



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：

有關「添馬艦用地的未來發展」的意見

由於本人有要事必需前往外地，故未能出席 11 月 22 日的委員會會議，謹此致歉。然而，本人對於是次會議討論有關「添馬艦用地的未來發展」之議程深表關注，故特此致函閣下表達本人的書面意見，並有勞閣下把本函列入會議紀錄之內。

一) 現況不掌握，需要並不清晰的「新政府總部」

政府表示，由於現時的地方不足故需興建「新政府總部」。但沒有數據顯示，現時政府總部欠缺的辦公地方有多少呢？據傳媒報導，政府就連那些部門希望搬入新建的總部，每個部門需要的面積也有未掌握，那麼又基於甚麼理據支持，需要興建新政府總部呢？又基於甚麼假設支持需要興建十三萬多平方米的樓面積呢？廉政公署新總部於 2007 年 2 月建成後，可騰出現有位於中環的辦公室地方約 17,663 平方米。這萬多平方米的樓面，又是否可以舒緩政府總部辦公地方不足的問題呢？

除了對於現況並沒有清晰的交代之外，行政署表示，大樓的高度上限降底約百份之十由 180 米降至 130-160 米。但另一方面，有關的樓面面積卻與 2003 年建議時沒有改變，換言之，大樓的設計只是由向高發展改為向橫發展，一座巨型的建築物建於海濱，只會加劇區內的「峽谷效應」污染的空氣在大廈之間難以擴散，對於區內的環境及景觀，依然做成很大的影響。130-160 米高度的上限，對於整座樓宇的設計有著重大的影響，政府至今是否真的還未掌握新大樓的建築方向，或是另有原因呢？行政署的代表必需作出詳細的交代。

二) 沒有迫切需要

政府表示，因為添馬艦的土地可以盡快興建新政府總部，而否定了其他地點的可行性。然而，公務員的人手與編制在未來二至三年間，不會作出大幅度的增加，再加上政府的架構亦未來亦不會作出重大的轉變，因此，本政府於辦公室的需求亦不見得會突然增加。故本人未能發現，政府有任何理據，需要如此倉卒興建新的政府總部。

三) 缺乏成本效益分析數據

政府表示因地方不足，而須付出高昂的租金租用商業樓宇，營運費用亦因行政支援及資源的重複而增加。再加上中區政府合署和美利大廈樓齡已高，保養費用亦隨著樓齡增加而上升，因此，興建「新政府總部」會更付合成本效益。

但興建「新政府總部」需要動用 49 億，「新政府總部」每年的保養支出達 1 億元，那麼，現時的政府總部的保養開支又是多少呢？興建「新政府總部」每年又可以節省多少保養支出呢？上述兩項節省得來的支出，又需要多少時間才可底銷高達 49 億的建築成本呢？政府有何數據支持「新政府總部」計劃，是否真正乎合成本效益呢？我真的希望政府可以詳細解釋有關工程如何物有所值。

四) 沒有解決交通問題

據運輸署提交與共建維港委員會的文件顯示，若中環一帶按現擬計劃發展(包括：興建新商業設施、及新政府總部)，會吸引多達每小時近 7 千架次車輛行經中環，就算興建了中環灣仔繞道及 P2 路，到 2016 年現有多個主要道路，其車輪流量也會十分接近甚至超越其道路設計的容量(詳細見數據見「附頁 1」中方案 A)，道路因而再次出現飽和及塞車。政府至今依然沒有回應如何解決，於 2016 年出現的交通問題，表現實在使人感到失望。

五) 不尊重立法會

11月21日(星期一)傳媒對引述「消息人士」有關添馬艦計劃的報導，比政府提交與本委員會的資料更為詳細，本人對政府這種不尊重立法會的行為，表示不滿。

六) 停止相關招標工作

本人亦反對如此龐大涉及近50億元公帑的計劃，採用「設計及建造」的方式來興建，使政府很容易，以標書內容是商業秘密為理由，拒絕公開有關的資料，使公眾及立法會無從監察。最後，更可能以標書規定為由，迫使立法會及市民接受其中一個建議，故此，本人認為，本委員會於現階段便應表明立場，反對政府以「設計及建造」的方式興建新政府總部並停止相關的招標工作。

七) 重新檢討中環規劃與發展

本人以及多位委員於上次本委員會會議上，已明確表示不滿政府以解決交通問題為由，提出要求展開中環三期填海計劃，但現在又於填海土地作出大量的商業及綜合發展。委員們均擔心有關的計劃會引來更多的人流及車流，引致交通再次擠塞，最終導致政府再次以解決交通問題為藉口，再次開展填海工程。

