

**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**

**團體代表於2006年4月3日會議席上提出的意見及
政府當局的回應**

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
創造就業機會		
香港建造業總工會	據本會調查結果，建造工人失業率達20%以上，就業不足的更達差不多30%，中區海旁及添馬艦發展工程的建設，將可為建造工人創造就業機會，因此我們期望中區海旁及添馬艦發展工程項目能儘快落實，工程早日動工。 為了能進一步舒緩建造工程的就業困難，中區海旁及添馬艦發展工程及所有的政府工程及公營工程項目，都要充分考慮如何優先為本地工人創造就業機會。因此凡是本地能夠生產的都應留在本港生產，採取優惠政策，使預制件留港生產，更多地為本地工人創造就業機會。	早日落實添馬艦工程計劃，可以適時為建造業提供就業機會。正如提交規劃地政及工程事務委員會(事務委員會)供2006年4月25日會議之用的文件(2006年4月25日委員會文件)(立法會 CB(1)1319/05-06(01)號文件)所述，根據最新估計，添馬艦發展工程可為建造業提供約2 600個就業機會，合共70 000個人工作月。 政府正研究規定添馬艦工程採用在香港預製的混凝土組件的建議。我們的法律顧問及有關決策局和部門現正研究各項需考慮的因素，包括香港根據《世界貿易組織政府採購協定》所訂“一視同仁原則”須履行的責任、建造業對這項建議的接受程度，以及這項建議對公共工程項目投標價可能造成的影響。政府將會研究建議的可行性，以及在本立法會會期向財務委員會申請撥款前作出結論。
Vicki LUKINS 女士 Colin DAWSON 先生	建造業的高失業率問題屬於結構性的問題，應該分開研究，不應作為展開添馬艦發展工程的推動力。 透過添馬艦發展工程創造就業機會只能短暫解決失業率高企的問題。	添馬艦發展工程在2003年獲得事務委員會和工務小組委員會的支持。重新開展的考慮因素包括將添馬艦發展成為香港有代表性的主要公民及社區設施地帶的規劃目標、經濟及公共財政的改善、政府總部和立法會辦公地方嚴重不足的問題，及增添地方加設恰當先進科技的辦公室設施等。適時創造就業機會只是其中一個考慮因素。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
香港地球之友	與推展添馬艦發展工程比較，重新展開兩個前市政局所剩餘的康樂及文化工程項目可創造更多的就業機會。	政府在推展添馬艦發展計劃的同時，亦會繼續落實兩個前市政局遺留下來值得支持的工程項目。兩者並無衝突之處。 政府每年會與區議會檢討兩個前市政局遺留下來的工程項目進展。優先次序的主要考慮因素包括：- (a) 有關地區的需要、社會整體及有關地區的期望； (b) 人口日增的新市鎮對康樂文化設施日見殷切的需 求；以及 (c) 全港康樂文化設施的分布情況及其使用率。 進行添馬艦發展工程的理據，已於上文回應 Vicki LUKINS 女士和 Colin DAWSON 先生簡述。適時為建造業創造就業機會是其中一個考慮。
有關整體規劃的關注事項		
香港測量師學會	香港規劃師學會支持建議推行的添馬艦發展工程。添馬艦舊址的發展密度或地積比率只有商業中心區現時大部分的商業發展項目的一半左右。擬議的新政府總部大樓及新立法會大樓均屬辦公室大樓發展項目，將不會構成重大的環境影響。 政府應在招標文件內訂明嚴格的規格要求，規定擬議的新政府總部大樓及新立法會大樓必須按可持續及具環保效益的模式設計、興建及運作。	添馬艦工程的地積比率約為 5.7 倍，比 2003 年時估計的 6.2 倍為低，而附近樓宇的地積比率則由約 13 倍到 18 倍不等。 我們已證實添馬艦發展工程在施工期間及營運階段都不會對環境造成明顯的長遠影響。詳情請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 23 至 25 段及其附件 E。 為了確保添馬艦工程顧及環境，及建築物的持續使用，我們會在招標文件列出詳細具體的規定，務求所裝設的機電和屋宇裝備系統更具效率，能源效益也更高。例如，有關樓宇會設置性能更佳的升降機，以及在控制空氣質

