中環灣仔繞道
臨時填海及受影響船隻的重置安排

目的

本文件旨在向議員簡介因興建中環灣仔繞道所需的臨時填海、銅鑼灣避風塘內受影響船隻的重置安排和就有關中環灣仔繞道工程項目的司法覆核擬備的增補資料。

背景

2. 中環灣仔繞道的隧道方案和灣仔發展計劃第二期的建議填海範圍，已收納於在 2007 年 7 月 27 日刊憲的灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1 的擬議修訂及北角分區計劃大綱草圖編號 S/H8/21 內。中環灣仔繞道的道路計劃亦於同日根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲，該道路計劃包括建議在銅鑼灣避風塘和前公眾貨物裝卸區進行臨時填海工程，與及以臨時填海建造臨時防波堤，提供一個臨時避風塘以重置在銅鑼灣避風塘內受影響的船隻。

3. 鑑於原訟法庭在 2008 年 3 月 20 日就保護海港協會提出的司法覆核的裁決，裁定《保護海港條例》適用於擬議的臨時填海工程和臨時防波堤。我們聘請了顧問公司，研究上述臨時填海工程，是否具有「凌駕性公眾需要」及符合《保護海港條例》。我們亦藉此機會，就 2007 年 2 月所發表的"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(下稱"符合測試報告") 作增補，以覆檢中環灣仔繞道可行建造方案所需的臨時填海。

4. 在 2008 年 7 月 28 日，我們已諮詢貴區議會，闡明中環灣仔繞道隧道於銅鑼灣避風塘和前公眾貨物裝卸區的建造法，與及相關的臨時填海工程是有凌駕性公眾需要

的論據，並得到貴區議會的支持，盡快興建中環灣仔繞道。我們亦諮詢了多個專業學會、建造業商會、港島其他三個區議會、共建維港委員會和透過公眾論壇諮詢公眾。從公眾參與所表達的意見，得出來的結論是，公眾已普遍知悉明挖回填式建造法配合臨時填海，是唯一建造主幹道隧道的安全、實際及可行的施工方法。

受影響船隻的臨時重置安排

5. 與此同時，我們亦要求顧問公司重新研究對在銅鑼灣避風塘內受影響的船隻的重置方案，當中包括爲受影響的繫泊區和碇泊處提供原地附近和他區重置方案。顧問公司經深入探討後，訂定了以下六個臨時重置方案：

- 方案 1： 興建臨時避風塘作附近重置安排（即原刊憲的計劃）
- 方案 2： 使用前灣仔貨物起卸區作附近重置安排（亦需興建臨時防波堤）
- 方案 3： 受工程直接影響的各類船隻分階段他區重置安排
- 方案 4： 碇泊處的船隻作他區重置安排
- 方案 5： 香港遊艇會繫泊區的船隻作他區重置安排
- 方案 6： 私人繫泊區的船隻作他區重置安排

以上的各個重置方案的詳細資料文件，已載於**附件 A** 內。

6. 在今年 9 月，我們爲避風塘各使用人士(包括避風塘碇泊處內的本地船隻船主、私人繫泊區內的船隻和香港遊艇會等相關人士)舉辦了七次第一階段討論會議，收集他們對六個重置方案的意見。與會人士提出了很多寶貴意見。我們更向所有相關人士發出問卷，進一步收集他們的意見。期間，香港理工大學公共政策研究所協助我們舉辦討論會議，並分析會議及問卷調查所收集的意見。

7. 根據收集的意見及理工大學的分析，並以盡量減少影響避風塘使用人士的民生與生計，及減少對維港商業活

動造成的不便爲目標。我們建議採納「方案六」作爲重置受影響船隻的安排，即將私人繫泊區內的遊艇臨時遷往其他避風塘，騰出的水域將重置碇泊處和香港遊艇會繫泊區內受影響的船隻。至於私人繫泊區內的商業船隻，經與業界商討後，達成共識，容許他們在非颱風期間，繫泊於前灣仔公衆貨物裝卸區。

8. 就建議採納的「方案六」，我們再分別在 10 月 18 日的第二階段會議及 10 月 25 日的公衆論壇上徵詢了避風塘使用人士及公眾人士的意見，與會人士普遍支持採納該方案，並要求工程盡速動工。因此，我們決定採納「方案六」作爲銅鑼灣避風塘的臨時重置安排。此外，我們會與避風塘使用人士繼續溝通，優化重置安排，以切合他們的實際需要。

9. 因爲重置「方案六」不涉及臨時填海，在技術上可行及爲大衆普遍接受，此方案將不需要建造原先刊憲的中環灣仔繞道工程計劃中的臨時防波堤，可以從計劃中刪除，臨時填海面積因此可以減少約 2.4 公頃。

<u>覆檢中環灣仔繞道不同建造方案的比較</u>

10. 根據終審法院 2004 年 1 月的裁決，只能在證明填海工程有凌駕性的公眾需要時，才算是推翻《保護海港條例》所設立的「不准許進行填海的推定」(「凌駕性公眾需要的測試準則」)。在考慮何謂另一合理解決方法時，應該一併考慮所有情況，包括每種方法對經濟、環境和社會方面所會造成的影響。此外，所需的成本，時間和引致的延誤也是有關連的考慮因素。

11. 雖然中環灣仔繞道各個可行方案的評估結果已在 2007 年 2 月所發表的"符合測試報告"第 4 章內載明，但在比較中環灣仔繞道的兩個可行方案，即隧道方案和天橋方案時，並沒有具體說明屬臨時性質的臨時填海工程的詳情。

12. 鑒於原訟法庭裁定《保護海港條例》適用於臨時填海，在"符合測試報告"增補資料，以分別處理中環灣仔繞道各可行方案的填海需要，包括臨時填海的需要，然後根

據「凌駕性公眾需要的測試準則」，進一步闡述隧道和天橋方案在所有相關方面的相對表現，以作比較，從而評估該兩個方案。就上述的覆檢，顧問公司已草擬了一份根據"凌駕性公眾需要的測試準則"比較主幹道的隧道方案與天橋方案增補報告(下稱"比較主幹道方案增補報告")，並上載土木工程拓展署網頁(網址是：http://www.cedd.gov.hk/tc/topics/wdii/report.htm)。我們亦預備了一份報告摘要，載於**附件 B** 內。一份報告全文亦存放在區議會秘書處供議員參考。

13. 概括而言，預計隧道方案的永久填海範圍和臨時填海範圍均多於天橋方案的所需，其資料如下：

永久填海範圍

	隧道方案	天橋方案
填取土地 樁帽和防護柱墩[1]	12.7 公頃 0.1 公頃	9.8 公頃 0.4 公頃

臨時填海範圍

	隧道方案	天橋方案
以臨時填海面積最大的階段計算[2]	銅鑼灣避風塘：3.7 公頃 前公眾貨物裝卸區：1.2 公頃	銅鑼灣避風塘及前公眾貨物裝卸區：3.3 公頃 北角：0.1 公頃

14. 覆檢隧道和天橋方案的比較已考慮了原訟法庭對臨時填海工程的裁定。經考慮所有對經濟、環境和社會的影

[1]雖然樁帽和防護柱墩並不是以泥土填取土地，但它們是從海床伸延至水面以上的實心構件，並且永久佔用海港水域。樁帽在水中形成一個實心的平台，用以支撐道路結構；所以根據《保護海港條例》，應把這些實心構件視作填海範圍。在「具有力和令人信服的資料」報告內，這些面積與"天橋覆蓋水面"的 0.4 公頃面積重疊，因此沒有另外計算。爲免產生疑問，在"比較主幹道方案增補報告"內會將其另外識別。

[2] 由於臨時填海會分階段進行，所以臨時填海的面積會因應時間而有所不同。在表內載錄了臨時填海面積最大的階段作比較用途。

響後，結論是：雖然天橋方案所需的永久填海範圍和臨時填海範圍均較少，但不應把它視爲隧道方案的合理替代方案，原因如下：

- 有關保護海港方面，天橋方案所影響的海港範圍遠較隧道方案爲大(大約額外 2.3 公頃的海面會被天橋覆蓋，大約額外 4.0 公頃的海面會受天橋影響)，因此就《保護海港條例》的保護和保存海港用意而言，這是天橋方案的主要缺點。

- 天橋方案有別於隧道方案之處，在於不能符合公眾對優化海濱的期望，亦不能配合公眾對改善海濱規劃的合理期望，而且在土地使用方面，提供質量相若的海濱的機會亦相對有限。

- 天橋方案有違公眾意見和強烈期望，因爲公眾希望中環灣仔繞道建在地底，而不是沿海旁興建，成爲東區走廊高架道路的伸延部分。

- 在干擾交通方面，天橋方案的建造工程結果會嚴重干擾交通，引起顯著的車程延誤；反觀隧道方案，其建造對交通只會造成最低限度的干擾或延誤。

- 在環境方面，天橋方案引起的空氣和噪音影響相對隧道方案會較大，在視覺上引起的不良影響也遠比隧道方案嚴重。

- 基於《保護海港條例》的觀點，加上考慮到優化海濱可讓社會和環境有所增益，一個計劃如果可以符合以上各種要求，費用即使較高，亦甚有理據。雖然在建造時間和費用方面，天橋方案的表現較隧道方案爲佳，但這些優勢均明顯被上述因素抵消。

