

2003 年 12 月 8 日

討論文件

**規劃地政及工程事務委員會與環境事務委員會
聯席會議文件**

政府對 2003 年 11 月 27 日公聽會上各團體所表達意見的回應

目的

規劃地政及工程事務委員會與環境事務委員會在 2003 年 11 月 27 日召開聯席會議，以聆聽公眾人士對中區填海第三期工程及灣仔發展第二期工程的意見。出席會議的代表來自 20 個組織，他們主要就中區填海第三期工程表達意見。由於意見紛紜，我們把所有意見歸納作若干主要範疇，以便綜合作出回應。此外，我們將另備一份文件，就代表針對中環灣仔繞道提出的具體事項作出回應。

(1) 就擬議的海港填海與公眾溝通

2. 有幾個團體指出，政府在任何規劃過程中都應採用伙伴合作的模式，並應盡力向公眾解釋進行填海的需要。

3. 正如我們以往就中區填海第三期工程與灣仔發展第二期工程發展過程所提交的文件所述，我們有按照法定程序讓公眾參與規劃及發展過程。就中區填海第三期工程而言，公眾的參與令填海範圍大幅削減，其

後制訂的最小填海範圍方案亦為大部分反對者接納。這正好說明，我們明白要公開海港填海的資料，以便社會各界進行理性討論，並藉此取得廣泛共識的重要性。

4. 為顯示政府保護和保存海港的決心，房屋及規劃地政局局長已一再向公眾重申，在中環、灣仔北及東南九龍進行的三項填海工程，是在維港進行的最後三項填海工程。政府已擱置早前建議在九龍角及尖東填海的計劃，並會着手修訂有關的分區計劃大綱圖，剔除荃灣海灣及青洲對開的擬議填海計劃。至於灣仔北及東南九龍的填海計劃，我們會進行全面的檢討，確保該兩項填海計劃完全符合法律規定。這些由高層官員發表的聲明能夠讓公眾釋懷。房屋及規劃地政局在名為《我們的海港——過去、現在、將來》的單張中（見附件 A）亦重申上述保證，該份單張已分發不同的團體、全港學校及市民參閱。市民亦可瀏覽網址 www.hplb.gov.hk/eng/new/central.htm 查閱有關資料。

5. 政府歡迎社區團體發起類似行動，讓公眾一起就本港的規劃事宜進行討論。不過，我們關注這些團體的刊物所載數據資料的準確性。舉例來說，在 11 月 27 日舉行的公聽會上，保護海港協會代表提交了一份由海港之友印製的小冊子，名為《維港初階——填海須知》。由於這份刊物可能是提交事務委員會審議的文件之一，我們希望在此指出該刊物內若干有欠準確之處，例如——

- a. 指稱根據城市規劃委員會(城規會)在 1994 年發出文件，政府打算在維港填海 636 公頃，然而，城規會與政府在過去幾個月已予以駁斥。事實上，當時提出的多個填海構想，均從未被納入任何法定分區計劃大綱圖內；
- b. 指稱挖泥工程會把污染物釋放到海水中，而傾倒淤泥則會造成不

可接受的污染。這種說法完全罔顧中區填海第三期工程必須按照有關的環保法例規定，嚴格進行環境監察及評審；以及

- c. 引述錯誤資料，指政府容許隨意更改土地用途，包括把大會堂及花園的土地改劃作商業發展。根據中區(擴展部分)分區計劃核准大綱圖，大會堂綜合大樓已劃作“政府、機構／社區(1)”用地。當局並無計劃把大會堂改劃作商業發展。事實上，鑑於大會堂綜合大樓屬於六十年代的傳統建築，具有保存價值，故在 2002 年 2 月 2 日公布的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖編號 S/H24/5，已建議修改區內的道路設計，讓整座大樓保持原狀，而現有的紀念公園亦會保存。

6. 政府就小冊子的詳細回應載於附件 B。

(2) 興建中環灣仔繞道的運輸理據

7. 對於是否確有需要進行中區填海第三期工程，以開闢土地興建必要的運輸基建項目，包括中環灣仔繞道及 P2 道路網，部分代表繼續提出質疑。他們要求政府就進行有關工程項目提供有力的運輸理據，並考慮採取其他交通管制措施，作為解決中環及灣仔交通擠塞的長遠方法。在 2003 年 11 月 27 日舉行公聽會前，環境運輸及工務局已向各議員提交文件，闡述興建中環灣仔繞道的交通及運輸理據。我們必須強調，參照最新的人口增長、經濟增長、已規劃發展、車輛體積、交通流量等數據，重新運算的第三次整體運輸研究模型的研究結果，已再次確定興建這些必要道路的運輸理據，詳情請參閱環境運輸及工務局的有關文件。

8. 關於實施其他交通管制措施代替築路，我們在附件 B 對《維港初階》小冊子的回應中已指出，我們已考慮過其他措施，但結論是單靠這些措施不能解決日漸加劇的交通擠塞問題。這些措施包括充分使用西區海底隧道、建造上環至堅尼地城一段的地鐵西區支線、在中環邊緣設置巴士轉車站、在中環設立限制上落客貨時段，以及實施電子道路收費計劃。此外，要就以上其中一些措施取得社會共識，殊不容易。

9. 其中一名代表特別質疑就中環灣仔繞道的成本效益。政府就此所作的回應，以及就中區填海第三期工程的交通理據所作的進一步闡釋，詳載於環境運輸及工務局擬備的另一份文件。

(3) 灣仔發展第二期工程的法庭判詞對中區填海第三期工程及日後填海工程的影響

10. 對於高等法院在灣仔發展第二期工程一案中的判詞中所訂的 3 項準則，有幾名代表擔心準則難以得到落實。這 3 項分別是(i)有迫切性、具充分理由及有即時需要；(ii)沒有其他切實可行的選擇；以及(iii)對海港造成的損害減至最少。正如議員所知，城規會已就判決提出上訴，上訴法院將於 2003 年 12 月 9 至 16 日進行聆訊。在提交事務委員會的文件中，城規會解釋提出上訴的原因，並不是要爭取落實灣仔發展第二期工程內興建海心公園的原有計劃，事實上城規會已放棄有關計劃。提出上訴是要澄清《保護海港條例》背後的法律原則，原因是高等法院對條例所作的嚴格詮釋，對海濱區日後的規劃及發展有深遠的影響。

11. 保護海港協會指稱，從法律觀點來看，根據高等法院的判詞，城規

會與政府以往所作的一切決定在法律上都是錯的，該等決定與《保護海港條例》背道而馳，故所有圖則，包括中區填海第三期工程的圖則，都是違法的，不符合《保護海港條例》的規定。然而，這些指控並無法律理據。我們已徵詢過律政司及外聘律師的意見，他們指除非法庭宣布中區填海第三期工程違法，否則工程仍是合法的，並可繼續進行。事實上，中區填海第三期已完成法定的城市規劃程序和廣泛諮詢，諮詢對象包括立法會議員，其後工程的詳細設計和施工更分別於 2000 年和 2002 年獲立法會通過撥款。有關的工程合約在 2003 年 2 月 10 日批出，而工程則在 2003 年 2 月 28 日動工。合約總值 37 億 9000 萬元，在未來 4 至 5 年間可提供約 1100 個職位。因此，政府如應保護海港協會的要求「暫停」中區填海第三期工程，以便社會重新考慮整項計劃，實在是不負責任。

(4) 中區填海第三期工程的填海範圍

12. 支持興建中環灣仔繞道及有關道路網的代表，並無特別質疑就興建該等道路所需的填海範圍。中區填海第三期工程依照 1999 至 2000 年度所進行有關最小填海範圍方案全面研究的結果制訂。很多反對原有需填海 38 公頃填海方案的人士，都接納 23 公頃的最小填海範圍方案。在 2000 年 4 月 12 日召開的工務小組委員會會議上，議員審議為中區填海第三期工程進行詳細設計的撥款申請，當時立法會規劃地政及工程事務委員會主席指出議員大致接納縮減後的填海範圍。

13. 雖然中區填海第三期工程合法，並且是最小填海範圍方案，但政府已按照該三項準則就工程進行覆檢，檢討現已完成。該檢討探討了中區

填海第三期工程各個環節的目的及規模，結果顯示工程符合該三項準則。檢討的主要結果撮述如下：

(a) 有迫切性、具充分理由及有即時需要

當局有需要進行中區填海第三期工程，以提供土地興建必要的運輸基建項目，包括中環灣仔繞道及連接中區填海第一、二期範圍的道路(P2 道路網)。

目前，干諾道中—夏慤道—告士打道走廊的使用量已負荷過重，繁忙時段經常交通擠塞。中環灣仔繞道是一條非常重要的道路，可經由東區走廊連接路，把林士街天橋和東區走廊連接起來。根據在 2003 年重新進行的第三次整體運輸研究測試，雖然土地用途規劃的各項假設已經修訂，而本港的人口推算亦已調低，但興建中環灣仔繞道仍然確有需要。事實上，我們絕對有必要興建 P2 道路網，以應付中區填海第一、二期工程完成後所增加的交通流量。檢討結果再次證實，為盡快紓緩中區和灣仔的交通擠塞情況，興建中環灣仔繞道及相關的道路系統，是有迫切性、具充分理由及有即時需要的。假如有關的道路不能及時建成，以滿足現時及中區海旁新樓宇落成啓用後出現的需求，交通擠塞的問題將會惡化。

地鐵港島北線與機場鐵路及東涌線掉頭隧道的橫向定線重疊，因此要在中環灣仔繞道以南略為填海。雖然當局已在 2003 年年初決定押後落成地鐵港島北線，但在興建中環灣仔繞道時仍須為地鐵港島線的議定定線預留土地，否則，便會影響在稍後時間落成地鐵港島北線的時間表。其他輔助道路，例如中環灣仔繞道南面的 P2 道路網及海濱長廊，亦可在所得的填海土

地上興建，而無須為這些道路額外填海。

(b) 沒有其他可行的選擇

拓展署研究過興建中環灣仔繞道的不同方案，例如興建高架路、地面路或地底管道以避免填海。可是，基於各種技術性原因(例如現有地面及地底設施或對現有交通網絡造成的影響)，以及考慮到環境和市區規劃可能受到的影響(例如地面或高架道路所造成的空氣污染、噪音和景觀問題)，拓展署認為這些方案無一可行。總括而言，唯一可行的方案，就是透過填海，在目前的中區海岸線以外興建中環灣仔繞道。

由於填海是唯一可行的方案，目前海岸線上現有的碼頭和海水冷卻用水抽水站將須沿著日後的新海岸線重置，否則，渡輪服務將要終止。至於目前使用有關抽水站服務的樓宇，亦須進行改裝工程以改用其他的冷卻設施，否則便沒有冷卻設施。目前，由於受影響的樓宇沒有額外的樓面面積裝置海水冷卻系統以外的冷卻系統，而某些系統又被視為不環保，所以現階段並無其他可行的冷卻系統方案。此外，由於中區填海第三期工程會在中環建成最終的永久海濱區，因此，我們必須按《1994年中英防衛用地協議》提供一個解放軍碼頭。

(c) 對海港造成的損害減至最少

檢討的結論指出，目前的中區填海第三期工程已經把對海港造成的損害減至最少。興建中環灣仔繞道，會令海岸線稍向北移。天星碼頭、皇后碼頭、公眾登岸梯級，以及為中區多座主要辦公及商業樓宇設置的冷卻用水抽水站等設施，須沿日後的中區海岸線重置。與各有關方面進行廣泛討論和諮詢後，我們

作出的現有安排，不但為各方所接受，而且對海港造成的損害已減至最少。

14. 李毓湘教授是香港理工大學土木及結構工程系系主任，亦是海岸及環境工程講座教授。李教授認同檢討的結果，並明確表示，檢討報告書內的分析能使人信服中區填海第三期工程可通過朱芬齡法官判詞所訂的三項測試。李教授也確定中環及灣仔填海計劃已完成的各期工程，包括中區填海第一、二期和灣仔填海第一期工程，須由中區填海第三期工程予以配合。除了建中環灣仔繞道、機場鐵路掉頭隧道及 P2 道路網等重要基建項目外，中區填海第三期完成後，維港內某個幾乎是死水的水域亦將消失，從而使潮水和水質得到改善。

15. 附件 C 載有一套兩卷的檢討報告書，供議員參閱。我們計劃把該報告書上載房屋及規劃地政局的網頁，讓公眾加深了解中區填海第三期工程。

16. 在 11 月 27 日的會議上，保護海港協會提交了兩幅概念圖，一幅介紹其最小填海範圍方案，據協會稱，規模僅為中區填海第三期的一半；另一幅則介紹零填海方案。可是，兩個建議均欠缺細節，難以合理地評估可行性。我們初步認為零填海方案的基礎似是依賴交通管理措施和透過在現有天星碼頭、皇后碼頭和大會堂之間的空地上建一條新地面道路，而協會的最小填海範圍方案則只描述中環灣仔繞道的定線，沒有考慮海堤等必要的配合，也沒有考慮重置受填海影響的冷卻用水抽水站、對海上交通的影響，以及施工如何分段和工序如何編排藉以確保施工期間現有設施可繼續正常運作。

(5) 中區填海第三期工程的環境影響

17. 一個團體在當日的會議席上表示關注中區填海第三期挖泥工程對環境的認響。我們希望指出中區填海第三期已按環境影響評估條例完成法定的環境影響評估，有關的環評報告已在 2001 年發表，讓公眾參閱。該報告亦已在 2001 年 8 月獲環境諮詢委員會和環保署署長通過，前者更在 2003 年 10 月 13 日的會議上重申該報告仍然有效。環保署署長就中區填海第三期工程簽發的環境許可證規定要進行環境監察及評審，有關結果顯示工程並無對環境構成負面影響。

(6) 公眾參與訂定填海所得土地的用途和海旁的設計

18. 保護海港協會和另一些團體均關注一經填海，有關土地及土地用途的更改將不受《保護海港條例》規管，用途會隨時改變，例如改作商業用途。我們希望指出圖則的製備和其後土地用途的更改，均須通過城市規劃條例規定的正常程序。我們知悉市民關注填海所得土地可能用作商業或其他非必要的用途。有見及此，政府會考慮如何在城市規劃的過程中，確保填海所得的新土地會用作原擬的用途，辦法之一是把填海所得土地的指定用途和規劃意向納入分區計劃大綱圖的法定註釋。我們決意為中區現有的海旁地區注入活力，使它成為趣味盎然、達到國際水準的海濱長廊，長廊有康樂消閒設施和景點，並把鄰近區域與海港連接。我們會考慮如何讓公眾更積極地參與海旁發展項目的規劃和設計。

(7) 意見摘要

19. 兩個事務委員會的秘書編製的意見表載有各團體在 11 月 27 日會議上發表的意見。鑑於意見表不少內容與本文件和環境運輸及工務局文件所載的資料相同，我們現把簡略的回應載於**附件 D**，供議員參閱。

房屋及規劃地政局

2003 年 12 月 5 日

我們的海港

過去、現在、未來



回顧過去

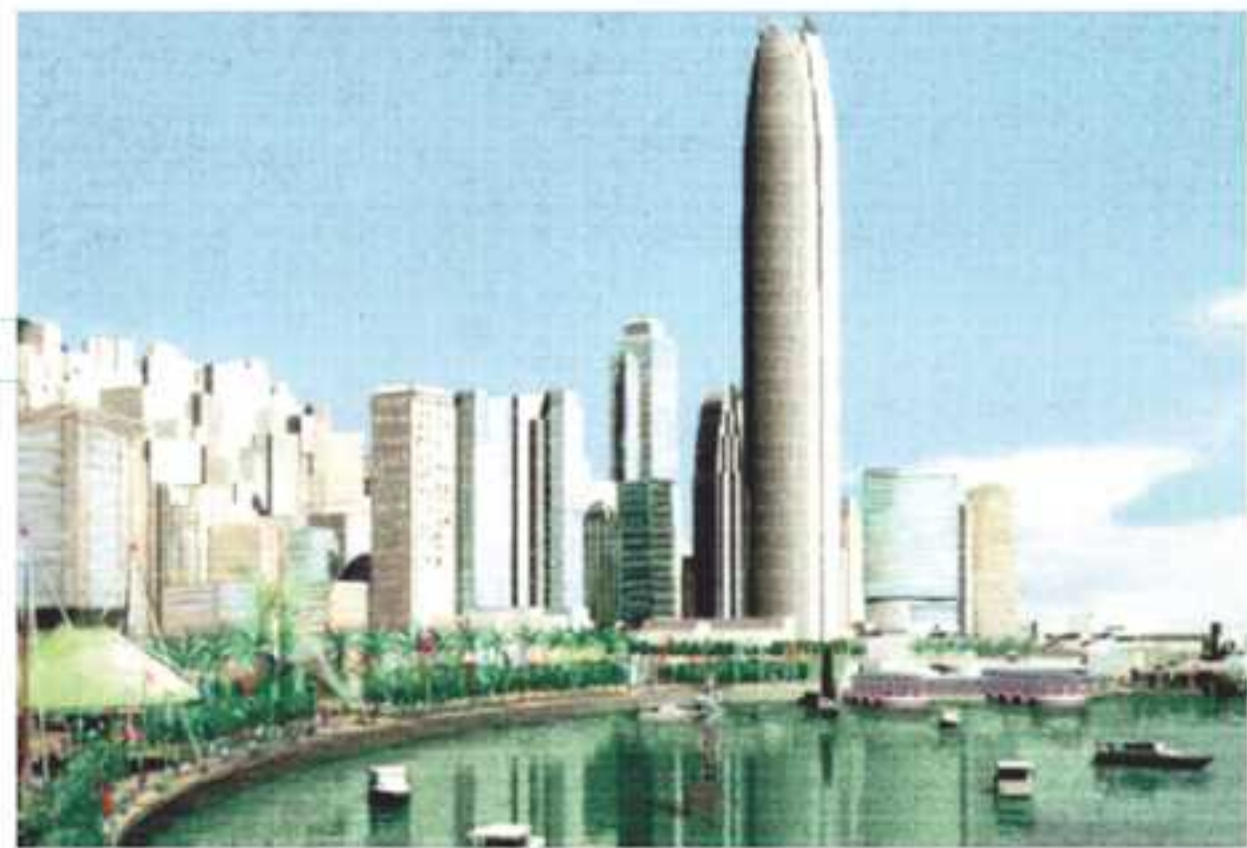


- 香港自開埠以來，一直透過移山填海的方法提供土地，以配合經濟發展，藉此大大提高了市民的生活水平。
- 今日的香港是一個國際金融都會，位於中區心臟地帶的機場鐵路和機鐵香港站，以及香港會議展覽中心，均座落於填海所得的土地上。

評估現在



- 近年，專業機構、環保團體和社會大眾就保護海港表達了強烈的訴求。
- 政府認同海港是香港人的特別天然資產，應當受到保護和保存。
- 我們務求使維港成為港人之港、活力之港，讓市民可以方便地直達海傍，欣賞維港景色。
- 政府會確保任何填海計劃均符合保護海港的原則，為此：



- 我們已放棄早前提議在九龍角和尖東填海的構想。
- 我們會修訂有關的分區計劃大綱圖，刪除在荃灣和港島西區的填海計劃。
- 我們正全面重新檢討灣仔發展第二期（即灣仔北）和東南九龍（前啟德機場用地）的規劃，務求制訂一個符合法例要求的最小填海面積方案。



中環填海第三期工程完成後的維港鳥瞰圖



- 中區填海第三期工程是經過充分諮詢，並已獲准進行的工程，以建造必要的道路網，包括紓緩中區交通擠塞的地面道路和中環灣仔繞道。我們並會在因建造這些工程而填海得來的土地上，發展一條充滿活力的海濱長廊，供市民和遊客享用。



建議的中環灣仔繞道路線圖

展望未來

- 政府會繼續聆聽市民的意見，與社會各界共同磋商保護和保存海港的工作。
- 歡迎大家向我們提出意見，聯絡辦法如下：
網址：www.hplb.gov.hk/chi/new/central.htm
電郵：enquiry@hplb.gov.hk
地址：香港花園道美利大廈九樓
房屋及規劃地政局規劃地政科

政府對海港之友出版的《維港初階》小冊子的回應

政府深知向市民公開維港填海資訊的重要性，以便大家可以理性地討論填海問題。房屋及規劃地政局印製了一份單張，名為《我們的海港－過去、現在、未來》。單張已派往不同的團體和學校，亦已公開向市民派發。此外，本局的網頁也載有有關填海的資訊，我們亦歡迎社會團體發表類似的資訊。

在 2003 年 11 月 27 日環境事務委員會和規劃地政及工程事務委員會的聯席會議上，相信是代表保護海港協會(協會)的人士，提交了一本名為《維港初階》的小冊子。我們發現小冊子內的某些資訊已過時及不準確。當局現按小冊子章節編排的次序，提出下列詳細的回應。

“點解為維港激動？”

- 第 5 段 – 協會指政府建議從海港填取餘下的 636 公頃，這是錯的。協會引用了城市規劃委員會(城規會)1994 年一份名為《維港填海工程》的文件來支持上述的論點，但正如城規會在 2003 年 8 月 18 日和 9 月 9 日致協會的函件明確地指出，該內部文件旨在向委員展示，當時認為填海對維港所造成的總體影響。該 1994 年文件中的不少想法從未有正式落實，而文件本身亦不具有任何特別的政策或法定地位。
- 在九龍角、尖沙咀東部和青洲的填海建議，從未獲城規會同意納入分區計劃大綱圖內。在城規會的審議過程中，中區(擴展部分)分區計劃大綱圖所載的填海建議，即現時正在進行的中區填海第三期，規模已大大縮小，由 38 公頃減至 23 公頃。同樣地，東南九龍有關啓德機場舊址的填海計劃亦由 299 公頃減至 133 公頃。灣仔北的填海範圍在載入分區計劃大綱草圖前，規模亦已減至 26 公頃。因此，上述三項填海工程的總規模只是約 182 公頃。另外，城規會已決定刪除佔地 2 公頃的海心公園，而東南九龍的填海範圍則將會重新檢討。
- 房屋及規劃地政局局長在 2003 年 9 月 30 日發表公開信，隨後在多個公開場合以及於 2003 年 10 月 13 日和 11 月 27 日在立法會事務委員會的會議上亦發表聲明，指出除了中區、灣仔北和東南九龍的擬議填海計劃外，維港內將不會再填海。他亦表明政府不會在尖沙咀東部、九龍角、荃灣海灣和青洲填海。這些訊息在香港 2030 的文件中亦再次提及。

“維港和香港的發展”

- 第 6 段 – 海港「被劣質規劃所侵蝕」的說法沒有根據。我們已在規劃方面力求改善海傍，亦已在過程中妥善地考慮了收到的公眾意見。

“填海的影響”

策略性規劃

- 香港過去數十年一直以均衡的方式發展，強調市區和新界的新市鎮要同步發展。此外，從九十年代開始，全港發展策略和香港 2030 研究等規劃研究，已深入地探討了香港和珠江三角洲腹地的關係。

市區重建

- 推行市區更新策略和個別的重建計劃涉及不少複雜事宜。把所有問題歸咎於規劃當局，並簡化為「懶得進行都市規劃」，實不公允。
- 保養大廈是業主的責任。期望市區老化的問題由政府或市區重建局(市建局)獨力解決，實在既不可行，亦不恰當。
- 縱使如此，政府已制定市區更新計劃，主要針對有徵集土地困難，以及在顧及社會需要時值得處理的舊區。這些社會需要考慮到一系列的因素，如樓宇缺乏基本衛生設施和重建後的社區利益。除了重建發展外，市建局全面綜合的市區更新方法還包括樓宇復修、復興舊區和保存文物工作。
- 政府已有一整套財政支援方案，包括分五年為市建局注資 100 億元，以及以象徵式地價批出市區重建地段。

海港安全

- 填海不會影響海港安全，主要原因有二：(a)填海不會縮窄航道；(b)我們將會建置卸浪式的海堤，以減低海浪的衝擊。

交通管理

- 聲稱「政府屬意興建新道路以紓緩交通擠塞，而不採用控制交通需求的方法」，是不公平的。我們其實已考慮過其他的辦法，但單靠這些辦法無法解決交通日益擠塞的問題。

充分使用西區海底隧道(西隧)

- 海底隧道(海隧)與西隧收費即使相等，預期也不會有顯著的紓緩效果。
- 當局的交通預測，告士打道得到的紓緩效果不足 2%，因為海隧車輛改用西隧後，干諾道中的交通流量會相應增加，塞車的可能性亦相應增加。即使採用上述假設的收費模式，預期告士打道／夏慤道／干諾道中走廊的整體交通擠塞狀況也不會減輕。
- 原因是東面可能會有更多的車輛經由告士打道／夏慤道／干諾道中走廊使用西隧。同樣地，從南區經由香港仔隧道過海的車輛，須先經過上述走廊才能到達減費後的西隧。另一方面，原來打算使用海隧的中區車輛雖然不會再使用告士打道／夏慤道，但其中一些車輛如果改用減費後的西隧，則會使用干諾道中。灣仔區使用海隧過海的車輛如果改用西隧，高士打道東

部的車輛雖會減少，但告士打道西部和夏慤道／干諾道中走廊的車輛則會增加。總結以上，整體來說有互相抵銷的效果。此外，與使用上述走廊的非過海車輛相比，過海車輛只屬少數，而非過海車輛的數量將完全不受過海隧道收費的水平影響。

- 如果西隧與海隧收費相等，一些原本使用海隧的車輛會改用西隧，但海隧的擠塞情況減輕後，一些原本使用東隧的車輛又會改用海隧，使海隧以東的一段告士打道(近怡東酒店)的交通需求略為增加，因而加劇該區的擠塞情況。
- 因此，“劃一隧道費”的建議，是不能有效地解決上述走廊的擠塞問題的。

建造上環至堅尼地城一段的地鐵西區支線

- 擴建地鐵西區支線至堅尼地城，無助於解決干諾道中／夏慤道／告士打道走廊的交通擠塞問題。由於大多數的巴士路線都是使用德輔道和皇后大道這樣的內街，利用地鐵來減少巴士服務的班次，效果將相當有限，最多只能稍為紓緩內街現已相當擠塞的交通情況。事實上，我們已經在交通模型中假定，地鐵西區支線會在 2011 年擴建至寶翠園。

在中環邊緣地區設置巴士轉車站

- 透過對巴士路線的合理化重整，我們已在過去的五年內，成功把途經中環的巴士數目減少了 10% 以上。我們現正研究在中環商業區內的某些地點設置巴士轉車站的建議，但我們認為將巴士路線進一步減少的空間不大。

在中環設立限制上落客貨時段

- 把中區的上落客貨時段限制在晚上，可能會對該區的商業活動構成負面的影響。我們需要平衡商業及其他行業的利益。目前，為了盡量減輕對交通造成負面的影響，我們對上落客貨已有所限制。

電子道路收費

- 電子道路收費可行性研究在 2001 年 4 月完成，旨在探討本港實施電子道路收費系統的可行性，以及是否需要這系統來達到交通方面的目標。該項研究的結論指出，本港實施電子道路收費系統雖然在技術上可行，但若市區繁忙時間的行車速度預期可以維持在每小時 20 公里以上，而私家車數量的增長每年不超過 3%，則港島及九龍區分別在 2006 年及 2011 年之前，都不須為管制交通而實施電子道路收費系統這種嚴格的管制措施。該項研究亦指出，電子道路收費只有在社會上達成廣泛共識後才可能發揮效用。在考慮過所有有關因素及上述結論後，當局當時決定不實施電子道路收費系統。
- 如果要社會人士支持實施這一類收費系統，則必須有其他合理的路線供市民選擇使用。按照道路使用量的預測增長幅度，我們除了要實施交通管制措施外，還需要改善現有的基礎設施。

因此，興建中環灣仔繞道作為另一條東西行車的走廊，在任何解決中環商業區交通擠塞問題的方案，都是關鍵所在。

- 繞道可以把停車和不停車的車輛分開，繞道落成後，會提供一個更有效的運輸網絡，有助香港長遠的發展。此外，電子道路收費系統是管制指定地區交通需求的措施，不可能取代繞道。因此我們必須興建繞道，以提供另一條道路，供不停車的車輛使用。
- 到了 2011 年，上文提及的走廊上最關鍵的路段在繁忙時間的行車量，估計會超過道路容車量 30%，單靠實施交通管制措施，實在不足以解決預期會出現的嚴重交通擠塞問題。我們必須同時提供新的基建，即中環灣仔繞道，方可應付塞車問題。

破壞海港

- 填海不一定就會對海港造成永久的破壞。根據中區填海第三期的工程合約，我們會在填取發展的土地上，進行大型的美化工程，有關項目已獲撥款約 5600 萬元。另外，政府亦會邀請各界提交意願書，為發展中區海濱長廊徵集設計概念建議。

空氣污染

- 中區填海第三期工程已完成《環境影響評估條例》中要求的法定程序。有關的空氣研究結果顯示，中區填海第三期擬議主要幹路和有關道路網的汽車廢氣，以及中環灣仔繞道通風大樓所排放的廢氣，在二氧化硫、懸浮粒子總量、可吸入懸浮粒子、二氧化氮、一氧化碳、臭氧及含鉛量方面，在中區填海第三期範圍內均符合空氣質素指標。

受污染淤泥及傾倒

- 關於“填海的影響”一節下的“淤泥污染”，《維港初階》指出挖泥工程會在海水中釋放污染物。但事實並非如此。中區填海第三期工程已根據《環境影響評估條例》，進行所需的法定評估，環評報告亦已在 2001 年發表，供市民查閱。該報告在 2001 年 8 月份分別獲環境諮詢委員會和環境保護署署長通過。
- 中區填海第三期工程環評報告，指出了工程範圍內易受污染影響的地方，當中包括位於工程範圍內的抽水站海水進水口。雖然該報告並沒有指出有生態易受影響的地方，但是工程項目的環境影響評估及《環境監察及評估手冊》已詳列挖泥工程的管制措施，以減低挖泥對維港所造成的影響，並確保工程造成的沉積物團停留在施工範圍內。環保署署長就中區填海第三期工程簽發的環境許可證，規定要進行環境監察及評審，有關結果顯示工程至今並無對環境構成負面的影響。
- 中區填海第三期工程開工前，當局已就工程研究範圍進行了沉積物質素調查。受污染的沉積物會運到東沙洲卸泥場，未受污染的沉積物則會運到本港其他的卸泥場。傾倒淤泥受《海上傾

倒物料條例》的規管，當局嚴格管制受污染沉積物的收集、運送及處置工作，以避免對海洋環境造成影響。駐工地人員會檢查有關的船隻，以確保不會出現滿溢的情況。而船上亦配備自動監察系統，確保卸泥活動在指定的地點進行。承建商亦須嚴格遵守卸泥許可證上的條款及條件。

