

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1129/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/PLW/1

規劃地政及工程事務委員會 特別會議紀要

日 期：2005年12月17日(星期六)
時 間：上午9時
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉秀成議員, SBS, JP (副主席)
田北俊議員, GBS, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
蔡素玉議員, JP
霍震霆議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
李永達議員
李國英議員, MH
梁家傑議員, SC
郭家麒議員

列席議員：吳靄儀議員
劉慧卿議員, JP
余若薇議員, SC, JP

缺席委員：劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP (主席)
涂謹申議員
黃容根議員, JP
林偉強議員, BBS, JP
張學明議員, SBS, JP

出席公職人員：議程第I項

房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1
葉文輝先生

副行政署長1
麥駱雪玲女士, JP

助理行政署長(添馬艦發展)
陳選堯先生

規劃署港島規劃專員
謝建菁女士

建築署工程策劃總監1
袁家達先生

應邀出席人士：議程第I項

Professional Property Services Limited

蒲祿祺先生

蒲祿祺太太

個別人土

林興強教授工程師

想創維港

召集人
黎廣德先生

個別人土

Gerry KIPLING先生

個別人土

Peter MILLWARD先生

保護維港行動

成員
莊榮輝先生

香港建造商會

會長
黃天祥先生

副會長
沙傅達偉先生

中西區區議會

食物環境衛生及工務委員會主席
鄭麗琼女士

香港建築師學會

會長
林雲峯教授

副會長
吳永順先生

香港園境師學會

委員
姚寶隆先生

香港工程師學會

副會長
盧偉國博士、工程師

香港地產行政學會

會長
唐振寰先生

香港測量師學會

上任會長
張達棠先生

代表
黃子才先生

思匯政策研究所

行政總監
陸恭蕙女士

世界自然(香港)基金會

主席
邵在德先生

理事及董事委員會委員
Tony TURNER先生

個別人土

徐嘉慎先生

保護海港協會

理事
陸恭正先生

海港之友

代表
李傑偉先生

個別人土

Dr Bill BARRON

拯救海岸

主席
John BOWDEN先生

爭氣行動

香港科技大學副教授
爭氣行動代表
馮志雄博士

香港地球之友

總幹事
吳方笑薇女士

個別人土

Norman de BRACKINGHE先生

個別人土

Santa RAYMOND女士

個別人士

John BATTEN先生

共創我們的海港區／歷豐諮詢集團

共創我們的海港區召集人兼
歷豐諮詢集團總監
司馬文先生

灣仔區議會

議員
陳耀輝先生

列席秘書 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)7
王兆宜先生

議會事務助理(1)7
蕭靜娟女士

經辦人／部門

**I 添馬艦發展工程及中環填海計劃第III期的土地用途
規劃**

(立法會CB(1)511/05-06(15)號文件 —— Peter WOOD 先生於2005年11月25日發出的電子郵件

立法會CB(1)511/05-06(16)號文件 —— 灣仔區議會議員陳耀輝先生於2005年12月10日提交的意見書)

團體代表陳述意見

由於主席未能出席會議，是次會議由副主席主持。副主席歡迎各團體代表出席會議。他建議給予每個團體4分鍾時間作口頭陳述，委員對此表示贊同。政府當局會在委員提問前就團體代表提出的意見作出回應。他

繼而邀請各團體代表就“添馬艦發展工程及中環填海計劃第III期的土地用途規劃”提出意見。

*Professional Property Services Limited*的蒲祿祺先生及蒲祿祺太太

(立法會CB(1)262/05-06(03)及CB(1)511/05-06(04)號文件)

2. 蒲祿祺先生認為，維港位處本港心臟地帶，是本港歷史文物的一個獨特部分，亦是本港一項獨特資產，應予小心對待及特別照顧。添馬艦用地是海濱的一部分，應作為海濱的整體發展考慮，不應作為一個獨立的项目發展。在規劃海濱方面，政府當局應採用全方位而非零碎分散的發展模式。有別於在灣仔及中環等地區進行的發展工程，政府當局近期並無就添馬艦發展工程安排公眾參與或進行公眾諮詢。社會的訴求在1998年後已經改變，而公眾是希望在規劃過程中有所參與。政府當局不應埋首於城市規劃委員會(下稱“城規會”)以往作出的批准及其他已成為歷史的決定之中。現時的建議應根據現行情況予以評估，而現時是有足夠時間進行探討及爭取社會支持，無須趕急行事。他並非反對發展，只是希望最終的解決方法對所有利益相關者而言亦屬最佳的方案。政府當局應循商業原則展示該項發展工程對公帑的影響，並進行一項全面的研究，而不是把研究範圍集中於添馬艦用地。面對政府當局施加壓力並促請其在欠缺充分研究資料的情況下設法作出決定時，立法會議員應抗拒趕急行事。立法會議員必須完全信納最終的解決方案是最適合香港的方案。

林興強教授工程師

(立法會CB(1)511/05-06(08)號文件)

3. 林興強教授工程師特別提述可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組(下稱“專家小組”)的若干主要研究結果，該等研究結果與中環填海計劃第III期有關。他解釋，本港的運輸規劃旨在以符合環保的形式提倡安全、有效率及可靠的運輸系統，以滿足本港在經濟、社會及康樂等方面的需求。專家小組已就研究範疇內與可持續運輸規劃有關的若干主要事宜進行深入的研究。他繼而向委員簡介專家小組建議的短期、中期及長期措施。短期措施包括推行交通管理措施、各項調整隧道費的安排、管理發展計劃及改善來往海旁的行人通道。中期措施包括興建中環灣仔繞道以強化道路網絡的可靠性、改善多模式交通網絡、興建交通支路以強化中環灣仔繞道的功能，以及要求政府處理在環境及社會方面的關注問題。長期措施涵蓋多個範疇，包括全盤的交通／土地用途規劃、確認按綜合協調方式規劃土地用途和交

通以作為可持續運輸規劃的基礎，以及加強在土地用途和交通規劃方面的協調，藉以符合可持續運輸規劃的原則。

想創維港

(立法會CB(1)314/05-06(01)號文件)

4. 想創維港召集人黎廣德先生表示，港人近年對中區(尤其是添馬艦舊址)土地用途規劃的價值觀有很大改變。一項調查結果顯示，市民支持降低發展密度以換取較佳生活質素，並要求各個發展項目提供更多休憩地方，以及在發展過程中多著重文化、歷史文物及古蹟。政府對保留及重建中區政府合署兩個方案似乎未作深思熟慮。政府當局應透過全面的可持續發展影響評估進行比較，而評估範圍則應包括經濟、環境及社會等方面。重建中區政府合署預期可帶來的經濟利益未必可予落實，因為當中所涉及的某些建築物已被歸類為古蹟，不可以重建發展。從環保角度而言，公眾希望添馬艦舊址可作多種用途，例如休憩用地及文化活動。從社會的角度而言，能否讓社會整體享用規劃方案所帶來的好處是一個重要的考慮因素。

