

資料文件

**立法會**  
**規劃地政及工程事務委員會**  
**灣仔發展計劃第二期及啟德檢討進展**

**目的**

本文件旨在告知議員灣仔發展計劃第二期及啟德檢討的進展。

**背景**

2. 政府已在 2004 及 2005 年的施政承諾中表明，除了中區填海第三期工程及擬議在灣仔北及啟德進行的填海計劃外，維港範圍內不會再進行填海。有鑑於終審法院在 2004 年 1 月 9 日就填海問題所作的裁決，政府已就灣仔發展計劃第二期及啟德進行全面檢討，以確保兩項工程完全符合《保護海港條例》及終審法院的裁決。

3. 共建維港委員會(「委員會」)在 2004 年 5 月成立，負責就維港現有和新海旁的規劃、土地用途和發展，向房屋及規劃地政局局長提供意見。委員會轄下有兩個小組委員會，分別是為灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會及東南九龍發展計劃檢討小組委員會，就灣仔發展計劃第二期檢討及啟德檢討提供意見。

4. 政府現正就灣仔發展計劃第二期檢討及啟德檢討與該兩個小組委員會緊密合作。本文件旨在匯報這兩項檢討的最新進展。

**灣仔發展計劃第二期檢討的進展**

5. 當前有迫切需要紓緩港島北岸的交通擠塞問題。政府已經研究過不同的交通管理措施，但所得的結論，即使實施交通管理措施

以紓緩交通擠塞及擴大現時干諾道中／夏慤道／告士打道走廊沿線道路及交匯處的容車量，仍然需要興建由中環灣仔繞道及東區走廊連接路組成的主幹道。關於需要該主幹道的原因和其他已考慮的措施，請參閱附件。

6. 灣仔發展計劃第二期檢討的目的，是興建主幹道以滿足交通需要。爲了興建主幹道以滿足交通需求，可能需要進行少量填海。填海範圍將取決於主幹道的定線、布局和水平。無論如何，我們會確保所進行的任何填海，都必須完全符合《保護海港條例》及終審法院訂定的「有凌駕性公眾需要」的測試準則，填海面積亦會是最小的。任何填取的土地，只會作公眾用途，政府不會爲了賣地而填取土地。

7. 灣仔發展計劃第二期全面檢討在 2004 年 3 月展開。在 2004 年 7 月，政府接納委員會的建議，加強公眾參與灣仔發展計劃第二期檢討。爲此，委員會的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會展開了一項由小組委員會督導「優化灣仔及鄰近地區海濱的研究」（「優化海濱研究」）的公眾參與計劃，是爲檢討過程的一部份。「優化海濱研究」的結果，會成爲灣仔發展計劃第二期檢討的參考資料。

8. 「優化海濱研究」的目標，是爲灣仔及鄰近地區創造在社會、環境和經濟方面均可持續發展的海濱，以及滿足在規劃、運輸及基建方面的需要，並確保灣仔發展計劃第二期工程完全符合《保護海港條例》的規定。「優化海濱研究」由構想、建立共識和詳細規劃三個階段組成。構想階段已在 2005 年 1 月展開，目的是讓公眾盡早參與，使他們了解灣仔及其鄰近地區海濱的發展機會及限制，從而表達他們對海濱發展的理想和期望。

9. 構想階段的工作包括進行意見調查，舉辦多項公眾論壇及社區設計坊。我們亦會印製宣傳品和透過電子媒介進行推廣活動，使更多市民能夠參與。爲了促進公眾參與，小組委員會現正擬備一本公眾參與小錦囊，以配合構想階段中的各項活動。

## 啟德檢討的進展

10. 啟德規劃檢討在 2004 年 7 月展開。一如 2004 年 10 月送交各議員的資料文件「啟德規劃檢討」所述，啟德規劃檢討分為三個階段：

- (a) 第一階段－ 積極邀請公眾共同訂出對整個啟德及各主要事項的期望；
- (b) 第二階段－ 積極邀請公眾共同擬備不同的概念規劃大綱圖方案，包括「不填海」方案；以及
- (c) 第三階段－ 積極邀請公眾共同擬備初步發展大綱草圖。有關部門會進行初步技術評估，以確定土地用途方案的整體可行性，供下一階段全面檢討的工程可行性研究參考。

