

2008 至 2011 年度油尖旺区议会

「在尖沙咀发展露天广场」计划

目的

本文件旨在征询议员对「在尖沙咀发展露天广场」计划（下称「有关计划」）的意见，特别是就下列两方面提出建议：

(a) 广场的可行用途；和

(b) 广场将来的发展及管理模式；

并向议员汇报为配合发展露天广场而作出的相关交通及运输安排。

背景

2. 立法会财务委员会于 2005 年 6 月通过拨款兴建「尖沙咀东部的交通接驳系统」工程计划，包括在前永安广场公园原址兴建一个新的公共运输交汇处，以取代现时在尖沙咀天星码头对开的交汇处，从而腾出海滨地段发展一个露天广场。

3. 计划中的广场位置优越，可以把附近的活动枢纽和旅游景点连系起来，成为本地居民和游客汇聚之处。尖沙咀钟楼是本港十大旅游景点之一，它会成为露天广场的重要标记，加上迷人的海景，露天广场实有成为本港另一主要旅游景点的巨大潜力。拟建广场的位置图载于附录甲。

发展广场的目的和一些先决条件

4. 政府计划将有关地段发展成一个多元化和充满活力的广场。发展广场的目的，是为本地居民和旅客创造出一个新的公共空间，有别于一般静态公众休憩用地，供本地居民和游客使用，并连系尖沙咀天星码头一带与其它邻近景点，令该区更添活力。根据目前收到的社会人士意见，我们建议为这项计划订定一些基本的发展先决条件：

(a) 不可影响现有的尖沙咀天星码头、尖沙咀钟楼和五支旗杆；

- (b) 必须作出适当的安排，方便市民和旅客乘搭巴士或的士往返尖沙咀天星码头（即尽量在最接近尖沙咀天星码头的地方提供足够的巴士站及的士站供上落客）；和
- (c) 无论由政府或私营机构负责推行这项计划，都必须设有机制，通过公开招标选择市场伙伴，和让公众有效参与和监督。

5. 此外，在推展尖沙咀露天广场计划时，我们要尽量避免对尖沙咀天星码头一带的交通及运输情况带来任何额外的负担；并在分阶段搬迁巴士线时，定期进行调查及检讨，以收集各界人士的意见，按需要推出有效的纾缓措施。

公众参与

6. 我们正积极探讨广场各种可行的用途，和发展及管理广场的不同模式。为整合一个最适切的方案，我们会透过不同渠道向各界收集意见。作为邀请公众参与的起步点，旅游事务署于去年5月30日举办了一个工作坊，邀请了油尖旺区议员，拟建广场邻近的商户、发展商、公共运输营运者（包括天星小轮、九龙巴士公司、前地下铁路和九广铁路）的代表，和旅游及酒店业界、专业团体及其它有关人士的代表，一起就拟建露天广场的用途、发展及管理模式，发表意见，集思广益。在工作坊所收集到的意见及建议，已由独立顾问整理及提交报告，有关报告已载于附录乙。

7. 根据工作坊收集的意见，对于广场各种可行的用途，明显较受参加者欢迎的建议表列如下：

设施	活动
1. 供游人休憩的座位设施	1. 户外表演（有组织的及自发的）
2. 草木花卉及树荫	2. 户外小型音乐会
3. 露天茶座	3. 节庆活动及嘉年华
4. 户外表演场地	4. 户外展览（定期或短期的）
5. 喷水池	5. 比赛活动（公众、慈善等比赛）

8. 对于露天广场的发展及营运模式，大部份参加者认为应由政府出资设计及兴建广场，而日后广场的营运和管理则应交由私营机构负责。主流的意见是，政府有责任提供这个公共设施，而这种模式亦可容许较多公众参与的机会，以及可平衡公众和私营的利益。至于广场的营运及管理，由私营机构承办可提供较大弹性和创意空间，以及更有效率和效益。

9. 工作坊的报告已上载于旅游事务署网页，供公众人士阅览，并于2008年1月21日或以前将意见交旅游事务署。

10. 根据收集到的公众意见，我们将整合具体的建议方案进行下一步的公众咨询工作。有关的发展方案须得立法会拨款支持，方可落实。视乎下一步工作的进展，计划中的广场最早可于 2010/2011 年落成。

相关的交通及运输安排

11. 运输署正与巴士公司和相关部门紧密联系，安排在露天广场工程展开前，将巴士线逐步迁离尖沙咀天星码头巴士总站。现时已有 2 条巴士线，分别为九巴第 28 号及 234X 号，迁往尖沙咀东(么地道)的新巴士总站作为终点站。我们期望能于 2010 年完成巴士线的搬迁。

12. 在关闭尖沙咀天星码头对开的交汇处之前，梳士巴利道香港文化中心外将兴建一个新回旋处，以维持交通畅顺。新回旋处将设 8 个新巴士站，其中 6 个供乘客上车、2 个供落车，将乘客分流，以方便乘客上落。回旋处中央，设有新的士站，可供 16 辆的士同时停泊上客，并设落客处供 4 至 5 辆的士同时落客，令的士站运作得更有效率。文化中心正门外面会设一个新的旅游车上落客处，可同时容纳 4 辆大型旅游车上落客，方便旅客及旅游业界。新回旋处的工程预计最早可于 2009 年中动工，至 2010 年中完成。新回旋处只属工务计划丁级工程，故不需向立法会申请拨款。

