

立法會
規劃地政及工程事務委員會

灣仔發展計劃第二期檢討

2006 年 5 月 23 日會議討論的跟進事項

(a) 主幹道走線和建造方案

在研究主幹道的可行走線時，顧問考慮了下列三條走線：

- 「離岸」走線
- 「內陸」走線
- 「沿岸」走線

走線

離岸走線

2. 會議展覽中心新翼對離岸走線構成主要限制。由中環填海計劃第三期的隧道連接位起，主幹道以最小的弧度向北方轉向，也不能避開會議展覽中心新翼大樓和地基，同時亦沒有足夠距離，讓主幹道急速地爬升，避開在水平基準以上 71 米的會議展覽中心新翼頂部。

3. 再向東移，離岸主幹道隧道需要在海底隧道下橫過。任何在海底隧道沉管下建造主幹道隧道的方案風險都非常高，若海底隧道有任何損壞，後果亦十分嚴重，這是不能接受。

4. 除了損壞海底隧道的風險外，離岸主幹道經過海底隧道的一段隧道需要採用以鑽挖的深層隧道形式建造。因深度問題，這建造形式不能提供在灣仔北(即 1、2 及 3 號連接路)和銅鑼灣(即 8 號連接路)的連接道路。

5. 在海底隧道下建造主幹道的高風險、不能提供需要的連接道路、以及首要的是香港會議展覽中心新翼所構成的障礙，令到離岸主幹道走線並不可行。

內陸走線

6. 內陸主幹道走線面對多個主要限制，主要包括與現有建築物、道路基建和將來鐵路基建之間的衝突。考慮到現有建築物和基建的規模，地面或架空形式的主幹道內陸走線均為不可行。所以，內線走線只可以考慮以隧道形式興建的方案。

7. 在中環填海計劃第三期的隧道連接位向南轉，及跨過現有地鐵荃灣線之後，主幹道將受到灣仔北的建築物所限制。由於受到主幹道可接受最高斜度的限制，主幹道在以高位置跨過地鐵荃灣線隧道以後，不能迅速向下沉，避開香港會議展覽中心第一期和君悅酒店的地庫和地基，故與這些建築物的地庫和地基有所衝突。之後，主幹道隧道亦將與華潤中心、灣景中心和新鴻基中心的地基有衝突。

8. 當主幹道跨過地鐵荃灣線轉向內陸時，它要橫過北港島線鐵路的隧道。主幹道和北港島線的隧道會在同一水平跨過地鐵荃灣線，因此，北港島線將阻礙主幹道內陸走線或主幹道內陸走線的興建將令到北港島線不能興建。

9. 再向東面延伸至銅鑼灣，主幹道內陸走線需建於告士打道以下，但這安排與北港島線、沙田至中環線隧道和擬建的銅鑼灣北站有所衝突。而沿告士打道南面的現有大廈群，亦令走線不可能再移向告士打道南面，以避開這些鐵路的限制。

10. 主幹道需在維多利亞公園的北面與現有東區走廊連接。明顯地，內陸走線因為受在天后及炮台山地區大量現有建築物的限制，不能在避風塘南面再向內陸方面延伸，以連接在北角的東區走廊。故此，主幹道的隧道

出入口，需設在維園北面的小山丘上，這不單只永久拆毀維多利亞公園內樹木茂盛的地方，主幹道連接東區走廊的一段，亦將切斷維園道西行線。

11. 由於以上的限制和阻礙，這主幹道內陸走線是不可行的。

12. 因離岸走線及內陸走線與現有建築物及主要基礎設施有衝突，故此均是不可行的。灣仔及銅鑼灣的沿岸是主幹道最合理及實際的走線。

建造方案

13. 顧問研究了幾個主建造幹道的方案，即地面道路、深層隧道、隧道和天橋等方案。

地面道路方案

14. 因地面道路方案需要在銅鑼灣避風塘進行大規模填海，所以不符合《保護海港條例》，而填海所得的土地亦會主要用作興建道路，優化海濱的機會則很少。故此，這方案明顯地不可接受。

