

立法會
民政事務委員會與發展事務委員會
監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

2013年2月25日會議的跟進事宜

(A) 經核准的西九文化區發展圖則

1. 關於西九文化區經核准的發展圖則及各項主要發展參數，委員要求政府當局／西九文化區管理局(下稱“西九管理局”)：

- (a) 提供三維圖則，顯示西九文化區日後各項發展的建築物高度輪廓；

委員所要求的圖則載於附件 1。

- (b) 提供資料，說明會有何措施／設施方便行人前往西九文化區和往返區內各處及改善西九文化區與毗鄰地區（尤其是油麻地及佐敦一帶）的连接；

“往來便捷”及“連接社區”是七項西九文化區(西九)發展規劃及設計原則中的其中兩項。西九採用了“無車環境”的設計概念，所有服務設施將置於地底，以便為行人締造一個安全且休閒的環境，並改善地面的空氣質素。西九由東至西將由一條林蔭大道貫穿，把大部分建築物連接起來。

行人主要經分層行人平台、行人天橋及隧道往來西九以外的地區。附件 2 顯示出連接鄰近發展和主要公共交通樞紐的行人通道。這些連接通道會逐步建成，以配合不同文化藝術場地的啟用。建議的行人天橋／隧道概述如下：

- (i) 九龍公園行人天橋及中國客運碼頭天橋—待現有的尖沙咀消防局搬遷後，我們會視乎未來需求及可行性研究，建造一條橫跨廣東道的行人天橋，把西九和九龍公園連接起來，以便行人前往尖沙咀區，包括港鐵尖沙咀站。行人天橋會分階段落成，將首先連接中國客運碼頭及碼頭內的公共運輸交匯處。

- (ii) 柯士甸道行人隧道延伸段—延伸及改善現時已連接港鐵柯士甸站的柯士甸道行人隧道，以連接戲曲中心地庫。

(iii) 園景平台連接通道—視乎需求及有否充分理據，我們會利用為減低柯士甸道西噪音而計劃興建的園景平台，建設行人通道把西九及港鐵柯士甸站連接起來。

(iv) 圓方西面連接通道（環球貿易廣場行人天橋）—這條橫跨柯士甸道西的行人天橋會連接西九藝術廣場及圓方購物商場零售區。

(v) 九龍站連接通道（西九龍快速公路行人天橋）—這條行人天橋連接西九北端和港鐵九龍站大堂，行人可直達圓方購物商場和前往機場快線的預辦登機大堂。

附件 3 載有各行人天橋的合成照。

運輸署最近完成了連接西九龍發展區及其周邊地區行人通道的交通研究，並於 2012 年 11 月向油尖旺區議會轄下的交通運輸委員會報告研究結果。研究得出以下兩個首選的行人通道方案：

(i) 行人通道 1（西九龍發展區—佐敦）—沿佐敦道經上海街及寶靈街的行人隧道

(ii) 行人通道 2（西九龍發展區—尖沙咀）—利用／提升現時九龍公園內的行人通道

運輸署正研究這兩個方案，相關的概念設計圖載於附件 4 及附件 5。由於這些方案的可行性要待下個研究階段才能確定，因此現階段並無確實的計劃。

(c) 說明經核准的發展圖則及各項主要發展參數可否修改；若可，作出該等申請所需的程序為何；及

根據《西九文化區管理局條例》第 21 條，西九管理局須擬備一份發展圖則，定出西九的土地用途，並把發展圖則呈交城市規劃委員會（城規會）考慮。有關發展圖則已於 2012 年 3 月根據《城市規劃條例》刊憲，並於 2013 年 1 月獲行政長官會同行政會議核准。往後對發展圖則的任何修訂，將受《城市規劃條例》規管。

為了靈活地配合未來的發展需要，發展圖則加入了一項標準條文，訂明可根據《城市規劃條例》第 16 條申請略為放寬總樓面面積或建築物高度限制。「略為放寬」並無量化的定義，城規會會按個別情況考慮每宗申請。

如提出的方案嚴重偏離發展圖則，例如改變土地用途地帶或大幅提高發展參數，這些對發展圖則的建議修訂須按《城市規劃條例》第 12A 條提出申請。城規會同意有關申請後，經修訂的發展圖則會根據《城市規劃條例》第 5 條刊憲，讓公眾提出申述。

規劃申請須輔以相關的技術評估，證明方案不會對環境、排水、交通、視覺及景觀等方面造成負面影響。

- (d) 回應一名委員提出的下述建議：鑒於香港土地資源有限，而文化藝術界多番要求在西九文化區增加提供文化藝術設施，政府當局／西九管理局應考慮提高西九文化區用地的最高地積比率，例如由 1.81 倍提高至 3 倍。

西九的發展密度和發展方向是經長時間諮詢的成果。除了政府就西南九龍分區計劃大綱圖所進行的法定公眾諮詢外，西九管理局也有就西九的整體規劃舉辦了三個階段的公眾參與活動，最後選定 Foster + Partners 的“城市中的公園”概念圖則，作為西九發展圖則的藍本。發展圖則已經過法定的規劃及公眾諮詢程序，該程序於今年 1 月完成。西九管理局現時的目標是在審慎理財的大前提下，盡快推展西九項目，打造世界級的文化藝術樞紐，讓市民早日受惠。

