

討論文件
2006 年 4 月 25 日

立法會規劃地政及工程事務委員會

添馬艦發展工程

目的

本文件旨在詳細說明在添馬艦用地設計及建造新政府總部大樓、立法會綜合大樓、文娛用地及其他相關設施的建議。

建議

2. 政府於 2005 年 10 月宣布重新開展添馬艦發展工程。該發展工程於 2003 年 4 月 4 日及 5 月 7 日已分別獲得立法會規劃地政及工程事務委員會〔下簡稱「事務委員會」〕及工務小組委員會的支持，只是由於「嚴重急性呼吸系統綜合症」爆發的影響而在當年其後擱置。重新開展工程因此基本上是繼續該計劃的進行。在宣布了重新開展的決定後，我們於 2005 年 11 月 22 日向事務委員會作了簡報，解釋了重新開展的理據、改善了的工程範圍(包括刪除了展覽館以縮減建築物的高度及發展密度)，及同樣以「設計及建造」方式為工程篩選合約承建商。我們亦向議員承諾將於 2006 年 4 月提供工程所涉及的樓面面積需求及其他細節。我們現已完成了更新估算工作。有關資料將於下文列出。

〔A〕 政府總部大樓

3. 政府各主要官員及政策局的辦公室目前主要集中於中區政府合署及美利大廈。有關大廈合共為政策局提供 39 600 平方米的淨作業樓面面積作辦公用途。中區政府合署及美利大廈的樓齡分別已超過 45 及 35 年，亦已遠遠不能應付政府總部對辦公室地方的需求。因此，現時有不少於九個政策局的部分或全部辦公室須設置於中區政府合署及美利大廈以外的地點運作。現時外置於其他政府物業及租用的商業樓宇內的政策局辦公地方，共計約有 126 300 平方米〔淨樓面作業面積〕。

4. 中區政府合署及美利大廈除了辦公地方嚴重不足外，有關建築物的結構上也有嚴重限制，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，但樓宇內已沒有地方可容納擴充設施。即使進行翻新工程，因需暫時搬遷辦公室和設備，亦會嚴重妨礙政府總部的正常運作。此外，由於建築物老化在結構上造成嚴重限制。難以有效地維修改善現有設施，更難以容許亟待的擴展需要。

5. 我們建議在添馬艦用地上興建的新政府總部大樓，將會包括低座樓宇，以容納行政長官辦公室、行政會議及其秘書處，及另外的辦公大樓，以容納主要官員及其轄下直接參與制訂政策功能的政策局辦公室和主要員工。新政府總部大樓亦會提供適當的共用及附屬設施，包括一個多功能用途會堂、樓宇管理辦事處、會議室及新聞發布室等。為了限制來往新政府總部大樓的交通流量，新大樓僅會提供 380 個停車位，與現時中區政府合署及美利大廈合共提供的總數一樣。

6. 我們預計新政府總部大樓的淨作業樓面面積約為 62 340 平方米，比 2003 年時估計及獲得工務小組委員會支持的淨作業樓面面積 69 330 平方米，下降了大約百分之十〔10%〕。在這個最新面積需求估算的過程中，我們進行了最嚴格的控制。只有擔當制訂政策功能的核心辦公室才會遷往添馬艦的新政府總部大樓，所涉及員工數目約為 3 270 位。為使新政府總部大樓足以應付長遠的發展需要，預留足夠的空間作將來的擴展之用是合理和恰當的安排。因此，大樓總面積的百分之十〔10%〕是作為將來的擴展空間。整體而言，總淨作業樓面面積需求仍比 2003 的估算下降了百分之十〔10%〕，由 69 330 m² 降至 62 340 m²。附件 A 比較了現有及規劃的辦公地方及設施安排。

7. 我們預計，待新政府總部大樓及立法會綜合大樓完工後，約有 5 820 平方米〔淨作業樓面面積〕外置於商業大廈的辦公地方將會騰出，每年可節省達約 3 180 萬元的租金支出。新政府總部大樓可為政策局現時辦公地方不足的問題提供長遠的解決方法。將所有制訂政策的核心辦公室集中在一起亦可改善政府總部的運作效率。我們亦會於新政府總部大樓內設置可供擴充的中央資訊科技和電訊網絡。該網絡本身有擴充和提升的功能，令政府總部日後無需整體更改系統或網絡。

