

規劃地政及工程事務委員會

檢討中區海旁(包括添馬艦舊址)規劃小組委員會

團體代表及提交予事務委員會的意見書就“中區海旁的規劃”所提出的意見摘要
以及政府當局作出的回應

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
規劃原則及機制		
<p>可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組</p>	<p>專家小組的檢討重點是就紓緩主要路線的交通擠塞問題(而非區內道路的擠塞問題)提出一個可持續的解決辦法。</p> <p>專家小組在其報告內提出了下列建議：</p> <p>(a) 短期措施</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通管理措施 ■ 隧道費的調整 ■ 管理發展計劃 ■ 來往海旁行人通道 <p>(b) 中期措施</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 改善多模式交通網絡 ■ 環境及社會方面的關注事項 ■ P2 道路 ■ 道路收費 ■ 道路收費和中環灣仔繞道的相互補助 <p>(c) 長期措施</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 全盤的交通／土地用途規劃 ■ 來往海旁的區域性行人網絡 ■ 處理事件的能力 	<p>我們歡迎可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組(專家小組)確認有需要興建中環灣仔繞道以及其已計劃的交通支路,以應付港島北岸日趨嚴重的交通擠塞問題,以及強化該區道路網絡的可靠性。</p> <p>我們大體上同意專家小組的建議,認為有需要繼續實行短期交通管理措施。我們現正實施多項措施,包括上落客貨限制、重整巴士路線、改善路口交匯處、停放車輛限制等。我們會繼續加強這方面的工作。</p> <p>我們歡迎專家小組建議的中期及長遠措施,尤其是確認有需要興建P2道路作為重要的中期措施,以解決中環填海區的交通擠塞問題。我們在制定該區的交通計劃時,會審慎考慮這些建議。</p> <p>政府以綜合協調的方式為交通和土地用途進行</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 保留預留容量 ■ 可持續的交通設施 	<p>規劃。在相關分區計劃大綱圖上指定土地用途地帶和訂定發展限制時，當局已經／也會充分考慮到交通、基礎設施以至其他規劃和城市設計的因素。在行人通達程度方面，中區(擴展部分)分區計劃大綱圖所採納的規劃和城市設計大綱，是以一條海濱長廊和三條主要特色走廊為骨幹，提供直接而暢通無阻的行人通道網，貫通現有的市區範圍與海旁。</p>
想創維港	<p>(a) 政府應注意“可持續運輸規劃”、“融合土地用途與運輸規劃”及“停止發展”的原則，以確保香港市區環境的可持續性。可持續交通方案的主要元素之一，是減低沿港島北岸(包括添馬艦用地)的發展密度。</p> <p>(b) 提出4項可持續發展原則，作為可持續發展工作的指引 ——</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 在制訂任何填海計劃或海旁設計時採取着重生活質素的方針，而不是功利主義的方針。 ■ 透過為海旁進行城市設計而獲得的規劃增益，應公平地分配予社會上各個階層。 ■ 除建立行政程序外，應建立一個讓市民參與的程序，並以立法程序作為第三重保障，保護海岸線的完整性和功用。 	<p>政府以綜合協調的方式為交通和土地用途進行規劃。在釐定合適的發展密度時，當局已經／也會充分考慮到交通、基礎設施以至其他規劃和城市設計的因素。</p> <p>新中區海旁的土地用途規劃，著重創造一個世界級的海旁及提供舒適的環境供公眾享用，並符合可持續發展的原則。當中一個明顯例子，是當中約9公頃土地，即相等於中環填海計劃第三期約一半的填海土地，用作休憩用地，以供公眾享用。