Gerry KIPLING先生

(立法會CB(1)325/05-06(01)號文件)

5. Gerry KIPLING先生表示，立法會議員與出席今次會議的人士有責任照顧香港市民，保護香港免受過度發展及避免採用拙劣的市區規劃。在主要海旁興建大型寫字樓對市民有欠公平，而該問題應予認真檢討。添馬艦舊址是海旁地區最後一幅大型土地，在該幅珍貴土地興建政府寫字樓是欠缺支持理據的。政府如需搬遷寫字樓，便應遷至其他適當地點。政府當局沒有交代中區政府合署現址日後的用途。該幅土地提供了一個上佳機會，為飽受嚴重污染的市區環境增添一個“市肺”。這個構思與香港公園及香港植物公園相當配合，值得加以考慮。所有大城市在市中心均設有休憩／康樂用地，香港亦應效法跟隨。持續進行高密度發展會破壞香港的海濱，造成一道阻擋海旁兩岸景緻的“牆”。他又對新政府總部大樓會如何設計表示關注，並強調有關設計應與海旁黃金地段配合。政府當局須審慎研究此事。

Peter MILLWARD先生

(立法會CB(1)262/05-06(01)及CB(1)289/05-06(06)號文件)

6. 副主席表示，由於Peter MILLWARD先生未能出席今次會議，司馬文先生會在會議較後部分向委員轉述

Peter MILLWARD先生的意見。

保護維港行動

(立法會CB(1)511/05-06(06)號文件)

7. 保護維港行動成員莊榮輝先生表示，保護維港行動一直與香港市民攜手保護海港。保護維港行動反對不必要的填海，因為維港是屬於全港市民的，應讓公眾得以分享及親近。他關注到在中環填海計劃第III期綜合發展區內共850 000平方米總樓面面積商業處所將會引起的交通擠塞問題，並預期道路網絡若干部分在2016年會達致飽和，因而可能導致需要進一步填海。他支持事務委員會在2005年10月25日會議上所通過的議案。在添馬艦舊址重置政府總部大樓將須耗用約50億元公帑，故必須予以審慎研究。由於對各個關注事項(例如添馬艦發展工程對區內環境和交通的影響，以及中區政府合署現址日後的用途)的資料不足，他反對推展該項發展工程。高樓大廈造成的“圍牆效應”會令空氣質素轉壞。按照終審法院在2004年1月9日所作出的裁決，政府當局必須就灣仔填海計劃第II期及中環灣仔繞道的灣仔段進行檢討。他指出，鑒於相關工程現時尚未展開，政府當局應檢討中環填海計劃第III期(包括添馬艦發展工程)的規劃。

香港建造商會(下稱“建造商會”)

(立法會CB(1)527/05-06(01)號文件)

8. 建造商會副會長沙傅達偉先生表示，建造商會歡迎政府當局重新研究添馬艦發展工程及進行中環填海計劃第III期，並支持在添馬艦舊址興建政府總部大樓、立法會大樓及文娛用地的建議，因為這是最可取的未來路向。建造業界失業率偏高是其中一個主要考慮因素。添馬艦發展工程有助振興該行業，並提供其相當需要的工作職位。他認為“設計及建造”模式是最適合添馬艦發展工程的方案，可達致與公開設計比賽相若的效果，從而取得最佳設計予公眾參觀及討論。添馬艦發展工程包括兩公頃休憩用地，可作為供公眾使用的文娛用地，並可暢通無阻地連接至海濱。鑒於中環填海計劃第III期的主要目的是提供土地作必需的運輸基建發展，中環灣仔繞道在區內的路段會於地下建造，不會對公眾構成影響，而上蓋部分則可劃為“休憩用地”，提供海濱長廊予公眾享用。政府當局確有需要為車輛交通建造繞道，以紓緩現時及預期出現的交通擠塞情況。將交通引入地底是最適合海濱的方案，而相關規劃應與周圍的環境配合。

中西區區議會

9. 中西區區議會食物環境衛生及工務委員會主席鄭麗琼女士表示，中西區區議會與不少市民均反對為建造道路而填海。環境污染、噪音污染及空氣污染是經常遭受投訴的問題，而該類問題通常是由於規劃不佳所致。她關注到，海旁一帶正不斷建造高樓大廈，而在添馬艦舊址興建政府總部大樓會令有關情況更為惡化。在這方面，現時沒有足夠資料，亦欠缺全盤規劃。此外，她亦關注中區政府合署現址日後的用途，並擔心該處日後會被用作為物業發展。添馬艦用地位處中環海旁，而中西區區議會曾於2004年5月通過一項議案，強烈要求政府當局就重置中西區海旁各項非康樂／休憩的公共／政府設施進行研究。海旁現時約有10至20項政府設施，例如殮房及貨物起卸區等，但政府當局從沒有就該等設施是否仍然適宜設於海旁進行評估。她指出，政府當局沒有就重新推出添馬艦發展工程諮詢中西區區議會，而該項工程會為該區增添數座高樓大廈，更遑論新政府總部大樓未知能否容納所有必需的政策局及部門，兼且需要由公帑支付約50億元的費用。她又表示，政府當局就因何需要建造如此大規模的政府總部大樓所提供的資料不多。她重申，中西區區議會反對在中環填海計劃第III期填海所得土地上建造高樓大廈，因為區內的進一步發展會對空氣質素、空氣流通及景觀造成影響，甚至會妨礙電視訊號的接收。她促請政府當局重新研究添馬艦舊址的用途。

香港建築師學會(下稱“建築師學會”)

10. 建築師學會會長林雲峯教授表示，他支持公眾參與設計供公眾享用的海濱的構思。層遞型建築物(例如橫向型樓宇)應妥當規劃，以免區內出現過大的建築物。他指出，添馬艦用地約一半面積已被指定為“休憩用地”，並會連接海旁予公眾使用。因此，他支持在添馬艦舊址興建新的政府總部大樓，因為該大樓不會是高密度的發展。他認為添馬艦發展工程應採用優質設計，並建議舉辦一項公開設計比賽，讓公眾得知有何方案及就相關設計提出意見，然後才作出決定。建築師學會可協助舉辦一項分兩階段進行的國際設計比賽，相關比賽可於6個月內完成，從而找出具質素的設計。他對採用“設計及建造”模式有保留，因為該模式一般著重成本效益多於設計因素，而設計意念亦只會來自單一個承建商。在找尋優質設計過程中，應讓公眾有機會作出參與。鑒於該項發展工程相當複雜，如果倉卒推行，他擔心日後可能引起大量申索。原有的招標文件可能未有釐清若干詳細規定，因而令建成後的樓宇在設計質素方面欠佳，又或未能符