8. 此外，建議的新政府總部大樓及立法會綜合大樓〔見下文第 9 段〕落成亦會令其他政府物業可騰出共約 12 750 平方米〔淨作業樓面面積〕，包括修頓中心、稅務大樓、灣仔大樓及花旗銀行大廈內的政府物業等。該些騰出的政府辦公室物業還隨而可讓在其他分散地點辦公的部門遷入，這些其他辦公室可因而有重置及退租的機會。估計有可能節省的開支每年達 3 610 萬元。待第一階段有關辦公室遷往添馬艦的安排完成後，政府將會制定第二輪整合辦公室地方的細節。

〔B〕 立法會綜合大樓

9. 現時的立法會大樓於 1911 年建成，從前曾經是舊最高法院，大樓的外牆已列為法定古蹟。由於大樓的地方未能容納立法會所有議員、職員及設施，現時立法會秘書處及議員辦事處的部分辦公地方，分散設於附近的樓宇〔花旗銀行大廈及太子大廈〕及政府總部西座。現時立法會使用的面積約為 9 410 平方米〔淨作業樓面面積〕。由於立法會大樓是法定古蹟，為大樓進行擴建或大型翻新工程以裝設新的資訊科技、電訊及電子設備會遇到相當困難。這些情況令現存的設備未能達到滿意水平。興建一幢專門設計的立法會綜合大樓會為上述問題提供一個長遠的解決方法。

10. 立法會行政管理委員會認為擬建的立法會綜合大樓應由低座及不少於一座的高座〔辦公〕大樓組成，提供合共約 16 090 平方米的淨作業樓面面積。低座大樓將設有立法會議事廳、會議室、記者採訪室、宴會廳及其他輔助設施。高座大樓則設有立法會秘書處、議員辦公室、圖書館、印刷室及其他附屬設施。立法會綜合大樓將會設計成獨立建築物，有獨特形象，使其有別於發展計劃內的其他建築物，及可易於從海港看見，景觀不會被遮擋。立法會綜合大樓的高座大樓高度不會超過 86 米。

11. 附件 B 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〔例如議席或人手的增加〕，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。

〔 C 〕 文娛用地

12. 添馬艦用地面積總共為 4.2 公頃〔位置圖於附件 C〕。用地約一半，即 2.2 公頃，是劃作「政府、機構或社區」用途。而餘下的兩公頃則是劃作「休憩用地」用途，將會發展為文娛用地，供公眾享用。

13. 政府將會發展文娛用地以迎合不同類型的使用需要。公眾可以十分容易到達文娛用地。我們將會要求投標者建議特別及綠色設計，如噴水池及園林景觀花園等，以為前來這個香港「主要公民及社區設施地帶」的市民提供開放及閒適怡人的氣氛及空間感。我們亦會規定文娛用地須連接附近區域的行人流通點及行人道系統，尤其是毗連的海濱長廊。

14. 透過一個在 P2 道路沉底部分之上，闊度若 50 米至 60 米*的平台連接，文娛用地將會開放以鼓勵行人往來該地及鄰近的海濱長廊。文娛用地及海濱長廊的休憩用地合共為公眾提供 10.8 公頃休憩用地，組成中環海旁的綜合公眾休憩地帶。

〔 D 〕 相關設施

15. 工程的相關設施主要包括了兩條有蓋天橋，分別把：

- (a) 添馬艦發展南面部分與金鐘連接，鄰近交通交匯處；以及
- (b) 添馬艦發展東面部分與現時通往中信大廈的天橋系統連接。

16. 我們將會要求投標者建議天橋的設計及接駁安排。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步行至添馬艦約需兩分鐘；若再經過文娛用地的平台至海濱，則約需 10 分鐘。

* 約為國際標準足球場〔64 米 x 100 米〕的闊度。

〔 E 〕 其他設計要求

17. 政府的規劃目標是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」，包括了擬建的新政府總部大樓、新立法會綜合大樓及文娛用地。我們將會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，設計方案亦應適當地反映新政府總部及立法會在憲制上所代表的獨特角色。