為了確保眺望海港及山脊線的景觀不會受到阻擋，新海旁上只可進行低層至中層發展。分區計劃大綱圖訂定嚴格的建築物高度限制，以反映城市設計大綱的規定。</p> <p>共建維港委員會於2004年5月成立，有助推動公眾參與優化海旁的工作。關於應否設立一個政府執行機關或統籌處，作為一個向公眾負責的機構，全權負責規劃、設計、推行和管理任何涉及新填海區或重建海旁區的項目，有關問題必須審慎考慮。</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 應設立一個政府執行機關或統籌處，作為一個向公眾負責的機構，全權負責規劃、設計、推行和管理任何涉及新填海區或重建海旁區的項目。 <p>政府當局應在進行擬議的添馬艦發展項目前，按照可持續運輸方案的框架，就中環和灣仔海旁(包括添馬艦用地)的計劃進行檢討。</p>	
思匯	<p>關注到政府當局優先考慮從沿海旁地區謀取最多的收入，而非應市民的需求，提供一種足以讓市民享用整個海旁區的體驗。</p>	<p>我們在規劃中環填海計劃第三期工程的填海土地時，力求取得平衡發展。一方面提供休憩用地，發展一條充滿活力的海濱長廊，供市民享用，讓市民可直達海旁，享受維港景色。另一方面亦須配合香港長遠的經濟及社會需要，善用中環填海計劃第三期範圍內的土地。</p>
歷豐諮詢集團	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鑒於現時對海港填海工程設有新的限制，政府或未適當調整市區及交通規劃機制、發展及運輸政策，以確保城市和海港均達到世界級水準和可持續發展。 ■ 為維多利亞港附近海旁地區重建活力的工作，必須由一個專門的法定機構負責推動和統籌發展。當局可把西九龍管理局擴充為海港事務機關。該機關須負責規劃和統籌有關工作，務求以具效率和迅速的方式實現目標，同時須與共建維港委員會合作進行公眾諮詢、與有關的政府部門進行協調，以及徵求城市規劃委員會(下稱“城規 	<p>我們銳意提供一條寬敞並與鄰近地區和腹地連接的海濱長廊，供市民漫步、休息和享用。城市規劃委員會(城規會)在2005年8月處理三宗改劃土地用途申請時，已重新審視和確認這些規劃意向，並認為分區計劃大綱圖的土地用途規劃是恰當的。不過，城規會同意透過根據城市設計大綱而擬備海旁的規劃／設計大綱，可有助更清晰地確立這些規劃目標，為日後的發展提供指引，並確保只有能配合海旁的環境、便利行人前往，以及不會阻擋視野的發展項目，才會獲得城規會的批准。為跟進城規會的決定，規劃署會為中區海旁(特別是「綜合發展區」內擬建的橫向型樓宇及作商業及消閒用途</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	會”)的批准。當局應委任具備創意策略性規劃及發展經驗的副行政總裁領導此機關。	的海旁用地)擬備規劃／設計大綱。 關於應否成立專門的法定機構，例如把建議成立的西九龍文娛藝術區(西九)法定機構擴大為海港機構，有關問題必須審慎考慮，並參考建議成立的西九法定機構的經驗。
海港商界論壇	<p>該組織關注到 ——</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 當局明顯缺乏規劃海港和海旁地區的長遠願景； ■ 缺乏一致和具透明度的框架就海港的事宜作出決定； ■ 政府欠缺誠意與有關方面討論就海港和海旁地區的規劃所提出的修訂方案； ■ 參與海港和海旁地區規劃工作的約 17 個政府部門之間整體缺乏協調 <p>該組織要求政府當局暫停中環填海區及附近的發展項目，直至當局就修改發展項目的現行規劃所進行的公眾諮詢完結為止，並需成立一個獨立組織，負責監察海港由構想到運作的事宜。</p>	<p>中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的規劃概念，是以一個全面的規劃和城市設計大綱為骨幹，以期為香港創造一個世界級的海旁。該分區計劃大綱圖為一幅核准圖，已根據《城市規劃條例》進行適當程序諮詢公眾，以及讓公眾提出反對。有關暫停進行發展的要求並沒有充分理據支持，亦會令已計劃的發展變為極不明朗。</p> <p>當局已成立共建維港委員會，就現有和新海旁的規劃、土地用途和發展向政府提出意見，同時協助公眾參與當中的過程。</p>