- 東沙洲污泥卸泥場曾進行大型環境檢討，並已進行環境影響評估，探討有關地點是否適宜傾倒淤泥，並檢查有沒有污染物流走。環境影響評估認為，上述地點可以用作傾倒污染物。實際上，挖掘出來的沉積物會由運泥船從艙底傾入泥坑內，然後鋪沙密封。這些地點自開闢至今，一直實施全面的監察制度，制度包括對沉積物、水質、社區生態結構，魚量和生物組織的監察，以防構成不良影響。收集有關資訊後，政府會就對人類和海豚作出生態中毒的危險評估。

生態環境

- 一項生態檢討指出，水質欠佳、沉積物堆積及天然海岸線消失，均使維港的生態環境惡化，導致只有適應污染環境的物種才能生存，牠們多是寄居在非天然的地層上，例如碼頭樁柱、混凝土牆及路堤。實地勘察發現，擬議填海範圍內柔軟的海床是缺氧層，並無生物生長。而填海區亦並非重要的雀鳥棲息地。
- 由於中區填海第三期工程的填海範圍並無具保育價值或特色的獨特生態環境或生態資源，因此預期工程不會導致物種遷徙。

管治與誠信

- 關於“填海的影響”一節下的“管治與誠信”，《維港初階》說當局倉卒批出中區填海第三期工程的標書，令人懷疑是否與協會就城規會批准灣仔發展計劃第二期申請司法覆核的案件有關。這說法在時序上是錯誤的。我們曾多次指出，中區填海第三期工程合約的招標程序，在立法會財務委員會批准撥款後於 2002 年 8 月展開，合約按計劃在 2003 年 2 月 10 日批出，而協會是在 2003 年 2 月 27 日才就城規會對灣仔北分區計劃大綱草圖的決定，向法院登記處遞交司法覆核的申請。

法治原則

- 關於“填海的影響”一節下的“法治原則”，《維港初階》認為協會就城規會批准灣仔發展計劃第二期要求司法覆核獲得勝訴，行政長官會同行政會議就應該依法將中區填海第三期工程發回城規會重新檢討。由於當局沒有這樣做，小冊子質疑政府是否尊重正當的法律程序和法治精神。從法律上來講，這說法並不正確。高等法院在 2003 年 7 月 8 日頒布判詞，並沒有要求行政長官會同行政會議將涵蓋中區填海第三期工程的分區計劃大綱圖(即中區(擴展部分)分區計劃大綱圖)發回城規會

重新檢討，判詞內亦沒有帶有這種意思的內容。判詞針對的是灣仔發展計劃第二期，而非中區填海第三期工程。

- 中區填海第三期工程已經過法定的城市規劃和公眾諮詢程序。律政司和外聘律師已明確地指出，除非法庭宣布中區(擴展部分)分區計劃大綱圖無效，否則該大綱圖仍是合法和有效的。

“可是，法律不足以保護維港”

這一章所引用的例子，有不少都是失實的，這包括：

- 第 3(a)段有關西九龍填海 – 關於西九龍填海計劃，小冊子說當局本來提出以興建公園為主要的理由填海，但後來卻又將土地用途改為商業及文化發展。這種說法並不正確。在 340 公頃的填海土地中，只有 40 公頃(其中約有 22.5 公頃原來劃作“休憩用地”)改變用途，作為“藝術、文化、商業及娛樂用途”。西九龍文娛藝術區的《發展建議邀請書》訂明，文娛藝術區內供公眾使用的休憩用地總面積不得少於 20 公頃。另外，還須在 3 公頃的土地上提供至少 4 個專題廣場。西九龍文娛藝術區落成後，休憩用地的總面積不會少於原來規劃的面積。
- 第 3(b)段有關中區填海 – 舊中環巴士總站及油麻地小輪碼頭所佔的土地，已劃供發展機場鐵路香港站，並非純粹作為商業發展。
- 第 3(c)段有關大會堂、花園及天星碼頭 – 根據中區(擴展部分)分區計劃核准大綱圖，大會堂綜合大樓是劃作“政府、機構或社區(1)”用途，當局並沒有計劃要把大會堂改劃為供商業發展。事實上，鑑於大會堂綜合大樓屬於六十年代的經典建築，具有保存價值，因此在 2002 年 2 月 2 日公布的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖編號 S/H24/5 中，已建議修改區內的道路設計，讓整座大樓保持原狀，而現有的紀念公園亦會保留。
- 第 3(d)段有關中區填海第二期工程(添馬艦) – 根據 1994 年的中區分區計劃大綱草圖，有關用地劃為“商業”用地。其後政府計劃在該地段興建新政府總部、立法會大樓和展覽館，並在 1998 年的大綱圖中把該地段改劃作“政府、機構或社區(4)”用途，自此便一直沒有改變該地段的用途。
- 第 3(d)段有關北角 – 改劃用途其實是換地安排。由於當地居民對原來預留的地段用途有意見，政府於是把位於民康街的一幅土地由“休憩用地”改劃作“政府、機構或社區”用地，以興建廉署總部大樓。而北角的另一幅土地則由“政府、機構或社區”用地改劃作“休憩用地”，作為交換。
- 第 3(d)段有關遮打花園 – 這其實並不是改劃用途建議。這是一項規劃申請，但早在 1995 年 2 月已被城規會拒絕。在現時的分區計劃大綱圖內，遮打花園的土地用途仍是“休憩用地”

房屋及規劃地政局
環境運輸及工務局

運輸署
拓展署
規劃署
環境保護署

2003 年 12 月 5 日

中區填海第三期工程

檢討報告書

引用朱芬齡法官就灣仔北分區計劃大綱草圖一案判詞

所訂立的三項測試準則

檢討中區填海第三期工程及相關的必要基建項目

第一卷 – 正文

2003 年 11 月 28 日

目 錄

詞匯

簡稱 (只有英文)

第一章	-	引言
第二章	-	中環灣仔繞道
2.1		背景
2.2		檢討
第三章	-	P2 道路網
3.1		背景
3.2		檢討
第四章	-	冷卻用水抽水站
4.1		背景
4.2		檢討
第五章	-	渡輪碼頭
5.1		背景
5.2		檢討
第六章	-	公眾登岸設施
6.1		背景
6.2		檢討

第七章	-	解放軍碼頭
7.1		背景
7.2		檢討
第八章	-	機場鐵路及東涌線掉頭隧道和地鐵港島北線
8.1		背景
8.2		檢討
第九章	-	必要的運輸基建項目和現有海岸線之間的範圍
9.1		背景
9.2		檢討
第十章	-	結論
10.1		結論
附件 1		中區填海第三期工程事件表
附件 2		天星碼頭遷址事件表

詞彙

天橋走廊通道	高架密封式行人平台，連接香港會議展覽中心及其新翼，橫跨會議道及灣仔北的水道。
膨潤土泥漿	密度細液體（尤其是水）與能吸水的礬土硅酸鹽黏土的混合物，而礬土硅酸鹽黏土是由火山灰形成的。
中區填海第三期工程項目	在天星碼頭對開，由中區填海第一期工程至龍景街的海床填取約 18 公頃土地，所填土地屬經核准的中區（擴展部分）分區計劃大綱圖編號 S/H24/6 其中 23 公頃的一部分。工程範圍亦包括築建海堤；進行道路工程；建造暗渠；敷設排水渠、排污渠及公共設施系統；建造冷卻用水抽水站供日後發展項目之用；重置渡輪碼頭、登岸梯級、冷卻用水抽水系統、公眾貨物裝卸區及政府直升機坪；進行腹地排水系統改善工程及在路旁美化地帶進行環境美化工程。
蓋頂線	蓋頂線是沿海堤蓋頂最外圍頂角的基準垂直線。 蓋頂是垂直海堤現場澆築混凝土部分的最高處。

地下連續牆

地下連續牆是從現有地面一直向下挖掘至所需深度，並採用原地鑄造方式建造的鋼筋混凝土護土牆，是廣泛應用的技術。工程首先以特別設備挖掘坑道或護牆板，由於坑道或護牆板內經常灌滿膨潤土泥漿，坑道或護牆板會在穩定狀態下保持敞開。接着把鋼筋籠放下坑道內，然後用混凝土導管在底部注入混凝土，而膨潤土泥漿會逐漸被取代後抽出。建造一連串的護牆板就會形成一道連續的牆。

雙程雙線分隔車路

雙程雙線分隔車路即在行車道兩邊各有兩條行車線。

雙程三線分隔車路

雙程三線分隔車路即在行車道兩邊各有三條行車線。

環境影響評估

環境影響評估是指按香港法例第 499 章《環境影響評估條例》進行的環境影響評估程序。條例的目的是透過進行環境影響評估程序和簽發環境許可證，避免、減少和控制指定工程項目對環境造成的不良影響。

《環境影響評估條例》在 1998 年 4 月 1 日生效。條例附表 2 明確規定，指定工程項目的建造或營

辦（及解除，如適用），必須遵從環境影響評估程序和須申領環境許可證，獲豁免者除外。條例附表 3 明確規定的指定工程項目須有環境影響評估報告，但無須申領環境許可證。

主水平基準面以上……米

主水平基準面是在香港普遍使用的基準面，即平均海面以下 1.23 米。

行車量／容車量比率

行車量／容車量比率是一條道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；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。

引言

- 1.1 本報告書由拓展署編制。特此鳴謝顧問公司—Atkins China Limited、運輸署、路政署及海事處所提供的意見。
- 1.2 中區填海第三期工程源自政府早於 80 年代初展開的一連串規劃研究。現於**附件 A**，順序列出與該工程有關的事項，從中可見，有關工程已完成了法定的城市規劃程序和公眾諮詢。在此期間，公眾曾深入地討論了填海的規模和填海所得土地的用途。
- 1.3 於 1982 年 3 月至 1983 年 10 月間進行的「海港填海及市區發展研究」，首先指出了在中區及灣仔填海的需要，其後，包括 1984 年的「全港發展策略」和 1996 年的「全港發展策略檢討」在內的其他研究，再次確定了這個需要。整個「中區及灣仔填海計劃」為多項建設項目提供了土地，其中包括交通要道、相關的地面道路網，機場鐵路暨香港站以及會展新翼。中區填海第一、二期及灣仔填海第一期工程已於 1997 年至 1998 年間完成。「中區及灣仔填海計劃」共有五期，中區填海第三期工程是其中的第四期。有關「中區及灣仔填海計劃」五期工程的圖則，載於附錄 1.1。
- 1.4 中區填海第三期工程的目的，是提供土地以建造必要的運輸基建項目，包括中環灣仔繞道和 P2 道路網。於 1999 年完成的第三次整體運輸研究，再次確定有需要興建中環灣仔繞道。最近，有關當局使用該研究的運輸模型重新進行評估，結果顯示繞道仍然需要興建。中區填海第三期工程亦會重置現有的海傍設施（如為中區樓宇供應冷卻用水的抽水站、天星碼頭及皇后碼頭）。

1.5 中區填海第三期工程須容納下列設施：

- ◆ 根據「1994 年中英防衛用地協議」議定的解放軍軍用碼頭；
- ◆ 機場鐵路及東涌線掉頭隧道，使這些鐵路系統能以最高載客量運作；
以及
- ◆ 將來的地鐵港島北線。

1.6 因建造上述工程填海所得的土地，可以發展成一條充滿活力的海濱長廊，讓市民直達海旁。雖然其中 4.9 公頃的填海土地將會留做商業用途，但有關的分區計劃大綱圖已訂下了嚴格的高度限制，海旁將只允許興建低矮的建築物。沿海濱長廊的商用地段則只會供商業消閒用途，如設置低矮的零售店和茶座／餐廳，以加強海濱長廊對市民和遊客的吸引力。

1.7 當局曾就中區填海第三期工程諮詢立法會、有關的區議會(包括中西區區議會和灣仔區議會)、專業團體(包括香港工程師學會、香港規劃師學會、香港建築師學會、香港測量師學會、香港園景師學會和香港地產建設商會等)和廣大市民，他們均支持修訂後的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖及有關的工程。

1.8 保護海港協會於 2003 年 2 月 27 日展開法律行動，就城市規劃委員會有關灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1 的決定，申請司法覆核(A 案件)。此案件並不影響中區填海第三期工程。

1.9 根據前保護海港協會主席徐嘉慎先生自己在 A 案件中所提出的證供，他是贊成興建中環灣仔繞道的。朱芬齡法官也同意有需要興建這條繞道。她在 2003 年 7 月 8 日頒布司法覆核一案的判詞中，訂定了下列的三項測試準則：

「每一個擬議填海計劃的目的和規模，都必須逐一按以下的三項測試準則評估：

- (i) 有迫切性、具充分理由及有即時需要；
- (ii) 沒有其他切實可行的選擇；以及
- (iii) 對海港造成的損害減至最少。」

1.9 根據判詞，當局引用了上述三項測試準則，以檢討中區填海第三期工程(包括相關的必要基建項目)的填海幅度。

1.10 報告書在以下各章中，會展示爲了建造必要的交通基建項目，現時的填海範圍是需要的。這些基建項目包括中環灣仔繞道，以及重置受填海影響的現有海旁設施，包括天星碼頭、皇后碼頭、公眾登岸梯級和冷卻用水抽水站。此外，我們還需要興建解放軍碼頭。地鐵港島北線的定線會與機場鐵路及東涌線掉頭隧道定線重疊，因此我們亦要在中環灣仔繞道以南略爲填海。雖然我們在 2003 年初已決定延期興建地鐵港島北線，但仍需爲其已確定的定線預留土地，否則，會影響此鐵路日後的興建。中環灣仔繞道以南的 P2 道路網等輔助道路和海濱長廊可在已填取的土地上建造，因此無須額外填海。

附錄 1.2 載有這些必要基建項目的詳情。

中環灣仔繞道

2.1 背景

- 2.1.1 運輸署每隔一段時間便會進行一次整體運輸研究，這些研究都認定有需要興建中環灣仔繞道，並希望最好在 2000 年前建成。研究預測，如果不興建繞道，中環及灣仔東西行交通的主要路線，即干諾道中—夏慤道—告士打道走廊，到了 2011 年便會在繁忙時間內負荷過重，導致該走廊和相關地區內的道路出現很長的車龍。倘若在這條主要路線上有意外發生，更會令中環商業區交通嚴重擠塞。
- 2.1.2 儘管土地用途規劃有所變化及人口數字預測有所減少，在 2003 年重新檢討的整體運輸研究再次確定了有需要興建中環灣仔繞道。根據研究採用的模型，如不及時興建繞道，干諾道中—夏慤道—告士打道走廊最關鍵路段的交通流量到了 2011 年便會超出設計容量的三成。
- 2.1.3 中環灣仔繞道會與西面的林士街天橋連接，再經由東區走廊連接路與東面的東區走廊相連，從而紓緩干諾道中—夏慤道—告士打道走廊的擠塞情況。繞道將於中區填海第三期的範圍內以隧道形式建造，是一條雙程三線分隔車路。行車線的數目是按第三次整體運輸研究預測的交通量決定，該研究的結果於 2003 年更新。雙程三線的中環灣仔繞道在 2011 年的關鍵行車量／容車量比率是 0.7。如果繞道改成雙程雙線，則該比率會上升至 1.05，表示雙程雙線的繞道在啓用時便已到達最高負荷量，而沒有多餘的容量來應付中長期的交通增長。

2.2 檢討

2.2.1 目前，干諾道中、夏慤道和告士打道已經負荷過重，行車量／容車量比率超過 1.0，而在夏慤道—告士打道一段更是 1.1。這些道路不僅在早晚繁忙時段塞車，平日由早上 8 時至晚上 7 時期亦經常塞車。要前往中環商業區，東行車輛沿林士街天橋排至西區海底隧道入口處，以及西行車輛則沿告士打道排至灣仔運動場的情況並不罕見。在早上 8 至 9 時這一段的繁忙時間，東行駛過林士街與畢打街之間一段僅 0.7 公里長的干諾道中就需時 5 分鐘，車輛時速僅稍高於 7 公里，但該處的許可行車時速為 50 公里，如果交通暢順，此段車程需時不足一分鐘。第三次整體運輸研究於 2003 年更新的結果預測，干諾道中—夏慤道—告士打道最關鍵路段的交通流量到了 2011 年會超出設計容量的三成。附錄 2.1 載有最新的中區交通情況預測。如果到 2011 年仍未建成中環灣仔繞道，估計干諾道中—夏慤道—告士打道走廊的車速會減慢至時速 5 公里，屆時將需要 45 分鐘才能完成由林士街往銅鑼灣這條 4 公里長的走廊。到時，軒尼詩道和金鐘道等其他東西行輔助走廊也會嚴重擠塞，因為這些道路的容量會受交通燈號和路旁巴士、的士及貨車的上落客貨活動限制。車輛要待交通燈號轉換一次以上方可駛過路口。干諾道中—夏慤道—告士打道走廊的交通擠塞，會引致附近中區和灣仔的道路塞車。因此，我們有迫切性、具充分理由和即時的需要，為現有道路網提供紓緩路線，減輕港島干諾道中—夏慤道—告士打道走廊的交通負荷。中環灣仔繞道經東區走廊連接路把林士街天橋和東區走廊連接起來，於 2012 年落成後，干諾道中—夏慤道—告士打道走廊最關鍵路段的行車量／容車量比率可降低至 0.8 或 0.9，塞車的情況將得以紓緩。下表是不同地點的預測行車量／容車量比率：

地點	假設不興建 中環灣仔繞道 和 P2 道路網		興建中環灣仔繞道和 P2 道路網	
	2011	2016	2011	2016
干諾道中	1.3	1.3	0.8	0.9
夏慤道	1.3	1.3	0.8	0.9
告士打道	1.3	1.3	0.9	0.9
中環灣仔繞道	-	-	0.7	0.7

即使不進行灣仔發展計劃第二期，我們也急須於 2012 年建成此繞道。因為中環灣仔繞道將應付東(北角)西(上環)行的全程交通，繞過中環商業區。至於灣仔發展第二期的發展則會使用在新填海土地上建造的地面道路。為了達到上述目標，中區填海第三期須最遲在 2008 年完成填取土地，以建造中環灣仔繞道這項必要基礎建設。

2.2.2 1999 年的中區填海第三期最少填海範圍方案可行性全面研究，曾對中環灣仔繞道隧道加以檢討，指出繞道的定線受到以下的限制，各限制已標於附錄 2.2 的附圖內：

- (a) 林士街天橋(即繞道的西端)，該處已預留作未來擴展；
- (b) 現有和進行中的發展項目，包括海港政府大樓、交易廣場、國際金融中心一、二期、四季酒店、香港會議展覽中心及新翼及兩者間的天橋走廊通道、灣仔各座政府大樓，以及中環廣場；
- (c) 現有道路，包括干諾道中、夏慤道、告士打道和民祥街；

- (d) 現有的地底構築，包括地鐵荃灣線及機場鐵路；
- (e) 現有的地鐵過海隧道(荃灣線)，包括隧道管道的接駁位；
- (f) 位於銅鑼灣的海底隧道；以及
- (g) 現有的東區走廊(繞道的東端)。

以上的各項限制，使繞道的橫向定線不可能再向南移(即向陸地方向)。

橫向定線方案

2.2.3 林士街天橋和民耀街之間(即 1998 年完成的中區填海第一期範圍)——以下是繞道介乎林士街天橋和民耀街之間(中區填海第三期的西邊)一段的各個橫向定線方案：

- (a) 沿干諾道中建造——沿干諾道中興建繞道會佔用一些已飽和的路面，跟提供輔助干諾道中路線的目標背道而馳。
- (b) 在干諾道中與民祥街之間——沿干諾道中與民祥街之間興建繞道，除了要拆卸海港政府大樓外，也要拆卸交易廣場或國際金融中心第一期。這些都是中環商業區著名的商廈，這個做法顯然是不可取的。
- (c) 沿民祥街建造——機場鐵路已經以隧道形式建於民祥街地底，基於安全理由，此隧道不容許額外承重，因此，民祥街欠缺支柱，這個方案不可行。

(d) 民祥街以北一要拆卸國際金融中心第二期和四季酒店才有地方興建繞道，因此亦不可取。唯一可取的路徑是使用中區填海第一期內國際金融中心第二期和民光街之間的預留道路土地，詳見附錄 2.3 的附圖和照片。

2.2.4 中區填海第三期範圍東邊一同樣地，繞道的定線不能經過告士打道、灣仔的各座政府大樓、中環廣場、香港會議展覽中心、新翼及兩者之間的天橋走廊通道(在主水平基準面以上 41.4 米)。唯一可行的路徑，是使用會展及其新翼之間的水道。這是中區填海第三期範圍內繞道最東端的限制。地鐵荃灣線現有過海隧道管道的接駁位，也是繞道定線的一個限制。根據地鐵公司的維修保養規定，這條管道的接駁位不能受繞道阻塞，以免妨礙正常的檢查和維修工作。

2.2.5 中區填海第三期範圍內的橫向定線—正如以上各段所述，中環灣仔繞道的橫向定線，在西端受制於現有和已計劃興建的基建和發展項目(林士街天橋、地面道路和國際金融中心第二期)，在東端則必須位於香港會議展覽中心及其新翼之間的空位。由於填海範圍主要取決於繞道的定線，在考慮到上述各項限制的情況下，繞道的橫向定線已經一再修改，以盡量減少填海的面積。按照先前流線型的填海方案，繞道的橫向定線在西端以直線開始，繼而是半徑 2000 米和 2450 米的複合彎道，接下來是另一條位於東端的直線。應城規會的要求，我們在 1999 年研究可否延長隧道橫向定線兩端的直線段，並以半徑較小的彎道連接，從而把定線向現時的海堤南移。在延長直線段和以半徑 1250 米的單一彎道取代複合彎道後，繞道定線得以南移 50 米。在不礙視線而又無須擴闊隧道的情況下，上述的半徑是最小的半徑。定下這樣的定線後，中環灣仔繞道隧道將會貼近機場鐵路及東涌線掉頭隧道和地鐵港島北線。中區填海第三期的最小填海範圍方案採用了這條定線。

今次的檢討曾探討可否以轉向更急的彎道取代半徑 1250 米的彎道。所得的結果是，中環灣仔繞道可再南移，直至繞道南邊的牆壁與現有海堤相接。這樣，彎道的半徑是 1013.5 米，而這一段的繞道最多可以南移 8 米。在海岸線相應整調的情況下，填海面積可減少約 0.28 公頃。不過，這個做法會減低在主幹隧道內駕駛的安全和舒適程度，因為最短視距會由 151 米縮減至 136 米。繞道南邊的牆壁與現有海堤相接，亦會令建築方面產生危險。隨著兩條隧道更為接近，未來的地鐵港島北線在建造時的危險也會增加，詳見附錄 2.4 的附圖。

縱向定線方案

2.2.6 中區填海第三期範圍內中環灣仔繞道的縱向定線方案一以下是這一段繞道縱向定線的限制：

- (a) 林士街天橋；
- (b) 地鐵過海隧道(荃灣線)；以及
- (c) 香港會議展覽中心及其新翼之間的天橋走廊通道。

現因應這些限制，解釋下列中區填海第三期範圍內繞道的高架、地面和隧道方案：

2.2.6.1 高架方案一在考慮到視覺效果、空氣質素、聲浪、土地價值和城市規劃各方面的因素後，中環灣仔填海可行性研究的 T12、T20 和 T35 號技術文件，不建議選取高架

方案。由於會展及其新翼之間的天橋走廊通道在主水平基準面以上 41.4 米(超過 10 層樓的高度)，要在其上興建天橋是異常困難的。而且，無論從附近的大廈或維港觀看，這樣高的天橋都不雅觀。根據《環境影響評估條例》中的視覺效果評估準則，如果項目的外型或在與其他景觀相接時對視覺有顯著影響，則其視覺效果屬於不可接受。高架方案未能通過此項準則。在會展新翼以北興建天橋，不單會侵佔海港範圍，更會影響會展的視覺效果，故亦不符合《環境影響評估條例》中有關的視覺效果評估的準則。

如果中區填海第三期範圍內的整段中環灣仔繞道採用高架橋的形式興建，將與東區走廊如出一轍，高架橋的下方將難有空間建成休憩用地供大眾享用。

此外，環境諮詢委員會的環境影響評估小組委員會在 2001 年 8 月 4 日，討論中區填海第三期、灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道的環境影響評估報告時，主席總結說，樂見各項工程計劃(即中區填海第三期、灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道)已完成了法定和非法定的諮詢，而有關意見亦已納入環境影響評估報告之中。該小組委員會亦樂見中環灣仔繞道其中一大部分是以隧道形式建造，以盡量減輕對環境的影響。有關的環境影響評估報告在環境諮詢委員會 2001 年 8 月 27 日的會議上獲得通過。

2.2.6.2 地面方案—地面方案與隧道方案比較之下，除了有空氣質素、聲浪和視覺方面的影響之外，亦會增加填海的總

面積。因為根據隧道方案，P2 道路網的一部分，將在中環灣仔繞道隧道的上面興建。因此，這個方案並不可取。

2.2.6.3 在海床上用沉管的方案—中區填海第一期範圍與會展新翼之間的海床高度大約是主水平基準面以下 12 米。假如在海床上放置高約 10 米的沉管，則航道的水深將剩下僅兩米，顯然不足。在這種情況下，天星碼頭和皇后碼頭等海上交通設施便需要在中環灣仔繞道以北一一重置。另外，現有海岸線和繞道之間的水域將因為水不流動而令水質惡化。為了保護繞道和重置上述的設施，這個方案仍需要填海。

2.2.6.4 在現有海床之下用鑽孔隧道方案—根據此方案，中環灣仔繞道隧道需完全興建於石層之中，以免地鐵荃灣線隧道受到影響。中區填海第三期範圍內的石層頂部高度約是主水平基準面以下 35 至 65 米。鑽孔隧道內的路面高度將約是主水平基準面以下 65 至 80 米。另一方面，路面的高度在灣仔北和中區填海第一期範圍約是主水平基準面以上 5 米，而在林士街天橋則約是主水平基準面以上 17 米。由於隧道很深，根本不可能與灣仔北和中區填海第一期的道路網以及林士街天橋連接。如果連接，路面的傾斜度將不能符合目前設計的要求。因此，這個方案亦不可行。

2.2.7 基於以上因素，最合理、切實可行、環保和理想的方案，便是在中區填海第三期範圍內以隧道形式興建中環灣仔繞道，穿過中區填海第三期的填海部份。定線詳見附錄 2.5 的附圖。

P2 道路網

3.1 背景

- 3.1.1 興建 P2 道路網的目的，是要連接中區填海第一期地段上的現有道路，往中區填海第二期地段。從附錄 3.1 的照片可見有關道路網的面貌。

3.2 檢討

- 3.2.1 目前，來往交易廣場以北已建成的中環填海區(中區填海第一期地段)的車輛，必須使用中區部份已負荷很重的路段和路口，例如民寶街、民耀街及民祥街／民耀街交匯處等，詳情見附錄 3.1 的圖片。民耀街和康樂廣場是東行交通的主要出口，但車輛要待交通燈號轉換數次才可駛出干諾道中。由於車輛難以駛出干諾道中，中區填海第一期地段極容易出現交匯擠塞，嚴重影響區內交易廣場、機場鐵路車站、國際金融中心第一、二期和酒店發展、渡輪碼頭及其他商業發展的運作。交匯擠塞會引致干諾道中、畢打街及皇后大道中等通往中區填海第一期地段的道路出現車龍。因此，必須在中區填海第三期工程項目內填取土地，以建造新的地面道路網，即 P2 道路網，以紓緩這些交通問題。這些都是運輸署委託顧問在 2003 年完成的中環商業區策略性交通檢討所得的結果。
- 3.2.2 估計到 2006 年，上述主要東行出口的交通流量將是目前的兩倍。運輸署委託進行的檢討結果顯示，到了 2006 年，中環商業區內的多個主要交匯處，例如干諾道中／康樂廣場、干諾道中／畢打街、康樂廣場／港景街，以及民耀街／民祥街等，都會出現交通負荷過

重的情況。

3.2.3 根據中區填海第三期工程合約的施工時間表，P2 道路網會在 2007 年 3 月完成。因此，延遲 P2 道路網，便會使交通擠塞情況惡化。隨着干諾道中東行交通流量持續增長並預期到 2011 年便會飽和，交通擠塞問題會迅速加劇。要解決上述的塞車問題，必須興建中環灣仔繞道及 P2 道路網。

3.2.4 我們有迫切需要在 2006 年前建成 P2 道路網。否則，機場鐵路和國際金融中心周圍的康樂廣場／民耀街／民祥街等行車道將整段擠塞，車龍會長達約 850 米。

冷卻用水抽水站

4.1 背景

- 4.1.1 建造冷卻用水抽水站(抽水站)的目的，是要抽取海水供鄰近樓宇的水冷式空調系統使用。中區填海第三期工程會影響鄰近多幢樓宇的抽水站，這些樓宇包括中區政府合署、金鐘政府合署、高等法院、美利大廈、立法會大樓、大會堂、警察總部、滙豐銀行總行大樓、太古廣場、海富中心，以及太子大廈群。如未能為這些中央空調系統重置海水進水口及排水口，則上述各政府辦公大樓及私人樓宇便不能正常運作。在完成重置這些設施前，所有現有的抽水站都須予繼續運作，以確保這些樓宇能繼續運作。從工程角度看，在中環以外的地區重置這些抽水站並不可行。

4.2 檢討

- 4.2.1 不論政府或私人的抽水站，均會受中區填海第三期工程的影響。就私人樓宇而言，各業主須按照政府現行的程序支付重置費用。因此，當局須徵詢他們對抽水站詳細設計的意見。目前抽水站的設計，是顧問公司與機電工程署及各業主(包括滙豐銀行有限公司、置地、太古地產物業公司，以及地鐵公司)進行廣泛討論及諮詢後才訂出的，有關的設計亦為各方所接納。由於這些樓宇必須時刻獲海水供應作空調之用，故現有海水進水口及排水口附近的填海工程動工前，重置的泵房必須正式運作。因此，這些新抽水站的位置便須視乎填海工程的施工程序而定。有關填海工程施工程序的詳情，載於附錄 4.1。除了首個填海區，即中區填海第三期工程初期填海範圍西部及東部以外，便無其他可行的選擇。抽水站的選址已獲受影響的私人業主同意。