18. 回應公眾對山脊線及維港景觀盡量不受遮擋的期望，我們已收緊添馬艦用地止的高度限制。在有關的法定《中區〔擴展部分〕分區計劃大綱圖編號 S/H24/6》，整個添馬艦土地上發展的最高可建高度為主水平基準以上 180 米。但自宣布重新開展工程，為保護山脊線，政府率先主動提出將高度限制收緊至主水平基準以上 130 米—160 米，以確保山脊線下有百分之二十〔20%〕為「無建築物遮擋地帶」。新高度限制的效果，見附件 D。此外，我們亦會考慮要求投標者就設計方案進行「空氣流通評估測試」，以確保其設計方案有良好的空氣流通效果。

19. 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，我們考慮在招標文件上註明，關於政府總部大樓的部分，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

20. 初步顯示，上述設施若建於地底，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。在地底興建設施，成本大約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。因此，這種做法一般而言是成本效益較低的方案。

21. 投標者建議的設計亦須適當考慮《香港規劃標準與準則》之下的《城市設計指引》、城市規劃委員會公布的《維多利亞港—理想和目標》〔旨在令維港成為“富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達及象徵香港”的海港〕，以及共建維港委員會制訂的《海港規劃原則》〔強調使維港成為“港人之港、活力之港”〕。

〔 F 〕 地積比率

22. 有見社會近年關注海旁用地的發展密度，政府承諾將會盡量降低在添馬艦用地上的發展密度。我們在現時的工程範圍中刪除了原先在 2003 年擬建的展覽館〔淨作業樓面面積為 13 235 平方米〕。此外，政府亦嚴格地檢視了擬建新政府總部大樓的使用者要求〔有關詳情，見上文第 6 段及附件 A〕，令所需樓面面積比 2003 年時估計所需面積下降了約百分之十〔10%〕，即 6 993 平方米〔淨作業樓面面積〕。隨着採取這些措施，添馬艦用地上的地積比率由 2003 年時約 6.2 倍下降至現時約 5.7 倍。這比附近商業樓宇的地積比率為低。該些商業樓宇的地積比率由約 13 倍到 18 倍不等。

〔 G 〕 環境及交通方面的關注

23. 在事務委員會轄下的「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。雖然添馬艦並非在中環填海計劃第三期的範圍內，亦與後者並無重大關連，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 E 及附件 F。

24. 添馬艦發展工程是一項有限規模，位處市區環境的辦公室樓宇發展項目，設有相關的休憩用地／設施／行人天橋等設施。這類發展項目對環境可能造成的影響有限，尤其是我們將會加入有效及標準的污染控制措施。整體而言，該發展計劃不會在施工及營運階段對環境造成明顯的長遠影響。發展計劃在施工階段的主要可能污染源是建築噪音及塵埃、

地盤廢物及廢水。我們預期，如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〕，在施工階段不會造成不能解決的環境問題。由於已在設計要求加入環境控制措施〔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〕，預計該發展計劃在**營運階段**不會造成任何明顯的長遠影響。

25. 至於添馬艦工程對交通方面的影響，根據運輸署的估計，在添馬艦工程完工後營運階段在繁忙時段引致的車輛流量僅為中心商業區交通總流量的 3.4%〔上午繁忙時段〕及 2.3%〔下午繁忙時段〕。這個估算是以新政府總部大樓及新立法會綜合大樓分別以其“最高”15 倍及 12.5 倍的地積比率作計算基礎。由於有關發展最新估計的地積比率只是約為 5.7 倍，故此交通流量的百分比將會進一步下跌至 1.0%〔上午繁忙時段〕及 0.7%〔下午繁忙時段〕。平均來說，將會少於 1%。因此，添馬艦發展工程的交通影響並不明顯。

〔H〕 採用預製組件

26. 對於有議員要求規定添馬艦工程必須採用在香港預製的混凝土組件，俾能為本地工人提供更多就業機會，政府正積極研究這項建議。我們的法律顧問及有關決策局和部門現正研究香港根據《世界貿易組織政府採購協定》所訂“一視同仁原則”須履行的責任、建築業對這項建議的接受程度，以及這項建議對公共工程項目投標價可能造成的影響。政府將會研究該建議的可行性，及在本立法會會期向財務委員會申請撥款前作判斷。

