

銅  
鑼  
灣

第一章  
引言

1

*Causeway Bay*

# 第 1 章 引言

## 1.1 目的

1.1.1 這份銅鑼灣行人環境規劃圖則(下稱「行人環境規劃圖則」)公眾諮詢報告書，涵蓋下列三個主題：

第一章： 行人環境規劃圖則的研究背景，以及在諮詢期所進行的活動；

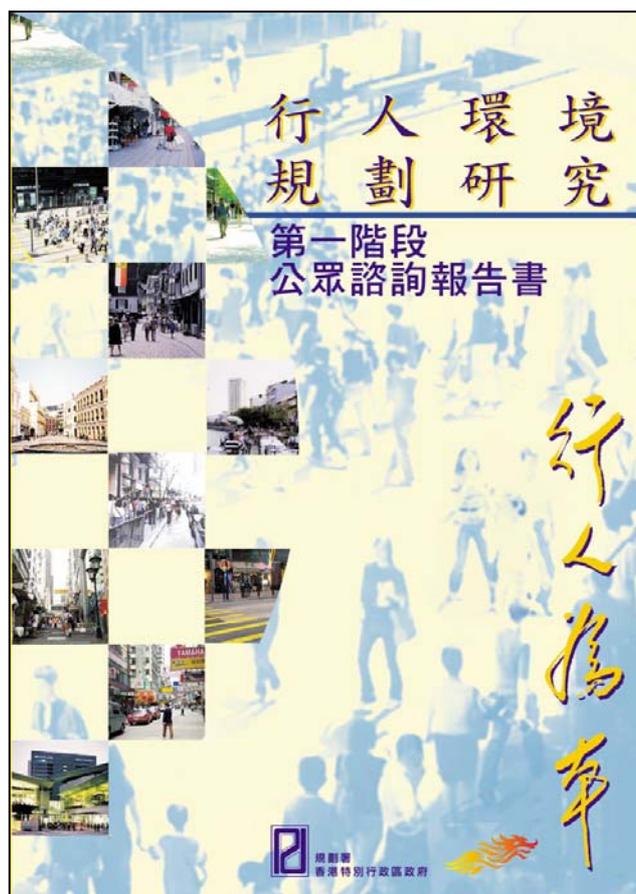
第二章： 在諮詢期間收集到的主要意見及我們的回應；以及

第三章： 在諮詢結束後擬展開的工作。

## 1.2 背景

1.2.1 加強行人環境規劃，是提升市民生活環境質素的重要一環。為配合政府致力改善行人環境的目標，規劃署在二零零一年三月開展了「行人環境規劃研究」。

1.2.2 在二零零二年一月至四月，我們曾就上述研究建議的行人環境規劃大綱，包括原則、概念和準則進行公眾諮詢。第一階段公眾諮詢報告書已上載規劃署的網頁(<http://info.gov.hk/planning>)，供公眾瀏覽。我們根據有關的規劃大綱，擬備了銅鑼灣行人環境規劃圖則。





# 第 1 章 引言

## 1.4 公眾諮詢

1.4.1 我們在二零零四年六月二十八日至八月二十八日期間就行人環境規劃圖則進行公眾諮詢。各項公眾諮詢活動的日程表詳見附錄甲，包括：

- (a) 二零零四年七月三十一日在利園山道舉行街頭公眾論壇。灣仔區議會主席黃英琦太平紳士擔任論壇的主持人。參與論壇的人士非常踴躍，除了當地社區組織、專業團體、環保團體及其他有關機構的代表應邀出席外，在熙來攘往的街道上也有很多過路市民被邀請發表意見；



- (b) 二零零四年七月三十一日在啓超道進行行人環境規劃問卷調查。共有 340 名行人接受訪問。整體上，市民都非常支持政府積極改善行人環境；

# 第 1 章 引言



(c) 二零零四年七月三十一日在利園山道與羅素街交界處舉辦街頭展覽。除了以展板說明主要的建議外，我們還利用電腦立體模擬技術，製作了一套顯示啓超道闢作行人專用區後情況的短片，使公眾更容易了解計劃所帶來的好處；

(d) 二零零四年八月十四日舉行專題研討會。該研討會的出席者主要是運輸業經營者及殘疾人士組織的代表。會上各出席者均就他們所關注的事項進行了深入的討論；以及



(e) 為各法定及諮詢機構包括立法會規劃地政及工程事務委員會和灣仔區議會舉行了合共七次簡介會。

1.4.2 在諮詢期內合共收到 40 份意見書。我們會在第二章內綜述所收集到的意見及我們的回應，而附錄乙則會更詳細地載錄這些意見和回應。在上文 1.4.1(b)段提及的行人環境規劃問卷調查的結果及調查問卷則載錄於附錄丙。

銅  
鑼  
灣

第二章  
主要意見概覽

2

*Causeway Bay*

## 第 2 章 主要意見概覽

---

### 2.1 引言

- 2.1.1 總括而言，在諮詢過程中收集到的都是很正面和具鼓勵性的意見。行人環境規劃圖則的建議都普遍獲得公眾支持。市民同意建議有助於改善區內行人環境及把銅鑼灣推動為「購物者天堂」。
- 2.1.2 雖然得到市民的廣泛支持，但我們亦知悉運輸業經營者普遍對日後車輛進出該區的安排及行人環境規劃圖則所產生的交通影響表示關注。殘疾人士亦要求政府在行人環境的規劃上充分考慮他們的需要。
- 2.1.3 我們期望透過在行人環境的規劃上更好地凝聚社區的共識。我們非常感謝各界給予的意見。在落實該圖則的建議時，我們會詳細考慮所有收集到的公眾意見。雖然有些意見及提議在現階段未必能處理或推行，但行人環境規劃是一項長遠的計劃，我們會在實行人環境規劃圖則的過程中進一步加以考慮。我們日後會在適當的時候檢討行人環境規劃圖則，並因應將來情況的改變而作出修訂。在實施各項建議及對圖則作出重要修訂時，我們會再次邀請社區的參與。

### 主要意見概覽

### 2.2 行人環境規劃策略

- 2.2.1 市民普遍認同我們的理想，即透過改善行人環境規劃，強化及促進銅鑼灣作為「購物者天堂」的地位。採用「行人優先使用區」的概念作為規劃的基礎，是社會普遍的共識。在我們所收集到的意見中，大部分都支持在「行人優先使用區」內給予行人優先使用路面空間的權利。另一方面，亦有市民表示擔心行人專用區的建議可能對一些人士，例如殘疾人士和攜帶重物的購物者造成不便。他們並認為，行人環境規劃圖則應照顧社會不同人士的需要。

#### 政府回應

- 2.2.2 「行人優先使用區」的概念獲市民的廣泛支持，顯示社會對理想的行人環境期望日增。「行人優先使用區」的概念有助改善銅鑼灣區的行人環境、提升行人安全及減少車輛廢氣。在詳細規劃行人設施時，我們會確保這些人士的需要得到照顧，例如在適當位置提供上/落客點及特別設計的路線等。

## 第 2 章 主要意見概覽

---

### 2.3 行人環境規劃圖則

#### **主要建議**

- 2.3.1 市民對於行人環境規劃圖則的建議及以綜合規劃方式改善行人環境的做法表示支持。啓超道全日行人專用區及貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街建議均獲得公眾大力的支持。這兩項有催化作用的計劃有助促成該區行人環境的改善。
- 2.3.2 在「行人優先使用區」的邊緣地帶闢設公共交通交匯處的建議亦獲得支持，但亦有市民關注該設施所產生的交通影響。至於軒尼詩道的電車及巴士專用走廊建議，亦獲市民大眾支持，但運輸業經營者及一些受影響的商戶則擔心計劃會令他們的乘客及顧客進出時受阻。
- 2.3.3 在行人通道改善方面的建議獲公眾接受，主要的街道景觀改善建議亦獲支持。公眾要求政府採用更好的設計、加強綠化及把公眾藝術注入街景中。
- 2.3.4 在交通管理措施方面，各項行人專用區計劃均獲得廣泛的支持，但亦有不少人關注車輛進出、上落客貨安排及交通影響方面的問題。

#### **政府回應**

- 2.3.5 我們很高興得悉行人環境規劃圖則的各項建議均獲公眾的支持。在落實這些建議時，我們會適當地處理市民對交通影響的關注(請參閱下文第 2.3.14 及 2.3.15 段的詳細回應)。
- 2.3.6 實行人環境規劃圖則的建議需時。我們已決定先把啓超道全日行人專用區及軒尼詩道地下行人通道暨購物街定為優先實施的計劃。我們預期這兩項計劃能產生催化作用，有助加速核心地區的更新，並能帶動整個地區的行人環境作出改善。我們知悉公眾對街景美化有高的期望，因此我們會盡力達致更好的設計、加強綠化及引入公眾藝術，使街道環境更加舒適和富吸引力。

## 第 2 章 主要意見概覽

---

### **啟超道全日行人專用區**

2.3.7 公眾普遍對啟超道現時的行人環境表示不滿，並且關注興利中心的上落貨區對過路人羣造成的嚴重潛在威脅。雖然行人專用區計劃及與業權持有人洽商關閉停車場和上落貨處以實行人專用區的建議獲公眾大力支持，但部分市民指出，當局在進行洽商時，不應給予業權持有人不恰當的優惠。此外，灣仔區議會亦全力支持這項計劃，並促請政府盡快把計劃付諸實行。

### **政府回應**

2.3.8 我們非常高興這個能為公眾帶來莫大裨益的計劃獲得公眾大力的支持。在公眾支持下，我們與業權持有人(即希慎興業有限公司)聯絡，就全面改善興利中心附近一帶的行人環境進行洽商，包括：

- 關閉興利中心停車場，以便把啟超道闢作行人專用區；
- 把興利中心現時的上落貨處遷移到利園山道，以減少對行人安全的威脅；
- 把興利中心面向軒尼詩道的建築物界線內移，以擴闊行人路面，供往來的人流使用；以及
- 在興利中心提供一條連接軒尼詩道及啟超道的地面通道，以方便行人往來。

2.3.9 我們會在適當時候向立法會及區議會匯報洽商結果。

### **貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街**

2.3.10 公眾對崇光百貨門前擁擠的過路處表示不滿並對建議的地下行人通道暨購物街計劃強烈支持。公眾非常期望發展該地下通道可為軒尼詩道／怡和街的過路設施帶來重大改善，亦支持在該通道加入零售元素，使其對行人更具吸引力及提高該計劃的商業可行性。

2.3.11 有市民提議把該通道的規模擴大，以發揮其最大效益。但亦有人擔心通道建造期間會引起混亂，故建議應把滋擾減至最小。

### **政府回應**

- 2.3.12 我們得悉公眾非常渴望改善崇光百貨門前擁擠的過路處，並對這條購物通道建議表示支持。該建議現時只是在初步規劃階段，有關零售商鋪的規模及以什麼方式發展的事宜，尚待深入研究。如果決定實行該建議，我們會研究有何措施可盡量減低建造通道對交通和附近物業所造成的滋擾。

### **交通方面的關注**

- 2.3.13 雖然行人環境規劃圖則獲得廣泛支持，但公眾，特別是運輸業經營者，一般都關注計劃對交通方面的影響。有市民擔心實行人專用區會影響車輛進出該區，亦有人對上落客貨的安排表示憂慮。

### **政府回應**

- 2.3.14 我們明白計劃對交通方面的影響備受公眾的關注。在此我們必須澄清，根據行人環境規劃圖則，行人專用區的建議只涉及啓超道、白沙道、渣甸街和部分新寧道。區內大部分街道仍可供車輛使用。在擬備這份圖則時，我們已致力在提升行人流量和安全，以及減低交通影響兩方面，取得平衡。爲了確定這些建議的交通影響，我們曾進行一項概略交通影響評估，並已初步確立有關計劃在交通方面的可行性。
- 2.3.15 由於有一些計劃(如電車及巴士專用走廊，以及在維多利亞公園地底和在鵝頸街市的公共交通交匯處)屬長遠計劃，而且交通情況會經常轉變，在個別計劃分階段實施後，我們會對交通影響作出更詳細的評估，以進一步考慮有關交通流量、車輛進出區內各地點及上落客貨安排等備受關注的問題。在計劃實施時，我們亦定必會諮詢公眾的意見。

### **殘疾人士／長者的需要**

- 2.3.16 有不少表達意見人士，特別是殘疾人士團體，認爲行人環境規劃圖則須尊重殘疾人士的權利和需要。他們提議行人環境規劃的建議應加入有助設立無障礙通道的設計特色和設施。

### **政府回應**

- 2.3.17 我們十分贊同為所有道路使用者提供同等通道及採用通用設計的原則。該圖則已適當顧及殘疾人士和長者的需要，並訂立原則，為所有類別的道路使用者提供方便其進出各處的行人設施。在實施階段進行行人設施的詳細設計時，運輸署及路政署會充分考慮這些原則。

### **2.4 行人環境規劃建議的實施**

- 2.4.1 有些意見指出政府部門在實施各項行人環境規劃建議時應有更佳的協調。
- 2.4.2 社區在很大程度上達成共識，贊成應引入私人資源以實施有關建議，特別是啓超道全日行人專用區及貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街的建議。

### **政府回應**

- 2.4.3 我們同意政府部門間的良好協調對建議的實施極為重要。行人環境規劃圖則提供了一個機會，讓各有關部門合力改善行人環境。路政署成立了街景改善工作小組以協調改善街景的工作。土木工程拓展署亦成立了一個由土木工程拓展署署長領導的綠化總綱委員會，推行選定地區的綠化計劃。行人環境規劃圖則內有關街景及綠化的建議將會由他們推行。至於對改善行人環境起着催化作用的啓超道行人專用區計劃及貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街計劃，則會由規劃署領導一個由有關部門代表所組成的執行小組，推行這些建議。
- 2.4.4 我們知悉公眾對引入私人資源以實行人環境規劃的建議表示支持。除了啓超道行人專用區和地下購物通道計劃外，我們會繼續發掘機會，引入私人資源來提供、管理和保養行人設施。

