

討論文件

2023 年 3 月 28 日

立法會發展事務委員會

檢討《保護海港條例》(第 531 章) 及建議修例框架

目的

本文件旨在就修訂《保護海港條例》(第 531 章)(《條例》)的建議框架徵詢委員的意見，以促進維港海濱發展並維持對海港的保護。

背景及最新發展

2. 香港內任何屬於《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)(《填海條例》)下定義的填海工程，均受《填海條例》規管。若填海工程發生在《釋義及通則條例》(第 1 章)所訂明的海港範圍¹，有關工程亦同時受《保護海港條例》規管。

3. 《條例》於 1997 年 6 月制定，整條條例只有 4 項條文，用字亦較簡單(見附件 A)。在過去二十多年，《條例》的實施很大部分受到分別在 2004 年和 2008 年頒布的法庭判決所影響。與《條例》相關的重要發展概覽於附件 B。政府在《2021 年施政報告》承諾對《條例》進行檢討，並強調修例是為了提升海濱暢達性或增加公共空間讓公眾享受海濱，而非為了填海造地供賣地或房屋發展。

¹ 「海港」是指在《釋義及通則條例》(第 1 章)附表 3 中列明邊界內的香港水域。顯示海港邊界的地圖載於附件 A 的附錄。

修例的理據

高門檻無差別涵蓋所有海港填海工程

4. 現行《條例》第 3 條訂定不准在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」），並訂明所有公職人員和公共機構在行使權力時須顧及此原則以作為指引，惟《條例》並無說明在哪些情況可推翻「不可填海推定」。

5. 2004 年判決（詳情見附件 B 第 4 至 6 段）解釋，「不可填海推定」只能在證明填海有「凌駕性公眾需要」後才能推翻（「測試」）；以及必須具「有力和令人信服」的資料（*cogent and convincing materials*，簡稱 CCM），使決策者信納有關情況是有「凌駕性公眾需要」來推翻「不可填海推定」。然而一如《條例》原身設計並無區分「不可填海推定」如何應用於不同工程，「凌駕性公眾需要」的原則和必須具有 CCM 的要求亦一刀切套用於所有海港內填海工程。正如 2004 年判決中解釋，為證明擬議工程符合「測試」，項目倡議人不單要證明有公眾需要進行填海，而該需要必須是**有迫切及當前的需要；並沒有合理的填海替代方案；及填海工程範圍不應超越凌駕性需要所要求的最低限度**。

6. 此外，雖然《條例》下填海定義為「任何為將海床或前濱形成為土地而進行或擬進行的工程」，但 2008 年判決（詳情見附件 B 第 7 至 8 段）指出，任何（亦即「所有」）填海工程，無論屬永久或臨時性質，均受《條例》約束，因而受制於「不可填海推定」的原則。

7. 因此，「不可填海推定」無差別適用於所有海港內進行的填海項目，不論填海屬永久抑或臨時、其規模或性質。

8. 自 2004 年判決以來，只有五個涉及海港內填海的工程項目有透過準備 CCM 以符合「測試」後進行（詳情見附件 C）。雖然此顯示了《條例》及法庭判決有效制約在海港內進行填海項目，惟現行法律框架並沒有為較小規模的填海工程提供較寬鬆的門

檻來符合「測試」及 CCM 的嚴格要求，窒礙了許多只涉及小規模填海、並對海港影響輕微的小型海港改善項目（例如建造登岸台階、改善碼頭的工程等）。有評論認為只要政府理據充分便無須擔心推展此等項目，惟基於現行《條例》及「測試」的嚴格要求，項目會否受到法律挑戰存有不確定性，擬備 CCM 亦往往需要投放大量公帑、時間及人力資源，此與小型項目的價值和成本效益不成正比²。相對於為落實交通基建（例如策略性道路）的大規模填海工程，其預期效益較容易量化，較小型的海港改善工程的效益通常涉及無形的好處，例如提升公眾享受、改善設施等，難以量化以證明公眾需要是具凌駕性的。在這些現實限制下，經平衡公眾利益、社會整體資源分配等方面考慮，不少涉及於海港內進行小規模填海的海港改善工程難以有效率地推展。

項目能否符合「測試」有欠明確

9. 雖然項目倡議人需要在 CCM 中證實工程能否符合「測試」，但 2004 年判決並沒有指定 CCM 須交由上級機關作出評估。現行做法一般是由倡議填海工程的個別工務部門透過進行技術性研究及公眾諮詢來擬備 CCM，並信納項目有「凌駕性公眾需要」。事實上，現行法律並沒有定明統一的評估機制。相比之下，根據《填海條例》，項目倡議人須將所處理的公眾意見提交予行政長官會同行政會議，以考慮應否駁回對項目的反對意見。

建議框架概覽

10. 政府已表明不會在《條例》所規管的海港內進行大規模填海造地以作房屋、商業或工業等發展。在此原則下並保留受《條例》規管的海港範圍，我們建議從兩個策略方向修訂《條例》：**一方面是對於須規管的，強化有關制度；另一方面是對於加強海港功能、改善海濱暢達性或有助市民更好享受海濱的，則合理地**

² 作為參考，為灣仔發展計劃第二期、沙田至中環線、中九龍幹線及東區走廊下之行人板道擬備 CCM 的費用，分別為 1,320 萬元、70 萬元、210 萬元及 170 萬元。至於完成整個 CCM 籌備工作所需的時間，則視乎個別工程項目的複雜程度及實際情況而定。