對財政及經濟的影響

27. 添馬艦工程項目的總資本支出約為 48 億元〔按 2005 年 9 月價格計算〕〔或 51.3 億元〔按付款當日價格計算〕〕。在 2006 年 5 月向工務小組提交撥款申請前，我們或會在詳細設計要求和技術細則訂定後輕微調整估計造價，然後提交工務小組委員會審批。

28. 添馬艦發展工程新增的經常開支將會約是每年 4 850 萬元。新增的經常費用可由直接節省的租金開支約 3 180 萬

元及第二輪退租後可能節省的 3 610 萬元抵銷〔見上文第 7 及 8 段〕。

29. 添馬艦發展工程可為業界提供約 2 600 個就業機會，合共 70 000 個人工作月。現時建造業的失業率仍然高企，在 2006 年第一季度仍然高於百分之十三〔13%〕。

資格預審

30. 政府在 2005 年 12 月 20 日發出了「資格預審文件」，邀請資格預審申請。目的是為將來的投標工作甄選出具備足夠財政、管理、技術及設計能力的承建商。有關申請在 2006 年 3 月 14 日截止，我們共收到了四分申請。政府已成立了一個「特別評審委員會」，以評核資格預審申請。該評審委員會由政務司司長作主席，成員包括了兩位立法會議員、兩名高級政府官員及一名大學建築教授。我們希望於 2006 年第 2 季內完成資格預審工作。

中區政府合署及美利大廈的未來用途

31. 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在總部搬遷後將來的用途未可作最後定案。

32. 視乎該兩幅用地是否可空置作其他用途〔即需確定現時中區政府合署及美利大廈的辦公室及職員將遷往添馬艦的新政府總部大樓〕，政府將會以負責任的態度考慮公眾的需要及期望，和屆時社會及經濟的情況，恰當地衡量該兩幅用地將來合適的用途及發展規模，在此情況下，我們將會就該兩幅用地將來的可能用途作出詳盡的評估，有關的考慮因素包括土地用途的需要、交通、環境及基建的影響、該兩幅用地及附近環境的歷史價值、樹木的保留、保護山脊線及《城市規劃指引》等。在考慮的過程中，社會上相關的持份者將會充份參與。如果用地將來的用途會導致改劃分區計劃大綱圖，政府亦必定要根據《城市規劃條例》下進行，包括公眾諮詢/反對的程序。

其他方案

〔 A 〕 原址重建中區政府合署及美利大廈

33. 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作闡釋，現在在中區只有兩個可行的選址可以符合政府總部的樓面面積需求，分別為添馬艦用地及原址重建中區政府合署及美利大廈。同樣地，中區只有兩個選址可以符合新立法會綜合大樓的樓面面積需要，分別為添馬艦用地及大會堂現址。顧合到整個工程的發展時間、大會堂現址的可能限制，及原址重建對政府總部運作造成的嚴重窒礙，添馬艦用地是新政府總部大樓及新立法會綜合大樓在中區的唯一可行選址。

34. 與原址重建方案相比，在添馬艦的發展工程可早 4 年完成。這樣可為現為現時政府總部及立法會面對的辦公地方不足的問題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。附件 G 夾附了比較兩個方案的圖表。

〔 B 〕 啓德用地

35. 部分立法會議員曾經建議研究可否利用啓德機場舊址興建政府總部。

36. 我們已仔細考慮這項建議，但認為這項建議未必達至最佳利益及目的。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，把一半添馬艦用地由“商業”用途改劃為“政府、機構或社區”用途，另一半則改劃為“休憩用地”。在 2000 年，行政長官會同行政會議通過有關的分區計劃大綱圖。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，及於 2003 年中完成了就興建行人天橋的需求作評估。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。

37. 另一方面，政府自 2004 年 7 月起，已開始全面檢討當時涉及約 133 公頃填海工程的啓德機場舊址發展計劃。為了就該幅用地的未來用途建立社會共識，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。啓德發展計劃的主要設施包括世界級遊輪碼頭和多用途體育館等。預計在 2006 年年中應可訂定初步的啓德發展計劃大綱，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。

