

**南區區議會屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十八次會議記錄**

---

日期：2006年5月15日  
時間：下午2時30分  
地點：南區區議會會議室

**出席者：**

梁皓鈞先生（主席）

馬月霞女士 BBS, MH

朱慶虹先生

歐立成先生

柴文瀚先生

陳富明先生

陳李佩英女士

陳理誠先生

張錫容女士

朱晉賢先生

高錦祥先生 MH

高譚根先生

林啓暉先生 MH

林玉珍女士

羅錦洪先生

石國強先生

黃文傑先生 MH

楊小壁女士

許湧鐘太平紳士

馬偉光先生

麥謝巧玲女士

梅享富先生

楊建葉先生

**缺席者：**

黃志毅先生

**秘書：**

林倩恒女士

南區民政事務處一級行政主任（區議會）  
（民政事務總署）

**列席者：**

任雅玲太平紳士

南區民政事務專員（民政事務總署）

李統殷先生

南區民政事務助理專員

黃志德先生

運輸署高級運輸主任（事故管理）

杜志強先生

運輸署高級運輸主任（南區）

鍾濤先生

運輸署工程師／1

陳嘉平先生

運輸署工程師／2

劉達遠先生

土木工程拓展署高級工程師

張子敬先生

路政署高級工程師

鄭德新先生

香港警務處香港仔分區高級督察

**出席議程二的**

馬利德先生

土木工程拓展署港島及離島拓展處處長並代表  
共建維港委員會轄下灣仔發展計劃第二期檢討  
小組委員會秘書處

林盛國先生

土木工程拓展署總工程師／港島(2)

陳本標先生

土木工程拓展署高級工程師(5)並代表共建維港  
委員會轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員  
會秘書處

關志偉先生

運輸署總工程師

馮志慧女士

規劃署高級城市規劃師／特別職務

尹萬良先生

路政署主要工程管理處副處長 2

黎倩君小姐

都市規劃顧問有限公司高級規劃師

盧迪生先生

茂盛（亞洲）工程顧問有限公司董事總經理

區嘉曼女士

茂盛（亞洲）工程顧問有限公司高級工程師

### 出席議程三的

陳匯文先生	路政署（工程部）工程師
韋軍先生	均輝土木有限公司董事
劉君濠先生	均輝土木有限公司地盤總管
張浩雲先生	C&A 顧問工程事務所交通工程師

### 開會詞：

#### 主席歡迎

(a) 列席交通及運輸事務委員會會議的各政府部門代表：

- (i) 運輸署高級運輸主任杜志強先生及運輸署高級運輸主任／事故管理黃志德先生；
- (ii) 運輸署工程師鍾濤先生及陳嘉平先生；
- (iii) 土木工程拓展署高級工程師劉達遠先生；
- (iv) 路政署高級工程師張子敬先生；
- (v) 香港警務處香港仔分區高級督察鄭德新先生；以及

(b) 出席議程二的：

- (i) 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長並代表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秘書處馬利德先生；
- (ii) 土木工程拓展署總工程師／港島(2)林盛國先生；
- (iii) 土木工程拓展署高級工程師(5)並代表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秘書處陳本標先生；
- (iv) 運輸署總工程師關志偉先生；
- (v) 規劃署高級城市規劃師／特別職務馮志慧女士；
- (vi) 路政署主要工程管理處副處長(2)尹萬良先生；
- (vii) 都市規劃顧問有限公司高級規劃師黎倩君小姐；以及
- (viii) 茂盛（亞洲）工程顧問有限公司董事總經理盧廸生先生

生及高級工程師區嘉曼女士。

主席續表示，黃先生今日調離南區，其職務則由杜志強先生負責。主席感謝黃志德先生在過去四年一直與議會合作，不斷改善南區公共交通服務質素，並希望杜志強先生會繼續與議會合作，為居民提供更適切的公共交通服務。另外，主席表示，高錦祥先生 MH 及楊小璧女士分別因外遊及工作關係，未能出席是次會議。他請各委員備悉。

### **議程一： 通過 2006 年 3 月 13 日第十七次會議記錄**

2. 主席表示，上述會議記錄已送交各委員參閱。

3. 馬偉光先生建議修訂第 95 段如下：

「馬偉光先生支持實施計劃。此路線在駛至懲教署後，須在該迴旋處掉頭，但該處的位置有限，因而造成交通擠塞。若實施計劃，可改善該處的交通情況。他又提出，乘客現時可在赤柱巴士站附近以港幣 1 元乘搭第 40 及 52 號專線小巴往赤柱監獄。」

4. 委員會通過上述經修訂的會議記錄。

### **議程二： 優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究 (交通文件 12/2006 號)**

5. 馬利德先生簡介上述文件。

文件旨在介紹「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」的進展及構想階段公眾參與活動的結果。因應城市規劃委員會（下稱「城規會」）的要求及鑑於終審法院在 2004 年 1 月 9 日就《保護海港條例》的詮釋所作的裁決，政府決定進行「灣仔發展計劃第二期檢討」，以確保灣仔發展計劃第二期的發展建議能符合《保護海港條例》及終審法院的裁決。他表示，政府接受共建維港委員會（下稱「委員會」）的建議，在進行灣仔發展計劃第二期檢討的同時，推展一項由委員會轄

下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會（下稱「小組委員會」）所負責名為「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」（下稱「優化海濱研究」）的公眾參與活動。「優化海濱研究」的目的，是希望在可持續發展的原則下，以社會、環境及經濟三方面為前題，為灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱發展作出建議，以及滿足規劃、運輸和基建的需要。這些活動所收集到的意見會提交予灣仔發展計劃第二期檢討參考。「優化海濱研究」分為下列三個階段：

- (a) 構想階段 – 目的是讓公眾盡早參與，使他們了解灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱發展的機遇及限制，並表達他們對海濱發展的理想和期望。可持續發展原則及指標亦會在這階段議訂，供日後與公眾進一步討論及確定；
- (b) 建立共識階段 – 根據構想階段的結果擬備概念規劃圖，並按委員會所議訂的海港規劃原則和在構想階段所議訂的可持續發展原則及指標進行評估，以期就初步發展建議達成共識；以及
- (c) 詳細規劃階段 – 根據在建立共識階段所取得的共識，擬備有關的建議發展計劃大綱草圖，並按照《城市規劃條例》的法定規定及程序，擬備經修訂的分區計劃大綱草圖。

