

臨時本地船隻諮詢委員會

中環填海計劃第三期

1. 目的

本文件的目的，是向各成員介紹中環填海計劃第三期工程合約包括的項目、對海事活動可能做成的影響、及預計實施時間表。

2. 背景

根據原來填海佈局而進行的中環填海計劃第三期工程的詳細設計工作，在 1997 年時已大致完成。

當《保護海港條例》在同年頒布之後，政府爲了制訂一個既符合該條例、同時又能爲香港提供足夠發展用地的方案，嚴格檢討了整個中環灣仔填海計劃（包括中環填海計劃第三期）。其後，當局修訂了中環填海計劃第三期的大綱，大幅改變原來的填海佈局，將填海面積從原來的 32 公頃減少至大約 18 公頃。

3. 工程範圍

中環填海計劃第三期位於已完成的中環填海計劃第一期與規劃中的灣仔發展計劃第二期之間。填海範圍從西面的郵政總局起，一直到東面的龍景街。圖 1 標示了中環填海計劃第三期的邊界。

中環填海計劃第三期其中一個主要目的，是爲地鐵有限公司香港站延展掉車隧道和北港島鐵路線、與及中環 - 灣仔繞道提供所需的土地。這些設施乃香港的策略性交通基礎建設中重要的部分。

中環填海計劃第三期亦爲創造一個世界級的海濱長廊提供所需土地。圖 2 標示了中環填海計劃第三期內的主要基礎設施和未來土地使用情況。

以下是中環填海計劃第三期擬建的主要工程項目：

- 填造大約 18 公頃的土地及建造相關的海堤；
- 把現有的皇后碼頭、公眾登岸梯級、小汽船繫泊設備和電船／小輪經營人工作亭重置於新建的 9 號及 10 號公眾碼頭；
- 在經修建的 7 號及新建的 8 號碼頭重置現有的天星碼頭；
- 於海濱處為中國人民解放軍駐香港部隊(以下簡稱駐軍)建造一個提供 150 米長泊位的軍用碼頭，並提供一條直駁往中環軍營的通道；
- 於灣仔內灣的防波堤上，重置現於金鐘的政府直升機場；
- 於柴灣內灣處重置現於灣仔內灣的公眾貨物裝卸區設施；
- 建造一段中環 - 灣仔繞道的隧道結構 (路政署委託的工程)；
- 建造香港站延展掉車隧道結構和相關的通風建築物，與及北港島鐵路線的一些防護工程 (地鐵有限公司委託的工程)；
- 雨水暗渠 F、J 和 K 的擴展工程；
- 建造冷卻水輸送系統，包括重置受影響的現有冷卻水輸送系統、與及建造新的冷卻水抽水站外殼結構以預留給未來發展之用；
- 建造地面道路、行車隧道、緊急車輛通道 / 散步長廊，及相關公用設施；及
- 建造公共交通轉駁處、及從 7 號碼頭至郵政總局的連接行人天橋。

4. 海上作業活動

4.1 現有的海事設施

中環填海計劃第三期的發展鄰近著中環和紅磡航道，這些地方是香港最繁忙的水域。此外，很多重大的海上活動現時也集中在即將進行中環填海計劃第三期工程的海濱處。因此，中環填海計劃第三期的發展必須謹慎地進行，以免施工階段或竣工之後嚴重影響附近的航海安全。為研究有關情況，當局在 2000 年曾進行了一次《海事影響評估》。

中環填海計劃第三期範圍內有以下設施：

- 中環填海第一期公眾登岸梯級：- 這四度梯級毗鄰天星碼頭的引道，而梯級的引道又與天星小輪的航線相交。海事處並不鼓勵使用該幾度登岸梯級，因而它們的使用率很低。
- 天星碼頭：- 此處為天星小輪航線的港島終端。西邊的碼頭供往來尖沙咀的航線使用，而東邊碼頭的西邊泊位則供往來紅磡的航線使用。此外，愉景灣渡輪服務亦在東碼頭的東邊泊位連同一個毗鄰的浮臺處營運。
- 皇后碼頭：- 這是港島最主要的公眾碼頭，供大批與海上業務、旅遊及娛樂有關的小型船隻使用。船隻一般在碼頭北邊 25-75 米的水域等候上客。
- 尖沙咀東渡輪浮臺：- 這個浮臺為往來中環至尖沙咀東之間的渡輪提供專用泊位。
- 在金鐘海濱的公眾登岸梯級：- 這五度登岸梯級位於中環軍營前面。由於沒有上蓋及車輛停泊管制配合，這些設施甚少為人使用。

4.2 海事設施的重置

4.2.1 中環填海計劃第三期填海區內的重置項目

圖 3 標示了中環填海計劃第三期須重置的海事及其他設施。現有的渡輪碼頭、公眾碼頭及公眾登岸梯級（連同相關的繫泊設備和電船／小輪經營人工作亭），將要遷往位於填海區最西邊經修建的 7 號渡輪碼頭、新建的 8 號渡輪碼頭和新建的 9 號及 10 號公眾碼頭。除了愉景灣渡輪服務將在施工前遷至 3 號碼頭之外，所有現時的渡輪服務將會在中環填海計劃第三期的範圍內重置。