13. 使用私家车或的士的市民，可以继续在广东道马可孖罗香港酒店外的路旁停车处或文化中心外的车道上落车，日后亦可用于广东道前水警总部旁已增辟的 1 条行车线，距离梳士巴利道路口大约 30 米以外的地方上落车。

14. 另外，运输署于考虑了各方面的意见后，拟订了一连串的交通运输安排，务求令尖沙咀天星码头一带的交通保持畅顺，以及方便市民和旅客到天星码头和尖沙咀海滨，有关的详情请参阅附录丙。

15. 运输署已就搬迁天星码头对外的运输交汇处对附近一带路面交通的影响作出评估。评估结果显示，港铁西铁线九龙南线及其它主要道路改善工程预计于 2009/2010 年完成后，天星码头一带的路面交通情况会令人满意，而弥敦道、梳士巴利道、九龙公园径以至附近其它道路交界亦会有足够的交通容量。在交汇处搬迁后，运输署会继续密切留意露天广场附近一带的交通情况，在必

要时作进一步调整，以确保该区的交通畅顺。

征询意见

16. 请各位议员就广场各种可行的用途，以及发展和管理广场的不同模式发表意见。

旅游事务署
2008 年 2 月

拟建的尖沙咀露天广场位置图



旅游事务署
「在尖沙咀发展露天广场」工作坊

工作坊报告

2007 年 10 月

主办机构：旅游事务署

主持工作坊及编写报告：John Carlisle Partnerships (SEA)

目 录	页数
1. 报告摘要	3
2. 引言	
2.1. 在尖沙咀发展露天广场的背景	4
2.2. 举办工作坊的目的	4
2.3. 工作坊的形式	4
3. 工作坊流程及收到的意见	
3.1. 参加者	5
3.2. 工作坊程序表	5
3.3. 专题分享	7
3.4. 参加者的意见	
甲) 广场用途的优先次序	8
乙) 广场发展及管理模式的优先次序	9
丙) 其它意见	10
3.5. 参加者的提问和关注事宜	11
4. 结论	11
附录	
一 获邀参加「在尖沙咀发展露天广场」工作坊的团体名单	12
二 拟建的尖沙咀露天广场位置图	14
三 拟建的尖沙咀露天广场位置相片	15
四 第二轮集思讨论：广场的设计、兴建及营运模式可能要考虑的因素	16
五 第二轮集思讨论：参加者选择不同发展及管理模式的原因 / 意见	17

1. 報告摘要

旅遊事務署于 2007 年 5 月 30 日在尖沙咀青年會舉行一個工作坊，討論在尖沙咀發展露天廣場的計劃，就下列議題集思廣益：

- (甲) 露天廣場的可能用途；及
- (乙) 露天廣場的發展及管理模式。

這份報告匯報工作坊的內容和收集到的意見。

旅遊事務署建議將現時尖沙咀天星碼頭對開的公共運輸交汇处發展成為一個有別於一般靜態公眾休憩用地、更多元化和充滿活力的廣場。計劃中的廣場位置优越，可以成為香港的新地標，把鄰近的活動樞紐和旅遊景點連系起來，成為本港居民和遊客匯聚之處。

旅遊事務署向對廣場發展計劃特別關注的有關公、私營機構发出了 200 多封邀請函(詳情請參閱第 3.1 段)，出席工作坊的參加者超過 80 人(不包括講者及促導員)，其中包括來自多個旅遊業界、專業團體和地區組織的代表。工作坊邀請參加者以個人立場，就擬建的廣場發表意見。因此，在工作坊中收集到的意見和提出的關注，只代表參加討論者的意見。

在提供背景及啟發性資料的專題分享後，工作坊參加者被分成 8 組，就擬建廣場可能的用途，討論可設置的設施及可舉辦的活動。隨後，參加者就最適合廣場的可能用途的發展及管理模式作出討論。大會將收集到的意見即場整合及匯報，供參加者在全體討論環節時提問及討論。

在眾多的意見中，最多參加者選擇的廣場設施包括休憩座位設施、草木花卉及樹蔭、露天茶座、戶外表演場地及噴水池。最多參加者選擇的廣場活動則有戶外表演、戶外音樂會、節日嘉年華、戶外展覽及比賽活動。在廣場的發展及管理模式方面，最多參加者選擇的是由政府出資設計及興建廣場，再交由私營機構出資及承辦廣場的營運。參加者提出的其它意見及關注事項亦詳列於報告的第 3.4 及 3.5 段。這些初步的意見，將為其後的諮詢工作以及進一步推展計劃提供了討論的基礎。

2. 引言

2.1 在尖沙咀发展露天广场的背景

立法会财务委员会于 2005 年 6 月通过拨款予旅游事务署兴建「尖沙咀东部的交通接驳系统」工程计划，包括在前永安广场公园原址兴建一个新交汇处，以取代现时在天星码头对出的交汇处，从而腾出地段兴建一个露天广场及提升海滨成为游客汇聚之处。位于尖东的新交汇处已于今年 8 月落成启用，当所有天星码头对出交汇处的巴士线分阶段搬迁往尖东，和在取得立法会拨款后，兴建广场的工程便可展开。