拆牆鬆綁。建議立法框架闡述如下—

- (a) 除下列(b)及(c)項所載工程外，**所有海港內的填海工程**，將繼續受制於「不可填海推定」的原則和「測試」的高門檻，並引入新規定以便加入公眾參與機會，以及指明必須獲行政長官會同行政會議信納有關項目能符合「測試」（詳情見下文第 11 至 12 段）；
- (b) **涉及海港內填海的海港改善工程**，將以法定清單形式臚列於《條例》中，如某填海工程屬於清單列舉的類別，而填海面積**又不多於法定清單訂定的上限（初步建議為 0.8 公頃）**，可獲豁免於「不可填海推定」的原則。為簡化程序並同時有適當內部制衡，此類工程需要獲得司長級政府人員（例如財政司司長）批出豁免（詳情見下文第 13 至 15 段）；以及
- (c) **涉及海港內非永久性填海工程**，若任何時期受影響的海港面積**不超過法例訂定的上限（初步建議為 3 公頃）**並**且不超過訂定的年期（初步建議為 3 年）**，可獲豁免於「不可填海推定」的原則。同樣地，為簡化程序並同時有適當內部制衡，此類工程需要獲得司長級政府人員（例如財政司司長）批出豁免（詳情請參閱下文第 16 至 17 段）。

框架下的具體建議

- (a) **海港內的填海工程—須獲行政長官會同行政會議信納項目符合「測試」**

11. 基於保護海港免於過度填海的基本原則，我們建議修訂《條例》以達致以下效果—

- (i) 除下文(b)及(c)部分（分別為下文第 13 至 14 段及第 16 段）所列者外，所有海港內的填海工程均須繼續受制於「不可填海推定」的原則及須符合「測試」；

- (ii) 為清晰起見，在 2004 年判決中就「凌駕性公眾需要」所確立的原則和考慮因素（即該需要必須是有迫切及當前的需要；並沒有合理的填海替代方案；及填海工程範圍不應超越凌駕性需要所要求的最低限度，以及必須具有 CCM 的要求）將納入《條例》內；
- (iii) 為設立評估工程是否符合「測試」的正式機制，《條例》將訂明行政長官會同行政會議負責審批工程是否符合「測試」，決策過程中會考慮項目倡議人擬備的 CCM 以及下文(iv)所提及在兩個月期間所收集的公眾意見；以及
- (iv) 為提高確定性和透明度，《條例》將訂明具時限的新機制來規範 CCM 的展示、提交和審批。具體而言，項目倡議人需要刊登 CCM 及提供兩個月時間供公眾查閱及提交意見，並在其後五個月或任何延長期內，將 CCM 連同所收集的公眾意見提交行政長官會同行政會議，以決定項目是否符合「測試」。

12. 我們預計此類別一般包括為交通及其他基建發展等進行的填海工程。舉例來說，擬議發展橫跨觀塘避風塘的行人及單車天橋連行人輸送帶的工程項目，將屬於此類別。除了在上述兩個月期間收集公眾意見外，項目倡議人亦須繼續透過現行的行政安排諮詢主要持份者，包括海濱事務委員會和區議會。此外，項目倡議人在敲定 CCM 時，會繼續諮詢相關持份者並整合他們對填海需要的意見。

(b) 改善海港的填海工程 – 按簡化程序處理

13. 為促進涉及小規模填海的海港改善工程，我們建議修訂《條例》以達致以下效果 –

- (i) 符合下文(iii)及(iv)所列要求的海港改善工程，將獲豁

免於「不可填海推定」的原則及「測試」；

- (ii) 為確保適當內部制衡，根據簡化程序啟動的填海工程需要獲得司長級政府人員批出豁免，前提是司長信納海港改善工程符合下文(iii)及(iv)的要求，以及相關工程是合理的；
- (iii) 海港改善工程應屬於《條例》附表中指定清單所列的工程。指定清單所訂明的工程，旨在讓公眾能更好享受海港（例如透過提升海濱暢達性、增添海濱活力及改善水域與陸地連接方面）；及／或加強海港的作業港功能（有關船隻進出、航海、應對極端氣候風險及漁業營運等方面）。上述清單如有任何變動，須經立法會以「先訂立、後審議」的方式通過；以及
- (iv) 為規範符合上述豁免資格的工程規模，我們建議為所涉工程的填海總面積設上限，初步建議**不得多於 0.8 公頃**。

14. 就上文第 13(iii)段所述的清單，我們建議包括以下類別的海港改善工程。獲豁免的工程涵蓋建造、維修、保養及拆除下列構築物、設施或裝置的工程、實施該等工程所需的非永久性填海工程（例如建造臨時工作平台），以及相關公眾市容設施（例如餐飲設施）—

- (1) 海濱長廊(promenade)和行人板道(boardwalk)；
- (2) 單車徑(cycle track)；
- (3) 浮躉(floating pontoons)；
- (4) 海岸台階(harbour steps)；
- (5) 海岸泳池(harbour pool)；
- (6) 觀景台(viewing deck)；
- (7) 碼頭(pier)；
- (8) 登岸台階(landing steps)；
- (9) 滑道(slipway)；

- (10) 船隻停泊處(mooring)；
- (11) 避風塘(typhoon shelter)；
- (12) 防波堤(breakwater)；
- (13) 海堤(seawall)；
- (14) 支援漁業海上營運的設施，包括賣水站及賣油站；
- (15) 應對極端氣候風險的裝置；及
- (16) 《2022年發展(城市規劃、土地及工程)(雜項修訂)條例草案》建議添加到《填海條例》附表中指定的項目³。

15. 若上述立法建議獲採納，視乎進一步的可行性研究並作為舉出可能適用的例子，我們預計附件 D所列的工程項目或可符合資格獲豁免於「不可填海推定」的原則及「測試」。我們亦強調，即使某工程項目獲豁免於《條例》下的「不可填海推定」的原則，該工程項目仍必須繼續符合其他相關法例的要求（例如按照《填海條例》進行所需的刊憲及反對書的收集和考慮）。另外，在推展上述海港改善工程的過程中，我們會繼續重視公眾參與的工作。按既定做法，項目倡議人會諮詢海濱事務委員會、相關區議會及持份者對項目的意見。