4.2.2 填海區外的重置項目

現有位於金鐘的政府直升機場，將會遷至灣仔內灣的防波堤處（見圖 4）。原來位於灣仔內灣的公眾貨物裝卸區設施將轉移至柴灣內灣重置（見圖 4 甲）。

4.3 新的海事設施

4.3.1 駐軍碼頭

在中環填海計劃第三期的海濱中段，將會建造一個提供 150 米長泊位的軍用碼頭供駐軍艦隻使用。這個泊位須符合以下兩個基本條件：

- 位於中環軍營前面；
- 距離任何其他碼頭至少 150 米。

根據當局的規劃意向，上述軍用碼頭在無須作軍事用途期間，可開放予公眾使用，並作為日後海濱公園的一部分。

4.3.2 消浪海堤

近年維多利亞港海浪情況轉壞備受關注，針對這個情況，填海區北部邊緣一帶將建造消浪海堤。此種海堤每個單元的前面都設有狹縫和一個消浪內室，以消滅海浪的回湧。此種海堤的設計經用模型測試作過評估和改進。

5. 工程建造期的影響

5.1 限制

填海工程受到多種因素的限制，主要須維持多項現有設施在重置設施竣工前的運作。限制包括：

- 在重置的渡輪碼頭及新的 9 號公眾碼頭竣工並投入使用前，必須維持現有的天星碼頭和皇后碼頭上的渡輪及私人船隻的運作；
- 雨水暗渠 F、J 和 K 必須在中環填海計劃第三期工程的整個施工階段保持順暢；
- 在重置設施竣工、開始運行及投入使用前，必須維持現於中環一帶而受此項工程影響的冷卻水輸送系統的運作。
- 在建於柴灣內灣的新公眾貨物裝卸區設施投入使用前，必須維持現時灣仔公眾貨物裝卸區的運作。
- 在現時灣仔公眾貨物裝卸區的運作遷移往柴灣內灣後，才可以在灣仔內灣的防波堤上開始建造新的重置直升機場設施。在此重置設施竣工及投入使用前，必須維持現於中環軍營以北的政府直升機場的運作。

- 必須盡早填造足夠的土地，讓有關的隧道和道路工程得以展開。

就施工階段及重置設施竣工前要維持海事設施的安全運作的可行性，當局曾透過《海事影響評估》作過研究。評估報告指出，在不同的填海施工階段，都須要就填海的規模和工作程序加以限制 — 這些要求將會列入施工合約文件內。此外，為了確保天星小輪能在填海工程初期及 8 號和 9 號碼頭建造期間安全運作，渡輪服務將會在整個填海計劃展開前重新安排。西碼頭的西邊泊位將會騰空 — 為此，原於東碼頭東邊泊位的愉景灣渡輪服務將須在事前遷至 3 號碼頭營運。

5.2 施工程序

填海工程將牽涉浚挖現有的海泥，然後興建海堤，與及使用海沙和公眾填料進行填造土地。

施工程序是依據以上 5.1 條概述的限制因素及《海事影響評估》的研究結果而擬訂的。八個主要施工階段現於圖 5-12 標示，現概述如下：

第 1、2 和 3 階段

工程展開前，愉景灣渡輪服務將遷至 3 號碼頭，天星小輪服務將撤出其西碼頭的西邊泊位，而中環填海第一期東面的公眾登岸梯級將會關閉。作為進行中的中環渡輪碼頭重新編配計劃的一部分，現時的新世界第一渡輪服務也將於 2003 年初從 7 號碼頭遷往 6 號碼頭。在 2002 年 12 月，初期填海區西部工程會首先展開，而大約 10 個月後當政府直升機場遷移之後，初期填海區東部工程將相繼展開。在初期填海區西部工程和東部工程進行施工的階段，這兩個填海區之間必須保留至少 250 米寬的水道，以便來往於現時碼頭的船隻在碼頭重置前仍可航行。

初期填海區東部工程將會是現有海岸線的擴展，目的在確保最大的潮水沖洗力，和減少對水質的影響。冷卻水抽水入口、出口及抽水站將會遷移至此填海區。

第4階段

初期填海區西部工程竣工後，渡輪服務及公眾登岸梯級將遷移至新碼頭，而新的冷卻水輸送系統將開始運作。當相關設施完成重置後，現有的各碼頭都將被清拆。

在初期填海區東部的重置冷卻水輸送系統工程竣工後，該新冷卻水輸送系統將開始運作。受影響的現有輸送系統將可放棄，讓其他的工程項目能夠施工。

第5-8階段

填海區域的其餘部分及相關基礎設施相繼施工。

6. 實施安排

這項工程已於2000年6月30日就前濱及海床（填海工程）條例（第127章）及道路（工程、使用及補償）條例（第370章）刊憲，行政長官會同行政會議其後於2001年12月18日批准進行。

環境保護署署長已於2001年8月31日批核了有關的《環境影響評估報告》。

詳細設計工作現已大致完成。施工期預計於2002年12月展開，至2007年完結。

當局將會透過另一工程項目實施海濱長廊發展計劃，目標是要在中環商業區的心臟部分，創建一個世界級的經美化海濱地帶。

7. 歡迎發表意見

歡迎各位成員就中環填海計劃第三期工程合約的各項安排發表意見。

拓展署

2002年7月