小組委員會曾在 2005 年 4 月 21 日就「優化海濱研究」構想階段的安排及工作計劃，諮詢南區區議會。在 2005 年 5 月至 7 月，小組委員會共舉行了五個公眾論壇及兩個社區設計坊，並進行了一項意見調查。這些活動提供了一個交換意見及理性討論的平台，並藉此建立共識。區議會多位議員積極參與了該等活動。公眾對這些公眾參與活動亦反應熱烈。儘管公眾人士對優化海濱有一定共識，但對是否有需要興建中環灣仔繞道卻持不同意見。公眾對優化現有海濱的質素及用途大致達成共識，要點如下：

- (a) 於海上及陸上提供不同的設施以增加該區的活力；
- (b) 加強海濱和腹地的連接性及海濱的連貫性；
- (c) 確保陸上和海上的用途和設計相互協調；

- (d) 透過保護自然及文化遺產優化香港的形象及特色；
- (e) 海港是最大的天然遺產，減少在海港填海至為關鍵；
- (f) 強調綠化、彈性善用空間及減少建築物，從而優化景觀、園景及空間使用的質素；
- (g) 優化環境質素，特別注意避風塘內的水質，以隧道形式興建中環灣仔繞道則得到較多支持；以及
- (h) 制定可接受及可持續的方案以解決現有的交通及基礎設施問題。

為此，小組委員會委任了一個由本地及海外對運輸及規劃有專門研究的人士組成的交通運輸專家小組（下稱「專家小組」），就港島北部的可持續運輸規劃，包括是否有需要興建中環灣仔繞道，作出檢討及建議。小組委員會亦在 2005 年 9 月 3 日舉辦了一個專家小組論壇，讓專家在考慮過政府和公眾所提出的提案後，與公眾討論可持續運輸規劃這個議題。專家小組在 2005 年 10 月底完成了一份報告書。報告書載於附件一供議員參考。專家小組支持興建中環灣仔繞道及兩組分別在灣仔及銅鑼灣的连接路，以提升繞道的效益。專家小組亦認同興建 P2 路的需要，並就可持續運輸規劃建議了一套包括短期、中期及長期的措施。專家小組的建議中，與現時灣仔發展計劃第二期檢討的概念規劃有關的包括：

- (a) 採納整體的運輸及土地使用規劃，進一步加強這兩方面互動的綜合規劃，並在交通嚴重擠塞地區內，限制發展過多的運輸基建設施；
- (b) 支持興建中環灣仔繞道，作為策略性道路網的必要連接；
- (c) 支持在香港會議展覽中心附近及維園道／告士打道／興發街興建連接道；
- (d) 專家小組認同在繞道建成前必須興建 P2 路，作為紓緩中環填海區交通擠塞的重要過渡措施。專家小組亦建議政府檢討 P2 路的規模，以配合逐步推行的土地發展計劃。儘管政

府須為P2路預留足夠土地以應付長期的全面發展，亦應研究在P2路引進臨時的交通平靜措施，以及綠化P2路預留用地；

- (e) 改善臨時及長遠的海濱行人連接通道。優化維港海濱地區及妥善解決因興建造價過百億元的繞道而帶來的景觀、環境和社會方面的問題；以及
- (f) 藉此機會調整各公共運輸路線，並加強這些路線與鐵路的連接性。

小組委員會在2005年12月12日的會議上，確認了專家小組的報告書，並表態支持興建中環灣仔繞道。小組委員會在2005年11月12日舉辦了一個「意見整合論壇」，與公眾分享在構想階段所收到的意見和提議。顧問公司亦藉此整合了這些意見和提議。優化海濱研究構想階段的報告書在2006年3月9日的小組委員會會議上通過。報告書載於附件二供議員參考。關於中環灣仔繞道的走線和興建的的可行形式，顧問公司作出了下列的初步建議：

- (a) 「零」填海的走線 - 因為繞道須與現有道路網絡連接，以紓緩干諾道中／夏慤道／告士打道走廊，不可能有「零」填海的走線方案；
- (b) 基於下列理由，顧問公司亦建議不採納以下幾個方案：
  - (i) 地面道路方案 - 這方案須在銅鑼灣避風塘進行大規模填海，而填海所得的土地亦大部分要用作興建道路，可用作優化海濱的土地不多；
  - (ii) 「內陸」走線 - 此走線會與沿告士打道的現有大廈地庫及地基、電力分站、污水處理廠設施及海底隧道有衝突；
  - (iii) 至北角的深層隧道方案 - 除了造價較高及在興建期

間對公眾引起較大滋擾外，因為深層隧道不能提供由銅鑼灣至繞道的連接路，其功能較其他隧道方案遜色。此外，深層隧道亦須在北角進行較多填海；以及

(iv) 沿現有銅鑼灣避風塘防波堤興建天橋的概念 – 此概念會嚴重影響景觀，亦會妨礙設有高桅桿的船隻進出避風塘，以及阻礙進出於前貨物裝卸區建議發展的水上活動中心的水道。

(c) 顧問公司已構思了建造中環灣仔繞道的三個隧道概念及一個沿現有銅鑼灣避風塘的天橋方案。這些方案和構想連同相關的優化海濱構思已經在意見整合論壇中發表。

在 2005 年 12 月 12 日的會議中，小組委員會討論了顧問公司的研究結果，並得出以下觀點：

- (a) 在擬備概念規劃圖時，盡可能包括公眾提出的意見和建議。小組委員會會進一步考慮顧問公司的其他建議；
- (b) 不再考慮地面道路方案；
- (c) 如果顧問公司能提供更多資料支持深層隧道的填海範圍較其他隧道方案為多，小組委員會同意不再考慮深層隧道方案；
- (d) 因為天橋方案所需填海的範圍可能會理解為較隧道方案為少，在此階段不應放棄天橋方案；以及
- (e) 小組委員會要進一步考慮中環灣仔繞道及其連接路的設計。

