

**南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第五次會議記錄**

日期： 2004年7月26日
時間： 下午2時30分
地點： 南區區議會會議室

出席者：

梁皓鈞先生 (主席)

馬月霞女士 MH

朱慶虹先生

歐立成先生

柴文瀚先生

陳李佩英女士

陳理誠先生

朱晉賢先生

高錦祥先生 MH

高譚根先生

林啓暉先生

林玉珍女士

羅錦洪先生

苗華振先生

黃志毅先生

黃敬祥太平紳士

黃文傑先生 MH

楊小璧女士

許湧鐘太平紳士

鄧文傑先生

馬偉光先生

卜坤乾先生

(b) 列席交通及運輸事務委員會會議各政府部門代表：

- (i) 運輸署高級運輸主任黃志德先生；
- (ii) 運輸署工程師雷達明先生；
- (iii) 運輸署工程師洪永淇先生；
- (iv) 拓展署高級工程師劉達遠先生；
- (v) 路政署高級工程師張子敬先生；以及
- (vi) 香港警務處香港仔分區何蔚貽高級督察。

議程一： 通過 2004 年 6 月 7 日第四次會議記錄

2. 主席表示，上述會議記錄已送交各委員參閱。環境運輸及工務局來函建議在第 16 段後加入會後補註：環境運輸及工務局澄清謂，西南鐵路成本應為 150 億至 170 億元。

3. 委員會同意通過上述經修訂的會議記錄。

(楊小壁女士於下午 2 時 35 分進入會場。)

**議程二： 數碼港的公共交通服務
(交通文件 17/2004 號)**

4. 主席表示，委員會在上次會議上要求運輸署在是次會議中向委員會簡介數碼港的公共交通服務計劃。

(朱晉賢先生及羅錦洪先生於下午 2 時 40 分進入會場。)

5. 黃志德先生介紹交通文件 17/2004 號如下：

- (a) 在 2003 年，數碼港約有工作人口 2 500 人，並無居住人口。在 2004 年至 2007 年數碼港的人口將會由 7 900 人增

加至 16 950 人。有關數目不包括建築工人，亦不包括商場顧客人次（其估計數目每日可高達 1 500 人次）；

(b) 數碼港內有 2 條道路，分別為數碼港道及資訊道。數碼港道是數碼港的對外通道，由南至北貫通整個數碼港。數碼港道南面盡頭與域多利道連接，於 2002 年 4 月落成；其北面盡頭則與沙灣徑連接，於 2004 年 7 月落成。資訊道是數碼港的內部通道，以弦月狀環繞數碼港一期寫字樓及公共交通總站，於 2002 年 12 月啓用。數碼港巴士總站位於資訊道數碼港一期地面，為一個覆蓋式巴士總站，在 2002 年 4 月落成，內有 3 條巴士坑（其中 1 條為孖坑）、1 條專線小巴孖坑及 1 條的士坑。此外，數碼港為新發展地區，數碼港內所有道路均為紅色小巴禁區；

(c) 現時數碼港的公共交通服務包括 5 條公共巴士線及 2 條專線小巴路線。根據運輸署調查所得，乘客對新巴 M49 號、新巴 970 號及專線小巴 69 號的需求較大。亦由於專線小巴只能提供 16 個座位，所以第 69 號線在繁忙時間的載客量接近百分之一百。據估計，待貝沙灣落成後，市民對上述路線的需求會進一步上升。而策劃中的數碼港交通發展，包括一條公共巴士路線、3 條專線小巴路線，以及一條由數碼港管理公司提供的穿梭巴士路線。第 970 號線的重組計劃已於早前得到本委員會通過，並已於本年 7 月實施；市民對重組計劃後第 970 號線服務大致滿意。運輸署亦在上次會議就第 10X 號線諮詢委員會，第 10X 號線途經威靈頓街，早前在威靈頓街曾發生交通意外，運輸署正研究有關路段的安全問題。故須待有關調查完成後，再諮詢當區人士及專線小巴遴選委員會，才可落實有關建議。運輸署亦於早前就第 58 號線的重組計劃諮詢本委員會，部分委員擔心實施有關計劃，會影響域多利道一帶的專線小巴服務。因此，運輸署早前亦曾與有關專線營運商及地區人士商討有關計劃詳情，並會盡快再次諮詢有關委員及專線小巴遴選委員。現時第 69 號線由數碼港至 漁涌，但據調查顯示，專線

小巴 69 號線的大部分乘客均會於銅鑼灣上落車；為提高其營運效率及配合乘客需求，運輸署正與專線小巴及數碼港管理公司商討在不影響銅鑼灣交通的情況下，增設總站以提供由數碼港至銅鑼灣的專線小巴服務。運輸署亦會於稍後時間諮詢區議會。數碼港管理公司正與相關巴士公司商討提供數碼港商場穿梭巴士服務。有關路線主要於星期六及公眾假期提供服務，而班次則約為每半小時或 1 小時一班。雖然有關路線現時仍未落實，但根據估計，該路線主要為行走南區區內路線。運輸署在有進一步的資料時，會轉交予委員會；以及

- (d) 由於數碼港的發展仍存在很多變數，故此上述公共交通服務的發展或會因應有關發展而改變。運輸署會在有需要時向委員會報告有關進展。

6. 黃文傑先生 MH 申報利益，表示第 58 及 69X 號線乃其公司所經營。

7. 委員會同意黃文傑先生 MH 列席會議，並無發言權。

8. 苗華振先生認為，數碼港的發展雖然尚未完成，但運輸署為有關的交通發展作出計劃。反觀其他屋 的交通計劃，運輸署卻不會在發展期間早作安排。另外，他亦提及域多利道一帶的路面較窄，希望運輸署為數碼港的交通安排作出規劃時，多加留意，免生意外。

9. 高錦祥先生 MH表示，貝沙灣的落成及數碼港的發展或會吸引遊客前往該區遊覽。他提出以下查詢：(i)在數碼港內是否設有旅遊車上落客區；(ii)數碼港現設有多少個停車位供遊客或公眾人士使用；(iii)貝沙灣是否設有訪客車位或收費車位；(iv)數碼港巴士總站是否已預留位置予專線小巴停泊；以及(v)第 10X 及 58 號線在數碼港繞經的路線安排。

10. 高譚根先生表示，數碼港管理公司鄧淑明博士就數碼港的交通安排有以下意見：

- (a) 增加第 970 號線的班次，由每 8 至 12 分鐘一班增至 5 至 10 分鐘一班；
- (b) 第 107P 號線每日下午由數碼港開出的班次時間改為 6 時 10 分及 6 時 30 分，讓市民可於下班後趕及乘搭；
- (c) 把專線小巴第 69 號線在繁忙時間的班次增至每 10 分鐘一班；
- (d) 第 73 號線在下班時間 6 時 15 分的班次經常出現脫班情況，故請巴士公司作出改善；以及
- (e) 把第 73 號線的下班班次開出時間由 6 時 01 分更改為 6 時 05 分，並把 6 時 15 分的班次延遲至 6 時 20 分開出，以配合數碼港員工的下班時間。

另外，他表示隨著數碼港的發展，進出域多利道的車輛流量會大大增加。他擔心車輛行經域多利道及石排灣道一帶時的行車安全，並建議署方在域多利道及石排灣道一帶興建立體交匯處，以減少意外發生和改善交通流量。

