

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)811/03-04號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

## 環境事務委員會與 規劃地政及工程事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2003年12月8日(星期一)  
時 間：下午4時30分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)  
\* 朱幼麟議員, JP  
李柱銘議員, SC, JP  
\* 黃容根議員  
劉健儀議員, JP  
胡經昌議員, BBS, JP  
勞永樂議員, JP  
余若薇議員, SC, JP

規劃地政及工程事務委員會委員

鄧兆棠議員, JP (主席)  
田北俊議員, GBS, JP  
何鍾泰議員, JP  
涂謹申議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
陳偉業議員  
黃成智議員  
葉國謙議員, JP

缺席委員：環境事務委員會委員

何秀蘭議員(副主席)  
劉江華議員, JP  
劉慧卿議員, JP  
羅致光議員, JP

規劃地政及工程事務委員會委員

# 劉炳章議員(副主席)  
劉皇發議員, GBS, JP  
霍震霆議員, SBS, JP

(\* 亦為規劃地政及工程事務委員會委員)  
(# 亦為環境事務委員會委員)

**出席公職人員：** 房屋及規劃地政局

房屋及規劃地政局局長  
孫明揚先生

房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)  
林鄭月娥女士

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1  
方舜文女士

拓展署

處長(港島及離島)  
張大恩先生

規劃署

香港規劃專員  
凌嘉勤先生

運輸署

副署長／策劃及技術服務  
劉家強先生

環境保護署

助理署長(廢物及水質)  
黃耀錦先生

律政司

副民事法律專員(民事法律)  
李伯誠先生

**應邀出席人士：** 香港城市設計聯會

香港建築師學會規劃及地政委員會主席  
吳永順先生

保護海港協會有限公司

顧問  
徐嘉慎先生

顧問  
李禮賢先生

保護海岸協會

主席  
包顯輝先生

委員會成員  
Annelise CONNELL女士

城市規劃委員會

都會規劃小組委員會副主席  
陳偉群博士

鄉郊及新市鎮規劃小組委員會副主席  
鄭維志先生

香港工程師學會

副會長  
黃澤恩博士

長春社

理事  
熊永達先生

香港汽車會

副會長  
李耀培先生

港九三的士商聯會

主席  
歐陽根先生

想創維港

召集人  
林雲峰教授

召集人  
伍美琴博士

城市觀察組

主席  
黃華生先生

成員  
蔣匡文先生

中重型貨車關注組

主席  
黎劍德先生

公共巴士同業聯會

司庫  
葉永青先生

執委  
曾國強先生

**列席秘書** : 總主任(1)1  
余麗琮小姐

**列席職員** : 助理秘書長1  
吳文華女士

助理法律顧問1  
黃思敏女士

高級主任(1)2  
鄧曾藹琪女士

高級主任(1)8  
馬海櫻女士

議會事務助理4  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

## I. 選舉主席

鄧兆棠議員獲選為聯席會議的主席。

## II. 中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期

(立法會CB(1)511/03-04(01)號文件 —— 2003年11月27日  
聯席會議上所作  
討論的跟進行動  
一覽表

立法會CB(1)511/03-04(02)號文件 —— 政府當局提交的  
資料文件

立法會CB(1)532/03-04(01)號文件 —— 政府當局對立法  
會 CB(1)511/03-  
04(01)號文件所載  
跟進行動一覽表  
內 (b) 至 (d) 項所  
作出的回應)

2. 主席表示，是次會議旨在繼續就中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期進行討論。鑒於有關該兩項工程的法律程序尚待法庭判決，他請委員注意適用於是次會議的《議事規則》第41(2)條，當中訂明議員不得以立法會主席或全體委員會主席認為可能對案件有妨害的方式，提述法庭正在審理的案件。他亦要求委員及團體代表避免作出下列提述 ——