- 4.2.2 抽水站地基—在已挖走海泥的毛石堆上建造海堤及泵房，在世界各地均已證實為安全的設計。我們亦可採用其他結構形式建造抽水站的地基，例如打入樁、鑽孔樁及蓆式地基。不過，這些方法所需的費用要多出一百倍。由於涉及費用過於龐大，故並不可行。這三類地基的典型橫切面、所需費用預算及可縮減的填海範圍(約為 6 米)，載於附錄 4.2 至 4.5。此外，打入樁、鑽孔樁及蓆式地基均需要維修保養，但毛石堆地基則可以說是無需維修。因此，為縮減約 6 米的填海範圍而採用其他的結構形式並不劃算。
- 4.2.3 抽水站的大小—中區填海第一期工程範圍內抽水站的大小，備受業主及公眾人士的批評。業主投訴狹窄的泵房分隔間使運作困難，亦有礙維修，公眾人士則投訴經常清洗和維修海濱長廊上的抽水設施會構成阻礙及滋擾，因為長廊是供廣大市民消閒的地方。有鑑於第一期工程的經驗，在目前的中區填海第三期工程內的抽水站是經過特別設計，以解決第一期工程抽水站的缺點，以及符合在泵房分隔間內定期進行清洗和維修的安全規格。其體積因而較第一期工程範圍內的抽水站為大。目前的設計會為維修人員提供安全的工作環境，亦能減低對公眾造成的不便。抽水站底部 5 米闊的基跟，旨在提供足夠的泥土靜荷載，避免出現傾斜或翻側，以確保安全。因此，抽水站目前的大小是必須的。此外，中區填海第三期工程所興建的泵房體積雖然較大，但都是經過精心設計，以配合兩層高的海濱長廊，並設有連接該兩層長廊的梯級，讓遊人可以飽覽維港景色，而不會受到抽水站的滋擾。
- 4.2.4 抽水站與中環灣仔繞道之間的距離—抽水站毛石堆地基與中環灣仔繞道隧道地下連續牆必須相隔約 2 米。假如毛石堆緊貼地下連續牆，則會出現下列問題：

- (a) 地下連續牆超挖；
- (b) 膨潤土泥漿從地基碎石層洩漏(原因是毛石體積較大)，污染地下水和海港；
- (c) 因淘空或穩定性被削弱而導致地下連續牆坑道崩塌；
- (d) 建造成本增加；以及
- (e) 施工期延長。

4.2.5 不同的填土物料及施工期間的地下水位和潮汐情況，都會對地下連續牆挖掘工程造成影響，而引致可能出現崩塌或新澆混凝土(膨潤土泥漿)被沖走的情況。假如進一步減少地下連續牆與回填石塊之間的距離：

- (a) 挖掘工程崩塌和損害新澆混凝土的風險會增加至不可接受的水平；
- (b) 需要額外的緩解措施和補救工程；
- (c) 建造地下連續牆對抽水站新用管道造成損害的風險會增加。中區填海第三期工程承建商已表示，擔心因涉及法律責任，而無法進行工程。

4.2.6 最近，承建商為確定中區填海第三期工程的設計推定而進行的實地勘察結果顯示，抽水站附近解放軍碼頭以東的坑道水平在主水平基準面以下 19.5 米，海床則在主水平基準面以下 12 米。從附錄 2.4 及 2.5 可見，根據目前的設計和經修訂的實地勘察結果，在這個挖掘水平(即主水平基準面以下 19.5 米)，頂蓋線與毛石堆地基頂部的

距離是 58.7 米。這個數字大致符合規劃中頂蓋線與中環灣仔繞道北面的地下連續牆相距的距離，即 60 米。

4.2.7 抽水站的配置－抽水站進水管道的位位置受多個因素的規限。進水管道的水平必須在海面(主水平基準面 0 米)與現時海床(主水平基準面以下 12 米)之間，並須在海面以下幾米，才能引入足夠的海水輸送至水泵，以防止水泵因過熱而燒毀。進水口的水溫對確保冷卻系統有效運作亦十分重要；假如在進水口附近有熱水排放，則排水管道與進水管道之間的分隔便會成為另一個重要因素。以往的水質樣本及數學模型顯示，受到水流影響，熱水會沿海堤線迅速向外擴散。在夏天，熱水會停留在不足 2 米深的較淺面層。因此垂直分隔較橫向的分隔更為重要，而所有的進水口亦必須在低潮水平面以下至少 2 米，即低於主水平基準面以下 2 米。進水口亦須設置在浮游或接近水面的垃圾以下，以及在正常的海浪起伏範圍以下。不過，假如進水口太接近海床，便容易被逐漸堆積的海床沉積物阻塞。因此，進水口應設置在主水平基準面以下 2 米至 9 米的位置。

4.2.8 在這一次檢討中，我們亦考慮過把抽水站遷往中環灣仔繞道南面，以縮減填海的範圍。從附錄 4.6 可見，中環灣仔繞道底部約為主水平基準面以下 12 米，頂部則約為主水平基準面 0 米。由於進水口水平約在主水平基準面以下 2 米(見上一段所述)，因此，進水管道必須折曲，以橫越中環灣仔繞道的頂部或底部。

(a) 假如進水管道橫越中環灣仔繞道的頂部，則必須在繞道北面興建額外的抽水設施，但此舉有違在繞道南面興建抽水站的原意，即避免在繞道北面建造泵房。因此這個方案無助於縮減填海的範圍。

- (b) 假如進水管道橫越中環灣仔繞道的底部，則繞道以下的地下管道無法進行檢驗或維修，詳見附錄 4.6。深藏管道的一個弊端，在於極難清除管道內的淤積物，這是因為整條管道都完全藏於水中。

4.2.9 另外，由於 P2 道路及地鐵港島北線的定線，在中區填海第三期工程初期填海範圍東部的地段內，中環灣仔繞道南面並無足夠的土地興建抽水站。

4.2.10 其他形式的冷卻系統－與受工程影響的泵房業主商討後所得的結果顯示，其他形式的冷卻系統將不獲考慮。氣冷式系統不獲接納，因為並不環保，能源效益又不及水冷式系統，又需要大量額外空間去設置新系統。現有樓宇大多沒有足夠的空間，即使有足夠空間，業主更新現有系統所涉及的費用亦會異常高昂。我們亦考慮過其他形式的水冷式空調系統，例如集中式管道供應冷凝器冷卻水系統、集中式管道供應冷卻塔用水系統，以及區域性冷卻系統。由於集中式管道供應冷凝器冷卻水系統涉及制度及法律事宜，例如須物色服務供應商，並解決一旦發生故障時所涉及的法律責任、泵房土地及有關設施的業權等問題，故只適用於受中區填海第三期工程影響的政府樓宇。至於集中式管道供應冷卻塔用水系統，我們必須考慮廣泛使用淡水冷卻塔對健康的影響，以及排放冷卻用水對環境的影響。再者，這類系統需要額外的樓面面積來設置蒸發式冷卻塔。同時，其能源效益不及海水冷卻系統。因此，如可選用海水冷卻系統，便不應採用這類系統。此外，集中式系統涉及複雜的問題，例如發展、運作及維修方面的法律責任、物業業權、融資、私營界別的投資及用家信心等。因此，並無其他可行的方案。

渡輪碼頭

5.1 背景

5.1.1 中區填海第三期工程會改變目前的海岸線，因此，愛丁堡廣場天星小輪碼頭(“中環至尖沙咀”及“中環至紅磡”渡輪服務)及毗鄰的登岸浮臺(“中環至尖東”渡輪服務)必須重置。在第三期工程的施工期間，現有的 7 號碼頭將會翻修，撥作天星小輪“中環至尖沙咀”渡輪服務使用，而新的海旁會興建 8 號碼頭，供“中環至紅磡”及“中環至尖東”的渡輪服務使用。“中環至尖沙咀”渡輪服務自 1888 年起開始經營，而尖東及紅磡的現有客運渡輪服務，則分別於 1986 年及 1965 年開始經營。

5.2 檢討

5.2.1 目前，現有的 1 號碼頭供政府船隻及滅火輪使用，不可能再容納額外的服務。運輸署最近檢討了 2 至 7 號碼頭的使用情況，以研究可否將 6 號及 7 號碼頭騰出用作永久重置天星小輪碼頭之用，而無須興建 8 號碼頭。研究結果載於以下各段。

5.2.2 2 號碼頭 — 目前，2 號碼頭的西面泊位提供“中環至馬灣”渡輪服務，使用量已經飽和。東面的泊位目前是空置的，預留供迪士尼樂園在 2005 年年底開幕後可能開設的竹篙灣渡輪服務之用。理論上，該泊位可暫時撥作渡輪服務用途，為期一年半左右，直至 2005 年年中。但是，從海事安全的角度來看，如果讓“中環至紅磡”及“中環至尖東”的渡輪服務使用 2 號碼頭的東面泊位，即使只是臨時或過渡性的安排，也會有潛在危險，因為東行往紅磡和尖東的船隻與西行往離島的船隻在海面上穿梭頻仍，易生意外。這亦會導致渡輪航班誤點，渡輪公司因此很可能提出反對。海事處對此也持相同看法。

5.2.3 3 號碼頭 — 3 號碼頭目前提供“中環至愉景灣”渡輪服務，使用率已達飽和，無法容納額外服務。

5.2.4 4 號碼頭 — 4 號碼頭目前提供“中環至索罟灣”和“中環至榕樹灣”渡輪服務，繁忙時間的使用率已達飽和，無法容納額外服務。

5.2.5 5 號和 6 號碼頭 — 這兩個碼頭目前提供“中環至長洲”、“中環至坪洲”和“中環至梅窩”渡輪服務。當局曾於 2003 年 10 月 7 日

進行詳細調查，以確定碼頭泊位的使用率。調查研究可否只使用這兩個碼頭的其中三個泊位來提供上述三條航線的服務，但結果發現這建議並不可行，理由如下：

- (i) 某一班船稍有延誤，便會影響整體服務的時間表；
- (ii) 由於碼頭的使用量十分高，當風急浪高或天氣惡劣引致延誤，便會造成連鎖反應，並容易影響服務水平；以及
- (iii) 除上落客貨外，船隻不可在碼頭停泊。因此，船隻須不時進出碼頭，讓其他須頻繁上落客貨的船隻靠泊，令運作效率降低。此外，也須另覓地方供船隻閑泊，否則船隻便須在航道上停留，可能做成海上交通擠塞。

5.2.6 總結以上各點，結論是需要四個泊位，供上述三條離島渡輪航線使用。

5.2.7 7 號碼頭 — 這個碼頭已預留在 2005 年翻新後，用以永久重置天星小輪“中環至尖沙咀”渡輪服務。碼頭的兩個泊位的使用率屆時將會飽和。

5.2.8 總括而言，只能騰出 7 號碼頭作永久重置天星碼頭之用。因此，將須興建新碼頭(即 8 號碼頭)以重置其餘的現有服務，即“中環至紅磡”和“中環至尖東”渡輪服務。

5.2.9 上述檢討結果已獲再次確認，現撮錄如下，另載於附錄 5.1：

中環碼頭	泊位	航線	備註
1	東面及西面	---	只供政府船隻和滅火輪使用，不能再容納額外服務。
2	東面	---	- 目前空置 - 預留在 2005 年年底供迪士尼樂園渡輪服務之用
	西面	中環至馬灣	使用量已飽和
3	東面及西面	中環至愉景灣	使用量已飽和
4	東面	中環至榕樹灣	使用量已飽和
	西面	中環至索罟灣及中環至榕樹灣	使用量已飽和

中環碼頭	泊位	航線	備註
5	東面	中環至長洲	當局曾於 2003 年 10 月 7 日進行詳細調查，以確定碼頭泊位的使用率，並研究可否使用三個泊位來提供三條離島渡輪服務。結果顯示這個建議並不可行，理由如下：
	西面	中環至長洲	
6	東邊	中環至梅窩	
	西邊	中環至坪洲	i) 某一班船稍有延誤，便會影響整體服務的時間表； ii) 由於碼頭的使用量十分高，當風急浪高或天氣惡劣引致延誤，便會造成連鎖反應，並容易影響服務水平；以及 iii) 除上落客貨外，船隻不可在碼頭停泊。因此，船隻須不時進出碼頭，讓其他須頻繁上落客貨的船隻靠泊，令運作效率降低。此外，也須另覓地方供船隻閑泊，否則船隻便須在航道上停留，可能做成海上交通擠塞。 總結以上各點，可見需要四個泊位，供上述三條離島渡輪航線之用。

中環碼頭	泊位	航線	備註
7	東面及西面	中環至尖沙咀	2005 年翻新工程完成後使用量將會飽和
8	東面	中環至尖沙咀 (東)	將在中區填海第三期工程合約下興建
	西面	中環至紅磡	

5.2.10 登岸浮躉 — 海事處認為可以在 7 號碼頭尖端繫泊一個登岸浮躉，用作臨時重置天星小輪“中環至紅磡”渡輪服務的泊位。不過，從中區填海第一期工程的經驗可見，使用登岸浮躉作為臨時泊位的渡輪都是小型氣墊船，體積較天星小輪渡輪為小和較容易操控。在顧及乘客安全、航班暢順運作及維持信譽的前提下，天星小輪未必同意有關的建議能切合其實際運作需要。

5.2.11 為確保天星小輪服務不會在第三期工程的施工期間內中斷，我們須首先闢建一幅小的土地，稱為“中區填海第三期工程初期填海範圍西部”，以提供土地興建 8 號碼頭及相關的乘客及交通流通設施。該初期填海區南面及東南面的臨時海岸線的設計，是要維持航道的最大寬度，以確保填海工程不會影響現時天星小輪的運作。在該初

期填海區及 8 號碼頭竣工，以及 7 號碼頭翻新工程完成後，現有的小輪服務使會遷往 7 號及 8 號碼頭。

5.2.12 在重置天星碼頭方面，政府同意讓天星小輪重建“1912 天星小輪”的標記。該標記將會成為中區的新地標，以及本港的主要旅遊景點。這項安排已獲城規會通過。附件 B 載述天星碼頭遷址的事件表。這項安排將增添觀賞海濱和維港景色的樂趣。為此，8 號碼頭須與 7 號碼頭平行而建。因此，第三期工程的海岸線將以第一期填海區的東北角為起點，沿第一期填海區的海岸線向東伸延至 8 號碼頭，以便 8 號碼頭的方位排向會一如 7 號碼頭。

公眾登岸設施

6.1 背景

- 6.1.1 中區填海第三期工程將改變現在的海岸線，因而影響目前位於皇后碼頭及原有中區海旁的 15 組公眾登岸設施，有關的影響載於附錄 6.1。皇后碼頭是中區最受歡迎和最繁忙的公眾碼頭，從事港口事務、海港旅遊及其他康樂活動的船舶，對使用該碼頭的需求甚為殷切。海事處的記錄顯示，在繁忙期間，每小時有超過 50 艘船舶使用該碼頭。

6.2 檢討

- 6.2.1 皇后碼頭不能在第三期工程施工期內關閉。位於尖沙咀的公眾碼頭，在星期六、星期日及公眾假期的使用量已達飽和，無法應付額外容量。此外，該碼頭在位置上也不可能取代皇后碼頭及其他位於中區的公眾登岸設施。

6.2.2 9 號及 10 號兩個碼頭共有 12 組登岸設施，以取代目前位於皇后碼頭及中區海旁的 15 組登岸設施。9 號及 10 號碼頭的位置，是考慮過下列因素後才選定的：

- (a) 登岸設施應設於渡輪碼頭以東；
- (b) 選址應在航道以外的灣畔內，為停候和避讓的船舶提供緩衝；
- (c) 登岸設施附近應有足夠的道路運輸基礎設施，包括公共運輸交匯處、路旁停車處及停車場等等；以及
- (d) 市民和使用者的接受程度。

6.2.3 第三期工程的海岸線，會在 8 號碼頭的東南角位置以順時針方向轉向 45°，然後連接中環灣仔繞道邊緣以北平均伸延 60 米的海岸線。9 號及 10 號碼頭都將位於這段海岸線上，海岸線的方向以順時針方向轉向 45°，既可以為 9 號及 10 號碼頭提供免受渡輪所激起海浪衝擊的停泊區，又可以避免使用這些碼頭的船舶干擾碼頭以東解放軍碼頭的運作。

6.2.4 這段海岸線的定線亦可避免製造死角位和死水區。假如海岸線以順時針方向轉向 90° ，便會形成尖角，產生死角位和死水區，而導致該處的水質轉壞。

解放軍碼頭

7.1 背景

7.1.1 解放軍碼頭——一九九四年中英防衛用地協議規定：“在中環及灣仔填海計劃藍圖中，香港政府須於威爾斯親王軍營附近預留 150 米最後永久海旁，供一九九七年後興建軍事碼頭之用。”我們打算在中區填海第三期工程合約之下，為中國人民解放軍駐香港部隊興建已承諾的碼頭設施。與解放軍磋商後，他們表示碼頭必須建於中環軍營前面。除了 150 米長的碼頭之外，還需要在碼頭兩端預留兩條各 75 米長而直的進出口航道，以便必要的軍艦在靠泊時可以安全操作。議定的解放軍碼頭是根據一項規劃意向而設計的，構思是把擬建的軍事碼頭與中環及灣仔填海區的海濱長廊，在景觀上融為一體。當碼頭範圍不是作軍事用途時，可讓市民進入。

7.2 檢討

7.2.1 中環軍營前的海岸線，西面受到 9 號和 10 號碼頭的限制，東面則受到冷卻用水抽水站的限制，詳情載於附錄 7.1。海岸線不能再向南移，否則便不能符合第 7.1.1 段所述的停泊要求。

機場鐵路及東涌線掉頭隧道和地鐵港島北線

8.1 背景

8.1.1 機場鐵路及東涌線掉頭隧道 —— 目前，地鐵東涌線和機場快線均以七卡列車行走。香港站現在只有一條長約 84 米的掉頭隧道，以備一旦有列車駛越月台範圍，隧道便可作緩衝之用。由於當年在建造隧道時受到土地不足所限，掉頭隧道 84 米這個長度已是極限。這條隧道須予延長，其中長約 40 米的一段是爲了加強安全而建造，須盡快完成；另外長 460 米的一段是供列車掉頭，以縮短兩班列車之間的時距，從而增加列車的載客量，以應付未來的需要(見附錄 8.1 及 8.2)。此外，現有的掉頭隧道只能配合以七卡列車行走的地鐵東涌線每五分鐘一班，及地鐵機場快線每十分鐘一班的服務班次。長遠來說，地鐵東涌線及機場快線全面運作時須分別以八卡和十卡列車行走，以分別提供每 2.25 分鐘及 4.5 分鐘一班的列車服務。爲此，地鐵公司有需要把現有的掉頭隧道延長約 500 米(其中長 40 米的一段會在中區填海第三期工程合約下興建，另外長 460 米的一段則會在稍後階段，在中區填海第三期工程填闢的土地

上興建，以配合最終的需求)，使隧道可容納整列列車，並可供列車在車站以外掉頭。待香港站的機場鐵路及東涌線掉頭隧道在二零一四年左右落成後，這兩條鐵路線便可全面運作。鑑於上文所述，我們有既迫切，又有充分理由的即時需要，填闢土地以興建長 500 米的香港站掉頭隧道和長約 40 米的掉頭隧道延長部分。

8.1.2 地鐵港島北線 —— 二零零零年五月發表的 2000 年鐵路發展策略，提出了至二零一六年本港鐵路網絡的擴展規劃大綱。2000 年鐵路發展策略建議興建地鐵港島北線，以紓緩現有地鐵港島線和荃灣線彌敦道走廊的客運情況。地鐵港島北線將會是現有地鐵東涌線的延續，沿港島北岸而建，由香港站至炮台山站，然後連接現有地鐵港島線的東半段。2000 年鐵路發展策略建議，地鐵港島北線的目標最佳落成時限應在二零零八至二零一二年之間(附錄 8.3)。二零零二年年底，鑑於自第二次鐵路發展研究以來就業率預測數字的下調以及土地用途假設方面的轉變，政府就是否需要興建地鐵港島北線一事作出檢討。評估的結果，是並無迫切需要按 2000 年鐵路發展策略所

訂，在二零零八至二零一二年的最佳時限內完成興建地鐵港島北線。經檢討後，當局把地鐵港島北線的落成期延至二零一六年之後，但認為應以行政措施維持地鐵港島北線的定線不變，以確保日後地鐵港島北線的興建工程不受影響。

8.2 檢討

8.2.1 機場鐵路及東涌線掉頭隧道會為地鐵機場快線和地鐵東涌線設置兩個剪刀式交叉點及列車停放設施。地鐵東涌線的整條掉頭隧道亦會提供機會，使鐵路得以延伸至港島東部，作為第二次鐵路發展研究所建議的地鐵港島北線的一部分。

8.2.2 機場鐵路及東涌線掉頭隧道的定線受到兩個因素的限制。在西面的起點，該掉頭隧道是現有 84 米長掉頭隧道的延續。在另一端，該掉頭隧道須連接未來的地鐵港島北線，而地鐵港島北線亦受到香港會議展覽中心的水道所限制。因此，現有的定線看來不能作出任何修改。

8.2.3 地鐵港島北線在西端以機場鐵路及東涌線掉頭隧道連接地鐵東涌線，在東端連接現有的炮台山站，並會在添馬艦地段及

灣仔北設置車站。在上述兩端之間，地鐵港島北線必須按會展水道的走廊建造，因為會展在這條水道上的支柱和地基是特別為此而設計的。假如把地鐵港島北線的路線移離水道並靠向內陸，將會影響會展的地基。

8.2.4 地鐵港島北線由會展至機場鐵路及東涌線掉頭隧道盡頭的一段，定線已盡量貼近目前的海岸線，並建於中環灣仔繞道向陸地的一邊。路線再向南移便會影響現有的道路網和中環軍營的地基。

8.2.5 機場鐵路及東涌線掉頭隧道和地鐵港島北線曾經中區填海三期工程的填海部分，向東伸延至灣仔發展計劃第二期。為確定第三期工程的填海範圍是否能進一步減少，我們須在今次檢討中研究這些交通基建的水平線向可否再向南移。如上文第 8.1.1.1 段所述，機場鐵路掉頭隧道的一部分已在地盤的西端興建，而地鐵港島北線在東端的定線則受到會展與其擴建部分之間的水道所限制。機場鐵路及東涌線掉頭隧道中央部分的隧道路線和地鐵港島北線的定線，亦受到龍匯道和愛丁堡廣場地底一條直徑 1 800 毫米的現有污水幹管(見附錄 2.4 和 2.5)限制。

日後進行機場鐵路及東涌線掉頭隧道和地鐵港島北線隧道的工程時，須與現有的污水幹管保持幾米的距離，以免對後者造成損壞。因此，這兩條隧道的定線是不能再向南移的。

必要的交通基礎設施與現有海岸線之間的範圍

9.1 背景

- 9.1.1 上述範圍(見附錄 9.1 的紅色部分)的四周為腹地、以及被各項交通基礎設施和上文提及的重置設施所包圍，不會與海港連接。

9.2 檢討

- 9.2.1 如果不把這些範圍填闢為土地，區內的水質將會逐漸惡化，並對公眾造成滋擾。同時，這些範圍遲早也會乾涸，最終成為一個個大坑，同樣會對公眾造成滋擾。無論如何，這些範圍已不再是海港的一部分，故應將之填闢為土地，以免日後情況惡化。

結論

10.1 結論

10.1.1 根據上文載述的分析和論據，可見中區填海第三期工程符合有關判詞列明的三項測試準則。

拓展署

港島及離島拓展處

2003 年 11 月

中區填海第三期工程事件表

1982 年 3 月至 1983 年 10 月	在中區和灣仔進行填海工程的需要，最先在「海港填海工程和都市擴展研究」中提出。
1984 年	多項大型發展研究，包括全港發展策略檢討，再次確定有關需要。
1987 至 89 年	當局進行中環灣仔填海工程可行性研究。
1991 年 9 月	行政局通過都會計劃策略，策略建議在維港進行填海工程。
1993 至 98 年	中區填海第一、二期和灣仔填海第一期的填海工程完成。
1996 年	全港發展策略檢討再次確定在中區和灣仔進行填海工程的需要。
1997 年 6 月 30 日	《保護海港條例》制定。
1998 年 5 月 29 日	涉及 38 公頃填海面積的中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖編號 S/H24/1 刊登憲報。
1998 年 7 月 29 日	在兩個月的展示期內，共收到 70 份有效的反對意見，包括保護海港協會的一份反對意見在內。
1998 年 10 月 23 日	城市規劃委員會(城規會)對反對意見給予初步考慮後，同意要求當局再作研究，以定出最小填海

	工程範圍方案。
1998 年 10 月至 1999 年 3 月	當局訂出最小填海範圍方案，提出把填海面積減至 23 公頃。
1999 年 3 月 5 日	城規會考慮最小填海範圍方案。
1999 年 3 月 30 日	雖然保護海港協會沒有撤回其反對意見，但是在 1999 年 3 月 30 日的城規會聆訊反對意見的會議中，保護海港協會和其他在場的反對者均即場同意採用該最小填海範圍方案作為中區填海第三期工程的規劃藍本。
1999 年 4 月 23 日	城規會考慮反對意見，並決定應反對意見或部分反對意見的要求，修訂中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖編號 S/H24/1，將擬議填海範圍縮減至 23 公頃。
1999 年 6 月 10 日	政府將建議的最小填海範圍方案提交立法會規劃地政及工程事務委員會,獲得普遍接納。當時，各委員主要只是針對該方案中的土地用途、交通、道路以及海濱長廊的設計反映意見。在綜合考慮了議員們的意見後，政府在 1999 年 7 月 16 日將修訂後的最小填海範圍方案刊憲。
1999 年 7 月 16 日	經修訂的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖編號 S/H24/1A 刊登憲報，列明 23 公頃的最小填海範圍方案。其後，18 份反對意見由反對者撤回。
1999 年中	政府亦向當時的中西區區議會，有關的專業團體(例如：香港工程師學會、香港規劃師學會、香港建築師學會、香港測量師學會、香港園景師學會，

	以及地產建設商會等)介紹修訂後的最小填海範圍方案。他們基本上都對該方案表示支持。
1999 年 9 月 1 日	城規會對反對修訂意見給予考慮後，決定應反對修訂意見的部分要求，修訂中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖。
2000 年 2 月 22 日	行政長官會同行政會議通過經修訂的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖 S/H24/2。
2000 年 3 月 3 日	分區計劃大綱核准圖刊登憲報，以供公眾查閱。
2000 年中	最小填海範圍方案的整體可行性研究完成，進一步確定了最小填海範圍方案為可行方案。
2000 年 3 月 16 日及 21 日	當局就擬議的中區填海第三期工程諮詢中西區及灣仔區議會，當時無人提出反對。
2000 年 4 月 28 日	立法會財務委員會批准撥款進行中區填海第三期工程的詳細設計工作。
2000 年 6 月 30 日	中區填海第三期計劃下的填海和道路工程分別根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》刊登憲報。這兩段公告分別收到三份及兩份反對意見書，但不包括保護海港協會。
2000 年 7 月至 2002 年年底	中區填海第三期工程的詳細設計工作完成。
2001 年 8 月 27 日	環境諮詢委員會通過中區填海第三期工程的環境影響評估報告。

2001 年 8 月 31 日	環境保護署署長根據《環境影響評估條例》批准中區填海第三期工程的環境影響評估報告。
2001 年 12 月 18 日	行政長官會同行政會議授權進行中區填海第三期計劃的填海及道路工程。
2002 年 1 月	當局向立法會匯報中區填海第三期工程下授權進行的填海和道路工程，以及有關的反對意見。
2002 年 3 月 1 日	當局向立法會房屋及規劃地政事務委員會簡報中區填海第三期計劃的工務工程。
2002 年 3 月 7 日	環境保護署就有關建築工程發出環境許可證。
2002 年 6 月 21 日	立法會財務委員會根據最小填海方案批准撥款進行中區填海第三期工程。
2002 年 8 月 12 日	進行招標。
2002 年 11 月 22 日	截止招標。
2003 年 2 月 10 日	第三期工程合約批予 Leighton-China State-Van Oord Joint Venture。拓展署批出接納書。
2003 年 2 月 27 日	保護海港協會就城規會決定將另一份分區計劃大綱草圖，即灣仔北分區計劃大綱草圖 S/H25/1，提交行政長官會同行政會議審議的決定，入稟申請司法覆核。
2003 年 2 月 28 日	中區填海第三期工程展開，填海範圍為 18 公頃。
2003 年 2 月 28 日	高等法院批准保護海港協會的司法覆核申請。

2003 年 3 月 14 日	高等法院頒令，暫緩向行政長官會同行政會議提交灣仔北分區計劃大綱草圖。
2003 年 4 月 7 日	高等法院就司法覆核案件展開聆訊。
2003 年 7 月 8 日	高等法院就司法覆核案件作出判決。
2003 年 7 月 19 日	城規會宣布決定就高等法院的判決提出上訴。
2003 年 8 月 26 日	律政司向終審法院申請上訴。
2003 年 9 月 17 日	保護海港協會去信當局，要求暫停中區填海第三期工程。
2003 年 9 月 25 日	保護海港協會就中區填海第三期工程，向高等法院申請暫緩令。
2003 年 9 月 27 日	政府宣布，暫時停止中區填海第三期的所有海事工程，直至高等法院就有關暫緩令的申請作出裁決。
2003 年 9 月 29 日	終審法院批准城規會就高等法院對灣仔北分區計劃大綱草圖判決的上訴申請。終審法院的司法程序將於 2003 年 12 月 9 至 16 日進行。
2003 年 10 月 3 日	高等法院就保護海港協會對中區填海第三期的暫緩令申請進行聆訊。
2003 年 10 月 6 日	高等法院就有關暫緩令申請作出裁決。法院判政府勝訴，政府可以繼續進行中區填海第三期工程。

天星碼頭遷址事件表

日期	事件
1998 年 5 月 29 日	• 中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖編號 S/H24/1 刊憲 [填海面積：38 公頃] – 收到 70 份反對意見書，其中 18 份於稍後撤回。 • 大綱圖包括在 7 號碼頭以東興建兩個擬議碼頭(8 號及 9 號碼頭)
1999 年 7 月 16 日	• 根據《城市規劃條例》第 6(7)條，載有修訂建議的大綱圖編號 O/S/H24/1-A 刊憲[最少填海範圍方案：23 公頃，取消興建兩個擬議碼頭] – 再收到 3 份反對意見書，其中兩份於稍後撤回。 • 餘下的一份反對意見書由天星小輪有限公司及香港電車有限公司提出，他們反對將天星碼頭重置到中區填海第一期工程 7 號碼頭的建議，及大綱圖內未有預留電車專用區。
1999 年 8 月 19 日	跨部門會議(運輸局、港島規劃處、海事處、運輸署、港島及離島拓展處)就多個事項達成共識，包括重置天星渡輪服務的下列事項： • 中環至尖沙咀－7 號碼頭； • 中環至紅磡－8 號碼頭西面泊位； • 拓展署指示其顧問就議定的安排擬備建議書。
1999 年 9 月 1 日	城規會聆聽天星小輪進一步的反對意見，以及有關政府部門就重置天星碼頭所擬訂的兩個概念方案，並同意下

