

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸) 趙慰芬女士

民政事務總署助理署長(2) 李百全先生

環境保護署副署長 趙德麟博士

地政總署署長 劉勵超先生

規劃署署長 馮志強先生

規劃署副署長(地區) 黃婉霜女士

秘書

因事缺席

陳兆根博士

趙麗霞博士

李王佩玲女士

呂耀東先生

Pamela R. Rogers 博士

陳嘉敏女士

譚鳳儀教授

謝偉銓先生

簡松年先生

梁乃江教授

黃遠輝先生

列席者

規劃署助理署長(委員會)

譚寶堯先生

總城市規劃師(城市規劃委員會)

區潔英女士(第一項及第三至五項議程)

龍小玉女士(第二項及第六至十二項議程)

高級城市規劃師(城市規劃委員會)

李祖明先生(第一項及第三至五項議程)

陳巧賢女士(第二項及第六至十二項議程)

1. 主席歡迎所有委員。

議程項目 1

通過二零零五年七月二十二日第 839 次會議的記錄

2. 二零零五年七月二十二日第 839 次會議的記錄並無須修改，獲得通過。

議程項目 2

續議事項

3. 由於續議事項中有一項是機密的，委員同意在就第三至五項議程進行公開會議後，才對該事項作出考慮。

議程項目 3 至 5

要求對《中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖編號 S/H 24/6》
作出修訂
(關於縮減填海範圍)
(城規會文件第 7363 號)

要求對《中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖編號 S/H 24/6》
作出修訂
(關於採用沉管隧道建議縮減填海範圍)
(城規會文件第 7364 號)

要求對《中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖編號 S/H 24/6》及
《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H 25/1》作出修訂
(關於保留現時的海岸線)
(城規會文件第 7365 號)

[聆訊部分 – 公開會議]

4. 主席表示，這三項改劃用途地帶的要求是由保護海港協會、保護海岸協會及爭氣行動提交，會議的聆訊部分會公開進行。由於這三項改劃用途地帶的要求性質相近，都是關乎中環及灣仔的填海範圍和中環灣仔繞道，主席建議邀請三位建議者

一同出席會議的聆訊部分，並讓每位建議者有充分時間依先後次序作出陳述，在每次陳述後，會給時間委員提問及澄清不明白之處。委員表示同意。待聆訊部分完成，建議者、政府部門及顧問的代表會離席，屆時城規會會以閉門會議形式商議這三項改劃用途地帶的要求。

5. 秘書報告，梁廣灝先生就這三項改劃用途地帶的要求申報利益，因為他在約三年前是安誠工程顧問有限公司的主席；不過，他在安誠工程顧問有限公司期間，並沒有參與中環填海計劃第三期項目。梁先生現時擔任栢誠(亞洲)有限公司的顧問，三年多前該公司曾就中環填海計劃第一期項目擔任茂盛(亞洲)工程顧問有限公司的分包顧問，但他個人從沒參與涉及中環填海計劃第三期及灣仔發展計劃第二期的事宜。陳兆根博士亦就這三宗個案申報利益，因為他在九年前曾參與中環填海計劃第三期項目。在考慮申報的性質後，各委員認為梁先生和陳博士所涉及的並非直接利益，而性質上與討論事項亦沒有太大關係，因此梁先生不必離席，可參與討論這三項改劃用途地帶的要求。至於陳博士則已就未能出席會議致歉。

[陳華裕先生此時到場參加會議。]

6. 下列建議者的代表此時獲邀出席會議：

陸恭正先生] – 保護海港協會
李傑偉先生]
Ian Brownlee先生]
林靜瑜小姐]
黃思達先生]
Fred Brown 先生]
謝澤權先生]
王惠雲女士]
John Bowden 先生	} – 保護海岸協會
Nigel Easterbrook 先生	}
Annelise Connell 女士) – 爭氣行動
Christian Masset 女士)
Philip Heung 先生)

7. 下列政府部門及顧問的代表獲邀出席會議：

謝建菁女士	規劃署港島規劃專員
李志煊先生	規劃署高級城市規劃師／港島
劉家強先生	運輸署副署長／策劃及技術服務
關志偉先生	運輸署總工程師／交通工程(港島)
馬利德先生	土木工程拓展署港島及離島拓展處處長
楊鴻熹先生	土木工程拓展署總工程師／港島
盧廸生先生	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
Peter Cheek 先生	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
陳庭輝先生	安誠工程顧問有限公司

8. 主席歡迎上述人士出席會議，並解釋城規會於二零零五年七月二十二日的會議上，同意破例容許建議者在城規會的公開會議，就他們在《城市規劃(修訂)條例》生效前已提交的改劃用途地帶要求作出陳述。建議者其後獲通知有關安排。城規會文件包括建議者的申述書及政府部門的意見已公開予公眾查閱。為有效進行有關各項建議的聆訊，委員同意把聆訊分為三部分：政府部門代表的陳述、各建議者的代表的陳述，以及答問部分。城規會在聆訊完成後會請雙方代表離席，繼而在閉門會議中商議改劃用途地帶的要求。城規會於稍後會通知建議者有關決定。建議者對擬議程序並無異議。

保護海港協會的改劃用途地帶要求

9. 主席邀請政府部門代表向委員簡述保護海港協會的改劃用途地帶要求。謝建菁女士借助 Powerpoint 軟件，按文件所詳載的內容講解該項要求。她首先提出下列要點，以提供背景資料：

- (a) 在「中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖編號 S/H 24/6」上，有 23 公頃為填海土地，當中有 18 公頃屬於中環填海計劃第三期的範圍內，而另外 5

公頃則屬於灣仔發展計劃第二期的範圍內。填海土地的大部分範圍劃作「休憩用地」地帶，以發展一條海濱長廊，另有部分範圍則劃作「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶。西面部分是劃為「綜合發展區」地帶的一塊土地，預算作為辦公室及零售用途。在海旁的所有新發展須遵照建築物高度的限制；

- (b) 保護海港協會建議的修訂於文件內圖 Z-1 和 Z-2 上顯示。有關修訂建議包括縮減中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上的填海面積(A 和 B 項)、刪除「綜合發展區」地帶(C 項)、縮減劃為「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶的用地面積(D 項)、刪除 P1 路及 D6 路(E 項)、刪除 P2 路(F 項)、灣仔西污水隔篩廠附近的「政府、機構或社區(2)」地帶及「休憩用地」地帶受影響而引致的改變(G 項)，以及修改分區計劃大綱圖的《註釋》，以把「電車路線」加入「休憩用地」地帶及其他可能受影響地帶的第二欄用途內(H 項)；
- (c) 建議者的城市設計及概念景觀設計圖的主要特色列載於文件第 5 頁第 1.4 段；以及
- (d) 建議者提出擬議修訂的理據列載於文件第 2 段。

10. 謝建菁女士作出簡介後，馬利德先生借助 Powerpoint 軟件，陳述以工程的角度對該項改劃用途地帶要求所作的一份評估，並提出下列要點：

- (a) 建議者認為中環填海計劃第三期的填海面積可減少，例如縮小海水冷卻抽水站及減少其數目、遷移這些設備、採用其他冷卻設備或更改海堤設計。這些都不是新觀點。當局於二零零四年四月完成的中環填海計劃第三期的進一步檢討中，已全面探討這些建議的可行性，而中環填海計劃第三期的進一步檢討結果亦已獲獨立的第三方專家贊同；
- (b) 重置現有海水冷卻抽水站的安排是當局與相關的物

業擁有人經過多年的磋商所得的結果。討論範圍包括冷卻設施種類、規模、選址、機電設備、喉管走向、保養及操作規定，以及轉變安排。由於擁有人需要支付其設施的建造費和補地價，因此他們非常謹慎以避免超越需求的設置；

- (c) 建議者曾提及太古集團位於金鐘的現有抽水站，以及在灣仔發展計劃第二期內已規劃於香港會議展覽中心附近建造的抽水站。然而，太古集團的抽水站除地面結構外，亦設有較該等結構大的地下泵室。若把中環填海計劃第三期和灣仔發展計劃第二期的抽水站作比較，兩者之間的分別基本上在於前者的抽水站由海堤邊往後移的幅度較大，目的是提供進出濾隔室的旁通路，以及一個三米闊的橫截井。此兩項安排旨在符合擁有人對較大規模的冷卻設施指定的操作及保養規定；
- (d) 海岸線視乎重置的碼頭和抽水站而定。因海水冷卻是有效益的節約能源措施，為規劃的發展提供海水冷卻抽水站是有需要的。局部收窄填海範圍會形成內灣，對水質造成不良的影響，因此並不可行；
- (e) 把抽水站遷移到遠離中環填海工程第三期的初期填海區的建議，會阻礙天星碼頭和皇后碼頭的安全航道，並影響現有的海水冷卻抽水站。而初期填海區東部和初期填海區西部亦已大致完成；
- (f) 當局已研究海水冷卻以外的其他冷卻系統(包括淡水冷卻、氣冷式系統、獨立蒸發式冷卻塔、區域供冷及中央海水冷卻系統)。考慮到該等措施涉及以下一項或多項的因素：包括額外的面積及結構荷載量的需要、能源效益低、額外土地面積的需要，以及複雜的法律、土地及行政架構事宜，當局並不認同它們是合理措施。海水冷卻是最有效益節約能源措施，沿海岸線一帶的大廈多採用這個方法。第三方專家認為，在重置工程期間，把干擾減至最小是重置時的重要考慮因素；

- (g) 建議者建造瀉湖的建議並不實際，因為瀉湖對道路、地下公用事業設施、暗渠及主要基礎建設(如北港島線鐵路和中環灣仔繞道)會構成重大障礙。回灌瀉湖亦涉及嚴重的技術困難；
- (h) 現有海堤及泵房設計採用毛石基牀，而此設計為世界各地行之有效的安全方法；這種設計基本上是不用保養維修的。其他設計，如打入樁和鑽孔樁等的成本差距相當大。鑑於建造冷卻水管、探井、止推座及其他設施的需要，以及建造及保養維修這些設施需要有足夠空間距離，進一步縮減抽水站與中環灣仔繞道之間的空間並不實際。此外，由於海床下有大量土芯石，因此在中環填海計劃第三期為海堤加建海上樁柱的成本非常高，而且需時甚長；以及
- (i) 考慮到上述因素，建議者的建議並不是合理的替代方案，而建議提及縮減填海的規模亦無法達到。

11. 關志偉先生借助 Powerpoint 軟件，陳述運輸署對於該項改劃地帶要求的意見，並提出下列要點：

- (a) 建議者所進行的交通影響評估有所不足，而且不可接受，因為有關評估並沒有提供行車量預測模式的假設及方法，亦無提供對毗鄰地區的發展的假設和調校模式的方法。至於交界處的評估亦不完善，沒有把最重要的干諾道與畢打街交界處包括在內。有關評估沒有顧及行人設施的問題，同時遺漏了交通及運輸的輔助設施。建議者所提議的多個地面行人過路處，從交通規劃的角度而言並不可取；
- (b) P-2 路可應付中環填海計劃第一期的現有機場鐵路香港站、國際金融中心和四季酒店一帶的交通，以及日後的添馬艦發展。即使中環填海計劃第三期日後沒有進一步的發展，建議者就 P-2 路建議的雙程不分隔車道設計，亦無法應付現有交通量。該道路應提供足夠的上落貨設施及巴士站，而一條雙程不分隔車道並不足以容納有關設施；

- (c) 一條直通的 P-2 路可將交通自最繁忙的交界處分流到別處，為中環填海計劃第一期的發展提供一條直通路線，以避過干諾道中的擠塞交通。如果沒有 P-2 路，中環填海計劃範圍與灣仔北之間的交通須繞道，而干諾道中與畢打街的交界處將會超出負荷；
- (d) 建議者所假設從灣仔北經中環灣仔繞道的一條西行支路，在技術上並不可行，因為該支路會進佔東行的中環灣仔繞道隧道範圍內；以及
- (e) 建議的電車路線不切實際，而連接現有電車路線的話，橫跨告士打道和干諾道中的交叉點會產生嚴重交通問題。