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	其中一項有關中環填海區的具體關注事項，是關乎“綜合發展區”和“只作商業及消閒用途的海旁用地”等用地的規劃事宜。香港規劃師學會建議政府以可持續及全面發展模式為基礎，盡快制訂詳細的規劃簡介及城市設計框架，以便徵詢公眾的意見。	素、過濾能力和氣溫調節方面效能更佳的空調系統。我們亦會規定投標者提交的設計必須能善用空間，並且可容易配合科技在日後的轉變和發展。 規劃署在短期內將會進行一項城市設計研究，以優化中環填海區的現有城市設計大綱，以及為區內的主要發展用地擬備規劃／設計大綱。該研究會為填海區上的未來發展，包括「綜合發展區」地帶及「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶，制訂更詳細的指引。在研究的過程中，社會上有關的持份者將獲邀參與。
香港工程師學會	香港工程師學會大致上同意添馬艦發展工程及中環填海計劃第III期的整體概念要求與安排。建議的建築物高度能與附近的建築物協調，而偏低的地積比率亦屬合理。 停車場可建於地下，讓地面有更多空間供市民使用。此外，地面亦應栽種更多植物。	政府已收緊添馬艦發展項目的高度限制，從有關的法定分區計劃大綱圖所訂明在主水平基準上 180 米，降低至主水平基準上 130 米至 160 米，以確保山脊線下有 20% 的空間為“不受建築物遮擋地帶”。政府並承諾盡量降低添馬艦的發展密度。添馬艦發展項目的地積比率由 2003 年時約 6.2 倍減為現時約 5.7 倍，遠低於附近商業樓宇約 13 倍至 18 倍不等的地積比率。 至於興建地底停車場的建議，我們已在添馬艦發展項目投標資格預審文件列明鼓勵申請人研究“地底停車場”方案。我們也會考慮在招標文件註明在地底興建停車場及其他合適設施的要求。 在綠化設施方面，我們會要求投標者在設計面積為兩公頃的文娛用地時建議加入特別綠化設施，例如噴水池及園林景觀花園等，以營造開放的氣氛及空間感。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		2006 年 4 月 25 日委員會文件第 17 至 22 段附有更多詳情。
保護維港行動	我們再次要求，政府重新規劃整個中環海傍(包括添馬艦舊址)的發展計劃，及確切地回應團體及社會對有關規劃的質疑，建設一個屬於全港市民的中環海傍。	涵蓋中環填海計劃第三期的填海土地及添馬艦用地的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖，是在城市規劃委員會(「城規會」)根據《城市規劃條例》所載的法定程序對公眾意見及反對作出考慮後，於二零零零年二月獲行政長官會同行政會議核准。二零零五年八月及二零零六年三月，城規會在考慮數項改劃用途地帶要求／申請時，已對分區計劃大綱圖上的土地用途地帶(包括添馬艦用地的用途地帶)作出研究，並再次確定有關用途地帶是合適的。填海區內的土地用途及發展應繼續由這份法定圖則規管。儘管如此，規劃署將會按城規會的要求，在短期內進行一項城市設計研究，以優化中環填海區的現有城市設計大綱，以及為區內的主要用地擬備規劃／設計大綱。
想創維港	政府應把中區視為一個整體，而不是只集中於中環填海計劃第III期或添馬艦發展工程。舉例而言，政府山的保育工作具有重大的經濟、社會及環保意義。現時的政府山是一本由“一磚一瓦”寫成的歷史書。 添馬艦舊址的發展項目、中環填海計劃第III期的橫向型樓宇及節日墟市均應以小型建築物的形式建造，最好能看似中區都市面貌“有組織且自然”的延續，並以利便行人使用的交通網絡連接。這樣的都市模式能為多種不同的用	中區分區計劃大綱圖及中區(擴展部分)分區計劃大綱圖這兩份法定圖則涵蓋了整個中區，為區內的土地用途及發展提供指引。中區政府合署及美利大廈用地，現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號 S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這兩塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會就這兩塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	途及參與者提供更多機會，藉以促進競爭和繁榮發展，而這正是可持續經濟發展其中一個不可或缺的元素。 就添馬艦發展工程而言，政府當局應提供更多精確的數據，例如各政府部門總部所需的樓面面積，以及有關辦公室大樓和零售活動的市場分析等。添馬艦舊址的地平線應與大會堂類似，因為大會堂的規模比添馬艦發展工程合理很多。 政府當局應提供公開及透明的機會讓公眾人士參與改善中環填海計劃第III期的規劃和設計，藉以營造歸屬感，並在本港建立社會互信及社會資本。	這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。 規劃署將會擬備規劃／設計大綱，為擬議的「橫向型樓宇」及與海旁有關之商業及休憩用途提供指引。申訴團體提出的意見，會在擬備規劃／設計大綱的過程中獲得考慮。規劃署將會進行一項城市設計研究，以優化中環填海區的現有城市設計大綱，以及為區內的主要發展用地擬備規劃／設計大綱。在研究的過程中，社會上有關的持份者將獲邀參與。 雖然分區計劃大綱圖訂明，添馬艦發展計劃的建築物高度限制為主水平基準上 180 米，但政府已把高度限制進一步降低至主水平基準上 130 米至 160 米，以對山脊線及海港的景觀作更佳的保护。 正如先前承諾，政府已經完成添馬艦發展項目的樓面面積需求的更新估算工作，並於 2006 年 4 月 25 日委員會文件中第 3 至 11 段及其附件 A 及 B 中列明詳情。政府亦承諾盡量減低添馬艦用地上的發展密度。添馬艦發展工程的地積比率由 2003 年時約 6.2 倍減為現時約 5.7 倍，遠低於附近商業樓宇約 13 倍至 18 倍不等的地積比率。請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 22 段。 政府對立法會、中西區區議會、出席立法會會議的團體代表及其他眾多有關人士對添馬艦發展工程的意見都樂於聆聽及接受。傳媒廣泛的報導令公眾可以從多個渠道得悉添馬艦發展工程的詳情及就此發表意見。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
共創我們的海港區及歷豐諮詢集團有限公司	添馬艦舊址及其相連的海旁用地的面積非常龐大。然而，政府當局所規劃的用途卻只包括一座政府／立法會大樓以及一大片的休憩用地。現有的規劃把政府辦公室遷往海旁，而不是利用該幅用地刺激新的經濟發展及創造就業機會。有關的規劃欠缺活力和街頭活動，而香港的文化特色及其他吸引景點亦欠奉。 當局必須採取下列行動以確保能為本港居民及遊客提供一個既具備競爭力和吸引力又交通便利的環境： ● 把添馬艦舊址和海旁用地拆細； ● 匯粹各式各樣靠賴海港及海旁的用途，包括文化、康樂、零售、酒店及飲食等活動，並可能在該處提供小量商業及政府用途用地； ● 限制該處的發展項目的發展密度； ● 規定發展項目的規模必須合理，並須提供地面／海上的行人連接設施； ● 及早提供以鐵路為本的服務，從而縮減道路的規模及影響。	添馬艦用地涵蓋約 4.2 公頃的土地。政府的規劃目標是將添馬艦用地發展成為主要公民及社區設施地帶，包括了政府總部大樓、立法會綜合大樓及文娛用地。設計方案整體上應配合中區的都市面貌、海旁的天然環境及太平山的背景襯托。文娛用地的發展將迎合不同類型的使用需要，並方便公眾前往。請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 12 至 14 段。 分區計劃大綱圖上已規劃了不同的土地用途及多樣化的功能，以及一個完善的行人通道系統，以確保海旁富有吸引力及方便易達，供香港市民及遊客享用。當局只擬在海旁作低至中層發展，並且已規劃了一個完善及方便的行人通道系統，以連接海旁及其鄰近地區。該行人通道系統包括高架行人道、地面及高架行人平台及地面行人過路處。沿海旁會設有渡輪碼頭及公眾登岸梯級，以供從水路到達海濱。至於在提供鐵路交通方面，分區計劃大綱圖已為北擬議的港島線可能向東延展的部分預留土地。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
海港之友	中區海旁現時的規劃並不能提供充滿生氣的活動，亦不能提高市民的生活質素或吸引遊客在香港停留。	分區計劃大綱圖上已規劃了不同的土地用途及多樣化的功能，為海旁注入生氣。為增添區內的活力，一些土地已劃作文娛用地、公眾聚集地，以及與海旁有關之商業及休憩用途(例如酒樓、餐廳及露天茶座等)。當局將會就填海區的主要發展用地擬備規劃／設計大綱，為未來的發展提供指引。
Dr Adrian RAPER	除政府當局就中區海旁所作規劃之外，不同的團體亦提出了其他替代建議。當局應探討該等可能方案，並檢討中區海旁現有的規劃。	涵蓋中環海旁的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖是一份核准圖，已通過《城市規劃條例》所載的法定程序，由城規會考慮了公眾的意見及反對。二零零五年八月及二零零六年三月，城規會在考慮數項改劃用途地帶要求／申請時，已對分區計劃大綱圖上的土地用途地帶及其他建議作出研究，並再次確定現行的土地用途地帶是合適的。規劃署將會按城規會的要求，在短期內進行一項城市設計研究，以優化中環填海區的現有城市設計大綱，以及為區內的主要用地擬備規劃／設計大綱。該研究會為填海區上的未來發展，包括「綜合發展區」地帶及「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶，制訂更詳細的指引。在研究的過程中，社會上有關的持份者將獲邀參與。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
徐嘉慎先生	即使把建築物的高度由主水平基準以上190米降低至160米，新的政府大樓仍然超過40層及高達525呎，與鄰近的遠東金融中心及統一中心一樣高，因而會阻擋海港的景觀。	分區計劃大綱圖已訂明添馬艦發展的建築物高度限制為主水平基準上 180 米，而非申訴團體所提出的主水平基準上 190 米。政府已收緊添馬艦發展項目的高度限制，從有關的法定分區計劃大綱圖所訂明在主水平基準上 180 米，降低至主水平基準上 130 米至 160 米，以確保山脊線下有 20%的空間為“不受建築物遮擋地帶”。該高度限制界定了添馬艦用地上發展的最高可建高度。視乎中標者的最後設計，添馬艦發展項目建築物的實際高度可能更低於這上限。
Vicki LUKINS 女士	不應獨立研究添馬艦舊址的發展，而應將之視為海旁的一部分加以考慮。 政府應研究其他替代方案，例如重建中區政府合署。	自 1998 年 1 月宣布預留添馬艦用地作搬遷政府總部的意向後，添馬艦發展已跟《中區(擴展部分)分區計劃大綱圖》一併作整體考慮。該分區計劃大綱圖涵蓋添馬艦用地和毗連的海旁地區。該分區計劃大綱圖是一份核准圖，而城規會亦已按照《城市規劃條例》的規定進行適當的程序來考慮公眾意見。政府就分區計劃大綱圖內的用地制訂土地用途建議時，已考慮各項主要因素，包括對可能造成的交通、基建需求和中區毗鄰腹地的環境影響，然後作出詳盡的評估。當局按《城市規劃條例》進行適當的規劃程序(包括諮詢公眾／聽取反對意見的程序)後，行政長官會同行政會議於 2000 年核准有關分區計劃大綱圖。 2002 年 4 月，行政會議作出決定，政府應進行添馬艦發展工程。行政會議作出決定後，我們已於 2002 年 4 月 30 日發出的立法會參考資料摘要中列出有關為何添馬艦發展工程比原址重建方案較優勝的主要考慮因素（載於我們就 2006 年 3 月 7 日會議提交小組委員會回覆中夾附

