

中西區區議會
二零二二至二三年度
交通及運輸委員會

第六次會議紀錄

日期：二〇二三年二月十六日(星期四)
時間：下午三時四十五分
(緊接樓宇管理、環境衛生及工務委員會第六次會議)
地點：香港中環統一碼頭道 38 號
海港政府大樓 14 樓
中西區區議會會議室

出席者：

臨時主席

梁子琪先生, JP
中西區民政事務專員
(第一部分－選舉委員會臨時主席)

楊浩然議員*
(第二部分－正式會議)

委員

彭家浩議員*
楊哲安議員*

註： * 出席整個會議的議員

嘉賓名單：

第 5 項

靳嘉燕女士	規劃署 助理署長/全港
吳劍偉先生	規劃署 總城市規劃師/規劃研究 2
胡國源先生	土拓署 可持續大嶼辦事處處長
葉偉民先生	土拓署 可持續大嶼辦事處副處長(工務)
鄭雅思女士	土拓署 總工程師 / 大嶼山 4
施宏楚先生	奧雅納工程顧問有限公司 工程項目經理(規劃及工程研究)
朱家敏女士	奧雅納工程顧問有限公司 工程項目經理 (運輸基礎設施)
梁錦誠博士	奧雅納工程顧問有限公司 工程項目組長(城市規劃)

第 6 項

何漢棟先生	路政署 區域工程師/西區
任佑女士	路政署 維修工程師/結構(香港南)
謝業基先生	環保署 高級環境保護主任(區域南)1

第 7 項

盧俊匡先生	運輸署 工程師/山頂
傅定康先生	運輸署 高級運輸主任/中西區

列席者：

梁子琪先生,JP	中西區民政事務專員 [註：出席時間由會議開始至下午 4 時 28 分]
謝穎嘉女士	中西區民政事務助理專員 [註：出席整個會議]
張幗瑩女士	中西區民政事務處 高級行政主任(區議會)

秘書：

程惠鋸女士	中西區民政事務處 行政主任(區議會)2
-------	---------------------

第一部分 - 選舉委員會臨時主席

歡迎

(下午 3 時 42 分至 3 時 43 分)

中西區民政事務專員梁子琪先生歡迎各委員及政府部門代表出席。由於中西區區議會轄下交通及運輸委員會主席及副主席的職位同時懸空，根據《中西區區議會會議常規》第 34(7)條，會議需要在出席的委員會成員當中，選出一名議員為臨時主席，主持該會議。由於區議會副主席楊浩然議員在與秘書處的初步溝通中曾表達會競選臨時主席，為表公平，將由專員主持會議的第一部分，即有關臨時主席的選舉。

2. 楊浩然議員表示沒有補充。

第 1 項：通過第一部分會議議程

(下午 3 時 43 分)

3. 各委員對「第一部分 - 選舉委員會臨時主席」會議議程沒有意見，專員宣布通過會議議程。

第 2 項：選舉委員會臨時主席

(下午 3 時 43 分至 3 時 45 分)

4. 專員詢問委員是否同意以不記名形式投票，並以簡單多數票方式選出委員會臨時主席。在席委員沒有意見。他請委員就選舉委員會臨時主席作出提名。

5. 楊浩然議員舉手示意有意角逐委員會臨時主席。

6. 專員宣布由於只有一位候選人，楊浩然議員當選為是次會議的臨時主席。根據《常規》第 34(7)條，臨時主席將主持是次會議，並享有《常規》賦予主席主持會議的一切權力。由於《常規》並未提及會議前後臨時主席除主持會議外的其他主席權力，故秘書處將會繼續按《常規》第 7(2)條的做法，在日後相關的委員會會議前，先擬備議程和傳閱會議文件。如秘書處在會議的三個淨工作日前接獲過半數議員對有關討論事項或文件的書面或口頭反對，則有關討論事項或文件須予撤銷。

7. 專員表示「第二部分－正式會議」將交由委員會臨時主席楊浩然議員主持。

第二部分 - 正式會議

歡迎

(下午 3 時 45 分)

8. 臨時主席歡迎各委員及政府部門代表出席第二部分的會議，並表示為了更有效進行討論，建議每項討論事項以「四分鐘包問包答」形式進行，請各位出席代表在發言和回應時盡量精簡。

第 1 項：通過第二部分會議議程

(下午 3 時 45 分)