12. 謝建菁女士接着講述列載於文件第 6.1 段就建議者在改劃地帶要求內提出的土地用途建議的評估，並特別提出下列要點：

- (a) 中環填海計劃第三期的建議土地用途是在填海範圍確定後才規劃的；而填海範圍是根據所需的運輸基礎設施及重置的海旁設施的填海範圍而決定。中環填海計劃第三期的填海土地可用作建造一個世界級海旁區，以提供完備的康樂及與旅遊有關的發展，同時發展必需的政府／文娛／文化設施，以及高質素的商業／辦公室樓面空間。建議者的土地用途建議會損害原來的規劃意向和城市設計大綱，即創造一個充滿生氣的世界級海旁區，以供公眾享用；
- (b) 為保持中環商業區的角色和競爭地位，該區需要足夠數量、具有高質素設備和服務的辦公室。因此，應該在中環商業區應繼續尋找能容納甲級寫字數的空間。把「綜合發展區」用地(總樓面面積為 190 000 平方米)刪除的建議，等於放棄在重要中心地區內提供優質辦公室以應付長遠需求的機會；
- (c) 在總面積達 23 公頃的填海土地中，約有 47% (10.7 公頃)已規劃作休憩用地用途，但只有 11.6% (2.6 公頃)劃作「綜合發展區」地帶；

- (d) 劃出「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶是為提供商業及消閒設施，包括節日墟市、酒樓餐廳、茶座及零售商店，以便為海旁區增添姿采和吸引力。如按照保護海港協會所建議，把該用途的範圍大幅度縮減，可能會減少活動的多元性，並因此而損害為海旁區增添姿采和吸引力的規劃意向；
- (e) 當局在新海旁區只規劃了低至中層發展，並把「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶的高度限制設為主水平基準上 13 至 25 米。由於地面一層已處於主水平基準上 6 米，因此實際的高度限制是 7 至 19 米。若把淨空高度設為 4.75 米，與淨空高度為 5 米的國際金融中心商場和太古廣場商場差不多，這些發展只會有一至四層高；
- (f) 「綜合發展區」用地會包括一個在新天星碼頭附近、連接皇后像廣場與海旁的園景平台，以提供一條行人通道，讓行人暢通無阻地往返。園景平台的高度限制為主水平基準上 16 米，只是兩層高(10 米)用作零售用途的建築物。「綜合發展區」用地西面部分的橫向型樓宇以主水平基準上 50 米為限，最高可建大約 10 層，而建築物高度將向海旁方向遞減；
- (g) 該區的整體規劃概念和城市設計大綱以三條主要特色走廊和一條世界級的海濱長廊為骨幹。正如三維動畫所顯示，該三條走廊可提供暢通無阻、貫通現有市區的發展和新海旁區的連接通道；
- (h) 建議者認為填海土地必須只用作公眾用途或供公眾享用，但此論點並無法律依據。《保護海港條例》沒有指明填海土地須作何等用途。終審法院的裁決亦沒有指明填海土地應否只用作公眾用途或供公眾享用，或是填海土地不可賣作商業或住宅用途。填海土地的土地用途應受《城市規劃條例》所規管；

- (i) 收集得的各項公眾意見列載於文件第 4.10 段。秘書處收到 114 封內容劃一的公眾來信，皆為支持該項改劃用途地帶要求的信函。有關信函已存放於秘書處，供委員參考；
 - (j) 當局對中環填海計劃第三期的進一步檢討確認這項填海工程符合『凌駕性的公眾需要』的測試準則，而填海面積已是最少。土木工程拓展署表示，建議者提出的用以減少填海面積的冷卻抽水站及海堤設計替代方案，並不是合理的方案；
 - (k) 當局正檢討中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的東面部分，即坐落在灣仔發展計劃第二期範圍內的填海需要和面積。因此，當局認為不適宜在完成檢討前考慮修訂分區計劃大綱圖；以及
- (1) 基於上述理由，規劃署不支持該項改劃用途地帶的要求。

13. 主席繼而邀請建議者的代表陳述他們的論點。建議者在會上提交進一步的陳述書。

14. 陸恭正先生多謝城規會破例作出安排，讓他們在公開會議上陳述論點。他說，就中環填海計劃第三期進行的法律訴訟是基於公眾的熱烈支持，而且現有分區計劃大綱圖建議的填海面積過大，所容許的發展密度遠超過可接受程度。他促請城規會修訂分區計劃大綱圖，以大幅度縮減「綜合發展區」用地和「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」用地的發展密度，從而方便公眾前往海旁區，並提升該處的美感。

[蔣麗莉博士此時到達加入會議。]

15. 謝澤權先生講述保護海港協會在會上提交的法律陳述書(夾附於會議記錄的附錄)時，提及委員的責任、修訂分區計劃大綱圖的需要、在中環填海計劃第三期東面設海港內灣區並無充分理據，以及終審法院就「凌駕性的公眾需要」的測試準則的裁決大綱。

16. Ian Brownlee 先生利用圖則和照片為輔助，提出下列要點：

- (a) 當局就中環填海計劃第三期的進一步檢討是針對中環填海計劃第三期的合約，而並非中區(擴展部分)分區計劃大綱圖所進行的內部評估。當局沒有重新檢討分區計劃大綱圖，只在高等法院作出裁決後盡快展開填海工程；
- (b) 改劃用途地帶的要求旨在引起城規會對填海面積和土地用途的關注，以及促請城規會與公眾對話。此聆訊是在終審法院作出裁決後，城規會首次有機會檢討分區計劃大綱圖及填海面積；
- (c) 就《保護海港條例》而言，文件內的評估有不足之處。土木工程拓展署的評估並非為評估其他方案的可行性，而是為已簽訂的填海合約辯護；
- (d) 根據房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局聯合發出的《保護海港條例》技術通告(下稱「技術通告」)規定，一般的做法是按個別情況來決定應否在填海土地重置受影響設施，同時不應把有關安排視作理所當然的事。決策者須特別考慮改變政策能否有效地解決問題，以及有沒有其他運作模式／系統可達到或大致上達到擬議填海工程的相同目標；
- (e) 建議的 29 個抽水站中有 12 個是供填海後的新樓宇使用的，但該等樓宇其實可採用其他冷卻設施。例如，中信大廈就沒有利用海水作冷卻用途。當局應改變政策，規定不會提供抽水站給新樓宇作冷卻用途，以減少填海；
- (f) 機電工程署正提倡廣泛使用淡水作冷卻用途。根據會上提交的機電工程署 2004 年成果匯報，此計劃的範圍已擴展，並越來越為人所接受。當局不應着眼於填海，相反應把填海區包括在機電工程署政策方案內的先行性計劃。土木工程拓展署在審理建議者所建議的抽水站方案時，視解決行政架構問題或

修改政策較《保護海港條例》的規定為重要。這是該份評估的一個普遍主題，不符合《保護海港條例》和「技術通告」；

- (g) 法庭的裁決已清楚指出，《保護海港條例》的成文法則表明立法會及公眾認為保存及保護海港比創造土地重要很多。政府所採取的以工程角度為主導的評估只着重工程建造的費用，卻毫不重視海港的損失；
- (h) 建議者在填海土地只用作公眾用途的論點已於會上提交的資料內列明，而提出有關建議是從道德責任及良好規劃政策出發，並非基於法律規定；
- (i) 二零零三年十月，當時的行政長官在一次演說中曾指出，中環填海計劃第三期的道路是一條隧道，只會填造興建一條道路所需的最小面積。填海土地上將會興建一個公園或一條海濱長廊，但不會有任何商業樓宇。不過，分區計劃大綱圖的地帶劃分抵觸了此陳述；

[雷震寰先生此時到達加入會議。]

- (j) 劃出「綜合發展區」用地等於把海港部分範圍賣作商業用途。分區計劃大綱圖的《註釋》內只有建築物高度的限制，沒有總樓面面積的限制。分區計劃大綱圖的《說明書》列明，橫向型樓宇長 420 米，而總樓面面積為 190 000 平方米；有關的橫向型樓宇像面積約有 200 000 平方米的國際金融中心第二期一樣，沿着「綜合發展區」用地作橫向建設。若將對酒店批給的樓面面積和停車場面積計算在總樓面面積內，樓宇規模可進一步增加至 480 000 平方米；
- (k) 分區計劃大綱圖容許「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」用地不必向城規會提出申請而出售及發展。城規會對建築形式並無管制。長 300 米、七層高的節日墟市會完全阻擋面向海港

的視線及通往海港的通道。建議者預備的電腦合成照片以街道水平的視野準確地反映有關建議；以及

- (1) 公眾一致反對出售土地作發展橫向型樓宇及節日墟市之用。

17. 黃思達先生借助 Powerpoint 軟件作出陳述，並就城市設計及美化環境提出下列要點：

- (a) 為避免阻擋視線，著名的巴爾地摩和悉尼海港海旁與旅遊及休閒有關的樓宇都是低層樓宇，而紐約中央公園亦完全沒有商業用途；
- (b) 正如會上提交的擬議城市設計及概念景觀規劃圖所顯示，建議者對海旁的城市設計建議更能符合分區計劃大綱圖內的城市設計概念，理由如下：
 - i. 有關建議促使海旁環境保持高度開揚，而不會阻擋公眾在目前的中環商業區地面的視線；
 - ii. 填海土地和目前的中環商業區的空氣流通程度會得到改善。節日墟市和橫向型樓宇會阻礙整個填海區的空氣流通；
 - iii. 刪除 P-2 路便可興建暢通無阻的地面行人通道。根據分區計劃大綱圖的建議，行人須登上樓宇及行人天橋才能前往海旁；以及
 - iv. 可提供五條觀景廊讓公眾瀏覽海港景色；
- (c) 建議者的城市設計方案，可提供多塊公眾休憩用地，以及在分區計劃大綱圖所構想的三條走廊。城市設計及美化環境建議會鼓勵公眾聚會，並容許在地面保存無阻擋的視野，以及發展街道通道。在目前的中環商業區旁會設置露天場地，並提供小型商業設施及茶座，以方便公眾和遊客。如 P-2 路被刪除，便可提供一個設計完善及易於到達的海旁公園，提供有蓋空地、廣場、行人隧道、露天劇場等

設施。

18. Fred Brown 先生借助 Powerpoint 軟件，陳述建議者在運輸方面的論點，並提出下列要點：

- (a) 在交通評估中，中環灣仔繞道被視作一項已承諾的計劃。讓繞道作為中環與灣仔之間的一條直通路線，可大大紓緩干諾道中的交通問題，但它不應純粹被使用作應付交通量增長。它亦可提供機會把中環地面道路的交通分流、提供到中環北及灣仔北的新進出口、盡量減少地面交通量、提供更多空間予行人使用、改善環境，以及把地面道路騰出作區內交通及公共車輛之用；
- (b) P-2 路西面路段應用作紓緩中環北的交通，而東面路段則應作為由告士打道通往中環灣仔繞道的通道。P-2 路可縮減範圍及縮短，但仍然能紓緩告士打道的擠塞交通。這樣可為行人提供更便利通道以通往海旁區，同時改善區內的交通及環境；以及
- (c) 交通影響評估使用的模式及規劃資料與運輸署所採用的相同。縮減的道路網可應付政府建議的發展密度。根據交通影響評估的結果，干諾道中的交通情況在中環灣仔繞道和 P-2 路完成後會有顯著的改善。雖然 P-2 路會縮減範圍及縮短，但在建議者的建議所載的行車量／容車量比率，與政府建議內的行車量／容車量比率相類似。

19. Ian Brownlee 先生接着提出下列要點：

- (a) A 項修訂是有關中環填海計劃第三期的合約內部分填海土地的。由於土地尚未填造，當局仍有時間修訂分區計劃大綱圖；
- (b) B 項所涉及的土地是有關灣仔發展計劃第二期內作休憩用地、圍繞海港內灣的用途及與海旁有關之商業及休憩用途的填海土地。這項修訂不必進行技術研究去確認，亦已知是違反《保護海港條例》的。