中環海旁的土地用途及基建規劃 —— 是否需要檢討中區分區計劃大綱圖		
Gerry KIPLING 先生	繼續發展高樓大廈和公路將進一步破壞來往海旁城市的通路及其自然景致，海面和土地連接的一面將造成像牆壁一般的效果。	為了確保眺望海港及山脊線的景觀不會受到阻擋，所有位於中環填海計劃第三期範圍內的海旁發展，均須受建築物高度限制規管，只可興建低層至中層的建築物。建築物的高度一般會由南至北朝海港的方向下降。中環灣仔繞道位

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		於中環填海計劃第三期工程範圍內的一段，會以隧道形式興建。
Tim STEINERT先生	透過發展海港的公共用途及來往通路，香港可成為一個世界級城市。當局應發展海旁地區，並把着眼點放在公園空間、無人居住的海濱、文化設施和減少交通流量。	沿中區海旁將會提供大量的休憩用地，包括一條橫貫東西的世界級海濱長廊。該處還設有一些與海旁有關的商業及休憩設施，包括節日墟市、茶座、酒樓餐廳及零售商店，以加強海旁的活力和吸引力。另有一塊土地，已預留作將來關設的文化及康樂設施。
Michelle GARNAUT女士	香港島北面海旁的規劃甚差，土地用途欠佳。在添馬艦用地興建政府總部大樓將對海港景致帶來更多破壞，加劇污染和交通問題。	<p>中區海旁的規劃是以一個全面的規劃及城市設計大綱為骨幹。</p> <p>當局在預審文件中亦指出項目設計須與周邊的城市和自然環境配合。目標是將添馬艦用地發展為香港具代表性的主要公民及社區設施地帶，並把約佔用地一半的地方指定為休憩用地，發展為供市民享用的文娛用地。</p>
Rachel PLECAS女士	海旁發展計劃只會增加附近一帶的交通流量和破壞景觀，當局應就有關計劃諮詢公眾，讓他們有權就發展海旁一事表達意見。	中區(擴展部分)分區計劃大綱圖為一幅核准圖，已根據《城市規劃條例》進行適當程序諮詢公眾，以及讓公眾提出反對。整體的規劃概念是以一個全面的規劃和城市設計大綱為骨幹，以期為香港創造一個世界級的海旁。為了確保眺望海港及山脊線的景觀不會受到阻擋，所有海旁發展均須受建築物高度限制規管，只可興建低層至中層的建築物。建築物的高度一般會由南至北朝海港的方向下降。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
保護維港行動	鑒於政府當局正就灣仔填海計劃第II期進行檢討，其應利用此次機會適當地諮詢公眾，收集社會的意見。	城規會在2005年8月處理三宗改劃土地用途申請時，已重新審視和確認中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的規劃意向，並認為分區計劃大綱圖的土地用途規劃是恰當的。不過，城規會同意透過根據城市設計大綱而擬備海旁的規劃／設計大綱，可有助更清晰地確立這些規劃目標，為日後的發展提供指引，並確保只有能配合海旁的環境、便利行人前往，以及不會阻擋視野的發展項目，才會獲得城規會的批准。為跟進城規會的決定，規劃署會為中區海旁（特別是「綜合發展區」內擬建的橫向型樓宇及作商業及消閒用途的海旁用地）擬備規劃／設計大綱。
思匯	<ul style="list-style-type: none"> ■ 香港可以及必須把現時差劣的海旁經驗變成與城市的天然財產相稱的經驗。為了作出此種改變，當局不僅需要作出妥善的規劃，為長遠目光重訂優先次序，亦要作出巨大的財政投資，以確保海旁地區可適當地分配予休憩用地、低密度康樂發展用途、適當的社區設施及商業發展用途。 ■ 為實踐“海港理念”，當局須就中區分區計劃大綱圖進行基本的檢討，在城市規劃和交通規劃方面作出所需的主要改變。城規會曾於2005年8月5日要求當局局部重新研究有關的分區計劃大綱圖，但當局仍未着手進行有關工作。 	<p>在中環填海計劃第三期工程範圍內約有9公頃的土地，或約一半的填海土地(約47%)，劃為「休憩用地」地帶，為市民提供康樂的地方。