

**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**

**團體代表在2007年5月7日的會議上就P2路的設計及走線
提出的意見摘要及政府當局的回應**

團體／人士	意見	政府當局的回應
P2路的闊度		
共創我們的海港區	需要興建P2路這一點是沒有爭議的，但P2路的已規劃容車量則過多。P2路有20米闊應已足夠，但在現行設計所預留的闊度則為40米。若減去額外預留的20米地方，皇后碼頭便可原址保留。P2路將會是一條大型道路，在某些地方會有超過4條行車線，會對海旁造成滋擾。雖然在中環填海計劃第三期的規劃過程中，區內的填海規模及已規劃發展項目的數目已有所減少，但P2路的已規劃闊度依然沒有改變。	就其功能而言，P2路的設計和容量，是與最新的規劃參數配合的。P2路基本上是一條雙線雙程分隔路，路口由交通燈控制。在交通燈控制的路口前，設有轉彎專線，以減輕車輛需在路口前排隊輪候的問題。在個別路口會增加一條行車線，以供來自兩個不同方向的車輛暢順地交織及匯合，以策安全。P2路沿路亦設有避車處，提供上落客點。路的兩旁均設有寬闊的行人路，提供充分空間作植樹和綠化之用。
蒲祿祺太太	雖然P2路需為新海旁區提供服務，但其擬議闊度實在過寬。該道路的闊度使人聯想到該道路的作用是紓緩中區的交通擠塞，但這應是中環灣仔繞道所須發揮的功能。就P2路的闊度而言，即使有部分範圍已劃作綠化用途，其闊度仍可大幅縮窄。該道路應盡量狹窄，以配合其作為一條地區幹路的用途。	有關P2路的設計，請參閱上文對共創我們的海港區作出的回應。 中環灣仔繞道將會是一條策略性道路，主要用作服務跨區的交通。 P2路則提供以下兩個主要功能 – (甲) 在短期而言，它為中環填海區現有的發展提供一條替代路，紓緩干諾道中和康樂廣場路口的擠塞情

團體／人士	意見	政府當局的回應
		<p>況；及</p> <p>(乙) 在中、長期而言，當完成中環灣仔繞道後，P2 路是配合繞道，用作聚散進出繞道的車輛，P2 路將負起分配源自繞道和林士街天橋這兩條策略性東西向道路，往來鄰近地區，包括中環、中環填海區、金鐘、中半山、灣仔、灣仔北的車流的責任。</p> <p>P2 路的設計，與其功能是配合的。</p>
拯救海岸	P2路無須作為一條高速道路，其現有規模亦超出所需規模。	<p>有關 P2 路的設計，請參閱上文對共創我們的海港區作出的回應。</p> <p>P2路是一條時速限制為50公里的道路，並非高速道路。</p>
保護海港協會有限公司	P2路的闊度將可容納8條行車線。若區內沒有已規劃的發展項目，P2路的闊度可以縮窄。	<p>有關 P2 路的設計，請參閱上文對共創我們的海港區作出的回應。</p> <p>P2路的設計，與其功能和最新的規劃參數是配合的。</p>
長春社	P2路設有一條西行及兩條東行行車線，已可輕易應付預計的交通需求。因此，把P2路設計成雙程雙線實在足夠有餘。再者，由於P2路在設計上是一條地區幹路，車速應以每小時不超過50公里為限，故無須設有一條寬闊的雙程雙線分隔車路。要保障安全，設置一條狹窄的道路中央分隔欄已屬足夠。	<p>有關 P2 路的設計，請參閱上文對共創我們的海港區作出的回應。</p> <p>P2 路是一條時速限制為 50 公里的道路，並非高速道路。</p> <p>基於道路安全的考慮，一小段中央分隔欄需略為加闊，以配合彼端路口附加的轉彎專線。</p>

