

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)892/2024號文件

檔 號：CB1/PS/3/22

發展事務委員會

研究與海濱相關的政策事宜小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報在發展事務委員會(“事務委員會”)下成立的研究與海濱相關的政策事宜小組委員會(“小組委員會”)的商議工作。

背景

2. 維多利亞港(“維港”)是香港的象徵，是珍貴的共有天然資產。優化維港海濱，為公眾提供多元、活力、暢達和共融的海濱用地是政府的政策目標和願景。政府當局一直與海濱事務委員會¹緊密合作，透過發展新的海濱長廊及休憩空間，以及改善海濱設施供公眾享用，藉以優化海濱。為加強優化海濱的工作，發展局轄下的海港組於2018年7月1日改組為跨專業的海港辦事處。此外，當局亦預留合共65億元，逐步落實多項優化海濱的項目以打造一個更暢達、連貫及全民共享的海濱。在推行有關項目時，政府和海濱事務委員採取“先駁通、再優化”的原則，² 並實踐“海濱共享空間”的願景。為了把朝氣活力及多元化用途帶到海濱，有關場地採用多元的管理模式，包括由政府管理、私人承辦商營運及非政府機構協作管理。

¹ 海濱事務委員會於2010年7月成立，屬諮詢性質的委員會，就海濱規劃、設計、管理和其他相關事宜向政府提供意見。

² “先駁通、再優化”的原則旨在盡快駁通海濱長廊的不同部分，以期盡早開放予公眾使用。

3. 維港兩岸的海濱全長約73公里。截至2023年7月，在超過25公里已開放的海濱長廊中，約10.2公里和9.8公里分別位於港島和九龍，約5.5公里則位於荃灣和葵青一帶的海岸。在直至2028年為止的未來數年內，政府當局預期將再開放約9公里主要位於九龍的海濱地帶供公眾使用，另有4公里的海濱長廊建設須取決於賣地或毗鄰私人發展的進度。³ 餘下35公里長的海濱主要是由貨櫃碼頭、公眾貨物裝卸區等設施佔用，或為私人住宅或商業樓宇，或為自然海岸線，因此未能發展為海濱長廊。

4. 為提升海濱的暢達性和增加公共空間，並同時維持對海港的保護，政府當局於《2021年施政報告》宣布，會就檢討《保護海港條例》(第531章)展開討論。當局其後於2023年3月就《保護海港條例》的建議修例框架諮詢事務委員會，並計劃於2024年向立法會提交《保護海港(修訂)條例草案》。

小組委員會

5. 事務委員會在2022年2月10日的會議上決定委任小組委員會，以研究與海濱相關的政策事宜。小組委員會的職權範圍及委員名單分別載於**附錄1**及**附錄2**。

6. 小組委員會由謝偉銓議員擔任主席，自2023年5月展開其工作以來合共舉行了6次會議，並曾邀請公眾人士於2023年10月12日小組委員會舉行的會議上，就海濱的發展和未來規劃及海濱場地的用途和管理表達意見。曾向小組委員會提交意見書或在上述會議上陳述意見的團體/個別人士名單載於**附錄3**。政府當局已就小組委員會所接獲的意見書⁴提交書面回應([立法會CB\(1\)129/2024\(01\)號文件](#))。此外，應當局邀請，委員於2023年9月20日乘坐政府客輪於海上視察維港兩岸的海濱發展，以了解港島和九龍多個海濱長廊項目的規劃和落實進度。

³ 有關政府當局駁通和優化維港兩岸和其他地區海濱的策略概覽載於當局提交的[文件](#)，小組委員會已於2023年7月24日討論該文件。

⁴ 團體及個別人士就有關課題提交的意見書可於立法會[網站](#)閱覽。

7. 為協助小組委員會討論相關課題，立法會秘書處資料研究組曾就悉尼、上海及東京的海濱管理措施進行研究。⁵

小組委員會的商議工作

8. 小組委員會聚焦其工作於以下範疇：

- (a) 駁通和優化維港兩岸及維港範圍以外海濱的策略；
- (b) 維港兩岸臨海用地的用途及與毗鄰用地結合發展成旅遊景點的可行性；
- (c) 海濱場地的運作和管理模式；及
- (d) 政府當局在修訂《保護海港條例》後擬推展的海港改善工程。

駁通和優化維港兩岸及維港範圍以外海濱的策略

本港海濱的整體發展策略

9. 小組委員會認同政府當局以“先駁通、再優化”的策略先行駁通海濱長廊以供公眾享用，並肯定當局過去就推動發展更暢達的海濱的努力和有關工作的成效。小組委員會察悉，根據資料研究組的研究，悉尼、上海及東京等城市均希望利用海濱空間吸引旅客及本地訪客，並為此推出不同的海濱發展措施。有關措施的主要方向包括提高海濱地段暢達性、建造訪客友善的海濱設施(如公園)，以及鼓勵舉辦更多休閒和商業活動。