該區並設有一些與海旁有關的商業及休憩設施，包括節日墟市、茶座、酒樓餐廳及零售商店，以加強海旁的活力和吸引力。</p> <p>城規會在2005年8月處理三宗改劃土地用途申請時，已重新審視和確認中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的規劃意向，並認為分區計劃大綱圖的土地用途規劃是恰當的。不過，城規會同意透過根據城市設計大綱而擬備海旁的規劃／設計大綱，可有助更清晰地確立這些規劃目標，為日後的發展提供指引，並確保只有能配合海旁的環境、便利行人前往，以及不會阻擋視野的發展項目，才會獲得城規會的批准。為跟進城規會的決定，規劃署會為中區海旁（特別是</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		「綜合發展區」內擬建的橫向型樓宇及作商業及消閒用途的海旁用地) 擬備規劃／設計大綱。
徐嘉慎先生	<ul style="list-style-type: none"> ■ 政府曾在施政承諾中提出，其會致力美化海港及海濱；中環填海工程只是為了解決交通擠塞問題；並將致力使維港成為朝氣蓬勃、充滿活力及方便市民親近的海港。 ■ 政府應按城規會在 2005 年 8 月 5 日的指示，立即諮詢民意，聽取市民的聲音，並重新檢討中區海旁用地的規劃。在檢討工作得出結果之前，任何就添馬艦發展作出的決定均屬言之過早。 ■ 在終審法院頒布其有關填海工程需符合“凌駕性公眾需要”測試準則的判決書後，政府一直未有展開進一步的公眾諮詢，而市民亦未有機會根據正確的法律詮釋對中環填海工程提出反對。 ■ 在 2002 年為有關事宜進行辯論時，政府就《保護海港條例》給予立法會的詮釋是錯誤的。立法會也和市民一樣，被當局所誤導。 ■ 市民必須獲得機會反對政府出售 5 幅面積共達 80 萬平方呎、預計用作大型辦公室和商業發展的填海土地的建議，並就如何利用該等土地提出他們的期望。 	<p>中環填海計劃第三期為該區提供土地，以興建必需的運輸基礎設施(包括擬議的中環灣仔繞道、P2道路網及機場鐵路掉車隧道延展部分)，以及重置現有碼頭和海水冷卻用水抽水站。填海所得的土地可給予本港一個機會重整現有海旁，以及在城市中心創造一個充滿活力、交通便利、達世界級水準的海旁，供市民享用。</p> <p>城規會在 2005 年 8 月處理三宗改劃土地用途申請時，已重新審視和確認中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的規劃意向，並認為分區計劃大綱圖的土地用途規劃是恰當的。不過，城規會同意透過根據城市設計大綱而擬備海旁的規劃／設計大綱，可有助更清晰地確立這些規劃目標，為日後的發展提供指引，並確保只有能配合海旁的環境、便利行人前往，以及不會阻擋視野的發展項目，才會獲得城規會的批准。為跟進城規會的決定，規劃署會為中區海旁(特別是「綜合發展區」內擬建的橫向型樓宇及作商業及消閒用途的海旁用地) 擬備規劃／設計大綱。</p>
Norman de BRACKINGHE 先生	當局沒有認真考慮中環土地的使用情況，多幅大片的土地阻礙市民來往海旁地區。	中區海旁的規劃是以一個全面的規劃及城市設計大綱為骨幹。該區計劃關設一個完善的行人通道網，以提供安全及暢通無阻的行人通道網供往來現有的市區範圍與海旁之間。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
John BATTEN 先生	中環已達到發展的飽和點，該區實在已再沒有空間大興土木。興建更多道路實際上只會令交通擠塞問題加劇／更趨嚴重。	政府以綜合協調的方式為交通和土地用途進行規劃。我們會繼續加強這方面的工作。專家小組在報告中指出即使車輛數目不增加或在中環和灣仔區再無進一步的發展計劃，現有道路網絡將無法應付十年後的運輸需求。