團體／人士	意見	政府當局的回應
柏蔚元博士	P2路的規模顯示政府當局不肯定中環灣仔繞道可否完全紓緩區內的交通擠塞。P2路已規劃為一條主要道路，而區內的新辦公室發展項目將會產生大量車輛交通。	<p>中環灣仔繞道將會是一條策略性道路，主要用作服務跨區的交通。</p> <p>P2路則提供以下兩個主要功能 –</p> <p>(甲) 在短期而言，它為中環填海區現有的發展提供一條替代路，紓緩干諾道中和康樂廣場路口的擠塞情況；及</p> <p>(乙) 在中、長期而言，當完成中環灣仔繞道後，P2路是配合繞道，用作聚散進出繞道的車輛，P2路將負起分配源自繞道和林士街天橋這兩條策略性東西向道路，往來鄰近地區，包括中環、中環填海區、金鐘、中半山、灣仔、灣仔北的車流的責任。</p> <p>P2路的設計，與其功能是配合的。</p>
中西區區議會	由於灣仔發展計劃第二期的填海規模尚未決定，因此P2路的設計和施工日期應再作考慮。該區議會對於區內的已規劃商業發展項目有所保留，並質疑若該等發展項目沒有進行，P2路是否需要根據其現行設計興建。	<p>當前有迫切性的需要，建造 P2 路，用以解決民耀街和康樂廣場/干諾道中路口的擠塞問題。</p> <p>P2 路的設計和容量，與其最新的規劃參數是配合的。</p>
香港建築師學會	與其把P2路設計成一條40米闊的道路，在路中心植樹，不如縮窄該道路的闊度，並在兩旁植樹。	基於道路安全的考慮，一小段中央分隔欄需略為加闊，以配合彼端路口附加的轉彎專線。

團體／人士	意見	政府當局的回應
P2路的走線		
蒲祿祺太太	當局在刊憲公布P2路的走線時，沒有充分考慮區內的文物，包括天星碼頭、皇后碼頭及大會堂。若該道路的走線過於直接，便會成為一條"借道"。該道路的走線不應鼓勵大量直通交通。該等交通應轉移至中環灣仔繞道，而該繞道應盡快興建。	當局在刊憲公布 P2 路的走線之前，曾作廣泛的諮詢。根據《道路(工程、使用及補償)條例》而提出的反對意見，亦已被充分考慮。 P2 路的路口將由交通燈控制及設有行人過路處。它被用作"借道"的機會不大。
長春社	無須在皇后碼頭現址設置避車處，而P2路的走線只須向北略作調整，便可避開皇后碼頭。	如有需要配合重組皇后碼頭的最終方案，P2路的避車處可在其他地方重置。P2路道路計劃的修訂，必需根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲。
保護維港行動	政府當局應更改P2路的走線，以回應社會就原址保留皇后碼頭提出的訴求。	如有需要配合重組皇后碼頭的最終方案，P2路的設計可略作修改。P2路道路計劃的修訂，必需根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲。
香港建築師學會	政府應立即重新設計P2路，因為該道路的現有設計有很多不足之處。P2路最終會在分域碼頭街製造一個新的瓶頸，其現有走線會減低愛丁堡廣場的都市空間質素。該道路的新設計應與未來的商業中心區結合成優美的城市布局，以及容許實施就原址保留皇后碼頭提出的各個可行方案。重新擬定P2路的走線不涉及技術困難，只須通過法定規劃程序。	P2 路接駁分域碼頭街，只是過渡的安排。根據灣仔發展計劃第二期工程的構思，P2 路將向東伸延，連接重新定線後的鴻興道。 如有需要配合重組皇后碼頭的最終方案，P2 路的設計可略作修改。P2 路道路計劃的修訂，必需根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲。
香港規劃師學會(提交意見書)	政府應即時進行費時的法定程序，包括把重新擬定的P2路的走線刊憲，確保原址重新組裝皇后碼頭的保留方案的可行性。P2路的走線會經過一個滿載香港早期歷史的地區。要騰出地方興建該道路，重要的文物必須拆卸。因此，P2路的設計應把該等文物，例如天星碼頭鐘樓及皇后碼頭納入	如有需要配合重組皇后碼頭的最終方案，P2路的設計可略作修改。P2路道路計劃的修訂，必需根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲。 在重組皇后碼頭的方案未有清楚的共識和決定之前，無法決定是否需要和如何改變P2路的設計，所以不適宜刊

團體／人士	意見	政府當局的回應
	考慮範圍。在作出決定前，有關各方必須全面討論"如何保留"及"保留甚麼"的問題。	<p>憲修訂P2路的道路計劃。</p> <p>規劃署現正進行「中環新海濱城市設計研究」，會探討重建舊天星碼頭鐘樓及重組皇后碼頭的位置及設計意念，並諮詢公眾的意見。</p>
連接海旁的行人通道		
蒲祿祺太太	若P2路寬闊及走線過於直接，設置地面過路處將會十分危險，令前往海旁的行人感到威脅和不安。	P2路的路口由交通燈控制及設有行人過路處。一如香港其他道路，行人可方便地過路。此外，規劃中亦有高架行人通道通往海濱。
保護維港行動	政府當局應更改P2路的設計，讓公眾人士容易前往海旁。	P2路的路口由交通燈控制及設有行人過路處。優先過路權將給予行人橫過P2路。
香港建築師學會	欠缺行人容易使用的道路系統，連接中區與日後的海旁。由於設置地面行人過路處會影響P2路的交通流量，政府當局應確定一些具創意的的方法，方便公眾人士直接前往海旁。	P2路的路口由交通燈控制及設有行人過路處。如分區計劃大綱圖所示，日後將設有高架行人通道，如園景平台和行人天橋等，通往新海濱。
香港規劃師學會(提交意見書)	在興建P2路前，公眾人士很易前往該道路所處的海旁範圍。當局必須確保在該條新道路建成後，即使公眾人士並非更易前往該海旁範圍，要前往該範圍亦同樣容易。	我們將提供地面行人過路處和高架行人通道，連接腹地和新海濱。
環境方面的關注事項		
拯救海岸	若按照已規劃的規模興建P2路，新海濱長廊及添馬艦舊址附近的休憩用地的噪音水平將會很高。P2路的現有設計並無顧及減少噪音及污染的需要。	在添馬艦舊址以北的一段P2路，將以沉降式建造，從而減小噪音的影響。在馬路兩傍植樹，亦有助紓緩噪音的影響。環境影響評估研究已考慮了P2路現有設計所引致的環境影響。

