

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1117/04-05號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/PLW/1

## 規劃地政及工程事務委員會 會議紀要

日 期：2005年2月22日(星期二)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉皇發議員, GBS, JP (主席)  
劉秀成議員, SBS, JP (副主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
涂謹申議員  
蔡素玉議員  
霍震霆議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
陳偉業議員  
李國英議員, MH  
林偉強議員, BBS, JP  
梁家傑議員, SC  
張學明議員, SBS, JP

其他出席議員：田北俊議員, GBS, JP  
陳婉嫻議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
劉慧卿議員, JP  
鄭家富議員  
余若薇議員, SC, JP  
郭家麒議員

缺席委員：黃容根議員, JP  
李永達議員

出席公職人員：議程第IV項

環境運輸及工務局首席助理秘書長(工務)  
陳積志先生

環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)  
梁永廉先生

### **議程第V項**

房屋及規劃地政局局長  
孫明揚先生

房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1  
曹萬泰先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1  
周達明先生

土木工程拓展署  
港島及離島拓展處處長  
馬利德先生

運輸署副署長／策劃及技術服務  
劉家強先生

規劃署助理署長／都會區及市區更新  
關才貴先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)4  
梁慶儀小姐

**列席職員** : 高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士

議會事務助理  
蕭靜娟女士

---

### 經辦人／部門

#### **I. 通過會議紀要**

- (立法會CB(1)803/04-05號文件 —— 2004年11月30日  
特別會議的紀要  
立法會CB(1)919/04-05號文件 —— 2004年12月16日  
特別會議的紀要  
立法會CB(1)886/04-05號文件 —— 2005年1月25日  
會議的紀要)

分別於2004年11月30日、2004年12月16日及  
2005年1月25日舉行的各次會議的紀要獲得確認通過。

## II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)831/04-05(01)號文件 —— 關於“公私營機構合作”的研究報告擬稿
- 立法會CB(1)885/04-05(01)號文件 —— 關於“36WS — 茶果嶺海水供應系統環形總水管敷設工程”的資料文件)

2. 委員察悉秘書處自2005年1月25日的事務委員會上月例會後發出了上述資料文件。

## III. 下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)907/04-05(01)號文件 —— 待議事項一覽表
- 立法會CB(1)907/04-05(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在訂於2005年3月22日舉行的下次會議上討論下列事項 ——

- (a) 《2004年城市規劃(修訂)條例》的推行；及
- (b) 全面檢討規劃地政政策及城市規劃委員會機制。

## IV. 工務計劃資訊系統

- (立法會CB(1)907/04-05(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件
- 立法會CB(1)907/04-05(04)號文件 —— 立法會秘書處擬備的關於“工務計劃資訊系統”的背景資料簡介)

4. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(工務)(下稱“首席助理秘書長(工務)”)向委員簡介環境運輸及工務局在發展及推行工務計劃資訊系統(下稱“資訊系統”)方面的最新情況。

### 接達工務計劃資訊系統

5. 主席詢問區議會是否可接達資訊系統，以便監察在個別地區進行的工務工程的進度，並改善區議會與各

政府當局

工務部門的溝通。林偉強議員亦有相同的意見，並補充表示改善溝通可有助工程項目的推行。首席助理秘書長(工務)在回應時解釋，資訊系統旨在監察全港的工務工程項目，而且一項工務工程亦可能涵蓋多個地區。政府當局會與民政事務局聯絡，研究各區議會可如何取得更多有關其區內的工務工程的資料。

政府當局

6. 就此方面，劉秀成議員詢問公眾人士和立法會議員可否接達資訊系統。首席助理秘書長(工務)在回應時強調，資訊系統的設計，主要是滿足環境運輸及工務局、各工務部門，以及其他相關的政策局和政府部門在工務計劃管理及工程項目管理方面的需要。鑒於其數據內容屬於技術性質，並且有時亦相當敏感，讓公眾接達該系統可能並非恰當的做法。儘管如此，政府當局會定期向立法會議員匯報工務計劃工程項目的進展。然而，劉秀成議員認為，建造業應獲准接達有關工務計劃工程項目的招標詳情及相關時間表。首席助理秘書長(工務)在回應時察悉委員的建議，並承諾與環境運輸及工務局的官員研究此要求。