38. 除了以上所述，政府相信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商業中心地區。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。此外，亦會因而延遲這兩個發展項目可帶來的社會經濟效益，包括適時創造就業機會、提高政府的運作效率，以及為東南九龍區增添活力。重要的是，政府視東南九龍為可提供機會及土地，容許舉辦各項經濟及其他性質的活動，推動香港的可持續發展。我們值得為該區獨立地就其發展作縝密的考慮，而不應受個別特定的發展項目〔如新政府總部大樓〕所牽制。

39. 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，符合社會各界的需求及期望。

公眾諮詢

40. 我們於 2005 年 10 月 21 日、11 月 22 日及 12 月 17 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，會應議員的提問及聆聽團體代表的意見。此外，我們亦於 2006 年 3 月 23 日諮詢了中西區區議會。部分區議員敦促政府早日落實添馬艦發展，部分則對工程和環境及地區交通

的影響表示保留及關注，亦有部分要求政府探討保留中區政府合署的可行性。

未來路向

41. 政府正就工程的使用者需求，及工程費用的分項作最後整理。我們將會在 2006 年 5 月及 6 月分別諮詢工務小組委員會及財務委員會，把添馬艦發展工程計劃提升為甲級。視乎財務委員會的最後撥款結果，我們將會在 2006 年第三季度完成預備標書的工作，及開始邀請通過資格預審的申請者提交標書。附件 H 是發展工程的實施時間表。

背景

42. 政府總部及立法會一直面對辦公地方嚴重不足的問題。兩者均要租用商業樓宇及使用其他政府物業，導致須要負擔高昂的租金，及因行政支援及資源重覆而增加了營運費用。另一方面，中區政府合署及美利大廈樓齡漸高及缺乏地方，難以有效地改變為附有現代化設施的辦公室。而保養費用亦隨著樓齡增加而上升。在添馬艦興建新政府總部大樓和立法會綜合大樓，可以長遠解決上述一直存在的問題。

43. 添馬艦發展工程於 2002 年 4 月根據行政會議決定而首次開展。當時的工程範圍包括了新政府總部大樓、立法會綜合大樓、展覽館及文娛用地作為發展的核心項目。

44. 政府於 2003 年 4 月 4 日及 5 月 7 日諮詢了規劃地政及工程事務委員會及工務小組委員會，並取得兩者的支持。但其後因應「嚴重急性呼吸系統綜合症」爆發，對公共財政及整體經濟的影響，政府於同年 5 月底宣布押後向財務委員會的撥款申請。在進行了為期 6 個月的檢討後，政府於 2003 年 11 月宣布擱置發展工程的決定。雖然如此，但政府亦同時表明把添馬艦發展為香港具代表性的「公民及社區設施地帶」仍是我們的長遠計劃。

45. 由於過去兩年經濟復蘇及公共財政情況改善，行政長官於 2005 年 10 月 12 日的《施政報告》中宣布重新開展添馬艦發展工程。至今，政府一直與規劃地政及工程事務委員會

及其轄下的小組委員會保持緊密諮詢。我們亦同時就新立法會綜合大樓的使用者要求諮詢立法會行政管理委員會。

政務司司長辦公室
行政署
2006 年 4 月

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)	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. 共用及輔屬設施	3 050	7 892	8 510
	^{註 3}		^{註 4}
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 7}

註 1：其他辦事處包括中央政策組、可持續發展委員會秘書處，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，政府租用的商業樓宇，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的共用及輔屬設施。

註 4：位於新政府總部大樓的共用及輔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。

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有面積 (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「共用及輔屬設施」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「共用及輔屬設施」所佔面積則為 47 170 平方米，相比現有面積減少了 1 230 平方米。減少了的面積，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「共用及輔屬設施」面積的合共後果。

在更新使用者要求之時，我們嚴謹地調低政策局的辦公室用地及其輔屬設施要求。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。我們亦大大的減低各政策局的輔屬設施面積，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。

註 7：由於有關政府部門現正就政府總部大樓的所需面積作最後審核，故本附件所載的數字仍會因應最後審核結果而作出輕微調整。我們會於五月諮詢工務小組委員會時列出最後的數據。

