

2006 年 7 月 25 日

討論文件

立法會

規劃地政及工程事務委員會

港島北岸海旁的連接安排和行人通道

目的

本文件旨在向議員講述港島北岸海旁的連接安排和行人通道，以及相關的改善措施和計劃。

港島北岸現有的連接安排和行人通道

2. 目前，從上環至灣仔，市民主要取道地面過路處、行人天橋、分層行人道或隧道前往海旁。橫越干諾道中及干諾道西繁忙道路的分層行人道/隧道，提供了重要的行人通道，連接中上環海旁及後方腹地。行人及遊客可利用中環至半山自動扶梯及行人道系統，由半山步行往中上環海旁。

3. 現有行人通道網絡的一大特色，是利用海旁商業大廈的平台和內部走動空間作為通道，供行人使用。顯著的例子有中上環連接交易廣場、國金一二期、機鐵香港站和渡輪碼頭的系統；花園道至夏慤公園的網絡；以及連接新鴻基中心一帶大廈及入境事務大樓和灣仔地鐵站的系統。

4. 地底及高架行人網絡不但大大改善步行環境和行人安全，更能緩和區內地面人車爭路的情況。
5. 在港島北岸其他地方，地面主幹路較少，行人主要取道行人徑和地面過路處前往海旁。
6. 目前，港島北岸有各種不同的土地用途，包括運輸基建、一些長廊和休憩用地、私人發展項目，以及需要靠海的公共設施。在西面的堅尼地城，岸邊有遊樂場、公園、花園、公眾貨物裝卸區、公眾殮房、已停用的屠場、已停用的焚化爐，以及私人發展項目。灣仔北海旁各種土地用途計有避風塘、遊艇會、展覽中心、運動場、休憩用地和長廊。在發展密度高的東區，某些地點的發展項目貼近海邊，例如城市花園和柯達大廈，而另一些部分則發展為休憩用地或長廊。
7. 需要靠海的公共設施(例如堅尼地城的西區公眾貨物裝卸區和上環的西區副食品批發市場)和私人發展項目貼近海旁(例如堅尼地城和北角的情況)，對發展連接的海濱長廊造成限制。此外，港島北岸發展密度高，亦有礙優化海旁行人通道。
8. 儘管有上述制肘，我們與公眾同樣期望海旁往來便利，可供大眾享用。只要有機會，我們便會落實措施，優化海旁通道和港島北岸的行人通道。

改善措施／計劃

9. 下文會談及有關港島北岸由西至東的一些已規劃設施、研究和優化海旁可行措施。除了長遠的規劃外，我們也盡量實施臨時

改善措施。**附件**所載的圖則，顯示港島北岸海旁現有的連接安排和行人通道，以及改善措施和計劃。

堅尼地城

10. 我們在堅尼地城土地用途的檢討中，會尋求機會重新規劃海旁供大眾享用。長遠來說，已停用的焚化爐和屠房、域多利亞公眾殮房和招商局碼頭等的用地可提供機會，建海濱長廊連接加多近街公園。

上環

11. 西隧通風大樓附近的空置土地會發展為中山紀念公園第二期。當紀念公園在 2011 年落成，及其東面昔日的大笪地在 2009 年改為臨時休憩用地後，就會形成大片海旁休憩用地，連接信德中心和西區公園體育館。在此之前，海旁的有關土地已發展為臨時公眾長廊。

12. 長遠來說，已停用的躉船碇泊處會發展為公眾休憩用地，成為中山紀念公園海濱長廊的延伸段。

13. 我們打算提供全面的行人道系統，透過在信德中心和威利麻街行人天橋之間建 600 米長的高架行人道，連接中山紀念公園及中區，令前往上環海旁便利得多。紀念公園第二期落成和行人道擴展後，威利麻街行人天橋將成為通往紀念公園的便利通道。

中環及金鐘

14. 現正落實的中環填海第三期工程主體合約訂明要建造一些行人通道，包括約闊 58 米的地面露天平台連接添馬艦與海濱長廊，以及沿 P2 路闢設 3 個闊 5 米的地面行人通路處(分別在郵政總局、大會堂及中環軍營附近)，提供由南至北通往中環新海旁的行人通道。此外，合約亦包括沿民耀街興建臨時高架行人道，以便把中環現有的康樂廣場高架天行人道連接至新海旁。

