

**立法會
規劃地政及工程事務委員會
保存中環皇后碼頭的建議**

目的

本文旨在告知委員政府與專業團體討論如何保存皇后碼頭的成果及經探討後得出最切實可行的方法。

背景

2. 中環填海計劃第三期工程合約獲得立法會財務委員會通過撥款後，於2003年2月批出，預計2009年年中竣工。中環填海計劃第三期工程主要是提供土地發展必需的運輸基礎設施，包括中環灣仔繞道、P2路網絡、機場鐵路延展掉車隧道和北港島線。該工程亦會提供土地，用以興建一個朝氣蓬勃的海濱長廊供公眾享用。現有的海旁設施，當中包括皇后碼頭，會受上述工程影響。按工程合約，皇后碼頭原定於2007年2月拆卸及遷往新的九號碼頭。

3. 政府理解市民珍惜對皇后碼頭的回憶，因此已利用先進的激光掃描技術，為皇后碼頭做了「三維影像」存檔，並保留圖則。我們的計劃是全力保存碼頭的可保留部分，日後在中環海濱重置；選擇重置的地點會在規劃署即將進行的「中環填海區城市設計研究」一併研究，讓專業團體及市民大眾一同參與討論，定出最合適的地點。

4. 在2007年1月23日的規劃地政及工程事務委員會會議上，我們向議員簡介上述重置皇后碼頭的建議。在該次會議上，我們聆聽了專業團體與社區組織代表的意見。事務委員會建議政府應與專業團體商討保存碼頭的安排。

最新情況

5. 我們其後與四個專業團體舉行了三次會議，討論保存碼頭的方法。這些團體包括工程界社促會、長春社、香港建築師學會和香港工程師學會。我們以及該四個專業團體就各方所提出建議的觀點，詳載於附件A的一覽表。

(A) 搬遷碼頭運作

6. 經與專業團體的討論而達致的其中一個明確共識，就是可將皇后碼頭的碼頭運作遷往新的九號碼頭，讓中環填海計劃第三期工程在最少阻礙的情況繼續進行。剔除發出運輸及海事通告所需時間，我們預計搬遷碼頭運作可於2007年4月上旬復活節假期後完成。

(B) 保存碼頭結構

7. 我們向專業團體解釋，直接影響皇后碼頭的基建工程有機場鐵路延展掉車隧道、民耀街現有箱形排水暗渠的擴建工程及P2路網絡(見附件B)。現時提出修改這些工程以避開皇后碼頭現址有實質困難，理由如下：

- (a) 目前香港站以東的機場鐵路現有掉車隧道長約80米。掉車隧道必須延長共500米，以供機場鐵路(包括機場快線及東涌線)全面運作。其中約40米是為了加強安全性，並已納入中環填海計劃第三期合約，須盡早完成。其餘的460米是讓列車掉頭，以縮短列車之間的時距，增加載客量以應付日後的需求。延展掉車隧道亦供日後的北港島線使用。北港島線是東涌線沿港島北岸的延伸部分，從香港站行走至炮台山站與現有港島線的東部連接。
- (b) 北港島線的走線受制於多個現有設施。西面須連接現有的機場鐵路延展掉車隧道，東面則須依香港會議展覽中心的水道行走，而該處敷設有為香港會議展覽中心特別設計的

地基樁柱。

有關路段的定線又受制於香港站現有的掉車隧道、供列車掉頭的轉轍段，以及需要與日後在添馬艦興建的車站連接，因此不可能修改定線以避開皇后碼頭所在範圍。

- (c) 現時位於民耀街海旁的箱形雨水暗渠，是中環的主要雨水排放渠道，集水範圍73公頃，覆蓋中環核心商業區和山頂區。基於中環填海計劃第三期的填海工程，該雨水暗渠須延伸至新海旁以繼續運作。由於暗渠與上文(a)段所述的延展掉車隧道的垂直水平有衝突，該暗渠不能沿民耀街向北延伸，而須沿延展掉車隧道南側向東延伸。南移幅度又受制於郵政總局、愛丁堡廣場以西的香港置地集團冷卻水管、滙豐銀行冷卻水管及皇后碼頭外直徑1 350毫米的污水幹渠。因此，暗渠與皇后碼頭在位置上有衝突。除了水平定線外，有關路段的暗渠很淺，頂部在主基準水平以上約+3.0米，與皇后碼頭的地樑和樁柱地基有衝突。

