

有關 2005 年 12 月 17 日事務委員會特別會議席上  
代表團體所提主要事項的回應

**A. 興建政府總部大樓及立法會大樓的理據**

為了解決現時政府總部地方嚴重不足的問題，政府確有需要興建建議中的新政府總部大樓。中區政府合署及美利大廈未能提供足夠的辦公室和配套設施。現時政府須要支付昂貴的租金，以租用其他商廈辦公。

中區政府合署及美利大廈的保養維修費用每年約 3,000 萬元。把兩者修葺，改裝為配備先進科技的現代化辦公樓宇並不符合經濟效益。由於有關建築物已老化，樓宇結構及其他方面均有限制，因此解決有關改裝的技術困難將會十分昂貴，例如樓宇的結構須要大為加強，才可加建樓層及／或裝置重型機房和設備。此外，進行大規模的翻新及／或建造工程期間，將須要臨時調遷辦公室，這會嚴重窒礙政府總部的暢順運作。

遷往添馬艦的職員將只限於決策局和負責制訂政策的人員，以確保有關人數為最低所需。按照這項原則，根據 2003 年當局向立法會提交的估算顯示，新政府總部大樓將會容納約 3 200 人。

落實添馬艦發展工程可應付政府總部辦公地方長期不足的問題，亦可紓緩建造業失業率高企的情況。添馬艦用地在 1997 年已完成平整工程，遠較中環填海第三期工程的開展日期為早，而一直空置至今。添馬艦鄰近的土地亦早已發展，將添馬艦繼續空置的成本高昂。

當局將會根據早前承諾，在 2006 年第二季向立法會申請通過撥款時，提供發展工程的最新資料，例如詳細的使用者需求等。

**B. 添馬艦作為興建新政府總部大樓和立法會大樓的選址**

經過《城市規劃條例》下的公眾諮詢及其他法定程序後，添馬艦的現定用途（即一半是「政府、團體或社區」用

地，另一半是「休憩用地」) 在 2000 年已獲得通過。

將佔添馬艦用地一半的休憩用地發展為供市民享用的文娛用地，符合公眾的長遠利益，及增添海旁的活力。此外，該工程將新政府總部大樓、立法會大樓，及文娛用地列為核心發展項目，亦符合長遠的規劃目標，把添馬艦用地發展為具代表性的公民及社區設施地帶。

### C. 添馬艦發展工程的公眾諮詢

添馬艦現定的用途地帶和土地用途是由 1998 年開始，經過法定公眾諮詢過程和規劃程序後，於 2000 年按城市規劃委員會（城規會）的建議獲得通過。有關的分區計劃大綱核准圖在註釋中已表明添馬艦用地是預留作興建新政府總部大樓和立法會大樓之用。

政府在 2003 年 4 月和 5 月就添馬艦發展工程分別諮詢了立法會規劃地政及工程事務委員會和工務小組委員會。兩個委員會均對項目表示支持。

### D. 添馬艦發展工程的高度限制

雖然有關的分區計劃大綱圖已設定添馬艦用地建築物的高度限制為主水平基準上 180 米，但我們決定把發展高度限制收緊，限制為主水平基準上 130-160 米，以確保山脊線下有 20% 的無建築物區域。如此，將有助盡量保護山脊線和維港景觀不受遮擋。

除了高度限制外，添馬艦項目亦會顧及《海港規劃原則》。這項發展計劃也特別強調環保方面的考慮。我們會在設計要求中加進具能源效益的設計和應用可再生能源技術的規定，以符合政府有關的最新指引。

### E. 「設計及建造」方式

除了要盡量減少添馬艦發展工程中設計及興建時的配合問題及早日落實計劃外，政府亦十分重視該項目的設計質素。為此，我們建議採納「設計及建造」方式作為興建模式。因應市民對這個重要地標計劃具有優質設計的

期望，我們破例地將“設計能力”加入為預審申請者資格的評審準則之一，從而均衡地評估他們在技術、財政、管理和設計方面的能力。

根據 2003 年預審工作的經驗，採用「設計及建造」方式，足以為添馬艦發展工程吸引國際及本地知名建築師的參與。

## F. 中區海旁的土地用途規劃

### 中區（擴展部分）分區計劃大綱核准圖

中區（擴展部分）分區計劃大綱圖的土地用途規劃是按照法定程序擬訂，並已進行多輪公眾諮詢。在規劃新的中區海旁時，我們特別在意香港海港的價值和保存這一項天然遺產的需要。因此，我們銳意提供一條寬敞和與鄰近地區和腹地連接的海濱長廊，供市民漫步、休息和享用。現有的分區計劃大綱圖已反映這些規劃意向，同時亦可充分利用填海所得土地，以應付本港長遠的經濟及社會需要。

