

2009 年 5 月 26 日

討論文件

立法會發展事務委員會

工務計劃項目第 677CL 號— 灣仔發展計劃第二期工程

目的

本文件請委員支持建議，把 677CL 號工程計劃「灣仔發展計劃第二期工程」提升為甲級。按付款當日價格計算，估計所需費用為 46 億 4,270 萬元，用以實施灣仔發展計劃第二期(灣仔發展第二期)。

工程計劃的範圍和性質

2. 677CL 號工程計劃的範圍包括—

- (a) 在灣仔北及北角的海床填海，以開拓約共 12.7 公頃的土地；包括建造約 1.57 公里長的海堤；
-
- (b) 建造箱形結構預製件橫跨現有的香港鐵路(港鐵)荃灣線；
- (c) 建造總長度約 700 米的地面道路，和改建現有的道路以便接駁擬議的中環灣仔繞道及東區走廊連接路(主幹道)的連接路，及一些路口改善工程；
- (d) 伸延雙線雙程主要幹道 - P2 路，及把現有的會議道和鴻興道重新定線，總長度約 1 公里；
- (e) 把博覽道東的公共運輸交匯處遷往灣仔北，與該處現有的公共運輸交匯處合併；
- (f) 沿運盛街建造一條約 180 米長的行人天橋；

- (g) 建造三個行人園景平台；分別位於香港會議展覽中心西面、灣仔北公共運輸交匯處北面，以及維多利亞公園北面；
- (h) 於灣仔北和北角建造總長度約 1.17 公里的雨水箱形暗渠，以及相關的腹地排水改善工程；
- (i) 重置海旁現有的設施，包括海底食水喉、海底排污渠口管道、渡輪碼頭、冷卻用水抽水系統及鹹水抽水站；
- (j) 建造相關的行人徑、路旁休憩地帶、雨水排水工程、污水渠工程和綠化環境工程；以及
- (k) 就上述工程實施環境影響緩解措施和環境監察及審核計劃。

——
擬議工程載於附件 1。

3. 我們計劃在 2009 年 12 月展開擬議工程，並在 2017 年 6 月完成。

理由

4. 灣仔發展第二期的首要目的，是為沿港島北岸興建主幹道提供所需的土地。因興建中環灣仔繞道而填取的土地，將會作公眾用途，以在灣仔北發展一個世界級海濱長廊，以連接中環擬建的新海濱長廊。

5. 主幹道將連接現時中環林士街天橋與北角東區走廊。主幹道將可紓緩干諾道中／夏慤道／告士打道走廊的交通擠塞問題，該走廊目前的交通情況已不勝負荷。我們已研究過所有建造主幹道的可行方案，考慮到港鐵荃灣線隧道的限制，以及有需要於灣仔提供連接路和接駁東區走廊，填海是無可避免的。永久填海的最小範圍為 12.7 公頃。

6. 灣仔發展第二期又提供所需的地面道路，包括把現正在中環填海計劃第三期內興建的 P2 路延長，及把現有的會議道和鴻興道重新定線。完工後，新道路網會把車輛分流到中環填海區和灣仔北，紓緩目

前的道路網交通擠塞的情況。地面道路和主幹道的隧道亦將連接，使主幹道能發揮最大的效用。

7. 位於博覽道東的現有巴士總站，因將受博覽道和博覽道東的改建工程影響，我們建議把它遷往灣仔北並與該處的公共運輸交匯處合併。騰出的土地將可供旅遊重點金紫荊廣場作擴展之用。

8. 為使新海濱方便暢達，我們會提供九個新的行人通道，包括五條地面行人路(三條在灣仔、二條在北角)、一條行人天橋和三個行人園景平台。我們亦會在沿 P2 路和重新定線的會議道和鴻興道適當地方提供路旁停車處，供遊人上落，前往將來的海濱長廊。

9. 為避免對港鐵荃灣線現有的沉管造成額外負荷，在這位置的填海工程，我們會使用長約 50 米的預製箱形結構以橫跨一段港鐵荃灣線的方式進行。

10. 為配合填海工程，我們必須把灣仔北和北角現有的雨水箱形暗渠和排污渠口，延長至新海堤，並進行一些腹地排水改善工程。

11. 擬議的填海工程亦會影響一些現有的海旁設施，包括海底食水喉、海底排污管道、鹹水抽水站、以及幾組供應附近政府和私人樓宇的冷卻用水抽水站。此外，現有的灣仔渡輪碼頭必須拆卸及重置。重置的基本原則是重置設施可提供受影響設施的原本服務水平。但部份新設施亦會按需要加以改良，以應付需求。在建造期間，所有現存的設施將會維持服務，直至新設施啟用為止。