11. 我們接納委員會轄下東南九龍發展計劃檢討小組委員會的建議，舉辦了一項加強公眾參與計劃，以促進公眾參與規劃檢討的各個階段，務求就這個研究方案建立公眾共識。

12. 第一階段公眾參與計劃將訂出公眾對啟德未來的期望。這個階段由 2004 年 9 月起至 11 月止，期間進行了多個公眾論壇、社區工作坊，以及簡介會，參與者包括相關的法定及諮詢組織、區議會及其他有關團體。合共收到約 240 份書面意見。

13. 規劃署現正處理在第一階段公眾參與計劃中收集到的公眾意見，並將諮詢委員會轄下東南九龍發展計劃檢討小組委員會的意見。我們會參考小組委員會的意見，訂出第二階段公眾參與計劃的具體公眾參與過程。

## 未來路向

14. 我們相信，維港作為香港人的特別公共資產和天然財產，應

受到保護和保存。我們會嚴格遵從《保護海港條例》和終審法院就填海問題的裁決。我們亦會與委員會緊密合作，廣泛接觸市民，務求訂出最佳的方法，滿足有凌駕性的公眾需要。

房屋及規劃地政局  
環境運輸及工務局  
土木工程拓展署  
規劃署  
運輸署  
2005年2月

## 中環灣仔繞道

### 中環灣仔繞道

- 中環灣仔繞道是策略性道路，與干諾道中－夏慤道－告士打道走廊並行，經由東區走廊連接路，把西面的林士街天橋和東面的東區走廊連接起來。
- 中環灣仔繞道與東區走廊連接路是港島北岸所欠缺的最後及最重要的運輸道路，落成後將成為連綿不絕的策略性道路網絡，由東面的灣仔作為起點，一直通往香港國際機場及新界西北的屯門。
- 政府自八十年代後期起所進行的多個規劃模型，都確定有需要興建中環灣仔繞道。整體運輸研究模型是一種規劃工具，藉以訂出方法，應付預期會出現的運輸需求。在1989年完成的第二次整體運輸研究確定在九十年代中至末期有需要興建中環灣仔繞道，而在1999年完成的第三次整體運輸研究亦再次確定有此需要。
- 在2003年第四季重新運行的第三次整體運輸研究應用了土地用途規劃假設及人口預測方面最新的資料，該研究再次確定有需要興建中環灣仔繞道。

### 為何我們需要興建中環灣仔繞道？

- 中環與灣仔交通擠塞的問題非常嚴重，除非興建中環灣仔繞道，否則問題將會日趨惡化。
- 干諾道中－夏慤道－告士打道走廊已經飽和，未能應付預期的交通需求增長。
- 其他東西行的次要走廊，例如軒尼詩道和金鐘道，也極為擠塞，交通容量受到種種限制，例如交通燈號，以及貨車、巴士和的士在路旁上落客貨等。

- 當局必須興建中環灣仔繞道，把車輛疏導至中環商業區以外，以應付預期的交通需求增長，並紓緩中環東西行方向現有道路網絡(已達負荷)的擠塞情況。
- 目前，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊是進出中環灣仔區唯一的策略性道路，沿途若發生任何輕微意外或事故，都足以令交通出現嚴重擠塞或甚至交匯擠塞。
- 如不興建中環灣仔繞道，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊沿途的擠塞情況勢將漫延至中環與灣仔區內的鄰近道路，最終導致交匯擠塞。
- 其他交通管理措施只可為局部地區帶來有限的短期紓緩作用。但長遠來說，中環灣仔繞道才是唯一可行的解決方案。交通管理措施可輔助中環灣仔繞道，但不能取而代之。

## 其他已考慮的方案

### 充分利用西區海底隧道(西隧)

- 這個方案預期未能大幅紓緩中環及灣仔一帶的交通擠塞情況，因為絕大部分的車輛仍需行經中環，只有往返港島西行的少量車輛屬例外，主要原因是原本行紅磡海底隧道的車輛會改行西區海底隧道，以致由港島東前往港島南的車輛增加。因此，假設劃一隧道收費，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊的整體交通情況預期亦不會得到改善。
- 劃一隧道收費取決於各隧道經營者能否達成商業協議，而協議商討需時，協議結果無法預料。