現階段若要大幅度改動發展圖則，將會延遲落實西九計劃的時間表。儘管如此，一如其他分區計劃大綱圖，西九發展圖則亦加入了一項標準條文，訂明可根據《城市規劃條例》第 16 條申請略為放寬總樓面面積或建築物高度限制，以靈活地配合未來的發展需要。

西九管理局一直致力與文化藝術界保持緊密溝通，透過不同形式收集持份者對西九文化藝術設施的意見，務求在各種社會和藝術需求間取得平衡。例如，西九計劃提供文學藝術空間，作文學活動和節目之用，又計劃設立工藝創作坊、藝術辦公室與其他配套設施，這些設施的具體設計和運作有待進一步研究。西九管理局會繼續聽取持份者的意見，以提供適

切的文化藝術空間，鼓勵藝術創作，並支援本地和訪港藝團。

2. 委員從政府當局的文件（立法會 CB(2)658/12-13(01)號文件）第 12 段察悉，西九管理局會展開一項顧問研究，制訂合適的發展方式，落實 Foster + Partners “城市中的公園” 概念方案中的綜合設計。委員要求西九管理局：

- (a) 提供資料，說明上述顧問研究的目的是和時間表，以及公眾和立法會議員會否及如何參與該項研究；及

由於 Foster + Partners 的設計概念涉及在一個支援整個文化區的綜合地庫上將不同土地用途作綜合發展，因此西九管理局將透過綜合發展顧問研究制定一個符合技術、法律、財務和銜接等各方面要求的計劃，務求能適時而有效地落實 Foster + Partners 的綜合發展設計概念。有關研究約於 2013 年年底完成。

在公眾參與方面，西九管理局已就發展圖則的擬備進行了三個階段的公眾參與活動。發展圖則在根據《城市規劃條例》刊憲時，公眾亦有就圖則提出申述和意見。城規會考慮了有關的申述和意見後，便把發展圖則呈交行政長官會同行政會議核准。如根據發展圖則的法定規劃管制須向城規會申請規劃許可，例如在西九內發展住宅，當局會就有關申請諮詢公眾意見讓城規會考慮。此外，西九管理局會繼續邀請藝術界及相關社區團體就各項設計和運作事宜提供意見。綜合發展顧問研究本身並非規劃或設計研究，其目的是探討如何有效地落實已採納的規劃及設計方案。西九管理局會在適當時候向立法會和公眾匯報顧問研究的結果，當西九計劃的主要發展參數有任何更改時，會邀請他們提供意見。

- (b) 說明該項研究會否及會在多大程度上影響西九管理局現正進行的工程計劃。

西九的早期工程項目將於東（戲曲中心）西（公園）兩端展開，而該處多屬獨立地段，大致上可利用廣東道及柯士甸道西的現有基建落實工程。正如上文提到，按照 Foster + Partners 的設計概念，西九的土地用途將會在綜合基建地庫之上互相融合，有關的安排和協調事宜正是綜合發展顧問研究的重點。研究結果將有助釐定位處西九中央及於較後期興建而涉及綜合地庫的部分的未來路向。

3. 關於西九文化區的發展組合，委員要求西九管理局：

- (a) 提供資料，說明將如何釐定零售、餐飲及娛樂用途的類別／組合，以及會否對本地小本經營者給予優先考慮；及**

西九的零售、餐飲及消閒設施不但令文化區更添活力，亦為財政上未必能夠自給自足的文化藝術設施提供收入來源。綜合發展顧問研究會探討關於零售、餐飲及消閒設施的財務事宜，包括其種類和組合，並會制定一套策略作為有關設施的設計和未來租戶組合的指引。

西九管理局注意到要為不同規模的本地商戶提供機會。例如，根據 Foster + Partners 的概念，戲曲中心旁邊會有專為本地小型零售商戶而設的市集大街，而公園和海濱長廊亦會預留空間作為小型零售區。上述概念會在西九零售場所的詳細設計中進一步落實。

- (b) 示明會否在西九文化區內提供指定範圍／設施予本地年青新進藝術家及小型藝團進行表演；若會，相關詳情為何。**

按發展圖則計劃興建的 15 個主要表演場地中，有七個場地的座位數目為 400 個或以下，適合新晉藝術家和小型藝團作表演用途。西九管理局亦計劃在公園及其他公共空間設置戶外劇場、廣場和不同大小的表演空間，以鼓勵自由的藝術表達。在視覺藝術方面，西九將建有小型藝術展館作規模較小的展覽之用。此外，因應本地藝術家及藝團的需求，西九會有多個地點專作藝術教育、創作和排練用途，總樓面面積接近 30 000 平方米。

