

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2232/05-06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 特別會議紀要

日 期：2006年6月9日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉皇發議員，大紫荊勳賢，GBS, JP (主席)  
劉秀成議員，SBS, JP (副主席)  
田北俊議員，GBS, JP  
何鍾泰議員，S.B.St.J., JP  
涂謹申議員  
黃容根議員，JP  
石禮謙議員，JP  
李永達議員  
李國英議員，MH  
林偉強議員，BBS, JP  
梁家傑議員，SC  
郭家麒議員  
張學明議員，SBS, JP

列席議員：陳婉嫻議員，JP  
余若薇議員，SC, JP

缺席委員：何俊仁議員  
蔡素玉議員，JP  
霍震霆議員，GBS, JP  
陳偉業議員

出席公職人員：議程第I項

房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1  
葉文輝先生

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

規劃署總城市規劃師／特別職務(1)  
李志苗女士

運輸署總工程師／交通工程(港島)  
關志偉先生

**應邀出席人士：議程第I項**

共建維港委員會轄下灣仔發展計劃  
第二期檢討小組委員會主席  
梁剛銳先生

茂盛(亞洲)工程顧問有限公司

董事總經理  
盧迪生先生

助理董事  
程亮先生

都市規劃顧問有限公司

董事總經理  
譚小瑩女士

**列席秘書**：總議會秘書(1)4  
薛鳳鳴女士

**列席職員**：高級議會秘書(1)7  
王兆宜先生

議會事務助理(1)7  
蕭靜娟女士

## 要求舉行一次特別會議就報稱添馬艦用地有嚴重污染物料一事進行討論

郭家麒議員告知與會委員，他擬於議程第II項——“其他事項”之下提出一個與添馬艦發展工程相關的事項。郭議員於2006年6月8日就報稱添馬艦用地有嚴重污染物料一事的來函繼而在會議席上提交委員參閱。委員察悉該函件，並同意先研究上述事項，然後才處理關於灣仔發展計劃第二期檢討的議程第I項。

2. 郭議員要求舉行一次緊急特別會議，就報稱添馬艦用地有嚴重污染物料一事進行討論。他建議事務委員會應在財務委員會(下稱“財委會”)於2006年6月23日舉行會議前舉行該特別會議，並應邀請政府當局出席該特別會議就上述事宜提供資料，以釋除委員及公眾的疑慮。

3. 石禮謙議員表示，與添馬艦發展工程相關的環境事宜雖然重要，但政府當局既已發放新聞公報澄清該事，事務委員會便無須舉行會議就該事進行討論。事務委員會可要求政府當局就該事提供進一步的資料，而採取這個做法應已足夠。政府當局在2006年6月8日就添馬艦發展的土地勘測發出的新聞公報其後於會議席上提交委員參閱。

(會後補註：郭家麒議員的函件(立法會CB(1)1734/05-06(01)號文件)已於2006年6月12日送交委員參閱，而政府當局發出的新聞公報(立法會FC78/05-06號文件)已於2006年6月9日送交財委會各委員。)

4. 郭家麒議員認為單是發放新聞公報並不足夠。他擔心添馬艦用地如果像財利船廠用地的情況一樣，確實存在嚴重污染物料，則額外的處理工程可能令該項工程計劃的成本大幅增加。他又擔心該等污染物料對健康可能構成的影響，因為部分設施(例如停車場)會於添馬艦用地的地下興建。他認為政府當局未有向事務委員會及檢討中區海旁(包括添馬艦舊址)規劃小組委員會充分提供關於添馬艦舊址土地情況的資料。由於處理嚴重污染物料需要額外開支，政府當局應獲給予機會就該事作出澄清。他因此建議舉行一次特別會議來討論該事。

5. 何鍾泰議員指出，處理地下的重金屬在技術上可行，而且不算複雜。政府當局發出的新聞公報已澄清有關情況，而現時並無證據顯示添馬艦用地有嚴重污染物料。他認為即使確有重金屬存在，亦不應對添馬艦發展工程造成延誤，而事務委員會亦無須舉行特別會議討論該事。

