

二零零七年十二月七日舉行的城市規劃委員會

第 901 次會議記錄

出席者

發展局常任秘書長(規劃及地政)
楊立門先生

主席

黃景強博士

副主席

賴錦璋先生

陳華裕先生

陳偉明先生

陳弘志先生

蔣麗莉博士

杜德俊教授

姚思教授

梁廣灝先生

梁乃江教授

吳祖南博士

杜本文博士

黃遠輝先生

葉天養先生

邱小菲女士

陳炳煥先生

陳家樂先生

陳曼琪女士

鄭恩基先生

方和先生

鄭心怡女士

劉志宏博士

李慧琮女士

梁剛銳先生

運輸及房屋局

首席助理秘書長(運輸)

趙慰芬女士

環境保護署副署長

趙德麟博士

規劃署署長

伍謝淑瑩女士

規劃署副署長／地區

黃婉霜女士

秘書

因事缺席

黃澤恩博士

陳嘉敏女士

譚鳳儀教授

簡松年先生

林雲峰教授

陳旭明先生

林群聲教授

地政總署署長
譚贛蘭女士

民政事務總署助理署長(2)
夏鎋琪女士

列席者

規劃署助理署長／委員會
劉星先生

總城市規劃師／城市規劃委員會
區潔英女士

高級城市規劃師／城市規劃委員會
劉寶儀女士(上午)

城市規劃師／城市規劃委員會
胡耀聰先生(下午)

議程項目 1

[公開會議]

通過二零零七年十一月二十三日第 900 次會議的記錄

[會議以廣東話進行。]

1. 二零零七年十一月二十三日第 900 次會議的記錄無須修改，獲得通過。

議程項目 2

[公開會議]

續議事項

[會議以廣東話進行。]

(i) 接獲城市規劃上訴個案的決定

城市規劃上訴個案編號：2007 年第 1 號
在劃為「農業」地帶的
沙頭角萬屋邊沙頭角公路第 38 約
地段第 160 號 B 分段第 5 小分段
臨時露天存放建築物料(為期三年)
(申請編號 A/NE-MUP/52)

2. 秘書告知城規會有關標題上訴的決定。上訴摘要和城市規劃上訴委員會(下稱「上訴委員會」)的決定各一份在會前已交給委員。有關上訴涉及編號 A/NE-MUP/52 的申請，擬在萬屋邊分區計劃大綱圖上劃為「農業」地帶的一塊土地(下稱「申請地點」)臨時露天存放建築物料(為期三年)。上訴委員會於二零零七年八月二十九日就上訴進行聆訊，並於二零零七年十一月二十三日駁回上訴，考慮因素如下：

- (a) 上訴委員會接受城市規劃委員會(下稱「城規會」)的證據，即有關規劃意向和政策是維持「農業」地帶的鄉郊特色，以及促進復耕和積極使用優質農地；

- (b) 在申請地點所屬的第 3 類地區內抑制露天貯物活動激增是明智的政策。由於申請地點先前未有臨時貯物用途獲批給許可，根據城規會規劃指引編號 13D，當局不應批給新的許可，以便抑制露天貯物用途的激增；
- (c) 使用申請地點露天貯物及循環再造清潔器具，可能會產生環境滋擾，亦與該區的規劃意向不相協調；
- (d) 批准這宗申請會為其他同類申請立下不良先例，而累積影響是該區的環境質素會普遍下降；
- (e) 當局拒絕申請後，規劃情況並無改變；
- (f) 所接獲的公眾意見書擔心環境污染和村民健康的問題，並促請城規會遵守規劃原則；以及
- (g) 上訴人可提交證據或技術文件，以解決漁農自然護理署和環境保護署提出的問題，但卻沒有這樣做。

(ii) 上訴數據

3. 秘書報告，截至二零零七年十二月七日，上訴委員會尚未聆訊的個案有 13 宗。有關上訴的詳細數據載列如下：

得直：	20
駁回：	106
放棄／撤回／無效：	125
有待聆訊：	13
有待裁決：	3
合計：	267

(iii) 就福利置業有限公司對《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的擬議修訂而提出的反對修訂(編號 F3)及該公司對《北角分區計劃大綱草圖編號 S/H8/21》所作的申述(編號 R2)進行聆訊

4. 秘書表示，福利置業有限公司由於其法律顧問須辦理司法事宜，十二月完全沒有時間，故要求當局延至二零零八年一月十一日才就上述反對修訂和申述進行聆訊。城規會委員於二零零七年十一月二十三日經考慮後，同意延期要求。由於福利置業有限公司對《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的擬議修訂而提出的反對修訂涉及原有反對，相關原反對者必須沒有提出反對，城規會才可同意延期就反對修訂進行聆訊。

5. 秘書繼續報告說，所有相關原反對者已獲通知福利置業有限公司的延期要求，他們均沒有提出反對。因此當局將於二零零八年一月十一日就福利置業有限公司對灣仔北分區計劃大綱草圖提出的反對修訂及對北角分區計劃大綱草圖作出的申述進行聆訊。

[陳華裕先生和吳祖南博士此時到達參加會議。]

第一部分

議程項目 3

[公開會議]

考慮(聆訊)就《灣仔北分區計劃大綱草圖編號S/H25/1》的擬議修訂所提出的反對修訂編號F4及編號F6
(城規會文件第 7970 及 7971 號)

[會議以廣東話及英語進行。]

原有反對

編號 1 至 11、13、14、16 至 48、50、51、53 至 62、64 至 75、77 至 87、89 至 94、96、97、99 至 101、103 至 112、114 至 118、120、122 至 155、158 至 169、171 至 175、177 至 221、224、226 至 228、230 至 237、239、240、244 至 258、260、262 至 263、265 至 272、274 至 287、289 至 292、294 至 298、301 至 312、315 至 325、328 至 333、335、337 至 339、341 至 348、351 至 356、358 至 366、368、370 至 372、374 至 378、380 至 384、386 至 390、392 至 394、396 至 399、401、402、405、

406、408、409、411 至 416、418、420、421、423 至 426、428 至 445、447 至 452、454、455、457 至 462、466 至 468、471 至 479、481 至 518、520 至 530、532、534 至 536、538 至 542、544 至 559、562、563、564、566 至 568、571、572、574、576、577、579 至 583、586、588、592、595、596、601、602、605、606、608 至 618、621、622、624、629、630、633 至 651、653、655、656、658 至 660、662、665、666 至 669、671 至 682、685 至 687、689、690、692 至 695、697 至 711、713 至 725、727 至 739、741 至 744、746 至 778

議程項目 4

[公開會議]

考慮有關《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的書面申述
(城規會文件第 7974 號)

[會議以廣東話進行。]

6. 主席表示，正如城規會於二零零七年十一月二十三日所同意的做法，就福利置業有限公司對灣仔北分區計劃大綱草圖提出的反對修訂及該公司對北角分區計劃大綱草圖所作的申述進行的聆訊於二零零八年一月十一日完成後，城規會才會對所有反對修訂和申述作出決定。因此，今日的會議只會就其他反對修訂和申述進行聆訊，而不會作任何商議。

7. 秘書簡略解釋會議安排。對反對修訂和申述所作的聆訊會分為五個部分。第一部分涵蓋兩項反對修訂和六項申述，主要涉及填海規模和主幹道工程。第二部分涵蓋關於敬記船廠地盤的反對修訂和申述。第三部分涉及與「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶有關的兩項反對修訂。第四部分涉及三項反對修訂和一項申述，內容針對「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道排氣口」地帶。第五部分則涉及一項與一個指定地盤(即海峰園北面的土地)有關的申述。

[杜本文博士和李慧琼女士此時到達參加會議。]

8. 由於政府曾就灣仔發展計劃第 II 期徵詢東區區議會的意見，杜本文博士申報利益。委員認為其利益屬間接性質，而且並不重要，同意他可以留席。

9. 梁剛銳先生是前共建維港委員會轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會（下稱「共建維港轄下委員會」）的主席，就此申報利益；陳弘志先生亦由於是共建維港委員會的委員之一而申報利益。委員認為他們的利益屬間接性質，同意他們可以留席。

10. 梁乃江教授是香港演藝學院（下稱「演藝學院」）校董會主席，而演藝學院位於灣仔海濱，故梁教授申報利益。委員備悉演藝學院並非原有反對者或反對修訂者之一，而演藝學院用地亦非灣仔北分區計劃大綱草圖任何擬議修訂所涉的地點，認為梁教授的利益屬間接性質，而且並不重要，同意他可以留席。

11. 秘書表示以下委員亦已就議程項目 3 申報利益：

- | | | |
|-------|---|--------------------|
| 黃澤恩博士 |) | 近期與新鴻基地產發展有限公司 |
| 陳旭明先生 |) | 司有業務往來，而該公司曾 |
| 鄭恩基先生 |) | (i)(以中環廣場業主身份)提 |
| 葉天養先生 |) | 出反對修訂編號 6；(ii)提出 |
| 方和先生 |) | 原有反對編號 374；以及(iii) |
| | | 是提出原有反對編號 375 者世 |
| | | 貿中心擁有人的母公司。黃澤 |
| | | 恩博士近期亦與中環廣場另一 |
| | | 名擁有人信和置業有限公司有 |
| | | 業務往來。方和先生是提出原 |
| | | 有反對編號 559 者民主建港聯 |
| | | 盟(下稱「民建聯」)的黨員， |
| | | 因而亦申報了利益。 |
| 蔣麗莉博士 | } | 提出原有反對編號 370 者自由 |
| 劉志宏博士 | } | 黨的黨員 |

陳曼琪女士
李慧琼女士

] 提出原有反對編號 559 者民建
] 聯的黨員

林雲峰教授
鄭心怡女士

) 分別是提出原有反對編號 778
) 者香港建築師學會前主席和現
任理事會成員

12. 委員備悉黃澤恩博士、林雲峰教授和陳旭明先生已就無法出席會議致歉；而蔣麗莉博士、鄭恩基先生、方和先生、鄭心怡女士和劉志宏博士尚未到達。葉天養先生、陳曼琪女士和李慧琼女士則於此時暫時離席。

13. 主席表示兩個反對修訂者和四個原反對者會出席會議。當局已給予可聯絡到的其餘原反對者足夠通知；其中一些反對者回應指不會出席聆訊，一些並無回覆。委員同意在其餘原反對者缺席的情況下進行聆訊。

14. 主席在會上表示，原有反對編號 30 的原反對者在會上呈閱了一份文件。

15. 以下政府小組(包括相關政府部門的代表、研究顧問和外界律師)及反對修訂者／原反對者獲邀出席會議：

Nicholas Cooney 先生	外界律師
陳錦賢先生	律政司高級助理民事法律專員
李志苗女士	規劃署總城市規劃師／特別職務
馮志慧女士	規劃署高級城市規劃師／特別職務
馬利德先生	土木工程拓展署港島及離島拓展處處長
陳本標先生	土木工程拓展署總工程師／港島(2)
林志強先生	土木工程拓展署高級工程師/工程管理(港島及離島拓展處)
尹萬良先生	路政署主要工程管理處副處長 2

梁達輝先生	路政署總工程師／鐵路規劃 2
黃釗猷先生	路政署高級工程師 1／中環灣仔繞道
羅信理先生	路政署高級工程師 3／中環灣仔繞道
劉家強先生	運輸署副署長／策劃及技術服務
陳仲元先生	運輸署高級工程師／房屋及策劃
王麗芬女士	民航處高級民航事務主任
李鈞濟先生	民航處直升機營運督察
馬紹祥先生)
程亮先生) 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
區嘉曼女士)
張振明先生	安社亞洲(香港)有限公司

反對修訂編號 4

Paul Zimmerman 先生) 反對修訂者的代表

反對修訂編號 6

Ian Brownlee 先生)
Kim Chin 先生) 反對修訂者代表
Roger Nissim 先生)

原有反對編號 30

羅昭寧先生) 反對者
湯錦波先生) 反對者代表

原有反對編號 368

舒樂成先生) 反對者

原有反對編號 374 及 375

Ian Brownlee 先生) 反對者代表
Roger Nissim 先生)

16. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋聆訊的程序。主席亦告知反對修訂者／原反對者，今日的會議只會就反對修訂進行聆訊及考慮書面申述。有關個案的商議部份，定於二零零八年一月十一日，待延至該日聆訊福利置業有限公司的反對修訂之後進行。主席繼而請政府小組向委員簡介反對修訂編號 F4。

17. 李志苗女士、劉家強先生和程亮先生借助 Powerpoint 簡報軟件，按文件第 7970 號詳載的內容提出以下要點：

背景

- (a) 二零零七年七月二十七日，順應原有反對／反對的部分而對灣仔北分區計劃大綱圖作出的擬議修訂於憲報公布。當局接獲 10 份反對修訂，其中一份反對修訂(編號 F5)其後被撤回。當局接獲由兩名原反對者(編號 368 及 751)發出的書面申述；

反對修訂

- (b) 由共創我們的海港區提出的反對修訂編號 4 主要反對擬議填海、主幹道工程和中環灣仔繞道的連接路，以及相關地面道路和所有「政府、機構或社區」地盤；
- (c) 為順應原反對／原反對的部分，灣仔北分區計劃大綱圖所涵蓋的主幹道將以隧道形式建造；擬議填海範圍已縮減至興建主幹道的最低所需；以及調整了土地用途建議；

反對修訂的理由

包括連接路的地面道路的規模

- (d) 共創我們的海港區反對地面道路的規模(包括香港會議展覽中心(下稱「會展」)附近的連接路)；認為該等道路所佔土地範圍會令有關範圍無法進入，土地無法使用；

- (e) 沒有證據顯示公眾與城規會曾致力減少所佔土地範圍；
- (f) 政府與城規會尚未證明已沒有代替措施以減少交通需求；
- (g) 缺乏發展管制及規劃檢討以減少交通需求；
- (h) 應採用其他的道路工程和設計標準，把佔用土地減至最少；
- (i) 連接路會導致新交通量，令交通擠塞更嚴重；

填海

- (j) 沒有證據顯示城規會已研究取代在會展和前公眾貨物裝卸區(下稱「前裝卸區」)之間填海的所有其他合理選擇；
- (k) 關於臨時填海，沒有提供具有力和令人信服的資料；

新海濱的運輸設施

- (l) 應預留土地以便沿新海濱建造電車線，並提供租賃汽船的設施；

土地用途

- (m) 現有和已規劃的「政府、機構或社區」用途(包括擬議的旅遊車停車場)無法改善灣仔北土地用途的組合和種類；
- (n) 應搬遷金紫荊廣場；
- (o) 擬議灣仔直升機升降坪應擴大；

- (p) 當局沒有優先規劃海事支援和與水有關的土地用途；
- (q) 灣仔北地面街道的活動不足，但分區計劃大綱圖沒有解決此問題；
- (r) 海濱沿線不應繼續展示廣告牌；

評估反對修訂

符合《保護海港條例》和有關終審法院的裁決

- (s) 政府的政策是確保在規劃和土地用途方面的施政方針，有助達到保護維多利亞港(下稱「海港」)以及美化維港供市民及遊客享用的目標；
- (t) 政府已嚴格遵照《保護海港條例》和終審法院的裁決，根據有關裁決製備說明符合「凌駕性公眾需要的測試準則」的具有力和令人信服的資料(下稱「符合測試報告」)。符合測試報告於二零零七年四月三日提交予城規會以供考慮；而在同一日，城規會亦同意以就灣仔發展計劃第二期的檢討(下稱「灣仔二期檢討」)所擬備的建議發展大綱圖作為修訂分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1 的基礎；
- (u) 已提供了有力和令人信服的資料，證明符合《保護海港條例》。「符合測試報告」證明主幹道具有凌駕性公眾需要，興建主幹道需要填海，沒有「零填海」方案(也就是沒有合理替代填海的方案)，以及填海範圍是滿足凌駕性需要所需的最低限度填海範圍；以及

有凌駕性公眾需要的主幹道

- (v) 香港需要一個可靠和有效率的道路網以持續發展。對於流暢的重要道路的全港網絡而言，中環灣仔繞道在港島北岸提供了缺少的一環。現有的告士打道

負荷過重，連現時需要亦無法應付，更不用說未來需求。

18. Paul Zimmerman 先生此時作出澄清，表示共創我們的海港區從未反對「一條主幹道」，因此並無必要就反對修訂編號 4 作出聆訊時討論主幹道的需要。主席表示有關資料可作為有用背景，以便委員作出考慮。

19. 劉家強先生、程亮先生和李志苗女士繼續作出簡介，提出以下要點：

有凌駕性公眾需要的主幹道(續)

- (a) 運輸署使用科學模型技術和最新規劃參數所進行的交通預測，已確定需要有中環灣仔繞道；
- (b) 由共建維港委員會轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會委任的可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(下稱「專家小組」)進一步確定了中環灣仔繞道的功能，並建議以此作為中期措施，紓緩交通擠塞，納入為可持續運輸方案的一部分；

已考慮的不同交通管理措施

- (c) 專家小組已進一步建議須研究不同的交通管理措施。這與運輸署以「三管齊下」的政策方針應付交通問題的政策一致：即藉管理道路使用盡量利用有限的路面，擴充和改善公共交通，以及改善道路網；
- (d) 交通需求管理措施(例如昂貴的首次登記稅和每年牌費)已導致很低的私家車擁有率，即香港每千人 50 輛私家車(倫敦是 350 輛)，此外亦已有交通管理措施(單程迴旋道路系統、巴士專線、巴士入口、不准停車區域等)盡量利用有限的路面；但這些不足以有效解決交通問題；

- (e) 使用鐵路成為客運系統的骨幹及減少往中環的巴士行程次數的措施，以擴充及改善公共交通，在決定主幹道有凌駕性公眾需要時已納入考慮。其實，現時已有很高的公共交通使用率(公共交通佔每日行程的 90%)；往中環的巴士行程次數自一九九九年以來已減少 17%，而巴士只佔往中環交通量的 4%；
- (f) 當局亦考慮過道路收費；從倫敦及新加坡的海外經驗得知，實施電子道路收費制度須為跨區車輛提供替代路線或繞道，並讓駕駛者得以選擇。單靠需求管理措施不能有效解決交通問題。專家小組亦認為單靠道路收費並非解決目前問題的可行方法。電子道路收費可以配合主幹道，但不能取而代之；

填海的需要

- (g) 確定主幹道有凌駕性公眾需要後，下一步是考慮是否有需要以填海應付凌駕性需要。當局研究了三個不同的主幹道走線，即內陸走線、離岸走線和沿岸走線，以決定是否有任何一個無須填海。前兩個走線並不可行。內陸走線實際上會受到灣仔北的現有發展和基建所阻礙，亦與灣仔北的已規劃鐵路基建有衝突。離岸走線實際上會受會展新翼所阻礙，亦與過海隧道有衝突。沿岸走線會沿會展兩期之間的水道發展，在過海隧道和銅鑼灣避風塘下經過，然後連接東區走廊，是可行的主幹道走線；
- (h) 當局亦已深入研究其他避免填海的主幹道概念，包括在地鐵荃灣線之下興建隧道、興建深層隧道、穿過銅鑼灣現有土地的靠南走線、在告士打道興建雙層道路、全天橋構思和「淺水」構思。在符合測試報告內有全面報告，研究結論是並無「零填海」走線，即沒有合理替代填海的方案。主幹道西端和東端須進行一定程度的填海。在西端，隧道跨越會展西面現有地鐵荃灣線的地方及灣仔連接路的連接點必須進行填海。在東端，主幹道必須升至地面水平，以便與北角現有高架式東區走廊連接；

最低限度填海範圍

- (i) 作出有需要填海的結論後，填海範圍須證明為符合凌駕性公眾需要的最低限度範圍。當局根據沿岸走線評估了不同方案(隧道方案和天橋方案)及不同走線，以定出一個對海港的影響最小及最能保護和保存海港的方案。經過全面研究後，當局建議採用隧道方案構想一，而共建維港轄下委員會亦通過以該構想作為就灣仔發展計劃第二期擬備概念圖則，以及其後的灣仔北分區計劃大綱草圖修訂本的基礎；
- (j) 當局就隧道方案構想一的工程要求進行了詳細的研究，以決定最低限度填海範圍。建議的走線會解決一些限制。在橫向走線方面，主要限制包括連接中環填海第三期工程之下的隧道、會展及其新翼的地基、過海隧道、灣仔海岸線沿岸的現有污水處理廠，以及與東區走廊地基的接界；
- (k) 至於縱向走線，在會展西面有需要從上跨越地鐵荃灣線隧道，即必須完全在海床之上。在水平線以上的隧道最高處會構成填海的一部分，亦須以填海保護隧道結構。在灣仔沿岸即使採用最大准許隧道斜度，隧道亦只能在前裝卸區防波堤西面的一個附近地點設於海床之下。隧道須在銅鑼灣避風塘東部上升至海床之上水平以及達至地面隧道口水平，並連接東區走廊；
- (l) 建造海床之上的隧道部分須進行填海，這個填海工程會為隧道結構提供保護。否則，倘任由隧道結構暴露在海床水平之上，可能會受船隻影響而有損壞的風險，結構性損壞對道路隧道的影響是嚴重而不能容忍的；
- (m) 填海闊度取決於隧道前面海堤的闊度，以及隧道地下連續牆與海堤地基之間須設的距離；
- (n) 考慮到走線和所有技術要求，灣仔發展計劃二期檢討範圍的最低限度填海範圍約為 12.7 公頃。在灣