15. 再者，兩個方案的比較覆檢，亦清楚顯示隧道方案幾乎在各方面均勝過天橋方案。隧道方案的優勢如下：

- 海港受影響面積較小；

- 有更大空間進行優化海濱及提供往來海濱的通道；

- 在廣泛公眾參與活動中獲得公眾支持；
- 施工期間對交通造成的滋擾較少；
- 空氣和噪音影響較少；以及
- 對視覺無不良影響。

天橋方案僅在建造時間和費用方面勝過隧道方案。

16. 在考慮過對社會、環境和經濟的影響等因素後，我們認爲雖然隧道方案需額外 2.6 公頃永久填海，以及額外 1.5 公頃臨時填海，天橋方案仍不是隧道方案的合理替代方法。詳細的資料已載於"比較主幹道方案增補報告"的第三章內。

17. 在 10 月 25 日舉辦有關中環灣仔繞道的公眾論壇，我們向公眾交待上述覆檢結論。與會人士一致支持隧道方案，並要求盡早落實中環灣仔繞道工程。

前瞻

18. 我們會向香港島其他三個區議會、共建維港委員會，以及立法會相關事務委員會簡述最新的隧道和天橋方案比較，以及建議的銅鑼灣避風塘受影響船隻的重置方案。我們會致力跟進收到的進一步意見。

附件

附件 A: - 中環灣仔繞道銅鑼灣避風塘受影響繫泊區和碇泊處的重置方案資料文件

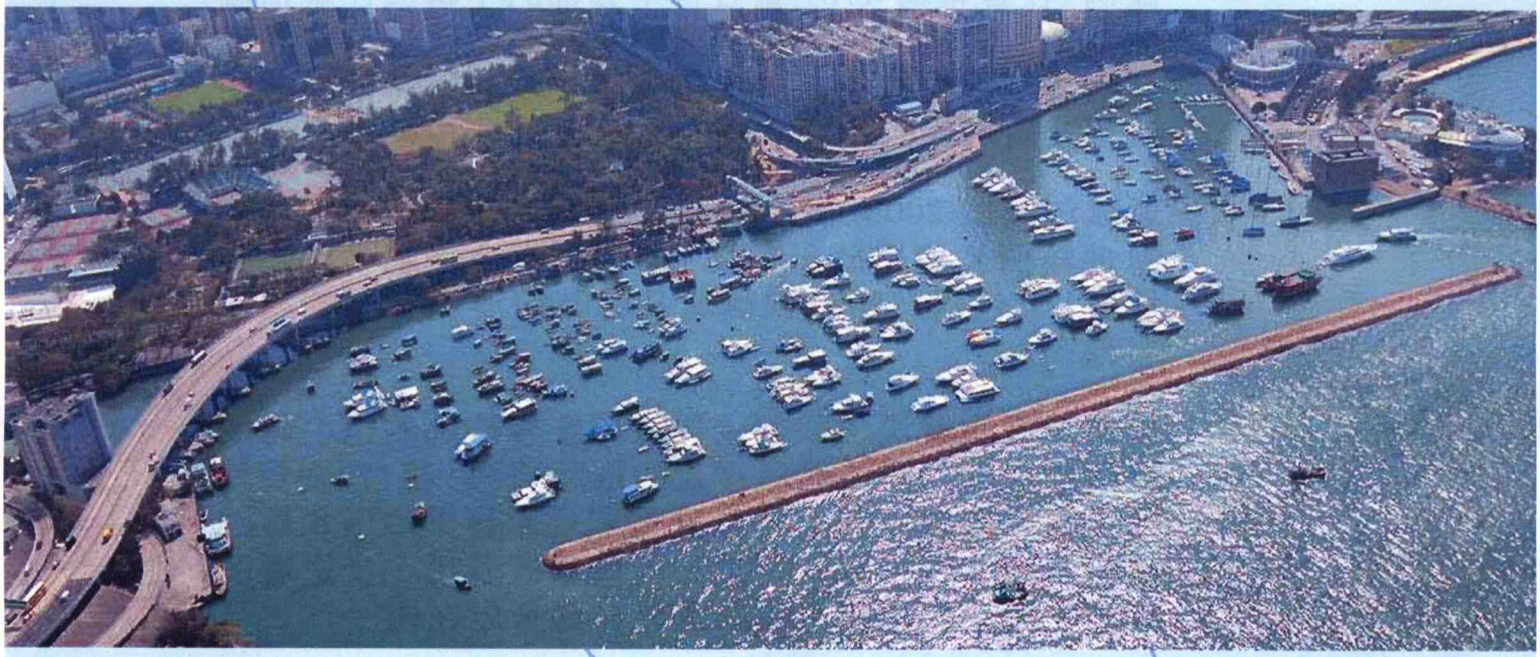
附件 B: - 根據"凌駕性公眾需要的測試準則"比較主幹道的隧道方案與天橋方案增補報告摘要

路政署
土木工程拓展署
2008 年 10 月

（附件A）

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

中環灣仔繞道



銅鑼灣避風塘受影響繫泊區和碇泊處的重置方案
資料文件

2008年10月

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

1. 引言

1.1 擬議的中環灣仔繞道是現時港島北岸東西行的策略性道路「尚欠的一環」。這項工程對解決港島北岸現時的嚴重交通擠塞問題極爲重要。

1.2 中環灣仔繞道將以隧道形式橫越銅鑼灣避風塘。施工期間，工程將佔用避風塘內的部份繫泊和碇泊地方。2007 年原先提出的計劃，建議在鑼灣避風塘以北設置臨時避風塘，以容納受影響的船隻。

1.3 政府於 2007 年 7 月 27 日按《道路(工程、使用及補償)條例》在憲報第 4767 號公告中公佈的中環灣仔繞道圖則及工程計劃內，列明擬議興建臨時避風塘，並說明當隧道工程完成後，移除臨時防波堤和臨時樁柱式防浪牆及將海床回復原狀。

1.4 原訟法庭於 2008 年 3 月 20 日就司法覆核裁定《保護海港條例》適用於所有填海工程(不論屬永久或臨時性質)，包括與臨時避風塘及臨時防波堤有關的填海工程。

1.5 根據法庭的裁決，我們需要依照終審法院的指引證明臨時避風塘的防波堤所涉及的臨時填海，符合"凌駕性公眾需要測試"。我們需審議重置受影響繫泊區和碇泊處的各種方法，包括原地和他區重置安排，受影響的人士及公眾對重置方案的意見亦應考慮在內。

1.6 由 2008 年 4 月開始，政府已就興建中環灣仔繞道隧道的施工方法及有關的臨時填海工程進行公眾諮詢。雖然少數公眾對工程的細節存有疑問，公眾一般認同興建隧道所擬議的臨時填海是必需的。因此，我們根據擬議的分階段施工方法，評估銅鑼灣避風塘內受工程影響的船隻範圍及研究各種重置方案。

2. 目前情況

2.1 銅鑼灣避風塘水域總面積約 18 公頃，爲遊樂船隻、工作船隻、住家船隻和其他不同類型的船隻提供繫泊和碇泊地方。在 2008 年 4 月，大約有 570 艘船隻以銅鑼灣避風塘作爲停泊基地。

2.2 現時避風塘內分三個獨立繫泊區/碇泊處，其分佈鳥瞰圖見**附件 1**:

- 西南隅的三角形遊樂船隻繫泊水域(**香港遊艇會繫泊區**)，面積約爲 3 公頃。繫泊牌照由香港遊艇會持有，現容納 152 艘船隻。
- 北面的三角形私人繫泊水域(**私人繫泊區**)，水域面積約爲 4.4 公頃。各獨立繫泊牌照由海事處發出，有 152 艘船隻許可繫泊於此區。
- 東南隅的三角形碇泊處水域(**碇泊處**)，面積約爲 2.6 公頃，主要提供工作船、浮動廠房及各類雜項船隻碇泊。現時約有 200 艘船隻碇泊於此區。

2.3 在銅鑼灣避風塘內，亦發現船隻分散繫泊/碇泊在上述繫泊區/碇泊處以外的地方，包括 12 艘持有繫泊牌照的船隻及 55 艘沿銅鑼灣避風塘海堤碇泊的船隻。

3. 重置方案

3.1 中環灣仔繞道隧道將採用垂直隔牆的明挖回填式隧道建造法，這是唯一實際可行及安全的施工方法。但是，明挖回填式建造法需要臨時填海，以建造位於水面的工作平台。因此，隧道建造期間將會佔用部份銅鑼灣避風塘內的**碇泊處**、**私人繫泊區**和**香港遊艇會繫泊區**的水域，受影響範圍見**附件 2**。總括而言，約有 100 艘碇泊船隻和 180 艘繫泊船隻，直接實質受到中環灣仔繞道建造工程的影響。

3.2 爲了維持銅鑼灣避風塘的有效運作、盡量減少受隧道工程影響的船隻數目及保持水流暢通，隧道工程及臨時填海將以分階段施工方式進行，工程將由避風塘的東西兩端開始並逐步向內推進。受影響的船隻需要分