## 第 2 章 主要意見概覽

---

### 2.5 公共空間的管理

2.5.1 很多意見表示關注行人專用區街道的管理問題。有些人更認為應嚴格執行區內的交通管理措施。

#### *政府回應*

2.5.2 我們同意在改善行人環境的問題上，街道管理是重要的一環。如要達到所需的效果，應更妥善地管理公共空間及更嚴格地執行交通管理措施。

### 2.6 公眾參與

2.6.1 大眾的共同意見，是所有關注人士，包括區內商戶和居民、殘疾人士團體、運輸業經營者和市民大眾都應得到充分諮詢。很多人都認同街頭論壇是蒐集公眾意見的有效方法，並要求政府日後舉辦更多外展諮詢活動。

#### *政府回應*

2.6.2 我們十分同意公眾參與及建立社區共識在規劃過程中的重要性。在實施個別計劃時，我們會進一步諮詢相關人士的意見。我們非常感謝公眾參與有關的諮詢活動及對街頭論壇表示認同。若日後有此需要，我們會舉辦更多同類的外展諮詢活動。

銅  
鑼  
灣

第三章  
未來路向

3

*Causeway Bay*

## 第 3 章 未來路向

---

- 3.1 我們已對所有接獲的意見詳加考慮，並在本報告書的第二章和附錄乙作出回應。行人環境規劃圖則是一項長期進行的計劃。一些主要建議，例如軒尼詩道電車及巴士專用走廊及維多利亞公園地底的公共交通交匯處能否落實，將取決於中環灣仔繞道建成後，能否減少途經該區的交通。加路連山道重建計劃的公共交通交匯處會在中期內實行。待加路連山道重建計劃的公共交通交匯處竣工及其交通影響得以確定後，大部分行人專用區計劃都有可能在中期內實行。如果資源許可，各項街景改善及行人路擴闊建議將可望逐步實施。
- 3.2 在得悉公眾大力支持後，我們已着手推行啓超道全日行人專用區及地下購物通道這兩項對行人環境改善有催化作用的計劃。規劃署已成立一個由規劃署署長領導的跨部門工作小組來跟進這兩項計劃。
- 3.3 我們正與興利中心業權持有人商議，以推行啓超道全日行人專用區計劃。我們亦會在短期內開始研究貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街計劃可能的規模及接駁點，亦會詳細考慮如何實施這項計劃及盡量減低建築期內的滋擾。我們期望可盡快定出實施購物通道建議的詳情。
- 3.4 此外，我們要強調，行人環境規劃圖則是一份可因應市民的不同需要和期望，以及當時社會狀況的轉變而修改的靈活計劃。因此，我們會定期檢討及適當地修訂這份圖則。一如已往，在作出修訂時，我們會再諮詢公眾。同時，我們會繼續聽取公眾意見，包括所有能改善行人環境的建議。

銅  
鑼  
灣

# 附錄甲

## 諮詢活動一覽表

*Causeway Bay*

		簡稱	日期
<b>論壇：</b>			
街頭公眾論壇		--	31.7.2004
專題研討會		--	14.8.2004
<b>簡介會：</b>			
灣仔區議會	灣仔區議會		28.6.2004
立法會規劃地政及工程事務委員會	立法會		29.6.2004
城市規劃委員會	城規會		9.7.2004
灣仔區議會 -- 規劃、交通及環保委員會	灣仔區議會 - 規交環委員會		27.7.2004
香港規劃師學會	規劃師學會		27.7.2004
銅鑼灣分區委員會	銅鑼灣分委會		17.8.2004
交通諮詢委員會	交諮會		21.9.2004

銅  
鑼  
灣

# 附錄乙

## 意見及回應摘要

*Causeway Bay*

目錄

<b>1.</b>	<b>一般意見</b>	<b>16</b>
1.1	行人環境規劃圖則	16
1.2	研究方式	17
1.3	在其他地區的應用性	18
<b>2.</b>	<b>行人環境規劃策略</b>	<b>18</b>
2.1	「行人優先」原則	18
2.2	行人優先使用區	19
	(a) 銅鑼灣行人優先使用區	19
	(b) 減少行人優先使用區內的交通	19
	(c) 在行人優先使用區內提供的行人設施	20
	(d) 無污染行人優先使用區	20
<b>3.</b>	<b>行人環境規劃圖則</b>	<b>21</b>
3.1	啓超道全日行人專用區	21
	(a) 行人專用區計劃	21
	(b) 關閉興利中心停車場	21
	(c) 遷移上落貨處	22
	(d) 實施	22
	(i) 引入私人資源	22
	(ii) 私有產權	23
	(iii) 工程造成的滋擾	23
	(iv) 先例效應	24
	(v) 應變計劃	24
3.2	貫穿軒尼詩道的行人通道暨購物街	25
	(a) 通道的發展	25
	(b) 通道的範圍	26
	(c) 實施	27
	(i) 設計	27
	(ii) 建造	28
	(iii) 引入私人資源	28
	(iv) 私有產權	29

3.3	其他主要建議	29
(a)	公共交通交匯處	29
(i)	一般意見	29
(ii)	加路連山道公共交通交匯處	30
(iii)	維多利亞公園地底的公共交通交匯處	31
(iv)	鵝頸街市公共交通交匯處	31
(b)	軒尼詩道巴士／電車專用走廊	31
(c)	行人專用區計劃	33
(i)	一般意見	33
(ii)	白沙道和恩平道	34
(iii)	渣甸街和渣甸坊	34
(iv)	利園山道	35
(v)	新寧道	35
(vi)	糖街	35
(vii)	擬議設立的其他行人專用區計劃	36
(d)	改善行人通道	36
(i)	一般意見	36
(ii)	連接地鐵的通道	37
(iii)	其他建議	37
(e)	改善街景	38
(i)	一般意見	38
(ii)	闢設廣場	39
(iii)	改善鵝頸街市附近的街景	39
(iv)	怡和街環形行人天橋	39
4.	<b>對交通方面的關注</b>	<b>40</b>
4.1	照顧駕駛人士的需要	40
4.2	上落客貨設施	40
4.3	停車位供應	41
4.4	交通擠塞問題	41
4.5	對運輸業經營者的影響	42
4.6	其他運輸基礎設施的發展	42

---

<b>5.</b>	<b>殘疾人士／長者的需要</b>	<b>43</b>
5.1	所有人享用同等通道的原則	43
5.2	無障礙通道的特色及設施提供	44
	(a) 肢體傷殘人士	44
	(b) 弱視人士	44
	(c) 適合所有家庭成員使用的設施	44
<b>6.</b>	<b>公共空間及交通管理</b>	<b>45</b>
6.1	公共空間管理	45
6.2	交通管理措施及執法	45
6.3	掘路工程	46
<b>7.</b>	<b>實施</b>	<b>46</b>
7.1	私人資源	46
7.2	實施時間表	47
7.3	協調及監察	48
<b>8.</b>	<b>公眾參與</b>	<b>48</b>
8.1	公眾教育	48
8.2	社區參與及諮詢	49

意見／建議	提出者	回應
1. 一般意見		
1.1 行人環境規劃圖則		
1.1.1 原則上支持行人環境規劃圖則。	灣仔區議會， 銅鑼灣分委會， 立法會， 城規會， 灣仔區議會-規 交環委員會， 交諮會， 規劃師學會， 建築師學會， 測量師學會， 長春社， 平機會， 華創， 梁剛銳， 林雲峰， 鄧文雄， 陳慶明， A. Connell， Coates & Thomson， 希慎， H. Lung， 時代廣場， 一間持有登龍 街物業的公 司， T. Lo	多謝支持。我們會致力改善行人環境、提升行人安全、減少車輛廢氣和引入私人資源以落實圖則內的改善計劃。
1.1.2 反對圖則，因圖則不設實際，沒有考慮對的士、輕型貨車和小巴所造成的影響。	葉滿林	意見備悉。我們已盡力平衡社會各界的需要。區內大部分地方會繼續開放給車輛使用。在實行個別計劃時，我們會進一步處理運輸業經營者所關注的問題。

	意見／建議	提出者	回應
1.1.3	行人環境規劃圖則能改善空氣質素、整體環境、行人安全、車輛流通情況及促進旅遊業。	灣仔區議會， 立法會， 灣仔區議會-規 交環委員會， 建築師學會， 測量師學會， 平機會， 長春社， 時代廣場	同意。圖則採用了一個綜合規劃的方式來達致整體的改善。
1.1.4	圖則的主要建議可行性高，應可改善現時情況。	梁剛銳	同意。
1.1.5	透過更理想的行人環境規劃，圖則應可促進銅鑼灣成為「購物者天堂」。	交諮會， 規劃師學會， 希慎， 一間持有登龍 街物業的公司	同意。
1.1.6	優質旅遊服務協會在二零零四年七月底向會員進行一項意見調查，共收到 13 份回覆。調查中有 76% 受訪者支持政府的銅鑼灣行人環境規劃圖則，而 77% 則贊成政府應把銅鑼灣促進成「購物者天堂」。	優質旅遊服務 協會	多謝進行有關調查及給予支持。
<b>1.2</b>	<b><u>研究方式</u></b>		
1.2.1	圖則採用了一個既積極又創新的研究方式。	立法會， 城規會， H. Lung	意見備悉，並表謝意。
1.2.2	圖則採用了一個全面的研究方式來解決現時的交通和環境問題。	灣仔區議會-規 交環委員會， 吳錦津	同意。

	意見／建議	提出者	回應
1.2.3	在制訂圖則時，政府不應忽略地鐵和巴士以外的交通工具的作用。圖則亦應考慮這些經營者的需要和生計。	葉滿林， 歐陽根， 伍焜	同意。請參閱上文第 1.1.2 段的回應。
1.2.4	建議的計劃和實施時間安排應實際和全面，並應考慮不同類別人士，包括運輸業經營者、購物人士、區內居民及殘疾人士的限制和建議對他們的影響。	交諮會， H. Lung， 梁紹昌， 梁剛銳， 吳錦津， 李香江	同意。我們在制訂行人環境規劃圖則時正是採取這個原則。我們會循序漸進地實施各行人環境規劃建議。
1.2.5	行人環境規劃圖則的規劃架構仍可進一步改善。	城規會	同意。行人環境規劃圖則的建議並非一成不變的，在實施過程中會因應情況的轉變而作出修訂。
<b>1.3</b>	<b><u>在其他地區的應用性</u></b>		
1.3.1	應研究在本港其他地區，如尖沙咀及中環等推行同類計劃的可行性，因為建議的行人環境規劃圖則會對本港整體的經濟帶來好處。	交諮會	同意。規劃署正為其他市中心地區，如尖沙咀及中環等擬訂同類的地區改善計劃。
<b>2.</b>	<b>行人環境規劃策略</b>		
<b>2.1</b>	<b><u>「行人優先」原則</u></b>		
2.1.1	支持採納「行人優先」原則。	基督教服務處， 鄧文雄	意見備悉，並表謝意。
2.1.2	「行人優先」應作為主要考慮原則。無論中環灣仔繞道發展與否，都不應影響這首要目標。	基督教服務處	同意。
2.1.3	在優質旅遊協會進行的調查中，70%受訪者認為，在規劃銅鑼灣區路面空間的使用上，政府應給予行人較大的優先權。	優質旅遊服務 協會	意見備悉，並表謝意。

	意見／建議	提出者	回應
<b>2.2</b>	<b><u>行人優先使用區</u></b>		
<b>(a)</b>	<b><u>銅鑼灣行人優先使用區</u></b>		
2.2.1	支持在銅鑼灣採納行人優先使用區的概念。	鄧文雄, G. Fan	意見備悉，並表謝意。
2.2.2	贊成現時建議的行人優先使用區界線，但應盡可能把其範圍擴張。	長春社	在行人優先使用區內實行改善措施需要相當時間，而且取決於公眾的接受程度。如得到社會大眾的支持，可擴張其範圍或在其他地區試行這概念。
2.2.3	可考慮在行人優先使用區的核心地區發展地下車輛通道和交通交匯處設施。	吳亦歆, 林雲峰	這是很有創意的構思，但核心地區缺乏適合闢設交通交匯處的地點。
2.2.4	政府可考慮在行人優先使用區內，發展使用無污染燃料的穿梭車輛系統。	交諮會, 梁剛銳, 蕭志雄	由於行人優先使用區的大部分地區仍會有車輛行走，因此這建議在現階段或許不可行。
<b>(b)</b>	<b><u>減少行人優先使用區內的交通</u></b>		
2.2.5	行人優先使用區的外圍應提供停車場及交通接駁設施。行人優先使用區應作為活動中樞點，不宜容許巴士通過。	J. Herbert, Coates & Thomson	我們的目標正是要減少行人優先使用區的車輛交通(包括巴士)，並在其邊緣闢設公共交通交匯處及停車場。
2.2.6	在建議的行人優先使用區內，車輛交通應盡量減少，以提高行人的安全和舒適。	長春社, 交諮會	雖然行人會享有優先使用路面空間的權利，但我們亦應小心平衡駕駛人士的需要。區內大部分地方仍會繼續開放給車輛使用，但會透過實施悠閒式交通措施來減低行車速度，促進行人安全。

	意見／建議	提出者	回應
2.2.7	鐵路運輸有助於減少車輛交通，從而改善空氣質素。行人環境規劃圖則應加入建議行走該區的鐵路線。	A. Connell	同意。我們知悉該區有一些鐵路發展建議。日後如要包括該等建議，行人環境規劃圖則亦能夠作出配合。若該等可能的鐵路發展計劃獲政府批准，我們便會把接駁新鐵路車站的行人通道建議納入圖則中。
2.2.8	應實施電子道路收費計劃，以減少在行人優先使用區內的車輛流量。	A. Connell	意見備悉，並表謝意。當局會繼續探討所有可行的財務及交通管理措施。
2.2.9	中環灣仔繞道可減少取道銅鑼灣的交通。	吳錦津	同意。
(c)	<b>在行人優先使用區內提供的行人設施</b>		
2.2.10	應在行人優先使用區內闢設公廁。	關國樂	同意應在行人優先使用區內設置適當的廁所設施。
(d)	<b>無污染行人優先使用區</b>		
2.2.11	行人優先使用區應劃為空氣質素管制區。所有進入區內的車輛最低限度須符合歐盟 III 廢氣排放標準，或禁止任何一九九九年之前製造的車輛進入該範圍。	長春社， A. Connell	管制車輛廢氣是全港性的問題，並不限於在行人優先使用區內推行。政府正作出多方面的努力，包括加速完成把柴油的士更換為石油氣的士的計劃、鼓勵把柴油小巴更換為石油氣／電動小巴，鼓勵車主為舊柴油車輛安裝減少排放廢氣的裝置，收緊車輛排放廢氣及使用燃油的標準，以及鼓勵採用環保巴士以減少車輛排放的廢氣。