10. 委員認為政府當局應改變過往海濱以康樂休閒用途為主的模式，藉結合公眾休憩、旅遊及商業元素，營造具有活力的海濱，並對海濱發展作更整全及具前瞻性的規劃。就不同地區海濱的發展策略，委員建議位處商業區(如尖沙咀、中環和灣仔)的海濱用地用作舉辦各種活動，並引入餐飲、零售及娛樂等商業設施以締造活力海濱；而靠近民居的海濱用地則以

⁵ 請參閱在2024年1月26日發出的[資料摘要](#)。

靜態休閒用途為主，讓居民免受噪音滋擾。當局亦須因應個別海濱用地的特色和優勢確立其發展定位，若干用地或可打造成旅遊景點，而非純作公眾休憩用途。⁶

11. 政府當局察悉委員的意見，並表示會按照“先駁通、再優化”的策略先行駁通維港兩岸的海濱長廊，以及致力推動優化海濱的工作。有關優化工作包括於海濱場地採用嶄新的管理模式和提供多元活動及設施，並因應場地特色引入不同元素，包括在合適地點(如灣仔及觀塘海濱)提供餐飲服務。

海濱發展對臨海作業的影響

12. 在小組委員會於2023年10月舉行的公聽會上，委員察悉有團體代表的意見指鑒於臨海作業(如船舶維修、貨物裝卸)是本港經濟活動的重要部分，政府當局在駁通海濱時，應確保有關發展不會影響臨海作業的營運空間。亦有團體代表建議當局向臨海用地的作業者提供更長租期的租約，讓業界持續發展，以及透過“先安置、後發展”的模式，在發展海濱時先行物色地點以安置受影響的臨海作業。委員普遍認同團體代表的上述意見，並認為當局應就臨海及海上作業設施(如遊艇停泊區)制訂發展藍圖，以支持相關產業的發展。

13. 政府當局表示港口行業是香港的重要經濟活動及歷史的一部分，並會按實際需要維持港口設施的運作。因此，在海濱地帶規劃中，讓公眾享用海濱，並同時讓港口設施共存是海濱發展的方向之一。當局會在不影響港口運作的情況下改善海濱設施，例如因應西九文化區至大角咀海旁被新油麻地公眾貨物裝卸區所分隔，當局會沿該裝卸區內陸邊界外加建行人路連接上述兩個地區，以改善該海旁地帶的暢達性。⁷當局亦強調目前並無計劃減少公眾貨物裝卸區或避風塘的數目。

⁶ 例如茶果嶺海濱公園是九龍東觀看跨年煙火的最佳位置，甚具旅遊發展潛力。

⁷ 有關項目已按《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)完成刊憲。政府當局預計於2024年下半年開展建造工程，目標於2026年向公眾開放該行人路。此外，設立擬議行人路亦需要微調新油麻地公眾貨物裝卸區土地範圍，當局將會適時修改《港口管制(公眾貨物裝卸區)(綜合)令》(第81B章)內描述該裝卸區土地範圍的條文。

駁通及發展個別海濱地段

14. 小組委員會認為，政府當局應採取更積極的策略駁通維港兩岸及維港範圍以外的海濱，以提升海濱的連貫性。就此，當局可要求相關政府部門/法定機構/私人發展商先行興建及開放海濱發展項目內的海濱長廊部分，無需待整個發展項目完成後才開放予公眾享用。至於若干尚未能發展為海濱長廊的海濱地帶，委員促請當局繼續與相關持份者商討接駁方案。若有關私人土地的業主不接納騰空有關海濱用地以設置行人通道的建議，當局應擬備替代接駁方案和駁通有關海濱地帶的時間表。

15. 就駁通及發展個別位於**港島**的海濱地段，委員向當局提出以下關注和建議：

- (a) 在堅彌地城新海旁路興建行人板道，以解決公眾人士駐足該馬路旁欣賞維港景色而引起的安全問題；
- (b) 在不影響西區公眾貨物裝卸區運作的情況下，駁通被該裝卸區佔用的一段海濱(例如透過興建高架行人道)，以兼顧業界作業及公眾享用的需要；並與上環信德中心的私人業主商討在其海旁用地興建行人通道，以駁通海濱長廊；
- (c) 就香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)需佔用中環海濱若干用地頗長時間以進行機場鐵路掉頭隧道延展段工程，當局應另覓海濱用地作替代供公眾享用；及
- (d) 將港島北的海濱長廊由筲箕灣譚公廟向東伸延至杏花邨或柴灣；並在不影響臨海廠房運作的情況下，駁通香港仔避風塘沿岸華貴邨至田灣一段的海濱。