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		於附錄 I 的附件 7 (立法會文件 CB(1)1014/05-06(01))。請另參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 33、34 和 38 段。
Colin DAWSON 先生	添馬艦舊址應用作興建文化設施，以便吸引遊客及本地居民前往該處。 政府可考慮使用例如數碼港等位於其他地區的空置辦公地方，而不是使用添馬艦舊址。	文娛用地(約一半的添馬艦用地)的發展將迎合不同類型的使用需要，並方便公眾前往。請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 13 至 15 段。 海濱長廊及中環填海計劃第三期指定作與海旁有關的商業及康樂用途的地區，亦可供舉辦各類康樂及文化活動，以吸引香港居民及訪客。 此外，中信大廈以北一幅用地已予以預留，可設置文化及康樂設施。 至於政府如何達至推行添馬艦方案的決定，請參閱行政會議作出決定後，政府在 2002 年 4 月 30 日發出的立法會參考資料摘要(載於我們就 3 月 7 日的會議對小組委員會作出的回覆(立法會 CB(1)1014/05-06(01)號文件附錄 I 的附件 7))。請另參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 33、34 及第 38 段。 位於中信大廈以北的一塊土地，已預留作擬議的文娛及康樂設施。在海濱長廊及劃作與海旁有關之商業及休憩用途的用地內，亦可舉辦消閑及康樂活動，為香港市民及遊客提供富吸引力的好去處。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
世界自然(香港)基金會	添馬艦發展工程不但耗費納稅人數十億元，亦涉及可能是本港最貴重的土地，尤須注意的是公眾對該地的感情因素。添馬艦舊址不應進行大規模的發展項目，而應撥作其他可創造持續就業機會的用途。	添馬艦用地在 1994 年首先劃作“商業”用途，在 1997 年完成平整工程。1998 年 1 月，政府宣布預留該幅土地興建新的政府總部的意向，此後便按照《城市規劃條例》進行法定的規劃程序，包括適當的公眾諮詢／聽取反對意見，然後才在 2000 年經由行政長官會同行政會議通過有關分區計劃大綱圖。 政府承諾會盡量降低在添馬艦用地上的發展密度。添馬艦工程的地積比率已從 2003 年估計的 6.2 倍減為現時大約 5.7 倍，遠低於附近樓宇的地積比率，附近樓宇的比率約為 13 倍至 18 倍不等。詳情請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 22 段。 由於添馬艦用地位置適中，政府認為最宜發展為包括立法會、政府總部及公眾休憩用地的主要公民及社區設施地帶。詳情請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 38 段。
中西區區議會	應恢復海旁一帶地區的生氣，並將之美化。 添馬艦舊址應提供更多休憩用地、栽種更多植物，以及一個可供市民自由舉行集會及其他活動的社區場地。政府當局應考慮把整個添馬艦舊址指定為休憩用地，並須確保山脊線及海港的景觀不受阻擋。 中西區區議會曾通過一項議案，促請政府當局大幅減低中環填海計劃第 III 期	在中環海旁上的土地用途，是按照《城市規劃條例》的法定程序而訂定的，當中包括不同的土地用途及多元化的功能，以規劃作文娛、消閑及商業設施，為海旁注入生氣。當局亦進行一些研究，目的是為現有海旁增添生氣和吸引力。 只有約 5.23 公頃的土地(或規劃區內 11.2%的土地)劃為「綜合發展區」地帶，可用作商業或零售用途，有助保持我們商業中心區的競爭地位，並切合市場對在這中心及貴重地點內高質素寫字樓的需求。 當局已在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上規劃了足夠

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	內的商業用地，不容許在填海土地上進行任何例如寫字樓及酒店等商業發展，並把有關土地轉為休憩用地及指定所有填海土地歸公眾使用。	的休憩用地，特別是沿海旁一帶，以供公眾享用。在分區計劃大綱圖上，約 14.63 公頃的土地(或規劃區內 31.33%的土地或相等於維園四份之三的面積)劃為「休憩用地」地帶，當中海濱長廊及位於添馬艦的文娛用地約佔 10.8 公頃，添馬艦用地內約有 2 公頃土地劃作休憩用地用途。而中西區內約有 14 公頃的剩餘地區休憩用地。因此，當局並沒有充分理據把整塊添馬艦用地及其他發展用地改劃為休憩用地。城規會在二零零五年八月及二零零六年三月，考慮了數項把添馬艦及其他用地改劃為「休憩用地」的改劃用途地帶要求／申請。該等要求／申請均遭拒絕。 雖然分區計劃大綱圖已訂明，添馬艦發展的建築物高度限制為主水平基準上 180 米，但政府已把高度限制進一步降低至主水平基準上 130 米至 160 米，以期對山脊線及海港的景觀作更佳的保護。
徐嘉慎先生	新的政府總部大樓在辦公時間結束後便會變得死寂，實在難以使海旁成為充滿活力、交通方便並且可以持續發展的世界級景點。添馬艦發展工程亦會減低海港及海旁作為旅遊景點的吸引力，並會剝削公眾及後世享用這最後一幅位於中區海旁的龐大用地的機會，有違可持續發展的原則。	文娛用地佔地兩公頃，約為添馬艦用地的一半，發展後將可迎合不同類型的使用需要，供公眾享用。公眾可以十分容易到達文娛用地。透過一個闊度為 50 米至 60 米的平台連接，文娛用地將會開放，以鼓勵行人往來該地及鄰近的海濱長廊。文娛用地及海濱長廊合共為公眾提供 10.8 公頃休憩用地。詳情請參閱 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 12 至 14 段。
香港建築師學會	原則上支持添馬艦發展工程。添馬艦舊址不應用作例如商業大廈及大型商場等大規模商業發展，而把整幅用地指定	政府的規劃目標是將添馬艦用地發展成為香港具代表行的主要公民及社區設施地帶，核心發展項目包括政府總部大樓、立法會綜合大樓及文娛用地。政府承諾盡量減

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	為休憩用地亦不合適。把該幅用地設計成為融合新政府總部大樓、新立法會大樓、社區場地及海濱長廊的發展項目至關重要。 政府當局應製備視像及立體模型，以便公眾能夠更清楚明白在現有規劃下的建築物的規模。	低用地的發展密度。添馬艦項目的地積比率將由 2003 年估計的 6.2 倍減為約 5.7 倍，遠低於附近商業樓宇的地積比率，附近商業樓宇的地積比率由約 13 倍至 18 倍不等。添馬艦的發展整體上將配合中區的都市面貌、海旁的天然環境及太平山的背景襯托。
添馬艦發展工程的推行模式		
香港工程師學會	香港工程師學會對採用“設計及建造”模式有所保留，因為成本將會成為最重要的考慮因素。鑒於此發展工程的複雜程度及重要性，有關的設計及建造工作以分階段進行為宜。當中應包括一個初步規劃／設計階段，涵蓋發展工程的主要元素的概念規劃及各政府大樓的建築設計及主要特色，以便為其後的詳細設計提供框架。在決定詳細的設計後，便可以進行招標。投標者必須遵守在詳細的設計內訂明的規格要求。	“設計及建造”方式可盡量減少設計階段及建築階段間的銜接問題，因為建築設計師與建造承建商可緊密合作，在設計過程中採用最新發展的建築技術。另外，由於添馬艦工程性質獨特，政府極為重視工程項目的設計，力求把添馬艦用地發展為具特色的地標。整體而言，投標者提交的設計須能配合中區的都市面貌、海旁的天然環境及太平山的背景襯托。對上一次在 2003 年進行的資格預審工作，證明了這項工程計劃可吸引本港和國際知名的建築師。我們很有信心，計劃的最終設計可達到目標，把添馬艦用地發展為具代表性的“主要公民及社區設施地帶”。
徐嘉慎先生	政府建議批出的“設計及建造”合約無法興建出代表本港優秀的城市設計及向國際社會展現香港品牌的出色建築物。	“設計及建造”方式可盡量減少設計階段及建築階段間的銜接問題，因為建築設計師與建造承建商可緊密合作，在設計過程中採用最新發展的建築技術。另外，由於添馬艦工程性質獨特，政府極為重視工程項目的設計，力求把添馬艦用地發展為具特色的地標。整體而言，投標者提交的設計須能配合中區的都市面貌、海旁的天然環境及太平山的背景襯托。對上一次在 2003 年進行的