仔北，須於會展新翼南面的水道填海(1.6 公頃)，亦須於會展新翼東面灣仔沿岸填海(4.1 公頃)，包括為重置灣仔渡輪碼頭而進行填海；

臨時填海

- (o) 臨時填海是臨時工程，不會對海港造成不可修復的影響；臨時填海旨在讓有關地點海床之下主幹道隧道的興建工程得以進行，無須永久填海，亦並非為作任何土地使用規劃用途；
- (p) 由於有需要達到最終填海範圍為最低限度及對海港的影響為最小的目標，故須分階段進行臨時填海，以便就建造穿越前裝卸區和銅鑼灣避風塘海床的主幹道隧道提供所需的乾爽工作台。臨時填海工程會分階段實施，以便盡量減少對銅鑼灣避風塘的干擾及維持避風塘的水流暢通(把水質影響減至最少)；
- (q) 當局曾考慮不同的建造形式(即沉管隧道及鑽挖隧道)，以避免進行臨時填海，但發現技術上不可行。以明挖回填方式興建隧道為實際可行的建造方法；
- (r) 在公眾參與方面，主幹道走線及優化海濱的報告(下稱「主幹道報告」)中涵蓋了興建主幹道有需要進行臨時工程，包括臨時填海的事宜；該報告於二零零六年四月提交予當時的共建維港轄下委員會考慮。內附該主幹道報告的符合測試報告亦有重述相關需要；
- (s) 擬議的臨時填海範圍是興建主幹道所需的最小範圍，待工程完成後，臨時填海便會移除，恢復現時海床原貌。

擬建的地面道路和連接路

- (t) 為了疏導灣仔北的交通，務求改善區內交通，以及為主幹道隧道提供主要的連接，擬建地面道路是有必要的。地面道路會建於現有土地範圍內或設於主

幹道隧道頂上。除了興建主幹道而必須進行的填海外，無須額外填海。

- (u) 爲了提供與中環灣仔繞道隧道的重要連接，以及紓緩東西行干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(下稱「走廊」)一帶的擠塞交通，擬議連接路是必要的。透過疏導極繁忙地點的交通，特別是菲林明道的交通，區內道路網的效率亦會獲得改善；

管制灣仔北及其他地區的發展

- (v) 運輸署所採用並呈交專家小組的交通模型，證明即使灣仔發展計劃第二期沒有任何新發展，並終止中環填海計劃第三期工程所有未展開的發展計劃，仍須興建一條雙程三線的主幹道連同連接路和 P2 路。該結論得到專家小組支持。
- (w) 當局會審慎管制新發展。在策略規劃的層面，香港 2030 研究建議慎用土地資源的規劃概念，在鐵路車站一帶多規劃發展項目，並善用現有已建設區基建容量所能支援的發展機會。在地區規劃的層面，發展項目必須證明能配合地區基礎設施的容量，才會獲批准；
- (w) 在灣仔北，在滿足基礎設施的特定需求後，所有因興建主幹道而填取的土地會用作受公眾接納的優化海濱用途，主要包括海旁休憩用地及低層低密度與海旁有關的康樂、商業及休憩用途；
- (x) 當局已進行交通評估，以確定灣仔發展計劃第二期的有關發展的可行性。

「政府、機構或社區」用途的需要和土地用途多樣化

- (y) 爲了配合地區及／或區域和全港的社區需要，擬議的「政府、機構或社區」用地是必要的。有關需要包括重置現有的海水抽水站、體育設施和公共交通

交匯處；重置天后廟船及於會議道提供旅遊車停車場。

- (z) 新海濱已建議作不同特色的專區及多樣化的土地用途，供公眾享用及發展活動樞紐；
- (aa) 建議在灣仔北關設連接至海旁的新行人通道，改善行人前往海旁的通達性，並提供觀景廊，令海旁與內陸的視野連成一線。

其他指定土地用途

- (bb) 金紫荊廣場會繼續作為重要的旅遊匯點，廣場的擴建計劃將提升其吸引力；
- (cc) 擬設於「政府、機構或社區(4)」地帶的旅遊車停車場，旨在供前往灣仔新海濱及金紫荊廣場的遊客使用；
- (dd) 當局已計劃足夠的設施，包括在港澳客運碼頭和啓德提供跨境直升機服務及在灣仔北的擬議直升機升降坪以共用形式提供本地商業直升機服務。擬議直升機升降坪已平衡直升機服務和政府運作的需求與優化海濱的需要；
- (ee) 沿新海旁已提供水上和與水上康樂有關用途，以善用臨海用地的潛力。前裝卸區亦計劃發展作與水上康樂有關用途。按合約提供服務的船隻可使用設於會展附近、前裝卸區和銅鑼灣避風塘的公眾碼頭和公眾登岸梯級登船／登岸；
- (ff) 建造電車線會佔用更多海旁空間，導致海旁只有很少行人空間。其他環保運輸系統是否可行須再作研究；
- (gg) 在管制廣告牌方面，有關的審批當局和諮詢機構宜參考共建維港委員會的「海港規劃指引」；該指引內容包括豎設廣告牌的特別指引；以及

總結

(hh) 鑑於上文所述，規劃署並不支持反對修訂編號 4。

20. 主席繼而請 Paul Zimmerman 先生闡述共創我們的海港區所提出的反對修訂。Paul Zimmerman 先生首先請城規會澄清是否採納海港規劃原則。秘書表示城規會已考慮和備悉共建維港委員會的海港規劃原則，在考慮海濱的發展建議時亦參考了該套原則。Paul Zimmerman 先生接著提出以下要點：

臨時填海

(a) 臨時填海的問題有待法院採取行動，他不會在此處理；

防波堤

(b) 倘新防波堤屬永久而非臨時性質，則可藉着建造新防波堤及移走舊防波堤而增加遮蔽水域。遮蔽水域對促進海港生機的小型船隻十分重要，而海事處表示避風塘內的遮蔽水域並不足夠；因此他促請城規會考慮這個問題；

主幹道

(c) 共創我們的海港區一向支持興建「一條主幹道」，只是並不支持現時的設計細節；

城規會管制發展的能力

(d) 150 年以來，香港一直以填海支援其發展，目前是城規會決定海濱最終狀況的時刻。過往的決定後來被發現不具持續性；例如，批准主要市區的發展導致了交通問題，必須透過填海糾正。城規會提出一個在法律上能承受質疑而真正可持續的計劃是相當重要的。城規會必須考慮所有合理的方案，包括不在灣仔北增設發展的方案；

- (e) 申訴專員就「半山區發展限制」擬備的報告，太古集團近期就西摩道的一項擬議住宅發展尋求司法覆核得直，現時正進行的市區更新項目，以及一些地區的密度，均顯示了城規會管制新增發展所面對的問題。無法管制新發展會嚴重影響交通預測，交通預測則會影響道路所需的土地量。在海濱提供更多旅遊用途，會導致交通量增加；
- (f) 城規會曾在共建維港委員會提出反對的情況下，基於一份交通影響評估而批准擴建會展(中庭擴建工程)。城規會亦曾基於一項交通影響評估批准了時代廣場的發展計劃，但該區附近的交通情況卻大有問題；
- (g) 會展在「政府、機構或社區(1)」用地上進一步擴建的計劃，在政府內獲高層支持，顯然地它可以提出證明交通影響可以接受的交通影響評估。城規會有能力改變情況，只須把展覽及會議廳用途放在「註釋」第二欄，甚至把其從「註釋」中刪除；

金紫荊廣場

- (h) 會展周圍將來會因主要作道路基建、直升機停機坪和會議用途而變為不暢達，因此金紫荊廣場目前的位置並不正確，應遷往添馬艦發展前面的新中環海濱，該處將會是香港最優美的海濱。遷移廣場後，附近亦可騰出一些原用作支援金紫荊廣場的旅遊車停泊位；

交通基建的用地量

- (i) 根據文件第 7970 號，決定解決交通問題的最佳政策是政府而非城規會的責任；地面道路範圍亦是應付交通預測的最低所需。由於城規會的決定會影響交通預測，而道路最低用地量亦視乎交通預測、運輸政策和工程設計而定，有關工作與城規會息息相關；

- (j) 海港規劃原則第 8 條清楚指出，基建發展所需的土地和所造成影響應該盡量減少；有關文件卻並無提出這個原則。城規會應負責確保用地量為最低水平；
- (k) 倘採用最低設計標準，油麻地現有交通交匯處的用地量可由 17 公頃減至 5 公頃。君悅酒店前面會展以東擬議交通交匯處的用地量比伊利莎伯大廈前面過海隧道入口範圍的用地量多 20%；
- (l) 當局並無提供所採用工程和設計標準及敏感度測試方面的資料，以支持灣仔北已規劃交通基建所需用地量的決定。政府的研究只提出了一個以填海為焦點的方案，並沒有關於如何或能否減少用地量的分析，亦沒有成本和效益方面的分析，以比較額外交通容量和改善海港和海濱用途的土地用途。文件中提及道路基建用地量有所減少，有誤導成分，因為用地量減少是由於隧道入口由灣仔北遷往北角；
- (m) 四線 P2 路的用地量其實足可供應 10 線使用。運輸署將會把各線的分隔欄和綠化區改建作額外路線，情況有如半島酒店前面的道路。正如海港規劃原則已清楚指出，這個做法影響了海濱的通達度；
- (n) 為了恰當地履行責任，城規會應減少交通基建的用地量；
- (o) 興建連接路一所需的填海代價甚高，興建工程亦沒有成本和效益分析。這條連接路會導致菲林明道的交通量增加，令該區的交通問題更加嚴重；
- (p) 現時的計劃是先興建 P2 路，然後再建造沙中線和北港島線，這樣會本末倒置，而且不符合減少用地量和交通量的目標。相反，應優先建造北港島線，令會展的訪客可以乘搭火車而非的士前往機鐵香港站；

電子道路收費

- (q) 政府應盡快推出電子道路收費，而非等待中環灣仔繞道完成；透過彈性收費把不同時段分配予不同交通模式有助促使交通暢順；

其他用途

- (r) 海濱沿線須預留土地作電車線，否則將來再無這個機會。九倉集團已表示有意發展這個項目，故應無須憂慮財政可行性。此外，市民對此亦提出強烈要求；
- (s) 共創我們的海港區支持共用直升機停機坪，使海濱沿線的直升機停機坪數目得以減至最少，從而減低直升機對公眾造成的滋擾。在灣仔設立有跨境服務的停機坪以取代計劃於啟德提供的服務，加上上環港澳客運碼頭現時的停機坪，海濱沿線的直升機停機坪便可減為兩個。在灣仔北的直升機停機坪提供清關設施應不成問題，因為準營運商願意設置有關設施；
- (t) 共創我們的海港區並不反對「一條主幹道」，只是質疑會展以東的填海範圍；因為城規會尚未探索所有合理的其他方案，沒有研究過使用海豚式浮標的可能性。海豚式浮標既可提供遮蔽水域，供上落水上的士的乘客使用，亦可避免大型船隻威脅主幹道隧道；
- (u) 君悅酒店前面的擬議旅遊車停車場應設於公共交通交匯處或會展內；撥出海濱土地供停泊旅遊車，與優化海濱有所衝突；
- (v) 城規會可透過分區計劃大綱圖的法定「註釋」，安排把與海港規劃原則不相協調並造成視覺障礙的廣告牌移除；城規會有責任管制廣告牌；

[梁乃江教授和陳華裕先生此時暫時離席。]

- (w) 鑑於土地用途的組合、平台式大廈設計及大廈之間地面連接有限的情況，導致灣仔北的街道活動不多。鷹君中心和君悅酒店周圍有如「沙漠」地帶，干諾道走廊則甚具活力，街道活動種類繁多，充滿就業機會；以及
- (x) 現促請城規會指示規劃署檢討毗連海濱後面土地的使用組合。

21. 主席繼而請政府小組簡介反對修訂編號 6的文件。Ian Brownlee先生表示政府小組先前的簡介已涵蓋所有重點，當局沒有公平分配政府小組和反對修訂者可用的時間。主席回應指委員須聆聽雙方的陳述，繼而要求政府小組把簡介維持簡短。李志苗女士和程亮先生借助PowerPoint簡報軟件，按詳載於文件第 7971 號的內容提出以下要點：

[梁乃江教授此時返回會議席上。]

反對修訂

- (a) 反對修訂編號 6 由中環廣場的業主提出，主要反對擬議道路網及擬設於「政府、機構或社區(1)」地帶的鐵路車站；
- (b) 爲了順應原有反對／原有反對的部分，在灣仔北的主幹道將以隧道形式建造，而擬議填海已縮減至最低所需。先前的「綜合發展區」地帶已大部分改劃爲「政府、機構或社區(1)」地帶，建築物高度限制爲主水平基準上 50 米；

反對修訂的理由

不良交通影響

- (c) 反對修訂者認爲已規劃的土地用途和道路基建會對整個灣仔北地區造成不良影響。中環灣仔繞道和 P2 路會無可避免地增加南北行的交通量。會展附近的中環灣仔繞道出入口斜路是整個灣仔區和銅鑼灣區

通往中環灣仔繞道的唯一通道。往來中環灣仔繞道的其他所有車輛都必須經過灣仔北的現有街道；

會展鐵路車站的性質有所改變

- (d) 車站會由一個北港島線的普通車站變為沙中線和北港島線之間的重要交匯處，所產生的交通量與金鐘站和九龍塘站差不多；
- (e) 「政府、機構或社區(1)」地帶容許多種用途，例如「辦公室」、「酒店」、「分層住宅」及「展覽或會議廳」；雖然須就這些用途向當局申請規劃許可，但會加劇交通量的增長；

[陳華裕先生此時返回會議席上。]

在土地用途規劃與交通規劃之間的不平衡現象

- (f) 該區的土地用途和交通規劃未能達致平衡，將導致環境質素欠佳及難以接受的嚴重交通擠塞問題；
- (g) 「政府、機構或社區(1)」用地內的鐵路交匯處和可能進行的土地用途令車站的位置不適合；

反對修訂者的建議

- (h) 反對修訂者建議從「政府、機構或社區(1)」地帶內刪除已規劃的鐵路車站，並將該車站遷往香港演藝學院以北的一塊土地，以及在午炮炮台所在地點附近標示擬議鐵路車站；
- (i) 修訂「政府、機構或社區(1)」地帶的「註釋」，規限僅進行不會引致龐大道路交通的用途；並訂明該土地的最大總樓面面積或地積比率；
- (j) 重新考慮各地面道路和交界處的走線及形式；

反對修訂的評估

不良交通影響

- (k) 中環灣仔繞道是策略性的交通基建，旨在紓緩走廊沿路交通擠塞的問題。研究證實，灣仔北的一般交通情況，在「落實中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期」的情況下，會比「不落實中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期」的情況較佳。「落實中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期」可改善交通情況。灣仔北地區不會因中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期而蒙受不良影響；
- (l) 擬議的地面道路和連接路，對紓緩東西行走廊一帶擠塞交通至為重要；此外，透過疏導極繁忙地點的交通，特別是菲林明道的交通，可有效改善交通情況；

會展站

- (m) 「政府、機構或社區(1)」地帶是作重置運動設施和灣仔北公共交通交匯處，以便興建沙中線／北港島線的會展站。這些設施是可以在會展站共存的；
- (n) 自推出「鐵路發展策略 2000」以來，會展站的性質並無改變，有關意向一向是在灣仔北設置沙中線和北港島線交匯處，只是由於沙中線改變設計以便與北港島線匯合，交匯處由港灣道移至「政府、機構或社區(1)」地帶；
- (o) 反對修訂者就鐵路車站所建議的兩個位置並不適合，因為它們太接近已規劃的添馬艦站和現有銅鑼灣站；在後者興建鐵路車站亦會妨礙車輛和行人流通；

土地用途與運輸規劃之間的平衡

- (p) 新的用途主要是低層低密度及與海濱有關的用途。當局已進行充分的交通評估，確定了灣仔發展計劃第二期發展建議的可行性，並證明當局已在土地用途和運輸規劃兩者之間取得適當的平衡；以及

修訂「政府、機構或社區(1)」地帶的「註釋」

- (q) 就「政府、機構或社區(1)」地帶，「展覽或會議廳」用途已從「註釋」第一欄用途改為第二欄用途，以確保適當的規劃管制。由於灣仔北的商貿特色，把「展覽或會議廳」和「辦公室」用途保留在第二欄是適當的。然而，規劃署建議從「註釋」中刪除「政府員工宿舍」、「分層住宅」、「酒店」、「屋宇」、「住宿機構」和「員工宿舍」用途，以釋除反對修訂者對不良交通影響的疑慮。

22. 主席繼而請反對修訂者編號 6 闡述反對修訂。Ian Brownlee 先生借助一些圖則，提出以下要點：

不良交通影響

- (a) 已規劃的交通基建和土地用途，會令灣仔北現已十分擠塞的區內道路網情況惡化至不能接受的水平；接鄰反對修訂者地段外圍的菲林明道／港灣道交界處情況尤其嚴重。鑑於會展附近擬議的中環灣仔繞道出入口斜路，所有來往中環灣仔繞道的交通均會經過有關交界處；
- (b) 灣仔北分區計劃大綱草圖修訂本並沒有顯示有改善南北行交通的計劃。儘管填海範圍有所縮減，擬議發展的規模並無改變；

會展站

- (c) 分區計劃大綱草圖修訂本顯示了沙中線的兩個可能走線，這些走線並無被視作對分區計劃大綱圖的修

訂。原計劃設於港灣道的車站被移往「政府、機構或社區(1)」地帶，而如現時所建議把會展站提升為北港島線和沙中線的交匯處，所產生的道路交通量與金鐘站和九龍塘站的情況類似。此外，「政府、機構或社區(1)」地帶並沒有總樓面面積和地積比率方面的限制，會對該區的道路交界處造成嚴重的交通影響；以及

- (d) 菲林明道／港灣道的交界處並無剩餘容量去應付貿易發展局(下稱「貿發局」)在「政府、機構或社區(1)」地帶，或如傳媒所報告，在灣仔運動場用地進一步擴展會展的情況。修訂反對者所進行的交通影響評估顯示，以同等辦公室總樓面面積為基礎，展覽館用途所產生的交通量高達四倍，令該區陷入交通癱瘓。因此，「展覽或會議廳」用途應從「政府、機構或社區(1)」地帶的「註釋」中刪除。

23. Ian Brownlee 先生接著播映了一段視頻，以支持反對修訂。有關視頻已於五年前提交予城規會，內容涉及就《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》提出的原有反對(編號 374)。

[陳弘志先生此時離席。]

24. 播映視頻後，Kim Chin 先生借助 PowerPoint 簡報軟件，提出以下要點：

南北行道路容量不足

- (a) 灣仔北和灣仔南以 12 線的告士打道分隔，南北行交通主要經過馬師道和菲林明道(兩者皆為雙線天橋)；
- (b) 在二零零五年提交予專家小組的資料中，運輸署對土地用途所作的假設包括灣仔北沒有新發展，以及沙中線會於二零一六年建成；有關資料的結論是中環灣仔繞道和連接路建成後，菲林明道／港灣道交界處在二零一六年的預留容量為-11%；

- (c) 多項政府研究均提及菲林明道／港灣道交界處預留容量改變的情況；據灣仔區交通研究(1991年)和灣仔發展計劃第二期交通影響評估(2001年)分別所顯示，有關交界處在一九九一年和二零一六年的預留容量為0%(上午繁忙時間)，但根據運輸署向專家小組提交的報告(2005年8月)，預留容量將於二零一六年跌至-11%。預留容量為負數，顯示交界處的負荷過重，會導致車龍和延誤。即使有中環灣仔繞道和連接路，菲林明道／港灣道交界處仍會擠塞；

鐵路站的其他位置

- (d) 反對修訂者建議把擬議的會展站向東移800米至銅鑼灣，以及把添馬艦站向東南面移300米至君悅酒店附近的一塊土地，成為添馬艦／會展站。這樣，有關車站在人口和就業方面所服務的範圍會大大增加。新的銅鑼灣站可用一條長200米的通道連接現有的銅鑼灣站，亦可促成深圳和銅鑼灣之間車程為42分鐘的鐵路線；以及
- (e) 灣仔北與灣仔南現時被12線的告士打道分隔，而連接該兩區的行人天橋一直十分擠塞。倘把車站建於灣仔北，情況便會如紅磡站一般，行人通道不暢通；

25. Roger Nissim 先生提出以下要點：

不良交通影響

- (a) 城規會須關注貿發局一直計劃擴建會展的情況。現時的會展劃為「其他指定用途」註明「展覽中心」地帶或「展覽中心及商業用途」地帶；但「展覽或會議廳」在「政府、機構或社區(1)」地帶乃第二欄用途，貿發局將來可透過提出規劃申請，在「政府、機構或社區(1)」地帶進一步擴建會展。擴建計劃不應採用「走後門」的途徑，而應該在有全面

的交通影響評估支持下作出充分的研究，並透過改劃地帶來進行；

- (b) 區內的道路交界處顯然沒有剩餘容量可應付會展擴建的情況。交通狀況不會因中環灣仔繞道和連接路而有所改善；

會展站

- (c) 城規會不可能不從交通的角度規劃土地用途；以及
- (d) 反對修訂者建議把會展站移往銅鑼灣，這樣可把前往深圳的時間減至 42 分鐘，應付大量經常要前往深圳人士的需要。政府表示建造銅鑼灣站會造成不便的回應不能令人滿意。政府須從長遠的角度規劃車站。會展站的位置，因 12 線的告士打道而與核心區分隔，並不妥善。

26. 反對修訂者編號 4 和 6 簡介完畢後，主席請原反對者發言。原反對者編號 30 羅昭寧先生提及在會上呈閱的文件，希望闡述他對擬議排氣口的反對。由於羅先生確定僅會就排氣口的問題發言，而他亦會出席就排氣口作綜合聆訊的議程項目 9 部分，主席建議他在議程項目 9 進行時作出簡介。羅先生和湯錦波先生表示同意。

27. 原反對者編號 368舒樂成先生曾就《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的擬議修訂提交書面申述；主席繼而請他闡述其書面申述。舒先生借助會上呈閱的數份圖則，提出以下要點：