	意見／建議	提出者	回應
3.	<b>行人環境規劃圖則</b>		
3.1	<b><u>啟超道全日行人專用區</u></b>		
(a)	<b>行人專用區計劃</b>		
3.1.1	支持把啟超道關作全日行人專用區。	灣仔區議會， 建築師學會， 長春社， G. Fan	多謝支持。
3.1.2	行人專用區計劃富有創意，並可提升行人安全和提供一個舒適的行人環境。	立法會	意見備悉，並表謝意。
3.1.3	當務之急是確保行人可暢順地由崇光百貨橫過軒尼詩道，經啟超道和羅素街及勿地臣街前往時代廣場。	金潤	同意。把啟超道關作行人專用區，正是為了改善這條行人通道。
3.1.4	應顧及殘疾人士的需要，並在行人專用街道沿路提供必需設施，例如提供足夠的照明。此外，啟超道路面太斜，不方便使用輪椅，應予改善。	復康聯盟	同意。在實施計劃時我們會按照殘疾人士的需要，在設計細節上作出配合。
(b)	<b>關閉興利中心停車場</b>		
3.1.5	支持關閉興利中心停車場。	長春社	多謝支持。
3.1.6	關注銅鑼灣該部分地區的車位供應情況、有關的替代安排及對零售業務的影響。	交諮會， 灣仔區議會-規 交環委員會， 測量師學會， 建築師學會	有關停車場約有 260 個車位。運輸署已詳細研究該區的车位供應及使用情況。在興利中心停車場關閉後，該區仍有足夠車位應付需求。
3.1.7	應顧及有實際需要使用該停車場的人士，例如前往興利中心的診所求醫的病人。	交諮會， V. Fung	該計劃應不會對該等病人造成不良影響，因為可經由利園山道到達興利中心。

	意見／建議	提出者	回應
3.1.8	關注因關閉停車場而對附近地方產生的不良交通影響。	城規會， 岑丹鳳	不會對附近地方的交通產生不良影響。該區的停車場可應付區內的停車位需求。
(c)	<b>遷移上落貨處</b>		
3.1.9	三越百貨公司旁邊的垃圾處理站必須遷離。進出該上落貨處的貨車會對行人造成嚴重危險。	G. Fan	同意。建議的啓超道行人專用區可消除對行人安全的威脅。
3.1.10	關注建議把上落貨處遷移至利園山道，可能造成交通影響。	銅鑼灣分委會， 華創	興利中心的上落貨處會遷移至有關樓宇內，而不是設在路旁。
3.1.11	若上落貨處遷移至利園山道，便應該擴闊利園山道及把地鐵通風塔遷往他處。	李先生	當局會考慮在利園山道進行一些改善工程。請同時參閱上文第 3.1.10 段的回應。
3.1.12	優質旅遊服務協會進行的調查顯示只有 38% 受訪者滿意啓超道現時的行人環境及車輛進出興利中心上落貨處的情況。	優質旅遊服務 協會	意見備悉。把啓超道關作行人專用區，可改善該處的行人環境。
(d)	<b>實施</b>		
(i)	<b>引入私人資源</b>		
3.1.13	支持採用政府與私人機構合作的方式。支持政府引入私人資源及與興利中心的業權持有人進行洽商以實施有關計劃。	灣仔區議會， 銅鑼灣分委會， 灣仔區議會-規 交環委員會	多謝支持。
3.1.14	對計劃所涉公帑數目表示關注。	立法會	政府打算與興利中心業權持有人洽商，容許把停車場適當地改建作商業用途以推行該計劃。
3.1.15	反對作出任何金錢補償，只應提供規劃方面的誘因。	W. Kwong	意見備悉。請參閱上文第 3.1.14 段的回應。

	意見／建議	提出者	回應
3.1.16	政府應主動與興利中心業權持有人商討，但過程必須公開和公平，不可給予業主不適當的優惠。	灣仔區議會， 銅鑼灣分委會， 灣仔區議會-規 交環委員會	同意。我們稍後會向立法會及灣仔區議會報告洽商結果。
3.1.17	應靈活地實行計劃。在洽商過程中應避免不必要的繁文縟節，務求令計劃得以在短期內實行。	灣仔區議會	同意。我們會循這方向進行。
(ii)	<u>私有產權</u>		
3.1.18	對關閉停車場所涉及的私人業權問題表示關注。	立法會， 測量師學會	私人業權會受到尊重。政府打算與土地擁有人洽商，以提供誘因把停車場轉作其他商業用途。
3.1.19	應補償業權持有人的利益損失。	希慎	這問題會在洽商時加以處理。
(iii)	<u>工程造成的滋擾</u>		
3.1.20	關注改建工程所需的時間，以及工程對公眾和附近商鋪的業務所造成的影響。	立法會	擬議的改建工程需要一定時間進行。工程期間會實施足夠的紓緩措施以盡量減少對附近造成的滋擾。

	意見／建議	提出者	回應
(iv)	<u>先例效應</u>		
3.1.21	擬議的改建可能會立下先例。其他建築物的業主或會提出同類的改建要求。	立法會	我們相信這是一個很獨特的個案。以我們所知，全港沒有其他停車場設於與啓超道情況相似的街道。啓超道的計劃是經過一個規劃程序而擬定的。當中包括進行一個針對當區情況的行人環境規劃圖則研究，證明有需要實行該計劃及符合公眾利益，以及有否其他解決方案。此外，在規劃的過程中我們廣泛地諮詢政府內部和社會上相關的團體，包括立法會和灣仔區議會。若非得到這些團體對整個規劃圖則以及該行人專用區計劃的支持，計劃便不能付諸實行。因此，我們相信這是一個非常獨特的個案，應不會造成先例效應。
(v)	<u>應變計劃</u>		
3.1.22	應制訂其他行人環境改善計劃，以應付一旦興利中心的業主拒絕政府建議的情況。	灣仔區議會， 灣仔區議會-規 交環委員會	把啓超道闢作全日行人專用區，是解決該區的行人環境問題的最佳辦法。若洽商失敗，我們將會另謀對策。

	意見／建議	提出者	回應
3.2	<b>貫穿軒尼詩道的行人通道暨購物街</b>		
(a)	<b>通道的發展</b>		
3.2.1	支持建造地下通道。	灣仔區議會， 城規會， 交諮會， 建築師學會， 復康聯盟， A. Sin， 陳慶明， 林雲峰， 希慎， 金潤， 時代廣場， V. Fung， W. Kwong	多謝支持。
3.2.2	通道可改善行人環境，為市民提供一條直接的行人通道。	灣仔區議會， 林雲峰， 時代廣場	同意。
3.2.3	通道有助促成政府的理想，把銅鑼灣促進成一個「購物者天堂」。	希慎	同意。
3.2.4	建議會對該通道一帶的行人流通情況帶來重大改變。關注建造該通道會導致其委託人的零售店鋪人流減少及利潤下降。	薛馮鄭岑	意見備悉。在制訂建議時，我們會以公眾的利益為重，並着眼於為該區帶來整體的改善。當然，我們亦會盡量顧及私人權益。
3.2.5	建造隧道涉及龐大的投資、高昂的維修費用，火災風險，以及在照明和通風方面額外耗用的能源。	長春社	在制訂建議時已對這些問題加以考慮。在詳細研究該計劃時，我們會進一步處理這些問題。

	意見／建議	提出者	回應
3.2.6	若軒尼詩道改為巴士／電車專用走廊，發展該通道的需要值得關注。	規劃師學會， 長春社	該通道是一個可在短期內實行的改善計劃，而巴士／電車專用走廊則是一個長期的建議。該建議能否實行，取決於中環灣仔繞道的落成。該走廊預期可為銅鑼灣核心地區帶來更全面的改善。
3.2.7	優質旅遊服務協會進行的調查顯示 77%受訪者認為貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街建議值得推行。	優質旅遊服務 協會	意見備悉，並表謝意。
3.2.8	東角中心聘用的東洋物業管理公司向該大廈的租戶進行了一項調查，共收到 26 份回覆。調查顯示超過半數的受訪者認為地下通道不能改善崇光百貨門前過路處的擠迫情況。近 90%則認為政府只偏重通道所帶來的好處，忽視了建造期間產生的不良影響。總括而言，他們反對在崇光百貨與興利中心之間建造該通道。	東洋	意見備悉。雖然建議得到公眾大力支持，但租戶對建造工程造成的滋擾所表達的關注是不容忽視的。我們會力求採取足夠的紓緩措施，以盡量減少對該區所造成的滋擾。
(b)	<b>通道的範圍</b>		
3.2.9	興建連接崇光百貨地庫、興利中心地庫及地鐵的渣甸街車站大堂的行人通道是一條理想的路線。	建築師學會	同意。
3.2.10	可把通道的規模擴大，以盡量發揮建議的效益。	灣仔區議會， 銅鑼灣分委會， 城規會， 李繼雄， 林雲峰， 時代廣場， W. Kwong， 華創	同意。我們在詳細研究通道計劃時，會就其規模和接駁點作進一步考慮。該建議是一個試驗計劃，可測試在銅鑼灣區發展地下購物街網絡的可行性和潛力。

	意見／建議	提出者	回應
3.2.11	應擴大該通道範圍，例如涵蓋整段軒尼詩道／怡和街，並連接前華潤百貨公司地盤、銅鑼灣廣場一期及鵝頸街市。	灣仔區議會， 城規會， W. Kwong， 華創， 李繼雄， 林雲峰	請參閱上文第 3.2.10 段的回應。
3.2.12	提出三個把該通道伸展至時代廣場的建議： <u>方案 A</u> ：沿啓超道提供一條連接時代廣場第二層地庫和興利中心的地下行人通道。 <u>方案 B</u> ：沿啓超道及渣甸坊提供一條連接時代廣場第二層地庫和擬議的軒尼詩道地下行人通道暨購物街的地下行人通道。 <u>方案 C</u> ：沿利園山道提供一條連接時代廣場第二層地庫和擬議的軒尼詩道地下行人通道暨購物街的地下行人通道。	時代廣場	方案 C 與現時地鐵沿波斯富街連接地鐵站和時代廣場的行人隧道相近。方案 B 建議的窄長行人隧道超過 200 米長，難以吸引行人使用。方案 A 則建議連接興利中心與時代廣場，對現時的建議能發揮輔助作用。待啓超道行人專用區和購物通道這兩個計劃實施後，可進一步考慮該方案。
3.2.13	該通道應穿過波斯富街，並連接時代廣場。	銅鑼灣分委會	現時地鐵站內已有一條行人隧道，沿波斯富街伸展至時代廣場。
3.2.14	通道應連接至時代廣場與崇光百貨之間的地鐵站地下行人通道，以及伸延至皇室大廈與加寧街附近的地區。	W. Kwong	請參閱第 3.2.10 段的回應。
(c)	<b>實施</b>		
(i)	<u>設計</u>		
3.2.15	地下通道應暢達和方便所有人士使用，而且應能提供直接的連繫。	李香江， H. Lung， 金佩瑋	同意。
3.2.16	地下行人通道內應提供足夠的照明，而且應顧及視障人士的需要。	復康聯盟， J. Wong， 曾建平	同意。

	意見／建議	提出者	回應
3.2.17	應照顧殘疾人士的需要，加入無障礙通道的設計概念和設施。零售設施的提供亦應顧及殘疾人士的使用。	復康聯盟	同意。
3.2.18	關注地下行人通道的內部通風和空氣質素。	吳方笑薇, J. Wong	意見備悉。在計劃的設計階段會加以處理。
3.2.19	通道應可供所有人使用，而非地鐵乘客專用。	時代廣場	同意。
3.2.20	通道應預留連接點，以接駁附近可能進行重建的樓宇。	W. Kwong	同意。
(ii)	<u>建造</u>		
3.2.21	該區的岩土結構會對計劃的實施造成很大的障礙。	灣仔區議會-規 交環委員會, K. P. Kam	意見備悉。我們進行的初步勘測顯示這計劃在技術上是可行的。
3.2.22	為盡量減低對附近地方的滋擾，應在動工前進行一個地下公用設施的全面勘測。	黃先生	同意。
3.2.23	關注建築期間產生的噪音和滋擾。	K. P. Kam, 東洋	將會採取緩解措施，以盡量減少滋擾。
(iii)	<u>引入私人資源</u>		
3.2.24	引入私人資源來建造該通道，是一個有創意的構思。	立法會	多謝。
3.2.25	關注建造該通道的估計費用成本，以及擬議的建造方法。	立法會	政府打算引入私人資源來建造該通道。估計的費用(視乎規模而定)和發展模式尚待詳細研究。
3.2.26	行人通道應由政府規劃，由私人發展商發展。零售用途的回報可為這計劃提供經費。	W. Kwong	意見備悉。