顧問公司經過數次與小組委員會商討後，根據小組委員會的要求擬備了一份詳細的報告書，就中環灣仔繞道的整體設計包括水平和垂直的線向，以及優化海濱的構思，提交詳細資料。這份以英文撰寫的報告書載於附件

三，其摘要則載於附件四供議員參考。小組委員會希望透過諮詢有關的區議會、立法會，以及其他有關機構及團體，聽取他們對擬備概念規劃圖的意見。預計委員會會於本年 6 月再次討論有關詳情，並於本年底修訂規劃大綱圖，以及爭取在 2008 年展開工程。與此同時，小組委員會會繼續跟進顧問公司就中環灣仔繞道的設計及優化海濱的構思進行研究的結果。小組委員會會在考慮所有收集到的意見後，隨即展開擬備概念規劃圖的工作，這項工作可望本年 6 月完成。工作坊及社區會議等公眾參與活動，將於本年 7 月舉行，以取得公眾對發展建議的共識。小組委員會經審慎考慮公眾的提議後，會立即開始擬備相關的建議發展大綱草圖及分區計劃大綱草圖的修訂方案。預計這些修訂方案會在本年底前呈交城規會考慮。政府支持委員會的意見，但提醒委員會須遵守《保護海港條例》的規定。該條例訂明，建築任何基建時，必須考慮各種可行性，並須考慮經濟、環境及社會的需要。若工程設計中有兩個在解決交通擠塞問題的表現上相約的構想存在，只能選擇最少填海面積的一個。

(石國強先生及陳理誠先生先後於下午 2 時 43 分及 2 時 45 分進入會場。)

6. 盧廸生先生續簡介有關中環灣仔繞道主幹道的走線及優化海濱的綜合意見。他表示，顧問公司早前就上述兩個項目向小組委員會提交詳細報告，並曾深入研究中環灣仔繞道的主幹道路評估「零」填海方案的可行性。中環灣仔繞道由中環填海第三期向東伸延，通過灣仔北海傍往連接現有東區走廊部分。他以圖示簡介。在研究可行的主幹道走線時，須考慮下列主要限制：

- (a) 在西面連接在中環填海計劃第三期所建的主幹道隧道；
- (b) 在東面連接現有東區走廊天橋；
- (c) 連接在香港會議展覽中心附近和維園道／告士打道／興發街的連接道路；
- (d) 避免對地鐵荃灣線隧道結構的影響；
- (e) 避免影響海底隧道的結構及與隧道進出口下面的石錨衝

突；

- (f) 預留空間予擬建的鐵路：沙田至中環線及北港島線；以及
- (g) 避免對現有基建設施（如灣仔電力分站、灣仔污水廠）、告士打道大廈群（如會議展覽中心、君悅酒店、灣仔政府大樓、中環廣場、萬麗海景酒店、鷹君中心、海港中心、華潤中心及新鴻基中心等）的地庫和地基的影響。

在研究主幹道的可行走線時，可考慮下列三條沿灣仔及銅鑼灣海岸的走廊：

- (a) 「離岸」走廊—在中環填海三期向海中心伸延，並東延至東區走廊；
- (b) 「內陸」走廊—在中環填海三期向內陸東延，橫跨現有建築物，延至東區走廊；以及
- (c) 「沿岸」走廊—在中環填海三期沿灣仔北海岸東延至東區走廊。

考慮到上述主要限制，如現有建築物及主要基建設施，「離岸」走廊將與會議展覽中心及紅磡海底隧道構成衝突，而「內陸」走廊則與舊會議展覽中心、灣仔北的商業大廈或其他基建設施構成衝突。因此，「離岸」及「內陸」走廊並不可行。主幹道須沿灣仔及銅鑼灣的「沿岸」走廊作為走線。由於興建主幹道必須符合《保護海港條例》的要求，主幹道的整體規劃及設計的首要考慮是完全避免填海的方案（俗稱「零填海」方案）是否存在。因此，顧問公司亦曾研究多個走線方案。他表示，在西邊，主幹道會將中環填海第三期中興建的隧道向東延伸。由於主幹道不可能在地鐵荃灣線的現有隧道結構下面通過，所以須需跨過這隧道結構。在兩條隧道的交叉點，主幹道隧道結構將會高於海平面約 2.5 米，亦需要填海。當在灣仔北的連接道路由隧道升至地面的出入口時，也需要填海。此填海需要將不會因應主幹道的走線或建造形式而有所改變。在東邊，主幹道則須連接現有東區走廊天橋。如果主幹道以隧道形式興建，由隧道轉為天橋的一段亦需填海，

以興建隧道出入口的結構。故此，所有經過灣仔發展計劃第二期項目範圍的主幹道走線在西邊或東邊均需要填海。除此之外，顧問公司亦有考慮以隧道鑽挖機器興建主幹道的概念，即深層隧道方案，以期可避免或減少填海。研究的結論是，這方案所需的填海範圍較以明挖回填形式興建隧道為多，而因為高低差距太大，深層隧道不能提供在銅鑼灣的 8 號連接道路，故建成的主幹道在功能上亦較差。基於須盡量減少填海的原則，這方案不應跟進。研究亦包括一些泛稱不需要填海而可興建主幹道的公眾意見，但結論是這些意見是技術上不可行，或意見本身已包括某程度的填海。基於以上各項研究的結論是，不可能有「零填海」方案。顧問公司的研究主要分析了以不同的隧道或天橋形式興建主幹道的方案。他續以圖示評比這些不同的構想及方案。就以隧道形式興建主幹道的方案，研究提交了三個不同構想及每個構想的相應海濱優化概念，有關構想的圖示見附件四內附圖一至六，下述三個構想的要點：

#### 構想一

中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，並在海底隧道入口結構體的現有石錨下過海底隧道，然後隧道將再伸延至銅鑼灣避風塘以東，最後在北面接駁現有東區走廊。