12. 我們會根據《環境影響評估條例》下按環境影響評估(環評)報告的建議，實施環境監察及審核計劃。我們會就實施環境監察及審核計劃成立獨立環境小組，並會委聘獨立環境查核人，以檢討和審核這計劃的各個部分。

13. 我們已委聘顧問就擬議工程進行詳細設計，該設計大致上已完成。由於缺乏內部資源，我們建議委聘顧問負責擬議工程的合約管理和工地監管工作。

對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 46 億 4,270 萬元，分項數字如下 -

	百萬元
(a) 填海包括建造海堤	1,073.0
(b) 橫跨港鐵荃灣線箱形結構 預製件	169.1
(c) 地面道路(不包括 P2 路延長 段和把現有的會議道和鴻 興道重新定線)	102.0
(d) P2 路延長段和把現有的會 議道和鴻興道重新定線	80.2
(e) 遷移博覽道東的公共運輸 交匯處往灣仔北，與灣仔北 現有的公共運輸交匯處合 併	28.6
(f) 運盛街行人天橋	38.6
(g) 行人園景平台	390.3
(h) 雨水箱形暗渠及腹地排水 改善工程	157.9
(i) 重置海底食水喉、海底排污 管道、渡輪碼頭、冷卻用水 抽水系統 ¹ 及鹹水抽水站	1,032.2
(j) 相關的行人徑、路旁休憩地 帶、雨水排水工程、污水渠 工程和綠化環境工程	226.6

¹ 重置受影響的冷卻用水抽水系統的費用會向各樓宇業主收回，有關業主已就計算他們所承擔費用的方法，與土木工程拓展署達成原則上協議，所有收回款項會撥入政府一般收入帳目。

(k) 環境影響緩解措施、環境監察及審核計劃	68.9
(l) 顧問費	13.3
(i) 合約管理	10.6
(ii) 駐工地人員的管理	2.7
(m) 駐工地人員的報酬	311.8
(n) 機電工程營運基金費用	7.0
(o) 應急費用	369.9
	小計 4,069.4
	(按 2008年9月 價格計算)
(p) 價格調整費用	573.3
	總計 4,642.7
	(按付款當日 價格計算)

公眾諮詢

15. 我們舉辦了多項公眾參與活動，讓公眾廣泛參與這項工程計劃。詳情載於附件 2。在當時的共建維港委員會轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會（共建維港委員會轄下小組委員會）督導下，我們於 2004 年 5 月至 2007 年 6 月期間推行「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」（優化海濱研究）公眾參與活動，讓公眾就灣仔發展第二期規劃及工程檢討（灣仔發展第二期檢討）提出意見。此外，我們亦就不同階段的灣仔發展第二期檢討具體結果，諮詢當時的立法會規劃地政及工程事務委員會、港島四個區議會、有關的諮詢團體和專業機構。灣仔發展第二期檢討的建議，包括灣仔北海濱長廊的發展，普遍獲得支持。

16. 我們在 2007 年 5 月至 6 月就灣仔發展第二期和主幹道的擬議工程，以及有關的分區計劃大綱圖擬議修訂，諮詢港島四個區議會和當時的立法會規劃地政及工程事務委員會。灣仔、東區和南區區議會的議員普遍支持擬議工程。中西區區議會一些議員促請當局盡快完成主幹道，而另一些議員則保留反對擬議的填海工程的立場；不過，我們

已解釋，擬議的填海是無可避免的，並指出我們已擬備一份名為《說明符合「凌駕性公眾需要的測試準則」的具有力和令人信服的資料》報告（「符合測試報告」），證明工程符合《保護海港條例》（第 531 章）。當時的立法會規劃地政及工程事務委員會已達成共識，認為填海範圍須盡量減少，以及當局須確保擬議填海工程能符合「凌駕性公眾需要的測試準則」。

17. 在 2008 年 4 月至 7 月期間，港島四個區議會通過動議，促請政府加快建造中環灣仔繞道，以解決中環和灣仔區交通擠塞的問題。

18. 我們分別在 2007 年 7 月 27 日和 8 月 3 日根據《前濱及海床(填海工程)條例》（第 127 章）和《道路(工程、使用及補償)條例》（第 370 章）就擬議的填海和道路工程刊登憲報，公布取代原本的填海計劃和道路計劃²。我們就擬議的填海計劃接到五份反對書，而就擬議的道路計劃則接到兩份反對書；其中就擬議道路計劃的一份反對書隨後無條件撤回。反對意見及當局回應的詳情載於附件 3。