4. 委員要求政府當局／西九管理局回應部分委員對西九文化區內空氣流通及空氣質素的關注，並回應下述意見：應為停泊於海運大廈的郵輪提供岸上供電設施，藉以減少郵輪排放的廢氣，因為該等廢氣會影響西九文化區的空氣質素。

上文提到，西九大部分行車交通將置於地底，以在地面提供一個安全、綠化及方便行人的環境供公眾享用。我們會小心設計地庫的通風系統以處理汽車排出的廢氣，並充分考慮地庫內的空氣質素和舒適度。此外，我們會慎選通風系統排氣口的位置，以免對行人及空氣敏感受體造成負面影響。

就西九的整體空氣質素而言，西九計劃的相關影響評估研究已涵蓋道路交通、鐵路及西區海底隧道的通風大樓／排風口位置，以及附近海面船隻的廢氣排放。上述影響評估已顧及現時海運碼頭的營運模式，而評估結果顯示西九的空氣質素將符合《環境影響評估條例》的規定。至於有關為停泊於海運碼頭的郵輪提供岸上供電設施，藉以減少郵輪廢氣排放的建議，其理據、技術可行性、所需資金及法律方面的影響則要作進一步研究。海運碼頭的營運模式如有改變，我們將更新西九計劃的空氣質素影響研究。

(B) 戲曲中心設計比賽

1. 委員察悉，根據獲選的設計，戲曲中心(第一期)及相關配套設施的成本估算約為港幣 27 億元(按付款當日價格計算)。然而，戲曲中心相關部分在 2006 年的成本估算只為港幣 13 億元。委員要求西九管理局：

- (a) 就成本估算大幅增加提供詳細解釋，包括成本增加在多大程度上是由於建築成本上升及／或對工程範圍作出修訂／改善所致；及

當初根據西九龍文娛藝術區核心文化藝術設施諮詢委員會的建議（諮詢委員會方案）制訂的戲曲中心預算為 13 億元（按付款當日價格計算）。該方案包括戲曲中心第一期及第二期，但當時並沒有任何設計細節。現時的 27 億元估算（按付款當日價格計算）是按照目前戲曲中心（第一期）的規模而制訂，當中包括因應公眾意見而新增的設施（例如藝術教育設施和更寬敞的公共休憩空間），以及泊車和零售、飲食及娛樂設施的成本。因此，現時的 27 億元估算不能與原本的 13 億元估算作直接比較。政府建築工程投標價格指數（投標價格指數）在過去六年大幅上升，由 2006 年第三季的 751 上升至 2012 年第三季的 1467（升幅達 95.3%）。由此可見，建築成本飆升是項目成本估算大幅上升的主因。

- (b) 就港幣 27 億元的最新成本估算提供分項數字，並示明可否及如何降低成本。

假設建築成本在 2013 至 2016 年間以每年 6% 的幅度持續上升，累計升幅將會在 95.3% 之上進一步增加 21.1%，即比 2006 年的數字上升共 137%（ $1.953 * 1.211 = 2.37$ ）。27 億元的預算是根據戲曲中心（第一期）現時計劃的設施所定下的預算

上限，該上限已考慮到投標價格指數由 2006 年第三季至 2016 年的預計升幅。

27.23 億元的目標預算由以下部分組成：

(1) 總建築成本	22.69 億元
(2) 顧問費用、項目策劃費用及其他項目開支	4.54 億元
<hr/>	
總計：	\$27.23 億元

戲曲中心（第一期）總建築成本的目標預算為 22.69 億元，而西九管理局將聯同其設計顧問和工料測量顧問，盡一切努力將成本控制在目標預算之內。項目顧問正擬備戲曲中心的設計。待顧問完成詳細設計後，西九管理局會有最新成本估算較詳細的分項數字。以下是西九管理局所採取的成本控制措施：

- (i) 設計階段—西九管理局會進行嚴謹的價值工程及成本規劃，務求令戲曲中心的最終設計達致最大的成本效益，同時兼顧持份者、公眾和國際社會所期望的質素。西九管理局在管理成本時，會參考當時的經濟環境、市場價格和獨立工料測量師的估算；以及
- (ii) 建造階段—西九管理局會實施嚴格的成本控制及變更管理程序，以確保最終成本不會因為一些非必要的設計改動而超出目標預算。

2. 委員要求西九管理局提供資料，說明曾考慮／擬採用甚麼財務安排，以確保可按經核准的港幣 216 億元一筆過撥款完成西九文化區內已予規劃的設施。

相比 2006 年的諮詢委員會方案，西九計劃的規模有重大的改變。當年的方案並非建基於任何總體規劃或個別設施的設計。西九的新增設施包括公園（相對於公共休憩空間）；設有一條公共道路及泊車設施以支援整個西九的綜合地庫（相對於互相分隔而且遠低於現時數目的地下停車場及地面公共道路）；區域供冷系統及其他環保設施；暢道通行設計；資訊及通訊科技配套等等。這些設施並沒有納入一筆過撥款的估算內。

