

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2009 年 6 月 10 日

## 總目 706－公路

### 運輸－道路

#### 579TH－中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

請各委員向財務委員會建議，把 **579TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 281 億 460 萬元，用以建造中環及灣仔繞道和東區走廊連接路(下稱「主幹道」)。

## 問題

港島區現時的東西向干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(下稱「該走廊」)已超出負荷，平日交通嚴重擠塞。我們需要建造主幹道，以紓緩交通擠塞的情況和應付該走廊沿途路面交通的預計增長。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **579TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 281 億 460 萬元，用以建造主幹道。運輸及房屋局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. **579TH** 號工程計劃的範圍如下－

- (a) 在介乎中環林士街天橋與北角東區走廊之間建造一條長約 3.7 公里的雙程三線分隔行車隧道；

- (b) 建造通往擬議行車隧道西面出入口的引道，以及在中環、灣仔和銅鑼灣建造相關連接路，合共長約 3 公里；
- (c) 修建林士街天橋西行線上行斜路、拆卸林士街天橋東行線的下行斜路，以及擴闊林士街天橋長約 200 米的伸延部分；
- (d) 修建東區走廊介乎興發街與保良局余李慕芬紀念學校之間長約 800 米的路段，以及興發街往東區走廊東行線的一段上行斜路；
- (e) 安裝下列緩解噪音設施 –
  - (i) 在通往東區走廊東行線的擬建連接路的相關路段沿路豎設長約 350 米、高 3.5 米的直立式隔音屏障，以及長約 230 米、高 5.5 米、懸臂長 1 至 3 米的懸臂式隔音屏障；以及
  - (ii) 在東區走廊東西行線以及由東區走廊西行線分支的擬建連接路沿路豎設長約 730 米、高 10 米的半密閉式隔音罩；
- (f) 安裝交通管制及監察系統；
- (g) 重置威菲路道車房、維多利亞公園內受影響的設施，以及銅鑼灣避風塘(下稱「避風塘」)內受影響的繫泊設施；
- (h) 進行相關的機電、渠務、環境美化和斜坡工程，並進行路口修改工程、中環渡輪碼頭巴士總站修改工程，以及建築物和通風構築物建造工程；以及
- (i) 就上文 3(a)至 3(h)項所述工程實施環境監察及審核計劃。

—— 擬議工程的圖則載於附件 1。

4. 我們計劃在 2009 年年底展開主幹道的建造工程，在 2017 年年初完成。

## 理由

5. 該走廊現時已超出負荷，現有迫切需要建造主幹道，以紓緩該走廊交通嚴重擠塞的情況。平日上午八時至晚上八時，該走廊兩邊行車方向的交通經常擠塞，車龍影響海底隧道、香港仔隧道和銅鑼灣一帶的交通流量。此外，該走廊的支路形成的區域道路網，擁有龐大的穿行和合流交通量。當中任何一個樽頸地帶一旦出現車龍或發生交通事故，往往會令這些區域道路網的交通情況迅速惡化，甚至令該走廊的交通完全癱瘓。以上情況清楚顯示，該走廊的穩定及可靠程度未如理想。

6. 當時的拓展署(現稱土木工程拓展署)在 1987 年進行《中環灣仔填海工程可行性研究》，首次提出有需要沿港島北岸興建一條策略性道路，其後在 1989 年完成的《第二次整體運輸研究》<sup>1</sup>中確認這個需要。而擬建的主幹道是該策略性道路最後一段待建路段。

7. 在 1999 年完成的《第三次整體運輸研究》，以及該研究在 2007 年採用最新參數重新推算的運輸模型預測，再次確認建造主幹道的需要。根據運輸模型所作的預測，如不建造主幹道，到 2017 年，該走廊的一些關鍵路段在繁忙時間的行車量將會超出容車量 30%。

---

<sup>1</sup> 《整體運輸研究》的目的，是為政府提供綱領，以便制訂一套兼顧各方的運輸策略，務求配合環境的持續發展，促進香港的客貨運輸流通。《整體運輸研究》的模型按土地用途規劃、經濟增長、本港車輛總數及道路網絡資料作出假設，並根據實地交通考察所得數據加以校正，用以推算本港日後對運輸系統的需求。這項研究的模型模擬本港客貨車輛流通情況，探討道路網絡系統的局限。

8. 2005 年 9 月，共建維港委員會<sup>2</sup>轄下的灣仔發展計劃第 II 期檢討小組委員會成立可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(下稱「專家小組」)，研究港島北岸的可持續運輸規劃，以及評估是否需要建造主幹道。專家小組認為，不論從社會、經濟或環境角度看來，該走廊及毗鄰地區經常出現交通擠塞都屬無法接受，並支持興建主幹道及其接駁通路。

9. 在建造和不建造擬議主幹道的情況下，上午繁忙時間的預測行車量／容車量比率<sup>3</sup>表列如下－

地點	2017 年		2021 年	
	不建造主幹道	建造主幹道	不建造主幹道	建造主幹道
干諾道中	1.3	0.9	1.3	0.9
夏慤道	1.3	0.9	1.3	0.9
告士打道	1.3	0.9	1.3	0.9
主幹道	-	0.7	-	0.7

10. 1.3 的行車量／容車量比率可視為該比率的極限，道路不能負荷更大的交通流量。行車量如超越這個水平，會出現更長車龍。

11. 主幹道將有助紓緩該走廊段目前的擠塞情況，並可應付預期的港島交通流量增長。如不建造主幹道及相關通路，該走廊的容車量將不足以應付策略及地區層面的龐大交通需求。

<sup>2</sup> 共建維港委員會在 2004 年 5 月成立，負責就維多利亞港現有和新建海旁的規劃、土地用途和發展，向當時的房屋及規劃地政局局長提供意見。委員會下設灣仔發展計劃第 II 期檢討小組委員會(下稱「共建維港委員會小組委員會」)，專責就當時的拓展署進行的灣仔發展計劃第 II 期工程計劃的規劃及工程檢討(下稱「灣仔發展計劃第 II 期檢討」)提出意見。

<sup>3</sup> 行車量／容車量比率是道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

## 對財政的影響

12. 按付款當日價格計算，估計 **579TH** 號工程計劃的費用為 281 億 460 萬元(見下文第 13 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 隧道建造工程	15,262.5
(i) 海事工程	983.6
(ii) 垂直隔牆及地基	5,643.2
(iii) 土方工程	2,230.7
(iv) 隧道構築物	6,405.0
(b) 隧道機電工程	1,543.3
(i) 隧道通風系統工程	527.0
(ii) 機電工程	1,016.3
(c) 道路及渠務工程	109.5
(d) 高架構築物及地基	1,174.5
(e) 擋土牆及斜坡工程	431.9
(f) 建築物及通風構築物	636.9
(g) 緩解噪音設施	1,102.6
(i) 垂直式隔音屏障	44.6
(ii) 懸臂式隔音屏障	61.5
(iii) 半密閉式隔音罩	996.5
(h) 重置受影響設施	234.4
(i) 環境美化工程	74.4
(j) 交通管制及監察系統	212.5
(k) 隧道車輛	54.1

		百萬元
(l)	顧問費	222.8
	(i) 合約管理	73.9
	(ii) 駐工地人員管理	96.7
	(iii) 環境監察及審核計劃	23.2
	(iv) 機電工程營運基金 <sup>4</sup>	29.0
(m)	駐工地人員的薪酬	1,353.1
(n)	應急費用	2,159.7
	(包括約 6,000 萬元，用作主幹道在與沙田至中環線銜接的位置進行保護工程的開支)	
	小計	24,572.2 (按 2008 年 9 月價格計算)
(o)	價格調整準備	3,532.4
	總計	28,104.6 (按付款當日價格計算)

按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的詳細分項數字載於附件 2。

13. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下—

<sup>4</sup> 機電工程營運基金於 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，就該基金向政府部門提供的機電裝置設計及技術顧問服務收取費用。基金為這項工程計劃提供的服務，包括查核顧問公司就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

年度	百萬元 (按 2008 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2009-10	232.8	1.03500	240.9
2010-11	1,553.6	1.05570	1,640.1
2011-12	3,209.8	1.07681	3,456.3
2012-13	3,888.3	1.09835	4,270.7
2013-14	4,314.0	1.12032	4,833.1
2014-15	3,296.3	1.15113	3,794.5
2015-16	3,357.9	1.18566	3,981.3
2016-17	2,302.4	1.22123	2,811.8
2017-18	1,478.5	1.25787	1,859.8
2018-19	938.6	1.29560	1,216.1
	<u>24,572.2</u>		<u>28,104.6</u>