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		資格預審工作，證明了這項工程計劃可吸引本港和國際知名的建築師。我們很有信心，計劃的最終設計可達到目標，把添馬艦用地發展為具代表性的“主要公民及社區設施地帶”。
香港建築師學會	對採用“設計及建造”模式有所保留。應舉行國際設計比賽，讓公眾得知可供選擇的方案，然後才決定採用哪一個合適的設計。政府當局應制訂規劃原則，並恪守該等原則。	“設計及建造”方式可盡量減少設計階段及建築階段間的銜接問題，因為建築設計師與建造承建商可緊密合作，在設計過程中採用最新發展的建築技術。另外，由於添馬艦工程性質獨特，政府極為重視工程項目的設計，力求把添馬艦用地發展為具特色的地標。整體而言，投標者提交的設計須能配合中區的都市面貌、海旁的天然環境及太平山的背景襯托。對上一次在 2003 年進行的資格預審工作，證明了這項工程計劃可吸引本港和國際知名的建築師。我們很有信心，計劃的最終設計可達到目標，把添馬艦用地發展為具代表性的“主要公民及社區設施地帶”。此外，投標者亦須適當考慮城市設計指引和海港規劃原則。詳情載於 2006 年 4 月 25 日委員會文件第 21 段。
空氣質素		
Vicki LUKINS 女士	香港的空氣污染問題相當嚴重，大大影響本港居民的生活質素。任何發展項目均須顧及其對空氣質素所造成的影響。	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
徐嘉慎先生	添馬艦發展工程將加劇空氣污染問題。	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。
John BATTEN 先生	中區真正需要的是更多潔淨的空氣和減少空氣污染。	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊の空氣質素已漸改善。
Norman de BRACKINGHE 先生	車輛是導致污染問題的元兇，這是眾所周知的，因為無可避免。交通管制必須與空氣污染配合。若不能呼吸外面的空氣，即使有美麗的景觀又有何意義？	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊の空氣質素已漸改善。
海港之友	在中區海旁和添馬艦用地進行高密度發展將令行車量增加和令空氣污染更加嚴重。政府當局在道路和公路發展方	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	面的政策，與解決空氣質素問題的措施背道而馳。香港的空氣質素無法達到規定的標準。	為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。 中環填海計劃第三期工程的環境影響評估顯示在現有和計劃中的易受空氣污染影響的受體(包括添馬艦發展)的預測累積空氣質素影響符合有關的標準。
香港地球之友	香港地球之友深切關注本港空氣質素惡化和能見度下降的情況。赤 角於2004及2005年的低能見度日數，分別佔全年日數的18%及24%。在2005年1月，該處的能見度連續484小時維持偏低。行車所產生的污染物是導致空氣污染和能見度低的主因之一。選擇一處受嚴重污染的用地興建政府總部大樓實非明智之舉。當局應以科學的發展角度來為政府總部大樓選址和進行規劃。	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。
保護海港協會	中環灣仔繞道從來不是進行填海的主要原因。真正的原因是要提供土地進行高密度的發展，為政府帶來龐大的收益。社會的外在成本將會相當之高。不用多說，香港將損失維多利亞港的另一部分，而環境狀況(尤以空氣和聲音質素為然)將會惡化，對公眾健康造成影響。海旁的美學體驗將繼續欠奉，因為人們仍舊非常接近公路和道路。	中環填海計劃第三期工程的環境影響評估顯示在現有和計劃中的易受空氣污染影響的受體(包括添馬艦發展)的預測累積空氣質素影響符合有關的標準。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
灣仔區議會議員陳耀輝先生	應在思維和策略上作出基本的改變，才能改善空氣質素。韓國的經驗顯示，採取適當的規劃可令風速增加50%和令溫度減低攝氏3.6度。	添馬艦計劃，屬市區內的寫字樓發展項目。採取一般的污染控制措施後，此類型發展項目所引致的環境影響有限。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。
香港建築師學會	應確保建築物的高度和闊度不會影響空氣的流通。	添馬艦的新發展，在設計上會符合可持續發展及環保的要求。當局會考慮在設計要求中加入進行空氣流通評估的規定，以處理空氣流通方面的考慮因素。
Dr Bill BARRON	海旁一帶的新建築物將阻礙空氣流通，並會導致樓宇峽谷效應，造成更嚴重的污染情況。二氧化氮的水平可輕易增加一倍。二氧化氮會損害呼吸道和肺部的發展。 中區路邊的空氣質素已十分惡劣。假如政府不重新訂定其規劃優先次序(正如當局對現時的中區分區計劃大綱圖的堅持所見)，中區的空氣質素將陷入萬劫不復的境地。中區路邊所錄得的二氧化氮24小時平均空氣質素指標，每6天便有一天超標。 進行規劃時必需確保公眾健康和環境方面的考慮因素均得到重視，否則，香	在添馬艦用地附近，主要的道路會與數條其他道路交匯，並毗鄰休憩用地，讓空氣得以流通，因此無須擔心造成峽谷效應。 添馬艦的新發展，在設計上會符合可持續發展及環保的要求。當局會考慮在設計要求中加入進行空氣流通評估的規定，以處理空氣流通方面的考慮因素。 為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊의空氣質素已漸改善。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	港市民將直接受害，而遊客將繼續視香港為煙霧之都。	
拯救海岸	在高架的“橫向型樓宇”下面的地面將有一個大型的巴士總站和小巴總站。該處的空氣污染將會十分嚴重。 政府的道路規劃顯示，日後許多公路和道路將在添馬艦和香港會議展覽中心的一端匯合。事實上，有13條行車線會在一個地方匯合！因此，緊鄰添馬艦的地方不僅不會美觀，而在該處戶外地方的人們亦將受惡劣的空氣質素所影響。儘管政府表示會在添馬艦提供休憩用地供市民享用，但我們所關注的，是該處地方會影響市民健康，市民將敬而遠之。 該處的建築物圍困污染的空氣不僅造成峽谷效應，而有欠妥善的城市規劃令污染被圍困，亦會對空氣質素帶來負面影響。此等問題包括高架行人道、“橫向型樓宇”的巴士總站和小巴總站；以及行人道和“橫向型樓宇”造成隧道般的污染渠道。從西區一帶延伸過來的公路將匯合中環灣仔繞道以及鄰近國際金融中心的道路／交通安排及新天星碼頭，該處的空氣質素和美觀性定會大	中環填海計劃第三期工程的環境影響評估顯示在現有和計劃中的易受空氣污染影響的受體(包括添馬艦發展)的預測累積空氣質素影響符合有關的標準。 在添馬艦用地附近，主要的道路會與數條其他道路交匯，並毗鄰休憩用地，讓空氣得以流通，因此無須擔心造成峽谷效應。 添馬艦的新發展，在設計上會符合可持續發展及環保的要求。當局會考慮在設計要求中加入進行空氣流通評估的規定，以處理空氣流通方面的考慮因素。 由於中環填海計劃第三期工程的土地用途沒有更改，所以報告結果仍然有效，毋須更新。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	打折扣。 應就整個中區的空氣質素進行一次新的環評。現時的評估均建基於過時的資料，並引用了錯誤的模型。鑒於此問題在本港的嚴重性，若政府不重新進行空氣質素的環評便屬不負責任。	
思匯政策研究所	2001年7月的中環填海計劃第III期環境影響評估報告並沒顧及“樓宇峽谷效應”，並低估了污染水平。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年的最高數字為每平方米257微克，為預計數字的3倍有多。二氧化氮的濃度亦被低估。 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。 位於銅鑼灣、中環和旺角的3個監察站會量度本港路邊的空氣質素。在這些路邊監察站中，二氧化氮和可吸入懸浮粒子(即PM10)的水平經常超出每小時的最高指標、每日(24小時)的最高指標以及全年平均最高指標。	中環填海計劃第三期工程的環境影響評估報告所用的模型(CALINE 4)，為香港及國際所接納，並被充份確立和證明可使用於預測車輛排放的空氣質素模型。該模型可使用於模擬在市區內的空氣質素，並有選項計算峽谷和建築物的影響。國外亦有使用這個模型來模擬於建築物林立的市區內的空氣質素。 報告中的預測是2027年的空氣質素情況，亦是由中環填海計劃第三期中的道路開始使用至2027年的最壞情況。但中區路邊空氣監測站所錄得的空氣質素數據已是以往的紀錄。為全面改善空氣質素，粵港政府已緊密合作，有計劃地及全面地推行各種措施，務求減少珠三角地區空氣污染物的排放。其中汽車排放管制措施已見初步成效，路邊的空氣質素已漸改善。 由於中環填海計劃第三期工程的土地用途沒有更改，所以報告結果仍然有效，毋須更新。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	在銅鑼灣進行的調查顯示，二氧化氮約有85%的變化與交通有關，而可吸入懸浮粒子(即PM10)約有50%的變化或許亦與交通有關。若以金錢來量化添馬艦用地或附近的道路規劃對公眾健康的影響，假設有10萬人將受到影響，而二氧化氮與可吸入懸浮粒子(即PM10)的相關系數為0.77，每年的預算代價將為2億1,840萬港元。然而，若所有二氧化氮和可吸入懸浮粒子(即PM10)的變化均與交通有關，每年的預算代價最高可達2億2,700萬港元。 必須重申的是，車輛污染對人口造成的影響亦會受城市規劃所影響。有關當局如何控制土地用途、發展密度及交通增長，將對我們所居住和工作的城市的空氣質素帶來重大的影響。因此，減輕峽谷效應將有所幫助。在香港這樣的城市中，優先使用公共交通(特別是鐵路)是相當重要的。 政府應就空氣質素進行一次新的環評，並使用顧及由建築物圍困道路廢氣產生的空氣污染物引致的“樓宇峽谷效應”的適當模型。	