#### 構想二

中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，在構想一通過海底隧道的位置以南通過海底隧道，以繞過海底隧道的石錨區，然後隧道再伸延至銅鑼灣避風塘以東；而為了使隧道可直接連接東區走廊，現有的一段東區走廊將重建。除此之外，為了擴闊銅鑼灣避風塘的沿岸海濱及建造一個延伸維多利亞公園的寬闊綠化平台，維園道及相連的道路將向較內陸的地方遷移。

#### 構想三

除了會採用構想一中在石錨下通過海底隧道的安排外，細節與構想二相若。

在公眾諮詢階段，亦有公眾人士建議以天橋方案興建主幹道。若以天橋方案興建主幹道，中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，並在灣仔運動場對開海傍轉為高架道路結構。有關方案及相應海濱優化概念的示見附件四內附圖七及八。鑑於維港為香港的特殊資產和天然財富，《保護海港條例》要求保護和保存維港，故此在考慮主幹道的方案時，應找出最能達致保護和保存維港的方案。在考慮天橋方案時，填海所得土地和受天橋結構影響的維港海面圍均需一併考慮。顧問公司就隧道方案構想一與天橋方案作出比較的詳情撮載於附件四（附表一）。研究認為隧道方案較能達致保護和保存維港的目的，其要點如下：

- (a) 天橋方案影響維港的範圍會較大；
- (b) 天橋方案對景觀及現有交通和公路（即東區走廊）結構的影響較大；以及
- (c) 在提供機會優化海濱和改善直海傍通道方面，隧道方案遠比天橋方案優勝。

不過，天橋方案的成本及每年營運費用均較低。三個隧道方案構想的比較詳情載列於附件四（附表二）。顧問公司在比較隧道方案的三個構想後，認為構想一方案（i）在施工期對交通的影響；（ii）永久的填海面積；以及（iii）對現有公路及維園的影響均相對較小。三個構想均可能提供優化海濱的機會，但在建造成本及營運年費方面，構想一屬最低。根據構想階段所收集的公眾意見，下列為合理的優化海濱建議：

- (a) 優化因興建主幹道在灣仔海傍所平整的土地；
- (b) 發展前貨物裝卸區為活力海灣；
- (c) 延伸維多利亞公園至海濱；
- (d) 盡量保留現有銅鑼灣避風塘或在該避風塘內灣作適量填海；以及
- (e) 沿東區走廊至北角興建浮橋。

結合上述優化海濱建議，附件四內附圖二、四、六及八展示了優化海濱和主幹道的整體概念。他表示，若以隧道方案興建主幹道，可行及合理的優化海濱概念簡述如下：

- (a) 文化區—位於會議展覽中心以西，包括文化及藝術博覽、表演場地及博覽道海濱長廊；
- (b) 綠化休憩地帶—位於灣仔海濱，包括優化園景康樂活動場地及露天餐廳(露天茶座等)，以增添海濱的活力；
- (c) 水上活動地帶—位於前貨物裝卸區，包括公眾航海活動、遊船停泊及觀光場地；
- (d) 水上康樂活動消遣地帶—位於銅鑼灣避風塘，以保留該現有避風塘為原則，包括一個連接維多利亞公園及海濱的綠化露天平台；以及
- (e) 另一位於北角海濱的綠化休憩地帶，成為一個優化園景康樂活動場地。

若以天橋方案興建主幹道為優化海濱概念，就只有位於會議展覽中心以西的文化區及位於灣仔海濱的綠化休憩地帶。

7. 主席表示，是項議程曾於 2005 年 4 月 21 日的區議會會議上討論，相關的會議記錄則可參閱剛分發的文件，而上次會議各議員所關注的事項包括：

- (a) 工程在施工期間會令南區對外交通更為擠塞；
- (b) 工程完成後，如何適當地調節或疏導南區至灣仔一帶的交通；
- (c) 不反對在是項工程下，進行少量填海，但有關土地不應用以興建住宅或臨海公路；以及
- (d) 政府應在投放資源及經濟效益中取得平衡。

8. 林啓暉先生 MH 表示，部門未有簡介有關工程對南區交通情況的影響。他請部門代表首先簡介有關影響。

9. 馬利德先生 回應表示：

- (a) 署方關注工程在施工期間對交通的影響。顧問公司認為可以隧道或天橋方式興建中環灣仔繞道，並建議採用隧道方案構想一。根據該構想，首先在灣仔北海岸填部分泥土，然後以明挖回填的方式興建隧道。預計工程在施工期間對現有東區走廊的影響較小，而隧道會在城市花園以西的出口連接東區走廊。至於構想二及構想三，則涉及大規模改造東區走廊的工程，包括首先拆除興發街引道及進行填海工程，以興建臨時通道取代興發街引道及維園道，才可繼續工程。他亦指出若先進行構想一的工程，仍可演變成爲構想二及構想三的工程；
- (b) 中環灣仔繞道落成後可完成現時港島北面的策略性交通網絡，以紓緩告士打道及維園道的交通情況，進而改善由南區往灣仔的交通；
- (c) 政府在灣仔發展第二期檢討中承諾，不會因賣地而進行填海。顧問公司故建議在灣仔區填海所得的部分土地進行綠化項目；該等土地不予用於物業發展用途；
- (d) 在公眾諮詢第一階段過程中，顧問公司得悉公眾亦不希望政府使用填海所得的土地來興建樓宇，因此在構想，亦建議在有關用地進行綠化項目，以符合公眾的期望；以及
- (e) 舊有規劃的中環灣仔繞道主幹道以天橋模式興建，並會拆一段東區走廊。在完成公眾諮詢的第一階段後，委員會因應公眾意見而作出修訂。按原有的天橋方案，東區走廊將會由維園附近一段路面伸延至紅磡海底隧道附近，才以隧道模式興建，因此將影響灣仔北海岸一帶的景觀，而九龍甚至半山亦可看見此天橋。此外，天橋方案亦引致其他環境問題，如行車噪音等。雖然隧道方案構想一的造價較