合社會的需求。他關注到世界貿易組織各項規定對本地建築師行參與國際投標的影響。他認為政府當局應提倡一個可讓本地專業人士參與的國際平台。

香港園境師學會(下稱“園境師學會”)
(立法會CB(1)511/05-06(11)號文件)

11. 園境師學會委員姚寶隆先生表示，園境師學會已向事務委員會提交意見書。他沒有進一步的意見在會上向事務委員會提出。

香港工程師學會(下稱“工程師學會”)
(立法會CB(1)527/05-06(02)號文件)

12. 工程師學會副會長盧偉國博士、工程師表示，工程師學會同意中區海旁填海區(包括添馬艦舊址)的各項發展計劃的整體概念規劃及安排。建議中的建築物高度可與周圍的建築物配合，而採用較低地積比率亦屬合理。他建議應盡可能將停車場建於地下。他擔心各項新發展項目會令該區的交通出現問題，並指出中環灣仔繞道和P2道路有助紓緩交通擠塞的情況。延遲興建中環灣仔繞道會令交通擠塞情況惡化。他促請政府當局考慮採用集體運輸系統，並且建議，除建造擬建的行人天橋及遍植花木的行人平台外，並應建造穿梭列車把添馬艦用地及海旁與最鄰近的交通樞紐連接起來。他反對採用“設計及建造”模式，因為此舉會變為由成本主導，並建議初步的規劃／設計階段應提供框架，涵蓋發展計劃各主要部分的概念規劃、政府建築物及主要設施的建築設計，以便日後進行更詳細的設計。鑒於是項發展工程甚為複雜和龐大，政府當局有需要分階段設計和建造該項發展工程。

香港地產行政學會(下稱“地產行政學會”)

13. 地產行政學會會長唐振寰先生表示，地產行政學會支持在添馬艦舊址興建恰當的政府總部大樓及其他公用設施，但鑒於該處屬黃金地段，政府當局必須確保發展工程是採用優質的設計。添馬艦發展工程除須滿足政府對辦公地方的需求外，亦須令市民大眾受益。他不認為將添馬艦舊址丟空會對公眾有利。他支持的意念是，中環填海計劃第III期填海所得土地應主要用作興建中環灣仔繞道而不是作物業發展用途，但同意當中若干土地可用作為公共設施，例如展覽館、藝術博物館及食肆等。從公共財政角度而言，把中環填海計劃第III期填海所得土地全部指定為“休憩用地”未必是最可取的安排。他希望政府當局在推展添馬艦發展工程時會考慮該等意見。

香港測量師學會(下稱“測量師學會”)
(立法會CB(1)511/05-06(14)號文件)

14. 測量師學會上任會長張達棠先生表示，測量師學會支持推行添馬艦發展工程。他指出，從土地供應角度而言，中區甲級寫字樓的空置率持續減少，而租金在過去兩年則大幅攀升。他表示，中區甲級寫字樓供應不足及租金高昂會對本港的經濟發展造成不良影響，而本港相對於其他國際城市作為國際商業及金融中心的競爭優勢亦會大大降低。添馬艦發展工程最先在1998年提出，政府當局用了4年時間才有所決定，隨後又再用一年時間向立法會申請撥款批准，但其後又因為嚴重急性呼吸系統綜合症爆發而被擱置。如果在8年前需要搬遷而現時卻沒有這個需要，實在令人難以置信。現有的中區政府合署在這8年間的營運開支，足以支付建造新政府總部大樓的建築成本的一大部分。現有的中區政府合署已不能滿足現今的運作需求。政府當局與立法會均需要更多地方供日後發展。現時的立法會大樓並非專為立法會而建，既不適合，亦不足以應付立法會日後的用途。他指出，與2003年的建議比較，現時建議的發展密度已有所降低。他希望該發展密度不會造成任何“圍牆效應”，令海港兩岸的景觀受阻。他又建議政府應諮詢各相關專業團體，就採用“設計及建造”模式加以研究。

思匯政策研究所(下稱“思匯”)
(立法會CB(1)325/05-06(04)及CB(1)511/05-06(02)號文件)

15. 思匯行政總監陸恭蕙女士表示，政府當局應停一停，想一想，然後才進行添馬艦發展工程。市民現今對規劃事宜的要求與以往不同。市民要求政府當局提供更多環境優美的綠化休憩地方，而非只有寥寥數棵枯樹的石屎土地。然而，提供綠化休憩用地並非規劃範疇的首要項目。在道路建成後被孤立的休憩地方將不能滿足市民的需求。添馬艦發展工程是中區海旁一帶連串發展計劃的開始，如果倉卒推行，便會失去作其他較佳發展用途的機會。六線行車的P2道路會對行人前往海濱造成障礙，而行人只能使用行人天橋或經由橫向型樓宇內的商場前往海濱，不能在地面步行前往海濱。她擔心公眾可能受介紹海濱長廊是如何吸引的耀目宣傳資料所誤導，並質疑海濱長廊的質素未必如其表像般美好。她對中區在10至20年後的情況感到憂慮。她又對現時的中區分區計劃大綱圖能否帶來令香港人引以為傲的發展存有很大疑問。

世界自然(香港)基金會(下稱“自然基金會”)
(立法會CB(1)364/05-06(11)號文件)

16. 自然基金會主席邵在德先生表示，現時的問題並非只關乎添馬艦用地，亦關乎中區海旁日後的情況。政府當局及市民均認同不應再於維港填海，現時是將中區海旁各項發展納回正軌的唯一機會。有關決定會對我們的後代有所影響。公眾與政府雖然理念相同，但彼此對如何為市民構建一個世界級的海濱卻有截然不同的願景和意念。政府當局以往一直採用同一種發展模式，但時代已經改變，而人口的增長亦有所放緩。此外，公眾對發展及生活質素的見解亦不斷改變，但政府當局仍然沿用同樣的思維，只著重建造道路及獲取最大效益。P2道路會對行人前往海濱造成障礙，以致必須建造平台或行人天橋。他指出，平台會令市民不願使用有關的休憩用地，並質疑有否任何平台是經妥善設計予市民使用。他擔心擬建的政府總部大樓和立法會大樓會淪為設計拙劣、刻板及欠缺人性的綜合建築物，被道路及沒有人願意前往的公眾用地包圍。政府總部大樓將會與灣仔區內其他毫無特色的政府建築物一樣。立法會應繼續使用現時被公園環繞的立法會大樓，而現有的中區政府合署周圍遍布綠樹及歷史文物，亦應該予以保留。此外，他又擔心中區政府合署現址及其鄰近的歷史建築物日後會成為高密度的重建項目。該等建築物會令市民產生歷史情懷和歸屬感，其價值並非金錢可以衡量。他強調他並非反對發展，只是相信香港應作較恰當的發展。他又擔心現時的海濱會否經得起時間的考驗，成為一個為市民而建、源自遠見和願景，以及具有歷史價值的海濱。