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
爭氣行動	當局擬備每份報告所使用的模型均假設中環和金鐘為平地。於1999年開始擬備的報告採用在離地面18米處錄得的資料，因此一直以來均不甚準確。中環並非一幅平地。該區充滿“峽谷”。當局有需要擬備一份新的報告。 若在添馬艦興建任何建築物，車輛廢氣造成的空氣污染將全部抽進地鐵列車內。由於風的流動受阻，廢氣亦會抽進巴士內。添馬艦與金鐘只有一幢大廈之隔，而金鐘是本港最擠塞和行駛最多造成污染的巴士線的地方之一。來自添馬艦的風將吹過夏慤花園，幫助減輕對金鐘的污染。若當局阻擋此處的風，污染水平將會上升。添馬艦發展計劃肯定會令金鐘的空氣污染問題更加嚴峻。現時數以百萬計的市民乘搭地鐵和巴士，日後他們將被迫吸入更多有毒的氣體，無法躲避。那些在金鐘工作的人士將看到原已未能符合本港寬鬆的指標的空氣質素，進一步迅速惡化下去。 干諾道和夏慤道靠山那邊的建築物和人們極需要由海港沿地面吹來的清新空氣。添馬艦的建築物將阻擋他們的空氣，因為即使層數不多的建築物卻已造成此傷害。	中環填海計劃第三期工程的環境影響評估報告所用的模型（CALINE 4），為香港及國際所接納，並被充份確立和證明可使用於預測車輛排放的空氣質素模型。該模型可使用於模擬在市區內的空氣質素，並有選項計算峽谷和建築物的影響。國外亦有使用這個模型來模擬於建築物林立的市區內的空氣質素。 由於中環填海計劃第三期工程的土地用途沒有更改，所以報告結果仍然有效，毋須更新。 在添馬艦用地附近，主要的道路會與數條其他道路交匯，並毗鄰休憩用地，讓空氣得以流通，因此無須擔心造成峽谷效應。 添馬艦的新發展，在設計上符合可持續發展及環保的要求。當局會考慮在設計要求中加入進行空氣流通評估的規定，以處理空氣流通方面的考慮因素。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	除非當局採納顧及高樓大廈“峽谷效應”的模型來擬備一份新的空氣污染報告，否則添馬艦工程的每項撥款要求應予否決。	
交通事宜		
中西區區議會	中西區區議會關注到未來的交通量。	即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，當建成中環灣仔繞道包括其計劃中的連接路以及P2路以後，中環及灣仔區的交通運輸基建在2016年將仍有足夠的容車量(行車量／容車量比率將低於1)，表示交通運輸基建將足以應付將來的車流量。
保護維港行動	政府當局並無制訂長遠規劃，紓緩中區日後的交通量。	我們研究將來的交通需求後認為，在現有及規劃中的道路基建，後者包括中環灣仔繞道以及 P2 路的配合下，將足以應付中環及灣仔區在 2016 年的車流量（行車量／容車量比率將低於 1）。 該區在將來將有新的鐵路服務，政府亦在研究長遠在中區實施擠塞道路收費的可行性。我們同時會繼續適當地推行及加強其他交通管理措施。
林興強教授工程師	在為中區海旁和添馬艦發展工程作出決定時，應考慮把土地用途和交通發展的結合納入全面的影響評估內。市區發展並不純粹是技術上的問題，其亦涉及如何平衡各界人士的利益。 在完成中環灣仔繞道的工程前，當局不應在中區和灣仔再作任何可令擠塞問題加劇的發展項目。	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。 在中環灣仔繞道建成之前，中環填海計劃第三期工程範圍內的P2路將約於2008年完成。它將作為重要的中期措施，以應付中環填海區的交通需求。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
香港測量師學會	擬議的政府總部大樓和立法會大樓發展項目所引致的車輛交通，將不會對中環商業區的整體交通流量造成重大影響。 儘管擬議的政府總部大樓和立法會大樓不屬《環境影響評估條例》中須予進行環境影響評估的“指定工程項目”，政府或投標者應就他們的建議設計和建造工程進行環境影響評估，以便釋除公眾對該等工程在環境影響方面的疑慮。 就短期和中期而言，擬議的中環灣仔繞道應有足夠容車量應付預期的車輛交通流量。然而，長遠而言，政府將需要考慮其他交通管理措施，以期解決日益增加的交通流量。	我們同意這評估。根據最新的發展建議，政府總部大樓及立法會大樓在2016年所引致的車流只佔商業中心區總車流少於1%。 政府已於1998年就添馬艦發展工程進行了初步環境審核，證實這項工程在施工期間和營運階段都不會對環境造成明顯的長遠影響。我們在這兩個階段均會採取污染控制措施，確保盡量減少對環境的影響。詳情請參閱2006年4月25日委員會文件第24段及其附件E。 我們一直以來也實施一籃子的措施以配合社會的交通需要。我們除了會提供所需的交通基建外，亦會繼續在可行的情況下實施及加強交通管理措施。為此，我們正研究長遠在中區實施擠塞道路收費的可行性。實施擠塞道路收費的先決條件是提供中環灣仔繞道作為目的地為非收費區的車輛另一路徑。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
香港工程師學會	應利用集體運輸系統以減輕交通擠塞的影響。公共交通系統是解決交通擠塞問題的關鍵所在。 應考慮使用旅客捷運系統，把添馬艦用地與海旁和運輸樞紐連接起來。	目前，市民的車程有超過 90%均已使用公共交通。中環、灣仔及添馬一帶，現時可使用中環、金鐘或灣仔站。規劃中的新鐵路路線將進一步加強服務。 添馬艦發展項目包括興建一條橫跨夏慤道，連接位於金鐘的公共交通交匯處的行人天橋，以方便行人使用現有的地鐵、巴士、小巴和電車服務。此外，日後添馬艦對開的一段P2路將在地底興建，在這段P2路的地面上，將有一個約50米至60米寬的休憩平台，作為直接的行人通道，連接添馬艦文娛用地及海濱長廊。上述設施將為添馬艦至海旁及交通樞紐提供很好的連接。
Colin DAWSON先生	應考慮調整過海隧道的收費，令各條隧道的使用情況更加平均。	我們正與隧道公司積極研究平衡過海隧道使用量的方案。
想創維港	應考慮符合可持續發展原則的交通工具，尤以具有香港特色的電車為然。	雖然電車未必是一種有效率的交通工具，但我們就可加強各樣運輸持續發展性的方案均持開放的態度。
共創我們的海港區及歷豐諮詢集團有限公司	限制發展密度及把土地用途作不同組合可紓緩繁忙時間的交通需求、降低對車輛交通及路面基礎建設的需要。盡早提供以鐵路為基礎的交通服務可減少道路的面積及影響。	現已採納平衡的土地使用政策。除了良好的鐵路網絡服務外，我們仍需要提供道路予非鐵路乘客和作貨物運輸之用。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
徐嘉慎先生	添馬艦發展工程會令交通擠塞情況惡化。	根據最新的發展建議，政府總部大樓及立法會大樓在2016年所引致的車流只佔商業中心區總車流少於1%。當建成中環灣仔繞道包括其計劃中的連接路以及P2路以後，即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，中環及灣仔區在2016年的交通運輸基建網絡將仍有足夠的容車量(行車量／容車量比率將低於1)。
Dr Bill BARRON	政府本身進行的分析顯示，如果增加中區海旁的發展密度，其導致的交通量與中環灣仔繞道預期可處理的交通量相差無幾(在某些情況下甚至有過之而無不及)。政府所作規劃會白費建造中環灣仔繞道所取得的大部分交通效益(並可能得不償失)。 在中環海旁開拓的新土地是極珍貴的土地。然而，在國際金融中心第二期、香港會議展覽中心、干諾道／夏慤道／告士打道，以及新海岸線所圍繞的範圍內，卻有近三分一地方會用作興建公路及道路。日後，如果中區分區計劃大綱圖獲准推行，由海旁前往任何一條主要道路的距離最遠約為125米。我等擔心空氣污染及道路噪音將會與前往海濱的訪客長期為伴。 添馬艦發展工程會令繁忙時段的道路交通平均增加12%。此舉意味中環灣仔繞道路面的備用容車量大部分(可能是	即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，中環灣仔繞道在2016年的預計行車量／容車量比率將是0.7，即中環灣仔繞道將有充足的容車量，應付區內的所有已規劃發展項目的交通需求。 擬議中的中環灣仔繞道，在中環填海計劃第三期工程內的一段，將主要以隧道形式建造，因此無需佔用地面面積及不會造成不可接受的噪音問題。我們將根據《環境影響評估條例》的要求，興建繞道及P2路，包括實施所需的紓緩措施，以應付環境問題。 根據最新的發展建議，政府總部大樓及立法會大樓在2016年所引致的車流只佔商業中心區總車流少於1%。即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，中環灣仔繞道在2016年的預計行車量／容車量比率將是0.7，即繞道尚有剩餘容車量，應付區內的所有已規劃發展項目的交通需求。 涵蓋中環填海計劃第三期的填海土地的中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖，已進行了《城市規劃條例》所載的法定程序考慮公眾意見及反對。城規會於二零零五年

