

立法會

Legislative Council

立法會PWSC83/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十一次會議紀要

日期：2005年6月8日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：何鍾泰議員, S.B.St.J., JP (主席)
梁家傑議員, SC (副主席)
李華明議員, JP
吳靄儀議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
涂謹申議員
張文光議員
陳鑑林議員, JP
曾鈺成議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
李永達議員
梁國雄議員
劉秀成議員, SBS, JP
譚香文議員

出席的非委員：王國興議員, MH

缺席委員：陳婉嫻議員, JP
李國英議員, MH
張學明議員, SBS, JP

出席公職人員：	謝雲珍小姐, JP	財經事務及庫務局副秘書長 (庫務)3
	盧耀楨先生, JP	環境運輸及工務局常任秘書長 (工務)
	劉吳惠蘭女士, JP	房屋及規劃地政局常任秘書長 (規劃及地政)
	郭家強先生, JP	環境運輸及工務局常任秘書長(環境)
	鍾沛康先生	財經事務及庫務局首席助理秘書長 (庫務)(工務)
	黃珍妮女士	環境保護署助理署長(廢物管理政策)
	曹德江先生, JP	土木工程拓展署署長
	梁達輝先生	土木工程拓展署署理總工程師/ 填料管理
	廖秀冬博士, JP	環境運輸及工務局局長
	羅智光先生, JP	環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)
	周達明先生, JP	環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1
	趙慰芬女士	環境運輸及工務局首席助理秘書長 (運輸)3
	麥齊光先生, JP	路政署署長
	林超雄先生, JP	路政署港珠澳大橋香港工程管理處 處長
	譚漢財先生	路政署港珠澳大橋香港工程管理處 總工程師/港珠澳大橋
	楊碧筠女士	教育統籌局首席助理秘書長 (高等教育)
	曾鳳儀小姐	大學教育資助委員會副秘書長(1)
	高嘉禮先生	建築署總技術顧問/資助工程
	甯漢豪女士	教育統籌局副秘書長(2)
	陳潔玲女士	教育統籌局首席助理秘書長 (基礎建設及研究支援)
	鄭汝樺女士, JP	旅遊事務專員
	鍾麥雪梅女士	旅遊事務助理專員(4)
	余熾鏗先生, JP	建築署署長
	劉家強先生, JP	運輸署副署長/策劃及技術服務
	張展鵬先生	運輸署首席運輸主任/市區

列席秘書 : 吳文華女士 助理秘書長1

列席職員 : 余麗琼小姐 總議會秘書(1)1
鄧曾藹琪女士 高級議會秘書(1)2
朱漢儒先生 議會秘書(1)2
陳淑芬女士 高級議會事務助理(1)1
胡清華先生 議會事務助理(1)2

主席申報利益，表明他的公司涉及擬於議程第VI項下討論的有關在尖沙咀東部興建公共交匯處的顧問研究。為此，他不會參與有關該項目的討論或表決，並會在討論該項目時請副主席主席會議。

總目705 —— 土木工程

PWSC(2005-06)19 33CG 在將軍澳第137區和屯門第38區設立臨時建築廢物篩選分類設施

2. 主席告知委員，當局曾於環境事務委員會2005年5月30日會議席上，就此建議徵詢事務委員會的意見。根據環境事務委員會主席向其提交的報告，鑒於擬議臨時建築廢物篩選分類設施是建築廢物處置收費計劃(下稱“該計劃”)不可或缺的部分，環境事務委員會委員普遍支持此建議。不過，部分委員對此建議有所保留，因為建造業仍未從經濟不景氣完全復甦，故此或需檢討是否有需要設立有關的篩選分類設施。

3. 雖然周梁淑怡議員表明原則上支持此建議，但她跟建造業同樣關注，廢物處置及篩選分類設施營運所涉及的收費。她又要求政府當局答應屯門區議會的請求，承諾擬設立的廢物篩選分類設施不會影響在同一工地上進行的環保園工程計劃。