19. 在考慮過所有未能解決的反對書後，行政長官會同行政會議駁回對填海工程及道路工程提出的反對，在 2009 年 5 月 19 日授權填海及道路工程計劃可無需更改地進行。授權的通告會在 2009 年 5 月 22 日刊憲。

20. 我們再在 2008 年 11 月就主幹道和灣仔發展第二期的最新發展情況，以及建造主幹道兩個方案（隧道方案和天橋方案）的補充資料，並特別就臨時填海的需要這點，諮詢港島四個區議會和立法會發展事務委員會。東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會和中西區區議會轄下交通及運輸委員會一致支持隧道方案。灣仔區議會以大多數票支持隧道方案。南區區議會則對隧道方案沒有意見。立法會發展事務委員會委員贊成盡快建造主幹道。天橋方案不獲支持。

21. 就重置受工程影響的基建設施，尤其是新灣仔碼頭的外部設計，我們會繼續向公眾諮詢。就重置碼頭的外部設計收集到的意見，會向城市規劃委員會（城規會）反映，讓城規會在批核外部設計時考

² 原本的填海計劃和道路計劃分別在 2002 年 4 月 19 日和 4 月 26 日根據《前濱及海床(填海工程)條例》（第 127 章）和《道路(工程、使用及補償)條例》（第 370 章）在憲報刊登。由於保護海港協會有限公司提出法律訴訟，有關的憲報公告分別在 2003 年 9 月 18 和 19 日失效。

慮。

對環境的影響

22. 灣仔發展第二期屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 3 的指定工程項目。灣仔發展第二期當中的一部分工程，亦即擬議填海工程、主要道路、挖泥以重置海底食水喉，以及重置海底排污管道亦屬於《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目。我們已根據《環境影響評估條例》就灣仔發展第二期擬備這些指定工程項目的環境影響評估(環評)報告，環境保護署署長在徵詢過環境諮詢委員會的意見後，已在 2008 年 12 月 11 日有條件批准該環評報告。該份環評報告的結論指出，如實施建議的緩解措施，灣仔發展第二期對環境的影響可予接受。我們會實施環評報告建議的緩解措施與環境監察及審核計劃。這些建議的緩解措施包括，在挖泥和填土範圍使用隔泥幕、在選定的海水入口處安裝隔泥屏障以進行填海工程、使用靜音機動設備和活動／臨時隔音屏障以進行道路工程、遷移受影響的珊瑚群(雖然生態價值低)至附近的適當棲息地，例如將軍澳。上述的水質影響緩解措施，亦會在進行各項海事工程，包括挖泥、填土、建造排污管道和海底食水喉時採用。我們會在灣仔發展第二期的建造階段在工地設置實時監測系統，以監察在北角和天后一帶工程地點附近的噪音水平。為方便溝通、處理和查詢投訴，我們會成立一個社區聯絡小組，成員來自受影響的相關團體，包括在北角和天后地區的業主立案法團、管理處、地區委員會和學校。我們估計實施環境影響緩解措施和實行環境監察及審核計劃的費用約為 6,890 萬元，有關費用已計算在工計劃費用內。

23. 在策劃和設計階段，我們已考慮過所有擬議工程和建築工序，以盡量減少產生建築廢物。此外，為盡量減少運送到公眾填料接收設施³棄置的惰性建築廢物，我們會要求承建商盡量在本工地或其他工地再用惰性建築廢物(如挖出的物料)。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

³ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

24. 我們亦會要求承建商提交廢物管理計劃(下稱「管理計劃」)，供當局批核。管理計劃須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與核准的管理計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性建築廢物與非惰性建築廢物分開，分別運到適當的設施棄置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物與非惰性建築廢物分別運到公眾填料接收設施和堆填區作棄置的情況。

25. 我們估計，擬議工程會產生約 129 000 公噸建築廢物。我們會重用當中約 12 000 公噸(10%)的物料。把約 110 000 公噸(85%)惰性建築廢物運往公眾填料接收設施供日後再用。此外，我們會把 7 000 公噸(5%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。擬議工程在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為 385 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元⁴)。

26. 我們會用公眾填料填海，估計會從將軍澳和/或屯門填料庫輸入大約 2 741 000 公噸公眾填料。我們估計有關的填海工程會產生大約 712 000 立方米的未受污染泥土，以及 493 000 立方米受污染泥土。這些從海床挖出的物料會在海洋填料委員會指定的地點，或經海洋填料委員會和環境保護署同意的地點棄置。

對文物的影響

27. 擬議工程不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級的歷史地點/建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的有歷史價值的政府文物地點。

