

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1494/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2005年4月25日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
李華明議員, JP
呂明華議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員, JP
楊孝華議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
鄭志堅議員
譚香文議員

出席議員：周梁淑怡議員, GBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員：李國寶議員, GBS, JP

出席公職人員：議程第IV項

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

旅遊事務專員
鄭汝樺女士

旅遊事務助理專員
鍾麥雪梅女士

運輸署助理署長
譚澄邦先生

運輸署首席運輸主任
張展鵬先生

建築署
總工程策劃經理
李玉勝先生

建築署
高級工程策劃經理
容振偉先生

議程第V項

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

旅遊事務專員
鄭汝樺女士

旅遊事務助理專員
鍾麥雪梅女士

建築署
總工程策劃經理
李玉勝先生

建築署高級建築師
馮永基先生

運輸署總工程師
關志偉先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及待議事項

(立法會 CB(1)1226/04-05號文件 —— 2005年2月28日
會議的紀要)

立法會 CB(1)1273/04-05號文件 —— 2005年3月16日
會議的紀要)

2005年2月28日及3月16日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1222/04-05(01)號 —— 政府統計處就
文件 2003年3月至
2005年2月主
要石油產品進
口及零售價格
提供的圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 訂於2005年5月23日舉行的下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1303/04-05(01) —— 待議事項一覽
號文件 表

立法會 CB(1)1303/04-05(02)號 —— 跟進行動一覽
文件 表

立法會 CB(1)1299/04-05(01)號 —— 李華明議員的
文件 函件，信中建議
議事務委員會
討論有關旅遊
代理商售賣旅
遊保險的事宜)

3. 委員同意，將於2005年5月23日舉行的下次會議上討論政府當局提出的有關“東涌吊車及附屬法例”的項目。

4. 委員察悉李華明議員的函件，信中建議事務委員會在日後會議上討論有關旅遊代理商售賣旅遊保險的事宜。主席表示，規管保險業的工作屬財經事務委員會的職權範圍。財經事務及庫務局計劃於2005年6月初向財經事務委員會提交相關的建議。委員同意，由財經事務委員會跟進此事是適當的做法。

IV 尖沙咀東部的運輸連接系統

(立法會 CB(1)1303/04-05(03) 號文件	——	政府當局提供的資料文件
立法會 CB(1)1303/04-05(04)號文件	——	政府當局提供的投影片簡介資料
立法會 CB(1)1294/04-05號文件	——	秘書處擬備的有關尖沙咀東部的運輸連接系統的背景資料簡介
立法會 CB(1)1345/04-05(01) 號文件	——	東尖沙咀地產發展商聯會有限公司於2005年4月18日發出的函件)

5. 旅遊事務專員簡介“尖沙咀東部的運輸連接系統”工程計劃(下稱“運輸連接系統工程計劃”),並扼要重述,政府當局於2004年5月24日向事務委員會簡介此項工程計劃時,委員就公共交通及運輸安排及設施表示關注,並促請政府當局改良運輸連接系統工程計劃的設計以盡量方便日後的使用者。政府當局其後修訂與遷移尖沙咀天星碼頭交匯處(下稱“交匯處”)相關的交通及公共運輸安排,以及諮詢所有受影響的區議會、的士業界及旅遊巴士經營者。他們大致同意新的安排。當局亦已改良運輸連接系統工程計劃的設計,包括委員提出的有關在新的行人天橋裝設自動扶梯的建議。

6. 旅遊事務專員特別指出,運輸連接系統工程計劃將會達致“三贏”局面。把尖沙咀天星碼頭交匯處遷移到尖沙咀東部(下稱“尖東”)的永安廣場公園後,當局將可於該

處原址興建露天廣場。新建的廣場將會把附近的活動中心和發展項目串連，成為遊客和本地居民聚集的地方。在尖東重置交匯處，會增加尖東的行人流量。在運輸連接系統工程計劃下興建平台公園及兩條行人天橋，將會改善尖東與尖沙咀其他部分之間的行人連接系統。運輸連接系統工程計劃將會與幾個已在籌劃或進行中的旅遊相關項目起相輔相成的作用，以增加尖沙咀區的吸引力，特別是從紅磡國際郵件中心至尖沙咀天星碼頭的海濱一帶。