徐嘉慎先生

(立法會CB(1)325/05-06(05)、CB(1)511/05-06(01)及CB(1)527/05-06(03)號文件)

17. 徐嘉慎先生表示，根據《保護海港條例》(第531章)，海港是香港人的特別公有資產和天然財產。政府有責任保護及保存海港，並須就任何填海建議提出充份理據。政府有責任向公眾進行諮詢，並且讓公眾提出反對。在2002年，政府進行了一項公眾諮詢，政府當時告知市民及立法會，中環填海計劃第III期只需要有“公眾利益”，擬議的填海工程便符合法例的規定。市民及立法會因而此被誤導，以為中環填海計劃第III期，包括寫字樓及商業發展，均符合《保護海港條例》的規定。在2004年，終審法院判定正確的測試並非是否有一些“公眾利益”，而是政府必須證明有“凌駕性公眾需要”。政府當局必須證明相關需要是迫切性的、公眾的，以及當前所需要的；不可超越需要的範圍；無另一個合理解決方法；以及填海

每一部份都要有充份理由支持。自此以後，政府沒有再進行任何公眾諮詢，亦未讓公眾有機會以正確的法律原則就中環填海提出反對。政府有責任諮詢公眾，因為政府現時正在填去屬於香港人的海港，政府必須提供理由，並讓港人考慮，政府提出的理由是否充份。公眾必須有機會反對政府擬售賣5幅填海所得(共80萬平方呎的土地，用作發展商業及寫字樓)土地的建議，因為此舉可能不符合終審法院所規定的測試。此外，合共925萬平方呎的樓面面積建築亦會吸引額外每小時7 000多架次車輛進入中環。從公平及邏輯的角度而言，使用公帑、又犧牲市民的海港所得來的土地，應歸於市民享用。必須讓立法會有機會按照《保護海港條例》的正確法律解釋就填海建議進行辯論。中環填海計劃第III期的原意是提供所需土地建造道路，以紓緩交通擠塞情況。然而，中環填海計劃第III期的商業發展會妨礙該目標，令交通擠塞情況惡化，而交通擠塞的問題到2016年又會再次出現。

保護海港協會

(立法會CB(1)325/05-06(06)號文件)

18. 保護海港協會理事陸恭正先生表示，保護海港協會的宗旨是把維港永遠保留。他要求政府當局在繼續行動前加以三思。雖然城規會在2005年8月5日進行的聆訊上否決了保護海港協會就重新規劃中區分區計劃大綱圖所提出的要求，但亦認為保護海港協會的建議內有許多良好構思值得加以考慮，並要求政府當局審慎規劃各個發展項目，例如橫向型樓宇、商業樓宇及休憩用地等，以確保可容易地前往海濱，從而滿足市民的訴求。政府當局應進行全面及獨立的評估，並重新研究其規劃政策。在此之前，政府當局應停止中環填海計劃第III期的所有計劃，包括添馬艦用地；重新進行研究，因為現時並無迫切需要進行該等發展，而如果現時的規劃有錯，日後便應避免進一步填海；以及就最理想的規劃方案與市民進行詳盡的諮詢，以期取得共識。添馬艦舊址應予公眾作休憩及社區用途，例如舉辦多元化的活動及讓公眾享用海港的景緻。公眾應以該處為傲，而該處亦可成為一個旅遊景點。政府當局應採取成熟的態度，給予充分時間為中區海旁作長遠及最恰當的規劃。

海港之友

(立法會CB(1)511/05-06(07)號文件)

19. 海港之友代表李傑偉先生表示，海港之友委聘了倫敦大學巴特列規劃學院資深教授彼德霍爾爵士就添馬艦用地的發展潛力進行顧問研究。添馬艦用地位處擬建海濱長廊的中間點，不應單獨進行發展，應由立法會把該項

發展工程與中區其他發展計劃一併研究。他要求政府當局就中環填海計劃第III期填海所得土地及添馬艦發展工程的規劃土地用途諮詢公眾，然後才就其建議定稿。上述顧問報告就添馬艦用地的發展潛力提供了很多優良建議，例如建造一個海濱廣場。他認為添馬艦舊址是可供興建海濱廣場的最後一幅珍貴土地，並要求政府當局尊重市民的意見，在推展添馬艦發展工程前先進行全面諮詢。

Dr Bill BARRON

(立法會CB(1)511/05-06(09)號文件)

20. **Dr Bill BARRON**表示，他會談一談海旁一帶的交通情況及政府的土地政策，有關政策令運輸系統瀕臨崩潰，並妨礙政府的環保目標，而且有違常理。導致交通問題及生活質素降低，責任不在環境運輸及工務局局長而在房屋及規劃地政局局長，因為把39 000個工作職位由本港其他地方轉移至該區，從而造成額外每小時7 000多架次的車輛交通，並不合乎任何常理。興建中環灣仔繞道的原意是紓緩交通擠塞，但區內擬建的新發展項目卻會抵銷中環灣仔繞道所帶來的利益，破壞了原本的目標。即使建成P2道路，他仍擔心政府會以2016年時交通再度擠塞作為需要進一步填海的論據。政府可能已計劃資助各條並行的集體運輸鐵路、禁止私家車進入中環，又或興建雙層甚至三層的道路。即使車輛交通未至於出現大堵塞，但在此之前，中區及添馬艦舊址周圍地區交通繁忙的時間將會朝8晚8，每日持續12小時。此情況既令人感到不快，亦不健康。土地政策遠較環境考慮因素來得重要。他認為公營機構貪得無厭，是政府在海旁進行規劃發展的原因。政府的土地政策旨在取得最多收入，不會理會任何後果。他質疑中環灣仔繞道是否只是一個批地的藉口，用以提供一個方便理據來增加海旁的發展密度。由於轉移至區內的職位有近半是與新政府總部大樓有關，政府當局的首要工作是停一停及想一想中區政府合署的搬遷問題。此舉有助開放區內更多空間、減少區內的交通量，以及讓該用地發揮更佳潛力。