露天广场的位置优越，可成为香港的新地标，连系邻近的活动枢纽和旅游景点，成为本地居民和游客汇聚之处。尖沙咀钟楼是本港十大旅游景点之一，它将成为露天广场的重要标记，加上迷人的海景，露天广场实有成为本港另一主要旅游景点的巨大潜力。因此，旅游业界和香港旅游发展局均十分支持有关计划。

发展广场的计划，将不会影响现有的尖沙咀天星码头、尖沙咀钟楼和五支旗杆。就广场的设计、发展及管理模式，政府没有既定立场，并正探讨不同可行的方案。政府持开放的态度并会考虑各界的意见，以订出一个符合旅游事务署在发展旅游基建项目时的核心价值的最合适方案。这些核心价值包括项目须对本地市民和国际旅客具吸引力，能活现本地文化色彩，连系其它邻近景点，提供方便旅客的设施，可持续发展及具经济效益等。

2.2 举办工作坊的目的

工作坊的目的是邀请不同的有关人士，就拟建广场的用途和发展及管理模式发表意见，集思广益。收集到的初步意见和响应，将为其后的咨询工作以及进一步推展计划提供讨论的基础。

2.3 工作坊的形式

工作坊分为 8 个小组，每个小组约有 12 位来自不同有关团体的成员及一位促导员。

工作坊的形式是为达致下列目的而设计：

- 透过有关领域的专家分享经验，让参加者了解项目背景和该地段的限制。

- 透过不同参加者组合的小组集思讨论，以获取参加者就拟建广场的用途和发展及管理模式的创新意念。

大会将收集到的意见即场整合及汇报，供参加者在全体讨论环节时提问及讨论。

3. 工作坊流程及收集到的意见

3.1 参加者

旅游事务署邀请了对广场发展计划特别关注的有关团体参加是次工作坊（见附录一），参加者包括油尖旺区议会及相关法定机构的成员，以及来自专业团体和学术界、邻近物业发展商和商户、旅游业界、商界、艺术和演艺团体、海港关注团体以至政府有关部门的代表。

3.2 工作坊程序表

以下是工作坊的程序表：

下午 2:00	登记
下午 2:30	介绍 ● 旅游事务专员区璟智致开幕辞 - 发展尖沙咀露天广场的目的； - 工作坊的目的；及 - 发展旅游基建项目的核心价值 ● 介绍各小组的促导员及参加者 ● 简介工作坊的程序
下午 2:40	专题分享及讨论 — 背景资料及有关限制 ● 策略发展委员会委员罗建中主讲 - 「如何创建一个成功的城市广场」 ● 建筑署高级工程策划经理容振伟主讲 - 「设计概念与发展规范」 ● 康乐及文化事务署助理署长邓燕群主讲 - 「香港文化中心露天广场的营运及管理」

	● 新世界集团星光大道管理有限公司主席方承光主讲 - 「私营机构参与管理公共设施」 ● 恒隆地产企业传讯高级经理李家瑜主讲 - 「山顶广场的管理」
下午 3:10	小组集思讨论 ● 总促导员介绍集思讨论的流程，及讲解小组促导员促进讨论及记录意见的角色。 ● 第一轮集思讨论 – 拟建广场的用途： - 发表个人意见：参加者个别地就将来广场使用者的需要列出建议的广场‘设施’及‘活动’。 - 整合小组意见：综合小组各参加者提出的建议并各自对建议给予评分，然后按分数排序。 ● 大会整合第一轮集思讨论的整体结果；总促导员则同时介绍广场的可行发展及管理模式。 ● 第二轮集思讨论 – 广场的发展及管理模式： - 发表个人意见：参加者个别地就项目的每个阶段建议最合适的发展及管理模式并列出原因。 - 大会整合有关意见及汇报第二轮集思讨论的整体结果。
下午 4:30	休息及茶点
下午 4:50	全体讨论 — 问答时间 ● 总促导员总结收集到的意见。 ● 参加者提问及讨论。
下午 5:50	总结 旅游事务专员向参加者及专题讲者致谢，并概述发展露天广场计划的下一步咨询工作。
下午 6:30	工作坊结束

大会为每个小组提供了拟建广场的位置图（见附录二）及照片（见附录三），并请参加者以他们个人的立场，而非他们所代表的团体的立场，发表意见。

3.3 专题分享

各专题分享的内容可于下列旅游事务署网址阅览:

http://www.tourism.gov.hk/english/current/current_piazzatst2.html.

