

677CL - 灣仔發展計劃第二期工程

(A) 根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)提出的反對和政府回應的詳情

- (a) 一位反對者表示關注擬議工程可能會對其帆船活動有不良影響，該反對者亦表示，關注建築工程車輛會影響鴻興道地面道路的交通情況。

我們向反對者解釋，在灣仔北和維多利亞港的擬議工程對其帆船活動影響輕微，而且在北角的工程亦在帆船活動航線以外。此外，我們向反對者解釋，預期承建商會考慮以海路運輸，鴻興道地面交通在施工期間所受的影響應該不大。我們答應在詳細設計和建造階段與反對者保持密切聯絡。雖然我們已作解釋，反對者沒有撤回反對。

- (b) 一位反對者認為擬議工程會從根本上影響海港，他指稱政府未能證明擬議工程符合終審法院的裁決所闡釋有關《保護海港條例》的規定。

我們向反對者解釋，當局在規劃擬議工程時，已遵行《保護海港條例》的規定，並符合終審法院裁決頒布的「凌駕性公眾需要的測試準則」。我們請反對者參考「符合測試報告」。早前反對者已經以共建維港委員會委員身分，收到該報告的一份副本，並已在 2007 年 4 月 3 日聽取了報告的簡介。雖然我們已作解釋，反對者並沒有撤回反對。

- (c) 我們收到北角兩個地段的登記業主和住客的兩份反對。反對者表示，擬議工程會引致其喪失海事權，因

此會大幅降低該等地段的用途和價值，並減少正在該處營運的沙倉可賺取的收入。反對者亦詢問受影響地段的相關遷徙安排和補償。

我們向反對者解釋，擬議工程為提供土地建造主幹道。規劃主幹道必須符合《保護海港條例》，而採用的隧道方案最能保護和保存海港。我們有需要使用有關地段建造連接路，把主幹道接駁至東區走廊，以盡量減小填海範圍。我們亦解釋條例訂明的申索補償的有關程序。雖然我們已作解釋，但反對者仍維持反對。

- (d) 一位反對者反對採納隧道方案建造主幹道，並稱該方案會引致其在北角的土地的部分地段被收回和暫時被佔用。反對者指稱，進行擬議填海以供建造主幹道會使其土地已核准的規劃意向和用途不能達致，引致反對者蒙受損失。反對者表示，關注在施工期間對環境可能造成的影響。反對者認為應採納天橋方案以建造主幹道，並要求有關方面按照本條例處理其反對時，應考慮其因針對相關的分區計劃大綱圖而作反對/申述時，向城規會提交的相關反對陳述書。

我們向反對者解釋採納隧道方案的理據，以及支持為何隧道方案最能保護和保存海港的理由。我們已考慮過反對者的反對陳述書，但結論仍是，所採納的隧道方案符合終審法院頒布的「凌駕性公眾需要的測試準則」，而且我們在規劃擬議的填海和主幹道計劃時，已符合相關的政府內部通告。在這方面，我們請反對者參考「符合測試報告」和「比較報告」。我們亦指出，公眾清楚表示選擇隧道方案。至於隧道方案在環境方面引起的影響，我們解釋，在建造和運作階段的影響可予接受。雖然我們已作解釋，反對者並沒有撤回反對。

(B) 根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 條)提出的反對和政府回應的詳情

- (a) 一名反對者指稱，擬議的主幹道連接路、擬議的沙田至中環線會展站，以及有些傳媒報道擬議的香港會議展覽中心(下稱「會展中心」)第三期擴建會使灣仔北地區的行車量大增，情況屬不能接受。反對者認為應該重新評估道路系統，以減低灣仔北地區可能增加的行車量。

我們向反對者解釋，根據地區交通研究所得的結論，主幹道與相關的連接路會改善該走廊的交通，因為該走廊部分由東西行的交通會分流至主幹道。主幹道的連接路不僅不會增加灣仔北的交通，反而有助把車輛從交通繁忙的地點，尤其是菲林明道，分流至別處。連同區內道路網的擬議改善工程，擬議的道路網將足以應付區內預期增加的交通流量。我們亦解釋，擬議的會展中心第三期擴建並不包括於 2007 年 7 月 27 日在憲報刊登的灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1 的擬議修訂內。雖然我們已作解釋，但反對者仍維持反對立場。

- (b) 一名反對者反對沿運盛街興建行人天橋的建議，指稱擬議的行人天橋接近污水隔篩廠，會影響步行環境。反對者建議改為沿馬師道興建該行人天橋，並把該行人天橋連接到香港汽車會以南的現有行人天橋。反對者認為這項替代建議可提供較佳的行人步行環境，並有助疏散主要公眾活動的人羣。

我們向反對者解釋，擬議的行人天橋與污水隔篩廠相隔相當距離，而且兩者之間的建築物會局部遮擋污水隔篩廠，因此污水隔篩廠不會對步行環境造成不良影響。我們亦解釋，由於擬議的行人天橋能夠為腹地與新海濱提供最佳的行人連接路，成本效益較大，而且

較接近銅鑼灣港鐵站，能更有效地疏散人羣，因此較替代建議可取。我們亦指出，反對者建議把香港汽車會以南現有的行人天橋伸延至橫越馬師道行車天橋，這做法存在技術困難。反對者接受我們的解釋，其後撤回反對。