	意見／建議	提出者	回應
3.2.27	該通道不能帶來利潤，政府應撥出更多資源來提供社會福利。工程會為附近業主帶來好處。應建立一個適當的監察系統。	K. P. Kam	意見備悉。
(iv)	<u>私有產權</u>		
3.2.28	由於政府須與不同的土地擁有人進行洽商，或會使計劃複雜化。對此情況表示關注。	交諮會	意見備悉。在詳細研究這計劃時會對此詳加考慮。
3.2.29	關注這計劃中涉及私有產權的問題。	立法會	請參閱第 3.2.28 段的回應。
3.2.30	關注地下通道擁有權誰屬的問題。	灣仔區議會 - 規交環委員會	請參閱第 3.2.25 段的回應。
3.3	<b><u>其他主要建議</u></b>		
(a)	<b><u>公共交通交匯處</u></b>		
(i)	<u>一般意見</u>		
3.3.1	原則上支持擬議的三個公共交通交匯處。	希慎	多謝。
3.3.2	該三個擬議的公共交通交匯處距銅鑼灣核心區太遠。建議只會令地鐵和巴士公司得益。	劉慶輝	由該等公共交通交匯處可徒步前往銅鑼灣核心區。此外，該等公共交通交匯處並會提供小巴士和的士站。設立該等公共交通交匯處旨在為公眾改善該區。
3.3.3	以該等公共交通交匯處與銅鑼灣核心區的距離而言，應在中途為殘疾人士提供足夠的停車位。此外，亦應為的士／小巴／復康巴士提供上落客處。	復康聯盟， 關國樂， 李香江	該區大部分地方會繼續開放給車輛使用，並會提供適當的停車位和路旁停車處，以方便殘疾人士。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.4	應考慮為殘疾人士提供往來公共交通交匯處與銅鑼灣核心區的穿梭車輛系統。	復康聯盟	請參閱第 3.3.3 段的回應。
3.3.5	應在公共交通交匯處提供泊車轉乘設施，以照顧殘疾人士的需要。	李香江， 復康聯盟	意見備悉。加路連山道和維多利亞公園的公共交通交匯處都建議闢設停車位供公眾使用，當中會包括為殘疾人士提供的車位。
3.3.6	應進行詳細的交通評估和作出妥善的交通管理，以避免附近的道路負荷過重。	復康聯盟， 梁剛銳， 希慎	同意。運輸署已為加路連山道的公共交通交匯處進行了一個交通評估，並擬定適當的交通安排措施。其餘兩個公共交通交匯處屬較長遠的建議，日後亦會進行交通評估。
3.3.7	建議在銅鑼灣海旁的加油站旁發展一個供私家車和巴士使用的公共交通交匯處。	銅鑼灣分委會	該處缺乏大面積土地和該區的環境限制等問題都影響這構思的可行性。旁邊的維多利亞公園的地下空間卻具有相當潛力作為發展公共交通交匯處之用。
(ii)	<u>加路連山道公共交通交匯處</u>		
3.3.8	對加路連山道的重建計劃會包括一個公共交通交匯處感到滿意。	吳錦津	多謝。
3.3.9	支持把渣甸街的紅線小巴站遷移至擬議的加路連山道公共交通交匯處	交諮會	多謝。
3.3.10	擬議的加路連山道公共交通交匯處應可減少銅鑼灣的交通。	建築師學會	同意。
3.3.11	擬議的加路連山道公共交通交匯處遠離銅鑼灣核心區，或會引起不便。	建築師學會， 長春社， V. Fung	從該處往銅鑼灣核心區只需步行一段短距離。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.12	關注加路連山道擬議公共交通交匯處附近道路的交通容量。政府應研究可能產生的交通影響及制訂所需的交通管理措施。	交諮會， 測量師學會， V. Fung， 吳錦津， 黎海平	意見備悉。在加路連山道關設公共交通交匯處，無可避免會對附近道路的交通造成影響，而這些影響必須小心處理。運輸署已就該公共交通交匯處作出交通影響評估並擬定交通安排。
(iii)	<u>維多利亞公園地底的公共交通交匯處</u>		
3.3.13	在維多利亞公園地底關設一個新的公共交通交匯處是可接受的建議。可考慮把珠城大廈門外的士站移往該公共交通交匯處。	V. Fung	意見備悉。
3.3.14	擬議在維多利亞公園地底關設的公共交通交匯處會破壞現時方便行人的環境，似乎沒有必要。	規劃師學會	意見備悉。當局會詳細考慮公共交通交匯處的車輛進出處位置。
3.3.15	該公共交通交匯處設於地底，其通風情況須予關注。	復康聯盟	這方面的關注會在計劃的詳細設計階段予以處理。
(iv)	<u>鵝頸街市公共交通交匯處</u>		
3.3.16	如在鵝頸街市關設公共交通交匯處，政府應配合行人流量的增加，改善堅拿道天橋下的行人過路設施。	灣仔區議會， 李繼雄	意見備悉。
3.3.17	在寶靈頓道地區關設公共交通交匯處，會破壞現時方便行人的環境，似乎沒有必要。	規劃師學會	在進一步考慮此長遠建議時，會處理這方面的關注。
(b)	<u>軒尼詩道巴士／電車專用走廊</u>		
3.3.18	把軒尼詩道改為巴士／電車專用走廊是一個恰當的長遠規劃。	鄧文雄	意見備悉。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.19	禁止私家車使用軒尼詩道及怡和街，但繼續容許巴士使用該等道路，不大可能為環境或交通擠塞帶來改善。	建築師學會， V. Fung， 麗新， 葉滿林， 歐陽明， J. Herbert， 希慎	這是一個長遠的建議，須待中環灣仔繞道落成後才可定案。有關這走廊的交通安排，會在日後適當時間再作研究。
3.3.20	軒尼詩道是一條具運輸效益的通道，沒有其他道路可作替代。	文漢明	在中環灣仔繞道落成後，不少取道銅鑼灣的交通將會改經別處。這方面的關注屆時會獲進一步考慮。
3.3.21	這建議會對購物人士和遊客造成不便。	葉滿林， 劉慶輝	我們相信該建議會為銅鑼灣核心區創造更佳的行人環境，使大眾，包括購物人士和遊客得益。
3.3.22	關注對附近道路可能產生的不良交通影響。	城規會， 徐敏婉， A. Sin， 希慎	請參閱第 3.3.20 段的回應。
3.3.23	對的士、小巴及輕型貨車及其經營者的生計所造成的影響表示關注。	立法會， 劉慶輝， 歐陽明	意見備悉。請參閱 3.3.20 段的回應。
3.3.24	計劃會影響車輛進出面向該段軒尼詩道的建築物。尤其是利園山道北面路段是建議用作上落貨處，車輛必須經由軒尼詩道前往該處。	希慎	意見備悉。我們會顧及有關建築物在上落貨方面的需要。
3.3.25	應考慮在波斯富街與邊寧頓街之間的軒尼詩道／怡和街建造行車隧道，以緩和交通擠塞。	李先生	受地下鐵路的路線所限，這建議在技術上並不可行。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.26	東洋公司所進行的一項調查顯示超過 80%受訪者反對在建成貫穿軒尼詩道的地下通道後把軒尼詩道闢作巴士／電車專用走廊的建議。	東洋	意見備悉。請同時參閱 3.2.6 段的回應。
(c)	<b>行人專用區計劃</b>		
(i)	<u>一般意見</u>		
3.3.27	支持擬議的行人專用區計劃。	EG, 基督教服務處, G. Fan	多謝支持。
3.3.28	應把更多街道闢作行人專用區，例如開平道。	Coates & Thomson	意見備悉。我們須平衡社會各界的利益，並會審慎地提出把街道闢作行人專用區的建議。
3.3.29	反對把太多街道闢作行人專用區。這樣會對購物人士和遊客造成不便，更令購物人士減低購買不易搬運及沉重貨品的意欲。	建築師學會， 測量師學會， 跑馬地居民， 文漢明， 葉滿林， 謝明鑄	意見備悉。闢作行人專用區的街道僅限數條。
3.3.30	把街道闢作行人專用區，會令該等街道的居民遭受噪音滋擾和感到不便。希望行人專用街道可在午夜後開放給車輛使用。	銅鑼灣分委會， 杜佑安	把街道闢作行人專用區，會減少車輛廢氣和改善環境，受益的不單是市民大眾，還包括該處的居民。此外，受到實際的設計和布局所限，該些街道或許不可能在午夜後開放給車輛使用。
3.3.31	行人專用區會產生很多不必要的車程，令交通擠塞加劇。	梁紹昌	關注備悉。當局在實施個別計劃時會審慎考慮有關的交通安排。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.32	行人專用區會影響零售店舖的送貨時間表，更會影響運輸業經營者的生計。	梁紹昌， 葉滿林	行人專用街道附近會提供適當的上落貨設施。
3.3.33	行人專用街道附近應提供足夠的上落客處。	T. Lo	意見備悉。當局在實施個別計劃時會處理這方面的關注。
(ii)	<u>白沙道和恩平道</u>		
3.3.34	應考慮取消白沙道現時的部分時間行人專用區計劃。該計劃及有關的交通安排造成嚴重的交通擠塞和安全問題。	銅鑼灣分委會， 城規會， 希慎， 謝明鑄， A. Sin	運輸署現正進行白沙道部分時間行人專用區試驗計劃，並正密切監察有關情況。
3.3.35	目前由跑馬地及天后開出的小巴的終點站都設於白沙道。封閉恩平道或白沙道會引起不便，長者和殘疾人士尤其會受影響。	建築師學會， 跑馬地居民	這些公共小巴總站將會遷往加路連山道重建地盤的公共交通交匯處。我們另外會考慮在區內設置適當的路旁停車處，供上落客之用。
3.3.36	只應把介乎啓超道與白沙道之間的恩平道路段闢作全日行人專用區，餘下的路段則應指定為行人優先街道。	希慎	意見備悉。在加路連山道重建地盤的公共交通交匯處落成後會進一步考慮這意見。
(iii)	<u>渣甸街和渣甸坊</u>		
3.3.37	支持把渣甸街闢作行人專用區，並把該處的小巴站遷往別處。	G. Fan， 希慎	多謝支持。
3.3.38	渣甸坊現時的零售商店與周圍的零售設施不相協調。該街道應闢作行人專用區，並可沿路設路旁茶座。	香港居民	意見備悉。該街道現時已是行人專用街道，並具有其本身的特色。
3.3.39	渣甸街可作為小巴士的地點。	劉德， 金潤	意見備悉。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.40	關注計劃對小巴經營者的影響。	歐陽先生	關注備悉。在實施計劃前會進一步諮詢小巴經營者。
(iv)	<u>利園山道</u>		
3.3.41	支持把介乎啓超道與白沙道之間的一段利園山道闢作行人專用區，但在白沙道以南的利園山道則應繼續開放給車輛使用。	希慎	意見備悉。此提議與我們的建議相若。
(v)	<u>新寧道</u>		
3.3.42	把新寧道闢作行人專用區的計劃或須進一步研究，因為該處設有一個通往新寧大廈停車場的入口。此外，該街道沿路經常有車輛上落貨。	希慎	該停車場入口並不在行人專用區計劃範圍之內。此外，我們會考慮在鄰近街道提供上落貨設施。
(vi)	<u>糖街</u>		
3.3.43	若小巴的問題能夠解決，則支持把糖街劃為部分時間行人專用區。	希慎	意見備悉。
3.3.44	關注對小巴經營者的影響。	歐陽先生	在實施計劃前會進一步諮詢業界。

	意見／建議	提出者	回應
(vii)	<u>擬議設立的其他行人專用區計劃</u>		
3.3.45	介乎謝菲道與洛克道之間的一段波斯富街及介乎波斯富街與景隆街之間的謝菲道應闢作行人專用區(可設定或不設定時限)。適當的交通改道安排有助實施擬議的行人專用區計劃。	麗新	波斯富街是一條地區幹路，為告士打道和禮頓道提供主要的連接道路。把波斯富街(介乎謝菲道與洛克道之間的路段)封閉的建議，會嚴重影響交通流通，因此在交通工程的角度而言不能接納。至於封閉謝菲道(介乎波斯富街與景隆街之間的路段)的建議，現時亦並未能實施，因為該路段對交通流通非常重要，而且該路段設有多個專線小巴士站。
3.3.46	應把珠城大廈門前的百德新街闢作行人專用區。這地點並非設置的士站的理想位置。	銅鑼灣分委會	基於交通流通方面的需要，該道路不能闢作行人專用區。在維多利亞公園地底的擬議公共交通交匯處落成後，若時機適合的話，可進一步考慮此提議。
3.3.47	應把雲東街及羅素街闢作行人專用區。	銅鑼灣分委會	有關街道對交通流通很重要，因此目前不能接納考慮這提議。況且這兩條街道的行人流量並不高。行人主要是集中於時代廣場前的露天空地。
3.3.48	有迫切需要立即把登龍街闢作行人專用區。	一間持有登龍街物業的公司	目前並沒有迫切需要把該街道闢作行人專用區，但我們已提出一些街景改善措施的建議，以期改善該處環境。
(d)	<u>改善行人通道</u>		
(i)	<u>一般意見</u>		
3.3.49	行人通道較宜設於地面。	規劃師學會， 長春社	多謝支持。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.50	行人通道應着重方便，要盡量避免採用由地面通道接駁天橋及隧道的方式。	規劃師學會， 建築師學會	同意。
3.3.51	應考慮增闢地面通道、行人隧道及高架行人道以應付銅鑼灣的大量人流。	灣仔區議會， 交諮會	我們根據銅鑼灣的地區特性、區內人士之前提出的意見，以及行人天橋的使用量作出考慮後，認為地面的行人通道較切合市民的需要。有很充分的理據支持選擇行人隧道／行人天橋的方案除外。
(ii)	<u>連接地鐵的通道</u>		
3.3.52	應增設更多地鐵站入口，例如在恩平道、寶靈頓街及時代廣場附近。	銅鑼灣分委會， 李先生， 李繼雄	意見備悉。
3.3.53	由崇光百貨通往時代廣場的地鐵地下行人通道應開放給非地鐵乘客使用。	W. Kwong， 劉德， 金潤	意見備悉。
(iii)	<u>其他建議</u>		
3.3.54	建議闢設一條南北走向的通道，首先以一條行人隧道連接加路連山道地盤至新寧道，之後把該通道連接至希慎道，穿過利園，再連接興利中心及將來貫穿軒尼詩道的行人隧道，最後通往地鐵站及海旁。	希慎	我們在行人環境規劃圖則內已建議依行人喜愛的路線提供一條南北走向的通道。通道由加路連山道的公共交通交匯處開始，經一條行人隧道連接至恩平道，再通往啓超道的行人專用街道。希慎所建議的南北走向通道主要連接其物業，但略嫌偏離行人喜愛的路線。
3.3.55	應提供良好的行人通道網絡，連接至時代廣場。	交諮會， 劉秀成， 城規會	同意。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.56	勿地臣街現時的行車道已超出負荷，故不支持把勿地臣街的行人路擴闊。	希慎	當局的計劃是藉着建築物在重建時後移來達致擴闊行人路的目的，而不是把行車路收窄。
3.3.57	應擴闊在崇光百貨與興利中心之間的軒尼詩道行人過路處。	劉德， 金潤	同意。我們已在行人環境規劃圖則內建議改善該過路處。
3.3.58	應改善堅拿道天橋下面的過路處環境，特別是在照明及通風方面。	林雲峰， 曾建平	同意。民政事務總署正統籌一項針對這地方的改善計劃。
3.3.59	應檢討以行人隧道連接恩平道與加路連山道重建地盤的方案。	規劃師學會	由於禮頓道的行人流量高及交通繁忙，因此行人隧道的方案較地面過路處的方案合適。
3.3.60	應改善從天橋下面通往維多利亞公園的通道。	林雲峰	意見備悉。已建議藉街景美化計劃來改善該通道。
(e)	<b>改善街景</b>		
(i)	<u>一般意見</u>		
3.3.61	支持擬議的街景改善建議。	基督教服務處， 希慎， A. Sin	多謝支持。
3.3.62	在改善街景時，應加入城市設計元素、公眾藝術、文化元素、綠化設施及園景走廊等概念。	城規會， H. Lung， 黃敦明， 吳方笑薇	意見備悉。合適的設計、街道設施、綠化設施及公眾藝術是進行街景改善時必須考慮的因素。
3.3.63	計劃應加入更多文化及藝術元素。行人環境規劃圖則應以促進香港的文化藝術發展為目的。	基督教服務處， 霍太	同意。
3.3.64	要實現良好的城市設計，應深入了解有關地點及範圍的城市結構、行人模式、地區需要及公眾期望。	建築師學會	意見備悉。