如須消除與皇后碼頭在位置上的衝突，暗渠現時的走線需要加入S形彎曲設計。基於地形限制，暗渠的傾斜度十分平緩，約0.05%，這樣改動會對暗渠的排水力造成影響。

- (d) P2路是中環填海計劃第三期範圍內擬建道路網的一部分，旨在紓緩中環填海計劃第一期範圍內的交通擠塞情況，而該填海用地是國際金融中心第一、二期、四季酒店、機場鐵路香港站及渡輪碼頭的所在地。P2路落成啓用後，將可大大紓緩民耀街／港景街與康樂廣場／干諾道中交匯處嚴重擠塞的問題。

如修改P2路的定線，必須修訂已核准的道路計劃，並按《道路(工程、使用及補償)條例》進行刊憲及相關法定程序。建造臨時道路以換取時間完成上述刊憲及法定程序的建議，並非合理可行，因為建造臨時道路亦須作相同的刊憲及法定程序。而進行諮詢、刊憲及其後處理反對意見等工作，需時最少一年。這會嚴重阻延道路工程的竣工日期，

並對中環填海計劃第三期合約費用構成重大影響。工程延誤亦有違我們希望盡早建成道路以紓緩中環交通嚴重擠塞的目的。

(e) 中環填海計劃第三期合約內各項工程的施工進度十分緊迫。目前，前期的填海工程已經完成，而大部分受影響的海旁設施亦已遷移。餘下的填海工程及上述基礎設施須待皇后碼頭搬遷後才能展開。在此後期的施工階段對工程計劃作出任何重大而基本的更改，會大大影響中環填海計劃第三期的進度，視乎延誤的程度，可能會引致高達數以億計的財政支出。

8. 各方提出保存皇后碼頭的建議共有四個，我們已逐一審慎研究，詳情載於附件A。我們的研究結果撮述如下：

- 建議(a)：原址保留碼頭，修改在位置上與皇后碼頭有衝突的已規劃基礎設施的定線。這建議並不合理可行，即使撇除是否實際可行這因素，這項建議亦會大大影響中環填海計劃第三期的進度，並會引致高達數以億計的財政支出。
- 建議(b)：以下述步驟原址保留碼頭：使用沙料及／或灌漿填補碼頭下面的空間；採用樁柱轉移及開挖隧道的方法，建造地下延展掉車隧道和排水暗渠；以及建造臨時道路，以換取時間，完成P2路的修訂計劃的法定程序。這建議同樣並不合理可行，特別是我們並無一個合理可行的方法以解決機場鐵路延展掉車隧道工程的問題。撇開有關技術的困難和工程的高度風險，採用樁柱轉移方法建造延展掉車隧道所需的建築費約為5億元，同時亦需超過兩年的時間才能完工。其他填補皇后碼頭下面空間的額外工程，及採用樁柱轉移方法建造暗渠約需6,500萬元的額外建築費用，並會延誤中環填海計劃第三期合約最少一年；亦會因施工時間延長而引致數以億計的財政支出。
- 建議(c)：原址修復碼頭，把上層結構(上蓋連支柱)推移別處，以建造地下基礎設施，竣工後把上層結構推回碼頭現址；以及修改P2路的定線避開皇后碼頭。這個將碼頭結構推移的建議在

技術上是否可行很成疑問，而碼頭的完整結構在推移期間及之後亦可能受損。這建議會導致中環填海計劃第三期工程延遲約三年半，因施工時間延長而引致的財政支出將會數以億計。此外，推移碼頭構築物、進行延展掉車隧道前期工程以及重新組裝碼頭，會引致1億3,000萬元的額外施工費。