4. 環境保護署助理署長(廢物管理政策)解釋，在審議推行該計劃的規例時，已商定按照收回成本基準，把在篩選分類設施進行廢物處置的收費定為每公噸100元。她保證，擬議篩選分類設施的發展不會對環保園的興建有任何影響。土木工程拓展署署理總工程師／填料管理澄清，有關就設立和營運篩選分類設施重新計算工程數量的標準合約將容許調整價格。每公噸100元的廢物處置收費已在規例中訂明。通過有關推行該計劃的規例後，政府當局曾與受影響的業界舉行6次會議，他們對收費安排並無任何異議。

5. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目706 —— 公路

PWSC(2005-06)20 796TH 港珠澳大橋 —— 概念設計及進一步技術研究

6. 主席告知委員，當局曾於交通事務委員會2005年5月27日會議席上，就此建議徵詢事務委員會的意見。

7. 交通事務委員會主席劉江華議員匯報事務委員會的商議工作。他表示，事務委員會委員對港珠澳大橋的融資安排表示關注。他們不希望重蹈東區及西區海底隧道的覆轍，讓營運公司可根據“建造、營運及移交”的安排單方面調整隧道費水平。事務委員會委員又就港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路的走線方案交換意見。他們要求政府當局在把撥款建議提交工務小組委員會前，先就此等方案諮詢離島區議會。他們又支持當局應採取措施保護中華白海豚，並致力讓以香港為基地的公司參與此工程計劃。

港珠澳大橋的走線方案

8. 譚耀宗議員表示，民主建港協進聯盟將會支持有關珠澳大橋的概念設計及進一步技術研究的撥款建議，因其一直支持早日展開有關的工程計劃。不過，他指出，雖然港珠澳大橋有3個走線方案，分別為北線、南線及極南線，但三地政府已決定採納北線。大澳居民就此激烈提出異議，並對擬議走線不會為大澳帶來任何運輸利益感到不滿。譚議員認為，大澳人口增長受制於該處欠缺運輸連接道路通往大嶼山其他地區，而當局在規劃基建工程項目時，應考慮居民的需要。

9. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1，當局曾於2005年6月2日與離島區議會舉行會議，討論大澳居民的交通需要。鑒於大澳毗鄰村落的人口僅約200人，而預計短期內人口應不會大幅增加，故此難以充分支持興建一條支路，連接大澳及附近村落至北大嶼山交通網絡。鑒於有需要保留該處的天然環境，大澳未被納入為大嶼山概念計劃下的發展地區之一。此外，保留大澳的天然風貌獲得環保團體支持。儘管如此，政府當局會繼續因應大澳的人口增長和經濟活動，檢討大澳及其毗鄰村落的交通需要。

10. 劉江華議員表示，交通事務委員會並無討論港珠澳大橋南線方案的缺點。委員僅從政府當局隨立法會CB(1)1742/04-05(01)號文件發出的補充資料得悉此事。根據所提供的資料，南線方案不獲推薦，原因是此方案

必須採用全橋形式興建，會對廣州港及造船基地造成制約。就此，他要求當局進一步闡釋南線方案所造成的影響，及其應否凌駕大澳居民的利益。他們支持上述走線方案，因其讓運輸方面有較大發展空間。路政署署長解釋，鑒於南線方案會對廣州港的發展造成影響，經考慮其他因素，專家組一致推薦採用北線橋隧走線方案。雖然周梁淑怡議員知道區內居民的關注，但經權衡不同考慮因素後，自由黨支持就港珠澳大橋採用北線方案。

11. 李永達議員詢問，香港特別行政區(下稱“香港特區”)政府在決定港珠澳大橋香港段的走線方面是否擁有自主權。環境運輸及工務局局長表示，過去兩年，當局一直有就港珠澳大橋的走線及着陸點進行公開討論。鑒於港珠澳大橋將會為香港及珠江西岸提供重要的運輸連接，走線方案需由三地政府商定。

北大嶼山公路連接路的走線方案

12. 王國興議員認為，對於像港珠澳大橋此種主要基建工程項目，實在有需要徵詢所有受影響各方(包括各區區議會)的意見。然而，政府當局應交通事務委員會於2005年5月27日會議席上提出的要求，才於2005年6月2日倉卒諮詢離島區議會，亦並無在其補充資料文件中載列大嶼山居民對北大嶼山公路連接路4個走線方案的意見。他希望政府當局日後在規劃主要工程計劃時，採用“以人為本”的做法，並在尋求撥款批准前先徵詢所有有關各方的意見。