#### 工務計劃資訊系統的用途

7. 首席助理秘書長(工務)在答覆何鍾泰議員就資訊系統的用途所提問題時解釋，資訊系統是經特別設計的電腦系統，能適時提供工程合約和顧問協議的數據，又具有多用途分析工具，以及作為負責及監察管理工務計劃的部門之間的有效溝通工具。為方便進行工務計劃管理，資訊系統可讓使用者按個別的開支總目、政策範圍、管制人員、工程類別等不同範疇，或組織架構的不同層面監察工務計劃。有關收集數據方面，資訊系統可儲存詳細的資料，例如主要合約所涉及的人員及該等人員的聯絡資料詳情。至於查詢數據和編製報表方面，可供監察的項目包括工程費用、開支和重要事項(例如工程的動工日期、完工日期和投標日期)。最重要的是，資訊系統容易使用，而所有連接到政府內聯網的桌上個人電腦，均無須另行安裝專用的軟件或硬件，便可使用這個系統。

8. 環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)(下稱“總助理秘書長(工務)”)在回應何鍾泰議員的詢問時，進一步提供有關資訊系統的用途的詳情如下 ——

- (a) 關於資訊系統可否提供公眾諮詢工作的進展詳情、規模及時間表，或是工務工程本身的時間表方面，該系統提供預設定義的聯機查詢功能，以查閱有關工程項目和合約的一般資料，協助使用者監察工程項

目。然而，若需要特定的細節資料，例如所涉及的掘路工程的時間表，則可將之收納在“備註”欄內。以此方式收集的數據屬於“未經組織”的格式，不能像屬於“已組織”格式的數據一樣方便進行分析；及

- (b) 資訊系統不能用作電子投標，因為該系統是供環境運輸及工務局與各工務部門在政府內聯網上作內部溝通之用，並非用以透過互聯網與外界服務供應商溝通。

#### 工務計劃資訊系統的成本效益

9. 為確保資訊系統合乎經濟效益，涂謹申議員極希望確定資訊系統有否就進行工程監察的次數帶來任何改善之處。就此方面，劉秀成議員詢問資訊系統的擊入網頁次數，以及資訊系統能否節省人力資源。他進一步表示，立法會議員應有機會使用資訊系統，藉以確保該系統的成本效益。

10. 首席助理秘書長(工務)在回應時解釋，資訊系統並非全新的工程項目管理系統。該系統其實是把1994年推出的工務工程管理系統加以改善(例如提供監察工程項目的預設定義聯機查詢功能)，藉以提高處理工務計劃資訊的能力和運作效率。總助理秘書長(工務)就資訊系統在監察工程項目方面所帶來的改善補充下列各點——

- (a) 以行政指令制訂各項數據的更新期限，確保可適時提供新的工程項目資料；
- (b) 雖然有關擊入網頁次數的數字欠奉，但設有提示系統，提醒各主管人員最少每月檢查一次其負責的工程項目的進度；
- (c) 列出最近一次檢視日期，藉以顯示數據檢視是否適時進行及進行的次數；
- (d) 可制訂專案報告，讓使用者指定報告的準則、內容、編排，甚至報告次數；及
- (e) 認證規則和超標示警亦可減少不當的輸入，因而使系統內的數據更為完整準確。

首席助理秘書長(工務)估計，上述各項改善應有助主管人員更頻密和更有效地監察工程項目。

11. 涂謹申議員詢問，前線職員會否因為需要負擔額外的數據輸入工作支援資訊系統，以方便其主管監察工程項目，因而導致工作量增加。首席助理秘書長(工務)在回應時向委員保證，當局在發展資訊系統時已經檢討各類需要輸入的數據，藉以確保只會輸入真正有需要的數據。前線職員及系統使用者均有參與該檢討過程，所需輸入的數據類別均獲雙方共同商定。此外，當局亦已成立委員會，每3個月舉行1次會議，根據當時情況檢討所需的數據及改善資訊系統。

(會議於上午11時20分中止待續，以等候出席討論下一個議項的公職人員抵達。該議項原訂於上午11時45分開始進行討論。會議於上午11時30分恢復舉行。)

#### V. **灣仔發展計劃第二期及啟德檢討進展**

- (立法會CB(1)921/04-05(01)號文件 —— 政府當局提供的資料文件
- 立法會CB(1)763/04-05(01)號文件 —— 關於“灣仔發展計劃第二期全面規劃及工程檢討”的資料文件
- 立法會CB(1)921/04-05(02)號文件 —— 立法會秘書處擬備的關於“中環及灣仔填海工程”的背景資料簡介
- 立法會CB(1)921/04-05(03)號文件 —— 立法會秘書處擬備的關於“九龍東南發展計劃”的背景資料簡介)