深層隧道方案

15. 研究亦有考慮以隧道鑽挖機器興建主幹道(即深層隧道方案)，以期可避免或減少填海。研究的結論是，深層隧道方案所需的填海範圍較以明挖回填形式興建隧道為多。而因為高低差距太大，深層隧道不能提供在銅鑼灣的 8 號連接道路，故建成的主幹道在功能上亦較差。顧問認為沒有理據再跟進這方案。

隧道方案

16. 顧問考慮了三個以隧道形式興建主幹道方案的不同構想及每個構想的相應海濱優化概念，有關概念的圖示見立法會 CB(1)1519/05-06(03)號文件附件四的附圖

一至六。下述是三個構想的要點。

17. **構想一**：中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，並在海底隧道出入口結構的現有石錨下橫過海底隧道，然後隧道繼續伸延至銅鑼灣避風塘以東，最後從北面接駁現有東區走廊。

18. **構想二**：中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，在構想一橫過海底隧道的位置以南橫過海底隧道，以繞過海底隧道的石錨區，然後隧道再伸延至銅鑼灣避風塘以東；而為了使隧道可直接連接東區走廊，現有的一段東區走廊將重建。除此之外，為了擴闊銅鑼灣避風塘的沿岸海濱及建造一個延伸維多利亞公園的寬闊綠化平台，維園道及相連的道路將向較內陸的地方遷移。

19. **構想三**：除了會採用構想一中在石錨下橫過海底隧道的安排外，細節與構想二相若。

天橋方案

20. 中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，並在灣仔運動場對開海旁轉為高架道路結構。有關方案及相應海濱優化概念的圖示見立法會 CB(1)1519/05-06(03)號文件附件四的附圖七及八。

隧道方案與天橋方案的比較

21. 鑑於維港為香港的特殊資產和天然財富，《保護海港條例》要求保護和保存維港，故此在考慮主幹道的方案時，應找出最能達致保護和保存維港的方案。在考慮天橋方案時，實質的填海範圍和受天橋結構影響的維港海面範圍均需一併考慮。

22. 兩個方案的比較已詳述於提交立法會規劃地政及工程事務委員會 2006 年 5 月 23 日會議的顧問詳細報告內(即立法會 CB(1) 1519/05-06(03)號文件的附件

三)。其要點簡述於下表：

		隧道方案 (基於構想一)	天橋方案
維港受影響的面積： 透過填海提供土地面積 天橋覆蓋水面的面積 受影響的水面面積		15 公頃 0.5 公頃 -	11.5 公頃 3 公頃 4 公頃
對現時交通的影響		在與現有東區走廊的接駁位有一些影響	<ul style="list-style-type: none"> 在與現有東區走廊的接駁位有嚴重影響 因改建維園道連接路造成嚴重影響
其他技術上考慮（對現有公路結構的影響等）		由於要連接主幹道，近城市花園的局部東區走廊須要重建	需要重建從維園道至維多利亞中心的現有東區走廊
規劃及土地用途考慮	沿灣仔海岸	填海得到的土地可用作優化海濱及改善行人往來海濱之用	部分填海得到的土地需要用作建造隧道出入口，因而限制了優化海濱及改善行人往來海濱之用的土地
	前公眾貨物裝卸區	前公眾貨物裝卸區可發展成一個富活力的海上活動中心	天橋的柱躉及橋身對出入船隻帶來的高度限制，局限了發展前公眾貨物裝卸區為一個海上活動中心
	維多利亞公園北部	透過興建一個跨越地面道路的綠化平台將維多利亞公園延伸至海濱	由於天橋沿維多利亞公園北部繞過，將不能興建跨越維園道以延伸維多利亞公園至海濱的綠化平台

		隧道方案 (基於構想一)	天橋方案
	銅鑼灣避風塘	可保存現有的銅鑼灣避風塘	部分海面及現有海濱將被天橋柱躉佔用
環境考慮	噪音及空氣	<ul style="list-style-type: none"> • 空氣質素的考慮只局限在隧道出入口處 • 沿東區走廊的接駁位較短的新路段有噪音的考慮 	沿銅鑼灣及重建的東區走廊天橋新路段將會有重要的空氣及噪音影響
	水質	沒有重大的影響	沒有重大的影響
	景觀	沒有顯著的景觀影響	由於天橋部分會經過灣仔海岸及銅鑼灣避風塘，對灣仔及尤其是銅鑼灣沿海景觀帶來嚴重影響
建築時間		7 年	6 年
成本費用*	總建築成本	200 億元	110 億元
	每年營運費用	1.1 億元	0.75 億元