11. 主席表示，除數碼港的交通規劃外，委員會亦計劃請運輸署就本區各部分的交通安排作出檢討。

12. 黃志德先生回應表示：

- (a) 運輸署會就各區的新發展預早作出規劃，並會盡早就各區的發展計劃諮詢委員會；
- (b) 有關立體交匯處的建議，會交由運輸署工程師考慮。運輸署亦會密切監察有關方面的交通情況；
- (c) 遊覽數碼港的遊客可分為本土遊客及外國遊客兩類。本土遊客主要乘搭公共交通工具前往數碼港，而外國遊客則會乘搭旅遊巴。早上時間，旅遊巴可於數碼港內停泊，

但在下班繁忙時間，為避免數碼港出現交通擠塞的情況，運輸署將數碼港內的道路劃為禁區。然而，旅遊業界人士可預早與數碼港方面聯絡，安排旅遊巴上落客的地點。運輸署稍後亦會與數碼港方面商討有關旅遊巴上落客的安排，並會研究在道路設計上作出相應配合，如增闢旅遊巴上落客位等；

- (d) 有關數碼港及貝沙灣的訪客車位數目，署方會向數碼港查詢，並會於稍後將有關資料轉交予有關委員；以及
- (e) 計劃中的第 58 號線不會繞經數碼港巴士總站。運輸署會在資訊道尋找合適的上落客點，以減少車輛繞經巴士總站的時間。由於第 10X 號線乃伸延路線，故此須在數碼港內掉頭，並須在數碼港巴士總站內停泊；有關車站會設於第 69 號線總站後面。

13. 黃志毅先生表示，據了解，現時數碼港商場已有穿梭巴士服務，但文件卻未有提及有關安排。另外，文件亦提及數碼港商場穿梭巴士，他謂一般商場穿梭巴士服務乃免費接載市民，他關注運輸署會如何平衡專利公共巴士及穿梭巴士的利益。

14. 黃志德先生回應表示，數碼港的戲院提供免費穿梭巴士服務，是配合戲院開幕，目的是吸引觀眾到戲院看電影。檢控組正跟進有關事宜，並會繼續監視有關服務。此外，當商場巴士投入服務之後，該戲院的免費穿梭巴士便沒有存在的必要。據了解，數碼港商場的穿梭巴士會待數碼港商場內大部分的舖位入伙後，才開始提供服務。數碼港管理公司正與巴士公司商討有關穿梭巴士服務。他亦同意需要平衡商場及巴士公司的利益，並會向數碼港管理公司反映委員對此事的關注。

15. 主席查詢運輸署是否暫時容許非法穿梭巴士繼續運作，並會作出罰款。

16. 黃志德先生回應表示，據了解，**運輸署**檢控組會與營辦商會面，並會勸諭該營辦商中止該等服務。若有證據顯示營辦商觸犯條例，**運輸署**才可以取消其營運牌照。

17. 主席請**運輸署**繼續監察有關非法服務，並盡快作出適當安排，將有關服務納入正軌。

18. 黃敬祥太平紳士表示，文件提及的主要為陸路交通計劃。據了解，數碼港現有一碼頭設施；由數碼港乘搭船隻至中環，亦是進出數碼港的可行路徑之一。因此，他詢問**運輸署**會如何策劃數碼港的水路交通安排。

19. 羅錦洪先生認為，數碼港的非法穿梭巴士乃不可接受，並促請**運輸署**盡速處理及作出適當安排。他續查詢以下事項：

- (a) 數碼港人口增長統計數字是如何評估得悉；
- (b) 截至 2000 年，數碼港的人口估計為多少；
- (c) 截至 2010 年平均估計每日人流數目；以及
- (d) 署方在計劃現時的交通設施配套時，是否已與或會興建的南區鐵路相配合。

20. 柴文瀚先生查詢現時的非法穿梭巴士是否使用 A08 牌照。他表示若有關穿梭巴士所使用的是 A08 牌照，則有關服務並不屬於非法服務，故難以監管。他謂按文件所示，現時第 69 號線的使用率為百分之一百，他查詢上述路線沿途（如華富、田灣及香港仔）的乘客所需的候車時間。他並詢問若第 69 號線沿途乘客未能乘搭該路線，**運輸署**會如何改善有關情況。他指出，按文件所示，預計數碼港於 2007 年時的工作人口為 6 000 人；他相信當中南區部分市民亦會於數碼港工作，但現時卻未有任何由數碼港至南區其他地區的公共交通服務。因此，他查詢署方是否有計劃提供有關服務或提供轉乘優惠安排。

21. 黃志德先生回應表示：

- (a) 數碼港的碼頭設於資訊道盡頭。以往該處的渡輪服務由新渡輪提供，航線經中環至北角；有關服務乃包船服務，並非一般市民可乘搭。由於數碼港對出的水域有遠洋輪船經過，若開辦小輪服務，很可能會使用高速船行走該路線，故此需要先進行測試，才可落實是否可開辦有關路線。運輸署現時未有計劃開辦渡輪服務；
- (b) 運輸署會就有關非法穿梭巴士事宜進行調查，在搜集足夠證據後，才可取消有關營運資格。此外，運輸署在 2003 年開始發現懷疑的非法巴士服務，並一直監察有關情況。但由於資源有限，運輸署會優先處理行經繁忙路段的非法巴士服務，而數碼港的懷疑個案主要涉及區內交通。運輸署會繼續密切監察有關情況；
- (c) 每個居住發展的地方對公共交通的需求有所不同，據估計，貝沙灣的住戶對公共交通需求的相對較低。運輸署會密切注意有關情況，並會在需要時作出調配以配合市民的需要；
- (d) 政府現時亦未落實是否興建南區鐵路；運輸署會待有進一步資料後，計劃有關配套安排；
- (e) 運輸署亦留意到，第 69 號線中途站的乘客未能上車，運輸署正與營辦商磋商，以便提供特別班次予中途站乘客；以及
- (f) 運輸署會向巴士公司反映委員對於行走數碼港至南區各地的路線服務及轉乘優惠的意見，希望可在來年的巴士路線發展計劃中推出有關服務及優惠。

22. 卜坤乾先生表示，除非法穿梭巴士服務外，亦發現有非法專線小巴服務。現時，第 69A 號線行經數碼港至香港仔，服務時間由早上 10 時至下午 5 時。但在晚上戲院散場時分，均出現沒有號碼的專線小巴接載乘客。他估計由於沒有其他公共交通服務線行走數碼港至

香港仔一段路線，故小巴公司特別安排有關服務。他認為小巴公司提供有關服務乃符合市民需要，並建議運輸署盡速把第 69A 號線的服務時間延長至晚上。

23. 林啓暉先生表示，希望運輸署在處理有關非法巴士服務時，能顧及市民的實際需要。在暫停有關非法服務時，亦應相應為市民提供合適的公共交通服務。

24. 羅錦洪先生續查詢有關人口增長的數據來源，以及在 2010 年，人口增長至多少。另外，他亦查詢截至 2010 年，估計每日進出數碼港的人口數量。

25. 黃志德先生回應表示：

- (a) 運輸署會派員調查有關非法專線小巴服務一事，並在需要時與營辦商討論有關延長服務時間的安排；
- (b) 運輸署在打擊懷疑非法巴士服務時，同時會提供以民為本的公共巴士服務；
- (c) 有關人口增長的數字主要由數碼港方面提供，而有關數碼港的發展方向則由政策局擬定；
- (d) 有關每日的平均人流數字，運輸署會待貝沙灣入伙後，作出調查；以及
- (e) 運輸署暫未有 2010 年數碼港人口的數目。