	意見／建議	提出者	回應
3.3.65	銅鑼灣應增設休憩用地。政府應鼓勵發展商利用平台上蓋提供休憩用地。	建築師學會	同意。政府已提供誘因以鼓勵建築物設置平台花園等綠化設施。
(ii)	<u>關設廣場</u>		
3.3.66	應增闢更多公眾活動空間，例如廣場。	吳方笑薇， 吳錦津	當局已在世貿中心及新寧道建議關設兩個廣場。
3.3.67	可計劃在希慎道與新寧道之間的過路處關設一個公眾廣場。但由於希慎道現時的交通會對行人安全造成威脅，故建議在該區推行悠閒式交通措施。	希慎	基於交通理由，在希慎道關設公眾廣場有較大限制。我們現建議在同區的新寧道關設一個公眾廣場。
(iii)	<u>改善鵝頸街市附近的街景</u>		
3.3.68	鵝頸街市附近的街上攤檔對環境造成不良影響。應清除這些攤檔及重建街市。	銅鑼灣居民	若推行鵝頸街市的公共交通交匯處建議，該處的街道環境便會有所改善。
3.3.69	政府應清理鵝頸街市附近的街道，並改善這一段介乎灣仔與銅鑼灣之間的行人走廊環境。	建築師學會	意見備悉。當局在行人環境規劃圖則中建議在羅素街與堅拿道東的交界處，進行改善計劃，以改善該處的行人通道。
(iv)	<u>怡和街環形行人天橋</u>		
3.3.70	反對拆卸該環形行人天橋。該行人天橋已成為銅鑼灣的地標，而且可以解決該處的人車爭路問題。	H. Lung	意見備悉。該行人天橋使用率不高，而且已被百德新街附近新設的地面行人過路處取代。公眾十分支持拆卸該行人天橋以改善市景設計。
3.3.71	支持拆卸該行人天橋。	灣仔區議會， 城規會	多謝支持。

	意見／建議	提出者	回應
<b>4.</b>	<b>對交通方面的關注</b>		
<b>4.1</b>	<b>照顧駕駛人士的需要</b>		
4.1.1	當局亦應為前往銅鑼灣的駕駛人士提供更大的方便，以及考慮行人環境規劃圖則對駕駛人士所造成的影響。	灣仔區議會， 劉振江， 文漢明， 葉滿林， 希慎， J. Lee	我們在制訂行人環境規劃圖則時已細心考慮駕駛人士的需要。該區大部分街道仍會開放給車輛使用。
4.1.2	香港的公共運輸系統是全世界最有效率、最經濟及最規劃完善的運輸系統之一。	E. Hirst	同意。
4.1.3	應該容許旅遊巴士直達銅鑼灣的酒店。	D. Lai	意見備悉。
4.1.4	現時西行車輛在越過利園山道後便不能駛回銅鑼灣。政府應考慮容許軒尼詩道的西行交通經波斯富街或堅拿道東進入銅鑼灣的核心區。	希慎	我們曾經研究容許軒尼詩道西行交通進入波斯富街或堅拿道東的可行性，但交通影響評估報告顯示，這樣會引致毗鄰街道及路口出現交通容量方面的問題。
<b>4.2</b>	<b>上落客貨設施</b>		
4.2.1	圖則上應顯示各類交通安排，例如的士站、小巴士、上落客處、貨車上落貨區的位置。	黎海平， 葉滿林， 金潤， 規劃師學會	行人環境規劃圖則所提出的建議是供各界考慮的規劃構思。若得到公眾支持，運輸署會在實行建議時擬定詳細的交通安排，並進行適當的諮詢。
4.2.2	關注在行人優先使用區內提供的士站的安排。	交諮會， 建築師學會， 劉振江	意見備悉。行人優先使用區內仍會設有的士站。
4.2.3	為的士／小巴提供足夠的上落客設施是甚為重要的。	林雲峰	同意。
4.2.4	應考慮在早上或其他指定時段內容許上落貨活動。	梁剛銳	意見備悉。

	意見／建議	提出者	回應
4.2.5	只容許在公共交通交匯處進行上落貨活動是不足夠的。	葉滿林	除了在公共交通交匯處提供這類設施外，行人優先使用區仍會繼續提供適當的上落客貨路旁停車處。
4.2.6	每座建築物內應設有足夠的上落貨設施，以免因其設施無法應付而令上落貨活動轉移到附近街道進行，造成交通擠塞。	吳錦津	同意。要達到這要求，建築地盤須有足夠的面積。
4.2.7	在利園山道南段設上落貨處，比擴闊行人路更能配合社區的需要。	希慎	事實上，在利園山道東面的路旁已設有一個上落貨處。這一段路的西面路旁並沒有足夠空間闢設一個上落貨處。
<b>4.3</b>	<b><u>停車位供應</u></b>		
4.3.1	關注銅鑼灣區的停車位供應。	立法會， 灣仔區議會-規 交環委員會， 建築師學會， 陳慶明	根據運輸署的調查，該區有充足的停車位應付需求。
<b>4.4</b>	<b><u>交通擠塞問題</u></b>		
4.4.1	關注行人環境規劃建議對該區的道路容量造成的影響。	立法會， 城規會， 銅鑼灣分委會， 交諮會， J. Lee， 優質旅遊服務 協會， 梁紹昌	在研究過程中當局曾進行一項概略的交通影響評估，初步確定建議的可行性。在實施個別計劃時，我們會進行更詳細的交通評估。
4.4.2	應採取緩解措施以紓緩交通擠塞。	灣仔區議會， 立法會， 銅鑼灣分委會， 希慎	意見備悉。請同時參閱第4.4.1段的回應。
4.4.3	應進行全面的交通研究，以定出恰當的實施時間表。	城規會	請參閱第4.4.1段的回應。

	意見／建議	提出者	回應
4.4.4	巴士體積龐大，造成交通擠塞。政府應改善巴士路線。	M. Ma, 歐陽根, 劉慶輝	同意。擬議的公共交通交匯處有助重整巴士路線及減少銅鑼灣核心區的巴士交通。
4.4.5	時代廣場附近的擠塞問題應盡快處理。	交諮會, 城規會	意見備悉。運輸署已不斷努力改善有關情況。
4.4.6	應立即採取措施，以紓緩恩平道的士站所帶來的交通擠塞。	交諮會	意見備悉。運輸署正監察該區的交通情況。
4.4.7	應採取措施以減輕告士打道與景隆街交界處附近的交通擠塞。該處的交通擠塞主要是由垃圾收集站、加油站及附近巴士站所引起的。	黎海平	運輸署正監察有關的交通情況。如有需要，會實施進一步的改善建議。
<b>4.5</b>	<b><u>對運輸業經營者的影響</u></b>		
4.5.1	該圖則會影響的士、小巴及輕型貨車經營者的生計，對他們不公平。	伍焜, 黃保強, 劉慶輝, 葉滿林, 歐陽明	圖則旨在改善環境，為社會帶來整體利益。我們已仔細考慮及平衡運輸業經營者的利益。在實施建議時，當局將會諮詢有關各方面的意見，以照顧他們的需要。
<b>4.6</b>	<b><u>其他運輸基礎設施的發展</u></b>		
4.6.1	規劃署在制訂行人環境規劃圖則時應與運輸署協調。擬議的灣仔單程迴旋交通系統亦應考慮在內。	灣仔區議會-規交環委員會, 銅鑼灣分委會, 葉滿林, 卓少爾, 歐陽先生	運輸署是制訂該圖則的督導小組成員。在制訂圖則時已把該單程迴旋交通系統考慮在內。
4.6.2	應把南港島鐵路及沙田至中環線的發展考慮在內。	灣仔區議會	已知悉這些建議。若有關建議落實發展，圖則可作出適當的調整。

	意見／建議	提出者	回應
5.	<b>殘疾人士／長者的需要</b>		
5.1	<b><u>所有人享用同等通道的原則</u></b>		
5.1.1	殘疾人士的權利和需要應受到適當的專重，並應在規劃階段獲得考慮。	平機會， 李香江， H. Lung， 黃保強， May	我們同意應關注所有人士享用同等通道的問題。事實上，我們在制訂行人環境規劃圖則時，很着重通用設計的原則，並對此加以提倡。在進行詳細設計及為該區提供各類行人設施時，我們會顧及為所有人，包括殘疾人士和長者提供暢達通道的事宜。
5.1.2	行人環境規劃圖則須確保殘疾人士及長者在整個行人專用區內都可通行無阻。行人環境規劃圖則必須加入有助建立無障礙通道的設計特色和設施，以照顧長者、輪椅使用者、弱聽人士及弱視人士的需要。	生活環境輔導 服務， 復康聯盟， 平機會， 易鋈榮	同意。這些事項會在行人環境規劃建議的詳細設計階段加以處理。
5.1.3	迂迴的行人隧道並不理想。地下行人通道的設計亦應該是可供殘疾人士使用的。	陳錦元	同意。
5.1.4	政府應妥為監察殘疾人士設施的提供情況。	余國輝	同意。在設計行人設施時，當局會顧及殘疾人士的需要。

	意見／建議	提出者	回應
5.2	<b>無障礙通道的特色及設施提供</b>		
(a)	<b>肢體傷殘人士</b>		
5.2.1	應仔細研究街道的斜度、設施提供、路緣設計及其他詳細設計，以照顧輪椅使用者的需要。有些街道過於陡斜及狹窄，應予擴闊。鋪築行人路的物料應以方便輪椅活動為宜。路緣亦不應太高和應設置長椅供行動不便人士歇息。	平機會， 復康聯盟， 黃桂梅， 陳錦元， 李香江， 林雲峰	同意。在擬備行人環境規劃圖則時，我們會聯同一個志願復康機構進行實地考察，以查察殘疾人士在該區可能遇到的問題。在詳細設計行人環境規劃建議時，會處理這些問題及研究各項提議的可行性。
(b)	<b>弱視人士</b>		
5.2.2	應確保有足夠照明，以照顧弱視人士的需要。若路緣鋪設凹凸紋，應盡量設置於明顯的位置，讓弱視人士易於發現。此外，行人路的顏色應對比得宜，而且不應有太多柱子或太狹窄。	平機會， 復康聯盟， 呂守仁， 李香江， 曾建平	意見備悉。當局會視乎意見的可行性，在詳細設計階段處理這些事項。
5.2.3	應考慮建造設有發聲裝置的升降機連接行人天橋。	呂守仁	我們會注意有關提供有發聲裝置行人設施的需要，並會在實施個別計劃時加以考慮。
(c)	<b>適合所有家庭成員使用的設施</b>		
5.2.4	應提供適合所有家庭成員使用的設施，以照顧不同家庭崗位人士的需要。	平機會	同意，我們會盡可能採用通用設計的行人設施。

	意見／建議	提出者	回應
<b>6.</b>	<b>公共空間及交通的管理</b>		
<b>6.1</b>	<b>公共空間管理</b>		
6.1.1	街道及公共空間的管理甚為重要。	灣仔區議會-規 交環委員會, 城規會, H. Lung, 黃敦明, 梁紹昌, 希慎	同意。這方面需要社會大眾、私人機構和政府的共同努力。
6.1.2	關注行人專用街道的大型廣告招牌的安全問題。這些招牌更會影響空氣流通。	岑丹鳳	意見備悉。根據《建築物條例》，廣告招牌屬於其中一類建築工程，需要事先向建築事務監督申請審批才能建造。屋宇署正為現有招牌進行勘察，如發現招牌有危險，會飭令拆卸。
<b>6.2</b>	<b>交通管理措施及執法</b>		
6.2.1	行人環境規劃圖則的建議必須配合良好的交通管理。	H. Lung	同意。
6.2.2	現時的泊車限制及禁止等候地帶限制應嚴厲執行。駕駛人士目前對這些限制完全視若無睹。	Coates & Thomson, 杜佑安, T. Lo, 希慎	同意必須更嚴厲地執法。
6.2.3	關注濫用上落貨處的情況及所造成的交通影響。	銅鑼灣分委會	意見備悉。同意必須更嚴厲地執法。
6.2.4	要提供充足的交通指示，讓駕駛人士，特別是假日駕駛者知道該區的交通安排。	交諮會	意見備悉。當局會在詳細設計階段處理有關事宜。
6.2.5	遇有特別活動，政府應作出特別交通安排，以盡量減少對購物人士、遊客及公眾造成的滋擾。	D. Lai	同意。