- 建議(d)：全力保存碼頭上層結構，然後在原址附近或其他合適地點重組。這建議技術上是可行的，對中環填海計劃第三期工程合約造成的延誤為四個月，因施工時間延長而引致的財政支出為數不菲，重組碼頭結構的額外費用約為1,000萬元。此建議的整體開支約為5,000萬元。

根據這建議，鐵器和非結構部分會逐一拆除和保存，包括繫船柱、鐵欄、鐵柱、扶手、「皇后碼頭」中英文牌匾、其他告示牌、導航燈、登岸階梯的混凝土條、花槽和長石檻。上蓋會切割成四至五個部分(中央的斜尖屋頂會保持完整或分為兩半)，而平屋頂則會用混凝土及鋼複合構築物取代，以連接嵌入的結構鋼柱條。所保留的斜尖屋頂會固定在混凝土及鋼複合上蓋上面。現有的混凝土柱會在連接上蓋及平台的位置切割，並會鑽挖軸心以嵌入結構鋼柱條加固。皇后碼頭各主要承重組件將得以鞏固，而不改變碼頭的外觀。

下一步工作

9. 建議(d)是一個可行的方案，對中環填海計劃第三期工程造成的延誤較少，所涉及的費用亦相對較低。我們會全力保存碼頭上層結構，保留及適當儲存，然後在碼頭現址附近或經稍後進行的「中環填海區城市設計研究」所選定的合適地方，重組碼頭。舉例來說，碼頭現址以西大會堂對面(如附件C所示)，應該有足夠地方重組皇后碼頭。專業團體建議，重新組裝的碼頭與大會堂之間的休憩用地，應進一步優化景觀和城市設計及設置足夠的行人設施。此建議可在「中環填海區城市設計研究」中跟進。

10. 我們建議盡快按上述方式展開皇后碼頭的保育工作。為此，我們須向工務小組委員會(小組委員會)申請撥款（上文第8段）。我們計劃在本年5月向小組委員會提交撥款申請。

11. 在這段時間，我們將繼續與專業團體討論落實按建議(d)重組皇后碼頭的最佳方法。

**房屋及規劃地政局
土木工程拓展署**

2007 年 3 月

附件 A – 有關保存皇后碼頭建議的意見

建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
<p>(a) 原址保留碼頭，修改在位置上與皇后碼頭有衝突的已規劃基礎設施的定線。</p>	<p>現有的皇后碼頭受 P2 路、機場鐵路延展掉車隧道和民耀街雨水暗渠擴建工程影響。為原址保留碼頭而修改這些基礎設施的定線並不合理可行，考慮因素如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機場鐵路延展掉車隧道 – 目前香港站以東的機場鐵路掉車隧道長約 80 米。掉車隧道須延長共 500 米，以供機場鐵路(包括機場快線及東涌線)全面運作。其中約 40 米是為加強安全之用，需要在中環填海計劃第三期合約內盡早完成。而其餘的 460 米是讓列車掉頭，以縮短列車之間的時距，增加載客量應付日後的需求。延展掉車隧道亦供日後的北港島線使用。北港島線是東涌線沿港島北岸向東的延伸部分，從香港站行走至炮台山站與現有港島線的東部連接。 ● 北港島線的走線受制於多個現有設施。西面須連接現有的機場鐵路延展掉車隧道，東面則沿香港會議展覽中心的水道行走，而該處敷設有為香港會議展覽中心特別設計的地基樁柱。有關路段的定線受制於香港站現有的掉車隧道、供列車掉頭的轉轍段，以及與日後添馬艦車站的連接。修改定線以避開皇后碼頭所覆蓋的範圍並不可能。 	<p>(i) 香港建築師學會認為應該考慮修改已規劃基礎設施的定線以原址保留皇后碼頭。其他方案只會在原址保留的建議被確認為技術上不可行後才會考慮。</p> <p>(ii) 如果原址保存碼頭並不可行，長春社認為要強調碼頭與愛丁堡廣場其他建築物維持聯繫的重要性。如果有需要遷移碼頭，長春社認為在碼頭遷回現時位置前，最好覓得面對維多利亞海港中部的臨時地點，以強化所保存的碼頭組件。長春社認為修改 P2 路定線技術上是可行的。</p> <p>(iii) 工程界社促會認為，修改已規劃機場鐵路延展掉車隧道以避開皇后碼頭，在技術上不可行。他們亦知悉，由於中環填海計劃第三期建造合約規模和金額龐大，對已規劃的基礎設施作出任何修改，在時間和財政支出方面會有重大影響。</p>