階段臨時遷離工地，以配合臨時填海工程。分階段施工示意圖和有關受影響的船隻預計數目詳見**附件 3**。每階段受工程影響的船隻數目不同，而同一時間受影響的船隻數目最多約爲 190 艘（包括 110 艘繫泊船隻及 80 艘碇泊船隻）。

3.3 在制訂重置方案中，必需考慮以下各個重點：

- ◆ 《保護海港條例》的限制
- ◆ 對社會做成的影響
- ◆ 對避風塘使用人士的滋擾
- ◆ 需要盡早解決現時的嚴重交通擠塞問題
- ◆ 對中環灣仔繞道的建造和實施計劃的影響

3.4 經過詳細研究後，我們正考慮六個重置方案。這些方案包括爲受影響的繫泊區和碇泊處提供原地附近和他區的重置安排。

3.5 方案 1：附近重置安排 – 使用臨時避風塘

3.5.1 方案 1 即 2007 年 7 月 27 日於憲報第 4767 號公告中公佈的中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程計劃，所有受影響的繫泊區和碇泊處船隻，將遷往銅鑼灣避風塘以北的臨時避風塘。

3.5.2 進行填海興建臨時防波堤和臨時椿柱式防浪牆，可提供約 3.9 公頃的遮蔽水域，詳見**附件 4**。在隧道工程建造期間，上述的安排可提供足夠的遮蔽繫泊區/碇泊處。隧道工程完成後，臨時防波堤和臨時椿柱式防浪牆將被移除，海床亦會回復原狀。

3.5.3 方案的優點：

(i) 對銅鑼灣避風塘的現有使用人士的日常作業和生活滋擾最少。雖然受影響的繫泊和碇泊船隻需暫時遷往鄰近的臨時避風塘，但依然可以停泊於

維多利亞港內。

(ii) 不會影響擬議的中環灣仔繞道建造計劃。

3.5.4 方案的缺點：

由於法庭就臨時填海作出的裁決，我們需根據《保護海港條例》首先審議其它合理可行方案(包括不進行任何填海)。必須在證明不進行任何填海或較少填海面積的方案是不可行後，這方案方可落實。

3.6 方案 2：附近重置安排 – 於工地內的重置安排

3.6.1 這方案保留原地重置的原則，但不會建造臨時避風塘，改爲利用水域面積約 1.9 公頃的前灣仔公眾貨物裝卸區海灣，臨時容納受影響的船隻（估計最高可容納約 110 艘船隻）。此外，亦會盡量利用避風塘內不受工程影響的空間作原地重置（估計最高可容納約 50 艘船隻）。

3.6.2 因前灣仔公眾貨物裝卸區的海灣，可使用的水域面積有限，不能提供足夠的臨時繫泊/碇泊位置。爲了維持足夠的繫泊/碇泊位置，原先建議的建造方式需作出更改，增添額外施工程序，令整項工程的完工日期估計最少要延遲兩年。

3.6.3 另外，前灣仔公眾貨物裝卸區海灣並非正式避風塘，在颱風期間不能爲停泊船隻提供與現時銅鑼灣避風塘相若的保護。若需提供與現況安全程度相若的保護，需要在海灣進出口進行填海興建臨時防波堤，這樣同樣會涉及《保護海港條例》，並需要證明相關工程符合"凌駕性公眾需要測試"。

3.6.4 方案的優點：

不會對銅鑼灣避風塘的現時使用人士的日常作業和生活做成重大滋擾。受影響的繫泊和碇泊船隻，只需分階段臨時遷往避風塘的其它位置或毗鄰的前灣仔公眾貨物裝卸區海灣。受影響的船隻依然可以停泊在維多

利亞港內。

3.6.5 方案的缺點：

(i) 進行填海興建臨時防波堤，以提供與避風塘相同的保護。這些填海工程將會涉及《保護海港條例》。

(ii) 這方案的額外施工程序，將令整項工程施工時間延長最少 2 年。預計工程的延遲會對港島整體交通做成嚴重的影響。

(iii) 延遲中環灣仔繞道通車日期 2 年，所引至的持續交通擠塞，會對社會做成嚴重經濟損失。

3.7 方案 3：受工程直接影響的各類船隻的分階段他區重置安排

3.7.1 他區重置方案的分階段施工程序，與上文 3.2 段及附件 3 所述大致相同。

3.7.2 他區重置安排，可爲銅鑼灣避風塘內受隧道施工影響的繫泊/碇泊船隻，提供足夠的空間。受影響的船隻，部份可先安置於避風塘內不受工程影響的空間作原地重置（估計最高可容納約 50 艘船隻），其餘受影響的船隻需要進行他區重置，根據施工程序分階段臨時遷往其他避風塘。

3.7.3 建議受影響的**碇泊處**船隻，臨時遷往香港仔西避風塘或其它有遮蔽地方。香港仔西避風塘現時大約有 3.8 公頃的容納餘量，可容納全部 100 艘受影響的銅鑼灣避風塘碇泊處船隻。

3.7.4 建議受影響的繫泊船隻（包括**私人繫泊區**和**香港遊艇會繫泊區**），臨時遷往其他避風塘（如香港仔南(布廠灣)、長洲、熨波洲、大潭灣和船灣海(鹽田仔東面)），或其他遮蔽水域，預計可容納約 200 艘船隻。各避風塘和遮蔽水域的遊樂船隻容納餘量統計表見**附件 5**。香港仔南避風塘現時可容納約 100 至 130 艘由銅鑼灣

避風塘繫泊區遷往的遊樂船隻(實際可容納數目視乎受影響的船隻長度)。

3.7.5 分階段搬遷受工程直接影響的船隻，表面上是較公平的安排，但在每個施工階段，受影響的船隻（包括繫泊和碇泊船隻）需要分 4 階段臨時遷往其他避風塘，待該段工程完成後才遷回銅鑼灣避風塘。不同的船隻需配合工程進度，於不同的時段臨時遷往不同的地方。這 4 階段的重置安排，約需搬遷共 180 艘繫泊船隻及 100 艘碇泊船隻，搬遷安排十分複雜，對避風塘使用人士會做成廣泛的滋擾。

3.7.6 方案的優點：

無需進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。

3.7.7 方案的缺點：

(i) 對部份**碇泊處**，**私人繫泊區**和**香港遊艇會繫泊區**（遊樂船隻）的使用人士造成重大滋擾。

(ii) 搬遷安排會比較複雜，對避風塘使用人士會做成更多和廣泛的滋擾。

(iii) 嚴重影響部份**碇泊處**使用人士與銅鑼灣地區的社會和經濟聯繫，更會影響他們的生計。

(iv) 使用香港仔西避風塘的水域會影響現時以香港仔西避風塘作爲停泊基地的商業及漁業船隻。

3.8 方案 4：碇泊處的他區重置安排

3.8.1 爲避免分階段臨時重置不同的船隻，對大量避風塘的使用人士做成滋擾，另一建議是在施工期間，只遷移三個繫泊區/碇泊處當中的一個往他區。

3.8.2 **方案 4** 建議將所有**碇泊處**的船隻臨時遷往香港仔西避

風塘或其他有遮蔽水域。香港仔西避風塘現時約有 3.8 公頃容納餘量，足夠容納所有碇泊於銅鑼灣避風塘內的船隻。

3.8.3 **私人繫泊區**和**香港遊艇會繫泊區**內受工程直接影響的船隻，祇需遷往空置的碇泊處和銅鑼灣避風塘內不受工程影響的位置。

3.8.4 方案的優點：

(i) 無需進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。

(ii) 不會對銅鑼灣避風塘**私人繫泊區**和**香港遊艇會繫泊區**的船隻做成重大滋擾。他們依然可停泊在銅鑼灣避風塘內。

3.8.5 方案的缺點：

(i) 對**碇泊處**使用人士的商業活動造成重大滋擾。

(ii) 嚴重影響**碇泊處**使用人士與銅鑼灣避風塘的社會和經濟聯繫，更影響他們的生計。

(iii) 將碇泊船隻遷往香港仔西避風塘會影響現時以該處作爲停泊基地的商業及漁業船隻，可能引致重置與原有使用人士，就碇泊位置的安排發生衝突。

(iv) 部份**碇泊處**使用人士更擔心他們的船隻因爲日久失修，此搬遷安排會破壞他們船隻的結構。

3.9 方案 5：香港遊艇會繫泊區的他區重置安排

3.9.1 建議將現時**香港遊艇會繫泊區**內所有船隻，臨時遷往香港仔南避風塘和其他避風塘。

3.9.2 **私人繫泊區**和**碇泊處**內受影響的船隻，祇需繫泊於空置的**香港遊艇會繫泊區**和銅鑼灣避風塘內不受工程影響的位置。

現時，有 152 艘船隻在**香港遊艇會繫泊區**內繫泊。方

案 5 建議的他區重置安排，會將香港遊艇會的船隻與奇力島的會所分開，對遊艇會的運作做成滋擾，並影響他們所舉辦的帆船比賽和其他定期在維港內外進行的活動。同時，現時香港仔南避風塘的繫泊位置需重新安排，以騰出足夠空間供香港遊艇會的船隻一起繫泊。