天橋方案昂貴，但在保護海港及環境的大前題下，署方認為值得投放資源以隧道方案構想一建造中環灣仔繞道的主幹道。

10. 盧廸生先生回應表示，現時在繁忙時段，由北角政府合署經東區走廊往金鐘，行車需時約 25 分鐘，車龍由城市花園附近至維園道。若進行隧道方案構想一，在施工期間，行車時間預計將較現時僅增加約 3 分鐘，而車龍亦只會略為延長；若進行構想二及三，行車時間將會增加約 25 分鐘，而東區走廊西行線的車龍將伸延至北角警署，即長約二公里。在非繁忙時間，由東區走廊北角政府合署往金鐘的行車時間約為 8 分鐘。他指出，東區走廊東西行線的車龍，將會嚴重影響香港仔隧道北行往告士打道方向的交通。他以早前興建銅鑼灣海傍的天橋改道為例，指在駕車人士尚未適應有關的臨時交通安排期間，銅鑼灣的交通擠塞情況亦一度嚴重影響香港仔隧道北行的交通。總括而言，以構想一興建隧道，在施工期間，南區對外的交通將與現況相似，但若採納構想二及三，由於受銅鑼灣一帶的交通擠塞影響，香港仔隧道北行的交通亦會出現嚴重擠塞。

11. 關志偉先生補充回應表示，南區居民主要依靠香港仔隧道及薄扶林道進出南區。署方預計中環灣仔繞道落成後，將可大大改善繁忙時間干諾道中東行往金鐘一帶的交通，因此，薄扶林道往中環及灣仔一帶的交通，亦會較現時暢順。另外，中環灣仔繞道亦可將現時告士打道的交通分流，因此，由香港仔隧道北行經堅拿道天橋往告士打道（包括東西行）的車程，亦會較現時為短。他指出，香港仔隧道北行線交通擠塞的另一導因是紅磡海底隧道出現擠塞。環境運輸及工務局正與三間隧道公司磋商如何平衡三條過海隧道的流量。

12. 林啓暉先生 MH表示，按資料所示，中環灣仔繞道落成後，應可改善告士打道乃至香港仔隧道北行的交通。他詢問署方由諮詢至工程完成所需的時間。他認為隧道方案構想二及三，對南區的交通有災難性影響，並不可行，因此，署方不應繼續研究構想二及三，而應集中討論構想一。

13. 朱慶虹先生與林啓暉先生 MH持相同意見。他認為，根據隧道方案構想一，涉及的填海範圍最小，建築成本亦最低。因此，在《保護海

港條例》的精神下，構想二及三並不可行。他表示，現時若在馬場或大球場舉辦如七人欖球賽等活動期間，堅拿道天橋南行線及堅拿道一帶均會出現交通擠塞，因此，他希望政府除以構想一興建隧道外，亦考慮在該構想中加多一條中環至香港仔隧道的行車線。他並表示，若興建沙中線銅鑼灣站與中環灣仔繞道的工程一併進行，銅鑼灣一帶的交通料將嚴重擠塞，但若先進行其中一項工程，又會延長施工時間，因此，在這兩難的情況下，他希望署方重新檢討興建沙中線銅鑼灣站的需要及兩項工程如何配合，以減低對銅鑼灣一帶的影響。最後，他補充，據了解，灣仔區區議會曾就優化海濱進行研究，因此，他請署方就優化海濱項目多諮詢灣仔區區議會。

14. 馬利德先生回應表示：

- (a) 署方爭取盡快展開工程，並希望得到區議會的明確支持。按《保護海港條例》，政府應選取涉及較小填海工程的方案來興建中環灣仔繞道。若區議會支持隧道方案構想一，署方會全力研究及設計構想一；
- (b) 署方計劃在本年 6 月完成隧道的構想圖，本年底完成分區計劃大綱草圖的修訂方案，並希望盡早在下年刊憲。一般而言，刊憲後，市民可就有關內容提出反對意見。預計有關程序完成後，2007 年底可申請撥款和進行招標等程序。若採用隧道方案構想一，施工期約七年，即工程可於 2015 年完成；以及
- (c) 署方十分重視相關區議會的意見，並會於明天就是項計劃諮詢灣仔區區議會。

15. 尹萬良先生補充回應表示，沙中線的發展與兩鐵合併的結果有直接關係，並正由環境運輸及工務局處理。據了解，現時未有明確的方案。

16. 關志偉先生回應表示，運輸署一直十分關注東區走廊西行及堅拿道西天橋南行的交通擠塞問題。除優化海濱計劃外，署方現在計劃在

怡東酒店對出增闢一條行車線，讓車輛可不經告士打道的情況下，直接由東區走廊進入南區。有關建議涉及重置告士打道一個垃圾站及一個油站的問題，因此，署方正與相關部門研究計劃的可行性。

17. 主席表示，雖然怡東酒店對開增闢一條行車線的計劃，不在是項議程的討論範圍，但他希望署方理解該計劃對南區交通有重要影響，因此請署方繼續積極研究，並請署方待有進一步消息，便再次諮詢區議會。

18. 陳理誠先生詢問 (i) 若有關計劃於 2015 年完工，署方可否待興建南港島線後，才展開是項工程；(ii) 署方會否就有關工程詳情諮詢區議會；(iii) 隧道方案計劃將會有多少條行車線；以及 (iv) 顧問公司基於何種因素預計工程在施工期間對東區走廊交通的影響。

19. 高譚根先生同意中環灣仔繞道落成後，可改善干諾道中的交通，進而縮短南區經薄扶林道往中環的車程。他支持隧道方案構想一。他詢問署方在設計有關方案時，是否已考慮該區交通流量的增長情況。

20. 梅享富先生支持以隧道方案構想一興建中環灣仔繞道。按文件所示，P2 路部分路段橫跨填海地段，若 P2 路不佔用填海用地，有關用地可作綠化，因此，他建議署方更改興建 P2 路的方法，以便將填海用地作為綠化用地。另外，他表示，現時橫跨灣仔軒尼詩道至入境事務大樓的行人天橋，途人熙來攘往，因此，他關注建議中往灣仔北海岸的行人通道是否足以應付行人流量。