- (a) 可能妨礙法庭達致正確結論或導致法庭達致其他結論的提述；及
- (b) 所產生的效果可能等同侵奪法庭司法職能的提述，不論法庭在作出結論時是否受到影響。

主席再次提醒各團體代表，他們不享有《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所訂的保障和豁免。

3. 房屋及規劃地政局局長繼而請委員參閱政府當局就各團體在2003年11月27日會議上表達的意見所作的回應(立法會CB(1)511/03-04(02)號文件)，以及就“興建中環灣仔繞道在交通運輸方面的理據”提交的文件(立法會CB(1)532/03-04(01)號文件)。

#### 另一個海岸圖則

4. 何鍾泰議員提述保護海港協會提出據稱可把填海範圍縮減51.7%的另一個海岸圖則，並表示他看不到有關圖則提出的擬議填海規模，如何可滿足社會的需要。他亦詢問，有關圖則是否已包括海堤的設計和建造，而保護海港協會有否委聘專業工程師擬備該圖則。保護海港協會徐嘉慎先生表示，有關圖則雖然仍屬構思階段，卻由5名專家擬備，目的在於滿足社會的需要。保護海港協會無法完成圖則的詳細設計，因為該協會無法從政府當局取得地盤堪測的資料，以及在2002年3月提交立法會、費用為3,570萬元的顧問報告中中環填海工程第III期原來圖則的詳細設計資料。他藉此機會要求政府當局提供有關中環填海工程第III期的顧問報告，供該協會審閱。

5. 何鍾泰議員得悉擬議圖則只屬構思階段，並質疑保護海港協會如何可得出結論，認為中環填海工程第III期的填海範圍可縮減51.7%。他又詢問，政府當局現已提供更多技術細節，該協會能否擬備更詳盡的圖則。然而，保護海港協會徐嘉慎先生指出，會上提供的資料由拓展署提供，當中所載的圖則全部曾在2003年10月／11月，即法庭於2003年7月8日就灣仔發展計劃第II期的司法覆核作出判決之後作出修改。該等圖則與中環填海工程第III期的原來圖則並不相同，而且試圖證明本身已遵守有關規定，符合填海的“3項測試準則”。鑒於政府當局提供的部分資料並不一致，以及當局並無考慮現有所有方案，他重申當局有需要提供早在司法覆核之前擬備的初步顧問報告，該報告將可就政府對中環填海工程第III期的計劃提供所需證據。他補充，就填海範圍提出理據是政府當局的責任，市民既無責任亦無所需的資源和人力，為如此複雜的工程項目設計圖則。房屋及規劃地政局局長應主席邀請發言時，證實拓展署在是次會議上提交的圖則，基本上與2003年10月13日聯席會議上提交的圖則相同，幾乎全無分別。他補充，保護海港協會如要提出另一個建議，應提供全面資料，以便當局進行所需的可行性評估。

政府當局

6. 蔡素玉議員同意政府當局應提供 Atkins China Limited擬備的初步顧問報告，以便與拓展署提供的資料互相對照。房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)(“房屋及規劃地政局常任秘書長”)表示，保護海港協會對拓展署提供的圖則所作的指控並無根據。她表示，此等有關中環填海工程第III期的圖則以中區(擴展部分)的分區計劃大綱圖為依據，該大綱圖於2000年2月22日獲行政長官會同行政會議批准。該項工程已完成法定的規劃、撥款及招標程序，而有關的建造工程已根據合約條款進行。她指出，一如所有公共工程項目，政府當局委聘顧問就中環填海工程第III期進行可行性研究及詳細設計工作。公眾不應誤以為 Atkins China Limited擬備的顧問報告是獨立報告，而政府當局擬備的並非獨立報告。

7. 房屋及規劃地政局常任秘書長補充，鑒於朱芬齡法官就灣仔北分區計劃大綱草圖所作的判決，政府當局已引用判詞所訂立的3項測試準則，檢討中環填海工程第III期及相關的必要基建項目。檢討已經完成，檢討報告書亦已隨立法會CB(1)511/03-04(02)號文件附件C送交委員參閱及上載互聯網。第一卷檢討報告書是中環填海工程第III期檢討報告書的正文，當中比較各個方案的可行性，其中包括冷卻用水抽水站。第二卷檢討報告書則提供中環填海工程第III期的橫切面圖則。檢討結果獲香港理工大學土木及結構工程系系主任兼海岸及環境工程講座教授李毓湘教授認同。李教授明確表示，他認為檢討報告書內的分析能使人信服中環填海工程第III期可符合朱芬齡法官判詞所訂的“3項測試準則”。在有關中環填海工程第III期的法律程序中，李教授提出的獨立意見將提交法庭作為證供。