3.9.3 這方案的優點：

(i) 無需進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。

(ii) 不會對銅鑼灣避風塘**私人繫泊區**和**碇泊處**的受影響船隻做成重大滋擾。因他們依然停泊在銅鑼灣避風塘內。

3.9.4 這方案的缺點：

(i) **香港遊艇會繫泊區**的遊樂船隻要遷往香港仔南避風塘和其他避風塘，會對香港遊艇會運作及定期在維港內外舉行的活動構成重大的影響。

(ii) 香港仔南避風塘的現有船隻繫泊位置需從新安排，以騰出空間供香港遊艇會的船隻一起繫泊。

3.10 方案 6：私人繫泊區的他區重置安排

3.10.1 建議將現時**私人繫泊區**內所有船隻，臨時遷往其他避風塘。香港仔南避風塘現時可容納大部份**私人繫泊區**遷往的遊樂船隻，餘下的遊樂船隻可臨時繫泊於其他避風塘或遮蔽水域。

3.10.2 **香港遊艇會繫泊區**和**碇泊處**內受影響的船隻，祇需繫泊於空置的**私人繫泊區**。

3.10.3 方案的優點：

(i) 無需進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。

(ii) 不會對受影響的銅鑼灣避風塘**碇泊處**船隻和**香港遊艇會**運作做成重大滋擾，因爲他們依然停泊在銅鑼灣避風塘內。

3.10.4 這方案的缺點：

銅鑼灣避風塘**私人繫泊區**的遊樂船隻要遷往香港仔南避風塘和其他避風塘，對他們的康樂活動做成不便。

4. 公眾參與

爲受影響的繫泊/碇泊區制訂合法、合理和可行的重置方案過程中，公眾的參與是極爲重要。因此，我們懇請公眾及所有銅鑼灣避風塘的使用人士，就上述六個重置方案和任可其它可行方案提出意見。

路政署
2008 年 10 月

附件

附件 1 - 銅鑼灣避風塘內三個獨立繫泊區/碇泊處的分佈鳥瞰圖

附件 2 - 受工程實質影響的銅鑼灣避風塘範圍

附件 3 - 分階段施工示意圖及有關受影響的船隻預計數目

附件 4 - 原先擬議的臨時防波堤

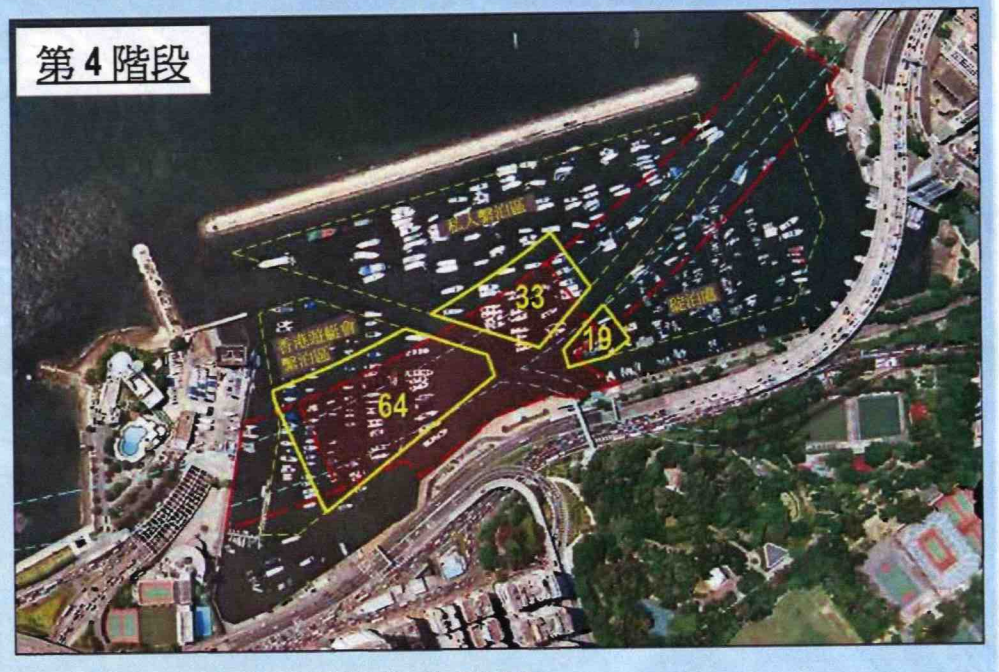
附件 5 - 避風塘和遮蔽碇泊處的遊樂船隻容納餘量統計表

銅鑼灣避風塘內三個獨立繫泊區/碇泊處的分佈鳥瞰圖

附件 1

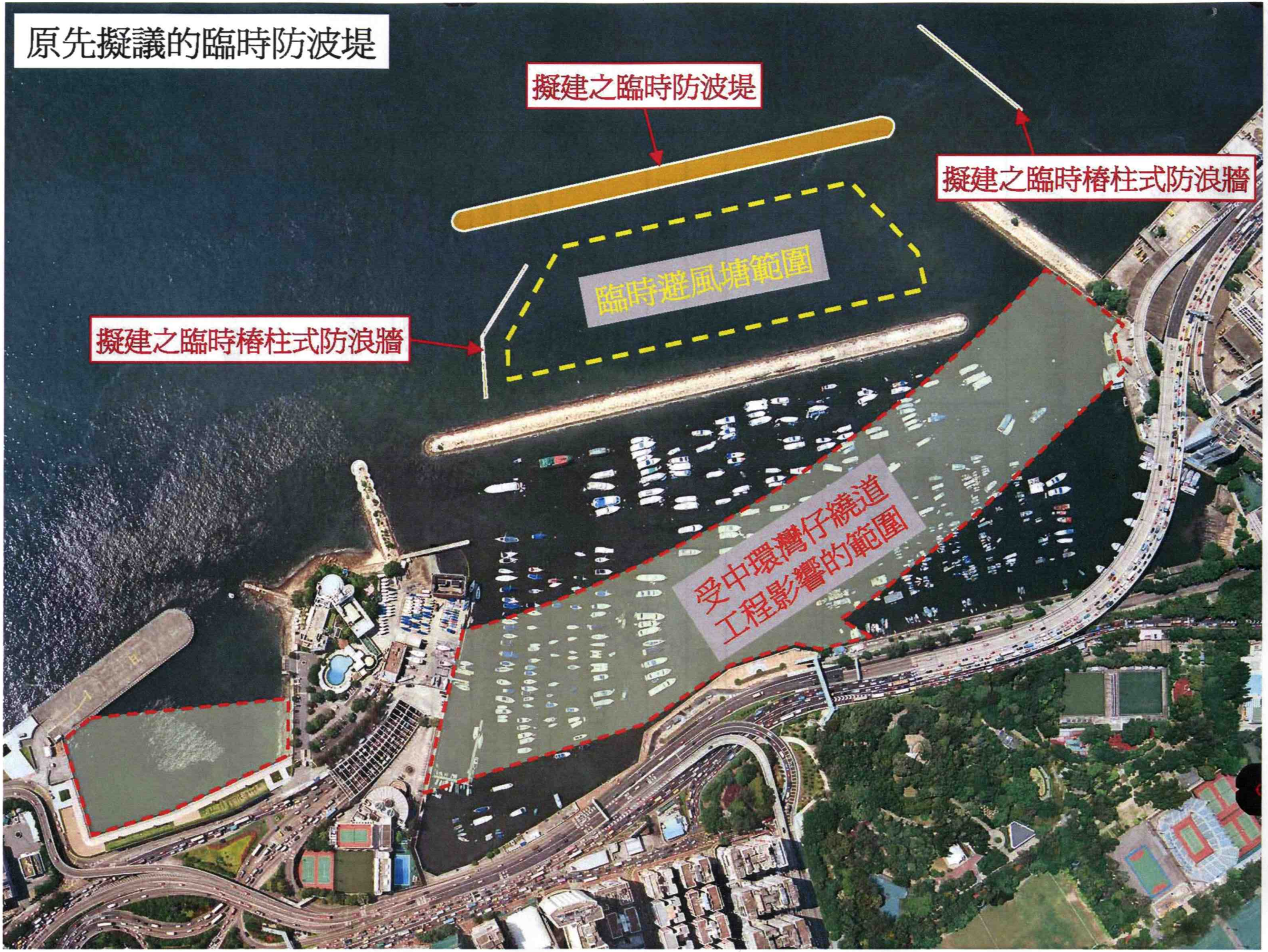
附件 2

分階段施工示意圖及有關受影響的船隻預計數目



建造隧道所需的臨時填海　　受影響船隻範圍　　3 大約受影響船隻的數目

附件 3


原先擬議的臨時防波堤
擬建之臨時防波堤
擬建之臨時椿柱式防浪牆
臨時避風塘範圍
擬建之臨時椿柱式防浪牆
受中環灣仔繞道
工程影響的範圍

附件 4

避風塘和遮蔽碇泊處的遊樂船隻容納餘量統計表

地區	繫泊位置餘量的數目		繫泊方式
	情況 1 **長船** **(船隻長度超過 8 米)**	**情況 2** **短船** **(船隻長度不超過 8 米)**	
避風塘			
香港仔南(布廠灣)	100	130	首尾繫泊
長洲	20	20	首尾繫泊
遮蔽碇泊處			
熨波洲	5	11	單點繫泊
船灣海(鹽田仔東面)	53	88	單點繫泊
大潭	5	5	單點繫泊
總數	183	254	