16. 就委員提出的上述關注和建議，政府當局作出以下回應：

- (a) 視乎《保護海港條例》修訂工作的結果，當局會研究闢設一條行人板道連接堅彌地城新海旁一帶

的海濱空間，並會在日後落實堅彌地城新海旁附近的策略性道路工程時，一併推展相關工程；

- (b) 交椅洲人工島的策略性道路包括興建第四條過海隧道連接人工島至堅尼地城，有關部門會藉著連接路道路工程的契機，積極探討將原址重置的卑路乍灣海濱長廊向東連接至現有的中西區海濱長廊，向西連接至位處前堅尼地城焚化爐/屠房海傍用地，以及向南連接至卑路乍灣公園的可行性。當局會適時就建議諮詢相關持份者。當局亦會與上環信德中心的私人業主商討在其海旁用地興建行人通道的可行性；
- (c) 當局現正密切研究可否把機場鐵路掉頭隧道延展段的工程範圍縮小，以盡量保留中環海濱活動空間的規模；
- (d) 當局會透過“活力環島長廊”項目探討如何駁通由筲箕灣譚公廟至柴灣杏花邨之間的步行路段，當中最關鍵一段需途經香港海防博物館(將改名為“香港抗戰及海防博物館”)內的路徑，當局正研究在該博物館內及毗鄰山坡較內陸位置提供行人步道的可行性；及
- (e) 華貴邨至田灣的海濱地帶為“活力環島長廊”的其中一段，基於該處部分海濱用地屬私人擁有，當局擬考慮利用較內陸的土地提供部分長廊路段。

17. 小組委員會認為，對比港島北海濱長廊日後可全面駁通，⁸九龍海濱的連貫性仍有待改善。⁹就駁通及發展個別位於**九龍**的海濱地段，委員向政府當局提出以下意見：

⁸ 港島北可發展海濱長約13.2公里，除截至2023年7月已開放的10.2公里，未來5年將開放另外約2.8公里，屆時港島北可發展海濱將打通超過90%(即13公里)，全面駁通堅尼地城至筲箕灣的海濱。

⁹ 九龍可發展海濱長達20.2公里，除截至2023年7月已開放的9.8公里，未來5年將開放另外約6公里，屆時九龍可發展海濱將打通約80%(即15.8公里)。

- (a) 當局應探討興建一條繞過土瓜灣海心公園內魚尾石的行人通道以貫通該處的海濱；以及更積極與擁有土瓜灣翔龍灣對開臨海煤氣設施用地、紅磡青洲英泥碼頭一帶海濱地段、維港中心第二期和富德中心的私人業主溝通，以探討騰空該等海濱地方設置行人通道的可行性；
- (b) 當局應以創新思維重新規劃及發展紅磡站和周邊鐵路設施用地，以及紅磡體育館以南的臨海及碼頭設施用地(合共約10公頃)。有關用地的發展應與紅磡海底隧道實施“易通行”後騰空的收費廣場用途一併考慮，以締造活力海濱；
- (c) 建議當局考慮在油塘灣興建遊艇會，並推動有關發展商盡快展開油塘灣綜合發展區項目，當中包括興建公眾海濱長廊和在長廊引入親水設計；及
- (d) 當局應與其他公營機構合作，以早日在由政府直接或間接擁有的土地上興建海濱長廊，當中包括與西九文化區管理局(“西九管理局”)商討如何盡快完成西九文化區餘下約800米的海濱長廊。

18. 就委員提出的上述意見，政府當局表示：

- (a) 當局會以“先易後難”的方式，改善紅磡及土瓜灣海濱地帶的暢達性，包括：
 - (i) 海心公園內魚尾石一帶的海濱：由於魚尾石臨海為自然海岸線，當局會先行研究經內陸穿過海心公園連接毗鄰的海濱用地，以保留和避免影響維港內僅存的自然海岸線；
 - (ii) 土瓜灣翔龍灣對開臨海煤氣設施用地：當局與業權人同意可探討在現存設施開通連接通道，並會先與業權人進行風險評估；
 - (iii) 紅磡青洲英泥碼頭一帶海濱地段：當局會先探討以非填海的方案貫通該處一帶海濱地段，但若最終證明這些方案並不可行，當局

或會考慮在該等海濱地方興建涉及小規模填海的行人板道的可能性；

- (b) 當局已邀請港鐵公司進行初步研究，重新規劃及發展紅磡站及周邊鐵路設施用地，並於2024年提交方案。有關研究會包括加強紅磡與尖東和海濱地區的行人連接性，以及改善紅磡海底隧道巴士站的候車環境。此外，當局會在進行有關研究及落實活化項目工程期間，在可配合的情況下，探討以短期形式開放上述用地臨海地帶的可行性；
- (c) 根據相關分區計劃大綱圖，發展商須在油塘灣綜合發展區內相關用地闢設不少於15米闊的公眾海濱長廊。上述發展為當局運用市場力量以駁通海濱的其中一個例子。除了海濱長廊，當局會就油塘灣一帶進行改劃，以容許土地業權人透過規劃申請在該處設立與遊艇停泊處相關的陸上設施，並會就於該處興建遊艇會的建議進行可行性研究，但當中要克服不少問題，在確定發展路向前須與相關部門從規劃、地政、海事等多方面進行審慎研究；及
- (d) 相比一般私人土地，在由政府或公營機構擁有的土地上興建海濱長廊較為容易。以西九文化區為例，西九管理局計劃一併發展其臨海用地及海濱長廊，並等待合適時機推展有關項目。當局會與西九管理局保持聯繫，以確定有關發展時間表。