12. 房屋及規劃地政局局長向委員簡介灣仔發展計劃第二期及啟德檢討的進展。房屋及規劃地政局局長在會議席上發言的講稿夾附於會議紀要之後。

#### 灣仔發展計劃第二期

13. 鄭家富議員在評論灣仔發展計劃第二期檢討時強調，保護海港及讓公眾決定應否藉填海提供土地興建道路以紓緩港島北岸的交通擠塞問題至為重要。他關注到政府當局似乎認為興建道路是紓緩擠塞問題的最佳方案。然而，依他之見，該方案只會導致交通更為擠塞。

他促請政府當局持開放的態度考慮其他方案，例如電子道路收費、劃一3條過海隧道的收費，以及限制在中環上落客貨的活動。他認為，為配合在中環商業區實施電子道路收費，干諾道中往灣仔北的天橋可作為另一條替代路線，以應付因避免進入收費區而改道行走的車輛。儘管在電子道路收費實施初期，該條替代路線將無可避免地出現瓶頸地帶，但隨着越來越多人使用公共交通工具及港島區的鐵路網絡，以致其能吸納本港一半的交通流量，有關問題將可獲得解決。

14. 房屋及規劃地政局局長和環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1(下稱“副秘書長(運輸)1”)在回應時解釋，儘管目前已有多个方案解決香港的交通擠塞問題，但該等方案的適用程度須視乎路面的情況而定。政府曾就處理干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(下稱“走廊”)沿線交通擠塞問題的各項交通管理措施進行研究，但所得的結論是，即使實施該等切實可行的措施以紓緩交通擠塞及擴大現時走廊沿線道路及交匯處的容車量，本港仍然需要興建由中環灣仔繞道及東區走廊連接道路組成的主幹道，原因如下——

- (a) 港島北岸的交通擠塞問題存在已久，而政府自1980年代後期起所進行的多個規劃模型，均確定有需要興建中環灣仔繞道，把西面的林士街天橋和東面的東區走廊連接起來以解決擠塞問題。事實上，中環灣仔繞道與東區走廊連接路是港島北岸所欠缺的最後及最重要的運輸道路，落成後將成為連綿不絕的策略性道路網絡，由東面的柴灣作為起點，一直通往香港國際機場及新界西北的屯門。儘管政府當局對決定如何建造中環灣仔繞道一事持開放態度，但本港當前確有迫切需要興建中環灣仔繞道；
- (b) 關於電子道路收費方面，根據外國的經驗，電子道路收費是其中有可能實施的交通管理措施之一，但必須設有繞過收費區的另一條替代路線，以及大眾須就計劃的實施有共識。當局必須制定法例和獲得立法會支持，才能實施有關計劃。倫敦和新加坡某些地區自實施電子道路收費後，收費區內的交通量減少約14%至16%。有關減幅不算很高，而且亦因為設有另一條替代路線才能有此成績。倘無任何替代路線，即使在香港推行電子道路收費亦不大可能達到類似的效果；

- (c) 關於劃一隧道收費一事，儘管目前使用西區海底隧道(下稱“西隧”)的私家車所須支付的優惠收費為40元(相對於使用紅磡海底隧道(下稱“紅隧”)的收費為20元)，但要說服西隧的經營者維持該項優惠收費已有極大困難，更遑論說服其把收費下調。再者，即使西隧的經營者願意調低收費，由紅隧分流至西隧的交通亦可能導致走廊西行線的交通量相應增加。因此，走廊的整體交通情況實際上將會更差；及
- (d) 假設地下鐵路(下稱“地鐵”)港島線將會伸延至西區，倘中環灣仔繞道在2011年仍未建成，估計行車速度將會減慢至每小時5公里。屆時，駕駛人士經由走廊從林士街前往銅鑼灣將需時45分鐘。由於大多數的巴士路線都是使用德輔道和皇后大道等內街，因乘客改乘地鐵而減少的巴士服務班次將會相當有限，最多只能稍為紓緩內街現已擠塞的交通情況。對解決走廊的交通擠塞問題毫無幫助。

