

三個人工島 可住55萬人 2033年首批入伙

交椅洲建鐵路 5分鐘到港島

交椅洲人工島項目提出填海造地1000公頃，為香港發展擴容擴量。土木工程拓展署表示，項目會興建三個人工島，可容納55萬人居，其中竹篙灣對出的C島會率先展開填海工程，目標是2033年有首批住宅供應。

除土地供應外，人工島亦提出興建策略性運輸基建，打通香港交通網。其中港島西至洪水橋鐵路，會經香港大學站接駁人工島鐵路，日後人工島往香港大學站只需5分鐘。至於港島西至大嶼山東北連接路將率先在居民入住時啟用，會是第一條毋須經九龍而來往港島及新界西北的主要幹道，10分鐘內可由人工島抵達中環。

大公報記者 王亞毛

發展局早前曾公布交椅洲人工島規劃概念，計劃通過填海造地1000公頃為香港發展提供空間，人工島共分三個島嶼，A、B島各約380公頃，C島約240公頃，預料可提供19萬至21萬個住宅單位，容納50萬至55萬人口。政府亦提出興建一組策略性運輸基建，包括港島西至大嶼山東北連接路，以及港島西至洪水橋鐵路，打通香港策略交通網絡。

C島率先展開填海工程

土拓署署長方學誠昨日表示，填海計劃將分階段進行，現時構思先興建竹篙灣對出的C島，因策略性運輸基建在C島設「落腳點」；政府會同步啟動興建港島西至大嶼山東北連接路，爭取在2033年完成，以配合人工島首批居民在同年入伙的目標。至於C島之外，位於交椅洲南面「A島」亦會較早期進行填海工程，以便為居民提供足夠商業配套。

根據工程規劃，港島西至大嶼山東北連接路分為南北兩段，當中南段將以海底隧道形式建造，連接港島西並接駁四號幹線，北段則以高架橋或隧道形式，由人工島向北連接規劃中的十一號幹線到達北部都會區，亦可再經深港西部通道達前海和深圳。屆時連接路將成為第一條毋須經九龍而來往港島及新界西北的主要幹道，預計10分鐘內可由人工島抵達中環核心商業區，15分鐘內抵達港珠澳大橋香港口岸或香港國際機場。

堅尼地城站增設轉乘站

鐵路方面，當局初步建議港島西至洪水橋鐵路共設六個站，由香港大學站連接人工島的兩個新站點，再向西北途經欣澳、屯門東，連接洪水橋。方學誠表示，相信港島西至大嶼山東北連接路，可為往返新界西北及港島的市民舒緩屯馬綫擠迫情況。他亦指，當局正研究考慮於堅尼地城站增設轉乘站，具體做法會由政府內部及顧問團隊溝通。

政府現正就交椅洲人工島項目進行公眾諮詢，至今網上已收到約200多份電郵及信件，網頁達到7000多人次的瀏覽量。此外，政府於上月9日起，就交椅洲人工島的填海範圍、土地用途、運輸基建及融資事項向公眾舉行展覽，至今已吸引近9000人次參觀。

交椅洲人工島項目首批住宅年入伙目標為2033年，同時，港島西至大嶼山東北連接路亦爭取同步完成。



掃一掃 有片睇



▼交椅洲人工島項目首批住宅年入伙目標為2033年，而整個發展將容納約55萬人口。 模擬圖

交椅洲人工島擬議運輸基建



交椅洲人工島簡介

填海範圍

填海1000公頃，由三個島嶼組成，A、B島各約380公頃，C島約240公頃，三島間以「Y形」水道分隔

土地用途

- 第三個核心商業區（約100公頃）
- 7個生活社區（每個佔地約80至100公頃）
- 旅遊、康樂、休閒及商業用途
- 公用設施

完成後主要發展參數

容納人口：50萬至55萬
住宅單位：19萬至21萬
（以公私營房屋70：30比例作規劃研究）
就業職位：27萬（其中20萬個位於核心商業區）
資料來源：發展局、土木工程拓展署、規劃署

策略性運輸基建

港島西至大嶼山東北連接路

- 全長約13公里，爭取於2033年完成
- 南段以海底隧道連接港島西，成為第四條行車過海隧道；北段以高架橋或隧道接駁至大嶼山，亦可經規劃中11號幹線到達北部都會區，再經深港西部通道達前海和深圳
- 第一條無須經九龍而來往港島及新界西北主要幹道
- 估計行車時間：
由人工島前往中環核心商業區：少於10分鐘
前往港珠澳大橋香港口岸：少於15分鐘
前往香港國際機場：少於15分鐘

港島西至洪水橋鐵路

- 全長約30公里，共六站（包括香港大學站、人工島A及C各設一站、欣澳站、屯門東站、洪水橋站）
 - 估計行車時間：
由人工島前往香港大學站：約5分鐘
前往洪水橋站：約20分鐘
- 資料來源：發展局、土木工程拓展署、規劃署