拯救海岸

(立法會CB(1)364/05-06(10)及CB(1)527/05-06(04)號文件)

21. **拯救海岸主席John BOWDEN**先生表示，他會集中講述P2道路，並以該道路作為例子，以證明現時的規劃(源自中環填海計劃第III期的規劃)有錯。他顯示添馬艦舊址及其附近地區的規劃自1994年開始已有所改變。在1998年，擬建的P2道路在設計上是以當時的規劃發展作為服務範圍。自此以後，該區在分區計劃大綱圖上經歷多次修改，規劃建築物的數量減少了約60%，但道路網絡

的規劃容量仍然維持不變。此外，餘下的擬建建築物的高度亦較先前所建議者為低。中環填海計劃第III期的規劃在1998年刊登憲報，清晰指出政府當局一度擬於該處興建20多幢樓宇。中環填海計劃第III期的填海面積已減少了20%，而建築面積減少了差不多50%，但道路網絡則未有相應減少。此情況顯示規劃需求雖然有所改變，但規劃思維卻未有與時並進。他建議政府當局停一停、想一想，然後重新規劃，因為現時仍有時間。

爭氣行動

(立法會CB(1)325/05-06(02)、CB(1)511/05-06(13)、CB(1)527/05-06(05)及CB(1)527/05-06(06)號文件)

22. 爭氣行動代表馮志雄博士表示，2001年7月的環境影響評估(下稱“環評”)報告所載的官方數字嚴重低估了污染水平。中區路邊監測站估計的可吸入懸浮粒子最高濃度預料不會超過平均每立方米80微克，但2003年的最高數字為每立方米257微克。環評所選用的模型假設中區是一幅沒有任何建築物的平地，亦沒顧及樓宇峽谷效應。若可進行更加準確的評估，有關的濃度或會高兩至5倍。在過去6年，可吸入懸浮粒子的濃度不論在全年平均數值及24小時最高濃度方面均超出空氣質素指標。空氣質素指標可作為一項參考指標，反映空氣質素對市民健康所造成的影響。在2004年，可吸入懸浮粒子的全年平均數值較空氣質素指標超出42%，而24小時最高濃度亦較空氣質素指標超出12%。有關數字較2001年報告內的數字高出超過一倍。同樣地，在過去6年，二氧化氮的濃度不論在全年平均數值及24小時最高濃度方面亦超出空氣質素指標。在2004年，二氧化氮的濃度較該年的空氣質素指標高出38%。至於二氧化氮的24小時最高濃度，則較空氣質素指標高出37%。二氧化氮的每小時最高濃度，則較2004年的空氣質素指標高出30%。因此，有關模型低估了中區的二氧化氮濃度。即使不把樓宇峽谷效應列為考慮因素，二氧化氮的濃度亦僅能符合在感應器處的空氣質素指標，而在很多地方仍然未符標準。符合空氣質素指標的目的，是要保障社會大眾的健康和福祉。他指出，環境保護署(下稱“環保署”)曾表示，要達致和維持空氣質素指標的可行辦法包括採取預防措施，做法是在規劃階段作出介入或執行有關空氣質素指標的相關法例，以遏止過量污染物排放到空氣中。政府應就空氣質素進行一次較可靠的環評，並使用顧及樓宇峽谷效應的適當模型。

香港地球之友(下稱“地球之友”)

(立法會CB(1)527/05-06(07)號文件)

23. 地球之友總幹事吳方笑薇女士指出，就中區海

旁規劃中的工程而進行的環評是建基在錯誤的假設上，而在評估環境影響時所採用的卻是1999年的數據。當局並未對多項近期的發展加以考慮。政府面對不斷轉變的情況而採取消極的態度，這將立下一個壞榜樣。她認為當局漠視健康方面的影響是差劣的管治，她並指出年內在中區路邊監測站共錄得367小時的空氣污染指數超過100的紀錄。在該區興建高樓大廈將會令情況更加嚴重。根據一項近期的調查顯示，80%的被訪者表示曾患上呼吸系統疾病，而半數被訪者表示曾因空氣污染問題而感到抑鬱。城市熱島效應勢將加劇。環保署近期委託其他機構進行的一項研究顯示，本港市區和郊區的氣溫將會相差兩度。氣溫每上升一度便會額外消耗17億電力度數，即相當於17億的電費。該工程亦會導致氣候出現變化。她又指出，添馬艦發展工程繞過可持續發展的測試。儘管政府於2001年提倡在制定策略性政策時採用可持續發展評估工具，她質疑政府有否在此方面樹立榜樣。香港在全球可居住的城市名單中排名第41位，此排名已有所下跌。空氣污染已被確定為主要的不利因素。當局有需要重新思考市區發展對空氣污染的影響。地球之友促請立法會不要批准進行添馬艦發展工程，除非政府已進行新的環評、全面的熱島效應及樓宇峽谷效應評估、全面的交通環境影響評估及可持續發展評估，則作別論。若不進行此等評估，她擔心後果會不堪設想。

Norman de BRACKINGHE 先生

(立法會CB(1)364/05-06(05)及CB(1)511/05-06(05)號文件)

24. Norman de BRACKINGHE 先生表示，對他而言，自他來港以後，香港的焦點所在便是海港。在眾多事物中，不論是中國貿易的圖畫，以至香港旅遊發展局的宣傳，海港一直予人強烈的印象。海港和中區的形像宣告着香港的特質，這些都是香港人和遊客的回憶。全球的海旁地區均被預留，讓人們在一處遠離城市脈搏、噪音和污染的空間盡情放鬆、散步和做運動。海旁應是一處可供市民享受、讓他們感到有歸屬感，並且遠離城市的地方。當局無需在添馬艦用地和海旁興建額外的購物設施。公眾應可輕鬆前往添馬艦和海旁地區。鋪設草地是可行的方法之一。他指出，建議在添馬艦用地旁邊興建的道路會阻礙市民前往海旁，並會造成空氣和噪音污染。在晚上，人去樓空的政府大樓猶如沒有靈魂似的聳立在該地區之上。當局絕對沒有需要倉卒發展有關用地。他質疑當局曾否進行研究，探討是否還有其他可用作政府辦公室的地點。他建議，當局可考慮把租用率少於一半的數碼港橫向型樓宇用作政府辦公室，並提供集體運輸鐵路連接服務。他請求當局在這充滿活力的城市中，為了下一代的着想而保留海港。

Santa RAYMOND 女士
(立法會CB(1)511/05-06(12)號文件)