14. 我們按政府對 2009 至 2019 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於隧道工程、高架道路地基和臨時填海工程的數量會視乎工地的實際情況而變動，我們會以重新計算工程數量的標準合約，為擬議工程招標，並為合約訂定可調整價格的條文。不過，在中環填海計劃第 III 期工地範圍內的隧道路段建造工程不包括在內，因為我們擬委託土木工程拓展署把有關工程與現正進行的中環填海計劃第 III 期工程<sup>5</sup>一併推展，以更好地銜接兩項工程。

15. 我們估計擬議工程計劃引致的每年經常開支為 2 億 2,810 萬元。

<sup>5</sup> 土木工程拓展署在 2002 年 6 月把 343CL 號工程計劃「中環填海計劃第 III 期工程」提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 35 億 6,150 萬元。土木工程拓展署在 2003 年 2 月展開中環填海計劃第 III 期工程。財務委員會在 2009 年 1 月批准把 343CL 號工程計劃的核准預算費由 35 億 6,150 萬元增至 57 億 6,150 萬元(按付款當日價格計算)，以及擴大 343CL 號工程計劃的範圍，以涵蓋主幹道的保護工程。

## 公眾諮詢

16. 我們在 2002 年 4 月 19 日就主幹道先前的計劃根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「《道路條例》」)刊憲，相關的灣仔北分區計劃大綱草圖亦同時刊憲。城市規劃委員會(下稱「城規會」)就該大綱草圖所作的決定受到司法覆核(HCAL19/2003)。終審法院在 2004 年 1 月 9 日作出裁決，裁定只能在證明到填海工程有凌駕性的公眾需要(下稱「凌駕性公眾需要的測試準則」)時，方可推翻《保護海港條例》(第 531 章)所訂不准填海的推定，終審法院因此推翻城規會的決定。

17. 當局因應城規會的要求，進行了灣仔發展計劃第 II 期的檢討，以符合終審法院的裁決。2005 年 10 月，上文第 8 段所述的專家小組贊成有需要建造主幹道。2007 年 2 月，當局發表名為《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》的報告(下稱「符合測試準則報告」)，以證明建造主幹道及進行相關的填海工程有凌駕性的公眾需要。該報告闡明沒有可行的「零填海」建造主幹道方案，而建議的填海範圍是建造工程所需的最低限度。此外，該報告解釋如何得出最能保護和保存維多利亞港(下稱「維港」)的走線方案。

18. 我們在 2005 年 5 月至 2007 年 6 月進行「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」<sup>6</sup>，讓市民廣泛參與檢討。當局亦就灣仔發展計劃第 II 期檢討的具體檢討結果和主幹道的走線，諮詢當時的立法會規劃地政及工程事務委員會(現稱發展事務委員會)、港島 4 個區議會、城規會、交通諮詢委員會和相關的專業學會。主幹道計劃普遍獲得市民大力支持。由於東面通風大樓及相關的排氣口對環境造成的影響受到關注，我們亦在 2007 年 4 月至 6 月徵詢區內居民對該設施的意見。我們向居民解釋，根據《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱「《環評條例》」)進行的環境影響評估(下稱「環評」)，排氣口不會對環境造成不可接受的影響。為回應居民的關注，當局會裝置能消除隧道廢氣中約 80% 可吸入懸浮粒子的靜電除塵器系統，並把排氣口移離東面通風大樓，改設於離民居較遠的避風塘東防波堤北端。上述公眾參與活動的摘要載於附件 3。

---

<sup>6</sup> 「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」是一項由共建維港委員會小組委員會進行的公眾參與計劃，藉以加強公眾參與。

19. 其後，當局制定目前的道路計劃，並在 2007 年 7 月 27 日首次刊憲；同日，之前在 2002 年 4 月 19 日刊憲的計劃在憲報宣布取消。我們接獲 10 份反對書，其中兩份後來無條件撤回，一份有條件撤回，餘下 7 份未能調解<sup>7</sup>。反對意見及當局的回應詳情總結如下－

- (a) 一個業主委員會多名成員反對把東面通風大樓排氣口設於避風塘東防波堤的建議。反對者關注排氣口對環境，包括空氣質素、噪音及景觀的影響。他們建議把排氣口改設於避風塘北防波堤西端或西防波堤北端。

我們向反對者解釋，排氣口的設計和位置，已顧及他們在 2007 年 4 月進行公眾諮詢工作時所表達的關注。擬建的排氣口位置會距離他們的物業約 310 米。隧道通風系統會裝置靜電除塵器系統，可消除約 80% 產生的可吸入懸浮粒子。廢氣只會佔污染水平的極少部分。我們預計主幹道會把 60% 的地面交通流量轉移到擬建的隧道，並估計到 2031 年，該區的空氣污染水平在有主幹道的情況會較沒有主幹道的情況為低。我們亦解釋，排氣口的設計需有最低高度限制，利便廢氣排放。我們已根據《環評條例》對擬議的道路工程進行環評，環評結果顯示，擬議工程不會對該區造成不可接受的環境影響(包括空氣質素、噪音及景觀影響)。我們亦表示，礙於技術所限(包括破壞海底煤氣管道和海底隧道的風險)，反對者建議的替代位置都不可行。雖然我們加以解釋，但反對者並未表示撤回反對書。反對書視為仍未撤回。

- (b) 一名反對者認為，有關工程會嚴重影響海峯園在屈臣道的主要車輛出入通道。我們向反對者解釋，我們會適當地為海峯園在屈臣道實施臨時改道安排，以保持現有車輛通道暢通。反對者聽取我們的解釋後，無條件撤回反對書。

---

<sup>7</sup> 根據該《道路條例》的規定，若反對者無條件撤回反對書，會視作反對者從沒有提出反對。若反對書未撤回或有條件撤回，則反對書視作未能調解，會提交行政長官會同行政會議考慮。

- (c) 一名反對者(代表一幢商業大廈的業主)指稱，擬議的道路工程、新土地用途，以及部分傳媒報道的香港會議展覽中心(下稱「會展」)第 III 期擴建工程，會令該區的交通流量大增至不可接受的程度，但灣仔北的交通改善措施並不足夠。反對者認為，當局需重新評估該道路網，以減少灣仔北可能增加的交通流量。

我們解釋，根據當局進行地區交通研究的結論，落實主幹道項目將會改善交通情況，因為該走廊的部分東西行交通會分流到主幹道。道路網的擬議改動，應足以應付該區預計的交通流量。擬議的會展第 III 期擴建工程，並不包括在 2007 年 7 月 27 日刊憲的灣仔北分區計劃大綱草圖的擬議修訂項目內。雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。

- (d) 一名反對者(代表一幢商業大廈的業主)認為，避風塘的臨時填海工程對其當事人物業的抽水系統的海水進出會造成負面影響。

我們向反對者解釋，我們會在避風塘分階段進行臨時填海工程，在施工期間能夠持續保持海水可以進出抽水系統。我們會訂定緩解措施，並監察水質，確保建造工程不會對水質造成負面影響。我們亦會定期與反對者舉行聯絡會議。反對者同意按上述條件撤回反對書。

- (e) 一名反對者認為，擬議的道路工程會對其當事人的地段造成影響。反對者要求當局 –

- (i) 在該地段附近進行挖掘工程時，確保該地段地層的穩定及停車場使用者的安全；
- (ii) 在施工期間保持鴻興道出入該地段的車輛通道暢通無阻；
- (iii) 實施相關的監察及緩解措施，以盡量減低在施工期間的噪音及水質影響；

- (iv) 安排在暫時佔用區重置突堤式碼頭；以及
- (v) 事先向反對者的當事人匯報海事工程的相關安排；

我們向反對者回應如下－

- (i) 我們在停車場地底進行隧道挖掘工程時，會為隧道安裝臨時支架，並會密切監察該區地層的穩定和停車場使用者的安全；
- (ii) 我們會在施工期間密切監察鴻興道路面沿途的交通情況；
- (iii) 我們會實施監察及緩解措施，以減低在施工期間的噪音及水質影響；
- (iv) 我們會在施工期間安排暫時重置突堤式碼頭；以及
- (v) 我們在該地段附近展開海事工程前，會事先知會反對者的當事人，並會在施工階段與反對者的客戶密切聯繫。

雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。

- (f) 一個組織認為，擬議工程(包括臨時填海工程及附屬工程)會對維港造成根本影響。反對者指稱，當局未能證明擬議工程符合《保護海港條例》的規定，並要求當局按照《保護海港條例》的規定和終審法院的裁決，檢討該等圖則及該計劃。

就下文第 20 段及註 8 所述的擬議臨時填海工程，反對者申請司法覆核。當局就建造主幹道隧道需要進行臨時填海工程的研究結果作出的回應，以及就道路計劃提出修訂建議以取消臨時防波堤，詳見下文第 20 至 21 段。反對者在 2008 年 10 月 23 日來信，支持在沒有過度填海的情況下盡早建造主幹道。反對者亦認為取消臨時防波堤的做法恰當，並符合法律規定。

我們在 2008 年 12 月 5 日通知反對者關於建造主幹道隧道需要進行臨時填海工程的最新研究結果，以及相關的修訂建議，並請反對者作出最後申述，但反對者沒有在指定限期前回覆。反對書視為仍未撤回。

- (g) 一名反對者(代表一名在北角擁有兩個地段的業主)指稱，擬議工程會令當事人的地段收入減少，並令地段的用途、價值和重新發展潛力降低。

我們向反對者解釋，當局需要收回相關地段以建造連接東區走廊的一段主幹道，以符合《保護海港條例》盡量減少填海範圍的規定。我們亦向反對者解釋根據《道路條例》索償的相關程序。雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。反對書視為仍未撤回。

- (h) 一名反對者反對主幹道採納隧道方案，因為該方案需收回和暫時佔用其在北角的地段。反對者指稱，當局應採用天橋方案建造主幹道。反對者亦聲稱其權益會受建議的道路工程影響，因為當局需收回和暫時佔用相關土地，而建造工程很可能會影響環境。當局收回其地段的建議，會令反對者無法履行相關地段契約修訂書所訂的條件。反對者亦要求當局考慮其就相關分區計劃大綱草圖的反對書或申述向城規會所作的反駁陳述。

我們請反對者參閱第 17 段所述的「符合測試準則報告」，該報告指出建議的主幹道設計符合《保護海港條例》、終審法院裁決和當局內部通告的規定。我們解釋根據《道路條例》索償的相關程序，並表示當局會按照現行政策考慮有關修改現有契約條款的建議。我們亦告知反對者，就其相關分區計劃大綱草圖提交的反對書或申述，會根據《城市規劃條例》另行處理。不過，我們已回應反對者在反駁陳述提出的主要事項。雖然我們加以解釋，但反對者沒有表示撤回反對書。反對書視為仍未撤回。

- (i) 一名反對者是上文第 19 段(g)項所述其中一個相關地段的租客。該反對者指稱，收回相關地段會嚴重影響其業務運作。反對者亦詢問擬議工程的施工時間表，以及遷置及賠償安排。

我們在回應時表示，當局需要收回相關地段，以符合《保護海港條例》盡量減少填海範圍的規定。我們亦提供工程的施工時間表，並解釋根據《道路條例》索償的相關程序。雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。反對書視為仍未撤回。

- (j) 一名反對者反對當局收回和暫時佔用相關地段的建議。反對者認為，在相關分區計劃大綱圖的法定反對期內，擬議的工程範圍或會作出修訂。因此，當局不應倉促在現階段開始收回及暫時佔用任何土地。反對者已向城規會申請在其地段進行擬議發展項目，而主幹道項目暫時佔用的土地範圍，會侵佔擬建的緊急車輛通道。反對者關注工程配合問題，以及對其申請佔用許可證的影響。

我們在回應反對者時表示，當局擬向行政長官會同行政會議提交該道路計劃以供審議的時間，不會早於提交相關分區計劃大綱圖修訂建議的時間。我們預料主幹道建造工程對擬建緊急車輛通道運作的影響十分輕微，並會要求承建商保持緊急車輛通道暢通。當局亦會致力避免對反對者申請佔用許可證造成影響。反對者得悉我們的解釋後，無條件撤回反對書。

20. 鑑於原訟法庭在 2008 年 3 月 20 日裁定《保護海港條例》適用於臨時填海工程<sup>8</sup>，我們曾研究建造主幹道隧道所需的臨時填海工程是否具有凌駕性公眾需要及是否符合《保護海港條例》的規定。2008 年 10 月，我們提出具有力和令人信服的補充資料，證明為建造主幹道隧道所需的臨時填海工程符合「凌駕性公眾需要的測試準則」，而臨時填海的範圍亦為最低所需範圍。在避風塘及前灣仔公眾貨物裝卸區(下稱「前貨物裝卸區」)進行的建造工程完成後，臨時填海便會被移走，令海牀恢復原狀。

---

<sup>8</sup> 這項裁決是關於在 2007 年 10 月 3 日提出申請的司法覆核 HCAL 116/2007。

21. 在檢討是否需要建造原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆時，我們曾就避風塘內受影響的繫泊處和碇泊處探討多個臨時重置方案。根據我們的建議安排，避風塘私人繫泊區內的遊樂船隻會在他區重置，所有其他船隻則可在避風塘或前貨物裝卸區內繫泊。由於得出切實可行而且無需建造原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆的重置安排，我們建議取消這兩項工程以符合《保護海港條例》的規定；擬議臨時填海工程的面積亦會因此由原來的 10.7 公頃減至 8.3 公頃。

22. 根據原訟法庭就《保護海港條例》是否適用於臨時填海工程所作的裁決，我們擬備名為《根據「凌駕性公眾需要測試準則」比較主幹道隧道方案與天橋方案》的報告(下稱「比較報告」)，集中探討主幹道各個可行方案所需的填海(特別是臨時填海)範圍。根據已更新的資料，我們檢討了隧道方案與天橋方案的比較結果，以確定哪個方案是符合終審法院裁決的合理替代方案。該報告再度確定隧道方案最能夠保護和保存維港。

23. 2008 年 4 月至 11 月，我們就上文第 20 至 22 段所述的研究結果，諮詢了立法會發展事務委員會、港島 4 個區議會、共建維港委員會和公眾人士，包括避風塘的使用者。他們普遍同意，如不進行臨時填海工程，主幹道隧道便無法安全及切實可行地建成。他們亦普遍支持避風塘船隻繫泊區的建議重置安排。此外，隧道方案獲得一致支持，他們普遍期望主幹道工程計劃盡早施工，以解決該走廊現時交通非常擠塞的情況。這一輪公眾參與活動的詳情亦載於附件 3。

24. 在舉行各項公眾參與活動後，我們在 2008 年 12 月 5 日在憲報公布主幹道的修訂計劃，取消擬建的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆建造工程。我們接獲三份反對書，全部未能調解。反對意見及當局的回應詳情綜述如下—

- (a) 一名反對者<sup>9</sup>指稱，當局應收回其地段的全部範圍，因為相關地段餘下部分的發展潛力有限，令該部分土地毫無用處。反對者亦詢問評估補償額的事宜。

---

<sup>9</sup> 這名反對者亦是上文第 19(g)段所述的反對者。

我們在回應時表示，相關地段擬收回的部分，是為主幹道的工程或使用或附帶事宜而需永久收回的最小範圍。我們不會收回較道路工程或使用所需收回的土地更多的土地。至於評估補償額方面，我們告知反對者，可在該道路計劃獲授權進行後索償，補償額會按照《收回土地條例》(第 124 章)訂明的一般原則評估。雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。反對書視為仍未撤回。

- (b) 一個組織指稱，可供狗主使用的公園設施不足，並反對關閉鴻興道的「狗公園」(名為灣仔海濱長廊(下稱「海濱長廊」))。

我們在回應時表示，修訂建議不涉及海濱長廊範圍，因此，反對意見與修訂建議無關。我們亦表示，當局曾向灣仔區議會和共建維港委員會清楚指出，海濱長廊屬臨時性質，最終亦會關閉，以便建造主幹道。灣仔區議會和共建維港委員會都贊成這項安排。此外，我們指出，目前康樂及文化事務署負責管理 10 個寵物公園，另有 8 個寵物公園正在進行規劃。日後港島會有 3 個新寵物公園可以取代海濱長廊，供市民使用。雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。反對書視為仍未撤回。