8. 為確保透明度，房屋及規劃地政局常任秘書長表示，政府當局樂於與市民分享資料。她在評論保護海港協會提交的另一圖則時表示，按照慣常做法，大型公共工程須先進行初步可行性研究，政府當局才會在每年的資源分配計劃中預留資源，此等工程接着須提升部分工程的級別，以尋求撥款進行詳細的可行性研究。然而，保護海港協會提出的另一圖則遠遠未達政府圖則所要求的水平，該協會須提供更多詳細資料，才可進行可行性研究。保護海港協會徐嘉慎先生應主席邀請發言時表示，該協會委聘的工程師仍未接獲政府當局提供有關中環填海工程第III期的顧問報告。他希望當局可提供該份報告，供該協會參閱。

9. 何鍾泰議員請香港工程師學會就保護海港協會的圖則發表意見。香港工程師學會黃澤恩博士表示，鑒於有關的大綱圖是平面圖而非橫切面圖，他無法就海堤設計的穩定性和安全程度置評。然而，根據他本人的經驗，海岸的海堤高度應約為25米，或大概相等於10層樓的高度，以防翻側及傾斜。保護海港協會徐嘉慎先生得悉，海堤的國際標準高度為15米。鑒於海岸的水深為12米，根據該協會的圖則所建造的海堤應能符合有關要求。

10. 想創維港林雲峰教授表示，雖然部分圖則頗為複雜，而且不易理解，但他贊許政府當局就中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期提供詳細資料。他表示，想創維港會促請政府當局就日後的發展計劃採取相同的做法，但希望當局盡早提出各個發展方案，以便公眾理解和參與。這亦是想創維港最近就海港填海工程舉行公聽會和設計工作坊的目的。他繼而請委員參閱想創維港在會上提交有關該等活動的資料。

#### 中環填海工程第III期能否復原

11. 李柱銘議員憶述，在2003年10月13日聯席會議上，委員要求當局提供有關中環填海工程第III期暫緩令的聆訊謄本，以澄清提供予事務委員會委員的資料與判詞所載資料並不一致的情況。據有關謄本所載，政府當局的法律代表在聆訊上向法官表明中環填海工程第III期可以復原，而且不會造成無法補救的損害。結果，法官容許政府繼續進行中環填海工程第III期。然而，政府當局似乎已改變立場，並聲稱有關工程有助改善環境，故此無需復原。他質疑，當局這個做法有否誤導法官有關工程是可以復原的。副民事法律專員(民事法律)確定政府當局的法律代表曾向法官明確表明，現正進行的工程可以復原，當局自此從未改變立場。他表示，如有需要，政府當局樂於就任何誤解進一步作出澄清。房屋及規劃地政局局長要求主席作出裁決，李議員所提各點應否在是次會議上進一步處理，因為召開是次會議的目的是讓有關各方就關乎中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期的工程及該等工程的影響交換意見。鑒於時間所限，在另一場合討論所提各點可能較為恰當。李議員表示，他所提各點關乎政府的公信力，而且事關重大，應予討論。主席表示，鑒於是次會議的目的是討論政府當局就各團體提出的意見所作的回應，在事務委員會的例會上跟進此事會較為恰當。



冷卻用水抽水站(“抽水站”)