13. 路政署署長澄清，北大嶼山公路連接路的走線方案已納入**787TH**項下的“港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路——研究勘測及初步設計”，有關撥款已於2003年12月獲得批准。這與現時**796TH**項下的建議分開。此建議旨在就港珠澳大橋的概念設計及進一步技術研究尋求整體撥款。當局剛剛展開有關北大嶼山公路連接路走線方案的諮詢工作，並會考慮離島區議會的意見。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)補充，當局已向離島區議會解釋北大嶼山公路連接路東面路段(a)至(d)項走線方案的優劣之處，並已將其載列於向委員提供的補充資料文件內。

環境及交通考慮因素

14. 李華明議員察悉，大嶼山居民和環保團體就港珠澳大橋的擬議着陸點及北大嶼山公路連接路的走線方案提出不同意見，要求政府當局就如何解決兩者的分歧提供意見。路政署署長表示，港珠澳大橋香港段及北大

嶼山公路連接路的環境影響評估(下稱“環評”)研究，會根據香港的環評規定進行，而研究結果將會公開讓市民參閱。他強調，鑒於港珠澳大橋的設計時速高達每小時100公里，將為一項策略性地區運輸基建，而非為應付本地運輸需求而設計，故此本地交通問題應與工程計劃分開處理。雖然推行如此規模的工程計劃難免會對周圍環境造成影響，當局將會致力選定最有效的走線方案，以期盡量減少對環境造成影響。

15. 鄭家富議員察悉，當局最近接獲多個環保團體提交意見書，對港珠澳大橋工程計劃所造成的環境影響表示關注。他認為，當局不應忽視此等影響，並應提供有關紓解措施的更多資料。李永達議員補充，鑒於對環境影響所表達的關注，當局或需就所選定的走線徵詢環保團體的意見。環境運輸及工務局局長表示，當局已就港珠澳大橋的擬議着陸點和走線方案徵詢環境諮詢委員會及環保團體的意見。她表示，雖然港珠澳大橋的策略性發展未必能夠應付本地需求，但當局會致力確保發展項目的可持續性，以及避免對環境造成不可挽救的影響。儘管經濟活動會對環境構成影響，政府當局有責任確保將環境影響減至最低。至於涂謹申議員認為，在展開概念設計工作前，有需要按照環保團體的建議，就工程計劃進行初步可行性研究，環境運輸及工務局局長證實，當局已進行過此類初步研究。

港珠澳大橋工程計劃的研究

16. 譚香文議員向委員提述長春社提交的意見書(隨PWSC74/04-05號文件送交委員傳閱)，當中載明長春社關注到，當局未有就港珠澳大橋工程計劃的財務／經濟可行性研究結果提供足夠資料。她詢問，此工程計劃的經濟利益，以及當局可否公開有關研究結果讓市民參閱。環境運輸及工務局局長表示，香港特區、廣東省及澳門特別行政區已成立港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱“協調小組”)，監察港珠澳大橋的前期工作，並委託中交公路規劃設計院(下稱“公規院”)就港珠澳大橋進行可行性研究。鑒於港珠澳大橋主要部分位於內地，該可行性研究已按照內地的既定程序進行。協調小組已向三地政府提交可行性研究報告擬稿，以供考慮。協調小組現正統籌及整理有關意見，並會於2005年6月把該報告提交國務院批核。至於可否公開該報告讓市民參閱，須經國務院批准，但香港特區會盡力嘗試在切實可行的範圍內向市民公開有關資料。此外，待選定走線方案後，擬就港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路連接至本地網絡進行的環評研究，將會按照本地的規定進行。

17. 梁家傑議員對長春社所表達關注亦有同感，指當局未有就港珠澳大橋工程計劃的財務／經濟可行性研究結果提供足夠資料。鑒於可行性研究結果如顯示工程計劃並不可行，有關的概念設計將會白費，他要求政府當局就這方面作出解釋。路政署署長表示，就如此規模的工程計劃而言，撥款約2,600萬元進行概念設計及進一步技術研究，可謂小額投資。鑒於在初期構思階段極具彈性，加上透過進行此等研究可獲取大量資料，此類投資實在物有所值。有關研究亦會有助當局作出“明智而非任意的”決定。

