

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2005 年 6 月 8 日

總目 703－建築物

運輸－交匯處／巴士總站

74TI－尖沙咀東部的交通接駁系統

請各委員向財務委員會建議，把 **74TI** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 7,570 萬元，用以在尖沙咀東部興建一個附設平台公園和行人天橋的公共運輸交匯處。

問題

我們有需要在尖沙咀東部(下稱「尖東」)興建新的公共運輸交匯處(下稱「交匯處」)，取代尖沙咀天星碼頭毗鄰的交匯處，從而盡量善用尖沙咀海旁用地。此外，我們有需要闢建行人通道，連接尖東與尖沙咀其他地方，以改善行人流通情況，並促進整個尖沙咀區的旅遊和經濟活動。

建議

2. 建築署署長建議把 **74TI** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 7,570 萬元，用以在尖東興建一個附設平台公園和兩條行人天橋的交匯處。經濟發展及勞工局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **74TI** 號工程計劃的範圍如下－

(a) 在永安廣場公園現址興建一個交匯處，工程包括－

- (i) 闢建一個巴士總站，內設 9 個鋸齒形巴士停車處和 7 個巴士輪候處，適合長 12 米的雙層巴士使用；
 - (ii) 就九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)現有的尖東站進行必需的改裝工程¹，以配合交匯處的發展；以及
 - (iii) 進行相關的渠務工程、消防工程、通風系統工程、照明系統工程和機電系統工程；
- (b) 在交匯處上蓋興建平台公園，內有園景建築，各式花草樹木和休憩設施(如流水景色、有蓋觀景台、指示牌和小食亭)；
 - (c) 興建兩條分別橫跨梳士巴利道和漆咸道南的行人天橋，連接交匯處與尖沙咀海濱長廊，以及新近落成、位於九鐵尖東站上蓋的中間道兒童遊樂場。橫跨梳士巴利道的行人天橋連接海濱長廊的一端會加建有蓋觀景台；以及
 - (d) 闢設公廁。

—— 4. 地面的平面圖載於附件 1，平台公園和行人天橋平面圖載於附件 2。
—— 交匯處、平台公園和兩條行人天橋的外觀構思圖載於附件 3 至附件 6。由於九鐵正使用永安廣場公園現址，進行與東鐵支線項目有關的工程，我們打算委託九鐵進行 **74TI** 號工程計劃的建造工程和監督工作，以盡量減少協調問題和對公眾的滋擾。實施擬議的委託安排亦有助把招標和建築所需的時間縮短 10 個月。委託九鐵進行有關工作後，我們可在 2005 年 9 月展開建造工程，在 2007 年完成工程。遷置現有天星碼頭交匯處的時間表，會配合永安廣場公園現址新交匯處的落成日期。

¹ 為配合 **74TI** 號工程計劃的範圍和設計，九鐵尖東站必須進行一些必需的改裝工程，包括把現有的車站升降機服務延伸至平台公園、更改通風塔位置、提升現有車站機房的樓底高度和修改下層結構，以配合交匯處的發展。

5. 雖然九鐵曾承諾在進行與東鐵支線項目有關的工程時，在地面重置永安廣場公園，但由於當局會在上址進行擬議的交匯處發展項目，並在交匯處上蓋的平台另置新的永安廣場公園，因此，九鐵已無須進行重置工程。九鐵已承諾把原定重置工程所需的費用退還政府，估計有關費用為 2,160 萬元。

理由

6. 擬建的尖沙咀東新交通接駁系統，旨在改善尖沙咀的行人連接設施，並將前臨海濱的一幅珍貴地段發展為一個露天廣場。新交通接駁系統及關建露天廣場兩項計劃須分期進行。我們必須先在尖東進行新交通接駁系統的工程，才能落實搬遷巴士總站，而本文件亦只申請撥款進行前者。我們會諮詢各有關方面，才落實露天廣場項目。

7. 兩項有關計劃如能順利進行，不但會改善尖沙咀的行人及運輸設施，更會大大促進尖沙咀東部及西部的經濟活動，從而使本港各界受惠。有關詳情載於下文各段。

8. 尖沙咀是本港重要的旅遊、消閒和娛樂區。現時在尖沙咀進行的各項發展將會使該區煥然一新，但天星碼頭外現有的交匯處卻破舊失修，當尖沙咀海濱長廊的美化工程完成後，更會顯得與四周的景象截然不同。更重要的是，多年來，隨著幾條海底隧道和鐵路先後投入服務，交匯處的功能已逐漸減退。目前，在交匯處巴士總站上落的乘客量僅佔各條巴士線總乘客量的 18%。但交匯處則座落在尖沙咀海旁的黃金地段。