#### 中環灣仔繞道

15. 主席重申灣仔區議會對中環灣仔繞道的立場，就是當局把填海的範圍縮減至最小後，該區議會才會支持興建中環灣仔繞道。房屋及規劃地政局局長在回應時重申，政府當局承諾在任何情況下，為興建中環灣仔繞道進行的填海工程，其規模將會盡量縮小。而從填海所得的土地會供市民享受海濱環境之用，政府不會為了賣地而填取土地。他亦表示政府當局清楚知悉灣仔區議會的意見，並會適當加以考慮。

16. 劉健儀議員、何鍾泰議員及陳偉業議員贊同房屋及規劃地政局局長在上文第14(a)段提出的意見，並表示支持興建中環灣仔繞道。劉議員特別指出，1990年《香港運輸政策白皮書》早已確認有需要興建中環灣仔繞道。何鍾泰議員對房屋及規劃地政局局長鏗而不捨地爭取興建中環灣仔繞道的精神表示欣賞，他並特別提及各界就交通事宜達成一致共識的可能性微乎其微，因此促請政府當局早日就如何興建中環灣仔繞道一事作決定。陳偉業議員亦指出，為確保香港的基建發展不會落後於其他城市，當局應設計一套機制，以便早日解決各界對中環灣仔繞道的分歧，因為當局必須獲得立法會的支持才能繼續進行有關計劃。然而，蔡素玉議員卻表示，她認為興建中環灣仔繞道根本無須進行填海工程。



17. 何鍾泰議員及陳偉業議員就當局對中環灣仔繞道一事作決定的時間表和程序提出詢問，房屋及規劃地政局局長在答覆時強調，當局必須依循適當的程序，因此需要就此事諮詢公眾。由於公眾已就中環灣仔繞道一事討論多年，因此有關的諮詢期將不會太長。當局期望在2005年內能作出內部決定。

18. 儘管政府當局在上文第14段作出解釋，劉慧卿議員和張學明議員仍然認為，鑒於公眾對填海問題深表關注，當局應探討除必須填海的建路方案以外的方法，以紓緩交通擠塞的情況。劉議員認為，立法會內各個政黨應支持政府當局尋求其他替代方案。郭家麒議員亦持類似的意見，並指出雖然興建中環灣仔繞道的需要在1980年代已獲確認，但現時情況已有所改變，而市民對填海的看法亦然。他促請政府當局真誠地探討其他紓緩交通擠塞的方案。

19. 房屋及規劃地政局局長在回應時向委員保證，他已從多個渠道得悉市民反對填海的意見。他贊成當局應保護海港，並強調他無意與民意對抗。然而，在執行公職時，政府當局須平衡不同的訴求。鑒於當前有迫切需要提供一條有助解決交通擠塞問題的必要通道，因此他相信應爭取興建主幹道。他繼而重申其在上文第14(a)段提出的要點，並指出市民需要決定是否繼續忍受港島北岸日益嚴重的交通擠塞問題，還是利用從填海得來的若干土地興建有關的主幹道。

20. 田北俊議員表示，經審慎考慮後，自由黨的議員認為無法支持“優化灣仔及鄰近地區海濱的研究(下稱“優化海濱研究”)：公眾參與小錦囊”(下稱“小錦囊”)內就興建主幹道所提3個概念之中任何一個，因為該黨的議員認為當中所涉及的填海範圍過大。

—— 為興建中環灣仔繞道所須進行填海工程的範圍

21. 陳偉業議員在評論興建中環灣仔繞道所須進行填海工程的範圍時同意，政府當局已因應立法會及公眾人士所表達的關注意見，把填海範圍大幅減小。劉健儀議員雖然支持興建中環灣仔繞道，但認為應盡量把為提供土地興建中環灣仔繞道而進行填海工程的範圍縮減至最小，甚或把中環灣仔繞道建於高架道路或是沿岸興建，從而免除進行填海工程。田北俊議員贊同她的意見，並促請政府當局把填海範圍局限於有絕對需要的面積，例如10公頃以內。蔡素玉議員質疑是否有需要為興建主幹道而填取23公頃的土地。她認為若中環灣仔繞道以隧道形式興建，便無需進行填海工程。