18. 環境運輸及工務局局長補充，港珠澳大橋工程計劃涉及三地政府，故此必須進行大量籌備工作，以期就水文、環境、景觀及交通等多個不同範疇的專題展開更詳細的研究前，定出三方均可接受的走線方案。她回應梁家傑議員時證實，在現階段未有作出任何不可逆轉的決定。

融資安排

19. 劉江華議員支持早日進行港珠澳大橋工程計劃，為此，他認為有需要及早展開有關融資安排的討論，以期就未來路向達成共識。路政署署長表示，就此種規模的工程計劃而言，將需要漫長的規劃及建造過程。待國務院批准該可行性研究及完成有關的概念設計及詳細設計工作後，便會就港珠澳大橋工程計劃的融資模式作出決定。工程計劃可由政府資助或以公私營機構合作安排形式(如“建造、營運及移交”方式)進行。

20. 劉議員詢問三地政府有否就港珠澳大橋工程計劃的融資安排達成初步協議，環境運輸及工務局局長回應時表示，協調小組屬意尋求市場融資。當局將會就工程計劃進行招標，並只在無人投標或沒有標書符合投標規定的情況下，才會考慮其他融資模式。

21. 周梁淑怡議員表示，鑒於就東區海底隧道所汲取的沉痛教訓，市民對“建造、營運及移交”方式甚有戒心。因此，政府將需就港珠澳大橋工程計劃的融資安排提高警覺，因其會帶來深遠的影響。當局在作出決定前，亦應及早就其方案徵詢委員的意見。環境運輸及工務局局長感謝周梁淑怡議員提供意見，並答應會詳加考慮有關意見。

22. 鄭家富議員明白到，就此種涉及三地政府的大型工程計劃進行融資所涉及的困難。他對委員就“建造、營運及移交”方式所表達的關注亦有同感，因為從過往經

驗得知，此類安排未必能夠保障公眾利益。鑒於隧道費的調整受專營權協議所訂的內部回報率所限，使用者在“建造、營運及移交”的安排下會再次承受收費高昂的風險。除非有證據顯示港珠澳大橋所採用的“建造、營運及移交”方式有別於東區海底隧道或其他類似專營權協議所採用的方式，否則，他並不信服“建造、營運及移交”方式是一項可予接受的安排。鑒於內地在發展此類性質的工程計劃方面經驗豐富，他相信當局應借鑒內地的成功例子。他又認為，香港特區政府有需要研究其他融資方案，例如進行證券化或發行債券，並審慎檢討“建造、營運及移交”個案的經驗，以期定出一個可保障市民整體利益的安排。他希望當局可在此建議提交財務委員會(下稱“財委會”)審批前提供有關資料。

23. 環境運輸及工務局局長表示，自1997年主權回歸以來，港珠澳大橋工程計劃是最大型的基建項目。鑒於此工程計劃涉及三地政府，而每方均有各自的需要，當局須進行大量籌備工作，以期就未來路向達成共識。香港特區政府不能在沒有諮詢其餘兩地政府的情況下，自行作出決定。當局必須定出走線，藉以制訂有關工程範圍、成本及融資等細節。由於“建造、營運及移交”方式不盡相同，當局就基建項目採用“建造、營運及移交”方式時，會借鑒內地的成功例子，當中或許涉及政府在若干程度上參與。

24. 至於鄭家富議員要求當局提供有關融資方案的資料，路政署署長表示，鑒於此工程計劃仍處於構思階段，待公規院的可行性研究結果獲國務院批准後才考慮融資方案，會較為恰當。應委員的要求，他答應盡量提供更多有關在內地進行由公私營機構合作的工程計劃的基本資料，以便委員理解各項融資方案。委員從秘書方面得悉，立法會秘書處最近就基本工程項目編製了一份題為“公私營機構合作”的研究報告。

