

南區區議會(2008-2011)  
第三次會議紀錄

---

日期：2008年2月28日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

**出席者：**

馬月霞女士 BBS, MH (主席)  
朱慶虹先生 (副主席)  
歐立成先生  
柴文瀚先生  
陳富明先生  
陳理誠先生  
陳岳鵬先生  
陳李佩英女士  
張錫容女士  
張少強先生  
馮仕耕先生  
馮煒光先生  
林啓暉先生 MH  
林玉珍女士  
梁皓鈞先生  
麥謝巧玲女士  
徐遠華先生  
黃志毅先生  
黃靈新先生

**缺席者：**

方俊鎮先生 (見會議紀錄第一段)  
麥志仁先生 (見會議紀錄第一段)

**秘書：**

張思敏女士 南區民政事務處高級行政主任 (區議會)  
(民政事務總署)

**列席者：**

|                            |                                  |
|----------------------------|----------------------------------|
| 黃彥勳太平紳士                    | 南區民政事務專員（民政事務總署）                 |
| 林展翹女士                      | 南區民政事務助理專員（民政事務總署）               |
| 鄭慧芬女士                      | 南區民政事務處 高級行政主任（地區管理）<br>（民政事務總署） |
| 陳本標先生                      | 土木工程拓展署 總工程師 / 港島(2)             |
| 葉銘波先生                      | 食物環境衛生署 南區衛生總監                   |
| 何仲昌先生                      | 房屋署 物業管理總經理（西九龍及港島）              |
| 戴葉秀蘭女士                     | 康樂及文化事務署 南區康樂事務經理                |
| 岑維建先生                      | 香港警務處 港島西區警區指揮官                  |
| 鄭典傑先生                      | 香港警務處 港島西區警區警民關係主任               |
| 楊秀婷女士                      | 運輸署 總運輸主任（港島）                    |
| 盛智文博士 GBS<br>太平紳士          | 海洋公園公司董事局 主席                     |
| (Dr. Allan Zeman, GBS, JP) |                                  |
| 苗樂文先生                      | 海洋公園公司 行政總裁                      |
| (Mr. Tom Mehrmann)         |                                  |
| 李繩宗先生                      | 海洋公園公司副行政總裁暨<br>首席財務總監           |
| 朱灝先生                       | 海洋公園公司設計及策劃執行總監                  |
| 黃潔怡女士                      | 商務及經濟發展局旅遊事務署<br>旅遊事務助理專員 2      |
| 廖俊傑先生                      | 商務及經濟發展局旅遊事務署<br>高級政務主任(旅遊)2     |
| 吳曙斌先生                      | 商務及經濟發展局旅遊事務署<br>高級經理(旅遊)22      |
| 何國輝先生                      | 運輸及房屋局<br>助理秘書長（運輸）7D            |
| 鄧伯洪先生                      | 港鐵公司 項目統籌經理                      |

參與議程三  
的討論

參與議程四  
的討論

|       |                   |   |                  |
|-------|-------------------|---|------------------|
| 梁民發先生 | 港鐵公司 設計經理（南港島線）   | } | 參與議程四<br>的討論     |
| 黃招蓉女士 | 港鐵公司 公共關係經理（工程項目） |   |                  |
| 任雅薇女士 | 規劃署 高級城市規劃師       | } | 參與議程五及<br>議程六的討論 |
| 曹炳松先生 | 運輸署 高級工程師 / 南區及山頂 |   |                  |
| 陳嘉平先生 | 運輸署 工程師 / 南區及山頂 2 |   |                  |
| 羅荔丹女士 | 民政事務總署 高級政務主任(2)  |   |                  |
| 黃耀錦先生 | 環境保護署 助理署長        | } | 參與議程九<br>的討論     |
| 李裕韜先生 | 環境保護署 署理高級環境保護主任  |   |                  |

## 致詞

1. 主席歡迎各位議員及常設政府部門代表出席會議。主席表示，秘書處在會前收到麥志仁先生提出的告假申請，他因身在外地而無法出席是次會議。根據《南區區議會會議常規》，他的申請不獲接納。另外，方俊鎮先生因病未能出席是次會議，他的申請獲得接納。

2. 主席表示，由於是次會議須討論的事項眾多，建議每項議程每位議員的發言時間限於三分鐘。議員同意上述建議安排。

（葉銘波先生於下午 3 時 34 分進入會場。）

## 議程一：通過於 2008 年 1 月 17 日舉行的南區區議會第二次會議紀錄 [下午 2 時 34 分至 2 時 35 分]

3. 主席表示，秘書處在會前收到香港警務處提出的修訂建議。有關「列席名單」，建議將“署理港島西區指揮官”修訂為“署理港島西區警區指揮官”；以及將“港島西區警民關係主任”修訂為“港島西區警區警民關係主任”。區議會接納上述修訂建議。

4. 因應上述修訂，第二次會議紀錄獲得通過。

議程二： 上次會議續議事項  
(議會文件 29/2008 號) [下午 2 時 35 分至 2 時 44 分]

5. 主席介紹文件內容。

南港島鐵路的進展

6. 主席表示，港鐵南港島線發展專責委員會已於 2008 年 2 月 25 日舉行會議，就港鐵提出的地區諮詢方案作詳細討論。同時，港鐵公司及運輸及房屋局代表會在是次會議議程四項下，向議員匯報有關車站出入口方面的具體建議。

南區綠化總綱圖

7. 主席表示，地區參與小組已於 2008 年 2 月 13 日舉行首次會議，並推選了朱慶虹先生為小組主席。地區參與小組將於 2008 年 3 月 4 日晚在鴨脷洲社區會堂舉行社區論壇。主席呼籲議員屆時踴躍出席社區論壇。

[會後補註： 共有八位議員出席上述社區論壇，包括馬月霞主席 BBS, MH、朱慶虹副主席、柴文瀚先生、陳岳鵬先生、陳李佩英女士、麥謝巧玲女士、徐遠華先生及黃志毅先生。]

香江大舞台

8. 主席表示，由於香江大舞台的公眾娛樂場所牌照續牌在即，因此同意柴文瀚先生的建議，將是項議題納入續議事項，在區議會會議中繼續跟進。主席請議員參閱載於文件第 19 段的增補條件的詳細條文，以及載於文件第 20 段及 21 段有關食物環境衛生署（下稱“食環署”）巡查的情況及香港警務處的執法的情況。

9. 柴文瀚先生詢問有關香江大舞台續牌的進展情況及增補條件的內容。

10. 葉銘波先生表示，食環署在 2007 年 10 月（即牌照到期前六個月）以書面方式詢問持牌人是否有興趣申請續牌。持牌人表示有興趣續牌，

因此，署方按既定程序就續牌申請諮詢消防處及屋宇署。持牌人早前已完成消防處要求的事宜，因此消防處不反對續牌申請；另外，屋宇署亦不反對有關申請。有鑑於此，署方在 2008 年 2 月 5 日及 6 日以書面方式通知持牌人，當局（包括食環署、消防處及屋宇署）不反對其續牌申請，持牌人須於牌照到期前（即 2008 年 4 月 6 日前）繳付牌費，新牌照才會正式生效。至於增補條件的內容則與 2007 年 9 月市政服務上訴委員會所訂定的條文相同。

11. 柴文瀚先生詢問，在農曆年期間，持牌人有否運用所有的演出時段（即表演至晚上 12 時）。

12. 葉銘波先生表示，署方在農曆年期間曾到香江大舞台進行特別巡查，發現持牌人並沒有運用所有的演出時段，每日只舉行四場演出（註：在農曆年期間最多可演出十場）。他表示，據了解，可能由於內地雪災影響交通，因此在該段期間到訪香港的內地旅客人數有所減少。

#### 其他

13. 主席表示，鑑於會期未能配合，區議會在 2008 年 1 月底至 2 月初，以傳閱文件方式通過以下兩份區議會文件：

- (a) 2007-08 年度南區區議會撥款分配修訂建議及居民團體活動撥款申請。五項居民團體活動屬「非政府機構推行」的活動，涉及的撥款總額為 15,000 元；以及
- (b) 委任南區區議會屬下委員會 2008 年的增選委員。

14. 主席表示，柴文瀚先生建議在區議會上跟進有關「促進南區的可持續旅遊發展：黃竹坑及其周邊地區的角色」研究所提出的建議。因此，主席建議由相關的委員會負責跟進報告書提出的「短期內可實踐的建議」。議員贊成上述建議。主席請秘書處在會後將有關建議分類，然後交予相關的委員會跟進。

（商務及經濟發展局和海洋公園公司的代表於下午 2 時 44 分進入會場。）

### 議程三：海洋公園建議中的酒店發展計劃

（議會文件 30/2008 號）[下午 2 時 44 分至 4 時 20 分]

15. 主席歡迎以下代表出席是次會議：

海洋公園公司

- (a) 董事局主席 盛智文博士 GBS 太平紳士  
( Dr. Allan Zeman, GBS, JP ) ；
- (b) 行政總裁 苗樂文先生 ( Mr. Thomas J Mehrmann ) ；
- (c) 副行政總裁暨首席財務總監 李繩宗先生 ；
- (d) 設計及策劃執行總監 朱灝先生 ；

商務及經濟發展局旅遊事務署

- (e) 旅遊事務助理專員(2) 黃潔怡女士 ；
- (f) 高級政務主任(旅遊)2 廖俊傑先生 ；以及
- (g) 高級經理(旅遊)22 吳曙斌先生 。

16. 盛智文博士 GBS 太平紳士簡介海洋公園的全新發展計劃及建議中的酒店發展計劃（下稱“酒店計劃”）。他表示，海洋公園的全新發展計劃如期進行，工程如火如荼。該計劃涉資高達 55.5 億港元。為使海洋公園成為全球首屈一指的主題公園，園方決定興建三間主題酒店，即海洋酒店、漁人碼頭酒店、高峰水療度假酒店（下稱“水療酒店”）。這些酒店落成後，將可吸引遊客在南區及海洋公園多作逗留，加上南港島線日後通車，南區將會新舊兼容，更加生氣勃勃、商機處處，讓港人耳目一新。

17. 苗樂文先生簡介酒店計劃及全新發展計劃。他表示，海洋公園去年的全年入場人數猶勝迪士尼樂園，大家實可引以自豪。不過，海洋公園的最終目標是成為國際級的主題公園。全新發展計劃進行得如火如荼。當三間酒店陸續開幕，加上港鐵南港島線通車，南區將會面貌一新，更加吸引外地遊客以至本港市民到訪，令他們流連忘返。該計劃於 2006 年開始，至 2012-13 年度完成後，公園的設施數目將會由現時的 35 個增至 70 多個。該計劃包括海濱樂園（現稱“低地”）及高峰樂園（現稱“高地”）。海濱樂園設有海洋廣場、亞洲動物天地（內設熊貓天地及山石園景）、設計獨特的夢幻水都（內設海洋奇觀館及飲食消閒商店）及高峰列車。海洋奇觀館較目前的海洋館大四倍，設計特別，獨步全球，遊人可邊行邊看水族館內的海洋生物，直到抵達館底為止。