歷豐諮詢集團	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現時中環和灣仔海旁面對多個問題，例如讓行人感到不便的環境，以及缺乏多元化的經濟活動、工作機會和商機等。添馬艦和中環現時的分區規劃只會令海旁剩下的最後一片空置土地出現更嚴重的問題。 ■ 添馬艦和中環現時的規劃造成“公路網絡”，把大幅的海旁用地與單獨用途的土地分開，令市民無法在地面通行。 	中區海旁的規劃是以一個全面的規劃和城市設計大綱為骨幹。該區計劃闢設一個完善的行人通道網，以提供安全、無車輛及暢通無阻的行人通道網供往來現有的市區範圍與海旁之間。為創造一個多姿多采和充滿活力的環境，沿海旁的土地計劃用作多種用途，包括休憩用地、與海旁有關的商業及休憩用途(例如酒樓餐廳及零售商店)、文化設施及高質素寫字樓。
香港地產建設商會	<p>商會大部分的會員均反對在填海土地上作擬議的辦公室／商業用途，原因如下：</p> <p>(a) 辦公室／商業用途未能符合終審法院判決書採納的凌駕性公眾需要的測試準則；</p> <p>(b) 在填海土地上提供大量私人辦公室用地，是違反都會計劃和全港發展策略所建議的辦公室向非中心區遷移的策略；</p> <p>(c) 為海旁地區增添活力而劃作“其他指定用途——與海旁有關之商業及休憩用途”的建議範圍(面積為 7 公頃，高度介乎主水平基準上 13 米至 25 米之間)過大；及</p> <p>新增的商業發展將令交通流量增加。若不進行有關的發展工程，P2道路的範圍將可縮小或重新設計。當局可提供更多休憩用地，以及改善市民來往海旁的通道。</p>	中環填海計劃第三期範圍內的土地用途是根據法定程序，並經過反覆公眾諮詢而訂定。該填海範圍內，約有一半的土地已被劃作「休憩用地」地帶(約8.78公頃或47%)。可作商業和零售用途的「綜合發展區」地帶，只佔一成四的填海土地，用於興建兩層至不高於十層高的樓宇。至於劃作「其他指定用途」地帶而註明為「與海旁有關的商業及休憩用途」的土地(約2.50公頃或13%)，其規劃意向是用作節日墟市、茶座、酒樓餐廳等一至四層高的商業及休憩設施，並非規劃作寫字樓、酒店等商業用途。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
Chris WATTS 先生	在添馬艦及中環興建更多摩天大廈會阻礙視野、阻塞道路及釋放更多溫室氣體。政府當局應以身作則，為顧及環境應使用可再生能源進行發展。	<p>為了確保眺望海港的景觀不會受到阻擋，沿中區海旁一帶只可進行低層至中層發展。</p> <p>至於添馬艦的發展，雖然有關的分區計劃大綱圖訂定最高容許的發展高度為主水平基準上180米，但政府已決定進一步限制未來發展的高度至主水平基準上160米，以確保山脊線下有20%的無建築物區域及有助盡量保護山脊線和海港的開揚景觀。</p> <p>當局已承諾減低添馬艦的發展密度。除收緊高度限制外，過往建議的展覽館亦已從添馬艦發展計劃範圍中剔除。</p>
Karen POLSON 女士	立法會應優先考慮中區海旁的整個發展計劃，才研究添馬艦的項目。當局應讓市民和遊客親近海港。	該區計劃關設一個完善的行人通道網，以提供安全及暢通無阻的行人通道網，供本港市民和外地遊客往來現有的市區範圍與海旁之間。
亞洲文化協會	中區海旁有極大的潛力，並應轉化為一個可與全球海港城市競爭的地方。有關添馬艦的決定應是整個地區的較大規劃工作之一。政府當局應建設一個宏偉的海旁，並找出有助解決空氣污染問題的方法。	中區海旁地區的規劃和設計大綱旨在創造一個世界級的海旁，其特色包括一條海濱長廊及穿插其間的三條主要特色走廊。添馬艦發展及文娛用地在設計上會與海濱長廊融合，以期為海旁營造和諧一致的特性。
Vicki LUKINS 女士	當局必須把添馬艦視作整個海旁地區的組成部分，而非一幅獨立的用地。目前中區分區計劃大綱圖內的高密度發展項目，破壞了政府當局和社會大眾為減少空氣污染和交通擠塞所付出的努力。	同上。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