註：銅鑼灣避風塘繫泊區需作它區重置的繫泊位置大約數目

= 190 – 50*

= 140

* 在承建商施工範圍之外的銅鑼灣避風塘私人繫泊區內，約有 50 個剩餘的繫泊位置

（附件B）

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摘要

引言

1. 終審法院於2004年1月9日就一宗司法覆核作出裁決，裁定只能在證明填海工程有凌駕性的公眾需要時，才可推翻《保護海港條例》所設立的“不准許進行填海的推定”(“凌駕性公眾需要的測試準則”)，而且必須要具備有力和令人信服的資料，令決策者信納足以推翻不准許進行填海的推定的測試準則已符合。

2. 根據灣仔發展計劃第二期的發展和填海建議所進行全面的規劃及工程檢討(“灣仔發展計劃第二期檢討”)和藉着名為“優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究”的廣泛公眾參與活動，該公眾參與活動在前共建維港委員會轄下的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會督導下於2005年5月至2007年6月期間推行，當局已制定出一個主幹道計劃(主幹道隧道方案構想一，或稱“主幹道隧道”)，主幹道由中環灣仔繞道和東區走廊連接路組成，在交通和功能上滿足公眾對主幹道的需要。主幹道計劃能兼容公眾提出的優化海濱建議，而且主幹道的隧道方案計劃亦得到公眾的支持。

3. 2007年2月，當局根據《保護海港條例》擬備了一份報告，名為《說明符合「凌駕性公眾需要測試準則」的具有力和令人信服的資料》(“符合測試報告”)，列明主幹道和相關填海計劃的制定過程，以及提出“有力和令人信服的資料”，以支持主幹道計劃所需要的擬議填海。

4. 在2008年3月20日，高等法院原訟法庭裁定，《保護海港條例》和所載的“不准許進行填海的推定”適用於在2007年7月27日根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊登憲報的主幹道道路計劃的擬議臨時填海工程。

5. 雖然主幹道各個可行方案的評估結果已在2007年2月的符合測試報告第4章內載明，但在比較主幹道的兩個可行方案，即隧道方案和天橋方案時，並無具體說明臨時填海的詳情(在當時認為該等工程屬臨時性質)。《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》的報告為符合測試報告第4章提供補充資料，分別處理主幹道各可行方案的填海需要，

包括臨時填海需要，然後根據“凌駕性公眾需要的測試準則”，進一步闡述隧道和天橋方案在所有相關方面的相對表現，以作比較，從而評估兩個方案。

主幹道不同的方案

6. 在考慮到土地用途和基礎設施的限制後，所有可能的主幹道走線，包括“離岸走線”、“內陸走線”和“沿岸走線”，以及公眾提出的建議已經過詳細研究，以確定是否有任何不需填海的主幹道建造方案。結果發現，沿灣仔和銅鑼灣海岸的走線是可行的主幹道走線。然而，若採用沿岸走線，為興建主幹道隧道，則必須在灣仔發展計劃第二期的西端和東端填海。

7. 為確定是否有可行的“零填海”方案，已考慮主幹道其他可替代的構思，結論是主幹道走線並無可行的“零填海”方案。

8. 在研究不同的主幹道走線和建造方法，包括考慮公眾意見後，我們確定了兩個可行的主幹道方案：隧道方案(以隧道方案構想一為依據)和天橋方案。

9. 在隧道方案中，主幹道以明挖回填式隧道從中環填海計劃第三期交界處開始，跨越港鐵荃灣線隧道，並以明挖回填式隧道形式穿過香港會議展覽中心水道，沿灣仔海岸填海區延伸。主幹道隧道在灣仔海岸東端緊貼前公眾貨物裝卸區以西之處下降至海床下面，並繼續在前公眾貨物裝卸區的海床下面伸延，然後在海底隧道出入口和引道下面通過，行車路水平為主水平基準以下30 米。主幹道在銅鑼灣避風塘的海床下面繼續向東伸延，主幹道隧道在銅鑼灣避風塘以東離開海床，上升至地面隧道出入口，然後以天橋形式連接現有的東區走廊天橋。隧道方案的平面圖載於圖 2.1。

10. 一如隧道方案，天橋方案中的主幹道同樣以明挖回填式隧道形式從中環填海計劃第三期工程連接處出發，跨越港鐵荃灣線隧道，並繼續以明挖回填隧道形式穿過香港會議展覽中心水道，沿灣仔海岸填海區延伸。主幹道隧道在臨近灣仔海濱東端上升至隧道地面出入口，繼而成為高架道路，跨越前公眾貨物裝卸區，然後越過奇力島和海底隧道出入口，並且全程繼續以高架道路形式越過銅鑼灣避風塘，在銅鑼灣避風塘東面與現有的東區走廊天

橋連接。天橋方案的平面圖載於圖 2.2。

比較主幹道不同的可行方案

填海範圍

11. 就主幹道隧道方案的建造工程而言，需要永久填海 12.7 公頃，以符合主要工程技術要求。這範圍包括在香港會議展覽中心西面部分(3.7 公頃)、香港會議展覽中心水道(1.6 公頃)、灣仔沿岸(4.1 公頃)和北角沿岸(3.3 公頃)填取的土地。此外，將需要大約 0.1 公頃的永久填海面積(樁帽和防護柱墩)，以興建在北角接駁東區走廊的高架主幹路。

12. 就主幹道天橋方案的建造工程而言，需要永久填海 9.8 公頃，以符合主要工程技術要求。這範圍包括在香港會議展覽中心西面部分(3.7 公頃)、香港會議展覽中心水道(1.6 公頃)和灣仔沿岸(4.5 公頃)填取的土地。此外，將需要永久填海的面積約為 0.4 公頃，包括樁帽和防護柱墩實際佔用前貨物裝卸區港灣和銅鑼灣避風塘的海港水域，以興建天橋方案的高架路段。

13. 概括而言，預計隧道方案與天橋方案的永久填海範圍如下：

	隧道方案	天橋方案
永久填海範圍		
• 填取土地	12.7 公頃	9.8 公頃
• 樁帽和防護柱墩	0.1 公頃	0.4 公頃

14. 就建造銅鑼灣避風塘和前公眾貨物裝卸區海床之下的主幹道隧道，曾研究過多種建造方式，以確定是否有任何合理的建造方式，可以無須進行臨時工程，尤其是臨時填海工程。建造主幹道唯一可行的方式是以垂直隔牆方法進行明挖回填工程，這樣將須進行臨時填海，提供旱地工作平台，以建造垂直隔牆和明挖回填隧道。

15. 臨時填海的最小範圍已被確定，所填取的地方只用於配合主幹道隧道的建造。按照分階段建造方法**(附圖 3.1)**，銅鑼灣避風塘臨時填海工程中，在任何一段時間，就任何一個臨時填海範圍而言，受影響的海港面積為 1.8 公頃至最多 3.7 公頃，個別臨

時填海工程為期1年至略超過3年不等；至於在前公眾貨物裝卸區的臨時填海工程，將會由0.7公頃至最多1.2公頃，這些臨時填海階段將為期2.5年至略超過3年不等。這些面積是建造主幹道隧道方案所需的最低限度臨時填海範圍。詳細資料載於由路政署擬備的《興建位於銅鑼灣避風塘及前灣仔公眾貨物裝卸區的一段主幹道隧道》報告。

16. 就天橋方案而言，新的高架主幹道須在興發街連接路接駁東區走廊，因此必須拆卸介乎維園道與興發街連接路的一段現有東區走廊，重新連接。為保持交通暢順，施工期間須實施臨時交通改道。

17. 為保持進出施工範圍的交通暢順，並進行天橋方案的建造和拆卸工程，在實施臨時交通安排時，可採用的唯一合理而又實際可行的方法，是臨時填去銅鑼灣避風塘的東南角大約3.3公頃的面積。詳情載於**附圖3.2**。

18. 為評估天橋方案與隧道方案的臨時填海範圍，以作比較，我們預設天橋方案亦會沿現有的東區走廊安裝隔音屏障，規模將近似隧道方案提供的屏障。這樣，兩個方案會帶給北角區居民相近的益處。不過，倘若一旦採用天橋方案，因而在現有東區走廊實際接駁處之後的北角沿岸設置所需的隔音屏障，其確實情況將須作進一步詳細評估，包括根據《環境影響評估條例》的噪音評估。為重建現有的天橋結構以設置隔音屏障，我們須在北角沿岸的高架東區走廊實施臨時改道。由於臨時改道，將須在現有的東區走廊毗鄰建造一條臨時高架天橋，而須在海港建造混凝土樁帽。在這個情況下，樁帽會視為“臨時填海”。如假設採用預製模板方法建造混凝土樁帽，這個“臨時填海”範圍大約為0.1公頃。由於在全段時期均需要實施整套臨時交通安排，因此上述臨時填海工程實際上不能分階段施工。

19. 此外，由於銅鑼灣避風塘東南角的臨時交通安排將與北角的交通安排同期實施，因此臨時天橋地基的相關臨時填海工程須要與銅鑼灣避風塘交通改道的臨時填海工程同時存在。