26. 主席總結表示，委員會希望運輸署盡速處理有關懷疑非法巴士服務的問題。另外，若數碼港的交通發展有任何變動，請運輸署向本委員會報告。

(會後補註：運輸署表示，署方檢控組聯同香港警務署於本年 8

月中就數碼港的非法巴士活動到數碼港視察。其後運輸署亦於本年 9 月對有關活動進行了調查，並已掌握了基本的資料。運輸署檢控組正與香港警務處制訂打擊數碼港非法巴士的策略)。

議程三： 開設行走機場至南區巴士路線
(交通文件 18/2004 號)

27. 主席表示，委員會在上次會議上強烈要求運輸署提交擬訂的南區機場巴士路線，故邀請運輸署代表出席是次會議介紹有關事宜。他並歡迎運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科梁佩賢女士出席是次會議。

28. 梁佩賢女士簡介交通文件 18/2004 號。她對於運輸署未能於是次會議提交有關路線的具體方案表示歉意。她解釋說南區至機場巴士路線乃車程較長的跨區路線，保守估計其行車時間超過 1.5 小時。雖然運輸署曾收到不少市民要求有關路線行經該區，但該署在設計路線時除要照顧市民需要，亦要在行車路線及時間方面作出平衡。因此，運輸署必須審慎設計有關路線。另外，隨著南區及中西區的發展，運輸署在設計路線時亦要顧及行經路段是否適合巴士使用；例如士美菲路伸延路段，運輸署曾安排單層及雙層巴士進行試路。她亦表示，由於該路線行車時間較長，故在資源安排上亦須特別謹慎處理；初步預計該路線須調配 7 部巴士行走。她指出，若行車路線過於迂迴，市民或會因為行車時間過長而不選乘有關路線，最終該路線亦會因客量不足而難以繼續經營。她希望透過是次會議，收集各委員的意見，並會於下次會議向委員會提交該路線的方案，包括終站、行車路線及服務班次等。她謂由於該路線行經其他區域，如離島區及中西區等，故此，運輸署計劃於本年 10 月在有關區議會的交通及運輸事務委員會（下稱交通會）會議上進行諮詢。

29. 主席查詢運輸署在下次會議所提交的計劃內容範疇，以及何時開辦有關路線。

30. 梁佩賢女士表示，運輸署計劃提交的方案包括行車路線及時間表等。她亦謂由於該路線未能行走南區每一處地點，故該署會要求巴士公司考慮提供巴士轉乘計劃。運輸署初步預算該路線會選取較便宜

的“E”線安排，但在行車路線的安排上則有別於一般的“E”線安排，該線預計不會行走東涌市中心及機場貨運區。至於需往返機場貨運站工作的南區市民，該署建議市民可在青嶼幹線繳費廣場轉乘其他行經機場貨運站的巴士路線。她表示運輸署計劃在10月初會就有關計劃諮詢交通諮詢委員會，以及在相近的時間諮詢離島區及中西區區議會的交通會，在協調各有關的意見後，將方案提交予上級批准，但實際開設機場巴士的時間則視乎有關的諮詢結果。

31. 主席表示希望各委員可就該路線提出意見，讓運輸署在規劃階段已能就有關意見作出考慮，使路線更切合市民的需要。

32. 朱慶虹先生表示，歡迎運輸署於10月提交較確實的方案予委員會考慮。他希望運輸署在諮詢委員會後，能盡快落實有關計劃，而非待訂定明年的巴士路線發展計劃時，才開設有關路線。他亦要求運輸署定期向本委員會匯報有關進展。就路線安排方面，他認為路線不宜過於迂迴，並希望該路線在行經南區及中西區後，行經西區海底隧道，直達機場。同時，有關路線應途經酒店區，如黃竹坑區，以及鴨脷洲和華富邨等等。

33. 柴文瀚先生表示一般而言，在開設路線時，運輸署會邀請巴士公司提交計劃及投標，並會再就有關計劃諮詢區議會。他查詢運輸署估計在本年10月期間會完成哪項工作。他擔心若運輸署在諮詢區議會後，才就有關路線邀請巴士公司提交計劃，有關路線展開服務的時間會因而延遲。另外，他請運輸署詳細解釋有關士美菲路伸延路段的問題。他指運輸署表示有關路線將由7部巴士行走，他查詢運輸署是否額外增加巴士數量上限，還是須從其他路線調配7輛巴士行走該路線而影響其他巴士服務。

34. 梁佩賢女士回應表示：

- (a) 同意定期向委員會匯報有關路線發展；
- (b) 運輸署會考慮該路線行經酒店區的可行性。但若該路線行經數碼港後折返薄扶林道，會令路線變得迂迴，故須審慎考慮；

- (c) 該路線將會透過遴選工作選出合適的營辦商。運輸署已在今年邀請巴士公司提交其 5 年巴士路線發展計劃時，提交上述路線建議。但由於該建議未及委員會所提出的建議全面，故此，運輸署計劃在諮詢各有關人士的意見後，便會邀請巴士公司申請營辦該路線；
- (d) 運輸署曾就士美菲路伸延路段進行試路，以研究有關路段是否適合單層巴士或雙層巴士行走。該署會在 10 月提交的方案中列出適合行駛該路段的巴士類別；以及
- (e) 運輸署一直鼓勵巴士公司善用資源，並會對巴士公司所提交的整體巴士路線發展計劃作出研究。巴士公司或會調派現時乘客量較少的路線的車輛行走南區至機場的巴士路線，運輸署在考慮有關的建議時，定會根據乘客的需求及 資源運用等相關因素作出考慮。

35. 主席表示，早前運輸署曾表示會在 2005/06 年巴士路線發展計劃中討論有關建議，他查詢運輸署會否計劃將有關建議在 2005/06 年巴士路線發展計劃中作出討論，他擔心此舉會延遲有關計劃的落實時間。

36. 梁佩賢女士回應表示，該署已安排在每年一度的巴士路線發展計劃諮詢前向委員會提交機場巴士路線的方案供委員作出討論，若相關的人士能就有關路線達致共識，到來年年初的 2005/06 年巴士路線發展計劃諮詢時再次討論，相信能縮短商議的時間，並不會影響開設該路線的時間。

37. 主席表示，委員會十分關注上述路線何時開始服務。

38. 林啓暉先生表示，上次會議期間，運輸署未有切實回應市民訴求，但運輸署是次回應已明顯改善。他多謝運輸署重視南區市民的需要，並認為運輸署在是次擬設路線的進展理想。他亦同意朱慶虹先生的意見，希望運輸署能獨立處理此路線計劃，以加快開設有關路線，服務市民。他強烈要求以鴨 洲作為該路線的起點及終站，當中應以

需求最大的海怡半島為終點。最後，他表示，南區市民最迫切需要此路線，因此他建議此路線只行經南區及中西區。

39. 羅錦洪先生表示對運輸署需花多年時間才擬定有關路線表示遺憾。他表示在 6 月 7 日委員會會議上已要求運輸署提交路線建議，據了解，巴士公司亦已於 6 月下旬就有關路線提交建議，他亦多次敦促秘書處請運輸署提交建議，但運輸署在是次會議仍未能提交計劃。他認為有關路線若只能在 2005 年開辦，是極不能接受的安排。他表示，南區居民爭取開辦該路線已有數年，故此即使該路線能成功開辦，亦是延遲了數年而非提早數個月。他對運輸署遲遲未能開辦有關路線表示強烈不滿。另外，他希望運輸署在規劃該路線時首先收集市民意見，按市民的實際需要，擬定路線。