Winnifred Che Yeung WONG 女士	<ul style="list-style-type: none"> ■ 必需為整個海港和海旁地區作出適當而全面的規劃。 ■ 事務委員會應因應其在2005年10月25日會議上通過的議案，討論中區海旁計劃，該議案要求當局大幅減低中環填海計劃第III期內的商業用地及不容許任何商業樓宇。 ■ 中環填海計劃第III期須顧及中環的交通基建(不論是現有的還是計劃中的交通基建)的可持續性。只有透過重新規劃，政府當局才會改善不合時宜的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖，以及方便市民前往海旁地區。 	<p>中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上的土地用途建議是經過精心規劃，並對交通及基礎設施方面的因素作出充分考慮後擬定的。該圖已按適當的程序進行公眾諮詢及由城規會考慮公眾意見和反對，然後獲行政長官會同行政會議核准。中環海旁地區的規劃是以一個全面的規劃和城市設計大綱為骨幹。</p>
Professional Property Services	<ul style="list-style-type: none"> ■ 經濟環境有所改善讓政府可把價錢放在較次要的位置，並把着眼點放在價值方面。海旁不僅具有經濟價值，對全港市民亦具有附帶價值。海旁應是可讓香港市民和遊客接近、充滿活力和動感的資產。政府總部大樓只會成為海港和中環其餘地方的屏障。 ■ 1998年分區計劃大綱圖所准許的地積比率，現時在政府的城市規劃原則下已變得不可接受。 	<p>該區計劃闢設一個完善的行人通道網，以提供安全及暢通無阻的行人通道網，貫通現有的市區範圍與海旁。</p> <p>約一半的添馬艦地皮被劃作休憩用地，將發展為文娛廣場供市民享用。文娛廣場將經由一個50至60米闊的露天平台，連接擬議的海濱長廊。</p> <p>根據《城市設計指引》，面向山脊線和海港的景觀應免受阻擋，為達到此目的，分區計劃大綱圖已定出嚴格的建築物高度限制，只容許在中區海旁進行低層至中層發展。</p>
思匯	<p>在中環興建如此多高密度的建築物(包括中區政府合署和美利大廈重建計劃)是否明智之舉。</p>	<p>中區政府總部和美利大廈所在地點日後的重建仍未有定案。當添馬艦發展項目接近完工時，我們會考慮當時市民的期望和社會及經濟的需要，以決定如何善用該兩幅土地。</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		<p>中區政府總部和美利大廈的現有土地用途(即「政府、團體或社區」用地)如有任何更改，必須根據《城市規劃條例》的規定，進行公眾諮詢和規劃程序。</p>
世界自然(香港)基金會	<p>中區分區計劃大綱圖的整個分區制度顯示出當局在規劃方面欠缺敏感度，高樓大廈均被主要道路包圍，街道亦完全缺乏生氣。</p>	<p>中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上的土地用途建議是經過精心規劃，並對交通及基礎設施方面的因素作出充分考慮後擬定的。分區計劃大綱圖上只劃出概括的土地用途地帶，而發展的佈局設計會於詳細設計階段決定。</p>
海港商界論壇	<p>中環填海工程現時的設計說明書將導致顯然未如理想的效果。</p>	<p>為落實城規會於2005年8月5日的決定，規劃署會為中區海旁(特別是「綜合發展區」內擬建的橫向型樓宇及作商業及消閒用途的海旁用地)擬備規劃／設計大綱。</p>
香港測量師學會	<p>該學會支持中環填海計劃第III期的土地用途規劃。</p>	<p>當局備悉有關意見。</p>