22. 副秘書長(運輸)<sup>1</sup>在回應時解釋，中環灣仔繞道將須連接林士街天橋及東區走廊。為解決港島北岸一帶的交通擠塞問題，駛經銅鑼灣及灣仔的車輛將需經由連接路前往主幹道。即使採用高架道路及隧道，仍有需要填取土地以興建各條連接路。政府當局會研究任何能在無需填海的情況下興建滿足交通需求的主幹道的可行方案。房屋及規劃地政局局長補充，當局會對委員的意見加以適當的考慮。

23. 劉慧卿議員強調，維多利亞港不得再有填海工程，因為市民反對填海。郭家麒議員強調，海港是最珍貴和重要的公共資產，並可透過吸引旅客而為本港帶來收入。倘為着其他目的而輕率地犧牲海港，實屬短視的做法。他促請政府當局就是否有需要保護海港進行全面的公眾諮詢。若能確立有此需要，當局便無法再以交通擠塞作為藉口，進行填海工程以提供土地興建道路。

24. 房屋及規劃地政局局長在回應時重申，政府會恪守《保護海港條例》(第531章)及終審法院在考慮填海問題時所訂定的“有凌駕性公眾需要的測試準則”。在決定未來路向時，政府當局會考慮公眾人士對主幹道的意見。

25. 劉健儀議員問及有關興建中環至灣仔繞道預期所需的填海範圍，副秘書長(運輸)<sup>1</sup>在回應時表示，填海範圍取決於主幹道的定線、布局及水平。無論如何，所有填海工程均須完全符合《保護海港條例》及終審法院就填海問題所作的裁決，並盡量把填海面積極縮減至最小。然而，郭家麒議員指出，儘管公眾人士對填海範圍深表關注，當局亦需要根據終審法院的裁決檢討填海範圍，但從近期派發的小錦囊所見，灣仔發展計劃第II期的填海範圍只是略為縮小。

26. 劉慧卿議員詢問共建維港委員會是否已就應否容許沿海繼續進行填海工程一事取得共識，房屋及規劃地政局局長在回應時匯報，他取得的印象是共建維港委員會內大部分成員也接納有需要興建主幹道，只是現時仍有待公眾諮詢工作(尤其是就主幹道的定線、布局及水平所進行的公眾諮詢)完成後，才商定填海的範圍。他向委員保證，建議的填海範圍將會根據《保護海港條例》及終審法院的裁決，有充分的理據支持。有關的資料也會向市民公開。

—— *就中環灣仔繞道進行的公眾諮詢*

27. 何鍾泰議員認為，為確保有關中環灣仔繞道的

政府當局

決策過程妥為進行，政府當局應定期向有關的事務委員會作出匯報。就此方面，劉慧卿議員表示，當局應制訂科學方法以蒐集公眾意見。房屋及規劃地政局局長在回應時答允會不斷把進展情況告知各有關的事務委員會。

28. 就此方面，鄭家富議員認為，如要進行有意義的公眾諮詢，政府當局必須提供有關中環灣仔繞道及所有其他方案的建造成本和其他細節資料，以作比較。副秘書長(運輸)<sup>1</sup>在回應時解釋，政府當局會就中環灣仔繞道的定線、布局及水平徵詢公眾意見，而填海範圍將會因應有關決定而改變。因此，現時並無委員所要求的資料。他向委員保證，在有關中環灣仔繞道的撥款建議提交立法會審批時，當局便會把有關的建造成本及理據送交議員參閱。

29. 儘管當局已作出上述解釋，但鄭家富議員認為，與其要求公眾人士就中環灣仔繞道提出建議，政府應制訂初步建議，並列明所有細節，包括成本、所涉填海範圍、擬議定線、布局及水平，讓市民提出意見。房屋及規劃地政局局長在回應時指出，小錦囊已述明此方面的3個規劃概念。該小錦囊將須因應公眾意見而作出修改。

#### 電子道路收費

30. 鄭家富議員贊同政府當局在上文第14(b)段所強調的觀點，認為市民對電子道路收費的實施有共識至為重要。然而，他表示現時並無有關中環灣仔繞道的建造成本的資料，可與電子道路收費的成本影響作出比較，因此，公眾人士根本無法就應否實施電子道路收費作出決定。另一方面，鑒於香港寸金尺土，遲早也要實施電子道路收費。他籲請政府當局展示更大的決心推行電子道路收費。副秘書長(運輸)<sup>1</sup>在回應時重申，按照現時的道路系統，如沒有中環灣仔繞道，根本無法實施電子道路收費。