40. 陳李佩英女士多謝各委員爭取開辦有關路線。她表示，赤柱將會有酒店，而且赤柱乃一主要的旅遊點，因此她希望有關路線可途經赤柱。

41. 陳理誠先生表示，根據上次會議記錄，委員會要求運輸署就有關路線提交方案。如按會議記錄第 78 段，委員會要求運輸署在開設路線時，須避免路線過於迂迴，並及早諮詢區議會。此外，他指羅錦洪先生亦在上次會議時表示，南區居民一直強烈要求增設來往機場與南區的巴士路線，當時羅先生並要求運輸署於是次會議前提交有關路線建議予委員會，方便委員有充裕時間就有關路線諮詢市民，並於本年度的暑假前開設該路線。陳先生表示，他本人亦於上次會議要求運輸署擬定有關路線予委員會考慮。另外，林啓暉先生亦在上次會議對於運輸署未能確實回應議會有關開辦南區機場巴士路線的強烈要求表示失望。根據上次會議記錄，委員會已清晰表達有關意見，並強烈要求運輸署於是次會議前，提交南區機場巴士路線的建議計劃予委員會討論。故此，他對於運輸署在是次會議未能提交路線方案表示失望。

42. 楊小璧女士表示，上述路線計劃中最難安排的應是路線行經的地方。不少市民均希望有關路線可途經其住處，但此安排會令路線迂迴，屆時將會大大影響乘客。她希望有關路線較直接，如以海洋公園或海怡半島作為路線起點，途經香港仔中心及薄扶林道。運輸署可考

慮將香港仔中心作為中轉站，市民可透過轉乘計劃由南區各處轉乘巴士至香港仔中心乘搭該路線，以縮短該路線的車程。

43. 黃文傑先生 MH 同意林啓暉先生的意見，認為有關路線應由海怡半島開出，而路線安排亦不應過於迂迴，以避免引致有關路線客量不足。他亦建議該路線應為通宵路線，以方便南區市民到機場上班，如機場地勤。最後，他希望各委員除了顧及該區居民外，亦需顧及該路線的營運安排，盡量避免路線過於迂迴。

44. 梁佩賢女士 回應表示：

- (a) 在設計行車路線時，運輸署會審慎考慮相關地區的需要及巴士公司營運上的安排。她亦同意路線不應過於迂迴，若該路線的行車時間需要 2 個小時才由南區抵達機場，相信市民未必會選乘該路線；
- (b) 運輸署亦會邀請營辦商一併考慮提供巴士轉乘計劃，從而希望可縮短該線的行車時間；以及
- (c) 運輸署明白本區的居民強烈要求開辦有關路線，署方對各相關地區的區議會意見均同樣尊重，因此署方會在諮詢所有相關區議會的交通會後，協調及整理有關的意見，以期盡快落實該路線的方案。

45. 主席 請各委員提出較實質的意見，供運輸署考慮。

46. 朱晉賢先生 認為運輸署在 10 月可提交路線建議已可接受。就路線安排方面，他亦同意該路線由海怡半島開出。他謂利東 及漁安苑共有 3 萬 7 千多居民，運輸署可考慮該路線行經上述屋 。他認為該路線途經石排灣道及薄扶林道後，較理想的安排為行經山道，但基於西環現時未有機場巴士服務，故此他亦不反對路線行經士美菲路伸延路段抵達西環一帶。最後，他亦同意該路線在不途經貨運站情況下，以“E”線運作。

47. 林玉珍女士表示，鴨洲的人口佔南區總人口三分之一，故此建議此路線以鴨洲為起點。她希望以快線模式運作，不入東涌，以避免路線過分迂迴。她建議運輸署預早將有關路線計劃，分發予各委員考慮。

48. 梁佩賢女士表示，運輸署初步計劃以“E”線形式開辦，但此路線與其他“E”線不同；此路線將收取“E”線車資，但並不會行經東涌市中心及機場貨運區。市民若需抵達機場貨運區，則須在青嶼幹線繳費廣場轉乘其他“E”線巴士。她亦表示，有關路線的方案會盡早交予各委員考慮。

49. 黃志毅先生對是次委員會可開始訂定有關路線的細節內容表示高興。他建議路線應以鴨洲為起點，途經香港仔、薄扶林及中西區後，直達機場。由於上述路線並非旅遊路線，他對於此路線行經海洋公園有所保留。若日後海洋公園一帶有酒店發展，運輸署可考慮該路線行走海洋公園。他亦認為應充分利用轉乘計劃，將香港仔中心作為一中轉站，若該路線不經利東邨，市民可乘搭第 98 號線到達香港仔中心轉乘機場巴士。他認為若此路線能途經利東邨則最為理想。

50. 馬月霞女士 MH表示，大部分酒店均會提供巴士服務抵達機場，故此機場巴士路線未有必要途經所有酒店。她認為士美菲路彎多路斜，故不建議有關路線途經上述路段。她亦認同鴨洲區的居民較多，故此該路線應由海怡半島開出，經香港仔，再經中西區抵達機場。

51. 高譚根先生亦同意該路線由海怡半島開出，途經香港仔。他表示，除可途經薄扶林道外，亦可考慮途經域多利道直達西環一帶。

52. 羅錦洪先生表示基於鴨洲人口較多，故亦贊成該路線由鴨洲開出。他表示出外旅遊人士攜帶大型行李，而且現時公共交通工具亦未有放置行李的設備，故此市民較難利用轉乘計劃乘搭機場巴士。再者，有關交通條例並不容許乘客攜帶大型行李乘車。他亦認為有關路線途經碧瑤灣，到西環經西區海底隧道到機場的建議乃一可行選擇。由於士美菲路彎多路窄，故此他不同意該路線行經士美菲路。最後，他亦希望有關路線可以“E”線模式運作。

53. 陳李佩英女士表示，赤柱有多個旅遊點，希望運輸署在規劃路線時可加以考慮。

54. 陳理誠先生表示在上次會議已要求運輸署草擬路線供委員考慮。他認為運輸署從專業角度出發，可提供較可行的路線予委員考慮。他亦認為士美菲路的路面並不適宜巴士行走，故反對有關路線途經士美菲路。

55. 柴文瀚先生表示，就轉乘計劃的安排，運輸署應考慮現有巴士的規格及法例是否容許安排以轉乘計劃服務市民。若轉乘計劃的安排並不可行，市民或會因而要求路線行經各個區域，最終使有關路線過於迂迴而未能開辦。他再次查詢運輸署就開辦機場巴士路線一事諮詢交通諮詢委員會後的安排。

56. 梁佩賢女士表示：

- (a) 運輸署會在 10 月 4 日的南區交通會會議上提交詳細方案予各委員考慮；
- (b) 署方在設計路線時會一併考慮有關路線的轉乘安排；以及
- (c) 署方會於 10 月份內諮詢相關區議會的交通會，並會於會後向相關區議會的交通會匯報有關進展。