添馬艦對開的土地休憩用地，也是通過中環三期填海而得來，因此，添馬艦的發展根本就是中環三期填海計劃的其中一部份。為了使整個中環海濱地區有更完善的規劃及發展，達至可持續發展的目標。本人認為不應，個別地討論「添馬艦用地的未來發展」，相反委員會應把「添馬艦用地的未來發展」列入「中環三期填海土地使用」其中一個項目，使委員會可以一併討論整個「中環三期填海土地」每幅土地的規劃，從而使委員們對於整個規劃更宏觀及全面的掌握與理解。



此外，本人亦要求政府必需同一時間交代，2010年搬遷政府總部後，現時政府總部及美利大廈現址的發展規劃。因為這兩幅大型土地的發展規模，對於整個中環無論人流、交通、環境以及景觀均有很重要的影響。

八) 廣泛諮詢，邀請團體發表意見

本委員會上一次舉行，有關中環三期填海發展計劃公聽會已經是2003年12月。經歷多次有關填海工程的訴訟、數以萬計的市民上街強烈地表示保護維港的意願，加上政府現時希望重新開展添馬艦興建新政府總部的工程。本人亦相人信有不少團體，均希望向各委員詳述他們對於中環三期填海土地規劃的意見，故此，本人認為現時有必要再次邀請一直關注本計劃的人士，參與本委員會的會議，到來發表他們對於中環三期填海發展計劃(包括：商業發展、休憩用地規劃及興建新政府總部)的意見。

九) 總結

本人的對於是項議程總結如下：

- 1) 反對添馬艦興建新政府總部的計劃；
- 2) 本人未能看見任何理由，政府需要花費 49 億興建新政府總部；
- 3) 政府需向本委員會交代充足的數據資料，以證明必須於 2010 年成建新政府總部，及位置必須座落於添馬艦這幅優美的海濱土地之上；
- 4) 立即停止一切預審及招標工作，以免造成既定事實迫市民及立法會接受任何的興建方案；
- 5) 政府重新檢討中環三期填海計劃的土地使用(包括：綜合發展及興建新政府總部)；
- 6) 本人建議本委員會再次邀請，關注中環三期填海土地規劃的團體及公眾一同討論相關事宜。

立法會郭家麒議員



2005 年 11 月 22 日

2016年主要路段行車量與容車量比例(高峰車流)

(請參閱附件4.8的位置圖)

附件 4.5

東行線	位置約在	行車綫數目	容車量	方案 A		方案 B		方案 C		近期量度所得的車流量		
				車流	V/C	車流	V/C	車流	V/C	行車綫數目	流量	行車情況
干諾道中	交易廣場	5	6030	5800	0.97	7650	1.28	6150	1.03	5	5595	超飽和
干諾道中	怡和大廈	5	5300	4100	0.77	6400	1.21	4350	0.82	5	5960	超飽和
夏慤道		4	5400	3750	0.69	7250	1.34	4000	0.74	4	5440	飽和
告士打道	入境事務大樓	5	5100	4650	0.91	6550	1.28	5650	1.11		未量度	
告士打道	馬師道	4	4800	4400	0.92	5900	1.23	5400	1.13	4	5350	超飽和
西行線												
維園道	東區走廊出口	3	3900	2250	0.58	6050	1.55	3350	0.86		未量度	
內告士打道	怡東	3	2400	2600	1.08	3200	1.33	2550	1.06	3	3000	超飽和
外告士打道		4	5400	2900	0.54	6650	1.23	4150	0.77	4	5550	飽和
告士打道	菲林明道	4	5400	4700	0.87	7200	1.33	5200	0.96	4	6100	飽和
夏慤道	海富中心	6	7300	7100	0.97	9800	1.34	7100	0.97	6	8550	超飽和
干諾道中	怡和大廈	4	5400	5200	0.96	7600	1.41	5200	0.96	4	5175	超飽和

註釋:

- 1 行車量及容車量以每小時私家車架次(pcu/hr)計算
- 2 V/C是行車量與容車量的比例
- 3 上述V/C值以同時考慮多條前往不同目的地的行車綫而得的平均值所計算出來。由於多個路段均有指定行車綫前往不同地區(例如:一條行車綫前往堅拿道,一條行車綫前往北角及兩條行車綫前往海底隧道),故各條行車綫的需求均有所不同。因此個別行車綫的V/C值或會比上述數字為高。路標會指定行車綫前往不同目的地或出口,減少交通互相影響。以上V/C值是路段的平均值並由總行車量與總容車量計算出來,因此前往個別指定目的地的行車綫或會有較高的V/C值。
- 4 在過度飽和的位置(瓶頸地帶),車龍會向上游延展並產生連鎖效應引至上游交通嚴重擠塞。交通模型並未包括這連鎖效應,而上游路段的V/C值未必能全面反映交通擠塞情形,因此,圖表內的V/C值需仔細地連同這等區數一併考慮。