* (包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道)

23. 基於以上比較結果，顧問認為隧道方案較能達致保護及保存維港的目的，其要點如下：

- 天橋方案影響維港的範圍會較大；
- 天橋方案對景觀及現有交通和公路結構的影響較大；以及
- 天橋方案在提供優化海濱和改善往來海濱通道的機會比較局限。

不過，天橋方案的建築成本及每年營運費用均較低。

隧道方案構想的比較

24. 三個隧道方案構想的比較載列於下表：

	構想一	構想二	構想三
永久填海範圍	15 公頃	18.5 公頃	16.5 公頃
對現時交通的影響	在與現有東區走廊的接駁位有一些影響	<ul style="list-style-type: none"> • 因拆卸現有東區走廊及建造新連接道路會造成嚴重影響 • 因改建維園道、銅鑼灣天橋及告士打道天橋會造成嚴重影響 • 在海底隧道引道下建造主幹道會造成嚴重影響 	<ul style="list-style-type: none"> • 因拆卸現有東區走廊及建造新連接道路會造成嚴重影響 • 因改建維園道、銅鑼灣天橋及告士打道天橋會造成嚴重影響
其他技術上考慮（對現有公路結構的影響等）	由於要連接主幹道，近城市花園的東區走廊須要局部重建	<ul style="list-style-type: none"> • 繞道隧道在經過現有海底隧道範圍會出現不理想的反向彎道 • 需要改建維園道及相關連接路，銅鑼灣天橋及告士打道天橋 • 需要拆卸由維園道至城市花園的現 	<ul style="list-style-type: none"> • 需要改建維園道及相關連接路，銅鑼灣天橋及告士打道天橋 • 需要拆卸由維園道至城市花園的現有東區走廊路段

		構想一	構想二	構想三
			有東區走廊 路段	
對現有建築物的 影響		對現有建築物 沒有影響	需要拆卸警官 俱樂部	對現有建築物 沒有影響
規劃及 土地用 途考慮	沿灣仔 海岸	填海得到的土 地可用作優化 海濱及改善行 人往來海濱之 用	填海得到的土 地可用作優化 海濱及改善行 人往來海濱之 用	填海得到的土 地可用作優化 海濱及改善行 人往來海濱之 用
	前公眾 貨物裝 卸區	前公眾貨物裝 卸區可發展成 一個富活力的 海上活動中心	前公眾貨物裝 卸區可發展成 一個富活力的 海上活動中心	前公眾貨物裝 卸區可發展成 一個富活力的 海上活動中心
		維多利亞公 園北部	透過興建一個 跨越地面道路 的綠化平台將 維多利亞公園 延伸至海濱	興建一個寬闊 及跨越地面道 路的綠化平台 將維多利亞公 園延伸至擴闊 了的海濱長廊
		銅鑼灣 避風塘	可保存現有的 銅鑼灣避風塘	填平了的銅鑼 灣避風塘的兩 個內灣可利用 作額外的海濱 用途
環境考 慮	噪音及 空氣	<ul style="list-style-type: none"> 在隧道出入口處需要考慮空氣質素，但影響較小 沿東區走廊的接駁位較短的新路段有噪音影響的考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 在隧道出入口處需要考慮空氣質素 重建的東區走廊較長的新路段會產生重大的噪音 	<ul style="list-style-type: none"> 在隧道出入口處需要考慮空氣質素 重建的東區走廊較長的新路段會產生重大的噪音
	水質	沒有重大的影 響	沒有重大的影 響	沒有重大的影 響

		構想一	構想二	構想三
	景觀	沒有顯著的景觀影響	沒有顯著的景觀影響	沒有顯著的景觀影響
建築時間		7 年	8 年	8 年
成本費用*	總建築成本	200 億元	280 億元	250 億元
	每年營運費用	1.1 億元	1.25 億元	1.23 億元