* * * * *

附件 B

現時和規劃的辦公用地安排 - 立法會綜合大樓

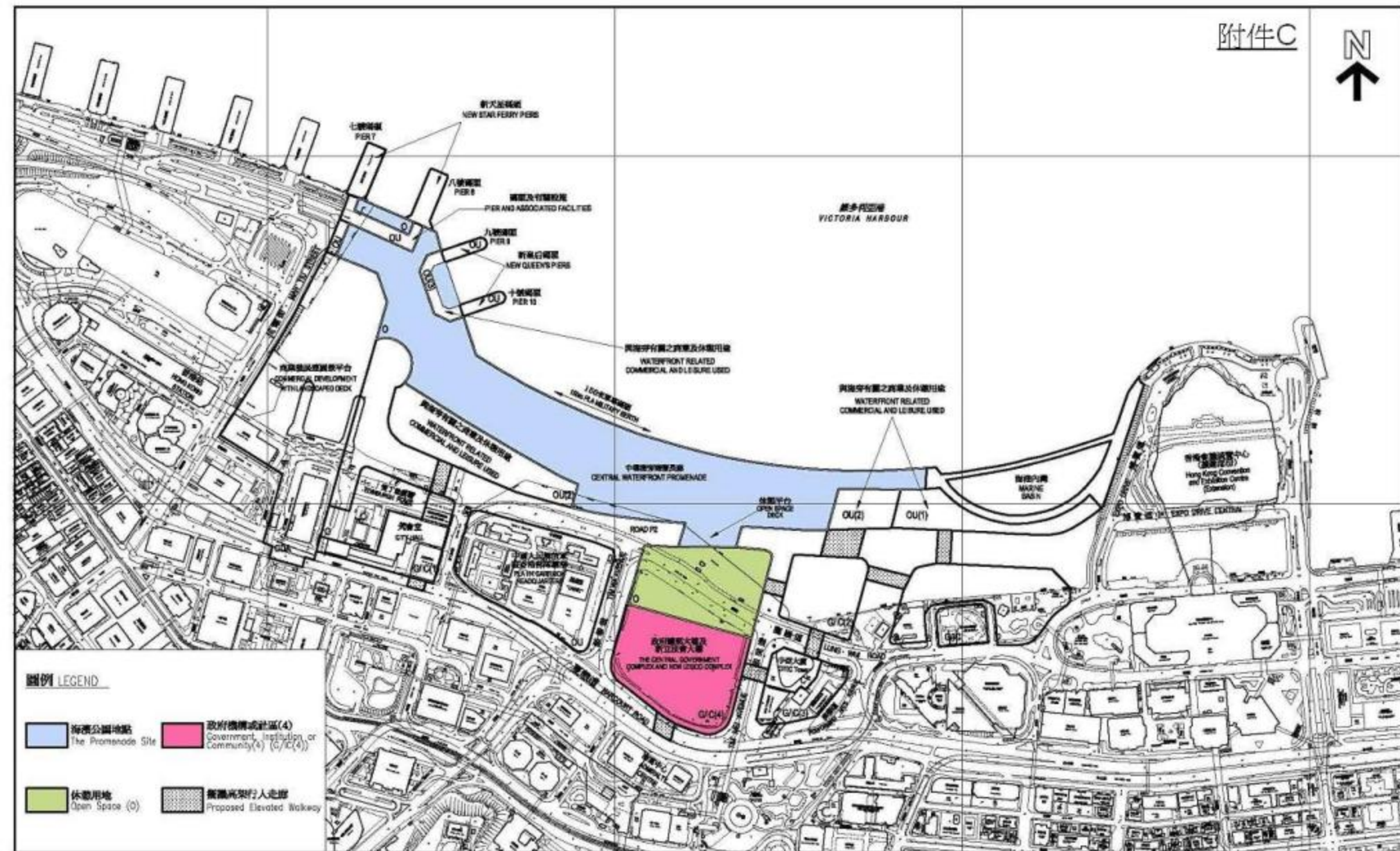
	設施	現有的面積 (平方米)	新立法會綜合大樓 所需的面積 (根據 2003 年工務 小組委員會文件) (平方米)	新立法會綜合大樓 所需的面積 (2006 年的估算) (平方米)
1.	議員辦公室及設施	2 820	4 160	4 160
2.	職員辦公室	3 050	3 550	3 640
3.	會議設施(包括立法會 會議廳)	820	3 652 ^{註 1}	3 650
4.	附屬設施 ^{註 3}	2 720	4 640	4 640
	總面積	9 410	16 002	16 090
				未來可能擴展 上限：9 200 ^{註 2}
5.	停車位	30 個	120 個	120 個