旅游事务专员区璟智致辞欢迎参加者参与工作坊，并指出政府会持开放态度，通过工作坊和其它渠道，让公众参与讨论，以订出一套最合适的方案。她强调发展广场的计划不会影响现有的尖沙咀天星码头、尖沙咀钟楼和五支旗杆，而沿广场最接近尖沙咀天星码头的地方会设置多个新的巴士站及的士站，以方便市民和旅客。

接着的专题分享包括:

- 资深建筑师兼策略发展委员会委员罗建中在主题演讲「如何创建一个成功的城市广场」中，与工作坊参加者分享尖沙咀露天广场所在位置的重要性和潜力，并介绍如何为香港创建一个理想的城市空间。他认为首先要为拟建的广场建立一个共同理念，然后是订出合适的设计和管理框架。
- 建筑署高级工程策划经理容振伟讲述「设计概念与发展规范」，向各参加者介绍尖沙咀海滨的设计概念及尖沙咀露天广场的发展规范。
- 康乐文化事务署助理署长邓燕群介绍「香港文化中心露天广场的营运及管理」，与参加者分享其部门管理露天广场的经验。
- 新世界集团星光大道管理有限公司主席方承光讲述「私营机构参与管理公共设施」，与参加者分享星光大道¹发展成为香港「必游景点」的成功经验。
- 恒隆地产高级经理李家瑜介绍「山顶广场的管理」，分享她在管理及经营山顶广场²的心得。

¹ 新世界集團負責設計及自資興建「星光大道」，其後將整個項目捐贈予政府。政府以繳付象徵式的費用委託新世界集團負責「星光大道」為期 20 年的管理、維修和營運工作。政府和新世界集團平分營運上的收益；如有虧損，則由新世界集團負責。

² 在 1993 年，政府委託恒隆地產負責設計及自資興建山頂廣場前的露天廣場。政府並委託恒隆地產負責管理及維修廣場，有關費用由恒隆地產支付。

3.4 參加者的意見

甲) 广场用途的优先次序： 第一轮有关设施和活动的集思讨论

大会将各小组就露天广场可能的设施及可举行的活动集思讨论的成果整合，并按各建议的受欢迎程度排序列于下表中，较受参加者欢迎的建议以深色显示。

设施	活动
1. 供游人休憩的座位设施	1. 户外表演 (有组织的及自发的)
2. 草木花卉及树荫	2. 户外小型音乐会
3. 露天茶座	3. 节庆活动及嘉年华
4. 户外表演场地	4. 户外展览 (定期或短期的)
5. 喷水池	5. 比赛活动: (公众、慈善等比赛)
6. 空间 (不需设施)	6. 晨运
7. 公共洗手间 (或许在地下兴建)	7. 倒数活动 (如新年等节日)
8. 地下公共交通停泊处	8. 自由休憩 (如闲逛或坐下休息)
9. 有历史文化元素的设施	9. 观赏大型体育活动
10. 地下停车场及上落客货区	10. 导赏活动(尖沙咀区)
11. 旅客信息中心	11. 与海港有关的活动
12. 有盖行人通道	
13. 具特色的地标	
14. 雕塑	
15. 电话亭	
16. 巴士展览	

8个小组中，其中一组决定不参与为建议评分及排忧解难的程序。³

³該小組雖然積極地討論及列出他們對擬建廣場的設施及活動的提議，卻選擇不為這些提議評分，認為在決定廣場的設施及活動前，應先確認遷移巴士總站後是否存在交通問題，如有又應如何解決。[按：關閉尖沙咀天星碼頭對出的交匯處前，梳士巴利道近天星碼頭將興建一個迴旋處，以維持交通暢順。為方便市民和旅客乘搭巴士或的士往返尖沙咀天星碼頭，上述迴旋處將可提供 8 個巴士泊位，供 10 條巴士線上落客。此外，該迴旋處亦會提供 1 個能夠同時容納 16 部的士等候乘客之的士站，及一個能同時容納 4 部的士落客的落客區。運輸署已就搬遷交匯處對附近一帶路面交通的影響作出評估。評估結果顯示，九廣鐵路東鐵尖沙咀支線和其他主要道路改善工程相繼完成後，天星碼頭一帶的路面交通情況會令人滿意，而附近的道路交界亦會有足夠的交通容量。]

乙) 广场发展及管理模式的优先次序：第二轮集思讨论

大会汇报各组对广场可能的设施和活动的综合意见后，再请参加者就项目的三个阶段 (设计、兴建、营运)，考虑以下哪种发展及管理的模式最为合适：

- A. 政府出资及承办
- B. 政府出资、私营承办
- C. 私营出资及承办
- D. 政府及私营共同出资及承办
- E. 其它

在进行讨论前，小组促导师向参加者提供不同模式可能要考虑的因素以作参考 (请参阅附录四)。讨论结果如下：

项目阶段 \ 模式	A	B	C	D	E
设计	12	23	11	18	2
兴建	16	21	13	17	1
营运	2	11	37	16	1

最多参加者选择的是由政府出资设计及兴建广场，并由私营机构承办广场的设计和兴建工作，以及由私营机构出资和承办广场的营运。本报告的附录五总结了参加者选择不同模式的原因，而选择由政府出资设计及兴建广场的主流原因是认为政府有责任提供这个公共设施，而这种模式亦可容许较多公众参与的机会，及可平衡公众和私营各方利益。选择由私营机构承办广场的设计和兴建，以及出资和承办广场的营运的主流原因是这种模式可提供较大弹性和创意空间以及较具效率和效益。

丙)、 其它意見

除上述甲、乙两部分列出的建议外，参加者在小组集思讨论及整体讨论的环节中，亦提出下列的意见：

有关设施的其它意见	
• 游乐场设施 (儿童 / 成人)	• 设施介绍说明
• 观光塔/观景台	• 人民工作坊 (涂鸦 / 艺术创作场地)
• 公众的演讲台/区	• 艺墟
• 摩天轮 (地标)	• 临时帐篷
• 热气球 (地标)	• 旅客集散点
• 纪念品摊档	• 遮阴乘凉设施 / 避雨亭
• 自动摄影设施	• 历史及有关尖沙咀的展览
• 广场管理中心	• 环保接驳交通工具
• 饮水设施	• 广播 / 音响设施
• 冻风机	• 售票设施
• 夜间露天电影场地	