	意見／建議	提出者	回應
<b>6.3</b>	<b><u>掘路工程</u></b>		
6.3.1	行人專用街道地底有不少公用設施。在維修這些公用設施時進行的掘路工程，會影響環境。	鄧文雄	意見備悉。當局會就掘路工程作出協調，以盡量減少滋擾。
6.3.2	應與其他政府部門(例如渠務署)協調，以避免不必要的掘路工程。	劉慶輝， 梁紹昌	同意。
6.3.3	道路工程對其委託人的百貨公司附近的行人流量產生不良影響，並造成滋擾。	薛馮鄭岑	意見備悉。當局會適當地規劃及進行道路工程，以盡量減少對公眾的不便和滋擾。自《土地(雜項條文)(修訂)條例》於二零零四年四月開始實施後，有關挖掘道路的管制已經加強。該修訂條例鼓勵對公共道路的挖掘工程作出更好的規劃及依時完成，以盡量減少延誤及對公眾造成的不便。
<b>7.</b>	<b><u>實施</u></b>		
<b>7.1</b>	<b><u>私人資源</u></b>		
7.1.1	支持向私人發展商提供誘因，以鼓勵他們參與行人專用區計劃的實施。	城規會	多謝支持。
7.1.2	在政府部門及私人機構共同努力下，該圖則會取得成功。	H. Lung	同意。
7.1.3	關注政府為實施建議而需動用的資源。	劉振江	政府打算引入私人資源，為一部分計劃提供經費。有關建議會根據資源情況分期實施。

	意見／建議	提出者	回應
7.1.4	關注政府在處理私人機構建議的計劃及土地補價方面的政策。	測量師學會， 劉振江	私人機構的建議主要是按照現有的機制處理。若計劃由私人機構負責實施，必定會以一個公開、具競爭力和透明度的程序進行。
7.1.5	若計劃能解決交通問題，則不論能否取得私人資金，亦應進行。計劃的資金應有50%來自公帑及50%來自私人投資。政府應研究以評分投標方式來進行工程招標。	J. Wong	意見備悉。
7.1.6	可考慮向發展商提供誘因，使他們把建築物界線內移，從而改善其建築物附近的行人環境。	林雲峰， 徐敏婉	意見備悉。圖則中亦有提出把建築物界線內移以擴闊行人路的建議。現時已有針對在大廈地盤內撥出土地或空間以提供公共通道建議的指引，說明建築事務監督可考慮批出的額外優惠。
7.2	<b>實施時間表</b>		
7.2.1	該圖則應分期實施。	銅鑼灣分委會， 灣仔區議會-規 交環委員會， 城規會	同意。
7.2.2	希望建議能早日實施。	交諮會	意見備悉。啓超道行人專用區及地下購物通道這兩項可發揮催化作用的計劃會較早實施。
7.2.3	關注計劃的實施時間表。	灣仔區議會， 文漢明	兩項能發揮催化作用的計劃會在短期內實施。若資源情況許可，各項街景改善及行人路擴闊計劃亦會於短期內實施。至於加路連山道的公共交通交匯處及大部分行人專用區計劃則屬於中期計劃。

	意見／建議	提出者	回應
<b>7.3</b>	<b><u>協調及監察</u></b>		
7.3.1	各政府部門應制定一個協調方式以實施擬議計劃。	測量師學會， 灣仔區議會-規 交環委員會	同意。部門間的良好協調對計劃的實施非常重要。
7.3.2	規劃署應擔任舵手，領導一個跨部門工作小組以實施這些建議。	規劃師學會， 鄧文雄， A. Connell	規劃署會領導一個由各有關部門的代表組成的計劃實施小組，推行啓超道行人專用區及行人通道暨購物街這兩項嶄新的計劃。
7.3.3	灣仔區議會可監察行人環境規劃建議的實施進度。專業機構亦可在有需要時提供技術協助。	規劃師學會， 鄧文雄	同意。在實施建議時，區議會亦會參與其事。
<b>8.</b>	<b><u>公眾參與</u></b>		
<b>8.1</b>	<b><u>公眾教育</u></b>		
8.1.1	給予行人優先使用道路空間的權利，會改善道路環境，但同時會對一部分市民造成不便，亦會帶來生活方式上的一些轉變。為使公眾明白行人環境規劃的重要性，必須推行有關的公民教育。	黃英琦， 復康聯盟	同意。
8.1.2	政府應清楚對市民說明行人環境規劃圖則的影響，以方便公眾明白實施該圖則的好處和代價。	鄧文雄， 規劃師學會	意見備悉。公眾可透過在諮詢過程中舉行的會議和進行的討論而更清楚地了解該圖則的建議。在計劃實施階段，當局會更深入諮詢各有關團體。

	意見／建議	提出者	回應
<b>8.2</b>	<b>社區參與及諮詢</b>		
8.2.1	在制訂該圖則時應考慮公眾意見。政府亦應確保已充分諮詢所有利益相關人士，例如商舖的業主及該區的居民，以消除對圖則提出的反對。	灣仔區議會， 立法會， J. Wong	我們期望透過公眾諮詢收集有關該圖則的公眾意見。在實施個別計劃時，當局會進一步諮詢有關的利益相關人士。
8.2.2	希望參與圖則的規劃。	華創	多謝。歡迎私人機構提出計劃。
8.2.3	規劃署在二零零四年七月三十一日舉辦的街頭論壇是收集公眾意見的好方法。	黃英琦， 林雲峰， EG， 李香江， 吳方笑薇， 鄧文雄	多謝參與。
8.2.4	日後應舉辦更多街頭論壇。	黃英琦， 林雲峰	意見備悉。如有需要，規劃署會舉辦同類的街頭論壇以收集公眾意見。
8.2.5	希望能為受影響的居民舉辦更多簡報會，以盡量減低他們提出反對的可能。	銅鑼灣分委會	多謝意見。請同時參閱第8.2.1段的回應。
8.2.6	諮詢期太短，應予延長。	歐陽先生， 薛馮鄭岑	公眾諮詢為期兩個月。在諮詢期過後，我們仍繼續聽取公眾對建議所表達的意見。

銅  
鑼  
灣

# 附錄丙

## 行人環境規劃問卷調查及結果

*Causeway Bay*

## 目的

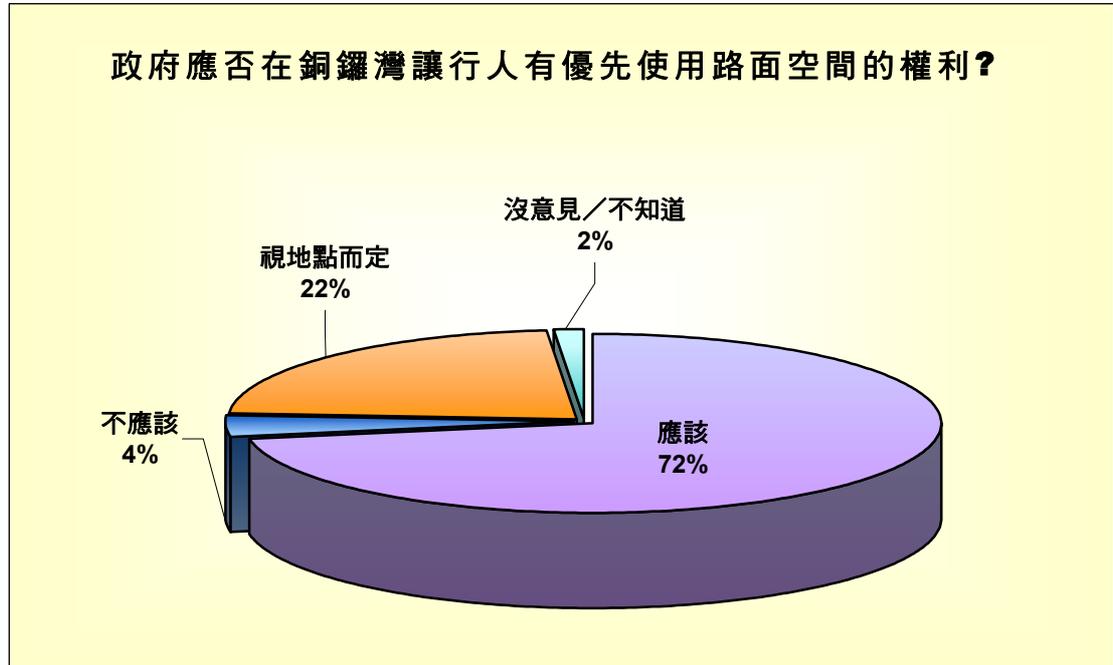
1. 我們於二零零四年七月三十一日下午，在啓超道進行了一項行人環境規劃問卷調查，就行人優先使用區的概念、啓超道全日行人專用區、貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街及引入私人資源以推行行人環境改善計劃等建議收集意見。共有 340 名行人接受訪問。調查結果撮錄於下文，調查問卷則見於附件 I。

## 調查結果

2. 結果如下：-

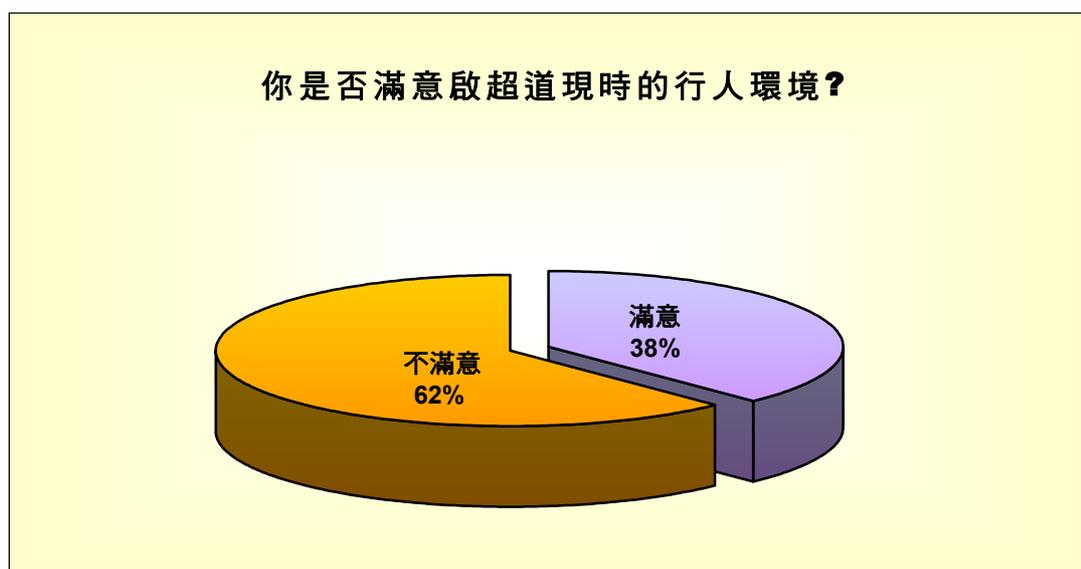
### 優先使用道路的權利

- (a) 在合共 340 名受訪者中，72%(246 名受訪者)認為政府應讓行人在銅鑼灣有優先使用路面空間的權利。只有 4%(13 名受訪者)持相反意見。另外 22%(76 名受訪者)認為優先權應視地點而定，而 2%(5 名受訪者)則表示沒意見／不知道。