此外，由於西九的發展將跨越一段頗長的時間，期間經濟狀況的轉變及其他相關因素或會影響建築成本。近年經濟環境出現重大變化，建築成本亦因香港及周邊地區正在進行的眾

多基建工程而不斷上升。因此，過去幾年的成本上漲及投資回報均與當初計算一筆過撥款時所採用的長期性假設大為不同。

西九管理局會積極研究結合不同的財務策略，務求按原定計劃推展西九項目。這些策略包括：

- (i) 根據已核准的預算進行設計
- (ii) 價值工程
 - 盡可能減少工地限制的影響
 - 視乎工地狀況，盡可能避免非必要的填土和土方工程
 - 在設計中避免超出實際要求及安全系數過高
 - 在不影響設施功能的情況下選擇合適的規格和物料
- (iii) 研究其他採購策略（例如公私營合作模式）
- (iv) 尋求捐款、贊助及以命名權方式獲得的資助

3. 就戲曲中心設計比賽，委員要求政府當局／西九管理局：

- (a) 示明西九管理局有否讓入圍的設計團隊知悉在 2006 年就戲曲中心及相關配套設施作出的成本估算(即港幣 13 億元)；

在戲曲中心設計比賽展開前，西九管理局已廣泛諮詢公眾和持份者，檢討戲曲中心的設施用途分配表，並在設計大綱中新增 2 000 平方米的藝術教育設施和更寬敞的公共休憩空間。

根據 2008 年 6 月 18 日立法會工務小組委員會 PWSC(2008-09)31 號文件及其附件提出的委員會方案預算，建造戲曲中心（第一期及第二期）的指標性成本估算為 9.72 億元（2008 年的淨現值），其中並不包括停車場、零售、飲食及娛樂設施以及公共休憩空間等附屬設施的成本。

雖然該估算是運用每平方米的造價來評估而非基於任何設計，加上設施規模至今亦有所調整，但西九管理局仍把它列明在比賽文件中以供參賽者參考。參賽者須根據各自建議的設計估算戲曲中心的成本，期間須考慮本地建築成本自 2008 年以來的大幅度上升。

- (b) 考慮委員所提建議，檢討即將就西九文化區舉辦的各項設計比賽擬採用的評審準則所佔的比重，因為在評審參賽設計方面，"成本效益／經濟效益"所佔的比重僅為 10%；及

戲曲中心設計比賽的目的是(i)選出一支最能夠與客戶團隊（包括持份者）通力合作的設計團隊，以及(ii)選出一個有趣而富原創性，不但可反映建築物的獨特用途，亦能與總體規劃融合，兼具可建性及成本效益的設計。

基於上述目標，由業界翹楚組成的評審團同意採用以下的評審準則，而有關準則亦獲西九管理局董事局通過：

建築設計	40%
創新、創意、美感、獨特性	25%
與鄰近環境及西九總體規劃的融和	15%
技術設計	35%
功能、可建程度、效用及符合法規要求	15%
成本效益／經濟效益	10%
建築工程進度考慮	10%
可持續設計	5%
與客戶團隊／其他顧問／持份者合作的能力	20%
	100%

西九管理局注意到委員建議檢討日後比賽的評審準則。然而，我們需要考慮以下因素：

- (i) 由於設計團隊在比賽期間提交的只屬大綱設計，獲選設計的成本估算須在完成詳細設計後作進一步檢討；以及
- (ii) 設計比賽其他的評審準則亦屬關鍵，不能低估其重要性。

- (c) 提供資料，說明政府在監察戲曲中心設計比賽進行方面所擔當的角色和參與程度，以及西九管理局採取了甚麼措施來控制戲曲中心的成本。

在戲曲中心設計比賽期間，政府透過督導委員會、西九管理局董事局及其轄下委員會中的政府代表進行監察。政府一直提醒西九管理局要達致《西九文化區管理局條例》所訂立的目標，兼顧財務的可持續性和各項設施的建造質素。

西九管理局將聯同其設計顧問和工料測量顧問，盡一切努力將成本控制在目標預算之內。以下是西九管理局所採取的成本控制措施：

- (i) 設計階段—西九管理局會進行嚴謹的價值工程及成本規劃，務求令戲曲中心的最終設計達致最大的成本效益，同時兼顧持份者、公眾和國際社會所期望的質素。西九管理局在管理成本時，會參考當時的經濟環境、市場價格和獨立工料測量師的估算；以及
- (ii) 建造階段—西九管理局會實施嚴格的成本控制及變更管理程序，以確保最終成本不會因為一些非必要的設計改動而超出目標預算。

4. 委員要求西九管理局解釋導致其決定採用"Xiqu Centre"作為"戲曲中心"的英文名稱的背景，並示明會否更改該英文名稱。

“Xiqu”一詞在藝術界和學術界已沿用了數十年，代表著一種有別於西方歌劇或戲場的獨特傳統中國藝術。

西九龍文娛藝術區核心文化藝術設施諮詢委員會轄下的表演藝術及旅遊小組於 2006 年 4 月成立，以收集公眾對西九核心文化藝術設施的意見。其向諮詢委員會呈交的報告建議在西九設一個中國戲曲場地，並採用了“Xiqu Centre”為該場地的英文名稱。自 2008 年成立以來，西九管理局一直把“Xiqu Centre”用作暫定名稱。西九管理局會以專業和開放的態度，繼續聽取公眾及持份者對此事的意見。