政府已表示，所涉範圍是灣仔發展計劃第二期檢討的一部分。不過，共建維港委員會的檢討並無包括有關土地；

- (c) 現有兩份不同圖則供城規會檢討，分別是法庭發還的灣仔北分區計劃大綱圖，以及建議者要求修訂的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖。城規會不應把兩份圖則和兩個程序混為一談。沒有政府部門曾指出建議者建議的填海界線不正確。因此，按照《保護海港條例》，城規會有責任採納擬議修訂。如有額外的土地需求，政府稍後須就修改填海界線而提供所需理據；
- (d) C 項修訂是有關「綜合發展區」用地的。橫向型樓宇既不符合有關用地的意向，亦不符合公眾對海旁的期望。分區計劃大綱圖沒有足夠的限制，能確保規劃署所述的發展會實現。「綜合發展區」地帶的「註釋」沒有列明最大總樓面面積，而且沒有梯級式高度限制，以達致規劃署提及的建築物高度遞減；
- (e) 政府就橫向型樓宇提出的意見是基於一項於一九九九年完成的研究，但該項研究已經過時。城規會於一九九九年三月就第一份中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的反對進行聆訊，當時的「說明書」內納入一個類似的論點，但其後已被刪除；
- (f) 近期的香港 2030 研究已把中環商業區的面積擴大，由上環至銅鑼灣及尖沙咀。該項研究亦指出，中環商業區可擴展以應付日後的需求。甲級寫字樓的發展持續地擴散至太古坊、長沙灣、觀塘等地區，原因是該等地區已由工業用途改劃為商貿用途；
- (g) 擬議的橫向型樓宇需要更多的地面道路，中環商業區將因此而須應付更多問題；
- (h) D 項是縮減「其他指定用途」註明「與海旁有關之

商業及休憩用途」用地的範圍，特別是設置節日墟市的樓宇。在該等用地上的發展應縮減至兩層高，以免阻礙公眾在地面向海旁的視線。日後發展須向當局提出規劃申請，以確保有關發展是為方便公眾享用海旁區而設；

(i) E 和 F 項是為刪除及減少地面道路。中環灣仔繞道須予以善用，以盡量減少地面的道路，避免干擾海旁區的用途。P-2 路須改為區內道路；

(j) G 項是因應灣仔污水隔篩廠附近的用地的改變而作出的修訂；以及

(k) H 項是建議把電車納入「休憩用地」地帶內須向當局申請的用途。基於對分區計劃大綱圖的先前反對，城規會已修訂「說明書」，納入一個具環境保護效益的運輸系統。原來的一項建議是沿上環至維多利亞公園的填海土地擴展一條電車路，但其後就填海所進行的一切研究皆否定了該項建議。

20. Ian Brownlee 先生在總結時說，建議者的建議有可靠的技術理據，因此不可被輕易忽視。建議的修訂配合城規會對該區的規劃目標，而兩者的分別在於前者的填海面積盡量減少，但公眾休憩用地的面積則盡量擴大。建議者不反對進行發展，但建議把發展規模縮減，以配合海旁作為留給香港未來一代的充滿活力和生氣的歷史遺產。他請求城規會遵照《保護海港條例》，並考慮香港公眾的意見，採取措施修改分區計劃大綱圖。

21. 委員接着提出的一連串意見及問題撮錄如下。

填海範圍

22. 一名委員問及保護海港協會支持改劃用途地帶要求所持的論點是否曾在法庭申述，而就中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的決策過程是否如建議者所說的錯誤，以及高等法院的裁決是否包括坐落在灣仔發展計劃第二期的分區計劃大綱圖東面部分。這名委員表示，假如高等法院已考慮過填海範圍，城規會

或許不必再考慮這方面的事情。謝澤權先生和 Ian Brownlee 先生在回應時提出下列要點：

- (a) 在中環填海計劃第三期的法庭訴訟中，唯一關注是行政長官會同行政會議決定不撤銷分區計劃大綱圖或不把分區計劃大綱圖發還城規會以作出修訂。政府的論點是，雖然分區計劃大綱圖在擬備時錯誤地詮釋《保護海港條例》，但正如工程檢討報告所載，中環填海計劃第三期符合法庭就不准許進行海港填海工程的推定的詮釋。雖然保護海港協會曾針對政府的論點提交技術確認文件，但法庭沒有審核該等文件或作出裁決。法庭認為，法庭須判決的唯一事項是行政長官會同行政會議應否把分區計劃大綱圖發還城規會；而根據基本法，指示行政主導的政府工作並不在法庭的權限內；以及
- (b) 這項改劃用途地帶的要求，讓城規會和公眾首度有機會知道這份分區計劃大綱圖是否符合終審法院訂定的「有凌駕性的公眾需要測試」。政府就中環填海計劃第三期進行的兩次檢討，均在內部進行，並沒有諮詢公眾。根據《保護海港條例》，政府提交的填海範圍，必須令城規會信納符合上述測試準則。中環填海計劃第三期檢討僅限於工程方面的範疇，但保護海港協會的建議則涉及整份分區計劃大綱圖涵蓋的範圍和多項規劃事項。

23. 主席指出，所有中環填海計劃第三期的檢討報告均公開給公眾閱覽，而城規會的委員亦已收到整份終審法院和高等法院的判詞。

24. 謝建菁女士說，城規會先前對不准許進行海港填海工程推定的解釋，即只需衡量利害，只要填海帶來的公眾利益較推定的利益為大，便可進行填海，法院認為是錯誤的。在終審法院對灣仔北分區計劃大綱圖作出裁決後，當局就中環填海計劃第三期進行兩次檢討，確定中環填海計劃第三期符合《保護海港條例》，而填海範圍也是最小的。中環填海計劃第三期的建議土地用途是在填海範圍確定後才規劃的；而填海範圍是根據所需的運輸基礎設施及重置的海旁設施的填海範圍而決定。分

區計劃大綱圖東部範圍屬灣仔發展計劃第二期的範圍，法院並沒有就該處的填海範圍作出裁決。政府現正就灣仔發展計劃第二期的填海範圍進行檢討，確保該計劃符合《保護海港條例》。

25. 一名委員詢問，如果中環填海計劃第三期不進行商業發展，從而減少擬設置抽水站的數量，填海範圍能否縮減；如果中環填海計劃第三期以東不設海港內灣，可否滿足建議者修訂分區計劃大綱圖有關部分的要求；以及如果填海範圍有所改變，就合約而言會否有任何不良影響。馬利德先生在回覆時提出下列要點：

- (a) 中環填海計劃第三期的填海範圍，取決於中環灣仔繞道的路線，以及重置冷卻抽水站設施和中環灣仔繞道路線以北的碼頭的位置。中環灣仔繞道的垂直定線，則因兩面出入口通路須連接地面道路而受到限制；
- (b) 在填海土地中間位置設有 12 個冷卻抽水站，供橫向型樓宇、節日墟市和新政府總部等新發展使用。刪除這些冷卻抽水站，會形成局部內灣，對水質造成不良影響；
- (c) 由於海水冷卻設施的能源效益最高，故建議在新發展區設置這類抽水站；
- (d) 按照原來的灣仔發展計劃第二期，海港內灣最外圍會建造活動開閉的堤道，不會在內灣處填海。中環灣仔繞道會橫跨其下的現有地鐵荃灣線隧道，而內灣南面有一道新的海堤，用以保護中環灣仔繞道。灣仔發展計劃第二期包括涉及在中環填海計劃第三期以東填造五公頃的土地，現正由政府進行檢討；以及
- (e) 中環填海計劃第三期合約於二零零三年二月批出，而初期填海區西部和東部的工程已大致完成，大多數抽水站的構築物亦已建成。在碼頭遷置後和冷卻水系統重置後，餘下的填海工程便會展開。如果在

這個後期階段更改填海工程合約，會導致嚴重的後果，而承建商的經營成本高達每日 35 萬元。

26. Ian Brownlee 先生說，政府採用的以工程為主導的評估並不符合《保護海港條例》。儘管建議者對興建中環灣仔繞道而進行填海並無異議，但海堤可以向內移，以避免在中環灣仔繞道以外的範圍填海，該範圍在建議者所提交的規劃大綱的圖 7 上標示為「紅色地方」。中信大廈所使用的是氣冷式系統，證明除了海水冷卻系統外，還有其他選擇。減少耗用能源，不能作為海港填海的藉口。《保護海港條例》要求政府採用其他合理的方法。除非絕對需要，否則不應進行填海工程。政府聲稱中環填海計劃第三期符合「凌駕性的公眾需要測試」，但法院並沒有對中環填海計劃第三期的合法性作出裁決。

海水冷卻以外的其他選擇

27. 委員詢問可否減少使用海水冷卻系統，以及政府曾否考慮其他冷卻方法。馬利德先生和楊鴻熹先生在回應時提出下列要點：

- (a) 目前在香港使用的空氣調節系統的耗電量，約佔全港總耗電量的三分之一，而氣冷式系統的耗電量則佔總耗電量的四分之一。因此，政府推行一個先行性計劃，在沒有海水可供應用的大廈內，以淡水冷卻系統來代替氣冷式系統。根據機電工程署的資料，設有中小型中央空氣調節裝置而沒有方便可靠的水源可供使用的建築物，適合使用氣冷式系統；至於設有大型中央空氣調節裝置而又可容易取用海水的建築物，則適合使用海水冷卻系統。淡水相對海水而言是較稀有資源。先行性計劃的目的，並非取代海水冷卻系統，而是在指定的地區內推廣更換氣冷式系統；
- (b) 氣冷式系統在節能方面表現遜色，能源效益不及海水冷卻系統。氣冷式系統和海水冷卻系統的平均耗電量比較，分別為 2 和 1.2 單位。如果廣泛使用氣冷式系統，會對溫室氣體排放和噪音污染方面，帶來嚴重的不良影響，故不合乎持續發展的理念；以

及

- (c) 在中環填海計劃第三期的詳細設計階段中，所選用的冷卻系統類別，是在廣泛諮詢相關物業擁有人和機電工程署後才作決定的。

運輸和交通

28. 一名委員詢問，在建議者的交通影響評估中，是否已假設 P2 路為雙程雙線的分隔車道。Fred Brown 先生回覆說，不管有否政府擬建的連接道路，P2 路西段東行交通在 2016 年的行車量／容車量比率均是介乎 0.25 和 0.3。P2 路西段至添馬艦一段或會是雙程雙線的分隔車道，但須視乎詳細的設計而定。添馬艦至告士打道一段或會改為單線車道。根據政府的建議，P2 路至添馬艦以東一段為雙程三線的分隔車道。

29. 劉家強先生說，P2 路能否縮短這個問題，取決於能否提供一條西行支路，以供車輛由灣仔北經中環灣仔繞道前往中環。運輸署已經審慎研究這個問題，結論是由於土地方面的限制，這個方案在技術上並不可行。因此，P2 路必須是貫通中環和灣仔北的直通路線。

30. 一名委員詢問，政府有否把電車路線納入海旁公共交通系統，以及有沒有進行可行性研究。劉家強先生回覆說，分區計劃大綱圖《說明書》訂明，有關位於海濱長廊既環保又方便行人的交通運輸系統的可行性和設計，有待詳細研究。政府已仔細考慮電車路線的建議，認為這建議不可行，因為電車路線在接駁至現有電車路軌的位置，以及在經過告士打道及干諾道中的位置，均會對交通造成嚴重影響。雖然當局可從吸引遊客的出發點考慮設置電車路線，但在填海區內，電車路線無論如何也不能取代 P2 路或其他公共交通系統。關於提供既環保又方便行人的交通運輸系統，可在海濱長廊日後的詳細設計中加以研究。

城市設計

31. 填海區上有橫向型樓宇(劃為「綜合發展區」地帶)、節日墟市(劃為「其他指定用途(2)」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶)和行人通道。委員就有關發展的規劃和設計提

出下列問題：

- (a) 建議者為橫向型樓宇和節日墟市所製作的電腦合成照片是否準確；
- (b) 橫向型樓宇和節日墟市的用地，是否受到特定的發展規範管制。有關樓宇會否造成牆壁效應；以及
- (c) 分區計劃大綱圖目前的規劃和設計，能否滿足公眾對高質素海旁用地的期望。