18. 盛智文博士 GBS 太平紳士補充，海洋館魚類繁多，是海洋公園的一大賣點，因此，園方決定新建的海洋奇觀館必須全球獨一無二，可與

建築大師法蘭克蓋瑞(Frank Gehry)在畢爾包及紐西蘭等地的傑作媲美爭輝。該館建成後，將較現時海洋館大四倍，屆時遊人可在館內觀賞各種海洋生物（包括鯊魚在左右兩邊及上方游弋），並可在館內食肆透過大窗欣賞鯨鯊及鯊魚的英姿，箇中感受，真是不可思議。

19. 苗樂文先生繼續表示，夢幻水都設計獨特，世上絕無僅有，遊人到此一遊後，將會畢生難忘。高峰列車方面，工程涉及開鑿一條貫通山丘、海濱樂園至高峰樂園、全長 1.6 公里的隧道。開鑿工程現已完成約百分之七十五(75%)，並可望於 2008 年 5 月至 6 月期間竣工，之後會鋪設路軌。高峰列車落成後，遊客將毋須再乘坐巴士來往海洋公園正門與大樹灣。屆時，乘坐列車將會成爲一種全新體驗。

20. 盛智文博士 GBS 太平紳士補充，目前海洋公園的纜車站常大排長龍，在週末遊人有時更須苦候兩小時方可登車；更甚者是，遇到惡劣天氣（例如強風吹襲）時，纜車服務須予暫停。不過，高峰列車啓用後，從低地到高地只需三分鐘，而且每小時更可接載一萬人次。他表示，高峰列車動力澎湃，將深受遊人歡迎。

21. 苗樂文先生繼續表示，高峰樂園包括冰極天地、動感天地及熱帶雨林三個區域。首先，熱帶雨林內將有不少千奇百怪、奇趣無比的動物，遊人可以乘坐木筏欣賞，大開眼界。其次，動感天地將有如英國或西方世界的嘉年華會，但具有本地色彩繽紛的特色。所有機動遊戲包括過山車等最新款的機動遊戲均設於此區。因此，動感天地將會是海洋公園的心臟地帶。第三，冰極天地涉及南極及北極兩個主題。此外，南北極兩區均設有零售商店及食肆，而其中一間食肆更名為 Tuxedo，其設計將採黑白兩色的概念，大玩企鵝主題。同樣，遊人可在該餐廳透過大窗觀賞趣緻可愛的企鵝。

22. 盛智文博士 GBS 太平紳士補充，遊人可於冰極天地內的南極區觀賞逾百企鵝在水面及水底四處高速暢泳。爲營造北極氣氛，區內更會飄雪紛飛。

23. 苗樂文先生繼續表示，全新發展計劃正進行得如火如荼，而酒店計劃又適時回應了行政長官於 2007-08 年施政報告中有關發展旅遊及酒店的建議。由於世界級公園大多設有酒店，酒店計劃會大大增加海洋公園的吸引力，將之變成旅遊勝地，因此會延長遊客逗留區內的時間，令海洋公園、南區以至全港受惠。政府當局原則上支持酒店計劃。日後南港島線鐵路通車後，遊人到訪海洋公園將更爲方便，對公園及園內酒店

的經營均甚為有利。園方已經證明酒店計劃在技術及經濟效益上均屬可行。酒店計劃涉及三間主題酒店：第一間是設有 660 個房間的三星級海洋酒店，第二間是設有 460 個房間的四星級漁人碼頭酒店，第三間是設有 180 個房間的五星級水療酒店。為確保酒店計劃能付諸實行，園方特別研究多個酒店發展模式，結果證實計劃可行。三間酒店無論在餐飲及會展設施等方面，均特色不一，風格各異。

24. 盛智文博士 GBS 太平紳士補充，三間酒店各有主題。為配合海洋公園，海洋酒店與地鐵站僅咫尺之遙。私營發展商會按照園方所訂規格為酒店進行設計。每間酒店均外型獨特，非比尋常，有別於其他五星級酒店，定會大受歡迎。以水療酒店為例，遊客可於酒店內安心享受水療按摩，因為酒店會安排其同行子女在園內遊玩。

25. 苗樂文先生繼續表示，海洋酒店坐落停車場現址，可直通往鄰近的南港島線港鐵站。該酒店的設計會配合四周環境。園方會為酒店進行招標，以便選取最獨特、最具地標性的設計。另一間酒店是漁人碼頭酒店。該酒店臨近海濱，切合海洋公園的主題。酒店住客及全港市民均可在此吃喝購物。最後一間是水療酒店。該酒店美輪美奐，景觀開揚，絕對是海洋公園、南區以至香港的特色酒店。遊人可在此觀看船隻進入維多利亞港、遠眺南丫島及欣賞日落。由於該酒店依山而建，園方在評核標書時，會考慮有關設計是否配合山勢這項因素。

26. 盛智文博士 GBS 太平紳士補充，園方希望旅客可捨布吉及巴里島而取海洋公園，並在水療酒店享受一流按摩，洗滌身心。

27. 苗樂文先生繼續表示，水療酒店散發濃厚的溫馨浪漫氣氛，實為本港市民及外地遊客的度假勝地。酒店計劃除技術可行外，園方亦肯定可實施所需措施，以符合環保規定。經濟效益方面，酒店計劃可大大加強海洋公園的競爭力，並令香港旅遊業更多元化，即有助香港旅遊業開發更多具潛質的市場，例如家庭旅客、水療愛好者乃至高效益客群，亦會成為振興南區的催化劑。整體而言，酒店計劃於 2011 年時會使本地生產總值額外增加 1.02 億港元，並創造 320 個新職位；至 2030 年，相關數字更會增至 2.6 億港元。在酒店動工期間，將一次過為建造業帶來 3 180 人年就業機會的效益。時間表方面，酒店計劃料可於 2008 年第二季獲城市規劃委員會（下稱“城規會”）批准，然後於 2008 年年底前招標，2009 年第三季動工。三間酒店預計可於 2011-2012 年開始陸續落成。總括而言，酒店計劃的進度與海洋公園的其他擴展計劃非常配合，加上日後南港島線落成，本港旅遊業定可更上層樓。



28. 陳理誠先生詢問，海洋公園會運用 55.5 億元貸款興建酒店還是另行邀請私營發展商或地產商興建酒店；另外，酒店日後是否由海洋公園自行營運。他認為有關安排對南區以至全港均有所影響。

29. 梁皓鈞先生表示，海洋公園值得大家引以自豪，但酒店計劃若無完善的交通配套，遊客必會投訴。他指出，漁人碼頭酒店落成後，將吸引全港居民及外地遊客，但由於深灣道是通往該酒店的僅有主要道路，根據目前的交通情況推斷，即使只計及酒店的穿梭巴士服務，有關路面亦難負荷有關交通。他詢問，海洋公園會否推出新猷，例如安排水上接駁交通或單軌車輛，令使用深灣道的遊客及居民均能受惠。

30. 副主席支持上述酒店計劃。他相信該計劃可為海洋公園開拓客源，同時提升競爭力。不過，他認為會議文件第 10 段載述的「酒店發展計劃也會成為振興香港仔的催化劑，有助增強香港仔的旅遊吸引力」較抽象。他欲知帶動海洋公園周邊地區經濟發展的具體方法，例如計劃中的三間酒店會否提供穿梭巴士服務，將遊客接載至香港仔、赤柱、淺水灣以至石澳等地方購物觀光，又或海洋公園會否提供海洋公園至赤柱的水上接駁服務。他同時指出，根據文件第 14 至 15 段，海洋公園非常倚靠日後的港鐵南港島線（東段）鐵路，以解決屆時的交通問題。他詢問，若該線未能如期於 2015 年或之前落成，運輸署或海洋公園將有何應變措施，以解決香港仔隧道及一帶的交通擠塞問題。另外，他表示，由於海洋公園的發展計劃現已動工，山坡上大量樹木已遭砍伐，市民對此非常關注。他詢問，海洋公園日後能否將該處的生態環境完全恢復。最後，他詢問海洋公園有否就發展計劃與澳門及上海迪士尼樂園的競爭問題，進行評估。

31. 盛智文博士 GBS 太平紳士綜合回應如下：

(a) 招標程序

酒店計劃可望於 2008 年第二季獲城規會通過，而招標工作預計可於 2008 年年底前招標，2009 年第三季動工。上述 55.5 億元貸款，只會用於公園的重新發展項目，並不包括三間酒店的建築費用。三間酒店會由發展商競投自費發展。園方會參考港鐵的合資發展模式，即中標的發展商日後須將酒店若干百分比的收益撥歸園方，並負責營運酒店，但園方會嚴加監控，確保酒店營運得當。除上述分紅安排外，園方亦會設法開源，以便向銀行償還貸款；

(b) 深灣道交通問題

目前，在下午時分，大量旅遊巴士在深灣道落客，造成交通擠塞，但在海洋公園的發展計劃完成後，所有遊客只會從正門而不會經深灣道進入園內。此外，漁人碼頭雖有 460 個房間，但對交通的影響卻微不足道，因為住客只會於不同時段（而非同一時間）前往酒店。除巴士外，日後還有鐵路甚或水上的士及其他交通工具可抵海洋公園，因此交通方面應無問題；

(c) 經濟發展

目前，除海洋公園擬建的三間酒店外，亦有其他發展商計劃在黃竹坑一帶興建酒店。南區風光優美，景點處處，可惜黃竹坑道殘舊廠廈及貨倉林立，實在美中不足。不過，隨着酒店落成，商人均會紛紛在區內開設商店，加上南港島線鐵路通車後，由中區到南區僅需七至八分鐘，遊客自會在南區多作逗留，進而帶動消費。因此，除海洋公園外，所有港人均會受惠；

(d) 水上的士

如前所述，開辦由海洋公園至赤柱及淺水灣的水上的士服務這項建議，非常可取。香港仔、赤柱及淺水灣均是南區的著名景點，多年來一直各領風騷。這些地區有很多不可錯過的景點，例如海洋公園、赤柱街市、漁船及海鮮舫等，惟這等地點都不是相連。現今是一個好的時機研究如何將一切相連，增加南區景點的競爭力；

(e) 交通擠塞問題

運輸署認為 2015 年前，香港仔隧道仍足可應付區內交通。屆時，南港島線鐵路落成後，交通將可大大紓緩。因此，運輸署非常滿意區內的交通發展；

(f) 砍伐樹木問題

海洋公園的宗旨是保育生態，因此，如非迫不得已，也不會砍伐樹木。海洋公園有不少山坡，為方便長者和傷健人士，以及建設新景點，園方須將山坡移平，但必會在有關工程完成後，重新植樹，令原址樹木茂密如昔。此外，園方亦與林木保育專家緊密合作，董事局內更多是保育專家，而其中一名成員就是植樹專家；以及

(g) 上海迪士尼樂園

上海迪士尼樂園或許只是報章炒作，至今仍未落實，海洋公園毋須憂慮。海洋公園如能以 55.5 億元完成有關發展計劃，仍會是全

球最佳的主題公園，因此，即使迪士尼樂園落戶上海、北京或深圳，對海洋公園亦沒有威脅。

32. 苗樂文先生補充時表示：

(a) 交通影響評估

海洋公園曾經進行深入的交通影響評估，結果顯示，海洋公園的遊客高峰期與市民往返中區上下班的時間相反。由於日後所有車輛（包括旅遊車）只會在海洋廣場出入，園方較易控制有關交通，因此深灣道的交通將不成問題。此外，園方在進行有關的可行性研究時，並未計及南港島線鐵路和三間酒店提供的穿梭巴士服務，結果仍發現目前的公共交通設施也足以應付三間酒店的旅客。因此，日後南港島線鐵路通車後，交通更會暢通無阻，對園方的營運、南區以至全港將會更加有利；以及