建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
	<ul style="list-style-type: none"> ● 雨水暗渠 – 由於暗渠與延展掉車隧道的垂直定線有衝突，該暗渠不能沿民耀街向北延伸，而須沿延展掉車隧道南側向東延伸。南移幅度又受制於郵政總局、愛丁堡廣場以西的香港置地集團冷卻水管、滙豐銀行冷卻水管及皇后碼頭外直徑1 350毫米的污水幹渠。因此，暗渠與皇后碼頭在位置上有衝突。除了水平定線外，有關路段的暗渠很淺，頂部在主基準水平以上約+3.0米，與皇后碼頭的地樑和樁柱地基有衝突。 ● 如須消除與皇后碼頭在位置上的衝突，暗渠現時的走線將有需要加入S形彎曲設計。基於地形限制，暗渠的斜度十分平緩，約0.05%，這樣改動會對暗渠的排水力造成影響。 ● P2路 – 修改P2路的定線必須修訂已核准的道路計劃，並按《道路(工程、使用及補償)條例》進行刊憲及相關法定程序。規劃／設計修訂、諮詢、刊憲及其後處理反對個案的工作，很可能最少需時一年。 ● 在中環填海計劃第三期合約內各項工程的施工進度十分緊迫。目前，前期的填海工程已經完成，而大部分受影響的海旁設施亦已遷移。餘下的填海工程及上述基礎設施須待皇后碼頭搬遷後才能展開。在此後期的施工階段，對工程計劃作出任何重大而基本的更改是不切實際的，因為會大幅影響中環填海計劃第三期 	<p>(iv) 基於鐵路轉轍段的位置，香港工程師學會亦同意，修改已規劃機場鐵路延展掉車隧道以避開皇后碼頭，在技術上不可行。他們亦知悉，由於中環填海計劃第三期建造合約規模和金額龐大，修改任何已規劃的基礎設施，在時間和財政支出方面會有重大影響。</p> <p>(v) 工程界社促會、長春社及香港工程師學會理解已規劃基礎設施與皇后碼頭在位置上的衝突，並瞭解修改P2路的定線以避開皇后碼頭涉及刊憲和處理反對個案的程序，可能導致中環填海計劃第三期工程的延誤。</p> <p>(vi) 各專業團體同意，把皇后碼頭的碼頭運作遷移到替代碼頭(九號碼頭)是另一項事宜，並不應與目前如何「保存」碼頭的討論掛鈎。</p>