9. 臨時主席宣布通過會議議程。

第 2 項：通過二零二二年十二月八日交運會第五次會議紀錄

(下午 3 時 45 分)

10. 委員會通過第五次會議紀錄。

第 3 項：臨時主席報告

(下午 3 時 46 分)

11. 臨時主席表示主要交通改善工程項目及時間表(截至 2023 年 1 月尾)已於會前轉交各委員參閱，秘書處未有收到委員的意見。

討論事項

第 5 項：交椅洲人工島

(中西區交運會文件第 1/2023 號)

(下午 3 時 46 分至 4 時 28 分)

12. 土木工程拓展署可持續大嶼辦事處(土拓署)處長胡國源先生表示，土拓署和規劃署在 2021 年中就交椅洲人工島的項目，開展規劃及工程研究。這次提交的文件是向大家進行階段性匯報。作為背景資料，《香港 2030+》的最終報告指出，交椅洲人工島可提供約 1000 公頃土地，以支持香港中長期的發展需要。透過多管齊下的土地供應措施，政府早前預計未來十年全港可提供約 3000 多公頃的可供發展土地，當中約 300 公頃是來自人工島的新建土地。綜合而言，交椅洲人工島將會為香港帶來三大裨益；第一，增加土地興建房屋，發展第三個核心商業區，提升香港經濟競爭力；第二，新增的策略性交通基建能夠完善香港整體交通網絡；第三，人工島將會提供調遷的空間，支援舊區重建所引起的連鎖流動。對中西區而言，新增的策略性交通基建提供了一條不用經過九龍而能夠來往中西區以及新界西北的替代路線，有助中西區應對緊急交通事故的抗禦力，也能加強中西區連接交椅洲人工島和北部都會區甚至到深圳的通達性。日後，中西區來往人工島將非常方便，中環去人工島的車程會少於十分鐘；而經鐵路從香港大學站到人工島更只需要約五分鐘。因此，人工島上多元的商業和就業機會、社區設施，以及休閒娛樂的設施，中西區的居民也能受惠。

13. 土拓署總工程師/大嶼山 4 鄭雅思女士表示研究團隊為人工島計劃制定了三個規劃目標，分別是繁榮多元、綠色宜居和前瞻創新。她特別介紹人工島的六大亮點；第一，採用「三個島嶼」的設計以配合周邊環境；第二，透過智慧、環保及具抗禦力的城市策略，達致碳中和的目標；第三，聯通世界及大灣區，開闢關鍵路線，打通香港策略交通網絡；第四，採用「15 分鐘生活圈」概念，創造宜居社區；第五，構建一個不一樣的核心商業區，集工作、居住及休閒娛樂於一身；第六，邀請專業學會組成平台細化人工島設計，體現民間參與規劃新一代核心區域。初步建議約 1000 公頃的交椅洲人工島會由三個島嶼組成，分別為 A 島、B 島和 C 島。在制訂填海範圍時，水流水質是重要的考慮因素。部門進行了水動力學分析，以一個島嶼為基礎，並且在人工島以及鄰近島嶼之間，引入最少 200 米的水道作為分隔，配合南北天然潮汐流方向，最後形成三個島嶼的布局。這個布局是能夠保持鄰近水域的水流適度流動，避免因為海床沉積而引起的水質和生態問題。生態環境亦是另一個重要的考慮因素，根據初步的生態調查結果，在交椅洲、小交椅洲、周公島和坪洲等沿岸淺水區發現具生態價值的石珊瑚群落，而當中有多種屬於造礁石珊瑚，具有較高的生態價值。另外，在中部水域並沒有發現中華白海豚，只發現少量的江豚。土拓署亦發

現周公島上有一對白腹海鷗。而剛才提及的水道，正可以避免直接影響鄰近的白腹海鷗和沿岸的石珊瑚群落。在制訂填海範圍的時候還有其他考慮因素，例如在較淺水的水域進行填海，減低對現時航道及錨區的影響。而水道的設計會配合盛行風向，減低城市熱島效應。彎彎曲曲的海岸線，也為市民的生活帶來趣味性，譬如在兩岸提供海濱休憩空間和水上活動的設施。

