

# 財務委員會 工務小組委員會參考文件

## 補充資料

### 343CL－中環及灣仔填海計劃－工程(餘下部分)

## 引言

工務小組委員會委員在 2000 年 4 月 12 日會議上，審議有關 343CL 號工程計劃「中環及灣仔填海計劃－工程(餘下部分)」的文件[PWSC(2000-01)1]。會上，委員要求政府提供補充資料，闡述擬議道路網的空氣質素影響評估，以及說明中環填海計劃第 III 期所採用的城市設計概念。

## 政府的回應

### 空氣質素

2. 我們明白中環的空氣質素會受到下述三個因素影響－

- (a) 中環填海計劃第 III 期擬建地面道路的交通；
- (b) 中環至灣仔繞道通風大樓排出的廢氣(大樓的位置請參閱附件 1)；以及
- (c) 灣仔發展計劃第 II 期擬建地面道路的交通。

當局現正根據《環境影響評估條例》的規定研究上述因素的累積影響，以及進行有關的詳細評估。

3. 拓展署在中環填海計劃第 III 期可行性研究下進行的環境影響評估所得的初步結果顯示，上文第 2 段(a)和(b)項所提及的擬建設施啓用後，中環的空氣質素仍然可以接受。屆時，現有或擬建樓宇周圍的空氣中所含的二氧化氮<sup>1</sup>(由地面路段的車輛排出)，不會超出平均每小時每立方米 300 微克的標準，即《空氣污染管制條例》訂定的空氣質素指標。此外，中環至灣仔繞道通風大樓排出的二氧化氮，在一般情況下亦不會超出上述空氣質素指標。在最惡劣的情況<sup>2</sup>下，只有通風大樓方圓 30 米，以及離地面 30 米的細小範圍內，空氣中的二氧化氮含量會略為超出空氣質素指標。不過，這情況不會帶來嚴重的影響，因為受影響的範圍只集中於通風大樓附近一帶，而該處並沒有易受空氣污染影響的地方<sup>3</sup>。

4. 鑑於以隧道形式建造的中環至灣仔繞道的路線已予修訂，加上隧道的設計會由雙程雙線分隔行車改為雙程三線分隔行車，當局正檢討上述環境影響評估研究。如有需要，當局會建議實施紓減環境影響措施。

5. 當局現正在灣仔發展計劃第 II 期的全面可行性研究下，就上文第 2 段(c)項所提及的擬議設施的建造工程進行環境影響評估研究。拓展署和路政署會研究中環填海計劃第 III 期、中環至灣仔繞道和灣仔發展計劃第 II 期的累積影響，並會根據《環境影響評估條例》的規定，把有關的環境評估報告一併提交當局審批。當局在通過這些報告前，會就評估結果諮詢公眾和環境諮詢委員會。

### 城市設計概念

6. 在工務小組委員會會議上，一位委員問及政府在規劃建議的中環填海計劃第 III 期時，有否採用城市設計概念，並要求當局確定已充

---

<sup>1</sup> 從過往進行的工程計劃所得的經驗，二氧化氮是評估道路交通影響最重要的參數，因此，模擬研究範圍集中於空氣中的二氧化氮含量。

<sup>2</sup> 最惡劣的情況是指預計在關鍵設計年 2021 年，當天氣不甚理想時，交通繁忙時間內空氣中的二氧化氮含量。

<sup>3</sup> 易受空氣污染影響的地方是指任何住宅樓宇、酒店、宿舍、辦公室、工廠、商店、購物中心和藝術表演中心等。

分考慮盡量減少地面交通的問題。委員亦關注日後海濱長廊的人群控制安排，並要求長廊的設計應方便公眾從現有的地區步行至海濱。

7. 我們在規劃中環填海計劃第 III 期時，確已採用「人車分隔」和盡量減少地面道路的概念。在 2000 年 2 月獲核准的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖中所示道路的路面面積，已較 1998 年憲報公布的分區計劃大綱草圖所示者少 40%。整條中環至灣仔繞道會以隧道形式建造，而建議的 P2 主幹路會建於文娛走廊下面，以盡量減少地面交通。此外，為方便行人和把現有的發展區連接起來，我們設計了三條主要走廊，分別為皇后像廣場走廊(包括休憩用地走廊和歷史廊)、文娛走廊和藝術及娛樂走廊。這些走廊和其他貫通南北西東的相連高架行人道、平台和廣場，會連通地鐵站和日後興建的北港島線車站，公眾前往新海濱區會更為方便。

8. 我們會制定人群控制措施，以配合海濱長廊的最終詳細設計。計劃關建的海濱長廊長 1.5 公里、最少闊 60 米，可提供足夠地方供人群聚集和疏散。從規劃角度而言，上文第 7 段所述的行人通道與集體運輸系統連接，將有助於在節日、大型活動和慶典節目舉行期間，疏散聚集的人群。

-----

規劃地政局  
2000 年 6 月