(b) 就陳理誠先生所關注的事項，他補充，在策劃海洋公園全新發展時，進行有關的可行性研究時，特意沒有加入南港島線鐵路和三間酒店的元素在內，而結果仍發現新海洋公園的營運是可行的。因此，南港島線鐵路的落成及酒店的成立是額外的機遇，對園方的營運、南區以至全港將會更加有利；以及

(c) 環境影響評估

現時由於海洋公園正在進行擴建工程，在山坡上不少樹木均被移除，但園方保證必會重植樹木，並保留所有珍貴品種。此外，政府亦會密切監察園方，確保園方遵守環境影響評估的規定。

33. 主席提醒各議員，無須就海洋公園代表已經闡述的事項再提出問題，以免重複。

34. 柴文瀚先生詢問，黃竹坑酒店區的發展可否與海洋公園的酒店發展計劃互相配合。他表示，若整個酒店區能夠發展起來，必可令海洋公園的整體發展計劃、香港仔兩岸的發展計劃，以及區議會一直研究的黃竹坑大旅遊區計劃得以順利推行，而最重要的是，必可令遊客在南區逗留更久，從而不會錯過海洋公園以外的景點。他認為，假如大旅遊區計劃能夠順利推行，整個南區（包括遠至赤柱等地方）均可受惠。另外，他指出，海洋公園提交的文件顯示，有關酒店預計可於 2011-12 年起竣工。為使整個酒店發展計劃更加事半功倍，他要求港鐵研究加快南港島線的進度，令該線能提前於 2013 年落成。他詢問，除規劃署外，運輸署可否就是項旅遊發展計劃制訂特別交通配套。至於深灣道的交通問題，

他認為值得關注。另外，他詢問，可否在會上一併研究開闢巴士路線特別是機場至南區以配合是項計劃的問題。他表示，經驗顯示，開闢一條巴士路線，討論過程至少需時兩年，而鑑於有關酒店又於 2011 年落成，因此，這個問題宜及早綢繆。他最後指出，倘若香港仔、黃竹坑及鴨脷洲三大景點能一一發展，南區在未來幾年必會令人耳目一新，而且還可協助區內市民就業，因此，他希望規劃署能與運輸署一起研究如何配合大旅遊區計劃。

35. 黃潔怡女士回應柴文瀚先生的提問時表示，旅遊事務署一直關注南區及香港的旅遊發展。她指出，根據規劃署的資料，目前黃竹坑、香港仔及鴨脷洲有很多酒店項目處於不同的城市規劃申請階段，例如已獲准修改土地用途、獲屋宇署批准興建等。她相信在南區的整體發展方面，酒店屬重要一環。她指出，南區擁有全港獨一無二、歷史最悠久及全港最大型的漁港，因此，旅遊事務署希望以漁人碼頭為主題，制定「香港仔旅遊發展項目」，將香港仔及鴨脷洲兩旁重新發展成旅遊景點，並希望該項目可配合海洋公園的酒店計劃，同時於 2012-13 年落成。她預計，落實港鐵南港島線鐵路，會刺激整個南區的旅遊業發展。最後，她表示，當「香港仔旅遊發展項目」有進一步消息，該署即會派員向南區區議會匯報。

36. 林啓暉先生 MH表示，海洋公園代表每次出席南區區議會會議時，均帶來令人振奮的消息，而是次簡介的三間酒店則各具特色，可成為南區的地標或景點。他詢問，遊客如不利用纜車從低地往高地，將如何可抵達水療酒店。他認為，為加強競爭力，黃竹坑其他酒店必會效法該三間酒店，盡量提高服務水平。至於上海迪士尼樂園的問題，他認為該樂園如能落實，只會對香港迪士尼樂園構成威脅，因為海洋公園是世界級的主題公園，可謂獨樹一幟，而且園方高層又別具創意。最後，他表示，在上一屆南區區議會會議上，「香港仔港灣旅遊發展計劃」突遭擱置，當局表示須視乎海洋公園的發展才再作決定。他坦承當時一眾議員均有所不滿，但現在事實證明海洋公園的路向正確，其整體規劃連同上述港灣旅遊發展計劃，將令南區生色不少。

37. 黃志毅先生表示，海洋公園是香港品牌，南區居民直接受惠，因此，他支持園方的發展計劃。不過，他認為南區居民可能關注以下問題。首先，海洋公園三間酒店預計會於 2012 年起相繼落成，但港鐵南港島線鐵路則於 2015 年才可通車。根據園方的估計，2012 至 2015 年期間，入場人數將會大增，在三間酒店（房間總數 1 300 個）營運首年，遊人將會增加 36 800 名。因此，他詢問海洋公園對上述三年過渡期間路面交通

的評估情況，以及政府將如何解決南港島線鐵路通車前香港仔隧道的擠塞情況。其次，旅遊車停車位方面，他相信海洋公園亦設有停車場，但鑑於三間酒店共有 1 300 個房間，除部分住客會選擇乘坐鐵路外，不少遊客將依賴旅遊車接載，因此每日所需旅遊車料不會少於 40 輛。他詢問，海洋公園會否設置足夠的旅遊車停車位。他補充，在酒店計劃的刺激下，黃竹坑其他九間酒店或會相繼落成，而南區亦會成為旅遊勝地。他詢問，政府有否考慮到周邊停車場的車位是否足夠，以及是否能夠應付附近的交通。第三，他認為南港島鐵路不能解決所有交通問題，因此詢問海洋公園會否在大樹灣為遊客提供水上交通接載服務，以紓緩陸路交通。最後，他詢問，若屆時海洋公園的營運成本增加，入場費會否隨之上調；相反，若海洋公園的盈利因有關發展計劃而錄得增長，又會否回饋社會，例如會否為市民提供酒店特別優惠。

38. 麥謝巧玲女士關注交通配套問題。她表示，海洋公園的景點設施將由目前的 35 個倍增至日後的 70 個，因此遊人將會大增，所帶來的交通問題令人憂慮。她認為，雖然園方制定遊人從正門（而非大樹灣）入場的措施，但卻沒有就整體交通設施諮詢南區區議會。不過，她表示非常欣賞盛智文主席謂會考慮水上的士，因為此舉切合實際，可以紓緩部分交通壓力，但她欲知園方如何發展水上的士。關於生態方面，她指園方僅論及綠化生態，並指出大樹灣擬建水療酒店所在之處，風力強勁，當酒店動工時必會塵土飛揚，難免影響到對岸的鴨脷洲居民。她表示，雖然園方必會進行詳細的環境影響評估，但仍希望園方在酒店動工期間聽取居民的意見。

39. 徐遠華先生表示，大樹灣現有不少船廠，由於附近有國際學校，而日後海洋公園旗下的酒店又會落成，因此擔心附近的船廠會有礙觀瞻。他詢問，船廠一帶用地會否與海洋公園一併發展，例如船廠用地可否改作休憩或旅遊設施用途。他希望政府考慮這點或就此作出長遠規劃。他同時詢問，在黃志毅先生所述的過渡期間，海洋公園會否與港鐵公司研究上述船廠現址（如不改作公園或旅遊設施）增設鐵路出入口；另外，為免遊客不會對區內交通造成太大負擔，園方有否就鐵路出入口如何配合海洋公園的發展，與港鐵公司進行磋商。他補充，除船廠外，黃竹坑的重建計劃亦應配合海洋公園的發展；海洋公園無疑是南區的地標，在促進旅遊方面可起牽頭作用，但不應是唯一焦點，目標應涵蓋整個南區。最後，他表示對大樹灣交通的負擔能力亦信心不大。他解釋，由於有關交通問題對當地居民的確影響甚大，他希望海洋公園考慮居民的憂慮。

40. 陳李佩英女士表示，海洋公園擬建的三間創新酒店，將會吸引大量遊客到訪南區，而她身為赤柱一分子，期望園方可引導遊客遊覽赤柱，並利用旅遊車將遊客載送到更多景點。此外，她希望園方維持一貫的「寓教育於娛樂」的優良宗旨，令青少年遊客有所裨益。至於迪士尼樂園落戶上海的傳言，她認為，香港擁有金融及良好治安等方面的優勢，因此實在毋懼競爭。她希望海洋公園繼續帶領南區蓬勃發展。

41. 林玉珍女士表示，海洋公園擬建的三間酒店將會大力推動日後落戶南區的酒店的規劃，因此，她非常支持園方的發展計劃。不過，她詢問，鑑於海洋公園是一個世界級的主題公園，園方有否研究如何推動海洋教育。

42. 陳富明先生希望知道海洋公園會否開辦點對點的水上交通服務。他表示，園方若會開辦這種服務，他希望園方可向南區區議會提交有關資料，讓議員知悉園方在哪些區域疏導人流。至於上述船廠是否有礙觀瞻的問題，他認為南區本為漁港，因此船廠或有保留價值。他建議旅遊事務署考慮將船廠一併發展成景點。

43. 盛智文博士 GBS 太平紳士綜合回應如下：

(a) 水療酒店的交通問題

海洋公園旗下三家酒店均設於園外，遊人可駕車或乘的士直達，而毋須進入園內。水療酒店是一間五星級的特色酒店，規模不大，只有 180 個房間。由於住客不會同一時間光臨，因此不會引致交通擠塞及污染等問題；

(b) 交通影響評估

海洋公園早在知悉南港島線鐵路落實前，已與運輸署及顧問公司利用非常科學的方法，進行交通影響評估。結果顯示，雖然海洋公園的景點會由 35 個增至 70 個，但由於遊客前赴海洋公園的時間與居民上班的時間不同，而兩者的交通方向亦相反，因此交通問題不會由此衍生。即使首間酒店於 2012 年開幕，而南港島線鐵路又遲至 2015 年才通車，但由於園方早有部署，加上運輸署又非常嚴格，對園方的擴建計劃再三考慮，確保計劃不會影響交通才批准園方動工，因此，在 2012 至 2015 年期間，交通亦不成問題。總括而言，園方會盡量不增添南區居民受交通擠塞之苦，更不會令遊客害怕交通問題而裹足不前；

(c) 泊車問題

現時，海洋公園一帶泊滿巴士，但在擴建計劃下，海洋公園入口將會興建新巴士站，足以讓大量巴士及汽車有秩序地同時停泊。由於該巴士站設於地下，廢氣不會噴上路面。當南港島線鐵路通車後，巴士數量自會減少；

(d) 船廠

香港仔本為漁村，船廠自然是香港仔的特色，或可與海洋公園融為一體。船廠別具歷史意義，絕非有礙觀瞻，應予保留，讓下一代知悉香港仔的歷史；

(e) 舢舨遊

園方可研究舢舨遊項目，以供旅遊事務署考慮，將遊客從尖沙咀等地接載到海洋公園、淺水灣及赤柱以至南丫島的海鮮酒家，讓遊客重溫昔日風情；

(f) 海洋教育

海洋公園管職雙方對公司充滿歸屬感，因此無不盡心盡力，履行公司保育生態及教育市民的使命，可幸成效卓著，並無白費心力。鑑於海洋教育是海洋公園的核心價值，園方會在每個新景點設置課室，讓孩童在此學習有關環境、海洋及海洋生物的知識。事實上，每年幾乎全港學校均會帶學生參觀海洋公園；以及

