

規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

CB(1)1201/05-06(01)

團體代表就交通及環境事宜向小組委員會提出的意見  
及政府當局的回應  
(截至 2006 年 3 月 31 日的情況)

Organization/individual	Views	Administration's response
香港規劃師學會	<p>我們並不反對這幅位於港島黃金地段及維港中心僅餘的全海景地皮用作政府用途—我們支持在添馬艦地盤興建以立法會，行政會和特首辦為主的政府（G I C）用途。而其他的政府總部辦公室則大部份可以留在現地，無須把它們拆掉。</p> <p>高密度的發展，不論是政府或是商界主導，皆會對中環、灣仔一帶的交通系統帶來壓力，政府應自發性地根據它倡議的各項指引，例如城市設計指引，交通及環境評估，空氣流通評估，不應「州官放火」。</p> <p>從規劃的角度，實有必要修訂這張規劃大綱圖，使其配合四周及海旁一帶的發展；現今的城市設計要求舒緩交通擠塞的情況。我們建議政府在發展這寶貴的中心地段時，應緊遵自己倡議的各項指引，為未來海旁規劃及建築起帶頭及示範作用。</p>	<p>政府在二零零三年擱置添馬艦發展計劃時，表明政府的長遠計劃仍是把添馬艦用地發展為香港具代表性的公民及社區設施地帶。添馬艦發展計劃的工程範圍包括興建立法會大樓、政府總部大樓和文娛用地。由於行政長官辦公室、主要官員及各政策局的人員在制訂政策時有密切的工作關係，我們相信，將他們及政策局的支援人員同置於添馬艦新政府總部大樓，能更有效地加強政府總部的工作效率，亦可節省因辦公室分佈不同地方而增加的行政費用。</p> <p>政府在推行添馬艦發展工程時，會將發展密度盡量減低，並會規定參與投標的承建商必須遵守《城市設計指引》及《海港規劃原則》等一般指引，及收緊建築物的高度上限至主水平基準以上 130 米至 160 米，以確保扯旗山的山脊線下有 20%的空間為“不受建築物遮擋地帶”。此外，政府亦會考慮要求投標者加入空氣流通評估，以處理可能的空氣流通的問題，</p>

Organization/individual	Views	Administration's response
	<p>在建築物設計方面，政府應採取「以人為本，社區共融」的概念，結合多功能都心的構思，把人流從金鐘帶往海邊，使這裡成爲一個市民可以很容易到達及可親近的地方，務求令到這項發展能真正達到高水準及符合各方面的要求。爲香港這個城市，創造出一處既能凸顯本身地位，又能提高市民生活質素的地方。倘若在這寶貴地皮上興建高設防的政府總部則會令此處變成一個鬧市中的荒島。</p> <p>建議政府考慮將羅便臣道及動植物公園以北，到聖約翰教堂及美利大廈一帶，劃爲「香港文化遺產」小區。</p>	<p>及避免添馬艦用地的發展造成屏風效應。</p> <p>我們相信添馬艦發展工程與「社區共融」的概念並無抵觸。添馬艦用地的一半面積是用作興建政府總部和立法會大樓，而另一半的休憩用地是用作興建有適當園林設計的文娛用地。由於工程包括高架行人道接連添馬艦至金鐘方向，而文娛用地將會透過一個 50 米-60 米闊的園景平台與海濱長廊連接，屆時市民可悠閒地由金鐘漫步經添馬艦用地前往海濱長廊享受美麗的海港。添馬艦發展除了是香港海旁的地標之外，亦能方便市民前往海旁。</p> <p>我們備悉建設「香港文化遺產」小區的建議。政府在規劃及考慮現中區政府合署/美利大廈的將來發展用途時，會考慮各項有關因素(如經濟、社會、歷史文化價值等)及社區人士的意見。</p>
<p>灣仔區議會議員陳耀輝先生</p>	<p>政府沒有向公眾發表就擬建的添馬艦發展工程進行的視覺影響評估的結果。陳先生本人進行的研究顯示添馬艦發展工程會令從山頂可見的海面範圍大爲縮小。</p> <p>重置中區政府合署須除去在原址及其周圍的所</p>	<p>由於添馬艦發展工程在現階段尚未有整體的設計，故並不存在有否提供視覺影響評估等資料的問題。不過，我們在預審及投標文件內，已/會要求預審申請者及投標者的設計確保有關建築物不會遮擋扯旗山的山脊線，及由山頂望向維多利亞港的海景。</p>