5. 關於戲曲中心日後的運作模式，委員要求西九管理局示明會否及會如何推行藝術問責制。

西九管理局計劃在今年內制訂並確立戲曲中心的管治模式，期間會徵詢持份者的意見。這套管治模式將釐定戲曲中心的藝術及行政責任。

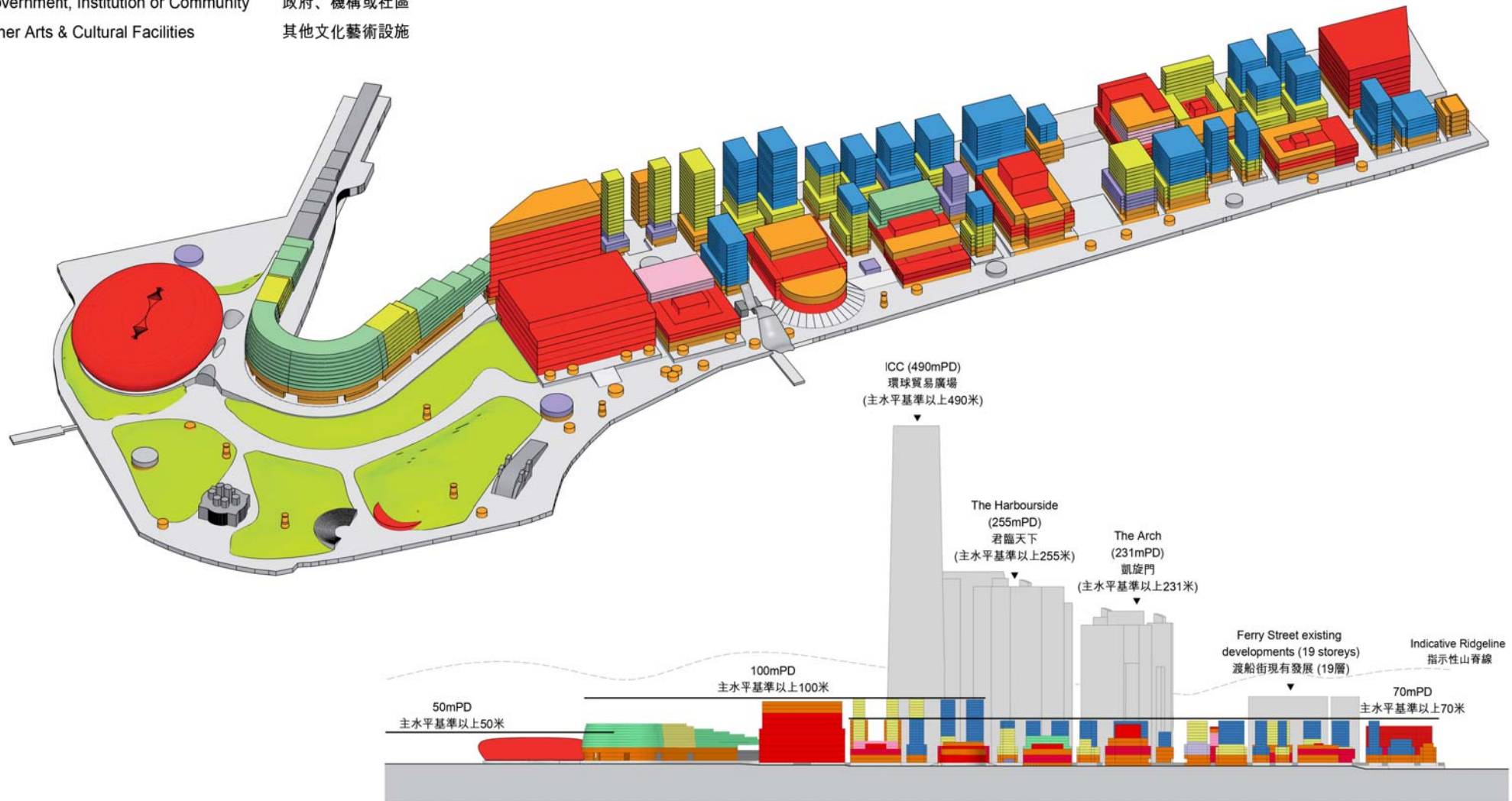
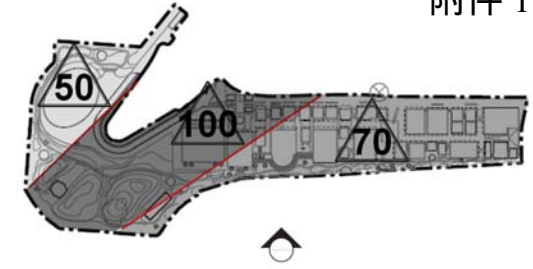
民政事務局
西九文化區管理局
2013 年 4 月