(g) 提升票價事宜

海洋公園的運作自負盈虧。為此，園方會不時按需要提升票價，但加幅溫和。至於大幅加價的情況，在可見將來相信不會出現。不過，遊客如增加，加上酒店收益以及其他別具創意的開源方案，票價將可維持不變；若真的非加不可，園方亦會設法令遊客覺得物有所值。不過，至今園方並無考慮加價的問題。

44. 苗樂文先生補充回應如下：

(a) 交通問題

園方在進行交通影響評估時，已按估計的車位需求設計停車場，並闢出部分地方，讓旅遊車停泊。總括而言，園方已考慮過同一時間在正門接待所有遊客的情況，包括車流及泊車甚或遊客進出公園的情況。關於機場是否有巴士直達海洋公園的問題，所有從邊境檢查站及機場抵港的旅行團團員，均乘旅遊車直達公園。如有關旅行社無法作出適當安排，園方會聯絡其他旅遊車公司，要求他們代勞，因此可多少調控路面的交通情況；

(b) 票價

園方在 2007 年 10 月調整票價時，一共推出 12 項優惠，讓本地的長者、傷健人士及教育團體受惠，原因是海洋公園是香港人的公園，園方希望普羅大眾均能負擔票價，入場遊玩；以及

(c) 保育生態

海洋公園的使命是保育生態、教育及娛樂市民，即使進行擴建，使命亦維持不變。具體而言，教育是海洋公園的主軸。為達目的，園方奉行「寓教育於娛樂」的方針，並宣揚保育信息。事實上，過去 31 年來，園方一直恪守原則。

45. 黃潔怡女士就有關水上交通及船廠的問題作出回應。她表示，政府的文物保育政策是盡量將文物「保留、活化、再利用」，因此，在發展香港仔的旅遊項目時，宗旨是重新發展並活化這個具傳統價值的漁港，而香港仔的旅遊項目有三大主題：第一，在鴨脷洲與香港仔漁港兩岸發展零售與餐飲項目；第二，盡量保留文化遺產，當中包括具歷史價值的廟宇及不同宗教的崇拜地方；第三，保留生活文化，讓全港市民及外來遊客可在區內體驗昔日漁村文化及漁民的生活方式。她指出，整個旅遊項目或包括船廠現址，經聽取議員的意見後，該署會再研究船廠的存廢問題。不過，她補充，有業界意見認為應保留船廠，設法將之活化並加以利用，使之對整區的旅遊景點發揮正面作用。另外，關於舢舨遊的建議，她指出，該署會研究以舢舨作為接駁工具，將旅客（包括海洋公園酒店住客）接載到香港仔區吃喝玩樂，同時體驗區內的漁民生活，為他們的旅程增添姿彩，藉此吸引他們在區內多作逗留，令香港經濟最終有所裨益。

46. 就海洋公園票價調整問題，李繩宗先生補充，海洋公園是一家自負盈虧、並無政府資助的法定機構，其盈利須再投放在公園的發展及建設。因此，園方在財務安排上會盡量平衡收支，並將收益攤還發展所需的貸款。他指出，海洋公園在調整票價時，除市場因素外，亦會貫徹非牟利機構的理念。他補充，海洋公園投放不少資源於保育及教育方面。另外，關於交通問題，他指海洋公園對此非常重視，因此在釐定有關設計時，已進行多番深入研究。他強調，海洋公園會一如舊貫，繼續與南區區議會及屬下的委員會緊密合作，積極研究改善區內的交通。

47. 盛智文博士 GBS 太平紳士補充，很多港人均誤以為香港賽馬會每年均會向海洋公園撥款。他澄清，自 1987 年起，海洋公園已不獲香港賽馬會資助，因此須自行開源。



48. 主席感謝海洋公園代表簡介酒店計劃的詳情。她總結時表示，一眾議員均支持是項計劃並希望園方日後繼續與南區區議會緊密合作，加強溝通。

(商務及經濟發展局和海洋公園公司的代表於下午 4 時 20 分離開會場。馮煒光先生亦於此時離開會場。運輸及房屋局及港鐵公司的代表於 4 時 21 分進入會場。)

**議程四： 港鐵南港島線計劃的進展**  
**(議會文件 31/2008 號) [下午 4 時 22 分至 5 時 20 分]**

49. 主席歡迎以下代表出席是次會議：

運輸及房屋局

(a) 助理秘書長 (運輸) 7D 何國輝先生；

港鐵公司

(b) 項目統籌經理 鄧伯洪先生；

(c) 設計經理 (南港島線) 梁民發先生；以及

(d) 公共關係經理 (工程項目) 黃招蓉女士。

50. 主席表示，港鐵公司已於 2008 年在 2 月 25 日的港鐵南港島線計劃發展專責委員會 (下稱“專責委員會”) 會議上，簡介南港島線 (東段) 地區諮詢工作的初步建議，在聽取了議員及委員的意見後，港鐵公司向區議會提交文件，介紹地區諮詢工作的詳細安排。港鐵公司代表亦會在是次會議上，介紹各個車站出入口的初步建議安排。主席表示，專責委員會將於 2008 年 3 月 5 日再詳細討論各個車站的出入口等安排，她因此希望議員在是次區議會會議，詳細考慮港鐵公司的建議，然後在專責委員會會議上作更深入的討論。

51. 黃招蓉女士詳細介紹載於議會文件 31/2008 號的地區公眾諮詢工作計劃。

52. 鄧伯洪先生表示，初步設計的顧問合約已經批出，顧問已正式開展相關工作。此外，因應南港島線 (東段) 的初步設計而進行的土質勘探工作將於三月中展開。他以電腦投影片詳細介紹南港島線 (東段) 的

資料及建議的初步設計，包括走線、車站出入口位置等安排。他表示：

- (a) 建議的南港島線（東段）由海怡半島經利東、黃竹坑、海洋公園至金鐘，全長約七公里。建議於黃竹坑站附近（黃竹坑邨舊址）設置南港島線的車廠。有關跑馬地馬場站的安排，政府要求港鐵公司於 2007 年 12 月起的六個月內，與香港賽馬會繼續磋商各個可能的方案；假如南港島線（東段）需途經跑馬地馬場，路線的長度將增加約兩公里，而行車時間會增加約兩至三分鐘；
- (b) 此鐵路系統屬中型鐵路，繁忙時間的行車班次約每兩分鐘一班，與市區綫的安排一致；至於訂定票價的原則將會與現時港鐵綫的票價結構一致。估計項目的造價超過 70 億元；
- (c) 預計南港島線能為香港及南區帶來不少效益，例如：
  - (i) 能解決南區現時面對的交通擠塞問題，節省交通時間，預計由海怡半島至金鐘的行車時間約九分鐘，由海洋公園至金鐘的行車時間則只需四分鐘；
  - (ii) 能減少路面的汽車流量，減輕噪音及空氣污染；
  - (iii) 有助促進南區的旅遊及商業活動；
  - (iv) 「鐵路和物業綜合發展模式」能締造更優質的社區，補足南區現時不足的設施；
- (d) 初步的構思是建議採用架空路軌與隧道混合設計，由香港仔隧道收費廣場經海洋公園、黃竹坑至利東一段鐵路為架空路段，其餘路段皆為隧道。鐵路的運行需要一個較平穩的「坡度」，因此，在進行南港島線（東段）的規劃設計時必須考慮此重要因素。他以切面圖解釋上述建議的走線安排：
  - (i) 港鐵公司一直與海洋公園保持緊密聯繫，架空形式的海洋公園站與海洋公園未來高架的入口廣場設計及安排亦互相配合。乘客從金鐘往海洋公園，經過隧道路段後，便可看到海洋公園的景色；而到達海洋公園站，乘客只需乘扶手電梯便可到達海洋公園入口；
  - (ii) 從海洋公園站至黃竹坑站的路段離地面的高度相約。建議的車廠將設於黃竹坑邨現址，車廠設於地面，上蓋為物業發展。為了方便列車進出車廠，毗連車廠的車站一般均設於地面。初步構思在黃竹坑站建立有系統的架空的行人天橋網絡，連接車站和附近的物業；
  - (iii) 橫跨香港仔避風塘的路段，初步建議在鴨脷洲橋旁邊（近

海鮮舫方向) 建一條橋，讓乘客可沿途欣賞漁港優美的景色；

- (iv) 由於利東邨及毗鄰的居屋屋苑建於山上地勢較高，所以利東站將建於利東邨下約 40 米之地底，該站的部分出入口會仿效西港島線的做法，以升降機接載乘客由地面往車站。由於車站與利東邨出入口的高度相差約 40 米（約十多層樓的高度），假如以扶手電梯作接駁，預計乘客進出車站的時間比使用升降機為長；
- (v) 建議海怡站的大堂設於地面，而月台設於地下；
- (vi) 明白架空路軌對社區會造成影響，例如景觀及噪音，港鐵公司在設計時會小心處理有關問題；
- (vii) 港鐵公司亦曾研究以隧道形式興建整條南港島線（東段），但海洋公園一帶的土質不利以鑽控方法建造隧道，除非在地底深層的石層內進行。這樣，車站將建於地底約 60 米深（約二十層樓）並須以升降機接載乘客至地面出口。由於預計海洋公園站的客量較多，上述安排並不是理想及具效率的做法。假如黃竹坑站建於地底，則車站與周邊的連繫未及高架車站為理想。因車廠設於地面，列車從很深的隧道爬升進出車廠設計上會有問題；而利東站將比現時設計的深度更深（約二十多層樓）。另外，倘若以明控隧道形式興建，工程將會對香港仔及鴨脷洲一帶主要道路造成嚴重影響。故此港鐵公司建議以高架橋設計，並會展開環境影響評估，在設計時深入研究工程對環境及景觀的影響；
- (e) 初步構思的海怡半島站設於海怡路，大約在鴨脷洲邨巴士站對出近山坡的位置。車站大堂設於地面，接連周邊的行人通道，月台設於地底，而出入口則設於車站的兩端；
- (f) 初步構思的利東站將建於高山內，大約在利東商場及呂明才學校的地底約 40 米深的地方，建議的三個出入口分別在利東商場附近、漁安苑附近及鴨脷洲大街。由於鴨脷洲大街的出入口與利東站處於接近的水平面，建議以行人隧道方式連接該出入口與車站大堂；
- (g) 初步構思的黃竹坑站屬架空車站，以扶手電梯連接地面。架空路段及車站將建於目前的明渠上。建議在車站附近設公共交通交匯處，方便乘客接駁其他交通工具往香港仔、華富邨、華貴邨等地點；此外，建議以行人天橋網絡連接車站與附近的物業，配合周邊發展，以提升該區的發展潛力；

- (h) 海洋公園站會配合海洋公園未來的入口廣場的設計及安排，以方便遊客；
- (i) 至於在金鐘站的轉車安排，初步構思南港島線(東段)的月台將位於現時的港島線 / 荃灣線及未來的沙中線的月台之間，以扶手電梯接駁，乘客可以很快捷方便地轉乘其他路線的列車；以及
- (j) 在 2008 年展開初步設計及公眾諮詢，預計於 2009 年按《鐵路條例》將建議方案刊憲，然後在 2010 年展開詳細設計及招標。預計工程於 2011 年展開，並於 2015 年落成啓用。

(香港警務處的代表於下午 5 時離開會場。)

