

附件 G

提交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

的報告是以英文撰寫，本附件 G 乃報告的摘要

主幹道走線
及優化海濱的研究報告摘要

序言

「優化海濱研究」的構想階段於 2005 年 11 月結束。這階段的公眾參與活動包括：5 次公眾論壇、2 次社區設計坊、民意調查、可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(下稱：專家小組)論壇及意見整合論壇。公眾對這些活動反應熱烈並提供了很多寶貴意見。

總體來說，公眾對優化海濱方面的意見是一致的。經考慮過專家小組的全盤建議後，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：小組委員會)亦支持興建一條中環灣仔繞道。而地面運輸基建的詳細設計則需再作研究，以便考慮其對海濱地區的土地使用、市民享用海濱的機會及填海的影響。

負責灣仔發展計劃第二期檢討的顧問(下稱：顧問)，根據小組委員會的要求擬備了四份文件，分別以深層隧道方案、內陸走線、在灣仔北的一、二和三號連接道路及在銅鑼灣的八號連接道路，以及「零填海」走線為題，供小組委員會在 2006 年 3 月 9 日的會議上考慮。

小組委員會委員於該會議上要求顧問提供包括橫向及垂直走線的主幹道整體設計資料及優化海濱的意見。因應小組委員會的要求，顧問擬備了一份以英文撰寫的【主幹道可行走線及建造形式的初步研究結果】詳盡報告，向小組委員會提供有關的資料，並就主幹道及優化海濱的整體規劃提出數個概念，及指出各個概念的利弊和就《保護海港條例》的考慮。

本摘要旨在概述報告中對主幹道走線及優化海濱概念的以下各要點：

1. 建造主幹道的需要
2. 主幹道的可行走線

3. 完全避免填海的可行性
4. 主幹道建造形式
5. 優化海濱
6. 地面公路基建

1 建造主幹道的需要

- 1.1 現時商業中心區的主要道路為東西向的干諾道中/夏慤道/告士打道走廊(下稱：走廊)。這條走廊為一條雙向四車道的主幹線，是港島北部的一條東西向主幹道。作為市區主幹道，它負有承擔港島東西向長距離交通流量的責任。正如交通現況所顯示，這條走廊已經超過了容車量。早前、和近期的策略性交通研究預測，東西走廊交通需求還會進一步增加，這證實了有需要提供一條與走廊平行的海旁主幹道，即中環灣仔繞道，以避免更廣泛和更頻繁的交通擠塞甚至是整個道路網的交通大阻塞。
- 1.2 政府已經實施了一系列交通管理和財政措施，改以增加現有道路網的容量和壓抑交通需求。政府亦已考慮了進一步的措施，包括電子道路收費。所有現有和建議的措施都不能解決沿東西走廊的交通擠塞問題。故此建設繞道是必須的，而電子道路收費可以輔助繞道但不能取代它。
- 1.3 由本地及海外專家所組成的專家小組，在檢討關於港島北岸的可持續運輸規劃後，在他們的【可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組報告】中也表示支持興建中環灣仔繞道、其位於灣仔及銅鑼灣的兩組連接路及 P2 路。

2 主幹道的可行走線

2.1 考慮因素

2.1.1 在研究可行的主幹道走線時，須考慮下列主要限制：

- 在西面連接在中環填海計劃第三期所建的主幹道隧道
- 在東面連接現有東區走廊天橋
- 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
- 避免對地鐵荃灣線隧道結構的影響
- 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
- 預留空間予擬建的鐵路：沙田至中環線及北港島線
- 避免對現有基建設施（如灣仔電力分站、灣仔污水廠），及沿告士打道的大廈群（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）地庫及地基的影響。

2.2 主幹道走線

2.2.1 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：

- 「離岸」走廊
- 「內陸」走廊
- 「沿岸」走廊

2.2.2 考慮到上文所述的主要限制，如現有建築物及主要基建設施，「離岸」及「內陸」走廊是不可行的。主幹道須沿灣仔及銅鑼灣的「沿岸」走廊作為走線。

3 完全避免填海的可行性

3.1 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先考慮是完全避免填海的方案(俗稱「零填海」方案)是否可行。

