

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)60/06-07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26日(星期一)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會會議廳

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
何俊仁議員
何鍾泰議員，S.B.St.J., JP
涂謹申議員
霍震霆議員，GBS, JP
石禮謙議員，JP
陳偉業議員
李永達議員
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：陳鑑林議員
梁國雄議員

缺席委員：黃容根議員，JP
蔡素玉議員，JP
李國英議員，MH

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

高級城市規劃師
黎倩君小姐

爭氣行動

主席
Annelise CONNELL女士

顧問
Andy GREEN博士

香港工程師學會

副會長
盧偉國博士、工程師

共創我們的海港區／
歷豐諮詢集團有限公司

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

保護海港協會

理事
李傑偉先生

世界自然(香港)基金會

主席
邵在德先生

香港測量師學會

工料測量組主席
何學強博士

個別人士

東區區議會議員
林翠蓮女士

工程界社促會

高級副主席
李炳權工程師

香港規劃師學會

副會長
龐婉儀女士

保護維港行動

代表
鄭麗琼女士

香港建造商會

副會長
沙傅達偉先生

助理秘書長
王灝文先生

拯救海岸

主席
John BOWDEN先生

香港建築師學會

會長
林雲峯教授

規劃及地政委員會主席
蔣匡文先生

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

經辦人／部門

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)1833/05-06(03)號文件 —— 香港園境師學會於2006年6月21日提交的意見書

立法會CB(1)1519/05-06(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件

- 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)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)

委員察悉在會議席上提交了下列文件：

- (a) 東區區議會議員林翠蓮女士的發言講稿；
- (b) 保護維港行動於2006年6月26日提交的意見書；及
- (c) 香港地產建設商會於2006年6月23日提交的意見書。

(會後補註：上述各份文件(分別為立法會CB(1)1868/05-06(01)至(03)號文件)其後於2006年6月27日發給委員。)

2. 主席歡迎政府當局及各團體的代表出席會議。他表示，召開是次特別會議的目的，是聽取有關團體及個別人士的意見。他繼而請政府當局作出簡介，然後請團體代表陳述意見。

政府當局作出簡介

3. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1表示，此事曾在先前的兩次會議上討論，當時有關政策局及部門的代表曾解釋，現時很多並非前往銅鑼灣、灣仔和中環的車輛均須行經干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(下稱“走廊”)，導致交通擠塞，故當前有迫切需要興建中環灣仔繞道。當局已向委員介紹政府為興建中環灣仔繞道而委聘的有關顧問(下稱“顧問”)所制訂的不同方案和構想，並解釋有需要藉填海來興建中環灣仔繞道以連接現有道路、興建連接路，以及處理地下鐵路荃灣線的隧道結構造成限制的問題。政府當局承認需要在任何海港填海中，符合終審法院就《保護海港條例》(第531章)所裁定的“有凌駕性公眾需要測試”的準則。在所研究的

各個方案和構想中，當局發覺隧道方案構想一所涉及的填海規模最小(約為15公頃)，因此最能符合“有凌駕性公眾需要測試”的準則。

4. 在優化海濱的機會方面，房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1表示，若採用隧道方案構想一，沿灣仔至北角的海濱將有5個地點可進行優化海濱工程，包括香港會議展覽中心(下稱“會展中心”)東面和西面的範圍、前灣仔公眾貨物裝卸區、銅鑼灣避風塘，以及中環灣仔繞道與東區走廊在北角的連接點。公眾人士期望有一條連貫的海濱長廊連接維多利亞公園與海濱，有關建議將可符合他們的期望。在共建維港委員會(下稱“維港委員會”)轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會(下稱“小組委員會”)於2006年6月13日舉行的會議上，小組委員會支持採用隧道方案構想一，作為顧問擬備灣仔發展計劃第二期概念規劃圖(下稱“概念規劃圖”)的基礎。

5. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1又表示，當局已計劃興建不同形式的行人連接路，包括地面連接路、高架行人道及園景行人天橋，把行人帶到海濱。政府當局會積極把握機會，改善海濱與其他地方的連繫，以及其環境和設計，包括使用與水有關的特色元素，營造一個朝氣勃勃兼具備多元化設施的海濱，供公眾人士享用。該等優化海濱的構思及中環灣仔繞道的建造形式，均會納入概念規劃圖，而當局會在2006年第三季開始舉辦論壇和展覽，徵集公眾人士的意見。政府當局希望這項工程計劃可盡快實施，以紓緩港島北岸一帶的交通擠塞問題，同時提供優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的機會。

團體陳述意見

爭氣行動

(立法會CB(1)1833/05-06(01)號文件)

6. 爭氣行動主席Annelise CONNELL女士表示，政府當局已證實，除非同時實施電子道路收費，否則中環灣仔繞道將不會取得成效。單靠中環灣仔繞道根本不會紓緩交通擠塞問題，而這問題正是當局確定需要興建中環灣仔繞道的原因。爭氣行動顧問Andy GREEN博士陳述其意見，詳情載於有關意見書內。他補充，電子道路收費按“用者自付”的原則運作，而該收費系統包括一個收費區和一條電子虛擬繞道。由於道路收費按道路使用率計算，因此這是一個公平的系統。透過運用世界各地採用的技術，要在一段短時間內實施該系統並非難事，當中涉及的技术風險及各項設備所需的成本亦甚低，而且

快捷安全。該系統甚具彈性，而且可作改善，將其擴展至其他交通擠塞地區。與興建新的運輸基礎設施不同，該系統不會帶來一些因興建新道路而引致的交通量。

香港工程師學會

(立法會CB(1)1845/05-06(01)號文件)

7. 香港工程師學會副會長盧偉國博士、工程師陳述其意見，詳情載於有關意見書內。他補充，從技術角度而言，以“零填海”的方式興建中環灣仔繞道並不可行。當局應盡快興建中環灣仔繞道，以及進行優化海濱工程。

共創我們的海港區／歷豐諮詢集團有限公司

(立法會CB(1)1845/05-06(02)及CB(1)1582/05-06(01)號文件)

8. 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表示，世界自然(香港)基金會同意把該會陳述意見的時間讓給他。他繼而陳述其意見，詳情載於有關意見書內。他補充，在興建中環灣仔繞道一事上，政府當局其實是把交通問題轉移至北角，這對北角的居民並不公平。他們或會採取法律行動，反對在北角進行填海以興建大型運輸基礎設施的建議。他指出，當局應審慎衡量交通量與優化海濱兩者之間的平衡效果，以及社會和經濟兩方面的成本與效益。他提出拆卸並以隧道形式重建東區走廊，以及沿現時被東區走廊所佔用的海濱範圍進行填海，以建造一個新海濱的構思。新開關的土地的地價，可以為有關工程提供資金。

保護海港協會

(立法會CB(1)1552/05-06(01)號文件)

9. 保護海港協會理事李傑偉先生陳述其意見，詳情載於有關意見書內。他補充，當局應公開其給予顧問的工作簡介和指示，藉此向公眾人士保證當局已指示顧問必須遵守終審法院的裁決所載的規定、顧問必須製備圖片以顯示填海規模及現有和擬議的海岸線，以及顧問必須向公眾人士披露灣仔發展計劃第二期的填海土地的規劃資料。

世界自然(香港)基金會

10. 世界自然(香港)基金會已將其陳述意見的時間，讓給司馬文先生。

香港測量師學會
(立法會CB(1)1833/05-06(02)號文件)

11. 香港測量師學會工料測量組主席何學強博士陳述其意見，詳情載於有關意見書內。他補充，購回兩條專營過海隧道是紓緩交通擠塞的可行辦法之一。

東區區議會議員林翠蓮女士
(立法會CB(1)1868/05-06(01)號文件)

12. 林翠蓮女士陳述其意見，詳情載於有關意見書內。

工程界社促會
(立法會CB(1)1845/05-06(03)號文件)

13. 工程界社促會高級副主席李炳權工程師陳述其意見，詳情載於有關意見書內。

香港規劃師學會
(立法會CB(1)1895/05-06(01)號文件)

14. 香港規劃師學會副會長龐婉儀女士申報利益，表明她是維港委員會和可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(下稱“專家小組”)中香港規劃師學會的代表。她陳述其意見，詳情載於有關意見書內。