53. 黃志毅先生詢問，利東站的出入口是否只可使用升降機，以及該站的通風口位置。

54. 徐遠華先生就黃竹坑站的安排有以下查詢 / 意見：

- (a) 為何兩個出入口位置非常接近；
- (b) 黃竹坑邨舊址的物業發展完成後，大部分居民居於該處一帶，但車站的出入口位置卻與民居相距甚遠；以及
- (c) 車站的位置靠近將來的酒店區，為何只方便遊客而不方便居民。

55. 張錫容女士詢問利東站鴨脷洲大街的出入口是否位於洪聖街，以及該出入口與利東站票務大堂的接駁安排，例如扶手電梯或升降機。

56. 林啓暉先生 MH詢問有關海怡半島站的通風口位置。

57. 張少強先生表示，根據上述簡介，在經過鴨脷洲橋後，列車會進入山內，他詢問相關隧道入口的確實位置。

58. 馮仕耕先生詢問為何海洋公園站只有一個出入口供遊客使用，會否另有出入口服務壽臣山、舊圍村一帶的居民。

59. 林玉珍女士詢問有關海怡半島站的通風口位置。

60. 陳理誠先生詢問，出入口的數量等安排是否有進一步商討的餘地。他相信在現階段無法就詳細設計，例如通風口及人流設計等，作詳細討論。

61. 副主席詢問，鐵路經鴨脷洲橋的設計屬開放式或其他形式。
62. 梁皓鈞先生詢問有關交通配套的安排，並關注在建造期對附近交通的影響，特別是香港仔隧道附近的路段。
63. 鄧伯洪先生綜合回應時表示：
- (a) 建議利東邨出入口及利東站大堂將以升降機連接，西港島線有部分車站亦採用同類構思。雖然港鐵的乘客普遍習慣使用扶手電梯，但假如出入口與車站大堂的距離有十多層樓高，相信市民會選擇乘坐升降機以節省進出的時間。在設計在過程中，會按車站預測的人流進行設計，確保設施能滿足及方便乘客；
  - (b) 通風口是地下車站不可或缺的設施，正如每間屋必須有窗戶一樣，確保車站內有充足的空氣流通；設置的基本原則是必須接近車站，至於地面及架空形式的車站則沒有需要設置此設施。根據西港島線的經驗，市民對通風口存有不少誤解，港鐵公司稍後會與區議會再詳細探討此問題，有需要時可安排議員參觀現有的通風口設施，以釋疑慮；他希望透過公眾諮詢，盡量吸納地區對項目初步構思的意見，完善相關設計；
  - (c) 黃竹坑站與一般架空形式車站一樣，出入口設於車站的兩端。除了車廠上蓋物業發展外，周邊地區將陸續有其他發展；而隨著落實黃竹坑站的安排，周邊相關的發展會較明朗，包括車廠上蓋物業發展及公共交通交匯處的安排等；
  - (d) 建議的鴨脷洲大街出口位於洪聖街，港鐵公司會在下階段詳細研究出入口的具體安排；
  - (e) 沿鴨脷洲大橋旁邊進入鴨脷洲後，會以高架橋形式經過鴨脷洲徑，然後進入利東邨的山坡內；
  - (f) 稍後會再研究在海洋公園站增設其他出入口；另外，為了配合乘客的不同需要，建議在該站提供泊車轉乘設施，以方便居民。港鐵公司稍後會提供相關資料供議員參考；
  - (g) 雖然項目仍在初步研究階段，港鐵公司亦曾初步考慮不同建造方法對南區交通的影響；一般而言，以高架橋形式興建會對附近交通的影響較少，無須佔用太多路面；
  - (h) 橫跨香港仔避風塘的路段，初步建議在鴨脷洲橋旁邊（近海鮮舫方向）建一條新橋，讓乘客可欣賞沿途優美的景色，配合南區的

旅遊發展。港鐵公司在考慮相關設計時，須同時考慮開放式設計所帶來的噪音問題，並會作適當的平衡。

64. 張少強先生詢問有關利東站漁安苑出入口的位置。

65. 鄧伯洪先生回應稱，漁安苑的出入口大約在漁安苑迴旋處附近。由於利東站主要服務附近兩大屋苑（利東邨及漁安苑），因此，港鐵公司在考慮出入口位置時，以盡量方便居民為大前提。至於出入口的確實選址，有待在初步設計階段作進一步探討。

66. 陳理誠先生希望港鐵公司在考慮出入口位置時，要留意深灣軒居民的需求及鴨脷洲的未來發展，例如船廠附近的住宅發展項目及海濱一帶未來的發展。另外，他詢問有何方法將南港島線（東段）的發展時間表盡量縮短。

67. 鄧伯洪先生表示，港鐵公司已備悉深灣軒、鴨脷洲船廠附近的新發展。另外，在去年 12 月政府宣佈可就南港島線（東段）進行初步設計，港鐵公司隨即展開相關的準備工作，初步設計的顧問合約已經批出，而地區諮詢及土質勘探工作亦即將正式展開。港鐵公司會與當局通力合作，盡力縮短發展此項目的時間，希望建議方案經過廣泛諮詢公眾後，得到社區的支持，能順利完成相關的刊憲程序。

68. 梁皓鈞先生表示，港鐵公司在是次會上簡報的資料十分有用，並希望港鐵公司能盡快提供書面資料，供議員參考。

69. 黃招蓉女士表示，可提供相關投影片資料，供議員參考。

70. 主席表示，議員可以在會後就此項目諮詢居民意見，並於 3 月 5 日舉行的專責委員會會議上，再詳細討論此議題。主席感謝運輸及房屋局和港鐵公司的代表出席會議。

（運輸及房屋局及港鐵公司的代表於下午 5 時 20 分離開會場。規劃署及運輸署的代表於此時進入會場。）

**議程五：** 改劃土地用途地帶申請編號 **Y/H10/3** – 擬議把薄扶林道 128 號（鄉郊建屋地段 324 號）的土地用途地帶由「住宅(丙類)」及「綠化地帶」改劃為「其他指定用途」註明「住宅發展並

在原址保存歷史建築物」地帶

(此項議程由陳岳鵬先生及朱慶虹先生提出)

(議會文件 32/2008 號) [下午 5 時 20 分至 6 時正]

71. 主席表示，是項議程由朱慶虹副主席及陳岳鵬先生提出，秘書處邀請了規劃署及運輸署的代表出席是次會議，聽取議員就上述改劃土地用途地帶申請的意見。主席歡迎下列三位代表出席是次區議會會議：

- (a) 規劃署高級城市規劃師 任雅薇女士；
- (b) 運輸署高級工程師 / 南區及山頂 曹炳松先生；以及
- (c) 運輸署工程師 / 南區及山頂 2 陳嘉平先生。

72. 陳岳鵬先生表示，經諮詢居民意見及分析後，反對是項改劃土地用途地帶申請。他的意見如下：

- (a) 現時薄扶林道的交通已經非常繁忙，而薄扶林道兩旁已有不少住宅。在繁忙時段，不時有車輛在薄扶林道急停，然後轉入兩旁的住宅物業，有時甚至停在路中心然後越過對面行車線以駛入住宅物業內。因此，假如在薄扶林道兩旁有新住宅發展，會進一步增加薄扶林道的交通負荷，影響駕駛人士及道路使用者的安全；
- (b) 根據所得的資料顯示，擬建單位全屬過千平方尺的大型單位，這類型住戶一般擁有超過一輛私家車，但這項申請的住宅單位數目與車位數目的比例為一比一 (1:1)，實不足以應付需求，或會引致佔用公家路的情況，令該區現時車位不足的問題更加嚴重；以及
- (c) 他反對申請人建議將「綠化地帶」改劃為住宅用途，並指出，薄扶林區的規劃屬低密度發展及綠化地帶，倘若是項申請獲得通過，容許業主 / 發展商將「綠化地帶」改為住宅用途，將會成為先例，令其他業主爭相仿效。

73. 副主席認同陳岳鵬先生的意見。他補充，在一月底收到是項申請的資料，但署方提供的資料大部分為數字，令人難以掌握申請的具體內容。因此，他聯同陳岳鵬先生提出此項議程，邀請當局派員講解申請的內容，提供進一步資料（例如發展藍圖等），讓議員可得知建議的發展能否與周邊環境協調、相關的交通影響等。此外，他表示從報章上得知，申請人建議日後會在某些時段開放該歷史建築物供公眾參觀，因此，他認為有需要就相關安排諮詢區議會。

74. 任雅薇女士以投影片詳細介紹是項改劃土地用途地帶申請的內容，並特別指出：

- (a) 古物古蹟委員會在 2008 年 1 月將 Jessville 評定為第三級的歷史建築物；
- (b) 申請人提出了兩個選擇（建議 A 及建議 B）合共四個方案（方案 1 至方案 4）：

建議 A（包括方案 1 及方案 2）

- (i) 建議將土地用途地帶由「住宅（丙類）」改劃為「住宅發展並在原址保存歷史建築物」地帶。方案 1 及方案 2 的地積比率均為 3 倍，方案 1 建議不保留原有的歷史建築物，而方案 2 則會保留原有的歷史建築物，因此，方案 2 的總樓面面積會較方案 1 高。兩個方案均建議興建三幢樓宇，由於方案 1 會拆卸現有的歷史建築物，地盤較寬闊，因此建議興建三幢樓高 18 層的樓宇；而方案 2 的地盤限制較大，因此建議興建三幢較高的樓宇，樓高由 13 層至 27 層不等。樓宇高度並未包括 3 層高的平台及 1 層地下樓層；
- (ii) 方案 1 及方案 2 的住宅單位數目相同，而車位的數目亦相約；

建議 B（包括方案 3 及方案 4）

- (iii) 建議將土地用途地帶由「住宅（丙類）」及「綠化地帶」改劃為「住宅發展並在原址保存歷史建築物」地帶。方案 3 及方案 4 的總樓面面積與方案 1 及方案 2 相同，約為 19 321 平方米，而住宅單位數目及車位的數目亦相約；
  - (iv) 兩個方案均建議興建四幢樓宇。由於地盤面積較大，每幢樓宇的高度會較低，方案 3 建議興建四幢樓高由 12 層至 20 層的樓宇，而方案 4 則建議興建四幢樓高由 10 層至 16 層的樓宇。樓宇高度並未包括 3 層高的平台及 1 層地下樓層；
- (c) 申請人認為方案 2 為較佳的發展方案，因為可保留 Jessville 建築物及無須運用毗鄰的綠化地帶；以及
  - (d) 以不同的模擬圖展示四個發展方案擬建的樓宇與周邊環境的關係。

75. 陳理誠先生詢問，假如在方案中保留現有歷史建築物，建築物的擁有權誰屬，以及日後是否容許該建築物有其他發展空間（例如：拆卸及重建）。另外，他指出在方案 3 及方案 4，申請人可運用 Jessville 毗連的「綠化地帶」作發展。他詢問，申請人是否建議運用現時 Jessville



土地原來的地積比率作發展，未有計及綠化空間。

76. 陳岳鵬先生有以下意見及查詢：

- (a) 據他理解，「薄扶林發展限制」行政指令規定，在薄扶林區的任何新發展，不能令該區的交通流量有所增加。他詢問上述理解是否正確，而假如上述指令仍然存在，是項申請理應被否決；而申請人有否提出特別理由，要求城規會豁免上述限制；以及
- (b) 從運輸署的角度，假如在薄扶林區興建此項大型住宅發展，對薄扶林道的交通有何影響。

