



立法會

規劃地政及工程事務委員會主席

劉皇發議員

劉議員：

對於優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱研究構想階段公眾參與報告的意見

政府表示由於中環灣仔一帶面對沉重交通的問題，必需採取一些有效措施解決。共建維港委員會成立的可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組，經過討論及研究後，雖然，支持興建中環繞道及其支路。然而，專家小組亦提出一系列的短期、中期及長期的措施改善區內的交通問題。可惜政府只聽取興建道路的意見，對其他的建議則沒有作出任何回應。使我們懷疑整份專家小組的報告，只是政府為進一步填海興建道路，而製造「凌駕性的公眾需要」其中一個重要的藉口。

短期措施何時執行

專家小組建議政府應考慮，重新調整三條海底隧道收費，及施行一些短期運輸管理措施；如上落客貨管制、改善路口工程、重整公共運輸路線等，以改善區內交通擠塞問題。可惜，政府或顧問提交的報告對於有關的措施，並未提供任何實質建議及改善計劃時間表。而有關改善三條隧道收費不平衡的建議，政府自去年四月提出後，便沒有任何跟進行動，到底政府是否有決心改善這個問題呢？

欠缺全盤規劃，只見填海建路

正如上述專家小組報告 3.1.3 段指出：*綜合土地用途和運輸發展規劃土地用途規劃與運輸發展規劃互相關連，在規劃時兩者應同時兼顧。現時本港已到達一個*



階段，土地用途規劃須受運輸基建設施要求的限制。因此，進行土地用途規劃時，必須考慮運輸需求的因素。這一點對在有限空間進一步發展運輸基建設施的市區，尤其重要。”換言之，政府必須重新檢討及縮減整個中環的發展規模(包括：中環三期填海土地上的商業發展、添馬艦的發展及政府山的未來規劃)，從而大大減少區內的交通流量及對道路的需求。可惜，我們從未發現政府接納民間的意見，考慮縮減區內發展的規模，以減低區內的交通需求。

此外，專家小組亦清楚表明當公路的容車量比率接近 0.9，則應視為暫緩發展的訊號。事實上，運輸署的數據亦顯示，到 2016 年中環灣仔一帶的部份道路的交通匯處容車量將高達 1.08(內告士打道西行近怡東酒店)，而干諾道東行近交易廣場、夏慤道西行近海富中心等 6 個地點，容車輛亦達至 0.87 至 0.97。這不是專家認為的「暫緩發展的訊號」，政府為何不作出任何的回應呢？政府為何只聽取專家同意興建道路的建議，而漠視其餘意見呢？

總結

我們認為政府必須先具體地實施改善交通措施，及加快興建鐵路系統以解決現時所面對的交通問題；更重要的是從根本著手，重新檢討整個中環灣仔的規劃，刪除一切不必要的發展計劃(如：中環三期填海土地上的商業發展，及添馬艦的發展)大大減低中區的交通需要。

假使政府依然妄顧市民保護維港的聲音，繼續推行這個計劃的話，我們相信市民只有再次府提出訴訟，阻止維港進一步被破壞。