都會計劃建議

- (a) 在一九八九年擬備的都會計劃中展示的有關海港的原有填海建議和相關規劃建議(包括海濱沿線的屏風樓宇)是不合理的。政府決定不進一步落實計劃是值得稱讚的；

土地用途建議

- (b) 政府應在油街賣地地盤發展公園，並在灣仔北和北角海濱規劃更多休憩用地，以供公眾享用。海濱公園令海風和陽光得以進入內陸地區。此外，前北角邨地盤亦可以發展為北角海濱公園(1.6公頃)；
- (c) 可以安排擴建銅鑼灣運動場以取代灣仔運動場。就此而言，前者附近的一些機構用途必須遷移。中華游樂會和民眾安全服務隊訓練中心可於前北角邨地盤重置，重置建築物高度限於25米；
- (d) 建議設置噪音屏障，以便紓緩銅鑼灣運動場擴建後對中央圖書館和皇仁書院造成的噪音影響；

[原反對者編號588的代表李傑偉先生此時到達參加會議。]

- (e) 空置的灣仔運動場地盤可供建築物高度限於25米的會展第三期使用，而該處則可經一條設有行人徑的天橋連接現有會展；
- (f) 建議把沙中線會展站(連線化屋頂公園)設於現有巴士總站，建築物高度限於20米；以及
- (g) 建議保留毗連皇仁書院的明渠作觀魚徑。

28. 主席詢問有沒有其他原反對者打算發言。Ian Brownlee先生回應指自己亦是原反對者編號374和375的代表，而有關反對者完全同意他較早前於聆訊中提出的各點。原反對者編號558並沒有作出簡介或提出任何問題。

29. 委員提出以下問題／事宜，並請政府小組回應：

- (a) 就菲林明道／港灣道交界處的預留容量為負數值作出澄清；
- (b) 何以把灣仔北的北港島線和沙中線車站合而為一；

- (c) 一個合併車站和兩個不同的車站對道路交通造成的影響是相同還是不同；
- (d) 有關貿發局藉「走後門」推展會展擴建計劃的指稱；
- (e) 政府有否採取任何行動以減少交通基建所需的用地量；以及
- (f) 金紫荊廣場日後倘主要被道路基建包圍，會否減少吸引力。

30. 李志苗女士、馬利德先生、劉家強先生和梁達輝先生的主要回應如下：

- (a) 向專家小組提交的資料(其後成為符合測試報告的一部分)載有菲林明道／港灣道交界處預留容量為負數的資料；當局並無加以隱瞞。出現負數值是二零零五年的交通燈安排和交界處設計所造成的。政府委託了顧問在過去兩年研究有關問題。改變交界處的設計後，預留容量的現有估計為正數值；
- (b) 自推出「鐵路發展策略 2000」以來，已在灣仔沙中線和北港島線之間規劃了一個交匯處。在進一步規劃沙中線項目期間，九鐵曾提出在港灣道設立一個車站，並在鷹君中心之下設一條通道，連接位於現有「政府、機構或社區(1)」用地的北港島線站。地鐵和九鐵近期合併後，共同發展沙中線計劃，可透過綜合交匯處為乘客提供更佳服務；
- (c) 然而，對於道路交通所受的影響，一個綜合車站和兩個不同車站並無分別；
- (d) 現時的會展部分劃為「其他指定用途」註明「展覽中心」地帶，部分則劃為「其他指定用途」註明「展覽中心及商業用途」地帶；中庭擴建工程有詳細評估作為根據，亦取得了規劃許可。第三期發展尚未落實，把其設於灣仔北的可行性尚待進行詳細

評估。目前，「政府、機構或社區(1)」用地仍然主要作重置運動設施和公共交通交匯處之用；

- (e) 對於油麻地道路基建的用地量，手頭上目前沒有資料。灣仔北的擬議道路基建是根據《運輸策劃及設計手冊》作出規劃和設計的，而該手冊是根據廣泛研究和經驗所製備的。偏離該手冊的指引可能會導致容量和安全問題。至於興建地面道路方面，除了興建主幹道所需的填海外，無須再進行填海。當局檢討道路設計後，把中環灣仔繞道和東區走廊的相關連接路總數由九條減至四條，證明政府對盡量減少用地量十分認真；以及
- (f) 金紫荊廣場的擴建計劃，藉關設行人天橋和園景平台改善金紫荊廣場與內陸的連接，提供一條由中環伸延至北角的連綿式海濱長廊，以及把金紫荊廣場前面現有巴士總站佔用的地方設為行人專用區，將會增加廣場的吸引力。

31. Roger Nissim 先生和 Brownlee 先生有以下意見：

- (a) 鑑於南北行交通的安排受到很大的限制，灣仔北已不能再容納任何新發展。預計菲林明道／港灣道交界處在二零一六年的預留容量會是-11%，土地嚴重缺乏對解決交通問題造成了現實而嚴重的難題。政府僅就未來交通狀況的可接受性作出了概括性的評估，應更大力進行研究；以及
- (b) 雖然今日的聆訊並非決定沙中線和北港島線車站位置的妥當場合，但城規會應請政府認真地重新考慮這個問題。

32. 劉家強先生回應指菲林明道／港灣道交界處的容量問題已存在了一段時間。中環灣仔繞道會承受菲林明道的一些交通量，有助減輕該交界處的交通擠塞問題。此外，當局在詳細設計的階段亦會對該交界處進行改善工程(如擴闊交界處和調整燈號時間)，以增加容量；該交界處的問題是可以控制的。對於有關問題可以控制的聲稱，Roger Nissim 先生要求澄清所根據

的情況是將有進一步發展還是並不會有進一步發展；並表示沒有關於新發展總樓面面積的資料可供進行評估。

33. 劉家強先生和程亮先生提出以下要點：

- (a) 交通預測是根據最新規劃參數所作出，亦即考慮了灣仔發展計劃第二期的新發展；以及
- (b) 倘沒有主幹道和連接路，菲林明道／港灣道交界處的預留容量會變為-29%。提供主幹道和連接路可改善交通狀況。

34. Paul Zimmerman 先生表示處於道路間的綠化地帶並非公眾可以進入的範圍，將來可能會轉作道路用途；運輸署把該等綠化地帶視為道路預留區。他重申興建連接路一必須進行大規模填海，卻沒有成本效益分析證明有需要進行該項工程。P2 路的闊度達 40 米，而香港會所前面的告士打道和干諾道雖有七條線，卻僅闊 24 米；在三個不同的道路設計標準(最小、中度和最大)中，並不知道政府採用的是哪一個。城規會有責任把道路用地量減至最低，而不是把運輸署的建議視作當然。

35. 舒樂成先生補充了以下各點：

天橋方案

- (a) 應改用天橋形式而非隧道形式，因為這樣可以減少填海範圍；天然光透射性更強，有節能功效；天然通風亦可促進車輛廢氣的擴散；
- (b) 天橋形式比隧道形式更為安全，因為中環灣仔繞道隧道會觸及一些現有隧道。興建中環灣仔繞道隧道期間倘對現有隧道造成任何損壞，會對今後多年有深遠影響，因為隧道出現滲流便可能會令全港交通癱瘓；
- (c) 中環灣仔繞道隧道應由中環 D11 路起上升，在博覽道東成為地面道路，再以 3.5:100 的斜度向東面上升，跨越前裝卸區、過海隧道入口和警官俱樂部的

停車場和銅鑼灣避風塘，直至北角。由維多利亞公園向東伸延的中環灣仔繞道將會是連接東區走廊的雙程雙線路，並有一條連接清風街的连接路；

- (d) 建議就擬議天橋闊設闊 4.5 米的行人徑，讓行人可以飽覽海港的壯麗風光；
- (e) 高架道路下的土地可作商場或有上蓋市集、海濱長廊和康樂用途；

其他土地用途建議

- (f) 在油街闊設公園供市民使用；這樣有助紓緩天橋交通的噪音影響；
- (g) 把重置的灣仔渡輪碼頭向西移，以方便乘客；
- (h) 在近前裝卸區的填海土地建造有三個或四個停機坪的直升機場。把直升機場改設在這個地點，不會造成不可接受的噪音滋擾，因為有關位置並不接近遊艇會或新渡輪碼頭；以及
- (i) 隧道的排氣口會產生噪音和黑煙，而且耗能，因此並不理想。天橋方案可以刪除排氣口。

36. 主席告知舒先生，在分別討論議程項目 8 和 9 時，他會有機會闡述對直升機場和排氣口的意見。

37. 對於 Paul Zimmerman 先生指道路用地甚多一事，劉家強先生有以下回應：

- (a) 對於把路邊範圍納入預留道路區的指稱是否公平，他會讓城規會自行考慮；但須留意的是，建議把土地改作道路用途，有需要根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲，以及通過法定的反對程序；
- (b) Paul Zimmerman 先生提及的闊度為 40 米的 P2 路，屬中環填海第三期工程的範圍；就灣仔北僅建

議闢設一條雙程雙線的 P2 路。政府已致力把 P2 路及其他連接路的用地量減至最低；以及

- (c) 關於連接路一至三的理據已提交專家小組，專家小組亦接受有需要興建連接路的說法。大致上說來，倘沒有連接路一，告士打道會繼續處於用量飽和的狀況。闢設連接路一，並非僅是理想的做法，而是必需的做法。

38. Paul Zimmerman 先生表示政府的回應僅顯示了規劃方面的衝突。一來，興建連接路一及政府擬把金紫荊廣場設為首要的旅遊景點，會導致龐大交通量；另一方面，菲林明道的問題則繼續存在。他補充說，把金紫荊廣場移往添馬艦用地，可把廣場與政府總部連在一起，公眾人士亦可由天星碼頭步行往金紫荊廣場。他促請城規會思考現時的海港計劃是否具可持續性。

39. 馬利德先生、劉家強先生和李志苗女士進一步回應如下：

交通問題

- (a) 現有金紫荊廣場位於連接路一和菲林明道／港灣道交界處以北。優化受歡迎的旅遊點不一定會導致不良的交通影響；
- (b) 透過現時的道路建議，政府長遠而言可以控制菲林明道交通容量的問題；

填海

- (c) 反對修訂者編號 4 的建議，即把臨時防波堤保留在銅鑼灣避風塘內，以增加小型船隻的遮蔽水域，並不符合《保護海港條例》；
- (d) 政府已經致力減少填海。灣仔發展計劃第二期的填海範圍已由 26.5 公頃大幅減至 12.7 公頃；

- (e) 有關方面已進行了一系列的技術研究，包括環境影響評估和工程評估研究，以確定擬議填海和規劃建議既具可持續性，亦符合《保護海港條例》；以及
- (f) 原來的計劃是把隧道入口設於灣仔北中間，有一條天橋跨越銅鑼灣避風塘連接東區走廊。現時的計劃已成功地將灣仔北的道路用地量由 29 公頃減至 17.6 公頃(即少了約 12 公頃)。根據現有設計，隧道須升至海床水平以上，以連接東區走廊。按照這樣的連接和隧道入口，僅會在北角區佔用 1.2 公頃的土地。因此經修訂計劃已達到節省整體道路用地量的目的。

40. Paul Zimmerman 先生補充以下各點：

- (a) 共創我們的海港區認同縮減海港的面積會削弱海港的價值，但海港倘不提供水土接界和海事支援用途，便會毫無意義。海港的首要定義應是作船隻的安全港，而海事用途取決於防波堤才能提供的遮蔽水域；
- (b) 終審法院的裁決僅考慮到為發展而填海的問題，並沒有討論水土接界和海事支援用途使用海港用地的問題。倘政府對保障《保護海港條例》的裁決繼續採用有限制性的詮釋，海港便不會再有碼頭和海事用途。這樣做既不會有利於一個世界級海港，亦不會增加海港的價值；
- (c) 共創我們的海港區僅建議保留臨時填海所需的臨時防波堤，而由於僅涉及遷移現有防波堤，填海範圍會維持不變；以及
- (d) 在有必要時，政府須再向法院尋求進一步詮釋《保護海港條例》。現促請主席除了與城規會商議這個問題外，亦在發展局內討論此事。

[主席此時暫時離席，副主席主持會議。]

41. 舒樂成先生向委員提及會上所呈閱一份取自的一九八九年都會計劃的圖則，表示由上環至北角興建長 3 000 米的繞道，並在填海土地上興建高樓大廈的建議，並沒有理據支持。副主席提醒舒先生有關圖則已經過時。

42. 由於委員沒有提出進一步問題，而政府小組和反對修訂者／原反對者亦沒有補充，會議於上午十一時五十分暫時休會。政府小組和反對修訂者／原反對者此時離席。

[吳祖南博士和姚思教授此時離席。]

43. 會議於中午恢復。

[主席此時返回會議席上重新主持會議。]

44. 李志苗女士和馬紹祥先生獲邀出席會議，就原反對者編號 368 和 751 提交的書面申述向委員作出簡介。李女士簡略重述原反對者編號 368 舒樂成先生在上文第 35 段提出的各點，即中環灣仔繞道隧道觸及現有隧道有損壞現有隧道的潛在風險，以高架道路形式興建中環灣仔繞道的好處，遷移直升機場和新灣仔渡輪碼頭的事宜，以及填海的範圍；有關資料載於文件第 7974 號第 3.3 段。

45. 李志苗女士繼而按文件第 7974 號第 3.4 段所列，由原反對者編號 751 提交的書面申述向委員作出簡介，包括以下主要建議：

- (a) 提供更多地鐵車站出口，並連接大型樓宇，以便疏導乘客；
- (b) 採取建築設計，以促進空氣流動和保護大廈免受暴雨和地震威脅；
- (c) 種植更多樹木以吸收廢氣；以及
- (d) 在甚長行人道沿線提供公廁設施。

46. 李志苗女士和馬紹祥先生在回應兩份書面申述時提出以下要點：

對原有反對編號 368 所作的回應

- (a) 一如上文第 17 和 19 段所述，擬議填海符合《保護海港條例》和終審法院的裁決；
- (b) 符合測試報告內已就以隧道形式和天橋形式興建主幹道作出比較；就海港的整體受影響範圍而言，天橋方案對海港造成的不良影響較大；
- (c) 重置灣仔渡輪碼頭的位置受多項限制影響，而並沒有空間如反對者所建議般把有關位置再向西移；
- (d) 當局在決定主幹道走線時，已充分考慮有關鐵路和道路隧道交界點的安排。跨越地鐵荃灣線隧道，採用堆疊平台結構以配合有關標準的主幹道已經發展。主幹道在設計上會預防損壞風險；
- (e) 政府的擬議直升機場會根據有關安全標準設計，與金紫荊廣場海濱有足夠距離，亦會實施適合的紓緩噪音影響措施。另一方面，倘按反對者所建議，在前裝卸區內闢設有三個及四個停機坪的直升機場，並不能根據《保護海港條例》確立填海的凌駕性公眾需要；
- (f) 就反對者建議保留銅鑼灣消防局現有的滅火輪用途，須留意現有滅火輪碼頭是臨時設施，將會在灣仔發展計劃第二期工程展開時移走；
- (g) 前裝卸區用地的擬議停車場並不適合，因為有關海濱用地應作供公眾使用的發展；

對原有反對編號 751 的回應

- (h) 在詳細設計的階段決定鐵路車站位置時，會考慮所有有關因素，包括空間安排、使用量和公眾景觀；

- (i) 在考慮發展建議的建築物設計時會因應有關條例和指引；
- (j) 備有關於空氣流通評估的技術通告和指引，就重大政府項目為土地用途規劃、城市設計及空氣流通評估的應用提供指引；以及
- (k) 對公廁設施的需求會加以檢討，並會有充足供應。

47. 由於委員沒有提出問題，會議繼續考慮下一個議項。

[方和先生、劉志宏博士和鄭恩基先生此時到達參加會議。]

議程項目 5

[公開會議]

考慮有關《北角分區計劃大綱草圖編號S/H8/21》的申述
申述

R 1

R 3 至 R 5、R 7 和 R 9

(城規會文件第 7961 和 7963 號)

[聆訊以廣東話和英語進行。]

48. 秘書表示，葉天養先生和陳旭明先生與恒基兆業地產有限公司(即提交申述編號 9 的遠高發展有限公司的母公司)近期有業務往來，他們就此議項申報利益。委員知悉陳旭明先生已就未能出席會議致歉，葉天養先生則仍未返回會議席上。

49. 下列政府小組(成員包括有關政府部門代表、研究顧問和外界律師)和申述人應邀出席會議：

Nicholas Cooney 先生	外界律師
陳錦賢先生	律政司
	高級助理民事法律專員
李志苗女士	規劃署
	總城市規劃師／特別職務

馮志慧女士	規劃署 高級城市規劃師／特別職務
馬利德先生	土木工程拓展署 港島及離島拓展處處長
陳本標先生	土木工程拓展署 總工程師／港島(2)
林志強先生	土木工程拓展署 高級工程師／工程管理(港島 及離島)
尹萬良先生	路政署 主要工程管理處副處長 2
黃釗猷先生	路政署 高級工程師 1／中環灣仔繞道
羅信理先生	路政署 高級工程師 3／中環灣仔繞道
劉家強先生	運輸署 副署長／策劃和技術服務
陳仲元先生	運輸署 高級工程師／房屋和策劃
馬紹祥先生)
程亮先生) 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
區嘉曼女士)
張振明先生	安社亞洲(香港)有限公司
<u>申述編號 1</u>	
李傑偉先生	申述人代表
<u>申述編號 4</u>	
舒樂成先生	申述人

50. 主席歡迎上述人士出席會議，並簡略解釋聆訊程序。申述人編號 5 並無提供任何聯絡資料，而當局已給予其餘三名申述人(即申述人編號 3、7 和 9)充分通知，但申述人編號 3 沒有回覆，申述人編號 7 和 9 則有回覆，表示不會出席聆訊。委員同意在其餘申述人缺席的情況下進行聆訊。

51. 主席繼而邀請政府小組向委員簡介申述編號 1。李志苗女士、劉家強先生和程亮先生借助Powerpoint簡報軟件，並按文件第 7961 號詳載的內容提出下列要點：

背景

- (a) 二零零七年七月二十七日，《北角分區計劃大綱草圖編號 S/H8/21》(下稱「該圖」)刊憲，當局收到十份申述，但並無接獲對申述的意見。其中一份申述由保護海港協會提交；

申述內容和理由

- (b) 保護海港協會反對擬議填海，指稱該圖未能反映有關修訂符合終審法院的裁決對《保護海港條例》的詮釋；
- (c) 沒有或欠缺充分的具有力和令人信服的資料，證明目前有凌駕性公眾需要，須進行該圖訂明的擬議填海；填海範圍是最低限度所需範圍；以及並無其他合理選擇可取代擬議填海；

對申述理由的回應

- (d) 當局已扼要重述上文第 17(s)至(v)段和第 19(a)至(n)段所載，有關「說明符合『凌駕性公眾需要的測試準則』的具有力和令人信服的資料」(下稱「符合測試報告」)的各點；興建主幹道有凌駕性公眾需要；已考慮的交通管理措施；主幹道需要填海；並無「零填海」方案，即沒有合理取代填海的方案；以及填海範圍是滿足凌駕性的需要最低限度所需範圍，以證明擬議填海符合《保護海港條例》和終審法院的裁決。此外，當局亦作以下回應：

劃一過海隧道收費

- (e) 劃一過海隧道收費並不可行，因為干諾道中沒有額外容車量，來吸納因車輛分流而增加的交通量。運

輸署研究顯示，因車輛分流而使用干諾道中的交通將增加 5%。要有效分流交通，須有暢通的道路連接三條隧道；

符合凌駕性公眾需要的最低限度所需填海範圍

- (f) 為符合建造主幹道的基本工程技術要求，灣仔發展計劃第二期須填海 12.7 公頃。填海範圍涵蓋香港會議展覽中心(下稱「會展」)增建部分西面(3.7 公頃)、會展水道(1.6 公頃)、灣仔沿岸(4.1 公頃)和北角沿岸(3.3 公頃)；
- (g) 為保護位於海床以上的主幹道隧道、興建隧道和設置出口，須在北角填海。北角填海面積為 3.3 公頃，水面上會搭建一條新天橋，所涉面積為 0.4 公頃；

其他建造形式

- (h) 當局已考慮其他可避免填海的建造形式。如採用沉管隧道形式，當隧道建在海床水平以上，暴露的隧道段會面臨受破壞的風險，因此這種形式並不適合。當隧道建在海床水平以下，須開挖一條深坑，若是按建議的走線興建主幹道，則須在毗連現有海堤處挖坑，此舉會削弱海堤。總括而言，以這種形式興建主幹道隧道並不可行，因為主幹道隧道沿海堤和防波堤的水平會在海床以上至深水位置不等；
- (i) 採用深層隧道形式，隧道以上的地面覆蓋層須有足夠厚度(即隧道須建在海床以下較深的位置)。如在銅鑼灣避風塘較深處興建鑽挖的隧道，隧道出口便須移至北角沿岸東面較遠處，因此無法使用該處的現有狹長土地。隧道由海床升至地面的出口，需要多填海，而更大的填海範圍並不符合《保護海港條例》的規定；
- (j) 以明挖回填方式興建主幹道隧道，是最切實可行和合理的方法；以及

- (k) 當局考慮了以防波堤保護海床以上的主幹道隧道免受破壞的建議。根據《保護海港條例》，在海床以上搭建防波堤和隧道構築物亦構成填海；此外，使用現時沿岸與防波堤之間的水體和船隻進出會受到限制，以及考慮到水質污染事宜，與傳統的明挖回填方式興建隧道相比，興建防波堤會使海港受影響的範圍較大。因此，防波堤方案並不符合《保護海港條例》的規定。

52. 李志苗女士繼而請委員參照於會上呈閱由保護海港協會於二零零七年十二月五日發出的信件。保護海港協會指稱，當局未能證明在北角填海的建議已符合《保護海港條例》的規定和終審法院的裁決，尤其無法證明擬議填海屬最低限度所需填海範圍。此外，由於填海所得土地應保留作休憩用地，供市民享用，因此把有關土地劃為「其他指定用途」地帶，既不符合《保護海港條例》的規定，亦不合法院的裁決。李志苗女士表示，從擬議填海得來的土地會劃為「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道出口上的園景平台」地帶、「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道通風大樓」地帶、「其他指定用途」註明「美化市容地帶」和「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道行政大樓」地帶。

