

就中區填海第三期工程意見摘要

(26-11-2003)

1. 引言

中區填海第三期工程最近受到廣泛關注。維多利亞港是香港社會寶貴的公共資產。部分市民表達對填海工程的關注，並希望減少對維港造成的損害，是可以理解的。新論壇在 2003 年 10 月及 11 月，亦先後就維港填海問題進行了兩次電話調查，同樣反映市民非常珍惜維港。有關調查結果可參考本意見書附件。

2. 就著中區填海第三期工程的意見

新論壇原則上認為，中區有需要進行有限度填海。中區的交通擠塞問題已日益嚴重，交通流量與日俱增，單是以中環渡輪碼頭為巴士總站的路線就已經有 12 條，上、下班繁忙時間以交易廣場為巴士總站的更有多達 19 條路線，途經附近的亦約有 20 條，還有渡輪的航線也有 5 條，分別前往珀麗灣、愉景灣、南丫島(榕樹灣及索罟灣)、長洲、坪洲及梅窩，再加上小巴、旅遊巴、的士、私家車等，各車輛及乘客使用這些街道的情況是絡繹不絕的，尤其是在上、下班的繁忙時間，干諾道中/畢打街交匯處經常出現車龍，龍尾的車往往未能於第一次轉燈號時直向前駛，必需停下來再等下一次轉燈號才能通過，使交匯處經常有車輛圍繞。

同時，就著目前所見的資料，隨著港島區多個商業項目的落成及啓用，中區和灣仔未來的交通流量，包括私家車及公共交通工具，相信仍會維持相當增長。

因此，政府必須興建中環灣仔繞道以疏導中區至金鐘夏慤道及灣仔告士打道的交通問題。如果現在不著手解決，將來造成大塞車，浪費社會資源，令市民怨聲四起時就太遲了。

再者，就目前所見，似乎未有其他比填海更可行的方案，可以解決中區至灣仔的交通問題。當然，若有任何其他可行方案能代替興建道路所需的填海土地，當然值得研究。但必須平衡各方利益，包括公共財政、行車路程，以及實踐方案所需的時間等因素等。

另外，新論壇認為，為了善用因為興建道路而填海所得的土地，順帶興建海濱長廊，可達到還港於民的目的。因為計劃中的海濱長廊，不單可讓市民欣賞到維港海岸兩旁的優美景色，又可以發展成爲一個旅遊景點，吸引更多外地遊客到來，刺激香港的旅遊業發展，更可美化中環灣仔繞道的工程。



然而，基於盡量減少對維港損害的原則，新論壇反對為著提供商業用地，或興建不必要的設施，而在維港進行填海工程。因此，目前中區填海第三期工程中的商業用地及軍艦碼頭等設施的用地，只應予以取消。即使該等土地是為配合道路工程而不得不填的範圍，也應只用作休憩用途或作為海濱長廊的配套，例如提供茶座，食肆或紀念品店等，或改為綠化地。

另外，現在維港的海岸線彎彎曲曲，影響海水的流動，造成污染惡臭，進行一些必要的填海把海岸線拉直，或改造成流線形的形狀，使水流更暢通無阻，避免淤塞，就環保有莫大的意義。

至於在本年十月六日，高等法院就保護海港協會的暫緩令申請，裁定政府勝訴，可以繼續進行有關中環填海的第三期工程。政府隨後決定現階段只進行挖泥及鋪石等前期工程，相信對維港不會構成永久的損害。

3. 政府與立法會均應更審慎處理類似項目

一直以來，政府在市區缺乏土地供應時，就會以填海的方式來解決，但由於以往欠缺周詳規劃，以致填海所得的土地卻沒有充分善用。

今次中區填海第三期工程，在 2002 年 6 月，先後於立法會工務小組委員會及財務委員會，根據《保護海港條例》審議，並在無反對之下通過。立法會議員也應對今次事件負上部分責任。立法會日後在審議類似項目時，必須加倍審慎，在必須是有必要的時候才進行填海，以免造成浪費或多填，破壞了海港。

4. 加強與市民溝通

儘管中區第三期填海工程已經過區議會和立法會多次討論，而在有關爭議出現後，政府也曾透過各渠道，解釋繼續第三期填海工程的理據，但新論壇的調查卻發現，市民普遍認為，政府沒有解釋清楚繼續填海工程的理據，反映在討論過程中，市民與未能接收所需訊息。

因此，經過今次事件，政府在處理維港填海工程時，必須更謹慎，並要加強與市民的溝通，清楚列明填海後所得的土地用途，不要單以為得到立法會通過便可以忽視與市民的溝通。

為加強對公眾解釋和宣傳今次後填海計劃或日後類似的程的內容，政府可以在大會堂、文化中心等地方放置模型，向市民解釋及收集意見，以消除市民大眾對有關計劃的誤解和疑慮。

5. 研究相關法例

另外，政府也應該檢討現行的《保護海港條例》及相關法例，研究當中是否有不盡清晰之處，若然，應作出補救措施，例如可考慮為《保護海港條例》制訂技術備忘錄，訂明經過指定的諮詢(例如利用目前《城市規劃條例》的公眾諮詢程序)、決策及公布程序後，有關工程的合法性將得到肯定，從而量盡減少不必要的爭議。