提升海濱的硬件及軟件配套

19. 小組委員會就提升海濱的硬件設施提出多項建議，例如在海濱合適的位置引入生態海岸線的設計作休閒及抵禦惡劣天氣之用，並讓海濱環境更多元化。委員又建議在海濱發展項目加入綠色建築元素，以促進可持續發展。就提升海濱的軟件配套方面，小組委員會建議在海濱場地恆常舉辦各類具本地特色元素及創意的活動。就此，政府當局應就在海濱舉辦活動的規管¹⁰拆牆鬆綁，並加強政府跨部門的溝通協調，

¹⁰ 例如涉及收費活動的墟市、深夜舉行的節慶活動和向不同政府部門申請牌照的要求。

以便利公眾享用海濱和團體在海濱舉辦活動，善用市場創意和吸引人流。

20. 政府當局表示會考慮在維港兩岸合適位置引入生態海岸線的設計，以及委員就提升海濱硬件設施提出的其他建議。此外，在硬件方面，建設場地的部門會就正在推展或規劃的海濱場地興建必要的公用設施(例如電力、供水和排污設施)，以便於場地舉辦大型活動。汲取過往活動(包括於2023年9月至11月在發展局轄下海濱場地舉行的“香港夜繽紛”活動)的經驗，當局會在切實可行的情況下，在日後的優化海濱項目中訂明須適當提供電力、供水和排污設施等配套設施，以應付舉辦大型活動的需求。當局也會考慮有關引入更多具本地特色元素及創意的建議。短期而言，當局計劃於海濱場地引入潮流輕食飲品智能售賣點，以售賣機形式提供不同組合的輕食和飲料等；長遠而言，當局會繼續物色適合的地點推展不同類型的餐飲設施。

21. 政府當局又表示已推出措施鼓勵及便利團體在海濱場地舉辦不同活動，相關政府部門在牌照申請、場地租用等程序上會向申請人盡量提供適當的協助。舉例而言，食物環境衛生署會提供一站式服務，在收到臨時公眾娛樂場所牌照或臨時食物製造廠牌照的申請後將資料轉介至相關部門同步處理，以縮短申請時間。康樂及文化事務署(“康文署”)亦會為籌辦活動的團體提供協助，例如在申領牌照、確保舉行的活動符合法規，以及在水電供應要求等方面給予意見。

加強維港海濱的陸上及海上暢達性

22. 小組委員會促請政府當局加強維港海濱的陸上及海上暢達性，以便公眾及遊客能更便捷前往海濱。就陸上連接方面，委員表示現時不少海濱場地欠缺暢達的通道連接其他海濱和內陸地帶，而指示前往海濱場地的標誌亦不足。至於海上交通方面，委員建議當局在維港兩岸合適位置增設登岸設施，並要求營辦商提供不同種類的水上交通服務(如跳島遊、介紹維港兩岸歷史的海上遊，以及只沿港島北登岸點及只沿九龍登岸點停泊的水上的士)，從而改善海濱用地的海上暢達性並推動海濱的旅遊發展。

23. 政府當局表示在發展海濱場地以提供更多休憩空間及旅遊景點時，會留意有關場地與內陸的接駁通道，並按需要在

前往海濱場地的通道增加指示牌，以盡量方便公眾及遊客。當局又表示會積極研究提升維港的海上交通配套(如因應乘客需求加強往來維港兩岸的渡輪服務，包括水上的士服務；及善用現有登岸點或在維港兩岸合適位置增設登岸設施等)，並會把委員提出的各項建議轉交相關部門考慮。

維港兩岸臨海用地的用途及與毗鄰用地結合發展成旅遊景點的可行性

24. 小組委員會察悉，政府當局正透過善用市場力量攜手打造海濱、在維港範圍內舉辦盛事、發展重點海濱地帶、引入多元海濱體驗及善用水體和改善水域與陸地連接等方向，把海濱用地與毗鄰用地結合發展成旅遊景點。委員促請當局研究結合海濱場地與鄰近具特色的現有作業並將其發展成吸引公眾及遊客的景點，以進一步加強維港海濱的吸引力，從而推動本港旅遊業的發展。就此，委員建議：