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，故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。有關安排業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、電腦終端機室、印務室和樓宇管理辦事處等。

* * * * *



本圖系根據2003年9月20日修訂之「香港海濱發展及海濱長廊發展」11-SW-88&D, 11-SW-9A,B,C&D, 11-SW-10A&C, 11-SW-13B, 11-SW-14A&B 及 11-SW-15A
EXTRACT PLAN PREPARED ON 20.9.2003 BASED ON
SURVEY SHEET No. 11-SW-88&D, 11-SW-9A,B,C&D,
11-SW-10A&C, 11-SW-13B, 11-SW-14A&B 及 11-SW-15A

擬建添馬艦用地發展及海濱長廊
PROPOSED TAMAR DEVELOPMENT AND WATERFRONT PROMENADE

比例尺 SCALE 1 : 5 000
100 200 300 400 METRES 米

PLAN



*香港主水平基準以上

保護山脊線

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 16 至 28 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 8 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，正如討論文件正文所述，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 15 倍及 12.5 倍的地積比率作假設基礎。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. 在 2006 年 4 月 3 日事務委員會轄下小組委員會的會議中，有團體代表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，「峽谷效應」並不存在。

15. 在 4 月 30 日的小組會議上，有關的團體代表提交的「峽谷效應」結果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，二維模型並反映添馬艦在營運階段時附近的真實情況。

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，及新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，當局將會考慮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. 在小組委員會會議中，亦有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所引致的環境影響，只需作一般控制措施，便應可解決。

* * * * *

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，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. 正如文件正文第 25 段所述，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 年左右完成，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晚的繁忙時段才發生，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。興建中的中環填海計劃第三期的道路網絡詳見於本附件圖一。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¹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。