14. 規劃署總城市規劃師/規劃研究 2 吳劍偉先生表示研究團隊已為人工島制訂概括的土地用途，包含四個元素：第一，在 A 島的東面最接近港島的位置，發展一個佔地約 100 公頃的第三個核心商業區（即 CBD3）；第二，分別在 A 島、B 島和 C 島構建七個宜居生活社區；第三，規劃與旅遊、康樂、休閒的相關設施，以及在 CBD3 以外的其他商業用途，一方面為居民提供各式各樣的生活空間，另一方面令島上的經濟活動更多元化；最後在 C 島的東面集中設置一些必需的公用設施，例如污水處理廠、海水化淡廠和廢物轉運設施等。這項填海計劃規模相對較大，可以採用及呈現不少完整的城市規劃和設計概念。首先介紹的是約 100 公頃的 CBD3，CBD3 預計會提供約 400 萬平方米的商業樓面面積，規模約為中環商業樓面面積的八成，主要供金融、貿易及專業服務產業使用，同時配合國家推動香港成為國際金融和貿易中心以及法律服務方面的政策方向。新一代的 CBD 規劃目標會跟中環不同，建議透過多元化的活動、混合用途和地方營造，將 CBD3 塑造為一個集工作、居住和休閒娛樂的優質環境，供在島上工作和居住的人士享用，同時希望 CBD3 成為香港另一個獨特和具吸引力的旅遊目的地。第二個規劃和設計概念是希望在人工島上打造七個宜居生活社區，每個社區面積大約為 80 至 100 公頃，以環保集體運輸系統連接。社區與社區之間會有藍綠走廊分隔，沿岸也會設有綠化海濱長廊。社區設施的用地會以「15 分鐘生活圈」概念去規劃，目標主要是供居民可以於 15 分鐘內以步行和騎單車的方式往來日常生活所需設施和地方。這樣的概念有助縮短居民日常出行距離，同時鼓勵居民健康生活。另外，生活社區中也會預留具有一定規模的經濟用地，合共提供約 100 萬平方米的商業樓面以增加島上的經濟多元性，以及提升居民原區就業的機會。第三個概念是藍綠網絡，包括各個社區與社區之間的藍綠走廊、一條超過 20 公里鼓勵親水文化的易達海濱長廊、生態海岸線，以及不同規模的休憩用地。另外，島與島之間的水道約有 200 米闊，非常適合進行各類水上活動，包括舉辦本地和國際的賽事。這些藍綠設施會為島上的居民和工作人士提供多樣的休閒、康樂和運動的機會，同時創造不同生境，提高生物多樣性。最後一個規劃概念是智慧、環保而具抗禦力的城市策略，務求島上發展長遠能夠應對氣候變化，促使香港在 2050 年前達到碳中和的目標。這城市策略主要涵蓋三方面，第一，是可持續規劃和城市設計，包括透過規劃不同的用途布局，減低樓宇的能源消耗，同時提升建築物的環境表現及鼓勵綠色建築，並推動適合城市林務的措施，增加碳封存及生物多樣性。第二，建設綜合

智慧、環保、及具抗禦力的基建系統，例如採用「海綿城市」設計、使用再生能源、採用區域供冷系統、興建海水化淡廠、設置先進的廚餘設施及鋪設地下公用設施地下共同溝。第三方面，是智慧出行，研究會規劃整全的行人及單車徑網絡，方便市民出行。同時也會提供電動或其他新能源汽車例如氫能車的支援設施。發展參數方面，初步建議採用七比三的公私營房屋比例，在島上興建約 19 至 21 萬個住宅單位，供最多 50 至 55 萬人居住，並且提供約 27 萬個就業職位，當中約有 20 萬個是位於 CBD3 的職位。這些估算是參考了《香港 2030+》的部分建議，包括將島上公私營房屋單位的平均面積提升一至兩成，同時將休憩用地及社區設施用地與人口比例分別增加至每人不少於 3.5 平方米。剛才提及的規劃和設計概念仍然需要進一步細化，政府已邀請相關的專業學會組成平台討論人工島的設計和建議，讓他們能夠參與規劃這個新一代的核心區域。