建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
	的進度，視乎延誤的程度，可引致數以億計的龐大財政支出。	
(b) 以下列步驟原址保留碼頭 - 使用沙料及／或灌漿填補碼頭下面的空間； - 採用樁柱轉移及開挖隧道的方法，建造地下延展掉車隧道和排水暗渠；以及 - 建造臨時道路，以爭取時間，完成P2路的修訂計劃的刊憲程序。	<p>(i) 機場鐵路延展掉車隧道 – 有關路段的延展掉車隧道由四條獨立隧道組成(兩條供機場鐵路使用，兩條供東涌線使用)，共闊約27米，深度較淺，隧道頂部在主基準水平以上約-3.9米。延展掉車隧道與皇后碼頭的樁柱地基在位置上有衝突。基於隧道的布設，隧道須以明挖回填的方法建造，開挖隧道並不切實可行。此外，採用樁柱轉移方法，在皇后碼頭下面建造延展掉車隧道，相當困難。轉移系統需要大量支撑物。這些支撑物的定位須精確地配合下面隧道的定線，以便在碼頭下面進行挖掘。進行這些支撑物的安裝工程時，將要大幅拆卸現有碼頭構築物。</p> <p>皇后碼頭地台結構有嚴重銹蝕，此亦為另一重要關注點。</p> <p>(ii) 排水暗渠 – 碼頭地樑與暗渠在位置上有衝突，以致不可能以開挖隧道的方法建造暗渠。採用樁柱轉移的方法昂貴和費時。而碼頭部分地樑、地台和支柱亦須予重建。</p> <p>(iii) P2路 – 建造臨時道路以換取時間完成P2路修訂計劃的法定程序的建議，並不合理可行，因為建造臨</p>	<p>(i) 長春社理解，如採用樁柱轉移方法的建議，會帶來很多工程技術問題。長春社亦理解有需要適時建成P2路，以紓緩交通擠塞。長春社建議政府提供進一步的資料以支持政府的見解。</p> <p>(ii) 工程界促會和香港工程師學會同意，由於已規劃的地下基礎設施緊接皇后碼頭，而且這些基礎設施跨度寬闊，採用樁柱轉移方法並不合理可行。他們主要關注需要拆卸地下現有碼頭構築物，以及其餘部分遭受損毀的風險。</p> <p>(iii) 工程界促會及香港工程師學會同意，此方案難以實行，並牽涉很多複雜的技術問題。不過，儘管樁柱轉移並不是一個合理可行的解決方法，如欲研究原址保留碼頭的技術可行性，工程界促會認為樁柱轉移是唯一值得進一步考慮的方案，但該會認為其技術可行性取決於機場鐵路延</p>

建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
	<p>時道路亦須根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲。如果P2路修訂計劃和臨時道路的刊憲程序不是同時進行，可能會進一步拖長時間，在臨時道路的規劃、設計、建造和拆卸方面耗用額外資源。</p> <p>(iv) 撇開有關的技術困難和工程的高度風險，採用樁柱轉移方法建造延展掉車隧道的費用約為5億元和須多於兩年時間才能完工。而填補碼頭下面的空間和採用樁柱轉移方法建造排水暗渠的額外工作將需要下列額外建築費用：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 填補皇后碼頭下面空間的費用約為500萬元 ● 採用樁柱轉移方法建造暗渠的費用約為6,000萬元 <p>這些額外工作將可能延誤中環填海計劃第三期合約最少一年。施工時間延長而引致的財政支出將會數以億計。</p>	<p>展掉車隧道走線是否可以改動，以提供空間作樁柱轉移。</p>
(c) 原址修復碼頭，把上層結構(上蓋連支柱)推移別處，以建造地下基	<p>(i) 這建議在技術上是否可行很成疑問，而碼頭的完整結構在推移期間及之後亦可能受損。由於上蓋規模甚大(61.6米 x 24.2米)，結構形態單薄，特別是沒有三角形門式鋼架結構的部分(厚150毫米至200毫米不等)，在運送途中，甚至在運送前的載重轉移階段，容易受</p>	<p>(i) 長春社認為推移整個結構是臨時遷移現有碼頭構築物以便建造已規劃基礎設施的一個方法。</p> <p>(ii) 鑑於碼頭的規模、結構型態及易受結</p>

