

二零零三年五月二十七日
資料文件

立法會保安事務委員會及交通事務委員會

添馬艦發展項目與公共交通服務

引言

本文件旨在簡介有關規劃添馬艦新發展項目須因應沙田至中環線而作的保安考慮，以及附近公共交通服務的安排。

背景

2. 在五月七日工務小組委員會會議上，委員討論並支持當局將添馬艦發展項目提升為甲級工程計劃的建議（工務工程計劃 63KA）。計劃內容包括設計和建造新政府總部大樓、立法會大樓、展覽館及其他配套社區設施。同時，應部分委員的要求，我們承諾向各委員簡介添馬艦發展項目對沙田至中環線（“沙中線”）的影響，以及附近的公共交通服務安排。

保安考慮

位於添馬艦的政府總部大樓及立法會大樓

3. 政府總部大樓將會是香港特別行政區（“特區”）政府總部所在，共有最少兩座建築物，以容納行政長官辦公室、政務司司長辦公室、財政司司長辦公室和各政策局局長的辦公室。而行政會議廳及行政會議秘書處、各政策局、中央支援設施和相關附屬設施亦會設置於政府總部大樓。至於立法會大樓，則會容納特區的立法機構，內設立法會會議廳、立法會議員辦事處及立法會秘書處。由於政府總部大樓及立法會大樓的重要性和特別功能，保安規格自然當作特別考慮。我們必須確保特區的行政及立法機構能夠運作暢順，不受可預見的威脅和保安風險影響。

風險評估

4. 政府曾就在新政府總部大樓及立法會大樓地底可能建有鐵路設施作內部評估風險。風險評估是以一貫的處理方向和方法進行，有關工

作包括推斷潛在的威脅種類和受襲擊的可能性，以及評估影響程度及風險水平。

5. 評估結果顯示，政府總部大樓及立法會大樓面對的主要威脅，包括惡意破壞及恐怖襲擊，例如炸彈、輻射生化武器襲擊、挾持人質、行刺及資訊科技方面的破壞等。雖然受到襲擊的可能性相對而言只屬“低”，可是，如果政府總部大樓及立法會大樓地底建有鐵路車站，則受襲擊的可能性便會變為“中等”。因為車站可作為發動襲擊的方便地點。一旦受襲，政府及立法機關運作所受到的影響，即使未達到“災難”程度，亦屬“非常嚴重”。因此，在政府總部大樓和立法會大樓地底建有鐵路車站的風險評級屬“極高”。評估得出的結論是，地底建有任何車站及鐵路線路，都會對上蓋的政府總部大樓及立法會大樓構成極高威脅，故此，一開始便應盡量避免這類地底的重大設施。

6. 評估報告亦特別指出，地下車站或隧道一旦因惡意破壞或恐怖襲擊而發生大規模事故，政府總部大樓及立法會大樓便須全面或局部疏散，以致政府及立法機關的運作受到嚴重影響。從一九九五年東京地鐵的沙林神經毒氣襲擊事件可見，輻射生化武器所構成的威脅及可造成混亂恐慌。美國的炭疽菌事件更加證明徹底消除污染工作異常艱鉅，要耗費數周甚至數月才能完成。倘若政府總部大樓及立法會大樓受到襲擊，公眾信心便會大受打擊。

7. 評估報告的進一步資料現載於附件 A。

對鄰近鐵路設施的影響

8. 政府考慮過風險評估的結果後，認為不應在政府總部大樓和立法會大樓地底建有任何鐵路車站或隧道，或其他地下公共交通設施。該項決定適用於有關沙中線改道至添馬艦舊址，並在添馬艦設轉車站的建議。

沙田至中環線

9. 根據政府《沙田至中環線工程計劃說明書》所定，沙中線的其中一個車站會設於金鐘，作為港島線和荃灣線的轉車站。九廣鐵路公司（“九鐵”）在沙中線的建議書中擬議將該轉車站設於添馬艦的南邊或即“政府、機構和社區”用地。我們明白到該建議在運輸方面可見的優點，因它可直接服務添馬艦的有關發展，亦小心考慮了九鐵的詳細建議及其與添馬艦發展計劃的關係，以及在政府總部大樓及立法會大樓地底下不能有鐵路設施的保安規定的相對影響，我們的結論是，沙中線需按《沙田至中環線工程計劃說明書》所載，把轉車站維持於現時港島線和荃灣線的金鐘站東邊。我們於二零零二年十月已將有關決定正式通知九鐵，該公司在那時開始著手根據有關決定規劃沙中線，並正完成有關的綱要設計。