15. 土拓署鄭雅思女士表示交椅洲人工島提供良好的契機讓香港規劃一組策略性的運輸基建，打通香港策略交通網絡。港島西至大嶼山東北連接路分為南北兩段，全長約 13 公里，南段以海底隧道連接港島西，成為第四條行車過海隧道；而北段則以高架橋、隧道接駁至大嶼山，這是第一條無須經九龍連通港島到新界西北的主要幹道。這條連接路四通八達，往西連通機場、珠海和澳門，往北連通北部都會區、前海和深圳，往東連通九龍西，往南則連通港島西和中環。連接路的北段，除了接駁十一號幹線和青衣至大嶼山連接路外，同時會興建一條支路經竹篙灣連結北大嶼山公路，以應對空間限制和技術困難。另外，參考海外經驗，為了避免連接路和支路佔用 A 島核心商業區的土地，連接路在交椅洲人工島的登陸點將會設置在 C 島。為了確保核心商業區的連通性，研究建議提供一條支路，由連接路接駁至 A 島的核心商業區，而各個島之間會有道路互相連接。在港島西方面，連接路將會直接接駁四號幹線，來往港島各區。至於策略性鐵路，即是港島西至洪水橋鐵路。隨著 2021 年的施政報告公布發展北部都會區，政府正規劃港深西部鐵路連接洪水橋和前海，促進香港和大灣區的互聯互通。藉著這個機遇，研究建議將策略性鐵路向北延伸至北部都會區的洪水橋，以便利接駁港深西部鐵路，從而更有效地提升交椅洲人工島的策略性地位和香港鐵路網絡的連通性。港島西至洪水橋鐵路全長約 30 公里，沿線將有多個車站。研究建議於 A 島和 C 島各設一個車站，往南在香港大學設置車站轉乘港島線；而往北在欣澳設置車站轉乘東涌線；也會在屯門東設置車站，最後於洪水橋站可以轉乘屯馬線和港深西部鐵路。而研究會同時探討於堅尼地城增設車站轉乘港島線的可行性。至於交椅洲人工島，研究初步建議會由一組環保集體運輸系統連接三個人工島，並於島上合適的地點轉乘港島西至洪水橋的鐵路，方便市民出行。研究同時建議於欣澳填海造地，設置鐵路車廠，方便日常營運及調配，另外初步建議在 C 島預留位置設置車廠，研究團隊會配合下一個階段的工作，檢視並制訂環保集體運輸的模式、走線以及車廠的位置。另一個公眾關注的議題是財務安排，

政府曾於 2019 年進行了粗略的工程造價估算，當時香港測量師學會都為項目估算土地收益，而土地收益是高於建造成本。由於近期樓市及土地價格有所調整，為審慎起見，研究也為經濟效益評估做了情景測試。就土地收益方面，參考了 2022 年 11 月的土地及物業的成交價格，再引入較保守的市況假設，人工島的賣地收入估計約為 7500 億元；建造成本方面，若以先前按 2018 年 9 月的價格，再進行價格調整，2022 年第二季的項目造價估算約為 5800 億元。即使以較近期的市況和保守的假設，土地收益仍然高於工程造價。事實上，基建投資可帶動經濟增長，研究估計人工島的經濟活動每年可帶來約 2000 億元的增加值，佔本地生產總值約百分之七。加上公營房屋和運輸基建具社會及經濟價值，推展人工島項目是符合社會及經濟的效益。人工島項目的工程將由 2025 年年底起跨越 20 年，粗略而言，假設工程量平均分布，項目的每年平均開支約 300 億元。既然項目發展屬於有經濟效益的長遠投資，研究團隊認為無須純倚賴公共開支推展項目，除了以基本工程儲備基金支付外，可以考慮加入一個或多個融資方法，以便適度運用市場力量，研究也會進一步分析融資選項的可行性。研究團隊會聽取議員以及在公眾參與活動所收集的意見，進一步深化初步建議，目標是在 2023 年開展環境影響評估的法定程序，並於 2024 年年初展開詳細工程設計及土地勘測的申請撥款，2024 年的下半年會完成填海相關的法定程序，目標於 2025 年的下半年為填海工程申請撥款，且在同年年底啟動填海工程，如一切順利，首批建成的住宅發展最早可於 2033 年供市民入伙。

16. 臨時主席表示建造成本 5000 億元，但香港庫房盈餘也只有這幾千億。到底香港庫房是否能夠負擔，或其實需要借錢興建，他表示想了解更多關於融資方案的詳情。他也明白項目將來會有收益，但收益卻是完成項目後賣地才會有，他詢問項目期間如何過渡，會否掏空整個庫房。