- (a) 串連海濱長廊及附近的特色景點/古蹟，¹¹ 以及在海濱用地加入歷史文化元素；¹²
- (b) 為促成大型活動在海濱舉行，容許相關毗鄰場地(例如海濱公園)一併納入為活動的場地，以提高有關活動的商業可行性；
- (c) 在海濱增設小食、零售攤檔、餐飲設施及長期性質的夜市，以及參考早年停泊於銅鑼灣避風塘的船隻提供美食及表演的經驗，在海濱發展類似的旅遊景點；
- (d) 為海濱長廊制訂統一的推廣主題、引入街頭表演、文化藝術節目及墟市，並加強向遊客宣傳相關活動；及
- (e) 推廣在觀塘避風塘和毗鄰的啟德明渠進口道進行各類水上運動或康樂活動。

¹¹ 有委員以鯉魚門一帶為例，建議政府當局串連鯉魚門海鮮街及附近的歷史文化景點(如茶果嶺神功戲棚、四山石礦場)，以把該處發展成旅遊景點。

¹² 例如透過改造海濱設施，以展示其原有歷史面貌(如作為港口設施)兼作旅遊用途。

25. 委員又強調，政府當局應從政策層面(當中包括藉《保護海港條例》的建議修訂)探討如何透過海濱發展以加強發揮維港的旅遊功能，並建議當局考慮提供全面的配套支援(如寬免場租、為大型盛事舉辦者租用大範圍海濱場地提供便利和協調)以促成國際巨星演唱會或其他國際盛事在本港海濱場地舉辦，從而吸引遊客訪港。

26. 政府當局表示，海港辦事處與海濱事務委員會會繼續支持各政府部門及公營機構(如起動九龍東辦事處和香港旅遊發展局)以至私人團體，在海濱場地舉辦不同規模及類型的活動，為遊客在海濱帶來不同體驗。當局亦會加強宣傳(包括在海濱長廊主要路段宣傳政府的大型活動)，以吸引遊客到訪海濱，並考慮在個別海濱地段的合適地點展示有關該海濱地段的歷史和特色。此外，當局會在合適的海濱地點引入具規模的零售、餐飲及娛樂等元素，如中環海濱的三號用地將會發展成地標，提供商業、零售、飲食等各類休閒娛樂設施。當局又表示會引入多元海濱體驗和考慮各項有助促成在維港範圍內舉辦國際盛事的建議。

海濱場地的運作和管理模式

海濱管治架構

27. 有委員詢問政府當局會否考慮成立擁有法定權力的海濱管理局，並建議在海濱管治架構引入更多公眾參與元素，以更妥善管理海濱。此外，亦有意見認為海港辦事處應考慮把其管轄範圍由維港兩岸的海濱擴闊至毗鄰海濱的休憩用地，以便海港辦事處在海濱統籌和舉辦各類活動。在小組委員會於2023年10月舉行的公聽會上，委員察悉有團體代表建議海濱事務委員會的職權範圍應由現時維港兩岸的海濱擴闊至全港海濱，以就本港海濱作整體規劃。此外，現時海濱事務委員會的成員以規劃、工程、設計及環保界的代表為主，他們較着重海濱的環境美化及休憩設施。因此，有關團體代表建議當局在海濱事務委員會引入漁業、臨海及海上作業的代表，以反映業界聲音，讓海濱發展能顧及業界的運作需要。

28. 政府當局表示，海濱事務委員會包括官方成員及來自不同界別的非官方成員，該委員會的職權範圍亦是以維港範圍作基礎。至於維港以外其他地區的海濱，相關政府部門會考慮

其發展事宜。自海濱事務委員會於2010年成立以來，一直是政府、持份者和公眾討論海濱事宜的有效平台，並且在推動各項優化海濱的工作上取得一定成效。再者，當局和海濱事務委員會一直有機會接觸不同業界和持份者，務求在制訂海濱規劃和發展等事宜時吸納他們的意見。政府當局又表示，社會過往對應否成立法定海濱管理局，意見相當紛紜。因此，當局現時沒有計劃另行設立海濱管理局。當局會繼續善用海港辦事處與海濱事務委員會的平台，結合民間智慧和力量，拆牆鬆綁和引入創意，做好建設海濱的工作。

海濱場地的運作和管理模式

29. 小組委員會察悉，根據資料研究組的研究，悉尼、上海及東京等城市海濱地帶的管理模式均有市場不同程度上的參與，惟模式各異。¹³委員認為，本港不少海濱長廊和公園由康文署負責管理，並受限於《遊樂場地規例》(第132BC章)，令有關海濱場地的使用和管理欠缺彈性，未能充分發揮其旅遊和經濟效益。委員建議政府當局善用市場力量管理海濱，例如引入私營機構提供設施和活動，以提升海濱的吸引力，以及逐步把由政府部門管理的海濱場地交由私營機構管理，以減省政府開支，同時藉此引入市場創意。此外，有意見指出一些海濱場地的租賃期太短，營運商對場地作出資本投資後，沒有足夠的時間得到合理的回報。就此，委員建議政府當局以更進取的態度及符合營運者期望的措施，推動公私營協作以改變場地管理模式。