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	全部)會被用去。 政府有需要重新進行研究，檢討中區分區計劃大綱圖，令中區海旁的珍貴土地可作較佳用途，而非用作公路及道路。	八月及二零零六年三月考慮數項改劃用途地帶要求／申請時，已對分區計劃大綱圖上的土地用途地帶作出研究，並再次確定有關用途地帶是合適的。中環填海計劃第三期會為該區提供土地，以興建必需的運輸基建(包括擬議的中環灣仔繞道、P2路及機場鐵路掉車隧道延展部分)，而由於中環灣仔繞道會建於地底，填海所得的土地，將可發展為充滿活力及配以消閑、旅遊及相關零售設施的海濱長廊。P2路將需要為沿路發展提供出入口，及為中環海旁(連中環填海計劃第三期在內)的發展提供所需的交通通道，而有關P2路用地已盡量減至最少。
拯救海岸	香港的規劃程序的一個主要問題是城市規劃從屬於公路及道路的規劃。政府當局應修改其規劃程序，把公路及道路的規劃納入整體城市規劃程序之內，而非按照現時採用的從屬次序。	道路規劃與城市規劃是息息相關，亦是同等重要的。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。
保護海港協會	中區分區計劃大綱圖大部分涵蓋範圍(包括添馬艦舊址)將會用作為寫字樓及商業發展。此類發展在繁忙時間會產生大量的交通。本會不相信中區分區計劃大綱圖提供了最佳方案，可藉明智地控制土地用途和發展密度而對交通作出管理。事實上，本會相信上述分區計劃大綱圖所預期的發展密度應予大幅降低。 既然政府表示中環填海計劃第III期是	在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上，只有約 5.23 公頃的土地(或規劃區內 11.2%的土地)劃為「綜合發展區」地帶，可用作商業或零售用途，有助保持我們商業中心區的競爭地位，並切合市場對在這中心及貴重地點內高質素寫字樓的需求。而劃作與海旁有關之商業及休憩用途的土地，並非用作寫字樓發展。「綜合發展區」用地的發展密度(以預計的整體總樓面面積計算，相等於地積比率 3.6 倍)，遠較香港其他商業寫字樓發展的密度為低。 當局在規劃中區的運輸基建時，已顧及有關的分區計劃