32. 謝建菁女士在回覆時提出下列要點：

- (a) 「綜合發展區」地帶的長度，遠較國際金融中心第二期的高度為短。保護海港協會製作的電腦合成照上，國際金融中心第二期大廈以橫向方式坐落在「綜合發展區」地帶，誇大了該地帶擬進行的建築規模。「綜合發展區」地帶的「註釋」訂明，該地帶西部的最高建築物高度限為主水平基準上 50 米，而東部則限為主水平基準上 16 米。分區計劃大綱圖《說明書》亦清楚訂明，有關地帶的最大總樓面面積為 190 000 平方米，而建築物高度會向海港方向漸次遞降。城規會可在總綱發展藍圖的提交階段，對最後的建築形式作出有效的規管；
- (b) 分區計劃大綱圖上的擬議土地用途和設計，均符合城規會維港理想宣言的一般原則。規劃區的設計，以一條海濱長廊和三條主要特色走廊為骨幹。這三條走廊，即皇后像廣場走廊、文娛走廊和藝術及娛樂走廊，提供暢通無阻的行人通道，貫通現有市區和新海旁，並同時形成視野無阻的觀景廊；
- (c) 為使發展的視野更廣闊，避免造成牆壁效應，當局可為設置節日墟市的樓宇擬備設計大綱，主要的設計規範可納入日後的批地文件內；
- (d) 當局計劃在「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」地帶提供商業及消閒設施，為海旁區增添姿采和吸引力，進行類似悉尼達令港的發

展。爲了達到這個規劃目標，爲這個地帶增添活力，提供多元發展，必須提供足夠的商用地方，以進行日間和晚間的活動。保護海港協會的建議，大幅減少建築物的覆蓋範圍，海旁發展所能進行的活動，可否如分區計劃大綱圖所設計般豐富吸引，確實成疑；以及

- (e) 分區計劃大綱圖訂明，當局將提供橫越 P2 路的地面和高架行人走廊網絡，以連接海旁和中環商業區。

33. 一名委員說，在建議者提議的城市設計建議中，填海區西部有一條連綿不斷的行人通道和一條觀景廊，但中部和東部則沒有這些設施。此外，建議者並沒有就 P2 路以北樓宇的建築形式和密集程度提供資料。

34. 謝建菁女士在回應時，詳細解釋分區計劃大綱圖規劃的行人通道網的細節。三條主要特色走廊將提供通行無阻的行人通道，包括園景通道和行人天橋。中區及中環填海計劃第一期的綜合高架行人天橋系統將伸展至海旁，爲現有地區及填海區各項發展，提供行人天橋、高架行人走廊、休憩平台和隧道等既安全又方便的行人通道。關於建築物高度方面，謝女士播放「綜合發展區」地帶(即橫向型樓宇)的立體動畫片段，以便與建議者設想的橫向式國際金融中心第二期比較。她說，分區計劃大綱圖上的整個填海區，均採納梯級式的設計概念。當局針對多個發展地帶，對地帶內的建築物高度加以管制，當中包括「綜合發展區」地帶(主水平基準上 16 米和 50 米)、與海旁有關之商業及休憩用途地帶(主水平基準上 13 米至 25 米)、中信大廈用地(主水平基準上 131 米)、「政府、機構或社區」地帶(主水平基準上 50 米至 180 米)及碼頭用地(主水平基準上 13 米至 21 米)。不過，如果城規會認爲適合，可擬備規劃／設計大綱，爲橫向型樓宇和節日墟市的設計提供指引。

35. Ian Brownlee 先生說，橫向型樓宇的總樓面面積與國際金融中心第二期的相若(即約 200 000 平方米)。如果對酒店批給樓面面積的優惠，加上豁免把停車面積計入總樓面面積，樓宇的體積可進一步增加。分區計劃大綱圖《說明書》所訂的總樓面面積，並無法律效力，不能保證橫向型樓宇的建築形

式，最後會發展成為規劃署預期的形式。分區計劃大綱圖《註釋》應訂明梯級式設計的規定。同樣，城規會應就用作節日墟市用途的樓宇訂定詳盡的管制細則，以免造成牆壁效應。

36. 黃思達先生說，建議者的城市設計大綱，是中環商業區至海旁樓宇的高度，漸次遞減，使視野深遠廣闊。公園的設計靈活度高，可作出不同的安排，提供更多的觀景廊，並可用作各項正式與非正式活動場地。由於維港兩旁的其他地方將會有像西九龍所規劃的文娛活動樞紐，故大部分中環的新海濱範圍可用作提供綠化休憩用地。

37. 由於建議者的代表沒有進一步的意見，委員亦沒有進一步的提問，主席告知他們保護海港協會改劃用途地帶要求的聆訊程序已經完成。

[保護海港協會代表此時離席。]

保護海岸協會的改劃用途地帶要求

38. 主席請政府部門代表向委員簡介保護海岸協會的改劃用途地帶要求。謝建菁女士根據文件詳載的內容提出下列要點／事宜，並借助 Powerpoint 軟件幫助講解：

- (a) 建議者建議修訂分區計劃大綱圖，並以沉管隧道方式興建中環灣仔繞道，以減少填海範圍。該沉管隧道會沿海岸線的水下(約長 950 米)敷設，就隧道管道接連現有地面土地所需填造的土地將少於 5 公頃。規劃署就建議者建議的填海界線作出計算，發現填海面積應為約 9.6 公頃；
- (b) 文件第一段所載的擬議修訂詳情，包括減少填海、刪除「綜合發展區」地帶、刪除「其他指定用途(2)」地帶、刪除 P1、P2 和 D6 路、把有限的填海土地改劃為休憩用地；以及修訂軍事碼頭的土地用途地帶；以及
- (c) 建議者就建議修訂提出的理據，撮錄於文件第 2 段。

39. 馬利德先生繼而指出，沉管隧道建造方式在香港並不新穎。海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道和地下鐵路的海底隧道均以沉管隧道方式建造。不過，這些隧道均在開闊的水域橫越維多利亞港。目前的問題所在，是沉管隧道擬敷設在沿海岸線和接近海岸的地方，當中涉及很多工程上的問題。與明挖回填法比較下，以這個建議建造中環灣仔繞道，並非一個合理的替代方案。馬先生繼續說，茂盛(亞洲)工程顧問有限公司轄下的專家小組曾就保護海岸協會的建議進行檢討，檢討所涉技術範疇，遠較保護海岸協會的建議全面。小組從技術、整體工程策劃和實施的角度考慮沉管隧道建造方式是否適合。結論是沉管隧道在設計和建造方面均有困難，加上未能滿足計劃需要，亦不符合特定的環境限制，故並非實際可行的方案。安誠工程顧問有限公司進行的進一步獨立檢討亦支持這個結論。

40. 盧廸生先生提出下列要點，並借助 Powerpoint 軟件幫助講解：

- (a) 檢討的問題包括隧道水平和垂直定線、航道限制、消浪海堤、沉管隧道是否適合建造、冷卻式抽水站的重置及對施工階段、費用和時間的影響；
- (b) 保護海岸協會的建議在垂直定線、航道限制和挖坑深度方面的缺點如下：
 - i. 保護海岸協會建議的隧道斜度為 4%，比最高可接受的 3% 還要大。在隧道管道內，車輛不能超車，亦沒有地方設置慢車線。4% 的斜度，會影響道路的容車量和交通情況，以致產生大量廢氣。建議者建議遷置中環灣仔繞道西面出入口並不可行，因為主幹道須連接現有的林士街天橋，而連接支路也要接駁到現有道路；
 - ii. 設計沒有顧及整條沉管隧道的航行限制(即沉管隧道護面層頂部在主水平基準下 6.7 米)；
 - iii. 挖坑深度方面的問題：沒有預留足夠空間給護面層、航道水深不足、沒有預留空間設置架空

指示牌、沒有為沉管隧道管段提供壓載物、沒有為整段沉管隧道敷設地基層預留空間；以及

- iv. 上述設計問題經糾正後，可敷設沉管隧道的開闊水域長約 350 米，而非建議者提及的 950 米；
- (c) 建議者忽略了重置現有海水冷卻系統的需要。根據建議者的計劃，在填海工程進行期間，現有海水冷卻系統須停止運作，滙豐總行大廈、太古廣場、海富中心、金鐘道政府合署、警察總部等區內主要建築物，均會受到影響。如提早進行填海工程，以重置海水冷卻系統，原本供設置沉管隧道的部分水域便要填平，以致可設置沉管隧道的開闊水域僅長 200 米；
- (d) 有關建議須拆毀現有海堤，以及在挖掘 28 米深坑道的斜坡時需穿過解放軍軍營前龍匯道邊緣的現有土地。這會導致道路下陷或崩塌，造成嚴重交通問題，甚至影響海水冷卻系統供水管，致使中環主要樓宇的空調系統停頓。經考慮對龍匯道造成的影響後，沉管隧道的長度則會由 200 米減至零；
- (e) 由於沉管隧道與新海堤僅相距 20 米，新海堤的地基荷載和其所擋護的填土均會成為沉管隧道的側向荷載。在詳細的設計中，因這特定環境的荷載而出現的不均勻的位移，未必能解決，而這個情況會對整段沉管隧道造成影響；
- (f) 即使在隧道加上護面層，若沉管隧道設置在建議者提議的位置，則容易因為船隻擱淺而受到破壞；
- (g) 擬議海堤與機場鐵路掉頭隧道伸延段及解放軍軍營前的地鐵港島北線非常接近，這會令興建穿過海堤毛石地基層的隔牆出現困難。地鐵港島北線的工程亦會影響重力式海堤的結構；
- (h) 解放軍碼頭引橋跨距長達 50 米，容易受到在附近

水域運作的船隻碰撞；

- (i) 中環填海計劃第三期工程已到後期階段，初期填海區的工程已大致完成，現正重置受影響的現有設施。如對中環填海計劃第三期符合要求的設計作出修訂，則須棄用已完成的工程，並導致承建商提出申索和工程延誤；
- (j) 建議者指可節省 10 億元費用並不切合實際，因為擬議解放軍碼頭和沉管隧道所增加的建造費用、棄用目前合約工程的費用、承建商申索的賠償及新設計和招標費用等，建議者並沒有計算在內。所節省的費用亦不正確，因為海堤長度有所增加，冷卻水系統沒有包括在內，以及所有地面道路的建造成本亦被忽略；
- (k) 施工時間延長，P2 路的工程不能如期在二零零六年完成，中環灣仔繞道的工程亦不能如期在二零一二年完成。由於沉管隧道的建造工程只可在二零一零年左右才展開，因此 P2 路和中環灣仔繞道的工程要分別在二零一五年和二零一八年才可竣工；以及
- (l) 鑑於上述種種原因，與明挖回填法相比下，以沉管隧道方式興建中環灣仔繞道，並非切實可行的合理選擇。

41. 謝建菁女士繼而按照文件第 4.10 段所載的資料，向與會者報告所收集到的公眾意見。她說，規劃署並不支持這項改劃用途地帶的要求，理由如下：

- (a) 以沉管隧道方式興建中環灣仔繞道並非實際可行的方案；
- (b) 建議者指填海範圍過大並不成立，因為中環灣仔繞道、冷卻式抽水站和海堤設計的其他建議，均不合理，亦不可行；
- (c) 擬議的運輸網絡，包括縮短的 P2 路和一條電車路

線，在交通上並不能接受。建議者沒有提交道路設計圖，以證明在減少填海面積的填海區上可以設置擬議的道路網絡；以及

- (d) 中區(擴展部分)分區計劃大綱圖涵蓋範圍的東部屬灣仔發展計劃第二期的發展範圍，當局現正就該範圍是否需要填海及填海面積進行檢討。在檢討完成之前，不宜考慮修訂該分區計劃大綱圖。

42. 主席其後請建議者的代表介紹他們的建議。

43. John Bowden 先生和 Nigel Easterbrook 先生提出下列要點，並借助 Powerpoint 軟件幫助講解：

- (a) 保護海岸協會同意保護海港協會較早前在席上提出的法律理據。沉管隧道的建造方式或會有所限制，但卻是一個可行的方案。根據《保護海港條例》的規定，當局應採用沉管隧道的建造方式興建中環灣仔繞道；
- (b) 安建顧問有限公司(中標公司)在中環灣仔繞道工程初期投標階段也曾研究沉管隧道的建造方案，但卻因為地下鐵路跨海隧道和解放軍碼頭兩個原因否決了這個方案。保護海岸協會的建議可解決這兩個限制的問題；
- (c) 政府從沒有證明不能興建沉管隧道。該會對土木工程拓展署及其顧問公司就保護海岸協會的沉管隧道方案的意見，抱有很大懷疑。城規會應承認填海界線和分區計劃大綱圖的規劃有缺點，並要求行政長官會同行政會議把分區計劃大綱圖發還以作出修訂；
- (d) 土木工程拓展署、茂盛(亞洲)工程顧問有限公司和安誠工程顧問有限公司就沉管隧道建造方式提出 25 項限制。如有需要，建議者可就這些問題提供反駁的論據。此外，安誠工程顧問有限公司雖然同意茂盛(亞洲)工程顧問有限公司的部分意見，但也不完