25. Santa RAYMOND女士建議重用現有建築物而不要作出遷移。她表示，興建新的大廈所需的費用很可能是翻新現有大廈費用的兩倍左右。現有的建築物經歷了不少歲月，而政府正好藉此機會起帶頭作用，把現有大廈進行翻新而不是重新興建，強而有力地宣示政府關注可持續發展和環境的事宜。當局應鼓勵其他人士減少堆填物，而不是增加堆填物。立法會大樓這幢具有特色的建築物，可被保留並作翻新以應日後所需。對香港人而言，該建築物是政府的象徵，也是他們作為公民的驕傲，是沒有任何現代建築物所能比擬的。藉着遷入香港禮賓府，行政長官肯定了其相信歷史的重要性。同樣地，世界各地的其他政府亦選擇翻新他們的歷史建築物，而非把它們遷移往其他地方。立法會大樓和中區政府合署剛好位處香港的“市肺”旁邊。這些建築物可進行翻新以提高空間效益。透過更有效地利用空間，現有的大廈可額外容納30%的人員。當局或許已就空間需要進行研究，但其亦需作出新的審視。此外亦需更新科技以提高效率。政府向以溝通不足見稱。正確的空間以及正確使用空間有助改善溝通。然而，正如添馬艦的建議般，把人們集合在同一個地方可能會帶來反效果。在不同樓層工作的人們，或較專誠為特定會議而來的人士更少碰面。把人們聚集在一起亦會增加組織遭受恐怖襲擊和病毒侵襲的危機、以及遭受停電的影響等。把人們分散於不同的中心位置可避免出現這些危機，同時亦可提升個人和社會的生活質素。分散地方工作亦可減少交通時間和費用，以及對環境的影響。在採取任何行動前，政府應利用現代的商業模型來核查空間使用面積。那麼，當局便會清楚知道並無需要進行添馬艦發展工程。透過重用而非興建建築物，政府可藉此黃金機會在空間、財政、組織、道義和人文方面作出整頓；並加強已有的特質，而不是摧毀屬於下一代的文物。

John BATTEN 先生
(立法會CB(1)364/05-06(04)及CB(1)511/05-06(10)號文件)

26. John BATTEN先生表示，進行中環填海計劃第III期和添馬艦發展工程實是不智之舉。從灣仔一面所見，旺角和尖沙咀內許多建築物已遮擋獅子山的山脊線。同樣地，從尖沙咀海旁所見，國際金融中心亦遮擋了山頂的視野。他認為政府當局與中環填海計劃第III期及添馬艦發展工程的倡議者是荒謬的。他指出，如何在規劃過程中克制政府當局確是一項挑戰，他並批評政府當局的官僚作風，而香港的決策也是由官僚階級所作

出。他認為政府當局應在作出決定時考慮下一代的福祉。他強調反對進行添馬艦發展工程的證據令人信服。

共創我們的海港區召集人兼歷豐諮詢集團總監 Paul ZIMMERMAN 先生

(立法會CB(1)235/05-06(01)及CB(1)511/05-06(03)號文件)

27. 共創我們的海港區召集人兼歷豐諮詢集團總監 Paul ZIMMERMAN 先生發表其個人意見以及 Peter MILLWARD 先生的意見。他向與會者展示攝有選定城市海旁的照片，並與香港的海旁加以比較，以支持其提出有關香港未有妥善設計海港用途的意見。他認為香港人目前難以接觸海旁，因為現行設計不易讓人前往該處。根據現時的規劃，建議興建的通車容量高的道路將阻礙行人前往海旁。在已規劃的地區將不會有多采多姿的街頭活動。行人將無法在地面橫過通車容量高的道路，他們只可使用行人天橋或隧道前往海旁。他質疑若海旁和文娛用地按照現時的規劃興建，日後會否有很多人前往該處。若與現時較小卻可舉辦多采多姿的街頭活動的地段相比，則在現時規劃下的地段的面積實屬過大。行人無法橫過的通車容量高的道路將令海旁地區一帶變成荒蕪之地。他請委員注意中區已規劃了大量道路基建設施，並認為應設有暢通無阻的通道前往海旁，讓市民可漫步於充滿生氣的街道，而不會局限於使用遠離海旁的過路處。他表示中區有別於西九龍、啟德和紅磡，該區沒有太多空間，並要求政府當局重新思考中環填海計劃第III期和添馬艦用地的填海土地的規劃。他認為當局可在中區提供文化設施，因為該等設施只會增加非繁忙時間的交通流量。他認為當局應改善該區的規劃。

灣仔區議會

(立法會CB(1)511/05-06(16)號文件)

28. 灣仔區議會議員陳耀輝先生表示，他支持有關政府當局應在採取行動前，重新思考中環填海計劃第III期和添馬艦用地填海土地的規劃的意見。他認為可持續發展是核心問題所在。他曾要求規劃署向公眾提供從山頂望向添馬艦發展工程的景觀，但到現時仍未看到有關的資料。根據香港城市設計指引，保留公眾的景觀是進行規劃的重要指引之一。他向與會者展示添馬艦發展工程對地形的假設視像效果，他模擬把擬議的政府總部大樓放在主水平基準上130米及160米，以展示從尖沙咀的香港文化中心眺望香港島的山脊線，以及從山頂眺望海港的景觀。他指出有關的發展必須具備可持續性，從而令下一代受惠。他對重建中區政府合署現址而可能對歷史建築物及鄰近的綠化環境造成的影響表示關注。他並

關注到擬提供的公眾用地的質素。儘管文娛用地非常遼闊，但公眾或會基於政治理由而不能使用。他質疑日後是否容易前往海旁地區。他對於在2016年或之前仍需進一步填海來解決交通擠塞問題表示關注。

政府當局所作的回應

29. 副主席綜述，出席會議的團體代表提出了多項關注事宜，包括中區海旁的土地用途規劃、環境事宜及由現行規劃引起的交通影響、行人前往日後的海旁和文娛用地的方便程度、公眾諮詢、添馬艦發展工程的成本效益、中區政府合署現址的日後用途、對比工程設計而就推行方面所採用的模式，以及落實有關工程的時間表。他邀請政府當局回應團體代表的意見。石禮謙議員建議，政府當局應就出席是次會議的團體代表所提出的意見／關注事項作出書面回應。委員表示同意。

30. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)1(下稱“房屋及規劃地政局副秘書長”)表示，中區海旁現時的土地用途規劃已平衡了各種的土地用途需要。中環填海計劃第III期的新填海土地已有約47%或9公頃被指定為“休憩用地”，可供市民大眾享用。在填海區上擬建的其他構築物包括重置的公共設施(例如碼頭)。現時的規劃符合本港的規劃目標，即創造一個世界級的海旁地區，提供現有市區內難以容納的獨特發展機會，並支持香港繼續發展為國際金融中心。一條橫貫東西的世界級海濱長廊，以及3條南北向的主要特色走廊將為現有市區及新的海旁，提供連綿無間的行人通道及景觀廊。中環填海計劃第III期獲當局正式核准，已通過所有必需的法定程序，並已進行適當的公眾諮詢，公眾的意見和反對已獲當局充分考慮。行政會議已於2000年按城規會的建議批准有關的分區計劃大綱圖。

31. 規劃署港島規劃專員(下稱“港島規劃專員”)解釋，根據運輸署的意見，擬建的道路網絡，包括中環灣仔繞道和P2道路，將足以應付中環填海區內已規劃的發展項目所帶來的交通流量。由於距離完成添馬艦工程和重置中區政府合署和美利大廈的寫字樓的工作尚有一段日子，因此在現階段仍未決定中區政府合署和美利大廈現址日後的用途。中區政府合署和美利大廈的用地現時在中區分區計劃大綱圖內被劃作“政府、機構或社區”用途。任何把有關用地改劃作其他用途的建議必須經過《城市規劃條例》所訂明的公眾諮詢程序，並須得到城規會的批准。

32. 副行政署長1表示，經過《城市規劃條例》所規定的詳細公眾諮詢程序後，當局已於2000年在中區(擴展部分)分區計劃大綱草圖正式把添馬艦用地改劃為“政府、機構或社區”及“休憩用地”用途。政府、機構或社區及文娛用地分別佔地約2.2公頃和2公頃。添馬艦發展工程將不會對環境和空氣質素帶來重大或長遠的影響。展覽館亦已從現時的工程計劃中刪去。在現行的工程計劃下，添馬艦擬提供的車位數目約為500個，其中380個將分配予政府總部大樓，而120個將分配予立法會大樓，因此該工程對中區的交通情況所造成的影響應該是微不足道的。根據運輸署在2005年所進行的近期評估顯示，由中環填海計劃第III期和添馬艦日後的發展所帶來的交通流量，將佔中環商業區和金鐘一帶整體交通流量不多於4%。為了保護山脊線，擬議的政府總部大樓的高度已由主水平基準以上180米，減至主水平基準以上130米至160米。添馬艦發展工程投標資格預審工作的目的，是選出具備承擔工程所需能力(包括提交高質素的設計)的入圍者。該工程亦須顧及《海港規劃原則》和《城市設計指引》。2003年在政府總部大樓和立法會大樓工作的職員數目指標數字約為3000人，預計在現行工程完成後的職員數目相若。當局會根據政策局和立法會行政管理委員會提供的資料，更新有關工程的詳情(例如總樓面面積的規定及其他使用者需求的資料)。該工程的實施時間表如下 ——

(a)	發出投標資格預審文件	2005年第四季
(b)	完成投標資格預審工作	2006年第二季
(c)	正式諮詢規劃地政及工程事務委員會、工務小組委員會及財務委員會	2006年第二季
(d)	發出招標文件	2006年第三季
(e)	完成甄選標書的工作	2007年年初
(f)	工程完竣	2010年

討論

33. 郭家麒議員表示，自1998年以後，儘管公眾人士對保護海港的意識已大大提高，但當局實際上並無進一步諮詢公眾對中區海旁規劃的意見。中區海旁現時的規劃是在官僚過程下而決定的。規劃署僅指出改劃用途地帶的要求可向城規會提交。該署對中區政府合署現址應如何發展，以及應如何把中區海旁發展為兼具特色和活力的海旁無任何概念。他不相信海旁在現有規劃下可

令港人引以為傲和受到遊客歡迎。他對政府當局試圖倉卒推行添馬艦發展工程尤其關注。由於該工程會以設計及建造的模式推行，因此公眾將無法參與設計過程。儘管政府當局多次強調添馬艦用地內的2公頃“休憩用地”可供公眾人士使用，但他質疑日後位於政府總部大樓前面的文娛用地是否真的能夠符合這個用途。除了聲言會保護山脊線外，政府當局一直未能證明日後在添馬艦的建築物不會造成像“牆壁”一樣的效果及對環境造成不良的影響。他認為當局應全面檢討中區海旁的規劃，而政府當局不應在完成檢討前展開有關工程。

34. 劉慧卿議員申報利益，表明前線曾從香港建造商會有限公司收取442,880元，為其進行有關公私營合作模式的調查研究。儘管她明白到建造業的失業率仍然高企，她詢問政府當局有否需要倉卒地推行添馬艦發展工程，並質疑當局在未有考慮公眾意見和政黨立場的情況下，能否推行有關工程。她表示，在許多其他城市中，海旁是一處漂亮的地方。但香港的情況卻非如此。她贊同石禮謙議員的建議，即要求政府當局就團體代表所提出的意見作出書面回應，她認為團體代表提出了非常寶貴的意見，而且值得當局認真考慮。她認為有關的局長應出席是次會議，而事務委員會應舉行另一次會議，以便政府當局作出回應。副主席回答時表示，秘書處曾致函政府當局，要求局長或其他高級官員出席是次會議。

35. 吳靄儀議員澄清，政府總部大樓和立法會大樓的結合並非立法會行政管理委員會的意願或要求。立法會並沒有要求取得添馬艦用地，亦沒有認為添馬艦用地是唯一適合興建新立法會大樓的選址。立法會在10年來提出了多個可供興建新立法會大樓的地點，但該等建議相繼被政府當局否決。儘管政府當局承認立法會有權選擇另一個適當的地點，但是政府當局曾指出，在目前的情況下可能需要一段相當長的時間。團體代表所提出的意見顯示出香港公民社會的質素和力量。她希望團體代表提出的意見和關注事項可獲政府當局和委員重視和妥為考慮。副主席證實，立法會行政管理委員會就新立法會大樓一事的立場，一如吳議員所闡明的情況。

36. 何俊仁議員希望政府當局不要抱着團體代表純粹是為了反對政府當局的建議才出席會議的既定看法。他認為團體代表利用他們的寶貴時間對此課題進行深入的研究，以及準備在會議上作出申述的內容，政府當局應心存感激。他們均顯示出對香港的深切關注和支持，而這對香港的可持續發展是至為重要的。他認為公眾應對添馬艦發展工程有足夠的討論，然後才可作出決定。他指出並無迫切需要推行有關工程，當局應以審慎的態度處理整個問

題。公眾對環境問題(例如填海)的意識已在近年大大提升，以往所作的決定未必能夠滿足現今公眾的需求。民主黨在表明立場前，會與有關方面進一步討論此課題。政府當局應採取開放態度，並與公眾進一步討論此事，然後才作出決定。倘若添馬艦發展工程不能成事，政府當局應提供其他重置立法會和終審法院的方案。