(會後補註：秘書處在會後接獲香港規劃師學會的發言講稿(立法會CB(1)1895/05-06(01)號文件)，該講稿其後於2006年6月29日發給委員。)

保護維港行動
(立法會CB(1)1868/05-06(02)號文件)

15. 保護維港行動代表鄭麗琼女士陳述其意見，詳情載於有關意見書內。她補充，中西區區議會已通過議案，反對有關在興建中環灣仔繞道方面沒有可行的“零填海”定線此一結論。她希望立法會會考慮這點。

香港建造商會
(立法會CB(1)1845/05-06(04)號文件)

16. 香港建造商會副會長沙傳達偉先生陳述其意見，詳情載於有關意見書內。他補充，香港建造商會關注這項工程計劃，並非純粹為了保證其會員可獲得他們極需要的建造工程。香港建造商會是本着社會良心，而其會員亦承認有需要保護環境。該會支持中環灣仔繞道

工程計劃，因為該計劃只須進行規模最小的填海便可紓緩沿走廊出現的交通擠塞問題、提供優化海濱的機會、把維多利亞公園與海濱連接起來，以及可保留銅鑼灣避風塘。香港建造商會支持採用隧道方案，並屬意構想一，因為構想一會令填海規模維持至最小、在施工期間所須採取的臨時交通改道措施較少，以及可為現時不連貫的海岸線進行極為需要的優化工程。

拯救海岸

17. 拯救海岸主席John BOWDEN先生表示，政府當局應澄清現正進行的公眾諮詢工作的形式，並解釋當局會如何評估和披露各方所提出的意見和疑問。社會團體及環保機構渴望不會出現沒有對在諮詢期間提出的事宜作任何真實回應的公眾諮詢工作。舉例而言，公眾人士在公眾諮詢進行期間曾對P2路及其他地面道路的擬議形式提出質疑。雖然構想階段公眾參與報告有提及這些質疑，但該報告並無指出該等質疑經常被人提述的重要性，只把其視為次要的意見。當局應特別注意避免興建太多在沒有清晰並經證明屬實的證據支持下規劃的地面道路。

香港建築師學會

18. 香港建築師學會會長林雲峯教授表示，香港建築師學會歡迎維港委員會及政府當局就優化海濱進行公眾諮詢工作。隧道方案構想一可以接受，是因為該方案所需要進行的填海規模最小，而且對維多利亞公園所造成的影響，以及對在與東區走廊的連接點出現的交通擠塞問題所造成的影響亦最輕微。當局可探討免卻在會展中心東面進行填海及利用該範圍舉辦消閒活動，以減輕對景觀造成的影響是否可行。當局亦應制訂實施優化海濱措施的時間表，並繼續讓公眾有機會參與制訂各項優化海濱措施的工作，例如就維多利亞公園等主要園景美化地點的優化措施舉辦設計比賽。當局應向公眾人士展示各個方案的模型，方便他們就該等方案進行評估。

政府當局的回應

19. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1表示，專家小組曾就興建中環灣仔繞道是否有凌駕性公眾需要一事進行全面商議，而小組委員會亦曾詳細討論專家小組的報告。專家小組及小組委員會均支持興建中環灣仔繞道。關於進行最少填海的規定，本身是工程界專業人士的顧問已確定隧道方案構想一為需要進行規模最小的填海的方案，不少專業機構亦同意這點。在優化海

濱方面，顧問提出了數個構思，例如在會展中心西面關設文化區，包括文化及藝術博覽地帶、表演場地及博覽道海濱長廊；沿灣仔海濱關設綠化休憩地帶，包括優化園景康樂活動場地及露天餐廳(露天茶座等)，以增添海濱的活力；在前灣仔貨物裝卸區關設水上活動地帶，包括公眾航海活動地帶及遊船停泊和觀光場地；在銅鑼灣避風塘關設水上康樂活動消遣地帶，以保留現有避風塘為原則，當中包括興建一個連接維多利亞公園及海濱的綠化露天平台；以及沿北角海濱關設另一個綠化休憩地帶，成為優化園景康樂活動場地。在設計方面，當局會加入與水有關的特色元素，而待概念規劃圖備妥之後，便可提供更多詳細資料。當局亦會公開圖片及模型，以便公眾人士了解各項優化海濱措施。

20. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局已接納專家小組的建議，而且正在實施及計劃實施一些交通管理措施。目前，香港約有90%的乘客使用公共交通工具。在香港，私家車的擁有率僅為每1 000人擁有50輛私家車，而不少私家車更只是間中使用。在歐洲各國，擁有私家車所帶來的開支遠較香港為低，因為香港的首次登記稅、汽油稅和停車場費用甚為高昂。要進一步減少私家車的佔有率，當局必須大幅提高相關稅項，而若採取這項措施，其成效亦未必如其他國家般理想。政府當局一直採取一籃子的措施管理沿走廊的交通，包括限制上落客貨、更改行車線的劃界及重整專利巴士服務，結果令巴士的行程數目減少了17%。政府當局會繼續致力推行提高交通流量的措施，包括減少道路的樽頸位置，以及與兩間隧道公司磋商有何措施，可令3條過海隧道的交通分布得更加平均。

21. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1進一步解釋，在中環灣仔繞道啟用後，即使西區海底隧道的隧道費有所增加，其使用率亦會較前為高。政府當局亦已透過進一步加強內部協調，提升其針對緊急交通事故的危機管理能力。政府當局會繼續探討電子道路收費是否可行，並測試各個收費方案的敏感度。他強調政府當局及專家小組均相信提供替代路線是實施電子道路收費的先決條件，而中環灣仔繞道會為走廊提供一條替代路線。至於對北角的影響，則無論中環灣仔繞道興建與否，前往北角或北角以東地區的車輛亦必須駛經北角。在中環灣仔繞道建成後，加上假設中環填海計劃第三期及添馬艦用地各項已規劃的發展落實進行，沿走廊便不會再出現任何交通擠塞，因為到了2016年，走廊的行車量／容車量比率只是0.9，遠較顯示會出現嚴重交通擠塞的比率，亦即1.2為低。

22. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長指出，在設計中環灣仔繞道與東區走廊的連接點時，顧問須考慮填海規模、施工期間妨礙交通的程度、對維多利亞公園造成的影響，以及對易受影響地方造成的噪音影響。透過確定優化海濱及園景美化地點的機會，區內居民應可受惠。當局會展示概念規劃圖，方便公眾人士了解優化海濱的構思。

23. 小組委員會主席梁剛銳先生表示，讓公眾參與優化海濱工作是維港委員會的使命之一，而在構想階段一直有廣泛程度的公眾參與。專家小組就處理走廊的交通擠塞問題的措施制訂建議時，已吸納公眾人士的意見，而小組委員會在為海濱進行規劃時，已參考有關建議。小組委員會希望優化海濱的建議可在中環灣仔繞道的定線及建造形式決定後落實。當局已向城市規劃委員會、立法會及有關區議會簡介興建中環灣仔繞道在技術方面的事宜，以及優化海濱的機會。顧問會為下一階段的公眾參與工作擬備概念規劃圖。在概念規劃圖於2006年8月向公眾公開後，便會收集專業團體的意見。

討論

交通管理措施及交通負荷量

24. 何鍾泰議員指出，中環灣仔繞道的規劃一直處於初步階段，為時已有30年左右，而中環灣仔繞道將可填補東西流向策略性主幹道網絡所欠缺的一部分。現時港島約有100萬人口，雖然這個人口數目基本上會維持穩定，但3條過海隧道會吸引來自九龍和新界其他地區，甚至是內地的車輛使用。香港的發展主要由經濟推動，不應被交通問題妨礙。車輛排放的廢氣在交通擠塞時無法散去，亦會令空氣污染問題惡化。既然專家小組支持興建中環灣仔繞道，加上“零填海”並不可行，當局便應進行中環灣仔繞道的建造工程，不應再有任何拖延。在實施有關工程計劃一事上，政府當局應果斷行事。至於電子道路收費，他指出在先前進行的研究中，一直有不少人反對實施電子道路收費，而且亦已經顯示電子道路收費不適合香港。港島地勢陡峭，平地稀少，而且並無替代道路。在沒有替代道路的情況下，實施電子道路收費根本並無效用，只會把交通轉移至其他地區。

25. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1感謝何鍾泰議員支持盡快興建中環灣仔繞道。政府當局希望該項工程計劃會早日實施，以紓緩港島北岸一帶的交通擠塞問題，同時提供機會優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區的海濱，供公眾人士享用。關於電子道路收費，環境運

輸及工務局副秘書長(運輸)1指出，政府當局亦認為替代道路是實施電子道路收費的先決條件，否則所有行走東西行方向的駕駛人士即使只是經過收費區，仍會被收取費用。若沒有替代道路，便不能達到不鼓勵駕駛人士進入交通擠塞地區這個首要目的。這不但有欠公允，而且不少人亦會反對這項安排。

26. 石禮謙議員詢問，若興建中環灣仔繞道的建議最終發覺並不正確，政府當局有否任何解決辦法或補救措施。小組委員會主席梁剛銳先生回應時表示，專家小組共有8名成員，全部是專業人士。在作出結論前，他們已詳細研究運輸署所提交的交通數據。除了興建中環灣仔繞道的建議外，專家小組亦建議採取各項短期、中期及長期措施，務求達致可持續的運輸規劃。

27. 陳偉業議員詢問，評估興建中環灣仔繞道的需要時所採用的假設，是否已根據最新的人口和經濟數據更新。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1回應時表示，當局曾就興建中環灣仔繞道的需要和時間，進行多次檢討。當局在80年代首次確認有需要興建中環灣仔繞道，並在1989年進行的一次全面運輸檢討中再次確認這點。在90年代中期至90年代後期，當局再進行了一些檢討。在2005年，當局根據規劃署所提供的最新人口和經濟數據，進行另一次檢討，結果又再確認有需要興建中環灣仔繞道。

28. 梁家傑議員認同關於當局應展示其製備的模型和圖片，以便公眾人士了解有關工程計劃的看法。他關注到，若中區政府合署及美利大廈的現有用地日後會進行新發展，有關工程會否提供一個可持續的運輸解決方案。政府當局應按委員在上次會議上提出的要求，提供在預測中環灣仔繞道的容車量時所採用的假設的資料。關於專家小組的工作，他詢問除了就運輸事宜進行研究外，專家小組是否亦有進行其他範疇的工作。

29. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應時表示，在概念規劃圖備妥時，當局會一併提供圖片和模型，而公眾人士可表達他們的意見。至於中環灣仔繞道，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，計劃興建中環灣仔繞道並非只是為了應付中環、灣仔或銅鑼灣的交通，而是為了應付整個港島區的交通，藉此填補策略性主幹道網絡所欠缺的一部分。一如專家小組所建議，政府當局會在中環灣仔繞道建成之前及之後，實施適當的交通管理措施。政府當局會繼續作出努力，務求達致可持續的運輸規劃和管理。據專家小組的職權範圍所載，專家小組的工作範圍集中於是否需要興建中環灣仔

繞道和相關運輸事宜方面，因為在維港委員會展開工作的初期階段所提出的關注事項，不少與該等事宜有關。

30. 郭家麒議員指出，專家小組曾提出多項建議，興建中環灣仔繞道只是其中之一。他關注到政府當局有否因應專家小組的建議採取任何措施，檢討中環的規劃及降低中環填海計劃第三期和添馬艦的發展密度。政府當局的規劃應以減少交通擠塞，而不是令交通擠塞問題惡化為目標。當局應探討其他交通措施，例如實施電子道路收費、購回兩條專營過海隧道、調整隧道使用率、重整巴士路線、津貼隧道費及興建新的地下鐵路路線。

31. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應時表示，在通過當中涉及大量諮詢及詳細研究工作的法定規劃程序後，行政長官會同行政會議於2002年批准涵蓋中環填海計劃第三期的分區計劃大綱圖。房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1和環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1重申，有關道路網絡的容車量，將足以應付區內各項已規劃發展項目所帶來的交通量。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1補充，雖然政府當局無意購回兩條專營過海隧道，但就調整隧道費進行的磋商工作已經展開。