7. 旅遊事務助理專員借助投影片設施向委員簡介，運輸連接系統工程計劃的範圍及設計，以及此項工程計劃將會為本地社區及商家帶來甚麼好處。運輸署首席運輸主任(下稱“首席運輸主任”)向委員簡介，遷移現時的天星碼頭交匯處至永安廣場公園後的交通及公共運輸安排。關於在香港文化中心(下稱“文化中心”)對出興建的新迴旋處，他表示，當局預計巴士上客停車灣的使用率是30%至85%(平均53%)，而巴士落客停車灣的使用率是51%。日後，4條受影響的巴士線(即九巴2、5、7及9號)會不經新的露天廣場，當局會為受影響乘客提供車費轉乘優惠，於彌敦道及漆咸道轉乘指定巴士線。運輸署於2005年4月進行的100%抽樣調查顯示，需使用巴士轉乘服務的受影響乘客人數為每日7 300人，當中只有3 900名乘客乘搭天星小輪。

巴士轉乘安排

8. 陳鑑林議員問及，就不經露天廣場的巴士線，當局會為受影響乘客提供的巴士轉乘安排，首席運輸主任答覆時表示，舉例而言，受影響乘客可以在彌敦道轉乘在文化中心對出巴士停車灣停站的任何巴士線。他們不需要就第二段行程繳付額外車費。至於回程方面，受影響乘客亦可乘搭在文化中心對出停站的巴士往彌敦道，並在彌敦道轉乘巴士，前往其原來目的地。兩段行程合計的車費將不會高於他們現時所付車費。

9. 首席運輸主任答覆鄭志堅議員及楊孝華議員的詢問時表示，基於運作上的原因，只有使用八達通的受影響乘客才可享有上述轉乘車費優惠。當局將會重組受影響巴士線在彌敦道的停站安排，以便提供轉乘服務。

香港文化中心對出的迴旋處及使用不同交通工具前往天星碼頭

10. 陳鑑林議員關注到，文化中心對出的巴士停車灣，同時設有同一路線的落客站和上客站，會令巴士乘客感

到混淆。首席運輸主任表示，所有上客巴士站將會位於上客停車灣(即迴旋處的較前部分)，而落客巴士站則會設於各自的落客停車灣(所有落客停車灣將會設於迴旋處的較後部分)。所以，巴士站安排不會令乘客感到混淆。

11. 有關文化中心對出的新設施的設計，劉健儀議員深切關注到，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。

12. 首席運輸主任表示，文化中心對出的迴旋處的容量應足以應付需求。在設計有關設施時，政府當局已參考位於海底隧道、城門隧道及大欖隧道入口的其他巴士轉車處的設計，並顧及到巴士及的士的運作需要。文化中心對出的上落客巴士停車灣會有剩餘容量。當局會將文化中心對出一段疏士巴利道由兩條行車線擴闊至3條行車線，以額外提供一條巴士專用行車線，令任何時候均行車暢順。所以，當局預料不會在迴旋處出現交通擠塞的情況。

13. 劉健儀議員亦關注到，在新的交通及公共運輸安排下，尖沙咀天星碼頭對旅遊巴士及私家車使用者來說是否方便易達，以及有否供貨車使用的貨物起卸處。她詢問相關的區議會及其他有關各方有否提出類似的關注，以及可否擴大新的迴旋處，以致不單止可應付專利巴士和的士的交通需求，亦可應付旅遊巴士、貨車及私家車的交通需求。

14. 首席運輸主任指出，當局會在文化中心對出疏士巴利道西行線設立一個48米長，可容納4部旅遊巴士的上落客處。旅遊巴士離開上落客處後可不經迴旋處，從疏士巴利道右轉入九龍公園徑。

