

2006年5月23日
立法會規劃地政及工程事務委員會會議
灣仔發展計劃第二期檢討
優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究
構想階段公眾參與活動的結果

房屋及規劃地政局
副秘書長（規劃及地政）**1** 葉文輝先生
開會辭

主席，因應城規會的要求及鑑於《保護海港條例》的規定，以及終審法院就有關填海方面的裁決，政府決定進行灣仔發展計劃第二期的檢討，以確保灣仔發展計劃第二期的發展建議能符合《保護海港條例》及終審法院的裁決。共建維港委員會轄下的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會（小組委員會）亦進行「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」，研究結果將為灣仔發展計劃第二期檢討提供參考。稍後，小組委員會主席梁剛銳先生會向各位議員介紹小組委員會在這方面的工作。顧問公司亦會向各位議員介紹在灣仔發展計劃第二期之下主幹道走線的不同方案，在技術及填海方面的考慮，以及優化海濱的構思。近日，我們就顧問公司研究所得進行了諮詢工

作，土木工程拓展署代表會介紹收到的意見。

2. 興建主幹道，有當前迫切的需要。目前，干諾道中/夏慤道/告士打道走廊(走廊)沿路的交通擠塞問題已十分嚴重。主幹道能有效地疏導走廊的東西行車輛及分流，以紓緩走廊和區內現有道路網的擠塞情況。有關交通方面的問題，稍後環境運輸及工務局代表會向議員作補充解釋。

3. 所有經過灣仔發展計劃第二期項目範圍的主幹道走線，在西邊或東邊均需要填海。文件中的第13段亦詳細解釋需要填海的理由。土木工程拓展署代表將會就這方面作補充。

4. 我們希望各位議員明白，政府必須信納有「凌駕性的公眾需要」才可進行填海。根據終審法院的判決，該需要必須是當前迫切的。在決定進行任何填海

工程前，政府必須考慮有關社會、環境和經濟各方面的因素。而填海的工程範圍，不能超越「凌駕性的公眾需要」所要求的最低限度。

5. 基於這些大前提下，顧問公司提交了三個不同構想的隧道方案和一個天橋方案，詳情在文件的第 16 及 21 段。隧道方案構想一的填海範圍和建築期間對現時交通的影響均為最小、建造時間最短，以及成本最低。相反，構想二、三在這幾方面均較構想一遜色。這些構想的詳細比較已載列於附件四的附表二。希望議員要考慮有關方案中海港受影響的範圍，對交通及現有道路的影響，優化海濱的機會，以及興建時間和成本等因素。

6. 關於天橋方案，顧問公司認為，除了實質填海的範圍大小外，因興建天橋而對維港帶來的影響亦須一併考慮，以達到保護和保存維港的目的。顧問的研

究認為隧道方案較能達致保護及保存維港的目的。除此之外，天橋方案對銅鑼灣避風塘及前灣仔貨物起卸區，構成景觀及環境方面的不良影響，亦是需要考慮因素。

7. 藉着灣仔發展計劃第二期這個機會，並因應公眾的意見，顧問公司亦提出了一些優化海濱的建議，包括在灣仔前公眾貨物起卸區發展作水上康樂用途、伸延維多利亞公園到海濱及在現有東區走廊之下提供行人板道／浮橋等。詳情可參考文件第 22 段。規劃署代表會就優化海濱及與土地規劃有關的事宜作補充。

8. 多謝主席。