9. 我們建議在尖東永安廣場公園現址關設新的交匯處，並會在交匯處上蓋關設平台公園。為改善新交匯處、尖沙咀海濱長廊、九鐵尖東站和中間道兒童遊樂場的行人連接系統，我們會興建兩條行人天橋，分別橫跨梳士巴利道和漆咸道南。這兩條行人天橋可把尖東與尖沙咀其他地方連接起來。尖東雖然酒店林立，但相對而言，目前該區的旅遊和經濟活動並不活躍。提供這條主要行人通道，加上新設的海景平台花園，預期可大大增加尖東的吸引力，從而有助該區變得興旺。

10. 對行人而言，他們可使用由天星碼頭一直伸延至尖東的無車輛行人道。根據經驗，本地居民和遊客均十分喜歡使用行人專用區。此外，這條行人道除了是通道外，更佔地利，可以讓行人在此盡覽維多利亞港景色。

11. 至於會在下一階段才發展的露天廣場，可把附近的活動中心和發展項目連繫起來，成為本地居民和遊客匯聚之處。香港旅遊發展局的調查顯示，尖沙咀鐘樓是本港十大旅遊景點之一。鐘樓會成為露天廣場的重要標記，加上迷人的海景，露天廣場實有成為本港另一熱門行人專用區及主要旅遊點的巨大潛力。目前，附近的星光大道每月平均有遊人 900 000 人次(包括本地居民)。現時正在進行美化工程的尖沙咀海濱長廊，是觀賞海景的最佳地方，它亦會把露天廣場和星光大道連接起來。以銅鑼灣一個相若的旅遊點作為比較，羅素街劃為 24 小時行人專用區後，行人流量增加了差不多 60%。從這個例子，我們可以粗略估計露天廣場日後的行人流量。此外，尖沙咀的酒店非常密集，現時訪港的過夜旅客中有 34% 下榻尖沙咀的酒店。旅客步行到新建廣場欣賞海景，十分方便，然後還可在附近用膳和購物，因而進一步刺激尖沙咀西部的經濟活動。

12. 在遷置現時的交匯處後，為接載九龍各區的人士至天星碼頭，以及改善尖沙咀的交通情況，我們提出多項運輸措施和改善設施，詳情載於附件 7。擬議運輸設施的分布載於附件 8 的圖則，由各上落車處步行至天星碼頭的距離及所需時間載於附件 9 的圖則。

對財政的影響

13. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 2 億 7,570 萬元(見下文第 14 段)，分項數字如下—

	百萬元
(a) 九鐵尖東站必需的改裝工程	25.5
(b) 打樁工程	23.0
(c) 建築工程	47.2
(d) 屋宇裝備	23.0

		百萬元
(e)	渠務工程	4.5
(f)	外部工程	36.0
(g)	行人天橋	62.1
(h)	支付予九鐵的間接費用 ²	28.0
(i)	應急費用	24.9
	小計	274.2 (按 2004 年 9 月 價格計算)
(j)	價格調整準備	1.5
	總計	275.7 (按付款當日 價格計算)

74TI 號工程計劃的建築樓面面積約為 8 000 平方米。按 2004 年 9 月價格計算，建築費用單位價格(以建築工程和屋宇裝備兩項費用計算)為每平方米 8,775 元。我們把這項工程計劃與政府進行的同類工程計劃比較，認為上述建築費用單位價格合理。

14. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2004 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2005-06	50.0	1.00450	50.2
2006-07	140.0	1.00576	140.8
2007-08	65.0	1.00576	65.4
2008-09	19.2	1.00576	19.3
	<u>274.2</u>		<u>275.7</u>

² 支付予九鐵的間接費用估計為基準成本的 14%(即第 13 段(a)至(g)項所需費用總額與上文第 5 段所述 2,160 萬元重置工程費用兩者的差額)，但實際比率須視乎與九鐵進一步磋商的結果而定。

15. 我們按政府對 2005 至 2009 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。正如上文第 4 段所述，我們會委託九鐵進行 74TI 號工程計劃的建造工程和監管工作。九鐵打算修訂現有的東鐵支線建造工程合約，以進行 74TI 號工程計劃。

16. 現有設施的每年經常開支為 775,000 元。待 74TI 號工程計劃完成後，新設施的經常開支估計為 400 萬元。

公眾諮詢

17. 自 2002 年開始，我們已就工程計劃的發展與各有關方面商議。2002 年 8 月，規劃署向油尖旺區議會簡介尖沙咀的整體發展計劃，包括把天星碼頭外現有的交匯處遷移往尖東，以便騰出地方，闢設露天廣場。