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	港島北岸最後一幅填海土地，則當局將可如何處理日後更為繁忙的交通？本會仍然擔心，在中區推行高密度發展之後，政府在不久將來又會想在維多利亞港進行更多填海。 明智的規劃應是優先發展鐵路而非公路。政府第二份鐵路發展策略已認定有需要興建一條北港島線。然而，政府當局不但沒有在中環填海計劃第III期及灣仔發展計劃第二期內積極籌建該鐵路，甚至未有予以討論。北港島線的造價估計在70至90億港元之間，但如果作為中環填海計劃第III期及灣仔發展計劃第二期的一部分興建，造價將會較高(可能需要多花20至30億港元)。此外，如果在中環灣仔繞道及P2道路落成後才興建北港島線，將會造成更多干擾。就興建北港島線而言，早建較遲建可創造更多建造業工作職位，而相對於建造公路，亦可令更多人受益。此外，就空氣、噪音質素及公眾健康而言，鐵路的外在成本亦較公路低。	大綱核准圖上所有的擬議發展(包括添馬艦發展)。所規劃的道路基建，例如中環灣仔繞道及 P2 路，將可應付中環填海區內的規劃發展(包括添馬艦用地的新政府總部)所帶來的交通。 即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，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)。在港島區，除中環填海計劃第三期及灣仔發展計劃第二期外，政府已承諾不會再進行填海工程。由於西區的預測就業率下降及中環填海區內土地用途的改變，政府決定把北港島線計劃推延至 2016 年以後完成。當局在行政上繼續為北港島線的路線預留用地，並留意可能對其實施有所影響的規劃參數的改變。 由於現時有迫切及當前的需要興建中環灣仔繞道及 P2 路，它們的興建計劃應盡早推行。
John BATTEN先生	添馬艦發展工程計劃稱不上可幫助大部分人士——為添馬艦舊址規劃的道路實際上只是幫助了一小撮擁有私家車的人。	添馬艦將由位於金鐘的公共交通交匯處提供合適的配套，因為該處現時已有地鐵、巴士、電車和小巴等提供服務。我們更會興建一道橫跨夏慤道的行人天橋，以便行人來往公共交通交匯處和添馬艦。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	中區所需要的是少些交通、少些道路及少些噪音污染。	中環填海區現規劃中的道路網絡將是恰當的。
Norman de BRACKINGHE先生	在添馬艦舊址興建政府總部，無論其最終體積為何，亦必然會將車輛交通帶入該區。如果預測正確，新規劃的道路不出10年便會達致飽和。車輛是造成污染的一大原因。交通管制與空氣污染是有連帶關係的。如果戶外的空氣不適宜呼吸，景緻美麗又有何用？ 添馬艦發展工程應予擱置，直至就海旁作出全盤規劃，可就交通、污染及人流(像興建一條地下鐵路般)作出恰當處理為止。	根據最新的發展建議，政府總部大樓及立法會大樓在2016年所引致的車流只佔商業中心區總車流少於1%。即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，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)。 自1998年1月在政府宣布預留添馬艦用地作搬遷政府總部的意向後，添馬艦發展已跟《中區(擴展部分)分區計劃大綱圖》一併作整體考慮。該分區計劃大綱圖涵蓋添馬艦用地和毗連的海旁地區。政府制訂分區計劃大綱圖的土地用途建議時，已考慮各項主要因素，包括對可能造成的交通、基建需求和中區毗鄰腹地的環境影響，然後作出詳盡的評估。當局按《城市規劃條例》進行適當的規劃程序(包括諮詢公眾／聽取反對的程序)後，行政長官會同行政會議於2000年核准有關分區計劃大綱圖。 有關添馬艦發展工程的交通和環境影響，請參閱2006年4月25日委員會文件第23至25段和附件E及F。

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
海港之友	在中區海旁及添馬艦舊址作高密度發展會導致人流及車輛交通增加。 應全面規劃中區海旁，並檢討在區內規劃的道路網絡。	當局把中環海旁規劃作低至中密度，而並非高密度發展。 當局在擬備分區計劃大綱圖上的土地用途建議時，已進行全面的規劃，同時評估了有關新填海用地及鄰近地區的交通、基建及環境影響。涵蓋中環海旁地區的分區計劃大綱圖是一份核准圖，而城規會已按《城市規劃條例》的規定進行適當的程序考慮公眾意見。 根據最新的發展建議，政府總部大樓及立法會大樓在2016年所引致的車流只佔商業中心區總車流少於1%。而中環填海計劃第三期工程規劃中的發展項目所帶來的車流亦只佔商業中心區總車流約1%。 中環海旁的道路網絡是經仔細規劃的。即使有中環填海計劃第三期工程及添馬艦發展項目，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）。
灣仔區議會議員陳耀輝先生	政府當局應徹底改變其思維及策略，以減少交通問題，並須全面檢討香港未來的發展。韓國甚至會把道路或天橋等構築物清拆，以改善個別地區的環境。	我們現有的政策是要更妥善地融合運輸及城市規劃。
香港建造商會有限公司	本會全力支持建造中環灣仔繞道，因為該繞道可把交通分流，紓緩市民現時每日面對的交通擠塞問題。	現有急切及當前的需要興建中環灣仔繞道，政府現正積極策劃務求讓其盡早興建及落成。 政府的政策是以鐵路作為香港公共交通的骨幹。除了良

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	本會亦促請政府當局盡量在切實可行情況下興建中環灣仔繞道在中環填海計劃第III期填海區內的路段。 集體運輸已獲證實為有效率及高效益並且符合可持續發展原則的運輸模式。政府當局應優先興建沙田至中環線、機場鐵路支線及西港島線。改善各條鐵路之間的連通性可進一步提高效率。以電力推動的火車相對於以燃料推動的車輛有另一個好處，就是較為環保，而排放的污染物亦較少。 本會認為，政府當局應採用可持續發展的運輸規劃，而在政策制訂過程中，社會、經濟及環境等因素同樣重要。在運輸設施的建造及維修方面，應採用最佳做法，以提高對環境的保護。在交通網絡未陷於癱瘓之前，政府當局應作出適當決定及採取適當行動，解決現時令人難以忍受的交通情況。	好的鐵路網絡服務外，我們仍需要提供道路予非鐵路乘客和作貨物運輸之用。 達至“可持續運輸規劃”是我們的目標。我們認為興建中環灣仔繞道是達至可持續發展的交通系統的重要一步。我們正積極策劃盡早興建及完成中環灣仔繞道。
行人通道		
想創維港	應設立一個方便行人使用的運輸網絡，而在地面樓層展現活力是很重要的。該等地方的設計應以方便行人轉接為主，並讓地面樓層作各種土地用途，以及與樹木青蔥的休憩地方連成網絡。舉例而言，園景行人天橋可改為在	在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上，已規劃了土地供興建直達海旁的通道，以帶引市民前往海港。當局已規劃了一個完善及方便的行人通道系統，連接海旁及鄰近地區，以提供一個包括高架行人道、地面及高架行人平台及地面行人過路處的行人通道網絡。沿皇后像廣場走廊的園景平台、添馬艦的文娛用地附近，以及橫貫東西

