設施，包括廚房、貴賓接待室、即時傳譯室、技術／控制室、儲物室等	920
(c) 共用電腦伺服器室／樓層	1 900
(d) 12 間不同面積(平均可容納約 40 人)的會議室供所有政策局/辦事處共用	1 180
(e) 2 間新聞發布室，內有即時傳譯／技術／控制室、電視／電台現場直播室、記者室等	910
(f) 樓宇管理及維修保養辦事處／工場	340
<ul style="list-style-type: none"> ● 備有綜合及中央支援設施的樓宇管理室、保安控制室、護衛員更衣室等 ● 機電系統及設備的維修保養室和儲存室、空調裝置辦事處／工場等 	
(g) 共用接待／等候處及等候室	700
<ul style="list-style-type: none"> ● 每樓層的入口及升降機大堂均須有足夠的地方用作接待和等候處／室 	
(h) 其他附屬設施，例如小型研討角落、司機室、碎紙室、廢紙回收站、流通地方等	1 230
總計(淨作業樓面面積)：	8 510

現時和規劃的辦公用地安排 - 立法會綜合大樓

	設施	現有的面積 (平方米)	新立法會綜合大樓所需的面積 (根據 2003 年 工務小組委員會 文件) (平方米)	新立法會綜合大樓 所需的面積 (2006 年的估算) (平方米)
1.	議員辦公室及設施	2 820	4 160	4 160
2.	職員辦公室	3 050	3 550	3 640
3.	會議設施(包括立法會 會議廳)	820	3 652 ^{註1}	3 650
4.	附屬設施 ^{註3}	2 720	4 640	4 640
	總面積	9 410	16 002	16 090
			未來可能擴展上限：9 200 ^{註2}	
5.	停車位	30 個	120 個	120 個

註 1：新大樓立法會會議廳可容納 120 個議席。由於立法會會議廳在技術上並不容易在將來作出擴展，因此一開始便將擴展的空間一併加入會議廳。

註 2：除以上所列的新立法會綜合大樓面積要求外，日後每增加 15 個立法會議席，便需額外 2 300 平方米的面積。有關安排已經立法會行政管理委員會同意。擴展的面積上限為 9 200 平方米，足夠容納額外的 60 名立法會議員。上述擴展計劃是否落實，須視乎相關政策的檢討結果，以及當時是否有足夠的資金進行工程。

註 3：附屬設施包括前廳、新聞設施、圖書館、申訴制度設施、宴會設施、電腦伺服器室、印務室和樓宇管理辦事處等。

添馬艦發展工程及中環填海計劃第三期

環境事宜及影響

基於公眾對添馬艦發展工程在環境方面影響的關注，我們於這個附件下文中列出了當局對該些關注的回應及對一些誤解作出澄清。

《環境影響評估條例》〔香港法例第 499 章〕

2. 根據《環境影響評估條例》〔下簡稱“《環評條例》”〕附表 3，可行性研究範圍包括 20 公頃以上或總人口超過 10 萬人的市區發展項目或重建項目，均為「指定工程項目」，需要進行「環境影響評估」〔下簡稱“「環評」”〕。

3. 根據《環評條例》附表 2，某些種類的工程為「指定工程項目」，須要進行「環評」及申請「環境許可證」方可以興建及營運〔例如：主要幹道、填海及鐵路工程等〕。

4. 根據《環評條例》，中環填海計劃第三期須要進行附表 3 的「環評」。由於有關發展亦涉及主要的交通基建，包括新填海地，中環灣仔繞道及 P2 道路網，屬附表 2 的「指定工程項目」，故亦有作了相應的評估，成為中環填海計劃第三期「環評」的一部分。有關該個「環評」的要點，見於下文 20 至 26 段。

5. 另一方面，位處市區環境的辦公室發展項目，例如添馬艦工程中擬建的新政府總部大樓及新立法會綜合大樓，若採取標準的控制措施，對日後環境造成的影響有限。添馬艦發展工程在《環評條例》下並非「指定工程項目」，毋須進行法定「環評」。

添馬艦發展工程

6. 雖然添馬艦發展工程並不需要進行「環評」，但負責工程的工務部門建築署，於 1998 年進行了「初階環境評估」，以審核發展工程會否造成任何的環境影響。

「初階環境評估」

7. 「初階環境評估」確定了添馬艦發展工程在施工及營運階段均不會對環境造成了長遠的負面影響。為了控制在施工期間的短期環境影響〔主要來自工地的地盤廢物、建築噪音、塵埃及廢水，「初階環境評估」建議採取環境控制及緩解措施(例如定期灑濕工地地面、使用低噪音機動設備、把廢物分類等)。評估報告亦確定在施工階段不會造成不能解決的環境影響。