21. 馬利德先生回應表示：

(a) 現時告士打道的交通十分擠塞，因此應盡速展開工程，以免該區的交通情況進一步惡化；

(b) 中環灣仔繞道的設計足以應付將來交通流量的要求，但政府仍須繼續研究不同的措施以進一步改善交通情況。現時運輸署亦正研究其他措施，如平衡三條隧道的車流及電子道路收費等。專家小組亦指出，除興建中環灣仔繞道外，還必須研究其他中長期措施，以應付長遠整體道路的增長

需求；

- (c) 興建隧道方案構想一期間，交通情況相信不會遜於目前。署方理解委員會的憂慮，因此會在詳細設計階段，認真研究有關的臨時交通安排，以期減低工程對交通的影響；
- (d) P2 路可分為兩段：灣仔 P2 路，即會展至菲林明道天橋一段，以及中環 P2 路。灣仔 P2 路屬雙線雙程，並沒有左轉及右轉線。中環 P2 路的規模較灣仔的為大，而且有轉線安排。交通專家小組建議運輸署研究中環 P2 路的範圍及規模是否有下調空間，而署方亦正積極檢討該路段的設計。中環灣仔繞道主要處理東西行的交通，其出入口亦限制在林士街、中環交匯處、會展、東區走廊及銅鑼灣引入路。若駕車人士擬於國際金融中心駛入中環灣仔繞道，可選擇經告士打道或 P2 路往位於會展入口的中環灣仔繞道。P2 路的設計主要配合中環灣仔繞道，以減少往中環灣仔繞道的車輛途經其他道路，以免加重其他路面的負擔。若 P2 路的規模過大，將海濱與其他路面分割，並非理想安排；以及
- (e) 署方計劃為 P2 路提供大量過路點。對於過路點的安排，部分公眾人士論者認為應以人為本，即在地面行走。現時世界各地亦有不少過路點設於地面，但由於本港地小人多，因此，過路點的設計受到一定限制。基於本港的特殊情況，署方建議盡量利用多層過路點的設計，如干諾道中天橋、國際金融中心、以及交匯廣場附近等路段的多層設計。顧問公司現建議的行人過路網絡多而寬闊。他以維園往銅鑼灣海濱為例，指該處闊 30 米，又以通往會展西面的行人天橋為例，指該處闊數十米，可應付大量人流。

22. 盧廸生先生回應表示，工程施工期間對交通的影響與施工安排有關。隧道方案構想一需要拆 東區走廊的範圍較構想二及三為小。若採納構想二及三，需要拆 東區走廊約 1.5 公里的路段，當中包括來往興發街的兩條連接道路及接駁維園道的部分。顧問公司預計施工對行車的影響，包括行車速度減慢及車程延長等，並以科學計算車龍長度。顧問公司預計東區走廊西行線的車龍將達 2 公里，並按此計算車

程，結果是繁忙時段車程料會延長約 25 分鐘。

23. 關志偉先生回應表示，中環灣仔繞道會是雙向三線行車。運輸署在規劃有關路段時，考慮（i）全港人口增長；（ii）工作職位；以及（iii）經濟增長等綜合因素。署方預計中環灣仔繞道建成後，至 2016 年仍有剩餘容量應付增長的車流。

24. 陳李佩英女士表示，其他地方的人士也欣賞本港道路網絡的設計。她感謝各部門代表專業而詳盡的介紹。她支持興建中環灣仔繞道及 P2 道路網絡，以紓緩銅鑼灣及灣仔一帶的交通擠塞情況，並希望署方可盡快展開有關工程。她十分關注施工期間的臨時交通安排會否影響南區的交通。

25. 柴文瀚先生詢問，按署方估計，中環灣仔繞道何時飽和。他表示，按文件所述，除興建該繞道以改善繁忙路段的交通外，還有其他配套措施，如電子道路收費，故續詢問落實有關配套措施的時間表及計劃詳情。他指出，環境運輸及工務局早前向議會透露，該繞道預計可於 2011 年完成，而署方現又表示該繞道最快可在 2014 年完成。他詢問，由於有關計劃延遲，為紓緩香港仔隧道的擠塞情況，署方會否制定短期措施，如會否在本區設置大型巴士中轉站，以及擴闊灣仔海傍的現有行人天橋，以便鼓勵市民利用行人天橋，減少乘搭車輛來往有關的繁忙路段。對於以那個構想興建中環灣仔繞道，他則暫不表態。

26. 陳理誠先生表示，工程在施工期間將會影響告士打道及東區走廊甚或薄扶林道西行往中環方向及香港仔隧道北行的交通。他詢問署方，在施工期間，薄扶林道西行及香港仔隧道北行的車龍將會延長多少。

27. 馬利德先生回應表示，署方爭取於 2008 年展開工程，並可望於 2014 至 2015 年期間完成有關工程。他解釋，由於有關工程需要刊憲，政府須處理有關反對意見。動工日期將取決於處理反對意見所需的時間。

28. 盧廸生先生表示，預計在施工期間，東區走廊及告士打道的東西行線將受一些影響，顧問公司估計，有關影響不會涉及中環林士街天

橋一帶，因此，不會影響薄扶林道西行線的交通，但若以構想二及三進行工程，則會令東區走廊的車龍延長二公里，致使香港仔隧道北行的車輛未能順利進入告士打道或東區走廊，因而堵塞於隧道內。顧問公司暫未有香港仔隧道北行線的車龍數據。

29. 關志偉先生回應表示，署方理解各委員十分關注香港仔隧道北行線的交通情況，並已就有關情況進行研究及檢討。他指出，香港仔隧道北行線的擠塞情況，主要由於隧道北出口出現通擠塞所致。他並表示，運輸署現正檢討灣仔區的交通情況。他舉例說，摩利臣山道與皇后大道東交界的交通現已飽和，因此，署方正研究如何增加該處容量。