37. 蔡素玉議員申報利益，表明民主建港協進聯盟(下稱“民建聯”)亦曾收取香港建造商會有限公司的款項，目的是進行調查研究。民建聯反對填海及在填海土地上興建商業樓宇。民建聯要求建造一條由柴灣延伸至堅尼地城的海濱長廊。民建聯並不支持在添馬艦用地重置新政府總部大樓。她解釋，民建聯曾對先前的添馬艦發展工程建議表示支持，他們當時的理解是東南九龍將建設成一個環保新市鎮、西九龍將劃作“休憩用地”，而中環和灣仔的規劃仍未完成。海旁地區的規劃在過去幾年出現了很多改變。她呼籲其他委員要與時並進，並請政府當局衷心地聆聽市民的意見。海港的情況每下愈況，當局必須考慮下一代的福祉。

38. 李永達議員指出，民主黨在考慮目前的問題時是以3項原則為依據。第一，民主黨認為維多利亞港和海旁是屬於香港市民的，而非政府或行政長官所有。第二，民主黨並不希望當局倉卒推行有關工程，因為建基於差劣規劃和填海的發展是難以還原的。第三，民主黨不贊成進行零碎的規劃，當局應就中區、灣仔和海旁的規劃進行整體和全面的檢討。中區的最後一幅珍貴土地應歸還予香港市民。部分團體代表曾提及政府當局在評估中區的空氣質素時所作的假設和使用的數據，他對此表示關注。他表示，政府當局應先解答團體代表提出的疑問，然後才向立法會匯報。當局應就添馬艦用地日後的用途作出審慎的決定。

39. 梁家傑議員表示，政府當局墨守成規及以利潤掛帥，其在規劃過程中無法與時並進。因此，政府當局已變得越來越被動，而此情況只有繼續惡化下去。政府當局應重新思考可如何有系統地吸納公眾人士的意見，從而令日後在香港不同地方落成的發展能歷久不衰，而公眾亦能欣然接受由政府規劃的產物。政府當局應改革城市規劃的機制。若政府當局認為在現階段討論中區政府合署現址日後的用途是言之過早，其將被視為欠缺長遠規劃和視野。他擔心該幅用地及其周遭的綠化地帶會被用作發展高樓大廈。他並對政府當局過往就中區的空氣質素所作的評估表示關注。

40. 何鍾泰議員表示，儘管政府當局過去曾就新中區海旁的土地用途規劃及添馬艦發展工程進行諮詢，但是就此等事宜進行多些諮詢亦會較為理想，以便收集最新的公眾意見。立法會的事務委員會自2001年起已就添馬艦發展工程進行討論，而該項工程已在2003年獲工務小組委員會通過。雖然情況已有轉變，可是政府當局卻沒有把握機會收集民意。他對負責此事的局長和常任秘書長未有出席會議感到非常失望。他表示，現時在大會堂旁邊的基建展覽館相較其他大城市的展覽館實在是相形見绌。儘管他認同已規劃的展覽館可設於中環添馬艦用地以外的另一處合適地點，但他希望政府當局可盡快提出方案。他反對在啟德重置政府總部大樓的意見，並提醒與會者許多具爭議性的問題將會再次出現，因為啟德的用地缺乏配套設施，所有事情均需重頭開始。

議案

41. 郭家麒議員動議以下議案 ——

“鑒於中環海濱對本港未來的重要性，以及政府承諾使香港成為一個達世界級的城市和為市民建設一個朝氣蓬勃、可供大眾享用的優美中環海濱，本事務委員會敦促政府遵從城市規劃委員會於2005年8月5日¹所作出的建議及履行本事務委員會於2005年10月25日²所通過的動議，重新檢討現時的添馬艦發展及中環海濱土地用途規劃，和在採取任何進一步的工程及規劃前向公眾諮詢；並在作檢討及公眾諮詢前，暫停有關添馬艦發展的招標程序；以及本事務委員會須成立小組委員會，檢討中環海濱的規劃(包括添馬艦發展)。”

註釋：

1 城規會於2005年8月5日會議上，討論有團體申請修改中環及灣仔大綱圖的要求時，作出了下列的建議：

城規會同意要求政府為此重要的海旁，特別是“橫向型樓宇”及與海旁有關的商業及休憩用途地帶，制訂或修改規劃／設計大綱，以確保將來的發展融入海旁的環境、方便市民到達海旁，以及令視野更廣闊。

2 規劃地政及工程事務委員會於2005年10月25日所通過的動議：

“本事務委員會要求政府大幅減低中環填海計劃第III期內的商業用地，不容許任何寫字樓、酒店等商業樓宇，把土地轉為休憩用地。所有填海土地均應以以民為本的原則歸公眾使用。”

42. 有關在事務委員會下成立小組委員會的建議，副主席詢問委員是否同意在下次的事務委員會會議上處理該項建議。

43. 郭家麒議員表示，鑒於現時的會議是一次正式的事務委員會會議，上述議案應在是次會議上予以處理，以便能適當地回應團體代表一致就進行檢討和進一步的公眾諮詢所提出的要求。他反對在另一次事務委員會會議上處理有關議案的做法。

44. 副主席澄清，他的提問只是關乎在事務委員會下成立小組委員會的建議，因他對可參與作出決定的委員人數表示關注。他個人支持在事務委員會下成立小組委員會，因為此舉可讓各方有更多時間進行討論。

45. 何鍾泰議員表示，考慮到有關議案的重要性，若在另一次事務委員會會議(若有需要可在特別會議)上作出處理會較為理想，以便讓更多委員參與有關討論。

46. 李永達議員表示，是次會議是一次正式的會議，因此應按照有關的程序處理該項議案。他支持在事務委員會下成立小組委員會，以期與政府當局進行更深入的討論及進一步諮詢有關團體。

47. 郭家麒議員認為，有需要成立小組委員會，因為這將方便各方進行聚焦和深入的討論。若不成立小組委員會或會令有關事宜一再拖延。

48. 劉慧卿議員提醒政府當局，在提交建議予工務小組委員會或財務委員會之前，必須進行充分的諮詢。作為財務委員會的主席，她希望即使事務委員會對問題有不同的意見，但亦能有足夠的討論。

49. 委員同意處理該項議案。副主席繼而把議案付諸表決。與會的6名委員當中，全部均表決贊成郭家麒議員的議案，沒有委員表決反對其議案。副主席宣布郭家麒議員的議案獲得通過。

II. 其他事項

50. 議事完畢，會議於中午12時正結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年3月27日