全支持，並提出一些相反意見；

[黃景強先生此時離席。]

(e) 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司對沉管隧道方案三個主要方面提出批評，即垂直定線、航道限制和西部出入口的位置。保護海岸協會就這三方面的回應如下：

i. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司認為隧道最大斜度是 3%，但卻不獲安誠工程顧問有限公司認同。安誠工程顧問有限公司認為保護海岸協會建議的 4% 斜度可以接受。此外，政府的有關指引並沒有斜度限制。較斜的 4% 斜度，可提供足夠的垂直間隙給遊艇駛入近岸水域。隧道方案的可行性，直接受可否保留開闊水域所影響。據茂盛(亞洲)工程顧問有限公司的圖表所示，如斜度為 3%，設於水深 6.7 米的沉管隧道全長只有 350 米。不過，保護海岸協會所作的實際量度顯示，其長度應為 430 米。在水深 6.7 米的位置，斜度如增加 1%，隧道的長度則增加 200 米，填海面積便會減少 6.6 公頃。沉管隧道如在水深 6.7 米的位置，長度則為 630 米。雖然隧道較斜會令車輛排放更多廢氣，但較少範圍的填海足可抵銷因此造成的污染；

ii. 保護海岸協會的解決方案，符合中環灣仔繞道發展藍圖對航道的規定。保護海岸協會重置渡輪和遊艇碼頭的建議，與政府的建議不謀而合，並符合解放軍對碼頭有 10 米吃水的要求。茂盛(亞洲)工程顧問有限公司批評水深不足，但卻忽略保護海岸協會建議實施交通管制，只限遊艇和運輸船隻進入有關水域。在香港二萬艘登記渡輪和遊艇中，逾九成半的吃水少於 2.5 米，可安全進入水深達四至六米的水域。事實上，愉景灣的遊艇停泊處和避風塘、香港遊艇會和灣仔的貨物裝卸區平均水深也只有四米。當局無須規定整段沉管隧道在水深

6.7 米下。如果當局把隧道設置在水深四米的深度，沉管隧道的長度可延長 100 米，填海面積則可減少三公頃。沉管隧道水下長度最短為 730 米，填海面積可減少 9.6 公頃；

- iii. 保護海岸協會建議，把在國際金融中心前的水下沉管隧道向西移最多 100 米，以加長沉管隧道水下的長度。茂盛(亞洲)工程顧問有限公司和安誠工程顧問有限公司均沒有指這個建議原則上不可行。現有的道路可以重整，以及重新劃定路線。隧道出入口如果向西移，便可加長隧道的長度，填海的面積亦因而減少；
- (f) 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司只指出沉管隧道的限制，但並沒有參考其他合理選擇。該公司沒有對沉管隧道方案作出評估，只是就方案作出評論。保護海岸協會認為，茂盛(亞洲)工程顧問有限公司指出的限制，可以下列方法解決：
- i. 正如安誠工程顧問有限公司所建議，提供 100 米暢通無阻的水路以供進行沉箱工程這個限制，可透過在岸上裝置絞車而得以解決；
 - ii. 至於擔心龍匯道現有平整道路下陷的問題，較為簡單的解決方法，便是沿海堤邊建造一小段臨時加固牆（例如鐵板樁）；
 - iii. 要在中環填海計劃第三期範圍東端進行填海的唯一理據，是要建造 11 個泵房，以供中環填海計劃第三期和毗鄰地區的新樓宇的空調系統使用。不過，如果填海範圍減少，則不會在該處進行商業和主要建築物發展。茂盛(亞洲)工程顧問有限公司亦忽視了其他方案，例如香港大多數樓宇均使用的蒸發式冷卻系統；
 - iv. 在泵房前進行挖掘並非不可能，政府亦曾在其他地區進行類似工程。要進行有關挖掘工程，只須按慣例採取緩解措施，例如設置浮動隔泥幕和氣泡屏幕，以控制已挖掘地區的淤泥流；

[黃賜巨先生此時到達加入會議。]

- v. 沉管隧道上設有保護岩層，岩層向海伸展，造成淺水水域，大型船隻在碰到隧道前便已擱淺。由於海港裏的主要航道是中航道，故大型船隻絕無可能在沉管隧道附近擱淺；以及
 - vi. 海堤橫向荷載的限制問題不大，而且受影響的海堤部分很短，因為與整條沉管隧道比較下，扭點相對而言較短。如果沉箱地基垂直部分較深，則可解決所有問題；
- (g) 土木工程拓展署和茂盛(亞洲)工程顧問有限公司所指的限制，均有切實可行的解決方法，而保護海岸協會的建議的確可以大幅減少填海範圍，同時亦可兼顧興建中環灣仔繞道的需要。因此，沉管隧道建造方式是中環填海計劃第三期工程其中一個選擇，而且亦符合《保護海港條例》的規定；以及
- (h) 當局指現階段才更改建造方法為時已晚的說法不能成立，因為保護海岸協會早於八個月前已提交有關建議。再者，當局現正檢討中環灣仔繞道毗鄰地段的填海範圍(屬灣仔發展計劃第二期的工程)，如果毗鄰地段的工程不能進行，中環灣仔繞道工程也無法完成。此外，目前的交通問題，可藉提早實施電子道路收費來加以紓緩。城規會現應採取行動，修訂分區計劃大綱圖。

44. 由於建議者的代表沒有進一步的意見，委員亦沒有進一步的提問，主席告知他們保護海岸協會改劃用途地帶要求的聆訊程序已經完成。

45. 休會五分鐘後繼續進行會議。

爭氣行動的改劃用途地帶要求

46. 主席請政府部門代表向委員簡介爭氣行動的改劃用途地帶要求。謝建菁女士根據文件詳載的內容提出下列要點／事

宜，並借助 Powerpoint 軟件幫助講解：

- (a) 二零零五年七月十八日，秘書處向委員送交了一份有關爭氣行動的改劃用途地帶要求的文件。隨後，爭氣行動於二零零五年七月二十一日和二十九日提交額外資料，當局為回應有關資料而擬備了補充文件，並於二零零五年八月三日把補充文件送交各委員；
- (b) 建議者要求修訂中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖和灣仔北分區計劃大綱草圖，以取消灣仔發展計劃第二期下的填海工程，以及重新繪製圖則，在新圖則上只顯示目前的海岸線；
- (c) 建議者亦要求城規會提請政府更新《二零零一年電子道路收費可行性研究報告》，制定符合「有凌駕性的公眾需要測試」準則的實施時間表，以期在二零零六年或之前，改善中環至銅鑼灣走廊交通擠塞的情況；以及
- (d) 建議者就擬議修訂所提出的理據載於文件第 2 段。

47. 劉家強先生提出下列要點，並借助 Powerpoint 軟件幫助講解：

- (a) 《二零零一年電子道路收費可行性研究》(下稱「研究」)結果顯示，從交通的角度而言，假設私家車的增長率每年不超過 3%，則沒有足夠理據實行電子道路收費；而且實行電子道路收費也要獲得公眾的共識。「研究」的行政摘要載於文件附件 III。「研究」的最後報告和行政摘要亦已上載運輸署網頁供公眾閱覽；
- (b) 「研究」是以市區車輛平均車速為基準；
- (c) 根據倫敦和新加坡的經驗，如要實施電子道路收費，必需有足夠容車量的替代路線或繞道配合，以供不欲駛經收費區而改道的車輛行走。由歐洲共同

體贊助進行的 PROGRESS 計劃證實，八個歐洲城市的受訪者均希望有替代路線繞過收費區，以便公眾可以免費在城市的不同部分穿梭往還。二零零五年二月，電子道路收費計劃在愛丁堡進行投票，結果不獲當地市民支持，顯示市民普遍反對這個計劃；

- (d) 要解決交通問題，須採取平衡供求的方法，而非利用高收費(像電子道路收費)來一刀切壓抑對道路使用的需求。單是需求管理措施，不足以解決主要的交通問題。侯道光教授在共建維港委員會的公開論壇上也表示支持這個論點。電子道路收費屬另一類需求管理措施，不能取代對中環灣仔繞道等新策略基礎設施的需要。換言之，電子道路收費只能與中環灣仔繞道互相配合，但不能取代中環灣仔繞道；
- (e) 一直以來，既定的交通政策着重三管齊下的方法，即管理道路使用的需求、擴大及改善公共交通服務和改善運輸基礎設施；
- (f) 香港已經實施嚴苛的需求管理措施，包括高昂的首次登記稅、每年牌照費用和燃油稅。因此，香港的公共交通使用率高達 90%，而車輛擁有率則僅為每 1 000 人只有 50 人擁有車輛。相對而言，新加坡的車輛擁有率則為每 1 000 人便有 120 人擁有車輛。此外，大多數的非必要車輛現已不會進入中環。如要進一步抑制車輛使用道路，則須收取高昂的電子道路收費，但這或會對經濟造成損害；
- (g) 當局於二零零一年五月把「研究」結果提交立法會交通事務委員會時，電子道路收費已備受強烈反對。大多數立法會議員甚至質疑是否需要動用公帑進行該項研究；
- (h) 在共建維港委員會最近進行的一次街頭意見調查中，20% 受訪者認為單憑興建中環灣仔繞道已可解決交通擠塞問題。另外 20% 受訪者認為單憑實施管理措施，已可解決交通擠塞問題。然而，46% 受訪

者認為必須雙管齊下，才可解決交通擠塞問題。以上的調查結果印證了政府的意見，即電子道路收費只能與中環灣仔繞道互相配合，而不能取代中環灣仔繞道；

- (i) 估計中環灣仔繞道在二零一一年所帶來的經濟收益為 22 億元；以及
- (j) 當局從 1997 年 5 月／6 月進行的交通選擇取向調查中，抽取有關私家車司機行為模式的調查結果，計算出在不同的電子道路收費方案下的模擬系數，以制訂一個電子道路收費交通運輸模型。如果每程收費為 100 元，40% 的私家車司機可能會轉用公共交通工具，10% 的私家車司機可能會改變使用道路的時間。不過，從倫敦交通擠塞收費計劃可見，電子道路收費計劃對紓緩交通擠塞的成效，可能會較根據交通選擇取向調查結果所作的估計為低。

48. 謝建菁女士就改劃用途地帶要求提出以下要點：

- (a) 有關改劃用途地帶要求的主要基本論點，是電子道路收費為解決交通擠塞的另一合理選擇，以及中環灣仔繞道並非必須興建。然而，根據高等法院就中環填海計劃第三期所作的裁決，解決交通問題的最佳政策，須由行政長官會同行政會議決定。城規會不應研究路稅或道路通行費等問題，亦無權代表政府制訂政策。反之，城規會是因應政府制訂的政策而行事。關於電子道路收費為解決交通問題的另一選擇，這論點屬於交通運輸政策方面的事宜，已超出城規會的職權範圍；
- (b) 儘管如此，城規會或許仍希望考慮有關團體就該兩份大綱圖所呈交的擬議修訂；
- (c) 實施電子道路收費的其中一項先決條件，是取得公眾的共識。當電子道路收費研究結果於二零零一年提交予立法會交通事務委員會時，議員普遍不支持電子道路收費。某政黨的議員並且引述一項調查，