8. 至於在營運階段，「初階環境評估」建議加入環境控制措施(例如周詳考慮建築物的排列、通風系統排氣位位置適當、良好的廢物收集系統等)。預計該發展計劃不會導致長期的環境影響。

9. 「初階環境評估」報告中亦提出在詳細計劃及設計階段時，須注意保護將來辦公室使用者，例如地下停車場需要完善的通風系統，而中央冷氣系統亦須確保安裝「鮮風口」位置正確，引入新鮮空氣。

10. 政府將會引入上述的環境控制及緩解措施，將在施工及營運階段任何的環境影響減至最低。

添馬艦發展工程的空氣質素影響

11. 交通是影響空氣質素的其中一個主要原因。根據在 2005 年 9 月運輸署提交「共建維港委員會」「可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組論壇」的數據列出，添馬艦發展完工後在營運階段的繁忙時段所引致的車輪流量為 1 924 小車單位〔早上繁忙時段〕及 1 286 小車單位〔下午繁忙時段〕。根據運輸署的估計，如此的交通流量分別僅為中心商業區總流量的 3.4% 及 2.3%。但是，，這個估算是以新政府總部大樓及新立法會綜合大樓將會分別以“最高”的 15 倍及 12.5 倍的地積比率作假設基礎。正如討論文件正文所述，由於現時有關項目的發展地積比率約為 5.7 倍，故此添馬艦工程的交通流量百分比將會進一步下降至 1.0%〔早上繁忙時段〕及 0.7%〔下午繁忙時段〕，平均來說將會低於 1%。因此添馬艦發展工程的交通情況對空氣質素的影響並不明顯。

「峽谷效應」與添馬艦工程

12. 有人士認為添馬艦發展工程將會帶來「峽谷效應」，引致中區一帶的空氣將會受到嚴重污染。

13. 「峽谷效應」是指位於道路兩旁，緊密連接的高樓大廈產生空氣靜止地區，妨礙排放於道路的污染物的消散。除樓宇的高度和道路的寬度外，樓宇的長度亦是界定「峽谷」的考慮因素。環境保護署〔下簡稱「環保署」〕認為添馬艦用地及發展項目並不構成「峽谷」。

14. 在添馬艦用地附近，主要的道路〔例如夏慤道〕被其他道路〔例如添美道及添華道〕及休憩用地分隔，空氣可算自由流通。因此，無須憂慮「峽谷效應」。

15. 關注團體提交的「峽谷效應」敘述(例如在 2006 年 4 月 30 日的立法會規劃地政及工程事務委員會轄下的檢討中區海旁(包括添馬艦舊址)規劃小組委員會事議上)，主要是建基於二維模型，並假設道路兩旁的建築物為一道牆，而中間完全沒有分隔或空間，而使空氣不能流通。由於添馬艦用地四周及與鄰近地點的建築物之間有很多空間作分隔，這模型對添馬艦工程並不適用。事實上，基於土地使用格局和各種建築物和休憩用地的排列，添馬艦地點附近的空氣流動是三維的。沿着道路和環繞建築物的空氣流動會使污染物消散。添馬艦東邊有添美道，西邊有添華道，東南方是夏慤花園，紅十字會總部是一幢相對低至中等高度的建築物。海富中心和遠東金融中心被添馬街分隔。故此，該二維模型並不反映添馬艦在營運階段時附近的可能情況。

16. 此外，由於在添馬艦用地上的發展將會有數幢分開的建築物〔包括新政府總部大樓低座大樓及辦公大樓，及立法會綜合大樓低座大樓及高座大樓〕而不會發展成為一幅幕牆，因此在添馬艦用地上的發展亦會有空間互相分隔。

添馬艦發展工程的「空氣流通評估」

17. 為了確保良好的空氣流通，當局將會要求投標者為其設計方案進行「空氣流通評估」。進行「空氣流通評估」的目的是為

了評估投標設計方案對行人區域內的通風環境的影響。有關結果將會成為評選設計方案的考慮之一。

18. 規劃署於 2003 年，開展「空氣流通評估方法可行性研究」。根據研究的結果，評估方法可客觀地比較不同設計方案，以得出較佳的市區通風設計效果。目標是希望為市區環境可以有較佳的發展排列，及確保市區〔尤其是行人區域內〕達到較佳的透風效能及通風程度。評估的指標是風速比。一個擁有較高風速比的設計較一個風速比低的設計理想。