30. 尹萬良先生表示，除紅磡海底隧道的擠塞情況外，銅鑼灣天橋、堅拿道西天橋，以及摩利臣山道入口的交通擠塞情況，均會影響香港仔隧道北行出口的交通。他指出，署方預計銅鑼灣天橋可於本年 8 至 9 月期間落成，屆時往大坑道及銅鑼灣方向的交通將可分流，堅拿道西天橋的擠塞情況因此可望紓緩。

31. 主席總結表示，委員會贊成優化海濱的意見，並大致支持以隧道方案構想一興建中環繞道主幹道。主席請署方盡快進行有關工程，以紓緩告士打道一帶的交通，從而改善香港仔隧道北行的交通情況。

（馬利德先生、林盛國先生、陳本標先生、關志偉先生、馮志慧女士、尹萬良先生、黎倩君女士、盧廸生先生及區嘉曼女士於下午 3 時 55 分離開會場。陳滙文先生、韋軍先生、劉君濠先生及張浩雲先生於下午 3 時 36 分進入會場。）

### **議程三：春磡角道修復工程** **(交通文件 13/2006 號)**

32. 主席歡迎：

- (i) 路政署（工程部）工程師陳滙文先生；
- (ii) 均輝土木有限公司董事韋軍先生；

- (iii) 均輝土木有限公司地盤總管劉君濠先生；以及
- (iv) C&A 顧問工程事務所交通工程師張浩雲先生。

33. 陳滙文先生報告有關工程進展。他表示，整項道路修復工程的預計完工日期為 2008 年 2 月。此項道路修復工程大致分為兩部分：

- (a) 海天徑路口公用設施共用管道及道路修復工程；以及
- (b) 春磡角道餘下部分道路修復工程。

該段路面會同時進行水管改道工程，並預計於 2007 年 5 月完工。

海天徑路口公用設施共用管道及道路修復工程已於四月底大致完成。春磡角道餘下部分道路修復工程全長 1.1 公里，分為前期及後期工程。前期工程（包括 10 部分行車路）已於四月底大致完成。後期工程（包括其餘 31 部分行車路）將會分 3 期，每期再分為 5 至 6 個階段，並與水管改道工程同時配合進行。第 1 期工程的第 1.1 階段已大致完成，第 1.2 階段則正在進行中。署方預計會在本年 6 月上旬展開第 1.3 階段工程；完成第 1.3 階段工程後，由於已踏入泳季，是項工程會暫停，待泳季完畢後，才會復工。

34. 張浩雲先生表示，第 1.3 階段工程將於 2006 年 6 月 1 日至 30 日進行。第 1.3 階段工程施工期間所實施的臨時交通安排重點如下：

- (a) 封閉路段不會長於 75 米；
- (b) 開放路段會維持最少 3.5 米的闊度；
- (c) 開放路段以單線雙程行車；以及
- (d) 工地範圍附近提供足夠指示，提醒駕車人士有關的交通安排。

他表示，由於雨季來臨，駕駛人士或未能清晰看見「去」「停」牌，因此，承建商為公眾安全着想，將會以設有感應器的臨時交通燈控制交通。另外，交通顧問亦曾就改用感應器控制交通的安排對春磡角道

交通的影響進行研究，結果顯示，改用感應器控制交通，未有影響春磡角道的現有交通。

35. 主席詢問署方以往投訴是項工程的數字。

36. 陳滙文先生回應表示，署方曾收到市民就有關工程提出的投訴，但數量不多，而投訴內容則包括工程延誤及指示牌不足等。他補充，署方收到市民投訴後，定會盡力作出改善。

37. 高錦祥先生 MH表示，上次會議曾提議以人手控制交通，但若承建商基於安全理由而改用感應器控制交通，他並無異議。他指出，上述交通燈在雨季期間經常失靈，以致影響交通。他詢問署方有何應變措施，以避免交通擠塞。他建議署方在工地範圍附近提供 24 小時的緊急電話，方便市民或駕駛人士致電署方，報告有關情況。另外，他稱曾多次發現工地顯示的完工成日期一再延期。他建議署方為施工期預留充裕時間，以免竣工日期一改再改。

38. 馬偉光先生表示，若春磡角道南北行同時有 30 輛車輛等候，上述交通燈會否首先放行單方向的車輛，然後才讓另一方向的車輛通過。另外，第 1.3 階段的工程範圍鄰近消防局，因此，他關注工程在施工行期間會否妨礙消防車出入。

39. 陳滙文先生回應表示，利用感應器代替人手控制交通，主要由於感應器出現人為錯誤的機會較人手為少。另外，承建商亦特別安排後勤支援，在交通燈失靈時進行搶修。他又解釋，由於工程展開後，水務署在同一路段進行水管修復工程，施工時間因此相應延長。

40. 張浩雲先生回應表示，承建商已安排 24 小時的緊急聯絡電話；若市民對工程安排有任何意見，亦可致電該聯絡電話，以便承建商盡快作出改善。他又解釋，上述感應器可感應到現場交通的實際情況而靈活運作及自動調節。他舉例說，若春磡角道南行線不斷有車輛通過而北行線卻沒有車輛等候，上述感應器會一直在南行線會維持綠燈，待感應到北行線亦有車輛等候時，才會改變交通燈訊號。

41. 梅享富先生建議署方以圖示簡介工程的進度。他表示，若工程有所延誤，署方亦可在圖表上說明箇中原因，方便委員理解。

42. 麥謝巧玲女士詢問，有關工程範圍鄰近消防局，若消防車由消防局開出，上述交通燈將如何運作。

43. 張浩雲先生回應表示，在設計臨時交通安排時已考慮到消防局的運作。他稱已與消防局商討有關安排，而消防局亦已就此提出意見，並同意有關安排。

44. 陳李佩英女士表示，她會再就有關的臨時交通安排諮詢附近居民；若有任何意見，會再與路政署及水務署聯絡。

45. 主席總結表示，委員會支持有關的臨時交通安排，並關注工程的安全措施。他請署方提供緊急電話，方便市民反映意見。

**議程四：以往會議曾討論事項進展報告**  
**(截至 2006 年 5 月 2 日的情況)**  
**(交通文件 11/2006 號)**

南區巴士路線

2006-07 年度南區巴士路線發展計劃

城巴第 973 號線不經赤柱監獄

46. 陳李佩英女士表示收到不少市民的意見，希望保留第 973 號線現有服務。她詢問署方有關計劃的進展。

47. 黃志德先生回應表示，署方理解赤柱部分商戶反對取消第 973 號線赤柱巴士總站至赤柱監獄的一段路線，因此暫時擱置該計劃，並會認真研究巴士公司及商戶的理據，同時研究如何加強該線的現有服務。待有進一步消息，運輸署會再與地區人士磋商計劃詳情。