引入「深層水泥拌合法」填海工程可掌控

三跑經驗

土木工程拓展署表示，已掌握新的填海技術「深層水泥拌合法」，並在東涌東及機場第三跑道填海工程上有相關經驗，相信填海問題上無技術困難。

交椅洲人工島的A島東面將發展為本港第三個核心商業區，預計佔地約100公頃，提供約400萬平方米的商業總樓面面積。規劃署署長鍾文傑表示，當局建議採用「垂直混合用途」的建築規劃概念，將商業發展、住宅單位及樓下零售設施集中於同一幢大廈。他表示，新

冠疫情下的三年時間，商業樓宇失去活力，相信垂直混合用途可令商業區在放工時間後保持朝氣。

採「垂直混合用途」建築概念

對於有聲音關注填海技術問題，土拓署署長方學誠稱，本港不乏深水填海成功案例，交椅洲人工島海底海泥深度約20米，與現時大致完成的東涌東填海工程，及過去數年進行的三跑填海工程差不多，當局已掌握新採用的「深層水泥拌合法」，有信心處理有關工程。

對於有關關注團體發表全球人

工島研究的報告，指海外項目的「爛尾率」極高，方學誠強調本港有足夠的填海經驗，從沒「爛尾」。

三個人工島間以「Y形」水道分隔，方學誠表示，生態調查顯示，人工島周邊的天然島嶼沿岸淺水中有具生態價值的石珊瑚，周公島上亦有白腹海鷗築巢，故政府建議在各人工島間預留200米闊的水道，較沙田城門河更闊，保持鄰近水域的水流適度流動，避免填海對水質和生態造成直接影響。

大公報記者王亞毛



▲規劃署表示，交椅洲人工島將引入「垂直混合用途」的建築概念。 大公報記者王亞毛攝

I·PARK1 鍋爐首個預製組件抵港 重6000公噸

【大公報訊】記者邵穎報道：環境保護署在石鼓洲外海人工島興建的都市固體廢物轉廢為能設施（I·PARK1），在珠海預製的首個重約6000公噸巨型鍋爐燃燒組件，早前經水路運抵香港。《大公報》記者日前登島直擊巨型組件在工地準備組裝情況，現場所見，組件有7、8層樓高，現場已搭好大型鋼架，為組裝工序準備。環保署表示，該組件屬全球同類型組件最大之列，歷時三日才完成運輸流程，是首次在香港進行此類規模的組裝合成付運，國際上亦是先例，而整個設施仍有11件組件待付運，料今年第三季可全部送抵香港。

運輸歷時三日 仍有11件

為提高品質控制及加快工程進度，I·PARK1以「組裝合成」建築法建築，於珠海預製主要機電設備組件，包括六個鍋爐燃燒組件及六個煙道氣體處理系統組件，總重量達五萬公噸，相當於約五座法國艾菲爾鐵塔的鋼結構重量。

環保署首席環境保護主任（基建發展）鄧偉權表示，首座已抵港的鍋爐燃燒組件重約6000公噸，屬全球同類型組件最大之列，下一個組件將在三月內付運香港，料今年第三季可以完成全部組

件的運輸。

鄧偉權形容是次巨型組件運輸是香港首例，整個運輸過程的最大難點在於，海上運輸及裝卸這些巨型組件必須在低風浪及良好天氣情況下進行，包括浪不能高於1米，風速不能大於每秒5米等，並需配合現場的實際情況包括潮汐水位及密切留意周邊天氣的突然轉變。

大公報記者登島直擊情況

由於整個組件巨大，運輸過程十分緩慢，首先經24小時方從珠海抵達香港，而停泊便用了大約5小時，藉由大型運載車運上岸，再到目的地，又用了大約6小時，屬本港首例。

鄧偉權說，是次項目有賴兩地項目團隊的配合，以及特區政府各部門和大灣區相關單位的通力合作，令組件在海上跨境運送的過程順利完成。

環保署正全速建設I·PARK1，以期於2025年投入服務，每日可處理三千公噸都市固體廢物。設施在焚燒都市固體廢物的過程中會回收廢物的能源而產生電力，估計全面運作後每年可輸出約四億八千萬度剩餘電力至公眾電網，足夠供十萬戶家庭使用。



▲本港首座處理都市固體廢物的轉廢為能設施的巨型預製組件，設於石鼓洲外海人工島。 大公報記者林良堅攝

I·PARK1發展計劃時間表

2022年第一季（大致完成）
● 填海工程
2021年9月（仍進行中）
● 地基工程
2022年第二季
● 土木、樓宇及結構工程
2023年第一季
● 巨型預製組件建造／組裝、運送及安裝
2023年第二季
● 機械、電機及電子工程
2024年
● 設備／系統獨立運作測試
2025年
● 轉廢為能過程綜合運作測試 ● 設施投入運作

資料來源：環境保護署

數看 I·PARK1環保效益

- 都市固體廢物體積可減少至原來的10%
 - 每日可處理最多3000公噸都市固體廢物
 - 以焚燒都市固體廢物產生的熱能發電，每年可輸出約4.8億度剩餘電力至公眾電網，足夠供10萬戶家庭使用
 - 以都市固體廢物取代石化燃料發電，及減少都市固體廢物堆填量，每年估計可減少約44萬公噸溫室氣體排放
- 資料來源：環境保護署