6. 劉秀成議員表示，政府當局曾進行多次土地勘測，而相關的土地勘測報告應已包含添馬艦用地是否存在嚴重污染物料的資料。他質疑是否有需要舉行一次特別會議。

7. 梁家傑議員表示支持要求政府當局提供進一步的資料及在2006年6月23日前舉行一次特別會議，因為嚴重污染物料的存在會影響添馬艦用地日後各幢建築物的使用者，而添馬艦發展工程亦可能需要額外撥款以處理該等受嚴重污染的物料。他建議表示，安排舉行特別會議及要求政府當局提供相關資料可同時進行。如果委員接獲相關資料後認為無須舉行特別會議，可將該次特別會議取消。

8. 涂謹申議員認為，鑒於受嚴重污染物料的存在可能對添馬艦發展工程造成影響，舉行一次特別會議就該事進行討論是謹慎的做法。舉例而言，該情況可能導致該項發展工程的承建商向政府提出巨額索償。

9. 石禮謙議員支持要求政府當局就該事提交資料文件的意見，因為該等土地勘測報告可能側重於技術事宜。他認為即使舉行一次特別會議，對財委會在2006年6月23日審議添馬艦發展工程的撥款申請亦不應有所影響。

10. 應主席的建議，委員同意預留一個會議時段(在2006年6月19日(星期一)上午9時開始)以供舉行一次特別會議。事務委員會會要求政府當局就該事提供一份資料文件。秘書處將該份資料文件送交委員傳閱時，會請他們表示是否支持舉行該次特別會議。

(會後補註：政府當局就提供相關資料擬備的資料文件(立法會CB(1)1756/05-06(01)號文件)已於2006年6月14日送交委員參閱。由於大部分事務委員會委員並不支持舉行特別會議，該次特別會議並無舉行。)

**I 灣仔發展計劃第二期檢討 —— 優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究：構想階段公眾參與活動的結果**  
(立法會CB(1)1706/05-06(01)號文件 —— 政府當局就“灣仔發展計劃第二期檢討 —— 2006年5月23日會議討論的跟進事項”提供的資料文件)

- 立法會CB(1)1519/05-06(03)號文件 —— 政府當局就“灣仔發展計劃第二期檢討 —— 優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究：構想階段公眾參與活動的結果”提供的資料文件
- 立法會CB(1)1519/05-06(04)號文件 —— 立法會秘書處擬備的關於“灣仔發展計劃第二期檢討”的背景資料簡介
- 立法會CB(1)1552/05-06(01)號文件 —— 保護海港協會於2006年5月20日提交的意見書
- 立法會CB(1)1582/05-06(01)號文件 —— 共創我們的海港區召集人兼歷豐諮詢集團有限公司總監司馬文先生於2006年5月23日提交的意見書
- 立法會CB(1)1582/05-06(02)號文件 —— 林偉強議員於2006年5月22日有關中環灣仔繞道的選擇方案的來函)

11. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1表示，在2006年5月23日的會議上，委員曾聽取政府各相關政策局和部門及茂盛(亞洲)工程顧問有限公司(下稱“顧問公司”)就上述事項作出的詳細介紹。政府當局亦已提供進一步的資料，以回應委員在該次會議上所提出的問題。顧問公司會因應其收集所得意見(包括委員的意見)擬備一份概念規劃草圖。

#### 填海事宜

12. 郭家麒議員指出，根據《保護海港條例》(第531章)，政府當局須就“凌駕性公眾需要測試”負起舉證責任。他對由哪位官員負責提供有關證明及負起灣仔海濱日後填海所招致的法律責任表示關注，並詢問政府當局

政府當局 會否進行“凌駕性公眾需要測試”。他要求政府當局提供文件，證明已指示顧問公司檢討中環灣仔繞道是否符合《保護海港條例》及終審法院訂定的“凌駕性公眾需要測試”。他預期在海港填海以興建中環灣仔繞道在法律上會受到質疑。