53. 陳錦賢先生對保護海港協會來信中倒數第二段的回應如下：

- (a) 當局並不知悉有關陳述基於何種法律依據作出；
- (b) 當局不同意填海土地應保留作休憩用地；以及
- (c) 擬議「其他指定用途」用地對隧道的運作很重要，劃定此地帶並無違反《保護海港條例》的字義或精神。

54. 尹萬良先生補充說，「其他指定用途」用地預留作隧道運作所需的中環灣仔繞道行政大樓、通風大樓、隧道出口和公用設施道路。這些皆為隧道的重要設施，屬基礎建設一部分，而非發展項目。

55. 李志苗女士總結時表示，考慮到上文 52 至 54 段所述情況，因此不支持申述編號 1。

56. 主席繼而邀請李傑偉先生闡釋保護海港協會的申述。李先生提出下列各點：

- (a) 城規會的職責是令其信納當局向該會提交的符合測試報告，以支持北角分區計劃大綱圖所訂的填海建議。保護海港協會認為，當局並無提出或提出足夠證據供城規會考慮，以支持有關填海建議；以及
- (b) 由於海港是香港人的公共資產和天然財產，《保護海港條例》的精神要求決策者預留填海土地作公眾用途。城規會把有關土地劃作公眾用途應屬良好的決定。

57. 主席繼而邀請政府小組向委員簡介 申述編號 3(李梁鋒)、編號 4(舒樂成)、編號 5(古健梅)、編號 7(何景豪)和編號 9(遠高發展有限公司)。李志苗女士和馬紹祥先生借助 Powerpoint 簡報軟件，並按文件第 7963 號詳載的內容提出下列要點：

申述內容和理由

- (a) 除申述編號 R9 支持修訂有關分區計劃大綱圖外，申述編號 R3、4、5 和 7 均表示反對；

擬議填海

- (b) 不應建議在北角填海(申述編號 R3、4 和 5)；

中環灣仔繞道隧道方案

- (c) 中環灣仔繞道會跨越其他現有和計劃興建的隧道，倘任何一條隧道受到破壞，定會造成傷亡和影響交通(申述編號 R4)；

- (d) 中環灣仔繞道隧道會對北角造成不良的視覺、噪音和空氣質素影響(申述編號 R5)；
- (e) 中環灣仔繞道隧道出口會造成交通噪音和空氣質素問題。當局並無提供關於隧道出口和隔音屏障的詳細資料，亦沒有說明園景平台會否開放給公眾使用，以及政府有否擬備環境影響評估供城規會考慮(申述編號 3)；
- (f) 以天橋形式興建中環仔繞道，並於銅鑼灣避風塘的位置連接東區走廊，會降低建造和維修費用、縮短興建時間，以及減低空氣、噪音和視覺質素方面的不良影響(申述編號 3)；
- (g) 建造工程為期最少七年(申述編號 R3 和 R5)，會造成交通擠塞，對北角居民構成滋擾(申述編號 R3)；
- (h) 支持在中環灣仔繞道隧道出口上闢建園景平台，因為這不但可隔除對環境造成的滋擾，而且締造一處富吸引力的綠化設計空間，使灣仔發展計劃第二期和中環灣仔繞道項目切合毗鄰用途(申述編號 R9)；

土地用途

- (i) 由於土地資源珍貴，因此應把油街海旁附近的用地恢復劃作「綜合發展區(1)」地帶(申述編號 R7)；
- (j) 支持闢建擬議海旁休憩用地，因為這可創造一個新穎、暢達的海旁和獨特的公共空間，令海旁富有活力和朝氣(申述編號 R9)；

申述人的建議

- (k) 以天橋形式興建中環灣仔繞道(申述編號 R3 和 R4)，天橋下則築建木板走廊(申述編號 R4)；

- (l) 在油街闢建一條連接路，並把部分油街出售用地闢作休憩用地，以減低中環灣仔繞道構成的噪音影響（申述編號 R4）；
- (m) 在海旁沿岸提供座位和小型零售商店（申述編號 R9）；

對申述的評估

- (n) 先前的簡介就灣仔發展計劃第二期和中環灣仔繞道需要填海的闡述（會議記錄第 17 和 19 段），亦與此相關；

符合《保護海港條例》和終審法院的裁決

- (o) 政府已嚴格遵從《保護海港條例》和終審法院的裁決。政府根據有關裁決擬備符合測試報告，以供城規會於二零零七年四月三日考慮；而在同一天，城規會同意以建議發展大綱圖作為修訂北角分區計劃大綱草圖的依據；
- (p) 符合測試報告證明主幹道具有凌駕性公眾需要；主幹道需要填海；並無「零填海」方案，即沒有合理取代填海的方案；以及填海範圍是滿足凌駕性公眾需要最低限度所需填海範圍；

隧道方案與天橋方案的比較

- (q) 符合測試報告比較了以隧道形式和天橋形式興建主幹道的分別。論海港受影響面積（天橋方案：透過填海提供土地面積 - 9.8 公頃、天橋覆蓋水面的面積 - 3 公頃、受影響的水面面積 - 4 公頃；隧道方案：透過填海提供土地面積 - 12.7 公頃、天橋覆蓋水面的面積 - 0.4 公頃、受影響的水面面積 - 0 公頃），天橋方案對海港造成較大的不良影響；
- (r) 採用隧道方案，在建造期間對交通造成的滋擾較少，空氣和噪音影響亦較輕微，並可締造更多優化

海濱的機會和提供往來海濱的通道。此外，當局無須為現有道路結構進行龐大的重建工程，對海濱沿岸的景觀也無重大影響；

主幹道造成的環境影響

- (s) 當局已按照《環境影響評估條例》的規定，向環境保護署署長提交環境影響評估報告，以證明主幹道和灣仔發展計劃第二期符合環境標準。報告副本已存放於城規會秘書處，而有關行政摘要夾附於文件第 7963 號；
- (t) 當局已評估隧道施工和運作階段所造成的環境影響。在施工階段，當局會採取適當的緩解措施，確保不會引致不良或不可接受的空氣質素、噪音、水質、海洋生態，或景觀和視覺影響。拆卸連接東區走廊的路段時，預計在有限期間內，北角部分地方的噪音可能會超出標準。在任何情況下，為方便連接新主幹道與現時高架的東區走廊而實施的任何主幹道計劃，均須進行有關拆卸工程；
- (u) 如採取適當的廢物管理程序，預計不會對環境造成不良影響。實地調查結果確認，文化遺產資源不會受工程影響；
- (v) 在運作階段，主幹道會完全符合香港空氣質素指標。主幹道隧道東面出口的通風系統採用氣體零排放設計，避免這易受影響的範圍可能受到的空氣質素影響。此外，當局會實施改善措施，減輕銅鑼灣避風塘現時的臭味問題。在東區走廊重新定線的路段裝設隔音屏障和半密封隔音蓋罩後，預計北角易受噪音影響設施的噪音水平會符合標準。一般而言，這項工程可減低整體的噪音水平；
- (w) 興建主幹道需要填海，對海港的水流動力模式影響極為輕微，預計工程項目不會對海港水質造成不可接受的影響。雖然建造工程會影響部分軟底生境和

潮下生境，但由於其生態價值很低，因此預料不會對生態造成不良影響；

- (x) 關於景觀和視覺影響，當局會提供大面積的新休憩用地(13.8公頃)，種植大量新樹木，並採取緩減視覺影響的措施，包括在東區走廊重新定線路段沿線使用透明隔音板和闢設花槽。採取緩解措施後，短期而言，有關工程對景觀和視覺效果造成的影響可以接受，長遠來說則會帶來裨益；

隧道出口和園景平台

- (y) 隧道出口附近設有通風系統，以降低空氣污染物水平。隧道出口的空氣質素和噪音水平，會符合《環境影響評估條例》的規定；
- (z) 建議在隧道出口上闢建園景平台，緩解對毗鄰住宅發展項目所造成的視覺影響。園景平台亦屬半密閉式隔音蓋罩，可減低附近居民所受的噪音影響；

土地用途

- (aa) 部分原來的「綜合發展區(1)」地帶北面土地已改劃為「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道隧道出口上的園景平台」地帶、「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道行政大樓」地帶、把隧道出口公用設施道路顯示為「道路」的地方、把油街附近土地改劃為「其他指定用途」註明「美化市容地帶」，以及把擬建海旁公園用地改劃為「休憩用地」地帶，以優化海濱。為了容納主幹道和相關的基本設施，並反映擬建的海旁公園以優化海濱，因此需要改劃土地用途地帶；
- (bb) 把部分油街出售用地改劃為休憩用地的建議並無必要，因為當局會按照《環境影響評估條例》處理中環灣仔繞道和東區走廊連接路的噪音影響問題，環境影響評估報告亦會研究須採取何種環境影響緩解措施。此外，根據已獲通過的油街出售用地的經修

訂規劃大綱，有關用地會提供不少於 3 530 平方米的公眾休憩用地；

- (cc) 當局會在詳細規劃階段，考慮擬議海旁休憩用地的設計，包括提供座位和小型商業設施；

結論

- (dd) 鑑於以上所述，規劃署不支持申述編號 3、4、5 和 7；以及

- (ee) 規劃署認為應告知申述人編號 9，當局會在詳細規劃階段，考慮擬議海濱的設計，包括提供座位和小型商業設施。

58. 主席繼而邀請舒樂成先生闡釋申述編號 4。舒先生借助一些圖則，提出下列要點：

- (a) 應在海岸的南面以天橋形式興建中環灣仔繞道，以減少填海面積；
- (b) 他建議架空的中環灣仔繞道與海面有 16 米的淨空高度，可讓船隻在架空道路下面行駛；
- (c) 取消政府提出在油街附近填海(3.7 公頃)的建議，改為建議填海 0.91 公頃，以興建油街連接路；
- (d) 在油街出售用地闢建公園，因為附近並無大型公園，而政府卻有大量盈餘；以及
- (e) 擬備水底城市地圖，並提供有關水底城市面積和深度的資料，使市民有基本知識和心理準備，避免發生類似二零零五年美國新奧爾良因防堤崩塌引致的水災。

59. 由於委員並無提問，政府小組和申述人亦沒有補充，因此本會議繼續考慮下一個議項。政府小組和申述人留席參與下一個議項。

第二部分

議程項目 6

[公開會議]

《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的修訂建議
考慮(聆訊)反對修訂編號 F7
(城規會文件第 7972 號)

[會議以廣東話和英語進行。]

原反對

編號 368、558 和 560

60. 秘書表示，黃澤恩博士與提出反對修訂的九龍倉置業有限公司的母公司，即九龍倉集團有限公司近期有業務往來，已就此議項申報利益。委員備悉黃博士已因未能出席會議致歉。

61. 以下反對修訂者的代表獲邀出席會議，與下列政府小組(包括有關政府部門的代表、研究顧問和外界律師)及原反對者一同進行會議：

Nicholas Cooney 先生	外界律師
陳錦賢先生	律政司高級助理民事法律專員
李志苗女士	規劃署 總城市規劃師／特別職務
馮志慧女士	規劃署 高級城市規劃師／特別職務
馬利德先生	土木工程拓展署 港島及離島拓展處處長
陳本標先生	土木工程拓展署 總工程師／港島(2)
林志強先生	土木工程拓展署 高級工程師／工程管理 (港島及離島)

尹萬良先生	路政署 主要工程管理處副處長(2)
黃釗猷先生	路政署 高級工程師 1 / 中環灣仔繞道
羅信理先生	路政署 高級工程師 3 / 中環灣仔繞道
劉家強先生	運輸署 副署長 / 策劃及技術服務
陳仲元先生	運輸署 高級工程師 / 房屋及策劃
馬紹祥先生)
程亮先生) 茂盛(亞洲)顧問有限公司
區嘉曼女士)
張振明先生	安社亞洲(香港)有限公司

反對修訂編號 7

杜立基先生	}	
霍志偉先生	}	
吳詩雅女士	}	
許日銓先生	}	
陳華靜女士	}	
謝俊興先生	}	
崔堃穎女士	}	
James W. Pierce 先生	}	
姚永鍵先生	}	
殷如民博士	}	反對修訂者的代表
任志偉先生	}	
溫文儀先生	}	
鄭社章先生	}	
林美寶女士	}	
趙家輝先生	}	
吳小龍先生	}	
馮穎心女士	}	

原反對編號 368

舒樂成先生

反對者

原反對編號 558

李傑偉先生

反對者的代表

62. 餘下一名原反對者(即編號 560)已獲發給足夠通知，但無表示會否出席聆訊，因此委員同意在該名原反對者缺席的情況下繼續進行聆訊。

63. 主席歡迎上述人士出席會議，並請李志苗女士向委員簡介有關反對修訂。李志苗女士借助 Powerpoint 軟件作出簡介，並提出下列要點：

反對修訂事項和理由

- (a) 由九龍倉置業有限公司、香港藝術中心和香港藝穗節有限公司一同提出的反對修訂編號 7 所針對的，是把涵蓋內地段第 807 號餘段和政府土地的敬記船廠地盤，由「其他指定用途」註明「消閒及娛樂綜合大樓及高架行人走廊」地帶改劃為「政府、機構或社區(3)」地帶和「休憩用地」地帶，以及把維園道部分範圍由「其他指定用途」註明「高架行人走廊」地帶改劃為「道路」用地；
- (b) 為順應原反對／原反對的部分，銅鑼灣避風塘的擬議填海、「其他指定用途」註明「消閒及娛樂綜合大樓及高架行人走廊」地帶和「其他指定用途」註明「高架行人道」地帶已刪除。現有土地分別改劃為「政府、機構或社區(3)」地帶和「休憩用地」地帶，以便重置天后廟船和海濱長廊；

無須把有關廟宇遷往「政府、機構或社區(3)」地帶

- (c) 是否把有關廟宇遷往岸上並無取得共識。廟宇代表偏向把廟宇保留在銅鑼灣避風塘；

不宜劃設「休憩用地」地帶

- (d) 把有關土地一部分和威非路道休憩花園劃為「休憩用地」地帶並不恰當，因為該地點的暢達程度和景觀均欠佳；
- (e) 毗連「政府、機構或社區(3)」用地的狹長「休憩用地」過於狹窄，無法方便前往廟宇和海旁的遊客；

刪除先前的「其他指定用途」註明「高架行人道」地帶

- (f) 把原來擬建於維多利亞公園(下稱「維園」)的行人走廊(東面平台)刪除後，行人便須繼續依賴維園道與興發街交界處的現有行人過路處。這樣令前往海旁變得非常不便，而且迫使行人使用不便行人的危險交界處；

刪除先前的「其他指定用途」註明「消閒及娛樂綜合大樓及高架行人走廊」地帶

- (g) 這個「其他指定用途」地帶應該恢復原狀，因為目前的土地用途建議不會有助帶來朝氣蓬勃的環境，卻會令廟宇失去獨有的文化特色；

海港匯計劃

- (h) 反對修訂者於二零零七年四月曾提交規劃申請，建議在有關土地和威菲路道休憩花園進行名為海港匯的計劃。都會規劃小組委員會已決定延期對這宗申請作出決定，原因是涉及申請地點的反對修訂／原反對須先由城規會和行政長官會同行政會議決定；
- (i) 擬議發展包括一所酒店和若干康樂及文化藝術設施，附設連接毗鄰地區的行人通道和木板步行徑，其整體總樓面面積為 25 038 平方米(地積比率 10 倍)，而最高建築物高度則訂為主水平基準上 99.75 米；

- (j) 反對修訂者建議保留先前的「其他指定用途」註明「消閒及娛樂綜合大樓及高架行人走廊」地帶，把准許的發展密度訂為與(i)項所述的發展密度相若；並保留「其他指定用途」註明「高架行人走廊」地帶，以方便進行擬議發展；

評估反對修訂

擬議的「政府、機構或社區(3)」地帶和「休憩用地」地帶

- (k) 銅鑼灣避風塘的規劃是要保留這個避風塘，以及避風塘的歷史價值。政府是在進行廣泛諮詢後，才建議把天后廟船遷往「政府、機構或社區(3)」地帶，以及沿銅鑼灣避風塘闢建休憩用地，作為優化海濱的連綿海濱長廊一部分。因此，劃設「政府、機構或社區(3)」地帶和「休憩用地」地帶是既恰當且能反映公眾期望的安排；
- (l) 據東區民政事務專員表示，廟宇管理機構多年來不斷要求把廟宇遷往有關土地；他不知道他們已放棄這項建議；
- (m) 若把廟宇保留在銅鑼灣避風塘，有關土地仍可用作供市民享用的休憩用地，以及方便行人往來的長廊；

連接海旁的通道

- (n) 「休憩用地」地帶內所闢建的連綿海濱長廊，已顧及以下的規限而規劃：《保護海港條例》的規限，重置廟宇的需要和沿銅鑼灣避風塘岸邊的現有狹小土地。該條長廊反映公眾期望；
- (o) 為方便行人前往海旁，已計劃建造地面過路處、園景平台和行人天橋等形式的新行人連接通道。擬建的園景平台會由維園的小丘(西面平台)伸延，以提供較方便和直接的行人通道；

恢復「其他指定用途」註明「消閒及娛樂綜合大樓及高架行人走廊」地帶

- (p) 有關地帶侵佔沿銅鑼灣避風塘的已規劃公眾休憩用地，導致休憩用地減少，以及連綿不斷的海濱長廊受阻；

海港匯計劃

- (q) 有關建議與露天的海旁環境不相協調，而擬議的建築物高度則不符合建築物高度向海旁遞減的構思；
- (r) 當局所諮詢的部門關注到下列事宜：擬議發展的建築形式、對通風情況的不良影響、地面休憩用地不足、伐樹數目，以及擬議發展沒有交通影響評估支持；
- (s) 擬設的浮橋和木板步行徑會遮蓋部分水面。有關構造物會影響維港目前的狀況，因為海港範圍縮減，而且被遮蓋的海港部分無法進行正常海事活動。申請人須證明發展能符合《保護海港條例》；

恢復「其他指定用途」註明「高架行人走廊」地帶

- (t) 由於不再在銅鑼灣避風塘進行永久填海，因此沒有足夠空間，再不可能在地帶內闢建寬闊的東面平台。此外，東面平台可能會對維園內不少樹木造成影響；以及

結論

- (u) 鑑於上述理由，規劃署不支持反對修訂。

64. 主席繼而請反對修訂者的代表闡述反對修訂。杜立基先生、許日銓先生、謝俊興先生和 James Pierce 先生提出下要要點：

浮橋

- (a) 考慮到政府認為浮橋可能抵觸《保護海港條例》，反對修訂者已決定刪除這個非基本設施，以便把討論集中於海港匯計劃；

有關土地的轉變

- (b) 多幅有關銅鑼灣避風塘由一九三零年至現在的的照片，顯示敬記船廠和銅鑼灣避風塘由繁華到沉寂的轉變。攝於一九五三年的一幅照片顯示敬記船廠重置到現址，以及填海。其後的照片顯示了維園的闢建，接着是建造把銅鑼灣避風塘和敬記船廠與維園分隔的維園道，以及東區走廊。自一九七零年代開始，因通往海旁的通道不便，銅鑼灣避風塘已逐漸失去其朝氣。自一九九零年代以來，在政府收回船台平地一大部分以建造消防局後，敬記船廠只佔用目前的一塊細小土地。敬記船廠目前已空置；

城規會就維港定立的理想和目標

- (c) 城規會於一九九零年代末期就維港定出理想，務求「令維多利亞港成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達及象徵香港的海港 — 港人之港，活力之港」，這個理想仍然有效；
- (d) 至於為達到理想而實行的六個目標，則分別有關暢達度、優美景致、維港魅力、富創意的建築設計、水質和港內的運輸安全和效率；
- (e) 在分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1 上就銅鑼灣避風塘區提出的先前土地用途建議，是把有關土地劃為「其他指定用途」註明「消閒及娛樂綜合大樓及高架行人走廊」地帶，以及闢建寬闊的東面平台以連接有關土地和維園。這些先前的土地用途建議能反映維港的理想和目標，但在刪除銅鑼灣避風塘的填海後，經修訂的土地用途建議便無法做到這一點；

公眾休憩用地的質素

- (f) 香港藝術中心一直積極與私人 and 公共團體確定公眾休憩用地的性質，以及改善這些用地；
- (g) 政府過份重視行車交通所需空間，而忽略了行人所需的空間；
- (h) 若要適當地保留天后廟船，須認同廟宇在文化歷史方面獨特的重要性，特別是與地方社區的關係。天后廟船相信是為不便前往天后廟道重要的天后廟的漁民而設的。因此，把天后廟船遷到岸上，便會失去社區與天后廟船之間的獨特連繫；
- (i) 有關土地受到若干限制，因此當局須仔細考慮以制定可行的規劃方案。根據目前的建議，有關土地與維園之間的重要行人通道已刪除；天后廟船的獨特文化歷史象徵亦會消失，漁民要前往岸上的天后廟，對他們來說並不方便；以及空間狹窄，接近非常繁忙的道路並位於死巷，是無法提供優質休憩用地的。所以，把東面平台刪除並不合理；
- (j) 休憩用地可設於私人土地，但公眾可以前往的地點。位於海運大廈毗鄰的公眾休憩用地屬良好的設計；

有關土地的文化藝術活動

- (k) 在有關土地發展康樂及文化藝術用途，最能為該區帶來朝氣；
- (l) 香港藝穗節有限公司(下稱「藝穗節」)成立於一九八四年，是自負盈虧的非牟利團體，旨在推動文化藝術發展。藝穗節願意與私人發展商合作進行這項計劃，因為計劃能為文化藝術帶來更多空間，以滿足需求。市區極為缺乏展覽和表演場地，以致康樂及文化事務署管理的場地總是難以租訂。藝穗會的空間亦不足以應付要求。過去十年，與政府和私