17. 土拓署胡國源先生表示現時並未落實任何融資方案，在文件上的附件 12 中有提及融資選項例如發行債券，或透過授權營運商收取道路費用的建造-營運-移交公私營合作模式興建隧道；另外亦可透過提供物業發展權去建造鐵路，此為公私營合作中的鐵路加物業發展模式；也可參考當年發展沙田第一城的公私營合作做法，以提供物業發展權去進行填海及基建設施工程。以上是一些建議的方案，部門希望在公眾參與活動期間，聽取公眾的意見，以研究這些選項的可行性，並於下一階段進行詳細考慮。

18. 臨時主席詢問剛才提到的發展例子，規模相對較小，現時討論的項目似乎是有史以來最大型的規劃，先前提到的得益都是工程完成後才會有，但興建期間該如何處理，是發債還是借錢，而這些會否影響香港的信貸評級，或掏空整個庫房的錢，他表示對此有疑慮。另外，他詢問是否有迫切需要於此時進行如此大型的項目。現時的樓價下降、寫字樓的空置率上升等等的情況大家有目共睹，他詢問如此大型項目部門是否有研究於現

時啟動項目的迫切性，希望部門能提供更多此方面的資料。

19. 規劃署助理署長/全港斬嘉燕女士表示交椅洲人工島項目是《香港2030+》建議的其中一個中至長期可能供地項目，以滿足全港中長期的發展需要。雖然香港經濟近期有下滑跡象，人口亦出現下跌，但作為負責任的政府，政府必須在土地規劃方面就將來復常情況作好準備，不應受短期的因素而影響香港的長遠規劃。再者這一屆政府的目標非常清晰，無論是人工島或是北部都會區，都需要同時推展。2022年《施政報告》更強調要不斷增強發展動能、「搶人才」及「搶企業」，為未來發展做好準備。人工島建議在維港都會區興建第三個商業區，將為香港發展擴容擴量，積極提升香港作為國際金融及貿易中心的地位。加上「十四五」規劃、大灣區建設和「一帶一路」倡議等國家戰略，已清楚確立香港「八大中心」的定位，這些長遠國策不應受中短期的因素影響，考慮到創造土地是需要時間的，並非一朝一夕可以做到，要把握這些機遇，政府必須盡早做好人工島規劃和設計的工作。

20. 臨時主席詢問人工島面積約 1000 公頃，實際是多大，是否跟香港島差不多大小。

21. 規劃署吳劍偉先生表示人工島的面積大約相當於九龍城區議會涵蓋的範圍。

22. 楊哲安議員表示感謝各部門的付出和介紹，他作為中西區議員表示歡迎如此有生氣且長遠的基建，為香港長遠未來帶來新的動力並製造經濟發展及更新的宏大項目。錢方面他未能提出意見，但另一方面，因為連接了中西區，未來只需幾分鐘就能到達人工島。但要有這樣成功的系統，人流和物流都要配合才能成事。他希望部門作出任何決定的時候，要三思而後行，他擔心項目會不會為中西區的交通系統和其他公共設施帶來負荷或造成深遠的影響。再者整個項目主要是連接兩個地方，即大嶼山和港島，而連接港島唯一的落腳點就是中西區。當整個港島的人都要透過中西區去人工島，或許會帶來交通問題。他希望部門以後有更多細節時，能在會上詳細解釋討論。總而言之，概念上他表示完全支持項目也希望能夠儘快落成。不過對於 2033 年第一批市民是否能夠入住人工島他表示懷疑。雖然部門表示計劃會按部就班進行，但最近一些類似的發展項目如啟德發展區，都一波三折。當區居民在入住後才得悉政府打算引入其他類型的住所，導致民怨四起。他建議部門可以借鏡，仔細安排人工島的居民數目、居民平均用地等，希望政府吸收經驗，避免重蹈覆轍。他也詢問未來 A 島、B 島、C 島會否重新改名。