OVERALL BUILDING HEIGHT PROFILE

整體的建築物高度輪廓

LEGEND 圖例

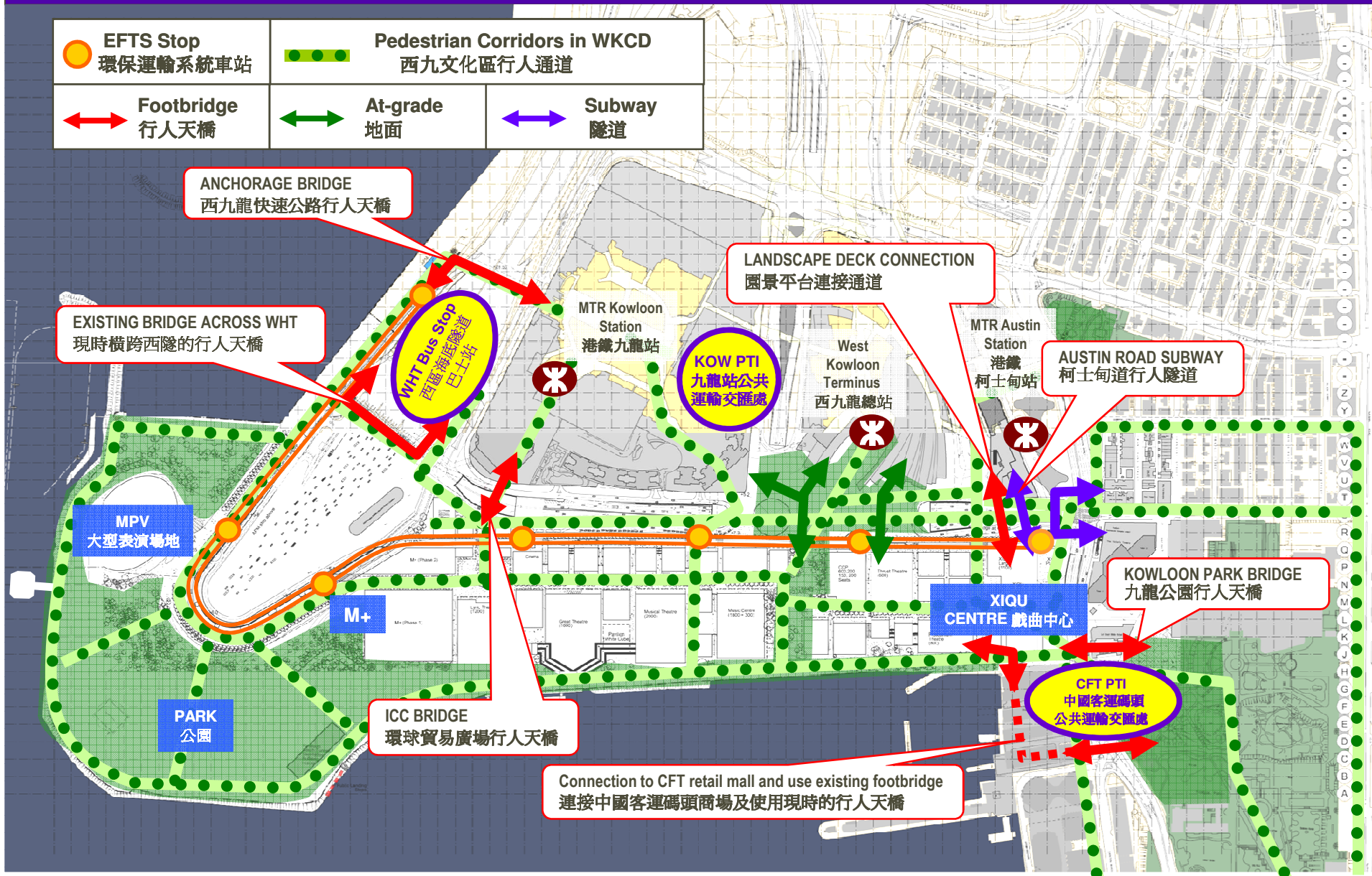
- | | |
|--|----------|
| ■ Core Arts and Cultural Facilities | 核心文化藝術設施 |
| ■ Retail / Dining / Entertainment | 零售、餐飲及娛樂 |
| ■ Residential | 住宅 |
| ■ Hotel | 酒店 |
| ■ Office | 辦公室 |
| ■ Government, Institution or Community | 政府、機構或社區 |
| ■ Other Arts & Cultural Facilities | 其他文化藝術設施 |



Pedestrian Connections 行人通道

Annex 2
附件2

 EFTS Stop 環保運輸系統車站	 Pedestrian Corridors in WKCD 西九文化區行人通道
 Footbridge 行人天橋	 At-grade 地面
	 Subway 隧道