12. 拓展署處長(港島及離島)(“拓展署處長”)回應何鍾泰議員時重申，中環灣仔繞道與海堤之間一段52米至60米闊的空地須用來重置海旁一帶的抽水站、冷卻水管、污水渠及雨水渠。抽水站底部的基跟現時為5米闊，這個尺寸旨在提供足夠的泥土淨荷載，避免出現傾斜或翻側，以確保安全。為確保穩固，抽水站毛石堆地基與中環灣仔繞道之間必須相隔2米。蔡素玉議員並不信服在中環填海工程第III期需填取60米如此廣闊的土地來重置抽水站，而灣仔發展計劃第II期的抽水站所佔土地則遠遠較少。香港工程師學會黃澤恩博士應主席邀請發言時指出，中環填海工程第III期中抽水站的闊度事實上是25.5米而非60米。蔡議員並不同意香港工程師學會黃澤恩博士的說法，因為圖則確實顯示中環填海工程第III期中抽水站的闊度約為52米至60米。

13. 關於中環填海工程第III期與灣仔發展計劃第II期的抽水站面積有所不同，拓展署處長表示，政府當局仍未就灣仔發展計劃第II期中設置抽水站的事宜諮詢受影響的樓宇業主。此外，灣仔區使用抽水站的樓宇面積有別於中環的樓宇。蔡議員質疑，政府當局既已就灣仔發展計劃第II期的詳細設計工作尋求財務委員會(“財委會”)批准撥款，為何沒有就灣仔發展計劃第II期中重置抽水站的事宜諮詢樓宇業主。她亦詢問，當局有否就中環填海工程第III期中重置抽水站的事宜進行公眾諮詢；若有，新抽水站影響所及的樓宇及所需空間與現有抽水站的比較為何。

政府當局

14. 拓展署處長解釋，鑒於灣仔發展計劃第II期的灣仔北分區計劃大綱草圖仍在檢討階段，還未提交行政長官會同行政會議批核，政府當局無法就重置抽水站的事宜正式諮詢有關的樓宇業主。他又澄清，向財委會尋求的撥款是用於灣仔發展計劃第II期的詳細設計工作而非建造工程。關於中環填海工程第III期中抽水站所需的空間，拓展署處長解釋，這是經考慮中環填海工程第I期所得經驗而得出的。他表示，樓宇業主曾投訴中環填海工程第I期中的抽水站有缺點，泵房分隔間令運作困難，亦有礙維修。市民則投訴經常清洗和維修海濱長廊上的抽水設施會構成阻礙及滋擾，因為長廊是供廣大市民消閒的地方。有鑒於此，中環填海工程第III期中抽水站現時的設計是為了改善中環填海工程第I期中抽水站的缺點，亦為了符合在泵房分隔間內定期進行維修和清洗的安全規格。

15. 關於重置中環填海工程第III期中的抽水站是否可行的問題，拓展署處長解釋，抽水站的位置須視乎填海工程的施工程序而定。為了確保有關樓宇可繼續運作，在完成重置設施工作之前，所有現有抽水站均須保持運作。如因填海工程的施工程序有任何干擾而須兩度重置抽水站，將不會獲樓宇業主接受，因為他們最終須承擔有關費用。關於中環填海工程第III期中的新抽水站可否向中環灣仔繞道的南面進一步遷移，拓展署處長指出此舉並不可能，因為須預留土地興建擬議的地鐵港島北線。此外，初期填海區西部與初期填海區東部這兩幅面積細小的土地之間必須相隔一段足夠的距離，以確保現有渡輪服務安全運作，以及確保海港的水質維持不變，使抽水站得以有效運作。

16. 蔡素玉議員提述填海工程的施工程序時表示，她不明白為何抽水站不可重置在預留作後期填海區東部或初期填海區西部的地方。她質疑政府當局有否竭盡所能，把填海範圍減至最少。拓展署處長解釋，把現有抽水站由初期填海區東部遷往初期填海區西部並不切實可行，因為兩者相距頗遠。此外，現有土地上亦沒有空間可容納冷卻水管網絡(最大的水管直徑為1.2米)，或為保持水管穩固而設的大型混凝土沖力躉。抽水站亦不可重置在後期填海區東部，因為這意味着須兩度重置抽水站。