18. 2002 年 11 月，我們與建築署合辦為期兩天的價值管理工作坊，藉此蒐集各有關方面對尖沙咀各項旅遊發展計劃的意見，出席者包括油尖旺區議會、專業團體、私人發展商和旅遊業的代表等。大部分參加者均支持重建天星碼頭外現有的交匯處來發展旅遊業的構思。

19. 我們在 2002 年 9 月和 2003 年 6 月向城市規劃委員會(下稱「城規會」)簡介有關的發展計劃，城規會備悉有關建議。

20. 2003 年 9 月，我們諮詢旅遊業策略小組³，小組成員支持這項工程計劃。

21. 2003 年 2 月，我們徵求油尖旺區議會原則上支持這項工程計劃，並在 2004 年 4 月就工程計劃的概念設計諮詢區議員，他們對此表示支持。2004 年 9 月，運輸署向油尖旺區議會簡介經修訂的運輸安排，區議員認為應有更多巴士線途經天星碼頭一帶。運輸署亦諮詢受專利巴士服務影響的其他地區的區議會，包括九龍城區議會(2005 年 1 月)、黃大仙區議會(2005 年 2 月)、觀塘區議會(2004 年 12 月和 2005 年 2 月)，以及深水埗區議會(2004 年 11 月和 2005 年 3 月)。各區議會對遷置天

³ 旅遊業策略小組由旅遊業代表組成，負責從策略角度，研究如何促進旅遊業的發展，並向政府提出建議。

星碼頭交匯處均無異議，但部分區議員則關注巴士路線改道安排。運輸署在考慮各區議會的意見後，以每區至少有 1 條現有巴士線途經天星碼頭外的新露天廣場為基本原則，修訂巴士改道建議。各區議會普遍接納這項安排。運輸署會繼續監察運輸情況，並在必要時進一步調整有關安排，以符合各區的需要。

22. 2004 年 6 月，運輸署在市區的士事務會議上就新的士站和交通安排諮詢的士業界。業界支持有關建議。2004 年 10 月，運輸署就在文化中心外及梳士巴利道以北闢設新停車處，供上落客一事，諮詢旅遊車業界。業界接納有關安排。

23. 我們在 2003 年 11 月 21 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)的規定，在憲報公布擬議工程。其後我們接到一間公司提交的反對書，指擬建交匯處或會影響其坐落於漆咸道南另一邊的地舖的物業價值。我們在 2004 年 2 月 27 日向該公司簡介工程計劃詳情，該公司其後在 2004 年 3 月 10 日撤回反對書。環境運輸及工務局局長繼而在 2004 年 5 月 7 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)批准進行這項工程計劃，批准計劃的公告在 2004 年 5 月 14 日刊憲。

24. 自 2002 年開始，我們已就工程計劃的發展與九龍倉集團(包括天星小輪)商議。當時，該集團支持這項工程計劃。其後，九鐵九龍南線計劃於 2004 年 3 月按《鐵路條例》刊登憲報，計劃不會興建廣東道站，該集團遂反對我們的工程計劃。2005 年 1 月、2 月和 4 月，我們曾與天星小輪和海港城的管理層多次商議，以處理他們對天星碼頭交匯處遷置後經修訂的交通和運輸安排的關注。我們向他們解釋，巴士改道安排經修訂後，九龍各區的人士仍可乘巴士到達天星碼頭外的露天廣場，從而盡量減少對天星小輪乘客量的影響。我們亦解釋了這項工程計劃下的措施如何能改善尖沙咀的整體交通情況。有關措施包括擴闊梳士巴利道和廣東道、增設的士站和旅遊車停車設施，以及改善行人通道等。其後在 2005 年 5 月再次與天星小輪會晤時，我們進一步就擬議運輸安排與其高層管理人員交換意見。對於他們憂慮遷置現時的交匯處會影響天星小輪乘客量一事，我們回應說大部分巴士路線仍會直接接載乘客至天星碼頭，而只有約 3 900 人次的乘客要使用轉乘服務，前往乘搭天星小輪。需要轉乘服務的乘客量約佔天星小輪每日總乘客量的 5%。另一方面，露天廣場如能像附近星光大道(遊人平均每月有 900 000 人次，當中包括本地居民)那樣，成為熱門行人聚集點，天星小

輪的乘客量亦很可能因行人流量增加而上升。天星小輪同意進一步評估這項建議對乘客量的影響。視乎新迴旋處的設計及安排，我們得悉天星小輪願意重新考慮他們所持的立場。

25. 東尖沙咀地產發展商聯會有限公司在 2005 年 4 月致函立法會經濟事務委員會主席，表示支持這項工程計劃。該公司深信行人連接系統經改善後，尖東的行人流量會大增，從而有助該區變得興旺。