指電子道路收費為最不獲支持的解決交通擠塞措施；

- (d) 謝女士就收集到的公眾意見(載於文件第 4.7 段)作詳細解說；以及
- (e) 基於上述理由，規劃署不支持改劃用途地帶的要求。

49. 主席請建議者的代表闡述他們的理據。

50. Annelise Connell 女士以 Powerpoint 軟件輔助講解，提出以下要點：

- (a) 香港因《保護海港條例》獲得通過而變得獨一無二。為符合《保護海港條例》的規定，政府須實施電子道路收費，作為代替興建中環灣仔繞道的合理選擇；
- (b) 為支持中環填海計劃第三期及灣仔發展計劃第二期的擬議填海工程，政府指解決交通擠塞是唯一具凌駕性公眾需要的事項，而城規會有法定責任依照《保護海港條例》修訂該兩份大綱圖；
- (c) 根據技術通告附件 E 所載，政府須就填海以外的其他選擇解答數個問題，特別是發展一項新設施時，是否應採用需求管理措施以代替海港填海工程；更改政策是否可有效解決問題；是否有另一運作模式／制度可達到或大致達到擬議填海的目標；是否可改善或更有效運用現有設施，以減少或延遲在填海土地上提供新設施的需要；
- (d) 香港已有一條由機場直通北角的繞道，問題是如何適當地管理道路系統；
- (e) 在中環填海計劃第三期的工程合約中，中環灣仔繞道是一個選擇性的項目。即使不興建中環灣仔繞道，政府亦無須就合約作出賠償，政府更可因此而

節省 13 億元；

- (f) 根據「研究」，在實施電子道路收費後，道路交通流量將會減少 24%，富有的人是最有可能把他們的汽車留在家裏。「研究」報告的原作者 Jack Opiola 先生在一個公開論壇中表示，即使沒有繞道亦可實施電子道路收費。「研究」報告中載有充分而可信的資料，以支持電子道路收費。然而，政府一直均拒絕發放詳細的研究結果。為按《保護海港條例》提供充分而可信的證據，城規會應要求政府提供詳細的研究結果；
- (g) 公眾是否接受電子道路收費，須視乎政府如何推動有關政策。政府應告知公眾，電子道路收費可使他們減少浪費在交通擠塞方面的時間。根據「研究」的建議，在實施電子道路收費時，政府可同時減低汽車首次登記稅及牌照年費，以爭取公眾支持。當局應邀請財政司司長參與有關程序，因為他的決定亦同樣須符合《保護海港條例》的規定。城規會應要求政府改變其交通運輸政策，以免海港受進一步填海所破壞；
- (h) 興建中環灣仔繞道的費用約為 100 億元，而電子道路收費則可說是一條電子繞道，每年可為政府帶來約 10 億元的收入。實施電子道路收費的成本可於兩年內收回；
- (i) 電子道路收費研究的調查顯示，當收取 30 元的高峰期行車費用時，40% 受訪者表示會把他們的汽車留在家裏，另外 10% 受訪者表示會改變他們使用道路的時間；
- (j) 運輸署較早前所提及的調查結果，亦可被詮釋為約 70% 受訪者支持或並不反對以道路收費作為紓緩交通擠塞的措施；
- (k) 當局應提供一條海旁電車線，作為綜合公共交通系統的其中一環。電車在香港具有悠久的歷史，可以

說是一種歷史遺產。如果要把海旁電車線接駁到現有的路線，在技術上亦可行，運輸署應作出研究；

- (1) 城規會應確保遵守《保護海港條例》，不應跟從非法及違反《保護海港條例》的交通運輸政策。中環灣仔繞道並無「凌駕性的公眾需要」，因為電子道路收費可解決有關的交通擠塞問題。目前並無需要興建中環灣仔繞道。電子道路收費是一個合理的替代方法，而公眾亦廣泛支持保護海港，以免海港受填海破壞；以及
- (m) 城規會似乎並無更新的電子道路收費研究。因此，城規會應要求政府提供所有所需資料，以符合《保護海港條例》的規定。更新的電子道路收費研究，應收納不准許進行海港填海工程的推定。政府應制訂計劃，盡早實行電子道路收費，或把中環灣仔繞道的建築工程盡量押後。

51. 一名委員問及交通運輸政策是否屬於城規會的職權範圍。謝建菁女士回答說，根據高等法院的裁決，城規會並無權力代表政府制訂政策。城規會只可因應政府制訂的政策行事，以及根據政府設定的策略性規劃政策大綱，履行其制訂圖則的法定功能。主席向與會者讀出裁決的第 81(i)段。主審法官在該段中表示：「與訟雙方首先需明白，解決交通問題的最佳政策，須由行政長官會同行政會議決定，故此城規會不應研究路稅或道路通行費等問題。」

52. Annelise Connell 女士詢問，假如根據《保護海港條例》，某交通運輸政策屬於違法，城規會是否亦須依從。主席回答說，政策是否違法，並非由城規會決定。作為一個負責任的政府，當局有責任確保其政策在各方面均屬恰當。

53. Annelise Connell 女士指出，高等法院只是裁定行政長官會同行政會議不把圖則發還城規會的決定合法，並沒有表明大綱圖本身是否合法。大綱圖符合法例，只是政府的觀點。主席回應表示，中區(擴展部分)分區計劃大綱圖是經過擬備圖則及公眾諮詢等適當程序制訂的核准圖則，而灣仔北分區計劃大綱草圖則正在檢討之中。

[Erwin A. Hardy 先生此時離席。]

54. 由於建議者的代表沒有進一步意見，委員亦再無其他問題，主席告知建議者的代表，這三項改劃用途地帶要求的聆訊程序已經完成，城規會會在他們離席後進一步商議有關要求，並會在稍後把決定通知建議者。主席多謝建議者及政府部門的代表出席會議。他們均於此時離席。

[以非公開形式進行商議。]

[葉天養先生、蔣麗莉博士、Peter R Hills 教授、何建宗教授、杜本文先生及陳弘志先生於商議上述改劃用途地帶要求時離席。]

55. Hartmann 法官於二零零四年三月九日就中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的裁決摘要於席上分發，以供委員參閱。

56. 主席表示，現時爭議的事項有兩宗，即大綱圖所顯示的填海範圍及土地用途建議。有關前一事項，中環填海計劃第三期已通過適當的審核程序，並曾進行廣泛的公眾諮詢。根據中環填海計劃第三期的進一步檢討的結果，填海範圍已屬所需的最低限度，並能符合終審法院所訂的「有凌駕性的公眾需要」測試。該大綱圖為有效圖則，而中環填海計劃第三期已獲正式批准，現時正在進行之中。中環填海計劃第三期以東的地方目前正在灣仔發展計劃第二期之中檢討，在該檢討有結果前修訂有關部分的大綱圖並不恰當。至於就個別土地用途的建議，例如有關橫向型樓宇及節日墟市的用地，城規會須因應土地用途、發展規模及高度限制等因素，考慮是否有需要作出檢討。

57. 委員隨即就上述三項改劃用途地帶要求進行詳細討論，他們的意見及觀點撮錄如下：

爭氣行動的改劃用途地帶要求

58. 關於爭氣行動的改劃用途地帶要求，一名委員認為城規會不應就交通運輸政策進行商議。主席表示，是否採用電子道路收費屬於交通運輸政策的範疇，應由行政長官會同行政會議決定。城規會不可剝奪行政長官會同行政會議制訂政策的權

力。城規會亦不可就爭氣行動的論點(即倘若採用電子道路收費，便無須興建中環灣仔繞道)進行商議，因為有關事項已超出城規會的職權範圍。

59. 關於爭氣行動建議以電子道路收費代替興建中環灣仔繞道的方法，委員認為屬於交通運輸政策的範疇，已超出城規會的職權範圍。委員留意到運輸署已作出詳細解釋，說明為何電子道路收費在缺乏另一替代路線的情況下不能有效運作，委員並同意有關結論。

保護海岸協會的改劃用途地帶要求

60. 關於保護海岸協會的建議，委員有以下意見：

- (a) 一名委員認為城規會在就沉管隧道的方案作出決定時，或許需要知道更多有關國際認可設計標準的資料(例如隧道的斜度)；
- (b) 另一名委員表示，世界上並無任何沉管隧道是在岸邊鋪設的。茂盛(亞洲)工程顧問有限公司已正確和詳細地指出以沉管隧道方式興建中環灣仔繞道的問題，並認為該方案在有關地點並不可行；
- (c) 在考慮其他方法是否合理時，城規會須顧及的事宜包括安全、環境影響，以及改變水平路線和中環灣仔繞道西面出入口的困難等；
- (d) 數名委員認為除技術問題外，時間亦是一個重要考慮因素。由於填海工程已進展至頗後期的階段，沉管隧道方案似乎不符合實際環境；以及
- (e) 關於設置海水抽水站的需要，一名委員指出，能源諮詢委員會不支持使用氣冷式系統，並認為淡水冷卻系統比海水冷卻系統較不符合環保原則。海旁的用地應盡量使用海水作為冷卻媒體。

61. 主席表示，中環填海計劃第三期的進一步檢討，曾研究其他多個可供選擇的方法(包括沉管隧道方案)，以求縮減填海

範圍，但結果發現該些方法均不合理。土木工程拓展署及其專家顧問所得出的結論亦屬一樣。她請委員留意終審法院的裁決，即所有公職人員及公共機構必須考慮所有可供選擇的方法，以減少填海，但裁決亦表明，有關方法必須合理。

保護海港協會的改劃用途地帶要求

62. 關於填海工程是否合法方面，委員有以下意見：

- (a) 一名委員說，雖然高等法院並未有就中環填海計劃第三期本身是否符合「有凌駕性的公眾需要」測試作出裁決，但 **Hartmann** 法官亦曾提及政府就中環填海計劃第三期所提交的工程檢討報告。政府已合理地就中環填海計劃第三期作出檢討，而政府的檢討結果是可以接受的。中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖所顯示的中環填海計劃第三期填海範圍，並無需要作出檢討。由於大綱圖東面部分的填海範圍正在灣仔發展計劃第二期之中檢討，城規會現時並不適宜同意任何擬議修訂；以及
- (b) 主席表示，在進行中環填海計劃第三期的進一步檢討時，政府已採用非常嚴格的程序，並確定填海範圍已屬所需的最低限度。中環填海計劃第三期已通過適當的公眾諮詢及核准程序，包括獲得立法會批准撥款，故此屬於合法的工程。除非中環填海計劃第三期的工程被入稟反對，而法庭亦裁定有關工程違法，否則城規會必須依從已核准及在憲報刊登的大綱圖所公布的填海範圍行事。

63. 至於是否有其他代替填海的合理方法，委員有以下意見：

- (a) 一名委員表示，城規會應研究一切可減少填海範圍的合理方法。雖然城規會可能難以決定建議者所提出的各種方法是否合理，但城規會應盡力作出判斷；
- (b) 一名委員說，減少填海範圍的其他擬議方法，基本

上是對一些限制作出較寬鬆的處理。消除某一限制，或許可輕微減少填海範圍。然而，城規會無從確定，消除某些限制是否會給其他考慮因素帶來不良影響。另一名委員亦持相同意見，並表示城規會應整體地考慮該大綱圖；以及

- (c) 數名委員表示，他們不相信建議者就減少填海所作的建議切實可行及合理。相對而言，政府的意見獲獨立專家支持，而中環填海計劃第三期的填海範圍亦已證實為所需的最低限度。基於對可持續發展十分重要的社會和經濟上的需要，城規會不應同意上述的改劃用途地帶建議，因為這會進一步拖延必需的基建項目的實施計劃。

64. 關於保護海港協會就土地用途規劃及城市設計的建議，委員有以下意見：

(a) 「綜合發展區」地帶

- i. 一名委員說，現時的問題為是否需要在在大綱圖內預留一塊土地，以應付對甲級寫字樓的長遠需求，以及是否需要為該塊重要土地的發展規範設定更具體的管制。這名委員不贊成刪除「綜合發展區」地帶，而該塊土地只會有約一半面積位於填海土地上；
- ii. 馮志強先生表示，城規會應考慮中環商業區是否有需要作進一步擴展。當最初的大綱圖於一九九八年在憲報刊登時，約有 10 公頃的土地被劃為「商業」地帶，現時的大綱圖已把有關用地大為縮減。該「綜合發展區」用地的擬議總樓面面積為 190 000 平方米，地積比率只是約 3.6 倍。以該用地在中環商業區的位置而言，地積比率可算十分之低。此外，有關的橫向型樓宇具有多項優點，包括方便行人出入及可提供不同的步行環境。該樓宇並會與中環現有高架行人走廊系統連接，方便公眾來往海旁與中環商業區其他部分。在不同天氣情況下，行人可選擇使用「綜合發展區」用地內的園景