土地徵用

⁴ 有關單位價格已計及堆填區的闢設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。

28. 擬議工程無須徵用土地。不過有四幅私人地段將喪失其海事權。任何人如認為自己在該前濱及海床或其上擁有的權益、權利或地役權會因填海工程而受到損害性的影響，可以根據《前濱及海床(填海工程)條例》第 12 條提交法定申索書索償；如果申索不能以協議解決，他們可以向土地審裁處申請釐定補償款額。根據既定政策，合資格漁民如喪失慣常的捕魚區，將可獲發放特惠津貼。

29. 此外，由於在香港會議展覽中心西面興建擬議行人園景平台，須根據《道路(工程、使用及補償)條例》在第 8593 號(部分)地段就臨時佔用該處設定地役權和權利。當局將須要清拆沿銅鑼灣避風塘基的七個臨時建築物，因此可能須支付特惠津貼予有關的用戶。

30. 工程不涉及徵收土地費用。我們估計向合資格漁民和就清拆沿銅鑼灣避風塘海旁的臨時建築物而發放的特惠津貼分別為 123.5 萬元和 56 萬元，款項將會由總目 701「土地徵用」項下撥款支付。我們已經檢討工程計劃的設計，盡量減少徵收土地和清拆的費用。

背景資料

31. 1999 年 3 月，財務委員會批准把 439CL 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 652CL 號工程計劃，稱為「灣仔發展計劃第二期－整體可行性研究及工地勘測」；按付款當日價格計算，估計費用為 6,000 萬元，以委聘顧問就灣仔發展第二期進行整體可行性研究，該研究已在 2001 年完成。

32. 由於 439CL 號工程計劃不會包括灣仔發展第二期的建造工程，我們在 2000 年 9 月為灣仔發展第二期詳細設計和建造工程建立一個新項目，編定為 677CL 號工程計劃，稱為「灣仔發展計劃第二期工程」。

33. 2000 年 9 月，我們把 677CL 號工程計劃提升為乙級，並在 2002 年 1 月把 677CL 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 696CL 號工程計劃，稱為「灣仔發展計劃第二期工程：顧問費及工地勘測」；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 1,110 萬元，以委聘顧問就工程計劃進行詳細設計。

34. 2002 年 4 月我們根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)就原本的填海計劃，以及根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370

章)就道路計劃刊登憲報，並同時在憲報刊登有關的灣仔北分區計劃大綱草圖。保護海港協會有限公司就城規會對分區計劃大綱圖所作決定提出司法覆核。終審法院最終聆訊該司法覆核，並在 2004 年 1 月 9 日頒布裁決。為回應城規會的要求，及根據終審法院的裁決，我們委聘顧問在 2004 年 3 月展開灣仔發展第二期檢討，並在 2007 年 7 月完成。

35. 我們在規劃擬議填海工程時，嚴格遵守《保護海港條例》。我們已完成「符合測試報告」，按步提供「有力和令人信服的資料」，充分證明灣仔發展第二期的擬議填海工程符合《保護海港條例》。該報告連同附件提供全面資料，以有力和令人信服的方式，證明填海工程有凌駕性的公眾需要，可推翻「不准許進行填海的推定」，因此符合終審法院的裁決。

36. 為符合原訟法庭裁定《保護海港條例》亦適用於臨時填海的裁決，我們擬備了一份名為《根據「凌駕性公眾需要的測試準則」比較主幹道隧道方案與天橋方案》報告(「比較報告」)提出額外資料，以補充「符合測試報告」，並具體討論主幹道各可行方案所需的填海，包括臨時填海範圍，然後比較隧道方案和天橋方案，並就兩個方案在所有方面的相對表現進一步討論，用以按照「凌駕性公眾需要的測試準則」評估兩個方案。「比較報告」已再確認，隧道方案最能保護和保存海港。

37. 工程計劃範圍內有 486 棵樹，當中沒有樹木須要砍伐，而有 267 棵樹會保留。擬議工程會把 219 棵樹移植到別處或在工地範圍內重植。這些樹木全非珍貴樹木⁵。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計會種植 150 棵新樹和闢設大約 20 000 平方米草地。

⁵ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木 -

- (a) 遷百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生長地的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在高出地面 1.3 米的水平量度)，或樹木的高度 / 樹冠範圍等於或超逾 25 米。

38. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 2 260 個，包括 430 個專業／技術人員職位和 1 830 個工人職位，共需 60 080 個人工作月。

未來路向

39. 請委員支持提升 677CL 號工程計劃為甲級的建議，以供財務委員會轄下工務小組委員會在 2009 年 6 月考慮，及財務委員會在 2009 年 7 月批核撥款。

發展局

運輸及房屋局

2009 年 5 月