有关活动的其它意见	
• 花车汇演	• 观看户外电影
• 婚礼及一般的拍照	• 选美
• 太极	• 宗教活动
• 马拉松起步点 / 终点	• 主题表演
• 舞蹈	• 观光

3.5 参加者的提问和关注事宜

在全体讨论环节前，大会派发提问纸，以收集参加者提出的问题 and 关注事项作全体讨论；有关的提问和关注事项如下：

- 询问推展项目的下一步工作。
- 询问预计广场竣工及启用的时间。
- 询问策划发展广场时有否顾及周边地区的整体规划及发展。
- 询问巴士总站迁往尖东的时间。
- 认为露天广场应兴建在与交通运输分开的层面上，以避免交通挤塞。
- 认为由新巴士站到码头的步行距离太远。
- 认为政府及半官方机构的成员在小组意见收集时参与评分，可能影响讨论结果的中立性。
- 认为在设计广场及迁移巴士总站前，应先解决交通和运输以及相关者利益的问题。
- 认为香港文化中心的露天广场及星光大道已提供了大量的公众休憩地方，并询问是否有需要为本已十分受欢迎的地方再增加更多的空间去吸引旅客。

4. 结论

就观察所得，各小组的参加者在整个工作坊的过程中都热烈参与及投入辩论。在工作坊收集到的意见，仅代表参加者经综合后的整体意见，但因参加者来自很多对发展广场特别关注的团体，这些意见可作为进一步及更深入咨询有关人士的基础。

作为邀请公众参与的起步点，这次工作坊为发展广场的咨询工作收集了宝贵的意见和建议。旅游事务署会将工作坊的报告上载其网页，供市民阅览。该署希望该报告可为各界提供参考基础，供公众就拟建广场的用途、发展及管理模式发表意见。该署亦计划透过其它渠道收集意见，以订定合适的广场发展及管理方案作进一步的公众咨询。

附录一

获邀参加「在尖沙咀发展露天广场」工作坊的团体名单

团体

1. 立法经济事务委员会
2. 油尖旺区议会
3. 香港旅游发展局
4. 城市规划委员会
5. 香港艺术发展局
6. 旅游业策略小组
7. 香港旅游业议会
8. 香港旅游社协会
9. 香港酒店业协会
10. 香港酒店业主联会
11. 香港入境旅游接待协会
12. 香港注册导游协会
13. 表演艺术委员会
14. 香港建筑师学会
15. 香港园境师学会
16. 香港规划师学会
17. 香港测量师学会
18. 香港工程师学会
19. 香港中文大学酒店及旅游管理学院
20. 香港理工大学酒店及旅游业管理学院
21. 商界环保协会
22. 共建维港委员会
23. 油尖旺民生关注会
24. 香港总商会
25. 香港零售管理协会
26. 香港中华厂商联合会
27. 香港地产代理商总会
28. 九龙仓集团
29. 天星小轮有限公司
30. 长江集团
31. 星光行业主立案法团
32. 地鐵公司
33. 九广鐵路公司
34. 九龙巴士（一九三三）
35. 东尖沙咀地产发展商联会
36. 信和集团
37. 南洋中心业主立案法团
38. 中港城物业管理有限公司
39. 海港城置业有限公司