20. 有鑑於此，在任何一段時間，天橋方案施工時所需的臨時填海範圍大約為3.4公頃，這範圍將會為期約4年。這個面積是主幹道天橋方案橫跨前公眾貨物裝卸區海床、銅鑼灣避風塘海床和北角沿岸施工時，所需的最低限度臨時填海總面積。

21. 概括而言，預計隧道方案與天橋方案的臨時填海範圍如下：

	隧道方案	天橋方案
臨時填海[1]（施工階段）	銅鑼灣避風塘： 3.7 公頃 前公眾貨物裝卸區： 1.2 公頃	銅鑼灣避風塘及前公眾貨物裝卸區： 3.3 公頃 北角： 0.1 公頃

[1] 以臨時填海面積最大的階段計算

22. 基於上文所述，天橋方案的永久填海範圍較隧道方案大約小 2.6 公頃；而天橋方案在施工期間所需的臨時填海範圍將較隧道方案大約小 1.5 公頃。

隧道方案和天橋方案的表現

23. 由於隧道方案所需的填海範圍較天橋方案為大；因此，為依循終審法院的裁決，必須考慮所有的情況，包括對社會、環境和經濟的影響，以衡量天橋方案是否可替代隧道方案的合理方案。

24. 《保護海港條例》規定海港須視為香港人的特別公有資產和天然財產而受到保護及保存，並設定了不准許進行海港填海工程的推定。儘管填海工程具有凌駕性公眾需要，但仍有必要尋找最能夠保護和保存海港、能夠把受填海影響的海港範圍減到最小的方案。因此，主幹道隧道方案和天橋方案所影響的海港範圍是關鍵所在。但我們必須明白，受影響的海港並不是《保護海港條例》所指的"填海"。

25. 在研究主幹道方案時，除了考慮進行填海以開闢土地外，亦要顧及受方案影響的海港範圍，以便確定哪一方案最能保護和保存海港。在考慮海港的受影響範圍時，除了留意永久和臨時填海外，亦須研究以下兩方面，以作比較：

a. 覆蓋水面的天橋結構（橫跨水面高架公路結構的平面面積）；以及

b. 受影響的水面面積（受主幹道結構阻礙或海事用途受

阻的海港範圍）。

26. 現就社會、環境和經濟影響方面，比較隧道方案和天橋方案的表現，並把評估簡述於下文表 1。

表 1 隧道方案與天橋方案表現的比較

		隧道方案	天橋方案
對社會的影響			
保護海港 海港受影響的面積[(1)]： (i) 天橋覆蓋水面的面積 (ii) 受影響的水面面積 [(1)] 並不是《保護海港條例》所指的"填海"		0.3 公頃	2.6 公頃 4.0 公頃
規劃和土地使用的考慮因素	灣仔沿岸	利用開闢的土地作優化海濱和作連接海濱的行人通道之用。	部分開闢得到的土地需要用作建造隧道出入口，因而限制了作優化海濱和作連接海濱的行人通道之用。
	前公眾貨物裝卸區	前公眾貨物裝卸區可發展成一個富活力的海上康樂中心。	天橋的柱墩及橋底淨空高度偏低，局限了發展前公眾貨物裝卸區作海上康樂中心的用途。

		隧道方案	天橋方案
	維多利亞公園北部	以跨越路面的園景平台把維多利亞公園延伸至海濱。公園北部邊緣有部分會受連接路八影響。	由於天橋沿維多利亞公園北部繞過，興建園景平台把維多利亞公園延伸的做法並不可行。
	銅鑼灣避風塘	可保存現有的銅鑼灣避風塘。	部分海域和現有海濱長廊將被天橋柱墩佔用，限制了海事用途。
	北角	北角沿岸向海一邊的一些現有和已規劃發展會受影響，而且須收回。利用部分開闢的土地作優化海濱和作連接海濱的行人通道之用。	對北角現有和已規劃發展沒有重大的影響。沒有提供大型的新休憩用地，不能達到優化海濱的目的。
	接連不斷的海濱長廊	在灣仔、銅鑼灣和北角可提供接連不斷的海濱長廊。	銅鑼灣避風塘的天橋結構會有礙提供接連不斷的海濱長廊。
公眾意見		在公眾參與活動中獲廣泛支持。	審議主幹路方案時，在公眾參與活動中不獲支持。

		隧道方案	天橋方案
對現有交通的影響		在東區走廊新連接點實施交通改道安排，但對交通沒有重大干擾。	在銅鑼灣避風塘，以及在北角的東區走廊連接點須實施複雜的臨時交通改道安排； 在東區走廊連接點，以及因進行維園道連接道路重建，會嚴重干擾交通和造成延誤。
實施時間 （建造時間）		7 年	6 年
對環境的影響			
施工期間對環境的滋擾和影響	空氣質素	建造工程對空氣質素沒有影響。	建造工程對空氣質素沒有影響。
	噪音	東區走廊連接路拆卸工程的噪音是受關注的主要問題，但有關的噪音可予紓緩。	東區走廊連接路拆卸工程的噪音是受關注的主要問題，但有關的噪音可予紓緩。不過，拆卸的道路結構長度是兩倍，因此噪音滋擾會大幅增加。
	水質	施工期間沒有重大的影響。	施工期間沒有重大的影響。
	對景觀和視覺的影響	施工期間在景觀方面有中等至重大的影響，在視覺方面則有中等影響。	施工期間在景觀方面有中等至重大的影響，在視覺方面則有中等影響。

		隧道方案	天橋方案
運作期間對環境的影響	空氣質素	運作期間對空氣質素沒有影響。 隧道東面出入口的空氣質素影響可在設計上加以紓緩。	銅鑼灣一段屬露天廢氣排放，顯著影響空氣污染水平。
	噪音	在東區走廊連接處設噪音緩解措施(隔音屏障)可消除噪音的影響。	大規模的噪音緩解措施(沿銅鑼灣和北角全程設隔音屏障）。
	水質	運作期間沒有重大影響。	運作期間沒有重大影響。
	對景觀和視覺的影響	在景觀方面，整體上有正面的影響，而在視覺方面，如實施緩解措施，影響在短期內屬可以接受，長遠則可帶來裨益。	在灣仔和銅鑼灣，天橋在景觀方面會帶來不良影響；而在視覺方面則有重大的不良影響。高架道路聳立的視覺效果，有違公眾的期望。
對經濟的影響			
費用 (包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道)	建造費用總額	200 億元	110 億元
	每年營運費用總額	1.1 億元	0.75 億元

27. 雖然需要較小的永久和臨時填海範圍，但在考慮過對社會、環境和經濟等所有影響後，不應把天橋方案視為可替代隧道

方案的合理方案，原因如下：

- 有關保護海港方面，天橋方案所影響的海港範圍遠較隧道方案為大(相差大約 6.3 公頃)，因此就《保護海港條例》的保護和保存海港用意而言，這是天橋方案的主要缺點。

- 天橋方案有別於隧道方案之處，在於不能符合公眾對優化海濱的期望，亦不能配合公眾對改善海濱規劃的合理期望，而且在土地使用方面，提供質量相若的海濱的機會亦相對有限。

- 天橋方案有違公眾意見和強烈期望，因為公眾希望主幹道建在地底，而不是沿海旁興建，成為東區走廊高架道路的伸延部分。

- 在干擾交通方面，天橋方案的建造工程結果會嚴重干擾交通，引起顯著的行車延誤；反觀隧道方案，其建造對交通只會造成最低限度的干擾或延誤。

- 在環境方面，天橋方案引起的空氣和噪音影響相對隧道方案會較大，但最受關注的卻是天橋方案在視覺上的影響。很明顯，天橋方案的高架道路會聳立在海濱，其視覺效果有違公眾的期望，亦即公眾不希望現有的東區走廊高架道路伸展至整個銅鑼灣和灣仔沿岸。另一方面，隧道方案的地底隧道在視覺上沒有不良影響，而且實際上最終會對視覺帶來裨益。

- 基於《保護海港條例》的觀點，加上考慮到優化海濱可讓社會和環境有所增益，一個計劃如果可以符合以上各種要求，費用即使較高，亦甚有理據。雖然在建造時間和費用方面，天橋方案的表現較隧道方案為佳，但這些優勢明顯均被上述因素抵消。

28. 總括而言，天橋方案不是隧道方案的合理替代方案，特別是在以下幾個範疇：保護海港、優化海濱、對環境的影響和不容忽視的公眾接受程度。

29. 根據兩個方案的比較，隧道方案幾乎在各方面均勝過天橋方案。隧道方案的優勢如下：

- 海港受影響面積較小；
- 有更大空間進行優化海濱及提供往來海濱的通道；
- 在廣泛公眾參與活動中獲得公眾支持；
- 施工期間對交通造成的滋擾較少；
- 空氣和噪音影響較少；以及
- 對視覺無不良影響。