77. 柴文瀚先生感謝署方在會上提供詳盡及有用的資料（尤其是圖則）。他希望假如日後有同類型議程，署方可在會前提供這些資料，以便議員在會前諮詢居民的意見。另外，他詢問：(a)在申請人提出的方案中，是否建議日後開放現有歷史建築物予公眾使用或參觀，相關的安排為何；以及(b)現時薄扶林區的新發展，是否有高度限制。

78. 任雅薇女士綜合回應時表示：

- (a) 是項申請涉及的地點部分屬「住宅（丙類）」，而根據相關的規劃圖則，其發展密度有一定限制。一般而言，最高地積比率會隨住用樓層數目的不同而改變，而「住宅（丙類）」的發展的最高住用地積比率為3倍。有關方案3及方案4，由於運用毗連的「綠化地帶」作發展，地盤面積較方案1及方案2為大，但住用總樓面面積則沒有改變，因此，住用地積比率下降至2.33倍；
- (b) 陳岳鵬先生對「薄扶林發展限制」的理解是正確的。當局並不會就增加發展密度的地皮發展進行賣地或修訂契約的工作；
- (c) 上述發展限制屬政府的行政措施，並非城規會的職權範圍。然而，城規會在考慮相關的改劃土地用途地帶申請時，會考慮政府部門的意見；
- (d) 就每宗改劃土地用途地帶申請所進行的公眾諮詢，當局一般會擬備簡單易明的資料，讓市民可掌握申請的基本資料，而假如市民需要進一步的資料，可以在該署的規劃資料查詢處查閱相關資料。日後假如議員就個別申請需要更多資料，可與規劃署聯絡；
- (e) 申請人計劃將該歷史建築物用作住客會所，並建議每月安排一日，讓市民進入該歷史建築物進行參觀；以及
- (f) 在申請地點的發展並沒有高度限制。一般而言，在薄扶林道兩側

的建築物，向山方向可容許較高的發展，而近海一帶的建築物高度一般盡量不超越薄扶林道。

79. 陳嘉平先生表示，根據申請人提交的交通影響評估報告，預計此項物業發展每日繁忙時段所帶來的新增汽車流量大約為 45 架次，因此對薄扶林道現有的交通流量不會造成重大影響。

80. 陳理誠先生非常關注發展方案的地積比率的計算方法。他指出，以方案 2 為例，現時建議包括保留現有的歷史建築物作會所之用；而擬建的三幢建築物已用盡相關的地積比率，並沒有計算該歷史建築物的樓面面積。因此，假如土地擁有人在是項發展項目完成後，將該歷史建築物拆卸並興建較高的樓宇，便變相享有額外的地積比率及樓面面積。

81. 跟進陳理誠先生的提問，副主席希望知悉，這樣其實是增加了地積比率還是將地積比率轉移。另外，副主席詢問運輸署是否同意交通影響評估報告的結論。

82. 任雅薇女士回應時表示，申請人提供的資料清楚指出，發展方案 2 的建議地積比率為 3 倍（即住用樓面面積 19 321.08 平方米），並另加原有的歷史建築物的樓面面積 1 340 平方米，因此，整項發展的地積比率會超過 3 倍。署方現時正處理有關申請，並徵詢各有關政府部門的意見，因此仍未有定案。

83. 陳嘉平先生表示，運輸署已審理申請人提交的交通影響評估報告。根據交通影響評估報告提供的資料，基於是項發展的規模（102 個單位），預測的新增汽車流量（每日繁忙時段 45 架次）屬合理水平。

84. 陳岳鵬先生重申，反對是項改劃土地用途地帶申請，並認為四個建議的方案暫時均不可取。方案 1 涉及拆卸現有的歷史建築物，從保育角度是不能支持。方案 3 及方案 4 建議將毗鄰的「綠化地帶」改劃為住宅用途，從南區特別是薄扶林區的低密度發展及綠化角度而言，建議不應獲得支持。至於方案 2 則有「偷雞」之嫌，根據當局規劃的地積比率，擬建的三幢建築物的層數超出上限。因此，他建議區議會反對此項申請。

85. 陳理誠先生對交通影響評估報告有所保留。他表示，根據過去經驗，該處一帶的居民一般以私家車代步，因此，由是項發展項目所產生的新增汽車流量一定高於每日 45 架次。他同時指出，假如在該處駕車往西環，駕駛人士須先經薄扶林道向西行，經薄扶林村及置富花園然後經

薄扶林道向東行，會加重置富花園及薄扶林道一帶的交通負荷。

86. 主席總結時表示，區議會原則上反對是項改劃土地用途地帶申請。主席請規劃署及運輸署代表備悉區議會的反對意見。

**議程六：** 改劃土地用途地帶申請編號 Y/H10/4 – 擬議把薄扶林道 131 號心光盲人院暨學校（鄉郊建屋地段 136 號餘段）的土地用途地帶由「政府、機構或社區」地帶改劃為「住宅(丙類)」地帶以作住宅發展（此項議程由柴文瀚先生提出）  
**（議會文件 33/2008 號）[下午 6 時正至 6 時 10 分]**

87. 主席表示，是項議程由柴文瀚先生提出，秘書處邀請了規劃署及運輸署的代表出席是次會議，聽取議員就上述改劃土地用途地帶申請的意見。參與是項議程討論的規劃署及運輸署代表與議程五相同。主席表示，在會前收到豐寧物業管理有限公司（薄扶林道道 118 號豪峰及 116 號豪峰 II 期的管理公司）的來函，該信函及 32 份住戶問卷調查已於席間派發予各議員參閱。

88. 柴文瀚先生表示，申請人已非首次提出此項改劃土地用途地帶申請，而區議會在 2007 年討論此項申請時，議員已指出申請違反薄扶林區的高度限制。因此，他建議區議會在是次會議清晰表態，基於申請違反薄扶林區的高度限制，區議會持反對立場。倘若是次申請最終被否決或撤回，當日後申請人再提出同樣申請時，假如仍未能符合高度限制的要求，區議會則無須討論便可直接向城規會表達反對立場。他相信建議的處理方法，讓秘書處日後可自動處理此項申請。

89. 任雅薇女士以投影片詳細介紹是項改劃土地用途地帶申請的內容。她比較是項改劃土地用途地帶申請與去年的申請，並指出：

- (a) 兩宗申請的地盤面積同樣約 6 460 平方米，而地積比率同樣為 3 倍（總住用總樓面面積約為 19 380 平方米），兩宗申請均有會所設施（樓面面積約為 970 平方米）；
- (b) 兩宗申請均建議興建兩幢住宅樓宇，但是項申請則同時建議興建一幢會所；
- (c) 至於樓宇高度方面，去年的申請建議興建兩幢 30 層高住宅樓宇（另加三層高的平台），而是項申請則建議興建兩幢 20 層至 24 層高的樓宇（另加三層高的平台），樓宇的高度減少約 20 米至

37 米，大約是主水平基準上 207 米至 223 米；而薄扶林道近海一帶的建築物高度一般盡量不超越薄扶林道，即約為主水平基準上 137 米；以及

- (d) 是項申請涉及的單位數目為 88 個，較去年的申請減少 32 個；至於車位的數目為 132 個，較去年的申請增加 12 個。

90. 陳嘉平先生表示，申請人是次提交的交通影響評估報告與去年提交的報告內容相約，仍無法證實是項改劃沒有增加汽車流量，因此，運輸署對申請有所保留。

91. 陳岳鵬先生認同柴文瀚先生的建議。他認為，在聽取部門的意見及居民明確的反對聲音，區議會應清晰地向發展商表達，區議會不認同是項發展計劃。他建議區議會清晰反對發展商在心光盲人院暨學校的土地上發展高於薄扶林道的樓宇。

92. 麥謝巧玲女士認為是項申請的發展高度超出薄扶林區的發展高度限制，因此區議會不應贊成有關申請。

93. 主席總結時表示，區議會關注是項申請的發展高度及所產生的汽車流量，以及發展項目與周邊環境能否配合。區議會反對是項申請。

94. 副主席建議區議會可以更清晰地表達其立場。他表示，基於薄扶林規劃大綱的意向，薄扶林道以北的樓宇應保持在薄扶林道之下，並基於申請所帶來的交通影響，因此，區議會反對有關申請。

95. 主席感謝規劃署及運輸署的代表出席是次會議。

( 規劃署及運輸署的代表於下午 6 時 10 分離開會場。 )

#### **議程七： 2008-09 財政年度南區區議會撥款分配建議**

**( 議會文件 34/2008 號 ) [下午 6 時 10 分至 6 時 20 分]**

96. 主席詳細介紹文件內容，並指出預計南區區議會在 2008-09 年度將會分別獲分配 10,588,000 元及 12,250,000 元，以進行地區小型工程及推行社區參與計劃。她特別指出：

- (a) 分配建議的詳情載於文件的附件；

- (b) 建議在 2008-09 年度集中資源舉辦一系列與奧運有關的推廣宣傳活動，具體建議載於另一份討論文件（議會文件 36/2008 號），而建議的預留撥款額為 280 萬元；
- (c) 關於籌辦慶祝國慶活動方面，建議參考以往的處理方法，稍後成立「南區慶祝國慶籌備委員會」負責策劃及舉辦國慶活動，而建議預留作籌辦慶祝國慶活動的撥款額為 330,000 元；以及
- (d) 建議制定超支預算，建議的撥款分配總額大約超出本屆區議會的撥款總額約 16%。

97. 議員詳細備悉撥款的範圍，並贊同採用文件第 10 段(a)及(b)項的建議行政安排，以及繼續委託南區民政事務專員或其代表負責文件第 11 段所列的各項事宜。同時，區議會通過載於文件第 13 至 15 段以及附件的區議會撥款分配建議。

98. 主席表示，總署預留了少量撥款在中央，在有需要時調撥予區議會。區議會支持上述安排。

（羅荔丹女士於下午 6 時 20 分進入會場。）

#### **議程八：推行地區小型工程計劃**

**[下午 6 時 20 分至 6 時 45 分]**

99. 主席表示，爲了讓各位議員更掌握「地區小型工程計劃」的具體安排，民政事務總署特別在是次會議向議員介紹上述計劃。主席歡迎民政事務總署高級政務主任(2)羅荔丹女士出席是次會議。

100. 鄭慧芬女士以投影片詳細介紹「地區小型工程計劃」的具體安排：  
地區小型工程整體撥款

- (a) 地區小型工程整體撥款（下稱“小型工程撥款”）是專款專用的款項，以支持區議會推行小型工程，改善地區環境；每項工程的上限爲 2,100 萬元，可推展的工程包括改善和提昇區議會參與管理的康體設施、社區設施，興建新的休憩用地或避雨亭，進行綠化工程等。由 2008-09 財政年度起，十八區的撥款總額爲每年 3 億元；
- (b) 地區小型工程撥款不應該支持推行一些只令個別人士或團體得益