團體／人士	意見	政府當局的回應
柏蔚元博士	若P2路根據其現有設計興建，將會令海濱長廊的質素變差很多，因為海濱長廊的大部分範圍會受距離甚近的一條繁忙高速道路所包圍。該道路所產生的噪音及污染會大大減低海濱長廊對香港市民應有的吸引力。	環境影響評估研究已考慮了P2路現有設計所引致的環境影響。在添馬艦舊址以北的一段P2路，將以沉降式建造，從而減小噪音的影響。在馬路兩傍植樹，亦有助紓緩噪音的影響。 時速限制為50公里的P2路，並非高速道路。
規劃方面的一般關注事項		
保護海港協會有限公司	中環填海區的已規劃發展項目將會產生合共約980萬平方呎的樓面總面積，並會吸引5萬人前往該區。根據運輸署的估計，該等發展項目(不包括中環4至6號碼頭毗鄰的酒店發展項目)會每小時額外產生7 623客車架次。政府當局誤導了法庭。雖然政府當局聲稱中環填海計劃第三期旨在提供土地興建必要的運輸基礎設施和一條海濱長廊，以及重置現有海旁設施，但並無提及關於出售6幅面積龐大的土地以進行1 000萬平方呎的發展的事宜。政府當局並無告知法庭中區已有10個大規模的已規劃發展項目，可能是由於賣地不能被視為一項證明填海有理的具凌駕性公眾需要。政府當局以希望解決交通擠塞為藉口，事實上卻在開闢土地以供出售進行物業發展。政府當局沒有按城市規劃委員會(下稱"城規會")的要求就中區的規劃及有關的分區計劃大綱圖適時地進行任何檢討。至於P2路的設計，亦一直沒有諮詢公眾。由於城規會曾要求就P2路進行檢討，在進行有關檢討前展開該道路的建造工程未免不合邏輯。因應上述情況及為了對香港市民公平起見，政府應受到公開譴責。	當局引用由終審法院訂定的「有凌駕性公眾需要」的測試準則，於2004年4月完成對中環填海計劃第三期工程的檢討(檢討報告)。該檢討結論是中環填海計劃第三期工程的填海範圍符合「有凌駕性公眾需要」的測試準則。檢討報告清晰指出中環填海計劃第三期工程的目的是提供土地以建造必要的運輸基礎設施及重置現有的海旁設施。 根據2002年及2005年進行的交通研究(即「中環填海計劃第三期經修訂的交通預測及檢討」及「可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組報告」)，在海濱地區已規劃的道路將足夠應付發展需要。根據最新估計，在中環新海濱的新發展用地，包括皇后像廣場以北的「綜合發展區」、國際金融中心二期以北的「綜合發展區」及「商業」用地、「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」用地、及分別位於添馬艦及中信大廈以北的「政府、機構或社區」用地，總樓面面積估計約540萬平方呎。這數字是依據有關分區計劃大綱核准圖所指定的發展參數、添馬

團體／人士	意見	政府當局的回應
		<p>艦發展的最近總樓面面積數字、及灣仔發展計劃第二期檢討的最新土地用途建議所得的。</p> <p>中環填海計劃第三期的土地約18.73公頃，當中約8.78公頃（約一半的土地），已在分區計劃大綱核准圖上劃作「休憩用地」，以興建海濱長廊。只有2.63公頃（約14%的土地）劃作低密度的寫字樓／商業用途，以維持中區商業中心區的競爭力，應付市場對位於中區的甲級寫字樓的殷切需要。已納入《中區（擴展部分）分區計劃大綱核准圖》，涵蓋中環填海計劃第三期的規劃大綱，已於2005年及2006年，經城市規劃委員會（「城規會」）考慮多宗改劃用途地帶申請後獲得確定。城規會沒有要求當局檢討中區的規劃大綱或P2道路。</p> <p>至於P2路的設計方面，政府在完成包括P2路的中環填海計劃第三期製備過程前，已通過所有的法定程序及諮詢步驟。早在1999年初展開的規劃及設計階段，政府已向不同的組織及團體進行廣泛諮詢，當中包括城規會、立法會、環境諮詢委員會、中西區區議會及灣仔區議會等等。而包括P2路的中環填海計劃第三期道路工程，在2000年6月根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊登憲報，並於2001年12月由行政長官同行政會議授權進行。</p>

