

## 附件：運輸及房屋局局長張炳良教授對德輔道中改劃建議的書面答覆

(一) 及 (二) 政府一直推動行人友善環境，並鼓勵各界提出改善步行環境的建議。惟任何建議必須顧及乘搭不同交通工具人士和運輸業界的需要，以及在建議地區的居民生活和商業運作不會受到重大影響。

就健康空氣行動、創建香港、香港地球之友、長春社去年九月根據《城市規劃條例》(第 131 章) 第 12A 條向城市規劃委員會(城規會)遞交修訂圖則的申請，要求改劃德輔道中為電車及行人專區，各相關政府部門就其負責的政策及職能範圍，已分別向城規會提供意見。

就交通方面的評估，運輸署認為有關建議未有對鄰近路段交通及公共運輸的影響、上落客貨需求、樓宇重建或維修時交通安排等事項作詳細評估和提出解決方案，以顯示有關建議是可行的。例如現時有多於 70 條巴士線行經德輔道中，每個工作天平均超過 130 000 巴士乘客及超過 50 000 電車乘客途經及於德輔道中上落。若封閉德輔道中部分行車線，將剩餘的電車路軌路面留給電車及巴士共同使用，將會嚴重影響電車及巴士的運作及引致服務延誤。建議亦無可避免加劇鄰近路段的交通擠塞情況，當中包括干諾道中、皇后大道中等主要幹道。此外，建議包括在港澳碼頭巴士總站對出的干諾道中及摩利臣街交界加添一個交通燈控制路口，以將原本使用德輔道中東行的車流分流到干諾道中東行行車道。運輸署憂慮，新增的交通燈不但可能大大減少路口的容量，對干諾道中的交通造成擠塞及延誤，同時亦會影響由信德中心旁巴士總站駛出的巴士暢順運作，增加行車時間。有關建議亦會將上落貨活動由德輔道中轉移至附近街道，令現時已極繁忙及接近飽和的交通情況進一步惡化。建議亦會令到德輔道中的建築物，在樓宇重建或維修時，缺乏可行的車輛出入口。

至於其他方面的評估，相關部門亦對建議有所保留，例如建議會影響德輔道旁建築物的緊急車輛通道。雖然建議可改善德輔道中的空氣質素，但會令現時在德輔道中行走的車輛，改經附近較多民居的街道，一樣會對有關住宅區的空氣質素造成影響及帶來噪音。此外，中區每年有很多公眾活動，雖然德輔道中不是集會地點，卻是公共交通和緊急車輛通道，改劃將引致重大影響。

(三) 現時政府正就將來於中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃，展開為期三個月的公眾參與活動，聽取各界的意見。根據收集所得的意見，我們會推展下一步的工

作，包括進行深入的可行性研究，擬定各項細節。我們期望當電子道路收費先導計劃落實後，中環及其鄰近一帶的交通得以改善，從而提供更大空間考慮實施優化步行環境的措施。

（四）香港規劃師學會（學會）曾於二〇〇〇年向政府提出以德輔道中設立行人及電車專區以改善環境的建議，但其後相關部門的研究和評估顯示，有關建議在技術層面上並不可行。二〇一四年，學會再向政府提出以德輔道中設立行人及電車專區的建議。最新的建議和學會在二〇〇〇年提出的建議相近，但建議對鄰近路段的交通及公共運輸影響、上落客貨需求、緊急通道運作、樓宇重建或維修時交通安排等仍欠缺詳細評估和提出可行解決方案。再者，該建議最終階段是將德輔道中劃為電車專線，這如上文分析，會對中區交通及運輸設施以及地區人士的日常運作有重大影響。

（五）（i）運輸署一直關注商業中心區內步行環境，監察區內的發展及交通情況，並在可行的情況下，在較繁忙的地點實行人專區、方便行人的設施或其他交通改善措施，以提升行人的安全及流通。該署現時正研究為沿德輔道中的行人過路處及相關路口的燈號控制程式作優化工程，及在適當位置加設行人過路處，以進一步改善中區的步行環境。運輸署會密切監察行人環境改善計劃對行人及車流的成效，並作適切的跟進。

（ii）近年環境保護署已落實多項改善路邊空氣質素的措施，包括：推行鼓勵與管制並行的策略，在二〇一九年年底分階段淘汰約 82 000 部歐盟四期以前的柴油商業車；利用路邊遙距監測設備加強管制汽油和石油氣車的廢氣排放；資助專營巴士公司為歐盟二期和三期專營巴士加裝選擇性催化還原器，以提升它們的廢氣排放表現至歐盟四期或以上的水平；以及在旺角、銅鑼灣和中環三個繁忙路段實施專營巴士低排放區。

隨着這些改善措施逐步推出，路邊的空氣質素已有明顯改善。根據環境保護署中環路邊空氣質素監測站在二〇一〇至二〇一五年間收集的數據顯示，可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮、二氧化硫和一氧化碳的濃度在此期間分別下降了百分之三十七、三十三、二十四、十八和三十五。臭氧不是路邊空氣的主要污染物，在二〇一一年至二〇一五年期間，濃度一直處於低水平。相關空氣污染物的濃度年均值列於附件。

2016 年 1 月 6 日（星期三）