的工程，此外，政府辦公室的加建或改善、私人大廈的改善等，亦不適用；

- (c) 2008-09 年的撥款，除了預留部分款項支付已作出承擔的項目（包括市區小工程計劃下的工程及先導計劃下的地區小型工程），及一小筆中央款項應付年度內不能預知的現金流量需求，餘額全數分配予十八區推行各區的小型工程。本區的撥款額為 10,588,000 元；
- (d) 由於小型工程撥款是基本工程儲備基金下的專用款項，區議會在運用此項撥款時，必須遵照相關的守則，包括在一個財政年度內，獲批准的工程的成本總額最多不得超過每年獲分配的撥款的 200%；然而，每個財政年度所需的現金流量總額（包括應付過往及該年度展開的工程的開支總數），必須盡量與獲分配的撥款相若；

#### 推展地區小型工程的持份者

- (e) 地區小型工程除了可惠及市民，區議會、主導部門、工程代理人及項目經理皆為推展工程的重要持份者；
- (f) 區議會的角色 – 區議員負責提出工程項目，包括草擬工程項目的基本內容，區議會審理各項工程提案及綜合不同因素後，須訂定各項工程計劃的緩急次序。為了讓市民需要的工程得以迅速展開，區議會應優先確認一些高優次的工程項目，通過其範圍、規模及工程時間表；
- (g) 主導部門負責協調各方面的工作，以確保區議會通過的工程項目可以順利展開，具體工程包括批核工程撥款、進行有關招標的工作、支付工程款項及安排工程完成後設施的維修管理事宜，而康樂及文化事務署（下稱“康文署”）及民政事務處（下稱“民政處”）會就其工作範疇的各項工程擔任主導部門的角色。康文署作為主導部門的計劃包括改善現有的地區康體設施、綠化工程、設立休憩處和遊樂場等；至於民政處作為主導部門的計劃包括有關社區會堂和其他改善居住環境的小型工程如建築避雨亭、佈告板等；
- (h) 工程代理人為推展各項工程計劃的負責人，其工作包括就區議會通過的項目進行可行性研究、進行估價、設計工程、就設計方案諮詢區議會、監督承造商施工等。至於每個工程代理人，主導部門會根據具體情況作出決定並知會區議會，舉例而言，有關現有的康文署場地和民政事務總署（下稱“總署”）轄下社區會堂的工程，由建築署擔任工程代理人；至於設計元素不多的總署工程，

則由總署工程組負責；另外，新的康體文化設施或需要較多設計元素的總署工程，傾向由定期合約顧問負責；至於較複雜、需費超過 1,000 萬元，以及 / 或超出總署工程組項目經理負責能力的工程，會交由相關的工務部門負責。此外，由於合約顧問可以支配的人力資源較政府部門靈活，總署因應總署工程組的人力情況，將新工程交由定期合約顧問負責；

- (i) 項目經理負責提供專業意見，幫助主導部門管理由定期合約顧問推行的項目。總署工程組設立一個由高級建築師領導的核心小組，負責管理由定期合約顧問推行的項目，項目經理就技術性問題向主導部門提供意見及建議，包括擬備、審核及核實相關文件，確保工程如期完成，開支不會超出預算及工程達至維修部門的要求；

#### 定期合約顧問模式推展工程

- (j) 定期合約顧問是一個新的工程代理模式，提供更靈活及多元化的設計，滿足社區對地區小型工程的期望。定期合約的模式確保了中標公司在兩年的服務期內投入大量人手專職負責區議會的工程；公司在處理多個工程的過程中，亦可迅速累積相關經驗；
- (k) 以地域為基礎聘任定期合約顧問，確保每張合約包括相當的工程和價值，吸引高質素的建築顧問公司為地區小型工程服務，此外，署方沿用“建築及有關顧問遴選委員會”的聘用機制，以確保最終委任的顧問有一定的質素保證。總署現正為地區小型工程聘任合約顧問，每位顧問將會分別負責港島、九龍、新界東及新界西的地區小型工程，預計委任工作可於 2008 年 3 月完成；
- (l) 在推展工程方面有以下主要步驟：
  - (i) 為了充分體現地區小型工程由區議會主導推行，區議員為工程項目的倡議人，並擬備工程建議書，供區議會討論及決定推行各項工程的次序；根據工程建議書的範本，所需提供的資料無需過於繁複或特定的專業知識，只須表明工程的範圍、規模、地點、其他基本資料及簡單地圖等；
  - (ii) 區議會須就提議的計劃的先後次序達成共識，並原則上同意推行高優次的工程項目，方便工程代理人集中資源針對這些工程，展開技術可行性研究，初步設計方案和預算工程成本；
  - (iii) 而主導部門需要就顧問所做的工作支付費用，安排工程完成後的管理和保養事宜；

- (iv) 顧問會就項目的設計和相關的預算徵詢區議會的意見，然而作出適當的修訂，當區議會滿意有關的設計後，項目便可進入招標承建的階段；
- (v) 在工程的建築階段，顧問會監督承造商的施工進度，主導部門會按階段向承造商、合約顧問及相關人員付款，在項目完成後，負責維修保養的部門會驗收有關設施；
- (vi) 爲了控制工程的進度及防止個別工程遇到不合理的拖延，定期顧問合約亦設立了條款，倘若有個別工程的規劃工作無法在 18 個月內完成（即 18 個月內仍未到進入招標階段），項目經理可酌情決定終止該工程項目；

#### 地區小型工程的維修保養

- (m) 在展開個性工程項目前，主導部門必須確認項目完成後，有部門或相關人士負責項目的維修保養；以及
- (n) 維修保養的經常性開支（例如電費、水費及清潔費等）不應由地區小型工程撥款支付，因此，當局爭取到總額 1,500 萬元的款項，以支付地區小型工程的維修保養開支；這筆款項將按比例分配予各區。倘若在某一年度內，區內的維修保養款項不能夠應付新開展的工程項目的維修保養開支，區議會應根據民政處的建議，重新考慮部分需要高額經常性開支工程的優先次序。

101. 陳理誠先生詢問如何釐訂上述 18 個月終止合約的規限，相關的規定是指顧問公司在 18 個月未能完成規劃及設計，還是指承造商未能完成相關的建造工程。他同時指出，一般造價約 200 至 300 萬元的工程，無論在設計或施工階段均應短於 18 個月。

102. 羅荔丹女士回應稱，上述的 18 個月只包括工程的前期的準備工作，包括制定設計方案、諮詢區議會、修訂設計等工作。主要針對一些具爭議性的工程，爲了確保能善用資源，因此建議以 18 個月爲分界線，倘若有個別具爭議性的工程無法在 18 個月內解決分歧，建議區議會再就項目的優次作重新考慮，將相關的資源投放在其他的工程項目上。

103. 梁皓鈞先生關注每項工程完成後所需的保養維修費用龐大。他指出，上述簡介中提及當局爭取到 1,500 萬元額外款項，用以支付地區小型工程的維修保養開支，他希望清晰了解上述額外款項的詳情。

104. 陳岳鵬先生表示，上述簡介中提及，區議會在一個財政年度內，



可批准的工程的成本總額最多不得超過每年獲分配的撥款的 200%，他詢問為何區議會批出的款項可高於預留的撥款額。

105. 柴文瀚先生查詢有關協調角色的具體安排，以建議在公共交通交匯處興建座椅為例，倘若各政府部門持不同意見，哪一個部門負責解決相關分歧及擁有最終決定權。

106. 羅荔丹女士綜合回應時表示：

- (a) 上述 1,500 萬元的維修保養費屬經常性的撥款，署方會按比例將這筆款項分配予各區；
- (b) 過去在進行市區小型工程及小規模環境改善工程時，由於當局沒有特別為這些工程預留額外撥款供進行保養維修等工作，民政處一般會與其他政府部門協商，希望他們協助進行相關的保養維修等工作。在是次區議會職能檢討中，署方特別爭取到一筆每年為數 1,500 萬元的經常性(recurrent)撥款，以支付地區小型工程的維修保養開支；
- (c) 至於超額承擔(over-commitment)方面，地區小型工程整體撥款屬基本工程儲備基金(Capital Works Reserve Fund)下的整體撥款，而所有基本工程儲備基金下的整體撥款均可以超額承擔。這由於大部分工程從規劃至動工等，需時進行，工程一般均需跨年度進行，因此容許超額承擔；然而，每個財政年度所需的現金流量總額，必須與獲分配的撥款相若；以及
- (d) 地區小型工程為區議會提供更大彈性，可以在不同的地點進行工程。倘若進行工程的地點屬某一政府部門管轄，一定要相關部門認為工程恰當，方可進行。民政處會擔當協調角色，協助區議會與相關部門進行磋商。此外，新建的設施亦須與現有設施接軌，亦應就日後的保養維修等安排，與相關部門達成共識。

107. 主席感謝羅荔丹女士出席區議會會議。

(羅荔丹女士於下午 6 時 45 分離開會場，而環境保護署的代表於此時進入會場。)

**議程九：** **建議在香港立法規管停車熄匙**  
**(議會文件 38/2008 號) [下午 6 時 45 分至晚上 7 時 17 分]**

108. 主席歡迎下列環境保護署的代表出席會議：

- (a) 助理署長 黃耀錦先生；以及
- (b) 署理高級環境保護主任 李裕韜先生。

109. 黃耀錦先生以電腦投影片詳細介紹文件內容。他特別指出：

- (a) 雖然相對本港車輛排放的廢氣總量而言，來自空轉引擎的廢氣並不算多，但空轉引擎仍會繼續排出廢氣和熱氣，滋擾附近行人及店舖，而廢氣中的懸浮粒子和氮氧化物也會影響人體健康，對幼童、長者和呼吸系統疾病患者的影響尤其較為嚴重。此外，空轉引擎會排放影響全球氣候的溫室氣體；
- (b) 在 2000 年至 2001 年期間，政府就立法規定停車熄匙，諮詢十八區區議會、運輸業和立法會，但當時他們的意見不一，未有達致共識。因此，政府只加強宣傳教育推動停車熄匙，例如印製單張、與業界定期溝通等。可是，單靠宣傳教育工作並未能達到預期效果，成效差強人意，而投訴停車不熄匙的個案與年俱增，投訴數目由 2002 年的 238 宗升至 2007 年的 616 宗，各界要求規管停車熄匙的聲音越來越大；
- (c) 環境保護署（下稱“環保署”）在 2007 年 11 月 2 日發表了諮詢文件，諮詢期至 2008 年 3 月底；
- (d) 環保署在參考了海外地區推行停車熄匙的規管方式後，建議在全港全面實施停車熄匙的規定，並適用於所有類別的汽車；
- (e) 建議可獲豁免的情況已詳列於文件第 6 段；
- (f) 在有關規定下，如駕駛者(包括政府車輛的駕駛者)沒有停車熄匙，除非獲得豁免，否則即屬違例，他將會收到定額罰款通知書，有關罰款為 320 元；
- (g) 署方建議由交通督導員巡邏時執行停車熄匙的執法行動，而環保署的職員也獲授權進行相關的執法工作；
- (h) 自 2007 年 11 月展開公眾諮詢後，署方已經與立法會環境事務委員會舉行三次會議，並在 1 月至 3 月期間諮詢十八區區議會；此外，署方亦曾經與運輸業界及不同的組織舉行會議，聽取意見；並且參觀小巴士站和的士站，瞭解其實際運作；
- (i) 待收集各界的意見後，環保署會完善相關建議。假如建議獲得社會各界普遍支持，署方會進行相關的立法工作，並希望在 2009 年年中實施新的規例；