15. 至於供貨車使用的貨物起卸處，首席運輸主任指出，現時貨車的貨物起卸活動主要在香港酒店對出進行。當局日後會作出安排，將廣東道由兩條行車線擴闊至3條行車線，以提供更多進行貨物起卸活動的空間。當局亦會考慮容許貨車在正常巴士服務時間後駛進文化中心對出的迴旋處，以便為星光行進行貨物起卸活動。

16. 關於私家車，首席運輸主任指出，私家車雖然將不會獲准駛進迴旋處，但可使用文化中心旁邊疏士巴利道的分支路或疏士巴利道以北位於廣東道經擴闊路段的路旁避車處上落客。

17. 在諮詢運輸業界方面，首席運輸主任表示，的士業界及旅遊巴士業界均歡迎擬議交通及公共運輸安排。其實，按照擬議的安排，當局會設立供旅遊巴士使用的新的上落客處。貨車亦可於廣東道的路旁避車處起卸貨物。

18. 劉健儀議員仍然深切關注擬議交通及公共運輸安排，並對現時建議的安排表示反對。她認為，旅遊巴士及私家車應獲准使用迴旋處上落客。她促請政府當局認真考慮擴大迴旋處範圍，以滿足駕車人士的上落客需求，並同時確保該處行車暢順。此外，她仍然關注到，由於去程及回程巴士的巴士站同時設於迴旋處，巴士乘客會覺得新的安排十分混亂。所以，他建議採用循環線以解決此問題。

19. 鄭志堅議員同樣關注到，在文化中心對出的迴旋處可能出現交通擠塞的情況。

20. 關於當局會否闢設較大的迴旋處，旅遊事務專員表示，當局在較後時間才會就迴旋處的詳細設計作出決定，亦會於稍後就詳細設計向委員匯報。

對天星小輪乘客量的影響

21. 楊孝華議員詢問，政府當局有否評估新的交通及公共運輸安排對天星小輪乘客量的影響。

22. 陳鑑林議員亦關注到，在實施新的交通及公共運輸安排後，天星小輪乘客量將會下降，引致經營者須提高渡輪服務的費用，令本地乘客及遊客受到影響。

23. 首席運輸主任表示，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(即九巴2、5、7及9號)的所有乘客進行調查，包括同時乘搭天星小輪的這4條巴士線的乘客。2004年，天星小輪每日乘客量約為74 000名乘客。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。

24. 首席運輸主任進一步表示，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。

25. 旅遊事務專員補充，在完成尖沙咀海濱長廊美化計劃及在現時的尖沙咀天星碼頭交匯處原址興建露天廣場後，當局預料天星小輪乘客量將會增加，因為尖沙咀海旁到時將會成為更熱門的地點，更多人會被吸引到露天廣場附近。

26. 陳鑑林議員認為，對多數現時的天星小輪乘客來說，在遷移尖沙咀天星碼頭交匯處後，尖沙咀天星碼頭的方便易達程度多少會受到影響。政府當局應仔細評估有關情況，並制訂措施以維持天星小輪運作上的可行性。

27. 劉健儀議員表示，目前，天星小輪是提供最廉宜的過海服務的公共交通工具。政府當局應確保，在遷移尖沙咀天星碼頭交匯處後，能方便市民前往尖沙咀天星碼頭。劉議員進而表示，天星小輪管理層曾自行評估新的交通及公共運輸安排對天星小輪乘客量的影響，而他們所得的結論與政府當局所作出的結論非常不同。

28. 周梁淑怡議員指出，她原則上支持遷移現時的天星碼頭交匯處至尖東及原址興建露天廣場。然而，她贊同其他委員對新的交通及公共運輸安排所表達的關注。她特別關注到，在新的安排下，使用旅遊巴士的遊客及私家車使用者將要步行一段頗長路程才能抵達天星碼頭。她促請政府當局檢討整套交通及公共運輸安排，以確保能方便使用不同交通工具的道路使用者及渡輪乘客前往露天廣場，以及行車暢順。