	列事項： • 天星小輪是本港的一個地標，並已成為主要的旅遊名勝，故應在新建成的中區海旁重置。 • 方案 1，即 7 號碼頭及新建碼頭的其中一個泊位會劃作重置天星碼頭，是可行的發展方向。根據這個方案，新碼頭會融入現有碼頭、「橫向大廈」、行人休憩天橋及現有的中環商業區。 • 天星碼頭的確實位置及設計須再作研究。 • 部分接納天星小輪進一步的反對意見，並建議對大綱圖做出相應的修訂。
1999 年 9 月 17 日	城規會確定對大綱圖提出進一步修訂的建議，並在大綱圖上以圓形點線顯示重置天星碼頭及公眾碼頭的大約位置，及商業及消閒用途的海旁用地。填海範圍則維持不變。
1999 年 9 月 27 日	• 跨部門會議(運輸局、港島規劃處、海事處、運輸署、港島及離島拓展處)再次確定已議定的重置安排，並同意與天星小輪磋商碼頭的設計、發展計劃、財政安排及土地管理等事宜。 • 就擬議的碼頭重置安排徵詢運輸局局長的意見。 • 會上各有關部門同意把大綱圖，及根據《前濱及海床(填海工程)條例》的中區填海第三期工程同時刊憲。
1999 年 10 月 27 日	港島規劃處、港島及離島拓展及運輸署與天星小輪開會： • 天星小輪接納遷往 7 號碼頭的擬議重置安排，但對計劃及零售店鋪專營範圍的分布表示關注；以及 • 需要進一步與規劃地政局、運輸局、運輸署、海事處、

	政府產業署、地政總署及旅遊事務署開會。
1999 年 12 月 18 日	規劃地政局局長表示會在政策上就商業專營給予支援： • 7號碼頭範圍內／上蓋用作零售／商業用途的面積不超過 5 200 平方呎；以及 • 把一幅土地改劃作“其他指定用途”地帶，以重置鐘樓。
2000 年 2 月 16 日	• 規劃地政局、運輸局、旅遊事務署、港島及離島拓展處、地政總署、海事處、運輸署、九倉、港島規劃處與天星小輪開會，討論由拓展署顧問擬備的新天星碼頭初步布局。 • 天星小輪不滿意建議書內的碼頭設計、零售設施、通道安排、通風裝置及管理權等事項(見天星小輪 2000 年 2 月 24 日的書面回覆)。
2000 年 2 月 22 日	• 大綱圖編號 S/H24/2 獲行政長官會同行政會議通過
2000 年 3 月 22 日	運輸局局長在回應天星小輪 2000 年 2 月 24 日函件的便箋中確定： • 支持天星小輪的建議，興建雙層的 8 號碼頭及提供相同面積的零售區； • 天星小輪建議為 7 號及 8 號碼頭提供單一的出入通道在運作上較為理想，但並非必要的規定； • 不反對天星小輪提出由該公司管理 7 號及 8 號碼的建議； • 支持 7 號與 8 號碼之間加建頂篷；以及 • 並非適當時候為碼頭大堂裝設空調。

2000 年 6 月 30 日	中區填海第三期工程根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲。
2000 年 8 月 9 日	天星小輪根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》就中區填海第三期工程提出反對意見書。
2000 年 8 月至 2001 年 11 月	- 天星小輪在這期間提出 3 個設計方案，當局召開過多次跨部門會議(部分聯同天星小輪召開)，討論天星小輪根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》所提出的反對、碼頭設計、零售設施、管理權等事宜，以及天星小輪建議採用的共用入口、空調大堂及實施計劃等。 - 有關方面同意在“其他指定用途(碼頭及有關設施)”地帶內提供 7 號及 8 號碼頭、20 米闊的高架行人道及鐘樓等，並以綜合發展項目形式發展。
2001 年 9 月 7 日	天星小輪同意就零售設施、管理權及城規會安排提交議定計劃等事項的進一步討論得出結果後，撤回就中區填海第三期工程根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》所提出的反對意見書。
2001 年 12 月 18 日	行政長官會同行政會議授權進行中區填海第三期工程的填海及道路工程。
2001 年 12 月 20 日	規劃及土地發展委員會同意採用古舊建築的設計方案建造天星碼頭。
2002 年 1 月 4 日	城規會同意大綱圖編號 S/H24/4 的修訂建議，天星碼頭、鐘樓及擬議的高架行人道會按照古舊建築的概念設計方案，在“其他指定用途(碼頭及有關設施)”地帶內興建。

2002 年 2 月 22 日	大綱草圖編號 S/H24/5 根據《城市規劃條例》第 7 條刊憲，除擬議的碼頭外，填海範圍維持不變。當局並無就此收到任何反對意見書。
2002 年 12 月 17 日	大綱圖編號 S/H24/6 獲行政長官會同行政會議通過。

環境事務委員會
規劃地政及工程事務委員會

中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期

團體代表的意見摘要
(截至2003年11月27日的情況)

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
1. 一般意見	香港城市設計聯盟	當局不僅須證明有需要填海，而填海工程的重點必須為改善整個海濱的環境，並藉着開發延續行人走廊和一系列文娛、康樂設施，以及設計精美和配合商業運作的景點，造福市民。 在制訂以可持續發展為前提的海濱綜合發展計劃時，各團體及不同利益代表需作出更大程度的協作。	同意。中區填海第三期工程是一個很好的機會，讓我們為中環的海旁注入活力，並達致我們為維港定下的理想目標。我們打算讓公眾人士參與，共同為海濱長廊制訂具吸引力和創新的設計。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	保護海岸協會	需要讓更多不同人士享用海港，令海岸線更多姿多采和生動。 必須尊重我們這個小島在地理方面的完整性。 日後進行海岸規劃時，必須以海岸線本身不能受到破壞和必須予以保護作為起首大前提。 《保護海港條例》(第531章)的現有條款對此要點已清楚不過。政府當局應只在必須和無可避免的情況下才填海，即使如此，亦只應作最低限度的填海。	我們會透過中區填海第三期工程，建造一個充滿動感和容易到達的海濱長廊，並在中區與新海旁之間興建沒有間斷的行人道，以達到這個效果。 無論是《保護海港條例》，抑或高等法院在 2003 年 7 月 8 日的判詞，都沒有禁止填海。 在審議填海方案時，公職人員會考慮所有的因素，以期在滿足社會人士的期望和需要以及保護海港之間，取得平衡。
1. 一般意見 (續)	香港工程師學會	基於有關填海計劃的發展及有關當局展示的資料，並察悉當局已按照法例進行討論和諮詢，以及過往數年專業人士在此方面的工作，學會成員普遍支持在中區及灣仔進行填海。 有關計劃有助改善交通擠塞問題，並於濱海區提供設施供市民享用和發展旅遊業。	備悉。 備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	城市規劃委員會	城市規劃委員會(下稱“城規會”)一直認為維港是香港特別的公眾資產，並與社會大眾同樣渴望保護和保存維港。城規會在其對於在維港填海的意向聲明中已清楚表明，在維港內進行填海工程，應以滿足社會的必要需求及公眾意向為依歸，並須確保環境質素，以及符合可持續發展和在海港內不准進行填海工程這項推定等原則。 城規會認為海旁現時的狀況並不理想。如要保護海港，最好的方法是提供一個規劃完善、朝氣蓬勃、交通暢達的海濱地區，供市民和遊客享用。城規會的理想是令維多利亞港成為「港人之港，活力之港」。	備悉。 我們會透過中區填海第三期工程，建造一個充滿動感和容易到達的海濱長廊，以達到這個效果。
	新世紀論壇	如填海是為提供商業用地，或作其他不必要用途，新論壇反對為此而在維港進行填海。 即使必須填海以興建所需道路及基建設施，填海土地應只用作公眾休憩用途和作為海濱長廊的配套設施，例如提供茶座或紀念品售賣亭等。	備悉。中區填海第三期工程是最小的填海範圍方案，以提供土地興建必要的運輸基建項目。 備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
		中區有必要進行某程度的填海工程，把現有海岸線拉直，以改善海水流動，和避免造成環境滋擾。 (新論壇在意見書中提供其就評估市民對中環填海工程第III期及相關事項的意見向3 636名市民進行調查的結果。)	備悉。
1. 一般意見 (續)	城市觀察組	不論再填海與否，政府的首要工作是，為市民及遊客提供一個可供享用的優美海濱。 現行組織架構是由不同政府部門處理規劃、市區重建、環保及工務工程等事項，當局有需要將之整頓並加以精簡。 在中區的分區計劃大綱圖內，有數公頃地方被劃分為供與海濱有關的商業及休憩用途。當局應檢討把有關區域納入填海區是否恰當。	我們會透過中區填海第三期工程，建造一個充滿動感和容易到達的海濱長廊，以達到這個效果。 備悉。目前已有會議和機制讓有關部門會共同處理這些問題。 中區填海第三期工程海濱長廊上的商業用地，會用作商業及消閒用途，例如零售商店和茶座／餐廳，以加強海濱長廊對市民及遊客的吸引力。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	香港測量師學會	現時的填海計劃已經過妥當的法定城市規劃程序及公眾諮詢過程。然而，鑒於高等法院所作的裁決及社會人士提出的強烈意見，政府須檢討有關計劃並鼓勵公眾參與檢討過程。 填海範圍及其規劃設計均可根據政府的統計數據釐定。政府應就財務及其他發展安排進行仔細策劃，確保分區計劃大綱圖的核准圖則能夠順利實施。	備悉。我們已因應高等法院 2003 年 7 月 8 日的判詞，展開中區填海第三期工程的檢討工作，檢討現已完成，結果顯示工程符合有關的三項測試準則。我們已透過印發單張、參加公開論壇，以及接受傳媒訪問等方式，與公眾溝通。我們會繼續這方面的工作。 備悉。
2. 高等法院於 2003 年 7 月 8 日作出的裁決	香港城市設計聯盟	問題在於有關的“測試”極難進行，而就“質量”作出評估更是難上加難，何況有關的測試均傾向對交通基建項目有利。因此，與其說法庭的裁決為填海工程的合法地位提供了有意義的指引，倒不如說其製造了更多混淆，並須待終審法院在將來的審議作進一步澄清。	備悉。終審法院會在 2003 年 12 月 9 至 16 日就城規會提出的上訴召開聆訊，這次聆訊將涉及詮釋《保護海港條例》的問題。
	保護海港協會有限公司	在其題為“高等法院裁決的實際影響”的意見書中，協會闡述了高等法院於 2003 年 7 月 8 日所作裁決的實際後果，並表示有關裁決所帶來的影響，就是按照法律觀點，城規會及政府過往所作的決定皆屬錯誤，而該等決定均抵觸《保護海港條例》。	在駁回保護海港協會就中區填海第三期工程所提出的暫緩令申請時，夏正民法官認為中區(擴展部分)分區計劃大綱圖是合法的圖則，除非法庭廢除該圖則，否則仍屬合法。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
		因此，政府向立法會提交的所有計劃(包括中環填海計劃)均屬違法，且違反《保護海港條例》的規定。 協會的意見書亦引述了判詞對有關的政府做法所作的批評。	保護海港協會提出的構思方案及名為《維港初階》的小冊子所載述的資料，並不詳盡準確。請參閱房屋及規劃地政局文件第5段及附件B中政府的回應。
2. 高等法院於2003年7月8日作出的裁決 (續)		協會表示，為了遵從法治，政府必須遵行終審法院將會在2004年1月中所作出的決定，並根據終審法院對《保護海港條例》所作的詮釋，將該條例應用於中環及灣仔的填海工程。 協會的意見書引述了房屋規劃及地政局局長和行政長官因應高等法院所作裁決，分別於2003年10月1日及10月17日就政府對於在中環及灣仔作進一步填海的立場所發表的兩份公開聲明。	政府一向守法，一定會遵行終審法院的裁決。 備悉。
	香港工程師學會	學會關注到高等法院的裁決對日後的填海工程項目的影響。高等法院就《保護海港條例》所作的詮釋可能窒礙了啟德機場跑道旁一條受嚴重污染的渠道的改善工程。	備悉。終審法院會在2003年12月9至16日就城規會提出的上訴召開聆訊，這次聆訊將涉及詮釋《保護海港條例》的問題。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	新世紀論壇	政府應檢討《保護海港條例》及其他相關法例，研究當中有否不盡清晰之處。若然，政府應作出補救措施，例如考慮制訂技術備忘錄，訂明適當的規劃及公眾諮詢程序，從而減少日後不必要的爭議。	終審法院會在 2003 年 12 月 9 至 16 日就城規會提出的上訴召開聆訊，這次聆訊將涉及詮釋《保護海港條例》的問題。
	香港規劃師學會	學會關注到高等法院的裁決，對海旁的未來規劃所造成的影響。由於道路及公用設施等可以量化數據作為支持，故較易通過有關的3項測試。另一方面，善意的籌劃意向及優質的公眾地方均有助於舉辦增進海旁活力的活動，但基本上均屬主觀及“不可量化”的。因此，根本難以通過有關的測試。然而，兩者對於社會的福祉卻極為重要。 學會相信，一般市民的意見就是反映“需要”的恰當測試。	備悉。終審法院會在2003年12月9至16日就城規會提出的上訴召開聆訊，這次聆訊將涉及詮釋《保護海港條例》的問題。 備悉。城規在考慮填海方案時，會重視必要的需要和公眾的期望。
	城市規劃委員會	城規會就灣仔北分區計劃大綱草圖作出決定時所依據的《保護海港條例》釋義，與高等法院判詞所載釋義存在差異。城規會就有關裁決提出上訴的原因，並非為了保存整個灣仔北填海計劃(城規會已決定取消海心公園的建議)，而是鑒於法院所作的嚴格解釋會對日後海旁地區的規劃及發展造成深遠的影響，才希望尋求闡釋《保護海港條例》所涉及的法律原則。	備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
3. 城市規劃委員會對各填海計劃的立場	城市規劃委員會	城規會從來沒有同意把有關九龍角、尖沙咀東及青洲的填海建議納入分區計劃大綱圖內。 中區(擴展部分)分區計劃大綱圖內的填海建議，包括現時進行中的中環填海工程第III期，其規模在城規會審議期間已由38公頃顯著縮減至23公頃。 與前啟德機場土地有關的東南九龍填海計劃亦由299公頃縮減至13公頃。當局現正對該圖則進行全面檢討。 至於灣仔北，有關的圖則是一份草圖。城規會已於2003年10月31日的會議上要求當局進行一項全面的規劃及工程檢討，然後才就圖則作重新考慮。 鑑於政府已表明意向，中環、灣仔北及東南九龍將會是維多利亞港最後的填海區，城規會已着手修訂荃灣分區計劃大綱圖，把荃灣海灣的進一步填海範圍刪除。	備悉。 備悉。 備悉。 我們已着手進行關於灣仔發展計劃第二期填海的全面規劃及工程檢討工作。 備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
		中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖涵蓋中環填海工程第III期的範圍。當局曾進行廣泛的公眾諮詢活動，並就分區計劃大綱圖完成有關的法定程序及撥款程序。在諮詢過程中，最小範圍填海方案更普遍獲得支持。其後，經修訂的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖收納了該最小範圍填海方案。有關中環填海工程第III期的事項歷程表顯示城規會已履行職責，盡力平衡有關重要運輸設施的需要及只應在海港作最低限度填海的期望。	備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
4. 就中區及灣仔進行進一步填海的其他建議	保護海港協會有限公司	協會提交的建議書載有兩個方案，即“中環、灣仔及銅鑼灣的另一個海濱：方案一 —— 包括中環至灣仔繞道，以及方案二 —— 不包括中環至灣仔繞道” 意見書內詳述各方案中有關土地使用／設施所作的假設及建議。個別的發展藍圖已於會議席上提供予議員。	保護海港協會的方案只是一個概念，沒有任何詳細資料顯示其可行性。請參閱房屋及規劃地政局文件第16段內的詳細回應。
	長春社	現時由中環填海工程第II期碼頭伸展至天星碼頭、皇后碼頭，添馬艦基地及香港會議展覽中心對開金紫荊廣場的海濱長廊的質素應大大提高，而不是另建一條長廊將之取代。	中區填海第三期工程將取代現有的海濱長廊，以提供土地興建必要的運輸基建項目。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
5. 如何解決交通擠塞問題	保護海岸協會	支持興建中環至灣仔繞道的數字似乎是以多年前的數據為基礎。很可能根本完全不需要填海以興建道路。 運輸署、環境保護署及衛生署應攜手制定一項需求管理交通計劃，以期可同時減低空氣污染。當局應全面研究用者自付的交通計劃。 政府當局在計算交通需求時，有否把鐵路可能延伸至西區及南區所造成的影響，以及對道路交通的需求或會下降包括在內，實在令人質疑。 “預測及提供”的策略不可持續。政府對道路應考慮採取“預測及預防”的做法。(保護海岸協會列舉海外城市的例子，該等城市興建了一些市區公路，其後察覺興建道路是錯誤的做法。)	2003 年重新運作的第三次整體運輸研究模型顯示，仍有需要興建中環灣仔繞道。詳情請參閱環境運輸及工務局的文件。 2003年重新運作的第三次整體運輸研究模型已假設地鐵港島西區支線會在2001年擴建至寶翠園。研究結果顯示，擴建地鐵西區支線至堅尼地城，無助於解決干諾道中／夏慤道／告士打道走廊的交通擠塞問題。由於大多數的巴士路線都是使用德輔道和皇后大道這樣的內街，利用地鐵來減少對巴士服務的班次，效果將相當有限，最多只能稍為紓緩內街現已相當擠塞的交通情況。 備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
5. 如何解決交通擠塞問題 (續)	香港汽車會	汽車會作為道路使用者的代表團體，歡迎興建中環至灣仔繞道。然而，先決條件是填海工程減至最少，以及對海洋環境造成的影響減至最低。 在透過討論謀求社會大眾都能接受的方案之前，政府應探討其他紓緩交通擠塞問題的方案。可行的方案包括善加利用3條過海隧道、在現時交通流量高的道路下面興建行車隧道，以及沿海旁興建高架道路，以連接該3條隧道。	備悉。中區填海第三期工程已是最小填海範圍的方案，亦會進行環境監察。 詳細回應請參閱房屋及規劃地政局文件附件 B 及環境運輸及工務局文件。
	港九三的士商會聯合委員會	早在80年代，由政府委聘的顧問已指出有需要興建中環至灣仔繞道，以解決中環交通擠塞的問題。聯合委員會贊成環境保育，尤其是海港的保育，但明白到興建中環至灣仔繞道實有必要，並對香港的經濟發展有利。	備悉。
	新世紀論壇	有需要興建中環至灣仔繞道，以減輕沿干諾道中——夏慤道——告士打道走廊的交通擠塞問題。該繞道的興建不應再受拖延，否則擠塞問題會進一步惡化。	備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司	贊成填海興建主要的道路網絡(包括中環至灣仔繞道)，以減輕中環交通擠塞的情況。這有助綠專來往中環及灣仔的小巴專線的營運。	備悉。
	港九及新界夾斗車商會有限公司	為方便道路使用者，贊成提供額外的道路網絡，但這樣做不應犧牲環境。	備悉。
	的士權益協會有限公司	反對填海興建中環至灣仔繞道，因為這樣會對海港造成無法挽回的環境破壞。	我們已探討過不同的方案，但無一可行。在現有中環海岸線以外透過填海興建中環灣仔繞道，是唯一可行的方案。詳情請參閱環境運輸及工務局的文件。
	中重型貨車關注組	贊成興建中環至灣仔繞道，以減輕中環及灣仔的交通擠塞情況，但認為如興建繞道必須填海，填海範圍亦應盡量減至最低。 政府當局文件所列的擬議交通限制措施，會施加額外限制，加重運輸業者及道路使用者的負擔。	備悉。 備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
6. 建議興建的中環及灣仔繞道	保護海港協會有限公司	協會已提供一份“中環灣仔繞道興建需要之初步意見”。該份意見書闡述了協會在中環及灣仔觀察到的交通問題。意見書未有就興建中環及灣仔繞道與否作出結論，但建議，若要興建中環及灣仔繞道，便須同時特別制訂一整套措施，以鎖定減少中環及灣仔交通流量所帶來的好處。此外，協會亦有就中環及灣仔繞道和地面道路的功能要求提出的建議。	2003年重新運作的第三次整體運輸研究模型顯示，仍有需要興建中環灣仔繞道。詳情請參閱環境運輸及工務局文件。
	城市規劃委員會	目前計劃在中環及灣仔進行的填海工程的主要目的是提供必需的基本運輸建設，特別是中環及灣仔繞道。在制訂興建繞道的計劃時，城規會必須根據政府的交通運輸策劃人員／工程師所提供的資料進行工作。城規會擔當的角色及職能只限於土地用途規劃方面，而城規會本身並無參與任何運輸策劃的事宜。	備悉。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	長春社	自進行“香港第三次整體運輸研究”(下稱“第三次整體運輸研究”)後，已發生了多項重大變化，例如青洲填海工程及十號幹線工程現已被擱置。 根據土木工程署及路政署網頁上的資料，興建繞道的成本為152億3,500萬港元，而每公里的建築成本為38億1千萬港元。 以“整體運輸研究”所預計每日有112 000客車架次的交通流量作計算，估計每年從節省行車時間累積而來的得益約有1億7,000萬港元，意即回本期至少需要22年。對於道路工程而言，此利潤水平一般而言是難以接受的。	2003 年重新運作的第三次整體運輸研究模型顯示，仍有需要興建中環灣仔繞道。 中環灣仔繞道的經濟內部回報率約為 28%。環境運輸及工務局表示，28%的經濟內部回報率可被視為是具有成本效益的。參考資料：九號幹線的經濟內部回報率約為 18%至 20%。 詳情請參閱環境運輸及工務局的文件。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
6. 建議興建的中環及灣仔繞道 (續)	長春社 (續)	政府當局對現時中環及灣仔繞道估計所需的建築成本是否已計及其需要進行填海／土地平整工程的成本，令人感到懷疑。 中環及灣仔繞道對不會駛入中環的直通交通才会有幫助。對於需要駛入中環該區狹窄街道的車輛而言，該繞道的幫助不大。若位於臨街面的活動持續，這些道路依然會出現擠塞的情況。	詳情請參閱環境運輸及工務局的文件。 P2道路網落成後，中環的交通將會有所改善。
	城市觀察組	中環及灣仔繞道目前的設計能否減輕中環交通擠塞的情況，令人感到懷疑。	干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(走廊)現已負荷過重，我們必須興建中環灣仔繞道，以紓緩走廊交通擠塞的問題。2003年重新運作的第三次整體運輸研究模型顯示，仍有需要興建中環灣仔繞道。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
7. 代替興建擬議的中環及灣仔繞道的其他建議	長春社	積極考慮新加坡及倫敦現正實行的電子道路收費措施。 盡量善用西區海底隧道。 興建由上環至堅尼地城的地鐵港島西延線。 興建所建議連接中環及半山區的自動電梯。 在中環邊緣區興建大型巴士轉乘站，此舉有助結合穿梭於中環的巴士線，從而減輕交通負荷量。 限制在中環上／落貨的時間。	詳情請參閱環境運輸及工務局的文件。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
7. 代替興建擬議的中環及灣仔繞道的其他建議 (續)	城市觀察組	除興建更多道路外，還有其他方法，例如提供更多行人設施、自動電梯、集體運輸方式、更妥善的專利巴士管理等。 主要問題是來自國際金融中心的東行交通，導致大會堂前面的干諾道出現樽頸情況。可行的解決方法是興建一條道路，由康樂廣場穿過天星小輪碼頭及皇后碼頭前面的地方，直抵龍匯道，並藉此機會拆去天星小輪碼頭前現有的多層停車場，改為興建接駁中環現有高架空行人道系統的行人平台來取代。	詳情請參閱房屋及規劃地政局文件附件 B。 P2 道路網落成後，中環的交通將會有所改善。詳情請參閱房屋及規劃地政局文件附件 C 所載的檢討報告書。 將碼頭與大會堂之間的休憩用地改建為道路的建議很具爭議性，這建議會使人更難以到達海濱。
	中重型貨車關注組	提供額外道路網的其他方法(例如在中環干諾道中興建行車天橋)的可行性亦應加以探討。 三條過海隧道的收費差額甚大，因而產生目前的交通擠塞問題。政府可以透過在不同的周日於所有過海隧道進行一項免收費日的試驗計劃，準確地估計隧道道路使用者的“真正”需求，以作為釐定適當收費水平的基礎。	詳情請參閱房屋及規劃地政局文件附件 B。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	的士權益協會有限公司	政府應考慮中環及灣仔繞道以外的其他方法，以紓緩中環的交通擠塞情況。這些方法包括：減少主要道路沿線巴士站的數目，並限制某些登記車牌的車輛在每周指定日子才可進入該區。 反對施加的士附加費作為交通限制措施之一的建議。此項建議對的士從業人士並不公平，因為他們已支付昂貴的牌照費。	請參閱房屋及規劃地政局文件附件 B。 備悉。
8. 海港填海工程對環境的影響	綠色和平	中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期同樣需要進行挖泥工程及棄置約一百萬立方米嚴重污染的海洋沉殿物。沉殿物中的有毒物質含量奇高。綠色和平相信維多利亞海港的海床一旦受到干擾，進行挖泥活動所產生的懸浮物或干擾，又或是填料的存放，均會令沉殿物中的污染物散發到範圍更廣泛的海洋環境。	請參閱在房屋及規劃地政局文件有關中區填海第三期工程的環境影響一節中，我們提出的意見，以及文件的附件B。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
		此外，在青洲及將軍澳的珊瑚群均為易受生態污染影響的受體，在灣仔發展計劃第II期施工期間，可能因為水體內懸浮固體沉澱而受影響。有關的環境影響評估已承認此論點。 在東沙洲的污泥棄置設施與瀕臨絕種的中華白海豚的育養區及人工魚礁群相當接近。綠色和平相信，在東沙洲棄置挖自海港的嚴重污染沉積物，對該等脆弱生物品種會構成嚴重危害，並會透過食物鏈而危及人類的健康。 沉積物中只要含有小至5%的疏浚海泥，便會顯著影響常見的蝦種 (<i>C. crangon</i> 蝦種) 的本體防衛能力。在海上傾倒受污染的疏浚海泥會嚴重影響暴露於該等海港疏浚污泥的動物的免疫能力和凝血能力。 中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期顯然違反了《倫敦公約》的精神。在挖泥及卸置污泥工序進行期間，任何紓緩措施均無法阻止有毒沉積物排入海港及周邊海洋環境，包括東沙洲。	請參閱在房屋及規劃地政局文件有關中區填海第三期工程的環境影響一節中，我們提出的意見，以及文件的附件B。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
		綠色和平促請香港政府履行其《倫敦公約》責任，進一步改善現行法例，採用更具防護性的方案來保護環境。政府應採取行動，保護及清潔本港脆弱的海洋環境，以免為時太晚，並即時停止中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期的填海工程。	
9. 城市規劃及市區設計機制	保護海岸協會	公眾諮詢程序有欠完善。 如果公眾及經驗豐富的環保團體有份參與初期的策劃和討論，其後進行的諮詢當會更具價值。 必需制訂一項連貫及涵蓋周全的政策，並著眼於一般海岸事宜，不僅針對中區海港範圍，並且涵蓋全港所有海岸。該等政策應受類似《保護海港法令》的法例規管，並由貫徹全面的單一機構——海岸管理局——與居民、發展商、商界及相關政府部門合作執行。	中區填海第三期工程已進行了廣泛的諮詢。詳細回應已列於房屋及規劃地政局文件第11及18段。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	香港城市設計聯盟	我們實在需要研究管理海港發展的新模式，例如類似悉尼海港管理局的機構，藉以監控整體設計和施工，以確保公眾的取向不致被“開發性”和短視的政策所壓倒。 政府實在有需要認真地製訂一個全面的海港政策——其計劃和方案必須與其“國際城市”的目標相符。政府也應給予公眾更多參與的機會。 我們有需要建立一個更能應變的規劃和城市設計機制，俾能從更廣闊的設計和環保層面反映訊息，從而取得大眾的瞭解和認同。	詳細回應已列於房屋及規劃地政局文件第18段。
	想創維港	香港市民已強烈地、清晰地表示不想由政府官僚全權作出關於市區空間的重要決定。一個有私人機構及民間社團參與的合作方案，才是落實可持續發展的唯一實際選擇。 海外有不少因公眾參與而取得成功的例子，例如溫哥華在去年成立海港管理局，負責持有及管理溫哥華島的海港資產。	城規會在製備分區計劃大綱圖的過程中，已按《城市規劃條例》完成了公眾諮詢和法定的規劃程序。

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
		以明確及有條理的方式向市民展示在規劃方面的所有限制和發展機會是很重要的。民間團體已率先協助落實該程序，但政府亦應擔當有建設性的角色，提供詳細資料及參與其中，並呼籲立法會議員積極響應。	
9. 城市規劃及市區設計機制 (續)	想創維港 (續)	在建立對日後工作的共識方面，一個獲廣泛參與的社區規劃方案較現行的城市規劃程序有更高成功機會。一個能成功建立共識的程序可以令人人受惠，無論該等人士是贊成抑或反對填海。 (想創維港亦在其意見書中提供了公眾參與的理論基礎，以及關於其活動及“我們的維港故事”運動的資料。)	

事項	團體名稱	主要意見	政府當局的回應
	新世紀論壇	現時的爭拗反映政府未能向公眾清楚交代其建議的填海計劃的理據。 新世紀論壇建議政府在大會堂或文化中心等地方放置發展藍圖及模型，藉以向市民介紹相關工程計劃的資料及收集意見。	涉及維港填海的分區計劃大綱圖跟其他大綱圖一樣，須按《城市規劃條例》完成公眾諮詢和法定的規劃程序。 為了讓公眾能更加了解情況，我們現正印製海報，以展示中區海旁日後的新面貌。公眾人士亦可到拓展署位於北角政府合署12樓的辦公室，參觀中區填海第三期和灣仔發展計劃第二期的模型。
	香港規劃師學會	市民就各項新規劃建議提出反對之餘，如亦能積極提出意見，城規會應更能判斷擬議填海計劃是否符合市民的意願。在奉行《保護海港條例》的大前提之下，任何海港填海建議的反對人數如果多於支持人數，城規會便應放棄有關的填海計劃。	備悉。有關建議已轉交城規會考慮。
	港九及新界夾斗車商會有限公司	政府在制訂政策及規劃發展時，應進行較廣泛的公眾諮詢及向市民提供更多資料，以便就其發展建議與市民取得共識，從而找出可達致雙贏的方案。	城規會在製備分區計劃大綱圖的過程中，已按《城市規劃條例》完成了公眾諮詢和法定的規劃程序。

CENTRAL RECLAMATION PHASE III (CRIII) – ENGINEERING WORKS

REPORT

on

Review of CRIII Reclamation and the Essential Infrastructure thereon

by applying the Three Tests laid down in the Judgment by Madam Justice Chu in connection with the Draft Wan Chai North District Outline Zoning Plan

Volume 2 - Appendix

By Territory Development Department

In Consultation with Atkins China Ltd, Transport Department, Highways Department and Marine Department