19. 當局現正擬備就添馬艦工程將來招標時有關「空氣流通評估」的技術細則。投標者將須根據該技術細則，進行評估以確定其設計對行人路風環境的影響。這樣該有助添馬艦及附近整體區域的空氣流通。

中環填海計劃第三期的「環評」

20. 中環填海計劃第三期的「環評」於 2001 年獲得通過，及已上載到《環評條例》網頁上。

21. 一直有批評指中環填海計劃第三期的「環評」是建基於把中區當作一片平地的假設上，因此質疑評估的結果，特別是有關空氣質素方面的資料，並不準確。

22. 當局希望澄清，在為中環填海計劃第三期進行「環評」時，已考慮現有、將會實施及計劃中的發展項目。「空氣質素指標」是訂定的環境空氣標準，所有中環填海第三期工程附近的建築物(包括鮮風口)被視作易受空氣污染影響的受體。根據「環評」報告中第 2 節，有不少現有和將來的商業樓宇和寫字樓被確認為易受空氣污染影響的受體。根據報告中表 2.2，所提議的新政府總部大樓被明確地列為其中一個將來的易受空氣污染影響的受體(A70)。

23. 「環評」報告中第 2 節亦指出，商業樓宇、寫字樓和酒店在中環填海第三期工程附近市區佔主要地位。。「環評」報告亦指出這些建築物配備中央空調系統，由中環填海第三期發展引致的額外道路交通所產生的空氣污染物將不會導致「空氣質素指標」超標。

24. 報告中圖 14.19 及圖 14.20 亦顯示建議的新政府總部大樓的發展最高高度為主水平基準以上 180 米。圖 14.20 亦顯示建築物的立視圖。故此，報告已顧及〔而非沒有考慮〕建築物的佈局和高度。

25. 中環填海計劃第三期工程的「環評」報告所用的模型“CALINE 4”是為香港及國際所接納，及被充份確立和證明可使用於預測車輛排放的空氣質素模型。該模型可使用於模擬在市區內的空氣質素，並有選項計算峽谷和建築物的影響。國外亦有使用這個模型來模擬於建築物林立的市區內的空氣質素。這個模型是三維模型，可以計算三維空間的空氣質素影響。環保署曾測量峽谷街道的煙團擴散，並發現模型中使用的參數比量度的數值小，因此模擬污染物濃度是保守的。

26. 顧問在進行中環填海計劃第三期工程的模擬時，已考慮「環評」報告中第 2 節中提及的所有建築物，並假設車輛排放廢氣直接衝向附近易受空氣污染影響的受體。模型中採用了狹窄的煙團擴散(即小的 σ 參數)。建築物周圍產生湍流也會令污染物散開。採用狹窄的煙團擴散(即小的 σ 參數)會令煙團對受體的影響更加集中，產生保守的預測。若有峽谷和建築物效應，這個方法亦可顧及這些效應對預測空氣質素結果的影響。

空氣質素評估中的主要假設

27. 簡單而言，報告中空氣質素評估是根據《環境影響評估程序的技術備忘錄》的要求，並使用符合香港及國際所認可的方法和模型以預測將來計劃方案而進行的。評估採用了保守的方法和當時的最佳資料和預測，其中包括：—

- (a) 車輛排放廢氣沒有首先被障礙物散開而直接衝向附近易受空氣污染影響的受體；
- (b) 該區現有及計劃發展(包括添馬艦發展工程、中環填海計劃第三期、灣仔發展第二期，及中環灣仔繞道和港島東區走廊連接路)；

- (c) 累積空氣質素影響包括在評估範圍的現有及計劃發展的道路上車輛廢氣排放和 1999 年環保署中西區空氣監測站所量度的背景空氣質素數據；
- (d) 2027 年最大高峰時間交通流量的預測；
- (e) 保守的汽車排放量（排放量並未考慮因推行更嚴格的汽車排放標準於 2011 年至 2027 年所減低的廢氣排放）；及
- (f) 空氣質素模型以最壞氣象環境為輸入數據。