(c) 涉及非永久性填海的工程－按簡化程序處理

16. 基於 2008 年判決，非永久性填海亦受制於「不可填海推定」的原則及「測試」。舉例來說，非永久性填海工程通常用於在海港中增設臨時工作台，以進行如行車隧道等的交通基建項目。由於受非永久性填海影響的海港部分會在工程完成後恢復原狀，因此不會對海港面積造成不可逆轉的損害。我們建議修訂《條例》以達致以下效果—

- (i) 符合下文(iii)所列要求的非永久性填海工程，即使與

³ 在《2022年發展(城市規劃、土地及工程)(雜項修訂)條例草案》中，政府建議在《填海條例》增訂條文，授權地政總署署長可在無須經過法定刊憲或處理反對意見的程序下批准小規模工程。新附表訂明了 10 種工程，即登岸台階、海岸台階、滑道、繫船墩、航標、浮躉、海底管道或渠口、大海排污擴散道、海水進水口，以及與海事構築物相關的周邊構築物或設施。

海港改善工程無關，可獲豁免於「不可填海推定」的原則及「測試」；

- (ii) 正如上文就海港改善工程的建議，為確保適當內部制衡，根據簡化程序啟動的非永久性填海工程，將由司長級政府人員批出豁免，前提是司長信納非永久性填海工程符合下文(iii)的要求，以及相關工程是合理的；以及
- (iii) 在一個涉及非永久性填海的工程項目中，在任何時期受該工程影響的海港面積**不得超過法例訂定的上限（初步建議為 3 公頃）並且不超過訂定的年期（初步建議為 3 年**，由工程開始影響海港的時間起計算，直至將工程拆除並將海港的相關部分恢復原狀為止)。

17. 若上述立法建議獲採納，視乎進一步的可行性研究並作為舉出可能適用的例子，我們預計延伸荃灣單車徑等涉及非永久性填海的項目將受惠於上述(b)／(c)的建議。項目倡議人會繼續現行做法，即就此類別的工程項目進行公眾諮詢，包括諮詢海濱事務委員會、相關區議會及持份者。我們亦強調，即使某工程項目因屬合資格的非永久性填海而獲豁免於《條例》下的「不可填海推定」的原則，該工程項目亦必須繼續符合其他相關法例的要求（例如按照《填海條例》進行所需的刊憲及反對書的收集和考慮）。

未來路向

18. 我們將於 2023 年 3 月 31 日的會議上諮詢海濱事務委員會，並於 2023 年 4 月展開公眾參與活動，以收集公眾對修例建議的意見。在參考委員、海濱事務委員會委員及公眾人士的意見後，我們會敲定修例建議，並計劃在 2024 年上半年向立法會提交條例修訂草案。

徵詢意見

19. 請委員就上述修例建議發表意見。

**發展局
海港辦事處
2023年3月**

本條例旨在藉設定不准在海港內進行填海工程的推定，以達致保護和保存海港的目的。

(由1998年第9號第2條代替。由1999年第75號第2條修訂)

[1997年6月30日]

(格式變更—2018年第5號編輯修訂紀錄)

1. 簡稱

本條例可引稱為《保護海港條例》。

2. 釋義

在本條例中，除文意另有所指外——

有關條例(relevant Ordinance)指——

- (a) 《前濱及海床(填海工程)條例》(第127章)；
- (b) 《海底隧道條例》(第203章)；*
- (c) 《東區海底隧道條例》(第215章)；[△]
- (d) 《地下鐵路(收回土地及有關規定)條例》(第276章)；
- (e) 《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)；
- (f) 《西區海底隧道條例》(第436章)；或
- (g) 任何其他授權進行填海工程或以其他方式就填海工程訂定條文的條例；

填海(reclamation)指任何為將海床或前濱形成為土地而進行或擬進行的工程。(由1998年第9號第3條代替)

(由1998年第9號第3條修訂；由1999年第75號第3條修訂)

編輯附註：

* 已廢除——見1999年第44號第45條。

[△] 已廢除——見2016年第7號第19條。

3. 不准在海港內進行填海工程的推定

(由1998年第9號第4條修訂)

- (1) 海港須作為香港人的特別公有資產和天然財產而受到保護和保存，而為此目的，現設定一個不准許進行海港填海工程的推定。(由1999年第75號第4條修訂)
- (2) 所有公職人員和公共機構在行使任何歸屬他們的權力時，須顧及第(1)款所述的原則以作為指引。

4. 過渡性條文

- (1) 本條例不適用於任何在本條例生效日期前已根據有關條例獲得授權進行的填海工程。(由1999年第75號第5條修訂)
- (2) 《1999年保護海港(修訂)條例》(1999年第75號)不適用於任何在該條例生效日期前已根據有關條例獲得授權進行的填海工程。(由1999年第75號第5條增補)

附表1

(由1999年第75號第6條廢除)