中區填海第三期工程

檢討報告書

引用朱芬齡法官就灣仔北分區計劃大綱草圖一案判詞所訂立的三項測試準則

檢討中區填海第三期工程及相關的必要基建項目

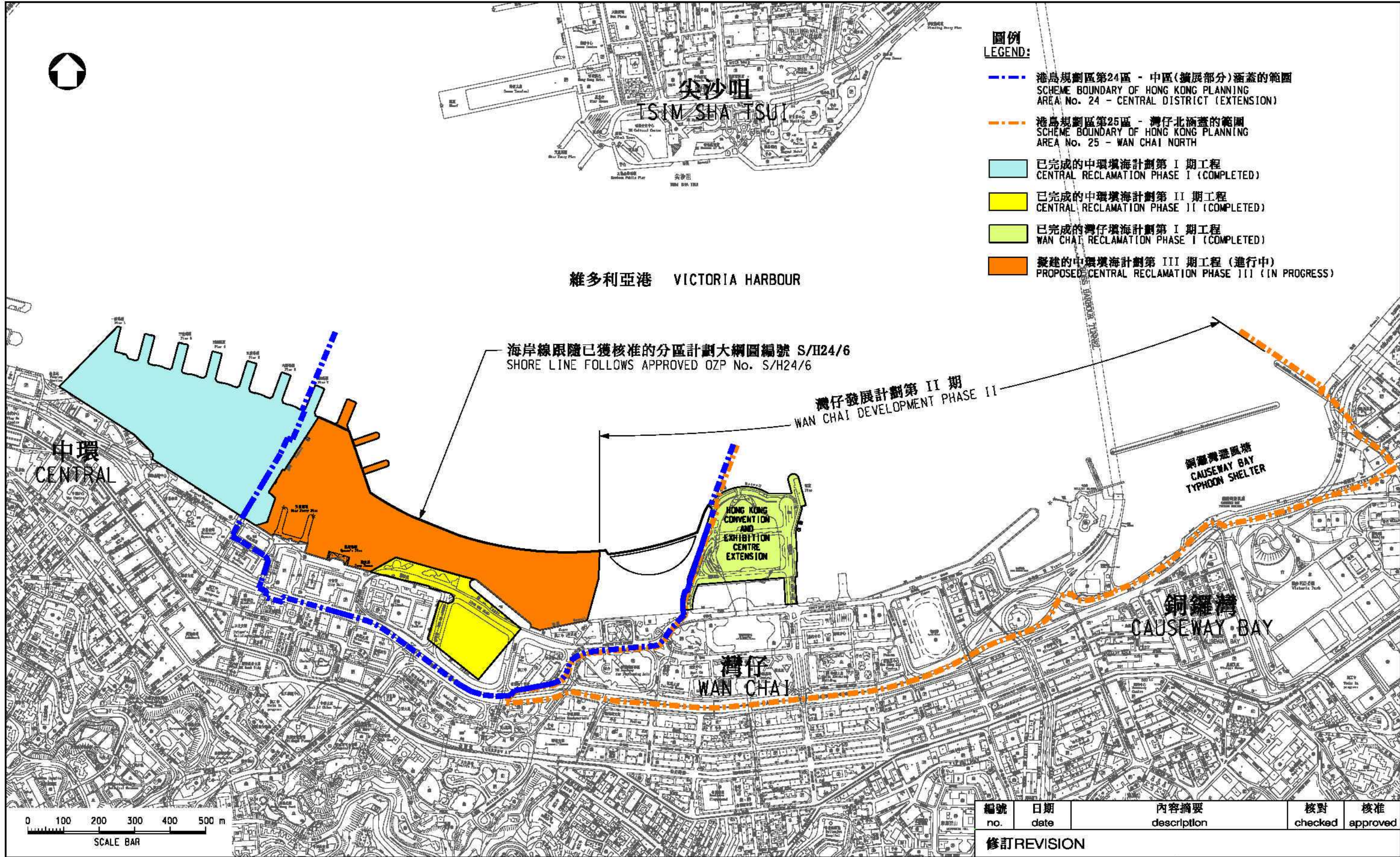
第二卷 – 附錄

拓展署編制

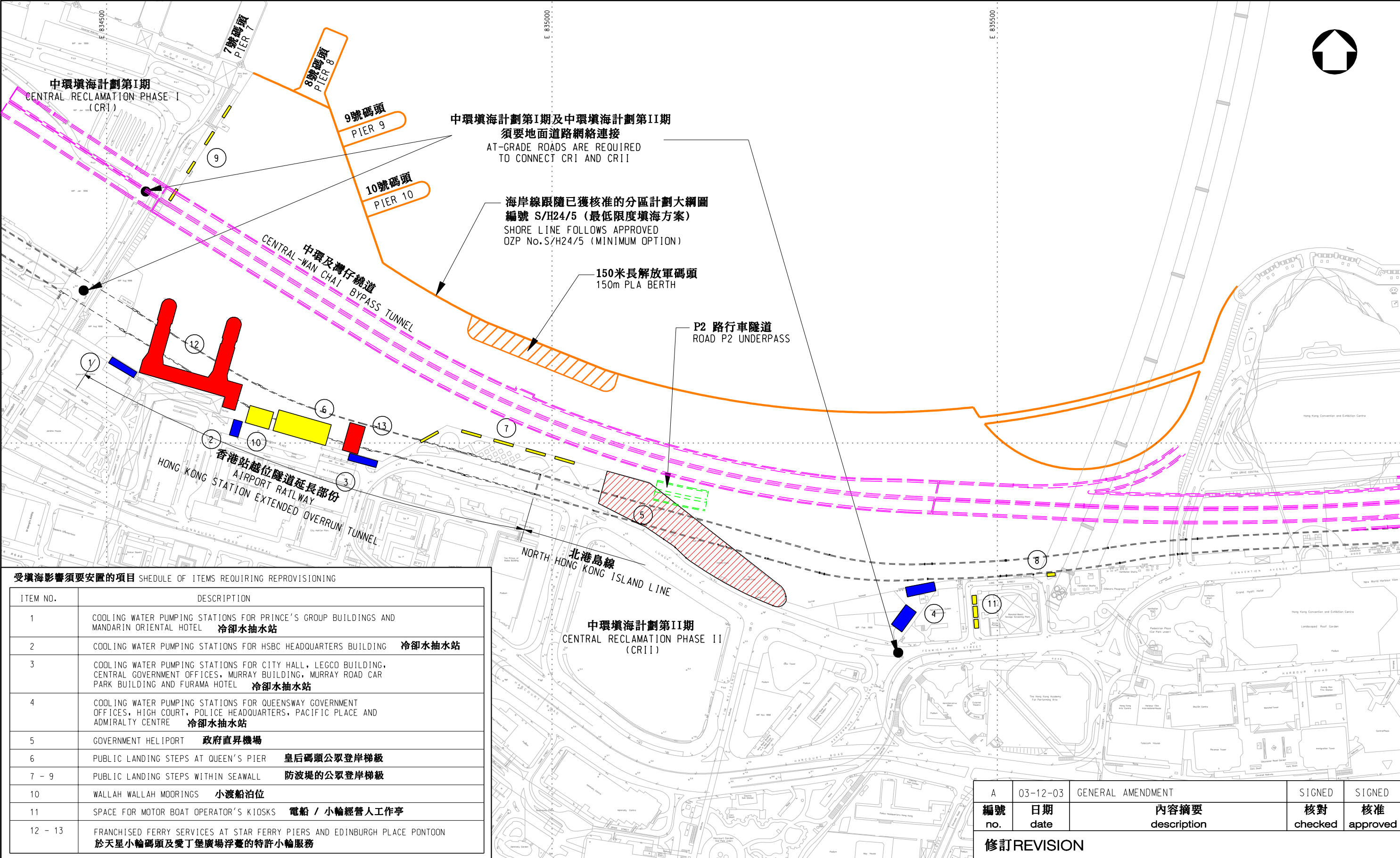
安建顧問公司、運輸署、路政署及海事處提供意見

CONTENT 目 錄

Appendix No. 附錄	Description 敘 述
1.1	Central and Wan Chai Reclamation 中環及灣仔填海計劃
1.2	Central Reclamation Phase III Minimum Option – Essential Infrastructure 中環填海計劃第 III 期最低限度填海範圍方案的必要基建項目
2.1	Traffic Forecast in Central Business District 中環商業區的交通預測
2.2	Proposed Central-Wan Chai Bypass from Rumsey Street Flyover to Causeway Bay 從林士街天橋至銅鑼灣擬建的中環至灣仔繞道
2.3	Horizontal Alignment Options for the Section of CWB between Rumsey St Flyover and Man Yiu St 由林士街天橋至民耀街之間的中環灣仔繞道的橫向定線方案
2.4	Central Reclamation Phase III – Typical Cross-section across Current Minimum Option 中環填海計劃第 III 期工程最低限度填海方案之典型切面
2.5	Central Reclamation Phase III – Reclamation Extent for Minimum Option 中環填海計劃第 III 期工程最低限度填海方案
2.6	Vertical Profile of the Central-Wan Chai Bypass Tunnel within CRIII 中環填海計劃第 III 期內中環灣仔繞道隧道的縱向斷面圖
3.1	Proposed Central Reclamation Phase III Road Network and Junctions Performance in Central 擬建的中環填海計劃第 III 期道路網及路口容車量表現
4.1	Central Reclamation Phase III – Reclamation Sequence 中環填海計劃第 III 期 – 填海次序
4.2	Various Foundation Options for Cooling Water Pumping Station 冷卻用水抽水站地基方案
4.3	Typical Section of Driven Pile Foundation for Cooling Water Pumping Station 冷卻用水抽水站打入樁地基的典型橫切面
4.4	Typical Section of Bored Pile Foundation for Cooling Water Pumping Station 冷卻用水抽水站鑽孔樁地基的典型橫切面
4.5	Typical Section of Caisson Foundation for Cooling Water Pumping Station 冷卻用水抽水站蓆式地基的典型橫切面
4.6	Central Reclamation Phase III – Relocation options for Cooling Water Pumping Station 中環填海計劃第 III 期冷卻水抽水站的遷移方案
5.1	Piers in Central 中環碼頭
6.1	Existing Public Landing Steps in Central Waterfront before the commencement of CRIII 於中環填海計劃第 III 期開展前的現有中環海傍公眾登岸梯級
7.1	Arrangement of Piers with the marine operation requirement 基於海事運作要求的碼頭安排
8.1	MTRCL's letter C/DM/5018/C500 dated 18 Dec 2000 enclosing a paper regarding the Hong Kong Station extended overrun tunnel. 地下鐵路公司信件 (只有英文本)
8.2	MTRCL's letter PJD/LAR/125 dated 21 Feb 2002 regarding implementation of 40m and the remaining 460m EOT. 地下鐵路公司信件 (只有英文本)
8.3	Railway Development Strategy 2000 鐵路發展策略 2000
9.1	Central Reclamation Phase III – Works Area for the Essential Infrastructure 中環填海計劃第 III 期必要基建項目的施工範圍



圖則名稱 drawing title 中環及灣仔填海計劃 CENTRAL AND WAN CHAI RECLAMATION	繪圖 drawn W L LAM	簽署 initial SIGNED	日期 date 07-10-03	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
	核對 checked S K KEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 07-10-03	比例 scale AS SHOWN	
	核准 approved H H YEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 07-10-03	圖則編號 drawing no. HKI-Z560	 拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT



受填海影響須要安置的項目 SCHEDULE OF ITEMS REQUIRING REPROVISIONING	
ITEM NO.	DESCRIPTION
1	COOLING WATER PUMPING STATIONS FOR PRINCE'S GROUP BUILDINGS AND MANDARIN ORIENTAL HOTEL 冷卻水抽水站
2	COOLING WATER PUMPING STATIONS FOR HSBC HEADQUARTERS BUILDING 冷卻水抽水站
3	COOLING WATER PUMPING STATIONS FOR CITY HALL, LEGCO BUILDING, CENTRAL GOVERNMENT OFFICES, MURRAY BUILDING, MURRAY ROAD CAR PARK BUILDING AND FURAMA HOTEL 冷卻水抽水站
4	COOLING WATER PUMPING STATIONS FOR QUEENSWAY GOVERNMENT OFFICES, HIGH COURT, POLICE HEADQUARTERS, PACIFIC PLACE AND ADMIRALTY CENTRE 冷卻水抽水站
5	GOVERNMENT HELIPORT 政府直昇機場
6	PUBLIC LANDING STEPS AT QUEEN'S PIER 皇后碼頭公眾登岸梯級
7 - 9	PUBLIC LANDING STEPS WITHIN SEAWALL 防波堤的公眾登岸梯級
10	WALLAH WALLAH MOORINGS 小渡船泊位
11	SPACE FOR MOTOR BOAT OPERATOR'S KIOSKS 電船 / 小輪經營人工作亭
12 - 13	FRANCHISED FERRY SERVICES AT STAR FERRY PIERS AND EDINBURGH PLACE PONTOON 於天星小輪碼頭及愛丁堡廣場浮臺的特許小輪服務

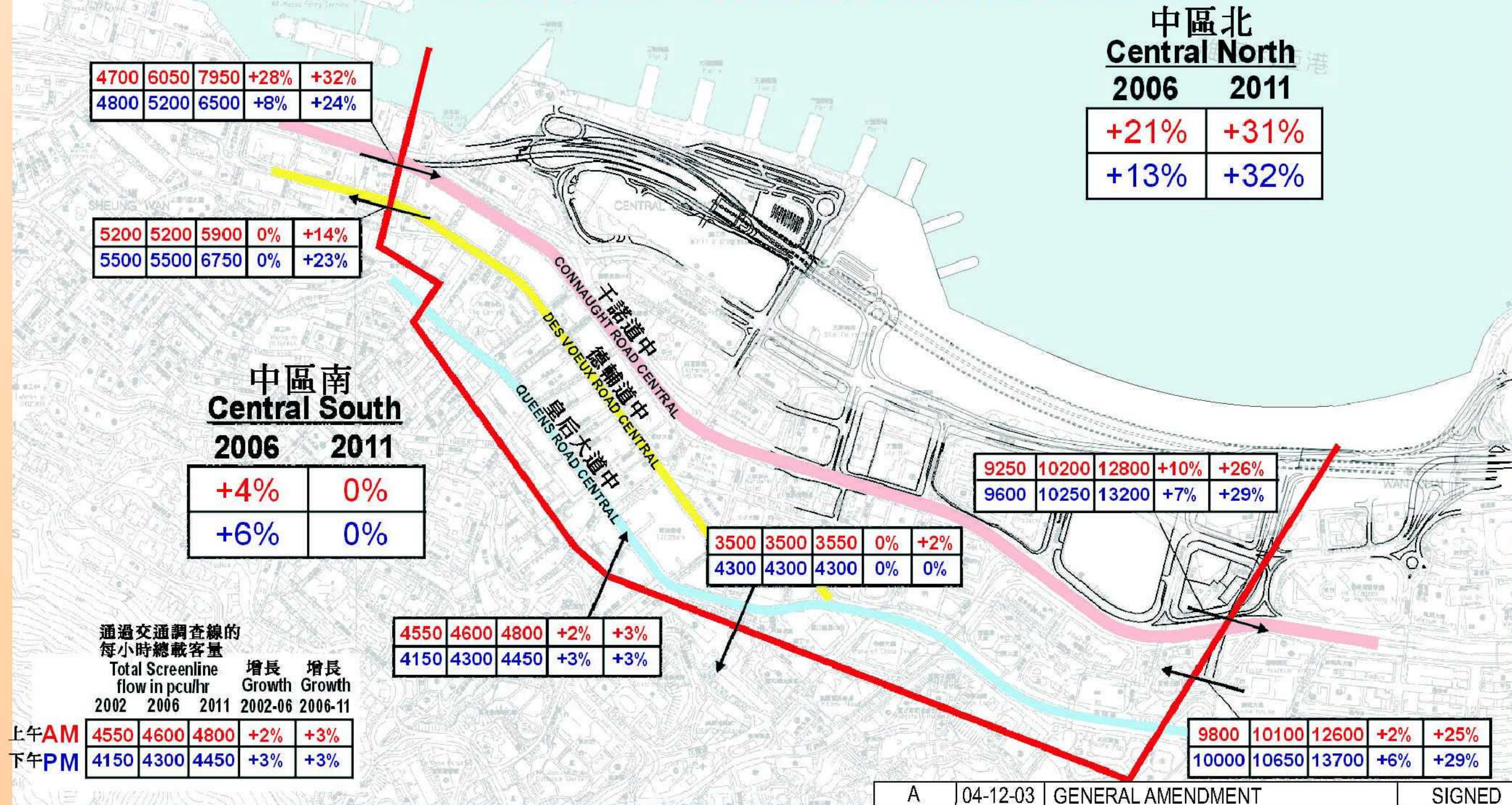
圖則名稱 drawing title		繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE  拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
中環填海計劃第III期最低限度填海範圍方案的必要基建項目 CENTRAL RECLAMATION PHASE III MINIMUM OPTION ESSENTIAL INFRASTRUCTURES		W L LAM	SIGNED	17.9.2003		
		核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	
		S K KEUNG	SIGNED	17.9.2003	1:4000	
		核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.	
		K F TANG	SIGNED	17.9.2003	HKI-Z542A	

A	03-12-03	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved

修訂 REVISION

通過香港內部交通調查線的交通增長 2001-2011

Traffic Growth Across HK Internal Cordon Screenline 2001-2011



註釋：交通預測假定中環灣仔繞道於2011年啓用
Note: Central-Wan Chai Bypass is assumed to be in use by 2011 in the traffic forecast

A	04-12-03	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
繪圖 drawn	日期 date	內容摘要 Description	核對 checked	核准 approved

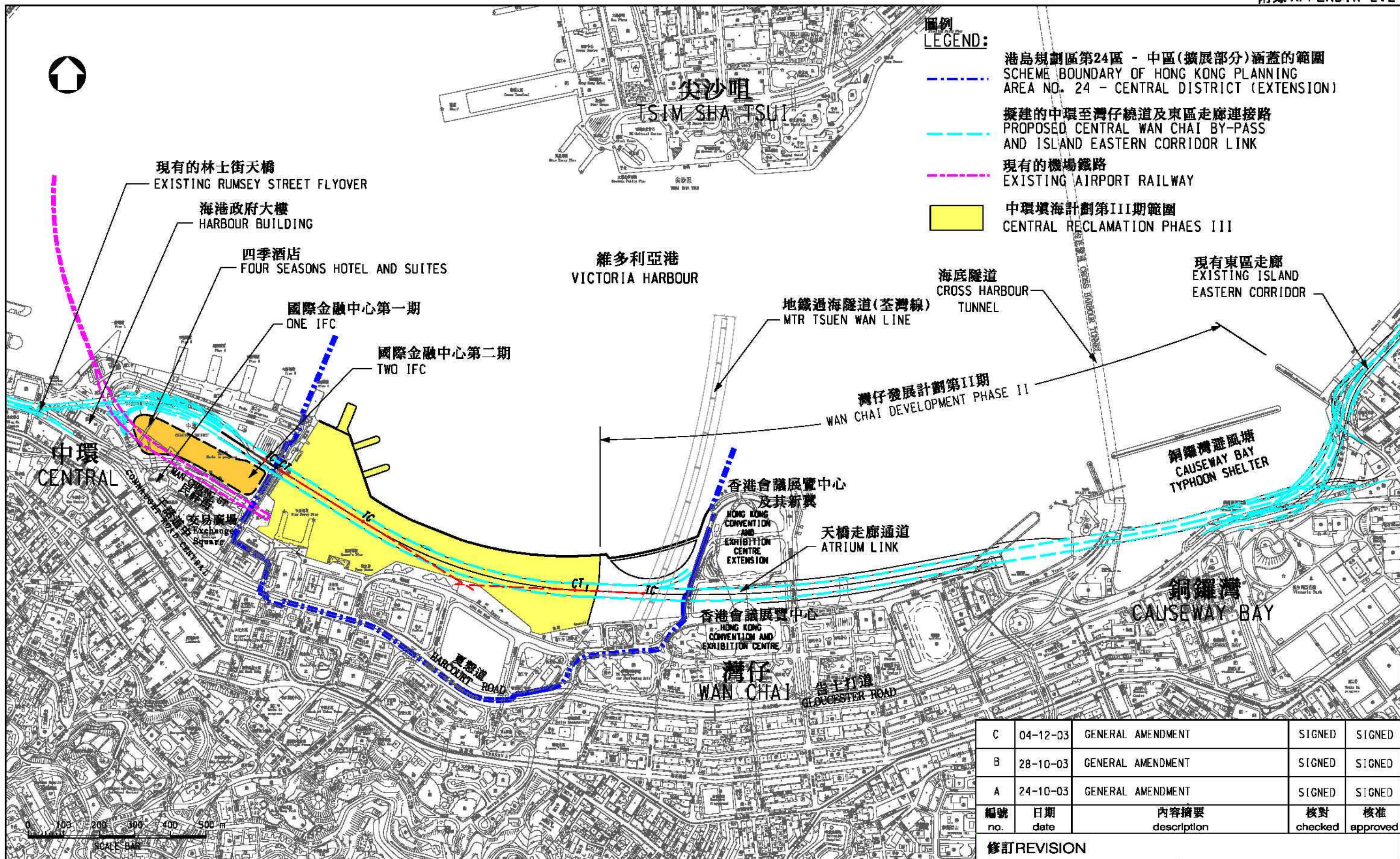
修訂 REVISION

圖則名稱 drawing title

中環商業區的交通預測

TRAFFIC FORECAST IN CENTRAL BUSINESS DISTRICT

繪圖 drawn W L LAM	簽署 initial SIGNED	日期 date 31-10-03	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
核對 checked S K KEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 31-10-03	比例 scale Not to scale	拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
核准 approved H H YEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 31-10-03	圖則編號 drawing no. HKI-Z608A	



圖則名稱 drawing title 從林士街天橋至銅鑼灣擬建的中環至灣仔繞道 PROPOSED CENTRAL - WAN CHAI BYPASS FROM RUMSEY STREET FLYOVER TO CAUSEWAY BAY	繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
	W H CHEUNG	SIGNED	30-09-03		
	核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	 拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
	S K KEUNG	SIGNED	30-09-03	AS SHOWN	
	核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.	
	H H YEUNG	SIGNED	30-09-03	HKI-Z561C	



現有林士街天橋
Existing Rumsey Street Flyover

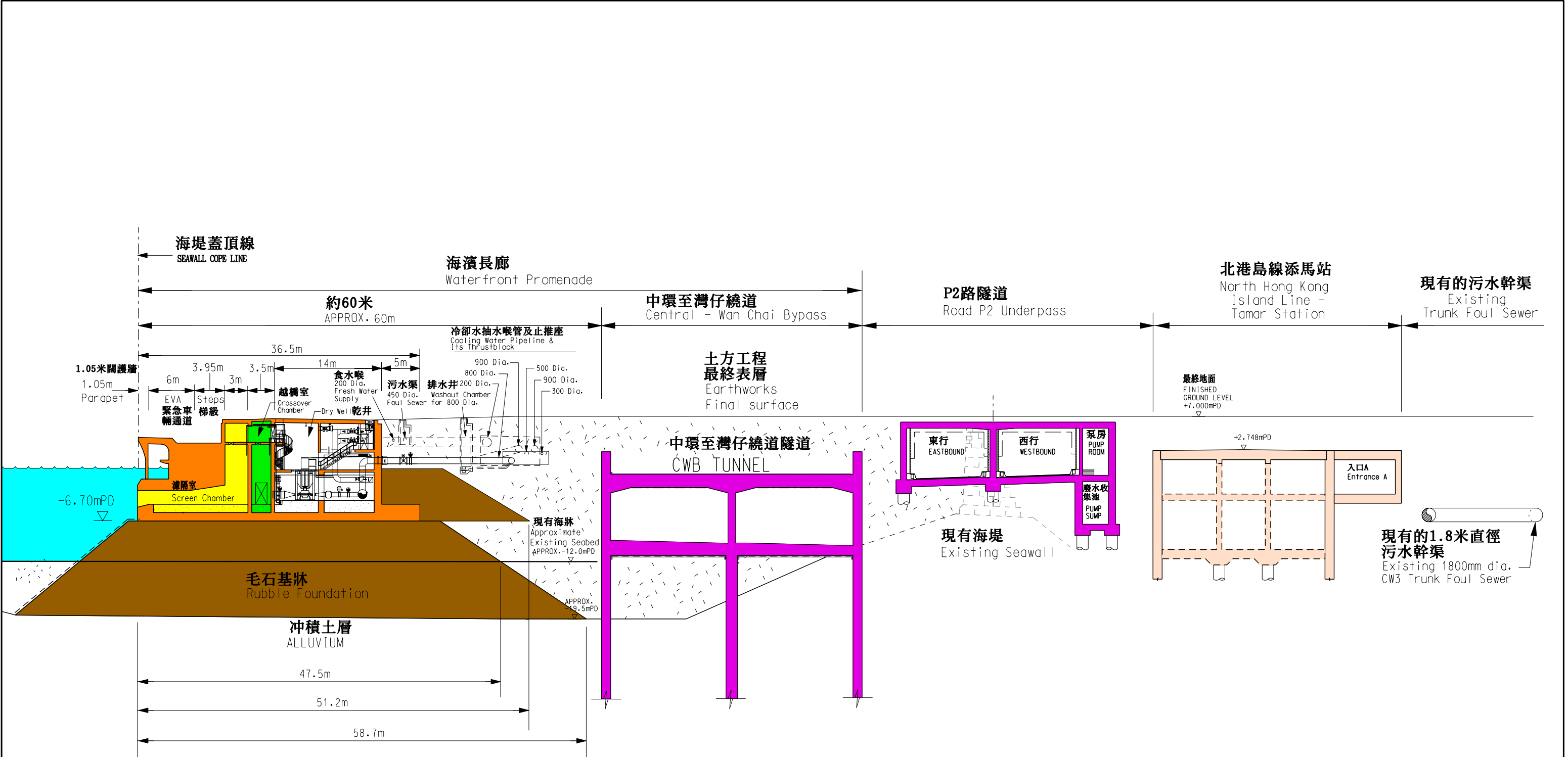
橫向定線方案Horizontal Alignment Options:

- 沿干諾道中
Along Connaught Road Central
- 在干諾道中與民祥街之間
Between Connaught Road Central and Man Cheung Street
- 沿民祥街
Along Man Cheung Street
- 民祥街以北
North of Man Cheung Street
- 現有走線
Current Alignment

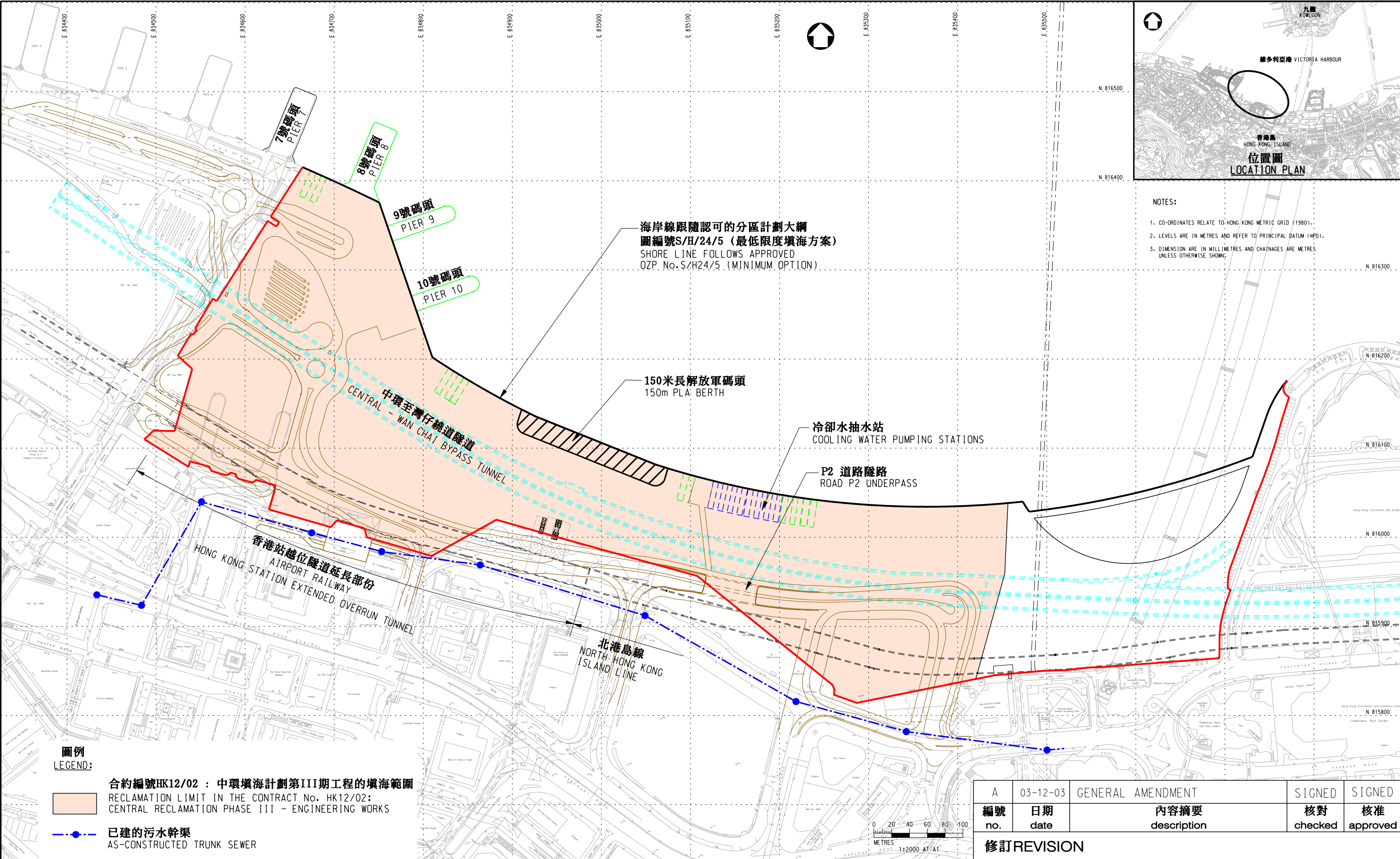
A	03-12-03	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
編號 no.	日期 date.	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved

修訂 REVISION

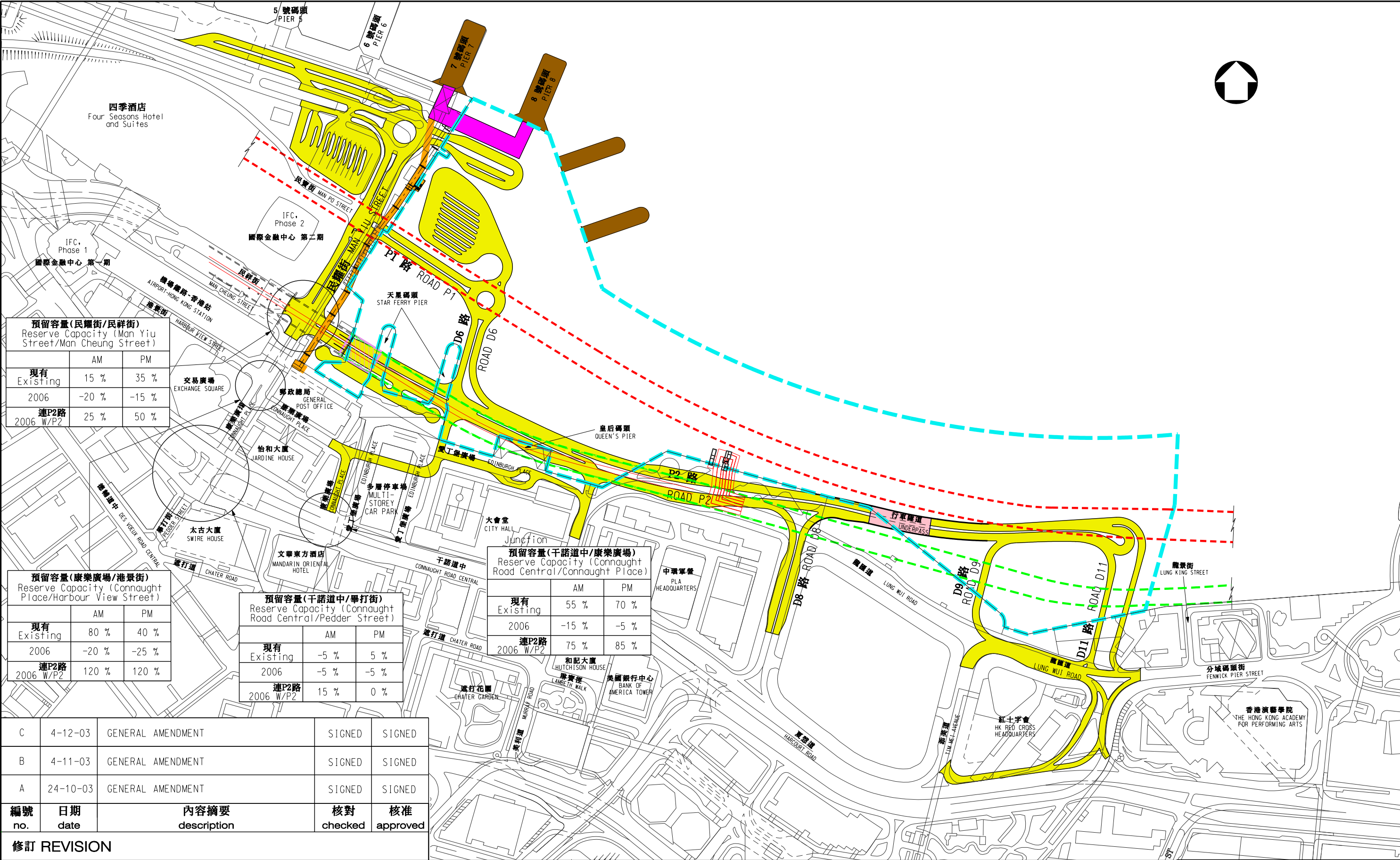
圖則名稱 drawing title		繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
由林士街天橋至民耀街之間的中環灣仔繞道的橫向定線方案 Horizontal Alignment Options for the section of CWB between Rumsey Street Flyover and Man Yiu Street		W L LAM	SIGNED	24-10-03		
		核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	
		S K KEUNG	SIGNED	24-10-03	-	
		核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.	拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
		H H YEUNG	SIGNED	24-10-03	HKI-Z605A	



				A	4.12.2003	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
				編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved
				修訂REVISION				
圖則名稱 drawing title 最低限度填海方案之典型切面中環填海計劃第III期 Central Reclamation Phase III Typical Cross-section across Current Minimum Option				繪圖 drawn W L LAM	簽署 initial SIGNED	日期 date 25.11.2003	項目編號 item no.	
				核對 checked S K KEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 25.11.2003	比例 scale 1:500	
				核准 approved H H YEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 25.11.2003	圖則編號 drawing no. HK I-Z624A	
						辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE		
						 拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT		



圖則名稱 drawing title	中環填海計劃第III期最低限度填海方案 CENTRAL RECLAMATION PHASE III RECLAMATION EXTENT FOR MINIMUM OPTION	繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
		H C LAU	SIGNED	28.8.2003		
		核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	 拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
		S K KEUNG	SIGNED	28.8.2003	1:4000	
核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.			
K F TANG	SIGNED	28.8.2003	HK I-Z534A			



圖則名稱 drawing title		繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office	
擬建的中環填海計劃第III期道路網及路口容車量表現 PROPOSED CENTRAL RECLAMATION PHASE III ROAD NETWORK AND JUNCTIONS PERFORMANCE IN CENTRAL		C M LO	SIGNED	09-10-03		港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE	
		核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale		
		W K KWOK	SIGNED	09-10-03	1:4 000		
		核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.	拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT	
		H H YEUNG	SIGNED	09-10-03	HKI-Z569C		



中環填海計劃第III期 - 填海次序
CENTRAL RECLAMATION PHASE III - RECLAMATION SEQUENCE

比例 scale

不按比例
N.T.S.

圖則編號 drawing no.

HKI-Z479A

辦事處 Office

港島及離島拓展處

HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE



拓展署

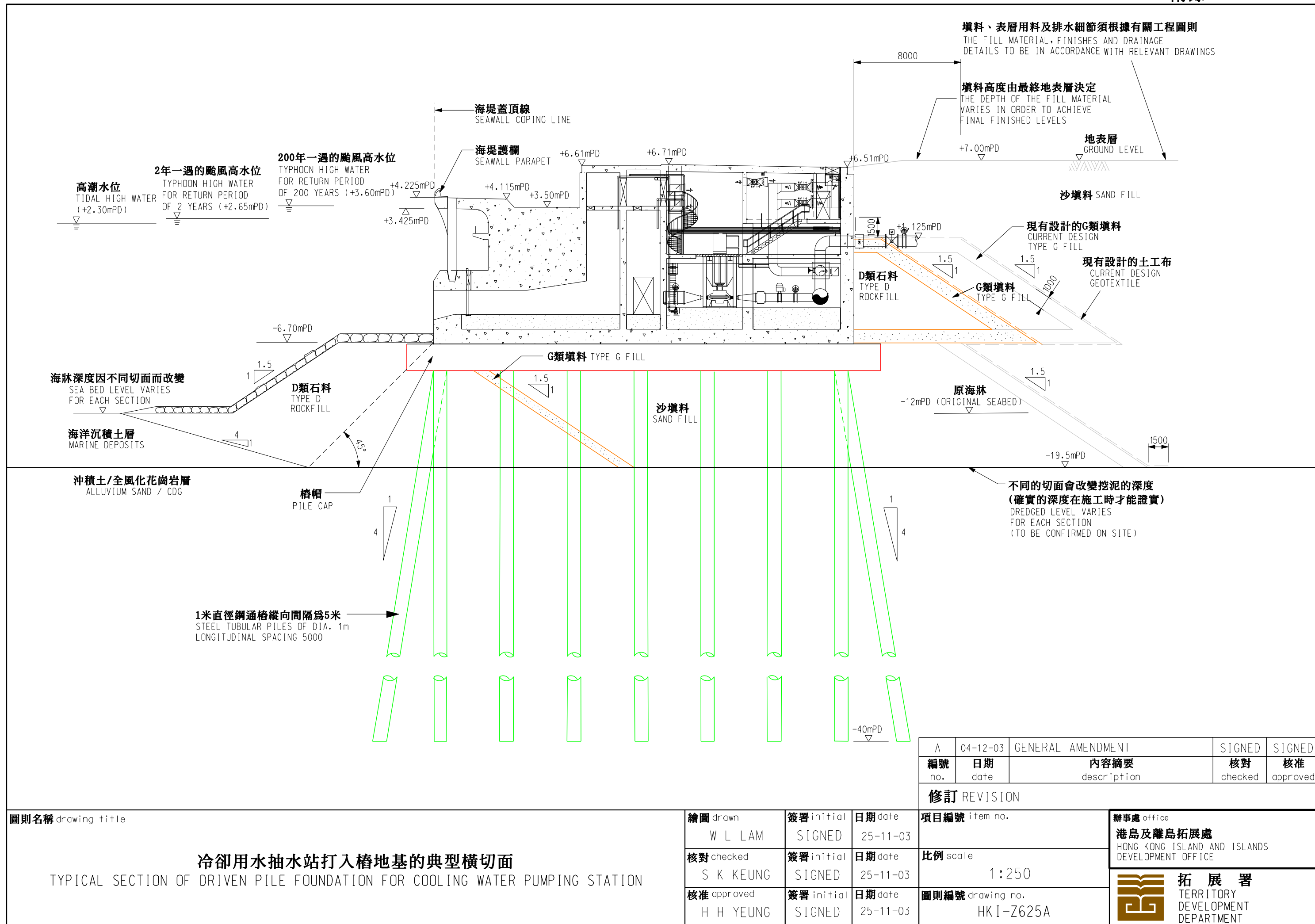
TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT

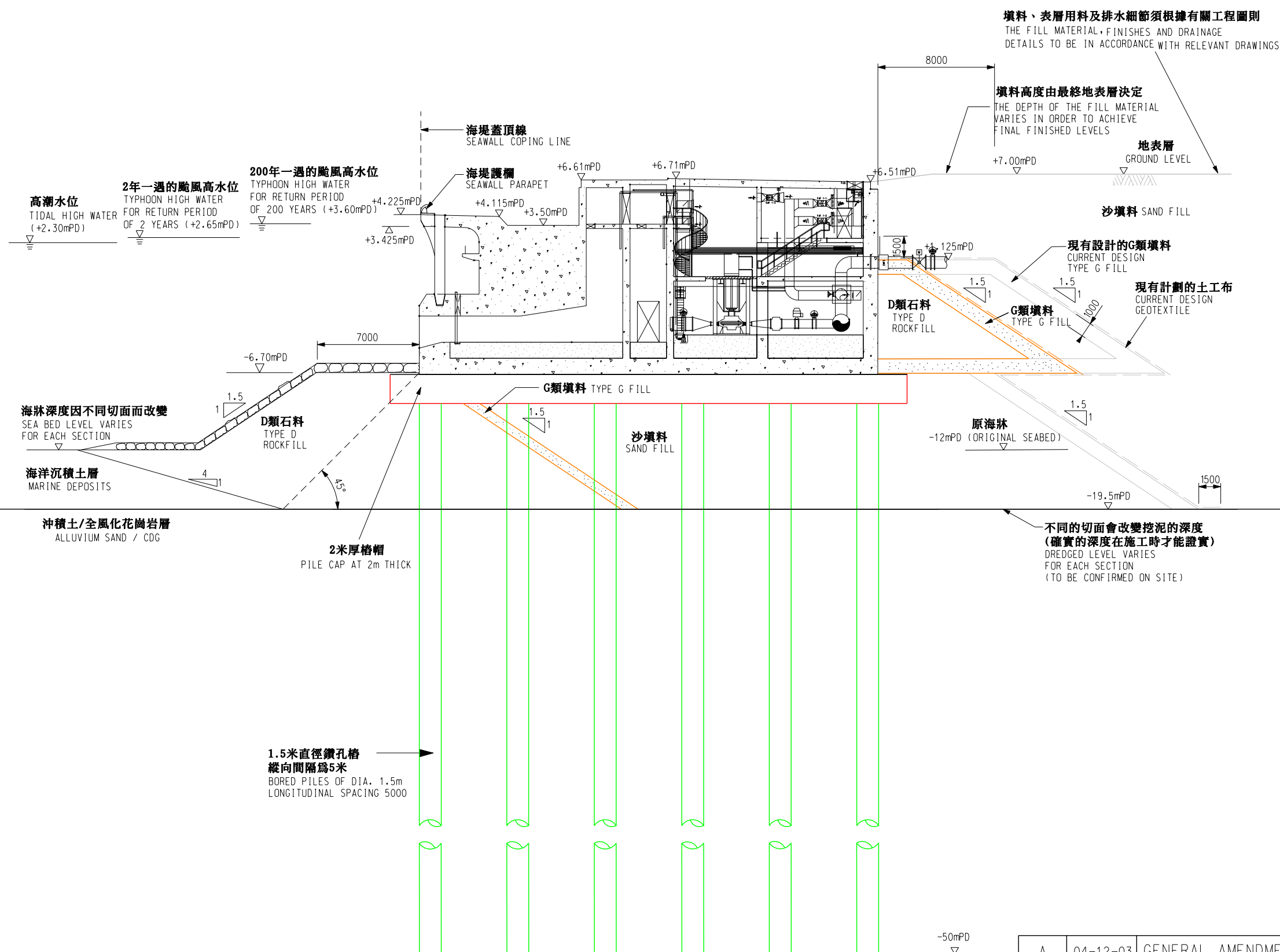
Various Foundation Options for Cooling Water Pumping Station
冷卻用水抽水站地基方案

Foundation Scheme 地基方案	Feature 特點	Cost Estimation 估價 million \$ 百萬元	Advantage 優點	Constraints 限制	Remarks 評論
Rock Fill Mound (Current Design) 毛石基牀 (現時的設計)	Rock fill between elevations –6.7 mPD and –19.5 mPD with slope gradient of 1:1.5 在主水平基準以下 6.7 米到 19.5 米之間建造毛石基牀，兩旁斜坡 1:1.5	9.0	Optimal design 最佳的設計	-	Viable 可行的方案
Driven Pile Foundation 打入樁地基	Tubular Steel Piles of diameter 1 m penetrated to –40 mPD with top of pile cap level at –6.7 mPD. 直徑 1 米的鋼通樁需要打入到主水平基準以下 40 米，樁帽頂於主水平基準以下 6.7 米	121	6 m less lateral extent of the rock fill mound 寬度較現時毛石基牀設計少 6 米	Difficult to construct the pile cap underwater 在水中建造樁帽很困難	Not viable. 不可行的方案 Private Sector may be required to share the foundation cost. 建造地基的價錢需要私營公司分擔
Bored Pile Foundation 鑽孔樁地基	Bored Piles of diameter 1.5 m penetrated to –50 mPD with top of pile cap level at –6.7 mPD. 直徑 1.5 米的鑽孔樁需要鑽入到主水平基準以下 50 米，樁帽頂於主水平基準以下 6.7 米	127	6 m less lateral extent of the rock fill mound 寬度較現時毛石基牀設計少 6 米	Difficult to construct the pile cap underwater 在水中建造樁帽很困難	Not viable. 不可行的方案 Private Sector may be required to share the foundation cost. 建造地基的價錢需要私營公司分擔
Mat Foundation 蓆式地基	Precast cellular caisson with top and bottom elevations of –6.7 mPD and –18.5 mPD in-filled with ballast material 在主水平基準以下 6.7 米到 18.5 米之間放置預製格孔式沉箱，內嵌壓重物料	120	6 m less lateral extent of the rock fill mound 寬度較現時毛石基牀設計少 6 米	-	Not viable. 不可行的方案 Private Sector may be required to share the foundation cost. 建造地基的價錢需要私營公司分擔

Notes 註解:

- (1) Cost estimations for various schemes do not include preliminary items and the caisson units. 每個方案的估價不包括開辦費用和海堤沉箱的價錢。
- (2) The cost estimations in this Table are the total cost for the foundation beneath the CWPS units that has the total length of approximately 175 m along the coping line direction. 每個方案的估價以沿海堤接近 175 米長的冷卻用水抽水站以下的地基建造總價計算。

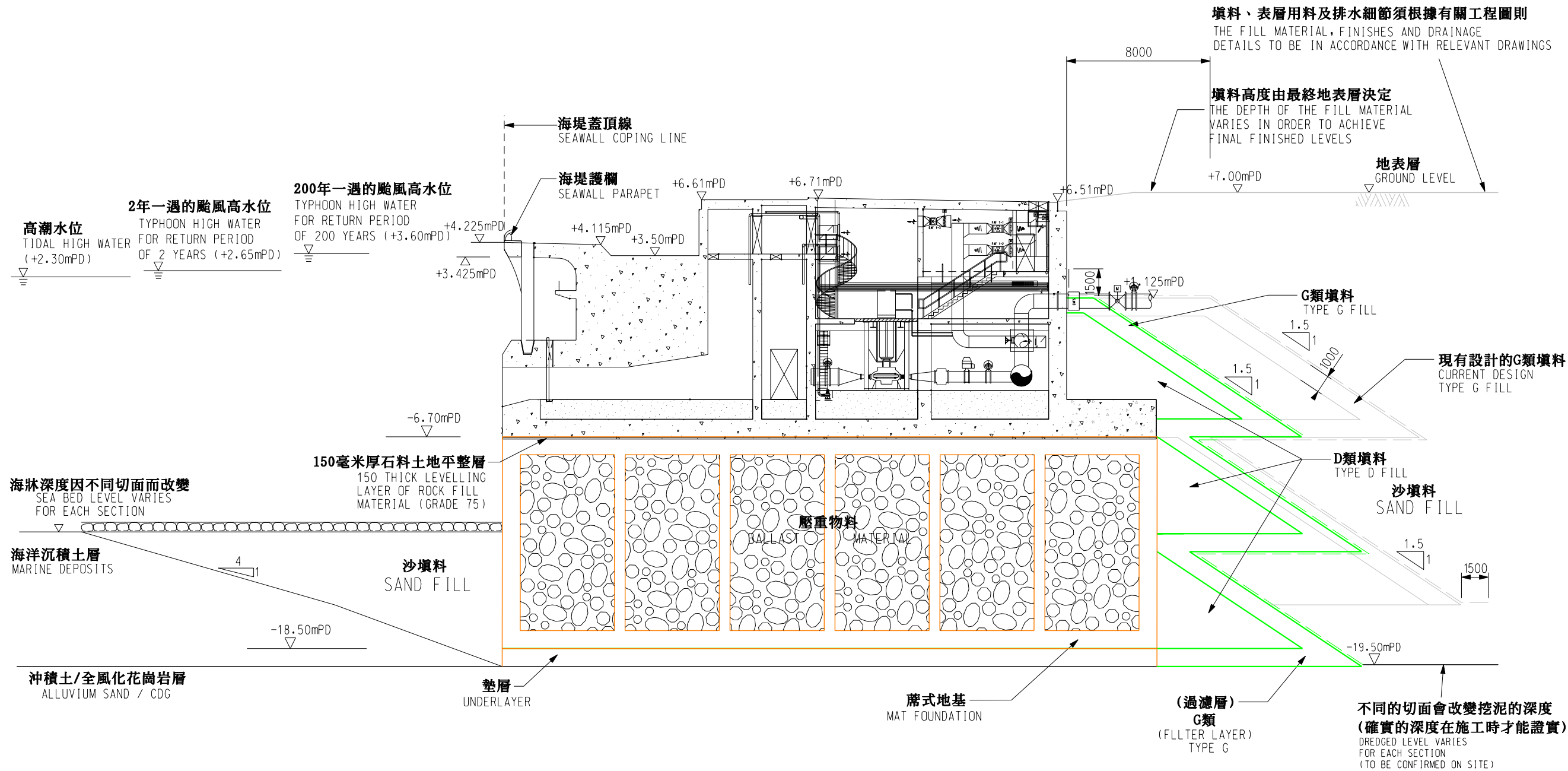




A	04-12-03	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved

修訂 REVISION

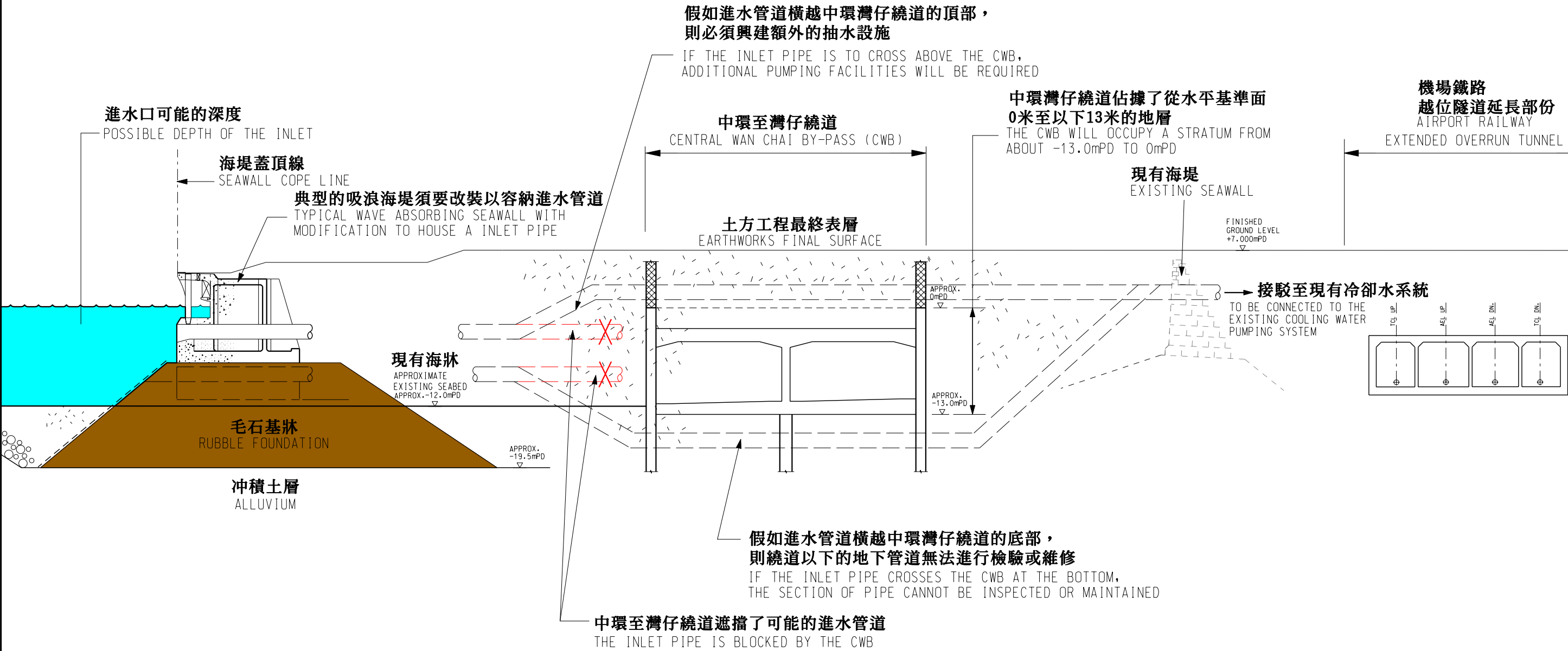
圖則名稱 drawing title 冷卻用水抽水站鑽孔樁地基的典型橫切面 TYPICAL SECTION OF BORED PILE FOUNDATION FOR COOLING WATER PUMPING STATION	繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
	W L Lam	SIGNED	25-11-03		
	核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	
	S K Keung	SIGNED	25-11-03	1:300	
	核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.	 拓 展 署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
	H H YEUNG	SIGNED	25-11-03	HK I-Z626A	



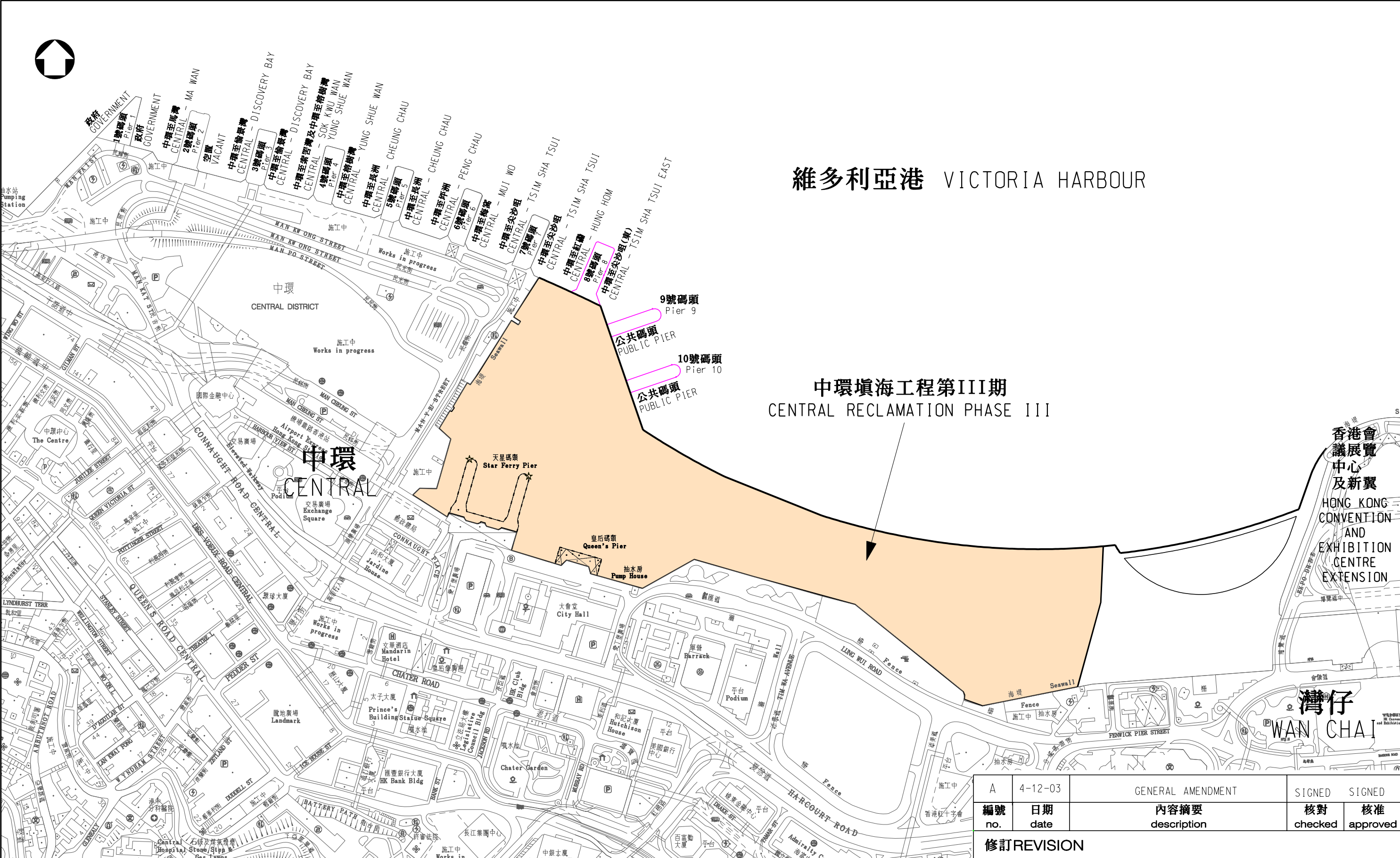
A	04-12-03	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved

修訂 REVISION

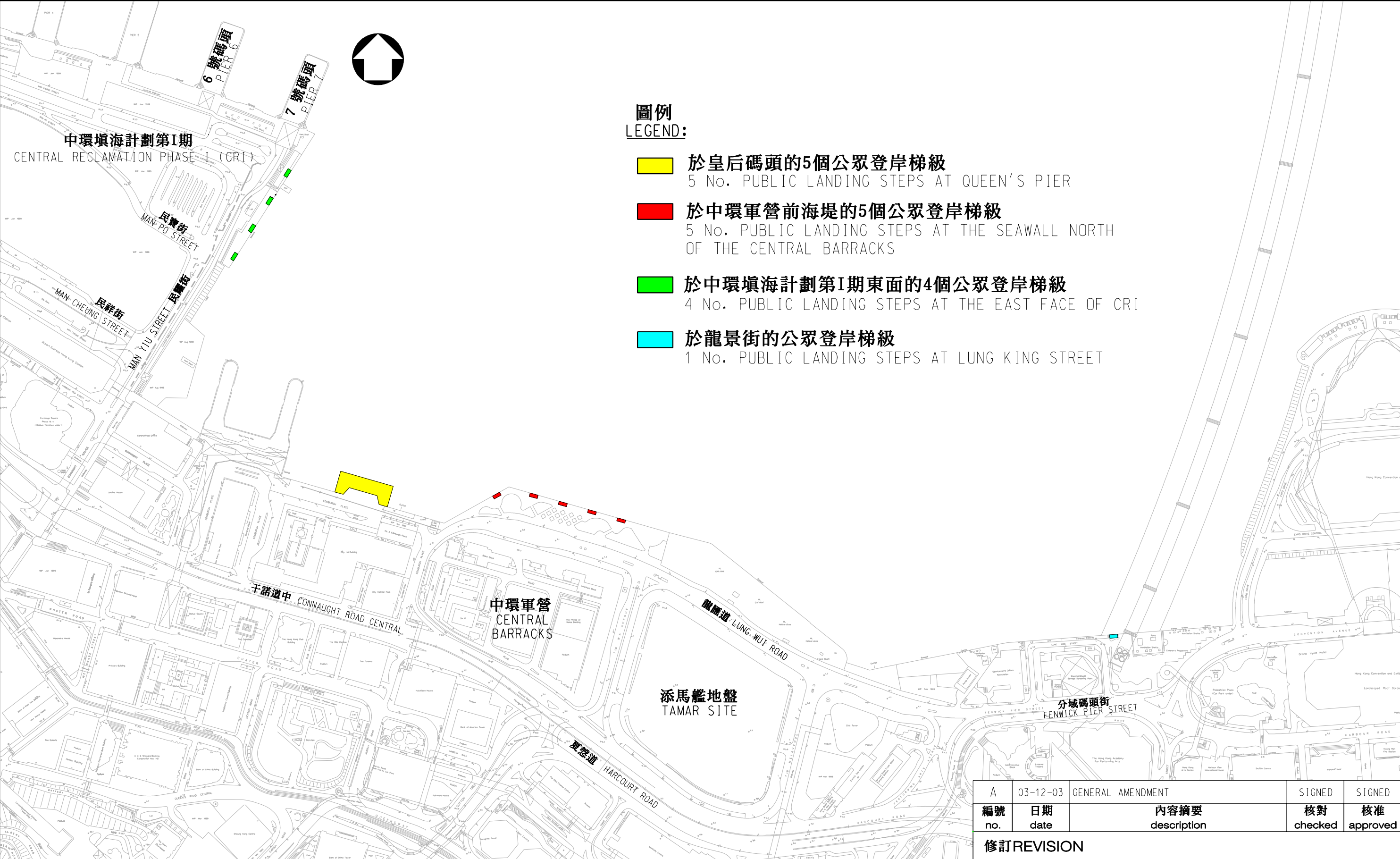
圖則名稱 drawing title	繪圖 drawn W L LAM	簽署 initial SIGNED	日期 date 25-11-03	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
	核對 checked S K KEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 25-11-03	比例 scale 1:250	
	核准 approved H H YEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 25-11-03	圖則編號 drawing no. HKI-Z627A	
冷卻用水抽水站席式地基的典型橫切面 TYPICAL SECTION OF CAISSON FOUNDATION FOR COOLING WATER PUMPING STATION					拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT



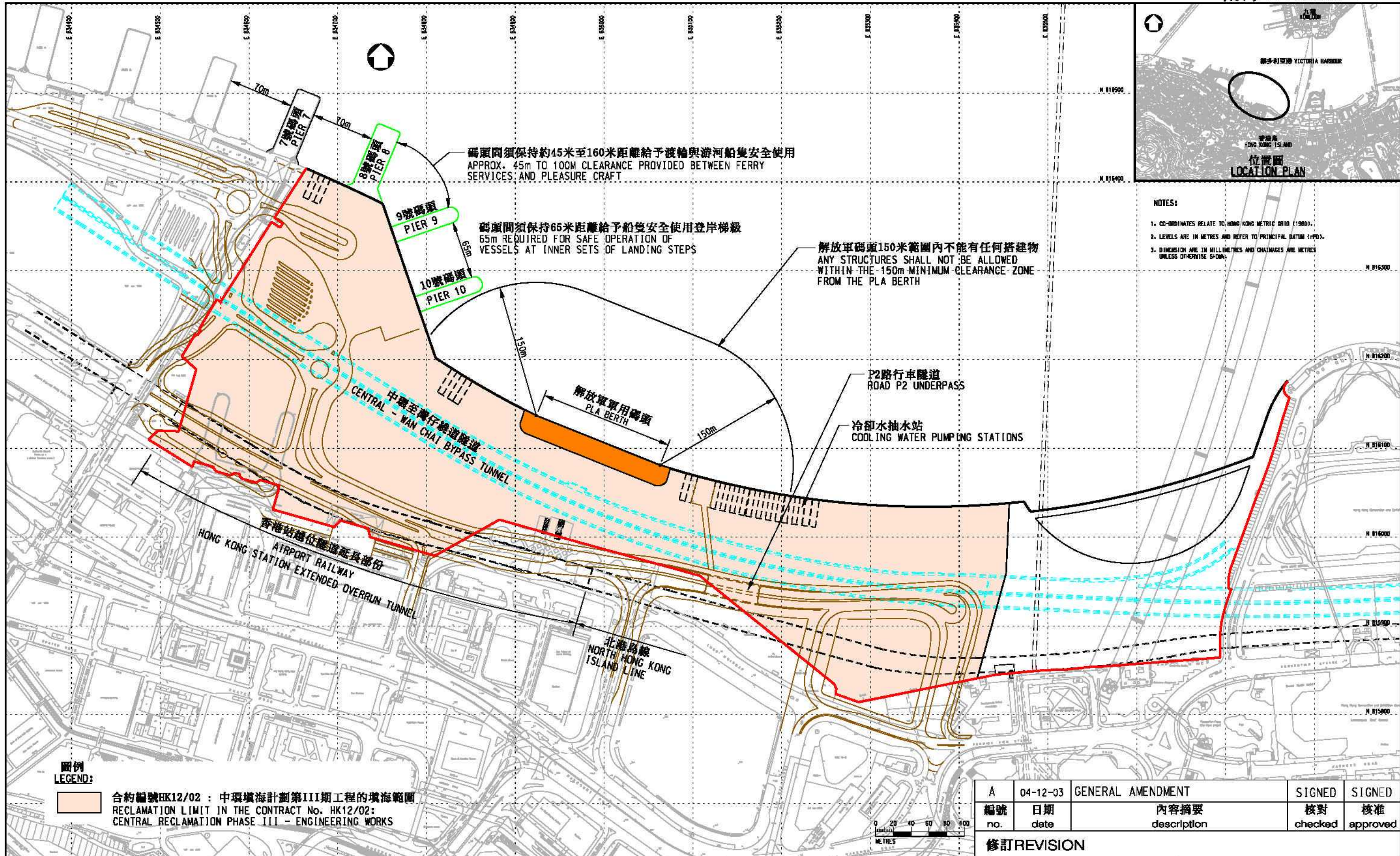
				A	04-12-03	GENERAL AMENDMENT	SIGNED	SIGNED
				編號 no.	日期 date	內容摘要 description	核對 checked	核准 approved
				修訂 REVISION				
圖則名稱 drawing title 中環填海計劃第III期冷卻水抽水站的遷移方案 CENTRAL RECLAMATION PHASE III RELOCATION OPTIONS FOR THE COOLING WATER PUMPING STATION				繪圖 drawn H C LAU	簽署 initial SIGNED	日期 date 24.9.2003	項目編號 item no.	
				核對 checked S K KEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 24.9.2003	比例 scale 不按比例 NOT TO SCALE	
				核准 approved H H YEUNG	簽署 initial SIGNED	日期 date 24.9.2003	圖則編號 drawing no. HK I-Z547A	
						辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE		
						 拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT		



圖則名稱 drawing title	中環碼頭 PIERS IN CENTRAL	繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE
		W L LAM	SIGNED	08-10-03		
		核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	 拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
		S K KEUNG	SIGNED		1:5000	
核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.			
H H YEUNG	SIGNED	08-10-03	HKI-Z567A			



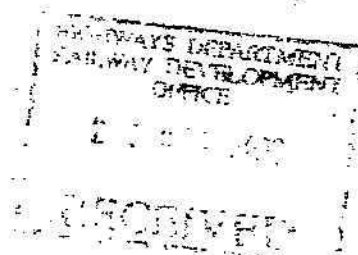
圖則名稱 drawing title	繪圖 drawn	簽署 initial	日期 date	項目編號 item no.	辦事處 office 港島及離島拓展處 HONG KONG ISLAND AND ISLANDS DEVELOPMENT OFFICE  拓展署 TERRITORY DEVELOPMENT DEPARTMENT
	H S TSANG	SIGNED	14-11-03		
	核對 checked	簽署 initial	日期 date	比例 scale	
於中環填海計劃第III期工程展開前的現有中環海傍公眾登岸梯級 EXISTING PUBLIC LANDING STEPS IN CENTRAL WATERFRONT BEFORE THE COMMENCEMENT OF CENTRAL RECLAMATION PHASE III	S H YU	SIGNED	14-11-03	1:4000	
	核准 approved	簽署 initial	日期 date	圖則編號 drawing no.	
	H H YEUNG	SIGNED	14-11-03	HKI-Z620A	



Mr. Timothy Leung
Highways Department
1/F, Ho Man Tin Government Offices
88 Chung Han Street
Ho Man Tin
Kowloon

Our ref: C/DM/5018/CS00
18 December 2000

BY FAX & POST



8/5/01

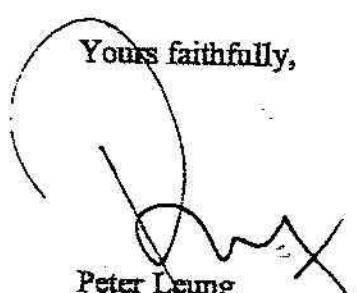
Dear Sir,

Hong Kong Station Extended Overrun Tunnel

I refer to your letter ref. RD 8/5/2/1 dated 30 November 2000.

As requested, I enclose a copy of the paper which confirms the EOT is required for the LAR to meet safety requirements and to provide train reversing facilities. Without the EOT, the LAR cannot operate to its full design capacity.

Yours faithfully,


Peter Leung
Design Manager (New Projects)

Encl.

c.c. TDD - Mr. K F Tang

PL/CN/035/EFS#00483571

LANTAU AND AIRPORT RAILWAY
HONG KONG STATION EXTENDED OVERRUN TUNNEL

1. INTRODUCTION

- 1.1 This paper describes the Hong Kong Station Extended Overrun Tunnel and outlines the reasons why it is required.

2. BACKGROUND

- 2.1 During the feasibility study and design stages of the Lantau and Airport Railway (LAR), it was identified that an overrun tunnel was required east of Hong Kong Station for the following reasons:
- (a) To ensure trains failing to stop at the design position do not collide with the tunnel end.
 - (b) To allow trains to be turned back on the east side of the station without hindering trains approaching from the west, thereby enabling the LAR to operate to its design capacity and allow the use of separate platforms for AEL arrivals and departures.
- 2.2 Due to phasing problems with the Central Reclamation, it was recognised from the outset that the full overrun tunnel could not be completed by the opening date of LAR Phase 1. A scheme was developed to construct the overrun tunnel in two stages to suit the phasing of the Central Reclamation.
- 2.3 In the first stage, as a compromise solution which would avoid demolition of the Star Ferry pier, a short overrun tunnel of approximately 80m route length was planned to be constructed together with LAR Phase 1. This short overrun tunnel has been completed and put into operation when Phase 1 of the LAR opened in mid-1998.
- 2.4 In the second stage, the overrun tunnel would be extended to its full extent to satisfy the requirements stated in section 2.1 above. This extension is now called the Hong Kong Station Extended Overrun Tunnel (EOT) and is intended to be constructed at the same time as Central Reclamation Phase III (CRIII).
- 2.5 The original envisaged programme for completion of CRIII and the EOT was 2001. However, due to problems with the scope of CRIII, the CRIII programme has been delayed. The current programme shows that CRIII construction will commence in April 2002 and complete by end 2006.
- 2.6 It should be noted that construction of the EOT was agreed with Government during negotiations on the LAR project in 1991. This agreement is now embodied in paragraph 8A of the Airport Railway Financial Support Agreement.

3. LAR PHASE 1 (SHORT OVERRUN TUNNEL)

- 3.1 The schematic layout at Hong Kong Station for LAR Phase 1 is shown in Figure 1 attached to this paper. The existing railway facilities are not sufficient to meet the requirements in section 2.1 above. This is explained in the following sections.
- 3.2 For safety reasons, an overrun tunnel of at least 110m is required at all terminal stations to ensure trains failing to stop at the design position, as a result of human error or defective equipment, would not collide with the tunnel end. These train overruns occur relatively infrequently and pose no safety risk provided adequate overrun tunnel is available. It is not possible to eliminate overruns.
- 3.3 As the existing short overrun tunnel constructed as part of LAR Phase 1 is only 80m long, it does not meet the safety requirements. This is tolerable while the LAR operates at extended headways, as on a statistical basis the risk of such accidents can be accepted. The HK Railway Inspector has accepted this sub-standard overrun tunnel, based on the lower frequencies of AEL and TCL trains during initial operation of LAR. MTR is required to report on an annual basis, whether the risk remains acceptable.
- 3.4 Taking into account the latest patronage figures and forecasts and proposed improvements to headways to accommodate increased flows from the new West Rail connection at Nam Cheong Station, the latest risk assessment conducted by MTR shows that the EOT should be commissioned latest by 2003. Based on the current CRH programme, the earliest EOT opening date that can be achieved, assuming the EOT construction is entrusted to TDD under CRH, is 2006. MTR Corporation consider this to be marginally tolerable, again on a statistical basis, and has advised the HK Railway Inspector accordingly.
- 3.5 Whilst the existing crossovers located on the west side of Hong Kong Station allow trains to reverse at HOK, they constrain the overall LAR capacity due to the following reasons:
- (a) The location and geometry of the turnouts for the crossovers impose speed restrictions on approaching trains.
 - (b) Trains leaving the TCL platform obstruct the approaching track for a short period of time, requiring approaching trains to be kept further away.
 - (c) The single AEL crossover encroaches into the AEL platform thus imposing a limit of 8 car operation for the AEL. In order to provide full capacity, AEL has to operate with 10 car trains and with two platforms.
 - (d) With a single AEL crossover and platform, approaching AEL trains have to wait until the single AEL platform is cleared. This constrains the AEL service and consequently the TCL service.
- 3.6 In order to operate AEL and TCL to full design capacity, the existing crossovers west of HOK have to be removed and re-provisioned east of HOK and an overrun tunnel of sufficient length (approximately 500m) for trains to reverse is required.

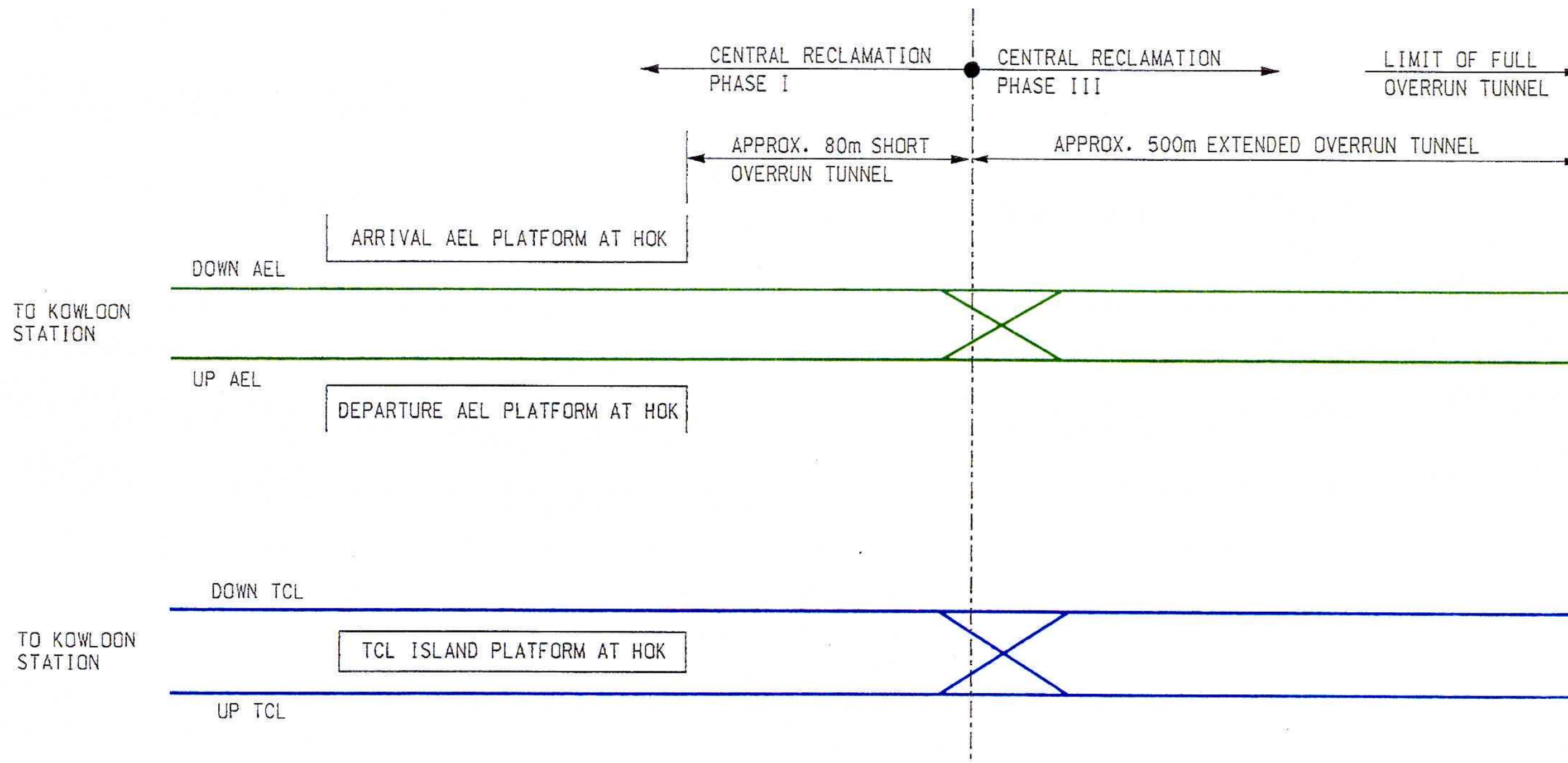
4. LAR PHASE 2 – HOK EXTENDED OVERRUN TUNNEL

- 4.1 The required extent of the LAR Phase 2 HOK Extended Overrun Tunnel which satisfies the requirements in section 2.1 is shown in the attached Figure 2. The length of the EOT has been calculated to meet safety requirements and to allow trains to reverse.
- 4.2 After commissioning of the EOT, passengers arriving at HOK Station would alight at the arrival AEL or down TCL platforms. The trains will then enter the overrun tunnel via the crossovers east of HOK and return to the departure AEL or up TCL platforms to pick up departing passengers.

5. CONCLUSIONS

- 5.1 The existing short overrun tunnel east of Hong Kong Station was a compromise solution to reclamation phasing problems and is not adequate to meet safety and operational requirements at improved LAR service levels.
- 5.2 The HOK Extended Overrun Tunnel has been delayed from the original intended completion date of 2001 and must be constructed as soon as possible to meet the safety and operational requirements in section 2.1 above.

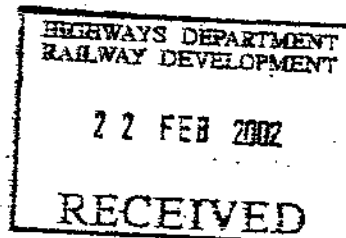




REVISION		DESCRIPTION	BY	DATE	日 月 年	APPROVED	NO USE SOME MATERIALS, KEEP ALL CONNECTIONS ON SITE.		地鐵公司工程計劃部 MTRC PROJECT DIVISION		 地鐵公司 MTR Corporation		MTR TOWER TELEPHONE PLAZA HONG KONG TEL : 2363 2111 FAX : 2783 8822		香港九龍灣 德輔道東 地鐵大廈					
							1. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 2. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 3. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 4. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 5. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 6. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 7. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 8. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 9. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED. 10. ALL DIMENSIONS SHALL BE TO FACE UNLESS OTHERWISE SPECIFIED.		ORIGINATOR 原作者 地鐵公司工程計劃部 MTR Corporation PROJECT DIVISION		設計管理組 機場鐵路第二期 - 香港 DESIGN MANAGEMENT (LAR2-HK)		TITLE 名稱 LAR PHASE 2 SCHEMATIC LAYOUT AT HOK (WITH EOT)		SCALE 比例 N/A		CAD REF FIG36.DGN		AS BUILT APPROVE	
													DATE 日期 11 DEC 2000		AS BUILT DATE NO					
													DRAWN SW		DESIGNED CN		DRAWING NO 圖號			
													CHECKED		APPROVED		FIGURE 2			

Our Ref: PID/LAR/125

Date: 21 February 2002



BY FAX & POST
(2537 3231)

Secretary for Transport
Transport Bureau
16/F Murray Building
Garden Road
Hong Kong

Attention: Mr Paul Tang

Dear Paul,

**Central Reclamation Phase III
Hong Kong Extended Overrun Tunnel**

I refer to our previous discussions on the intended arrangements for construction of the Hong Kong Extended Overrun Tunnel (EOT) and wish to advise the Corporation's current position following a review of the overall need, based on the latest projections for growth in demand on the Airport Express (AEL) and Tung Chung Line (TCL).

As you may be aware the need for the EOT is dictated by two issues.

The first concerns the ability of the AEL and TCL to meet the future demand. Any major improvements in headways which might be needed to achieve higher capacities, can only be realised if the second AEL platform is provided and trains are turned back on the east side of Hong Kong Station. The full 500m of the EOT is needed for this purpose.

The second issue is a safety issue and concerns the risk of trains colliding with the end wall of the tunnel. The current overrun of 84m, which was the maximum possible at the time of construction of Hong Kong Station, is less than our standard length of 110m.

Recent data on population assumptions for North Lantau, West Kowloon and the North West NT, updated patronage forecasts for the Airport, observed current ridership on the AEL and TCL, and current and envisaged future levels of bus competition have been used to develop revised predictions for future demand and the necessity for increasing the frequency of TCL and AEL services and hence the need for the EOT. Assuming that the rate of population increase in the AEL and TCL catchments is at the new reduced rate and that the KCRC West Rail and Kowloon Southern Link projects are completed in 2003 and 2008 respectively, the ability of the existing TCL and AEL to accommodate the reduced future demand is now predicted to be adequate until at least 2014. Only at that time will the provision of the full 500m EOT, with train reversing provisions east of Hong Kong Station, be required.

- 2 -

With regard to the safety issue the existing overrun tunnel length of 84m remains a safety concern for the operation of the TCL and AEL. Our current assessment is that this arrangement will be tolerable until 2006, at which time patronage increases will necessitate an increase in the overrun tunnel length. A modest increase of the tunnel length by approximately 40m will overcome the safety concern.

The Corporation has therefore concluded that we only require a 40m extension of the existing overrun tunnel at this time.

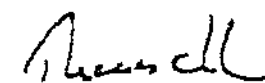
We do acknowledge the desirability of avoiding future disruption to the completed CRIII works, by constructing the full 500m of overrun tunnel concurrently with the reclamation works. We would therefore welcome discussions on the way forward, with one suggestion being that, except for the 40m required for safety reasons, Government fund and undertake these tunnel works as railway route protection measures, to be refunded by the Corporation when the works are incorporated into the railway to meet operational needs. Other funding arrangements may also need to be explored, possibly combined with a package for NIL funding.

We understand that Government intend to invite tenders for the CRIII works in April 2002 and award the contract in August 2002. In order not to delay this programme and to allow sufficient time to consider the timing and funding arrangements for the EOT we would propose that the EOT works are included in the contract as an Option subject to excision. It is understood that the contractor would not need to be instructed to proceed with the EOT until December 2002. This should allow sufficient time for a decision on funding and route protection to be taken.

We recognize that this strategy differs from our original intention and regret having to inform you of this approach in the final stages of preparation of the tender documentation for CRIII by TDD, however the Corporation has only recently received the planning data confirming the very substantial reduction in population growth forecasts.

We would be pleased to discuss further as necessary.

Yours sincerely,

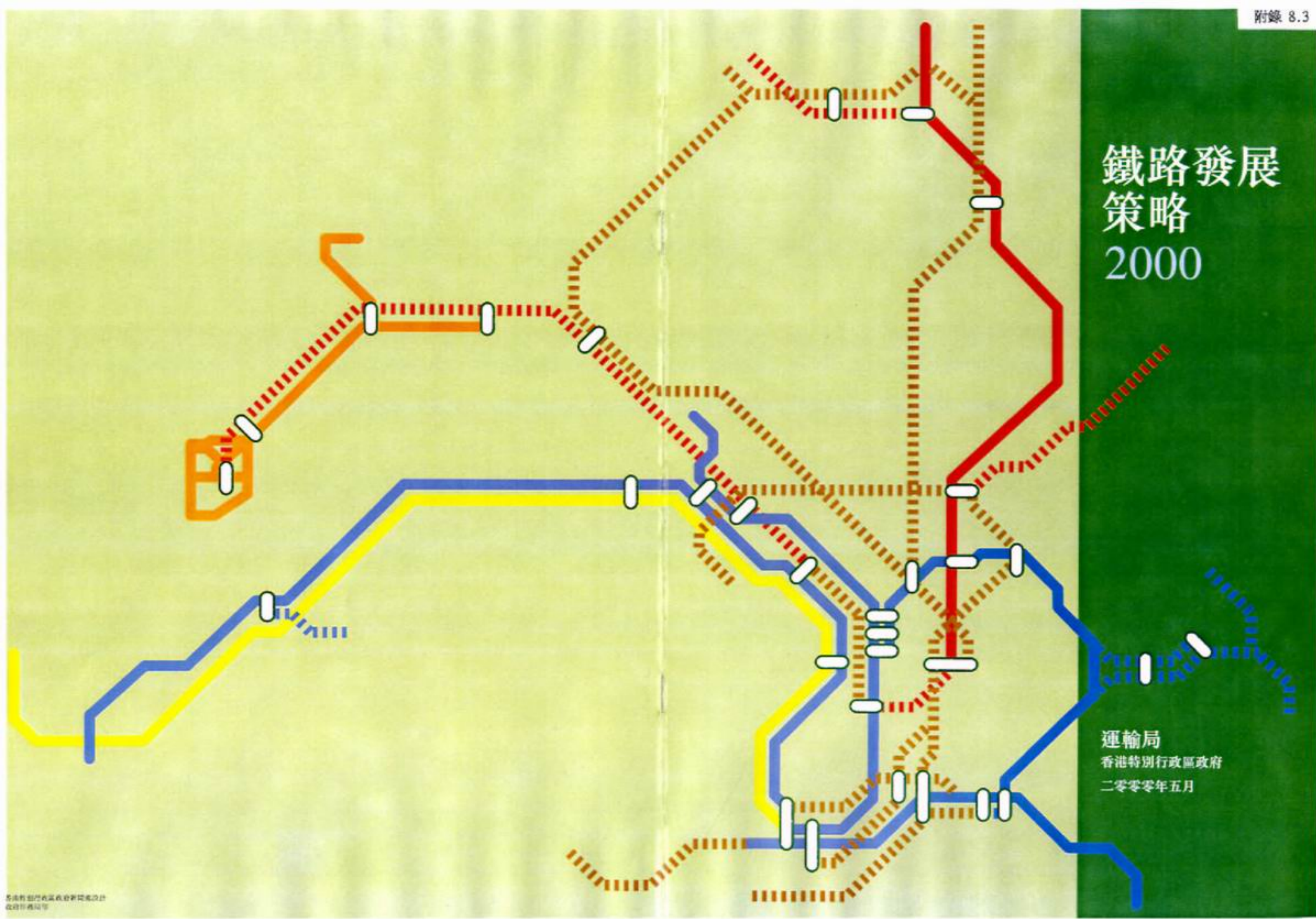


R.J. Black
Project Director

c.c. RDO, HyD - Attn. Mr John Chai
TDD - Attn. Mr H.K. Wong
FB - Attn. Mr M. Glass

RJB/AMG/af

鐵路發展 策略 2000



香港特別行政區政府
運輸局

鐵路發展策略2000

二零零零年五月

目錄

	頁數
1. 序言	
鐵路發展政策	1
一九九四年鐵路發展策略	2
2. 第二次鐵路發展研究	
研究的目標	3
新鐵路方案	3
3. 鐵路發展策略2000	
鐵路網絡擴展計劃的要點	4
新鐵路項目	6
— 港島線延線	
— 沙田至中環線	
— 九龍南環線	
— 北環線	
— 區域快線	
— 港口鐵路線	
紅磡作為集體運輸中心的選址	14
擴展鐵路網絡的效益	14
實施	16
費用估計	19
長遠發展方案	20

1. 序言

- 1.1 這是香港第二份鐵路發展策略。本策略為規劃香港鐵路網絡直至二零一六年的進一步擴展，提綱挈領制定出藍圖。
- 1.2 本策略是以第二次鐵路發展研究的結果作為基礎，這項研究已在二零零零年年初完成。有關建造個別鐵路的進一步決定，須取決於與這些項目有關的詳細工程、環境和財務研究結果。當局在落實興建新鐵路線時，會先諮詢公眾的意見。

鐵路發展政策

- 1.3 鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具。目前，本港每天有超過三成的本地客運是倚賴鐵路，而利用鐵路過境的旅客更超逾八成。此外，進出香港與內地之間的貨運也有少部分是使用鐵路的。政府在一九九九年十月發表題為“邁步前進”的長遠運輸策略，重點提出要以鐵路作為香港運輸系統的骨幹。鐵路對於香港在經濟、社會及土地方面的持續發展是不可或缺的，而政府在基建發展規劃上，也會優先建設鐵路。
- 1.4 兩間鐵路公司須以審慎的商業原則經營業務。政府也認同任何新鐵路項目須為獲選實施有關項目的鐵路公司或其他經營者提供商業回報。目前當局視乎情況所需而容許鐵路公司在車站和車廠上蓋發展物業的做法行之有效，因此應予保留。至於配合鐵路發展的相關公務工程，政府會繼續承擔所需費用，而在某些財務可行性不高的項目，政府會按個別項目的需求情況而考慮給予扶助。

一九九四年鐵路發展策略

- 1.5 政府在一九九四年制定了香港首份鐵路發展策略。該份策略提出了一個鐵路發展計劃，並建議優先發展三個新鐵路項目，即九廣西鐵、地鐵將軍澳支線以及馬鞍山至大圍鐵路線（連同九廣東鐵由紅磡至尖沙咀延線）。
- 1.6 上述三個鐵路項目已進入不同的實施階段。此外，當局又在一九九九年決定興建上水至落馬洲支線，以便提供多一條連接香港與深圳的鐵路旅客通道。在一九九九年年底，當局決定建造竹篙灣鐵路，並計劃這條鐵路與迪士尼主題公園同時落成。因此，在二零零二年至二零零五年期間，我們會有六條新鐵路線陸續建成。當這六條耗資超過1,000億港元的鐵路建成後，香港的鐵路網會擴展約40%，即路軌總長度會擴展至200公里。圖1顯示在二零零六年的鐵路網絡。



圖 1: 2006年的鐵路網絡

2. 第二次鐵路發展研究

- 2.1 為了應付香港人口的持續增長（預料會在二零一六年增至890萬人）以及香港與內地之間日益頻繁的社會和經濟活動，政府在一九九八年三月委聘顧問進行第二次鐵路發展研究（第二次研究），以探討直至二零一六年進一步擴展鐵路網絡的最佳方法。

研究的目標

- 2.2 第二次研究為拓展香港鐵路網絡的需求訂出下列目標：
- (a) 紓緩現有鐵路系統的瓶頸地帶；
 - (b) 為一些策略性增長地區提供鐵路服務，以配合房屋和經濟發展；
 - (c) 應付跨界客貨運輸的需求；以及
 - (d) 增加鐵路在整體運輸系統所佔的比例，以減少對道路交通工具的倚賴。

新鐵路方案

- 2.3 為了達到上述目標，第二次研究探討了多個新鐵路方案，這些方案可以不同方式與現有鐵路線組合成不同的鐵路網絡，經篩選後，其中六個方案選定為構成鐵路網絡擴展的主要方案。這六個主要方案為：
- (a) 北港島線；
 - (b) 東九龍線；
 - (c) 第四條過海鐵路線；
 - (d) 大圍至鑽石山線；
 - (e) 九龍南環線；以及
 - (f) 北環線
- 2.4 此外，第二次研究也建議三個獨立方案，以應付個別走廊的運輸需求；這些獨立方案並不影響網絡的基本組合。這三個獨立方案為西港島線、區域快線和港口鐵路線。
- 2.5 第二次研究建議，香港未來鐵路網絡的發展應以東九龍線連接第四條過海鐵路線作為基礎。

3. 鐵路發展策略2000

3.1 政府根據第二次研究的結果，制定了《鐵路發展策略2000》。這套策略訂定適用至二零一六年的鐵路網絡擴展計劃。

鐵路網絡擴展計劃的要點

3.2 這個鐵路網絡建成後，會提供六條新鐵路走廊和一條可供考慮發展的港口鐵路線。圖2顯示這六條新鐵路走廊。它們為：

- (a) 由柴灣至東涌的東西向走廊：這條走廊由港島線、北港島線和東涌線組成；
- (b) 由將軍澳至堅尼地城的第二條東西向走廊：這條走廊由地鐵將軍澳支線、港島線和西港島線組成；
- (c) 南北向走廊：視乎不同的營辦機構，這條走廊可直接由大圍，或由馬鞍山經東南九龍至港島；
- (d) 九龍南環線：這條鐵路經九龍半島，為九鐵的東鐵和西鐵提供方便的接駁；
- (e) 北環線：這條走廊在新界北部連接九鐵的東鐵和西鐵；以及
- (f) 區域快線：這條鐵路為邊界和都會區提供快速的鐵路服務。

