

《岩洞總綱圖》 - 《註釋》

策略性岩洞區第 33 號 - 寶馬山

本《註釋》闡述策略性岩洞區第 33 號 - 寶馬山(下稱「該岩洞區」)的特點和發展和限制。本《註釋》亦標明各潛在岩洞入口位置的範圍。隨附的參考繪圖展示了該岩洞區的空間環境資料。

有關《岩洞總綱圖》的背景和目的，以及策略性岩洞區的定義和界線劃定準則，請參考《岩洞總綱圖》的《說明書》。

1. 位置圖



2. 策略性岩洞區詳情

分區計劃大綱圖 ¹ ：	《北角分區計劃大綱圖》 《鰂魚涌分區計劃大綱圖》
面積：	161.4 公頃
該岩洞區內的最高標高：	主水平基準以上 313 米
該岩洞區內的最低標高：	主水平基準以上 5 米

3. 地區環境

位置

該岩洞區位於香港島東北部北角的寶馬山及蓮花宮山一帶。該岩洞區的東面是鰂魚涌，東南面是大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部分)，西面是大坑及銅鑼灣，而北面是北角。

該岩洞區的地勢普遍陡峭，最高點約在主水平基準以上 313 米。該岩洞區東部大部分範圍與大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部分)重疊。港鐵鰂魚涌站及寶馬山食水配水庫分別在該岩洞區的東北部及北部。

該岩洞區附近有多個已發展的社區。東面是鰂魚涌的主要住宅及商業區，有高層及高密度的發展，包括太古城(該岩洞區以東約 350 米)和太古坊(該岩洞區以東約 50 米)。西面是大坑及銅鑼灣，大坑主要是住宅區，有中至高層建築的房屋發展，包括勵德邨(在該岩洞區西部界線)。銅鑼灣是主要的商業及購物區。北面的北角是另一個主要的商業及住宅區，在渣華道及英皇道一帶有高層及高密度的發展(均在該岩洞區以北)。

有多項政府、機構或社區設施服務當區以至全港，包括維多利亞公園(該岩洞區以西約 350 米)、香港大球場(該岩洞區西南面約 750 米)、香港樹仁大學(該岩洞區西北面約 250 米)、鰂魚涌海水配水庫(毗鄰該岩洞區東部界線)、北角高地食水及海水配水庫(該岩洞區以北約 20 米)及北角西食水配水庫(該岩洞區西北面約 30 米)。此外，緊鄰該岩洞區北面有多間學校，包

¹ 有關分區計劃大綱圖上最新的土地用途，請參閱城市規劃委員會法定規劃綜合網站 3 (<https://www.ozp.tpb.gov.hk>)。

括漢基國際學校、香港日本人學校、聖貞德中學及培僑中學等。

通道

該岩洞區可經百福道、天后廟道及七姊妹道從東北面邊緣進入；可經英皇道從東面邊緣進入；可經怡景道從西北面邊緣進入；亦可經寶馬山道毗鄰的寶馬山道遊樂場的北面邊緣進入。區域連接道方面，可經由附近的東區走廊、東區海底隧道及中環灣仔繞道前往。

港鐵港島綫及將軍澳綫均服務該岩洞區的附近地區。最接近的港鐵站包括港島綫的太古站(該岩洞區以東約 400 米)、鰂魚涌站(該岩洞區東北端；該站為港島綫及將軍澳綫的轉綫車站)、北角站(該岩洞區以北約 730 米；該站為港島綫及將軍澳綫的轉綫車站)、炮台山站(該岩洞區西北面約 350 米)及天后站(該岩洞區西北面約 200 米)。

擬議港鐵北港島綫將東涌綫向東延伸和將軍澳綫向西延伸以服務香港島北部。在該岩洞區北面的北角站會成為擬議北港島綫和現有的港島綫及將軍澳綫的轉綫車站。

北角渡輪碼頭在該岩洞區北面稍遠處(該岩洞區以北約 1 公里)，提供前往紅磡、九龍城及觀塘的載客渡輪服務。北角汽車渡輪碼頭(該岩洞區以北約 800 米)則提供前往觀塘、梅窩及愉景灣的危險品車輛渡輪服務。

現有 / 擬建的岩洞設施

在該岩洞區的範圍內並無現有或擬建的岩洞設施。

4. 策略性岩洞區特點概要

4.1 界線

該岩洞區的北面界主要線止於雲景道、百福道、寶聯徑、包括賽西湖大廈的私人住宅發展和學校。該岩洞區的東面界線止於柏架山道、英皇道、私人地段及柏雅台的住宅發展。該岩洞區的西面界線止於怡景道及包括勵德邨在內的住宅發展。