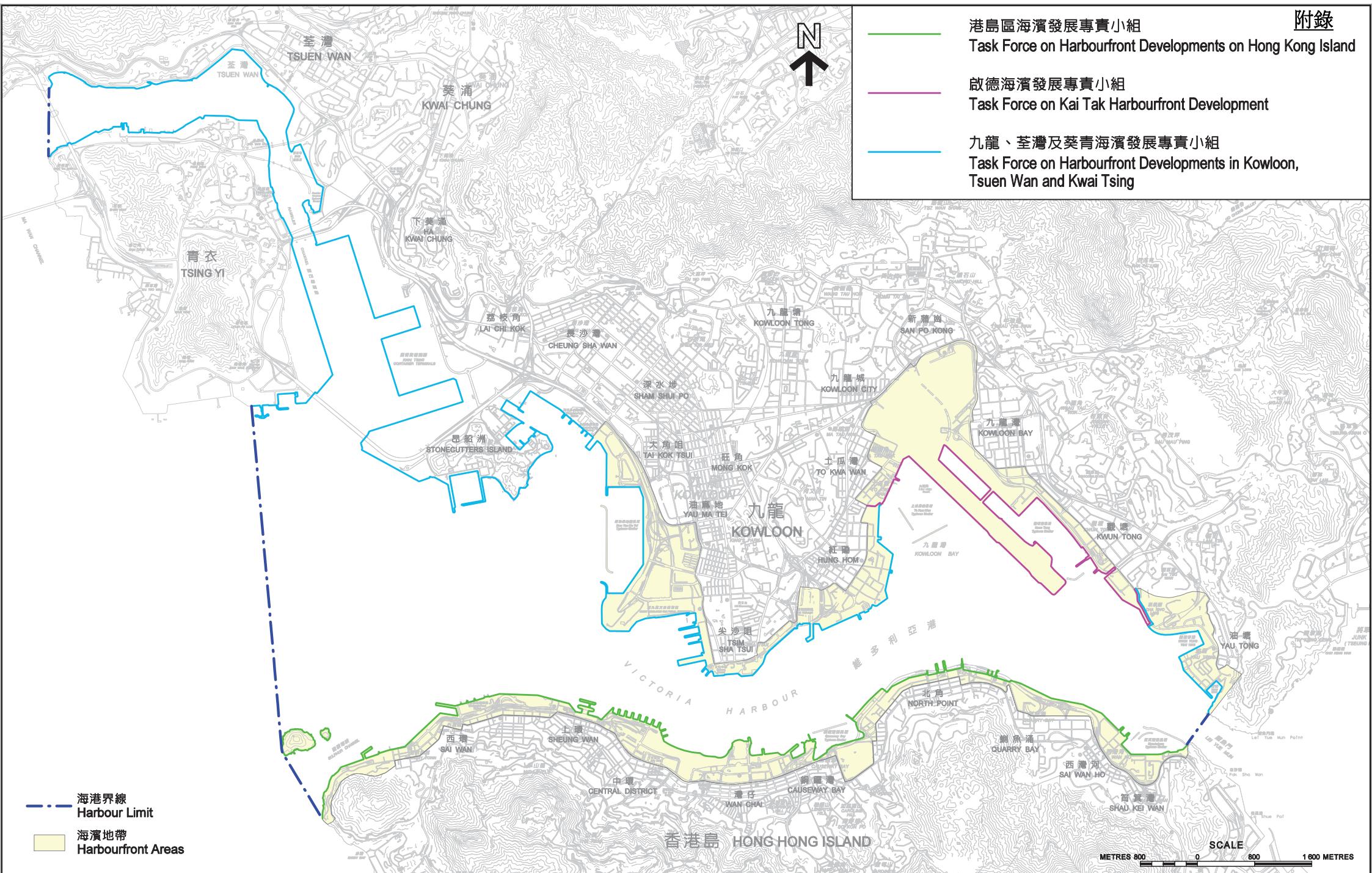
港島區海濱發展專責小組

Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island

啟德海濱發展專責小組

Task Force on Kai Tak Harbourfront Development

九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組 Task Force on Harbourfront Developments in Kowloon, Tsuen Wan and Kwai Tsing



海濱事務委員會轄下專責小組所負責的範圍

Areas of Responsibility of the Harbourfront Commission Task Forces

附件 B

與《保護海港條例》(《條例》) 相關的重要發展概覽

1997 年制定《條例》

《條例》是根據一名前立法局議員在 1996 年 8 月¹提出的議員私人條例草案而制訂。根據 1997 年 6 月前立法局相關法案委員會主席的報告，《條例》旨在「……確保維多利亞港免於過度填海。該條例設定不准在海港內進行填海工程的推定……」(「不可填海推定」)。

2. 《保護海港條例草案》於 1997 年 6 月獲通過成為《條例》，其適用範圍限於維多利亞港的中央區域。其後，《條例》於 1999 年 12 月曾作進一步法例修訂，以擴大其適用範圍至涵蓋整個海港²。經修訂的《條例》一直維持有效至今。
3. 《條例》本身並沒有解釋如何可推翻《條例》第 3 條下的「不可填海推定」；而是在終審法院於 2004 年的判決中引入需符合「凌駕性公眾需要」的測試來推翻上述推定的要求，詳述如下。

終審法院於 2004 年 1 月的判決

4. 鑑於政府擬進行中區填海第三期和灣仔發展計劃第二期的

¹ 香港土地短缺，而填海一直是增加土地以配合本港社會和經濟發展的行之有效方法。隨着香港不斷發展，在九十年代，市民對保護和保存維多利亞港的關注與日俱增。在此背景下，時任立法局議員陸恭蕙提出《保護海港條例草案》。

² 《釋義及通則條例》(第 1 章) 附表 3 載列海港的界線，現原文照錄如下：
「東面界線——由小酒灣尖最西端起，畫一直線至阿公岩尖(有時稱為公岩)最西端為止；

西面界線——由香港島最西之點起，畫一直線至青洲最西之點，然後由該點畫一直線至青衣島最東南之點，再沿青衣島東海岸線及北海岸線畫至青衣島最西端，續由該處以直線向正北畫至大陸。」