## 電子道路收費

- 我們正積極探討能否及如何在本港實施電子道路收費。在進一步研究這個課題時，我們會顧及所有相關的因素，例如私隱、收費率、車輛增長幅度、對道路使用者的造成的財政負擔、對商業及技術發展的影響等。我們亦會就所提出的任何建議諮詢公眾。
- 對於純粹途經中環商業區的道路使用者，要求他們付費亦有欠公允。電子道路的收費的實施必須配合能繞過收費區的另外一條替代路線或繞道，而該條路線或繞道亦必須有足夠的容車量，應付因避免進入收費區而改道行走的車輛。這就靠有賴中環灣仔繞道。假如不興建繞道，單靠電子道路收費將不能有效地減少行走收費區內的車輛。
- 電子道路收費計劃是其中有可能實施的交通管理措施之一，但(a)須有繞過收費區的另一條替代路線；以及(b)大眾對計劃的實施有共識。按照現時的道路系統，如沒有中環灣仔繞道，我們不能實施電子道路收費。
- 不適當地阻止車輛駛入中環商業區，會對區內的經濟活動造成巨大影響。以倫敦為例，當地為紓緩交通擠塞而實施徵收費計劃，零售業界都憂慮計劃令前往收費區的人流減少，從而對零售業務特別是較小的零售商造成負面影響。據報，有不少商戶亦因此而考慮搬遷。

## 減少專利巴士的服務

- 1999年起，行走中環的巴士路線已減少了超過15%。進一步減少巴士路線的十分空間有限。

## 在中環設立限制上落客貨時段

- 干諾道中－夏慤道－告士打道走廊已嚴格限制上落客貨活動。
- 進一步限制中環商業區內各路段的上落客貨活動，無助於紓緩干諾道中－夏慤道－告士打道走廊的擠塞情況。
- 把中區的上落客貨活動的時段限制在晚上，對該區的商業活動構成負面的影響，並可能產生噪音。
- 政府必須平衡各方的利益，包括貨車運輸行業、中區的商戶和其他的道路使用者。

## 地鐵伸延至堅尼地城

- 干諾道中－夏慤道－告士打道走廊的交通問題預測，是假設地鐵港島線會伸延至西區而進行的。
- 大多數的巴士路線都是使用德輔道和皇后大道這些內街。利用地鐵來減少巴士服務的班次，效果將相當有限，最多只能稍為紓緩內街現已擠塞的交通情況。地鐵伸延至堅尼地城將無助於解決干諾道中－夏慤道－告士打道走廊的交通擠塞問題。

## 沿山邊提供連接中區和半山區的新自動扶梯系統

- 提供額外的自動扶梯連接系統將有助減輕半山區道路的交通負荷，但將無助於紓緩中環及灣仔區內的交通擠塞情況。

## 進一步延誤的後果

- 目前，干諾道中－夏慤道－告士打道走廊已經負荷過重，行車量／容車量比率已超過 1.0，而且塞車情況不只限於早晚繁忙時段。
- 假如不興建中環灣仔繞道，預期到了 2011 年，上述走廊各關鍵路段在繁忙時間的行車量，會超過道路容車量 30%。
- 干諾道中－夏慤道－告士打道走廊的交通流量，會引致中環和灣仔附近的道路出現交匯擠塞。
- 如果到 2011 年仍未建成中環灣仔繞道，估計行車速度會減慢至每小時 5 公里。屆時，將需要 45 分鐘才能駛過由林士街至銅鑼灣這一條 4 公里長的干諾道中－夏慤道－告士打道走廊。
- 假如興建中環灣仔繞道，則車輛由林士街駛至銅鑼灣所需的時間會減至 5 分鐘。由於中環灣仔繞道的興建已大受阻延，中環商業區的交通及環境將會惡化，後果包括－
  - 交通日益擠塞
  - 交匯擠塞風險增加
  - 低於標準的噪音、空氣及環境質素
  - 公共交通工具運作日益困難
  - 行人享有的環境不斷惡化
- 干諾道中－夏慤道－告士打道走廊交通繁忙，並已使用多年，因此在未來的 15 至 20 年內，將需要進行大規模的維修／重建工作。如中環灣仔繞道屆時仍未落成，一旦走廊需要局部封閉進行維修／重建，東西行的交通將大受影響。