3.2 填海需要

3.2.1 在西邊，主幹道會將中環填海計劃第三期中興建的隧道向東延伸。由於它不可能在地鐵荃灣線的現有隧道結構下面通過，所以需在這隧道結構上面跨過。在兩條隧道的交叉點，主幹道隧道結構將會高於海平面，因而需要填海。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。

3.2.2 在東邊，主幹道則需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。

3.2.3 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均需要填海。

3.3 深層隧道方案

3.3.1 研究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，深層隧道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。

3.4 其他公眾意見

3.4.1 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。

3.5 基於以上各項研究的結論是，不可能有「零填海」方案。

4 主幹道建造形式

4.1 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，下文將闡述及比較這些不同的構想及方案。

4.2 隧道方案

4.2.1 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，有關概念的圖示見附圖一至六。下述三個構想的要點：

構想一

4.2.2 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通過海底隧道，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

4.2.3 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

4.2.4 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。

4.3 天橋方案

4.3.1 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旁轉為高架道路結構。有關方案及相應海濱優化概念的圖示見附圖七及八。

4.3.2 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範圍均需一併考慮。

4.4 方案及構想的比較

4.4.1 隧道方案與天橋方案的比較節錄於附表一。

附表一 隧道方案及天橋方案的比較

	隧道方案	天橋方案
維港受影響的面積 透過填海提供土地面積 天橋覆蓋水面的面積 受影響的水面面積	15 公頃 0.5 公頃 -	11.5 公頃 3 公頃 4 公頃
對現時交通的影響	在與現有東區走廊的接駁位有某些影響	<ul style="list-style-type: none">在與現有東區走廊的接駁位有嚴重影響因改建維園道連接路造成嚴重影響
其他技術上考慮（對現有公路結構的影響等）	由於要連接主幹道，近城市花園的局部東區走廊須要重建	需要重建從維園道至維多利亞中心的現有東區走廊
規劃及用途考慮	沿灣仔海岸	部分地帶需要填海造地，因而限制了行人的土地

		隧道方案	天橋方案
	前公眾貨物裝卸區	前可發展成一個富活力的海上活動中心	天橋對高展度前為心中橋的入限公一柱船制眾個躉隻局貨海及帶限物上身的發卸動橋來了裝活
	維多利亞公園北部	透過興建路的一個跨越平園地面將維多利亞化公園延伸至海濱	由於亞越利綠興建天橋北部沿繞過，伸海不跨維濱能
	銅鑼灣避風塘	可保存現有的銅鑼灣避風塘	部份海面被天橋及現柱有躉佔
環境考慮	噪音及空氣	<ul style="list-style-type: none"> 空氣質素的考慮只局限在隧道出入口處 局限在與現有東區走廊的接駁位較短的新路段有噪音的考慮（較短的新路段） 	沿東將走有鑼灣廊重及天要建路空的段氣影響
	水質	沒有重大的影響	沒有重大的影響
	景觀	沒有顯著的景觀影響	由於灣仔海岸及會經過天橋部分會在銅鑼灣避風塘，會對灣仔及尤其是銅鑼灣沿海景觀帶來嚴重影響
建築時間		7年	6年
成本費用*	總建築成本	200億元	110億元
	每年營運費用	1.1億元	0.75億元

* (包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道)