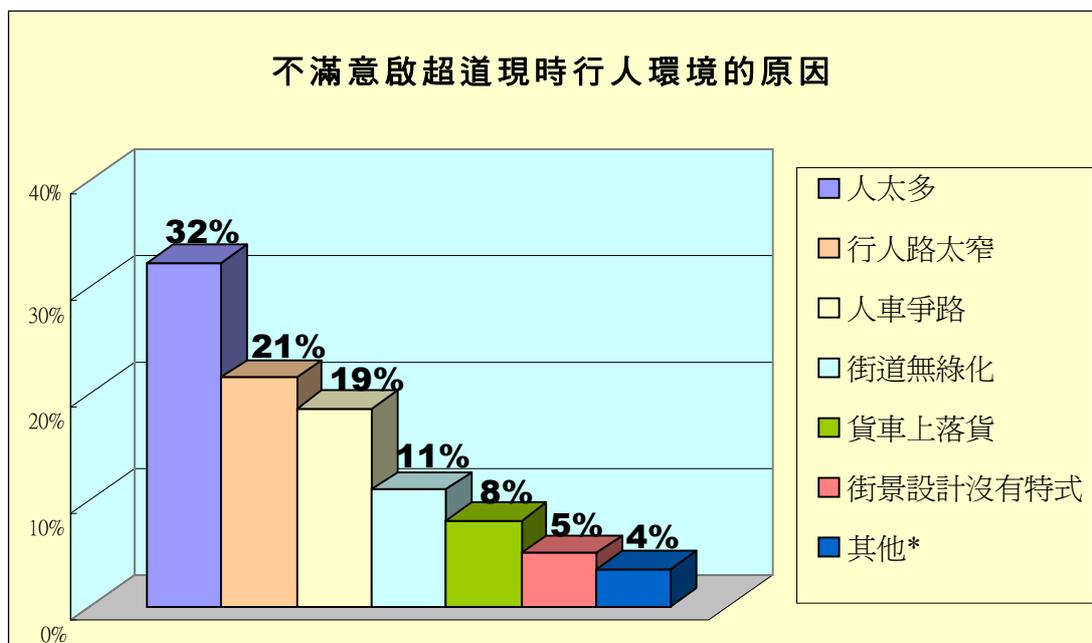


**啟超道全日行人專用區**

(b) 62%的受訪者(212 名受訪者)不滿意啟超道現時的行人環境。只有38%(128 名受訪者)表示滿意。

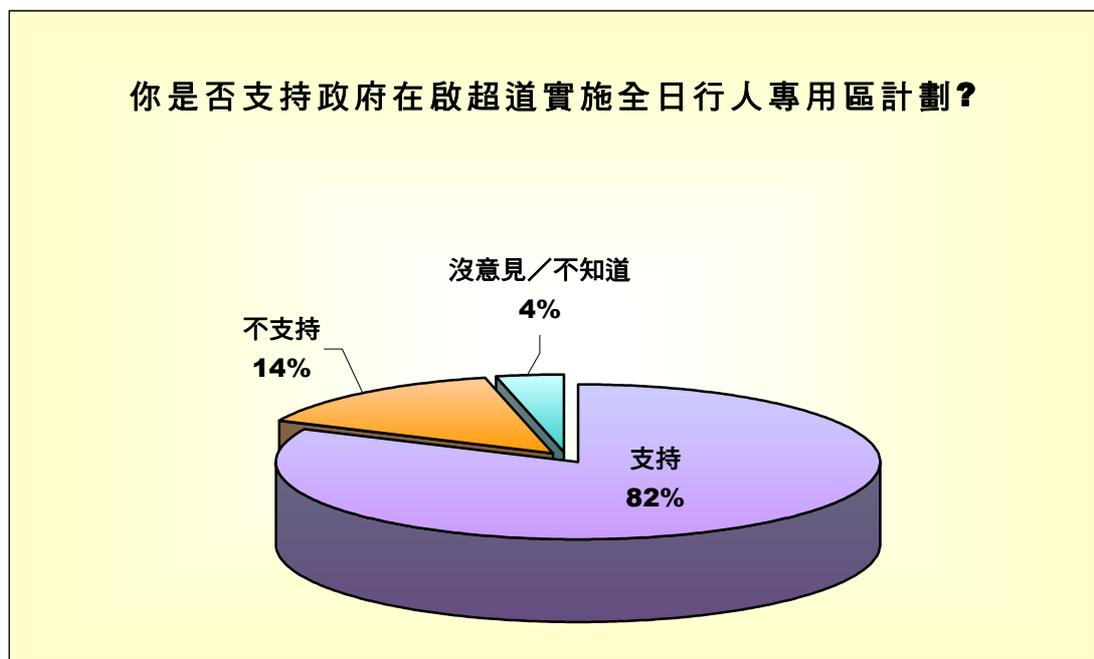


(c) 不滿意啟超道現時行人環境的受訪者主要基於三大原因：「人太多」(32%)；「行人路太窄」(21%)及「人車爭路」(19%)。

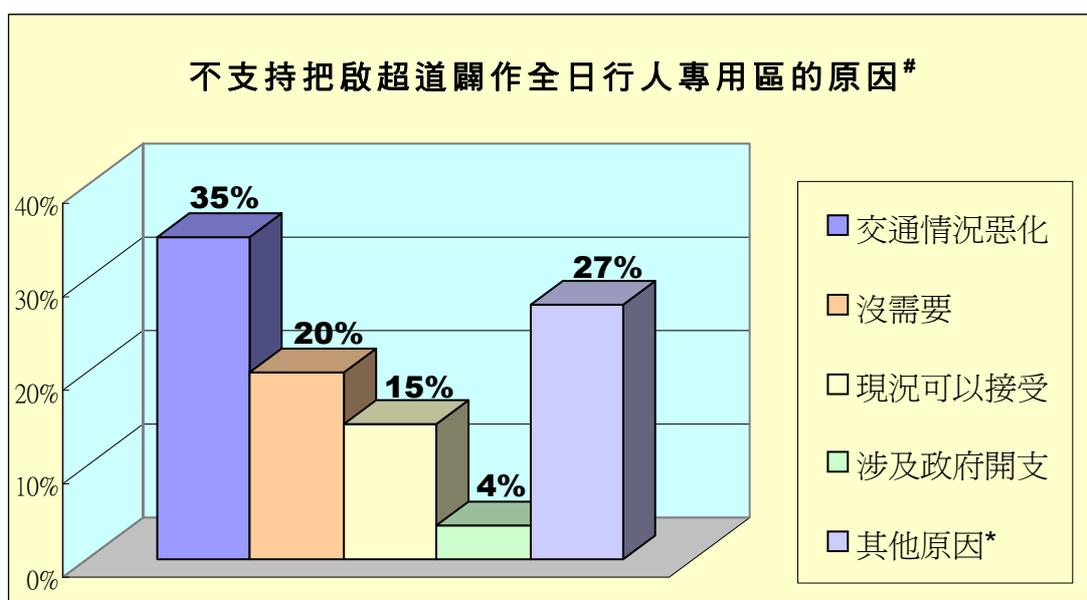


\* 其他原因包括「空氣污染」及「街道環境欠佳」。

- (d) 82%的受訪者(279 名受訪者)支持把啟超道關作全日行人專用區。14%(49 名受訪者)不表支持。4%(12 名受訪者)表示沒意見／不知道。



- (e) 不支持該計劃的 49 名受訪者所持的主要原因包括「交通情況惡化」(35%)；「沒需要」(20%)及「現況可以接受」(15%)。

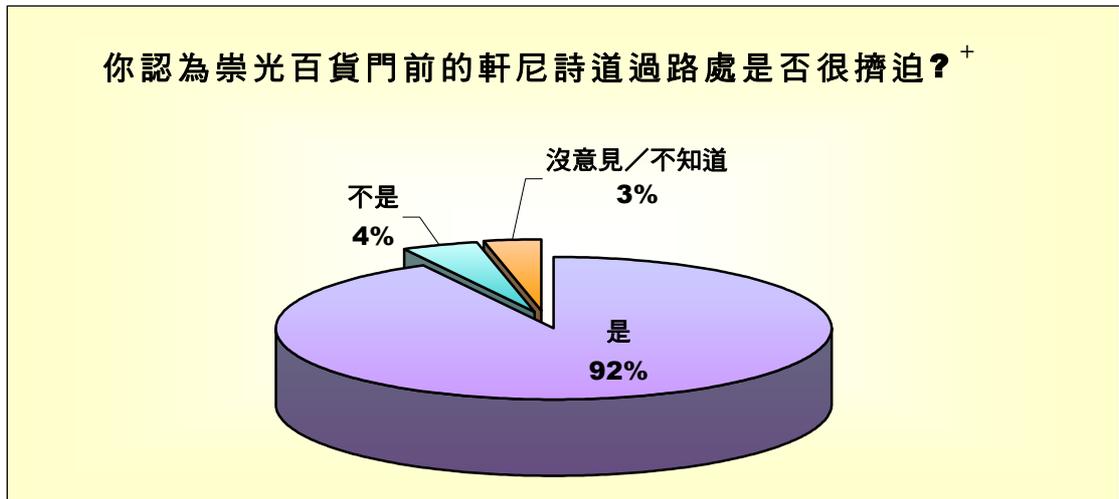


\* 其他原因包括「關作部分時間行人專用區較為理想」；「影響上落客」及「影響上落貨」。

# 由於以四捨五入方式計算，個別項目的總和可能不是 100%。

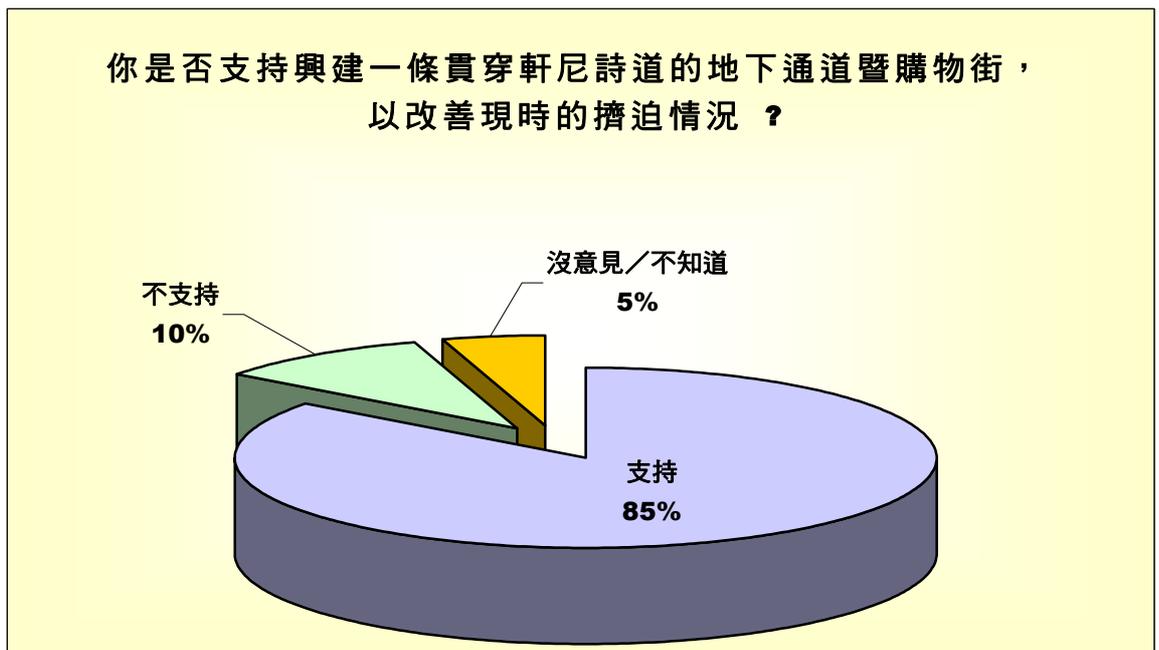
**貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街**

- (f) 92%(314 名受訪者)認為崇光百貨門前的軒尼詩道過路處很擠迫。只有 15 名受訪者(4%)認為該過路處不擠迫。3%(11 名受訪者)表示沒意見／不知道。

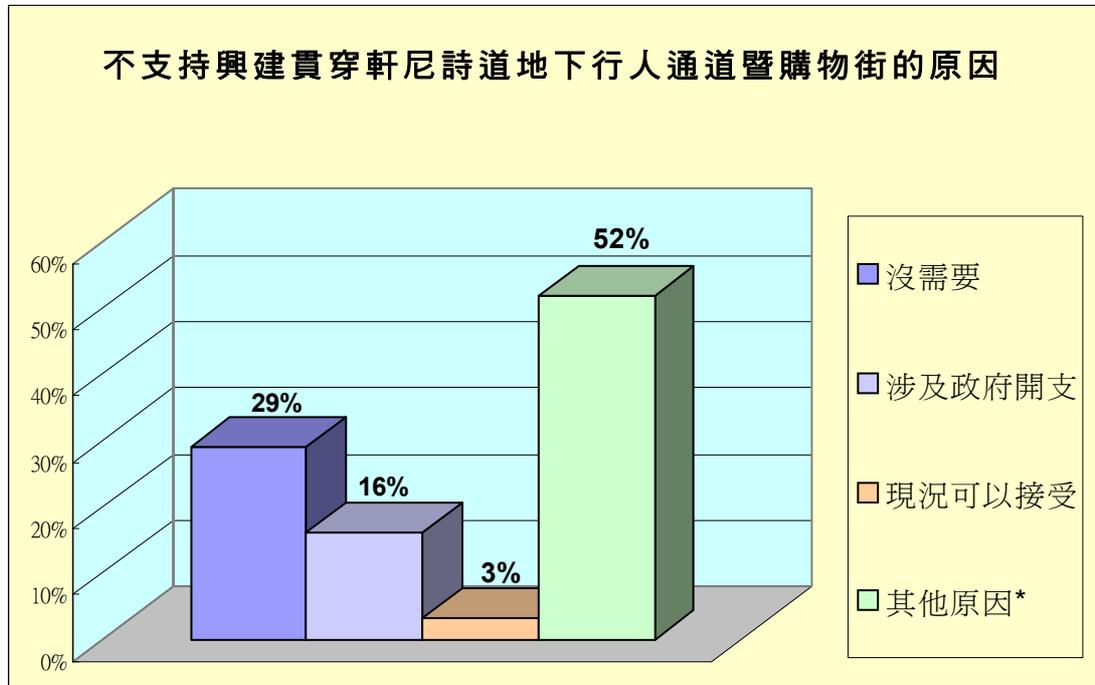


<sup>+</sup> 由於以四捨五入方式計算，個別項目的總和可能不是 100%。

- (g) 在那些認為該過路處很擠迫的受訪者當中，85%(268 名受訪者)支持興建一條貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街，以改善現時的行人環境。10%(31 名受訪者)不表支持；5%(15 名受訪者)表示沒意見／不知道。



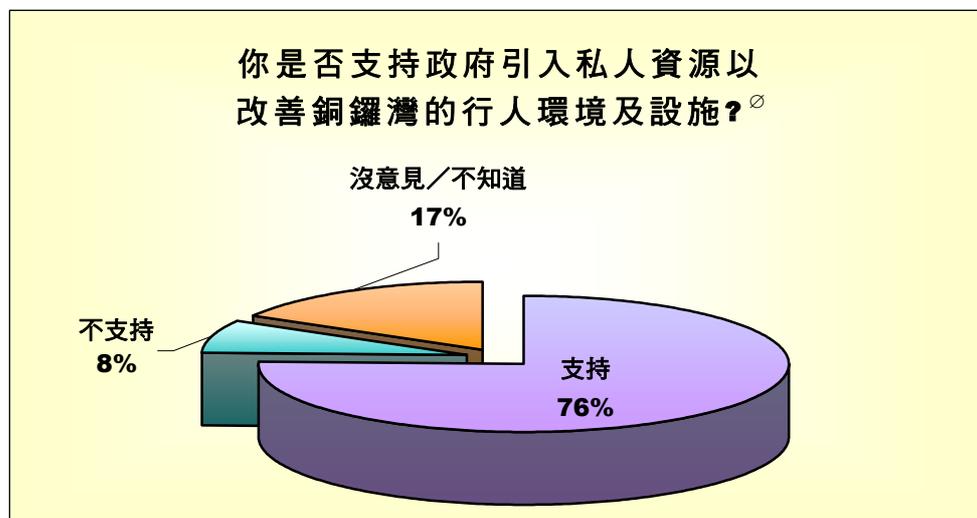
- (h) 不支持地下行人通道暨購物街的 31 名受訪者所持的原因包括「沒需要」(29%)及「涉及政府開支」(16%)。



\* 其他原因包括「地下通道會造成不便」；「沒有需要加入零售元素」；「零售活動會使通道出現擠塞」及「行人天橋較為理想」。

### 行人環境規劃建議的實施

- (i) 76%(257 名受訪者)支持政府引入私人資源以改善銅鑼灣的行人環境及設施。8% (26 名受訪者)不表支持；17%(57 名受訪者)表示沒意見／不知道。



<sup>⊘</sup> 由於以四捨五入方式計算，個別項目的總和可能不是 100%。

規劃署  
銅鑼灣行人環境規劃問卷調查

問卷編號： \_\_\_\_\_ 訪問員： \_\_\_\_\_

1. 政府應否在銅鑼灣讓行人有優先使用路面空間的權利？

- A.  應該
- B.  不應該
- C.  視地點而定
- D.  沒意見/不知道

2. 你是否滿意啟超道現時的行人環境？

- A.  滿意
- B.  不滿意。原因是：〔可選多項〕
  - a.  人太多
  - b.  行人路太窄
  - c.  人車爭路
  - d.  貨車上落貨造成不便
  - e.  街道無綠化
  - f.  街道設計沒有特式
  - g.  其他〔請說明〕