15. 當局已計劃在中環填海第三期工程完成後，興建四條橫越 P2 路的分層行人道，以配合未來的發展項目。其中一條行人道是園景行人平台，位於緊接民耀街東面的“綜合發展區”用地內，平台上設全天候行人通道，以取代民耀街的臨時高架行人道。其餘三條高架行人道會連接大會堂、中信大廈與灣仔西污水隔篩廠附近的“其他指定用途”地帶，而該地帶指定作與海旁有關的商業及消閒用途。分別連接大會堂和中信大廈的行人道，以及添馬艦平台與民耀街以東的平台，將成為四條通往區內海旁的主要行人走廊。

16. 此外，中環灣仔填海區沿途由東至西的行人通道，其中一段將是長 1.4 公里的海濱長廊。這條海濱長廊連同附近的休憩用地及行人通道，會把海旁連接至離岸較遠的公園。海濱長廊闊 30 米至 120 米不等，提供多樣化的海濱活動空間供人享用。海濱長廊與毗連的海濱公眾休憩用地，總面積合共約 11 公頃。

17. 我們現正探討如何把金鐘與灣仔現有高架行人道系統，連接至日後落成的添馬艦新中環政府總部大樓及立法會大樓。我們又研究可否在告士打道與夏慤道興建由東至西的行人天橋，把灣仔各座政府大樓連接至日後落成的中環政府總部大樓，以便來往兩地的步行時間縮短至大約 10 分鐘。行人道擴展後，路人將可經由更為直接舒適的通道，往來此段海旁。

18. 規劃署會進行研究，就西起四季酒店、東至中信大廈的中環海旁，完善有關的城市設計大綱。該項研究會訂出措施，改善研究範圍內海旁休憩用地及行人通道的質素。

灣仔

19. 當局現正規劃一個短期項目，以便在灣仔發展計劃第二期工程展開前，把鴻興道沿前貨物裝卸區的海旁用地，開放供市民使用。擬議工程會在灣仔渡輪碼頭與香港遊艇會之間闢設行人通道及美化市容地帶。

20. 中環灣仔繞道的建造工程將會提供難得的機會，讓我們闢設一條連續的海濱長廊，由中環填海第三期延伸至北角油街。在規劃連接現有東區走廊的主幹路的過程中，我們已充份考慮使到由東至西的行人通道暢通無阻。我們又會研究沿海旁闢設好去處及不同主題的活動中心。

21. 對於擴展行人天橋及地面行人道，我們同樣著重，務求令行人往來海旁更為便利。我們亦會提供額外通道，配合海旁的主要活動中心。

東區

22. 當局已在東區規劃和預留土地作公眾休憩用地，包括鰂魚涌公園第二期及毗連愛蝶灣東面的土地，以便把筲箕灣舊區與海旁連接起來。海裕街以北的沿岸地區，已規劃作海濱長廊用地及有關文化、商業、消閒與旅遊的用途，從而締造朝氣蓬勃的海旁。這些設施會與現有的鰂魚涌公園及海濱長廊會互相融合，在東區形成連綿的海濱區。

23. 此外，上文第 20 段提及的海濱長廊，由中環填海第三期所在地一直伸延至北角油街，將會為東區提供更多的休憩用地。同樣地，我們會力求盡量提高行人往來新海旁的便利程度。

總結

24. 港島北岸許多土地早年已經發展，作為私人發展項目及需要靠海的公共設施用地。要沿岸興建連續的海濱長廊是十分困難。不過，我們會致力優化海旁。舉例來說，我們已規劃和落實在西灣河及愛秩序灣新近發展的地區興建長廊。在規劃中環填海第三期及灣仔發展計劃第二期的過程中，我們尤其注重優化海旁地區及與腹地的連接安排。我們進行土地用途檢討時，這些優化措施仍會是首要考慮因素之一。

25. 在制訂優化措施及計劃時，我們會採用人為本的方式，並會讓市民參與規劃過程。我們會致力締造交通暢達的維港，並為港島北岸建立休憩用地及行人通道一應俱全的網絡。

26. 請各議員備悉文件內容。

附件

附件 顯示港島北岸海旁的連接安排和行人通道的圖則

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

2006 年 7 月