10. 其實，我們曾嘗試研究在添馬艦設置沙中線金鐘站的其他方案，以在九鐵在添馬艦設車站和鐵路隧道及車站須繞過政府總部大樓和立法會大樓覆蓋範圍的保安規定之間取得平衡。

11. 一如添馬艦工地平面圖所示(見圖 1)，添馬艦的面積約為 4.2 公頃，由兩部分組成。在南面部分的“政府、機構或社區”用地約佔 2.2 公頃，供興建擬議的政府總部大樓、立法會大樓、展覽館和相關設施之用。北面的休憩用地約佔 2 公頃，我們會按照規劃規定，在該處闢設文娛用地，而海濱長廊亦會在添馬艦邊界以北的地方興建。拓展署會在進行中環填海計劃第 III 期和灣仔發展計劃第 II 期工程時平整 14.7 公頃的土地，以建造海濱長廊。

12. 在探討於添馬艦設置沙中線車站的可能方案時，我們除了考慮到分區計劃大綱圖中有關提供不少於 2 公頃休憩用地的規定，並需計及下述的主要地盤限制—

(a) 北港島線

雖然北港島線沒有確定的時間表，但我們仍需沿添馬艦邊界的北面預留建造北港島線鐵路車站的用地。因此，在建議的保留地之上，將不能興建建築物或有其他結構。

(b) 渠務保留地

鄰近北港島線的保留地和在現時的龍匯道之下，有一處渠務保留地。一般而言，渠務保留地之下或緊貼其上不能有建築物或其他結構。

(c) 分期移交地盤

我們必須分五期將添馬艦工地移交獲選的設計及建造承建商。設計及建造合約預定於二零零四年年初開始，屆時便應移交地區 A(圖 2 的黃色部分)予有關承建商。拓展署將佔用地區 B 至 E(添馬艦北面部分)，以便進行中環填海計劃第 III 期的工程，並在二零零四至二零零五年分期將這些地區移交給添馬艦承建商。移交的時間表詳載於圖 2。

其他方案的詳細研究

13. 我們曾考慮下列不同的方案，但認為並不可以接受，理由如下：

(a) 運用位於添馬艦北面的北港島線保留地作興建沙中線車站之用

由計劃 3 可以看到，這選址對分區計劃大綱圖的土地用途要求，或正進行的添馬艦發展項目影響最少，而且符合保安要求。不過，從交通的角度而言，這安排並不可接受，因為沙中線的車站便會離現時金鐘站超過 500 公尺，不符合沙中線

需於該處轉接港島線及荃灣線的要求。另外，這地點也會令沙中線難以繼續延伸至其中環西站，該站亦是沙中線不可或缺的一部份。

(b) 在“政府、機構或社區”用地興建沙中線車站，並在分區計劃大綱圖中的休憩用地興建政府總部大樓／立法會大樓

為配合九鐵沙中線所擬議的路線和設計，鐵路隧道和車站須如計劃 4所述穿越“政府、機構或社區”用地，我們如將政府總部大樓及/或立法會大樓北移，座落於分區計劃大綱圖內的休憩用地，便可符合有關的保安要求。不過，要把“政府、機構或社區”用地和休憩用地的用途“對調”，分區計劃大綱圖便可能須改劃用途地帶，因而須通過一些法定程序，包括在憲報刊登有關改變，以及把建議提交城市規劃委員會和行政會議審議。不過，我們不能確定城市規劃委員會會否贊同改劃用途地帶的建議。此外，由於必須預先把渠務保留地底的污水幹渠遷移和重新敷設，因此須待二零零六年年中或甚至年底，才能在有關地點施工。至於分區計劃大綱圖可能須改劃用途地帶，亦會令工程再延誤 13 個月。考慮這些因素後，我們認為如要在二零零七年完成添馬艦發展項目，這個方案並不可行。

14. 現時九鐵所進行的計劃（即把沙中線車站設於金鐘）見圖 5，九鐵仍在就沙中線的全面規劃作檢討，並正因應檢討的結果對該站的位置作出微調。

北港島線

15. 至於北港島線，我們決定在海旁附近預留用地，以備將來動工。不過，添馬艦並非北港島線及沙中線的轉車站，將來北港島線的乘客可在香港站轉乘地鐵公司的其它路線，並在擬議的會展站轉乘沙中線。