平台、商場或地面行人道來往海旁；以及

- iii. 數名委員認為城規會不應單單考慮目前的情況，亦應顧及香港未來在經濟及社會上的需要。如果香港要維持其國際金融中心的競爭能力，必須在中環獲得空間在未來擴展其商業區。

(b) 「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」用地及休憩用地

- i. 「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」用地須受城規會監察，情況有如「綜合發展區」用地一樣。當局須再作努力，以盡量減低 P2 路對文娛和休憩用地的潛在不良影響；
- ii. 馮志強先生表示，保護海港協會建議的紐約中央公園式休憩用地，與大綱圖所建議的不同。大綱圖所建議的休憩用地，具有多樣化的設施，充滿生氣，與悉尼的達令港相類。當局計劃在沿海旁的地方，闢設用以舉行節日慶祝活動的地點及公眾聚集場地、與海旁有關的商業及休憩設施，以及發展節日墟市及正式和非正式的休憩用地。由於有關休憩用地位於中環商業區心臟地帶毗鄰，城規會應考慮提供甚麼種類和形式的休憩用地才是適當。如大幅減低與海旁有關的商業及休憩設施的總樓面面積，可能會損害規劃意向，令在海旁進行的活動不論在日間及夜間均難以維持生氣；
- iii. 一名委員表示，保護海港協會的建議亦具有一定優點，因為可提供大量的綠化地方，作為海旁區未來詳細設計的基準。馮志強先生解釋說，大綱圖上約有一半的填海土地已劃作休憩用地。如果海旁區只是設計成中央公園，便會失去提供陸上活動和海上活動場地的良機；
- iv. 一名委員認為大綱圖為整個海旁區提供了一個

良好的規劃概念，並表示該區不適合發展中央公園式的休憩用地。

(c) 城市設計

- i. 建議者就橫向型樓宇及供用作節日墟市的樓宇所提供的電腦合成照片具有誤導成分，因為該等照片把有關樓宇的外型誇張化，使公眾對該等用地的規劃意向產生十分不良的印象。如有機會，秘書處應就該等誤導訊息作出反駁；
- ii. 委員普遍認為該橫向型樓宇應採用梯級式的設計概念。然而，海旁區的設計大綱須略為修訂，以便在未來的批地文件中加入一些城市設計概念，使該區的視野更為深遠、廣闊，交通更為暢順。個別用地的面積及形狀亦可略為修訂，以避免產生牆壁效應；
- iii. 「綜合發展區」用地的設計，應有如金鐘道的商場及新加坡著名的萊佛士步行徑一樣，方便行人在區內出入。這點應在稍後為「綜合發展區」用地制訂的規劃大綱中清楚說明；
- iv. 一名委員認為應進行詳細的城市設計研究，以探討如何把大綱圖中的建議演化成為最終的發展模式。如果在設計上沒有詳細的管制，節日墟市用地可能會對景觀產生負面影響，阻礙由大會堂望向海港的景觀。當局同時應引入規定，要求建築物適當地後移。保護海港協會的建議，並沒有充分顧及行人通道的接駁，以及沿文娛走廊和藝術及娛樂走廊的廣闊視野；以及
- v. 馮志強先生說，當局以往曾就該區進行了一次城市設計研究。委員就各項城市設計問題所提出的意見，可透過略為修訂城市設計大綱及為主要發展用地擬備規劃／設計大綱而予以採納。上述的進一步工作亦須顧及城規會就維多利亞港的理想宣言，以及共建維港委員會的海

港規劃理想、使命及原則。

(d) 地面道路

- i. 數名委員表示，P2 路及跨越該路的行人天橋可能會妨礙行人出入填海區。如果能縮窄 P2 路的闊度，以及提供方便行人使用的走廊，將可增強港人和維港的連繫，在實現城規會的目標方面達到更佳效果；以及
- ii. 趙慰芬女士說，運輸署認為 P2 路可發揮中環灣仔繞道不能發揮的功能，故此有需要將 P2 路建成雙程雙線的分隔車道，以供來往中環北與灣仔北的車輛使用。

(e) 鄰近灣仔西污水隔篩廠的用地的有關改變

由於擬議修訂與正在檢討的灣仔發展計劃第二期填海範圍有關，委員同意待檢討有結果後才考慮此事。

(f) 電車路線

一名委員說，在海旁引進符合環保原則的交通工具（類似上海南京路的電車服務），實屬一個好主意。

結論

65. 主席總結委員就這三項改劃用途地帶要求所發表的意見，認為基於以下考慮因素，城規會不能接受該三項改劃用途地帶要求：

爭氣行動的改劃用途地帶要求

- (a) 交通運輸政策是由行政長官會同行政會議決定，城規會並無權力考慮路稅或道路通行費等問題。至於電子道路收費是否可解決交通問題，屬於交通運輸政策方面的範疇，已超出城規會的職權範圍。城規

會不可剝奪行政長官會同行政會議制訂政策的權力。此外，運輸署亦證實，電子道路收費在缺乏另一替代路線或繞道的情况下將不能有效運作；

保護海岸協會的改劃用途地帶要求

- (b) 保護海岸協會提交的建議，認為沉管隧道是另一個可供選擇的合理方法。然而，根據土木工程拓展署及獨立顧問的意見，沉管隧道並非可行的解決方法，因為該隧道在設計上存有缺點(關於垂直定線、航行限制及挖坑深度方面)、在建築上有困難、未能符合計劃的要求和克服針對有關地點的限制(對龍匯道的不良影響及令船隻擱淺的危險)，以及忽略了重置現有水冷式系統的要求；

保護海港協會的改劃用途地帶要求

- (c) 中環填海計劃第三期已通過適當的審核程序，並曾進行廣泛的公眾諮詢。根據中環填海計劃第三期的進一步檢討，填海範圍已屬所需的最低限度，並能符合終審法院所訂的「有凌駕性的公眾需要」測試；
- (d) 根據有關政府部門所作的評估，保護海港協會用以減少填海的方法並不合理；以及
- (e) 由於中區(擴展部分)分區計劃大綱圖東面部分的填海需要及範圍，現時正在灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討中覆核，故此在檢討完成前並不適宜修訂該部分的大綱圖。

66. 主席說，委員普遍認為應為「綜合發展區」及「其他指定用途」註明「與海旁有關之商業及休憩用途」用地擬備規劃／設計大綱，以確保未來的發展能夠與海旁的環境融合、方便行人來往海旁，以及使發展享有廣闊的視野。現時有關填海區的城市設計大綱須略為修訂，以符合公眾的期望。經修訂的城市設計大綱及稍後擬備的規劃／設計大綱，須顧及城規會就維多利亞港的理想宣言，以及共建維港委員會的海港規劃理想、

使命及原則。秘書表示，該區經修訂的城市設計大綱及某些特定用地的規劃／設計大綱，將會於稍後提交予城規會考慮。

67. 主席留意到一些委員擔心 P2 路可能會對新海旁產生影響，故此請規劃署把委員的意見轉告運輸署，要求該署確保有關道路的設計與該區的整體城市設計相符，並為來往海旁的行人提供最大的方便。為更有效及合適地把海旁東西兩端連接起來，當局應進一步研究在海濱長廊提供一套符合環保原則的交通運輸系統。秘書說，行人出入的問題亦可在修訂城市設計大綱及擬備規劃／設計大綱時研究。

保護海港協會的改劃用途地帶要求

68. 經商議後，城規會決定不同意保護海港協會的改劃用途地帶要求，理由如下：

- (a) 根據政府就中環填海計劃第三期所作的進一步檢討，中環填海計劃第三期符合「有凌駕性的公眾需要」測試，其填海範圍已是所需的最低限度。建議者為縮減填海範圍而就冷卻用水抽水站及海堤設計所建議的方法並不合理，故此建議者聲稱政府所提出的填海範圍過大，並無理據支持；
- (b) 擬議的土地用途更改，將會損害原本的規劃意向及城市設計大綱，即創造一個充滿生氣的世界級海旁區，以供公眾享用。沿海濱長廊的商業及消閒設施，是用以為海旁區增添姿采和吸引力。倘若該等設施的規模被大幅度縮減，海旁是否能提供如此多樣化的活動，使海旁如大綱圖所預期的一般充滿生氣和吸引力，實屬疑問；
- (c) 為鞏固香港作為國際金融中心的地位，有需要在該區提供新土地以興建最優質的甲級寫字樓。刪除「綜合發展區」用地的建議，將會減低提供上述土地的機會；
- (d) 從交通角度而言，建議者所提議的交通運輸網絡(包括縮短 P2 路及闢設一條電車路線)不可以接受，而建議者所提交的交通影響評估亦不可以接受；以及

- (e) 中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的東面部分位於灣仔發展計劃第二期所覆蓋的地區內，其填海需要及範圍正在檢討之中。城規會認為不適宜在檢討完成前修訂該部分的大綱圖。

保護海岸協會的改劃用途地帶要求

69. 經商議後，城規會決定不同意保護海岸協會的改劃用途地帶要求，理由如下：

- (a) 根據政府就中環填海計劃第三期所作的進一步檢討，中環填海計劃第三期符合「有凌駕性的公眾需要」測試，其填海範圍已是所需的最低限度；
- (b) 建議者為縮減填海範圍而就中環灣仔繞道、冷卻用水抽水站及海堤設計所建議的其他方法既不合理，亦不可行，故此建議者聲稱政府所提出的填海範圍過大，並無理據支持；
- (c) 使用沉管隧道代替興建中環灣仔繞道的方法，並非實際可行的解決方案，因為有關方法存有各種設計及建築上的困難，亦未能符合計劃的要求和克服特定環境的限制。採用沉管隧道的方法不會減低成本，反而會延長施工的時間；
- (d) 從交通角度而言，建議者所提議的交通運輸網絡(包括縮短 P2 路及闢設一條電車路線)並不可以接受，而建議者亦無提交任何道路圖則，以證明縮減後的填海區可容納擬議的道路網絡；以及
- (e) 中區(擴展部分)分區計劃大綱圖的東面部分位於灣仔發展計劃第二期所覆蓋的地區內，其填海需要及範圍正在檢討之中。城規會認為在檢討完成前並不適宜修訂該部分的大綱圖。

爭氣行動的改劃用途地帶要求

70. 經商議後，城規會決定不同意爭氣行動的改劃用途地帶要求，理由如下：

- (a) 採用電子道路收費代替興建中環灣仔繞道的方法屬於交通運輸政策的範疇，已超出城規會的職權範圍；
- (b) 電子道路收費在缺乏另一替代路線或繞道的情況下將不能有效運作。當局需要興建中環灣仔繞道以疏導東西行的交通，政府現正在灣仔發展計劃第二期的檢討中覆核中環灣仔繞道的路線及興建方式。由於政府仍在觀察電子道路收費技術的發展，於現階段決定在交通運輸和環境上是否有需要應用電子道路收費，實在言之尚早；
- (c) 並無足夠資料顯示在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖及灣仔北分區計劃大綱圖上，可以如何修訂中環及灣仔區沿海旁的土地用途及其他基建設施，亦無資料顯示可以如何改善海旁區以供公眾享用；以及
- (d) 政府現正進行灣仔發展計劃第二期的檢討，並會推出公眾參與計劃，鼓勵公眾參與整個檢討過程。當局將會根據在公眾參與計劃中所達成的共識檢討灣仔北分區計劃大綱圖及部分的中區(擴展部分)分區計劃大綱圖。在現階段修訂大綱圖實在言之過早。

72. 下列委員和秘書出席了下午部分的會議：

劉秀成議員
吳水麗先生
黃澤恩博士
黃賜巨先生
陳華裕先生
陳偉明先生
梁廣灝先生
林雲峰教授
吳祖南博士
邱小菲女士
李百全先生
劉勵超先生

73. 副主席告知委員，主席因有要事未能出席會議，現由他代為主持下午部分的會議。

議程項目 6

旺角購物區地區改善計劃

(城規會文件第 7378 號)

[公開會議(整個議程項目)]

74. 下列規劃署的代表獲邀出席會議：

劉榮想先生)高級城市規劃師／標準及研究
何盛田先生)

簡介部分

75. 副主席歡迎上述人士出席會議，並邀請規劃署的代表向委員簡介文件的內容。

[黃澤恩博士此時重返會議席上。]