13. 李永達議員亦促請政府當局務須審慎研究任何填海建議。如果政府當局認為灣仔發展計劃第二期的填海工程可符合“凌駕性公眾需要測試”，應先將該個案提交法院裁決，以確定其填海建議的合法性，從而避免日後出現爭端。

14. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)<sup>1</sup>回答時表示，政府當局清楚知道在海港進行任何填海工程均須符合“凌駕性公眾需要測試”。根據終審法院的裁決，該等需要必須有迫切性，並且是即時的需要。在審議任何海港填海工程時，政府當局會考慮相關社羣在經濟、環境及社會方面的需要，確保將填海範圍減至最少。共建維港委員會現正進行一項名為“優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究”(下稱“優化海濱研究”)的公眾參與活動，該項活動是由其轄下的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會負責。各相關政策局及部門均有參與該程序，而政府當局亦已就相關法律事宜向律政司徵詢意見。他向委員保證，政府當局會審慎處理該事。

#### 走線和建造方案

15. 田北俊議員認為，中環灣仔繞道的隧道方案較天橋方案優勝。關於隧道方案構想一，他詢問為何在東區走廊及香港會議展覽中心(下稱“會展”)附近要填海而不須在銅鑼灣避風塘填海。他又詢問在技術上是否可以進一步改善隧道方案構想一的設計，以便無須填海或進行較少填海。

16. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)<sup>1</sup>在回應時解釋，進行若干填海工程是有需要的。在東區走廊附近填海是為東區走廊的高架天橋結構提供接駁，而在會展附近填海，是因為在中環灣仔繞道與地鐵荃灣線的隧道結構的交叉點，中環灣仔繞道的隧道結構會在海平面之上。建造計劃中的連接路亦需要進行若干填海工程。

17. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長(下稱“港島及離島拓展處處長”)補充，是否需要在某處填海視乎相關隧道的深度而定。在中環灣仔繞道及地鐵荃灣線的交叉點，中環灣仔繞道的隧道結構會在地鐵荃灣線的隧道結構之上通過，因為在其下面通過並不可行。中環

灣仔繞道的隧道結構會高於海平面，因而需要進行填海。在灣仔北的連接道路由隧道升至地面的出入口時，也需要進行填海。反之，在中環灣仔繞道與海底隧道的交叉點，中環灣仔繞道的隧道結構可降低至海底隧道之下通過，因而無須進行填海。隧道方案構想一是由顧問公司提出，而隧道方案構想二及三則由政府當局因應公眾在優化海濱研究構想階段所提出的意見擬備。考慮到需要符合“凌駕性公眾需要測試”，顧問公司建議隧道方案構想一是最切實可行的方案，因為該方案需要填海的範圍最少。

18. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司董事總經理盧迪生先生補充，在中環灣仔繞道與地鐵荃灣線的交叉點，前者的隧道結構會高於海平面(在水平基準以上2.5米)，因此，有需要填海至水平基準以上約5米以建造海堤，為中環灣仔繞道的隧道結構提供保護。

19. 劉秀成議員支持隧道方案，因為該方案對景觀的影響較少。他認為政府當局應較為著重中環灣仔繞道的設計，確保只須進行最少量的填海，儘管此舉可能令建築成本增加。他建議把東區走廊天橋的若干部分拆卸，以降低中環灣仔繞道連接點的斜度，令海平面有較大面積得以保留。他又建議政府當局考慮在中環灣仔繞道隧道路段上的填海土地設立若干以水為主題的園景設計，以減少填海對景觀造成的影響。

20. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1及港島及離島拓展處處長回應時表示，按照顧問公司所述，隧道方案構想一需要填海的範圍較隧道方案構想二及三少。劉議員所提設立若干以水為主題的園景設計的建議，可於建立共識階段制訂概念規劃圖予公眾進一步參與時再作探討。至於與東區走廊的連接，顧問公司亦在隧道方案構想一建議在中環灣仔繞道的連接點把東區走廊的一部分拆卸，因為此舉可減少填海的範圍。