天橋方案僅在建造時間和費用方面勝過隧道方案。

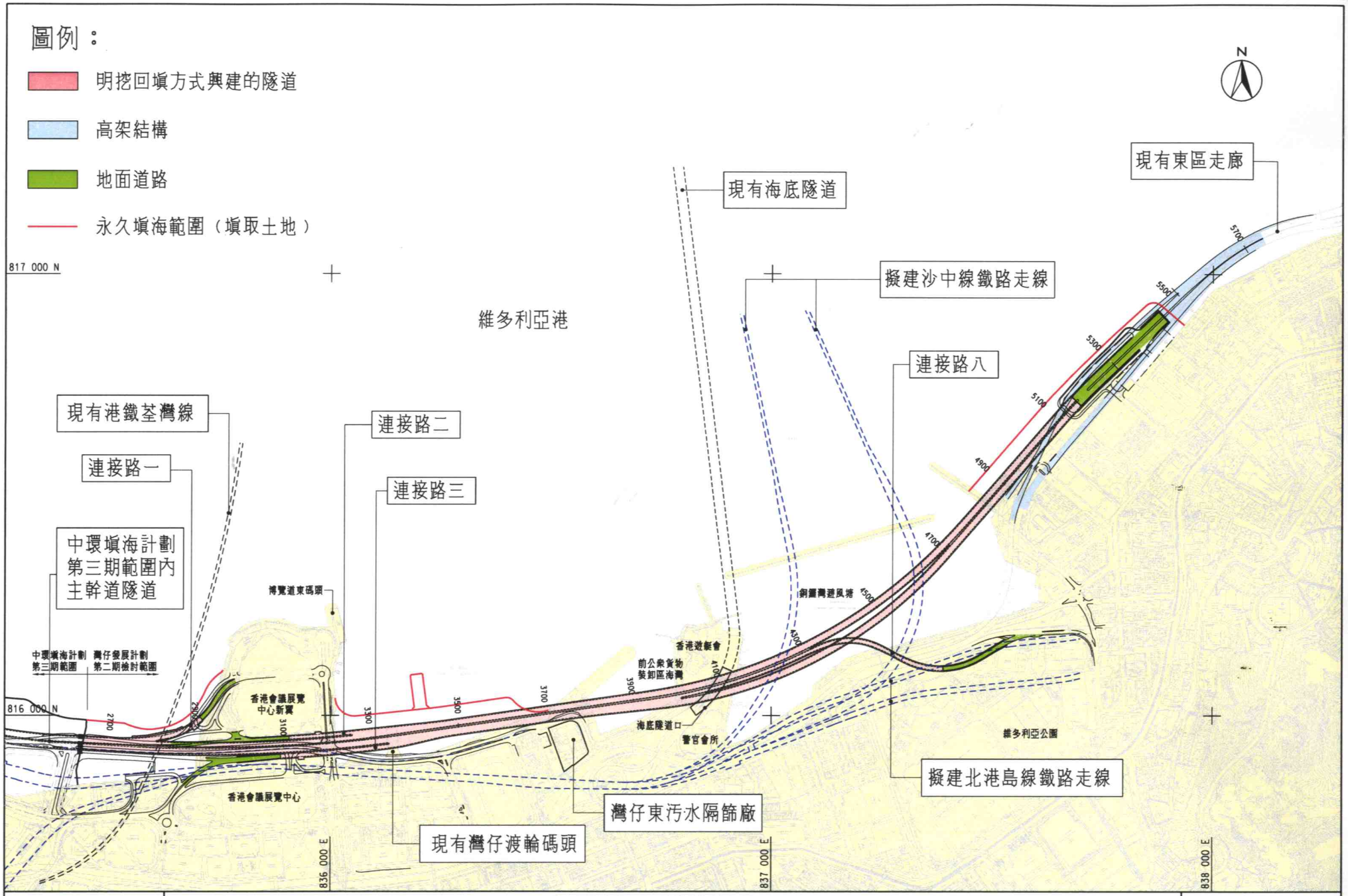
結論

30. 就填海範圍而言，天橋方案較隧道方案所進行的永久填海範圍大約小 2.6 公頃。天橋方案在施工期間所需的臨時填海的範圍亦較隧道方案大約小 1.5 公頃。不過，隧道方案所需的臨時填海範圍只屬短暫，對海港並無長遠的影響。此外，為避免較大規模的永久填海，這個臨時填海範圍是必要的。

31. 天橋方案不是隧道方案的合理替代方案，理由是天橋方案雖然涉及的填海範圍(即《保護海港條例》所指的填海)較小；但事實上，如計入天橋方案結構在海港所影響的其他範圍，天橋方案對海港的影響會較大；以及天橋方案在優化海濱的機會受到的限制，施工期間交通受到的干擾，以及環境和視覺方面不容忽視的影響，而隧道方案得到廣泛的公眾支持。隧道方案相對天橋方案而言，在經濟方面所需的費用雖然較高，但仍不屬過多，因為該等成本可因社會和環境等更重要的效益賴以抵消；因此歸納對社會、環境和經濟的所有影響後，結論是天橋方案並不是可替代隧道方案的合理方案。

32. 在所有受評估的方案中，以終審法院的裁決為根據，並就《保護海港條例》而言，主幹道隧道方案最能夠保護並保存海港。經廣泛諮詢公眾和各諮詢機構及相關法定機構的意見後，該方案獲得廣泛的公眾支持，成為可取的主幹道方案。