76. 何盛田先生使用 PowerPoint 軟件，根據文件詳載的內容，簡述下列事宜：

- (a) 旺角購物區地區改善計劃研究(下稱「研究」)的背景；
- (b) 研究範圍，以及界定研究範圍時的考慮因素；
- (c) 研究中鑑定的主要課題；
- (d) 研究的整體和具體目的；
- (e) 研究的主要工作項目；以及
- (f) 研究進度計劃，包括所涉及的公眾諮詢計劃。

討論部分

77. 委員普遍支持推行研究。委員提出的主要問題和意見現開列如下：

地區改善計劃的取向

- (a) 改善工作不應局限於主要街道，應包括後巷在內；
- (b) 行人通道應保持暢通無阻，以配合殘疾人士的需要；
- (c) 應致力尋求方法，以凸顯個別地點的地方特色。研究範圍內涵蓋的多條主題街道，應配以獨特的設計，以推動區內的旅遊業發展，同時方便行人辨別

方向。爲了凸顯這些街道的主題，應安裝合適的街道設備及設施；

- (d) 在富有類似或相關特色的主題街道之間，例如金魚街與花墟道，應闢設更完善的連接道。改善措施應配合該區不同街道的特色，例如種植美化措施可能適用於花墟道，但卻不配合女人街的特色；
- (e) 該區有很大發展潛力，可吸引香港市民和遊客前往購物。應考慮爲該區印製街道圖，設立不受行車影響的行人網絡，亦應考慮舉辦公開的設計比賽，以便在該區發展不同的主題區；

顧問成員

- (f) 應邀請不同的專業人士參與，包括城市設計師、建築師、園景師和專注地方文化的研究人員；

研究進度計劃

- (g) 應探討是否可以加快落實有關的地區改善措施；

研究範圍

- (h) 研究範圍最好擴大至其他地點，例如毗連上海街西面的多塊土地，以及鄰接花墟道的政府苗圃；
- (i) 有建議在麥花臣球場地底建造一個地下商場，而且可能會闢設一條隧道通往太平道，因此應探討把麥花臣球場與太平道、勝利道、自由道一帶地方(二手汽車零售店、酒吧和寵物店的集中地)連接起來的可能性，以及考慮是否可以把這些地方納入研究範圍內；
- (j) 文件附件 1 所載圖則上，指定了若干土地爲「可能作街頭活動的地點」，是否有任何特別原因；

其他問題／意見

- (k) 應徵詢區內人士的意見，以便就研究範圍蒐集更多意念；
- (l) 有關興建大型商場對附近地方店舖的影響，或許值得加以評估；
- (m) 該區有些學校有剩餘學額，政府可考慮把這些學校合併或遷往其他地區，以騰出有關土地，作地區改善之用；以及
- (n) 研究會否探討如何處理區內的色情廣告招牌問題。

78. 劉榮想先生回應時提出了下列要點：

地區改善計劃的取向

- (a) 研究會考慮把改善後巷環境納入為綜合改善措施的一部分；
- (b) 研究會顧及殘疾人士和長者的需要；
- (c) 研究會檢討該區不同部分的情況，並會尋求機會，以凸顯不同部分的功能角色。地區改善措施會充分顧及個別地點的地方特色。為配合個別地點的主題，研究會考慮提供合適的街道設備和美化環境措施，而不會採用劃一的設計；
- (d) 研究會考慮有關為該區印製街道圖的建議及探討提供一個行人連接通道網絡的可行性，並會考慮舉辦公開設計比賽的建議；

顧問成員

- (e) 會委聘相關的專業人士參與研究工作。

研究進度計劃

- (f) 預計研究需時 24 個月完成，以提供足夠時間進行兩輪公眾諮詢。鑑於公眾屬意及早落實有關的改善措施，因此研究會選出六個優先項目，先行落實，作為各項地區改善建議的催化元素，起帶頭作用；

[林雲峰教授此時離席。]

研究範圍

- (g) 文件附件 1 所載圖則上的界線，顯示了概括研究範圍。影響到行人環境、交通和環境美化的主要問題，較為集中於有關範圍內。在界定研究範圍前，已徵詢相關政府部門的意見，以確保研究工作在可以應付的範圍內，並所建議的綜合改善措施可達至最大成效。倘若有理據支持需要在其他地點實施改善措施，也會作出彈性處理，把有關地點納入研究範圍內；
- (h) 研究會探討是否可以使用鄰接花墟道的現有政府苗圃，以助紓緩該區的交通擠塞問題；
- (i) 研究重點在於短期和中期項目，而有關在麥花臣球場地底闢設地下商場的建議，屬於長遠項目，但也可以進一步探討有關建議；
- (j) 把沿山東街一帶的土地標示為「可能作街頭活動的地點」(見文件附件 1 所載圖則)，顯示有關地點具有良好潛力發展作舉行集會的地方。運輸署正在進行交通研究，以探討把彌敦道其中一段改為巴士專線的可能性。如果落實有關建議，該區的交通量便會減少，而山東街多段道路或許可考慮用作公眾地方；

其他問題／意見

- (k) 研究會及早徵詢區內人士的意見，以便更清楚了解所牽涉的問題。至於以什麼模式進行諮詢，則尚未確定。日後會徵詢相關區議會、地區委員會、與運輸業界有關組織、區內店鋪東主和零售業從業員等的意見；
- (l) 研究會考慮就大型商場對附近地方店鋪的影響進行評估；
- (m) 鑑於旺角區的地方不大，而且人多擠迫，因此會考慮善用區內現時未有充分使用的政府用地，包括位於洗衣街的食物環境衛生署和水務署車房，以及位於亞皆老街的臨時停車場。舉例來說，可以把小巴士站遷移到不太擠迫的地點。研究知悉並會考慮剩餘的學校用地可以為地區改善計劃提供的機會；以及
- (n) 研究可涵蓋有關道路／街道指示牌設計的課題，但有關區內色情廣告招牌的事宜，則不屬於研究範圍內。

79. 委員沒有提出進一步的問題或意見，副主席遂要求劉榮想先生和何盛田先生在研究中考慮委員的意見。他謝謝劉先生和何先生出席會議，他們二人於此時離席。

議程項目 2

前議事項

80. 前議事項第(i)項以機密形式記錄。

[邱小菲女士此時離席。]

(ii) 接獲的城市規劃上訴個案

城市規劃上訴個案編號：2005 年第 16 號(16/05)
擬在劃為「其他指定用途(1)」及「其他指定用途(2)」
註明「文化及／或商業、消閒及與旅遊有關的用途」地帶的
香港鰂魚涌海裕街關設海旁旅遊、娛樂及商業設施，
以及要求輕微放寬有關的建築物高度限制
(申請編號 A/H21/122)

81. 秘書報告，城市規劃上訴委員會於二零零五年八月一日接獲一宗上訴，反對城規會駁回一宗覆核申請的決定。有關申請擬在劃為「其他指定用途(1)」及「其他指定用途(2)」註明「文化及／或商業、消閒及與旅遊有關的用途」地帶的鰂魚涌海裕街關設海旁旅遊、娛樂及商業設施(即「老香港計劃」)，以及要求輕微放寬有關的建築物高度限制。

82. 秘書表示，城規會於二零零五年五月二十日駁回該覆核申請，理由是擬議發展的規模太大和密度太高；擬議發展是否可以落實仍未能確定；以及申請人提交的資料未能證明可以盡量減低擬議發展所產生的牆壁效應，亦未能證明擬議發展內會提供廣闊的行人環境。上訴的聆訊日期待定。

(iii) 城市規劃上訴個案統計數字

83. 秘書報告，截至二零零五年八月五日，城市規劃上訴委員會共有 21 宗個案有待聆訊。上訴個案統計數字的資料現開列如下：

得直	:	12 宗
駁回	:	80 宗
放棄／撤回／無效	:	109 宗
有待聆訊	:	21 宗
有待裁決	:	3 宗
總數	:	225 宗

84. 副主席注意到，城規會已完成審議所有安排向公眾播放的議程項目。他表示，城規會會繼續在閉門會議中，審理餘下的議程項目。

**Legal Submissions on Central Reclamation Rezoning Application
Town Planning Board Hearing on Friday, 5th August 2005
Court of Final Appeal Judgment – Overriding Public Need Test**

Duty of Board members

1. The Society has submitted a Rezoning Request to the Board for consideration. In considering the Rezoning Request, all the Board members have the duty as public officers to have regard to the principles stated in Section 3 (1) of the Protection of the Harbour Ordinance (“the Harbour Ordinance”) and in accordance with the legal interpretation prescribed by the Court of Final Appeal (“CFA”) Judgment a summary of which is hereto annexed.
2. The statutory presumption against reclamation can only be rebutted when the Overriding Public Need Test prescribed by the Judgment has been complied with.

Present OZP Must Be Amended

3. The present OZP was prepared in accordance with an erroneous legal interpretation of the Harbour Ordinance and must now be reviewed in accordance with the correct legal interpretation prescribed by the CFA.
4. Applying the CFA test, at the present time there is no cogent and convincing material to justify the reclamation of the 5 hectares reclamation for the Marine Basin area (“the Marine Basin Area”) and it should be deleted from the present OZP. This so-called Marine Basin Area is the area referred to in paragraphs 4.3.1 and 4.3.2 of our Rezoning Request.
5. The present OZP must be amended and cannot be allowed to stand because it takes immediate statutory effect and the approved Marine Basin Area reclamation can be immediately proceeded with.
6. Furthermore, under Section 3(2) of the Town Planning Ordinance, the Board is required to make such public inquiries and arrangements as it may consider necessary for the preparation of the draft OZP. With regard to the present OZP, public inquiries have never been conducted in accordance with the correct interpretation of the Harbour Ordinance.

Justification of Marine Basin Area

7. Therefore if the Government still wants to reclaim for the Marine Basin Area after the Wanchai WDII Review, then they must come back to the Board to justify the proposed reclamation. The Board should then consider the Government’s application in accordance with the CFA Judgment and the Board must then also make the public enquiries required by Section 3(2) of the Town Planning Ordinance.

Society for Protection of the Harbour Limited

Court of Final Appeal Judgment

Overriding Public Need Test

Importance of the Harbour – The public need for reclamation must be so great as to override the importance that the law attaches to the Harbour and the degree of protection that the law affords to it. To implement the strong and vigorous statutory principle of protection and preservation of the Harbour, reclamation would only be justified where there is a much stronger public need to override such statutory principle. (Paragraph 44)

Statutory Duty – The primary duty is to protect and preserve the Harbour. The extent of reclamation that had already taken place renders what remains of the Harbour even more precious, and it makes the need to protect and preserve what remains of the Harbour all the more important and compelling. (Paragraph 31)

Legislative Intention – The Harbour Ordinance accords to the Harbour a unique legal status. The Harbour is undoubtedly a central part of Hong Kong's identity. There is a great public need to protect and preserve it having regard to its unique character. (Paragraph 35)

Natural Heritage – The Harbour is a part of nature which is inherited as a legacy from previous generations and which is to be transmitted from generation to generation. It is a community asset to be enjoyed by the people of Hong Kong. (Paragraph 33)

Protection & Preservation – There must be protection, that is, it must be kept from harm, defended and guarded. And there must be not merely protection. There must also be preservation. Preservation connotes maintenance and conservation in its present state. (Paragraph 34)

Overriding Public Need Test – A need which satisfies the following requirements (Paragraphs 44 – 49):-

Compelling – a need which has the requisite force to prevail over the strong public need for protection and preservation of the harbour

Present – the need must arise within a definite and reasonable time frame

Public – includes the economic, environmental and social needs of the community

Minimum – reclamation must not go beyond what is required

No Reasonable Alternative – where costs, time and delay would be relevant

Heavy Burden - The burden to rebut the presumption is a heavy one. (Paragraph 52) The need must go far beyond something which is “nice to have”, desirable, preferable or beneficial. (Paragraph 47)

Cogent & Convincing Materials - Due to the demanding nature of the Test, it is not sufficient to incant the Test or just to pay lip service to it. The materials relied on must be cogent and convincing. (Paragraphs 50 & 51) Each area proposed to be reclaimed must be justified. (Paragraph 48)

What is at Stake – Irreversible loss of a special asset and a natural heritage belonging to the people of Hong Kong. (Paragraph 52)