¹ 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。

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

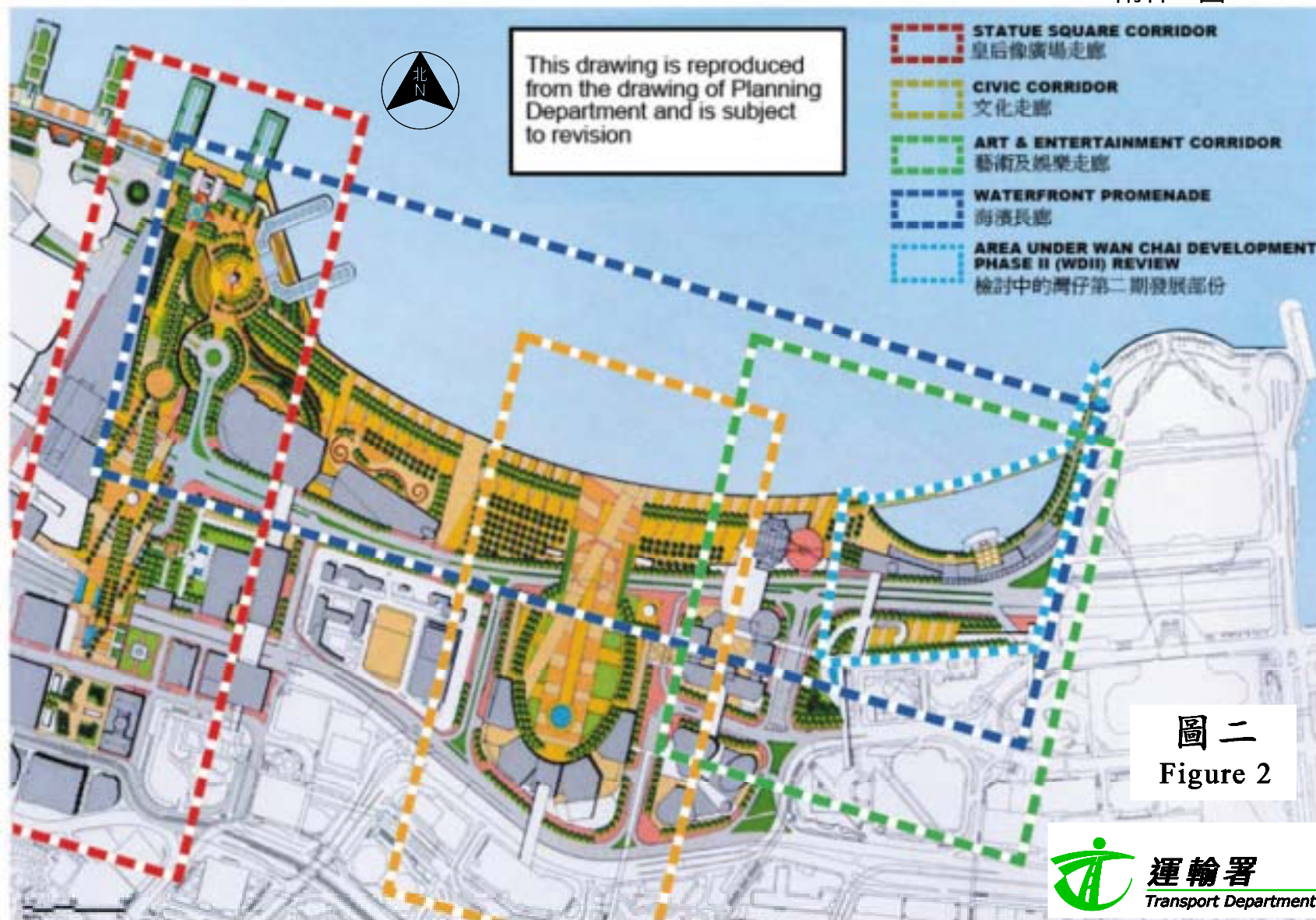
17. 為配合中環填海區，我們會在毗鄰渡輪碼頭的地方設立多項公共交通的交匯設施，包括巴士總站、專線小巴士、的士站，並會在公眾登岸梯級附近，設立旅遊車、私家車和的士專用的乘客上落處。我們提供服務的前題是，所有現有設施均須遷至新的公共交通交匯處，而該交匯處將有足夠彈性容納新的或遷移的路線或服務。目前，在愛丁堡廣場附近經營的大部分專線小巴服務，將會遷至 P2 路以南民耀街附近。餘下的路線則會以渡輪碼頭為起點，以便渡輪乘客轉乘其他交通工具。

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. 如本附件圖二所示，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。



發展時間表的比較

添馬艦發展工程與原址重建中區政府合署及美利大廈

添馬艦發展工程		原址重建 美利大廈 + 中區政府合署	
事項	時間 (月)	事項	時間 (月)
• 在添馬艦興建新大樓	39	• 拆卸美利大廈	10
• 操作測試	3	• 在美利大廈原址興建新大樓	32
		• 操作測試	3
		• 拆卸中區政府合署	10
		• 在中區政府合署原址興建新大樓	32
		• 操作測試	3
合共	42	合共	90

註：

- (1) 美利大廈 + 中區政府合署原址重建方案比添馬艦發展工程需時多 48 個月(4 年)。
- (2) 合約前籌備所需時間：美利大廈+ 中區政府合署原址重建方案較添馬艦方案需時較長，因為添馬艦發展工程已進行了初步的可行性研究、土地勘测、初階環境評估，和土地鑽探等。
- (3) 3 個月的操作測試，是為了測試資訊科技及屋宇設備系統，及遷入使用者。
- (4) 32 個月作為在美利大廈及中區政府合署現址興建新的大樓，是初步的估算，並假設有關的發展情況與添馬艦方案相同。因此，32 個月並未包括時間以應付原址重建方案中或許會遭遇到地底公共設施、具複雜性的岩土情況，或不乎理想的地底泥土狀況等。
- (5) 請參閱下列兩個方案的發展時間表柱形圖。

[illegible][illegible]

添馬艦發展工程

實施時間表

<u>事項</u>	<u>時間</u>
(a) 向工務小組委員會提交撥款申請	2006 年 5 月 24 日
(b) 向財務委員會提交撥款申請	2006 年 6 月 23 日
(c) 發出招標文件	2006 年第 3 季度
(d) 完成招標工作及批出合約	2007 年初
(e) 工程完竣	2010 年