31. 劉健儀議員及何鍾泰議員引述挪威及英國的經驗，表示贊同政府當局就電子道路收費所提出的意見。何鍾泰議員尤其認為由於香港土地稀少，根本無法提供有助實施電子道路收費的替代路線，因此，不應對此方案繼續研究。另一方面，劉慧卿議員表示，審計署應調查為何有關的政策局及政府部門雖已耗資1億元研究電子道路收費達20年之久，但至今仍未能付諸實行。房屋及規劃地政局局長在回應時強調，正如上文第14(b)段所載的解釋，如沒有中環灣仔繞道，根本無法實施電子道路收費。

*充分利用西區海底隧道(下稱“西隧”)*

32. 鄭家富議員及劉健儀議員認為有需要平衡3條過海隧道的使用率及劃一收費。鄭議員特別指出，公眾人士早已關注各條隧道的使用率及收費不平衡的情況，以及因而造成的交通擠塞問題。儘管政府當局遇到上文第14(c)段所闡述的困難，但亦應設法徹底解決上述不平衡問題。他認為要達到此目的，政府當局便應一如民主黨所提建議，設立一個橋樑及隧道管理局，規管所有隧道及橋樑。郭家麒議員亦促請政府當局接收各條隧道的控制權，而不是就減低收費與西隧公司磋商。副秘書長(運輸)1在回應時答允進一步研究上述意見。

33. 就此方面，劉慧卿議員表示，與其劃一各條過海隧道的收費，政府當局應刻意在使用率較低的隧道收取較低的隧道費，藉以平衡各條隧道的使用率。然而，她亦支持設立橋樑及隧道管理局的建議，讓政府在有需要時，可靈活調節各條隧道及橋樑的營運，以應付交通問題。何鍾泰議員認為，調低西隧的收費並不會令其使用率有所增加，因為該隧道香港出口的擠塞問題會令駕駛人士卻步。政府當局察悉他們的意見。

*其他方案*

34. 劉慧卿議員在評論政府當局於上文第14(d)段所作解釋時指出，政府當局應限制進入中環商業區的巴士路線數目。另一方面，何鍾泰議員籲請當局盡早把地鐵港島線伸延至西區。據他所知，政府當局多年前已研究興建有關延線的需要，有關各方亦同意確有此需要。政府當局察悉他們的意見。

*優化海濱研究*

35. 主席提述有關的小錦囊，並詢問為何發起優化海濱研究的共建維港委員會轄下灣仔發展計劃第II期檢討小組委員會，其後會決定對該小錦囊作出修改。他又詢問，當局在事前有否諮詢灣仔區議會。張學明議員亦同樣要求政府當局提供有關決定的詳情。

36. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1(下稱“副秘書長(規劃及地政)1”)在回應時匯報，政府當局一直就灣仔發展計劃第二期的檢討工作密切諮詢灣仔區議會。至於收回小錦囊的決定，則是內部溝通出現問題所致。由於小錦囊所載的3份說明令公眾人士產生混淆，以致無法完全了解發出該小錦囊的原意，小組委員會遂決定盡快發出另一份小錦囊，以便市民參與其中及共同構

想。此舉較過往優勝之處，在於公眾人士將可參與制訂主幹道及灣仔發展計劃第II期的初步規劃概念。與過往一直沿用，在定出規劃概念後才諮詢公眾的做法比較，現時的做法是讓公眾參與的新嘗試。

37. 張學明議員詢問，小錦囊的修訂本將於何時發出，及當中是否載有除主幹道以外的紓緩交通擠塞措施。副秘書長(規劃及地政)<sup>1</sup>在回應時匯報，政府當局現正積極擬備小錦囊的修訂本，並可望於下個月備妥。為方便公眾人士評估就灣仔發展計劃第II期所擬備的概念規劃圖及總綱圖和建立共識，作為分區計劃大綱草圖的藍本，小錦囊的修訂本會特別述明灣仔及鄰近地區海濱的發展限制。舉例而言，所涉及的限制包括有需要在港島北岸提供所欠缺的運輸道路、顧及各項現有及擬建的策略性基建設施如紅隧及香港會議展覽中心(例如需要把該等設施通往主幹道的連接道路維持於合適的坡度)、很多現有的海旁設施必須保留或重置，以及恪守終審法院就填海問題所作裁決等。