32. 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指出，在早上繁忙時間使用走廊的貨車為數不少。他認為若實施電子道路收費，可向貨車收取在早上繁忙時間使用走廊的費用。向貨車收取在繁忙時間使用走廊的費用，而不向其收取在非繁忙時間使用走廊的費用，可調節道路系統的使用率。他關注到交通需求會在港深西部通道啟用後持續上升，並認為應盡快實施電子道路收費，以紓緩交通擠塞問題。至於中環灣仔繞道的可持續性，除非有機會建造一條新走廊，否則應把到了2016年為0.9這個行車量／容車量比率視作絕對限制，因為交通情況可能會急劇惡化。中環灣仔繞道本身未必是一個可持續的解決辦法，因為還有很多其他事宜需要解決。

33. 香港建築師學會規劃及地政委員會主席蔣匡文先生認為，只得一個解決問題的方法並不足夠，當局在考慮興建中環灣仔繞道時，亦應一併考慮其他解決交通問題的方法，例如地下鐵路及電子道路收費，以應付長遠的交通需求。

34. 爭氣行動主席Annelise CONNELL女士表示，行政會議在2001年的電子道路收費研究中確認，電子道路收費會在香港取得成功。當時沒有實施電子道路收費，純粹是因為交通情況尚未到達一個嚴峻的地步。她表

示，環境運輸及工務局局長和環境運輸及工務局副秘書長(運輸)¹曾公開表示，若不同時實施電子道路收費，中環灣仔繞道將不能發揮效用，而單靠興建中環灣仔繞道將無法解決交通問題。

35. 何鍾泰議員指出，在有關的行政會議結束後，立法會與政府當局就電子道路收費進行了多次討論，而政府當局亦有提供最新的資料及回應議員的問題。他表示，集體運輸系統是最環保的交通工具，而當局會在適當時候考慮興建港島北線，以改善東西行的交通流量。當局亦正在計劃興建港島南線，並曾就此作積極討論。香港不會完全依賴道路系統，來應付交通需求。

36. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)¹澄清，政府當局從沒有公開表示必須同時興建中環灣仔繞道和實施電子道路收費，方可處理交通情況。政府當局只提到必須採取多管齊下的方法。除了中環灣仔繞道外，當局亦須採取一籃子的其他交通管理措施，以達致可持續的運輸管理，該等措施可能包括電子道路收費。

優化海濱

37. 李永達議員認為，若無須取決於是否興建中環灣仔繞道，當局應在切實可行的範圍內盡快採取措施，加強港島北岸由堅尼地城至北角一段的行人連接路的連貫性，以及改善前往港島海濱的通道和港島海濱的環境，供公眾人士享用，特別是那些所需費用少於1,500萬元的措施。他詢問政府當局是否備有一份可進行優化海濱措施的地點(例如前灣仔公眾貨物裝卸區)的清單。

38. 何鍾泰議員支持採取措施，改善通往海濱的行人連接路及海濱的環境。劉秀成議員亦提出類似意見。他認為好的行人連接路會減少交通負荷量，因此當局應盡快採取改善行人連接路的措施。

39. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)¹回應時表示，據立法會秘書處所述，事務委員會已納入一項與優化海濱有關的議題，以供在2006年7月25日的會議上討論。政府當局會就該次會議提供詳細的資料文件，處理委員的關注事項。

40. 石禮謙議員就當局考慮在短期及長期實施的擬議優化海濱措施提出詢問。雖然支持興建中環灣仔繞道，但他詢問政府當局會否探討優化東區走廊北角一段的海濱的可行性，以便更加善用該地點。

41. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應時表示，顧問曾提出數項優化海濱的構思，例如在會展中心西面關設文化區；沿灣仔海濱關設綠化休憩地帶；在前灣仔貨物裝卸區關設水上活動地帶；在銅鑼灣避風塘關設水上康樂活動消遣地帶，包括興建一個連接維多利亞公園及海濱的綠化露天平台；以及沿北角海濱關設另一個綠化休憩地帶。當局會在概念規劃圖提供更多詳細資料。

42. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長補充，各個區議會對於改善沿港島北岸的行人連接路一事表達了強烈意見。舉例說，中西區區議會曾對海濱長廊會在何時伸延至上環表示關注。同樣地，東區區議會亦對北角海濱的優化工程會在何時進行，以及北角海濱會在何時伸延至連接鰂魚涌海濱表示關注。各項改善工程須分階段策劃及實施。在中環灣仔繞道的建造工程展開前，政府當局會在前灣仔公眾貨物裝卸區進行短期的優化海濱工程，令該地點與金紫荊廣場及銅鑼灣連接起來。

43. 陳偉業議員認為應就中環至北角的優化海濱措施作出整體規劃，而不應只以灣仔、銅鑼灣及鄰近地區為焦點。他詢問政府當局會否承諾在中環灣仔繞道施工之前，修訂相關的分區計劃大綱圖，以反映新的規劃和土地用途。

44. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應時表示，在修訂灣仔及北角的有關分區計劃大綱圖方面，會有一套法定規劃程序，而且會進行公眾諮詢。至於中環，他指出行政長官會同行政會議已於2002年批准有關的分區計劃大綱圖，而現時進行的規劃亦是以該核准分區計劃大綱圖為基礎。

45. 關於維港委員會的工作，郭家麒議員懷疑該委員會可否達到其就保護海港及優化海濱訂下的目標。他質疑維港委員會是否只為維護政府當局的利益而展開工作，並批評有關方面根本沒有進行任何優化海濱地區的工程，以致大部分土地依然空置，並無撥作更佳用途。

46. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1表示，成立維港委員會是為了就海濱一帶的規劃事宜、土地用途和發展計劃，向政府當局提供意見。維港委員會已制訂海港規劃原則，作為海濱地區的規劃指引。政府當局已根據維港委員會的意見展開優化西九龍填海區的工程，在該處興建海濱長廊，並就中環海濱的優化工程進行研究。維港委員會轄下小組委員會現正確定有何機會，優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區的海濱範圍。目前，維港委員會亦進行啟德規劃檢討。

47. 小組委員會主席梁剛銳先生補充，維港委員會曾就上環的渠務署海水抽水站的設計提供意見。因應該等意見，該抽水站的部分範圍將會建於地底，從而擴大該抽水站毗鄰海濱公園的範圍，並減輕該抽水站在視覺上造成的影響。他希望擬議的優化海濱工程可盡快實施，藉此優化中環渡輪碼頭至銅鑼灣避風塘的海濱，並把該兩處連接起來。他補充，維港委員會的工作量頗為繁重，有不少工作尚未完成。

48. 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表示，有關方面並無向專家小組介紹海港規劃原則，而專家小組亦沒有考慮日後用來興建中環灣仔繞道的土地的價值。專家小組的結論存在重大限制，因為其所採用的準則只包括汽車流量和交通需求，並無考慮必須取得的平衡，例如增加容車量相對於使用更多土地來興建運基礎設施兩者的成本和效益。

49. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長回應時澄清，專家小組注意到海港規劃原則。該小組的部分成員是維港委員會的合作伙伴，他們一直密切注意專家小組的工作，包括制訂海港規劃原則。雖然專家小組只負責就交通事宜提供建議，但在展開工作期間亦強調必須設有方便的通道連接海濱的重要性，從這點可反映出專家小組對此事有全面的理解。至於其他工作，例如P2路及地面連接路的詳細設計，則並無委託專家小組進行，而維港委員會會在建立共識階段及詳細規劃階段檢討該等工作。

填海事宜

50. 劉秀成議員詢問，重建部分東區走廊以縮細填海範圍及利用將會開闢的土地的地價來支付有關成本是否可行。至於是否必須遵守《保護海港條例》，他詢問進行“凌駕性公眾需要測試”的程序及時間為何。

51. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應時表示不會涉及地價，因為在灣仔發展計劃第二期下所開闢的任何土地將會作優化海濱之用。政府當局在進行任何海港填海工程時，必須遵守《保護海港條例》。在展開法定規劃程序及中環灣仔繞道的建造工程前，政府當局必須證明進行海港填海工程確有凌駕性的公眾需要。

52. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長表示，東區走廊是一條非常繁忙的道路，東西行的交通負荷量