57. 林啓暉先生提出以下查詢：

- (a) 運輸署在 10 月 4 日提交建議時，是否已將有關計劃諮詢交通諮詢委員會；以及
- (b) 運輸署在諮詢各個區議會後所需的程序及時間表。

58. 柴文瀚先生查詢運輸署是否需要就上述路線諮詢交通諮詢委員會。

59. 梁佩賢女士澄清，署方須就上述路線諮詢各個區議會的交通及運輸事務委員會，而非交通諮詢委員會。她表示，署方會開始草擬該路線的方案，包括路線、班次及行車時間等等。在 10 月初，署方會就建議路線諮詢相關區議會的交通會，並會在協調及整理有關意見後及向上級匯報，並在需要時就修訂的建議再次諮詢相關區議會的交通會。其後，運輸署會就該路線邀請巴士公司申請營辦及進行遴選的工作。

60. 黃志毅先生重申，在設計路線時，運輸署應考慮轉乘計劃的安排。他表示，為免令路線過於迂迴，署方應考慮提供轉乘計劃，以照顧沒有機場巴士途經的地方的市民。

61. 林啓暉先生查詢，若一切順利，由招標至開辦路線所需時間。

62. 梁佩賢女士回應表示，由於署方需慎重考慮各相關區議會的意見，若有任何一個區議會對路線有所保留，運輸署仍須盡力協調及協助達致一個一致接受的方案。另外，成功申請營辦該線的巴士公司，亦需一段時間才能調配資源行走該路線，因此現階段難以估計開辦該路線的日期。若一切順利，預計該路線可在 2005 年內開辦。

63. 林啓暉先生表示，理解在過程中或會有阻滯。他查詢若由投標開始計算，一般而言，有關路線可於何時可以投入服務。

64. 梁佩賢女士回應表示，在一般情況下由選出合適的營辦商至開辦路線，所需時間為 2 至 3 個月。她亦明白南區居民已期待有關服務多時，因此署方會在選出合適的營辦商後盡力協助有關服務的安排。

65. 黃敬祥太平紳士表示，在考慮轉乘計劃安排時，署方必須考慮各區特有的地理環境。他表示南區大部分路段設計較難讓市民轉乘機場巴士，反觀中西區一帶 有多個地方可以供乘客轉乘機場巴士。因此，若他日署方在諮詢其他區議會時，應首先考慮本區在地理上的限制。

66. 鄧文傑先生認為西環居民有較多選擇，故此機場巴士路線未有必要行經西區，該路線不應行經西環，增加行車時間。若有關路線不

經西環，可減少諮詢中西區，加快開辦有關服務。另外，他亦同意提供轉乘計劃予部分偏遠區域市民，避免路線過於迂迴。

67. 卜坤乾先生建議，此路線行經南區後，經寶翠園再直達機場。

68. 梁佩賢女士回應表示，在設計機場巴士路線時同時亦需考慮西區市民的需要。她認為若該路線途經西區時不至於太迂迴，仍可增加乘客量，相信對該路線的營運有一定的幫助。

69. 主席表示，為讓各委員可有充份時間就有關建議作出考慮，故請運輸署在 9 月上旬提交文件。

70. 梁佩賢女士表示，會於會後與上級考慮提早遞交文件時間的可行性。

71. 羅錦洪先生建議，委員會提交一共識路線予運輸署考慮。

72. 主席表示，各委員已就有關路線提出意見，運輸署應可擬定路線。他希望署方在研究各委員意見後，提前提交有關文件，以便各委員有充份時間考慮。

(黃文傑先生 MH 及梁佩賢女士於下午 4 時 50 分離開會場。)

議程四： 25 歲以上全日制學生應納入地鐵乘車優惠 (交通文件 19/2004 號)

73. 柴文瀚先生介紹有關文件，他表示現時地鐵公司的乘車優惠計劃只提供予 13 歲至 25 歲的學生享用。有一群住在南區的 25 歲全日制學生曾發送電郵予各委員，希望地鐵公司可修訂其優惠計劃，將優惠提供予 25 歲以上的學生。他認為讀書乃該等 25 歲的全日制學生的主要職業，若地鐵公司可將優惠計劃提供予有關學生，除了可改善地鐵公司的形象外，亦可方便有關學生。

74. 楊小璧女士補充表示，世界各地的乘車優惠均沒有年齡的限制，因此她認為現時地鐵公司的安排乃是一種年齡歧視。地鐵公司回應表示，若擴大優惠範圍，將會影響公司的日常營運。她相信 25 歲以上的全日制學生的數目有限，故此她認為地鐵公司的回應乃誇大有關影響。

75. 主席表示，秘書處於會議前發信邀請運輸署、地鐵公司代表出席是次會議。由於地鐵公司未能抽空出席會議，因此以書面作出回應，委員可參閱交通文件 19/2004 號的附件二。主席亦表示，區議會早前收到“反年齡歧視縱隊”的電郵，烈要求將 25 歲以上全日制學生納入地鐵乘車優惠。他詢問各委員是否同意有關動議及會否提出修訂建議。

76. 黃志毅先生表示，由於是項討論用動議形式討論，委員須就有關建議投票，他認為現時未有足夠資料（包括現時全港有多少名全日制學生等）作出討論，再加上地鐵公司未能派員出席是次會議，故此委員未能了解地鐵否定將 25 歲以上全日制學生納入乘車優惠計劃中的真正原因。基於上述原因，他要求委員會延遲討論有關事宜。

77. 朱慶虹先生申報利益，表示有 500 多股的地鐵公司股份。他支持黃志毅先生的意見，希望了解 25 歲以上學生的數目，才作出討論，他同意延遲有關討論，並希望地鐵公司可派員出席下次會議，解釋有關詳情。

78. 羅錦洪先生亦支持黃志毅先生及朱慶虹先生的意見。另外，他認為有關議題的範疇應擴大至全港公共交通工具，即全港的集體運輸公共交通工具亦應提供優惠予全日制學生。他亦同意暫時擱置有關討論。

79. 黃敬祥太平紳士贊成所有公共交通工具應提供優惠予全日制學生。他亦同意首先搜集較多數據及資料，才繼續討論。據他了解，其他區議會亦曾就有關議題作出討論，他希望了解有關情況。

80. 林啓暉先生表示，希望秘書處可提供較多資料予委員會討論，他亦同意暫時擱置討論。他認為柴文瀚先生及楊小璧女士在發出信件予委

員會時，不應使用列有立法會議員名字的信件，他建議上述議員改用區議員的信紙出信。

81. 主席表示，委員會同意暫時擱置討論，待有較詳細的資料時再作討論。

82. 馬月霞女士認為委員在提出議題討論時，未必有需要以動議形作出討論。她表示若以動議形式作出決定後，議員不得在本年內就該議題作出討論，限制較大。故此她建議各委員以提出議程的方式，就有關事項作出討論。

83. 柴文瀚先生回應表示，有關議題與其他項目不同，如機場巴士路線等，委員較難達致同一方向，但他相信委員會就本議題較易取得共識，為更清晰及 烈表達本委員會的立場，故此建議利用動議方式作出討論。就有關信紙的問題，他表示由於出紙的費用與區議會的實報實銷及其議員辦事處的地址等有關，因此須詳細研究。

(會後補註：教育統籌局表示，按 2002/03 年學年資料，25 歲以上全日制學生(修讀 1 年或以上的課程)的數目為 5200 名。)

議程五：於以往會議曾作討論事項的進展報告

(截至 2004 年 7 月 16 日的情況)

(交通文件 16/2004 號)