此外，策略還包括一條可能發展的港口鐵路線，線路經由東鐵或西鐵連接羅湖與葵涌貨運站。



圖 2：新鐵路走廊

新鐵路項目

- 3.3 爲了達成鐵路網絡的擴展計劃，政府建議把第二次研究篩選出的新鐵路方案歸納爲下述項目（見圖7在第10和11頁），以供實施：

港島線延線

- 3.4 港島線延線包括北港島線和西港島線。北港島線是現有地鐵東涌線沿港島北岸向東的延伸，至炮台山站與地鐵港島線的東半部連接。同時，新建成的將軍澳支線會延伸至天后站與港島線的西半部連接。北港島線可紓緩港島線銅鑼灣段，並分流過海乘客到東涌線和將軍澳支線，從而紓緩荃灣線彌敦道走廊的擠迫情況。至於西港島線，則將會是地鐵港島線由上環至堅尼地城的延線。
- 3.5 北港島線何時實施，須視乎港島線和荃灣線預計何時會出現瓶頸情況，以及中環及灣仔填海區何時可供使用而定。至於西港島線項目是否可行，須視乎西區發展的進展情況以及舊區重建過程是否順利而定。由於北港島線和西港島線很自然是港島線的延伸部分，因此應歸納在同一個項目下實施。這兩條鐵路的路線見圖3。

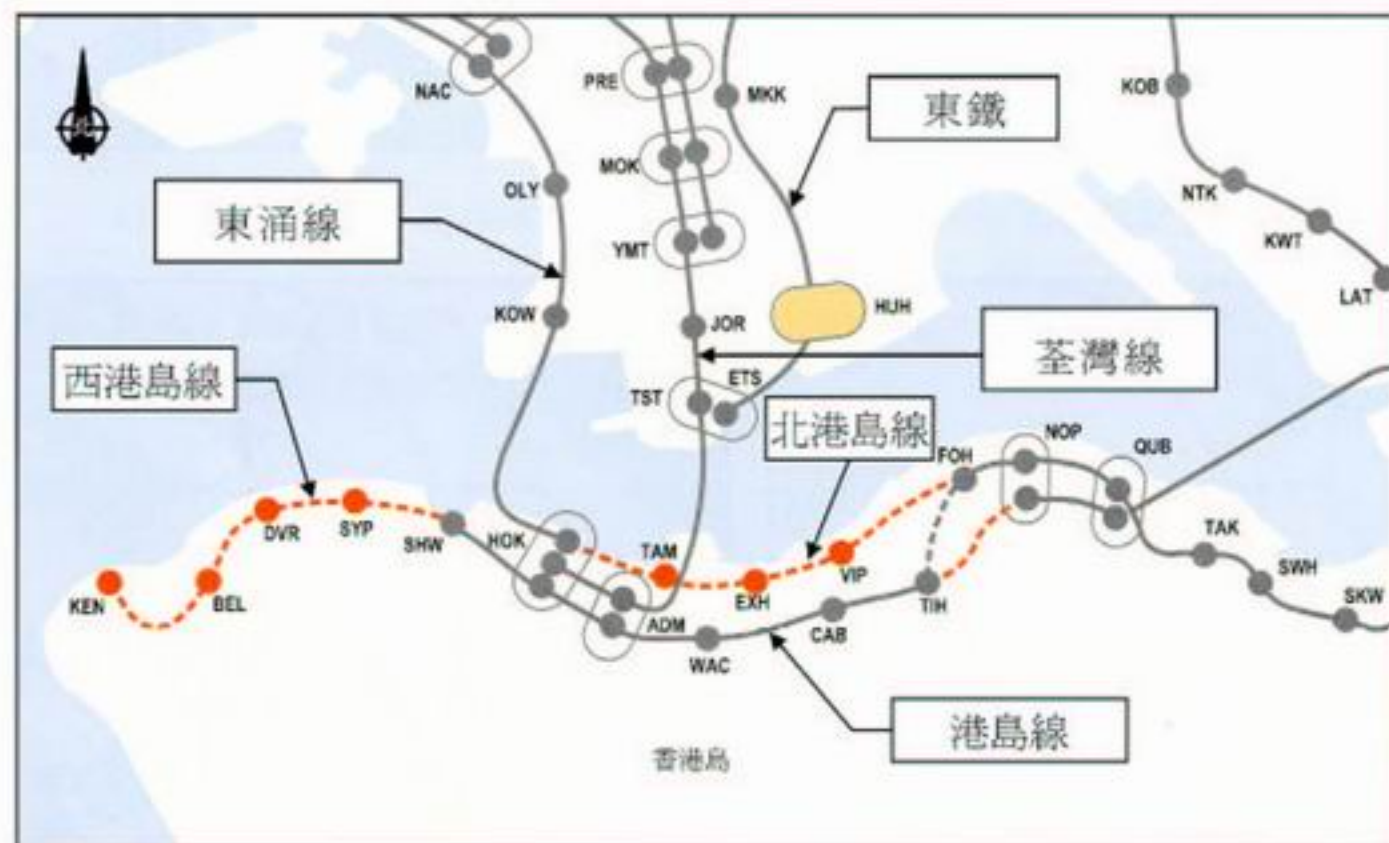


圖 3：北及西港島線

沙田至中環線

- 3.6 沙田至中環線由東九龍線、第四條過海鐵路線和大圍至鑽石山線（見圖4）組成，這將會是一條新策略性鐵路走廊。這條走廊不但可大大增加過海及沙田至九龍鐵路的載客量，而且可疏導鐵路乘客，紓緩港島及九龍都會區其他鐵路線的壓力。



圖 4：沙田至中環線

- 3.7 這項目的東九龍線段連接地鐵鑽石山站與九鐵紅磡站。第二次研究發現，如果單獨發展，東九龍線段既欠效率，又不符合財務效益。因此，東九龍線應與其他鐵路線連接，以組成一條策略性鐵路走廊。東九龍線應由紅磡向南延伸過海，構成第四條過海鐵路線；另應由鑽石山向北延伸至大圍，構成大圍至鑽石山線。

3.8 第四條過海鐵路線會以紅磡為九龍方面的起點。在港島方面，則可經會議展覽中心／金鐘（會展／金鐘方案）或維多利亞公園、禮頓山及灣仔南至中環。會展／金鐘方案所需建造費用會較為廉宜，並可直接連接紅磡與中環，配合市民日常的交通需求。至於維園方案，則可連接銅鑼灣的繁忙商業區和店鋪，因此可應付乘客的不同需要。長遠而言，維園方案有助把都會發展重心由中環東移向銅鑼灣。

3.9 大圍至鑽石山線可提供多一條連接新界東北部與九龍的鐵路走廊，從而紓緩東鐵筆架山隧道一段的瓶頸地帶。

3.10 沙田至中環線何時興建，須視乎網絡發展的整體運輸需求、新界東北部和馬鞍山的計劃發展步伐，以及東南九龍的發展和中環灣仔的填海時間表而定。

九龍南環線

3.11 九龍南環線是西鐵的延伸部分，連接西鐵南昌站與東鐵尖沙咀延線。這條鐵路的路線見圖5。

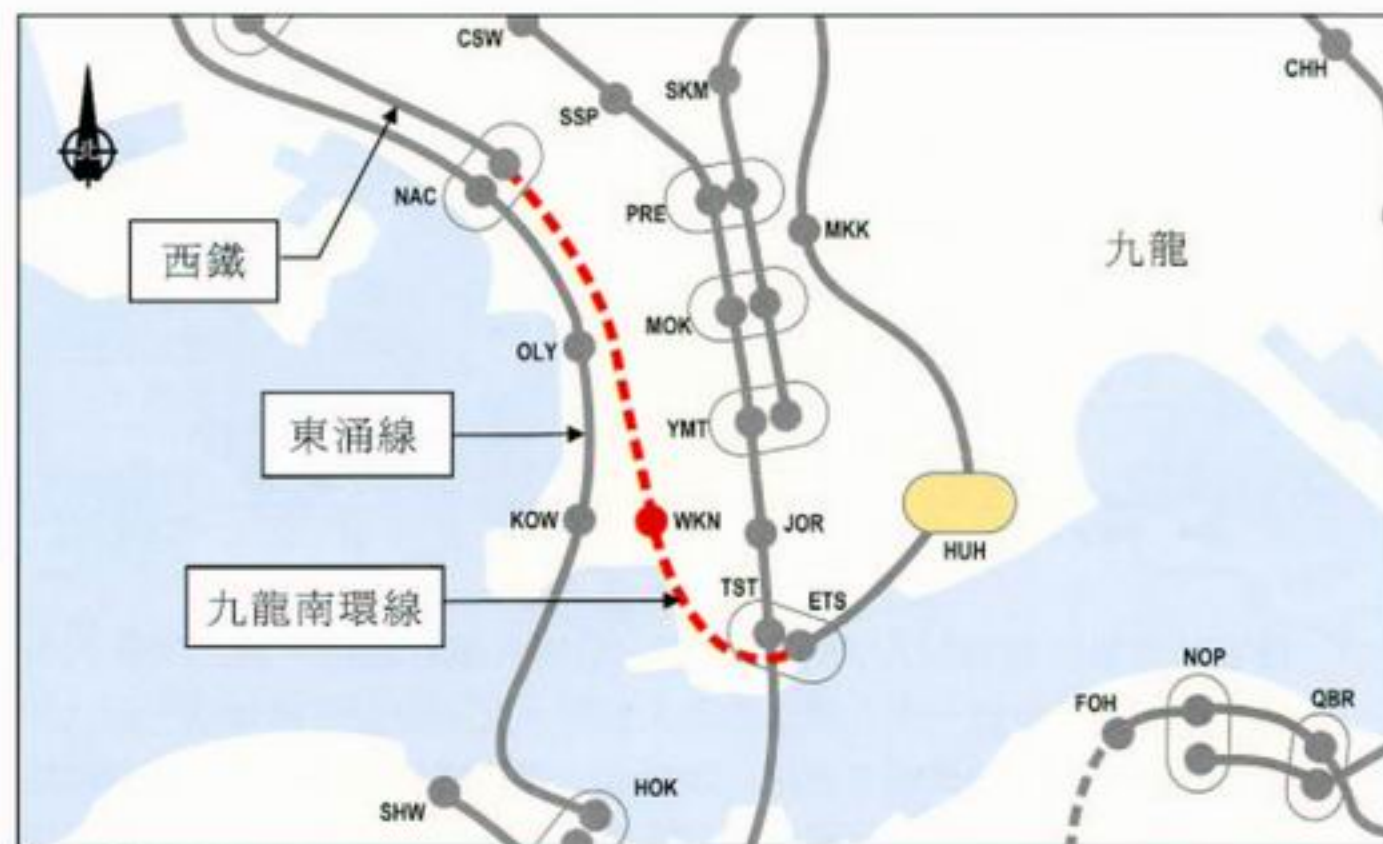


圖 5：九龍南環線

3.12 九龍南環線將會經九龍半島南部，提供一條方便的東西向鐵路線，並可促進大嶼山、新界西北部、西九龍和東九龍的發展。此外，這條鐵路線也有助把來自新界西北部的部分過海乘客分流至第四條過海鐵路線，從而紓緩東涌線過海段的擠迫情況。至於何時興建，則須視乎交通需求的增長情況而定，特別是市民對東涌線的需求會隨著大嶼山和新界西北部策略性增長地區的進一步發展而有所增加。

北環線

3.13 北環線連接西鐵（錦上路）與東鐵（古洞）以及落馬洲的過境站。這條鐵路可為新界北部的策略性增長地區提供客運服務，並為香港西部地區提供跨界客運服務。北環線何時興建，須視乎新界東北部和新界西北部策略性增長地區的發展計劃，以及跨界交通的增長情況而定。這條鐵路的路線見圖6。



圖 6：北環線



圖 7: 鐵路發展策略2000的新鐵路項目

區域快線

- 3.14 區域快線是一條連接市區與邊界的快速鐵路。這條鐵路除了提供只有少數中途站的本地快線服務之外，還可供直通車行駛。
- 3.15 區域快線初步的定線以紅磡為起點途經石硤尾至邊界。其路線在新界的部分有兩個方案可供選擇：其一是在東面經粉嶺南；其二是在西面經錦上路。東面路線可提供第三條鐵路過境通道，但這須配合深圳方面的規劃構想。鑑於香港與珠江三角洲之間的經濟活動日益頻繁，若能把區域快線由紅磡延伸至港島的中環，可進一步增加這條走廊的吸引力。區域快線的路線見圖8。
- 3.16 自一九九六年中以來，過境乘客每年持續以約18%至20%增長。目前，每天經羅湖過境的乘客平均有22萬人次。如果跨界交通維持目前的增長幅度，我們可能有需要及早開展區域快線的規劃工作，以便及時提供這條新鐵路走廊。



圖 8：區域快線

港口鐵路線

- 3.17 這條新貨運鐵路線將連接羅湖與位於葵涌的新港口鐵路貨運站。這條鐵路有兩個路線方案可供選擇：其一利用西鐵部分路線，然後經錦上路至葵涌；其二是經東鐵和一條由大圍至葵涌的新隧道。這兩條路線見圖9。
- 3.18 港口鐵路線提供由羅湖直達葵涌港口的跨界貨運服務，可吸納來自內陸較偏遠腹地的貨運，因此有助促進港口貨運量的增長，有利香港的經濟。這條鐵路何時興建，須視乎輸往葵涌港的鐵路貨運增長量而定。



圖 9：港口鐵路線

紅磡作為集體運輸中心的選址

3.19 除了各項新鐵路方案之外，第二次研究亦探討了集體運輸中心（運輸中心）所發揮的作用和功能。運輸中心有別於其他公共交通交匯處，作為跨界市際服務的終點站，它提供必需的海關和出入境設施。現有的紅磡終點站位處香港的中心位置，目前已發揮了運輸中心的作用，而且尚有發展空間。

3.20 紅磡亦是第四條過海鐵路線在九龍的首選著陸點。其他鐵路線，如東鐵、西鐵及東九龍線也會接駁至紅磡，而這處有多條過海隧道巴士線，可方便乘客轉乘鐵路或道路交通工具。故此，紅磡應該繼續充當香港的運輸中心。

擴展鐵路網絡的效益

3.21 為了配合香港在未來十五年的經濟、社會和人口增長，鐵路建設是至為重要的。擴展鐵路網絡，有助促使香港與內地（特別是廣東和珠江三角洲地區）之間的經濟和社會聯繫更加密切。投資發展鐵路網絡，可為香港帶來下列益處：

(a) 改善交通接駁

鐵路網絡擴展完成後，其覆蓋範圍可將全港約七成人口及八成就業區納入在鐵路車站一公里範圍內。鐵路網絡也有助促進新界策略性增長地區的發展，以及都會區的發展和重建計劃。

(b) 實踐綜合運輸規劃

鐵路網絡的覆蓋範圍廣泛，可方便市民在各主要交匯站轉乘其他公共交通工具。這有助實踐以鐵路作為香港交通運輸系統的骨幹，其他公共交通工具為配合的綜合運輸規劃，令鐵路服務發揮最高的效率，減省交通時間和費用，並滿足預期的需求。

(c) 提供高水平的運輸服務

這個覆蓋範圍廣泛的鐵路網絡貫通港九各處，提供快捷可靠的交通服務。一些具代表性的行程所需時間如下：

天水圍至中環	41分鐘
羅湖至金鐘	50分鐘
荃灣至啓德	32分鐘
將軍澳至中環	21分鐘

(d) 滿足跨界交通的需求

到二零一六年，跨界交通預計會增加超過三倍，而擴展的鐵路網絡可滿足不斷增長的跨界交通需求。

(e) 經濟回報

投資發展鐵路網絡，可得的經濟內部回報率將超過15%。

(f) 環保效益

第二次研究進行了策略性環境評估。評估顯示，各項新鐵路方案雖然可能會對環境造成一些影響，但這些問題並非不能克服，當局會在個別鐵路方案的設計和發展階段加以處理。

到二零一六年，當鐵路網絡擴展完成後，鐵路在公共交通系統所佔的比例會由目前的31%上升至43%；若以乘客行程的距離計算，則會由34%增至接近60%。這不但可以減少市民對道路交通工具的倚賴，而且更可帶來環保效益，每年可減少大約600公噸氧化氮和可吸入懸浮粒子及16萬公噸二氧化碳。

實施

- 3.22 在實施方面，六個新鐵路項目的實際實施次序和興建時間表，須考慮交通需求的增長情況、策略性增長地區的發展步伐、不同項目的配合，以及政府與兩間鐵路公司的磋商，然後進行較詳盡的工程可行性研究才可決定。部分項目可分不同階段興建，以配合交通需求。
- 3.23 在實施安排方面，由於港島線延線會由地鐵系統的延線構成，因此應由地鐵公司興建和經營。另一方面，為使九龍南環線和北環線能夠與東鐵和西鐵更配合得宜，這兩條鐵路線應交由九鐵公司興建。
- 3.24 擬批出的新鐵路項目如果不屬於現有鐵路線的延伸部分，政府將會採取公開而公平的做法，邀請兩間鐵路公司競投有關項目。政府會訂明條款，讓兩間公司在公平的基礎上競爭。政府在考慮建議書時，會考慮所有相關的因素，包括兩間公司提出的技術、財務和其他可以提高有關項目成本效益的建議。
- 3.25 由於沙田至中環線並非現有鐵路線的延伸部分，而這條鐵路線可連接地鐵和九鐵的網絡，因此可由其中一間公司興建。兩間鐵路公司都會獲邀就這個項目的實施提交建議書。此外，若政府規劃在羅湖和落馬洲以外的地方闢設第三條鐵路旅客過境通道，則區域快線也可供兩間公司競投，但我們須就其定線進行更詳細的可行性研究，才可決定推展這個項目的最佳方法。
- 3.26 至於可能發展的港口鐵路線，則應交由九鐵公司興建。政府會邀請九鐵公司詳細探討如何實施這項目，而政府會在規劃和實施給予全力支持。

3.27 本策略現就新鐵路方案的實施歸納為以下六個項目。至於具體實施時間，則須視乎日後的發展情況而定：—

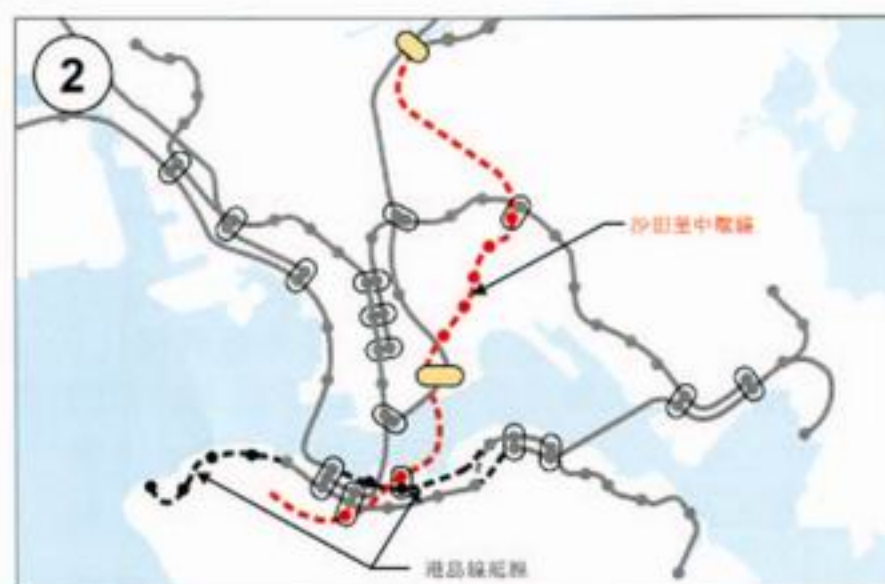
項目	營辦機構	備註
沙田至中環線（大圍至鑽石山線／東九龍線／第四條過海鐵路線）	地鐵公司／九鐵公司	有需要提供一條策略性鐵路走廊，以紓緩東鐵、配合東南九龍的發展，以及提高過海鐵路線的載客量。透過競投方式甄選營辦機構。 預計完成的時間：2008年至2011年
港島線延線（北港島線和西港島線）	地鐵公司	北港島線可紓緩荃灣線和港島線，但其實施須視乎中環及灣仔填海區是否可供應用而定；西港島線則可配合西區的發展和市區重建計劃。 預計完成的時間：2008年至2012年
九龍南環線	九鐵公司	可改善九龍東西面的交通接駁，並有助紓緩東涌線，但其實施須視乎大嶼山和新界西北部策略性增長地區的發展而定。 預計完成的時間：2008年至2013年
北環線	九鐵公司	可改善由新界西部至邊界的交通接駁，並為牛潭尾、新田和凹頭規劃中的策略性增長地區提供服務。 預計完成的時間：2011年至2016年
區域快線	地鐵公司／九鐵公司	應早日開展初步規劃。視乎有關定線，可透過競投方式甄選營辦機構。 視乎跨界交通的增長情況而興建。
港口鐵路線	九鐵公司	九鐵公司會研究實施這個項目的機會。 視乎跨界貨運量的增長情況而興建。

首三個項目的可能發展次序見圖10。



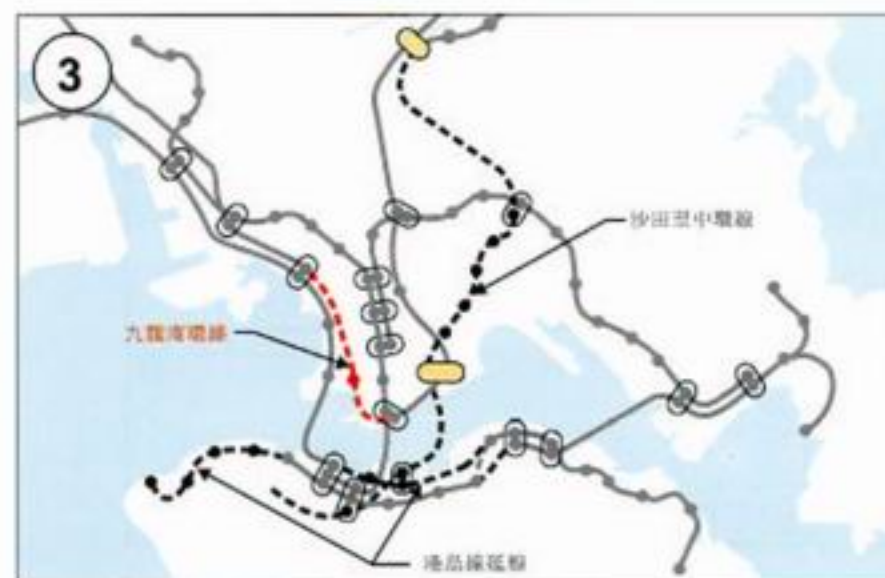
第一階段：

興建港島線延線。應先興建北港島線，然後才興建西港島線，以免令港島線不勝負荷。



第二階段：

興建沙田至中環線。這條線可分階段完成。



第三階段：

興建九龍南環線。這條線經九龍半島，連接九廣西鐵與紅磡，讓乘客可方便轉乘西鐵與東鐵。

圖 10：鐵路網絡的可能發展次序

費用估計

3.28 各主要方案和獨立方案的大約費用估計列載於表1。

表1 大約費用估計

項目	費用估計
北港島線	90 — 100億元
第四條過海鐵路線	100 — 160億元
東九龍線	120 — 140億元
大圍至鑽石山線	30 — 50億元
中環西部延線	20億元
九龍南環線	70 — 80億元
北環線	90億元
西港島線	100億元
區域快線	130 — 170億元
港口鐵路線／港口鐵路貨運站	50 — 90億元
合計	800 — 1,000億元

- 備註：(1) 大約費用估計是以一九九八年價格計算，並已包括土地費用。
 (2) 有關項目如有多於一個方案可供選擇，則會列出最高和最低的費用估計。
 (3) 北港島線一項所列的較高費用包括興建維園站，以便接駁第四條過海鐵路線。
 (4) 中環西部延線在維園方案下會連接香港公園，在會展／金鐘方案下則連接金鐘。
 (5) 區域快線的估算不包括購置列車的費用。

3.29 有關費用須在詳細的財務、工程和環境研究完成後再加修訂，這些研究會在實施個別鐵路項目時進行。

長遠發展方案

3.30 第二次研究亦探討過其他鐵路方案，包括南港島線、第五條過海鐵路線、西部外走廊、后海灣線、赤鱗角線和東西九龍線（見圖11）。由於有關地區的交通需求尚未足以支持興建集體運輸設施，因此在現階段無須優先發展這些項目。如規劃情況有重大的變化，我們會再探討這些項目。

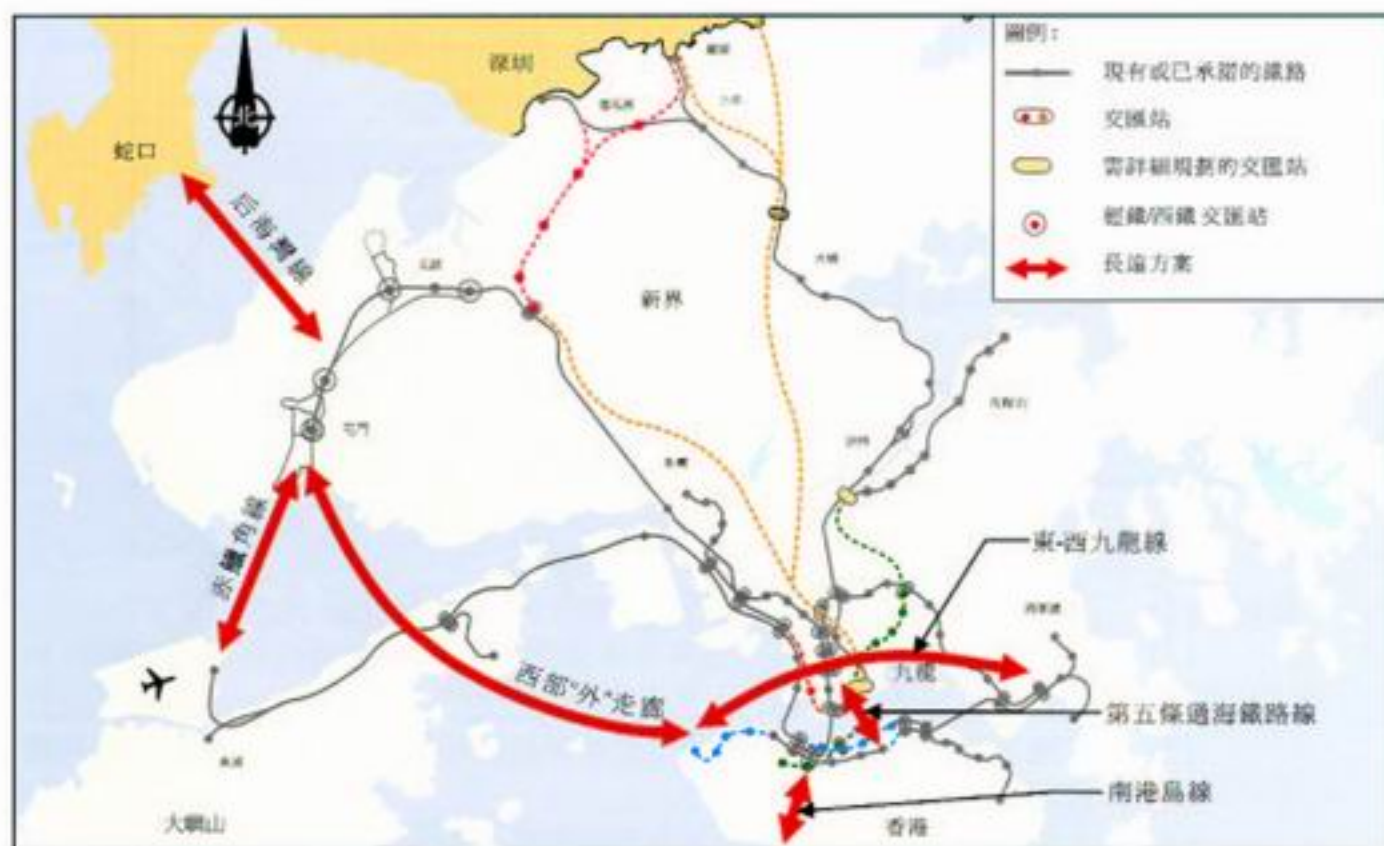


圖 11: 長遠鐵路發展方案

車站縮寫對照表

ADM	金鐘	MTW	馬頭圍
AUT	凹頭	NAC	南昌
BEL	寶翠園	NOP	北角
CAB	銅鑼灣	NTK	牛頭角
CEN	中環	NTM	牛潭尾
CEW	中環西	OLY	奧運
CHG	富安花園	PEB	竹篙灣
CHH	彩虹	POA	寶琳
CHW	柴灣	PRE	太子
CIO	第一城	PRT	港口鐵路貨運站
CLK	赤鱗角	QUB	鯉魚涌
CSW	長沙灣	SAT	新田
DIH	鑽石山	SHT	沙田
DVR	德輔道	SHM	石門
ETS	尖沙咀東	SHS	上水
EXH	會展	SHW	上環
FAN	粉嶺	SIH	兆康
FAS	粉嶺南	SKM	石硤尾
FOH	炮台山	SKS	沙角街
FOT	火炭	SKW	筲箕灣
GIA	機利士路	SSP	深水埗
HAH	坑口	STT	沙田頭
HEO	恆安	SWH	西灣河
HFC	杏花邨	SYN	西營盤
HKP	香港公園	TAK	太古
HMT	何文田	TAM	添馬
HOK	香港	TAP	大埔
HUH	紅磡	TAW	大圍
JOR	佐敦	TIH	天后
KEN	堅尼地城	TIK	調景嶺
KOB	九龍灣	TIS	天水圍
KOT	九龍塘	TKO	將軍澳
KOW	九龍	TKS	將軍澳南
KSR	錦上路	TKW	土瓜灣
KTA	啓德	TST	尖沙咀
KTU	古洞	TSW	荃灣
KWF	葵芳	TSY	青衣
KWH	葵興	TUC	東涌
KWT	觀塘	TUM	屯門
LAK	荔景	TWH	大窩口
LAT	藍田	TWO	太和
LCK	荔枝角	TWW	荃灣西
LEH	禮頓山	UNI	大學
LEO	利安	VIP	維園
LMC	落馬洲	WAC	灣仔
LOF	樂富	WCS	灣仔南
LOP	朗屏	WKN	西九龍
LOW	羅湖	WTS	黃大仙
MEF	美孚	YAO	陰澳
MKK	旺角（九鐵）	YAT	油塘
MOK	旺角（地鐵）	YMT	油麻地
MOS	馬鞍山	YUL	元朗

鐵路線縮寫對照表

EKL	東九龍線
ER	東鐵
FHC	第四條過海鐵路線
ISL	港島線
KSL	九龍南環線
LRT	輕鐵
NIL	北港島線
NOL	北環線
PBL	竹篙灣鐵路
PRL	港口鐵路線
REL	區域快線
SIL	南港島線
TCL	東涌線
TDL	大圍至鑽石山線
TKE	將軍澳支線
TWL	荃灣線
WIL	西港島線
WR	西鐵

