

二零零三年十一月十三日

Our Ref. No. UW/Letter/159

香港中環昃臣道 8 號立法會大樓

致：立法會秘書處

### 再思而行平息維港兩岸風波

2003 年香港可謂多事之秋，與香港城市息息相依的維多利亞港亦不能幸免，先有反對灣仔北，亦即銅鑼灣填海事件，再有停止中環即金鐘北的填海爭議，對岸亦有西九龍文化發展區的反對聲音。重重風波反映出維港已非風平浪靜，對香港的安定繁榮亮起警鐘，然而，如何平息兩岸風波呢？

首先，看中環填海情況。

### 中環及灣仔填海無必要性

耗資龐大以及引起官民爭議的中環填海是否有急切性或必要性？這是大眾市民所關注的。

如果根據現時城市規劃委員會核准的分區計劃大綱圖編號 S/H24/6，完成填海後，由添馬艦海傍量度到尖沙咀天星碼頭，就有 1080 米間距，比現時的 1200 米少 120 米，即是海港會縮小十分之一，意味著我們的天然資財維多利亞港又縮減了，這種難以還原的龐大建設當應再思而行。

最為爭議的是道路交通問題。

中環至灣仔繞道預備連接上環到北角的車輛運輸，經金鐘灣仔北為隧道形式，沒有中途接駁出口，等於連接東隧與西隧而不停中隧的幹線，對能否有效疏導港島交通為一大疑問？中環灣仔繞道當年在城規會的構思，是連接港島東西區甚至往大嶼山。而當年在都會計劃下的港島填海用地增加的商住用途，比現今餘下的填海區收少許多。況且，能作集體運輸作用的地鐵港島北線亦已宣佈暫停興建，這種所謂疏導交通的論點是否可以成立呢？

...../2

雖然中環灣仔繞道可以為市民提供從太古城快速前往上環鹹魚欄的通道，但上環仍需要有足夠停車場；或者此舉有助市民由九龍麗港城經東隧、中環灣仔繞道、西隧到西九龍參觀將來維港文化匯演，但不免成為牛刀小用而已。

另外，政府的大綱圖顯示將來的填海區會加設道路網，去連接中環國際金融中心 IFC 前的民寶街至金鐘前的海傍公路，即現時龍匯道，以舒緩中區的擠塞交通。這論點亦大有問題。

觀乎 IFC 向西行已很方便連接西隧，這邊的交通網早已完成，亦是 IFC 的理念，就是製造一個與機場容易連接的商業酒店系統建築群。要鼓勵車輛西行，只要劃一現在的三條海隧收費即可，預料交通擠塞亦會改善。由 IFC 向東行就是現時的交通問題所在，因為要連接干諾道才可以分叉通往夏慤道或龍匯道，等如在大會堂前的干諾道中製造交通樽頸。

解決這交通樽頸其實不難，因為可以從康樂廣場建一車道經天星碼頭前，再穿逾大會堂及皇后碼頭中間，即可連接龍匯道。所受影響的是現時天星碼頭前的兩層高停車場，此停車場佔用中環昂貴地皮達數十載，拆去改為興建新的市政文娛中心亦是時候。而天星碼頭及皇后碼頭前亦可興建架空的行人平台，作為新的市政廣場，更可以接駁現時中環的架空行人天橋系統，亦可連接天星小輪碼頭。這建議比起龐大的填海計劃可省卻不少財力資源。

況且，要解決交通，亦不單靠以車為本，亦可以用行人、或集體運輸方式，即是多設步行區、自動電梯系統、好好管理公共巴士、地鐵等。

大綱圖更建議在海傍數幅用地為「與海旁有關之商業及休憩用途」，面積達數公畝，可建到離水平線 25 米之高，相信其總面積大於現時金鐘站商廈之所有商場。這對中環規劃是否適宜，對香港現時經濟發展會否有迫切性？

還有，中環的天星碼頭會遷近尖沙咀約 300 米，等於從現時中環站走到天星碼頭の間距，即是說，將來由中環站要步行 600 米，才抵天星碼頭過海到尖沙咀，屆時相信只有遊客才會乘搭。況且，現時的天星碼頭亦有其建築特色，為一獨特興建於海上的現代式 (MODERNIST) 建築，應該列入受保護古蹟之一。

回顧中環填海，自 1994 年城規會接受大都會的填海計劃後，即爭議數載，雖則在 2002 年由行政長官批准了，但如有機會翻案修改，保護我們的自然資財，亦不耗巨額供款，權衡得失，當適應香港現況，此舉亦為市民之福。

如不作填海興建中環灣仔繞道，灣仔北之填海風波，亦可平息矣。保本經營，和氣生財，正是適應現時的城市策略。

港島這邊岸如果能夠不填海就解決交通問題，對岸西九龍的已填海區發展又如何？

### 重新檢討西九龍文化區發展

西九龍文化區發展，是香港史無前例的安排，如有差錯，香港市民便賠上一定代價。

整個發展體積龐大，單是地盤面積，就是等如 50 個足球場的 40 公畝，發展項目主要為 20 多萬平方米的文化設施與近 50 萬平方米的商住設施。

單看這 50 萬平方米的商住面積，亦可預計到將來發展的模式。如果在香港市區一個普通地盤，根據建築物條例，商業用途可建 15 倍容積率，而住宅就只得 10 倍，因此發展商會選擇商業。但今日住宅樓宇有價有市，而這地皮又史無前例的讓住宅與商業同等考慮發展的容積率，甚至可以增加，所以結果發展住宅樓宇，機會高得多。