#### 中國人民解放軍駐香港部隊(“解放軍”)碼頭

17. 陳偉業議員表示，政府當局需向委員保證，填海幅度屬有必要及最低限度。他得悉，先前為審議《保護海港條例草案》而成立的法案委員會認為，為提供運輸基礎設施而進行的填海工程是有必要的。然而，從規劃角度而言，他質疑有否需要在中環填海工程第III期興建解放軍碼頭。他詢問此項設施是基於政治還是軍事上的需要而興建的，及先前有否達成任何協議。房屋及規劃地政局常任秘書長表示，《1994年中英防衛用地協議》(“用地協議”)訂立了多項規定，其中訂明，“在中環及灣仔填海計劃藍圖中，香港政府須於威爾斯親王軍營附近預留150米最後永久海旁，供1997年後興建軍事碼頭之用”。政府當局打算在中環填海工程第III期的合約下，為中國人民解放軍駐香港部隊興建已承諾的碼頭設施。當局與解放軍磋商後，亦確定碼頭必須建於中環軍營前面。議定的解放軍碼頭是根據一項規劃意向而設計的，構思是把擬議的軍事碼頭與中環及灣仔填海區的海濱長廊，在景觀上融為一體。碼頭範圍不作軍事用途時，可讓市民進入。

18. 陳議員表示，議員在1997年審議《保護海港條例草案》期間並不知道有該項用地協議。他詢問該項用地協議的條款可否更改，若解放軍隨後決定不再需要碼頭，可否擱置興建碼頭的計劃。他亦詢問是否必須嚴格遵守該項用地協議；若然，反對在海港進行填海工程會否等同反中亂港。房屋及規劃地政局局長指出，《保護海港條例草案》是一條議員法案而非政府法案，而預留150米最後永久海旁，只是為了興建碼頭用地，供軍用船隻停泊。房屋及規劃地政局常任秘書長補充，鑒於最近有關中環填海工程第III期的爭議，保安局已再次與解放軍確定有否需要興建該碼頭。

### 興建中環灣仔繞道

19. 劉健儀議員表示，她欣悉只要填海範圍會縮至最小，大部分團體代表不反對興建中環灣仔繞道。她憶述，政府當局就中環填海工程第III期向財委會申請撥款批准時，議員曾詳細商議有否需要興建中環灣仔繞道，而政府當局亦能令議員相信填海範圍會縮至最小。鑒於最近有關在海港進行填海工程的爭議，政府當局有需要檢討現有計劃，確定有否進一步縮減填海範圍的空間。從所見來看，填海範圍必須有一定闊度，以便有足夠空間容納基根巨大的抽水站。為了縮減填海範圍，當局可考慮提高興建深潛式中環灣仔繞道的位置，以致繞道的頂部與填海關設的土地高度相同。如此一來，中環灣仔繞道之下便會有空間興建抽水站。拓展署處長解釋，提高中環灣仔繞道的位置技術上並不可行，因為大約在海平面的位置設置了3米至4米高及20米至30米闊的大型箱形暗渠(暗渠F、J及K)，跨越中環灣仔繞道，此等暗渠可把雨水從包括半山區在內的腹地範圍有效地送往海港排放。根據設計，擬議的中環灣仔繞道會建於一個可讓該等箱形暗渠跨越的水平。

20. 關於保護海港協會提交的另一個可能的海岸圖則，當中顯示的填海範圍大為縮小，而中環灣仔繞道的路線則貼近海岸線，劉健儀議員詢問此路線技術上是否可行。拓展署處長表示，保護海港協會提交的首個海旁概念圖則只提供興建中環灣仔繞道的空間，並無顯示海堤。此外，該圖則只興建一條雙線行車道連接中環填海工程第I期地區與添馬艦。此安排將不能滿足該地區區內交通的需求。此外，第二個概念圖沒有預留空間興建中環灣仔繞道，而且只建議採取交通管理措施紓援交通擠塞的情況。