建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
<p>建議，竣工後把上層結構推回碼頭現址；以及修改 P2 路的定線避開皇后碼頭。</p>	<p>到損毀。雖然可設置臨時支撐物來保護構築物，但由於上蓋已附連大量支撐物(34 條支柱和兩塊承重牆)，同時把這些支撐物載重轉移到臨時支撐物上，實在難以防止上蓋不平均移動，而在轉移和運送的過程中，亦難以保證結構完整。在重新組裝期間，上蓋構築物的轉移，亦有類似問題，在沒有加建鞏固結構的情況下，難以保證重新組裝的構築物結構健全。由於附近一帶缺乏地方存放構築物，運送工作只可在碼頭前方的填海工程完成後進行。因此，這建議會對中環填海計劃第三期合約的財政支出和進度有重大影響。</p> <p>(ii) 如進行原址修復工程，便須修改 P2 路的定線，有關修訂須根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲，而處理隨之產生的法定程序，會構成長時間延誤。</p> <p>(iii) 原址修復工程只有在延展掉車隧道建成後才可進行。另一選擇是在皇后碼頭上層結構臨時搬遷後，先行建造於碼頭下面一段延展掉車隧道的前期工程。</p> <p>(iv) 待碼頭前方填取土地後才運送構築物所構成的延誤約為一年半。延展掉車隧道前期工程將另外延誤兩年時間。中環填海計劃第三期因施工時間延長而引致的財政支出將會數以億計。亦將會招致如下的額外施工費：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 推移碼頭構築物的費用為 2,000 萬元 	<p>構損毀的風險，工程界社促會和香港工程師學會對整個碼頭上蓋連支柱推移的可行性有很大的疑慮。特別是 34 條支柱難以同時妥善地轉移載重，這將會引致難以估算及控制的不平均移動，使碼頭構築物容易受到損毀。他們亦認為推移整個結構的方法費時，會大幅增加財務開支及延誤中環填海計劃第三期工程。</p> <p>(iii) 工程界社促會及香港工程師學會接受，從務實角度考慮，不應採用推移整個結構的方法。</p>