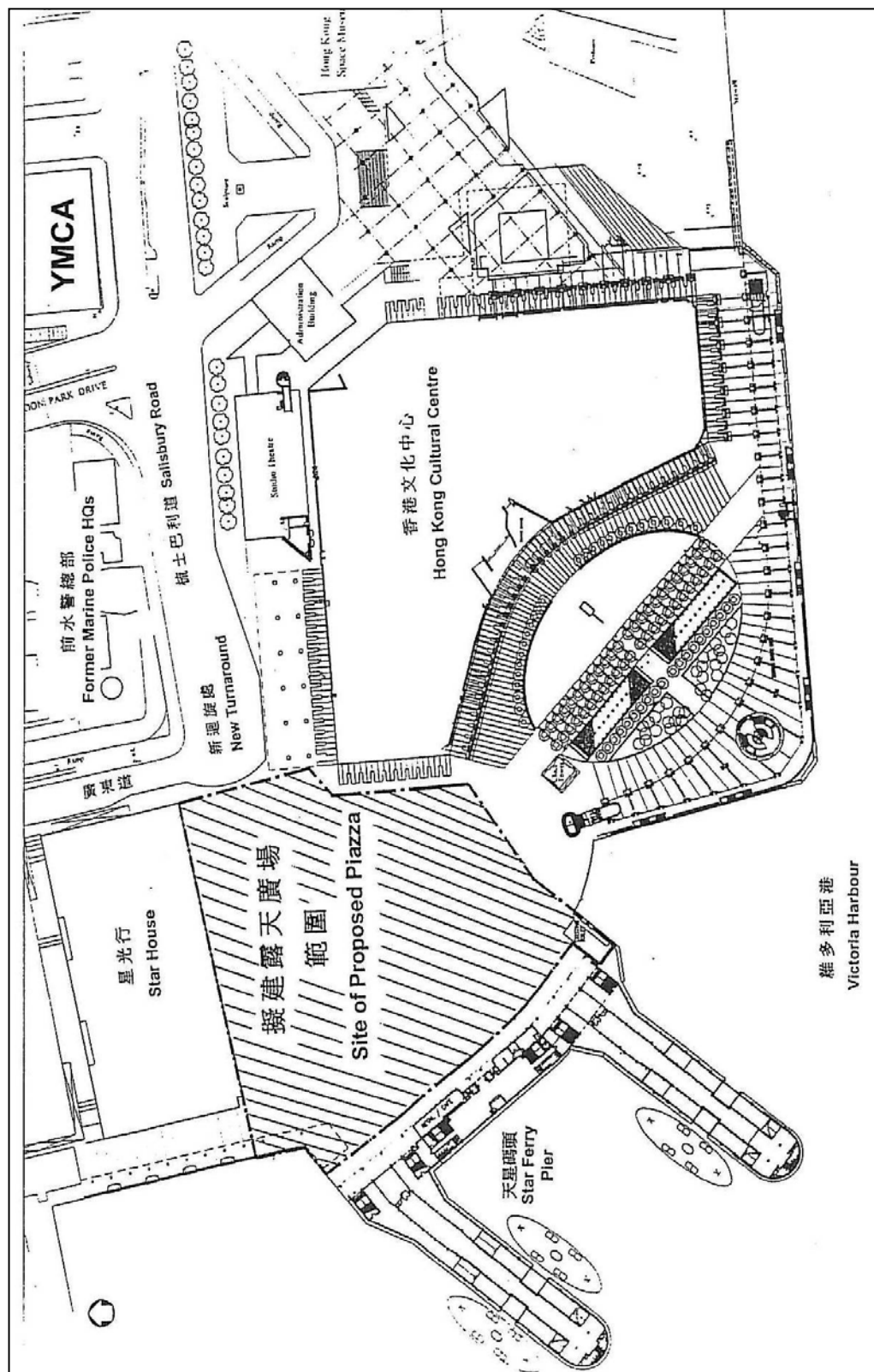
团体

40. 新创建服务管理有限公司
41. 香港基督教青年会
42. 香港金域假日酒店
43. 香港港威酒店
44. 海景嘉福酒店
45. 香港洲际酒店
46. 香港朗廷酒店
47. 马可孛罗香港酒店
48. 香港太子酒店
49. 九龙万丽酒店
50. 香港喜来登酒店
51. 香港帝国酒店
52. 香港九龙酒店
53. 香港棉登酒店
54. 香港半岛酒店