路邊空氣監察站

28. 有關注團體指在中環填海計劃第三期「環評」的模型低估了空氣污染的影響，因為在報告中一些空氣污染物〔如二氧化氮及可吸入懸浮粒子等〕的預測數據比路邊空氣監察站所錄得的數據為低。

29. 就此，我們希望澄清，報告中的預測是 2027 年的空氣質素情況，亦是由中環填海計劃第三期中的道路開始使用所預測的最壞情況。但中區路邊空氣監測站所錄得的空氣質素數據已是以往的紀錄。為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。

中環填海計劃第三期「環評」及添馬艦發展工程

30. 雖然添馬艦工程並不需要進行「環評」，但添馬艦用地亦被納入中環填海計劃第三期「環評」的範圍，以評估中環填海計劃第三期對添馬艦發展的影響。添馬艦發展計劃是中環填海計劃第三期工程「環評」中是獲受考慮的易受空氣污染影響的受體。「環評」報告評估了添馬艦用地附近現有及計劃中發展的道路上，車輛廢氣的排放對添馬艦發展及其他易受空氣污染影響的受體的影響。至於因添馬艦發展而引致的額外車輛流量已包含在總體的交通預測當中，故此這額外車輛流量對整空氣質素的影響亦已獲考慮。因添馬艦發展而引致的額外車輛流量並不顯著〔詳情請見上文第 11 段〕。事實上，此類寫字樓發展項目(即政府總部大樓及立法會綜合大樓)引致的可能環境影響有限，只要我們採取了一般控制措施便可。

添馬艦發展工程 中環填海計劃第三期工程的交通影響

由於公眾人士對添馬艦發展工程及中環填海計劃第三期所帶來的交通影響有所關注，我們於本附件下文中闡述政府的相關評估及提供澄清。

添馬艦發展工程

2. 有部份公眾人士關注添馬艦發展工程中的政府總部大樓和立法會綜合大樓在落成及啟用後，會為商業中心區帶來相當多的車流。亦有評論認為，添馬艦發展工程將帶來更多車流，削弱中環填海計劃第三期規劃的道路網紓緩中環及鄰近地區交通帶來的正面影響效果。

3. 事實上，根據運輸署的數據，擬建的政府總部大樓及立法會綜合大樓若根據“最高”地積比率發展(即政府總部大樓為 15 倍及立法會綜合大樓為 12.5 倍)，在上午及下午繁忙時段引來的車流分別為 1 924 及 1 286 小車單位。根據運輸署 2004 交通統計年報的數字，推算至 2016 年的預測，商業中心區繁忙時段的總車流將為每小時 57 000 小車單位。因此，即使根據最高地積比率發展，政府總部大樓及立法會綜合大樓在上午及下午繁忙時段引來的車流分別只佔商業中心區總車流的 3.4% 及 2.3%。平均大約為 3%。

4. 根據我們的最近估算，添馬艦發展工程的地積比率為 5.7 倍左右。在這發展規模下，上午及下午繁忙時段的車流分別為每小時 581 及 406 小車單位。因此，政府總部大樓及立法會綜合大樓在上午及下午繁忙時段引來的車流分別只佔商業中心區總車流的 1.0% 及 0.7%。平均少於 1%。

5. 運輸署已清楚指出，因為添馬艦發展工程所造成的交通影響，實屬輕微。計劃中的新道路網，包括中環灣仔繞道及 P2 路等，都不是因為添馬艦發展工程而興建的。

前往添馬艦的車輛通道

6. 鑑於中環填海計劃第三期內的 P2 路會在 2008 年前完成，即在添馬艦發展工程竣工前，因此將來前往添馬艦的車輛可使用夏慤道或 P2 路。從西面駛來的車輛，可使用夏慤道和添美道前往添馬艦；從東面駛來的車輛，則可使用分域碼頭街、D11 路、P2 路和添華道前往添馬艦。

7. 離開添馬艦往西行的車輛，可經 D11 路駛入 P2 路。至於離開添馬艦往東行的車輛，則可使用夏慤道或分域碼頭街。

添馬艦的公共交通設施

8. 添馬艦將由位於金鐘的公共交通交匯處提供合適的配套，該處現時已有地鐵、巴士、電車和小巴等提供服務。我們更會興建一道橫跨夏慤道的行人天橋，以便行人來往公共交通交匯處和添馬艦。我們會在新政府總部設立乘客上落處，以方便乘私家車的訪客。此外，亦會在添華道和添美道為的士設立乘客上落處，並會在 P2 路沿途適當位置設置巴士站。