人團體先後計劃超過 20 個擴展方案，但沒有一個是可行的；

- (m) 海港匯計劃會提供附設各項設備的文化藝術場地；該場地會較藝穗會目前的場地為大。在徵詢法律意見後，藝穗會認為值得與有關私人發展商合作，而這種合作計劃在香港藝術界是史無前例的；
- (n) 這項計劃與政府在文化藝術方面的政策一致，而政府政策的詳情可見二零零七至二零零八年施政報告。最新的施政報告訂明，「要充分實現西九文化區的願景和目標，政府會增撥資源，進行以下主要的措施，包括：... .. 開拓更多的『文化藝術空間』，讓本地藝術工作者發展創意，並讓市民大眾在日常生活中多接觸文化藝術」。民政事務局在施政綱領提到「在西九以外，我們會努力在不同的地區開拓更多文化藝術的場地和空間」。有關施政綱領亦特別提到私人機構對文化藝術活動的參與：「鼓勵商界及私人投放資金，支持本地文化藝術活動」。至於發展局的政策大綱，有一項訂明「確保(我們的)規劃、土地用途及城市設計，融合公眾參與、貫徹我們保護及美化維多利亞港，以供市民及遊哉享用的目標」；
- (o) 雖然有關計劃能否達到上述施政綱領／政策大綱，仍有待進一步審核，但計劃令公眾參與文化藝術活動，確實能為原來可能是無法通達的死角加強並增添生氣；

海港匯計劃能達到城規會就維港定立的目標

- (p) 以下是闡述海港匯計劃如何能不進行填海，而達到城規會就維港定立的目標；

暢達度

- (q) 保留東面平台和加建橫跨威非路道的行人天橋，分別連接至維園和天后區，以便建造出完整而安全的

行人走廊。目前，前往維園的行人須橫過五條行車線，並依賴僅提供十秒時間的交通燈，以橫過有關道路前往威非路道。此外，消防局外的行人徑只有兩米闊；

優美景致

- (r) 目前，有關土地是一個死角，望向維港的景觀被東區走廊所阻擋。擬議發展的建築物較東區走廊為高，會在不同水平設置公眾觀景台，以改善望向維港的景觀；

維港魅力

- (s) 天后廟船的獨特文化象徵在廟宇重置岸上後便會消失。擬建的酒店附連文化藝術設施，並有天后廟船停泊於旁邊，將會成為銅鑼灣避風塘一個景點；

富創意的建築設計

- (t) 有關發展富有創意，會設置旅遊、零售、消閒和康樂設施，以供遊客和市民享用；

水質

- (u) 這個死角的水質有待改善。住家艇排放的污水產生異味，而且銅鑼灣避風塘的水流欠佳。有關發展會設置公廁和浴室，以供艇戶使用；

港內的運輸安全和效率

- (v) 有關發展會設一個用作登船離船的碼頭，是避風塘的一項重要功能；

建築設計

- (w) 雖然用途才是癥結所在，但簡介主要建築特色是方便說明，而有關特色是可作改變的。會議室放置了一個實體模樣，以供委員參考；
- (x) 在定出設計時，已詳細考慮有關土地的局限和城規會就維港定立的目標。設計須盡量可容納各種活動，而且暢達度高。海旁的休憩用地是主要特色。有關發展的最低五層會同時闢建有蓋和無蓋休憩用地；
- (y) 有關建築物有三個主要部分：平台的文化藝術設施和休憩用地；低層的零售和酒店設施，以及高座的酒店房連天台花園；
- (z) 擬議發展與四周發展的關係已有圖則來說明。當中考慮到擬議發展與維園和高速公路的關係，有關土地是少數能利用完備的着陸點方便市民前往海旁的地點，但通往海濱的通道卻為高速公路所阻擋。因此，建議把公眾休憩用地建為層疊式，以改善前往海濱的暢達度，而同時容許其他功能用途；
- (aa) 有關發展的整體高度不超過主水平基準上 100 米，建築形式則與四周發展的體積配合得宜。較低部分的設計順應海濱的環境，並形成接近行人水平的繁忙地帶。建議建造連接維園的高架行人走廊，而升高的部分會消除高速公路造成的視覺障礙；
- (bb) 有關發展的佈局盡量不影響天后區內較高建築物望向維港的景觀，以及闢設多條貫穿有關土地的景觀通道，避免阻礙天后已建設地區內較低矮的建築物。建議為高層部分採用反光外牆，以便建築物的體積看來不會過大，同時亦營造較為吸引的外牆；
- (cc) 建築設計有助締造更生動的海旁空間；

回應規劃署的意見

(dd) 城規會的理想是不會在維港進行填海。為進行能實現此理想的擬議發展，反對修訂者建議恢復反對修訂地點的原來地帶劃分，以及保留東面平台；

連接海旁的行人通道

(ee) 規劃署的意見提到已建議加建新行人通道，來改善行人暢達度。反對修訂者指出原來由維園伸延的兩個平台已減為一個，而且沒有新通道通往天后區；

(ff) 規劃署認為擬建的西面平台較為可取，能改善暢達度。反對修訂者辯稱這只是代替了原來計劃的西面平台，不會有助改善東面的暢達度，而長廊仍然會是沒有便捷通道的盡頭路；

(gg) 規劃署認為，由於沿銅鑼灣避風塘的土地不足，而且狹窄，放棄該區的填海建議後，無法建造着陸點，因此令建造東面平台一事不再可行。反對修訂者回應說，沿銅鑼灣避風塘、擬用作建造西面平台的土地幾乎同樣狹窄。在這兩個地點容納着陸點的可行性應該不會有分別。反之，連接海港匯發展的東面平台較為可行，但小丘的高度卻不足以建造西面平台；

(hh) 反對修訂者留意到西面平台的着陸點會跨過計劃興建的沙田至中環線(下稱「沙中線」)，認為這個抵觸會造成工程問題，並影響有關計劃的可行性；

海濱長廊

(ii) 規劃署認為東面平台會侵佔已規劃的休憩用地。反對修訂者則回應說，擬議發展會保留地面的行人通道，而主要平台的公眾休憩用地有助改善望向海港的景觀，以及提供經園景平台／行人天橋通往內陸地區的更佳通道。已規劃的西面平台亦有需要在狹

窄的長廊建造大型着陸構築物，對長廊造成同類干擾；以及

發展密度和建築物高度

- (jj) 規劃署認為擬議發展的發展密度和建築物高度與海旁環境不相協調。反對修訂者回應說，擬議的地積比率和建築物高度遠低於毗連商業發展。擬議高度亦符合最近就北角海旁區訂定的高度限制，即主水平基準上 100 米的上限。

65. 主席接着請原反對者編號 368舒樂成先生簡介他對於反對修訂的看法。舒先生借助若干圖則提出下列要點：

- (a) 他反對在有關土地興建 100 米高的建築物，因為這幢建築物會像一道牆，阻礙海風吹向內陸。他支持把天后廟船遷往有關土地；

[鄭心怡女士此時到達加入會議。]

- (b) 中環灣仔繞道須以天橋形式興建，並設 4.5 米闊的行人道，以便行人飽覽維港景色；
- (c) 政府可分階段舉辦設計比賽，藉以美化和優化支撐這條長天橋的支柱，以及橋底和東區走廊底下的空間。藝術工作者可在天橋底下的空間設攤位；
- (d) 建造多用途天橋只須在油街進行有限的填海。此外，若任何一條海底隧道倒塌，天橋可避免對地下城市造成災難性破壞；以及
- (e) 擬建的清風街支路圍繞的水體可發展成避風塘，並設小型食店。

[李慧琼女士此時重返會議席上。]

66. 原反對者編號 558 號並無作任何簡介或提問。

67. 委員有以下問題：

- (a) 擬建的西面平台會否抵觸沙中線，以及在狹窄空間設置西面平台的着陸點，會否遇到像東面平台一樣的限制；
- (b) 請運輸署評論海港匯計劃對地面車輛和行人交通的影響；
- (c) 海港匯計劃有何視覺影響；
- (d) 考慮到擬議發展位處海旁，能否把這項發展的規模縮減；
- (e) 海港匯計劃可帶來多少額外的文化藝術空間，以及這項計劃的規劃優點；以及
- (f) 北角分區計劃大綱圖上有多少塊土地是預留作文化藝術的。

68. 馬紹祥先生、劉家強先生和李志苗女士有以下回應：

園景行人平台

- (a) 沙中線會建於高架的西面平台底下，平台地基會提供足夠空間，以便沙中線穿過；
- (b) 由於已沒有銅鑼灣避風塘的永久填海，及原來計劃在有關土地興建的綜合娛樂及消閒大樓，因此無須再建造東面平台；
- (c) 擬議西面平台向海的一面會加闊，以用作觀賞銅鑼灣避風塘和維港景色的觀景台。由於從東面平台望向維港的景觀會被東區走廊所阻擋，因此東面平台的景觀質素不及西面平台；
- (d) 維園的小丘可納入西面平台南着陸點的設計，該着陸點為棧道式設計。這樣可盡量減少對維園造成的

滋擾。另一方面，由於東面平台的着陸點設於維園的北面涼亭花園，可能對不少樹木造成影響，因此並非理想方案。東面已有足夠的行人連接通道，以配合已規劃的土地用途；

交通影響

- (e) 運輸署已密切監察維園道與興發街交界處交通燈位的行車和行人交通，並認為現有交通燈號安排恰當。該處目前的行人流量並不高。新發展帶來的額外行車和行人交通，以及附帶的影響，有待進一步評估，包括該交界處的容量是否可應付增加的交通量；

視覺影響

- (f) 擬議的高層高密度發展位處銅鑼灣避風塘邊緣，與海旁環境不相協調。反對修訂者說，擬議發展的高度與萬國寶通中心相若，而這個高度被視為不恰當；以及

用作文化藝術用途的土地

- (g) 北角分區計劃大綱圖沒有指定供文化藝術用途使用的土地。不過，在灣仔發展計劃第二期的建議發展大綱圖已訂明在香港會議展覽中心西面闢建文化藝術專區的構思。此外，在中區(擴展部分)分區計劃大綱圖上，已預留位於現有香港藝術中心附近的一塊土地供可能展開的擴建工程使用。

69. 杜立基先生和謝俊興先生有以下意見：

空氣流通和視覺影響

- (a) 擬議發展已進行空氣流通評估，但反對修訂者不會在會上詳述有關細節；

- (b) 單幢建築物不等同牆壁建築物。請委員參看實體模型，以了解有關發展如何配合附近地區；

園景平台

- (c) 反對修訂者不清楚政府到底認為東面平台是技術上不可行，還是不可取；

交通影響和規劃選擇

- (d) 在聽取政府部門的意見後，似乎是政府作出規劃選擇，繼續讓有關土地保持為一個死角，因此不會令這個地區產生額外行車和行人交通，亦無須對交通管理措施作任何改變；
- (e) 城規會須着眼於是否應讓有關土地維持欠吸引力和死寂的地點，因此無須加建任何行人連接通道；

建築物高度

- (f) 就有關發展建議訂明的建築物高度約為主水平基準上 100 米，這個高度已參照最近在北角分區計劃大綱圖為海旁發展訂明的高度限制，即主水平基準上 100 米。反對修訂者願意考慮檢討有關發展的高度；

文化藝術表演空間

- (g) 有關發展大約會提供 2 900 平方米的表演空間，可填補中環大會堂和西灣河文娛中心之間的不足；以及
- (h) 在香港，大約 95% 的表演場地是由政府所管理的，相當於一種壟斷，對藝術發展不健康，對私人計劃來說亦並非公平競爭環境。政府留意到這個不平衡的情況。相信政府是有意讓私人團體管理西九龍文化區日後的文化藝術場地，以解決這種不平衡的情況。海港匯計劃採用合伙形式進行，或許是個好開

始，讓私人機構參與建造藝術設施。若取得成功，會是一個良好先例。

70. 許日銓先生澄清，細小的香港藝術中心(100呎×100呎)是位於大會堂與西灣河文娛中心之間。他亦提出了下列各點作為補充：

- (a) 香港藝術中心一直超額租訂，證明這類場地是有需求的；
- (b) 預留作擴建香港藝術中心的土地位處地鐵隧道通風塔附近，在面積和質素方面均不及在有關土地可提供的設施；以及
- (c) 規劃署對於休憩用地的定義，實際是訂有多項限制的康樂空間。在香港，充滿朝氣和優質的公眾休憩用地多設於特色街道之間，或私人建築物之間。私人 and 公共地帶的邊緣盡是最生動活潑的街景。無可否認，如何在臨街面狹窄而又接近高速公路的有關土地闢建充滿朝氣的公眾休憩用地，仍然有待進一步討論。不過，反對修訂者會處理這方面的事宜。

71. 馬紹祥先生、李志苗女士和馬利德先生有以下補充：

- (a) 建造東面平台不可行，因為所需的大型着陸點會對維園造成相當的滋擾，特別是北面涼亭花園的茂密植物；
- (b) 重新規劃該區時，已在各項規限下優先考慮闢建公眾休憩用地。該區超過九成面積會由地面和連綿的海旁連接起來。缺失的部分是私人電力支站的所在地點。無須進行私人發展來達到這個規劃目標；
- (c) 連綿不斷的海濱長廊亦可提供露天空間，供娛樂、文化和藝術等各種活動使用；以及

(d) 據反對修訂者所提交的文件，有關發展的整體總樓面積有 25 000 平方米，當中只有 2 900 平方米（僅超過一成）會用作文化藝術用途。

72. 主席表示，關於新海旁文化藝術用地的日後管理，政府尚未指派任何管理機構負責。

73. 由於委員再無其他問題，政府人員和反對修訂者的代表以及原反對者亦沒有補充，因此城規會請政府人員和反對修訂者／原反對者離席。下午二時十五分休會用膳。

74. 會議於下午二時三十五分繼續進行。

75. 以下委員和秘書於午飯後出席會議：

楊立門先生	主席
黃景強博士	副主席
賴錦璋先生	
陳華裕先生	
陳偉明先生	
蔣麗莉博士	
杜德俊教授	
梁廣灝先生	
葉天養先生	
邱小菲女士	
陳炳煥先生	
方和先生	
鄺心怡女士	
劉志宏博士	
梁剛銳先生	
運輸及房屋局	
首席助理秘書長(運輸)	
趙慰芬女士	

環境保護署副署長
趙德麟博士
規劃署署長
伍謝淑瑩女士

議程項目 7

[公開會議]

考慮就《北角分區計劃大綱草圖編號 S/H8/21》提出的申述
申述編號 R10
(城規會文件第 7966 號)

[會議以廣東話進行。]

76. 秘書表示，黃澤恩博士與提出申述的九龍倉置業有限公司
的母公司，即九龍倉集團有限公司近期有業務往來，已就此
議項申報利益。委員備悉黃博士已因未能出席會議致歉。

77. 以下政府小組和申述人的代表此時獲邀出席會議：

李志苗女士	規劃署
	總城市規劃師／特別職務
馬紹祥先生	茂盛(亞洲)顧問有限公司

申述編號 10

杜立基先生	}	
霍志偉先生	}	
鄭社章先生	}	申述人的代表
林美寶女士	}	
吳小龍先生	}	

78. 主席歡迎上述人士出席會議，並請李志苗女士向委員簡
介有關申述。李志苗女士借助 Powerpoint 軟件作出簡介，並
按文件第 7966 號詳載的內容提出下列要點：

申述事項和理由

- (a) 有關申述由九龍倉置業有限公司提出，反對把清風街以南一塊土地由「休憩用地」地帶改劃為「道路」用地，以興建中環灣仔繞道的支路 8，以及把維園道一部分由「道路」用地改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊」地帶；
- (b) 由於申述的主要事項與同樣由九龍倉置業有限公司提出有關《灣仔北分區計劃大綱圖編號 S/H25/1》的修訂建議的反對修訂編號 7 相類似，以及這份申述和反對修訂同樣提到海港匯計劃，因此她只會簡介申述，不會再重覆相同的細節；

申述人的建議

- (c) 在北角和灣仔的分區計劃大綱圖上顯示原來擬於興發街附近興建的高架行人走廊(東面平台)；
- (d) 支路 8 的工程不應干擾東面平台；

評估申述

支路 8

- (e) 支路 8 為來自銅鑼灣、大坑、炮台山和天后區車輛提供通往中環灣仔繞道的主要連接；

園景平台

- (f) 除了保留在興發街交界處、橫跨維園道的現有地面行人過路處外，已計劃建造新行人連接通道，以提供更直接和方便的行人通道前往海旁；
- (g) 銅鑼灣避風塘沒有永久填海建議後，沒有足夠空間興建着陸點，因此東面平台不再可行；

- (h) 該區的土地用途建議作出大量改動後，不再需要東面平台；
- (i) 東面平台可能會對維園多棵樹木造成影響；以及

結論

- (j) 鑑於上述理由，規劃署不支持有關申述。

79. 主席繼而請杜立基先生闡述有關申述。杜立基先生說，他較早時簡介的反對修訂編號 7 亦與這份申述有關。他補充下列要點：

- (a) 支路 8 和東面平台是各別事宜，應該分開考慮；
- (b) 政府並無說東面平台在技術上不可行，只是不屬意這個方案；
- (c) 政府否決東面平台的一個論點是對樹木造成影響。同一論點可同樣應用於目前擬建由維園小丘伸延的園景平台(西面平台)。小丘的高度不足以興建西面平台，而且西面平台涉及相當建築工程，亦會影響大量樹木；
- (d) 因西面平台的着陸點接近游泳池而會有較多人使用，這個理由並不充分。這表示會有更多人受影響。反對修訂者認為這樣會令東面平台更可取，因為會把部分行人轉往銅鑼灣避風塘沿岸；以及
- (e) 沒有充分理據支持把東面平台刪除，而若把該平台刪除會令人無法前往海旁，特別是影響到天后居民。

80. 馬紹祥先生在回應時提出下列要點：

園景平台

- (a) 西面平台向海的一面寬闊，而位於維園的部分會以棧道的形式建造，以盡量減少對樹木的影響；
- (b) 不建造東面平台，是經過整體考慮(包括樹木保護)，並非純粹基於工程可行因素而決定；以及

支路 8

- (c) 這條支路的路線已在諮詢康樂及文化事務署後作多番修改，以便把維園的運作和公眾享用該公園，以及園內樹木所受的影響減至最少，尤其是在路線修訂後，已避免侵佔栽有大量樹木的維園北面涼亭花園。

81. 杜立基先生詢問，為何同樣具創意的設計，即棧道形式不能用於東面平台，藉以令較少樹木受影響。李志苗女士解釋說，東面平台的着陸點會設於平地，而西面平台的着陸點則設於小丘。地形差別令兩者須採用不同的工程設計。

82. 由於委員再無其他問題，政府小組和申述人的代表亦沒有補充，因此申述人的代表此時離席，政府小組則留席參與下一個議項。

第三部分

議程項目 8

[公開會議]

考慮就《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的
擬議修訂所提出的反對修訂編號 F1 和 F2
(城規會文件第 7967 和 7968 號)

[聆訊以廣東話和英語進行。]

原反對

編號 368 和 778

83. 主席說，黃澤恩博士近期和九龍倉集團有限公司(下稱「九倉」)有業務往來。九倉是反對修訂編號 F1 的反對者天星小輪有限公司的母公司，因此黃博士已就此議項申報利益。委員知悉他因事未能出席會議。

84. 主席說，反對修訂編號 F1 和 F2 與原反對編號 368 和 558 有關。原反對編號 558 的反對者已表示不會出席聆訊或委派代表出席聆訊。由於原反對的反對者和反對修訂者已獲給予充分的通知，委員同意在原反對編號 558 的反對者缺席的情況下，繼續進行聆訊。

85. 以下政府小組出席會議：

Nicholas Cooney 先生 - 外聘律師

陳錦賢先生 - 律政司高級助理民事法律專員

李志苗女士 - 規劃署總城市規劃師／特別職務

馮志慧女士 - 規劃署高級城市規劃師／特別職務

馬利德先生 - 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長

- 陳本標先生 - 土木工程拓展署總工程師／港島(2)
- 林志強先生 - 土木工程拓展署高級工程師／工程管理(港島及離島)
- 尹萬良先生 - 路政署主要工程管理處副處長(2)
- 梁達輝先生 - 路政署總工程師／鐵路規劃(2)
- 黃釗猷先生 路政署高級工程師 1／中環灣仔繞道
- 羅信理先生 - 路政署高級工程師 3／中環灣仔繞道
- 劉家強先生 - 運輸署副署長／策劃及技術服務
- 陳仲元先生 - 運輸署高級工程師／房屋及策劃
- 王麗芬女士 - 民航處高級民航事務主任
- 李鈞濟機長 - 民航處直升機營運督察
- 胡偉雄機長 - 政府飛行服務隊經理(行動)
- 鄭港涌先生 - 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9
- 馬紹祥先生)
- 程亮先生) 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
- 歐嘉曼女士)
- 張振明先生 安社亞洲(香港)有限公司

86. 以下反對修訂者／原反對的反對者亦於此時獲邀出席會議：

反對修訂編號 1

梁德興先生 } 反對修訂者代表
王以琳女士 }

反對修訂編號 2

Mr. Ian Brownlee]
Sir Michael Kadoorie]
Mr. Chris Buchholz]
Mr. Cliff Dunnaway]
麥黃小珍女士]
Mr. Mike Webber] 反對修訂者代表
唐子樑先生]
Mr. R.J.F. Brothers]
Mr. Heinz Rust]
Mr. Roger Lau]
Mr. John Leigh]
林靜瑜女士]