4.2 地質

該岩洞區的基岩地質主要是細顆粒花崗岩及細至中顆粒花崗岩，屬畢拿山花崗岩，岩石類型適合岩洞的使用。該岩洞區及其周邊地區發現有若干地質結構，例如航攝地質線。從該岩洞區開挖所得的岩石適合再用作建築石料。

有關該岩洞區的詳細地質資料，可參閱土木工程拓展署轄下土力工程處所出版的 1:20 000 地質圖第 11 號(香港及九龍)。

4.3 規劃

圍繞該岩洞區的是位於香港島北岸早年已發展的鰂魚涌、大坑、銅鑼灣及北角的市區。這些地區是香港島北部的的主要商業及住宅區。

上述地區包括多個中至高層的住宅發展(例如太古城、勵德邨及賽西湖大廈)，設有多項政府、機構或社區配套設施(例如運動場、配水庫及學校等)。

鰂魚涌、銅鑼灣及北角也是香港島北部的主要商業區，有太古坊等主要的商業發展以及多個購物中心。在船塢里、華蘭路及糖廠街一帶餘下的工業區亦將透過重建逐步轉型作商業用途。東區例如柴灣工業區及鰂魚涌太古坊發展了一些數據中心。

4.4 環境

在該岩洞區內的潛在岩洞的環境敏感受體包括附近現有的住宅區(例如柏雅台、賽西湖大廈及勵德邨)及學校(例如聖貞德中學、漢基國際學校及香港日本人學校)。該岩洞區有部分與大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部分)重疊。該岩洞區內有一些林地和天然或經人工改道的水道，附近有一些歷史建築，包括鄰近該岩洞區東面界線的前鰂魚涌學校(三級歷史建築)、林邊屋大樓及車庫(二級歷史建築)；鄰近該岩洞區以西的香港紅卍字會大樓(一級歷史建築)、皇仁書院童軍室(二級歷史建築)、書館街 12 號(三級歷史建築)、大坑第二巷 4 號(三級歷史建築)、大坑新村街 30 至 31 號(三級歷史建築)、利群道 2 號、3 號及 4 號(三座獨立三級歷史建築)及虎豹別墅(一級歷史建築)。銅鑼灣的天后廟及蓮花宮是法定古蹟，鄰近該岩洞區西面界線。5 號水壩水管隧道口(二級歷史建築)位於該岩洞區以北。獲古物古蹟辦事處界定為政府文物地點的鰂魚涌大潭郊野公園戰時爐灶位於該岩洞區附近。該岩洞區內的大潭郊野公園(鰂魚涌擴建部份)發現稀有物種黃喉擬水龜，具有自然保育價值。

項目倡議人須根據《環境影響評估條例》及其他相關條例(例如《郊野公園條例》)界定和考慮任何可能影響潛在岩洞的環境限制。項目倡議人在籌劃每個項目時須顧及這些潛在的環境限制，並根據《環境影響評估條例》的規定進行環境影響評估，以確定在環境方面是否可以接受、潛在的環境影響及所需的環境影響減緩措施。

4.5 交通

該岩洞區可從其東北面邊緣經百福道、天后廟道及七姊妹道前往，亦可經英皇道從東面邊緣進入、從其西北面邊緣經怡景道和從其北面邊緣地帶(位於寶馬山道毗鄰的寶馬山道遊樂場內)前往。該岩洞區可經附近位於其北面的東區走廊連接其他區域。

英皇道是連接該岩洞區與東區走廊以至香港其他地區的主要道路，預計有足夠的容量應付不同車流量的岩洞用

途。項目倡議人須按特定項目檢視對交通的影響。該岩洞區西北面怡景道的通道可經勵德邨道及大坑道連接至香港其他地區。寶馬山道在學校繁忙時間有交通擠塞問題，項目倡議人就潛在岩洞物色合適通道時需考慮此因素。寶馬山道遊樂場的潛在入口位置只適合用作岩洞的行人緊急出口。項目倡議人在制訂岩洞發展方案時，亦應整體考慮沿英皇道行走的電車服務。

4.6 岩洞發展的其他主要問題／限制

港鐵港島綫及將軍澳綫的兩條鐵路隧道和鰂魚涌站均位於該岩洞區東北部。中華煤氣寶馬山輸氣隧道在該岩洞區西部。水務署的康怡隧道位於該岩洞區以東約 500 米。該岩洞區附近亦有渠務署的港島西雨水排放隧道(在該岩洞區西南面約 50 米)及灣仔東及北角污水收集系統隧道(在該岩洞區以北 200 米或以上)。東區海底隧道的行車隧道位於該岩洞區東北面約 250 米。根據最新資料，擬議北港島綫的兩條隧道會設於該岩洞區以北約 200 米至 500 米。