工程，有團體在 2003 年 2 月針對城市規劃委員會裁定該兩個項目需進行的擬議填海工程符合《條例》的規定，提出司法覆核。終審法院於 2004 年 1 月頒下判決書（2004 年的判決），釐清《條例》背後相關法律原則的詮釋。終審法院裁定「**保護**是必須的，即（海港）必須**免受損害，並須予以保護和守護**。當中不只是要保護，亦要保存。**保存具有維持及保存海港現狀的含意**」。此外，終審法院亦裁定「有關[不准許在海港進行填海工程的]法定推定……是個法律概念，也是個可達致保護和保存效果的途徑或方法。這個法定推定的法律效力並非是絕對禁止進行填海工程……這是一個推定，因此**可被推翻**。」

5. 終審法院指出，應設定一個不准進行填海工程的推定，而該推定只能在填海有**凌駕性的公眾需要**這一點得到證明時，才能被推翻。「凌駕性公眾需要」有三個關鍵概念—

- (a) **有迫切及當前的需要**。這種需要必須是迫切的，因而使其需要凌駕於公眾對保護和保存海港的強烈需要；
- (b) 若有合理的**填海替代方案**，則不能指填海工程有「凌駕性公眾需要」；及
- (c) 填海範圍是為滿足「凌駕性公眾需要」所要求的**最低限度**。

6. 有關填海項目必須具「**有力和令人信服**」的資料(**cogent and convincing materials**，簡稱 CCM)，以令決策者信納填海工程確實有「凌駕性公眾需要」，方能推翻「不可填海推定」。

原訟法庭於 2008 年 3 月的判決

7. 繼 2004 年的判決後，再有團體針對政府在中環灣仔繞道及東區走廊連接路的擬建道路計劃下進行**臨時填海工程**，提出司法覆核。具體而言，司法覆核申請人請求法庭聲明《條例》確實適用於擬議進行的臨時填海工程。原訟法庭於 2008 年 3 月頒下判

決書（2008 年的判決），裁定法例並無明確限制工程性質；「填海」的定義包括「任何」工程，即所有類別的工程。**任何（亦即「所有」）填海工程，不論屬永久或臨時性質，均受《條例》限制。**然而，《條例》訂明工程需基於一個目的（即造「地」）而進行。

8. 2008 年的判決亦就「土地」作出了詳細說明。該判決指出，由於《條例》中沒有就被視為或不被視為「土地」作出定義，因此將採用其通用的含義。換句話，每個項目均需取決於其個別事實和情況而定。