Organization/individual	Views	Administration's response
	<p>有樹木。該項工程會把本港部分歷史文物從市民的集體記憶中刪除。為達致其熱切賣地的目標，政府必需建造多幢大型商業大廈，而該等大廈與周圍的環境將會格格不入，亦違反了市區設計的所有指引。中環填海區相關規劃土地用途引致的額外交通量會令擬建的中環灣仔繞道加速飽和。</p>	<p>政府現階段尚未有就中區政府合署及美利大廈的兩地點將來用途有決定。不過，該兩地點將來的發展定會遵守「城市設計指引」、樹木的保存和維持脊線不受遮擋等規劃原則。</p> <p>中環灣仔繞道和 P2 路，將足以應付該區的交通流量，包括因中環填海區相關規劃土地用途引致的額外交通流量。我們估計，到 2016 年，中環灣仔繞道的行車量/容車量比率約為 0.7，即中環灣仔繞道會有足夠容量應付整個範圍的車輛交通流量。而中環填海區相關規劃土地用途帶來的額外交通量，只佔整體交通量的一小部分。</p>
<p>共創我們的海港區及歷 豐諮詢集團有限公司</p> <p>Dr Bill BARRON</p> <p>思匯政策研究所</p>	<p>迄今為止中環及灣仔規劃的新運輸基建只包括道路工程，並無就中環、添馬艦舊址及灣仔作任何以擴展鐵路為基礎的基建規劃。在P2路與其相關道路、中環灣仔繞道、相關的排水渠、泵房等建成後，要建造以鐵路為基礎的運輸基建(例如北港島線)即使在技術上並非不可行，亦會變得極之昂貴。</p> <p>政府現時的規劃是優先發展公路及道路，以致中區交通擠塞及空氣污染的情況更趨嚴重。此外，有關規劃可能妨礙鐵路發展策略第二期擬建的</p>	<p>現時，地下鐵路公司的中環、灣仔及金鐘站已為中環、灣仔及添馬艦一帶，提供了良好的服務。在新填海區鄰近添馬艦的地方，亦有土地預留作發展計劃中的地鐵北港島線和車站之用。而正在規劃中的沙田至中環線，將在香港會議展覽中心附近加設一個火車站。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。</p> <p>建成中環灣仔繞道後，大部分途經中環及灣仔區的車流將不需行經干諾道中/夏慤道/告士打道走廊。因車流減少，走廊的路邊</p>

Organization/individual	Views	Administration's response
	<p>地下鐵路支線的推行，或最低限度令其更難推行。對大部分市民而言，提供鐵路支線較提供多條道路重要。因此，政府應考慮以發展鐵路為先，道路為次。</p>	<p>空氣質素將得到改善。</p>
<p>保護維港行動</p>	<p>據運輸署提交予共建維港委員會文件顯示，就算興建了中環灣仔繞道及P2 路，到2016 年中環灣仔一帶的部份道路的交通匯處將見飽和。內告士打道西行近怡東酒店於繁忙時間行車量與道路計劃容車量的比例達1.08，換言之，介時該段道路已超出了設計的容量。此外，干諾道東行近交易廣場、夏慤道西行近海富中心等6 個地點，交通流量亦極為接近上限(行車量與道路計劃容車量的比例達至0.87 至0.97)</p> <p>由運輸署於2005 年8 月向可持續運輸規劃及中環灣仔繞道的專家小組1提供的數據，已顯示到2016 年中環及灣仔部份內街的道路(內告士打道，干諾道東行近交易廣場、夏慤道西)，將會出現擠塞問題，但政府回應時，表示中環灣仔繞道有足夠的容車量保持交通暢順，根本就不是回應本行動的意見。</p>	<p>行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或少於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加， 車速會逐漸減慢。</p> <p>在不興建中環灣仔繞道及 P2 路，亦沒有中環及灣仔填海發展的情況下，到 2016 年，內告士打道西行近怡東酒店於繁忙時間行車量／容車量比率將高達 1.27，而其他在中環及灣仔一帶的道路的車量／容車量比率將為 0.96 至 1.53。</p> <p>在興建中環灣仔繞道及 P2 路，及有中環及灣仔填海發展的情況下，到 2016 年，即使內告士打道西行近怡東酒店於繁忙時間的預計行車量／容車量比率將是 1.08，但其他在中環及灣仔一帶的道路的車量／容車量比率將為 0.54 至 0.97，即仍低於 1.2。故此中環及灣仔的道</p>