30. 政府當局表示，因應“段段有特色”的海濱發展理念，維港海濱不同場地一直採取靈活多元的管理模式，由政府部門、公營機構、非牟利機構，以及私人承辦商和發展商負責日常營運管理。就位於維港海濱的公眾遊樂場地而言，大部分

¹³ 在資料研究組研究的城市中，悉尼成立了法定機構集中管理海濱用地，在訂定策略方針以至日常管理方面由有關法定機構的董事會負責，機構亦須以年報方式向公眾交代其財務狀況，因此其資產的管理方針或可較貼近市場需求(例如根據市場調查訂定其選擇商戶的標準)。上海的黃浦江濱公共空間則由市政府和沿岸區政府負責日常管理，商業項目的開發單位會負責建造與項目有關的公共空間。至於東京臨海副都心方面，有關海濱由東京都政府直接擁有及管理，但已設立機制讓持份者參與海濱的管理，並容許私人公司參與管理海濱公園、碼頭公園，以及綠道公園等海濱設施，以提高靈活性並迎合服務需求。

均由康文署管理，而康文署致力提供優質的消閒康體設施，以滿足市民各種消閒和康樂需要。海港辦事處與海濱事務委員會亦正嘗試以嶄新及較開放的管理模式，包括在近年開放的海濱場地中推動“海濱共享空間”，¹⁴透過盡量減少使用限制，鼓勵公眾在相互尊重的情況下，發揮創意按喜好共融地享受海濱空間。部分海濱長廊屬於“私人發展公共休憩空間”，¹⁵當局會要求發展商在其發展項目的臨海私人地段建造海濱長廊，建成的長廊會由發展商管理，並按地契規定開放予公眾享用，以善用私人發展項目的力量，並提升相連海濱地帶的連貫性。此外，西九管理局和啟德體育園有限公司會善用西九文化區及啟德體育園的海濱，以進行各類文化、藝術、娛樂及體育活動。

31. 政府當局又表示一直致力與私營/非牟利機構攜手活化位於海濱的空置政府用地，¹⁶並透過短期租約形式將部分位於海濱的土地租予私營/非牟利機構建設及營運，¹⁷並鼓勵有關機構以創新和靈活的方法管理和營運海濱用地。當局亦會繼續物色合適的海濱地點引入私人市場元素，舉例而言，東區走廊下之行人板道會外判予私營機構營運，並加入餐飲元素及商業活動。至於深受遊客歡迎的中環摩天輪，當局日後批出租約時會把固定營運年期將由現時3年延長至5年，以鼓勵承租人作較長遠的投資，提供更多具吸引力的設施或玩意。

其他有關海濱場地的管理事宜

32. 小組委員會要求政府當局糾正污水渠錯誤接駁至雨水渠的問題及加設旱季截流器，以改善部分區域海濱的水質及

¹⁴ 現時本港共有6個“海濱共享空間”，分別位於卑路乍灣的海濱長廊、灣仔“HarbourChill海濱休閒站”、灣仔“水上運動及康樂主題區”、銅鑼灣“活力避風塘主題區”、北角“東岸公園主題區”的防波堤，及荃灣海濱長廊。

¹⁵ 例如啟德體育園酒店項目、長沙灣荔盈街酒店項目、油塘綜合發展區的重建項目等發展的海濱長廊。

¹⁶ 例如由起動九龍東辦事處及營運者以合作伙伴形式進行的“反轉天橋底”計劃，以把觀塘繞道下的空置政府用地轉變為創意文化藝術場地。

¹⁷ 例如以時值租金短期租約形式，將中環及灣仔海濱活動空間租予私營機構建設及營運；及以免租金短期租約形式，將位於鰂魚涌和紅磡的海濱用地租予非牟利機構建設及營運。

氣味問題。當局亦應確保海濱場地舉辦活動時所發出的聲浪不會對附近居民造成滋擾。委員又建議當局檢視讓行人和單車共用海濱長廊的安排是否安全和合適。

33. 政府當局表示，為解決污水渠錯誤接駁至雨水渠導致部分海濱出現氣味問題，相關政府部門正全力糾正污水渠錯駁的情況，重點工作是從源頭堵截污染物流入海港。¹⁸當局也會因地制宜採取適當的場地管理措施，確保海濱場地舉辦活動時所發出的聲浪不會影響附近的居民。¹⁹此外，長遠而言，當局希望海濱長廊可以共融方式供行人及單車使用者享用。就此，當局正於中環至灣仔一段海濱長廊進行一項“共享徑”試驗計劃，並會因應計劃所得結果檢討有關安排。

政府當局在修訂《保護海港條例》後擬推展的海港改善工程

34. 小組委員會察悉，根據現行《保護海港條例》下的制度，所有海港內進行的填海項目，不論填海屬永久抑或臨時、其規模或性質，均受“不可填海推定”所限制，並只有在證明填海符合“凌駕性公眾需要”測試(“測試”)後，才可推翻“不可填海推定”。²⁰由於“測試”的準則過於嚴格，以及無差別地適用於涉及海港內小規模填海的項目，現行的制度對政府當局在推進能夠改善海濱暢達度或優化海濱的項目上造成過度限制。因此，委員支持政府當局盡快修訂《保護海港條例》，並推展涉及小規模填海的海港改善工程(如興建行人板道以貫通海濱)，以促進維港海濱發展及讓公眾享用海濱。