原反對編號 368

舒樂成先生 - 原反對的反對者

87. 主席歡迎與會人士出席會議，並簡介聆訊的程序。他繼

而邀請政府部門的代表向委員簡介反對修訂的背景。

88. 李志苗女士借助Powerpoint簡報軟件講解反對修訂編號F1，並按文件第7967號詳載的內容陳述下列事宜：

反對修訂事項

- (a) 把規劃區由 76.54 公頃縮減至 55.17 公頃(擬議修訂項目 A 項)；
- (b) 香港會議展覽中心(下稱「會展」)新翼以東的「休憩用地」地帶(擬議修訂項目 F 項)；
- (c) 「其他指定用途」註明「碼頭」地帶(擬議修訂項目 G1 和 G2 項)；
- (d) 順應原反對／原反對的部分而對圖則作出修訂建議，即位於灣仔北分區計劃大綱圖範圍內的一段主幹道路段會以隧道形式建造，擬議填海範圍會縮減至興建主幹道所需的最小填海範圍，以及先前「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶的擬議填海部分已經刪除。

反對修訂的理據

- (e) 隨着規劃區的範圍縮減，擬議直升機升降坪的新地點或會對來往灣仔和尖沙咀的渡輪航道造成不良影響。擬議直升機升降坪的填海工程並無凌駕性的公眾需要；
- (f) 根據擬議修訂項目 F 項，現有灣仔渡輪碼頭所在的土地會改劃為「休憩用地」地帶，但有關土地應保留作碼頭用途；
- (g) 根據擬議修訂項目 G1 項和 G2 項，灣仔渡輪碼頭的擬議新址遠離現址。由於與舊碼頭相比，新碼頭距離灣仔中心地帶較遠，預計會導致乘客嚴重流失；

反對修訂者的建議

- (h) 把擬議「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶從面積已縮減的規劃區刪除；
- (i) 縮減會展新翼以東擬議休憩用地的面積，並把現有灣仔渡輪碼頭保留在「其他指定用途」註明「碼頭」地帶內的原址；

對反對修訂所作的評估

- (j) 運輸及房屋局局長表示，擬議直升機升降坪地點，旨在為政府飛行服務隊提供一個永久性的直升機升降坪，以便提供緊急和其他政府飛行服務，取代目前位於前公眾貨物裝卸區的臨時直升機升降坪。該升降坪將供政府和本地直升機營運商共用，但政府在任何時間均有優先使用權。政府對選址已進行詳細研究，而擬議地點最能切合政府飛行服務隊的所有運作需要；
- (k) 擬議直升機升降坪的範圍將相等於博覽道東現有渡輪碼頭的範圍，因此無須進行填海。根據擬議修訂項目 A 項，灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1 上直升機升降坪的擬議填海部分已經刪除；
- (l) 政府飛行服務隊表示，擬議直升機升降坪會根據相關的安全標準設計。當局會進行詳細的研究和飛行測試，劃定的往來航線會將對渡輪服務的不良影響減至最低；
- (m) 現有的灣仔渡輪碼頭將受到為興建主幹道而須進行的擬議填海工程影響，因此不能原址保留。「具有力和令人信服的資料報告」已顯示，就灣仔發展計劃第二期項目而言，興建主幹道有凌駕性的公眾需要；
- (n) 鑑於在新渡輪碼頭投入運作前有需要維持現有的渡

輪服務，故此新碼頭將盡可能在靠近現有渡輪碼頭的位置重置。新碼頭會距離現有碼頭約 130 米，相等於多約二至三分鐘的步行路程。當局會闢設足夠、便利和舒適的行人專用通道，把新渡輪碼頭和日後在附近闢設的公眾交通交匯處互相連接；以及

結論

(o) 基於上述評估，規劃署不支持該項反對修訂。

89. 李志苗女士借助 Powerpoint 簡報軟件講解 反對修訂編號 F2，並按文件第 7968 號詳載的內容陳述下列事宜：

反對修訂事項

- (a) 縮減規劃區的面積，包括刪除原先在「其他指定用途」註明「直升機停機坪」地帶內的擬議填海區(擬議修訂項目 A 項)；
- (b) 會展新翼以東的「休憩用地」地帶(擬議修訂項目 F 項)；
- (c) 順應原反對／原反對的部分而對圖則作出修訂建議，即位於灣仔北分區計劃大綱圖範圍內的一段主幹道路段會以隧道形式建造，擬議填海範圍會縮減至興建主幹道所需的最小填海範圍，以及先前「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶的擬議填海部分已經刪除；

反對修訂的理據

- (d) 縮減規劃區面積的建議會導致「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶的面積減少。該地帶所提供的面積，不足以供商業中心區興建永久的直升機升降坪，以提供本地和跨境的直升機服務；
- (e) 儘管其他地區現時已有和已計劃提供設施，但未能應付於商業中心區設置永久直升機場的迫切需要。

港澳碼頭的直升機場只供雙引擎直升機使用，而且只可應付連接澳門的服務的預期增長。計劃於啓德提供的設施，儘管可供單引擎直升機使用，但由於有關設施太遲興建，面積細小，而且選址不當，因此未能應付本港旅遊業和商業的需要。香港國際機場所開辦的商用直升機場服務則並不實用，商業上不可行，而且亦不合適；

反對修訂者的建議

方案一(屬意的方案)

- (f) 把南面一塊用地由「休憩用地」地帶改劃為「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶，以便擴展擬議直升機升降坪的範圍，以及把毗連該地帶西面的「休憩用地」地帶部分範圍改劃為「其他指定用途」註明「直升機場客運大樓、與海旁有關的商業及休憩用途」地帶，以便興建一座客運大樓，而建築物高度則限於主水平基準以上 20 米；
- (g) 增訂一份新的「註釋」，以訂明「其他指定用途」註明「直升機場客運大樓、與海旁有關的商業及休憩用途」地帶可用作哪些合適的用途；
- (h) 修訂《說明書》的內容，以闡明擬議新地帶的規劃意向，即在該休憩用地與直升機升降坪之間設立一個緩衝區，以及在面向金紫荊廣場、公眾觀景平台、直升機場和海旁商業設施的地點闢設一個平台式的公眾露天前院。該前院能活化整個海旁區的景象；

方案二

- (i) 把南面一塊用地由「休憩用地」地帶改劃為「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶，以便擴展該擬議直升機升降坪的範圍；
- (j) 修訂「其他指定用途」註明「直升機升降坪」地帶

的「註釋」，以便把「直升機場客運大樓」納入第一欄用途；

- (k) 在《說明書》第 8.4.16 段所載「本港境內服務」後面加「及可能開辦的跨境服務」；

對反對修訂所作的評估

- (l) 運輸及房屋局局長表示，政府已有計劃提供足夠的直升機升降設施，以應付本港及跨境服務的預測需求。擬設於灣仔海旁的直升機升降坪供政府飛行服務隊和本地商用直升機服務共用，但政府在任何時間均有優先使用權。在考慮過運作的因素後，預計除了政府飛行服務隊的運作外，該直升機升降坪每年可以容納約 20 000 架次的境內商業航班，它的處理能力足以應付最少至二零二零年的預測需求；
- (m) 由於擬議直升機升降坪無須進行填海，刪除有關分區計劃大綱圖上先前擬議的直升機升降坪填海範圍，做法恰當；
- (n) 至於跨境直升機服務，港澳碼頭的直升機場所提供的服務，並不限於香港至澳門的飛行服務。直升機場擴建工程將於二零零九年前完成，屆時，該直升機場每年將可處理 55 000 架次的直升機航班，它的處理能力足以應付最少至二零一五年的預測需求，包括珠三角地區的服務需求；
- (o) 在啓德預留作直升機場的用地，可供單引擎直升機使用，長遠而言可提供跨境直升機服務。由於當局已計劃在啓德興建郵輪碼頭和在碼頭附近興建旅遊和商業設施，該直升機場可受惠於因上述設施而產生的協作效應；
- (p) 會展新翼以東的擬議「休憩用地」地帶旨在作公眾休憩用地用途，以及擴展金紫荊廣場，作為主要旅遊點。該地帶會成為灣仔至北角延綿不斷的海濱長廊的一部分，加強海濱區的視覺或實體連貫性。反

對修訂者的建議會導致「休憩用地」地帶的面積減少、對金紫荊廣場的環境和擴建計劃造成不良影響，以及破壞海濱長廊的連貫性。有關建議會對金紫荊廣場在視覺和空間設計方面的優點帶來負面影響。此外，亦會損及現有景觀的特點和該區文娛空間的質素，不符合城規會「維多利亞港——理想和目標」，以及共建維港委員會所訂定的《海港規劃原則及指引》；

- (q) 當局已就灣仔海旁的擬議直升機停機坪諮詢立法會和有關區議會，並已考慮公眾的意見。就反對修訂者擴展直升機場的建議，灣仔民政事務專員表示，灣仔區議會轄下的規劃、交通及環保委員會提出不同的意見。一些委員支持增加直升機場設施，並支持政府和商業直升機公司共用直升機場，而其他委員則關注噪音和交通影響。規劃、交通及環保委員會委員重申，在任何情況下，政府在任何時間均有優先使用權；以及

結論

- (r) 基於上述評估，規劃署不支持該項反對修訂。

90. 鄭港涌先生補充說，灣仔海旁的擬議直升機場由兩個升降坪和一個停泊位組成，足可應付最少至二零二零年本地航班的預測需求。

91. 主席繼而邀請反對修訂編號 F1 的反對者代表闡述該項反對修訂。梁德興先生運用 Powerpoint 簡報軟件講解，提出下列各點：

就擬議直升機升降坪提出反對

- (a) 尖沙咀和現有及重置後的灣仔渡輪碼頭之間的航道會位於擬議直升機場 100 米範圍內。漲潮期間，渡輪的桅杆或會對在直升機場升降的直升機構成危險；

- (b) 直升機升降時所發出的聲響，會妨礙船員接收附近渡輪所發出的撞船警號，影響渡輪航行安全。此外，直升機產生的氣流和噪音，或會對渡輪上的乘客構成滋擾。從文件第 7967 號所示，似乎未有就這些事宜徵詢海事處的意見；
- (c) 擬議直升機場不符合共建維港委員會訂定的《海港規劃指引》。該指引訂明「應鼓勵沿海旁地帶發展休憩、零售、飲食、康樂、消閑、文娛、旅遊相關設施等用途，以建立朝氣蓬勃和多姿多采的海濱，以及提升海港對公眾的吸引力」；

反對搬遷灣仔渡輪碼頭的建議

- (d) 擬議重置灣仔渡輪碼頭的地點未能充分解決渡輪營運商和乘客的需要。中環天星小輪碼頭遷往距離舊碼頭約 300 米處地方後，乘客量減少了 18%。考慮到擬議碼頭和現有碼頭距離 130 米，以及尖沙咀巴士總站可能遷往距離尖沙咀渡輪碼頭約 100 米處的地方，對來往灣仔和尖沙咀的渡輪乘客而言，步行距離總共增加 230 米。渡輪營運商的生意會大受影響。
- (e) 政府沒有就搬遷渡輪碼頭對渡輪營運商業務的影響和對乘客造成的不便進行詳細的評估，亦無建議任何可緩解影響的所需措施；
- (f) 政府沒有解釋為何現時建議的地點是唯一可行的選址。應有更好的選址，例如現有碼頭西北面，距離會展更近及與會展更便利地相連的一塊土地。渡輪服務營運商亦沒有獲充分諮詢；
- (g) 城規會應要求政府在作出搬遷碼頭的決定前，採取以下措施：
 - (i) 就渡輪服務和乘客所受到的影響進行詳細的評估，以及為新碼頭物色合適的選址；

- (ii) 在鄰近的「休憩用地」地帶提供有蓋行人道和自動行人道，以改善碼頭和會展及鄰近商業地區的行人連接系統；以及
- (iii) 把巴士總站和相關的運輸設施遷往新碼頭附近地方。

92. 主席繼而邀請反對修訂編號 2 的反對者闡述反對修訂。

93. Ian Brownlee 先生開始講解，並請委員留意文件第 7968 號附件 E1 所載反對修訂者所提交的反對陳述書，以及在會議上呈交由香港大學王于漸教授於二零零七年十一月二十九日的一封信件。他重點提出：

- (a) 反對陳述書第 4 段所提供的資料，有助澄清一些重要的事宜，包括單引擎和雙引擎直升機、政府和商業／私人營運商，以及跨境和本港直升機服務的分別；
- (b) 陳述書第 5 段提供由政府委聘進行並於二零零二年七月完成的顧問研究(二零零二年研究)的詳情，有關研究載述在商業中心區發展永久直升機場的需要；以及

[蔣麗莉博士於此時暫時離席。]

- (c) 王于漸教授在信內指出，二零零二年研究顯著低估跨境直升機服務的需求。根據廣東和澳門於二零零一年至二零零五年期間的本地生產總值實際增長率，跨境直升機航次和載客人次的每年複合增長率應分別為 14.2% 和 17.1%，而非二零零二年研究所載的 6.4% 和 9.4%。爲了保持本港在區域經濟體系的競爭力，實有迫切需要制訂政策，以應付尚未滿足的跨境直升機服務需求。

94. Michael Kadoorie 爵士運用 Powerpoint 簡報軟件進行講解，並提出下列各點：

- (a) 他的家族服務本港多年，爲了整體社會利益着想，他主張在商業中心區興建商用直升機場，繼續爲本港服務；

[鄺心怡女士此時到達參加會議，蔣麗莉博士此時返回會議席上。]

- (b) 珠三角地區的居住人口超過 6 千萬，區內 40% 的工業機構由香港人擁有。倘本港欲繼續在珠三角地區享有優勢，應維持本身經濟的競爭力；
- (c) 時間是經濟競爭力的關鍵。倘把直升機場建於位於商業中心區外的啓德，經陸路往返直升機場所需的時間，可能會比飛往珠三角區長，這會影響本港經濟的競爭力；
- (d) 全球有許多城市(例如倫敦和紐約)均有位於商業中心區的直升機場。其實，本港的商業中心區亦曾有直升機場以臨時形式運作超過 40 年。該直升機場已經停用，卻無由其他設施替代。在現有商業中心區海旁地帶用地的規劃中，並不包括一個可持續發展的直升機場；以及
- (e) 修訂反對者經與關注人士詳細對話後，已就其建議取得廣泛的公眾支持。二零零五年二月二十八日，立法會轄下的經濟事務委員會及規劃地政及工程事務委員會通過一項議案，「促請政府加快在港島商業市中心內提供永久的商用直升機場及設施，並在不違法填海的原則下容許商業直升機公司與政府共用會議展覽中心的直升機場。」城規會應留意立法會的議案。

95. 蔣麗莉博士是香港總商會的主席，該商會先前支持反對修訂者的建議，即在商業中心區興建設有四個升降坪的直升機場；蔣博士爲此申報利益。

[蔣麗莉博士此時離席。]

96. Chris Buchholz 先生借助 Powerpoint 簡報軟件，就直升機服務的需求向委員陳述下列各點：

- (a) 天馬艦原有的直升機升降坪於二零零四年停止運作。在此之前，從商業中心區地面起飛的直升機航班數目在二零零一至零三年間顯著增長。在二零零一年和二零零三年，實際的直升機航班數目分別為 4 790 架次和 10 831 架次，增長率約為每年 50%。政府預計每年的增長率為 6.3%，有關估計過於保守。根據直升機業界的經驗，增長率應為每年 15%；
- (b) 政府先前亦承認直升機服務有很大的需求。二零零四年，政府曾建議在上環興建直升機場，每年處理 43 000 架次的航班。由於有關地點過於接近民居，政府其後放棄了這項建議；
- (c) 政府建議在灣仔海旁興建的直升機場，由於只設有兩個升降坪，因此並不足以應付需求。根據反對修訂者的估計，擬建的直升機場每年只可處理 9 000 架次的航班，而非政府所估計的 20 000 架次。由於政府飛行服務隊有使用有關設施的優先權，而有關設施也可能不時因天氣惡劣而須關閉，該直升機場實際的處理能力將會進一步受到影響。此外，商用直升機服務在整天的需求並不平均；
- (d) 正如在會上呈上的圖表所示，即使按照政府就直升機場每年可處理 20 000 架次的航班的樂觀估計，以及需求按年增長 6.3% 的保守預測，擬建直升機場的處理能力也會在二零一五年飽和；
- (e) 港澳碼頭現有的直升機場並不能解決上述問題，因為該直升機場只能供雙引擎直升機使用，但 85% 的本地航班均由單引擎直升機提供服務。此外，由於前往澳門的直升機服務增長迅速，港澳碼頭直升機場剩餘的處理能力非常有限；
- (f) 計劃在啓德興建的直升機設施，是規劃中的郵輪碼

頭的輔助設施。有關設施並不靠近商業中心區和主要的酒店和會議設施，對大部分遊客和商人而言，不太便利；以及

- (g) 為了解決設施短缺的問題，政府有迫切需要在商業中心區興建一個設有四個升降坪的直升機場。

97. Cliff Dunnaway 先生借助 Powerpoint 簡報軟件，就反對修訂者建議的設計事宜向委員陳述下列各點：

- (a) 政府所建議興建的直升機場並不是合理的方案，原因是該直升機場的處理能力不足以應付需求；方案缺乏公眾文娛大樓；公眾可享用的海濱區的面積將減少 1 800 平方米；以及有關設計沒有顧及海港和金紫荊廣場的情況；
- (b) 反對修訂者的建議採用了下述的設計原則：
 - (i) 提供一個面積足夠的直升機場，供政府和私人機構共用；
 - (ii) 為海旁區和金紫荊廣場帶來正面的影響；
 - (iii) 為直升機升降坪和金紫荊廣場提供有效的視覺和噪音分隔區；
 - (iv) 提供締造多樣化公共空間和闢設新海港觀景點的機會；
 - (v) 保存一條延綿不斷的海濱長廊；以及
 - (vi) 為容納公眾活動、康樂設施和通道提供新機會。
- (c) 在反對修訂者的建議中，方案一可符合上述的所有原則。方案二不包括直升機場客運大樓和公眾文娛大樓，在優化海旁環境方面的效果會較弱；

[鄭心怡女士此時暫時離席。]

- (d) 反對修訂者的建議會為香港帶來一個前所未有的世界級直升機場。該建議會設置優美的觀景台和散步長廊，以方便市民前往海濱，盡覽海濱的景致，並加強與海港的連繫。該建議會在目前為巴士迴旋處的用地提供 1 400 平方米的可用公共空間，包括平台和向公眾開放的天台。建議會為金紫荊廣場增添特色，並把該廣場變為全新的「金紫荊廣場」，提供多樣化的新活動空間和機會，供公眾享用。該建議會創造把海陸空交通連繫起來的機會，也不會與已知的道路計劃互相牴觸。該建議亦會為旅遊業帶來新機會，令海濱區更添活力，並為香港締造一個具吸引力的新景點；以及

[李慧琼女士此時暫時離席。]

- (e) 只有按反對修訂者的建議對分區計劃大綱圖作出修訂，才能實現上述的構想。

98. 麥黃小珍女士借助 Powerpoint 簡報軟件，向委員介紹反對修訂者對關注人士進行的諮詢活動：

- (a) 在反對修訂者進行諮詢前，相關人士普遍只掌握很少資料，甚至可能對建議有些誤解。反對修訂者藉着諮詢活動，與關注人士分享有關建議的資料，消除他們的誤解。反對修訂者亦聽取了關注人士的意見，並且按照他們的意見修訂了有關建議。例如，反對修訂者最初構思興建一個浮動的直升機場，但共建維港委員會提出反對，認為這樣會侵佔海面。反對修訂者在考慮了共建維港委員會的意見後，放棄了上述的構思；
- (b) 反對修訂者的建議符合共建維港委員會所制定的海港規劃原則。共建維港委員會沒有把建議納入灣仔發展計劃第二期的概念圖則，主要原因是根據相關的意見調查，只有 49% 的受訪者支持擬議的直升機場。不過，表示反對的受訪者的數目更少，只有

27%；

[李慧琼女士此時返回席上。]

- (c) 城規會在二零零六年八月討論灣仔發展計劃第二期項目時，看來沒有考慮一些委員對擬議直升機場的意見；
- (d) 立法會轄下的經濟事務委員會和規劃地政及工程事務委員會曾討論有關提供直升機場設施的事宜。二零零五年二月二十八日，上述的兩個事務委員會通過一項動議，促請政府加快在港島商業市中心內提供永久的商用直升機場及設施，並在不違法填海的原則下，容許商業直升機公司與政府共用香港會議展覽中心的直升機場；
- (e) 反對修訂者曾在二零零五年諮詢灣仔區議會。在諮詢期間，灣仔區議會的議員對直升機場在運作時可能造成噪音滋擾表示關注。為了解決他們所關注的問題，反對修訂者委託顧問公司進行評估，結果顯示直升機場所產生的噪音並無明顯超出灣仔區的環境噪音。二零零七年二月，反對修訂者進行實地的噪音測試，一些灣仔區議員亦有出席；
- (f) 反對修訂者曾積極參與在二零零七年一月舉行的灣仔節，擺放攤位展出直升機和擬議商用直升機場的模型。反對修訂者亦派出一隊直升機，在灣仔節和兩星期前舉行的香港海港日進行空中表演。上述的展覽和表演都大受公眾歡迎；
- (g) 二零零七年五月二十二日，灣仔區議會轄下的規劃交通及環保委員會討論有關建議，會議的記錄文本附於文件第 7968 號附件 E1 所載的反對陳述書內。該記錄文本顯示，委員會的成員支持商業直升機公司使用有關的直升機場；
- (h) 在二零零七年四月至六月期間，反對修訂者亦舉行了一連串的路展，向公眾解釋其建議；

- (i) 商界、貿易發展局和旅遊發展局也相當支持有關建議；以及
- (j) 根據在諮詢期間和二零零七年國慶假期所進行的意見調查，超過 80% 的受訪者歡迎有關建議。