29. 主席亦關注到，日後開往天星碼頭或從該處開出的私家車使用者的上落客安排。楊孝華議員亦要求當局提供有關現時和日後旅遊巴士的交通安排的詳情。

30. 旅遊事務專員答覆時表示，在現時的天星碼頭交匯處並無指定的旅遊巴士落客處。除了建議在文化中心對出疏士巴利道西行線設立一個48米長，可容納4部旅遊巴士的上落客處外，當局亦會在2005年年中，在永安廣場公園交匯處工地對面的疏士巴利道西行線設立一個100米長，可容納約10部旅遊巴士的上落客處。建議在文化中心對出設立的新的旅遊巴士上落客處對現時的安排作出顯著改善。首席運輸主任表示，現時旅遊巴士不准在尖沙咀天星碼頭交匯處上落客，而最接近的旅遊巴士上落客處位於北京道。

31. 首席運輸主任進而表示，日後設於文化中心對出迴旋處的巴士站距離天星碼頭大約140米，相當於大約兩分鐘的步行路程。另一方面，由於車輛將不會獲准駛進露天廣場，露天廣場的空氣質素及廣東道路旁避車處與天星碼頭之間的步行環境將會顯著改善。私家車使用者在廣東道上落客處落車後，只需步行兩分鐘便可到達天星碼頭。

32. 關於周梁淑怡議員就迴旋處巴士活動所表達的關注，旅遊事務專員澄清，前往永安廣場公園交匯處的巴士只會在迴旋處落客，這些巴士不會為了在迴旋處接載乘客而掉頭。巴士均會在離開永安廣場公園交匯處的終點站後，才駛往在文化中心對出巴士站停車接載乘客。

在尖沙咀天星碼頭交匯處原址興建的露天廣場

33. 主席及鄭志堅議員問及有關興建及管理露天廣場的事宜，旅遊事務專員答覆時表示，露天廣場的設計尚待制訂。目前的構思是恢復該區的海港景色，以及將該廣場發展成為以行人為主的的地標，讓市民在該處進行文化及消閒活動。政府很可能撥款興建露天廣場，亦可能邀請私人機構參與管理露天廣場。不過，當局尚未就此等安排作出最後定案。

改善行人設施

34. 單仲偕議員表示，民主黨支持運輸連接系統工程計劃。他建議，如可行的話，當局應改善疏士巴利道北面一帶的行人設施，例如提供經擴闊和有蓋的行人道。

35. 旅遊事務專員認為，現時在前水警總部西南面，毗鄰疏士巴利道的斜坡將會發展成為露天廣場。雖然該處將會設有經擴闊的行人路，但當局並無計劃提供有蓋行人道，事實上，提供有蓋行人道可能與露天廣場的整體設計並不協調。

36. 黃定光議員認為，運輸連接系統工程計劃將會大大改善尖沙咀西部與尖東之間的行人流通。他贊同其他委員所表達的關注，就是新的安排下，多數人需要步行更長路程才能到達天星碼頭。所以，他建議當局提供設有自動行人道的有蓋行人道，以更方便行人前往天星碼頭。

37. 劉秀成議員同意單仲偕議員及黃定光議員的意見，就是有需要改善該區的行人設施。他建議，在尖沙咀天星碼頭交匯處原址興建的露天廣場應作為在該處發展具

連貫性的行人系統的中心點；該行人系統將包括有蓋行人道、自動行人道及隧道，使該處的行人流量暢通。

38. 主席察悉，根據新的安排，行人仍會使用隧道來往文化中心及基督教男青年會／半島酒店，並認為現時連接疏士巴利道南北兩面的隧道系統尚有改善餘地。陳鑑林議員贊同主席的意見。

總結

39. 主席總結，委員普遍支持運輸連接系統工程計劃，但他們就日後的交通運輸安排，特別是使用不同交通工具人士前往尖沙咀天星碼頭的事宜，表達了一些關注／意見。他建議在向工務小組委員會提供的文件中適當地反應此等關注／意見。