甚高。顧問在設計東區走廊與中環灣仔繞道的連接點時，須考慮如何維持東區走廊的功能。根據隧道方案構想一，當局無須拆卸興發街至維多利亞公園的支路。此方案對東區走廊的交通影響最少。其他演化自社區人士意見的方案則需要把該等支路拆卸，然後以沉降方式重建該等支路。這些方案所需的填海範圍較大。顧問亦設法透過改動現有東區走廊位於與中環灣仔繞道的連接點的某個路段，縮小隧道方案構想一所需的填海範圍。

53. 石禮謙議員關注到專家就填海事宜提出的意見，房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應時表示，專家小組已向維港委員會提交報告，而顧問亦已提供專業意見和進行評估，所作出的建議是隧道方案構想一需要的填海範圍最小。工程界有不少專業人士亦支持採用隧道方案構想一作為日後展開工作的基礎，而小組委員會已同意顧問以隧道方案構想一為基礎擬備概念規劃圖，供日後再進行公眾諮詢。除了尋求專家意見外，政府當局本身亦會仔細及審慎地作出考慮，確保最終的建議是最佳方案。

定線及建造形式

54. 香港建築師學會規劃及地政委員會主席蔣匡文先生認為可以運用其他工程方法來興建中環灣仔繞道，例如使用沉管隧道，而若中環灣仔繞道的隧道低於海平面，當局便應致力避免就該段中環灣仔繞道進行填海，以保留更多海面範圍。

55. 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長回應時指出，沉管隧道適合在隧道旁並無現有構築物的情況下採用，否則會出現沉降問題，而毗鄰構築物亦會受到影響。無論最後採用哪種其他建造形式，當局亦會考慮在會展中心東面的一段中環灣仔繞道之上的填海土地，加入與水有關的特色元素，作為一項優化海濱措施。房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1補充，小組委員會曾考慮淺水隧道方案，但由於隧道結構將會位於海床之上，加上需要建造海堤作保護用途，淺水隧道會對海港造成較大程度的影響，而且不符合《保護海港條例》的規定。再者，水質亦是一項令人關注的事宜。因此，當局認為淺水隧道方案並不可行。

工程成本及顧問工作

56. 郭家麒議員詢問當局會否就興建中環灣仔繞道進行成本效益分析，從而顯示與其他方法相比，興建該繞道是一個合理的解決辦法。他認為，該項工程計劃的

預算成本為大約200億元，不但極為高昂，而且若把該筆資金用於教育及醫療服務等範疇，將可更加善用該筆資金。當局應提供充分理據，確保該200億元的工程資金運用得宜。他關注的是，由於顧問同時負責進行灣仔發展計劃第二期檢討的顧問工作，以及中環灣仔繞道建造工程的設計和監督工作，故可能會出現利益衝突問題。他詢問政府當局何時可提供批予顧問的中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期檢討顧問協議的文本，以及在該協議下商定的顧問費用的資料。

57. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1回應時表示，在就工程計劃提出撥款申請之前，政府當局會向立法會提交成本效益分析資料。目前，該項工程計劃只處於早期規劃階段，維港委員會仍須進行下兩個階段的工作，然後才決定如何興建中環灣仔繞道。

58. 關於工程成本，土木工程拓展署港島及離島拓展處處長解釋，該200億元的預算成本包括建造工程成本及顧問監督建造工程所需的費用，而這筆費用只佔總成本一小部分。他表示，顧問已獲批兩份顧問協議，由路政署批出的一份協議與中環灣仔繞道建造工程的設計和監督工作有關，由前拓展署(現為土木工程拓展署)批出的另一份協議則與灣仔發展計劃第二期工程計劃的建造工程的設計和監督工作有關。顧問不會負責進行建造工程，當局會另行展開招標工作，甄選承建商進行建造工程。顧問費用不會取決於建造工程的規模，而就某項工程計劃的建造工程的設計和監督工作批出顧問協議，是政府當局的慣常做法。政府當局已開始編製郭議員要求取得的資料。

59. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1回應主席的詢問時表示，政府當局會盡快提供委員在2006年6月9日的會議上要求取得的資料。

II. 其他事項

60. 議事完畢，會議於下午6時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年10月16日