### 第 M49 號線（數碼港—中環）

48. 陳理誠先生表示，按文件所示，有關的特快路線 X49 號線服務將延長至 2006 年 5 月 18 日。他詢問署方是否計劃繼續提供有關服務。

49. 黃志德先生回應表示，有關服務屬試驗計劃。署方剛收到巴士公司的申請，要求再次延長服務一個月，提供早上 8 時正及 8 時 20 分往中環方向及晚上 6 時 20 分往數碼港方向的服務。署方發現現有服務或未能符合居民的需求，因此正與數碼港及巴士公司磋商更適切的服務時間表。在未有新計劃前，巴士公司仍會提供現有服務。

### 城巴第 99 號線（海怡半島—筲箕灣）

50. 朱晉賢先生表示，不少利東邨居民投訴上述路線班次不足。他指出不少居民未能在利東邨順利登車，若錯過一班車後要等候 15 分鐘，才有第二班巴士抵達。他建議巴士公司增加該線的班次，以疏導乘客。

51. 黃志德先生回應表示，署方收到朱議員及居民的意見，並正積極與巴士公司商討增加班次的可行性。

### 南區專線小巴路線服務

#### 專線小巴 59S 號線（石排灣邨—黃竹坑邨）

52. 馬月霞女士 BBS, MH表示，按原訂計劃，黃竹坑邨居民將於本年底遷往石排灣邨，但現時有關工程將會延期。她指出，若第 59S 號線服務至本年 9 月 21 日停止服務，會對黃竹坑邨居民造成不便，因此，建議運輸署着手與營辦商協商延長有關服務至石排灣邨第二期落成為止。

53. 黃志德先生回應表示，有關服務每半年延期一次。署方理解石排灣邨延期入伙，並定期與房屋署商討工程進展，包括連接漁暉道及漁光道的電梯工程進度。運輸署會一直監察石排灣邨的公共交通服務，並在需要時與營辦商商討服務。

## 新巴 S1017 號

54. 朱慶虹先生表示，運輸署透露，早前由於資源有限，新巴有限公司未能於巴士站加建上蓋，但署方其後又表示，由於地權問題尚未解決，故此未能施工。他指出，署方現匯報地政總署監察置富花園各巴士站上蓋的情況，並在有需要時進行維修。他詢問，上述巴士站由政府還是巴士公司所建。

55. 黃志德先生表示，署方與地政總署曾多次商討有關地權問題。他指出置富花園巴士站完工後，部分設施須交還政府部門，但政府在接收有關巴士站後，未有將設施轉交巴士公司。現時巴士站的設計不合時宜，部分位置不足以讓巴士轉彎，因此，署方正與地政總署研究拆除現有巴士站，並請巴士公司另建一巴士站，以改善服務。另外，署方會繼續與地政總署磋商詳細安排。

56. 朱慶虹先生促請署方盡快與有關方面磋商解決辦法。他認為，該巴士站既為巴士公司使用，便應由巴士公司負責興建。他表示，去年由於該巴士站上蓋積水，導致該處成為本區蚊卵指數最高的地方，因此，他請署方盡速處理有關問題。

## 其他—有關升降台的安全事宜

57. 梅享富先生詢問，文件所述勞工處正草擬的「安全使用升降台指南」，將於何時完成。他建議政府在批出使用證予油壓升降台時，一併發出行車證予會在馬路上行走的油壓升降台。

58. 主席表示早前已將委員會意見轉交相關政策局。

59. 羅錦洪先生稱希望局方可盡快回應委員會的要求。

## 域多利道南行近碧瑤灣巴士站上蓋

60. 高譚根先生表示，文件顯示，巴士公司正考慮興建上述項目。他

指出，域多利道北行近碧瑤灣的巴士站上蓋與上述項目同期申請，但前者已於早前建成。他希望巴士公司正式將此項工程納入興建項目，盡快興建該巴士站。

61. 黃志德先生表示，署方與巴士公司多次磋商有關問題。巴士公司會考慮巴士站的乘客量及途經的巴士線，以決定興建巴士站上蓋的優先次序，而該巴士站只供第 971 及 M49 號線使用。在資源有限的情況下，巴士公司未能將該站納入優先項目；雖然如此，署方仍會繼續努力與巴士公司商討有關問題，爭取興建該上蓋。

62. 主席請署方繼續跟進有關事宜。

63. 黃志德先生表示，他在南區服務四年期間，在不同場合得悉各委員對現有公共交通服務的意見，並一直與各方商討改善方法。他理解部分委員的要求尚未達成，須留待繼任同事處理，因此希望各委員諒解。他希望藉此機會感謝各委員的支持，並希望各委員繼續支持運輸署及其繼任同事。他亦感謝南區民政事務處及區議會秘書處同事的合作，使各個計劃得以順利推行。最後，他祝地區事務蒸蒸日上。

64. 主席再次多謝黃志德先生在服務期間盡心盡力，使南區的公共交通服務得以改善，並希望繼任同事秉承黃志德先生的服務精神，繼續與委員會通力合作，改善本區的公共交通服務。

#### **議程五： 其他事項**

65. 委員沒有提出其他事項。

#### **議程六： 下次開會日期**

66. 南區區議會交通及運輸事務委員會第十九次會議將於 2006 年 7 月 3 日(星期一)下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

67. 議事完畢，會議於下午 4 時 55 分結束。

南區區議會秘書處

2006 年 6 月