23. 彭家浩議員表示同意楊議員所提出的交通問題，他詢問陸路上接

駁人工島出口位置在城西道附近，靠近堅尼地城海旁。而現時城西道在繁忙時間車流並不少，雖然未算擠擁，但他擔心人工島發展會否影響日後該區一帶例如城西道的高速公路和卑路乍街等的交通負荷。現時卑路乍街繁忙時間已經有「三線變一線」的情況，擔心未來發展落成後，會大大增加當區的交通負擔。第二，他想知道商業 CBD3 產業結構為何，該商業用地是針對甚麼商業用途。文件上曾提及創意產業、醫療、教育、旅遊等等包羅萬有，但如若只是興建更多甲級寫字樓，讓跨國企業租用，與奧運站、九龍站的甲級寫字樓有何分別。另外香港已有九龍東 CBD 2，CBD 2 和交椅洲的 CBD 3 分別又為何，他詢問會否有發展的重心。第三，十四五規劃中，講述香港要把握發展機遇，但論機會的話，北部都會區是否一個更好的選址。其實北部還有很多棕地尚未收回，適合進行發展。雖然兩件事並沒有衝突，但比較起來，人工島發展的風險相較北部都會區要大，畢竟涉及填海、融資等工程。參考外國的例子，通常採用公私營合作的填海工程，風險都較大，例如工程未能完成，或最後公私營土地比例失衡，這些都是風險。他認為應該更詳細地評估項目的風險，而不是只介紹項目所帶來的好處，建議部門坦承面對項目風險的問題。他表示對項目保持開放態度，只是在風險評估上，希望部門能夠提供更多資料以供參考再作決定。最後他表示人工島工程預留 250 公頃作居住用途，資料上預計有 50 萬人口，其實是相當多的數字，部門會否計算過人口密度相關的數字。另外，住宅通常集中於 A 島、B 島或 C 島中其中一個，若集中於其中一個島，島或島之間的交通負荷會否很大。另外就是人口密度的問題，現時香港人口密度最高的島應該是鴨脷洲海怡半島，他詢問人工島相比海怡半島的人口密度是多少。

24. 土拓署胡國源先生回應關於交通影響的問題。他理解大家對交通問題的憂慮及現時於干諾道西天橋近林士街多層停車場至中環海濱國際金融中心的道路於早上繁忙時間的擠塞情況。他表示路政署於上年年中已啟動一項研究，於干諾道西天橋近林士街多層停車場的路段增建行車道，經民吉街接駁到干諾道中近畢打街的下行道。他相信若推展此項目後，能紓緩現時擠塞的交通。此外，關於交椅洲人工島發展後的情況，他認為中西區是一個發展相當成熟的地區，同時評估過中西區未來的就業機會並不會大幅增加，因此早上從其他區來中西區上班的人數，經評估後應不會大幅增加。另外，研究建議的策略性道路是會直接接駁到干諾道西天橋，其實現時有一個預留的接駁位，因此不需經過城西路，而是直接接駁到高速公路去其他區域，因此跨區的交通是不需經過中西區的地面道路。他補充交椅洲人工島不是一個純住宅用途的發展，預計可提供約 27 萬個就業職位，其中約 20 萬個是位於核心商業區內。因此部分交椅洲人工島的居民是有條件原區就業的，研究也預計有部分新界西或中西區的居民會到交椅洲人工島工作。根據初步的交通影響評估，交椅洲人工島的發展和相關的策略性道路是不會對中西區的交通造成嚴重影響。研究會按需要於地面的

路口或道路交界處制定小型改善工程，確保有足夠的容量應付需要。

25. 規劃署靳嘉燕女士強調北部都會區及交椅洲人工島兩個項目都是未來香港發展的重要引擎，人工島的發展是屬於維港都會區的擴展部分。在「十四五」規劃裏很明確的提到香港要穩固「八大中心」的定位，當中包括國際金融、國際創新科技、國際貿易、國際航運、國際航空樞紐、亞太區國際法律及爭議解決服務，以及區域知識產權貿易。北部都會區因為有接壤深圳佔有跨境的優勢，在定位上是向著國際創新科技中心這個發展目標推進。至於位處維港都會區的交椅洲人工島，則側重於其他方面，特別是國際金融中心、國際貿易中心，以及法律及爭議解決服務中心等。