26. 我們在 2004 年 5 月 24 日向立法會經濟事務委員會(事務委員會)簡介擬議工程計劃。我們並邀請了這個事務委員會以外的委員出席參與討論。事務委員會委員要求當局回應他們對公共運輸設施安排的關注，並改善工程計劃的設計，以盡量方便日後的使用者。當局隨後修訂了與遷置天星碼頭交匯處相關的交通和運輸安排，並改善工程計劃的設計，包括參照委員的建議為新行人天橋增設電動扶梯。

27. 我們在 2005 年 4 月 25 日再次諮詢事務委員會，同時邀請立法會運輸事務委員會委員列席會議。委員對尖東新交通接駁系統的設計並無意見。他們大致上支持這項工程計劃，但對日後的交通和運輸安排仍有若干關注。他們得悉我們會在露天廣場附近闢設一個新迴旋處，面積為 686 平方米。雖然運輸署認為此迴旋處足夠應付未來車輛流量，委員建議增加迴旋處的容量。我們在考慮委員的意見後，已縮減了露天廣場的面積，以擴大新迴旋處的面積至 776 平方米，以確保交通更為暢順。最新的運輸安排載於附件 7，相關的圖則則載於附件 8 及 9。根據運輸署的評估，迴旋處經修訂後，已可應付交通需求有餘。此外，進一步縮減已規劃的露天廣場面積，有違這項工程計劃的目的。正如上述所說，政府會繼續就新露天廣場的設計以及迴旋處安排進行諮詢，並會盡量接納有關意見。

對環境的影響

28. 這項工程計劃不屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目，而且對環境造成長遠影響的機會甚微。我們會根據有關的程序及指引，設計及運作半封閉式交匯處。

29. 我們會在有關合約訂定條文，規定承建商實施紓減環境影響措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括在進行高噪音的建築工程時，使

用減音器或減音器，豎設隔音板或隔音屏障；經常清洗工地和在工地灑水；以及設置車輪清洗設施。

30. 在工程計劃的策劃和設計階段，九鐵曾研究如何減少建築和拆卸物料的數量。九鐵在工程計劃的設計中採用更多預製建築構件，包括現成的裝置和設備，以減少搭建臨時模板和避免產生建築廢料。九鐵會把適用的挖掘物料作填料用途，在這項工程計劃的工地再用，以盡量避免把這些物料運往工地以外的地方卸置。此外，九鐵會規定承建商在工地採用金屬圍板和告示牌，以便這些物料可循環再造或在其他工程計劃再用。

31. 九鐵會規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，以避免產生、減少、再用和循環再造建築和拆卸物料。九鐵會確保工地日常的運作符合經核准廢物管理計劃書的規定。九鐵會採用運載記錄制度，以確保公眾填料與建築和拆卸廢料分別運往指定的公眾填土設施和堆填區。九鐵會規定承建商把公眾填料與建築和拆卸廢料分開，然後運往適當的地方處置。九鐵會記錄建築和拆卸物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察。

32. 我們估計，這項工程計劃會產生約 10 500 立方米建築和拆卸物料，其中約 4 700 立方米(佔 44.8%)會在這項工程計劃的工地再用，約 5 400 立方米(佔 51.4%)會運往公眾填土區⁴作填料之用，另約 400 立方米(佔 3.8%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸廢料運往堆填區棄置，理論上應收取費用，就這項工程計劃而言，所需費用估計為 50,000 元(根據每立方米 125 元的單位價格⁵計算)。

土地徵用

33. 這項工程計劃無須徵用土地。

⁴ 公眾填土區是一項發展計劃用地的指定部分，專供卸置公眾填料作填海用途。如要在公眾填土區卸置公眾填料，必須領有土木工程拓展署署長簽發的牌照。

⁵ 有關單位價格已計及堆填區的關設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，關設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。理論上應收取的估計費用只供參考之用，這項工程計劃預算費並沒有計算這部分的費用。

背景資料

34. 由於這項工程計劃所建造的交匯處會加重位於交匯處下面的九鐵尖東站的負荷，路政署署長在 2002 年 6 月委聘九鐵進行可行性研究，檢討在永安廣場公園現址關設交匯處的影響。進行可行性研究所需的費用為 100 萬元；這筆費用已在整體撥款分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付。研究確定了在永安廣場公園現址關設交匯處連平台公園和行人天橋是可行的，並就交匯處和行人天橋選定多個可用的建築方案，以確保與九鐵尖東站現有的結構設計一致。