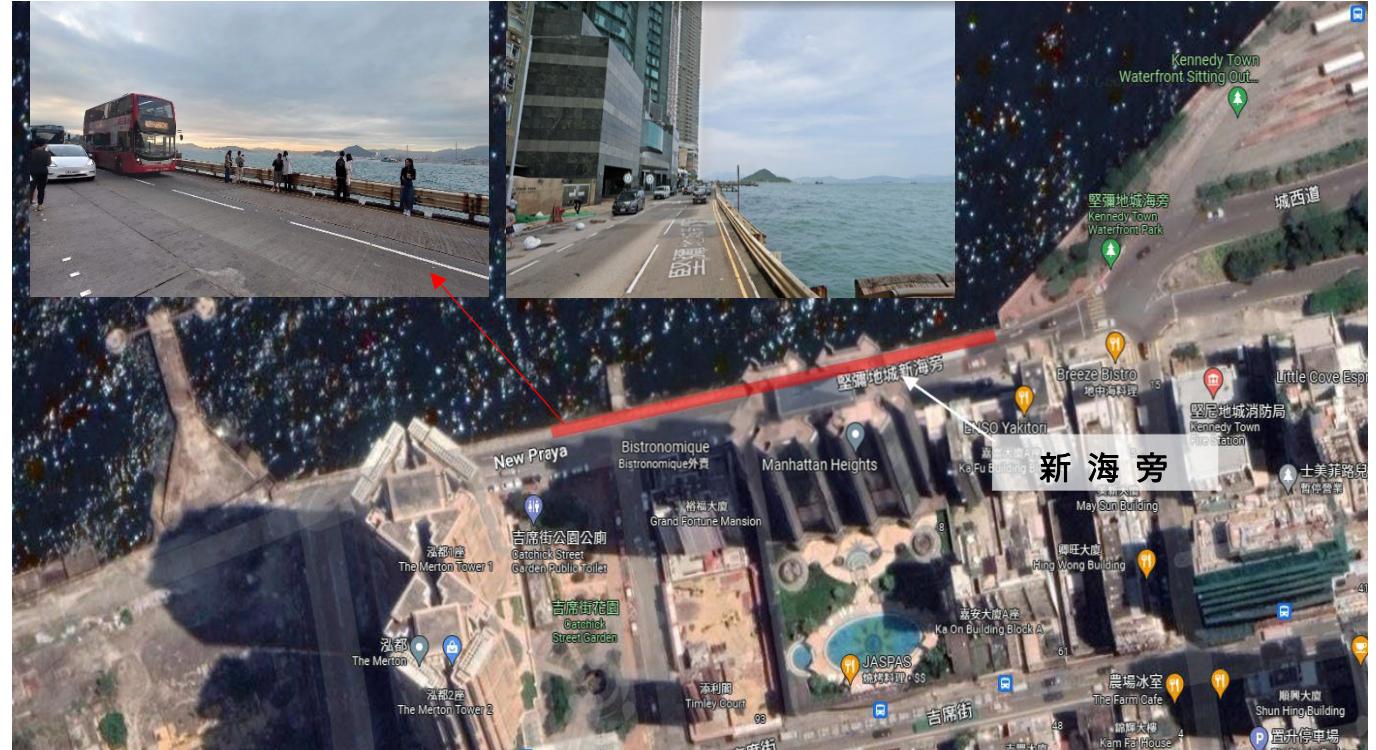
2004 年終審法院裁決後已擬備有力和令人信服的資料(CCM)的工務項目

編號	項目 [主要負責部門／ 機構]	受《條例》影響的主要設施	處理方式	CCM 報告 (如有者)
1.	中區填海工程 (第三期) [土木工程拓展署 (土拓署)]	<ul style="list-style-type: none"> 涉及永久填海，以提供土地興建必要交通基建及港島北岸海濱長廊。 	<ul style="list-style-type: none"> 為證明中區填海工程(第三期)具凌駕性公眾需要，土拓署在 2003 和 2004 年對有關工程進行了兩次檢討，以確保工程符合《條例》的規定。 	(2004 年報告) https://www.reclamation.gov.hk/filemanager/sc/content_11/review02apr04c.pdf
2.	灣仔發展計劃 (第二期) [土拓署／路政署]	<ul style="list-style-type: none"> 涉及永久填海，以提供土地興建一條主幹道路及其他主要交通基建，以及發展一條海濱長廊。 涉及臨時填海工程，以便利在路政署中環及灣仔繞道和東區走廊連接路項目下，在前公眾貨物裝卸區及銅鑼灣避風塘的海床下方建造主幹道隧道。臨時填海工程需時共約 6 年。前公眾貨物裝卸區和銅鑼灣避風塘的臨時填海面積分別約為 1.9 公頃 及 6.4 公頃。 	<ul style="list-style-type: none"> 土拓署於 2007 年完成灣仔發展計劃(第二期)項目的 CCM 報告。 擬備資料的費用約為 1,320 萬元。 	https://www.reclamation.gov.hk/filemanager/tc/content_19/main_report_c.pdf
3.	沙田至中環線 (沙中線) [香港鐵路有限公司(港鐵公司) ¹ ／ 路政署]	<ul style="list-style-type: none"> 涉及臨時填海，以在銅鑼灣避風塘海濱附近興建一段鐵路隧道。 作為沙中線過海段於銅鑼灣避風塘的一部分，港鐵公司於 2014 年 12 月接手中環及灣仔繞道和東區走廊連接路項目當中約 0.26 公頃 的臨時填海工程，以推展沙中線鐵路工程。相關的沙中線鐵路工程於 2018 年 4 月竣工後，港鐵公司移除臨時填海土地。 	<ul style="list-style-type: none"> 顧問公司獲委託進行與沙中線項目相關的各項工作，包括沙中線過海段的初步設計及擬備 CCM 報告。根據港鐵公司，上述顧問合約於 2008 年 9 月展開，並於 2010 年 5 月完成 CCM 報告。 擬備 CCM 的費用約為 70 萬元。 	https://www.hfc.org.hk/filemanager/files/WGPHO_02_2017.pdf (見第 279 至 362 頁；只有英文版)

¹ 2012 年 5 月 29 日，政府與港鐵公司就沙中線的建造工程及試行運作簽訂委託協議，當中訂明政府出資興建沙中線，而港鐵公司則受託為沙中線進行設計、工地勘測、建造及試行運作。

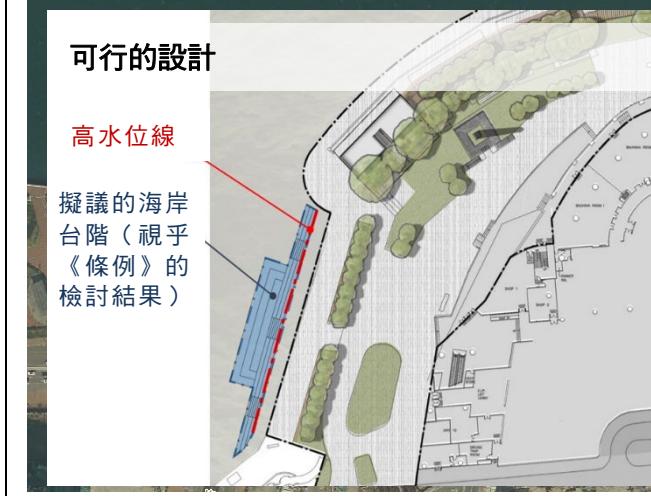
編號	項目 [主要負責部門／ 機構]	受《條例》影響的主要設施	處理方式	CCM 報告 (如有者)
4.	中九龍幹線 [路政署]	<ul style="list-style-type: none"> • 涉及臨時填海，以供在九龍城渡輪碼頭與啟德發展區之間興建一條通過九龍灣海床的隧道。 • 工程主要包括在九龍灣興建一條 370 米長的海底隧道，以及進行大約 3 公頃 的相關臨時填海工程等。臨時填海工程需時共約 52 個月（即約 4.3 年）。 	<ul style="list-style-type: none"> • 此項目下的勘測顧問工作和隨後進行的設計及施工工作，均有擬備 CCM 報告。項目倡議人由 2009 年 4 月進行勘測工作時開始擬備 CCM 報告，並於 2013 年 3 月公布為設計及施工工作進行的 CCM 最終報告。 • 擬備 CCM 的費用約為 210 萬元。 	https://ckr-hyd.hk/wp-content/uploads/doc/community/consultation_documents/044-02_Chinese(Combined).pdf
5.	東區走廊下之 行人板道 [土拓署]	<ul style="list-style-type: none"> • 涉及永久填海，以供在海床豎設新的樁柱，並在樁柱上興建一條新的行人板道。 	<ul style="list-style-type: none"> • 此項目下的勘測顧問工作和隨後進行的設計及施工工作，均有擬備 CCM 報告。項目倡議人由 2015 年 3 月開展勘測工作起計，並於 2020 年 12 月公布為設計及施工工作進行的 CCM 最終報告。 • 擬備 CCM 的費用約為 170 萬元。 	https://www.boardwalk.gov.hk/tc/cm.html