26. 規劃署吳劍偉先生補充在 2021 年公布《香港 2030+》的最終建議中，已清楚指出香港三個 CBD 在功能上是相輔相成的。CBD3 屬維港都會區的延伸，配合其策略運輸基建，功能上正好利用國家政策並配合交通聯繫的機遇，預計它所產生的輻射作用將會很大。而 CBD1 則需要整合，中環始終已發展多年，很多舊的商業樓宇需要重建，而 CBD3 就提供一個調遷空間，為 CBD1 提供更新機會。而 CBD2 相對上較多傳統工業樓宇，功能上會較吸引中小企業，特別是對於租金成本較敏感的企業，提供一個轉型的角色。而 CBD3 的規劃，會特別強調集工作、居住和休閒娛樂於一身的概念。參考外國例子，研究團隊希望這個 CBD 二十四小時七天都能充滿活力，為當地凝聚到自身特色，既有人居住，又同時引進文化和其他元素。至於人口密度，首先三個島會合共規劃七個生活社區，A 島有兩個，B 島有三個，而 C 島有兩個，因此不存在將住宅發展集中於其中一個島的情況。以三個島 1000 公頃的面積計算，人口密度大概是每平方公里 50,000 至 55,000 人，相當於沙田和馬鞍山新市鎮總和的密度，宜居度相對其他舊區如觀塘高，人口密度也相對較低。

27. 臨時主席表示感謝部門的簡介，相信未來會有更多更新的資料，希望部門有進一步的消息可以到會上討論。

第 6 項：關注山道天橋安全及噪音問題 (中西區交運會文件第 2/2023 號)

(下午 4 時 28 分至 4 時 34 分)

28. 彭家浩議員表示路政署回覆中提到研究於山道天橋近薄扶林道使用其他物料減低噪音，但明白因為彎度、斜度等等不同因素導致某些物料不能使用，他詢問部門是否有研究到可行的物料。

29. 環保署高級環境保護主任(區域南)1 謝業基先生表示部門在收到

查詢後曾與路政署聯絡。路政署已基於現有技術或物料研究山道天橋加建隔音屏障或鋪設低噪物料的可行性。鋪設物料方面，因為山道天橋是相對較斜且多彎位的道路，現有物料並不適合在天橋上鋪設。至於新的物料，部門和路政署都有一直探討使用其他低噪物料鋪設地區道路，有關研究還在進行中。基於現有技術，暫時未有適合物料可鋪設在山道天橋。

30. 臨時主席詢問使用隔音屏障的可能性。

31. 路政署區域工程師/西區何漢棟先生表示部門早年曾研究過加建隔音屏障的可行性，但山道天橋不能承受加建隔音屏障或隔音罩所帶來的額外負荷。

32. 臨時主席表示以前曾詢問過相關問題。因為山道天橋經常很大灰塵，導致山道天橋下的公園都門可羅雀。只需站在公園一會兒，已經滿臉灰塵。若增設隔音屏障更可以順道擋著灰塵。事隔多年，部門會否有新型且較輕便的隔音屏障物料可以提供。

33. 路政署何漢棟先生表示路政署一直研究適用於市區道路的新低噪音鋪路物料。基於山道天橋斜度和彎度的限制，部門會繼續研究新低噪音鋪路物料是否適合在山道天橋鋪設，如能物色適合的物料會繼續跟進情況。

34. 臨時主席表示希望部門繼續保持開放態度研究鋪地和隔音屏障物料，始終山道天橋的問題存在已久。

35. 彭家浩議員詢問混凝土剝落的問題。附近居民表示很緊張，主要因為看到天橋駁位有損毀情況，他明白空隙是天橋正常的接駁位，但居民認為天橋縫隙會引起安全問題，因此十分擔憂。他詢問上次混凝土剝落的原因為何，而山道天橋整體上有否任何安全隱患問題。

36. 路政署維修工程師/結構(香港南)任佑女士表示部門於 2022 年 8 月進行過一次結構檢查，是次檢查並無發現任何安全結構問題。而橋底看到的伸縮縫的間隙大小會因天氣而變化，並不會影響天橋的結構安全。

第 7 項：解決旅遊大巴使用山頂道問題 (中西區交運會文件第 3/2023 號)

(下午 4 時 34 分至 4 時 44 分)