¹⁸ 因應委員的關注，環境及生態局已在環境事務委員會於2024年2月26日舉行的會議上，交代當局改善維港水質和沿岸氣味的工作進展及未來計劃。

¹⁹ 舉例而言，因應滑板使用者早前在夜間於卑路乍灣海濱長廊活動時引起多宗噪音投訴，政府當局由2022年3月23日起禁止在該處於晚上11時至早上9時期間進行任何產生噪音的活動(包括滑板活動)，並加派人手於午夜時分巡邏。自新措施生效後，有關滑板使用者在夜間產生噪音的投訴，已大幅減少。

²⁰ 為了符合嚴格的“測試”要求，政府當局不單要證明有公眾需要進行填海，而該需要亦必須是有迫切及當前的需要；並沒有合理的填海替代方案；以及填海工程範圍不應超越凌駕性需要所要求的最低限度。

35. 政府當局表示提出修訂《保護海港條例》的建議旨在維持對海港的保護，並同時促進優化海濱供市民享用和加強海港功能。當局已於2023年3月就修訂《保護海港條例》的建議框架徵詢事務委員會的意見，並進行公眾參與活動。當局建議從兩個策略方向修訂法例：一方面在現有基礎上進一步強化海港內大規模填海工程的規管機制；另一方面推出精簡程序，以處理涉及小規模填海的海港改善工程，²¹以及符合特定條件的非永久性填海。當局正準備詳細的立法建議，目標是在2024年向立法會提交《保護海港(修訂)條例草案》。

36. 政府當局指出，《保護海港條例》的建議修訂若獲通過，當局將會有更大的靈活性，可按照經修訂後條例所載的精簡機制，以推展海港改善工程，當中包括上文提及的在堅彌地城新海旁路興建行人板道，以及有關改善紅磡及土瓜灣附近海濱暢達性而可能涉及填海的工程。當局亦計劃考慮活化被評為二級歷史建築的九龍城汽車渡輪碼頭的可能性，使其成為設有餐飲及其他景點的活動樞紐，以提升海濱的活力。當局又會研究將現有在灣仔水上運動及康樂主題區和銅鑼灣活力避風塘主題區的海岸台階延伸至水體及設置新台階的可能性，藉此推廣親水文化。

37. 委員普遍歡迎上述政府當局擬推展的海港改善工程，並建議當局進一步優化其他地區的海濱，例如在油塘灣興建遊艇會、在西環西區副食品批發市場各碼頭之間的位置闢設泳棚，以及增設或改善位處維港兩岸(如啟德體育園主場館對出的海旁及尖沙咀海濱)的登岸設施，方便旅客到訪有關旅遊熱點並更好發揮維港的旅遊功能。亦有委員關注，《保護海港條例》經修訂後，能以精簡程序進行的海港改善工程類別會否涵蓋交通基建；若會，當局應考慮把擬於啟德興建的智慧綠色集體運輸系統跨海延伸至觀塘，讓有關交通基建發揮最大效益。

38. 政府當局解釋，基本工程開支預計將在未來3年進入高峰期，當局需把基建工程開支控制於財政上可持續的水平。

²¹ 政府當局的其中一項建議是在《保護海港條例》中列出一份清單，如果工程項目屬於該清單內的類別，而涉及的填海面積不超過法定上限(初步建議是0.8公頃)，該工程項目便可能獲得豁免於“不可填海推定”。為簡化程序並同時有適當內部制衡，相關工程項目並不會自動獲批豁免，而是需要經由司長級政府人員(例如財政司司長)批核。

因應預算限制，一些海濱項目(包括上文第36段所述擬推展的項目)的落實時間表可能需要進行檢視和調整。當局會視乎可動用的資源，落實上述擬推展項目的規劃及設計工作，並對推展其他海港改善工程持開放態度。此外，由於交通基建的填海工程可能涉及一定的工程規模，因此有關工程在《保護海港條例》經修訂後仍需符合“測試”的要求，不會獲豁免於“不可填海推定”。

建議

39. 小組委員會在商議過程中提出以下建議，供政府當局考慮：

駁通和優化維港兩岸和其他地區海濱的策略

本港海濱的整體發展策略

- (a) 加強各海濱用地的連貫性，積極駁通若干未能發展為海濱長廊的海濱地帶，並擬備替代接駁方案和駁通有關海濱地帶的時間表(請參閱上文第14、15及17段)；
- (b) 對海濱發展作更整全及具前瞻性的規劃，並因應個別海濱用地的特色和優勢確立其發展定位。位處商業區(如尖沙咀、中環和灣仔)的海濱用地用作舉辦各種活動，並引入餐飲、零售及娛樂等商業設施以締造活力海濱；而靠近民居的海濱用地則以靜態休閒用途為主(請參閱上文第10段)；
- (c) 海濱發展須顧及臨海作業的運作需要。當局應就有關臨海及海上作業設施制訂發展藍圖，以支持相關產業的發展(請參閱上文第12段)；