99. 反對修訂者的代表在會上播放錄影帶，扼要重述簡報所講述的主要事項。

100. Ian Brownlee 先生借助 Powerpoint 簡報軟件進行總結，並陳述下列要點：

- (a) 根據環境保護署署長的意見(載於文件第 7968 號第 5.14 段)，申請地點距離住宅用途發展超過 300 米，而擬議的直升機場亦非《環境影響評估條例》所規定的指定項目，因此，設有四個升降坪的直升機場在有關地點運作時所產生的噪音應不會對易受影響的用途造成影響。商業中心區的其他所有地點都可能對住宅用途發展造成不良影響；
- (b) 如文件第 5.15 段所述，運輸署並無以交通理由對反對修訂者的建議提出反對；
- (c) 關於規劃署在文件第 7(c)段的意見，委員應參考在會上呈交的圖表，有關圖表就直升機服務的預計需求和香港規劃中的直升機場的處理能力提供更準確的評估；
- (d) 政府所建議的直升機場會對鄰近的金紫荊廣場造成嚴重的不良影響。在隔音效果方面，政府所建議興建的隔音屏障將及不上反對修訂者所建議興建的設計優良的多用途大樓；
- (e) 在文件第 7(b)和(e)段，規劃署就反對修訂者的建議對海旁休憩用地所產生的影響提供意見。規劃署在提出有關意見時，可能簡單地假設休憩用地是越多越好，但這個假設不一定正確。反對修訂者的建議可提供額外的活動和空間，增添海濱區的活力和

吸引力，為該區帶來正面的影響；

- (f) 反對修訂者建議把「休憩用地」地帶改劃為設有四個升降坪的直升機場，所涉面積只有約 1 980 平方米，與沿海旁大片的「休憩用地」地帶相比，實在是微不足道。況且，沒有如反對修訂者的建議，海旁休憩用地將缺乏具特色和活力的焦點；
- (g) 與規劃署在文件第 7(e)段的意見恰恰相反，反對修訂者的建議可符合城規會有關「維多利亞港——理想和目標」的原則。該建議可為海港增添優美景致，讓市民盡覽海濱風光；增強港人和維港的連繫；增添維港魅力，並促進旅遊事業；通過具創意的建築設計，締造優美的海濱環境，促進多元化的活動，提供完善的休憩用地和行人通道網絡；以及確保港內運輸的安全和效率，強化香港作為國際中樞港的功能；以及
- (h) 為了回應文件所載的意見，反對修訂者在會上呈上替代方案(方案三)，供委員考慮。在方案三中，客運大樓和文娛大樓的面積會減少，但會保留直升機場的四個升降坪。方案一仍是反對修訂者屬意的方案，方案三是次選，方案二則是反對修訂者可接受的最起碼方案。

101. 主席繼而邀請原反對編號 368 的反對者舒樂城先生就反對修訂發表意見。舒先生借助一些繪圖，陳述下列各點：

- (a) 擬議直升機場的選址不當，因為直升機所發出的噪音會對金紫荊廣場的遊客構成永久的滋擾。該地點應改劃作與海旁有關的商業用途和戶外食肆；
- (b) 應在前公眾貨物裝卸區以北的 0.6 公頃填海土地建造設有三個升降坪的直升機場，或利用 1.1 公頃的填海土地建造設有四個升降坪的直升機場。當局亦應考慮興建雙層的直升機場，讓直升機在高處進行升降，以減少對附近的渡輪造成滋擾。海濱區亦應設置停車場，供直升機場的使用者使用。當局亦應

小心設計直升機場大樓，以確保大樓能抵受颱風的吹襲；

- (c) 應把灣仔渡輪碼頭從現有的位置北移。重置後的碼頭與擬議直升機場的距離，會比政府所建議的為大。新的渡輪碼頭也會較接近會展。不過，天星小輪可能會與未來的沙中線會展站在吸納客源方面，進行較激烈的競爭；以及
- (d) 應在途經新渡輪碼頭和擬議直升機場附近的擬議行車天橋上設置公眾觀景台。

102. 委員就反對修訂編號 F1 提出下述問題：

- (a) 新渡輪碼頭會否與公共車輛總站和地鐵站連接；有否該等連接通道的詳情；
- (b) 在港澳碼頭的現有直升機場有否對附近的渡輪服務構成影響；
- (c) 反對修訂者是否已根據共建維港委員會所訂的海港規劃原則評估其建議；以及
- (d) 如升降坪的數目有增減，會否對直升機場所產生的噪音造成分別。

103. 李志苗女士在回應上述問題(a)時說，新渡輪碼頭會經園景觀景台與新的公共運輸交匯處和未來的沙中線會展站連接。分區計劃大綱圖並無顯示有關設施的詳細資料，因為該圖只是提供規劃大綱，為該區的土地用途和發展提供指引。當局為設施進行詳細設計時，才會制定有關的詳細資料。梁德興先生說，由於缺乏詳細資料，故不能保證新渡輪碼頭在將來會有足夠的公共交通和行人設施。如果將來連接渡輪碼頭和公共交通設施的行人通道不是以有蓋行人道或自動行人道的形式興建，有關的通道便會不夠方便。

104. 梁德興先生在回應問題(b)至(d)時陳述下列各點：

- (a) 在港澳碼頭的現有直升機場設在高架構築物上，比渡輪的航線高出許多。與擬在灣仔海旁興建的地面直升機場相比，港澳碼頭的直升機場會對渡輪船員造成較少的噪音滋擾；
- (b) 反對修訂者的建議符合海港規劃原則，因為一個設計妥善、設備完善的渡輪碼頭可方便市民前往和享用海濱。擬議的有蓋行人道、自動行人道和公共運輸交匯處可更方便市民前往碼頭；以及
- (c) 直升機噪音對渡輪船員造成何等程度的影響將取決於多項因素，如直升機的飛行路線、直升機在上空盤旋的時間，以及直升機升降坪的高度。按照政府興建地面直升機場的建議，無論有關的直升機場設有多少個升降坪，所產生的噪音都會對船員構成嚴重的影響。

105. 程亮先生在回應委員的問題時補充下列各點：

- (a) 文件第 7967 號第 5.5 段提及會為直升機升降坪闢設 100 米的障礙物限制區，但該區不應視為移動障礙物的禁止進入區。如有渡輪駛經該區，直升機運作須因而停止，直至障礙物移離該區。因此，直升機運作不會對航行安全構成影響。當局在進行有關擬議直升機場的研究和擬備灣仔發展計劃第二期的建議發展大綱圖時，曾徵詢海事處的意見，該處並無提出負面意見；以及
- (b) 關於反對修訂者把碼頭從現有位置西移的建議，程亮先生說，考慮到在新碼頭興建期間須維持渡輪服務，目前所建議的地點已是西面最遠處的可行地點。

106. 梁德興先生說，當局只會就把碼頭從現有位置遷往東北面的建議諮詢反對修訂者。反對修訂者除了提供渡輪服務運作的詳情外，並無參與新渡輪碼頭的選址工作。

107. 馬利德先生詢問，是否可改變渡輪的航道，以避開直升

機的飛行路線。梁德興先生回應說，改變航道會延長航行的時間，影響渡輪服務的競爭力。

108. 胡偉雄機長說，政府有需要興建擬議的直升機升降坪，以便提供緊急的飛行服務。香港島並無其他地點適合闢設上述用途。在灣仔現有的臨時直升機升降坪，偶而也會出現直升機與渡輪衝突的情況。根據機師的飛行手冊，當有渡輪進入特定的安全區域，便須暫時停止起飛和降落。未來的直升機場也會採取相同的措施。梁德興先生說，擬議的直升機場也會供商業直升機公司使用。他擔心頻繁的直升機升降活動會影響渡輪服務。

109. 委員就反對修訂編號 F2 提出下述問題：

- (a) 關於直升機服務的需求預測，為什麼反對修訂者所作的預測與政府的預測會有所出入；在會上呈上的圖表中，「商業中心區地面直升機場需求」的數字是否包括跨境航班；在二零零三年所錄得的 10 831 架次的航班中，是否包括政府飛行服務隊的運作。此外，有沒有二零零三至零六年間直升機航班的實際數字；
- (b) 是否必須使用雙引擎直升機進行跨境飛行；
- (c) 有沒有關於單引擎直升機噪音的資料；
- (d) 民航處處長在文件第 7968 號第 5.13 段表示，反對修訂者有關興建設有四個升降坪的直升機場的建議不符合國際民用航空組織的規例。反對修訂者會否對有關意見作出回應；
- (e) 本地航班的主要目的地是何處；
- (f) 灣仔區議會轄下的規劃交通及環保委員會是否曾通過動議，支持反對修訂者的建議；
- (g) 如按照反對修訂者的建議提供四個升降坪，擬議直升機場附近的「休憩用地」地帶的面積將會減少。

灣仔區議會轄下的規劃交通及環保委員會的委員是否知悉此事；

- (h) 反對修訂者在會上呈交的繪圖中所顯示的方案三，與 PowerPoint 簡報軟件所顯示的是否相同；
- (i) 方案三的建議會否容許設置一條延綿不斷的海濱長廊，以及提供海關、出入境及檢疫設施；
- (j) 反對修訂者擬建的直升機場客運大樓可充當直升機升降坪與休憩用地之間的緩衝區，這項安排是否有規劃優點；以及
- (k) 反對修訂者認為政府的建議會刪去一些公眾休憩用地，可否進一步解釋上述意見。

110. 鄭港涌先生在回應上述問題(a)和(b)時陳述下列各點：

- (a) 過去數年，本地直升機服務的需求有很大的變動。在二零零一至零三年間，有關的需求顯著增加，但其後卻有所下跌，詳情如下：

<u>年度</u>	<u>航班數目</u>
2003	10 800
2004	8 400
2005	7 800
2006	3 400
2007(頭十個月)	2 400

- (b) 反對修訂者假設需求會從二零零三年高峰按年增長15%，按照先前的市場情況，這預測屬過高。擬議直升機場每年可處理 20 000 架次的航班，這設計是合理的，並足以應付預計的需求；
- (c) 中環原有的直升機升降坪在二零零四年停止運作。政府其後向一間商業直升機公司批出短期租約，在西九龍的一塊用地闢設直升機升降坪。由於本地直升機服務的需求偏低，該公司已在短期租約屆滿前

停業。由於大部分本地航班都是接載遊客觀光，而西九龍的交通也十分方便，因此，西九龍直升機升降坪使用率偏低的原因，並不如反對修訂者所說般是因爲其地點位處商業中心區外；

- (d) 政府先前曾建議在上環興建設有四個升降坪的直升機場，可處理 43 000 架次的航班。不過，由於該直升機場的地點並不是位於商業中心區內，故直升機業界不接受建議。位處灣仔海旁區的擬議地點是折衷的建議，該地點雖然只能處理較少航班，但位於商業中心區內；

[鄭心怡女士此時返回席上。]

- (e) 目前，跨境服務主要由港澳碼頭的直升機場提供。按照設計，該直升機場每年可處理 30 000 架次的航班，在應付目前每年約 17 000 架次的需求方面，綽綽有餘。爲了應付未來需求的增長，港澳碼頭的直升機場現正進行擴建，工程將在二零零九年完成。屆時，該直升機場的處理能力將增至每年 55 000 架次。當局也計劃在啓德(即東南九龍)提供更多設施。由於提供跨境直升機服務的設施將十分充足，故灣仔的擬議直升機場會集中處理本地航班服務。此外，在港澳碼頭和啓德(該處將興建郵輪碼頭)興建提供跨境服務的直升機場也較符合成本效益，因爲這樣可共用海關、出入境及檢疫設施；以及
- (f) 目前，所有跨境航班均使用雙引擎直升機，但這是直升機公司爲配合市場和運作而作出的決定，而非政府規例的要求。

111. Chris Buchholz 先生在回應問題(a)和(e)時陳述下列各點：

- (a) 在會上呈上的圖表中，「商業中心區地面直升機場需求」的數字不包括跨境的直升機航班，而二零零三年所錄得的 10 831 架次的航班，也不包括政府

飛行服務隊的運作；

- (b) 政府的預測過於保守，沒有考慮近年經濟高速增長這個因素。正如圖表所示，二零零一至零五年間的增長率應約為每年 50%，而航班的總數已在二零零三年超越政府擬建的直升機場(設有兩個升降坪)的處理能力。反對修訂者是根據數十年的實際營運和商業經驗而作出預測，有關的預測應較為真確；
- (c) 港澳碼頭的直升機場主要提供前往澳門的固定航班服務，並不能應付對商業中心區地面直升機場的殷切需求。隨着澳門多個新賭場開業，港澳碼頭的直升機航班在近年迅速增加。即使該直升機場進行擴建工程，也無法提供固定的直升機航班服務。況且，大部分非固定航班服務都使用單引擎直升機，但該種直升機並不能使用港澳碼頭的直升機場；
- (d) 西九龍原有直升機升降坪關閉的主要原因是地點不便，而非需求不足。根據海外的經驗，提供固定航班服務的直升機場應設在商業中心區內；以及
- (e) 大部分本地航班均與旅遊業有關。很多住在港島區酒店的旅客均不願意前往九龍乘坐直升機。商業中心區和香港國際機場之間的穿梭服務的需求也不斷增加。

112. 唐子樑先生就委員於上文第 26 段(a)的問題補充下列各點：

- (a) 在二零零四至零六年間，直升機公司須使用半島酒店的高架直升機升降坪，該直升機升降坪只供雙引擎直升機使用。本地的直升機服務已變得非常昂貴，旅遊業普遍都不能負擔；以及
- (b) 二零零四年，當時的經濟發展及勞工局在呈交立法會的文件中也反映本地直升機服務的需求殷切。據文件所載，當局應提供一個面積為 7 000 平方米的直升機場，每年可處理 43 000 架次的航班。政府

建議在灣仔海旁興建的直升機場的規模，將不足以應付需求。

113. 麥王小珍女士在回應上文問題(c)時說，反對修訂者已提交噪音影響評估報告，該報告載於文件第 7968 號附件 E1 的反對陳述書附錄 1 內。

114. Mark Webber 先生在回應上文問題(d)時說，在反對修訂者擬建的四個升降坪中，其中一個會符合國際民用航空組織的要求，即設有兩個距離不少於 150 度的升降區。此外，根據國際民用航空組織的規例，前往內地和澳門的航班並不視作國際航班。民航處處長認為國際民用航空組織的要求適用於前往內地和澳門的航班，這只是他的詮釋。李鈞濟機長澄清說，國際民用航空組織的規例並沒有就供跨境航班使用的直升機升降坪和供境內航班使用的直升機升降坪作出分別。兩類直升機升降坪均應符合國際民用航空組織的有關要求，即設有兩個距離不少於 150 度的升降區。

115. 在回應上文問題(f)時，麥王小珍女士請委員參考灣仔區議會轄下的規劃交通及環保委員會二零零七年五月二十二日會議的記錄文本(載於反對陳述書附錄 5)。她說，規劃交通及環保委員會的多名委員都支持反對修訂者的建議。在規劃交通及環保委員會的會議上，反對修訂者的代表曾詢問主席該委員會會否通過動議，確認委員對建議的支持，但主席表示沒有該需要。李志苗女士澄清說，灣仔民政事務專員在文件第 7968 號第 5.16 段表示，規劃交通及環保委員會的委員對反對修訂者的建議持有不同意見，該委員會也沒有通過動議。另一方面，政府已就其建議進行廣泛的公眾諮詢。在此點上，馬利德先生表示，根據公眾諮詢的報告，在一項意見調查中，49%的受訪者支持灣仔發展計劃第二期概念圖則中在灣仔海旁興建直升機升降坪的建議，27%的受訪者表示不支持，24%的受訪者則表示沒有意見。由於公眾很關注在有關地點興建直升機升降坪的事宜，當局須確保升降坪的數目不會過多。

[李慧琼女士此時離席。]

116. 麥王小珍女士在回應上文問題(g)時說，規劃交通及環保委員會的委員非常明白反對修訂者的建議所帶來的影響。此

外，政府代表亦有列席二零零七年五月二十二日的會議，如有需要，他們應已向委員講解有關影響。由於反對修訂者的建議會改善地區的整體環境，故規劃交通及環保委員會的委員普遍支持有關建議。

[賴錦璋先生此時離席。]

117. Ian Brownlee 先生在回應問題(h)和(i)時陳述下列各點：

- (a) PowerPoint 簡報軟件中方案三的繪圖只展示替代方案的概念。有關改劃用途地帶的確實建議，委員可參考在會上呈上的繪圖；以及
- (b) 方案三的建議會容許設置一條延綿不斷的海濱長廊，並提供海關、出入境及檢疫設施。反對修訂者所提交的模型顯示，部分海濱長廊會採用架空形式，為該區增添特色和朝氣。反對修訂者的建議不但不會佔用金紫荊廣場的土地，更可改善廣場的整體環境。直升機升降坪和大樓的設計將須城規會批准。

[邱小菲女士此時離席。]

118. 李志苗女士說，反對修訂者所建議興建的六層高大樓不但會阻礙通往海旁的通道，也會遮擋望向海旁的景觀。麥王小珍女士回應說，繪圖所顯示的六層高大樓只是概念建議。只要有足夠設施可令該區增添活力，該大樓的高度可以減少。

119. 李志苗女士在回應上文問題(j)時說，政府擬建的直升機升降坪也會設有緩衝區。興建一座大型建築物以充當較大直升機場的緩衝區，並不能視作規劃優點。唐子樑先生說，提供更多的升降坪可減輕噪音的影響，因為此舉可減少直升機等候降落的時間，並可讓直升機在關閉引擎的情況下停泊，等候下一次飛行。

120. Cliff Dunaway 先生在回應上文問題(k)時說，根據政府的建議，現有的臨時渡輪碼頭將會遷拆，以騰出地方興建直

升機升降坪。該碼頭的地面目前是公眾長廊和休憩地方，有很多人使用，但日後將被納入直升機升降坪內，並無其他設施代替。李志苗女士澄清說，現有的渡輪碼頭主要是用作碼頭而非公眾休憩用地。根據分區計劃大綱圖，海旁區的地面將設有一條延綿不斷的海濱長廊，供公眾享用。

121. 馬利德先生補充說，政府擬建的直升機升降坪的詳細設計工作仍未展開。反對修訂者在 PowerPoint 簡報軟件中展示該直升機升降坪的形象，與政府建議中升降坪的實際設計無關。根據分區計劃大綱圖的《註釋》，直升機升降坪的設計須取得城規會的規劃許可。當局會把有關的詳細資料(包括升降坪的布局、隔音屏障、附屬建築物和建築特色)提供城規會考慮。此外，應否減少預留給金紫荊廣場的用地以便為直升機升降坪用途提供更大的靈活性，是規劃上的選擇。金紫荊廣場別具意義，在一些節日的慶祝活動尤為顯著，在其他地方提供休憩用地可能無法配合金紫荊廣場的環境。

[杜德俊教授和趙德麟博士此時離席。]

122. 鑑於反對修訂者的代表和原反對者編號 368 已完成簡報，委員也沒有其他問題，主席告知反對修訂者的代表和原反對者關於反對修訂的聆訊程序已經結束，城規會將在二零零八年一月十一日完成整個聆訊程序後，商議有關的反對修訂並作出決定，稍後會把決定通知反對修訂者和原反對者。主席多謝反對修訂者的代表、原反對者編號 368，以及運輸及房屋局、民航處和政府飛行服務隊的代表出席會議。他們均於此時離席。

[方和先生、陳炳煥先生和趙慰芬女士此時離席。]

第四部分

議程項目 9

[公開會議]

考慮就《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的
擬議修訂所提出的反對修訂編號 F8 至 F10
(城規會文件第 7973 號)

[聆訊以廣東話進行。]

原有反對

編號 30 及 778

123. 主席表示，反對修訂編號 F8 至 F10 與原有反對編號 30 及 778 有關，該兩份原有反對分別由羅昭寧先生和香港建築師學會提交。林雲峰教授和鄭心怡女士就此申報利益，因為他們分別是香港建築師學會的前任會長和理事會會員。委員得悉林教授因事未能出席會議。

[鄭心怡女士此時離席。]

124. 主席表示並無接獲原有反對者編號 778 就會否派代表出席聆訊作出回覆。由於當局已給予原有反對者和反對修訂者足夠通知，委員同意在原有反對者編號 778 缺席的情況下繼續聆訊。

125. 以下政府小組出席會議：

Nicholas Cooney 先生 - 外聘律師

陳錦賢先生 - 律政司高級助理民事法律專員

李志苗女士 - 規劃署總城市規劃師／特別職務

馮志慧女士 - 規劃署高級城市規劃師／特別職務

馬利德先生 - 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長

陳本標先生 - 土木工程拓展署總工程師／港島(2)

林志強先生 - 土木工程拓展署高級工程師／工程管理(港島及離島)

馮耀中先生]

王榮樂先生]

馬宗超先生 - 反對修訂者編號 F10

羅昭寧先生 - 原有反對者編號 30 和反對修訂者編號
F9 及 F10 的代表

127. 主席歡迎與會人士出席會議，並簡略解釋聆訊的程序。他繼而請政府代表向委員簡介有關反對修訂。

128. 李志苗女士借助 Powerpoint 軟件作出簡介，並按文件詳載的內容陳述了下列事宜：

反對修訂的項目

- (a) 把銅鑼灣避風塘東面防波堤一部分劃為「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道排氣口」地帶(擬議修訂項目 N)；
- (b) 順應原反對 / 原反對部分，位於《灣仔北分區計劃大綱圖》範圍內的一段主幹道路將會以隧道形式建造。其出入口及東面通風大樓會設於北角，東面通風大樓的排氣口會設於銅鑼灣避風塘東面防波堤；