35. 我們在 2003 年 10 月把 **74TI** 號工程計劃提升為乙級。為盡量減少協調上的技術問題，並加快設計程序，建築署在 2003 年 10 月委託九鐵為這項工程計劃制定初步和詳細設計，以及擬備招標文件。有關工作所需費用為 1,290 萬元；這筆費用已在整體撥款分目 **3100GX**「為工務計劃丁級工程項目進行可行性研究、小規模勘測工作及顧問費」項下撥款支付。九鐵已完成初步和詳細設計工作，現正為招標文件定稿。

36. 進行擬議工程須移走 22 棵樹，包括砍伐 2 棵樹和把 20 棵樹移植到尖沙咀其他地方。須移走的樹木全非珍貴樹木⁶。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，包括額外種植 302 棵樹、27 000 叢灌木、19 400 株一年生植物和關設 133 平方米草地。

37. 我們估計為進行這項工程計劃而開設的職位約有 335 個(280 個工人職位和另外 55 個專業／技術人員職位)，共需 5 050 個人工作月。

經濟發展及勞工局
旅遊事務署
2005 年 6 月

⁶ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木；或
- (e) 樹幹直徑逾一米的樹木(在高出地面一米的水平量度)。

尖沙咀天星碼頭外現有交匯處遷往尖東永安廣場公園後的
運輸措施和改善設施

巴士

根據每區最少有 1 條巴士線行走擬設露天廣場的原則，九龍各區人士仍可乘搭巴士到達日後的露天廣場。經修訂的巴士路線獲得有關的區議會同意。擬定安排如下－

- (a) 目前途經現有交匯處或以該交匯處為終點站的 14 條巴士線中，10 條仍會行走日後的露天廣場，其餘 4 條則會提供巴士轉乘服務，乘客不用繳付額外費用，方便乘客前往日後的露天廣場；
- (b) 在露天廣場附近的新迴旋處(佔地 776 平方米)，闢設共 8 個巴士停車處，6 個供上車之用，2 個供落車之用。我們並因應事務委員會的意見，在迴旋處提供清楚分隔的停車處，分別供上客和落客之用，避免引起混淆。新巴士站距離天星頭碼頭約 100 至 140 米(步行需時約 1 分至 1 分半鐘)；
- (c) 迴旋處所在的一段梳士巴利道會由兩線擴闊至三線，以確保行車暢順；
- (d) 由於大部分在尖東新交匯處開出的巴士，均以新巴士站為第一站，巴士班次可予有效控制，出現多輛巴士同時靠站的機會甚微；以及
- (e) 新巴士站會由服務員駐守，負責調節巴士的交通量。

2. 根據運輸署一項調查所得，在巴士乘客當中，約有 33 000 人次(佔 14 條巴士線總載客量 18%)會在露天廣場上落車，其中約 7 300 人次會使用新的巴士轉乘服務。使用轉乘服務的乘客當中，3 900 人次會乘搭天星小輪。

的士

3. 的士業界同意下述安排 –

- (a) 在露天廣場毗鄰關設的士站，站長 80 米，可供 16 輛的士停泊。與長 55 米、只可供 11 輛的士停泊的現有車站比較，新的士站設施有所改善；以及
- (b) 尖東新交匯處附近會有 2 個的士站，一個為新的士站，另一個則為現有的士站。新站位於中間道九鐵尖東站旁，長 72 米、可供 14 輛的士停泊，方便乘客轉乘火車；現有的士站位於麼地道香格里拉酒店外，長 45 米、可供 9 輛的士停泊。

旅遊車

4. 下述的設施是新增設施，旅遊車業界表示歡迎 –

- (a) 在梳士巴利道以北增設 10 個旅遊車上落客處；以及
- (b) 在香港文化中心(下稱「文化中心」)附近增設 4 個旅遊車上落客處。

小巴

5. 擬議工程計劃不會影響小巴現行的運作。

私家車

6. 廣東道會由兩線擴闊至三線，以增闢 1 條行車線，供私家車上落客之用。私家車仍可繼續在星光行外的路旁停車處或在文化中心外的車道上落客。

7. 上述乘客上落處距離天星碼頭約 150 至 230 米(步行需時 1 分半至 2 分半鐘)。

上落貨活動

8. 上落貨活動可特別安排的非繁忙時段進行，以配合鄰近食肆和店舖的運作上的需要。現時廣東道星光行外的路旁停車處會繼續全時間供上落貨。

— 9. 以上的運輸措施及改善設施的圖則載於附件 8 及 9。