公共運輸計劃

16. 添馬艦發展項目坐落在夏慤道以北，位處添華道與添美道之間。為方便市民前往添馬艦，當局已經設有或計劃提供下列的公共運輸服務：

i. 鐵路

- (a) 乘客可利用鐵路網絡，從本港各個地點前往金鐘地鐵站。金鐘站位處夏慤道以南，鄰近添馬艦發展項目。我們將在添馬艦發展項目內，興建一條有蓋行人天橋橫跨夏慤道。屆時，行人便能使用這天橋以約五分鐘的時間由金鐘地鐵站前往添馬艦。

- (b) 沙中線的金鐘站會位於夏慳花園附近。目前，有一條行人天橋沿添美道連接中信大廈和樂禮街的金鐘站入口。沙中線的乘客可使用這條闊五米的行人天橋，或金鐘道範圍內的通道以及附連的行人設施，前往添馬艦。日後在制定沙中線方案時，會考慮加設其他的連接通道。

II. 專營巴士

- (a) 乘客除了使用鐵路網絡外，亦可利用以金鐘東和金鐘西的公共交通交匯處為終點站或途經這交匯處的專營巴士路線，前往添馬艦。現時有 19 條巴士路線會途經或前往這些交匯處，路線資料載於附件 B。這兩個交匯處與添馬艦之間的路程為五分鐘。
- (b) 乘客亦可利用另外 78 條巴士線，在就近的夏慳道、金鐘道、紅棉路和龍匯道的中途站下車，步行五至十分鐘前往添馬艦。這 78 條巴士路線資料載於附件 C。

III. 其他服務

除上述路線外，乘客還可使用在金鐘一帶行駛的的士、電車和三條專線小巴路線，前往添馬艦。附件 D載有三條專線小巴路線的資料。

17. 在添馬艦發展項目接近完成時，運輸署會考慮乘客對乘坐專營巴士及專線小巴前往添馬艦的預計需求，檢討所提供的服務，並會與有關的營辦商討論，研究如何因應需求而調整及/或增設服務。

未來路向

18. 政府會以設計及建造合約方式，在二零零七年前完成添馬艦發展項目，建成新政府總部大樓和立法會大樓。政府已在二零零二年十二月完成了投標資格預審，並預審了五名申請者。待財務委員會通過撥款後，政府會在二零零三年六月向這些已獲預審資格的申請者發出招標文件，以選定中標者，然後在二零零四年年初批出合約，以便在二零零七年完成工程。

19. 添馬艦發展項目的其中一環，便是確保有便捷的連接系統貫通添馬艦和附近的公共交通設施。除了連接添馬艦和地鐵金鐘站的行人天橋外，我們稍後也會與九鐵商討，有關連接添馬艦和日後位於金鐘東的沙中線車站的行人通道安排。

環境運輸及工務局
保安局
行政署
二零零三年五月

有關鐵路設施與位於添馬艦的政府總部大樓和新立法會大樓 共處的風險評估摘要

引言

政府已決定在添馬艦基地舊址建造新政府總部大樓、立法會大樓、展覽館、文娛用地和相關設施。本文件概述在政府總部大樓及立法會大樓地底興建鐵路車站或鐵路隧道的風險評估。

評估

方法

2. 我們採用了國際認可的澳洲“風險管理”標準(AS4360)，作為評估風險的方法。評估過程包括確定潛在威脅的種類，以及評估受襲擊的可能性、影響(後果和傷害)程度，和風險水平。

威脅

3. 對政府總部大樓和新立法會大樓而言，較嚴重的威脅包括惡意破壞和恐怖襲擊，例如炸彈、輻射生化武器襲擊、挾持人質、行刺。此外，科技襲擊例如網上及秘密襲擊的威脅也存在。如在兩座大樓地底設置車站，將會為打算發動襲擊的人士提供方便的發動地點。

可能性

4. 近年的經驗顯示，主要的政府大樓或公共樓宇都是惡意破壞和恐怖襲擊的明顯目標。香港遇到這類襲擊的可能性頗低，但不能予以排除。東京地鐵的沙林神經毒氣事件和南韓大丘地鐵的大火都顯示，公共運輸設施也可是恐怖襲擊的目標。在香港，這類威脅的可能性同樣頗低，但其可能性仍然存在。政府總部大樓和立法會大樓如果位於主要公共運輸或鐵路設施之上，成為“襲擊目標”的吸引力便會增加。這樣一來，遇襲的整體可能性¹至少屬“中等”²。