21. 香港城市設計聯盟（“城市設計聯盟”）吳永順先生表示，他相信出席會議的團體代表均不反對在海港進行填海工程，但渴望謀求一個有助把填海範圍縮至最小而又可以接納的方案。他表示，城市設計聯盟雖然不反對興建中環灣仔繞道及海濱長廊，但對興建路面或高架道路確實有保留，因為這會阻礙前往海旁。他詢問填海範圍是取決於空間需求，還是空間需求是因取決於填海範圍。他亦質疑在中環填海工程第III期為抽水站填取60米闊土地的理據為何。他認為蔡素玉議員所提各點非常有理，政府當局有必要解釋為何新抽水站所需的空間較現有抽水站所需的空間為多。作為建築界的專業人士，他認為政府當局若致力縮小填海範圍，定可進一步縮小填海範圍。

22. 中重型貨車關注組黎劍德先生表示，鑒於政府當局在興建基礎設施方面的豐富經驗，他不相信當局在解決興建抽水站和中環灣仔繞道，以及將兩者與箱形暗渠接合所引起的技術限制時會有困難。他補充，他雖然不反對填海，但支持把填海範圍縮至最小。因此，政府當局有必要就填海範圍提供理據。

23. 長春社熊永達先生多謝政府當局提供有關中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期的資料。他提到政府當局就“興建中環灣仔繞道在交通運輸方面的理據”提供的文件（立法會CB(1)523/03-04(01)號文件），以及檢討報告書第二卷附錄2.1所載編號為HKI-Z608A號的圖則。他認為，若價值為150億元的中環灣仔繞道及填海工程只是為了紓緩干諾道中／夏慤道／告士打道走廊（“走廊”）的交通負荷，並不符合無成本效益。此外，中環灣仔繞道只有助紓緩行走走廊的直通交通，而中區內的交通仍需依賴興建P2道路網。然而，興建中環灣仔繞道的估計87.06億元費用中，並未包括興建P2道路的費用及填海的費用。鑒於中環填海工程第III期的填海工程主要為了興建中環灣仔繞道，填海工程的費用應計入興建中環灣仔繞道的費用中。政府當局亦應就不駛入中環與駛入中環的直通交通作出需求比較。

24. 長春社熊先生又質疑興建中環灣仔繞道的理據，因為在中環灣仔繞道投入服務的首年，預期只有365 000名道路使用者使用該繞道，而這數目不算是高的交通負荷。他亦不接納每名乘客平均可節省高達20分鐘的說法，因為在繁忙時段才有此情況（非繁忙時段的行車時間只需5分鐘）。基於上文所述，若考慮到填海工程的費用及實際節省的時間，經濟內部回應率不可能高達28%。政府當局亦需提供理據，支持若現時並沒有為中環北規劃大型發展項目，該地區交通量預計會增加32%的說

法。他懷疑興建中環灣仔繞道不只為了紓緩現有交通，也為了應付本身產生的需求，即在解決交通擠塞問題後各項私營發展項目所帶來的需求。

25. 運輸署副署長／策劃及技術服務不同意長春社熊永達先生的說法，即興建中環灣仔繞道的唯一目的是紓緩走廊交通擠塞的情況。他表示，中環灣仔繞道是一個策略性主幹道路網的一部分，旨在分隔直通交通及區內交通，並為跨區交通提供可靠快捷的路線。興建該策略性道路網後，中環至元朗的行車時間已減少至不足30分鐘。據估計，現時行走走廊的交通中約有40%為直通交通。此個估計數字與政府當局文件提供的其他交通數字是以在2003年進行的模型研究為依據的，而該項模型研究則以最新的人口估計及發展建議為基礎。中環灣仔繞道旨在改善港島北岸東西行的交通。關於經濟內部回應率，運輸署副署長／策劃及技術服務解釋政府當局一直採用十分保守的估計。根據有關交通研究，若不興建中環灣仔繞道，預計到2011年，在繁忙時段由中環至銅鑼灣的平均行車時間將會是45分鐘。若興建中環灣仔繞道，交通需求將不會超過道路的容車量，以至全程可維持每小時70公里這個標明的車速限制。因此，行車時間預期會縮短至5分鐘，估計可節省40分鐘。然而，政府當局在計算經濟內部回應率時，只採用了20分鐘作為可節省的時間，即實際可節省時間的一半。至於興建中環灣仔繞道的費用，他同意該款額並無包括填海工程的費用，但該款額亦無包括工程計劃所帶來的任何經濟收益。運輸署副署長／策劃及技術服務補充，在估計因興建中環灣仔繞道而受惠的道路使用者數目時，只考慮到在繁忙時段行走該走廊的估計道路使用者人數。