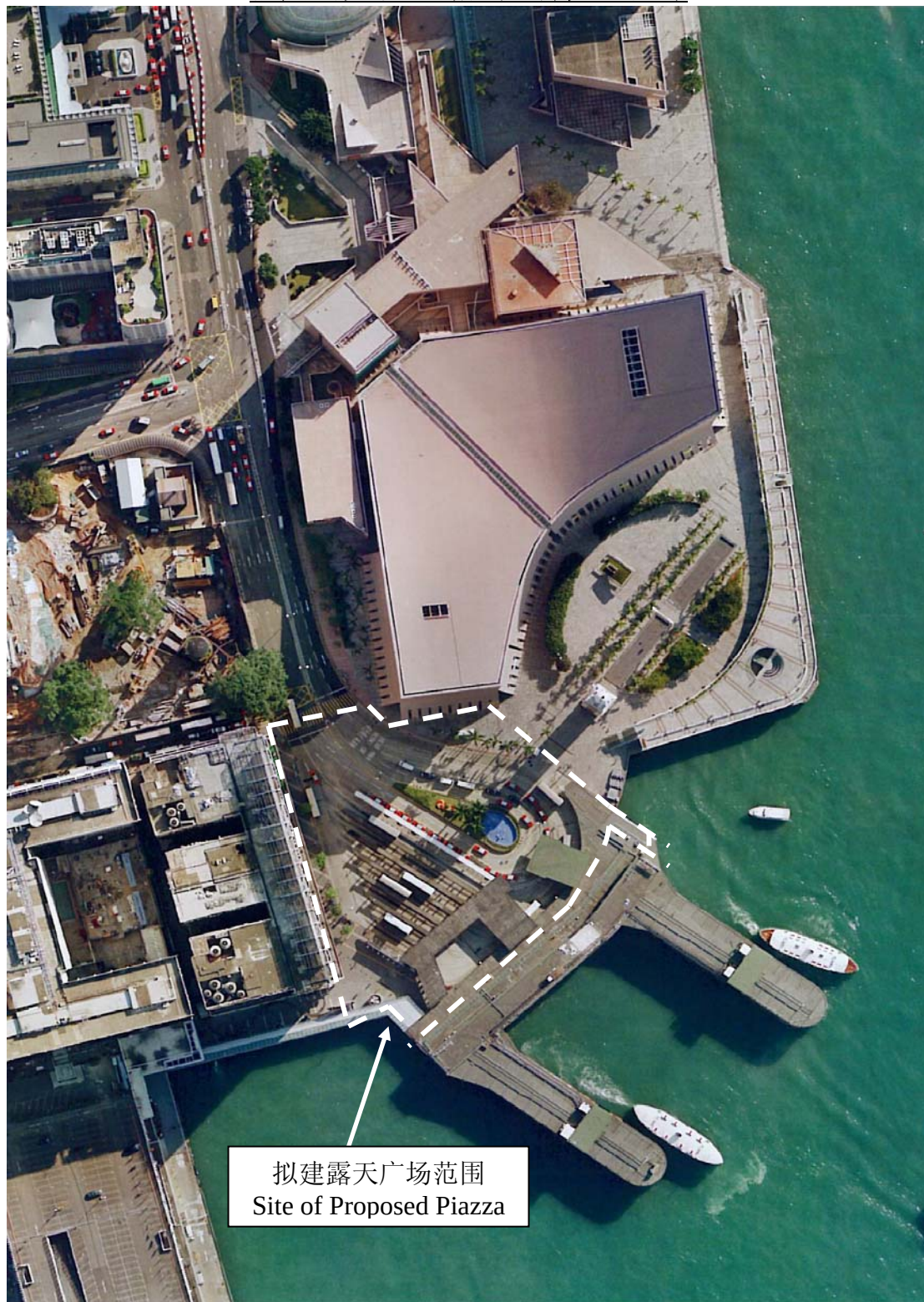
政府部门

55. 环境、运输及工务局
56. 民政事务局
57. 房屋、规划及地政局
58. 建筑署
59. 土木工程拓展署
60. 效率促进组
61. 环境保护署
62. 食物环境卫生署
63. 路政署
64. 民政事务总署（油尖旺民政事务处）
65. 香港警务处
66. 政府新闻处（香港品牌管理组）
67. 地政总署
68. 康乐及文化事务署
69. 海事处
70. 规划署
71. 运输署

拟建的尖沙咀露天广场位置图



拟建的尖沙咀露天广场位置相片



第二轮集思讨论：广场的设计、兴建及营运模式可能要考虑的因素

(仅供参考)

由政府或私营机构出资及承办项目各有优点，可能要考虑的因素包括：

模式	设计	兴建	营运
政府出资及承办	- 较多空间让公众参与设计构思 - 不受商业考虑限制 - 须由公帑支付费用	- 不受商业考虑限制 - 须由公帑支付费用 - 需较长时间	- 不受商业考虑限制 - 须由公帑支付费用 - 将来的管理工作较缺乏弹性 - 较少社区活力元素
私营机构出资及承办	- 节省公帑 - 设计更能迎合市场需要及趋势 - 具创意 - 需要商业元素以吸引私营机构参与 - 较少空间让公众参与构思项目概念	- 节省公帑 - 缩短工程所需时间 - 需要商业元素以吸引私营机构参与	- 可更有弹性地管理广场 - 政府须设立监管机制，如成立联合管理委员会

第二轮集思讨论：参加者选择不同发展及管理模式的原因 / 意见

附錄五

*注：提出类似意见的次数

模式	设计	兴建	营运
A. 政府出资及承办	● 公众参与 ● 可考虑国际设计比赛 ● 公共地方的新地标 ● 一个较统一的设计把活动枢纽连系起来 ● 整体意念较佳 ● 收集公众意见，照顾有关人士/团体的需要 ● 可顾及公众的需要 ● 对公众有较多好处 ● 较少投资考虑上的限制 ● 较少商业考虑	● 私营没有与趣参与 ● 有权益感 ● 较少商业考虑	(参加者没有提供原因 / 意见)
B. 政府出资、私营承办	● 政府有责任提供公共设施 x2* ● 较多公众参与的空间 x2* ● 公开投标 ● 使用者是市民，市民应多参与设计 ● 向公众展示设计 ● 可平衡社会诉求及商业考虑因素 ● 运作效率 ● 可产生更好的设计 ● 为设计找到一个平衡点 ● 顾及各方利益 ● 政府提供大体的设计大纲并容许设计上的灵活性。另一方面，设计应有整体性及与周边地区兼容。. ● 创意	● 政府有责任 ● 政府外判建筑工程较有经验，亦是常用的方法 ● 私管承办比较有效率 ● 质量得以确保 ● 在投资上较有效益及弹性，并可节省公帑	● 营运效率较高，更能迎合使用者期望 ● 较少限制 ● 私营机构较有动力去提供更佳服务及利润 ● 可平衡社会素求及商业考虑因素 ● 私营机构能更有效营运 x 2* ● 政府及私人机构分享利润 ● 私营机构自负亏损 ● 弹性较大