土木工程拓展署
2008 年 10 月



灣仔發展計劃第二期 - 主幹道隧道方案設計及建造

主幹道構想 - 隧道方案

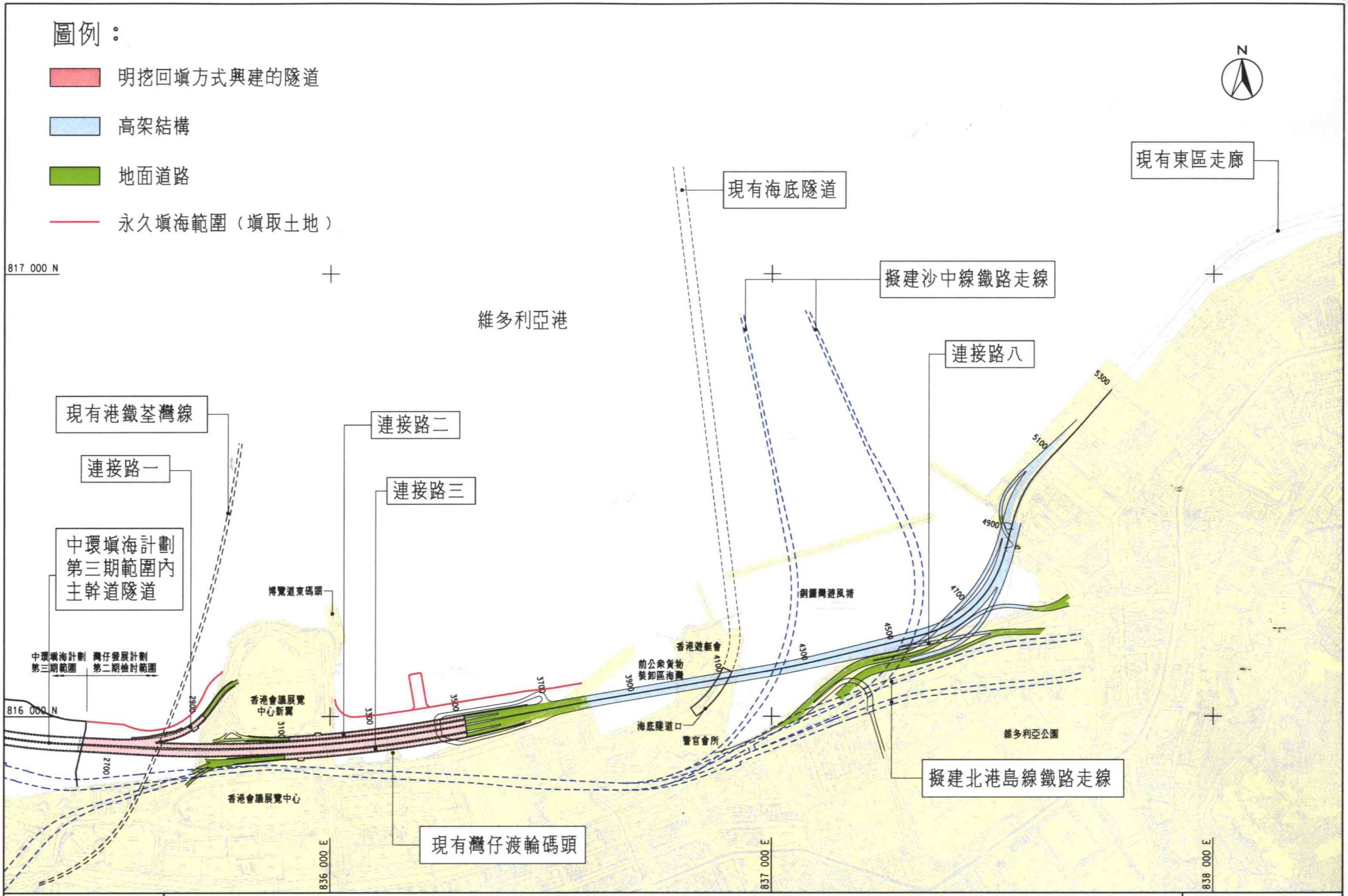
圖 2.1

MAUNSELL AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

DATE 2008-9-30 10 20 07

p:\projects\60041297\DRAWING\REPORT\FLYOVER\CCM\CHINESE\FL3\FIGURE 2.1.dgn

比例 A3 1 : 8000



灣仔發展計劃第二期 - 主幹道隧道方案設計及建造

主幹道構想 - 天橋方案

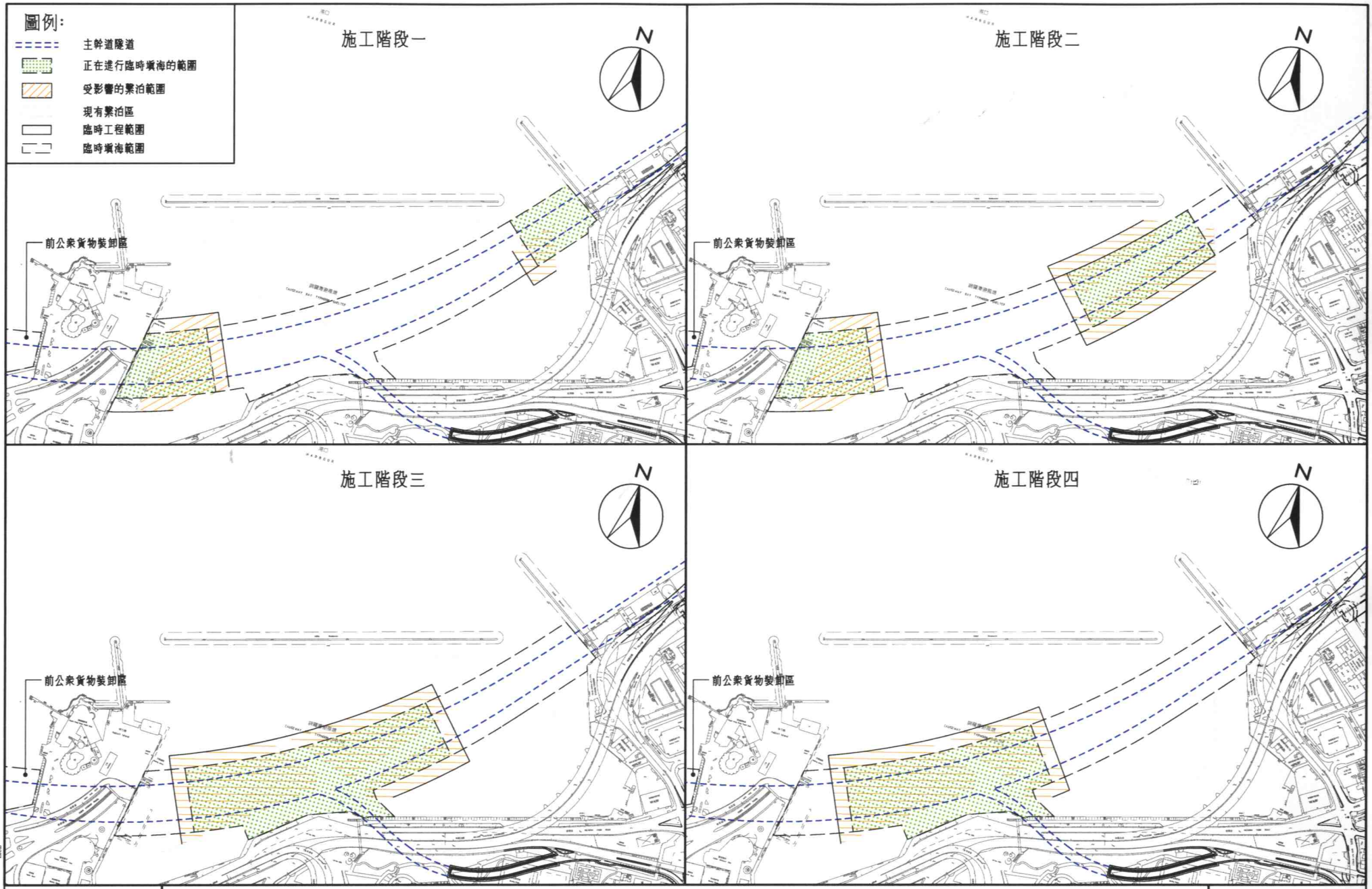
圖 2.2

MAUNSELL AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

DATE 2008-9-30 10.10.49

p:\projects\60041297\DRAWING\REPORT\FLYOVER\CCM\CHINESE\FL3\FIGURE 2.2.dgn

比例 A3 1 : 8000



灣仔發展計劃第二期 - 主幹道隧道方案設計及建造

銅鑼灣避風塘內分階段施工計劃

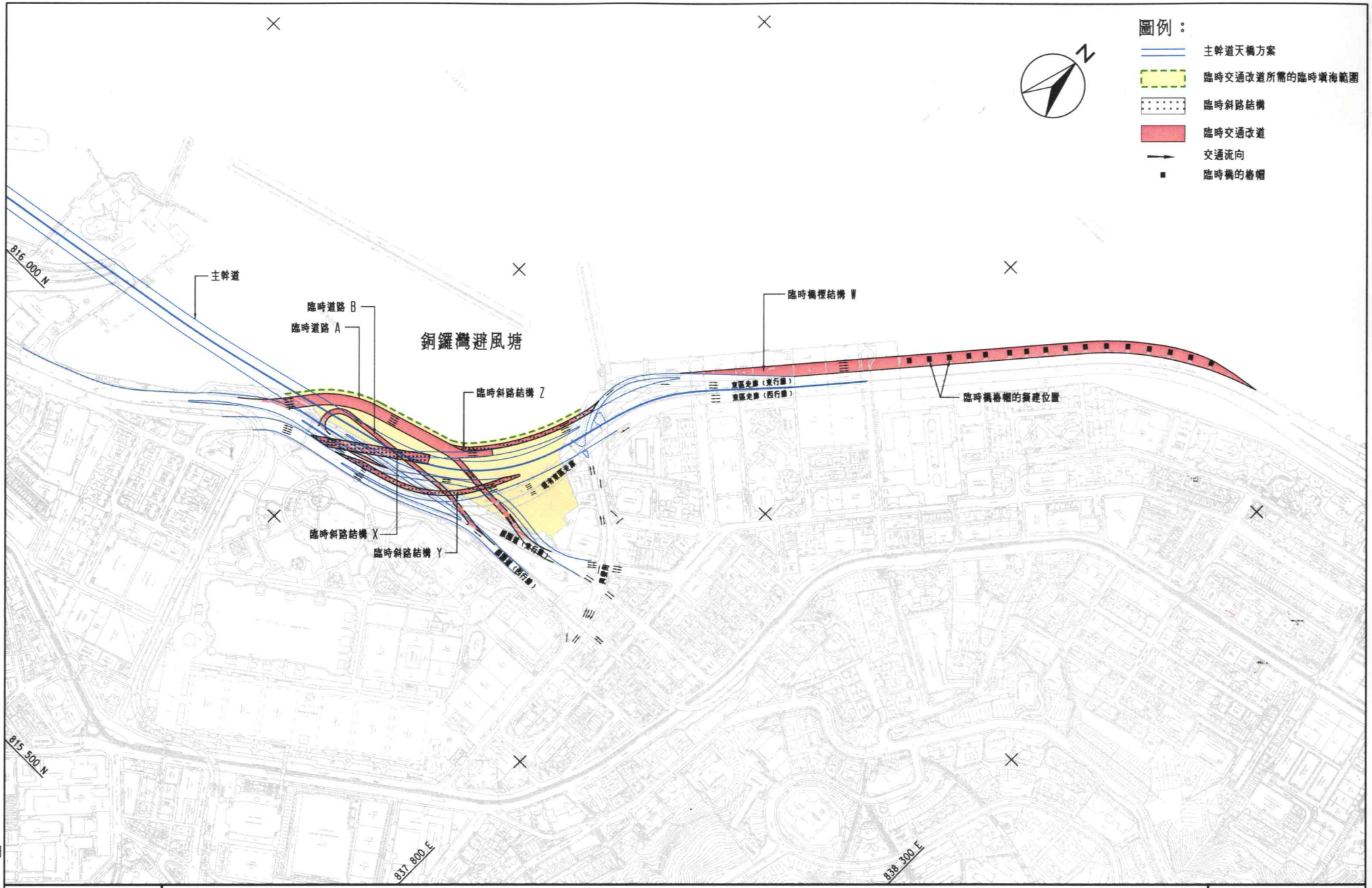
圖 3.1

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

Plot File by : 2008-9-23

p:\projects\60041297\DRAWING\REPORT\FLYOVER\CCM\CHINESE\FI3\FIGURE 3.1.dgn

比例 A3 1 : 5000



MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

灣仔發展計劃第二期 - 主幹道隧道方案設計及建造

天橋方案的臨時交通改道措施
以興建東區走廊連接路及重建現有東區走廊連隔音屏障

圖 3.2

Plot File by : 2008-10-13

p:\projects\60041297\DRAWING\REPORT\FLYOVER\CCM\CHINESE\FL3\FIGURE 3.2_R1.dgn

比例 A3 1 : 5000