- (c) 一個組織指稱，上述已刊憲的工程未能限制(臨時)填海的範圍和時間，以及遮蔽水域(暫時)縮減的範圍。反對者亦指稱，當局把主幹道項目和沙中線分開進行的做法並不合理，沒有盡力把相關工程合併進行以盡量減少所需的(臨時)填海範圍。反對者亦認為，由於未能在更北位置設置新防波堤，以取代現有避風塘的北防波堤，遮蔽水域的可用範圍會縮減。反對者認為，現時遮蔽水域範圍有限，維港需有遮蔽水域以保護並提升其價值，讓商業使用者和遊人(安全地)享用。

我們在回應時表示，為符合「凌駕性公眾需要的測試準則」，當局為興建主幹道隧道所涉及臨時填海工程所確定的範圍和時間已減至最低。我們正就沙中線的設計和施工，與避風塘內的主幹道計劃積極協調。如果在主幹道項目內進行保護工程，會有助減少沙中線項目所需的臨時填海範圍並改善整體工程進度，我們不排除會進行這項工程。至於建造臨時防波堤，按原先建議在避風塘以北建造臨時防波堤並沒有凌駕性公眾需要。

至於暫時縮減避風塘的遮蔽水域對商業使用者和遊人享用維港的影響，我們回應指，受影響的遊樂船隻大部分會遷往香港仔南避風塘。相關的商用船隻會遷往避風塘附近的前貨物裝卸區的內灣。上述遊樂船隻和商用船隻可繼續在維港內航行和作業。避風塘的遮蔽水域會在主幹道完成後恢復原狀。

至於維港的遮蔽空間是否足以應付遊樂船隻日益增加的需求，海事處回應指出，現時香港水域內各避風塘或避風碇泊處的數量，足以應付預測期內的未來需要。海事處亦指出，近年維港內各避風塘和遮蔽水域的整體容量，足以應付颱風襲港期間大多數本地註冊船隻(包括以維港為主要營業基地的遊樂船隻)的需要。海事處會定期檢討本港對新避風塘的需求，並會與相關持份者保持聯繫。

雖然我們加以解釋，但反對者仍維持反對意見。反對書視為仍未撤回。

25. 在考慮了對 2007 年 7 月 27 日刊憲的道路計劃及 2008 年 12 月 5 日刊憲的修訂道路計劃的未能調解的反對意見後，行政長官會同行政會議在 2009 年 5 月 19 日根據《道路條例》授權進行建議的工程，毋須修改。授權公告在 2009 年 5 月 22 日刊憲。

26. 我們在 2009 年 5 月 26 日就擬議工程諮詢立法會發展事務委員會，委員會支持上文第 3 段所述的建議，並要求當局就主幹道工程期間的臨時交通措施建議提供進一步資料。我們會分開提供有關資料予工務小組委員會參閱。

## 主幹道項目與沙田至中環線項目的協調工作

27. 沙田至中環線(下稱「沙中線」)海底隧道段有可能會在避風塘橫越主幹道隧道。主幹道項目的策劃工作已進入最後設計階段，經過廣泛的公眾參與及諮詢，其詳細計劃獲得公眾普遍支持。而沙中線項目尚在策劃及設計階段，離實施階段仍有相當距離。沙中線項目的進程需視乎公眾諮詢及處理反對意見而定，而其任何所需的填海工程亦需證明其凌駕性公眾需要。我們完全知悉主幹道隧道與沙中線在避風塘範圍內的工程在設計及施工上有需要配合。我們多次在公開場合重申，我們承諾兩項工程會互相配合。路政署相關部別的高層人員正密切監察潛在的銜接工程，該署與負責規劃沙中線的香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)及兩個項目的顧問亦有定期舉行會議。兩個項目的緊密聯繫將會繼續，務求銜接合事宜得以迅速解決，以達至兩個項目的規劃目標。

28. 如在主幹道項目中進行保護工程有助減少沙中線項目所需的臨時填海範圍，以及減低對整體建造工程的施工干擾，政府不排除會進行該等工程。此外，政府亦不排除在避風塘進行沙中線項目與主幹道項目的時間會有所重疊。為配合將來可能在避風塘為沙中線項目進行的工程，我們已在主幹道項目的建造合約內訂定更改條文，並在項目預算中預留保護工程的費用。

29. 不過，政府認為不宜為遷就沙中線項目而將進度明顯更快的主幹道項目延期。沙中線項目的進度尚受不明朗因素影響，我們仍在研究過海段的走線方案和相應的建造方法，而且在現階段繼續推展主幹道項目，並不排除該項目日後會與沙中線項目協調施工的可能。

30. 為方便理解主幹道及沙中線項目在策劃進度上的顯著分別，兩個項目的重要日期及進度指標表列如下－

	主幹道	沙中線
政策方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>在灣仔發展計劃第II期檢討下檢視主幹道的走線，以符合終審法院在2004年1月作出的裁決</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在2008年3月，行政會議同意邀請港鐵公司就早前港鐵公司與九廣鐵路公司共同研發的沙中線計劃，進行進一步策劃及設計工作</li> </ul>

	主幹道	沙中線
環評研究	● 在 2008 年年底完成	● 目標在 2009 年第三季或之前完成
擬備具有力和令人信服的資料	● 在 2007 年 2 月完成有關主幹道填海的資料 ● 在 2008 年 11 月完成有關臨時填海的補充資料	● 目標在 2009 年第三季或之前完成
公眾諮詢	● 2005 年 5 月至 2008 年 11 月	● 目標在 2009 年第三季或之前完成
根據相關條例把計劃刊憲	● 2007 年 7 月 ● 2008 年 12 月	● 目標在 2009 年年底完成
授權進行計劃	● 2009 年 5 月 19 日獲授權進行	● 目標在 2010 年第四季完成
批准施工撥款申請	● 目標在 2009 年 7 月完成	● 目標在 2010 年第四季完成

## 對環境的影響

31. 主幹道項目屬於《環評條例》附表 2 的指定工程項目。當局按照《環評條例》為原先的道路計劃擬備環評報告。環境保護署署長(下稱「環保署署長」)諮詢環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)後，在 2001 年 8 月 31 日有條件批准該環評報告。為處理灣仔發展計劃第 II 期範圍內的修訂主幹道計劃，我們根據《環評條例》，就灣仔發展計劃第 II 期範圍內的主幹道路段擬備另一份環評報告。環保署署長諮詢環諮會後，在 2008 年 12 月 11 日有條件批准該環評報告。兩份環評報告的結論是，如實施建議的緩解措施，擬議道路計劃對環境所造成的影響可以接受。我們會落實兩份環評報告建議的各項緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃。建議的緩解措施包括：在隧道東面出入口達到廢氣零排放；在東面通風大樓的隧道排氣系統安裝靜電除塵器系統；在挖掘及堆填區域設置隔泥幕；在填海工程的選定海水進水口裝設隔泥網；為通風大樓的通風扇安裝消音器和豎設隔音屏障／半密封式隔音罩；實施建築噪音管制措施，包括限制使用氣動破碎機；以及成立社區聯絡小組。我們估計，實施緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃的費用約為 15 億 1,800 萬元。我們已把這筆費用計算在整體工程計劃預算費用。

32. 按照環評報告的建議實施消減噪音措施後，東區走廊介乎維多利中心至城市花園之間的現有露天高架路段的民居的交通噪音水平，會由 68 至 82 分貝(A)降至 51 至 71 分貝(A)<sup>10</sup>。

33. 在策劃和設計階段，我們已在所有擬議工程及施工程序考慮如何盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施<sup>11</sup>的惰性建築廢物。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。

34. 我們亦會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，供當局批核。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，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與經核准的計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

35. 我們估計工程計劃合共會產生大約 6 118 000 公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約 432 000 公噸(7.1%)惰性建築廢物，把另外約 5 678 000 公噸(92.8%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。我們會把約 8 000 公噸(0.1%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。此外，我們會從公眾填料接收設施把約 1 694 000 公噸公眾填料及石填料運到工地，以便進行臨時填海工程；這些物料會在使用後全部移除，運回公眾填料接收設施。這項工程計劃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 2 億元(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，每公噸收費 125 元<sup>12</sup>)。

---

<sup>10</sup> 由於受現有道路所產生的噪音影響，我們預計部分樓層的整體噪音水平仍會較 70 分貝(A)的噪音限值高出 1 分貝(A)。不過，「新」產生的道路噪音令整體噪音水平上升的幅度會少於 1.0 分貝(A)；在這些易受噪音影響的地方，「新」道路噪音水平全部會低於 70 分貝(A)。因此，當局認為並無其他直接消減噪音措施可有效消減噪音影響。