提升海濱的硬件及軟件配套

- (d) 在海濱合適的位置引入生態海岸線的設計；以及在海濱發展項目加入綠色建築元素，以促進可持續發展(請參閱上文第19段)；

- (e) 改善海濱相關的軟件配套，包括在海濱場地恆常舉辦各類具本地特色元素及創意的活動；以及就團體在海濱舉辦活動的規管拆牆鬆綁，並加強政府跨部門的溝通協調(請參閱上文第19段)；

加強維港海濱的陸上及海上暢達性

- (f) 改善海濱與內陸之間的連繫及前往海濱場地的標示。就海上交通方面，要求營辦商提供多元化的水上交通服務，以及在海濱增設登岸設施，方便旅客到訪維港兩岸的旅遊景點(請參閱上文第22段)；

維港兩岸臨海用地的用途及與毗鄰用地結合發展成旅遊景點的可行性

- (g) 從政策層面探討如何透過海濱發展以加強發揮維港的旅遊功能(請參閱上文第25段)；
- (h) 研究結合海濱場地與鄰近具特色的現有作業，將其發展成吸引公眾及遊客的景點，以進一步加強維港海濱的吸引力(請參閱上文第24段)；
- (i) 提供全面的配套支援促成國際巨星演唱會或其他國際盛事在本港海濱場地舉辦，從而吸引遊客訪港(請參閱上文第25段)；

海濱場地的運作和管理模式

海濱管治架構

- (j) 在海濱管治架構引入更多公眾參與元素，以更妥善管理海濱(請參閱上文第27段)；
- (k) 把海港辦事處的管轄範圍由維港兩岸的海濱擴闊至毗鄰海濱的休憩用地，以便海港辦事處在海濱統籌及舉辦各類活動(請參閱上文第27段)；

海濱場地的運作和管理模式

- (l) 善用市場力量管理海濱，引入私營機構提供設施和活動以提升海濱的吸引力；以及逐步把由政府部門管理的海濱場地交由私營機構管理(請參閱上文第29段)；

其他有關海濱場地的管理事宜

- (m) 糾正污水渠錯誤接駁至雨水渠的問題及加設旱季截流器，以改善部分區域海濱的水質及氣味問題(請參閱上文第32段)；及

政府當局在修訂《保護海港條例》後擬推展的海港改善工程

- (n) 支持盡快修訂《保護海港條例》，以容許當局推展涉及小規模填海的海港改善工程，從而促進優化海濱供市民享用和加強海港功能(請參閱上文第34段)。

徵詢意見

40. 謹請事務委員會委員察悉上文所載小組委員會的商議工作及建議。

立法會秘書處
議會事務部1暨公共申訴辦事處
2024年6月28日

發展事務委員會

研究與海濱相關的政策事宜小組委員會

職權範圍

- 檢視全港已完成的海濱建設工程的情況、監察進行中的海濱改善工程的進度及就未來海濱規劃提出建議；
- 檢視已完成海濱建設工程的成效，包括其用途、使用情況，以及管理方式，如有需要，可參考海外地區的海濱管理經驗，並為海濱管理的模式提出建議；及
- 檢討現時各條涉及海濱工程的法例及工程指引，確保海濱的各項發展符合香港整體最大利益。

發展事務委員會
研究與海濱相關的政策事宜小組委員會
委員名單*

主席 謝偉銓議員, BBS, JP

副主席 梁熙議員

委員 林筱魯議員, SBS, JP
 陳學鋒議員, MH, JP
 鄧家彪議員, BBS, JP

(總數：5名委員)

秘書 何潔屏女士

法律顧問 鄭喬丰女士

* 委員名單的變更載於附錄2的附件。

發展事務委員會

研究與海濱相關的政策事宜小組委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
鄧家彪議員, BBS, JP	自2023年5月29日
李慧琼議員, GBS, JP	至2024年1月9日
江玉歡議員	至2024年1月9日
李鎮強議員, JP	至2024年1月9日

發展事務委員會

研究與海濱相關的政策事宜小組委員會

曾向小組委員會表達意見的團體/個別人士名單

出席2023年10月12日會議表達意見的團體

1. 香港漁業聯盟
2. 創建香港
3. 自由黨發展及建造業關注組
4. 港九電船拖輪商會有限公司
5. 保護海港協會
6. 經民聯青年事務委員會
7. 經民聯港島南支部
8. 經民聯深水埗支部

只提交書面意見的團體/個別人士

9. 新界貨運商會有限公司
10. 一名市民(LSK)
11. 香港地球之友
12. 九龍城交通