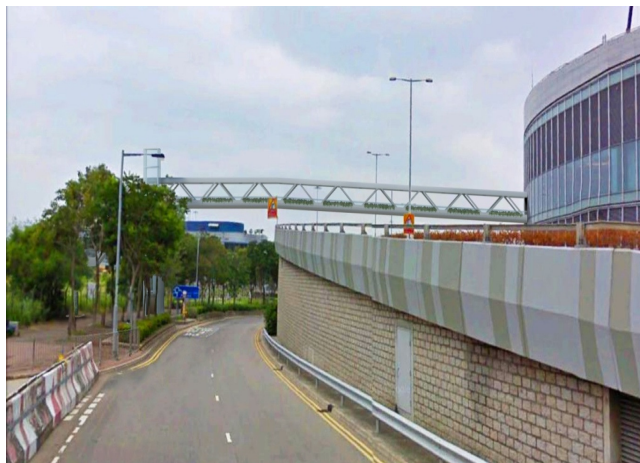


Photomontage of Proposed Footbridges

建議的行人天橋合成照



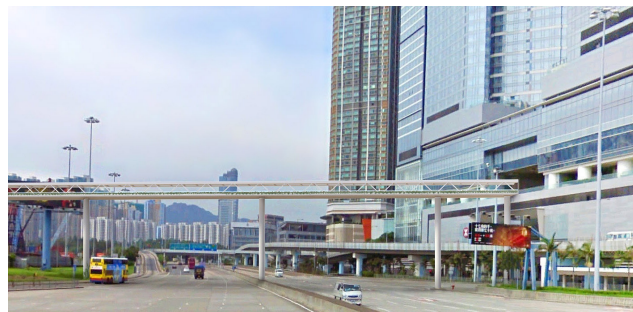
China Ferry Terminal Bridge
中國客運碼頭天橋



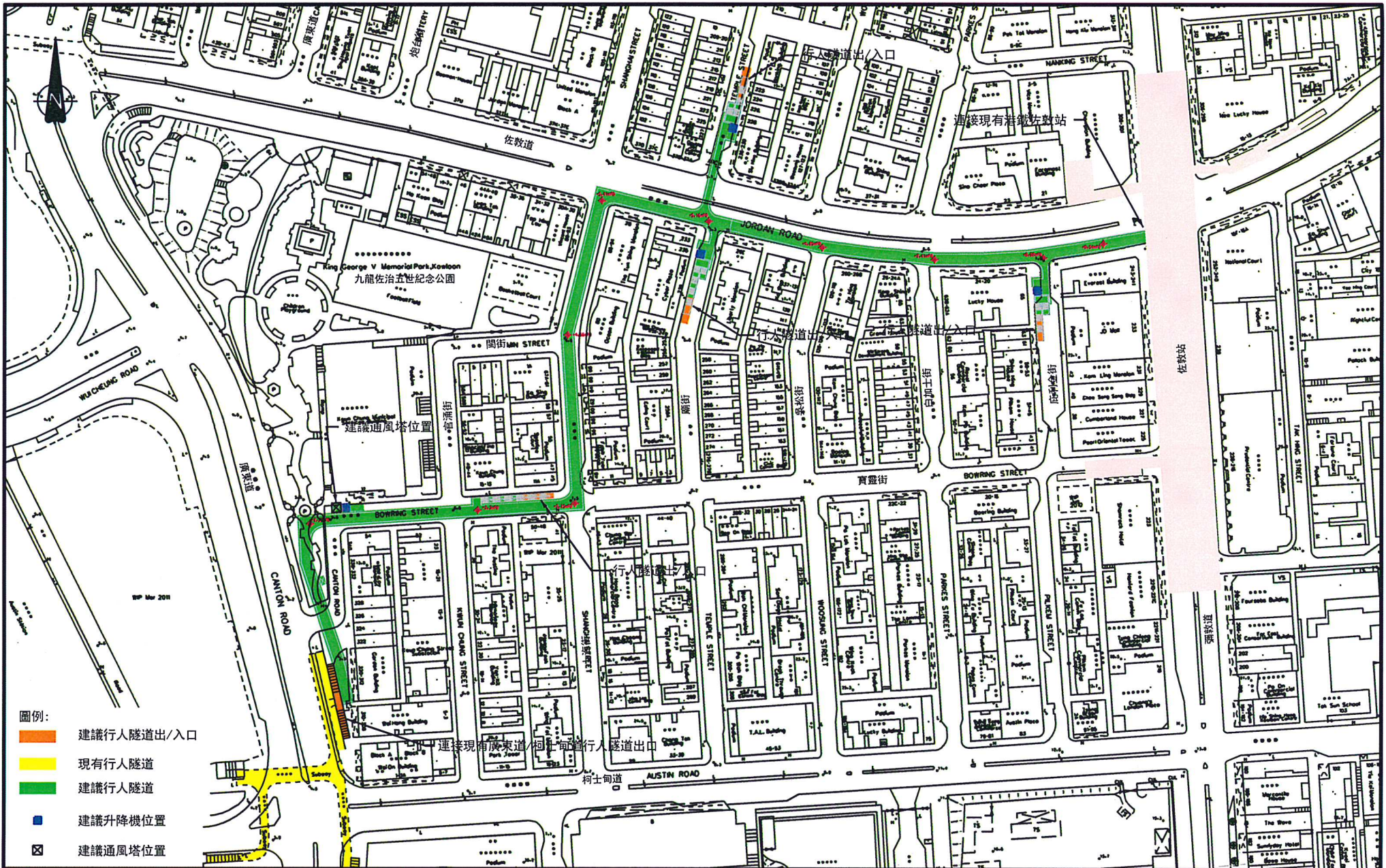
ICC Bridge
環球貿易廣場行人天橋



Kowloon Park Bridge
九龍公園行人天橋



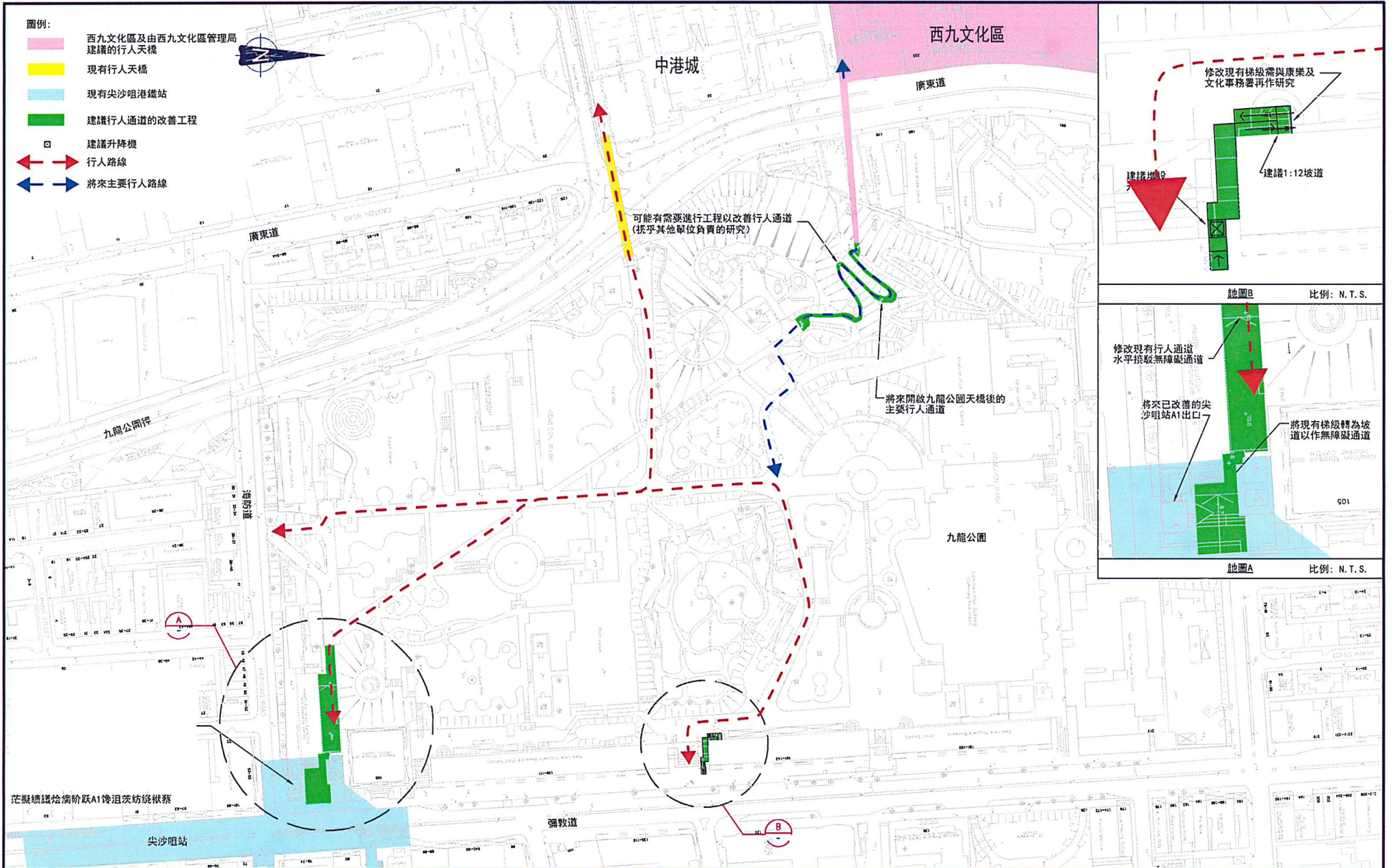
Anchorage Bridge
西九龍快速公路行人天橋



- 圖例:
- 建議行人隧道出/入口
 - 現有行人隧道
 - 建議行人隧道
 - 建議升降機位置
 - 建議通風塔位置

工程名稱		圖則名稱	
修訂	修改內容	設計	HWL
校核	日期	校核	TKM
		比例	1:1500(A3)
		日期	JAN 2013
		圖則編號	
		修訂	

行人通道一的首選方案 - 總平面圖



工程名稱				圖則名稱			
行人通道二的首選方案 - 總平面圖							
設計	HWL	校核	TKM	比例	1:2000(A3)	日期	FEB 2013
圖則編號		修訂					