鴨 洲橋道、鴨 洲徑路口改善工程及行人天橋計劃

84. 黃敬祥太平紳士表示，按原來工程計劃，利東 道北行一段的行人路應已於本年 7 月 17 日開放予市民使用，但有關路段的工程至今仍未完成。他曾透過秘書處向路政署查詢工程進展，路政署表示由於漁安苑附近的斜坡工程尚未完成，影響了利東 道行人路的工程進度。他續查詢路政署可於何時完成有關工程並重新開放有關行人路。

85. 張子敬先生回應表示，負責同事表示該行人路會於 8 月中重新開放予市民使用，而有關工程延遲主要乃由於天雨關係。

86. 黃志毅先生表示，現時鴨脷洲徑的工程嚴重影響利東邨道的交通情況。他對於工程未能在預期內完成表示不滿，並擔心路政署是否可於本年 8 月中旬完成該部分工程及重新開放有關行人路段。他亦認為若只因天雨關係而延遲工程達一個月之久，是不能接受的。他續查詢工程延遲的原因及詳情。

(陳理誠先生於下午 5 時 10 分離開會場。)

87. 黃敬祥太平紳士認為工程的延遲不單只由於天雨關係。他表示，若行人路工程現已完成，路政署待斜坡測試完畢，重開行人路，是可以接受的。可惜現時署方仍未展開行人路工程，因此他質疑工程延遲的主因是否天雨關係。

88. 朱晉賢先生對於有關路面工程仍未展開表示不滿。另外，現時由利東邨道北行方向右轉入鴨脷洲徑一段路面，由於未有清晰指示，車輛難以由利東邨道北行右轉入鴨脷洲徑。他亦指出現時鴨脷洲徑及利東邨道口的交通指示牌不足，駕車人士難以辨別哪條行車路線往利東邨，哪條行車路線往鴨脷洲徑。因此他建議署方盡速加裝清晰路牌讓駕車人士依循，避免意外發生。

89. 主席表示，本委員會早前已要求在工程範圍設置清晰指示，故請路政署跟進有關事宜。

90. 張子敬先生回應表示，會於會後與負責同事聯絡，在工程範圍附近增設指示牌。他解釋謂，一般路面工程須要處理路底泥土，待路底泥土曬乾，路政署才可繼續進行其他工序。但因早前間歇性下雨的關係，路底泥土未能完全曬乾，其他工序亦因此延遲。他對於署方未能如期完

成工程表示歉意，並表示在一般情況下，將可在本年 8 月中旬完成有關工程。

91. 黃志毅先生認為有關承辦商並不尊重地區人士的意見。他表示，在工程計劃期間，應已考慮天雨因素，若在計劃時未有考慮此因素，則署方必須承認計劃上的錯誤。他表示有關路段未能如期開放予市民使用，嚴重影響當區市民的生活，他強烈要求署方盡速完成有關工程及開放道路予市民使用。

92. 黃敬祥太平紳士表示，上述工程於本年 5 月 17 日展開，並預計本年 7 月 17 日完成。若工程因天雨影響，其他路面工程亦會相應延遲，但他發現現時其他路面工程已完成，唯獨是有關行人路面工程尚未完成。他重申若現時行人路面工程已完成，只待斜坡測試完畢才可開放行人路，他尚可接受有關安排；可惜署方現時仍未展開行人路面工程。另外，他認為承建商一直以來的態度也十分合作，但唯署方負責同事的態度卻不合作。

93. 主席表示，請路政署聯絡有關委員解釋工程延遲原因。

94. 林啓暉先生表示，鴨 洲區各議員難以向居民交待有關工程延遲的事宜。他要求署方提交書面回應交待有關安排。朱晉賢先生亦持相同意見。

95. 主席表示，秘書處早前已要求路政署提交資料以交待工程延遲的原因，並會盡快將有關資料分發予各委員。

96. 馬月霞女士表示，現時工程範圍附近未有清晰路牌，駕車人士容易混淆行車路線，她建議署方盡快增設適當路牌，讓駕車人士參考。

97. 許湧鐘太平紳士表示，承建商或會佔用鴨 洲橋道路面，他建議有關方面預早提供指示牌，提醒駕駛人士前面路段正有工程進行。

98. 羅錦洪先生表示，就署方有關同事態度不佳一事，希望署方跟進。

99. 主席總結表示，請路政署盡快加設足夠及清晰的指示牌，以及提交書面回應解釋工程延遲的原因。

(會後補註：路政署已於本年 8 月透過秘書處，發信予各委員解釋工程延遲的原因及在路面增設指示牌。)

春磡角道及黃麻角道路面重建及重鋪工程

100. 陳李佩英女士查詢上述工程計劃的進展。

101. 張子敬先生回應表示，有關項目分為兩項工程，包括春磡角道工程及黃麻角道工程，而黃麻角道工程因資源關係，暫時擱置。署方正就春磡角道工程進行詳細設計，若此項工程項目獲得撥款，工程合約可於本年年底展開。

102. 陳李佩英女士查詢，據估計，署方會否撥款進行春磡角道工程。

103. 張子敬先生回應表示，現階段難以確定署方會否撥款進行有關項目，據估計，署方有機會撥出款項進行有關工程。

華景街及華富道水管鋪設工程及路面重建工程

104. 柴文瀚先生表示，有關工程已進行多時，現時部分路段仍實施臨時交通措施，他查詢有關工程的進展。

105. 張子敬先生回應表示，所有行車路面工程應可於本年 7 月初完成，有關的行人路工程則會於本年 8 月份完成。

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

106. 陳李佩英女士表示，文件提及署方正檢討有關停車場的設計方

案，務求得出最具成本效益的方案，她查詢何謂最具成本效益的方案。

107. 洪永淇先生回應表示，有關成本效益方案主要涉及該停車場的建築成本及每年的營運成本。原計劃的停車場乃一建於地底的三層停車場，其建築成本相當昂貴。同時，由於該停車場建於地下，須裝置大量空調設施，因此營運成本相對十分高昂。運輸署及建築署現時正研究一建築成本及營運成本較低的方案，希望同時可提供足夠的車位及設施予市民使用。運輸署正與各有關部門商討可行方案，待有進一步的發展時，會告知各委員。

108. 陳李佩英女士詢問，那是否意味早前署方設計的停車場計劃全盤推翻。

109. 洪永淇先生回應表示，有關公共巴士總站及的士站等設施會繼續保留。早前停車場設計是以地下停車場設計，為減低成本，運輸署正與建築署研究將地下停車場的層數減少。

110. 陳李佩英女士表示，停車場對赤柱的旅遊業發展有重要影響，希望署方盡快落實有關設計及將設計方案分發予委員。

(黃志毅先生於下 5 時 32 分離開會場。)

大潭道（大潭壩路段）

111. 陳李佩英女士表示，分區委員會曾就有關的交通管理計劃作出討論，並已向署方反映。她查詢有關管理計劃的進展。

112. 洪永淇先生回應表示，運輸署在收集本委員會及分區委員會的意見後，已修訂此交通管理計劃，並計劃將有關計劃提交予分區委員會考慮。署方原計劃於上星期就有關修訂計劃諮詢分區委員會，並在是次會議時向委員會匯報，但礙於颱風關係，署方未能於本會議前諮詢區議會。署方會在諮詢分區委員後，向本委員交待。

擴展偵察車速攝系統

113. 許湧鐘太平紳士表示，據了解，透過秘書處及南區民政事務處跟進後，有關拆除余振強第二紀念中學對出的偵察車速攝影機的事宜有進一步發展，他查詢有關工程進展。

114. 雷達明先生回應表示，負責同事表示會於本年 8 月初拆除設置在余振強第二紀念中學對出的偵察車速攝影機。

(馬偉光先生於下午 5 時 35 分離開會場。)