*（包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道）

25. 顧問認為隧道構想二和構想三均較構想一遜色。就《保護海港條例》而言，填海範圍至為最重要。構想一所需要的填海範圍均較構想二和構想三為少，故此，最能符合《保護海港條例》及終審法院的「凌駕性公眾需要測試」。

(b) 公眾對主幹道走線和建造形式的意見

26. 「優化海濱研究」構想階段的主要目的，是收集公眾對興建主幹道及優化相關海濱的意見。從公眾收集到的意見及提案已詳載於公眾參與報告內（即立法會第CB(1)1519/05-06(03) 號文件的附件二）。有關要點節錄如下：

- 在公眾論壇中，大部分的參加者都不贊成高架天橋方案，因為這方案會阻礙海濱的景觀。他們比較偏向採用隧道或把道路沉降的方式興建主幹道。
- 在社區設計坊中，參加者了解到，若興建主幹道是解決交通問題最可行的方法，便可能需要有一些填海。大部分的參加者也同意在沒有另外的解決方法情況下，而興建主幹道以解決交通問題是有必要的話，他們寧願選擇以隧道形式，並認為在水面下的管道形式較為理想，以

便有更人的彈性去利用海濱，還可把視覺影響減至最少。參加者亦認為根據主幹道的不同建造形式，會有不同的土地騰空出來。

- 大部分的路旁調查和自行填寫問卷調查的被訪者比較喜歡隧道形式。而電話調查的被訪者則較偏向高架天橋方案，或許因為他們可以在駕車或乘車經過高架天橋時，能欣賞維港景色。
- 在意見整合論壇中，雖然很多參加者支持隧道方案，但也有一些參加者建議不應放棄高架天橋方案。他們認為若有好的建築設計，高架天橋可增強視覺上的美感，而且它的興建及維修費用亦較便宜。

公眾意見

27. 太古地產提交了一份有關灣仔及銅鑼灣海濱的意見書，建議在香港會議展覽中心之間的水道和灣仔海濱填海，並採用以淺層隧道形式興建主幹道。主幹道隧道，會在海底隧道出入口以南繞過，並經銅鑼灣避風塘西南角建議填海部份，再向北轉，拆掉及重建一大段的東區走廊，以便直接接駁北角段的東區走廊。為了要擴闊位於銅鑼灣避風塘一帶的海濱長廊，建議亦包括將現有維園道向南移，即向內陸移入維多利亞公園。上文所提及的主幹道隧道方案構想二，便是把太古集團的建議，演變及改良至技術上可行，而得出來的。

28. 香港遊艇會亦提交了一份，以「保存有活力及多元化的維港」為名的意見書。建議在香港會議展覽中心之間的水道和灣仔海濱填海，並採用以淺層隧道形式興建主幹道。之後，主幹道隧道會降至一定深度，在海底隧道的出入口和銅鑼灣避風塘以下經道，避免填海，然後在現有北角段的東區走廊外面接駁。這個主幹道的建議類似上文所提及的主幹道隧道方案構想一。香港遊艇會亦建議把一段東區走廊變為沉降道路，但這建議會對現有公路結構和交通，帶來重大影響。

29. 東區區議會最近舉辦了以「東區海濱新面貌」為題的概念設計比賽。得獎者的作品「健康生活、健康城市」是基於主幹道以隧道形式興建，並與隧道方案構想二類似。

30. 普遍來說，公眾支持主幹道以隧道形式興建的意見是很清晰的。意見大致上認同於灣仔沿岸採用以明挖回填式的淺層隧道方案，而在銅鑼灣避風塘一帶，採用在海床以下較深的隧道，但是公眾對於是否需要填平銅鑼灣避風塘的角落，則有不同意見。

(c) 向公眾提供足夠資料

31. 我們將會考慮立法會事務委員會的意見，於建立共識階段內，向公眾介紹有關灣仔發展計劃第二期檢討的規劃概念圖則及模型。這意見與構想階段報告所提出，用透視圖、立體模型及電腦動畫以協助公眾理解概念，同出一轍。

(d) 填海土地上與水有關的主題園景設計

32. 我們理解劉秀成議員的建議是在海面以上的填海土地，引入與水有關的主題園景設計。這建議可於建立共識階段，擬備概念規劃圖供公眾參與時，加以探討。