¹ 受襲擊的可能性分為五級，“極低”、“低”、“中等”、“高”及“差不多肯定”。

² 在評估上述可能性時，政治及其他因素並無考慮在內(或只假設為中性或無)。因此，任何不利因素都只會令可能性增加，換言之，上述估計的可能性屬於最低或最樂觀的水平。

影響程度

5. 受到襲擊後的最明顯影響是實質損毀。有人或會指出，適當地強化樓宇結構或採用先進工程科技，應可將實質損毀減至最低，或甚至完全避免。然而，隨着科學和科技發展一日千里，大規模毀滅武器已愈來愈精密，威力也愈來愈強大。未來的大規模毀滅武器所造成的損毀程度可以有多大，根本無人能夠切實預測得到。除了實質損毀外，生化武器所造成的禍害就更難確定，其影響亦可以持續一段頗長時間。
6. 每有政府辦事處遭受襲擊，都會對公眾信心造成負面影響。鑑於政府總部大樓和新立法會大樓所代表的性質及其重要功能，如果發生任何襲擊事件，對公眾信心造成的衝擊必會更加嚴重。
7. 除實質損毀之外，政府和立法機關的運作也會受到負面影響。政府總部大樓和立法會大樓是政府首長、主要官員和立法會議員的辦公地方，一旦出現針對它們的任何威脅，後果都非常嚴重。舉例來說，如果有任何炸彈威脅，而可信程度相當高，即使在已有完善保護裝置的地底車站發生，兩座大樓仍需局部甚至全部進行疏散，這必然損害香港特區政府和立法機關的有效運作和效能。因此，影響程度³即使未達“災難”級別，至少也應列為“嚴重”級別。

風險水平

8. 假設沒有其他不利因素，設有地下車站的政府總部大樓及立法會大樓受襲的可能性，最保守估計會是“中等”，影響程度至少是“嚴重”，風險水平⁴則屬於“極高”。

結論

9. 鑑於政府總部大樓和立法會大樓的性質和重要性，這些建築物將會受到各類威脅。在這兩座建築物之下興建車站，會使風險水平提高，因此，一開始便避免有這類危險因素出現，至為重要。
10. 從“九一一襲擊事件”汲取的重要經驗，便是無論可能性多低，威脅是永遠存在的。為達到管理風險的目的，任何會提高風險水平的因素都應盡早避免或消除。

³ 影響程度分為五級，”“極輕微”、“低”、“中等”、“嚴重”及“災難”。

⁴ 風險水平分四級，分別為“低”、“中等”、“高”及“極高”。

**19 條途經或以金鐘東及金鐘西公共交通交匯處
為終點站的巴士路線詳請**

路線	目的地
37B	置富花園 - 中環 (循環線)
37X	置富花園 - 中環 (循環線)
43X	華貴邨 - 金鐘地鐵站 (東)
590A	海怡半島 - 金鐘地鐵站 (東) (循環線)
621	麗港城 - 中環 (香港站公共交通交匯處)
70	中環 (交易廣場) - 香港仔
70M	田灣邨 - 金鐘地鐵站 (東)
720	愛秩序灣 - 中環 (機利文街)
720A	愛秩序灣 - 金鐘 (循環線)
75	中環 (交易廣場) - 黃竹坑
90	鴨脷洲邨 - 中環 (交易廣場)
90B	海怡半島 - 金鐘地鐵站 (東)
97	利東邨 - 中環 (交易廣場)
M590	海怡半島 - 中環 (交易廣場) (循環線)
12S	金鐘 - 花園道 (纜車站)
930	金鐘地鐵站 (西) - 荃灣碼頭
M47	金鐘地鐵站 (西) - 華富 (北)
12A	金鐘 (添馬街) - 麥當勞道
12M	金鐘 (添馬街) - 柏道

