



長春社 since 1968

The Conservancy Association

會址：香港九龍青山道 476 號 1 樓 102 室

Add.: Unit 102, 1/F, 476 Castle Peak Road, Kowloon, Hong Kong

電話 Tel.: (852)2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

土木工程拓展署

規劃署

電郵：undergroundspace@cedd.gov.hk

長春社對城市地下空間發展策略性地區先導研究第一階段公眾參與的意見

就城市地下空間發展策略性地區先導研究第一階段公眾參與，長春社有以下意見：

1. 關注地面的環境承載量

建立地下空間的其中一個原意，是改善地面擠迫的人流及交通負荷，然而大量商業、文娛康樂或社區設施等在地下空間建立，將會吸引更多人流及車流，無論人或交通均屬流動性質，不能完全假設未來只集中在地下空間，而不會帶到地面上。現時的諮詢文件未有就此提供充足的資料，因此落實項目前，必須先評估在地下空間引入更多用途時，會否變相增加地面的環境承載量，特別是人車爭路、嘈音問題等，否則不應繼續發展，為地面環境製造難以承受的壓力。

2. 應有低碳及公共空間元素

發展地下空間的願景及目標，應包含低碳的元素。地下空間營運時必涉及不少能源消耗，特別是空調、廣告燈廂、裝飾射燈等，推高整個項目的碳足印。我們認為應先為整個項目進行碳審計，並從地下空間的用途、設計等安排上減少碳排放，並以「碳中和」(carbon neutral)為目標。

除此之外，地下空間的規劃亦應有構建公共空間的思維，公共空間不單只「創造吸引宜人的公共領域，讓市民步行、聚會與消閒」，也要強調共享概念，容許公眾有康樂、藝術等不同生活層面的互動，而非私有化，妨礙公共使用及聚集。

3. 協調各政府部門

一個理想的地下公共空間，必須用途多元化、富有活力，非單一被商業主導，而要解決中間繁複的土地業權、城市規劃、用途、監管等事宜，各政策局及政府部門的協調及合作十分重要，政府應就此研究可行的機制及模式。

4. 提升地面空間的機遇

營建地下空間一般被視作疏導地面人流、改善地下行人環境的手段，然而換個角度，地面擠迫情況得以紓緩，或可騰出地面空間創造更多機遇，例如在地面設立更多行人專區，減少車輛佔用路面空間；探討增加綠化空間的可行性，美化市區環境及減低熱島效應。不過，長春社不贊成藉營造地下空間，釋放研究區內更多土地作土地儲備，為他日發展住宅鋪路。

5. 策略性地區：尖沙咀西

保護樹木及綠化空間

該研究範圍內有不少樹木，特別是位於九龍公園、柏麗大道、海防道的古樹名木及茂密樹木區，我們關注有多少樹木會受工程影響，以及用明挖回填方式進行工程時對樹木的影響，如會否需徵用部分地面作臨時地盤、對部分樹木作過度修剪、平整土地時會否傷及樹根等。此外，計劃亦應評估及避免工程對樹木帶來長遠影響，例如樹根取不到地下水，泥土因被擠壓過而透氣疏水變差。我們強調任何樹木的健康及結構必須不受工程影響，在工程進行時亦須有合適的保護。

過往有研究¹指，九龍公園在正午時的溫度，較鄰近街道低二至三度，可見種滿樹木的市區公園有助緩和市區的熱島效應。我們擔心即使地下空間工程只屬臨時性質，期間會把九龍公園的綠化空間面積減少，推高區內氣溫。我們認為規劃地下空間時不能削弱九龍公園本身為市區降溫的功能。

我們留意到諮詢文件兩幅標示「具發展地下空間潛力的區域」有不一致(圖一)，部分茂密樹木似被劃入工程範圍內，政府有需要釐清。

除九龍公園一帶之外，研究範圍內包括了九龍佐治五世紀念公園及未來的西九文化區，如未來透過地下空間加強這些地區及尖沙咀中部連繫，有需要考慮工程對地面綠化空間的影響。

保育文化古蹟

諮詢文件中把九龍公園的廢棄防空隧道看成地下空間的發展限制，然而政府亦應探討防空隧道如何增加地下空間的特色及公眾對歷史的認識。研究的下一階段除了應交代更多發展限制的性質(如技術、安全等)，亦可與公眾共同討論一下保育廢棄防空隧道的方式，及利用地下空間連接周邊文物資源的可行性。

¹ 見綠色力量的《香港的城市熱島效應研究》，2012年1月
http://www.greenpower.org.hk/html/download/concern/GP_Urban_Heat_Island_Report_2012.pdf

探討延伸西九文化區地下道路空間

未來西九文化區的規劃中，已把地下空間作交通運輸之用²，如約 1,400 米的主要地下道路，地下道路網如能延伸至鄰近廣東道及尖沙咀的地下空間，有助減低路邊空氣污染的問題，也可「還路於民」，騰出更多路面空間作公眾用途。政府應研究這些地下道路能否延伸至鄰近的廣東道以至尖沙咀其他地方。