提出反對修訂的理由

- (c) 主幹道路隧道出入口增加的交通量與東區走廊現有的交通量，令北角海旁一帶的居民承受更多的廢氣和噪音；
- (d) 擬議排氣口過於接近住宅樓宇，而且 24 小時運作，居民須忍受因排氣而產生的空氣污染和噪音；
- (e) 排氣口的高度為主水平基準上 25 米，會對維多利亞港造成不良的視覺影響；

反對修訂者的建議

(f) 把排氣口改設於：

- 銅鑼灣避風塘北面防波堤(由反對修訂者編號 F9 提出)；
- 銅鑼灣避風塘北面防波堤西端(由反對修訂者編號 F8 及 F10 提出)；
- 銅鑼灣避風塘西面防波堤北端(由反對修訂者編號 F8 及 F9 提出)；

(g) 排氣口採用低層設計(由反對修訂者編號 F8 提出)，而排氣口構築物的高度應為三米(由反對修訂者編號 F9 提出)；以及

(h) 其他建議載於文件第 4.3(d)至(h)段。

129. 馬紹祥先生繼而向委員簡介對反對修訂作出的評估(詳載於文件第 5 段)。他陳述下列要點：

- (a) 現行建議為中環灣仔繞道隧道興建的三幢通風大樓，分別是建於中環的西面通風大樓、灣仔的中座通風大樓和北角的東面通風大樓，就工程可行性、對環境的益處和在視覺效果上與附近環境的協調程度而言，此項安排最為合適；
- (b) 先前進行公眾諮詢期間，區內居民對空氣質素表示關注，為了釋除有關憂慮，擬議東面通風大樓將會從隧道入口遷往銅鑼灣避風塘東端，排氣口則與通風大樓分離，改為設於銅鑼灣避風塘東面防波堤北端。為進一步降低可能影響居民的噪音和空氣污染水平，入氣口和排氣口將分別面向維多利亞港和銅鑼灣避風塘，遠離住宅樓宇。隧道通風系統會設有嶄新的靜電除塵系統，能夠清除約 80% 包含在隧道廢氣內的可吸入懸浮粒子。此外，東面通風大樓的設計會優化，把主要裝置設於地底，並安裝減聲

器，這裝置足以應付交通擠塞時車輛排出大量廢氣等最惡劣的情況；

- (c) 灣仔發展計劃第二期和中環灣仔繞道均是《環境影響評估條例》訂明的指定工程項目。根據建議者向環境保護署署長提交的環境影響評估報告，有關工程項目只要配合建議的紓緩措施，便符合法例的要求。該環境影響評估報告的足本已存放於秘書處；
- (d) 反對修訂者編號 F9 指空氣污染物水平會增加 86%，其計算方法過份簡化，而就下列各方面而言，大大高估了空氣污染物的增幅：
 - (i) 並沒有考慮其他源頭引起的環境或背景污染物水平；
 - (ii) 東面通風大樓與中座通風大樓之間西行交通所產生的污染空氣會經中座通風大樓排放；
 - (iii) 東區走廊在油街與興發街之間只有 300 米的路段視爲維多利中心的唯一污染源頭，並以此爲測量污染物水平變化的基礎，則似乎是低估了污染源頭數量；
- (e) 排氣口可採用配合海旁環境的設計，以營造與海港協調的視覺效果。在這方面，已提交環保署署長的環境影響評估報告建議採用燈塔式設計。在工程項目建議者提交規劃申請時，可再修訂這個設計；
- (f) 反對修訂者建議把排氣口改設於銅鑼灣避風塘西面防波堤。基於下列限制，有關建議實際上並不可行：

- (i) 建議的能源效益偏低，因為隧道廢氣將需流經由東面通風大樓伸延 1 020 米的通風管道；
 - (ii) 在西面防波堤兩旁的兩項重要基礎設施(即海底煤氣總管及海底隧道的沉管部分)旁邊興建通風管道及豎井，是極度危險的；
 - (iii) 要把通風管道升高至地面水平，並伸延至西面防波堤，會對香港遊艇會用地的一大部分造成影響；
- (g) 反對修訂者建議把排氣口改為設於銅鑼灣避風塘北面防波堤。基於下列限制，有關建議實際上並不可行：
- (i) 建議的能源效益偏低，因為隧道廢氣將需流經由東面通風大樓伸延 630 米的通風管道；
 - (ii) 建議與海底隧道和日後沙中線的路線有衝突。倘排氣口設於北面防波堤上，則必須靠近東端位置，才能與沙中線保持安全距離。對比現行建議，排氣口和最近住宅樓宇的距離並不會因採用新建議而大幅增加，區內居民實質上沒有得益，但工程費用卻會增加港幣 5 千 7 佰萬元左右；
- (h) 反對修訂者就降低排氣口高度而提出的建議(文件第 4.3(c)段)並不可行。排氣口必須有 20 米高，才能促進空氣擴散和排放，以及避免日後排放氣體對防波堤使用者造成影響；
- (i) 加建通風設施的建議(文件第 4.3(e)段)，並不符合成本效益，因為即使加建有關設施，亦不能顯著降低易受污染影響受體的污染物水平；
- (j) 禁止產生大量污染物的車輛使用中環灣仔繞道的建議(文件第 4.3(g)段)並非必要，因為環境影響評估

的結果顯示，把產生大量污染物的車輛計算在內，附近易受空氣污染影響受體的預計空氣污染物水平，仍符合空氣質素指標。若禁止重型車輛使用中環灣仔繞道，這些車輛便會改行連貫東面及西面的地面道路，令有關地區的空气質素惡化；以及

- (k) 為有關分層住宅裝設空氣過濾器的建議(文件第4.3(h)段)並非必要，因為較有效的做法是直接來源頭限制或減少污染的範圍／程度。根據現行建議，預計的空氣質素將符合空氣質素指標的規定。

130. 李志苗女士為政府小組的簡介作出總結，表示根據上述評估，規劃署不支持反對修訂。

[梁剛銳先生此時暫時離席。]

131. 主席繼而邀請反對修訂者的代表闡述反對修訂。

132. 林杰華先生以一些圖則、繪圖和照片作為輔助工具，闡述反對修訂編號 F8，並陳述下列要點：

- (a) 擬設於銅鑼灣避風塘東面防波堤的排氣口非常接近海峰園，會破壞環境和視覺效果，對居民造成嚴重影響；
- (b) 如載於文件附件 F 的環境影響評估報告摘要所示，擬議排氣口及東面通風大樓對空氣質素造成的影響，是使用一個電腦模型進行評估的，然而，並無證據顯示使用其他模型亦會得出相同結果。此外，有關評估採用污染物濃度的平均值作計算，卻沒有考慮個別居民對污染的承受程度；

[梁剛銳先生此時返回議席。]

- (c) 根據環境影響評估報告，海峰園的預計噪音水平似乎與有關技術備忘錄所訂的最低標準完全相同，但有關評估並無顧及任何在評估或計算過程中出現的輕微誤差；以及

- (d) 中環灣仔繞道計劃的作用是紓緩告士打道的交通擠塞情況。要求海峰園和天后區的居民承受因計劃對環境造成的不良影響，並不合理。

133. 陳德讓先生就反對修訂編號 F8 補充了下列要點：

- (a) 海峰園有超過 900 名業主和 3 000 名居民反對在銅鑼灣避風塘的東面防波堤興建排氣口。興建該排氣口違反城市規劃的主要目的，即改善居民健康及生活質素，促進社會繁榮，並造福下一代；
- (b) 排出的廢氣含有污染物、氣味及熱力，會對居民的健康和生活質素造成不良影響。排氣口相等於一幢八層高的構築物，會破壞現時海港的優美景觀；以及
- (c) 因居民健康受損而對經濟和社會造成的損失，遠超過將排氣口遷往別處的成本。

134. 馮樹深先生(反對修訂編號 F8 的另一名代表)補充說，即使排氣口的疏格面向海港，亦不能解決環境問題，因為海風會將排放物吹回內陸。

135. 湯錦波先生借助 Powerpoint 軟件闡釋反對修訂編號 F9，並提出下列各點：

- (a) 政府就中環灣仔繞道的通風安排而提出的建議，不能處理區內居民所關注的環境問題。已收集到 410 名維多利中心居民的簽署，就擬議排氣口提出反對；
- (b) 就對空氣質素造成的影響作出評估時，只應將車輛廢氣納入計算的參數。顧問將環境廢氣亦計算在內，並不可以接受。據反對修訂者的計算，政府的建議會令天后和炮台山區的车辆廢氣增加 86%。文件第 5.6(b)及(c)段就此計算方法作出批評，是有所偏頗；

- (c) 擬設於東面防波堤的排氣口與維多利中心的距離只有約 240 米，而維多利中心的建築物高度約為 120 米。排出的廢氣將會積聚在屬於高密度住宅區的天后和炮台山區。東面通風大樓抽取空氣，會營造一個低壓區，將排出的廢氣引往內陸，令問題惡化；
- (d) 在海港設置排氣口有礙觀瞻；
- (e) 建議中的三幢通風大樓並非平均分布，東面通風大樓與中座通風大樓距離 2 900 米，而中座通風大樓與西面通風大樓則只距離 1 600 米。為進一步改善有關建議，東面通風大樓應改設在香港遊艇會西面的用地，排氣口則改設在西面防波堤的北端；
- (f) 採用反對修訂者的建議，灣仔和銅鑼灣區的空氣質素將改善 21%。把排氣口設於西面防波堤，便可與附近高樓大廈保持約 420 米的距離，將有足夠空間讓排出的廢氣擴散。有關建議在技術上可行，因為無須進行填海，亦不會侵佔任何主要基礎設施和歷史建築物；以及
- (g) 為節省土地和人力資源，應考慮就中環灣仔繞道和沙中線興建一個共用的通風系統。

136. 周潔冰博士補充說，居民非常擔心政府擬建的排氣口會造成不良的環境和視覺影響。雖然環境影響評估顯示政府的建議符合有關技術規定，但考慮到居民的福祉，有關建議便顯得不合理。她促請城規會不要接納政府就排氣口提出的建議。

137. 馬宗超先生繼續闡述反對修訂編號 F10。他表示擬議排氣口的高度為主水平基準上 25 米，將會影響該區的風水及和諧環境。為將排氣口的規模縮小，應該興建多一個排氣口，分擔排氣量。

138. 主席繼而邀請羅昭寧先生(原有反對者編號 30)就反對修訂陳述其意見。羅先生以一些照片和繪圖作為輔助工具，陳述下列要點：

- (a) 擬設於東面防波堤的排氣口需處理由香港會議展覽中心至北角的一段隧道排出的廢氣。排氣口會破壞環境，對附近居民造成影響。在海港設置排氣口亦有礙觀瞻，影響香港的國際形象。城規會的理想是令維多利亞港成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達及象徵香港的海港，設置排氣口違背這個理想；以及
- (b) 為處理有關問題，排氣口應改設在西面或北面防波堤。排氣口應以內置方式設置，並應美化防波堤，方便公眾前往享用。此建議理應沒有無法克服的限制。

139. 委員提出下列問題：

- (a) 反對修訂者建議將排氣口改設在北面或西面防波堤，是否可以接受；
- (b) 反對修訂者建議在中座通風大樓與北角之間多建一幢通風大樓，是否有土地可作此用途；
- (c) 不將排氣口設在西面防波堤，主要是考慮到技術還是成本因素；
- (d) 倘建議將排氣口改設在北面防波堤東端，反對修訂者會否接納；
- (e) 擬議排氣口的高度可否降低，或能否修改其設計，增加吸引力；
- (f) 倘防波堤不開放予公眾使用，排氣口的高度可否降低；
- (g) 環境影響評估有否證明居民在任何時間（包括午夜），均不會受到不可接受的噪音滋擾；
- (h) 反對修訂者的意見指環境影響評估中的預計噪音水平與有關技術備忘錄所訂的最低標準完全相同，有

關意見是否屬實；以及

- (i) 是否設有任何後備系統，以確保消滅污染裝置在緊急情況下仍會繼續運作。

140. 馬紹祥先生回應委員的詢問時陳述下列要點：

- (a) 將排氣口設在西面防波堤並不可行，主要理由是防波堤兩旁有海底煤氣總管及海底隧道的沉管部分，在附近興建通風管道及豎井的風險很高；
- (b) 由於海底隧道和日後沙中線的重大限制，排氣口不能設在北面防波堤的西端和中間部分。倘若沙中線以沉管形式建造，部分防波堤或須移走，亦須提供足夠的空間供施工之用，這會對在北面防波堤的西端和中間部分設排氣口造成更多的限制。為應付這些限制及與沙中線保持安全距離，倘要把排氣口設於北面防波堤上，則必須靠近東端位置。就環境而言，這建議並不比現行建議優越；
- (c) 倘不進一步填海，灣仔不可能有空置土地，按反對修訂者的建議多建一幢通風大樓。現時建議設置三幢通風大樓是最理想的安排；
- (d) 在評估反對修訂者有關多建一幢通風大樓的建議時，用於裝置、維修保養和管理相關設施的成本增加，屬於考慮因素之一。不過，技術限制才是不接納建議的關鍵因素；
- (e) 擬議排氣口的高度為主水平基準上 25 米，包括 7.5 米高的疏格及 12.5 米高的排氣管，坐落於高度為主水平基準上 5 米的防波堤上。要確保排氣速度維持在可接受水平，通風程度可達規定，以及避免排氣管道對防波堤日後的使用者造成影響，排氣口高度的下調幅度有限；
- (f) 已提交環保署署長的環境影響評估報告建議採用燈塔式設計。在工程項目建議者提交規劃申請時，可

再研究這個設計；

- (g) 如環境影響評估所示，只要落實適當的紓緩措施，易受影響受體在任何時間承受的噪音水平遠低於有關技術備忘錄所訂的最低標準。事實上，噪音主要源自東區走廊的車輛，而並非通風設施。當中環灣仔繞道竣工後，由於部分車輛會改行隧道，東區走廊的噪音將會下降。此外，當局會設置隔音屏障，以進一步降低噪音；
- (h) 環境影響評估是根據香港慣常使用的最佳方式進行的，並曾邀請香港大學的梁耀彰教授就空氣質素評估的方法進行檢討，梁教授認同有關的方法、假設和分析均屬恰當；以及
- (i) 已設置後備系統，以確保消滅污染裝置在緊急情況下會繼續運作。

141. 林杰華先生和湯錦波先生就上文問題(d)作出回應時表示，他們不會接納將排氣口改設在北面防波堤東端的建議，因為此建議對環境並無顯著益處。林先生補充說，就將排氣口設在西面防波堤的建議而言，理應沒有無法克服的問題，亦沒有無法控制的風險。湯先生表示，海底煤氣總管及海底隧道與西面防波堤之間有足夠距離，不會在技術上造成限制。

142. 湯錦波先生指出，當局在住宅樓宇旁邊的天橋設置隔音屏，不能有效阻隔噪音，令居民免受滋擾，因為噪音可經天橋底傳到民居。此外，噪音評估的焦點應放在計劃本身，不應計算東區走廊現有的交通噪音。

143. 羅昭寧先生重申，應就中環灣仔繞道和沙中線興建一個共用的通風系統。馬紹祥先生回應說，沙中線仍在計劃階段，而且據知其通風設計的功能並不相同。要為兩個獨立計劃興建一個共用的通風系統，似乎並不可行。

144. 由於反對修訂者的代表及原有反對者編號 30 已完成簡介，委員亦沒有進一步的提問，主席告知他們覆核聆訊的程序已經完成，城規會會進一步商議反對修訂，並在二零零八年一

月十一日對其他反對修訂進行聆訊後作出決定，稍後會把城規會的決定通知反對修訂者／原有反對者。主席多謝政府代表團、反對修訂者的代表及原有反對者編號 30 出席會議，他們均於此時離席。

議程項目 10

[公開會議]

考慮有關《北角分區計劃大綱草圖編號 S/H8/21》的申述編號 6
(城規會文件第 7964 號)

[聆訊以廣東話進行。]

145. 以下政府小組及申述人此時獲邀出席會議：

Nicholas Cooney 先生 - 外聘界律師

陳錦賢先生 - 律政司高級助理民事法律專員

李志苗女士 - 規劃署總城市規劃師／特別職務

馬紹祥先生 - 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司

申述人

馬宗超先生

146. 主席歡迎與會人士出席會議，並簡略解釋聆訊的程序。他繼而請政府部門代表向委員簡介申述的背景。

147. 李志苗女士簡介這宗個案，並按文件詳載的內容陳述下列事宜：

申述項目

(a) 申述人反對

- (i) 「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道出口上的園景平台」地帶(修訂項目 A1)；以及
- (ii) 「其他指定用途」註明「中環灣仔繞道通風大樓」地帶(修訂項目 D1 及 D2)；

提出申述的理由

- (b) 北角海旁一帶的居民會因擬議中環灣仔繞道東面通風大樓、主幹道路隧道入口新增的交通和東區走廊現有的交通，承受更多的廢氣和噪音；
- (c) 擬議東面通風大樓及其排氣口會對該區的空氣質素、噪音問題及視覺效果造成不良影響；
- (d) 為落實主幹道路計劃，屈臣道休憩花園將會暫時或永久關閉；

申述人的建議

- (e) 把東面通風大樓及其排氣口改設於銅鑼灣避風塘北面防波堤西端；
- (f) 多興建兩幢通風設施，以稀釋污染物的濃度；
- (g) 降低通風設施的通風量，以減少每幢通風設施所需用地，以及減低噪音影響；
- (h) 將維多利中心旁的泊車處改為植樹區，為關閉屈臣道休憩花園作出補償；
- (i) 其他建議詳載於文件第 3.3(e)及(f)段。

對申述作出的評審

- (j) 就有關東面通風大樓及其排氣口的申述而作出的評審，大致上已在上一個議程項目(就《灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1》的擬議修訂所提出的反

對修訂編號 F8 至 F10)進行聆訊時提及。評審的詳情載於文件第 4 段；

- (k) 就有關屈臣道休憩花園的申述而作出的評審方面，主幹道路的工程進行期間，只會暫時佔用花園的一小部分。花園的其餘部分在工程進行期間仍會開放予公眾使用。計劃竣工後，臨時作工程用途的用地將會恢復原狀；以及

結論

- (1) 根據上述評估，規劃署不支持有關申述。

148. 主席繼而邀請馬宗超先生闡釋其申述。馬先生先前已在上一個議程項目陳述要點，因此沒有提出進一步意見。

149. 委員並無就申述提出問題。

150. 主席告知馬宗超先生申述聆訊的程序已經完成，城規會會進一步商議有關申述，並在二零零八年一月十一日對其他申述進行聆訊後作出決定，稍後會把城規會的決定通知他。主席多謝馬先生及政府小組出席會議，他們均於此時離席。

議程項目 11

[公開會議]

考慮有關《北角分區計劃大綱草圖編號 S/H8/21》的申述編號 8
(城規會文件第 7965 號)

[會議以廣東話進行。]

151. 主席表示，由於是次會議歷時頗長，在徵得申述人代表同意後，申述聆訊將延期至二零零八年一月十一日進行。

議程項目 12

[公開會議]

要求延期考慮第 12A 條申請編號 Y/H24/4
申請修訂《中區分區計劃大綱核准圖編號 S/H4/12》和
《中區(擴展部分)分區計劃大綱核准圖編號 S/H24/6》，
對中區海旁各用地的用途地帶及各地帶的「註釋」作出修訂
(城規會文件第 7975 號)

[會議以廣東話進行。]

152. 秘書表示，申請人先前曾要求城規會延期聆訊這宗申請，以便有更多時間擬備進一步資料，處理有關政府部門提出的意見，以及就各項改劃地帶建議作出澄清。二零零七年十一月三十日，申請人要求將這宗申請的聆訊延期至二零零八年一月十一日，以便與規劃署就改劃用途地帶建議和由申請人舉辦並在最近完成的「國際中環海旁城市規劃及設計比賽」的有關事宜，進行進一步討論。這項要求符合城規會規劃指引編號 33 的規定。

153. 經商議後，城規會決定接納延期的要求。倘由申請人提交的進一步資料無須展示，則這宗申請須按申請人的要求於二零零八年一月十一日提交城規會考慮。

議程項目 13

[公開會議]

要求延期考慮第 16 條申請編號 A/K5/646
擬在劃為「綜合發展區」地帶的
市區重建局荔枝角道／桂林街及醫局街發展計劃區
(深水埗荔枝角道 335-365 號，桂林街 55-65 號及
醫局街 190、202-212 及 213-219 號)
進行附公眾休憩用地的住宅、商業及社區綜合發展
(城規會文件第 7976 號)

[會議以廣東話進行。]

154. 秘書指出，這宗申請由市區重建局(下稱「市建局」)提交，下列委員就此議項申報利益：

伍謝淑瑩女士)
以規劃署署長身分

譚贛蘭女士) 現為市建局非執行董事
以地政總署署長身分

陳家樂先生)

夏鎡琪女士 - 現為市建局規劃、拓展及
以民政事務總署助理署長(2) 文物保護委員會的增選委員
身分

黃澤恩博士) 近期與市建局有業務上的往來

林雲峰教授)

155. 委員得悉，黃澤恩博士、林雲峰教授、譚贛蘭女士及夏鎡琪女士因事未能出席會議，而陳家樂先生則已離席。由於申請人要求延期，故伍謝淑瑩女士可繼續參加會議。

[伍謝淑瑩女士此時離席。]

156. 秘書表示，申請人要求延期考慮這宗申請，以便有足夠時間與有關政府部門澄清技術事宜。這項要求符合城規會規劃指引編號 33 的規定。

157. 經商議後，城規會決定接納延期的要求。這宗申請須在收到申請人的進一步資料當日起計兩個月內提交城規會考慮。城規會亦同意告知申請人有兩個月時間準備所提交的進一步資料，除非情況極為特殊，否則不會批准再次延期考慮這宗申請。

議程項目 14

其他事項

[會議以廣東話進行。]

158. 並無其他事項討論，會議於下午七時四十五分結束。