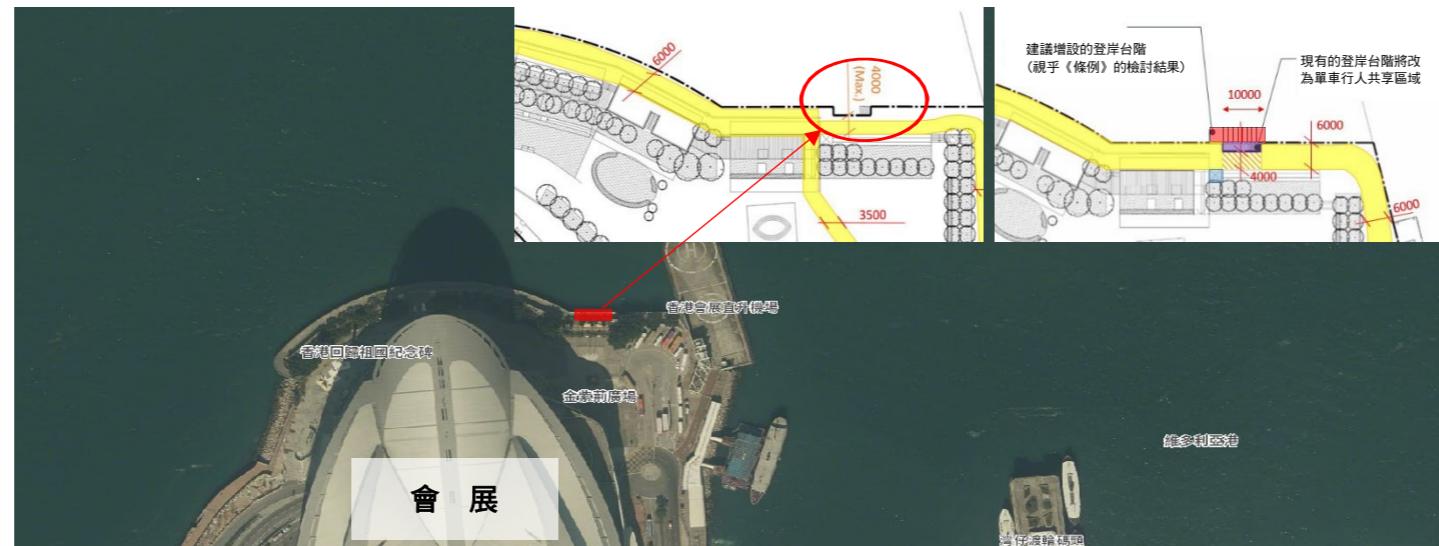
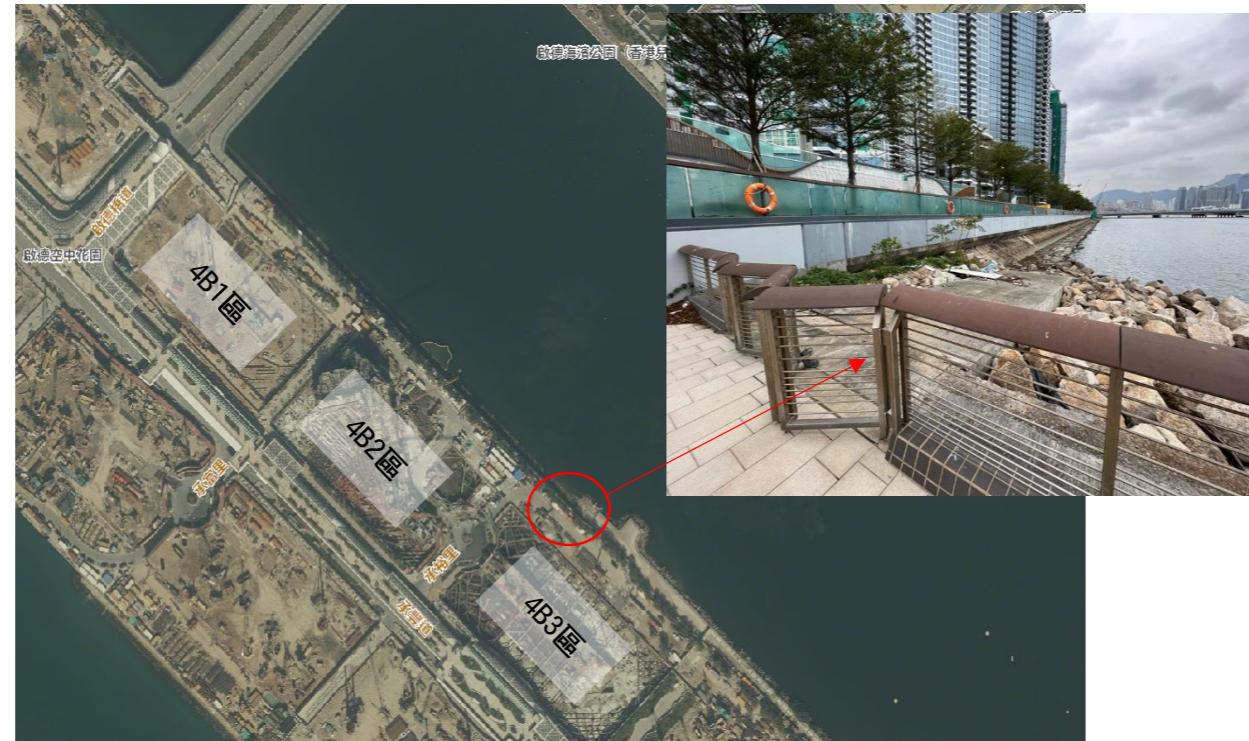
可能受惠於《條例》擬議法例修訂的工程一覽表