以平均 100 平方米一單位計算，此地皮可造就五千單位，亦因為高度限制為水平線上 130 米，所以興建 40 層高大廈並無問題。以香港的標準兩梯八伙樓計算，一幢大廈可以有 320 單位，而十五、六幢 40 層高大廈就可以提供五千單位，成為一龐大地產發展計劃。此地盤更可增加地積比率，由 1.81 倍增至 3.5 倍，即是可以增十多幢四十層樓宇。

再者，每幢大廈約佔 30 米闊度，以香港發展商習慣，不難成為一超級無敵海景文化豪宅牆，即是排列為 15 幢乘 30 米等如 450 米闊、130 米高的維港豪宅牆，地下有天幕包圍著的文化會所設施。這是不是香港市民希望見到的維港景象？住宅樓宇亦可以做到有文化氣色，健康環保等，但政府標書亦無鼓勵此等設計，容易使建築物淪為重量不重質的大型屋苑。

比起去年經專家評估的得獎設計構想作品，印象相差很遠。當時的作品設計，是以文化項目為主的低層低密度發展，是屬於市民的現代文化中心，而非今日投標的商業化地產項目，等如在西九龍製造多一個太古城。況且，當年的比賽是以規劃用地為主，而非作一建築設計。得到第一獎的天幕設計，亦是毀譽參半，其功能是甚麼，其表達性是甚麼，可否節省能源，有無代表香港的意義，皆待探索。

然而政府所發出的標書，卻非做天幕不可，而要達至過半的覆蓋率，即是大於 25 個足球場，可謂創舉。這不是香港機場，經過 25 個足球場的天幕，其實用性何在？視覺與實際感覺會否太悶？這裡亦沒有註明設計要求，這種天幕的質素差距可達十倍，如成為大而無當的垃圾蓋，亦會變成國際笑柄。況且，將來的保養維修價值不菲，有可能成為香港經常性財赤項目之一。失敗的天幕，比比皆是，例如千禧年倫敦的 MILLENIUM DOME 便為一大白象貨色。所以決定有無天幕，亦是需要作公開研討，不是數位大官能負責的。

說到這裡，就發覺到這龐大創舉由規劃比賽以至現在的投標發展，均缺乏透明度，中間過程就是缺少了公眾研討諮詢與建築設計的討論與製作。現在補救再辦，亦不會擾亂香港經濟發展。

這大型項目，地盤長度就有一千四百米，約為三個地鐵站的長度，單靠一自動電梯 (TRAVELLATOR)，是否能解決人流？這樣大型發展，由一發展商統領，由一人設計操縱，會否造成壟斷商品？文化項目成為陪襯物，視覺效果流於單一乏味，品質與時間如何作保證等？香港發展商皆沒有興建大型文化項目經驗，高官們皆以為可作監管，但亦不見得有何機制作保障。其實搞文化發展，亦可借助國際博物館團體，如 GUGGENHEM，以補本地經驗之不足。

從填海而得的西九龍，是香港市民皆有份的貴重地皮，回歸市民，發展文化項目，成為香港大都會的中央文化公園，亦無不妥。因此，暫停單一投標發展，再作公眾商討研究，定出市民認同目標，才是真正為市民所作的文化發展。

### 美化維港亦要施政配合

要搞好維港，山脊線與景觀的調控亦需作平衡，這裡亦沒有篇幅再談。但是，維港本身的市容設計是非常重要的，例如環保綠化與燈光設計就是重要課題。但是，對現有的維港已定的海岸，如港外線碼頭一帶，或西區孫中山紀念公園，亦不見得有甚麼令人覺得是國際一流城市的設施，所以就算多作填海，抑或保留現今海港，建造令本港市民與遊客皆讚嘆的海岸，是政府應立刻處理的工作。

然而，決而行是非常困難的。有提議是建立一嶄新的海港調控權力中心，以控制海岸發展。原因是甚麼呢？因為現今的政府架構，真正架床疊屋，同一問題，要經不同政府部門去所謂 CIRCULATE，即送往其他部門作 COMMENT，即表示意見，同一問題在同一部門經不同部門問詢達數次，無論時間與人力都是浪費，有時官官相衛亦難以達成共識。難明這種制度居然在香港持續發展？「歷久而不衰」。

二十年前，政府一個公務局 (PUBLIC WORKS DEPARTMENT)，就能統籌所有公務、審理私人發展、環保、市建等項目，而且非常有效率。及後公務局逐漸解體拆細，變成支離破碎，製造多項官職及重重疊疊的複雜繁瑣的章程。雖然此舉製造就業，不過社會所付出的代價就太大，所以精簡政府架構，反而比減薪有用，對營運香港城市更有效果。

*Page 6*

Our Ref. No. UW/Letter/159

從平衡維港填海，以至反思香港政制管理，海港需要護理，而政府架構則需大修。現今改造政府軟件比改良城市硬件，來得迫切。從前所定的構想亦需與時並進，知過能改，亦為香港長遠發展之福。

上述為我們民間團體對香港城市規劃的些微意見，敬希參考以幫助香港踏上正確發展。

謝謝！

黃華生  
城市觀察組主席