另外 78 條於添馬艦發展項目附近設有中途站的巴士路線

路線	目的地
101	觀塘（裕民坊）－堅尼地城
104	白田－堅尼地城
109	何文田－中環（港澳碼頭）
111	坪石－中環（港澳碼頭）
113	彩虹－堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）
115	九龍城碼頭－中環（港澳碼頭）
15	中環（交易廣場）－山頂
2	愛秩序灣－中環（港澳碼頭）
23	北角碼頭－蒲飛路
23A	勵德邨－羅便臣道（循環線）
23B	寶馬山－柏道（循環線）
25	中環（中環渡輪碼頭）－天后廟道（循環線）
26	勵德邨－荷李活道（循環線）
262	中環（交易廣場）－馬坑邨
301	紅磡（海底隧道收費廣場）－上環
302	慈雲山（北）－上環
305	美林－上環
309	中環（交易廣場）－石澳
46X	田灣邨－灣仔碼頭（循環線）
601	寶達－德立街巴士總站
64	中環（交易廣場）－馬坑邨
641	啟業－中環（港澳碼頭）
66	中環（交易廣場）－馬坑邨
680	利安－中環（港澳碼頭）
692	坑口（北）－中環（交易廣場）
781	柴灣（興華邨）－中環（交易廣場）
905	荔枝角－灣仔碼頭

附件 C
(第2頁)

914	深水埗 (東京街) – 銅鑼灣 (天后)
948	銅鑼灣 (天后) – 長安邨
M722	耀東邨 – 中環 (香港站) (循環線)
N121	牛頭角 – 中環 (港澳碼頭)
N680	錦英苑 – 中環 (港澳碼頭)
N691	尚德 – 中環 (港澳碼頭)
1	中環 (民吉街) 巴士總站 – 跑馬地 (上)
10	北角碼頭 – 堅尼地城
11	中環 (中環渡輪碼頭) – 渣甸山 (循環線)
182	愉翠苑 – 中環 (港澳碼頭)
260	赤柱監獄 – 中環 (交易廣場)
307	大埔中心 – 中環 (中環渡輪碼頭)
37A	置富花園 – 金鐘 (循環線)
40	華富 (北) – 灣仔碼頭
40M	華富 (北) – 灣仔碼頭
5	銅鑼灣 (威菲路道) – 堅尼地城
511	中環 (中環渡輪碼頭) – 渣甸山 (循環線)
5A	跑馬地 (下) – 摩星嶺
5B	堅尼地城 – 銅鑼灣 (循環線)
5C	石塘咀 (皇后大道西) – 灣仔 (盧押道)
5X	堅尼地城 – 灣仔碼頭
6	中環 (交易廣場) – 赤柱監獄
61	中環 (交易廣場) – 淺水灣
619	順利 – 中環 (港澳碼頭)
681	馬鞍山市中心 – 中環 (香港站公共交通交匯處)
681P	耀安 – 上環
690	康盛花園 – 中環 (交易廣場)
6A	中環 (交易廣場) – 赤柱炮台
6X	中環 (交易廣場) – 赤柱監獄
780	小西灣 (藍灣半島) – 中環 (中環渡輪碼頭)
788	小西灣 (藍灣半島) – 中環 (港澳碼頭)

附件 C
(第3頁)

789	小西灣 (藍灣半島) - 金鐘 (循環線)
962	屯門 (龍門居) - 銅鑼灣 (摩頓台)
969	天水圍市中心 - 銅鑼灣 (摩頓台)
N6	中環 (交易廣場) - 赤柱
N8X	小西灣 (藍灣半島) - 中環 (港澳碼頭)
N90	海怡半島 - 中環 (港澳碼頭)
N182	廣源 - 中環 (港澳碼頭)
N962	屯門 (龍門居) - 銅鑼灣 (摩頓台)
N969	天水圍市中心 - 銅鑼灣 (摩頓台)
E11	銅鑼灣 (天后) - 機場 (地面運輸中心)
A11	北角碼頭 - 機場 (地面運輸中心)
336	梨木樹 - 上環
373	上水 - 上環
603	藍田 (北) - 中環
934	灣景花園 - 灣仔
935	安蔭 - 灣仔
960	建生 - 灣仔碼頭
961	屯門 (山景) - 灣仔 (會議展覽中心)
968	元朗 (西) - 銅鑼灣 (天后)
N968	元朗 (西) - 銅鑼灣 (天后)

行走金鐘的專線小巴

路線	目的地
24A	金鐘地鐵站 - 肇輝臺
24M	金鐘地鐵站 - 畢拿山
56	半山區 (羅便臣道) - 北角 (馬寶道)