城規會最近在處理三宗改劃土地用途申請時，已重新審視和確認這些規劃意向，並認為分區計劃大綱圖的土地用途規劃是恰當的。不過，城規會同意透過根據城市設計大綱而擬備海旁的規劃／設計大綱，可有助更清晰地確立這些規劃目標，為日後的發展提供指引，並確保只有能配合海旁的環境、便利行人前往，以及不會阻擋視野的發展項目，才會獲得城規會的批准。為跟進城規會的決定，規劃署會為中區海旁（特別是「綜合發展區」內擬建的橫向型樓宇及作商業及消閒用途的海旁用地）擬備規劃／設計大綱。

### 現有規劃在交通上的可持續性

根據運輸署在 2005 年 8 月向可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組（專家小組）所提交的資料，9 幅在中區的填海土地，在早上繁忙時間會引來和產生以私家車為單位的行車次數，分別為每小時 2 360 架次及 1 700 架次。運輸署向專家小組提交的資料顯示，到 2016 年，中

環灣仔繞道的行車量／容車量比率約為 0.7，即中環灣仔繞道有足夠容量應付有關的車輛交通流量，交通會保持暢順。

根據中區（擴展部分）分區計劃大綱圖而計劃的發展項目，不會令現有三條過海隧道的總容量超出負荷，因為西區海底隧道（西隧）尚未達至最大／預設的容量。為了更均衡地分配三條過海隧道的交通量，政府現正積極探討調整收費方案的可行性。所採納的方案必須符合幾項準則，包括能為市民帶來整體效益，以及紓緩各條隧道以至毗連主要道路和路口的交通擠塞情況。此外，方案對納稅人來說亦必須是公平的。落實這項措施前，須先行取得西隧及東區海底隧道專營者的同意。

在對交通作出預測時，我們已把代表團體提出的已規劃發展，以及中區內已通過法定規劃程序的其他已規劃重建發展納入交通預測模型的計算內。

### 行車道的提供

中環灣仔繞道位於中區填海第三期工程範圍內的一段，會以隧道形式興建，以盡量減少對區內擬議休憩用地的環境影響。興建中環灣仔繞道會根據《環境影響評估條例》的法定要求，包括實施紓緩措施，以緩解環境問題。

P2 道路是一條雙線雙程幹路，每個路口前均設有額外的拐彎行車位置，使路口的交通更順暢。中區填海土地範圍內沿 P2 道路設有地面行人過路處，讓行人從腹地步行往海旁。此外，日後添馬艦對開的一段 P2 道路將在地底興建，在這段 P2 道路的地面上，將有一個約 50 至 60 米寬的休憩平台，作為直接的行人通道，連接海濱長廊及添馬艦文娛用地。

## G. 就添馬艦發展計劃及中區已規劃的發展重新進行全面的環境影響評估

中區填海第三期工程的環境影響評估報告在 2001 年 8 月根據《環境影響評估條例》獲得批准。《環境影響評估條例》並無規定環境影響評估報告在獲批准後須予以更新。

由於添馬艦發展工程屬寫字樓發展項目，故此並非《環境影響評估條例》規定須進行環境影響評估的「指定工程項目」。儘管如此，當局在施工期間和發展落成後均會採取環境保護和紓緩措施。該項目不會對環境構成長遠的負面影響。

根據 2005 年的最新估算，添馬艦用地（新政府總部大樓及立法會大樓）所產生的交通流量，在商業中心區的總交通流量中佔不足 3%。這個數字是按最高准許發展密度計算。由於政府將致力減低添馬艦的發展密度，因此實際流量應遠較此估算為低。

## H. 規劃原則與機制

政府一直採用把土地用途與運輸規劃一併考慮的綜合模式。現行做法是在顧及交通限制及地區特色和基建限制等其他規劃考慮的情況下，在有關的分區計劃大綱圖上劃定／訂定合適的土地用途地帶與發展限制。

關於應否成立專門的法定機構，例如把建議成立的西九龍文娛藝術區（西九）法定機構擴大為海港機構，有關問題必須審慎考慮，並參考建議成立的西九法定機構的經驗。