- (j) 至於區議會的角色，諮詢文件第 6.3 段建議：“為顧及不同地區可能出現的特殊情況，政府可以根據環境局局長的意見...豁免某些地區或某些時段（包括月份、日子或小時）...政府在決定是否豁免前，會考慮有關區議會的意見”。他歡迎議員因應南區的情況（例如交通情況及車站運作安排）提供意見，例如豁免的範圍及安排等；以及
- (k) 署方在進行立法規管的同時，仍會繼續進行相關的宣傳及推廣工作。

110. 陳理誠先生表示，贊同在香港立法規管停車熄匙。他希望署方留意以下意見：

- (a) 的士使用天然氣以推動引擎，排放的污染物較其他車輛為低，因此，他贊同豁免在的士站內的所有的士；
- (b) 現時大部分公共小巴仍然使用柴油以推動引擎，因此，他贊同只豁免在小巴站內的首兩輛公共小巴（載有乘客的小巴除外）；
- (c) 現時大部分的旅遊車停泊點均沒有上蓋，在烈日當空的情況下，旅遊車需要較長時間令車箱內的氣溫下降，而旅客一般亦會要求車箱內的溫度維持在舒適水平，因此，他認為值得進一步探討旅遊車應否獲豁免的問題；以及
- (d) 至於因某些輔助用途而必須保持引擎運作的車輛，他建議將這些車輛的排氣管（俗稱死氣喉）安裝在車輛的較高位置，以避免車輛排出的廢氣影響途人。

111. 歐立成先生表示，大致上支持在香港立法規管停車熄匙，但在正式立法時須考慮周詳。他表示不再重複陳理誠先生提出有關的士及小巴方面的意見。他特別關注嫗姆車能否獲豁免，並指出假如載有學童的嫗姆車在路旁等候其他學童時需要停車熄匙，擔心會影響學童的健康。至於旅遊車方面，他舉例指出，假如要求司機在旅客集合時間前 30 分鐘，先開啓引擎並在附近路面運行，令車箱內保持有空調，是不合理及不環保的做法。他認為應考慮在某些情況下讓旅遊車獲得豁免，例如停泊在露天停車場等候乘客的旅遊車，以免影響乘客的健康。

112. 黃志毅先生表示，原則上支持在香港立法規管停車熄匙，並指出不少在巴士總站候車的市民，經常深受巴士排放出的廢氣所影響，飽受空氣污染之苦。既然從 2000 年展開的諮詢過程中，市民的環境保護意識日漸提高，市民日益關注空氣污染對人體健康的影響，因此，現時是合

適時候推行停車熄匙。他大致贊同文件提出有關豁免安排的建議，尤其是有關執行特別任務的車輛（救護車、警車等），並支持只豁免在的士站內的首兩輛的士。至於其他車輛，他傾向全面執行，並且不贊成有過多的豁免。他認為在照顧乘客的需要的同時，亦需要顧及街道上受廢氣影響的途人，而最基本的原則是，倘若在路旁 / 停車場等候的車輛內沒有乘客（司機除外），便應停車熄匙。至於旅遊車方面，他建議考慮以地區作劃分，例如在居民的集中地不應豁免，而在旅遊區則可另作安排。

113. 陳岳鵬先生擔心在立例後只會適得其反，部分駕駛人士原本需要停泊車輛在路旁等候，會因為不希望熄匙及關掉空調，而選擇繼續在道路上行駛。因此，他認為在立法的同時，應繼續推行相關的宣傳教育工作，以提升市民的環保意識。這樣才可以真正達到立法的原意。

114. 林啓暉先生 MH建議在天氣達到某些溫度時，豁免車輛停車熄匙，以免影響乘客的健康。他認為考慮立法時，要關注法、理、情三方面，要合情合理。另外，他認為要進行持之以恆的宣傳教育工作，提升市民的環保意識，令駕駛者自覺地停車熄匙。

115. 陳富明先生支持在香港立法規管停車熄匙。他認同黃志毅先生的意見，過多的豁免會令法例難於執行。至於旅遊車方面，他建議在人多聚集的地方（例如屋邨及醫院）應切實執行停車熄匙的規定，但在某些空曠的地點（例如：旅遊車停車場）或情況（例如：須啟動空調準備接載旅客）下，則情有可原。另外，他關注如何執法，認為應在立法前考慮是否有足夠人力資源進行全面執法。

116. 陳李佩英女士對立法規管停車熄匙的建議持保留意見。她擔心在關掉空調後，車箱內的高溫會危害乘客的健康。同時，部分駕駛人士會寧願繼續在道路上行駛，亦不願意停車熄匙，令交通擠塞情況加劇。因此，她希望署方要審慎研究有關問題。

117. 黃耀錦先生表示樂意聽取議員的意見。他綜合回應如下：

- (a) 充分明白停車熄匙是一個複雜的議題，需要考慮的因素很多，因此要進行廣泛的諮詢，並會充分考慮運輸業界的經營情況和困難；
- (b) 認同要雙管齊下，在進行立法之餘會繼續推行相關的宣傳教育工作；以及

- (c) 強調署方重視執法方面的安排。署方會因應是次諮詢的結果，訂定相關的規定及豁免安排，然後與警方進行商討，訂立清晰的執法指引。署方亦會考慮相關的人力資源問題，會盡量以最少的人力資源，達致最佳的執法效果。

118. 徐遠華先生表示，對個別議員提出在某些特定情況下提供豁免，不表認同，認為會引致執法上的困難，導致不必要的爭執。他希望署方在考慮在某些地方作出豁免時，應聽取區議會的意見，因為區議員最瞭解地區上的特定情況，這樣，會事半功倍。此外，他認為應全港一致推行有關法例，不應有過多的豁免安排，以免出現執法上的困難。

119. 主席總結時表示，大部分議員原則上支持立法規管停車熄匙。她希望署方在立法前，仔細考慮議員提出的意見。主席感謝環境保護署的代表出席區議會會議。

(環境保護署的代表於下午 7 時 17 分離開會場。)

**議程十： 籌辦配合宣傳 2008 年北京奧運的活動**  
**(議會文件 36/2008 號) [晚上 7 時 17 分至 7 時 30 分]**

120. 主席介紹文件內容，並請議員參閱文件第 5 段有關活動的初步建議，並指出經初步商議後，建議南區區議會在 2008-09 財政年度預留大約 260 萬至 280 萬元，供舉辦相關活動。文件第 7 段詳細交代有關籌組「南區配合 2008 年北京奧運活動小組」方面的安排。

121. 林啓暉先生 **MH** 向區議會申報利益，他是中國剪紙協會的主席。

122. 柴文瀚先生表示，由於剪紙藝術展於區外場地舉行，他建議應特別強調此活動由南區區議會負責統籌，以及區議會支持此項目的背景及理念。

123. 主席認同上述意見。

124. 議員同意文件所載的活動初步建議及有關籌組「南區配合 2008 年北京奧運活動小組」方面的安排。

**議程十一：南區區議會撥款申請：配合宣傳 2008 年北京奧運的活動**  
**(議會文件 37/2008 號) [晚上 7 時 30 分至 7 時 38 分]**

125. 林啓暉先生 MH 再次向區議會申報利益，他是中國剪紙協會的主席。他詳細介紹文件內容。

126. 議員 備悉文件內容。區議會通過撥款合共 340,000 元，以籌辦載於文件附件一至附件三的活動項目（屬「由非政府機構推行」的活動）。

**議程十二：南區區議會撥款申請：**  
**二零零八年香港花卉展覽「綠化推廣攤位」**  
**(議會文件 34/2008 號) [晚上 7 時 38 分至 7 時 40 分]**

127. 主席 介紹文件內容。

128. 議員 備悉文件內容。區議會通過撥款 10,800 元及預支活動開支的百分之五十，籌辦上述活動（屬「由非政府機構推行」的活動）。

**議程十三：南區區議會聘請合約人員的安排**  
**(議會文件 39/2008 號) [晚上 7 時 40 分至 7 時 45 分]**

129. 主席 詳細介紹文件內容。她建議在 2008-09 財政年度聘請三名全職行政助理、三名全職項目統籌主任及數名兼職項目推廣助理，以協助區議會籌辦社區參與活動及推行地區設施管理。擬申請區議會的撥款額為 1,048,065 元，約佔南區區議會所得撥款的百分之八點六(8.6%)。她詢問議員是否支持上述撥款申請。

130. 議員 備悉文件的內容，並通過在 2008-09 財政年度撥款 1,048,065 元，供聘請三名全職行政助理、三名全職項目統籌主任及數名兼職項目推廣助理，以協助區議會籌辦社區參與活動及推行地區設施管理。

**議程十四：委任 2008 年南區青少年暑期活動統籌委員會及**  
**2008-09 年度南區公民教育委員會的成員**  
**(議會文件 40/2008 號) [晚上 7 時 45 分至 7 時 46 分]**

131. 主席詳細介紹文件內容。她表示，南區青少年暑期活動統籌委員會的任期一般由每年的 1 月 1 日至 12 月 31 日，而南區公民教育委員會的任期一般由每年的 4 月 1 日至翌年的 3 月 31 日。

132. 議員備悉文件的內容，並通過 2008 年南區青少年暑期活動統籌委員會及 2008-09 年度南區公民教育委員會的成員名單。

#### **議程十五：其他事項 [晚上 7 時 46 分至 7 時 47 分]**

##### 提名區議會代表出任發展局轄下紀律委員會成員

133. 主席表示，建築事務監督邀請區議會提名一位區議員出任發展局轄下紀律委員會成員。主席表示，朱慶虹副主席過去曾代表區議會出任上述委員會成員，並請議員參閱在席間派發的邀請函。

134. 區議會通過委派朱慶虹副主席代表南區區議會出任發展局轄下紀律委員會成員。

##### 提名區議會代表出任第二屆全港運動會籌備委員會成員

135. 主席表示，「第二屆全港運動會籌備委員會」主席邀請區議會提名一位區議員出任該委員會成員，一同籌劃在 2009 年舉行的第二屆全港運動會。相關的邀請函已於席期派發予各位議員參閱。她表示，前任議員高錦祥先生 MH 在 2007 年曾代表南區區議會擔任「第一屆全港運動會籌備委員會」委員。

136. 林啓暉先生 MH建議由張錫容女士代表南區區議會擔任「第二屆全港運動會籌備委員會」成員。副主席表示和議。張錫容女士表示接受上述提名。

137. 區議會通過委派張錫容女士代表南區區議會出任「第二屆全港運動會籌備委員會」成員。

#### **2008-09 財政年度政府財政預算**

138. 主席表示，財政司司長在 2008 年 2 月 28 日公布了新一個財政年度的財政預算，並詢問議員認為是否需要召開一次特別會議，討論財政預算。

139. 區議會同意毋須就上述事宜召開特別會議，議員可各自將其意見以書面方式向當局表達。

## 第二部份 — 參考文件

一、 分區委員會報告（議會文件 26/2008 號）

二、 南區地區管理委員會於 2008 年 2 月 20 日舉行的第一百五十二次會議報告（議會文件 27/2008 號）

三、 2007-08 年度小規模環境改善計劃及社區參與計劃的南區區議會撥款財政報告（截至 18.2.2008）（議會文件 28/2008 號）

140. 主席請議員參閱上述文件。

## 下次開會日期

141. 主席表示，南區區議會第四次會議將於 2008 年 4 月 24 日下午舉行。

142. 議事完畢，會議於晚上 7 時 47 分結束。

南區區議會秘書處  
2008 年 4 月