37. 楊哲安議員表示今年外地旅客數目開始增加，山頂更是旅客必到的地方，而前往山頂的方法通常包括乘搭旅遊巴。運輸署的回覆中提到山

頂纜車提升了載客量，但考慮到價錢方面，依然會有很多旅客選擇乘搭旅遊巴，因此也預計會有很多大型旅遊巴前往山頂。他表示過往大量旅遊巴停泊在凌霄閣等候旅客使用公廁，此舉嚴重阻礙山頂交通，引來居民投訴，此為多年死症。雖然山頂廣場重建後預留更多位置讓旅遊巴停泊，但依舊會有不太熟悉路況的旅遊巴司機在山頂的彎路發生碰撞，從而導致山頂道擠塞。現在的專營巴士長度為 10.4 米、闊度為 2.5 米、高度為 4.2 米，但旅遊巴的長度限制卻是不得超過 12 米長。換言之部門限制專營巴士的長度比旅遊巴還要嚴謹，他表示難以理解。他明白限制使用山頂道的車輛長度、闊度或高度是不可行，但政府曾在波老道和大潭水壩增設了智能交通管制系統，他詢問於山頂道採用智能交通管制系統的可行性，並希望政府部門能未雨綢繆，積極研究方案解決旅遊巴擠塞問題，為新一波的旅客做好準備。另外，在回覆當中部門提到禁止三公噸以上的車輛進入山頂一帶。但有居民反映，新型的電動私家車相對較重，或許會超過三公噸，他詢問若按現時條例是否超過三公噸的私家車都不能進入山頂一帶。他同時建議政府部門檢視現時的私家車重量，並按需要適當地進行調整。

38. 運輸署工程師/山頂盧俊匡先生表示部門一直有跟警方合作，密切留意山頂道交通情況。至於加設智能交通系統，部門會留意是否經常有大型車輛在山頂道迎頭相遇而造成交通阻塞，並收集更多數據，在有需要時研究於某些較窄的道路增設智能交通系統的可行性及對其他車輛的影響。至於車輛重量限制方面，運輸署會與其他相關部門檢視現行私家車製造的重量，以及車輛重量限制的安排。

39. 楊哲安議員表示主要是某部分彎路需要特別關注，畢竟山頂道很長而且只有一條路，倘若兩輛大型車輛迎頭相遇又意外地碰撞到，就會造成擠塞。他表示歡迎部門考慮不同解決方案，如於某些彎位削去斜坡或是加闊道路，甚至於某些彎道進行適當的交通管制等。他表示希望部門可以積極研究，避免重蹈覆轍。

40. 臨時主席詢問居民對大型車輛進入山頂一帶的意見。

41. 楊哲安議員表示居民普遍反對大型車輛進入山頂一帶，但也明白道路是共同使用的。

42. 臨時主席詢問運輸署會否考慮限制大型車輛進出山頂一帶。以澳門為例，澳門很多路都限制旅遊巴進出。畢竟山頂道本身就比較窄，倘若強行擴闊道路，方便更多大型車輛進出，令居民更加困擾就得不償失。他詢問部門會否考慮鼓勵旅客更多乘搭纜車或使用較小型的車輛進出山頂一帶。另外，他也詢問運輸署擴闊山頂道技術上是否可行。

43. 運輸署盧俊匡先生表示由於山頂道是一條山路，兩旁都有斜坡或私人物業，擴闊道路的難度相當大。然而，當有私人物業進行重建，運輸署會要求私人發展商配合改變地界，以達至擴闊道路的目標。運輸署亦會繼續與路政署檢視擴闊道路的可能性。至於限制大型車輛進出山頂一帶的方案，現行上山頂有兩條路線，一條經馬己仙峽道，另一條則經灣仔司徒拔道。由於馬己仙峽道相對狹窄和彎曲，故此運輸署現時已在馬己仙峽道和梅道的路口，禁止三公噸或以上的車輛進入山頂一帶。因此比較大型的車輛都會取道司徒拔道前往山頂。部門考慮到如若禁止大型車輛進出山頂道，同時會影響山頂及灣仔半山區居民，學校和遊客使用大型車輛前往該區。運輸署對此建議有所保留。

第 8 項：其他事項

(下午 4 時 44 分)

44. 臨時主席表示沒有其他事項。

第 9 項：下次會議日期

(下午 4 時 45 分)

45. 臨時主席宣布下次交通及運輸委員會的會議日期為二零二三年四月二十日，政府文件截止日期為二零二三年三月三十一日，委員文件截止日期為二零二三年三月二十七日。

46. 會議於下午四時四十五分結束。

會議紀錄於 二〇二三年四月二十日 通過

臨時主席：楊浩然議員

秘書：程惠鋸女士

中西區區議會秘書處

二〇二三年四月