中環填海計劃第三期

中環填海區現時的交通狀況

9. 現時中環填海區的交通狀況並不理想。港島北部的交通流向主要為沿著干諾道中/夏慤道/告士打道走廊(走廊)的東西向車流。這一現象主要是由於商業中心區集結了大量的商業及貿易區，整天都產生相當多的交通。

10. 走廊現時的交通流量已超過了它的設計容車量。沿著走廊的交通擠塞並不僅在早晩的繁忙時段才發生，每個工作日的早上 8 時至晚上 8 時亦會常常出現。直到中環填海區額外的道路基礎建設項目如 P2 路網絡及中環灣仔繞道落成啓用後，這不理想的交通狀況才會得到改善。

中環填海區內已計劃的交通基建項目

11. 中環填海計劃第三期的其中一環，是在不同階段都進行了詳細的交通影響評估，並提出新的交通基建建議以迎合預期的交

通需求。新建的道路網絡包括了東西向的 P2 路作為骨幹及其他南北向的幹道作交通環流之用。在中環填海計劃第三期的 P2 路將連接現時在中環填海計劃第一期工程中的民祥街(在機場鐵路中環站及國際金融中心第二期之間)及分域碼頭街。這新建道路網絡將支援中區填海第二期及第三期工程的發展，並減輕現時中區填海第一期工程中的民耀街、港景街及康樂廣場的交通擠塞問題。

12. 以往的交通影響評估結果顯示，在中環填海區內所有新建的道路的交通流量都不會超過它的設計容車量。P2 路，包括它在添馬艦範圍外以地下行車道方式興建的關鍵部份將會運作正常並不會有容車量上的問題。P2 路將會在此關鍵路段東西向各提供兩條行車線。

13. 該交通影響評估亦顯示出新建道路網絡運作上的關鍵部份並不是路段上的車流而是路口的容車量表現。在這些關鍵的路口上，我們會提供轉彎車位，以改善其運作效率，令 P2 路上的所有路口都有剩餘容車量。

計劃中策略性的運輸基建

14. 中環灣仔繞道是最後一段位於港島北岸，而尚未興建的策略性主幹道，它將會把現時中環林士街天橋和東區走廊在銅鑼灣連接起來。自 80 年代後期的政府整體運輸研究及由本地及外地交通規劃專家在 2005 年組成的專家小組均確定有興建中環灣仔繞道的需要。政府現正積極策劃興建中環灣仔繞道。

15. 在有中環灣仔繞道及 P2 路，及有中環填海區發展的情況下，到 2016 年，在中環及灣仔一帶的道路的預計行車量／容車量比率^註將低於 1.0，故此中環及灣仔的道路在 2016 年仍有足夠的容車量。

應付日益增加的交通流量的中期交通管理措施

16. 政府一直有意加快興建中環灣仔繞道，以進一步紓緩港島北部的交通擠塞問題。由於中環灣仔繞道相信會在 2010 年以後

^註 行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或少於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。行車量／容車量比率超過 1.0，即表示道路開始有擠塞情況；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。

方可建成，因此政府會繼續推展 P2 路的建造計劃，以及實施短期交通管理措施，例如實施上落客貨限制、改善道路交界處、重組公共交通路線等，以便在中環灣仔繞道通車前，解決商業中心區的交通擠塞問題。

公共交通設施

17. 為配合中環填海區，我們會在毗鄰渡輪碼頭的地方設立多項公共交通的交匯設施，包括巴士總站、專線小巴士、的士站，並會在公眾登岸梯級附近，設立旅遊車、私家車和的士專用的乘客上落處。我們提供服務的前題是，所有現有設施均須遷至新的公共交通交匯處，而該交匯處將有足夠彈性容納新的或遷移的路線或服務。目前，在愛丁堡廣場附近經營的大部分專線小巴服務，將會遷至 P2 路以南民耀街附近。餘下的路線則會以渡輪碼頭為起點，以便渡輪乘客轉乘其他交通工具。

行人通道

18. 中環填海區行人設施的組合及架構，大致來說，是行人短程須採用地面的路線，而較長程則可採用橫跨東西行車走廊的行人天橋網絡，暢通無阻地來往南北各處地方。

19. 政府擬為主要走廊預期的人流興建與車路分隔的通道，例如皇后像廣場走廊、文化走廊、藝術及娛樂走廊，並由橫跨 P2 路的高容量地面設施及其他橫向的幹路輔助，以方便短途的行人，以及為地面活動提供連接。