38. 劉慧卿議員在提述有需要修改小錦囊時，促請政府當局日後審慎行事，以免重蹈覆轍。郭家麒議員亦對上述事態的發展感到遺憾，特別是小組委員會從未就土木工程拓展處所製備的小錦囊進行討論。他對政府(尤其是土木工程拓展處)的公信力感到懷疑，並強調委聘獨立顧問，在立法會的監察下進行有關的工程可行性研究，是相當重要的。房屋及規劃地政局局長在回應時向委員保證，按照現行做法，政府當局會公開政府工程計劃的工程研究報告，也會邀請獨立顧問就該等報告提出意見。

39. 陳偉業議員亦認為於近日公布小錦囊實屬過早，因為若稱當中所載述涉及不同填海面積的概念皆完全符合終審法院所訂“有凌駕性公眾需要的測試準則”，實屬不可能和不合邏輯。他質疑為何在終審法院的裁決闡釋了《保護海港條例》後，政府當局仍然未能定出興建主幹道的最佳方法。房屋及規劃地政局局長在回應時重申下述論點：由於填海面積會因應連接道路的數目而有所不同，因此，政府當局必須就是否有需要興建主幹道，以及若有此需要，擬建連接道路的數目及填海面積等問題，徵詢公眾意見。無論哪個方案獲得採納，也須符合《保護海港條例》及終審法院的裁決。

#### 中環填海工程第III期

40. 蔡素玉議員對本港的城市規劃表示遺憾，認為其經常使人感到沮喪。她促請政府當局，若公眾人士就

灣仔發展計劃第II期表達了類似的意見，便應盡量縮減中環填海工程的範圍。

41. 房屋及規劃地政局局長在回應時指出，政府當局已批出中環填海工程第III期的合約。有關工程只是在2003年9月27日暫停進行，以等待法庭就灣仔發展計劃第II期作出裁決後，保護海港協會就有關中區填海第III期工程提出的暫緩令申請，以及行政長官會同行政會議通過中區分區計劃大綱圖一事的司法覆核申請作出裁決。高等法院已分別於2003年10月6日及2004年3月9日駁回中環填海工程第III期的暫緩令及司法覆核的申請。中環填海工程第III期自此按照原定計劃恢復施工，而填海範圍亦已縮減至最小。

#### 啟德

42. 主席詢問，九龍城區議會就興建大會堂或文娛中心所提出的建議，為何未被納入東南九龍發展計劃的新訂分區計劃大綱圖內。他又詢問，有關如何令土瓜灣的海旁更四通八達的研究進展如何。副秘書長(規劃及地政)<sup>1</sup>在回應時解釋，政府須因應終審法院就海港填海工程作出的裁決，全面檢討啟德工程計劃，確保其完全符合《保護海港條例》及終審法院裁決的要求。因此，政府當局有必要檢討涉及填海範圍的原有分區計劃大綱圖。共建維港委員會轄下成立的東南九龍發展計劃檢討小組委員會，負責就啟德檢討提供意見。第一階段公眾參與計劃(即對啟德未來的構想)已於2004年9月至11月期間進行。規劃署現正分析公眾人士的意見，期間並會徵詢共建維港委員會轄下的東南九龍發展計劃檢討小組委員會的意見。至於須納入分區計劃大綱草圖的詳情為何，至今尚未有定案。

43. 陳婉嫻議員提醒政府當局，市民對填海工程提出強烈的反對意見，並促請當局不得再進行填海工程。依她之見，儘管有需要在啟德明渠進口道展開填海工程，但仍沒有充分理據在東南九龍發展區進行填海。她亦贊同蔡素玉議員的意見，認為本港的城市規劃殊不理想。當局過分着重於土地的需求，以致忽略了社會人士的需要。為解決這種失衡的情況，她認為政府當局在就東南九龍發展區進行規劃時，應恪守下列3項準則——

- (a) 不得進行任何填海工程；
- (b) 由於可供規劃的土地面積廣大，政府當局應在東南九龍發展計劃探討新的規劃概念(例如可持續發展規劃)，以免對山脊線造成遮擋，以及避免形成“牆壁效應”；及

- (c) 為提倡以人為本的規劃方式，政府當局應在東南九龍發展區及九龍城提供足夠的社區設施、區內人口應維持在最佳水平，以及關設海濱長廊及大型公眾休憩地方。此外，未來的東南九龍發展區必須與毗鄰的舊區融為一體，當局亦應設法保存綜合區的舊有經濟活動及開拓新的經濟活動。