郭家麒議員	<p>政府原本以解決交通擠塞為由，提出必需進行中環填海計劃第III期，但現時卻在填海土地上進行大量商業發展項目，此舉將增加車輛和行人的交通。當局有需要全面檢討中環填海計劃第III期(包括添馬艦項目)的規劃。</p>	<p>中環填海計劃第三期為該區提供土地，以興建必需的運輸基礎設施(包括擬議的中環灣仔繞道、P2道路網及機場鐵路掉車隧道延展部分)，以及重置現有碼頭和海水冷卻用水抽水站。填海計劃亦給予本港一個機會重整現有海旁，以及在城市中心創造一個充滿活力、交通便利、達世界級水準的海旁地區，供市民享用。</p> <p>該填海範圍內，約有一半的土地已被劃作「休憩用地」地帶(約8.78公頃或47%)。可作商業</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		和零售用途的「綜合發展區」地帶，只佔一成四的填海土地，用於興建兩層至不高於十層高的樓宇。至於劃作「其他指定用途」地帶而註明為「與海旁有關的商業及休憩用途」的土地(約2.50公頃或13%)，其規劃意向是用作節日墟市、茶座、酒樓餐廳等一至四層高的商業及休憩設施，並非規劃作寫字樓、酒店等商業用途。
中區海旁的土地用途和基建規劃 —— 可持續的交通安排		
保護維港行動	保護維港行動反對中環填海計劃第III期內大幅增加商業物業的發展。中環填海計劃第III期內劃為綜合發展區的土地將令總樓面面積增加85萬平方米。根據運輸署向可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組提供的資料，即使全數興建所有建議中的道路，但交通仍會在2016年或以前飽和。然後政府可能會再度要求填海，以便興建道路解決交通擠塞問題。	根據運輸署在2005年8月向專家小組所提交的資料，在中環填海計劃第三期工程範圍內，只有一幅土地規劃為綜合發展區，而其最高可建樓面面積為190 875平方米。其它的土地用途為與海傍有關的商業、新政府總部大樓和新立法會大樓。運輸署向專家小組所提交的資料顯示，到2016年，中環灣仔繞道的行車量／容車量比率約為0.7，即中環灣仔繞道會有足夠容量應付有關的車輛交通流量，交通會保持暢順。
香港工程師學會	該學會關注到，新的發展項目將令該區出現交通問題。政府應以較全面的做法(包括利用集體運輸系統)，紓緩對道路使用者造成的交通影響。	擬建的道路基建，包括中環灣仔繞道和P2道路，將足以應付已計劃的新發展項目。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
徐嘉慎先生 Taura EDGAR 女士 Bethan GREAVES 女士 Tian TSE 先生	<p>根據運輸署向可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組提供的資料，在該9幅用地(包括中環填海區的添馬艦)進行密集發展共可提供925萬平方呎的總樓面面積，而前往中環的車輛每小時將增加7 623架次。即使全數興建所有建議中的道路，但交通仍會在2016年或以前飽和。擬議的發展項目將令日後的交通擠塞問題更為嚴重，並會令過海隧道不勝負荷，而有關問題卻沒有明顯的解決辦法。</p>	<p>根據運輸署向專家小組所提交的資料，9幅在中區的填海土地，在早上繁忙時間會引來和產生以私家車為單位的行車次數，分別為每小時2 360架次及1 700架次。運輸署向專家小組提交的資料顯示，到2016年，中環灣仔繞道的行車量／容車量比率約為0.7，即中環灣仔繞道會有足夠容量應付有關的車輛交通流量，交通會保持暢順。</p>
思匯 香港科技大學	<ul style="list-style-type: none"> ■ 進行中環填海計劃第III期的原來理據，就是提供中環灣仔繞道來解決擠塞問題，但中環填海計劃第III期的發展將令該區路面的交通更為繁忙。 ■ 即使興建擬議的道路，但是中環的交通亦會在2016年或以前飽和，而屆時再也無法填海。當局刻意在這細小的地區製造數以千計的工作機會和造成隨之而來的交通流量，是有違常理的做法。 ■ 只要政府認為可透過增加某個地方的密度而獲得最高的短期收入，則中區海旁日益嚴重的交通擠塞問題將無法獲得解決，而生活質素亦將無法改善。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中環灣仔繞道在中環填海計劃第三期工程範圍內的一段是以隧道方式建造，因此並不佔用填海區地面用地的面積。現有土地用途的規劃，已充分利用填海所得土地，以應付本港長遠的經濟及社會需要。 ■ 到2016年，中環灣仔繞道的行車量／容車量比率約為0.7，即中環灣仔繞道會有足夠容量應付有關的車輛交通流量，交通會保持暢順。 ■ 我們現有的政策是要更妥善地融合運輸及城市規劃。我們會繼續加強這方面的工作，以改善生活質素。