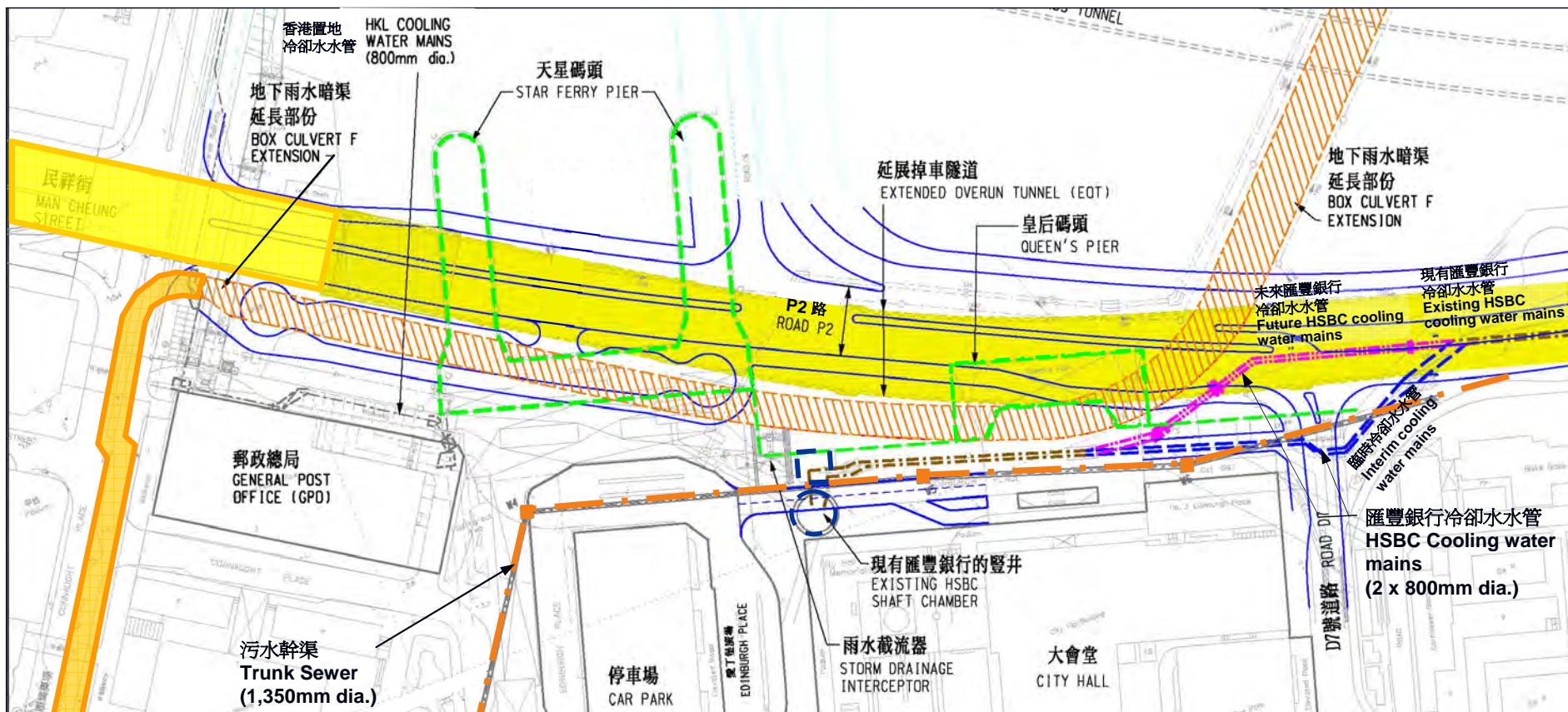
建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
	<ul style="list-style-type: none"> ● 延展掉車隧道前期工程的費用為 1 億元 ● 重新組裝碼頭的費用為 1,000 萬元 	
(d) 盡量保存碼頭上層結構的可保留部分，然後在現址附近或其他合適地點供重新組裝。	<p>(i) 雖然上層結構在切割過程中難免會有損耗，但與推移整個結構的方法相比，以切割和吊運的方法來保存上層結構的效果比較容易預計。上蓋將會分割成幾個部分，並吊運往別處存放，其後重新組裝。吊運整個上蓋的做法並不實際，因為上蓋重約570公噸，難以找到起重力足以吊起整個上蓋的海上起重機，亦難以找到容量足以載運整個上蓋的躉船。上蓋的平屋頂在舉吊時，亦容易受到損毀。較為務實的做法是把上蓋分為四至五個部分(中央的斜尖屋頂保持完整或分為兩半)。支柱應該在連接上蓋及平台的位置鋸開，而承重牆則會逐塊拆除。鐵器和非結構部分可逐一拆除，妥善保存，其後重新組裝。</p> <p>(ii) 在重新組裝方面，我們的目標是使用保存的物件重建皇后碼頭，盡量使它接近現時的面貌。由於皇后碼頭的年限已超過設計年限(海上構築物的設計年限為 50 年)，以及主要承重組件須加強結構，將有需要鑽挖現有混凝土柱的軸心，然後嵌入結構鋼柱條，以鞏固現有的混凝土柱。平屋頂將會以混凝土及鋼複合構築物</p>	<p>(i) 香港建築師學會認為「保留」碼頭現址最為重要。</p> <p>(ii) 長春社強調假如碼頭遷往大會堂前面現址附近位置，便應進一步優化城市和景觀設計，把毗連新碼頭一帶設計成行人專用區或公眾休憩用地。車輛通道必須只供緊急車輛以及須為大會堂提供支援服務的車輛使用。長春社建議應該刪除在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖中的 P2 路以南的 D6 路。</p> <p>(iii) 工程界社促會和香港工程師學會同意此方案最切實可行，對時間和財務方面的影響最小，及對所遷移的碼頭構築物的質素有較大的保證。</p> <p>(iv) 工程界社促會及香港工程師學會接受這方法切實可行，並構成最少干擾和影</p>