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. 你是否支持政府在啟超道實施全日行人專用區計劃？

- A.  支持
- B.  不支持。原因是：〔可選多項〕
  - a.  沒需要
  - b.  現況可以接受
  - c.  涉及政府開支
  - d.  交通情況惡化
  - e.  其他原因〔請說明〕

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- C.  沒意見/不知道

**4. 你認為崇光百貨門前的軒尼詩道過路處是否很擠迫？**

- A.  是
- B.  不是
- C.  沒意見/不知道

如果同意，你是否支持興建一條貫穿軒尼詩道的地下通道暨購物街，以改善橫過軒尼詩道的擠迫情況？

- a.  支持
- b.  不支持。原因是：〔可選多項〕
  - i.  沒需要
  - ii.  現況可以接受
  - iii.  涉及政府開支
  - iv.  其他原因 〔請說明〕

---

---

---

- c.  沒意見/不知道

**5. 你是否支持政府引入私人資源以改善銅鑼灣的行人環境及設施？**

- A.  支持
- B.  不支持
- C.  沒意見/不知道

銅  
鑼  
灣

附錄丁  
意見索引

*Causeway Bay*

I. 在二零零四年七月三十一日舉行的街頭公眾諮詢論壇意見索引（按照英文名稱排列）

名稱	縮寫代號	段落索引
<b>團體</b>		
香港運輸物流協會 梁剛銳	梁剛銳	1.1.1, 1.1.4, 1.2.4, 2.2.4, 3.3.6, 4.2.4
香港地球之友 吳方笑薇	吳方笑薇	3.2.18, 3.3.62, 3.3.66, 8.2.3
香港傷殘青年協會 陳錦元	陳錦元	5.1.3, 5.2.1
香港規劃師學會 鄧文雄	鄧文雄	1.1.1, 2.1.1, 2.2.1, 3.3.18, 6.3.1, 7.3.2, 7.3.3, 8.1.2, 8.2.3
香港地產行政學會 徐敏婉	徐敏婉	3.3.22, 7.1.6
香港測量師學會 劉振江	劉振江	4.1.1, 4.2.2, 7.1.3, 7.1.4
復康力量 李香江	李香江	1.2.4, 3.2.15, 3.3.3, 3.3.5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 8.2.3
香港復康聯盟 余國輝	余國輝	5.1.4
香港視網膜病變協會 曾建平	曾建平	3.2.16, 3.3.58, 5.2.2
灣仔區議會 吳錦津	吳錦津	1.2.2, 1.2.4, 2.2.9, 3.3.8, 3.3.12, 3.3.66, 4.2.6

名稱	縮寫代號	段落索引
<b>個別人士</b>		
陳慶明	陳慶明	1.1.1, 3.2.1, 4.3.1
霍太	霍太	3.3.63
金佩瑋 (灣仔區議員)	金佩瑋	3.2.15
劉秀成	劉秀成	3.3.55
李繼雄 (灣仔區議員)	李繼雄	3.2.10, 3.2.11, 3.3.16, 3.3.52
林雲峰 (中文大學建築學系教授)	林雲峰	1.1.1, 2.2.3, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.10, 3.2.11, 3.3.58, 3.3.60, 4.2.3, 5.2.1, 7.1.6, 8.2.3, 8.2.4
呂守仁 (香港視網膜病變協會)	呂守仁	5.2.2, 5.2.3
May	May	5.1.1
吳亦歆 (復康力量)	吳亦歆	2.2.3
蕭志雄 (灣仔區議員)	蕭志雄	2.2.4
杜佑安	杜佑安	3.3.30, 6.2.2
黃先生	黃先生	3.2.22
黃英琦 (灣仔區議會主席)	黃英琦	8.1.1, 8.2.3, 8.2.4
黃敦明	黃敦明	3.3.62, 6.1.1

II. 在二零零四年八月十四日舉行的專題研討會意見索引（按照英文名稱排列）

名稱	縮寫代號	段落索引
爭氣行動 Connell, Annelise	A. Connell	1.1.1, 2.2.7, 2.2.8, 2.2.11, 7.3.2
復康資源協會--生活環境輔導服務 關國樂	關國樂	2.2.10, 3.3.3,
金潤規劃測量師行有限公司 劉德	劉德	3.3.39, 3.3.53, 3.3.57
香港九龍的士貨車商會有限公司 黃保強	黃保強	4.5.1, 5.1.1
香港九龍的士貨車商會有限公司 文漢明	文漢明	3.3.20, 3.3.29, 4.1.1, 7.2.3
香港九龍的士貨車商會有限公司 謝明鑄	謝明鑄	3.3.29, 3.3.34
香港計程車會 黎海平	黎海平	3.3.12, 4.2.1, 4.4.7
香港的士小巴商總會有限公司 劉慶輝	劉慶輝	3.3.2, 3.3.21, 3.3.23, 4.4.4, 4.5.1, 6.3.2
香港的士小巴商總會有限公司 伍焜	伍焜	1.2.3, 4.5.1
香港客貨車從業員職工會 葉滿林	葉滿林	1.1.2, 1.2.3, 3.3.19, 3.3.21, 3.3.29, 3.3.32, 4.1.1, 4.2.1, 4.2.5, 4.5.1, 4.6.1
無障礙城市關注聯席 黃桂梅	黃桂梅	5.2.1

名稱	縮寫代號	段落索引
無障礙城市關注聯席 易鑿榮	易鑿榮	5.1.2
汽車交通運輸業總工會 歐陽明	歐陽明	3.3.19, 3.3.23, 4.5.1
汽車交通運輸業總工會 卓少爾	卓少爾	4.6.1
柏寧酒店 Lai, David	D. Lai	4.1.3, 6.2.5
的士同業聯會有限公司 梁紹昌	梁紹昌	1.2.4, 3.3.31, 3.3.32, 4.4.1, 6.1.1, 6.3.2
聯友的士同業聯會 歐陽根	歐陽根	1.2.3, 4.4.4

III. 書面意見索引（按照英文名稱排列）

名稱	縮寫代號	日期	段落索引
<b>機構／專業學會</b>			
長春社	長春社	2.9.2004	1.1.1, 1.1.3, 2.2.2, 2.2.6, 2.2.11, 3.1.1, 3.1.5, 3.2.5, 3.2.6, 3.3.11, 3.3.49
華創物業(香港)有限公司	華創	19.7.2004	1.1.1, 3.1.10, 3.2.10, 3.2.11, 8.2.2
復康資源協會--生活環境輔導服務	生活環境輔導服務	9.8.2004	5.1.2
平等機會委員會	平機會	28.7.2004	1.1.1, 1.1.3, 5.1.1, 5.1.2, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.4
The Experience Group	EG	3.8.2004	3.3.27, 8.2.3
金潤規劃測量師行有限公司	金潤	18.8.2004	3.1.3, 3.2.1, 3.3.39, 3.3.53, 3.3.57, 4.2.1
香港基督教服務處	基督教服務處	23.8.2004	2.1.1, 2.1.2, 3.3.27, 3.3.61, 3.3.63
香港建築師學會	建築師學會	28.8.2004	1.1.1, 1.1.3, 3.1.1, 3.1.6, 3.2.1, 3.2.9, 3.3.10, 3.3.11, 3.3.19, 3.3.29, 3.3.35, 3.3.50, 3.3.64, 3.3.65, 3.3.69, 4.2.2, 4.3.1
香港規劃師學會	規劃師學會	23.8.2004	1.1.1, 1.1.5, 3.2.6, 3.3.14, 3.3.17, 3.3.49, 3.3.50, 3.3.59, 4.2.1, 7.3.2, 7.3.3, 8.1.2

# 附錄 丁 意見索引

名稱	縮寫代號	日期	段落索引
香港測量師學會	測量師學會	27.8.2004	1.1.1, 1.1.3, 3.1.6, 3.1.18, 3.3.12, 3.3.29, 7.1.4, 7.3.1
希慎興業有限公司	希慎	26.8.2004	1.1.1, 1.1.5, 3.1.19, 3.2.1, 3.2.3, 3.3.1, 3.3.6, 3.3.19, 3.3.22, 3.3.24, 3.3.34, 3.3.36, 3.3.37, 3.3.41, 3.3.42, 3.3.43, 3.3.54, 3.3.56, 3.3.61, 3.3.67, 4.1.1, 4.1.4, 4.2.7, 4.4.2, 6.1.1, 6.2.2
麗新地產代理有限公司	麗新	25.8.2004	3.3.19, 3.3.45
優質旅遊服務協會	優質旅遊服務協會	18.8.2004	1.1.6, 2.1.3, 3.1.12, 3.2.7, 4.4.1
香港復康聯盟	復康聯盟	26.8.2004	3.1.4, 3.2.1, 3.2.16, 3.2.17, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5, 3.3.6, 3.3.15, 5.1.2, 5.2.1, 5.2.2, 8.1.1
薛馮鄭岑律師行	薛馮鄭岑	16.8.2004, 26.10.2004	3.2.4, 6.3.3, 8.2.6
時代廣場有限公司	時代廣場	27.8.2004	1.1.1, 1.1.3, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.10, 3.2.12, 3.2.19
東洋警備(香港)有限公司	東洋	26.8.2004	3.2.8, 3.2.23, 3.3.26
一間持有登龍街物業的公司	一間持有登龍街物業的公司	27.8.2004, 28.10.2004	1.1.1, 1.1.5, 3.3.48

名稱	縮寫代號	日期	段落索引
<b>個人</b>			
歐陽先生	歐陽先生	11.8.2004	3.3.40, 3.3.44, 4.6.1, 8.2.6
Coates, Margaret / Thomson, Bill	Coates & Thomson	26.8.2004	1.1.1, 2.2.5, 3.3.28, 6.2.2
Fan, Gordon	G. Fan	27.7.2004	2.2.1, 3.1.1, 3.1.9, 3.3.27, 3.3.37
Fung, V.	V. Fung	12.9.2004	3.1.7, 3.2.1, 3.3.11, 3.3.12, 3.3.13, 3.3.19
Herbert, John	J. Herbert	5.8.2004	2.2.5, 3.3.19
Hirst, Emily	E. Hirst	5.7.2004	4.1.2
Kam, Kin Pong	K. P. Kam	1.8.2004	3.2.21, 3.2.23, 3.2.27
Kwong, Walter	W. Kwong	1.8.2004	3.1.15, 3.2.1, 3.2.10, 3.2.11, 3.2.14, 3.2.20, 3.2.26, 3.3.53
李先生	李先生	1.7.2004	3.1.11, 3.3.25, 3.3.52
Lee, Joseph	J. Lee	2.7.2004	4.1.1, 4.4.1
Lo, Toby	T. Lo	27.8.2004	1.1.1, 3.3.33, 6.2.2
Lung, Helen	H. Lung	26.8.2004	1.1.1, 1.2.1, 1.2.4, 3.2.15, 3.3.62, 3.3.70, 5.1.1, 6.1.1, 6.2.1, 7.1.2
Ma, Mary	M. Ma	30.7.2004	4.4.4
岑丹鳳	岑丹鳳	27.7.2004	3.1.8, 6.1.2

---

名稱	縮寫代號	日期	段落索引
Sin, Ada	A. Sin	24.8.2004	3.2.1, 3.3.22, 3.3.34, 3.3.61
黃英琦	黃英琦	30.7.2004	8.2.3
Wong, Jennifer	J. Wong	5.9.2004	3.2.16, 3.2.18, 7.1.5, 8.2.1
銅鑼灣居民	銅鑼灣居民	4.8.2004	3.3.68
跑馬地居民	跑馬地居民	-	3.3.29, 3.3.35
香港居民	香港居民	30.8.2004	3.3.38

IV. 曾諮詢的委員會和議會的意見索引

名稱	縮寫代號	日期	段落索引
灣仔區議會	灣仔區議會	28.6.2004	1.1.1, 1.1.3, 3.1.1, 3.1.13, 3.1.16, 3.1.17, 3.1.22, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.10, 3.2.11, 3.3.16, 3.3.51, 3.3.71, 4.1.1, 4.4.2, 4.6.2, 7.2.3, 8.2.1
立法會規劃地政及工程事務委員會	立法會	29.6.2004	1.1.1, 1.1.3, 1.2.1, 3.1.2, 3.1.14, 3.1.18, 3.1.20, 3.1.21, 3.2.24, 3.2.25, 3.2.29, 3.3.23, 4.3.1, 4.4.1, 4.4.2, 8.2.1
城市規劃委員會	城規會	9.7.2004	1.1.1, 1.2.1, 1.2.5, 3.1.8, 3.2.1, 3.2.10, 3.2.11, 3.3.22, 3.3.34, 3.3.55, 3.3.62, 3.3.71, 4.4.1, 4.4.3, 4.4.5, 6.1.1, 7.1.1, 7.2.1
灣仔區議會-規劃、交通及環保委員會	灣仔區議會-規交環委員會	27.7.2004	1.1.1, 1.1.3, 1.2.2, 3.1.6, 3.1.13, 3.1.16, 3.1.22, 3.2.21, 3.2.30, 4.3.1, 4.6.1, 6.1.1, 7.2.1, 7.3.1
香港規劃師學會	規劃師學會	27.7.2004	1.1.1, 1.1.5, 3.2.6, 3.3.14, 3.3.17, 3.3.49, 3.3.50, 3.3.59, 4.2.1, 7.3.2, 7.3.3, 8.1.2
銅鑼灣分區委員會	銅鑼灣分委會	17.8.2004	1.1.1, 3.1.10, 3.1.13, 3.1.16, 3.2.10, 3.2.13, 3.3.7, 3.3.30, 3.3.34, 3.3.46, 3.3.47, 3.3.52, 4.4.1, 4.4.2, 4.6.1, 6.2.3, 7.2.1, 8.2.5
交通諮詢委員會	交諮會	21.9.2004	1.1.1, 1.1.5, 1.2.4, 1.3.1, 2.2.4, 2.2.6, 3.1.6, 3.1.7, 3.2.1, 3.2.28, 3.3.9, 3.3.12, 3.3.51, 3.3.55, 4.2.2, 4.4.1, 4.4.5, 4.4.6, 6.2.4, 7.2.2