26. 石禮謙議員讚賞政府當局提供一套全面的圖則，讓公眾了解中環填海工程第III期及灣仔發展計劃第II期的詳情。他雖然不贊成在海港進行填海工程，但同意中環灣仔繞道對香港有好處，因而有必要興建。他亦強調有需要信任政府當局能確保填海範圍會縮至最小。他認為無須再爭辯有否需要填海的問題，各方應就日後路向謀求共識，使有關工程可以盡快展開。

#### 劃一收費

27. 長春社熊永達先生不同意政府當局的說法，即劃一西區海底隧道（“西隧”）及海底隧道（“海隧”）收費，對告士打道的交通會有極少的紓緩效果。他指出，西隧的目的是將使用海隧的交通分流，但因收費高及使用率低而未能達到目的。中重型貨車關注組黎劍德先生提出類似意見，並贊成在現有基礎設施網絡中實施交通措施，

包括減低西隧收費，藉此提高使用率。他亦支持推行劃一3條過海隧道收費的試驗計劃，以期平衡交通需求。在灣仔興建天橋，亦會有助紓緩該區交通擠塞的情況。

28. 運輸署副署長／策劃及技術服務解釋，根據該項交通模型研究的結果，預計劃一收費對告士打道的交通量可能會有不足2%的紓緩效果，因為將使用海隧的交通分流至西隧後，行駛干諾道中的交通量會相應增加，以致令該道路的交通更加擠塞。因此，即使採用假設的收費模式，預期走廊的整體交通情況也不會改善。海隧雖然收費更高，但使用率遠高於東區海底隧道，此點顯示使用者為求方便，不介意支付更多金錢。此外，在西隧啟用時實施的免收費安排顯示現時中環的道路網不能應付西隧帶來的交通需求。

#### 電子道路收費

29. 保護海岸協會 Annelise CONNELL女士提到9個月前在倫敦實施的擠塞管理計劃大獲成功，並表示不能接受政府當局的意見，即電子道路收費不會對中環的交通有任何效果，而在2006年之前，香港無須為管制交通而實施此等嚴格的管制措施。她表示，倫敦的統計數字顯示，自實施上述計劃以來，每天駛入倫敦市中心的車輛減少了50 000輛，即交通流量及行車駕次分別下跌16%及14%。越來越多人乘搭巴士，而在巴士站等候的時間亦減少60%。大多數人乘搭公共交通工具前往倫敦市中心商業區。她表示，鑒於香港有優良的公共交通系統，香港應學習倫敦在電子道路收費方面的經驗，實施電子道路收費系統亦可拯救海港。

30. 環境運輸及工務局局長表示，香港曾多次進行電子道路收費研究。香港人對電子道路收費系統存有戒心，特別是關於私隱的事宜。根據在2001年4月與其他交通管理計劃同時完成的電子道路可行性研究（“可行性研究”），在2006年之前無須為管制交通而實施嚴格的管制措施，因為交通仍可維持在每小時20公里的行車速度。如不興建中環灣仔繞道把交通分流及減少進入中環商業區的交通，實施電子道路收費便不會有成效。然而，她向委員保證，政府當局會在有關私隱的疑慮得到紓解時，根據倫敦的經驗再次研究電子道路收費。

31. 由於實施電子道路收費旨在減少在繁忙時段不必要進入中環商業區的旅程，而並非把交通分流，長春社熊永達先生認為，電子道路收費只應在繁忙時段應用於通往中環的道路。他亦認為，是否實施電子道路收費的決定應與興建中環灣仔繞路的事宜無關，該繞路是為

經辦人／部門

了紓緩不駛入中環商業區的直通交通。

32. 主席在總結討論前，多謝政府當局及團體代表出席會議及交流意見。

### **III. 其他事項**

33. 議事完畢，會議於下午6時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2004年1月21日