<sup>11</sup> 公眾填料接收設施在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士都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。

<sup>12</sup> 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本

36. 我們估計臨時填海工程會產生約 168 000 立方米非污染淤泥及約 385 000 立方米受污染淤泥。我們會把挖掘所得的海泥運到海洋填料委員會編配的指定卸泥場或該委員會與環境保護署商定的其他卸泥場棄置。

## 對文物的影響

37. 我們會採取一切所需措施，以避免對奇力島考古地點的考古遺址造成負面影響；考古遺址部分位於工程計劃的範圍內。除奇力島外，這項工程計劃不會影響任何文物地點。

## 土地徵用

38. 進行擬議道路工程須收回約 8 520 平方米的私人土地。此外，我們須在約 3 080 平方米的私人土地設定地役權和永久權利，以及在約 13 790 平方米的私人土地設定暫時佔用土地的權利，以便進行道路計劃。須清理的土地涉及私人土地和政府土地。

39. 徵用土地所需支付的賠償費用估計為 2 億 5,261 萬元。這筆費用會在基本工程儲備基金總目 701「土地徵用」項下撥款支付。我們已就這項工程計劃的設計進行檢討，以盡量減少徵用和清理土地的費用。有關徵用土地的分項數字載於附件 4。

## 背景資料

40. 我們在 1995 年 9 月把 579TH 號工程計劃提升為乙級。

41. 我們在 1995 年 3 月把 557TH 號工程計劃「中環至灣仔繞道和東區走廊連接路－顧問費及勘測工作」提升為甲級；按 1994 年 8 月價格計算，估計所需費用為 2 億元。1995 年 7 月，我們委聘顧問為主幹道進行設計和工地勘測工作。

42. 進行擬議工程須移走約 556 棵樹，包括砍伐 18 棵樹，移走 4 棵枯

---

(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

樹，以及把 200 棵和 334 棵樹分別移植至工地範圍內及外。上述樹木全非珍貴樹木<sup>13</sup>。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，包括會種植約 120 棵樹作為代償性植樹，以及種植約 42 400 叢灌木和闢設 25 620 平方米草地。

43. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 6 400 個(1 175 個專業／技術人員職位和 5 225 個工人職位)，共提供 425 500 個人工作月的就業機會。

-----

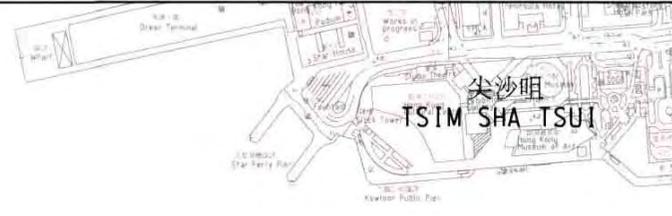
運輸及房屋局

2009 年 6 月

---

<sup>13</sup> 「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) 百年或逾百年的樹木；
- (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木；
- (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、生長於特別生態環境的樹木；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。



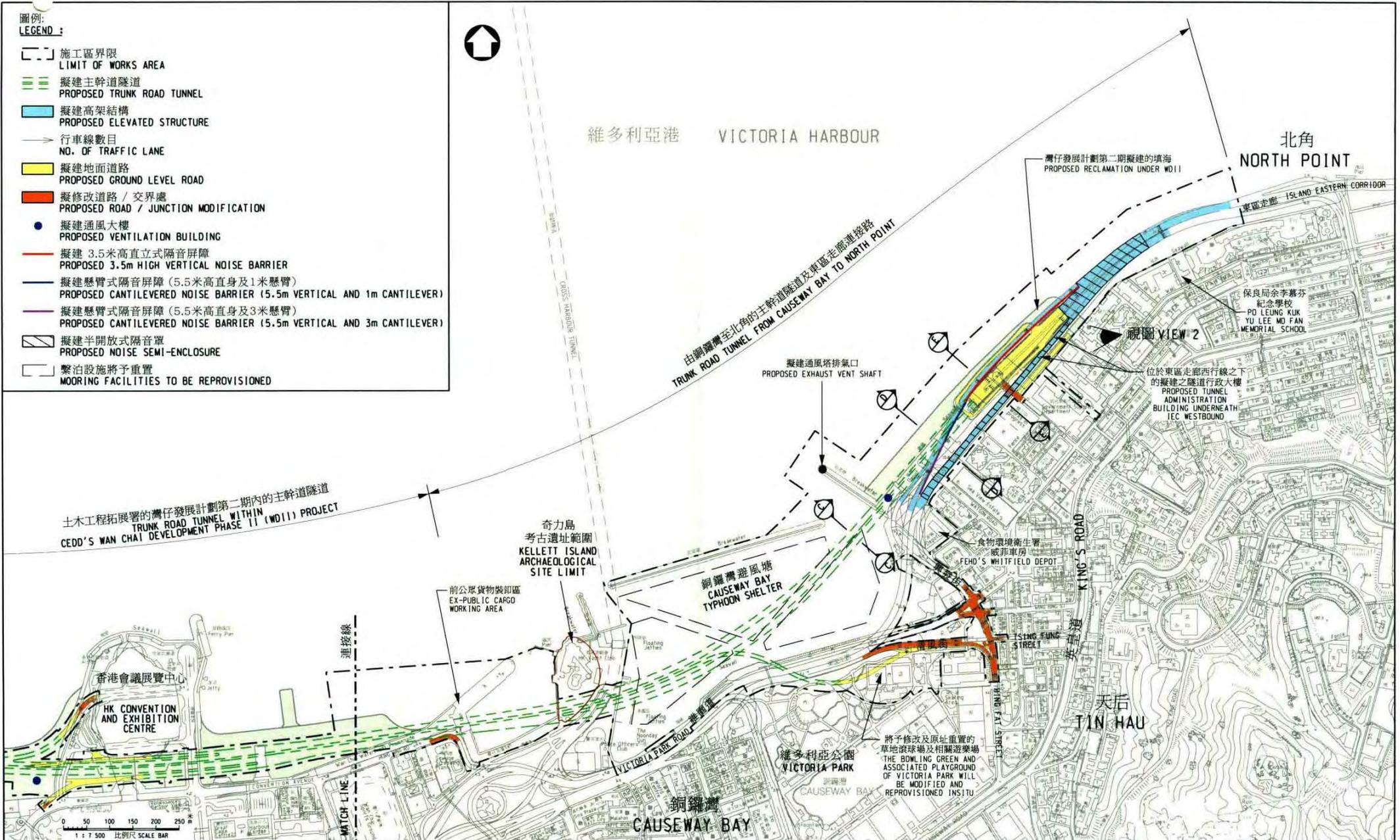
圖例: LEGEND:

- 施工區界限 LIMIT OF WORKS AREA
- 擬建主幹道隧道 PROPOSED TRUNK ROAD TUNNEL
- 擬建高架結構 PROPOSED ELEVATED STRUCTURE
- 行車線數目 NO. OF TRAFFIC LANE
- 擬建地面道路 PROPOSED GROUND LEVEL ROAD
- 擬修改道路 / 交界處 PROPOSED ROAD / JUNCTION MODIFICATION
- 擬建通風大樓 PROPOSED VENTILATION BUILDING
- 將予拆卸的現有高架結構 EXISTING ELEVATED STRUCTURE TO BE DEMOLISHED



圖則名稱 plan title		設計 designed	SIGNED	繪圖 drawn	SIGNED	圖則編號 plan no.	比例 scale
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路		S.C. POON	18/05/09	W.L. LAM	18/05/09	HMW6579TH-SP0004	1:7500
- 平面圖		覆核 checked	SIGNED	批准 approved	SIGNED	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK		S.M. WONG	18/05/09	S.M.O	18/05/09	HONG KONG HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署	
- LAYOUT PLAN		主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE					

C:\CDMS\MW\cdms01719\HMW6579TH-SP0004.dgn



圖則名稱 plan title	設計 designed	繪圖 drawn	圖則編號 plan no.	比例 scale
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路	S.C. POON	W.L. LAM	HMW6579TH-SP0005	1:7500
- 平面圖	SIGNED	SIGNED	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK	SIGNED	SIGNED	 HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署 香港	
- LAYOUT PLAN	S.M. WONG	S.M.O		
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				

