

Central Reclamation Phase III Queen's Pier







Photo P1 - Oblique View of Queen's Pier 相片 P1 - 皇后碼頭的外觀

皇后碼頭的相片記錄 Photo record of Queen's Pier







皇后碼頭的相片記錄 Photo record of Queen's Pier





Photo P19 - Close-Up of the Bottom of Column 相片 P19 - 社底部的近攝



皇后碼頭的相片記錄 Photo record of Queen's Pier







61.6 m

- 上蓋以34條支柱和兩塊承重牆支撐 Roof supported by 34 columns & 2 load bearing walls
- 大型、微薄及年齡高的結構 Large, slim and aged structure



皇后碼頭上蓋的記錄 Record of Queen's Pier Roof



皇后碼頭上蓋的記錄 Record of Queen's Pier Roof



有關保存皇后碼頭建議 Options for preserving the Queen's Pier

 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。
 In-situ preservation by shifting the alignments of the planned infrastructures

- b) 以下列步驟原址保留碼頭
 - ◆ 使用沙料及/或灌漿塡補碼頭下面的空間;
 - ◆ 採用椿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。

In-situ preservation by

- Filling the pier by sand/grouting;
- Constructing the underground EOT and drainage culvert by underpinning & tunnelling method;
- Constructing a temporary road



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。

Preserve the retainable parts & store for reassembling at an appropriate location



建議(a) - 機場鐵路延展掉車隧道走線 Option (a) - shifting MTRCL EOT's alignment



建議(a) - 機場鐵路延展掉車隧道走線 Option (a) - Alignment of MTRCL EOT



- ◆ 有關鐵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。
 ▲ Alignment is constrained by the existing overrup tupped of Heng Kong Station
 - Alignment is constrained by the existing overrun tunnel of Hong Kong Station, provision of a cross-over for the turn back of trains and connection to a future station at Tamar
- 修改定線以避開皇后碼頭所覆蓋的範圍並不可能。
 Not possible to shift the alignment to avoid the footprint of QP

建議(a) – 雨水暗渠 Option (a) – Drainage Culvert





箱形排水暗渠延長部分的斷面圖 Profile of Box Culvert Extension



建議(a) – P2路 Option (a) – Road P2 須根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲 民權街 MAN YIU STREET Amendment to the approved road scheme under the Road Ordinance is required 香港置地冷卻水水管 WAN CHAI BYPASS TUNNEL (直徑800毫米) HKL COOLING WATER MAINS (800mm dia.) 天星碼頭 TAR FERRY 修改P2路的定線 地下雨水暗渠 延長部份 Shifting of Road P2 BOX CULVERT F 地下雨水暗渠 处展掉車隧道 EXTENDED DVERUN TUNNEL (EDT) 延長部份 BOX CULVERT EXTENSION 專線小巴總站 GMB TERMINUS —皇后碼頭 OUEEN'S PIER 2號道路 郵政總局 GENERAL POST OFFICE (GPD) Flle 匯豐銀行冷卻水水管 DAD HSBC Cooling wa 現有匯豐銀行的豎井 mains (2 x 800mm dia.) EXISTING HSBC SHAFT CHAMBER 御運搬10 RT BIRSH PLACE 雨水截流器 大會堂 STORM DRAINAGE INTERCEPTOR 停車場 CITY HALL CAR PARK 直徑1350毫米 污水幹渠 1350mm dia TRUNK SEWE







建議(b)的評估 Assessment of Option (b)

i) 高度的技術困難和建造風險

Huge technical difficulties and construction risk

ii) 興建延展掉車隧道的費用約為5億元和約須多於兩年時間才能完成。

Construction of the EOT would cost \$500M and take more than 2 years to complete

iii) 另有下列額外建築費用:

Additional construction costs will be incurred as follows:-◆ 塡補皇后碼頭下面空間的費用約為500萬元

- 集備至口崎鎮下面空间的貨用約為300萬元 \$5M for filling of the void underneath Queen's Pier
- ◆ 採用樁柱轉移方法建造暗渠的費用約為6,000萬元
 \$60M for construction of the culvert by underpinning.

延誤中環塡海計劃第三期合約最少一年 Delay will be at least one year

iv) 因施工時間延長而引致的財政支出將會數以億計。

Prolongation cost will be of the order of hundred of millions.

















建議(d)的評估 Assessment of Option (d)

- i) 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。
 The delay to the CRIII contract will be about 4 months, with prolongation cost of tens of millions.
- ii) 重組碼頭結構約1,000萬元。 Cost of reassembling of the Pier will be about \$10M.
- iii) 整體開支約為5,000萬元 Overall cost estimate is about \$50M.

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