改善區內地下連接的可行性

現時尖沙咀不少地下空間之間透過行人隧道、港鐵自動人行道等互相連繫，純粹只有行人連接的功能，然而近年一些街頭表演活動也不定期在這些地下連接出現，部分增加行人環境吸引力，也有部分構成滋擾。政府除在區內研究開拓更多地下空間之餘，亦可研究改善這些現有地下連接的可行性，如從設計、用途、公共空間管理等方面著手，令地下行人環境更具吸引力。

6. 策略性地區：銅鑼灣及跑馬地

保護維多利亞公園的樹木

該研究範圍內同樣有不少樹木，特別是位於維多利亞公園的綠色空間。諮詢文件標示出「具發展地下空間潛力的區域」雖非樹木最集中的位置，但「具潛力的主要地下行人連接」則正正位處茂密樹木區之下，我們非常關注工程進行時，這些樹木會否因需要撥作臨時地盤而被移除。我們反對工程進行時影響維園內的古樹名木及茂密樹木區。

此外，維園北部的樹木群，過往曾經因中環灣仔繞道連接路工程而受影響，而當年路政署曾在維園另覓空間，移植受工程影響的 300 棵樹木³。這些被移植的樹木應獲原址保留，確保在規劃地下空間時不再受到任何影響。

詳細研究區內人流走向

諮詢文件有關地下連接的建議，主要針對銅鑼灣與鄰近地區，如天后、跑馬地、大球場、銅鑼灣海濱區一帶，然而銅鑼灣的人流，主要是集中在軒尼詩道近銅鑼灣站一帶的零售、商業區，特別是銅鑼灣站內各出口並非互為相連，人流往往需要經過地面出口再出入各商業區。故建議興建地下隧道連接維園及天后站，或改善連接銅鑼灣及跑馬地一帶連接的概念，也未必能改善銅鑼灣區內本身擠迫的行人環境。政府應詳細分析區內人流的性質及走向，特別是銅鑼灣多個商業區之間，規劃一個更全面疏導路面人流的地下連接網絡。

² 見西九文化區環評報告行政摘要：指定工程項目位置

http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2152013/ES/FIG%202-1.pdf

³ 見灣仔區區議會發展、規劃及交通委員會文件第 25/2012 號：中環灣仔繞道和東區走廊連接路 - 八號連接路段隧道工程

http://www.districtcouncils.gov.hk/wc/doc/2012_2015/common/committee_meetings_doc/dptc/1457/wc_dptc_2012_025.pdf

7. 策略性地區：金鐘/灣仔

重新評估加強南北接駁的可行性

諮詢文件建議利用修頓遊樂場的地下空間為起點，冀「加強南北向的行人連接性」，然而現時地面已有直接的過路設施及行人路連接盧押道及灣仔地鐵站，建議中的盧押道地下行人連接，功能上不但與地面行人路重疊，也無法提供與柯布連道天橋相近的行人連接，直接把會議展覽中心、告士打道一帶及灣仔地鐵站連成一氣。

政府在 2008-09 年的財政預算案中，曾計劃把灣仔政府大樓、稅務大樓及入境事務大樓遷出灣仔，我們認為研究應評估未來三幢大樓遷出灣仔後的規劃，能否兼容直接灣仔南北的地下網絡，以及遇到的發展限制是否能夠解決，否則不應貿然把修頓遊樂場用作臨時工程地盤，犧牲區內一幅重要的休憩用地。

改善盧押道垃圾站

諮詢文件指借打造地下空間，可重置現時盧押道垃圾站，減低對鄰近社區的滋擾。然而立法會最近成立垃圾收集及資源回收小組委員會，正研究及檢討現行垃圾收集及資源回收政策，包括相關設施的設計、功能和分布。長春社及其他議員、民間團體曾提倡政府應有系統地把垃圾站的部份位置變成整潔易用的社區綜合回收點，讓社區有更系統和方便的地方可以進行本區的廢物分類及回收。在許可的情況下，這些回收點更應加設打包機，把密度偏低的廢物如塑膠等壓縮，減少佔用空間。當廢物的體積大幅減小和進行初步分類後，回收行業的成本將可大為降低，回收業將變得更有利可圖。

我們認為垃圾站只要規劃得宜，並非如諮詢文件所述的「不協調的公共用途」，相反符合諮詢文件的規劃概念：構建空間作額外的社區設施。我們建議可研究盧押道垃圾站作為社區綜合回收點的試驗之一，政策局與相關政府部門應互相溝通及協調。

圖一 兩幅標示「具發展地下空間潛力的區域」有不一致(藍框示)，部分茂密樹木似被劃入工程範圍內