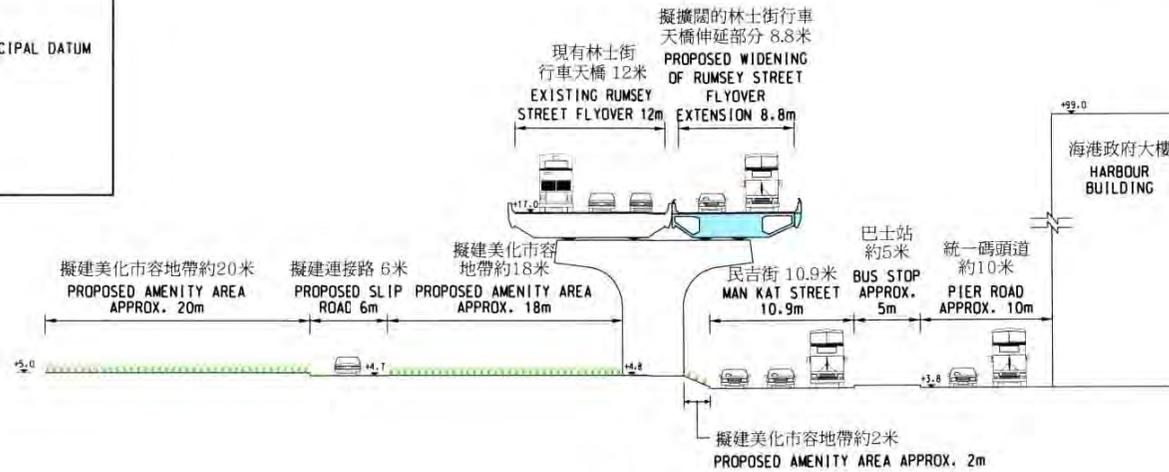
C:\CDMS\MW\dms01719\HMW6579TH-SP0005.dgn

註釋 NOTES:

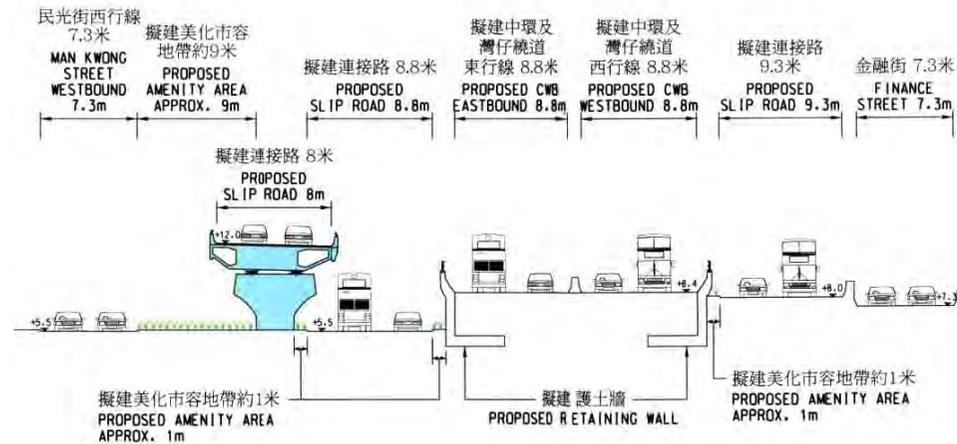
1. 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上  
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM
2. CWB 表示中環及灣仔繞道  
CWB STANDS FOR CENTRAL-WAN CHAI BYPASS
3. IEC 表示東區走廊  
IEC STANDS FOR ISLAND EASTERN CORRIDOR

圖例  
LEGEND:

擬建美化市容地帶  
PROPOSED AMENITY AREA



切面 SECTION A-A



切面 SECTION B-B

圖則名稱 plan title

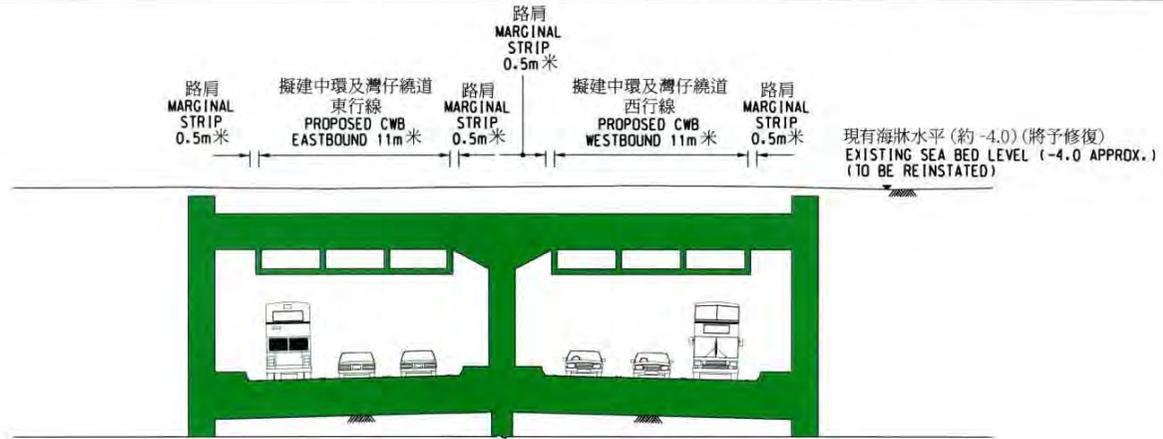
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 切面圖

PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- CROSS SECTION

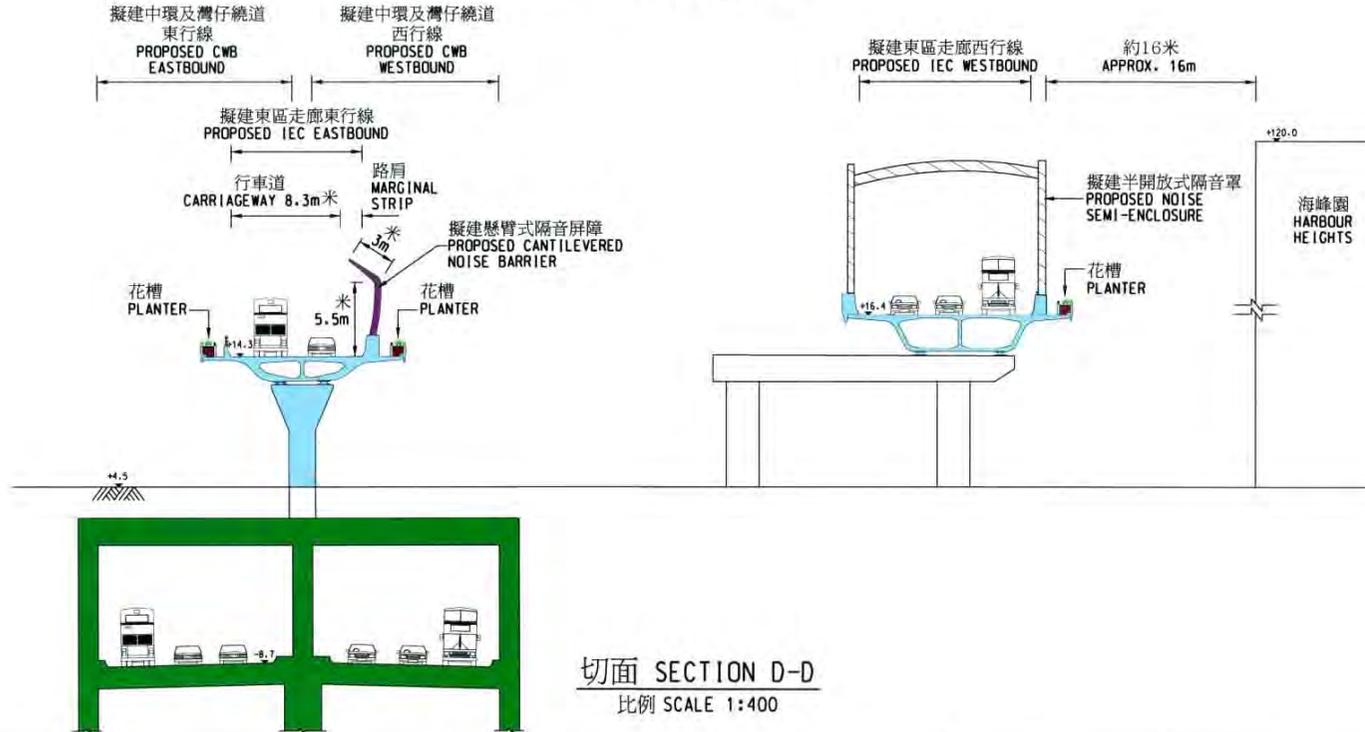
設計 designed	SIGNED	繪圖 drawn	SIGNED	圖則編號 plan no.	比例 scale
S.C. POON	18/05/09	W.L. LAM	18/05/09	HMW6579TH-SP0006	1:400
覆核 checked	SIGNED	批准 approved	SIGNED	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
S.M. WONG	18/05/09	S.MO	18/05/09	 HIGHWAYS DEPARTMENT 路 香港 署	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE					