20. 建議的海濱長廊，以及把長廊與擬發展土地及現有行人網絡連接起來的行人設施，不但可締造交通方便、環境優美的海濱地區，更可提升良好的綜合交通系統不可或缺的轉乘通道。

原址重建中區政府合署/美利大廈及 啟德用地方案

原址重建中區政府合署及美利大廈

政府在 2002 年 4 月宣布行政會議開展添馬艦發展工程的決定時，曾闡釋添馬艦發展計劃相較於原址重建中區政府合署及美利大廈的優點。與原址重建方案相比，在添馬艦的發展工程可早 4 年完成。這樣可為現時政府總部及立法會面對的問題(討論件正文的第 5 至 9 段)提供較合理快捷的紓緩，而同時亦可在最適時的機會為建造業提供就業機會。我們曾向立法會規劃地政及工程事務委員會解釋有關工程計劃發展時間上分別之處。

啟德用地

2. 部分立法會議員曾經建議研究可否利用啟德舊址興建政府總部。

3. 我們已仔細考慮這項建議。政府在 1998 年 1 月公布打算預留添馬艦用地作興建政府總部之用後，隨即進行所需的規劃和公眾諮詢程序，在 2000 年把添馬艦用地由“商業”用途改劃為“政府、機構或社區”及“休憩用地”用途。政府在 2003 年完成了初步的地盤工作，為添馬艦發展工程的建築工程作好準備。若非爆發嚴重急性呼吸系統綜合症，添馬艦工程現應已接近竣工。

4. 另一方面，政府自 2004 年 7 月起，已開始全面檢討啟德機場舊址發展計劃。政府進行了兩輪公眾參與諮詢過程，而第二輪於 2005 年年底展開。啟德發展計劃的主要設施包括世界級遊輪碼頭和多用途場館等。預計在 2006 年年中應可訂定初步的啟德發展計劃大綱，以進行新一輪公眾諮詢。之後，政府會循法定規劃程序提出建議，對有關的分區計劃大綱圖作出相應修訂。在計算進行詳細工程及環境影響評估研究所需的時間後，我們預計整個法定規劃程序將於 2008 年年初完成。

5. 在上述情況下，政府仍認為添馬艦用地最適合發展為包括政府總部、立法會及公眾休憩用地的「公民及社區設施地帶」。該處容易為國際及本地訪客到達，有助於他們與立法會議員及政府官員聯繫。此

外，就香港長遠發展而言，如此安排有策略上的優點，因為可將行政、立法及司法機關置於同一區內，毗鄰香港經濟活動中心樞紐的中環金融中心地區。

6. 由於添馬艦用地及啓德用地花了相當時間進行可行性研究，及已訂定了長遠用途的大方向。我們並不建議改動已訂定的發展計劃，否則這兩個分處維港兩岸的重要發展計劃將會再被延擱。

7. 總的來說，政府認同啓德是一幅非常珍貴而且面積不小的海傍用地。政府承諾會將這幅用地發展為一處經濟蓬勃、活力充沛的地方。

63KA——添馬艦發展工程
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) 工料測量服務 註 2	專業人員	--	--	--	8.8
	技術人員				4.2
				小計	13.0
(b) 電機、資訊科 技、電訊及機械 工程服務 註 3	專業人員	152.1	38	2.0	16.5
	技術人員	236.0	14	2.0	8.5
				小計	25.0
(c) 結構及土力工程 服務 註 3	專業人員	59.9	38	2.0	6.5
	技術人員	88.8	14	2.0	3.2
				小計	9.7
(d) 環境、園景及風 險管理服務 註 3	專業人員	80.2	38	2.0	8.7
	技術人員	91.6	14	2.0	3.3
				小計	12.0
				總計	59.7

註 1: 採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以預計員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。(在 2005 年 1 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 54,255 元，總薪級第 14 點的月薪為 18,010 元。)

註 2: 顧問的工料測量服務員工開支，是根據現時 63KA 號工程的工料測量服務顧問合約而定。我們會在立法會核準將 63KA 號工程提升為甲級後，才落實有關合約。

註 3: 我們須待透過一貫的競投方式選定顧問後，才能知道實際的人工作月數和實際所需的費用。