

## 發展城市地下空間 須考慮地面局限

持續智庫  
張之納

電影《來自火星的愛》(The Space Between Us) 講述在火星居住的人類與地球人戀愛的故事；今天，我們殖民太空尚未成功，只好研究如何發展地下城。不過，香港這城市極度擠迫，要是發展地下空間，必須弄清楚究竟我們是要「疏導」人流？還是為了「造地」容納更多活動，結果令附近環境更加擠迫呢？

2 月初剛結束諮詢的《城市地下空間發展：策略性地區先導研究》(簡稱《研究》)，政府建議在本港幾個有「潛力」的地點興建地下空間，作為疏導人流的通道，也可創造更多空間作為市民的聚腳點。

這兩個目的確是針對本港目前交通擠迫和土地不足的問題，但兩者概念有根本性的差異，甚至矛盾——前者是以舒緩人車爭路、提升行人設施，疏導人流為宗旨；後者卻會吸引人流，以聚集市民為目的。簡單說，前者求「散」，後者求「聚」。

是聚是散 目標有異

政府選出 4 個市區位置作研究，包括銅鑼灣、跑馬地、灣仔和金鐘、尖沙咀西。這些地區無疑十分繁忙，本來已人多車多，政府須清晰考慮在這些地區開闢地下空間，是要散，還是聚？有沒有可能兩者兼得？要先定，而後動，才能有效規劃。

《研究》中提出發展銅鑼灣維園地下空間，一方面可增加用地，又可以利用地下通道連接天后和銅鑼灣。其實，很多市民都知道維園本身已有十分好的步行設施；目前來往天后和銅鑼灣的行人，可以輕輕鬆鬆使用維園內的步行徑，也可以走維園外的高士威道那頗為寬闊的行人路，沒有需要鑽到地底；而維園地底是否應該建多層設施，政府則要考慮吸引更多人流，會不會令銅鑼灣和天后兩端的交通百上加斤？

至於銅鑼灣核心地帶的擠塞，以及該處與跑馬地之間的接連可否通過地下通道解決，則是一個可研究的課題。銅鑼灣本身建築物林立，跑馬地地下又有面積不小的蓄洪池，可發展的地下空間有限。我們建議當局可考慮不同方案，例如建地下車道、設地下停車場等等，以減輕地面的負擔。

## 天橋網貫通灣仔港鐵與會展

說到灣仔北的接連，政府目前是以行人天橋方案，把行人由灣仔港鐵站引領到香港會議展覽中心；而每逢會展有大型活動，柯布連道上的行人天橋會變得擠迫不已，這一小段通道成為難以突破的樽頸位置。

我們建議政府可借鑑東九龍的行人天橋和隧道先導計劃，以免地價的形式鼓勵私人發展商在樓宇之間為市民提供地下通道。這一來可以減輕政府的財政承擔，二來免除設施只可在政府土地上的限制。

事實上，早年已有發展商建議興建行人隧道接駁灣仔港鐵站至 H15 發展項目（現名為囍匯）和合和中心，再有天橋系統接駁堅尼地道，把灣仔南北的行人網絡打通。此計劃正分階段進行。

## 地下城連接尖沙咀新舊區

至於尖沙咀西的情況，從諮詢文件中，不難看到政府希望把尖沙咀新區和舊區以地下空間連接起來，例如把柯士甸站、九龍站與中國客運碼頭連結，造成四通八達的地下行人網絡。不過，如果要在這些地下空間加設商業活動，甚至把之成為一個吸引區內外遊客的景點，則要處理現成建築物「地下權限」的問題，也要考慮附近的交通承受力是否足夠。

如果《研究》所探討的是，在九龍公園地底開發空間，造地以容納零售、飲食、社區及文化等不同的設施，則可免去地權的問題，既可提供場地作不同用途吸引途人，又可以利用新區與舊區之間八爪魚般龐大的地下行人網絡疏導人流，達到發展城市地下空間的雙重目的。

香港地小人多，相信發展地下空間是必須考慮的。一直以來，政府改善交通的著眼點都在解決「車」流，例如建議「牛肉乾」（定額罰款）加價、推行電子道路收費計劃等，而「行人環境」是在交通政策中鮮有討論的課題。在政府考慮發展城市地下空間的時候，我們認為應該先照顧行人，盡量讓出地面上的陽光和風景予市民，把地下空間作為行車道。《研究》文件中提及的「巴黎拉德芳斯商業區」，這是利用地下空間進行多層發展，與港鐵站及區域鐵路站連接，做到人車分隔，值得香港參考。

當然，把車道埋在地下的概念，在本港這個成熟發展區較難成事，因為涉及的工程龐大得很，覓地造地下車道出口也很困難。不過，在一些設計中的新發展區，我們認為政府應推行這個概念，先考慮市民的步行需要，真正做到改善市民生活

環境。

疏導人流和創造空間吸引人流，表面是矛盾的，但也不是完全不可為。這份《研究》如果是政府部門初步的構思和探討，我們期待當局在第二階段公眾諮詢有更具體和仔細的計劃。