註釋 NOTES:

- 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上  
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM
- CWB 表示中環及灣仔繞道  
CWB STANDS FOR CENTRAL-WAN CHAI BYPASS
- IEC 表示東區走廊  
IEC STANDS FOR ISLAND EASTERN CORRIDOR



切面 SECTION C-C  
比例 SCALE 1:300



切面 SECTION D-D  
比例 SCALE 1:400

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 切面圖

PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- CROSS SECTION

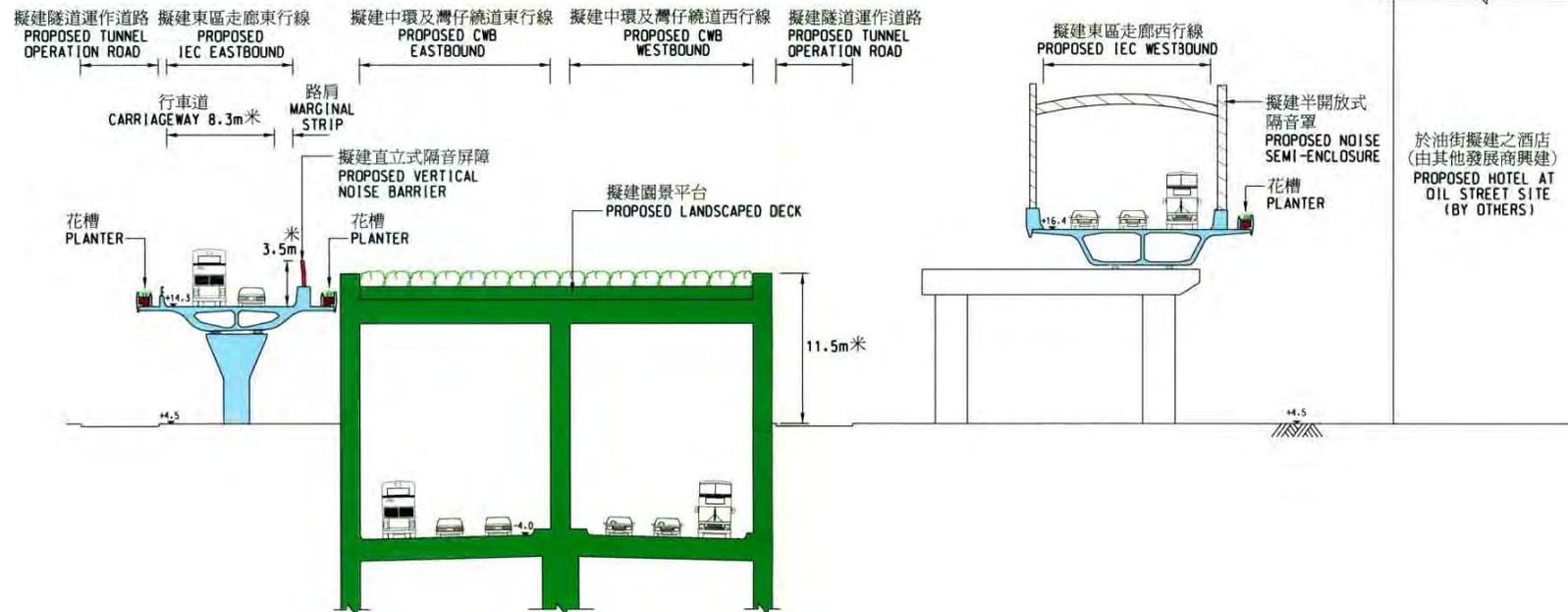
設計 designed S.C. POON 18/05/09	SIGNED 18/05/09	繪圖 drawn W.L. LAM 18/05/09	SIGNED 18/05/09	圖則編號 plan no. HMW6579TH-SP0007	比例 scale 顯示 AS SHOWN
覆核 checked S.M. WONG 18/05/09	SIGNED 18/05/09	批准 approved S.M.D 18/05/09	SIGNED 18/05/09	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署 香港	

註釋 NOTES:

1. 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上  
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM
2. CWB 表示中環及灣仔繞道  
CWB STANDS FOR CENTRAL-WAN CHAI BYPASS
3. IEC 表示東區走廊  
IEC STANDS FOR ISLAND EASTERN CORRIDOR

圖例  
LEGEND:

 擬建園景平台  
PROPOSED LANDSCAPED DECK



切面 SECTION E-E

圖則名稱 plan title

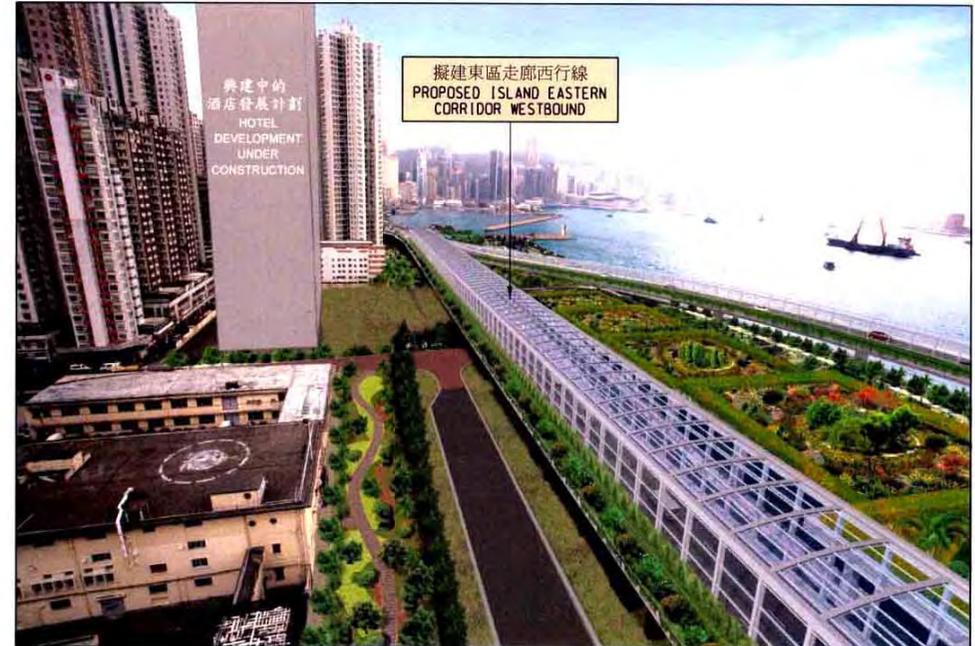
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 切面圖

PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- CROSS SECTION

設計 designed S.C. POON 18/05/09	SIGNED 18/05/09	繪圖 drawn W.L. LAM 18/05/09	SIGNED 18/05/09	圖則編號 plan no. HMW6579TH-SP0008	比例 scale 1:400
覆核 checked S.M. WONG 18/05/09	SIGNED 18/05/09	批准 approved S. MO 18/05/09	SIGNED 18/05/09	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署	



視圖 1 - 林士街天橋  
VIEW 1 - RUMSEY STREET FLYOVER



視圖 2 - 北角東區走廊的半開放式隔音罩  
VIEW 2 - NOISE SEMI-ENCLOSURES AT ISLAND EASTERN CORRIDOR AT NORTH POINT

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 合成照片  
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- PHOTOMONTAGE

設計 designed S.C. POON 18/05/09	SIGNED 18/05/09	繪圖 drawn W.L. LAM 18/05/09	SIGNED 18/05/09	圖則編號 plan no. HMW6579TH-SP0009	比例 scale 示意圖 DIAGRAMMATIC
覆核 checked S.M. WONG 18/05/09	SIGNED 18/05/09	批准 approved S. MO 18/05/09	SIGNED 18/05/09	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署 香港	

## 579TH－中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

估計的顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字(按 2008 年 9 月價格計算)