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	地面的園景區，並於兩旁設置商店；以及把P2道路改為一條林蔭大道(兩旁植有樹木的道路)。 海旁與腹地之間應予連接，而在各樓層設置連接點是很重要的，尤以在地面及地下各樓層為然。	兩面的海濱走廊上已規劃了休憩用地及園景通道。當局亦會考慮沿路旁設置綠化設施。分區計劃大綱圖的城市設計大綱將會再作優化，以確保海旁與其鄰近地區得以融合。
Vicki LUKINS女士	海濱應該易於前往，尤其須方便肢體殘障人士、長者及小童前往。	在詳細設計行人通道時，會遵照有關的準則及指引，適當地考慮傷殘、長者及兒童的需要，以方便他們往來海旁地區。
香港工程師學會	應考慮採用旅客捷運系統連接添馬艦用地與海旁及其他交通樞紐。	在添馬艦用地的投標設計中，會建造充足的行人通道通往海旁(包括南北行人道)，以及方便行人往來交通樞紐(如地鐵站)的連接路。
香港建築師學會	應提供南北走向的行人通道連接至海旁，並確保與金鐘地鐵站連接妥當，以減少進入添馬艦地區的交通量。	在添馬艦用地的投標設計中，會建造充足的行人通道通往海旁(包括南北行人道)，以及方便行人往來交通樞紐(如地鐵站)的連接路。
拯救海岸	就P2道路而言，由於它是一條高行車量的公路，設置行人過路處是不可能的。行人將被迫使用近灣仔一端的各條高架行人路，及由近國際金融中心一端的“橫向型大廈”前往海濱。 不在地面設立行人過路處是香港在規劃方面獨有的解決模式，這是道路規劃凌駕城市規劃的直接結果。世界上其他城市的規劃都是盡量把行人路設於地	當局已規劃完善及不同層面的行人通道系統。除了沿P2路由交通燈控制的地面過路處外，皇后像廣場走廊沿途會有一個高架園景平台，而添馬艦文娛用地附近亦會有一個地面休憩平台，作為通往海旁的分層及不受行車影響的行人通道。 涵蓋中環海旁的分區計劃大綱圖是一份核准圖，而城規會已根據《城市規劃條例》的規定進行法定程序來考慮公眾意見及反對。城規會於二零零五年八月及二零零六年三月考慮數項改劃用途地帶要求／申請時，已對分區

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	面，但上述做法卻與它們的做法背道而馳。如果不就整份中區分區計劃大綱圖進行檢討，便無法改變與該圖則有關的所有問題。	計劃大綱圖上的土地用途地帶作出研究，並再次確定有關用途地帶是合適的。因應城規會的要求，規劃署將進行一項研究，以進一步優化分區計劃大綱圖的城市設計大綱，同時為中環填海區內的主要發展用地擬備規劃／設計大綱，作為未來發展的依歸。
共創我們的海港區及歷豐諮詢集團有限公司	應提供在地面／水面的行人連接設施。現時的規劃是由道路及基礎建設主導，在交通、行人通道、連接設施及陸路／水路銜接方面所提供的模式甚為有限。	在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上，已規劃了直達海旁的通道，以帶引市民前往海港。當局已規劃了一個完善及方便的系統，提供地面或分層的行人通道，以連接海旁及其鄰近地區。沿海旁亦會設有渡輪碼頭及公眾登岸梯級，以供從水路到達海濱。
徐嘉慎先生	已規劃的道路網絡會把中區海旁孤立，令公眾難以前往海濱。	當局已規劃了一個完善及方便的行人通道系統，連接海旁及鄰近地區，以提供一個包括高架行人道、地面及高架行人平台及地面行人過路處的行人通道網絡。沿皇后像廣場走廊的高架園景平台、添馬艦的文娛用地附近，以及橫貫東西兩面的海濱走廊上已規劃了休憩用地及園景通道。分區計劃大綱圖的城市設計大綱將會再作優化，以確保海旁與其鄰近地區區得以融合。
John BATTEN 先生	中區所需要的是能夠從地面及海面前往海濱。	在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上，已規劃了直達海旁的通道，以帶引市民前往海港。當局已規劃了一個完善及方便的系統，提供地面或分層的行人通道，以連接海旁及其鄰近地區。沿海旁亦會設有渡輪碼頭及公眾登岸梯級，以供從水路到達海濱。
Dr Adrian RAPER	已規劃的道路網絡，加上須使用相隔甚遠的行人天橋，令人不能毫無障礙地前往海濱。政府當局應提供傳統的連接設	除交通燈控制的地面過路處外，皇后像廣場走廊沿途會有一個高架園景平台，而添馬艦文娛用地附近會有地面休憩平台，作為通往海旁的分層及不受行車影響的行人

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
	施，以供進行舊區(例如灣仔)各類街頭活動。	通道。
香港建造商會有限公司	提供妥善的行人通道以利便公眾前往海濱是很重要的。應視行人通道的規劃為可持續發展的整體運輸規劃的環節之一，而首要目的是方便普羅市民及讓他們容易使用。	當局已規劃了一個完善及方便的行人通道系統，連接海旁及鄰近地區，以提供一個包括高架行人道、地面及高架行人平台及地面行人過路處的行人通道網絡。沿皇后像廣場走廊的高架園景平台、添馬艦的文娛用地附近，以及橫貫東西兩面的海濱走廊上已規劃了休憩用地及園景通道。分區計劃大綱圖的城市設計大綱將會再作優化，以確保海旁與其鄰近地區區得以融合。
中西區區議會	海濱應該易於前往。新的政府總部大樓可能對公眾前往海濱造成障礙。	分區計劃大綱圖已規劃出一個完善而暢通無阻的行人通道網絡，方便公眾往來新海旁，以帶引市民前往海港。沿文娛走廊的高架行人走廊由金鐘伸延至擬設於添馬艦的政府總部大樓和立法會大樓，為政府總部大樓、立法會大樓及文娛用地與鄰近地區提供連接通道。此外，透過文娛用地和一個闊50米至60米的地面休憩平台，也有方便的通道連接海濱長廊。
就中區政府合署及美利大廈現址日後的用途所提出的關注意見		
中西區區議會	中區政府合署及美利大廈現址日後的用途備受關注。政府當局應考慮保留中區政府合署附近的文物建築。	中區政府合署及美利大廈用地現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這兩塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會就這兩塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。
世界自然(香港)基金會	中區政府合署現址日後的用途亦是備受關注的問題。政府當局的做法是否能令委員滿意，實屬疑問。	中區政府合署用地現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號 S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這塊用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會就這塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。
Dr Bill Barron	如果政府日後為重置中區政府合署及美利大廈而把相關土地售予私人發展商，則各項新發展的密度肯定會較現時為高，並會為中區增添更大交通負荷。政府可能在數年(4至5年)內便會出售有關土地。屆時，政府將如何處理額外增加的交通需求？政府未有公布對未來10年之後的發展的預測。儘管政府當局現時作出否認，但上述情況會否導致日後須進一步填海？	中區政府合署及美利大廈用地現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號 S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這兩塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會就這兩塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。目前，這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。 在港島區，除中環填海計劃第三期及灣仔發展計劃第二期外，政府已承諾不會再進行填海工程。
保護海港協會	除了在中區分區計劃大綱圖預見的新發展項目外，中區尚會有其他高密度的發展項目，當中包括在中區政府合署及美利大廈現址的土地。政府出售該等土地作商業用途時，中區的整體交通量將會增加。	中區政府合署及美利大廈用地現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這兩塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會就這兩塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。目前，這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。
海港之友	如果中區政府合署及美利大廈現址日後會用作商業發展，其地積比率將會大幅提高，因而加重交通負荷。	中區政府合署及美利大廈用地現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這兩塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會

團體／個別人士	意見	政府當局的回應
		就這兩塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。目前，這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。
林興強教授工程師	如果中區政府合署現址須予重新發展，其發展密度須予控制，以免出現交通擠塞情況。	中區政府合署及美利大廈用地現時在《中區分區計劃大綱核准圖編號S/H4/12》上劃為「政府、機構或社區」地帶，以反映現行用作政府辦公室的用途。這些用地未來在政府辦公室搬遷後的用途尚未定案。為正確地決定這兩塊用地合適的用途及發展規模，政府會仔細考慮公眾的需要及期望，以及當時的社會及經濟狀況。政府會就這兩塊用地的未來用途進行全面評估，並會考慮到土地用途需要；對交通、環境及基建方面的影響；用地及四周環境的歷史價值；保護樹木；保護山脊線；以及城市設計指引等因素。社會上有關的持份者將會在過程中獲邀參與。若分區計劃大綱圖須因應這些用地未來的用途而作出修訂，當局會根據《城市規劃條例》所載的法定規劃程序進行修訂。