21. 郭家麒議員要求政府當局解釋不同的隧道方案所需填海的範圍為何各有不同。他又質疑15公頃是否興建中環灣仔繞道所需的最少填海範圍。他認為政府當局亦應提交一個無須填海的方案予公眾考慮。

22. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1在回答時解釋，政府當局的目標是將填海範圍減至最少，以符合“凌駕性公眾需要測試”。在探討如何建造中環灣仔繞道時，顧問公司曾研究多個不同方案。經進行詳細研究程序後，顧問公司發覺隧道方案構想一需要填海15公頃，是隧道方案三個構想中填海範圍最少者。

23. 港島及離島拓展處處長進一步解釋，每個方案的填海範圍都是相關方案所必需填海的面積。政府當局已於構想階段把建造中環灣仔繞道的各個方案(例如天橋方案、地面道路方案及隧道方案)提出討論，並把其間收集所得意見按適當情況納入各個方案之內。就隧道方案而言，所需填海的面積主要取決於隧道結構所處的深度。在制訂隧道方案構想一時，原來的構思是讓隧道在銅鑼灣避風塘的海床向上攀升，而在該情況下，必需填海為隧道提供保護。考慮到公眾對在銅鑼灣避風塘填海的意見，顧問公司已修訂相關計劃，使隧道結構通過海底隧道後仍埋於海床之下。隧道通過銅鑼灣避風塘後仍處於足夠深度，故只須進行少量填海。顧問公司認為隧道方案構想一最能符合《保護海港條例》及“凌駕性公眾需要測試”。在決定中環灣仔繞道的建造形式後，顧問公司會擬備報告及作出建議，並提供支持理據，證明填海工程各部分均有理據支持，而填海範圍亦已減至最少。有關報告須獲灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會同意，並須經律政司審核。

#### 顧問工作

24. 郭家麒議員詢問顧問公司在中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期的參與程度，港島及離島拓展處處長表示，茂盛(亞洲)工程顧問有限公司獲批兩份顧問合約：一份由路政署批出，以供設計及監督中環灣仔繞道的建造工程；另一份由前拓展署(即現時的土木工程拓展署)批出，以供設計及監督灣仔發展計劃第二期的建造工程。在後一份顧問合約中，顧問公司已按照共建維港委員會向政府當局提出的意見，參與優化海濱研究的公眾參與活動。因應終審法院的裁決，政府當局已指示顧問公司提交可符合《保護海港條例》的建議。顧問公司已就中環灣仔繞道的建造形式提交建議，並就公眾參與活動進行期間收集所得意見進行分析，以便灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會就該事進行討論及作出跟進。在決定中環灣仔繞道的建造形式後，顧問公司會負責提交證據，證明建議方案的填海範圍屬於最小。至於顧問合約，建造工程的設計和監督屬於合約的不同階段。顧問公司只會在接獲政府當局的指示後，才會由建造工程的設計階段進入監督階段。他補充，政府當局尚未就中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期的建造工程提交撥款申請，而政府當局只會在獲批建造工程的撥款後，才會指示顧問公司監督相關的建造工程。

25. 郭家麒議員關注到，顧問公司須負責為灣仔發展計劃第二期檢討及中環灣仔繞道進行顧問工作，當中



政府當局

可能有利益衝突。他質疑顧問公司在該等情況下能否保持中立，並要求政府當局提供其就中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期檢討批予顧問公司的顧問合約的複本，以及就該等合約的議定顧問費提供資料。