編號	可能受惠的項目	位置相片／說明	現行《條例》下可能被視為「填海工程」並受不可在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」）約束的主要設施
(A) 行人板道			
1.	興建行人板道，以提升堅尼地城海濱的暢達度		<ul style="list-style-type: none"> 堅尼地城新海旁是欣賞海景及日落的勝地，深受本地市民和遊客歡迎。然而，該處的海濱地帶與車路接壤，遊人只能站在車路上欣賞海景，交通繁忙時尤其危險。 我們曾考慮在上述地點興建一條行人板道，優化海濱長廊，但有關構築物受現行《條例》下「不可填海推定」的約束。 視乎《條例》修訂工作的結果，我們會研究是否可興建行人板道，以提升上述地點海濱沿途的暢達度。

編號	可能受惠的項目	位置相片／說明	現行《條例》下可能被視為「填海工程」並受不可在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」）約束的主要設施
(B) 碼頭			
2.	活化九龍城汽車渡輪碼頭	 <p>九龍城汽車渡輪碼頭 (現況)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 九龍城汽車渡輪碼頭已於1998年停止運作，現獲評為二級歷史建築。由於碼頭位置方便，活化碼頭能豐富遊人遊覽土瓜灣沿岸的體驗。然而，有關活化工程或受現行《條例》下「不可填海推定」的約束。 視乎《條例》修訂工作的結果，我們會研究是否可活化上述碼頭，以加強水陸連接及豐富遊人體驗。
3.	優化位於前啟德跑道的舊碼頭	 <p>啟德碼頭 (現況)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 位於前啟德跑道、面向維多利亞港的碼頭目前已荒廢。由於碼頭位處前啟德跑道中央，重建碼頭能豐富遊人體驗及加強水陸連接。然而，有關重建工程或受現行《條例》下「不可填海推定」的約束。 視乎《條例》修訂工作的結果，我們會研究是否可重建上述碼頭。

編號	可能受惠的項目	位置相片／說明	現行《條例》下可能被視為「填海工程」並受不可在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」）約束的主要設施
4.	堅尼地城加多近街附近四個舊碼頭的修復／改善工程		<ul style="list-style-type: none">堅尼地城加多近街附近四個舊碼頭已被評為無法修復。有見附近的堅尼地城海濱長廊將於未來一至兩年開放予公眾使用，重建該四個碼頭能豐富遊人體驗及加強水陸連接。視乎《條例》法例修訂工作的結果，我們會研究是否可重建上述四個碼頭。

編號	可能受惠的項目	位置相片／說明	現行《條例》下可能被視為「填海工程」並受不可在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」）約束的主要設施
(C) 改善海岸台階			
5.	灣仔水上運動及康樂主題區及銅鑼灣活力避風塘主題區海岸台階提升工程	 	<ul style="list-style-type: none"> 現時，灣仔水上運動及康樂主題區及銅鑼灣活力避風塘主題區的最低一級海岸台階處於高水位線以上。把海岸台階伸延至高水位線以下，將會構成現行《條例》下的「填海工程」，因此必須先符合「凌駕性公眾需要」的測試，方可將海岸台階伸延出海。 視乎《條例》修訂工作的結果，我們會研究是否可優化上述海岸台階，將海岸台階逐步伸延出海，讓市民親近水體。
6.	於香港會議展覽中心(會展)外的慶典主題區對出設置海岸台階	  	<ul style="list-style-type: none"> 按灣仔慶典主題區公眾休憩用地（即會展附近的海濱地帶）的設計所建議，並視乎《條例》修訂工作的結果，政府會研究是否可設置海岸台階，讓遊人親近水體和欣賞海港景色。

編號	可能受惠的項目	位置相片／說明	現行《條例》下可能被視為「填海工程」並受不可在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」）約束的主要設施
改善登岸台階			
7.	優化灣仔慶典主題區的登岸台階	<p>現況 為免構成《條例》下的「填海工程」，登岸台階後移至行人路</p>  <p>The image shows an aerial view of the Hong Kong Convention and Exhibition Centre (會展) area. A red circle highlights the current ramp area at the water's edge. An inset diagram shows the proposed changes: a new ramp is being built further back on the landward side, indicated by a red circle labeled '建議增設的登岸台階 (視乎《條例》的檢討結果)' (Proposed new ramp (subject to the review of the Ordinance)). The original ramp will be converted into a shared area for cyclists and pedestrians, as indicated by the purple shaded area and the text '現有的登岸台階將改為單車行人共享區域' (Existing ramp will be converted into a shared area for cyclists and pedestrians).</p>	<ul style="list-style-type: none"> 按灣仔慶典主題區公眾休憩用地（即會展附近的海濱地帶）的設計所建議，並視乎《條例》法例修訂工作的結果，政府會研究是否可改移現有的登岸台階，以便騰出空間，讓騎單車人士和行人共用的共享區域達到所需的最低闊度。
改善滑道			
8.	優化前啟德跑道第4B3區私人發展公眾休憩空間內的滑道	 <p>The image consists of two parts. On the left is an aerial map of the Kai Tak Runway Park area, specifically the 4B3 zone. A red circle highlights the location of the current slide structure. On the right is a photograph of the actual slide structure, which is a simple metal frame with a wooden board attached, situated on a paved area next to a body of water.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現時，在前啟德跑道第4B3區的公眾休憩空間外設有一條滑道。該處已於2022年以短期租約形式租予香港獨木舟總會，用作水上運動中心。然而，為免構成《條例》下的「填海工程」，現有的滑道並未完全伸延出海。 視乎《條例》修訂工作的結果，我們會研究是否可優化該滑道，把滑道逐步伸延出海，加強水陸連接及利便舉行水上活動。