雖然該岩洞區內及周邊有多個地下構築物，但這些構築物不大可能會對該岩洞區內的潛在岩洞的使用構成任何無法克服的限制。項目倡議人落實岩洞項目時須考慮這些現有及日後的地下基建設施。

鰂魚涌緩跑徑及衛奕信徑第二段均位於該岩洞區內。項目倡議人在考慮岩洞選項時應顧及有關情況。

5. 各潛在入口位置範圍

各潛在入口位置範圍載於參考繪圖。

該岩洞區可經西北面和北面的怡景道及寶馬山道遊樂場、東北面的百福道、天后廟道及七姊妹道、或可經英皇道從東面邊緣進入。

這些道路的潛在入口大多位於現有斜坡上，可提供相對方便的通道進入該岩洞區。怡景道及百福道的潛在入口位置範圍或者

適合建造多個岩洞入口。由於空間有限，在天后廟道盡頭的潛在入口應只可建造一個岩洞入口。項目倡議人在考慮建造入口時，亦應考慮通道的坡度、路線及是否接近私人地段。

寶馬山道遊樂場的潛在入口位置範圍應只適合用作岩洞的緊急行人出口。然而，在擬備岩洞區的發展方案時，項目倡議人應一併考慮寶馬山道的交通情況，特別是學校繁忙時段的交通情況，並須在項目不同階段進行相應的研究和評估，以審視和評估有關發展可能帶來的局部或地區性交通影響。

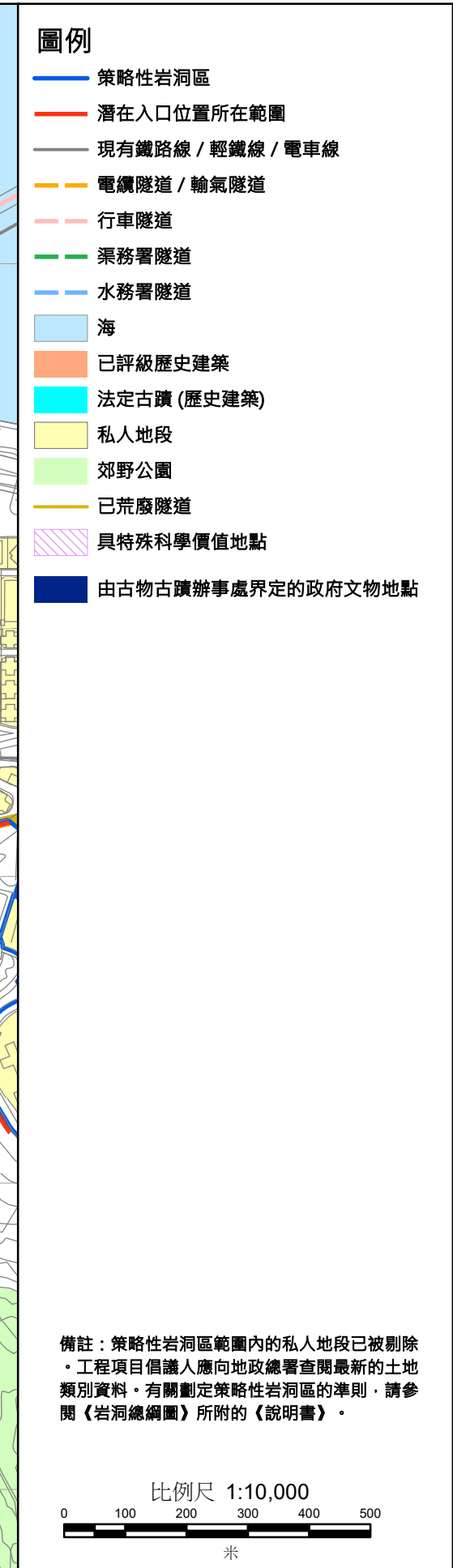
港鐵鰂魚涌站在該岩洞區內，若情況合適，可考慮闢建行人通道通往有關潛在岩洞。

各潛在入口的上方都是天然山坡。這些潛在入口位置附近或有潛在的天然山坡災害，項目倡議人須進一步研究。

項目倡議人應就考慮岩洞選項的發展項目中的擬議岩洞入口的具體位置作進一步的研究。

6. 《註釋》的備註

《岩洞總綱圖》及所有附帶文件並不豁免岩洞項目倡議人遵從相關的法定程序。本《註釋》內所示的資料，包括潛在入口位置範圍只應作為參考。在制訂發展建議時，項目倡議人應就工程計劃的每個階段進行相關所需的相關研究及評估。有關詳情請參閱《岩洞總綱圖》的《說明書》內有關「實施」的章節。



SCVA 33