#### 交通管理措施及交通負荷

26. 李永達議員指出，根據可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(下稱“專家小組”)的意見，單獨推行任何措施(例如建造中環灣仔繞道)不能解決交通擠塞問題，仍然需要同時推行其他交通管理措施。然而，政府當局給予市民的印象是，建造中環灣仔繞道可以解決所有交通問題。他認為政府當局未有盡力推行各項交通管理措施，例如調整隧道收費及推行電子道路收費。他詢問在政府當局接獲的意見之中，是否有建議採用嚴厲的交通管理措施取代建造中環灣仔繞道，以解決交通擠塞問題。他認為應讓市民選擇是否支持建造中環灣仔繞道以求交通暢順；如果不支持建造中環灣仔繞道，則承擔相關交通管理措施所帶來的後果。政府當局應向市民公開其在公眾參與活動期間所接獲的意見。

27. 劉秀成議員又詢問，在中環灣仔繞道落成之前，政府當局會否制訂任何臨時交通管理措施。

28. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)<sup>1</sup>在回答時強調，為紓緩區內及干諾道中／夏慤道／告士打道走廊沿線一帶的交通擠塞情況，建造中環灣仔繞道確實有迫切及即時的需要。專家小組亦支持建造中環灣仔繞道。

29. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>補充，本港現時約有90%的客運是使用公共交通工具。本港私家車輛的擁有率只是每1 000人擁有50部車輛，而許多私家車輛都只是間中使用。要令私家車輛數目大幅減少，必須大幅提高相關稅項，例如首次登記稅及汽油稅等。社會人士會否接受把該等稅項大幅提高，實屬疑問。他表示，政府當局一直採用一籃子措施來管理上述走廊一帶的交通及達致可持續運輸規劃的目標。已在該走廊實施的措施包括限制上落貨活動、改劃行車線、減少巴士班次及改善巴士的轉車位等。在1999年重組巴士路線後，進入中環的巴士班次已減少了17%。政府當局會在這方面繼續努力，但由於居民屬意點至點的巴士服務及不減少巴士班次，要達致上述目標並不容易。使用海底隧道的車輛並非導致上述走廊交通擠塞的唯一原因。在黃昏6時30分後前往其他地區(例如跑馬地)的車輛亦會造成交通擠塞。政府當局會繼續與兩間隧道公司商討令現有3條過海

隧道用量較為平均的措施，並已委聘顧問就電子道路收費進行研究，以測試不同收費方案的敏感程度。

30. 都市規劃顧問有限公司董事總經理譚小瑩女士補充，優化海濱研究曾進行電話調查及路邊調查。超過75%受訪者認為交通擠塞是個必須予以解決的問題。在解決交通擠塞的各項措施中，大部分受訪者以“建造中環灣仔繞道並同時實施交通管理措施”為首選，其次是“只實施交通管理措施”及“只建造中環灣仔繞道”。約46%受訪者屬意採用隧道方案。

31. 灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會主席梁剛銳先生指出，優化海濱研究構想階段接獲的意見的詳情已載於構想階段的公眾參與報告的唯讀光碟之內。至於就不興建中環灣仔繞道而解決交通擠塞問題的其他措施所提出的意見，當中大部分不是過於簡單便是有欠成熟，未可予以進一步推行。舉例而言，有建議認為應將地鐵列車的班次增加一倍，但地鐵公司已表示此舉並不實際可行。

32. 郭家麒議員關注到，政府當局有否採取任何措施以回應專家小組的建議，把中環填海工程第三期及添馬艦用地的發展密度降低，藉以減少交通負荷。他認為政府當局在規劃中環填海工程第三期及添馬艦用地時應該高瞻遠矚，以免日後出現交通擠塞情況。此外，政府當局不應選擇性地採用專家小組的建議。他又質疑政府當局有否採取足夠的交通管理措施以解決交通擠塞問題。

33. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1在回答時重申，建造中環灣仔繞道確實有迫切及即時的需要，而專家小組及灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會均支持建造中環灣仔繞道，藉以紓緩該區及上述走廊一帶的交通擠塞情況。政府當局會審慎行事，確保任何填海工程均符合“凌駕性公眾需要測試”。