4.4.2 研究認為隧道方案較能達致保護及保存維港的目的，其要點如下：

- 天橋方案影響維港的範圍會較大；
- 天橋方案對景觀及現有交通和公路結構的影響較大；以及
- 在提供機會優化海濱和改善直達海旁通道方面，隧道方案

遠比天橋方案優勝。

不過，天橋方案的建築成本及每年營運費用均較低。

4.4.3 三個隧道方案構想的比較載列於附表二。

附表二 主幹道隧道方案三個構想的比較

	構想一	構想二	構想三
永久填海範圍	15 公頃	18.5 公頃	16.5 公頃
對現時交通的影響	在與現有東區走廊的接駁位 有某些影響	<ul style="list-style-type: none"> 因拆卸現有東區走廊及建造新連接道路會造成嚴重影響 因改建維園道、銅鑼灣天橋及告士打道天橋會造成嚴重影響 因在海底隧道引道上建造主幹道的隧道會造成嚴重影響 	<ul style="list-style-type: none"> 因拆卸現有東區走廊及建造新連接道路會造成嚴重影響 因改建維園道、銅鑼灣天橋及告士打道天橋會造成嚴重影響
其他技術上考慮（對現有公路結構的影響等）	由於幹花園廊須要連接城市走道，要接近東區的要點，連接主市走重	<ul style="list-style-type: none"> 繞道隧道在經過現有海底隧道範圍會出現不理想的反向彎道 需要改建維園道及相關連接路，銅鑼灣天橋及告士打道天橋 需要拆卸由維園道至城市花園的現有東區走廊路段 	<ul style="list-style-type: none"> 需要改建維園道及相關連接路，銅鑼灣天橋及告士打道天橋 需要拆卸由維園道至城市花園的現有東區走廊路段

		構想一	構想二	構想三
對現有建築物的影響		對現有建築物沒有影響	需要拆卸警官俱樂部	對現有建築物沒有影響
規劃及用途 土地考	沿湾仔海岸	填海得用到作改善之 填地海濱前人用	填海得用及往 填地海濱前人用	填海可濱前 填地海人用
	前貨物裝置區	前卸公區個上 眾可富活動	裝成的貨物展力中心	裝成的貨物展力中心
	維亞多利園北部	透過綠化延伸 興地利至伸	建面平亞海 一道台公濱	寬面平亞擴長廊
	銅鑼灣避風塘	可保銅鑼灣現有風塘	利灣個的海 用避內海	利灣南外 用避面的海
環境考慮	噪音及空氣	<ul style="list-style-type: none"> 空氣質素只考慮在口處，而影響較小 局限在與區接壤的有噪音影響考慮（較短的新路段） 	<ul style="list-style-type: none"> 空氣質素局出限入 重走東區生產噪音的新路段） 	<ul style="list-style-type: none"> 空氣質素局出限入 重走東區生產噪音的新路段）
	水質	沒有重大的影響	沒有重大的影響	沒有重大的影響
	景觀	沒有顯著的景觀影響	沒有顯著的景觀影響	沒有顯著的景觀影響
建築時間		7年	8年	8年
成本費用*	總建築成本	200億元	280億元	250億元

	構想一	構想二	構想三
每年營運費用	1.1 億元	1.25 億元	1.23 億元

* (包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道)

5 優化海濱

5.1 根據構想階段所收集的意見，下列為合理的優化海濱建議：

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

5.2 結合上述的優化海濱見意，附圖二、四、六及八展示了優化海濱及主幹道的整體概念。

5.3 隧道方案中可行及合理的優化海濱概念簡述如下：-

- 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；
- 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；
- 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；
- 水上康樂活動消遣地帶－位於銅鑼灣避風塘，以保留現有銅鑼灣避風塘為原則，包括一個連接維多利亞公園及海濱的綠化露天平台；
- 另一幅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。

5.4 天橋方案的優化海濱概念，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。

6 地面公路基建

6.1 研究依據共建維港委員會議定的海港規劃原則，審視了以兩組連接道路及 P2 路為重點的相關地面道路基建對海濱規劃的影響，結論是有關基建不會影響海濱的規劃。

茂盛（亞洲）工程顧問有限公司

2006 年 5 月

圖例:

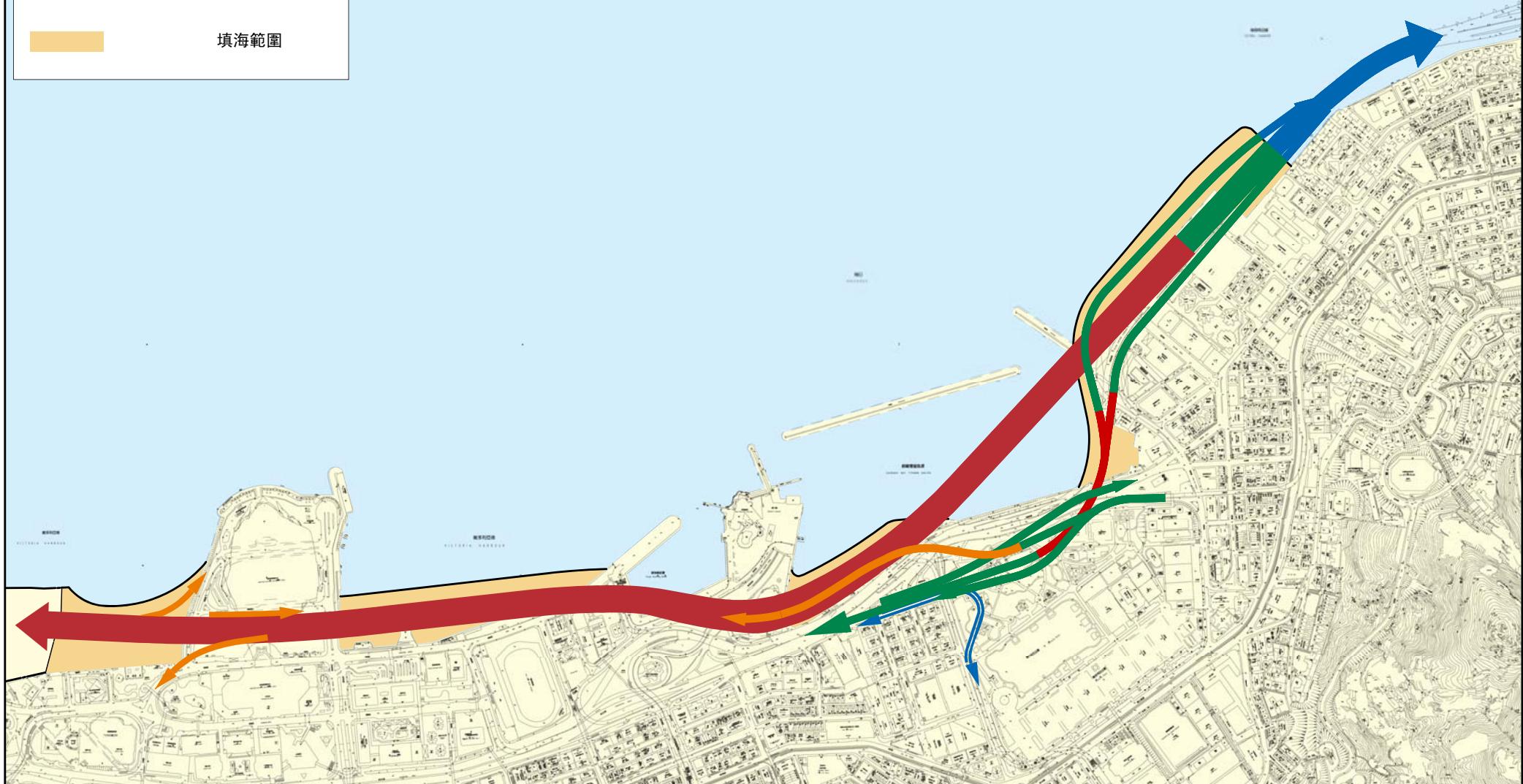
- █ 天橋
- █ 隧道
- █ 地面道路
- ← 連接道路
- 填海範圍





圖例:

- █ 天橋
- █ 隧道
- █ 地面道路
- ← 連接道路
- 填海範圍





圖例:

- █ 天橋
- █ 隧道
- █ 地面道路
- ← 連接道路
- 填海範圍





圖例:

天橋

隧道

地面道路

連接道路

填海範圍