Organization/individual	Views	Administration's response
	<p>此外，另一份立法會文件(CB(1)855/05-06(01))第7頁顯示，添馬艦計劃所產生的交通流量，佔商業中心區流量的3%，但根據上述運輸署的資料顯示，新政府總部及立法會大樓，上午及下午時段每小時的車流分別為1,924架次及2,281架次，如這二千多架次車輛只佔整個商業中心區流量3%的話，整個商業中心區每小時的車輛便有可能高達64,133架次至76,133架次(最繁忙的紅隧每天行車量也只是120,000架次左右)。為了使議員及公眾對添馬艦計劃帶來的交通影響，本行動希望政府有關當局公佈有關交通影響的評估。</p>	<p>路在2016年時將不會有嚴重擠塞的情況出現。</p> <p>根據運輸署的資料，於新政府總部及立法會大樓，上午及下午繁忙時段每小時進出的總車流分別為1,924小車單位及1,286小車單位，而非1,924架次及2,281架次。根據運輸署的2004年度交通普查，推算至2016年，繁忙時段進出商業中心區的车流約為每小時57,000小車單位。因此，新政府總部及立法會大樓上午及下午時段的車流佔商業中心區的流量分別約為3.4%和2.3%，其平均數約為3%。</p> <p>上述的推算，是以新政府總部及立法會大樓最高可建樓面面積而作出。由於新政府總部及立法會大樓的規模比預期為少，因此，所產生的交通流量，佔商業中心區流量，將少於3%。</p>
<p>爭氣行動 思匯政策研究所</p>	<p>在2001年就中環填海計劃第III期進行的環境影響評估(下稱“環評”)未有將高樓大廈造成的“峽谷效應”包括在內。有關環評使用的模式假設中環沒有任何建築物，因而把實際空氣污染水平低估了50%。政府應採用包括建築物在內的正確空氣污染模式來製備另一份報告。</p>	<p>中環填海計劃第三期工程的環境影響評估報告(簡稱報告)於2001年8月根據《環境影響評估條例》獲環境保護署(簡稱環保署)批准。報告結果顯示，在現存和計劃中的易受空氣污染影響的受體(包括添馬艦發展)的預測累積空氣污染物濃度符合有關的標準。由於中環填海計劃第三期的土地用途並沒有改變，因此有關報告的結果仍然有效，無須予以更新。</p>

Organization/individual	Views	Administration's response
思匯政策研究所	建議設立一個海心公園 —— 沿海旁一帶設立一個市肺，並透過經改善的行人路網絡與市內現有的其他市肺連接起來。香港公園、動植物公園、禮賓府花園及其他休憩用地日後可開放以造成一道連貫不斷的散步長廊。	政府建議的添馬艦發展計劃中已包括面積約 2 公頃的文娛用地，區內的規劃已提供充足的休憩用地，該文娛用地將提供有園藝設計及充分綠化的休憩用地供市民享用。此外，添馬艦附近的海旁亦會提供約 8.8 公頃的休憩用地。我們認為，添馬艦連同海濱長廊的發展概念，與及所產生的市肺效果，不會比其它概念遜色。至於將添馬艦用地改為單一的大型休憩用地用途，將有違把中區海濱建造為可兼容多元化的活動及充滿生氣和富吸引力的海旁的規劃及設計意向。