政府當局

詳細討論港珠澳大橋工程計劃的撥款及推行

25. 陳鑑林議員提出規程問題，並提醒各委員，此建議關乎港珠澳大橋的概念設計及進一步技術研究。他認為某些細節(如融資及走線方案)，應由交通事務委員跟進。主席同意，鑒於當局須審議大量工務工程計劃，此等細節應由交通事務委員會及／或其他相關的事務委員會，而非工務小組委員會跟進。吳靄儀議員並不同意而且表示，在財委會批准撥款前，由工務小組委員會花時間討論此種規模的工程計劃絕對沒問題。她表示，非交通事務委員會委員的工務小組委員會委員，或有意取得有關涉及龐大財政承擔額的工程計劃的資料。陳偉業議

員引述房屋委員會不成功推出房地產投資信託基金的經驗，並表示委員應有權在撥款獲批准前，取得有關撥款建議的更多資料。他們應就港珠澳大橋的撥款安排作出評估，如當局採納“建造、營運及移交”方案，中標者便須就概念設計進行研究，故此或無須增撥公帑。主席表示，在“建造、營運及移交”方案下，政府當局應能就有關研究向中標者收回2,600萬元的撥款。

26. 陳鑑林議員解釋，他並不反對就撥款安排進行詳細討論，但由工務小組委員會進行詳細討論並不適當。若委員認為有需要，當局可成立一個小組委員會研究港珠澳大橋工程計劃。李永達議員表示，由於當局需要更多時間研究港珠澳大橋工程計劃在設計、工程及環境方面的事宜，他支持為此成立一個小組委員會，以及撤回此撥款建議。主席表示，應由政府當局決定是否撤回此建議。若委員有意成立一個小組委員會研究港珠澳大橋工程計劃，他們應在相關的事務委員會或內務委員會的會議上提出有關建議。吳靄儀議員表示，雖然委員不可要求政府當局撤回此建議，但他們可就此建議表達意見，並留待政府當局作出決定。

27. 陳鑑林議員澄清，雖然他支持成立一個小組委員會研究港珠澳大橋工程計劃的細節，但他並無要求當局撤回此建議。為免令此工程計劃進一步延誤，他建議委員支持就擬議研究撥款2,600萬元，因為相對於此工程計劃的規模，此金額並不龐大。石禮謙議員支持當局應批准此撥款建議，以展開港珠澳大橋工程計劃。此工程計劃是重要的交通接駁系統，有利於香港特區在旅遊、物流、金融及貿易方面的發展。

28. 劉江華議員表示，在交通事務委員會討論港珠澳大橋工程計劃時，委員的注意力集中於融資方案及有需要諮詢受影響地區的意見。委員並無建議成立一個小組委員會研究此工程計劃。他贊同政府當局的意見，就是在缺乏概念設計的情況下，當局難以就費用及融資安排作出決定。由於政府當局已同意提供委員所要求的資料，他認為在現階段沒有需要成立一個小組委員會研究此工程計劃。在完成概念設計及進一步技術研究後，當局可向委員提供更多資料。

29. 李永達議員認為，公眾通常認為當局就某工程計劃的可行性／概念設計的研究批准撥款，便表示通過該工程計劃。由於當局須進一步澄清若干事宜，他支持用更多時間討論此工程計劃，並為此成立一個小組委員會。陳偉業議員有類似意見，並表示會支持此建議，但政府當局必須就有關研究的進展及結果向相關的事務委

員會或為研究港珠澳大橋工程計劃而成立的小組委員會提供有關資料，以便當局在進行有關研究的過程中考慮委員的建議。吳靄儀議員同意政府當局有需要與委員分享有關港珠澳大橋工程計劃的研究的最新結果，以便以具透明度的客觀方式進行該工程計劃。雖然劉秀成議員支持當局撥款支付概念設計及進一步技術研究的費用，他亦同意有需要成立一個小組委員會研究此工程計劃。梁國雄議員建議邀請公眾人士就港珠澳大橋工程計劃發表意見，並邀請三地政府的代表出席有關會議。

30. 劉健儀議員表示，雖然她同樣對融資安排表示關注，由於有關安排會對收費水平及使用量造成影響，她認為不應由工務小組委員會，反而應由交通事務委員會或為此成立的小組委員會跟進此事。她表示，由於自由黨成員及運輸業界均支持港珠澳大橋工程計劃及早日完成有關工程，她不會支持會令此工程計劃受到延誤的任何行動。