40. 主席答覆湯家驊議員的詢問時解釋，當局的既定做法是，就主要及可能引起爭議的撥款建議諮詢相關的事務委員會。有關的事務委員會將會考慮此等建議的政策事宜及是否值得進行。就現時討論的項目而言，有關運輸連接系統工程計劃的撥款建議將會提交工務小組委員會，並繼而提交財務委員會供其審批。工務小組委員會及財務委員會在進行商議工作時會考慮事務委員會的意見。

V 旅遊區改善計劃 —— 山頂

(立法會CB(1)1303/04-05(05)號文件	——	政府當局提供的資料文件
立法會CB(1)1303/04-05(06)號文件	——	政府當局提供的投影片簡介資料)

41. 旅遊事務專員介紹此項目，並特別指出山頂作為訪港旅客“必到”的景點，是香港重要的旅遊資產。香港旅遊發展局(下稱“旅發局”)在2002年進行了“改善及發展山頂旅遊特色”顧問研究。該研究提出的其中一項建議，是山頂改善計劃應以“維多利亞式”建築風格作為設計主題。這項改善計劃將會包括改善山頂廣場對出露天廣場和各步行徑的街景，並會改善柯士甸山遊樂場和山頂公園的園景，以及利用一個已停止運作的舊式山頂纜車廂，作為遊客資訊中心。政府當局已諮詢各有關方面，包括中西區區議會及其轄下文化康樂及社會事務委員會和旅遊事務暨推動本土經濟工作小組、中環及半山分區

委員會、山頂纜車有限公司、恒隆地產有限公司、山頂協會，以及受該工程計劃影響的山頂居民。有關各方均同意擬議的改善工程。建築署已完成此項工程計劃的詳細設計，並正擬備招標文件。

42. 建築署高級建築師借助投影片設施，簡介擬議改善工程的範圍和設計。(此項工程計劃的範圍詳載於隨政府當局文件夾附的工務小組委員會文件擬稿第3段，而各項改善工程的設計則載於投影片資料內。)

43. 李華明議員指出，旅客前往山頂的主要目的，是俯瞰維多利亞港及兩岸市區的景色。由於近年經常出現煙霞，景觀已今非昔比，這方面的吸引力亦已大大下降。此外，港島的高樓大廈數目不斷增加，亦影響了山頂的景觀。

44. 單仲偕議員表示，他大致上支持此項建議，但他贊同李華明議員所表達的關注。

45. 旅遊事務專員答應向相關政策局轉達委員所表達的關注，以便採取適當的跟進行動。

46. 李華明議員察悉，雖然政府當局的文件載述，山頂是訪港旅客“必到”的景點，但估計2004年到山頂遊覽的旅客人數僅為450萬人次，而預計當此項工程計劃在2007年完成時，旅客數目將會增至大約500萬人次。他詢問計算這些數字的基礎，旅遊事務專員回應時表示，2004年抵港旅客總人數約為2 100萬人次。多數首次訪港及隨團旅客均會到山頂遊覽。旅發局根據其所進行的旅客調查，估計到山頂遊覽的旅客人數。在這些調查中，大部分旅客形容山頂是香港首選的旅遊景點，而且是訪港旅客“必到”的景點。

交通事宜

47. 委員普遍認為，若要維持及提高山頂的吸引力，確保山頂一帶的交通流暢十分重要。主席表示，現時，交通擠塞情況通常在周末及公眾假期期間出現。他關注到，隨着旅客人數不斷增加，山頂的交通情況將會進一步惡化。

48. 湯家驊議員詢問，政府當局有否考慮就每日前往山頂的旅遊巴士數目設定上限，藉以避免山頂繁忙的交通情況進一步惡化。他表示，某些海外國家已採納類似的措施，以紓緩熱門旅遊景點交通擠塞的情況。