34. 至於在交通方面的需求，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1指出，據專家小組所述，即使灣仔發展計劃第二期範圍內沒有新的發展項目，中環灣仔繞道連同灣仔的連接路和P2道路仍須興建。在中環灣仔繞道建成後，假設區內所有計劃發展項目均獲落實，該走廊的行人量／容車量比率到2016年時亦只為0.9，遠低於會出現嚴重交通擠塞及令人難以接受的1.2水平。

35. 郭家麒議員表示，政府當局應進一步探討公眾對降低新發展項目的密度、解決交通擠塞的各項措施，

以及是否屬意以填海方式建造中環灣仔繞道的意見。他認為應由一個獨立的有關方進行一項科學化的調查，以客觀方法探討公眾的意見。

36. 港島及離島拓展處處長在回答時解釋，日後將會有進一步的公眾參與，因為優化海濱研究的公眾參與活動共有3個階段。構想階段現已完結，而建立共識階段將會隨之展開。政府當局已諮詢各個區議會、城市規劃委員會(下稱“城規會”)及立法會。在綜合接獲的意見後，政府當局會就日後的工作向顧問公司作出指示。顧問公司會擬備一份概念規劃圖，以便透過例如工作坊及公眾論壇等活動讓公眾在建立共識階段作出參與。

37. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1補充，政府當局曾於不同場合徵詢公眾的意見。在各個公眾論壇上，大部分出席者不支持高架道路方案而屬意隧道方案，因為前者會對海濱的景觀造成影響。在社區設計坊上，參與者均了解，如果證實建造中環灣仔繞道是解決交通擠塞問題的最實際可行方案，便可能需要進行若干填海。

38. 都市規劃顧問有限公司董事總經理譚小瑩女士進一步補充，在香港大學以獨立性質進行的路邊調查中，受訪者曾被問及如果需要進行填海，他們是否仍會支持建造中環灣仔繞道，而當中只有9%表示他們寧可忍受交通擠塞而不屬意填海以建造中環灣仔繞道。

39. 梁家傑議員詢問，在決定是否及應如何建造中環灣仔繞道時，政府當局有否考慮中區政府合署及美利大廈現址日後可能被重新發展為高密度的商業及／或住宅發展項目所引致的交通量。他詢問中環灣仔繞道連同日後的道路網絡可否應付該等發展項目所引致的額外交通量，而日後的交通影響評估如果顯示相關道路網絡不能應付該等發展項目引致的交通量，城規會會否否決就把該等用地重新劃作高密度的商業或住宅發展項目而向其提交的申請。

40. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1表示，政府當局尚未決定該等土地日後的用途。如果有需要將該等土地現時被劃作“政府、機構或社區”的土地用途改變，政府當局會詳細進行研究。改劃該等土地的用途必須遵照所需的法定規劃程序，亦必須評估對交通的影響。

41. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1補充，如果必須修訂該等土地現時的分區計劃大綱圖，運輸署須評

核詳細交通影響評估的結果，並將其意見連同交通影響評估結果提交城規會審核。城規會在作出決定前會考慮多項事宜，包括改劃土地用途的建議會否對交通造成嚴重影響。按照現時的估計，中環灣仔繞道將會是一條雙程三線分隔的主幹路，到2016年時仍會有容車餘量。對交通的影響程度將會視乎多項因素，例如商業樓宇的數目、購物人流、單位數目、居民人數、工程時間表、各個發展項目的完工日期及經濟預測等。由於欠缺該等用地日後將會用作何種發展的確實數據，現時很難作出評估。

42. 運輸署總工程師／交通工程(港島)(下稱“運輸署總工程師”)回答劉秀成議員的詢問時表示，到2016年時，中環灣仔繞道仍會有約30%的容車餘量，可滿足不限於但包括中區在內的各個地區日後的發展項目所引致的長遠交通需求。