44. 房屋及規劃地政局局長在回應時向委員保證，東南九龍發展區的規劃檢討是以“零填海”為基礎。至於上文闡述的其餘兩項準則獲採納與否，須視乎有關公眾諮詢工作的結果而定。有鑒於此，陳婉嫻議員重申，政府當局必須採納全部3項準則，並應避免選擇性地採納對其有利的公眾意見。陳偉業議員補充，《保護海港條例》亦同時適用於東南九龍發展區。他進一步促請政府當局在就東南九龍發展區進行規劃時，必須審慎行事，並考慮他的建議，把現時所有位於中區由政府辦事處遷往東南九龍發展區，以便騰出中區的用地作更具效益的用途。

45. 霍震霆議員詢問，政府當局何時決定會否在東南九龍發展區興建期待以久的體育館。房屋及規劃地政局局長在回應時表示，當局會考慮興建體育館，但由於就各項概念發展方案進行的諮詢工作尚未完成，擬建設施的具體細節仍未落實。

## VI 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年3月21日

## 房屋及規劃地政局局長在會議席上的發言稿

主席、各位議員：

我很高興今日有機會向委員會匯報灣仔北和啟德發展計劃檢討的進展。維多利亞港是我們的特別公有資產和天然財產，應受到保護和保存。我們已承諾除了中環、灣仔北及啟德發展計劃外，日後不會再在維港進行新的填海計劃。

在港島尚餘的填海工程中，我們因應高等法院的裁決及為了應付逼切的交通需要，已於去年3月恢復在中環進行最少幅度的填海工程。至於鄰近的灣仔發展計劃第二期，現正進行構想階段，將以「最低限度填海」為原則，規劃道路的需要。而在九龍方面，唯一剩下舊啟德機場搬遷後的土地，我們亦以「零填海」為出發點，重新規劃。

在檢討上述兩項發展計劃時，我們一定會嚴格遵守《保護海港條例》和終審法院判決的規定。只有在必須和沒有其他合理解決方法的情況下，才會進行最低限度的填海，以滿足終審庭規定的「有凌駕性公眾需要」的準則。

灣仔發展計劃第二期工程的目的只是為興建一條新的主幹道，以便紓緩港島北岸一帶迫切的交通擠塞問題。相信各位委員亦有留意到，這個情況正續步惡化。根據運輸署的估計，如果不興建一條新的主幹道，到2011年的時候，在繁忙時間內由中環林士街到銅鑼灣的平均行車時間會由現時的15分鐘惡化至45分鐘。運輸署已經研究過不同的交通管理措施，以紓緩交通擠塞和擴大現時沿干諾道中/夏慤道/告士打道走廊沿線道路及路口的容車量，結論是除了這些措施外，亦必須興建主幹道以解決問題。在主幹道通車後，行車時間估計會由現時的15分鐘減至5分鐘。作為亞洲國際都會，我們不能讓交通擠塞問題影響我們的經濟活動和市民的日常生活。因此我們必須興建主幹道應付這迫切性需要。

任何可能要在灣仔北進行的填海計劃均要視乎主幹道的走線、設計和位置，並且必須是最低限度的填海。如果興建主幹道必須涉及少量填海，任何在灣仔北填取的土地，亦只會作公眾用途。我強調，我們絕不會在灣仔北為賣地而填海。

為加強公眾參與，凝聚共識，我們現正與共建維港委員會緊密合作，全面檢討灣仔北和啟德的規劃和工程，以確保這兩個發展計劃完全符合《保護海港條例》和終審法院的判決。同時，共建維港委員會轄下的有關小組委員會正為這兩項規劃進行公眾諮詢。諮詢的目的是在作出初步規劃概念前，讓公眾共同參與，以便我們及早了解市民對海濱可持續發展的理想及期望，尋求共識。這是一個新嘗試，較以往先有規劃才進行諮詢，增加了多一次公眾參與的程序。我希望這有助日後維港的規劃工作，更能回應公眾的期望，滿足市民的需要，達致「還港於民」的目的。



我和我的同事以及環境運輸及工務局的同事樂意解答議員的問題。多謝主席。

完

二〇〇五年二月二十二日（星期二）