31. 路政署署長回應劉健儀議員時表示，按照現時的進度，預期此工程計劃的建造工程將於 2006 年展開，並於 2011 年完成。他解釋，進行有關研究的其中一個目的是取得有關此工程計劃的更多資料。若當局未能如期進行有關研究，便會令此工程計劃進一步受到延誤。他表示，成立一個小組委員會研究此工程計劃與進行概念設計及進一步技術研究不會有任何衝突。當局在進行有關研究的過程中可向委員提供更多資料，亦歡迎委員提出意見。環境運輸及工務局局長補充，在進行有關研究的過程中，政府當局會積極參與委員及有關人士就港珠澳大橋工程計劃進行的討論，並提供適合的資料。

政府當局

32. 此目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目 708— 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2005-06)22 47EF 大學校園內的斜坡鞏固工程 第 13 期

33. 委員察悉，當局曾於 2005 年 5 月透過傳閱相關文件的方式徵詢教育事務委員會的意見。

34. 此目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目708－ 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2005-06)22 86EB 九龍塘延文禮士道的1所直接資助計劃中學

35. 委員察悉，政府當局曾於2005年5月30日徵詢教育事務委員會的意見。

36. 石禮謙議員表示關注，該學校340萬元的顧問費實在偏低，並恐怕這會影響顧問及該學校的質素。教育統籌局副秘書長(2)表示，與標準設計的公營學校相比，有關顧問費並不低。若辦學團體就有關學校採用非標準設計，顧問費或會較高。

37. 劉秀成議員詢問，顧問費的分項數字，建築署總技術顧問／資助工程確認，顧問費包括合約管理及工地監管的費用，以及實付費用，如複印費用和其他直接開支。他補充，佔總工程費用約3.4%的顧問費並不算低，而且辦學團體是以競爭性投標為基礎得出有關費用。

38. 此目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目708－ 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2005-06)25 54EC 沙田第11區的1所私立獨立學校(中學暨小學)

39. 委員察悉，政府當局曾於2005年5月30日徵詢教育事務委員會的意見。

40. 此目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目703－ 建築物

PWSC(2005-06)21 74TI 尖沙咀東部的交通接駁系統

41. 副主席於此時主持會議。

42. 委員察悉，政府當局曾於經濟事務委員會2005年4月25日會議席上徵詢該事務委員會的意見。

43. 周梁淑怡議員表示，自由黨成員支持在尖沙咀東部永安廣場公園興建附設一個平台公園和兩條行人天橋的公共運輸交匯處(下稱“交匯處”)，代替現時在尖沙咀天星碼頭附近的交匯處。她對政府當局採納經濟事務委

員會的意見感到高興，該事務委員會建議改善“尖沙咀東部的交通接駁系統”的設計，包括在新的行人天橋增設電動扶梯。然而，她強調當局有需要回應委員就在遷置交匯處後，新的交通運輸安排所表達的關注。譚香文議員提述天星小輪所提交的意見書，並察悉天星小輪深切關注新的交通運輸安排，並希望巴士改道至在香港文化中心對出的擬議迴旋處，不會對九龍公園徑、疏士巴利道及彌敦道的道路交匯處的交通流量，以及天星小輪的乘客量構成負面影響。她詢問政府當局會採取何種措施，以回應天星小輪的關注。