建議	當局的意見	專業團體發表的有關意見 ^{見註}
	<p>重建，連接嵌入的結構鋼柱條。所保留的斜尖屋頂會固定在混凝土及鋼複合上蓋，以保存皇后碼頭現有的面貌。</p> <p>(iii) 中環填海計劃第三期合約將受延誤約 4 個月，因施工時間延長而引致的財政支出數以千萬計。保存碼頭組件的費用約為 1,000 萬元，而重新組裝碼頭則另需約 1,000 萬元。</p> <p>(iv) 如同意在中環第三期填海範圍內，選取一處不影響興建機場鐵路延展掉車隧道及其他地下設施的永久地點來重組皇后碼頭的話，重組的工序可於土地平整後立即展開。這樣，便無需在臨時地點重新組裝碼頭以待最終遷移，尤其是有關臨時安排涉及費用約 2,000 萬元，而重覆組裝的工序可能會使所保存的組件進一步受損。</p> <p>(v) 在「中環填海區城市設計研究」進行期間，將會按照研究大綱舉行公眾參與活動，就設計意念及重新組裝碼頭的可能選址，聽取公眾意見。在用地方面，碼頭可遷往原址附近或將來的海旁。</p>	<p>響。</p>

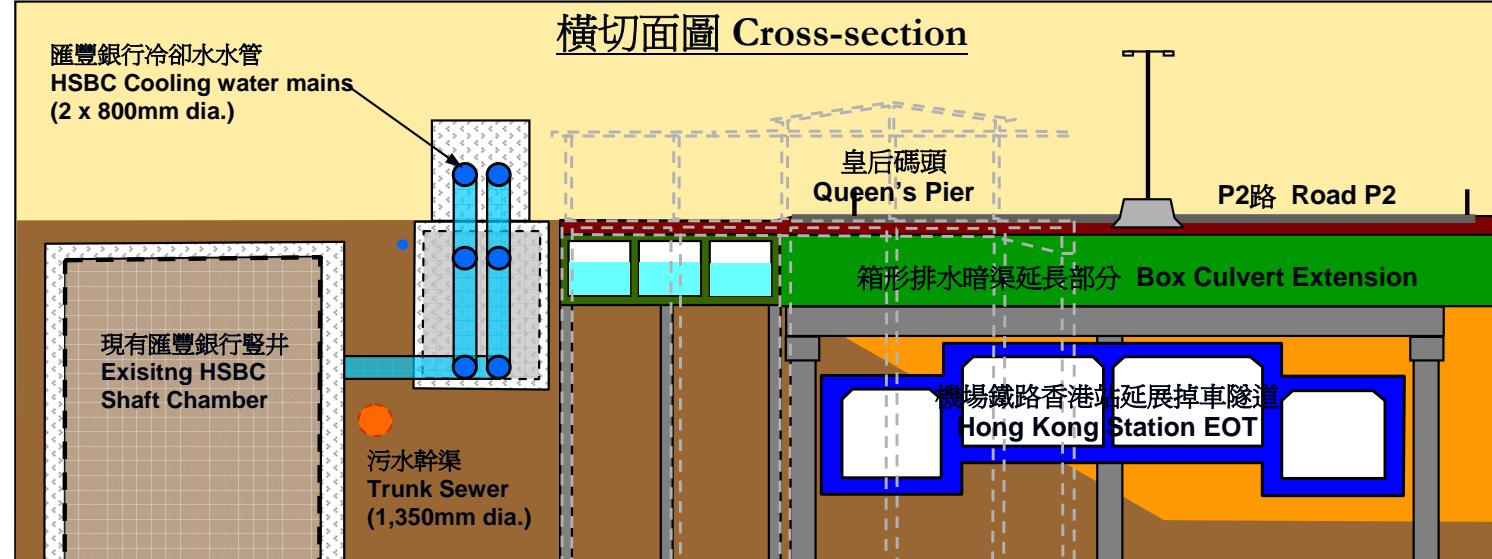
註： 專業團體包括工程界社促會、長春社、香港建築師學會和香港工程師學會。

已規劃的基礎設施

Planned Infrastructure



橫切面圖 Cross-section



重新組裝皇后碼頭的可行位置
Possible Location for Reassembling of Queen's Pier

附件C
Attachment C