			預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 1)	估計費用 (百萬元)
<b>顧問費</b>						
(a) 合約管理 <sup>(註 2)</sup>	專業人員	—	—	—	—	25.9
	技術人員	—	—	—	—	48.0
(b) 環境監察及 審核計劃	專業人員	—	—	—	—	8.2
	技術人員	—	—	—	—	15.0
(c) 機電工程營 運基金	專業人員	—	—	—	—	10.1
	技術人員	—	—	—	—	18.9
					小計	126.1
駐工地人員 的員工開支 <sup>(註 3)</sup>	專業人員	5 240	38	1.6	—	507.5
	技術人員	29 692	14	1.6	—	942.3
					小計	1,449.8
包括—						
(i) 管理駐工地人 員的顧問費						96.7
(ii) 駐工地人員的 薪酬						1,353.1
					總計	1,575.9

註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以計算由顧問提供駐工地人員的員工開支。(在 2008 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 60,535 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,835 元。)
2. 顧問在合約管理和擬備竣工圖則方面的員工開支，是根據名為「中環及灣仔繞道和東區走廊連接路的設計及建築」的 CE 5/95 號合約現有的第 3 號補充合約計算得出。待財務委員會批准把 **579TH** 號工程計劃提升為甲級後，施工階段的工作才會展開。
3. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

## 579TH－中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

## 公眾參與活動撮要

甲. 灣仔發展計劃第 II 期規劃的公眾參與活動，包括主幹道走線、相關填海及優化海濱。

優化海濱研究下的公眾參與活動分為 3 個階段，包括構想、建立共識和詳細規劃。

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>1. 構想階段</b></p> <p>就建造主幹道的需要及優化海濱的構思舉辦公眾參與活動</p>  | <p>2005 年 5 月至 11 月</p>   |
| <p><b>2. 建立共識階段</b></p> <p>就主幹道的走線及優化海濱的建議舉辦公眾參與活動</p>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 共建維港委員會小組委員會</li> <li>◆ 城規會</li> <li>◆ 共建維港委員會轄下小組委員會</li> <li>◆ 東區區議會轄下工務建設及發展委員會</li> <li>◆ 南區區議會轄下交通及運輸事務委員會</li> <li>◆ 灣仔區議會</li> <li>◆ 交通諮詢委員會</li> <li>◆ 香港建築師學會、香港工程師學會、香港園境師學會、香港規劃師學會及香港測量師學會的聯合論壇</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>2006 年 4 月 20 日</li> <li>2006 年 4 月 21 日</li> <li>2006 年 5 月 8 日</li> <li>2006 年 5 月 11 日</li> <li>2006 年 5 月 15 日</li> <li>2006 年 5 月 16 日</li> <li>2006 年 5 月 17 日</li> <li>2006 年 5 月 20 日</li> </ul> |

- ◆ 立法會規劃地政及工程事務委員會 2006 年 5 月 23 日
  - ◆ 中西區區議會 2006 年 5 月 25 日
  - ◆ 立法會規劃地政及工程事務委員會 2006 年 6 月 9 日
- 灣仔發展計劃第二期的規劃概念大綱圖的公眾參與活動
- ◆ 共建維港委員會小組委員會 2006 年 6 月 13 日
  - ◆ 立法會規劃地政及工程事務委員會 2006 年 6 月 26 日
  - ◆ 城規會 2006 年 8 月 25 日
  - ◆ 共建維港委員會小組委員會 2006 年 8 月 31 日
  - ◆ 共建維港委員會小組委員會工作小組 2006 年 9 月 6 日
  - ◆ 灣仔區議會轄下規劃、交通及環境保護委員會 2006 年 9 月 26 日
  - ◆ 合作伙伴工作會議 2006 年 10 月 14 日
  - ◆ 中西區區議會轄下交通及運輸委員會 2006 年 10 月 19 日
  - ◆ 東區區議會轄下工務建設及發展委員會 2006 年 10 月 19 日
  - ◆ 南區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會 2006 年 10 月 23 日
  - ◆ 社區工作坊及海濱漫步 2006 年 10 月 21 及 28 日
  - ◆ 立法會規劃地政及工程事務委員會 2006 年 11 月 28 日
  - ◆ 建立共識社區會議 2006 年 12 月 16 日

### 3. 詳細規劃階段

就灣仔發展計劃第 II 期建議發展

大綱圖及相關的分區計劃大綱草  
圖舉辦的公眾參與活動

- ◆ 城規會 2007 年 4 月 3  
及 20 日
- ◆ 共建維港委員會小組委員會 2007 年 5 月 14 日
- ◆ 灣仔區議會 2007 年 5 月 15 日
- ◆ 中西區區議會轄下交通及運輸  
委員會 2007 年 5 月 17 日
- ◆ 立法會規劃地政及工程事務委  
員會 2007 年 5 月 29 日
- ◆ 東區區議會轄下工務建設及發  
展委員會 2007 年 5 月 31 日
- ◆ 南區區議會轄下規劃、工程及房  
屋事務委員會 2007 年 6 月 4 日
- ◆ 灣仔區議會 2007 年 6 月 11 日
- ◆ 公眾簡報會 2007 年 6 月 23 日
- ◆ 城規會 2007 年 6 月 29 日

乙. 關於臨時填海及重置避風塘內受影響繫泊區和碇泊處的諮詢

1. 建造主幹道隧道所需的臨時填海工程

- ◆ 香港工程師學會 2008 年 4 月 7 日
- ◆ 香港建造商會 2008 年 4 月 11 日
- ◆ 香港工程師學會、香港建築師學  
會、香港規劃師學會、香港測量師  
學會及香港園境師學會的聯合論壇 2008 年 6 月 16 日
- ◆ 東區區議會轄下規劃、工程及房屋  
委員會 2008 年 7 月 3 日
- ◆ 灣仔區議會 2008 年 7 月 15 日
- ◆ 中西區區議會 2008 年 7 月 17 日

- ◆ 公眾論壇 2008 年 7 月 19 日
- ◆ 南區區議會轄下地區發展及環境委員會 2008 年 7 月 28 日
- ◆ 共建維港委員會 2008 年 8 月 18 日
- 2. 在主幹道建造期間避風塘內受影響繫泊區和碇泊處重置安排
  - ◆ 本地船隻諮詢委員會 2008 年 4 月 24 日
  - ◆ 避風塘使用者的討論會 2008 年 9 月 6 至 17 日
  - ◆ 東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會的臨時工作小組舉辦的公眾論壇 2008 年 9 月 22 日
  - ◆ 本地船隻諮詢委員會 2008 年 10 月 14 日
  - ◆ 避風塘使用者的討論會 2008 年 10 月 18 日
- 3. 建造主幹道隧道所需的臨時填海、避風塘內受影響繫泊區和碇泊處重置安排，和主幹道隧道方案及天橋方案比較的覆檢
  - ◆ 公眾論壇 2008 年 10 月 25 日
  - ◆ 共建維港委員會 2008 年 10 月 31 日
  - ◆ 東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會 2008 年 11 月 12 日
  - ◆ 中西區區議會轄下交通及運輸委員會 2008 年 11 月 13 日
  - ◆ 南區區議會 2008 年 11 月 13 日
  - ◆ 灣仔區議會 2008 年 11 月 18 日
  - ◆ 立法會發展事務委員會 2008 年 11 月 25 日

丙. 就東面通風大樓及相關排風口事宜與當區居民會面

- ◆ 銅鑼灣、天后和北角區居民及東區 2007 年 4 月

區議員

14、15 日

及 6 月 30 日

- ◆ 城規會 2007 年 12 月 7 日
- ◆ 維多利中心居民及東區區議員 2008 年 8 月 14 日
- ◆ 東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會的臨時工作小組舉辦的公眾論壇 2008 年 9 月 22 日

## 579TH－中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

徵用土地費用的分項數字(按 2008 年 9 月價格計算)

		百萬元
徵用土地的費用		<b>210.509</b>
(a) 就收回土地而支付的賠償－ 有關地段的 5 個部分，總 面積為 8 520 平方米	<b>131.392</b>	
(b) 就設定暫時佔用土地權利而 支付的賠償－ 有關地段的 8 個部分，總 面積為 13 790 平方米	<b>59.951</b>	
(c) 滋擾賠償	<b>19.166</b>	
應急費用		<b>42.102</b>
徵用土地費用總額		<b>252.611</b>
		約 <b>252.61</b>