*注: 提出类似意见的次数

模式	设计	兴建	营运
C. 私营出资及承办	- 较有效 - 切合市场预期	- 有效率 x 2* - 缩短兴建时间及简化申请/兴建程序 - 节省公帑 - 较有效地 / 有效率地使用资金 - 较大成本效益	- 效率较高 x 6* - 具成本效益的营运 - 私营管理有弹性及反应快 - 更灵活 x 2* - 具成本效益 x 2* - 更有效 - 私营机构更有经验 - 切合市场预期
	- 更多创意、更多新主意、更有效益 - 自由市场更有效率，但政府要监察，及让公众参与；具弹性及创意；管理较好 - 合约形式：有弹性，具创意，更有活力及更时尚，落实时间较短 - 政府在设计及基建的要求上有决定权。同时，私营机构要承诺支持一些基本的社区服务如旅客服务中心，并如星光大道设委员会去管理。		
D. 政府及私营共同出资及承办	- 私营太商业化 x 2* - 政府会顾及整体发展形象 - 私营机构的构思较开放及受公众和市场欢迎 - 可平衡公众意见 - 较具创意 - 政府太多限制	- 可配合私营机构的需要 - 私营机构更有效率及在跟进工作上有效能 - 更有效率 - 可分担政府财务负担及有效管理 - 政府可监察工程进度及财政预算，符合公众利益 x 2* - 确保有足够资金以完成项目 - 进度更快 - 质量更好	- 具成本效益 - 政府可监察营运 - 在管理日后的环境和设施上，政府与私营机构合作可取得相得益彰的效果 - 可平衡社会诉求及商业考虑因素 - 可分担政府财务负担及有效管理 - 监管较易 - 简化运作 - 私营在不同活动和营运模式上有创意，而政府则可以公众利益的前提监察营运情况 - 较有效 - 充分参与 - 协同效应
	- 公众利益 x 2* - 融合公、私营机构相方的优点 - 从公、私营机构合作获得最大得益 - 邻近私营机构会对项目有兴趣，因可利用广场推广旗下的商场		(参加者没有提供原因 / 意见)
	- 公众可多参与；较易筹集资金 - 平衡公众利益及商业可行性 - 可更灵活地发挥创意；必须招标；要符合政府所有的要求		
E. 其它 (不选择 A 至 D)	可不受商业因素影响	与设计可成为一条龙	比政府更灵活

**「在尖沙咀发展露天广场」计划
相关的交通及运输安排**

为配合发展尖沙咀露天广场，及搬迁尖沙咀天星码头对开的交通运输交汇处，运输署会作出下列的相应交通及运输安排，以确保该区的交通畅顺：

扩阔道路及加强交通管理：

- (a) 广东道前水警总部旁已增辟 1 条行车线，由现时两线扩阔至 3 线行车，增加广东道的交通容量。新增的行车线日后除了近梳士巴利道路口大约 30 米的一段之外，后面其它位置(约 45 米)均可供私家车及的士上落客(约可供 8-9 辆私家车及的士同时上落客)。
- (b) 海运大厦停车场广东道出入口外面的安全岛已被取消，令路面更宽阔。
- (c) 运输署现已加强了广东道的交通管理措施，包括在香港酒店外面一段停车处只准的士及私家车上落客、在星光行外面其余一段停车处只准货车上落货、其它所有车辆都不可在该处停车或上落客。这些措施实施后，广东道的交通情况已有改善。
- (d) 中间道行人隧道伸延工程正在进行中，当工程在 2009/10 年完成后，中间道行人隧道将会连接北京道行人隧道及梳士巴利道行人隧道，行人可沿尖沙咀行人隧道网络来往地铁尖沙咀站、地铁尖东站、弥敦道、广东道、文化中心及尖沙咀海滨一带地方，更加方便。

新回旋处的设计：

- (a) 回旋处原本的设计为面积 686 平方米，运输署认为已足够应付未来车辆流量，但因应所有收集到的意见，已将回旋处的计设调整，包括缩减了露天广场的面积，并将梳士巴利道西行线南面边界稍向南移，令新回旋处的面积扩大至 826 平方米，增加回旋处的交通容量，确保交通更畅顺。
- (b) 文化中心正门外面设一个新的旅游车上落客处，可同时

容纳 4 辆大型旅游车上落客，方便旅客及旅游业界。

- (c) 文化中心外面近新露天广场设 8 个新巴士站，其中 6 个供乘客上车、2 个供落车，将乘客分流；在天星码头交汇处迁往尖东后，大部分的路线仍会继续行经天星码头，并在香港文化中心外新回旋处设置新巴士上落客处，方便乘客上落。
- (d) 梳士巴利道近广东道交界、回旋处中央，设新的士站，可供 16 辆的士同时停泊上客，并设落客处供 4 至 5 辆的士同时落客，令的士站运作得更有效率。
- (e) 为减轻回旋处的交通负荷，将来只有的士、巴士、旅游车及持有许可证货车可驶入回旋处，其它车辆 — 包括私家车、电单车及其它货车，则须在梳士巴利道西行近九龙公园径路口转右，沿九龙公园径驶往其它目的地。
- (f) 梳士巴利道与九龙公园径交界会划为黄色方格路口，而梳士巴利道西行直驶往回旋处的行车线与右转入九龙公园径的行车线之间会画上双白线，防止的士站车龙及车辆转线引起的交通挤塞。
- (g) 梳士巴利道东、西行车线中间，会利用回旋处中央位置设花槽及进行绿化工程，而梳士巴利道、文化中心外的行人路亦会进行街貌美化工程，包括重铺路面及绿化工程，美化回旋处附近的环境。

2. 预计在新回旋处落成及有关交通运输安排实施后，市民和旅客前往尖沙咀海滨和天星码头一带将会十分便利，而尖沙咀天星码头一带的交通会保持畅通。