團體／人士	意見	政府當局的回應
保護維港行動	政府當局須採取措施紓緩中區及灣仔的交通擠塞。然而，政府當局不應試圖藉填海興建道路來解決交通問題，因為這會引起惡性循環。問題的癥結在於中環填海區將會有大型的新發展項目，故即使P2路啟用，中區及灣仔的交通到了2016年又會再次接近飽和。政府當局應理順3條過海隧道的收費、加快進行鐵路發展，以及刪除區內不必要的發展項目。若政府當局繼續進行現有規劃，公眾只能提出訴訟，避免海港再受破壞。	<p>請參閱上文對保護海港協會有限公司作出的回應。</p> <p>當建成中環灣仔繞道及其連接路以及P2路以後，中環及灣仔區的交通運輸基建網絡在2016年將仍有足夠的容車量(行車量／容車量比率將低於1)。中環灣仔繞道在2016年前的行車量／容車量比率約為0.7，即顯示有足夠容量應付有關的車輛交通流量，保持交通暢順。</p> <p>政府亦在審視額外的鐵路路線，作為解決中環及灣仔交通擠塞的長遠措施。</p> <p>根據運輸署的測試，調整過海隧道的收費，對解決干諾道中/ 夏慤道/ 告士打道走廊的擠塞的效用不大，原因是改道後的車流仍然需要行經該主幹道來往其目的地。</p> <p>我們現有的政策是要繼續努力融合運輸及土地利用規劃。</p>
柏蔚元博士	區內的新辦公室發展項目會帶來大量車輛交通。	請參閱上文對保護維港行動作出的回應。
中西區區議會	政府當局應大幅減少中環填海計劃第三期的商業發展項目、禁止興建辦公室及酒店等商業樓宇、把填海土地改為休憩用地供公眾使用、檢討中區及灣仔的規劃，以及縮減中環填海計劃第三期的商業發展項目及添馬艦發展工程的規模，以減少交通需求。政府當局並無有關限制車輛進入商業中心區的策略，而興建道路以解決交通問題	載於《中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖》，並涵蓋中環填海計劃第三期的規劃大綱，是根據《城市規劃條例》的法定程序而訂定的。城規會在向行政長官會同行政會議提交分區計劃大綱圖供核准前，已因應公眾提出的反對及意見，大幅削減圖上的填海範圍及商業用地的面積。城規會於2005年及2006年考慮多宗改劃用途地帶申

團體／人士	意見	政府當局的回應
	並非一個長遠的解決辦法。	<p>請後，確定分區計劃大綱核准圖上的土地用途。中環填海計劃第三期中約有一半的土地（8.78公頃）已劃作「休憩用地」，只有限量的土地（2.63公頃）劃作「綜合發展區」，供商業發展，以維持中環商業中心區的競爭力及應付市場對位於中區的甲級寫字樓的殷切需要。</p> <p>有關已規劃的發展在交通方面的影響，可參閱上文對保護維港行動作出的回應。</p>
香港建築師學會	城市規劃與設計的首要目的應是服務市民，而道路及基礎設施不應成為一項凌駕性元素。	城市規劃及城市設計的目的，是切合不同的土地及社區需要。就道路及基礎設施進行的規劃，亦為滿足這些需要。
共創我們的海港區	中環填海區城市設計研究將不包括就區內的已規劃運輸基礎設施進行任何檢討。	涵蓋中環填海區的分區計劃大綱圖及載於該圖的運輸基礎設施建議，是基於詳細研究及根據《城市規劃條例》的法定程序及經廣泛諮詢後才獲得核准。中環新海濱城市設計研究是按城規會的要求而進行的。按城規會的指示，研究範圍主要是一項城市設計研究，以優化中環新海濱現有的城市設計大綱，及為主要用地擬備規劃/設計綱領。該研究的範圍並不包括檢討已規劃的運輸基礎設施。

("意見"部份)
立法會秘書處
議會事務部 1

("政府當局的回應"部份)
環境運輸及工務局

2007年6月25日