政府當局

43. 梁家傑議員要求政府當局提供其用以得出中環灣仔繞道到2016年時仍會有約30%容車餘量的各項假設。

#### 優化海濱

44. 對於共建維港委員會的工作，郭家麒議員質疑共建維港委員會是否能達致其各項目標，並要求政府當局澄清是否計劃解散共建維港委員會。他批評政府當局未有於海濱地區進行足夠的改善工程，令大部分土地閒置及未獲善用。他擔心建造中環灣仔繞道只是被用作為進行填海的藉口。他反對的是填海，並非反對建造中環灣仔繞道。

45. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)<sup>1</sup>表示，共建維港委員會一直有就海港相關規劃事宜提供一個促進與公眾對話及讓公眾參與的平台。在規劃過程中讓公眾作出參與可提高他們對最終結果的接受程度。共建維港委員會現有委員的任期會直至2007年6月30日為止，而房屋及規劃地政局局長最近曾表示共建維港委員會有很多工作尚未完成。為維持該等工作的延續性，政府當局沒有計劃解散共建維港委員會。

46. 劉秀成議員表示，提供暢順行人通道前往海濱與中環灣仔繞道的建造工程應同時進行。運輸署總工程師回答時表示，政府當局已制訂計劃，透過新建的行人天橋及地面行人過路處提供暢順通道前往海濱。舉例而言，畢打街的行人天橋將會延伸至民耀街，為公眾提供暢順通道前往海濱，而日後亦會有更多行人設施與海濱連接。

47. 李永達議員認為多個海濱地區現時的土地用途未能配合周圍的環境，而公眾前往海濱的通道應該予以改善。他詢問政府當局會採取甚麼措施以改善有關情況。他認為政府當局不應只著眼於建造中環灣仔繞道，對改善海濱地區亦應予以充分照顧。他表示，政府當局應定出一個時間表及加快海濱地區的改善工程。

48. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1在回答時表示，共建維港委員會對如何物色方法把海濱優化及方便公眾前往海濱一直相當重視。共建維港委員會已制訂海港規劃原則，作為規劃海濱地區的指引。根據共建維港委員會的意見，政府當局進行了多項改善工程，在西九龍填海區設立海濱長廊，並就中區海濱的改善工程進行研究。共建維港委員會轄下的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會現正物色機會，透過優化海濱研究以改善灣仔、銅鑼灣及鄰近地區的海濱。

49. 規劃署總城市規劃師／特別職務(1)補充，在研究中環灣仔繞道的建造工程時，政府當局亦藉該機會物色優化海濱地區的方法。根據優化海濱研究構想階段的結果，政府當局會擬備一份概念規劃圖，以便在建立共識階段作進一步的公眾參與活動。根據在建立共識階段所取得的共識，政府當局會擬備一份建議發展計劃大綱草圖及修訂有關的分區計劃大綱草圖。她向委員保證，政府當局會採用整體土地用途及交通規劃方案模式，為灣仔、銅鑼灣及北角的海濱及鄰近地區制訂一個有條理的規劃框架。在此期間，前灣仔貨物裝卸區用地將予優化，令該區可為公眾所使用，並會研究改善行人前往海濱的其他措施。

50. 李永達議員表示，與建造中環灣仔繞道並不相關的措施，應盡快予以實施。港島及離島拓展處處長表示，政府當局已就建議中為前灣仔貨物裝卸區進行的短期改善工程(包括設計詳情)諮詢灣仔區議會。

51. 除公眾前往海濱的通道外，李永達議員認為海濱一帶的行人連接設施亦應予以改善。現時，行人連接設施在多處均受到阻礙。他要求政府當局提供資料，說明有何措施改善港島北岸一帶的行人連接設施的連貫性，以及有何措施讓市民大眾更易前往港島的海濱。郭家麒議員贊同李議員的意見，並建議在事務委員會日後的會議上討論此事。

(會後補註：政府當局就提供相關資料擬備的文件(立法會CB(1)2022/05-06(01)號文件)已於2006年7月20日送交委員參閱。)

52. 委員其後同意事務委員會在2006年7月討論李議員所提出的上述事項。

## **II 其他事項**

53. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年9月21日