49. 旅遊事務專員表示，在周日期間，山頂居民和旅客／遊客往來山頂的模式和繁忙時間並不相同。旅遊巴士通常於上午10時至中午12時、下午2時至4時及晚飯後的晚間時段前往山頂。在周末、公眾假期、黃金周及特別日子，警方會實施特別安排，確保可以應付所增加的交通流量。這些安排包括限制所有車輛進入柯士甸山道、將路旁的私家車泊車位轉為臨時旅遊巴士泊車位，以及按需要在道路交界處實施控制措施。

50. 旅遊事務專員進而表示，最近進行的遊客調查顯示旅客人數有所增加，當中主要是個人遊旅客而非隨團旅行的遊客。個人遊旅客主要使用纜車或其他公共交通工具前往山頂。據山頂纜車有限公司表示，倘若需求增加，纜車的班次可以增加17%。旅遊事務助理專員補充，山頂纜車有限公司對擬議改善工程表示非常歡迎，並證實他們會改善纜車服務，包括增加服務班次，以應付旅客人數的增加。

51. 至於湯家驊議員建議當局就周末及公眾假期期間的旅遊巴士數目設定上限，旅遊事務專員表示，就山頂目前及於可見未來的交通情況而言，或許無須採取如此嚴厲的措施。事實上，為避免交通情況進一步惡化，旅遊業界已採取措施，包括分散旅行團，避免在周末前往山頂，以及帶團乘搭纜車，以代替乘搭旅遊巴士。

52. 運輸署總工程師表示，山頂於周末及公眾假期出現交通擠塞問題，主要原因是本地旅客私家車數目有所增加。現時，警方會於周末及公眾假期期間調節山頂一帶及沿山頂道各個主要道路交界的交通。不過，據他所知，由於山頂道採用單線雙程行車的設計，在這些山頂遊人眾多的日子出現某程度上的交通擠塞情況，實在無可避免。

53. 運輸署總工程師回應楊孝華議員的詢問時表示，現時山頂廣場設有足夠的上落客區及停車位，供旅遊巴士使用。有關設施應足以應付旅客增至500萬人次時所帶來的額外需求。至於在花園道纜車站為旅遊巴士提供上落客區，他表示，如有需要，現時設有收費錶的停車位可用作旅遊巴士上落客區，藉以為旅遊巴士提供額外的上落客區。

54. 周梁淑怡議員表示，鑒於道路相當狹窄，而且路旁避車處數目不多，交通擠塞情況通常在馬己仙峽道及山頂沿途的其他路段出現。她詢問在相關路段進行擴闊工程是否可行。運輸署總工程師表示，事實上，過去數年當局曾在山頂道某些路段進行擴闊工程。這些道路沿途

的地勢，令進行進一步擴闊工程十分困難。不過，政府當局會繼續研究擴闊更多路段及／或增設避車處的可行性。

55. 劉秀成議員認為，方便易達對提高山頂的受歡迎程度十分重要。他明白到，山頂的地理情況及通往山頂的各條道路，對進行道路擴闊工程以應付日趨繁重的交通流量，造成嚴重限制。因此，他建議當局在闢設通往山頂的行人設施(如自動扶梯)方面多花心思。中環至半山自動扶梯系統就是個成功例子。

56. 另一方面，主席表示，山頂居民普遍並不支持在山頂一帶興建自動扶梯的構思。他們認為保存山頂的自然環境才是可取的做法。

擬議改善工程的成本效益

57. 鄭志堅議員察悉，工程費用預計約為1億4,260萬元。不過，除有關山頂公園的工程外，各項改善工程似乎未能帶來重大的改善。此外，到了2007年旅客人數只會增加50萬至大約500萬人次，而事實上，可能純粹因為訪港旅客人數增加，而非擬議改善工程而自然導致上述增幅。因此，他質疑擬議改善工程是否符合成本效益。

58. 旅遊事務專員回應謂，根據旅發局最近進行的旅客調查，每名旅客留港期間平均消費大約4,400元。額外50萬名旅客將可帶來約20億元的額外旅遊消費。此外，經濟效益會屬長期性質。從另一角度來看，鑒於鄰近國家的競爭力不斷提高，當局亦有需要持續作出改善，藉以提升香港作為旅遊目的地的競爭力。擬議改善工程是根據旅發局於2002年委託顧問進行的研究所提出的建議制訂的。