44. 旅遊事務專員指出，現行撥款建議僅限於在尖沙咀東部關建新的交通接駁系統。至於計劃中的露天廣場及文化中心對出的迴旋處，當局會在下一階段另行落實此等工程計劃。

45. 運輸署副署長／策劃及技術服務表示，當局就“尖沙咀東部的交通接駁系統”工程計劃作出規劃時，曾進行交通影響評估，結果顯示，上一段所述的道路交匯處有容車餘量，可配合在遷置交匯處後，預料巴士流量的增加等。至於天星小輪的乘客量，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，運輸署最近曾就以現時尖沙咀天星碼頭交匯處為終點站的4條受影響巴士線的所有乘客進行調查。調查顯示，在使用4條巴士線的7 300名受影響乘客中，只有3 900名乘客轉乘天星小輪。當局預料，即使在新安排生效後，在3 900名乘客當中，某些乘客會繼續乘搭天星小輪，而他們須轉乘一次才能抵達天星碼頭。所以，在新安排下，只有非常小部分的天星小輪乘客量會受到影響。運輸署副署長／策劃及技術服務補充，運輸署於2002年進行的調查顯示，在以尖沙咀天星碼頭交匯處為終點站的巴士線的乘客當中，大約67%同時乘搭天星小輪。最近於2005年4月進行的調查顯示，此百分比已下降至54%。由於在此期間天星小輪乘客量並無減少，可以推斷的是，越來越多天星小輪乘客徒步前往尖沙咀天星碼頭，相信他們多數是遊客。

46. 陳鑑林議員表示，民主建港協進聯盟的成員支持此建議。但他強調政府當局有需要進行進一步研究，以確定新的交通及運輸安排對尖沙咀南部現時的交通流量及天星小輪乘客量的影響。在推進“尖沙咀東部的交通接駁系統”工程計劃方面，周梁淑怡議員亦促請政府當局，在切實可行的情況下盡量考慮天星小輪的意見，以期盡量減少對天星小輪(香港的主要旅遊標記)的影響。

47. 旅遊事務專員在答覆時表示，政府當局注意到天星小輪的關注，並已就此與天星小輪管理層進行多次

討論。政府當局察悉，天星小輪曾委聘顧問就新的交通及運輸安排的影響進行研究，預期顧問需時數星期進行研究，當局會在顧問發表報告後仔細研究有關結果。她向委員保證，政府當局就新迴旋處及露天廣場工程計劃的設計作最後定案前，會諮詢所有持份者，包括九龍倉集團及天星小輪。

48. 雖然劉健儀議員支持此建議，她重申對香港文化中心對出迴旋處的新設施的設計，以及市民使用不同交通工具前往天星小輪的關注。她擔憂該處沒有足夠空間，應付對巴士、的士及旅遊巴士服務的需求。她憂慮車龍可能會由迴旋處起形成，結果影響疏士巴利道的交通。因此，她促請政府當局檢討新迴旋處的設計。

49. 鄭家富議員表示，鑒於此建議及“尖沙咀東部的交通接駁系統”工程計劃會對區內市民及業務帶來利益，民主黨成員支持此建議及工程計劃。然而，他認為當局有需要在此建議於2005年6月24日提交財務委員會(下稱“財委會”)前，就天星小輪在意見書中提出的意見作出回應，亦應考慮由交通事務委員會在相關的財委會會議前舉行一次特別會議討論此事。由於天星小輪的顧問尚未就其報告作最後定案，而此工作將需時數星期，旅遊事務專員表示，當局或未能在相關的財委會會議前作出任何回應。周梁淑怡議員認為，基於此工程計劃會對尖沙咀的交通造成深遠影響，當局宜給予有關顧問充足時間完成報告。

50. 雖然石禮謙議員支持此建議，他與其他委員一樣，關注到新的交通及運輸安排所造成的影響，並促請政府當局就新的交通及運輸安排廣泛諮詢所有受影響各方，包括天星小輪及油尖旺區議會，並向相關事務委員會匯報當局的諮詢結果及解決方法。他接着要求當局澄清，為何就九廣鐵路(下稱“九鐵”)尖東站進行必要的改裝工程需花費2,550萬元。旅遊事務專員解釋，九鐵曾承諾在九廣鐵路東鐵支線工程的工地重置永安廣場公園。由於在該工地設置擬議交匯處及在新交匯處上的平台重置永安廣場公園後，九鐵不再需要進行此等修復工程，九鐵同意付予政府商定的修復工程費用，估計為2,160萬元。至於當局會否就設計該平台公園聘用外界建築師，旅遊事務專員答稱確實如此。

政府當局

51. 劉健儀議員詢問，全年經常費用開支為何由775,000元增至400萬元，旅遊事務專員解釋，額外費用包括平台花園、兩條行人天橋及交匯處通風系統的管理費用。

經辦人／部門

52. 此目在席上付諸表決，並獲得通過。
53. 會議於上午10時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年6月23日