郭家麒醫生	<p>中環灣仔繞道和P2道路預期在2016年飽和，但政府卻未能提出方案解決屆時中環的交通擠塞問題。</p>	<p>到2016年，中環灣仔繞道的行車量／容車量比率約為0.7，即中環灣仔繞道會有足夠容量應付有關的車輛交通流量，交通會保持暢順。</p>

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
香港建造商會	商會支持在中環填海計劃第III期填海區內興建中環灣仔繞道部分，因為該繞道有助紓緩中環的交通情況。	備悉。
中區海旁的土地用途及基建規劃 —— 提供道路及供行人來往海旁的通道		
Professional Property Services	關注到添馬艦附近的道路將較該用地本身佔用更多地方。當局的規劃看來較側重道路發展。	中環填海計劃第三期為興建必需的運輸基礎設施(包括中環灣仔繞道、P2道路網及機場鐵路掉車隧道延展部分)，提供土地。在填海區的擬議土地用途因應這些必需的運輸基礎設施和重置現有海旁設施而訂定。
思匯	<ul style="list-style-type: none"> ■ 在現行的規劃制度下，越多道路只會犧牲規劃空間的環境質素，尤其是空氣污染的問題將更為嚴重。休憩用地的質素亦成疑問。 ■ 行人將無法在地面步行。他們需要使用天橋和高架搭建物前往海旁地區。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 興建中環灣仔繞道及 P2 道路會根據《環境影響評估條例》的法定要求，包括實施所需的紓緩措施，以應付環境問題。 ■ 中區填海土地範圍內沿 P2 道路設有地面行人過路處，讓行人從腹地步行往海旁。此外，日後添馬艦對開的一段 P2 道路將在地底興建，在這段 P2 道路的地面上，將有一個約 50 至 60 米寬的休憩平台，作為直接的行人通道，連接海濱長廊及添馬艦文娛用地。
徐嘉慎先生	該條6線行車高速公路(即P2道路)將與現時夏慤道平衡，兩者十分相似。P2道路將為海旁增添一道額外的屏障。	P2道路是一條雙線雙程幹路，路口前設有額外的拐彎行車位置，使路口的交通更順暢。中區填海土地範圍內沿P2道路設有地面行人過路處，讓行人從腹地步行往海旁。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
拯救海岸	在中環填海計劃第III期地區的地面道路提供過多的交通容量，以及過度提供地面道路的做法值得商榷。當局應因應現行的發展計劃和推算，就興建道路的事宜進行全面檢討，盡量增加休憩用地的土地用途，而不是興建多餘的道路。	根據交通研究結果顯示，現時規劃中的雙線雙程分隔的P2道路，需要連同加闊的路口，才能應付中環填海計劃第三期工程範圍內全面發展的需求。但由於漸進發展的過程需時，我們已就中環填海計劃第三期發展過程中可預見的交通需求，對地面P2道路的規模作出檢討。初步評估結果顯示，於通車初期，可暫緩設置一些增加道路容量的設施，如在路口前加置拐彎行車位置和路旁的停車灣位等。
世界自然(香港)基金會	大量的道路意味着加重交通負荷量和增加煙霧。政府當局在道路和公路方面的政策，與其解決空氣質素問題的決心背道而馳。	興建中環灣仔繞道及P2道路會根據《環境影響評估條例》的法定要求，包括實施所需的紓緩措施，以緩解環境問題。
Taura EDGAR 女士 Bethan GREAVES 女士 Tian TSE 先生	P2道路將令海旁地區變成荒蕪之地。行人日後只可在橫向型樓宇的頂部前往海旁，這種規劃着實差劣。	中區填海土地範圍內沿P2道路設有地面行人過路處，讓行人從腹地步行往海旁。此外，日後添馬艦對開的一段P2道路將在地底興建，在這段P2道路的地面上，將有一個約50至60米寬的休憩平台，作為直接的行人通道，連接海濱長廊及添馬艦文娛用地。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年2月8日