115. 羅錦洪先生表示，在上兩次會議時，已反對在余振強第二紀念中學對出增設偵察車速攝影機。運輸署早前表示會就有關意見作出考慮，但截至現在有關事宜仍未有進一步發展。他查詢余振強第二紀念中學向署方建議的位置詳情，以及署方是否已考慮其意見及有關回應。

116. 雷達明先生回應表示，他已將羅錦洪先生的意見向負責同事反映。他會於是次會議後，再次向負責同事反映有關意見。

117. 羅錦洪先生認為若只將余振強第二紀念中學對出的偵察器向上移數十呎，根本未能解決問題。他表示在該路段行駛的車輛，雖然以低速檔及未踏油門行車，但仍無法減速至 50 公里，故車輛大多數會因而被動地超速前行。

118. 雷達明先生表示，會向有關同事反映羅錦洪先生的意見。

南區巴士路線發展計劃

新巴第 315 號、91 及 94 號線

119. 林玉珍女士查詢有關取消第 315 號線轉乘優惠的安排。另外，她亦表示，在本年巴士路線發展計劃中提及把第 91 及 94 號線合併的計劃，她查詢有關進展。

120. 黃志德先生回應表示，由於新巴更改巴士路線，故此須相應就轉乘優惠作出修改才可配合路線發展。有關第 91 及 94 號線的合併計劃，署方一直與巴士公司商議有關安排，待利東 道的交通情況有所改善，

署方便可落實有關合併計劃。

121. 黃敬祥太平紳士表示希望署方在落實第 91 及 94 號線的合併計劃前，可預早透過民政事務處通知各相關委員。

新巴第 399 號線

122. 黃敬祥太平紳士表示，在討論路線發展計劃時，已要求巴士公司將有關服務改為全年服務。他表示康樂及文化事務署在 10 月 31 日後，不會再安排救生員到某些泳灘，他質疑有關服務是否應最少延長至本年 10 月 31 日。另外，若有關路線服務至 10 月 3 日，那是否意味所有宣傳赤柱旅遊的活動可暫時擱置。他重申要求巴士公司將第 399 號線更改為全年服務。陳李佩英女士亦持相同意見。

123. 主席請運輸署與巴士公司商討有關事宜，並於稍後時間向委員會匯報。

第 37、37A 號及 39C 號線

124. 黃敬祥太平紳士表示，現時第 37 號線提供每 30 分鐘繞經深灣軒的服務。但現時未有車輛由香港仔接載市民至深灣軒，若市民乘搭第 39C 號線由香港仔入鴨洲，深灣軒的居民須在香港真光書院下車，再步行一段斜路才到達深灣軒。他建議署方考慮第 39C 號線提供每 30 分一班繞經深灣軒的服務，以方便市民。

125. 黃志德先生回應表示，現時深灣軒約有 100 戶已入伙，署方會密切注視有關的情況。他表示，署方早前考慮第 37 及 37A 號線繞經深灣軒，主要是方便市民到鴨洲大街購物，但發覺現時的乘客較少。由於現時利東道及深灣軒的交通情況未如理想，故此運輸署在引入公共交通工具繞經深灣軒時，必須審慎考慮有關影響。他同意會按乘客的實際需求，積極考慮第 39C 號線繞經深灣軒的可行性。

126. 黃敬祥太平紳士表示，第 37 及 37A 號線提供每半小時一班繞經深灣軒的服務並不足夠，建議增加至每 15 分鐘一班。另外，現時有不少乘客在利東 道及鴨 洲徑交界處下車，他認為此安排極為危險，故希望署方盡快與有關營辦商達成協議，讓第 39C 號線繞經深灣軒。

127. 馬月霞女士表示，早前曾接到投訴，指第 39C 號線在利東 道及鴨 洲徑交界處停車，造成交通阻塞，她希望署方盡快作出適當安排。

128. 朱晉賢先生表示，重鋪鴨 洲徑後，有關路面較前寬闊，而且在鴨 洲徑盡頭亦設有迴旋處供專線小巴掉頭。他認為專線小巴行經鴨 洲徑一段路面所需時間有限，但遠較現時專線小巴在鴨 洲徑及利東 道交界處停車安全，因此他亦希望署方盡快與營辦商商討有關事宜。

129. 主席總結稱，委員會關注第 39C 號線在鴨 洲徑及利東 道交界處停車一事，並請運輸署跟進有關事宜。

（會後補註： 運輸署表示，署方在本年 8 月曾就深灣軒的交通問題會見專線小巴第 36、37、38 及 39C 號線的營辦商及深灣軒的房屋經理，討論如何加強深灣軒的交通服務。運輸署會按照深灣軒的入伙進度，考慮引入適當的公共交通工具至深灣軒。同時，署方亦已提醒專線小巴第 39C 號線的營辦商只可在適當的地點接載深灣軒的乘客，署方會繼續密切監察有關情況。

議程六： 其他事項

一.) 刺激香港西區海底隧道汽車流量

130. 主席表示，楊小壁議員來信建議委員會就「促請香港西區海底隧道有限公司，釐訂以刺激汽車流量為主的收費策略，達成扭虧為盈，以及疏導過海交通的雙贏目標」作出討論。

131. 楊小璧議員簡介有關建議。她表示現時西區海底隧道（下稱西隧）的流量太低而收費太高。政府最初與西隧公司簽訂協議時，是希望透過西隧紓緩過海隧道的塞車情況。現時西隧的每日汽車流量為 4 萬架次，紅磡海底隧道（下稱紅隧）的汽車流量為 12 萬架次，而東區海底隧道（下稱東隧）則為 7 萬架次，另外，西隧按原來設計的每日汽車流量為 18 萬架次，可見現時的營運情況乃浪費資源。她認為現時西隧就刺激汽車流量的方案並不足夠，舉例而言，隧道公司送出汽油贈券，但有關贈券的使用方式有所限制，在刺激汽車流量方面亦有限。當年政府為配合西隧的落成而興建士美菲路的伸延路段，但由於西隧的使用量不足，亦浪費了士美菲路的伸延路段的建設。是次西隧加價主要因為西隧的負債龐大，雖然西隧已開始每年有 1 億盈餘，但西隧公司仍表示 3 億盈餘才足夠支付龐大的負債，亦因此建議加價。她認為西隧公司未有認真研究刺激汽車流量的方法，只懂得以加價來增加盈利。她對於西隧公司未有善用隧道協助解決其他過海隧道交通擠塞的情況表示不滿。隨著九龍西的發展及 士尼樂園的落成，西隧的前景應是樂觀的，她認為若西隧公司未能有效經營西隧，政府應收購該隧道，與紅隧一同經營，以徹底解決過海隧道擠塞及西隧收費昂貴的問題。最後，她希望委員會去信西隧公司以表示對其加價的不滿。

132. 主席表示，若委員會同意，將發信予香港西區海底隧道有限公司，表達委員會對西隧加價的關注。

133. 羅錦洪先生同意發信予西區海底隧道有限公司，同時希望要求政府重新編配幾條過海隧道的資源。他亦建議委員會去信予所有與南區有關的公共交通機構，要求他們調低收費。