59. 鄭志堅議員認為，擬議改善工程似乎未能為山頂的環境帶來重大的改善。雖然主要的改善工程會在山頂公園進行，但由於公園並非方便易達，預計到公園的人數仍會偏低。因此，他對此項工程計劃是否符合成本效益仍然有所保留。

改善工程的設計

60. 李華明議員建議，當局在重鋪山頂各條步行徑時，使用石塊或小卵石代替混凝土和瀝青會更為理想。他又認為，鋪設山頂廣場及凌霄閣對出的廣場時，應以圖案加以美化。高級建築師表示，當局將會使用小卵石和石塊重鋪廣場。

61. 主席建議，擬沿各條步行徑豎設的指示標誌應包括有關相對距離的資料。如可行的話，當局亦應在山頂一帶增設公廁。
62. 李華明議員表示，根據投影片簡介所顯示的圖片，山頂公園的設計似乎略嫌平平無奇。湯家驊議員詢問，當局有否考慮興建採用維多利亞式建築的外牆，以建立地標及帶出公園的維多利亞式氣氛。
63. 高級建築師表示，鑒於位於山頂公園現址的舊總督山頂別墅屬維多利亞式建築，山頂公園的擬議設計有意為公園營造維多利亞式氣氛，同時提供優美的休憩用地供旅客使用。公園的其中一個主要特徵，就是擬在公園4個角落豎立4座涼亭。這概念源自位於舊總督山頂別墅角落處的4座瞭望塔。他表示，公園的設計將會表達維多利亞式建築的特點。
64. 周梁淑怡議員舉出赤柱海濱改善工程的成功經驗為例，認為有需要改善山頂的整體環境，以延長旅客逗留山頂的時間，以及增加香港作為旅遊目的地的競爭力。至於涉及實質改善工程的山頂公園的設計，她贊同一些其他委員的看法，認為現時的花園設計未能有效地令人聯想到維多利亞式的舊總督山頂別墅。
65. 高級建築師表示，現時的設計主要旨在闢設一個維多利亞式公園。舊總督山頂別墅守衛室會予以保留，以展示維多利亞式城市的照片。現時的設計並無包括任何建築物或是實質構築物，因為就該公園的目的而言，並無需要興建此類建築物或構築物。
66. 周梁淑怡議員表示，模仿舊總督山頂別墅興建外牆或建築物，未必一定可帶出該項工程計劃的主題。不過，當局仍然值得重新考慮山頂公園的設計，藉以定出一個可更有效地營造維多利亞式氣氛的設計。
67. 劉秀成議員表示，除擬興建的構築物的形式外，物料的使用亦相當重要。他建議使用石塊作為主要的建築物料，以帶出該公園維多利亞式的建築風格。

前往山頂公園的途徑

68. 委員察悉，山頂公園現時的參觀人數普遍偏低或許是因為公園並非方便易達，並詢問當局會否採取互補措施或提供設施，以改善前往公園的方便程度。旅遊事務專員表示，政府當局曾研究可否興建一條新行人徑連接

柯士甸山遊樂場及前守衛室，作為前往山頂公園的捷徑。有關部門已詳細研究工地的情況。鑒於工地情況相當惡劣，政府當局決定放棄興建該行人徑。旅遊事務專員又表示，當局曾考慮使用高爾夫球車和電動車，但由於柯士甸山道坡度陡峭，加上使用此類車輛可能會對環境及附近居民造成影響，當局認為有關建議並不可行。

69. 周梁淑怡議員表示，鑒於公園並非方便易達，在進行改善工程後，公園的使用率或會持續偏低。她及主席要求政府當局進一步研究改善前往公園的途徑及運輸方式。

70. 主席總結，委員普遍支持此項建議，而個別委員則就設計和交通方面提出若干關注事項和建議。

VI 其他事項

71. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年5月18日