134. 主席表示，希望委員首先集中就西隧加價一事作出討論。若委員同意，有關信件將以交通及運輸事務委員會的名義發出。

135. 許湧鐘太平紳士認為是次發信時，應旗幟鮮明地要求西隧研究刺激汽車流量的方案。他擔心若一併要求隧道公司重新編配資源，紅

隧及東隧或會因而加價。他亦認為西隧收費偏高致使汽車流量不足，浪費資源。

136. 楊小壁女士亦持相同意見。她表示除愉景灣隧道外，西隧的收費乃高於其他隧道收費 2 倍至 7 倍，而其汽車流量亦只較大欖隧道高。她認為雖然汽車流量與收費是相關連的，但她並非要求西隧減價，她只希望西隧可切實研究有關刺激流量的方法，例如贈送限制較少的汽油券供隧道使用者使用。

137. 朱慶虹先生同意發信予西隧，他表示若信件內容只提及增加刺激汽車流量策略，如贈送油券，會較空泛，他建議直接要求西隧減價。

138. 林啓暉先生表示由於有部分委員已離開會場，未能就是項議題作出討論，故此他建議秘書處在草擬有關信件後，把擬稿傳閱予所有委員考慮。

139. 主席表示同意待草擬有關信件後，傳閱予各委員考慮，才正式發信予各委員。

140. 羅錦洪先生查詢委員會何時會發信予西區海底隧道公司，他建議委員會在 9 月 12 日後，才發出有關信件。

141. 黃敬祥太平紳士表示，多謝楊小壁女士提出有關議題。他認為委員會實在有需要討論有關議題，故若將有關議題納入討論事項會較為適合。但若由於時間關係未能安排議程，他亦建議在其他事項中列明討論事項的名稱，讓委員可預先準備有關討論。

142. 朱晉賢先生查詢楊小壁女士在何時遞交有關議題。他與黃敬祥太平紳士的意見相同。他續查詢安排其他事項的程序，好讓其他委員了解有關安排。

143. 主席表示多謝各委員意見，他表示由於西區海底隧道乃一商營機構，而廖秀冬局長早前亦已表示，政府沒權限制西隧加價，因此他認為本委員會向有關方面表達關注已足夠。他亦同意秘書處待草擬有關信件後，把擬稿傳閱予各委員考慮。主席表示，楊小璧女士於本年 7 月 13 日遞交有關文件，而他本人亦透過秘書處與楊議員聯絡。他表示，現時在會議常規內未有詳列其他事項的安排。

144. 楊小璧女士表示，她本來建議以動議辯論方式討論有關事項，但不獲接納。其後，她亦曾建議把議題列入議程，以便討論有關事項，亦不獲接納，故此，最後只能在其他事項中討論有關議題。她認為應將有關議案納入議程內。

145. 主席表示，在考慮各方面因素後，認為此項目可在其他事項中討論。

146. 朱晉賢先生表示，一般而言，若議員在限期後建議討論議題，而有關議題有急切性，主席可考慮將有關項目納入其他事項中討論。但若議員在限期內提交議題，主席應將有關項目納入議程討論。他對於以動議辯論方式討論是項議題，則有所保留。

147. 主席回應表示，南區區議會會議常規並未清楚列明如何安排其他事項，他建議在會後詳細討論有關安排。

148. 朱慶虹先生表示，由於部分委員已離開會場，未有參與討論，因此建議主席在草擬有關信件後，把擬稿傳閱予各委員，以便考慮是否同意有關安排。

149. 許湧鐘太平紳士表示，如委員會現有足夠的法定人數參與會議，倘若各委員同意發信，委員會便可發信予西區海底隧道公司表達本會的關注。

150. 主席表示，按會議常規，在有足夠的法定人數出席會議的情況下達致共識，有關意向乃屬合法。他同意在草擬信件後，把擬稿傳予各委員考慮。

151. 朱慶虹先生表示，委員未曾知悉是次會議討論有關議題，而委員會卻發信予西區海底隧道公司，做法並不恰當。

152. 柴文瀚先生表示，雖然其他事項未有列明會於是次會議討論有關議題，但現時仍有足夠的法定人數討論，有關討論仍屬合法。他亦認為若委員認為有關事項缺乏重要性，委員會並不會考慮發信予有關機構表達意見，但若委員會已可就該事項達致共識，主席便可依照委員的決定執行委員會的決定。若各委員對信件內容有任何建議，則可再作討論。

153. 黃敬祥太平紳士表示，一般而言，其他事項會列明討論議題或內容，但在其他事項中一般不會作出辯論或討論。他認為是次議程未有列明其他事項的內容，若委員會發信予有關機構，將會受到一定壓力。但他亦認為委員會應就西隧加價一事表達關注，因此，在有足夠法定人數的情況下，他亦同意委員會發信予有關機構。

154. 主席表示，會於會後再與區議會討論就有關其他事項的安排。他亦同意有關安排並不會作為先例。

155. 歐立成先生表示贊成楊小壁女士的建議，但他擔心有關信件的內容未能使西隧減價，反而令東隧及紅隧加價。

156. 李國雄先生表示，秘書處會於草稿擬定後，分發各委員，各委員可將意見提交秘書處，秘書處會在收集各委員的意見後，作出修訂，並將修訂本再次分發予各委員考慮。待各委員同意後，才會發信予西區海底隧道有限公司。

157. 馬月霞女士表示，相信各委員亦贊同以委員會名義發信予西區海底隧道有限公司，但各委員關注信件內容，故此希望主席在草擬有關信

件後，把擬稿分發予各委員，在取得各委員同意後，才發信予西區海底隧道有限公司。

158. 歐立成先生查詢，若他對初稿有所意見，但其他委員卻認為原本的信件內容較恰當，他屆時是否應否決有關信件。

159. 羅錦洪先生查詢，信件內容最終由哪位委員決定，而有關信件會於何時發出。

160. 主席表示，信件內容最終應由委員會主席決定。他亦會盡快使各委員就信件內容達致共識。

(會後補註：秘書處已將有關草稿分發予各委員，各委員並無任何意見，秘書處亦隨後發信予香港西區海底隧道有限公司，而香港西區海底隧道有限公司亦已回覆本委員會。秘書處亦已分發有關回信予各委員參考。)

二.) 港島四區議會交通基建問題聯席會議

161. 主席表示，由於交通問題影響整個港島，四個區議會十分關注。為了加強港島四區區議會的聯繫和溝通，並為確保有關措施更切合港島居民的需要，灣仔區議會主席早前特別邀請港島四區區議會的正、副主席、交通及運輸事務委員會正、副主席，以及各區的民政事務專員及助理專員舉行聯席會議，以討論各項影響港島區的交通基建問題。第一次的聯席會議已於本年 7 月 13 日舉行，各區議會代表就地鐵西港島線及南港島線、九鐵沙中線、維港填海工程及中環灣仔繞道，表述該區就有關項目的看法。就地鐵西南港島線計劃，聯席會議將於 7 月 28 日約見運輸業界代表，以聽取他們對西南港島線的意見。另外，秘書處於稍後亦會邀請有關部門派員向委員會簡介沙中線的最新發展。

162. 柴文瀚先生表示，運輸署早前曾就巴士路線計劃政策作出回應，他希望有關方面可就有關事宜作出跟進。另外，就巴士路線的班次修訂方面，希望署方可定期匯報有關修訂內容。

議程七： 下次會議日期

163. 南區區議會交通及運輸事務委員會第六次會議將於 2004 年 10 月 4 日(星期一)下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

164. 議事完畢，會議於下午 6 時 25 分結束。

南區區議會秘書處
2004 年 9 月